माला, खंड 8, अंक 11

सोमवार, 14 मार्च, 2005
23 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

चौथा सत्र
(चौदहवीं लोक सभा)

Gazettee & Debates Unit
Parliament House Building
Acc. No. 58
Dated 2.12.06

(खंड 8 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

किरण साहनी
प्रधान मुख्य सम्पादक

प्र.ना. भारद्वाज
मुख्य सम्पादक

वन्दना त्रिवेदी
वरिष्ठ सम्पादक

अरूणा वशिष्ठ
सहायक सम्पादक

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

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 8, चौथा सत्र, 2005/1926 (शक)]

अंक 11, सोमवार, 14 मार्च, 2005/23 फाल्गुन, 1926 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 141 और 142	1–30
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 143 से 160	31–149
अतारांकित प्रश्न संख्या 1494 से 1723	150–584
सभा पटल पर रखे गए पत्र	584–591
कार्य मंत्रणा समिति के आठवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	591
नियम 377 के अधीन मामले	625–631
(एक) उत्तर प्रदेश के शाहजहांपुर जिले में विद्युत परियोजना की स्थापना के प्रस्ताव पर शीघ्र कार्य किए जाने की आवश्यकता	
कुंवर जितिन प्रसाद	625–626
(दो) सभी प्रमुख सरकारी अस्पतालों में पृथक जीरियाट्रिक्स विभाग खोले जाने और एम.बी.बी.एस. पाठ्यक्रम में जीरियाट्रिक्स को एक विषय के रूप में शामिल किए जाने की आवश्यकता	
श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी	626
(तीन) मध्य प्रदेश में मंदसौर के केन्द्रीय विद्यालय को वरिष्ठ माध्यमिक स्तर तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता	
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय	626–627
(चार) सेवा से त्यागपत्र देने वाले भूतपूर्व बैंक कर्मियों को पेंशन के लाभ प्रदान किए जाने की आवश्यकता	
श्री वाई.जी. महाजन	627
(पांच) भारतीय कपास निगम द्वारा अधिक संख्या में क्रय केन्द्र खोल कर आंध्र प्रदेश के कपास उत्पादकों की समस्याओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता	
डा. बाबू राव मिडियम	628
(छह) हमीरपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में छोटे बांधों के निर्माण के लिए उत्तर प्रदेश सरकार को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	
श्री राजनरायन बुधौलिया	628

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

विषय	कॉलम
(सात) अन्य राज्यों की तरह पंजाब में भी औद्योगिक विकास को प्रोत्साहन देने के लिए प्रोत्साहन पैकेज प्रदान किए जाने की आवश्यकता	
श्री सुखदेव सिंह ढींडसा	629
(आठ) तमिलनाडु के चिदम्बरम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के सुनामी से प्रभावित मछुआरों के पुनर्वास हेतु उपयुक्त उपाय किए जाने की आवश्यकता	
श्री ई. पोन्नुस्वामी	629–630
(नौ) हैदराबाद से दक्षिण भारत के प्रमुख पर्यटक स्थलों से होकर जाने वाली "सदर्न स्प्लेंडर ट्रेन" शुरू किए जाने की आवश्यकता	
श्री बी. विनोद कुमार	630
(दस) पट्टीक्कड़ रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर पूनथनम रेलवे स्टेशन करने के बारे में केरल सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार	631
रेल बजट, 2005-06—सामान्य चर्चा	
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2005-06	
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2004-05	632–916
श्री किशन सिंह सांगवान	631–636
श्री चन्द्रशेखर साहु	636–639
श्री प्रभुनाथ सिंह	640–646
श्री ई. पोन्नुस्वामी	647–650
श्री सुभाष महरिया	650–652
प्रो. चन्द्र कुमार	652–656
डा. बाबू राव मिडियम	657–660
श्री राम कृपाल यादव	660–665
श्री अनिवाश राय खन्ना	665–669
श्री बृज किशोर त्रिपाठी	670–680
श्री एन.वाई. हनुमनथप्पा	680–681
श्री चन्द्रभान सिंह	681–682
श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे	682–683
श्री आलोक कुमार मेहता	683–685
श्री पी.सी. गद्दीगठडर	[illegible]
श्री सूरज सिंह	687–691
श्री इकबाल अहमद सरडगी	691–692

विषय	कॉलम
श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील	693
श्री अवतार सिंह भडाना	693–696
प्रो. बसुदेव बर्मन	696–697
श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकदर	697–698
श्रीमती मिनाती सेन	698–700
श्रीमती मनोरमा माधवराज	700–704
श्री चेंगरा सुरेन्द्रन	704–705
श्री एस. अजय कुमार	705–707
श्री लोनाप्पन नम्बाडन	707–708
श्रीमती पी. सतीदेवी	708–711
श्री पी. करूणाकरन	711–713
चौधरी लाल सिंह	713–716
श्री मोहन सिंह	716–720
श्री जोवाकिम बखला	720–721
श्री वी.के. दुम्मर	721–724
श्रीमती प्रतिभा सिंह	724–726
श्री ब्रजेश पाठक	727–732
श्री भंवर सिंह डांगावास	732–734
श्री सुनील खां	734–736
श्री बालासाहिब विखे पाटील	736–739
श्री शंखलाल माझी	739
श्री अनन्त नायक	739–741
प्रो. रासा सिंह रावत	741–745
श्री राकेश सिंह	745–748
श्रीमती किरण माहेश्वरी	748–751
डा. रामेश्वर उरांव	751–753
श्री चन्द्र प्रताप सिंह	753–754
डा. एम. जगन्नाथ	754–759
श्री बिक्रम केशरी देव	759–761
श्री राम सिंह कस्वां	761–762
श्री कैलाश मेघवाल	762–764
श्रीमती सुस्मिता बाउरी	764–765

विषय कॉलम

श्री सुब्रत बोस 765–767

श्री निखिल कुमार चौधरी 767–770

श्री जी. करूणाकर रेड्डी 770–773

कुंवर मानवेन्द्र सिंह 773–777

श्री भर्तृहरि महताब 777–783

श्री रघुवीर सिंह कौशल 783–784

श्री एम. शिवन्ना 784–786

श्री पुष्प जैन 786–787

श्री अर्जुन सेठी 787–788

श्री ब्रह्मानन्द पंडा 789–791

डा. सी. कृष्णन 791–792

श्री धर्मेन्द्र प्रधान 793–796

चौधरी विजेन्द्र सिंह 796–800

श्री पारसनाथ यादव 800–802

श्री तूफानी सरोज 802

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार 802–806

श्री प्रदीप गांधी 807–808

श्री रूपचंद पाल 809–811

श्री अब्दुल रशीद शाहीन 811–814

श्री रघुराज सिंह शाक्य 814–816

श्री कृष्णा मुरारी मोघे 816–819

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा 819–820

श्री तापिर गाव 820–824

श्री एस.के. खारवेनथन 824–828

श्री इलियास आजमी 828–830

श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य 830–833

डा. अरूण कुमार शर्मा 833–836

श्री पवन कुमार बंसल 836–839

श्री अनंत कुमार 839–842

श्री शैलेन्द्र कुमार 842–845

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी 845–848

डा. रामकृष्ण कुसमरिया 848–850

विषय		कॉलम
	श्री दुष्यंत सिंह	850–855
	डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य	855–857
	श्री विजय कुमार खंडेलवाल	857–859
	डा. राजेश मिश्रा	859–962
	श्री पी.एस. गढ़वी	862–864
	श्री लालमणि प्रसाद	864–865
	डा. शफीकुर्रहमान बर्क	865–867
	श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव	868–871
	श्री अबदुल्लाकुट्टी	871–873
	डा. करण सिंह यादव	873–875
	श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी	875–878
	श्री श्रीचन्द कृपलानी	878–880
	श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल	880–881
	श्री वीरेन्द्र कुमार	881–886
	श्री ए. साई प्रताप	886–889
	श्री मोहन जेना	889–891
	श्री सर्वानंद सोनोवाल	891–894
	श्री हरिभाऊ राठौड़	894–896
	डा. के.एस. मनोज	896–898
	श्री एन.एस.वी. चित्तन	898–900
	श्री महेश कनोडीया	900–901
	डा. टोकचोम मैन्या	901–902
	श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा	902–904
	प्रो. एस.पी. सिंह बघेल	904–906
	श्री गणेश सिंह	906–909
	श्री मंजुनाथ कुन्नुर	909–912
	श्री खारबेल स्वाईं	912–913
	श्री संतोष गंगवार	913–914
	श्री धनुषकोडी आर. अतिथन	915–916
अनुबंध-I		
	तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	917
	अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	918–924
अनुबंध-II		
	तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	925–926
	अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	925–926

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री पवन कुमार बंसल
श्री गिरिधर गमांग
श्रीमती सुमित्रा महाजन
श्री अजय माकन
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय
श्री बालासाहिब विखे पाटील
श्री वरकला राधाकृष्णन
श्री अर्जुन सेठी
ले. कर्नल (सेवानिवृत्त) मानवेन्द्र शाह
श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री गुरदीप चन्द मलहोत्रा

लोक सभा

सोमवार, 14 मार्च, 2005/23 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 141, श्री चेंगरा सुरेन्द्रन।

क्रय एवं संवितरण नीति में परिवर्तन

*141. **श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:**
श्री सी.के. चन्द्रप्पन:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार खाद्य राजसहायता को नियंत्रित करने हेतु वर्तमान क्रय/संवितरण नीति में परिवर्तन करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार क्रय के विकेन्द्रीकरण की योजना के अंतर्गत किसानों से खाद्यान्नों का क्रय करने की सीमा निर्धारित करने का है;

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

(घ) सरकार द्वारा किसानों के पास फालतू पड़े अनाज की सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) से (घ) जी, नहीं।

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: महोदय, हमारी अर्थव्यवस्था की विडंबना यह है जहां देश एक ओर उच्चतर आर्थिक वृद्धि दर की ओर अग्रसर है, वहां दूसरी ओर हमारे किसान कर्ज और गरीबी के कारण आत्महत्या कर रहे हैं। वे खेतों में कड़ी मेहनत करते हैं और फसलें उगाते हैं। इसके बावजूद बाजार में उन्हें अपनी फसल का उचित मूल्य नहीं मिलता। दूसरी ओर खाद्यान्नों तथा सब्जियों के बाजार मूल्य में वृद्धि हो रही है। स्पष्ट रूप से इससे यह प्रतीत होता है कि बीच के दलालों को इसका लाभ मिल रहा है जबकि वे कुछ भी निर्मित नहीं करते हैं। अर्थव्यवस्था की वृद्धि के लाभों को किसानों तक पहुंचाने के लिए दलालों को हटाने की आवश्यकता है। सरकार की प्रापण नीति तथा कृषि उपज के न्यूनतम समर्थन मूल्य की घोषणा इन उद्देश्यों की ओर लक्षित होती है।

मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार कृषि उपज के प्रापण के कारण राज्यों के राजकोष के भार में हिस्सा लेगी। यदि हां, तो इसका अनुपात कितना होगा?

श्री शरद पवार: खरीद मूल्य एक अलग संगठन द्वारा निर्धारित किया जाता है। यह राज्य सरकार तथा राज्य कृषि विश्वविद्यालयों का परामर्श लेता है और तत्पश्चात् अंतिम निर्णय लेता है। विशेषज्ञ पहले निर्धारित किए जाने वाले मूल्य की सिफारिश करते हैं और फिर सरकार उपयुक्त निर्णय लेती है।

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: महोदय, नई सार्वजनिक वितरण प्रणाली में लाभार्थियों को एपीएल (गरीबी रेखा के ऊपर) तथा बीपीएल (गरीबी रेखा से नीचे) के रूप में बांटा गया है। इससे केरल जैसे उपभोक्ता राज्यों पर बुरा असर पड़ा है और आवश्यक चीजों के मूल्यों में वृद्धि हुई है। अत: मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार केरल जैसे उपभोक्ता राज्यो में एपीएल/बीपीएल के विभेदीकरण को समाप्त कर देगी और क्या सभी जरूरतमंद लोगों को सभी आवश्यक चीजें राजसहायता प्राप्त दरों पर उपलब्ध कराई जाएंगी।

श्री शरद पवार: गरीबी रेखा से नीचे के लोगों पर अधिक ध्यान लेने के लिए यह सरकार का एक सोचा-समझा निर्णय है। इसीलिए गरीबी रेखा से नीचे के लोगों तथा गरीबी रेखा से ऊपर के लोगों के मामले में एक अलग दृष्टिकोण अपनाना होगा। यह एक सोचा-समझा निर्णय है और जिसे पिछले छ: वर्षों से क्रियान्वित किया गया है।

अध्यक्ष महोदय: श्री सी.के. चन्द्रप्पन—उपस्थित नहीं हैं।

श्री हन्नान मोल्लाह।

श्री हन्नान मोल्लाह: खाद्यान्नों की खरीद हेतु केन्द्र सरकार द्वारा बनाई गई प्रमुख एजेन्सी भारतीय खाद्य निगम है। खाद्यान्नों की खरीद, देख-रेख, भण्डारण तथा वितरण एफसीआई की निगरानी में किया जाता है। क्या सरकार को खाद्यान्नों की खरीद, भण्डारण, देख-रेख तथा वितरण की प्रक्रिया में विद्यमान अत्यधिक भ्रष्टाचार के बारे में जानकारी है? यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है? क्या

सरकार को इस संबंध में कोई शिकायतें मिली हैं? यदि हां, तो खरीद, वितरण, भण्डारण तथा ढुलाई को भ्रष्टाचार मुक्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

श्री शरद पवार: यदि माननीय सदस्य एफसीआई द्वारा भ्रष्टाचार के किसी कार्य अथवा अधिकारों के दुरूपयोग अथवा इस तरह की कोई अन्य बात के बारे में कोई निश्चित जानकारी दें तो हम निश्चित रूप से उस पर कार्रवाई करेंगे।

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक है। कृपया ब्यौरा दें।

[हिन्दी]

श्री जसवंत सिंह बिश्नोई: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत ही स्पैसीफिक प्रश्न पूछा था। उनके प्रश्न का 'घ' भाग है कि सरकार द्वारा किसानों के पास फालतू पड़े अनाज की सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

एक तरफ किसान अपनी पैदावार ज्यादा करता है लेकिन उसके उपज का उचित मूल्य नहीं मिलता। दूसरी तरफ आज देश में कई किसान ऐसे हैं जिनके परिवार बगैर अनाज के रह रहे हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहूंगा कि इस संबंध में सरकार की नीति क्या है? जहां किसान ने ज्यादा पैदावार की या जहां किसान के पास फालतू अनाज पड़ा है, उसे सुरक्षित रखने के लिए सरकार कोई विचार कर रही है या नहीं? किसान के लिए यह बहुत गंभीर प्रश्न है क्योंकि इस कारण बहुत से किसानों ने आत्महत्या की है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र जोधपुर में किसान ने लहसुन की ज्यादा पैदावार की है, लेकिन लहसुन का उचित भाव न मिलने के कारण किसान ने उस लहसुन को जला दिया जबकि विदेशों से लहसुन इस देश में आ रहा है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि एक तरफ किसान ज्यादा पैदावार होने पर आत्महत्या कर रहा है और दूसरी तरफ किसान की फालतू उपज को सुरक्षित रखने के लिए सरकार कोई उपाय नहीं कर रही है, इस संबंध में सरकार क्या कदम उठा रही है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या बेहतर मूल्य दिया जाएगा?

[हिन्दी]

श्री शरद पवार: आज तक इस देश में जो प्रोक्योरमैंट होता रहा है, एसेंशियली तीन राज्यों में होता था—पंजाब, हरियाणा और उत्तर प्रदेश। यह बात माननी पड़ेगी कि इन तीन राज्यों ने देश की फूड सिक्योरिटी को रिजर्व करने में बहुत बड़ा योगदान दिया है। हमने जो अब नई नीति की शुरूआत की है, उसमें डीसैंट्रलाइज्ड मैनर में प्रोक्योरमैंट करना है। आज 16 राज्यों में प्रोक्योरमैंट की शुरूआत हो गयी है। इससे पहले इनमें से कई राज्यों में प्रोक्योरमैंट होता ही नहीं था। वहां के किसान को उचित मूल्य दिलाने के लिए इसकी आवश्यकता थी इसलिए प्रोक्योरमैंट के लिए डीसैंट्रलाइज्ड मैनर का प्रौसेस इस देश में शुरू होने के बाद वहां के किसानों को अब इसका फायदा होगा। इसके साथ-साथ वहां के कन्ज्यूमर्स को जो लोकल वैरायटी के ग्रेन्स की आवश्यकता है, वह भी उसे ऐवेलेबल होगा। इसलिए इस पर ज्यादा ध्यान दिया गया है।

चौधरी लाल सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी इजाजत से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि रियासते जम्मू-कश्मीर में किसी भी किसान का फूडग्रेन प्रोक्योर नहीं किया जाता। मेरी आपसे रिक्वैस्ट है कि डीसैंट्रलाइज्ड स्कीम के तहत, प्रोक्योरमैंट के लिए, क्योंकि हमारे कठुआ डिस्ट्रिक्ट में पैडी बहुत होती है, जम्मू के आर.एस. पुरा और बिशना में भी पैडी बहुत होती है, वहां प्रोक्योरमैंट करने के लिए क्या सरकार कोई पालिसी बना रही है?

श्री शरद पवार: अध्यक्ष महोदय, जम्मू सैक्टर में पैडी की उपलब्धता है। लोगों की मांग है कि वहां प्रोक्योरमैंट करने के लिए इंतजाम किया जाए। जम्मू-कश्मीर गवर्नमैंट से हमने एमओयू के लिए तैयारी कर ली है। जम्मू-कश्मीर गवर्नमैंट, आन बिहाफ आफ गवर्नमैंट आफ इंडिया, प्रोक्योरमैंट करने के लिए तैयार है। जम्मू-कश्मीर सरकार का उस पर जो धन लगेगा या बाकी जो सुविधा होगी, उसे देने के लिए भारत सरकार ने तैयारी कर रखी है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: बहुत अच्छे।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, यह देखकर खुशी होती है कि काफी समय से विचाराधीन मांग के पश्चात् केन्द्र सरकार ने एक विकेन्द्रित तरीके से खाद्यान्नों की खरीद शुरू कर दी है। इससे विशेष रूप से उड़ीसा जैसे राज्यों को निश्चित तौर पर लाभ पहुंचेगा।

परन्तु माननीय मंत्री जी से मेरा विशिष्ट प्रश्न है। क्या सरकार ने कतिपय राज्यों, विशेष रूप से अतिरिक्त धान वाले राज्यों को लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली, राष्ट्रीय काम के बदले अनाज कार्यक्रम, एसजेआरवाई आदि सहित संबद्ध लाभार्थी योजनाओं की मांग को पूरा करने के लिए केन्द्र की ओर से खाद्यान्नों की खरीद करने का निर्देश दिया है? क्या सरकार ने इस बात पर ध्यान दिया है कि यह खरीद केवल उन राज्यों के कतिपय जिलों तक ही सीमित है?

श्री शरद पवार: यह सही है कि राज्यों के खाद्य मंत्रियों तथा खाद्य सचिवों की एक बैठक बुलाई गई थी और इस बैठक में इस बात की चर्चा की गई थी। निश्चित रूप से अनुरोध किया गया था कि धान उगाने वाले कुछ राज्यों को अपने संबद्ध राज्यों में खरीद करने की शुरूआत करनी चाहिए और इसकी जिम्मेदारी खड़ीगा सहित राज्य सरकार को दी गई थी। उन्होंने इस योजना पर कार्य करना शुरू कर दिया है और इस क्षेत्र में खरीद पहले ही शुरू कर दी गई है। इस योजना की विकेन्द्रित रूप में शुरूआत करने की हमारी इच्छा का एक कारण यह है क्योंकि उदाहरण के लिए यदि मैं आज पंजाब से चावल खरीदना चाहता हूं तो मुझे पंजाब से चावल की एक बोरी तमिलनाडु भेजनी पड़ती है तो उस पर ढुलाई की भारी लागत आएगी।

सरकार को ढुलाई लागत के रूप में 140 रु. का खर्च आता है और इससे रेलवे पर भी दबाव पड़ता है। मान लीजिए हम तमिलनाड़ के किसानों को बढ़ावा देते हैं, तो उन्हें बेहतर मूल्य देना होगा और यदि हम तमिलनाडु से खरीदना शुरू करते हैं तो हम स्थानीय लोगों की समस्या सुलझा सकते हैं और इससे किसानों को भी लाभ मिलेगा। संभवत: यदि अतिरिक्त अनाज है, जो कि पंजाब और हरियाणा में उपलब्ध है, हम इसका विदेश में निर्यात कर सकते हैं। इस ओर हम विकेन्द्रित तरीके की योजना को बढ़ावा दे रहे हैं और छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु तथा पश्चिम बंगाल जैसे धान उगाने वाले राज्यों को आवश्यक रूप से बल दिया गया है। मुझे खुशी है कि राज्य सरकारों द्वारा इसका अच्छा स्वागत किया गया है।

[हिन्दी]

श्री राजाराम पाल: अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे सवाल पूछने का मौका दिया है, मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि इस देश का सबसे बड़ा प्रदेश उत्तर प्रदेश है जहां गेहूं और धान की उपज बहुतायत में होती है, लेकिन वहां जो क्रय केन्द्र खोले जाते हैं, उनमें चंद बिचौलियों और ठेकेदारों के माध्यम से कुछ लोगों को ही लाभ होता है, जबकि आम किसान को वास्तव में जो लाभ मिलना चाहिए, उसे वह लाभ आज तक नहीं मिल पा रहा है। जहां तक खाद्यान्न के वितरण के मामले में उत्तर प्रदेश का संबंध है, बड़े पैमाने पर अखबारों में देखने में आता है कि खाद्य विभाग में बड़े पैमाने पर धांधली करके, गरीबी रेखा से नीचे जीवन-यापन करने वाले लोगों को जो खाद्यान्न रसद पहुंचनी चाहिए, वह आज भी वहां तक नहीं पहुंच रही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश जैसे राज्य में, जहां खाद्य वितरण में सबसे बड़ा घोटाला हो रहा है, क्या सरकार उसे रोकने के लिए कोई प्रभावी कदम उठाएगी?

श्री शरद पवार: जहां तक वितरण की समस्या का सवाल है, वितरण का अधिकार राज्य सरकारों का होता है। भारत सरकार की यह जिम्मेदारी होती है कि हर राज्य को अनाज सप्लाई करें। आज उत्तर प्रदेश एक सरप्लस स्टेट है। उनको ज्यादा सप्लाई करने की स्थिति कभी नहीं आती लेकिन जब आती है तो भारत सरकार वहां सप्लाई करती है। जहां तक वितरण के बारे में जो गलत बातें वहां हुईं, ऐसी रिपोर्ट हमने अखबार में देखी हैं और वहां की सरकार से इस बारे में पूछा भी है। अभी तक जो सूचना आई है, उसमें कोई खास बात हमारे सामने नहीं आई है और यदि आएगी तो हम उत्तर प्रदेश सरकार को विश्वास में लेकर उसे दुरूस्त करने की कोशिश करेंगे।

श्री शैलेन्द्र कुमार: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय कृषि मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि सम्पूर्ण भारतवर्ष का हृदय उत्तर प्रदेश है, जहां पर खाद्यान्न के मामले में, चाहे उत्पादन गेहूं का हो या धान का हो या किसी और खाद्यान्न का उत्पादन हो, लेकिन कभी-कभी कुछ ऐसे क्षेत्रों में, जैसे पश्चिमी उत्तर प्रदेश में गेहूं का बहुत ज्यादा उत्पादन होता है, वहां उसके भंडारण में बड़ी अनियमितताएं हैं। अनेक माननीय सदस्यों ने इस पर चिन्ता भी व्यक्त की है कि बहुत से बिचौलियों को इससे डायरेक्ट फायदा होता है जबकि किसान को अपने उत्पादन का सही मूल्य नहीं मिल पाता है और किसान आत्महत्या करने के लिए मजबूर हैं। क्या माननीय मंत्री जी अत्यधिक उत्पादन वाले क्षेत्रों में भंडारण और उसके वितरण के लिए विशेष कार्यक्रम चलाएंगे?

श्री शरद पवार: जहां तक उत्तर प्रदेश के बारे में यहां कहा गया, यह बात मुझे साफ करनी है कि उत्तर प्रदेश में जो प्रोक्योरमेंट होता है, वह फूड कारपोरेशन आफ इंडिया या उत्तर प्रदेश सरकार के माध्यम से ही होता है। वहां बीच में कोई बिचौलिया या मध्यस्थ के आने की आज आवश्यकता नहीं है और उसे एनकरेज करने की बात न उत्तर प्रदेश सरकार ने की है और न भारत सरकार ने की है। जहां तक देश में भंडारण की समस्या का संबंध है, यह बात सच है कि देश में कई जगहों पर वेअरहाउसिंग की कुछ समस्या है। इसमें यदि कोई स्पेसिफिक समस्या आपके क्षेत्र या आपके जिले की है और वह अगर हमारे सामने लाई गई, तो उस पर हम जरूर मदद करने की कोशिश करेंगे।

नदियों को आपस में जोड़ने संबंधी कृतक बल को भंग करना

*142. **श्री जय प्रकाश** (मोहनलाल गंज):
श्री निखिल कुमार चौधरी:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नदियों संबंधी कृतक बल को भंग करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) प्रायद्वीपीय नदियों को जोड़ने हेतु कितने 'लिंकों' की पहचान की गई है;

(घ) इन 'लिंकों' की अनुमानित लागत कितनी है;

(ङ) 'लिंक' करने का कार्य कब तक शुरू किया जायेगा;

(च) क्या सरकार का विचार कृतक बल के स्थान पर नदियों को आपस में जोड़ने हेतु कोई विशेष प्रकोष्ठ गठित करने का है; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) से (छ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सरकार को क्रमशः अप्रैल, 2003 में कार्य योजना-1 एवं अप्रैल, 2004 में कार्य योजना-2 प्रस्तुत करने के साथ ही नदियों को परस्पर जोड़ने संबंधी कार्यबल (टीएफआईएलआर) ने अपना अधिदेशाधीन कार्य पूरा कर लिया था; 31 दिसम्बर, 2004 से नदियों को परस्पर जोड़ने संबंधी कार्यबल को समाप्त करने का निर्णय लिया गया था।

(ग) और (घ) प्रायद्वीपीय घटक के अंतर्गत व्यवहार्यता रिपोर्टें तैयार करने के लिए 16 संपर्कों की पहचान की गई है। इन संपर्कों की अनुमानित लागत (वर्ष 2002-03 मूल्य स्तर पर) 1,85,000 करोड़ रुपये है।

(ङ) नदियों को परस्पर जोड़ने (आईएलआर) संबंधी कार्यक्रम का कार्यान्वयन इस बात पर निर्भर करेगा कि प्रस्तावित संपर्क की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के संबंध में संबंधित राज्यों के बीच सहमति कितनी जल्दी हो पाती है।

(च) और (छ) नदियों को परस्पर जोड़ने संबंधी कार्यबल का शेष नमी कार्य देखने तथा नदियों को परस्पर जोड़ने संबंधी कार्यक्रम पर अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए 1.1.2005 से जल संसाधन मंत्रालय के अंतर्गत एक विशेष प्रकोष्ठ का गठन किया गया है। परामर्शी आधार पर नदियों को परस्पर जोड़ने की कार्यवाही को प्रक्रियाबद्ध करने की दृष्टि से सचिव, जल संसाधन मंत्रालय की अध्यक्षता में 28 दिसम्बर, 2004 को पर्यावरणविदों, समाजशास्त्रियों एवं अन्य विशेषज्ञों की एक समिति का गठन किया गया था।

श्री जय प्रकाश: अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2002 में उच्चतम न्यायालय ने एक जनहित याचिका के निस्तारण के समय सरकार को यह निर्देश दिया था कि सरकार प्रायद्वीपीय और हिमालयी नदियों को आपस में जोड़ने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए एक उच्चस्तरीय टास्क फोर्स का गठन करे। उसने यह सुझाव भी दिया कि सरकार इस पर विस्तृत अध्ययन करे ताकि वर्ष 2012 तक नदियों के जोड़े के स्वप्न को पूरा किया जा सके। उच्चतम न्यायालय ने अपने आदेश में ये विशेष तथ्य भी जोड़े थे।

[अनुवाद]

कि संविधान की संघ सूची में एक विशेष प्रावधान किया जाए ताकि केन्द्र सरकार इस काम का नेतृत्व कर सके।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2004 में यह उच्चस्तरीय टास्क फोर्स खत्म कर दिया गया है। इस विषय में मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या इसकी वजह से नदियों को जोड़ने का काम बाधित नहीं होगा? चूंकि इस टास्क फोर्स के गठन का निर्देश उच्चतम न्यायालय ने दिया था तो क्या ऐसा करने से उच्चतम न्यायालय की अवहेलना नहीं हुई है?

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): महोदय, माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, उसके उत्तर के विषय में मुझे तीन बातें कहनी हैं। पहली बात यह कि हमारी सरकार बनने के बाद हमने अपने कामन मिनिमम प्रोग्राम में यह बात रख दी कि हम सीमित रूप से पेनिनसुलर, साल्ट-पाण्ड रिवर्स पर आधारित काम शुरू करेंगे। इससे साबित होता है कि हमने अपनी लाइन आफ एक्शन को छोड़ा नहीं है। दूसरी बात यह है कि उच्चतम न्यायालय ने पिछली सरकार को एक टास्क फोर्स गठित करने और एक निश्चित समय में काम पूर्ण करने का आदेश दिया था। इस टास्क फोर्स की रिपोर्ट इस प्रकार इस सरकार के बनने से पहले ही आ चुकी है और चूंकि अब इस टास्क फोर्स का काम पूरा हो चुका है, अतः टास्क फोर्स को बनाए रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। इस काम को सुचारू रूप से देखने के लिए कार्यालय में तीन काम किए गए हैं—पहला एक टेक्निकल कांशस ग्रुप बनाया गया है, ताकि टेक्निकल मामलों की छानबीन की जा सके; दूसरे, एक स्पेशल सैल बनाई गई है ताकि इसका कार्यान्वयन किया जा सके और जो तीसरा और सबसे महत्वपूर्ण कदम है, वह है कि एन.डब्ल्यू.जी. को यह आदेश दिया गया है कि वह दिसम्बर

2005 तक सम्पूर्ण फिजीबिलिटी रिपोर्ट बनाए। मुझे सदन को यह बताने में खुशी हो रही है कि साउथ जोन या पेनिनसुलर जोन के 16 लिंक्स में से 14 लिंक्स की फिजीबिलिटी रिपोर्ट बनकर तैयार हो गयी हैं और बाकी दो के लिए कर्नाटक सरकार से बातचीत चल रही है। इस तरह हमने उच्चतम न्यायालय के आदेश का परिपालन किया है और उनके आदेश के अनुरूप, हमने अपना शपथ-पत्र भी उच्चतम न्यायालय के सामने प्रस्तुत कर दिया है। हमने एक फुल लिंक प्रजेण्टेशन माननीय प्रधानमंत्री, वित्त मंत्री और योजना आयोग के सामने रख दिया है। उसके बाद यह आदेश हुआ था कि जनता को इसकी जानकारी देने के लिए इन्वायरनमेंट एक्सपर्ट्स, अदर एक्सपर्ट्स और सोशल एक्टीविस्ट्स की एक कमेटी बनाई जाए। इस कमेटी ने काम शुरू कर दिया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इन्होंने बहुत ही व्यापक उत्तर दिया है। क्या आप दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहते हैं? ठीक है, कृपया अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछें।

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि नदियों को परस्पर जोड़ने के लिए संबंधित राज्यों के बीच सहमति बनाने के लिए बात करेंगे, उसकी डीपीआर तैयार की जाएगी। मैं यह जानना चाहता हूं कि इस संबंध में आम राय बनाने के लिए बातचीत की प्रक्रिया आप कब शुरू करेंगे और क्या इसके लिए कोई सर्वदलीय बैठक बुलाने का प्रस्ताव है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: हमारे साथी श्री सुरेश प्रभु के नेतृत्व में जो टास्क फोर्स बनी थी, उसने बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन जो सबसे महत्वपूर्ण काम वह नहीं कर सके, वह था प्रत्येक राज्य के राजनीतिक नेतृत्व की सहमति प्राप्त करना। यद्यपि, उन्होंने इसके लिए प्रयास किया था, लेकिन वह पूरा न हो सका। इस प्रकार की आम सहमति के अभाव में नदियों को जोड़ने का हमारा कार्य पूरा नहीं हो सकेगा। फिलहाल मैं सदन को इतना बता सकता हूं कि हमारे सरकार में आने के बाद, पिछले नौ महीने में बड़ी मेहनत के साथ हमने अपने दफ्तर में दो लिंकों के बारे में टेकनीक कंसेंसस बना ली है—जिनमें एक केन बेतवा लिंक है, जिसमें मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश राज्य जुड़े हैं और दूसरा काली सिंध चम्बल लिंक है, जिसके साथ राजस्थान और मध्य प्रदेश जुड़े हुए हैं। लेकिन पोलिटिकल लीडरशिप के साथ, मुख्यमंत्रियों के साथ बात करने के लिए मध्य प्रदेश तैयार है, राजस्थान और उत्तर प्रदेश के साथ हम अप्रैल माह में बातचीत करने जा रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री निखिल कुमार चौधरी—उपस्थित नहीं हैं।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: अध्यक्ष महोदय, नदियों को आपस में जोड़ने की महत्वाकांक्षी योजना एनडीए सरकार ने प्रारम्भ की थी। देश के अंदर जहां एक ही समय में कहीं बाढ़ आती है और कहीं सूखा पड़ता है, उस दृष्टि से जहां यह योजना महत्वपूर्ण है वहीं देश के अंदर हरितक्रांति लाने के लिए भी महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन इसके द्वारा किया जा सकता है। देश में जिस प्रकार से आजकल कई राज्यों में जल विवाद हैं, जैसे तमिलनाडु और कर्नाटक में तथा हरियाणा और पंजाब में, इसके अलावा अन्य प्रांतों में भी आपस में जल विवाद हैं, उस दृष्टि से क्या सरकार ने विचार किया है कि नदियों को आपस में जोड़ने की यह महत्वाकांक्षी योजना क्या व्यावहारिक सिद्ध हो पाएगी?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपने साथियों को कहना चाहता हूं कि नदियों को आपस में जोड़ने का विचार एनडीए की सरकार से शुरू नहीं हुआ। अगर इतिहास को ठीक से देखा जाए तो 1972 में इस देश के सिंचाई मंत्री के.एल. राव जी ने इसी सदन में सबसे पहले यह सपना देखा था। उनके बाद कैप्टन दस्तूर ने गारलैंड कैनाल का सपना देखा। लेकिन उस समय हमारे तकनीकी इंतजाम इतने मजबूत नहीं थे, इसलिए इसे साकार रूप नहीं दिया जा सका। ...*(व्यवधान)* आप पहले जवाब सुन लें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे काफी व्यापक उत्तर दे रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं सदन को अवगत कराना चाहता हूं कि 1980 में भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने सोचा था—ट्रांसफर आफ वाटर फ्राम मेन बेसिन टू डेफिसिट बेसिन। इस कांसेप्ट के आधार पर 1982 में, इंदिरा गांधी जी ने नदियों को नेशनल पर्सपेक्टिव प्लान से जोड़ने के लिए कनाडा और अमेरिका की तरह से पर्सपेक्टिव प्लान का संकल्प लिया। उसी के आधार पर इस सदन में 1982 में नेशनल वाटर डैवलपमेंट एजेंसी नामक संस्था को गठित करने संबंधी प्रस्ताव पारित किया गया। श्रीमती इंदिरा गांधी ने उसे यह जिम्मेदारी दी कि हिमालय सेक्टर में और पेनिनसुलर सेक्टर में पहले लिंक तैयार किया जाए कि कहां-कहां यह सम्भव हो सकता है और उस पर फिजिबिलिटी रिपोर्ट बनाएं।

उस आधार पर 30 लिंक बनाए गए—16 लिंक्स पेनिनसुलर जोन में और 14 लिंक्स हिमालय जोन में। उनके आधार पर आगे काम शुरू हुआ। जब राजीव गांधी जी ने सत्ता सम्भाली, तो उन्होंने भी आदेश दिया कि यह कार्य जल्दी होना चाहिए, ताकि काम चालू हो सके। वह काम चलता रहा और नदियां बहती रहीं। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि एनडीए की सरकार आने के बाद 14 अगस्त, 2002 को महामहिम राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में नदियों को जोड़ने का उल्लेख किया। तब सुप्रीम कोर्ट में दायर एक पी.आई.एल. के चलते, रणजीत कुमार ने सुप्रीम कोर्ट से निवेदन किया कि जब राष्ट्रपति जी ने इस बात का उल्लेख किया है तो इस पर कार्यवाही करने के लिए सरकार को आदेश दिया जाए। उसके बाद 13 दिसम्बर, 2002 को टास्क फोर्स बनी, जिस पर उसके अध्यक्ष सुरेश प्रभु जी ने अच्छे ढंग से काम किया, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं। उसके आधार पर ठीक काम चला, लेकिन एक गलती हो गई, जिसके लिए हमारी सरकार जिम्मेदार नहीं है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी उत्तर दे रहे हैं। कृपया उन्हें बीच में न टोंके।

[हिन्दी]

अगर जवाब पसंद नहीं होगा तो आप पूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्नकाल चलने दें। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: 15 अगस्त, 2003 को लाल किले से झंडा फहराते समय, शायद पूर्व सरकार को जल्दी थी इंडिया शाइनिंग की, इसलिए उस समय के प्रधानमंत्री जी ने वहां से ऐलान करते हुए कहाकि 2003 के अंत में दो लिंकों का कार्यक्रम, केन बेतवा और काली सिंध चम्बल, शुरू होगा। लेकिन जब उस सरकार का अंत हो गया, तो देखा गया कि उस दिशा में कोई काम नहीं हुआ।

हमने सत्ता संभालने के बाद देखा कि भूतपूर्व प्रधानमंत्री जी को गलत सूचना दी गयी, क्योंकि कालीसिंध-चम्बल लिंक पर राजस्थान के चीफ मिनिस्टर का मध्य प्रदेश के साथ कोई एमओयू साइन ही नहीं हुआ, यूपी के साथ मध्य प्रदेश का कोई एमओयू साइन नहीं हुआ लेकिन इंडिया शाइनिंग के चक्कर में, पेपर में विज्ञापन दे दिया गया कि दो लिंक्स तैयार हो गये हैं, जबकि कुछ नहीं हुआ था। उसका प्रयास मैं अभी कर रहा हूं। हमारी सरकार की मंशा सबको साथ लेकर आगे बढ़ने की है, जनता और सदन को गुमराह करने की नहीं है। जब कुछ बन जाएगा, तब मैं बताऊंगा कि कुछ बन गया है और जब तक चर्चा चल रही है, मैं कहूंगा कि चर्चा चल रही है।

जहां तक कावेरी का सवाल है, इस साल कावेरी अवार्ड आ जाएगा। पेनेनसुला जोन का मतलब यह है कि दक्षिण की नदियों के पानी का काम पहले करो, उसके बाद बाकी काम करो। दक्षिण की नदियों के साथ उड़ीसा, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश और राजस्थान का जितना रिश्ता बन चुका है उसकी 14 लिंक्स की फिजीबिलिटी का काम पूरा हो चुका है। इसमें सात पर्वत हमको पार करने हैं- पहला पर्वत है फिजीबिलिटी, दूसरा पर्वत है एमओयू, तीसरा पर्वत है टेक्नीकल एनवायरमेंट, रिलीफ एंड रिहैबिलिटेशन इश्यू, चौथा पर्वत है फंडिंग, पांचवां पर्वत है डीपीआर, छठा पर्वत है एक्शन टेकन के लिए राज्यों के साथ बातचीत करना और सातवां पर्वत है एग्जीक्युशन। पहला पर्वत हम लांघ चुके हैं और दूसरे पर पहुंच चुके हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं यह कहूंगा कि यह बहुत ही व्यापक उत्तर है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको भी मौका दूंगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: सर, यह पालिटिकल उत्तर है। कोरी वाही-वाही लूट रहे हैं। यह ठीक उत्तर नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: ठीक है या गलत है, यह हम तय नहीं कर सकते। आपको भी बोलने का मौका मिलेगा।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: 9 महीनों में इन्होंने एक पहाड़ लांघा है। इस तरह 7 पहाड़ लांघते-लांघते तो इनका 20 साल लग जाएंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: किसी को तो यह पार करना होगा। चूंकि काफी सदस्य बोलने के इच्छुक हैं मैं सभी को बोलने का अवसर दूंगा।

श्री अधीर चौधरी: महोदय, वास्तव में श्री अय्यर ने 1926 में पहली बार नदियों को आपस में जोड़ने की परिकल्पना की थी। बाद में, उच्चतम न्यायालय के आदेश के अनुसरण में एक कृतक बल गठित किया गया।

अध्यक्ष महोदय: आपको इतिहास बताने की जरूरत नहीं है। कृपया अपना अनुपूरक प्रश्न पूछें।

श्री अधीर चौधरी: यह मौका श्रेय लेने का नहीं है। जहां तक मुझे जानकारी है, उड़ीसा सरकार इस बात पर सहमत नहीं है कि 'महानदी' में फालतू पानी है। आंध्र प्रदेश सरकार भी इस बात पर सहमत नहीं है कि 'गोदावरी' में फालतू पानी है। अन्य नदी जल विवाद अभी भी चल रहे हैं और प्राय: अधिकरण के आदेश का उल्लंघन करते रहते हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार का विचार सभी नदियों का राष्ट्रीयकरण करने का है क्योंकि कोई तटीय कानून नहीं है। ऊपरी तटीय राज्यों और निम्न तटीय राज्यों के बीच तटीय अधिकारों का कोई सीमांकन नहीं है। क्या सरकार का विचार देश की सभी नदियों का राष्ट्रीयकरण करने का है?

अध्यक्ष महोदय: क्या आप चाहते हैं कि उनका राष्ट्रीयकरण हो?

श्री अधीर चौधरी: जी हां, अन्यथा यह समस्या कैसे सुलझेगी? *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको इसके बारे में विस्तार से बताने की जरूरत नहीं है। मंत्री जी जो ठीक समझेंगे, उसका उत्तर देंगे।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, यद्यपि यह प्रश्न मूल प्रश्न से थोड़ा अलग है, इस प्रश्न के संदर्भ में मेरा आपसे और माननीय सदस्यों से यह कहना है कि यह एक स्वीकार्य तथ्य है कि संविधान और संसद द्वारा यथापारित कानून के अनुसार केवल अधिकरण ही अन्तराज्यीय नदी जल विवाद पर सुनवाई कर सकते हैं। जहां तक राज्य की सीमा पार किए बिना राज्यों के भीतर जल भेजने का संबंध है, इसे राज्य सरकारों के ऊपर छोड़ दिया गया है। हम उन्हें तकनीकी डिजाइन में सहायता देने के सिवाय और कुछ नहीं कर सकते हैं। जहां तक सभी नदियों को राज्य सूची से पूरी तरह अलग करके उन्हें संघ सूची में लेने का संबंध है, इस समय यह काफी चर्चा वाला और विवादास्पद मुद्दा है। हमारी सरकार ने इस संबंध में कोई निर्णय नहीं लिया है, हालांकि किसी विवाद की स्थिति में हम राज्यों को सहायता प्रदान कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष महोदय, इसमें कोई दो राय नहीं कि नदियों को जोड़ने के कार्यक्रम बनाने का सपना श्री के.एल. राव ने देखा था। इसके बाद हर सरकार ने इसके ऊपर अपने तौर पर ध्यान दिया, इसमें कोई दो राय नहीं है लेकिन जितना महत्व इन नदियों को जोड़ने के संदर्भ में अटल जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने दिया, दुर्भाग्य से वर्तमान सरकार को यह बात कबूल करनी चाहिए कि उतना महत्व इससे पहले नहीं दिया गया। आज फिर इस बात की मन में आशंका उठती है कि जब सारे देश में कहीं एक ओर बाढ़ आती है तो उसी समय दूसरी ओर सूखा पड़ता है। इसके चलते पानी के लिए, चाहे पेय जल हो या सिंचाई का जल हो, राज्यों-राज्यों में और जिलों-जिलों में आज इसे लेकर विवाद हो रहा है। भविष्य में शायद पानी की वजह से पूरी दुनिया में सिविल वार होने की संभावना है। ऐसी स्थिति में यदि किसी सरकार ने इस समस्या को देखते और जानते हुए, नदियों को जोड़ने को महत्व देकर प्राथमिकता दी है तो यह सरकार ऐसे कार्यक्रम को वाइंड-अप करके कौन सी नीति का प्रदर्शन कर रही है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: आदरणीय अध्यक्ष महोदय, गीते जी बहुत अनुभवी सदस्य हैं। मैं उनका सम्मान करता हूं। मैं इसमें पालिटिक्स नहीं लाना चाहता। *...(व्यवधान)* आप पालिटिक्स लाए हैं लेकिन मैं आपसे कहना चाहता हूं कि फिजिबिलिटी रिपोर्ट तैयार करने वाली संस्था एनडब्ल्यूडीए का जन्म इंदिरा जी की सरकार के समय हुआ था। नदियों को जोड़ने के लिए जो लिंकिंग टास्क फोर्स बनी थी, उसके लिए एनडीए का रैजोल्यूशन अपने राजनीतिक विचारों से नहीं हुआ। सुप्रीम कोर्ट के आदेश पर ही, एक पीआईएल दायर करने के बाद ही, टास्क फोर्स बनी। हमारी सरकार कोई ऐसा काम नहीं करना चाहती है जो पूरा ही न हो लेकिन जनता के बीच उसकी घोषणा कर दी जाए। प्रधानमंत्री जी द्वारा लाल किले से जो घोषणा की गई थी कि इस साल दो

लिंकिंग का काम हो रहा है, आपने उसके बारे में सोचा भी नहीं लेकिन प्रधानमंत्री को गलत सलाह देकर, देश को गुमराह कर दिया जबकि जमीन पर काम ही नहीं हुआ। हम ऐसा कोई काम करना नहीं चाहते हैं। हम जमीनी काम से एक कदम आगे जाएंगे, फिर दो कदम की बात बताएंगे। हम बिना काम किए कोई अफवाह फैलाना नहीं चाहते हैं।

[अनुवाद]

प्रो. बसुदेव बर्मन: हमारे पास यहां कुछ आंकड़े हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं यथासंभव सभी सदस्यों को अवसर प्रदान करने का प्रयास करूंगा। लगभग 25 अनुपूरक प्रश्न पूछे जाने हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का प्रोपर जवाब नहीं आया है।

अध्यक्ष महोदय: इसके लिए आपके पास बहुत वैपन्स हैं। अस्त्र लगाइए।

[अनुवाद]

प्रो. बसुदेव बर्मन: मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि नदियों को आपस में जोड़ने पर लगभग 1,85,000 करोड़ रुपए को कितने वर्षों में निवेश किया जाएगा। हमें यह ज्ञात होना चाहिए।

दूसरे, इस निवेश से इस देश को कब लाभ मिलेगा?

तीसरे, *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जी नहीं, आप तीसरा प्रश्न नहीं पूछ सकते हैं।

प्रो. बसुदेव बर्मन: महोदय, यह मेरा अंतिम प्रश्न है।

सरकार द्वारा व्यवहार्यता रिपोर्ट के सभी पहलुओं पर निश्चित रूप से विचार किया गया है परन्तु भारत की प्राकृतिक भूगर्भीय एवं भौगोलिक संरचना की विविधता पर विचार करते हुए क्या परियोजना रिपोर्ट को तैयार करने से पहले इसकी समीक्षा की जाएगी? ये मेरे तीन प्रश्न हैं और मैं माननीय मंत्री जी से इनका जवाब चाहता हूं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: वर्ष 2002-03 की समीक्षा के अनुसार, प्रायद्वीपीय लिंक की अनुमानित लागत लगभग 1,85,000 करोड़ रुपए है। यह एक विपुल राशि है और एनडब्ल्यूडीए के आकलन के अनुसार इसमें वृद्धि हो सकती है क्योंकि इसका अनुमान 2002-03 के स्तर पर लगाया गया था।

दूसरे, डीपीआर को तैयार करने के दौरान माननीय सदस्यों की पर्यावरण, वन पारिस्थितिकी एवं अन्य बातों से संबंधित विषय पर विचार किया गया है। मुझे प्रधानमंत्री द्वारा सख्त रूप से यह सलाह दी गई है कि पर्यावरण मंत्रालय की सहमति के बिना डीपीआर तैयार करने के लिए कोई 'हारा-किरी' न करें। हम इसी के अनुसार आगे बढ़ रहे हैं।

तीसरे, अभी कोई निश्चित स्थिति नहीं बताई जा सकती कि इसमें कितना समय लगेगा क्योंकि जब तक हम राज्य के मुख्य मंत्रियों और सरकार की सहमति से समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं करेंगे तब तक हमारे लिए इसका पूर्वानुमान लगाना कठिन होगा। वास्तविक स्थिति यह है कि नदियों को आपस में जोड़ने के बारे में कुछ राज्यों की विपक्ष में और पक्ष में दोनों ही राय है। अतएव, जोड़ने में समय लगेगा।

तथापि, मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि यह सरकार इस संबंध में पूरी तरह गंभीरता से प्रयास कर रही है। मुझे आशा है। मैं कम से कम एक नदी को जोड़ने में सफल होऊंगा। जहां तक आउटपुट का संबंध है, प्रायद्वीपीय जोन के पूरा होने पर हमारे पास 13 मिलियन एकड़ सिंचाई की क्षमता होगी।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन: किसी को मौका तो दीजिए।

अध्यक्ष महोदय: किसी को मौका दीजिए—सभी को मौका दिया है।

[अनुवाद]

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: महोदय, केरल विधान सभा ने पम्बा-अचनकोविल और पांडियर पुन्नुपुझा परियोजनाओं के विरुद्ध एक सर्वसम्मत संकल्प पारित किया है और इसे केन्द्र सरकार को भेजा है। पम्बा-अचनकोविल परियोजना से गंभीर पर्यावरणीय समस्याएं पैदा होंगी क्योंकि नदियों को आपस में जोड़ने की परियोजना में परिकल्पित बांध के निर्माण के परिणामस्वरूप नदी प्रणाली में खारा और लवणीय जल फैलेगा। इस परियोजना से राज्य में प्रचुर मात्रा में चावल पैदा करने के रूप में विख्यात कुट्टानाडु के पारिस्थितिकीय संतुलन लगभग बर्बाद हो जाएगा। ये नदियां अन्तर्राष्ट्रीय नदियां नहीं है।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार हमारे राज्य की पम्बा-अचनकोविल और पांदियार-पुन्नुपुझा नदियों को आपस में जोड़ने की इन परियोजनाओं पर पुनर्विचार करेगी।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं यह बात कहता रहूंगा कि नदियों को आपस में जोड़ा जाना अभी भी संकल्पना ही है। मैं इसे तभी परियोजना कहूंगा जब वास्तविक रूप से समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर हो जायेंगे। जैसाकि मैंने पहले कहा है, मुझे केरल विधान सभा के संकल्प की जानकारी है क्योंकि पर्यावरणीय चिंता सबसे बड़ी चिंता है और इस पर विचार किए बिना कोई परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का आत्मघाती कदम नहीं उठाएंगे।

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मण सिंह: अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने लाल किले से सही जानकारी नहीं दी। यह संभव नहीं है कि श्री अटल बिहारी वाजपेयी लाल क़िले से मध्य प्रदेश के बारे में गलत जानकारी दें। आपके अधिकारियों ने आपको सही जानकारी नहीं दी है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: पहले आपको आपनी सीट पर बैठना होगा, अन्यथा आपके प्रश्न को कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह अनुशासन और नियम का मामला है।

श्री लक्ष्मण सिंह: महोदय, मुझे खेद है।

अध्यक्ष महोदय: आपको खेद प्रकट करना ही चाहिए।

श्री हरिन पाठक: महोदय, मंत्रियों से भी ये अपेक्षा की जाती है कि वे अपनी सीटों पर बैठें।

अध्यक्ष महोदय: क्या यह मंत्रियों पर भी लागू होता है? हम इसके बारे में दोनों सभाओं से ज्ञात करने का प्रयास करेंगे।

श्री लक्ष्मण सिंह के भाषण के पहले भाग को रखने की अनुमति दी जाती है क्योंकि उन्होंने खेद प्रकट किया है।

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मण सिंह: महोदय, कालीसिंध, चंबल और पार्वती नदियों के बारे में मंत्री जी ने बताया। *...(व्यवधान)* इसके बारे में कोई ठीक से सर्वे नहीं हुआ था। मैं बताना चाहता हूं कि तीन में से दो नदियां मेरे संसदीय क्षेत्र से निकलती हैं—कालीसिंध और पार्वती। इनका पूरा सर्वेक्षण हो चुका था। पिछले चरण में इन्हें शामिल कर लिया गया था। आप अगले महीने मुख्य मंत्रियों की बैठक बुलाने जा रहे हैं, अगर उसमें सहमति होती है तो आप इसका काम कब तक शुरू करेंगे? ऐसा नहीं करने से राजस्थान और मध्य प्रदेश की लाखों हैक्टेयर भूमि रेगिस्तान में परिवर्तित होती जा रही है।

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं माननीय सदस्य को यह सूचित करना चाहता हूं।

[हिन्दी]

अगर आप मेरी जगह होते तो इसका समर्थन करते। मैं केन्द्रीय मंत्री होने के नाते पूरी जिम्मेदारी से कहना चाहता हूं कि आदरणीय पूर्व प्रधानमंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने *...(व्यवधान)* मुझे बोलने नहीं देंगे *...(व्यवधान)*

प्रो. रासा सिंह रावत: एनडीए की बात करते हैं *...(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: हमसे पूछा गया है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हम सबको मौका देते हैं।

[अनुवाद]

आप किस पर आपत्ति कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं सभी को अवसर देता हूं। यह एक महत्वपूर्ण मामला है।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: आदरणीय लक्ष्मण सिंह ने जो प्रश्न पूछा, उसी के आधार पर मैं कह रहा हूं कि लिंकिंग प्रोजेक्ट दो हिस्सों में बंटा था। जहां तक कालीसिंध, पार्वती और चंबल की बात है, यह राजस्थान और मध्य प्रदेश के बीच में है। जहां तक केन और बेतवा की बात है, वह मध्य प्रदेश और यूपी के बीच में है। दोनों लिंकिंग के बारे में 15 अगस्त को एलान किया गया था, जबकि उस तारीख तक मुख्यमंत्री, राजस्थान, श्रीमती विजयराजे सिंधिया ने मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर के अनुरोध पर सहमति नहीं जताई थी। जहां तक मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर की बात

है, भूतपूर्व मुख्यमंत्री श्री दिग्विजय सिंह और उमा जी ने भी यही चाहा था, लेकिन उमा जी के साथ उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री तैयार नहीं हुए थे। जिन तथ्यों का ऐलान किया गया था उन पर अब मैं काम कर रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

इन सारे तथ्यों के बावजूद आपकी सरकार ने ऐलान कर दिया था। उस काम को हम आगे बढ़ा रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: केवल एक 'नहीं रही' कहा जाएगा, न कि सभी तीन 'नहीं रही'।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया शांत रहिए। यह एक महत्वपूर्ण विषय है। मैं सभा की सभी पार्टियों को अवसर दे रहा हूं।

श्री विनोद कुमार, कृपया अपनी बात संक्षेप में कहिए।

श्री बी. विनोद कुमार: महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। दिए गए उत्तर के अनुसार, प्रायद्वीपीय क्षेत्र में सोलह लिंकों की पहचान की गई थी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या गोदावरी और कृष्णा नदी को जोड़ने का कार्य उन सोलह लिंकों में से है। जिनकी पहचान की जा रही है। यदि हां, तो क्या यह आरंभिक रिपोर्ट के अनुसार व्यवहार्य है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: जी हां, महोदय।

[हिन्दी]

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इन्होंने बहुत अच्छी बात की है, क्योंकि यह स्टेट सब्जेक्ट है, लेकिन जब नई पालिसी आयेगी तो क्या रिवैरियन प्रिंसीपल, जो वर्ल्ड ओवर लागू है, उसे तोड़ा नहीं जायेगा, मैं यह आश्वासन मंत्री जी से चाहता हूं।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अध्यक्ष जी, रिपेरियन प्रिंसीपल कभी-कभी होता है।

[अनुवाद]

जो कि निचले तटवर्तीय क्षेत्र में जल की उपलब्धता तथा ऊपरी तटवर्ती क्षेत्र में पानी छोड़ने पर भी निर्भर करता है।

[हिन्दी]

जहां तक दोनों स्टेट्स के बीच इस मसले पर समझौते का सवाल है, पह हो चुका है और उसे दोनों स्टेट्स ने मान्यता दे दी है। उसमें केंद्रीय सरकार कोई दखल नहीं दे सकेगी। ...*(व्यवधान)*

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा: अध्यक्ष जी, ऐसा ट्राइब्यूनल ने किया है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ढींडसा जी, आपका उत्तर आ गया।

[अनुवाद]

उन्होंने उत्तर दे दिया है।

[हिन्दी]

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा: यह बहुत इम्पार्टेंट क्वैश्चन है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने प्रश्न पूछा है और उत्तर आ गया।

[अनुवाद]

मैं माननीय मंत्री जी को आपको संतोषजनक उत्तर देने के लिए बाध्य नहीं कर सकता। इस विषय को उठाने के तरीके हैं। कृपया आप उन तरीकों की सहायता लीजिए। आप इस बात से भली भांति परिचित हैं। आप एक अति अनुभवी सदस्य हैं।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, नदियों को जोड़ने का सपना लोगों के दिमाग में इसलिये आया क्योंकि कहीं ज्यादा पानी है और कहीं कम है। मैं बिलकुल स्पैसिफिकली पूछना चाहता हूं कि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं पहले ही इस प्रश्न से संबंधित नौ अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दे चुका हूं। मैं इससे संबंधित कुछ और अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दूंगा।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: केन और बेतवा नदियों की फीजिब्लिटी रिपोर्ट आ गई है, जिसे लिंक करने के लिये माननीय मंत्री जी

मुख्यमंत्रियों की मीटिंग करके शुरू करेंगे। क्या इस फिजिबिलिटी रिपोर्ट की स्टडी या सर्वेक्षण होगा कि किस इलाके में, चाहे वह उत्तर प्रदेश का हो या मध्य प्रदेश का हो, किस रूप में कितने इलाके को यह लिंक योजना प्रभावित करेगी? क्या मंत्री महोदय, पूरे सदन को पूरी योजना के बारे में एनलाइटन करेंगे कि जिन नदियों में नाममात्र का पानी रह गया है, यदि लिंक तैयार हो जाता है तो किस राज्य का कितना इलाका किस रूप से प्रभावित होने जा रहा है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अध्यक्ष महोदय, जहां तक केन और बेतवा नदियों का सवाल है, दोनों राज्यों के बीच उनका तकनीकी काम पूरा हो चुका है, इंजीनियरिंग लैवल पर कानसैंस हो गया है, पौलिटिकल लैवल पर बाकी है। जहां तक ऐरियाज प्रभावित होने का प्रश्न है, पूरे पैनन्सुला में 13 मिलियन हैक्टर क्षेत्र को यह प्रभावित होगा, इसका टैक्नीकल सर्वे हो चुका है लेकिन इस संबंध में मैं माननीय सदस्य को आज ही लिखित रूप से सूचित करूंगा कि इस लिंक के हिसाब से केन और बेतवा नदियों से कितना क्षेत्र प्रभावित होगा।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यदि आप चाहें तो सूचना दे सकते हैं। आपको इसकी जानकारी है। इस विषय को उठाने के कई तरीके हैं। आज हम केवल दूसरे प्रश्न पर हैं और क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण विषय है इसलिए मैं इसकी अनुमति दे रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: अध्यक्ष जी, टास्क फोर्स की रिपोर्ट के आधार पर टैक्नीकल मैटर की छानबीन हो रही है, ऐसा माननीय मंत्री जी ने कहा है। सरकार टास्क फोर्स की रिपोर्ट के आलोक में टैक्नीकल मैटर की छानबीन कर रही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या भारत-नेपाल सीमावर्ती हिमालयन सब-बेसिन से निकलने वाली जो नदियों में से कितनी नदियों के लिंक की पहचान कर ली गई है? क्या हिमालयन सब-बेसिन की गंडक, कोसी, कमला और बागमती नदियों को परस्पर लिंक करने की कोई योजना है या उसकी डी.पी.आर. बन रही है? उसकी क्या फिजिबिलिटी है और उसके स्टेट्स के बारे में अद्यतन रिपोर्ट क्या है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अध्यक्ष जी, जहां तक इंटरलिंकिंग की बात है, यू.पी.ए. सरकार का पूरा फोकस पेनन्सुला जोन में है, हिमालयन सब-बेसिन में नहीं है। माननीय सदस्य ने जिन नदियों की बात की है, हमारी सरकार आने के बाद, हमने जो पहला काम किया है, उसके बारे में सदन को सूचित करना चाहूंगा और आपने मुझे बोलने का मौका भी दिया है कि 50 सालों में जो काम नहीं हुआ, मेरे द्वारा मंत्री पद लेने के दो महीने के अंदर ही भारत तथा नेपाल के बीच समझौते पर साइन कर चुके हैं, डी.पी.आर. की तैयारी हो चुकी है और दफ्तर वहां खुल चुके हैं।

[अनुवाद]

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, इस समय हमारा देश, बेरोजगारी, विद्युत की कमी, पीने और सिंचाई के लिए जल की कमी जैसी कई समस्याओं और अन्य समस्याओं का सामना कर रहा है।

जल राज्य का विषय है। राज्य अंतर-राज्यीय नदी समस्याओं का समाधान नहीं कर पाए हैं। ऐसे समय पर इस मुद्दे पर वाद-विवाद होना चाहिए। इस सरकार को इस मुद्दे पर वाद-विवाद करने के लिए मुख्यमंत्रियों की बैठक बुलानी चाहिए। देश से इन सभी समस्याओं का उन्मूलन करने का यही एकमात्र समाधान है। मेरे दल को यह पक्का विश्वास है कि नदियों को जोड़ने में सफलता प्राप्त किए बिना हम इस समस्या का समाधान नहीं कर सकते और यह समस्या बनी रहेगी। इस प्रयोजन हेतु, सरकार को सारे मुख्य अनुकूल माहौल बनाने के लिए सारे मुख्यमंत्रियों का एक सम्मेलन करना चाहिए। अत:, हमें वाद-विवाद करते रहना होगा और अंतत: हमें नदियों को जोड़ने के लिए सहमत होना होगा।

अध्यक्ष महोदय: केवल एक-बार का वाद-विवाद पर्याप्त होगा।

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं माननीय सदस्य को यह सूचित करना चाहूंगा कि माननीय सदस्य की ओर से सुझाव से पूर्व हमारे प्रिय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह ने मुझे मुख्यमंत्रियों के साथ द्विपक्षीय बैठक करने तथा तत्पश्चात् सारे मुख्यमंत्रियों से इस मुद्दे पर चर्चा करने के लिए बुलाने को कहा था।

[हिन्दी]

श्रीमती रंजीत रंजन: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से जानना चाहती हूं कि बिहार की किन-किन नदियों को जोड़े जाने की योजना है। मैं जिस क्षेत्र से आती हूं कि उस एरिया के लाखों लोग प्रतिवर्ष बाढ़ और सुखाड़ से प्रभावित रहते हैं। इन नदियों

को जोड़ने के बाद वदां बाढ़ रोकने में यह योजना कितनी कारगर सिद्ध होंगी, यही मैं जानना चाहती हूं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: जहां तक यू.पी.ए. सरकार के प्रोग्राम्स का संबंध है, सूखा और बाढ़ पीड़ित इलाकों के लिए अलग से प्रोग्राम बन रहा है। जहां तक बिहार की नदियों का सवाल है, उसे हम पेनिन्सुला जोन से सम्बद्ध नहीं कर सकते, क्योंकि वे हिमालयन बाउंड हैं। लेकिन स्पेशली बिहार के सब-बेसिन के लिए, नेपाल सरकार से टेक-अप करने के लिए, हमारी सरकार ने प्राथमिकता तय की है। मैं कह चुका हूं कि सप्तकोसी और सनकोसी के बारे में हमारा प्रोजैक्ट बन रहा है। जहां तक बिहार के अंदर का मामला है, उसकी कुछ और नदियों और पंचेश्वर डैम के बारे में हमारी बातचीत चल रही है। जब नेपाली प्रधानमंत्री श्री देउबा भारत आये थे, तो इस बारे में बातचीत में तरक्की हुई थी। लेकिन वहां की वर्तमान स्थिति के कारण, नेपाल के साथ हम अपनी बात को आगे बढ़ाने के बारे में सोच रहे हैं कि किस तरह से बातचीत को आगे बढ़ाया जाए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मेरे भी जी में आता है कि मैं आप जैसी हिन्दी बोलूं।

[हिन्दी]

श्री ब्रजेश पाठक: अध्यक्ष महोदय, काफी समय से इस बिंदु पर चर्चा चल रही है, लेकिन हमें एक बात बिल्कुल साफ तरीके से सोचनी पड़ेगी कि हम जिन नदियों को आपस में जोड़ने की बात कर रहे हैं, क्या उन नदियों का अस्तित्व भविष्य में बच पायेगा, चाहे गंगा नदी हो या पूर्वी उत्तर प्रदेश की राप्ती, घाघरा, कृष्णा या यमुना नदी हो। आज इन नदियों का क्या हाल है। इसमें शक की कोई गुंजाइश नहीं है कि गंगा नदी हिंदुस्तान की सबसे पवित्र नदी है। माननीय गृह मंत्री जी सामने बैठे हुए हैं, जो गंगा पार से आते हैं और मैं गंगा के इस छोर से आता हूं। किसी भी पवित्र पर्व पर गंगा नदी का पानी आज नहाने लायक नहीं रह गया है। इसके पानी में कीचड़ और कीड़े हैं। मैं कहना चाहता हूं कि पहले आप नदियों को साफ करें, उन्हें गहरा करें, उसके बाद उन्हें जोड़ने का मुद्दा सामने आयेगा। गंगा, कृष्णा, राप्ती और घाघरा जैसी अन्य नदियों में जब पानी बचेगा, तभी हम उन्हें जोड़ने की कोई योजना बनायेंगे। यदि इन नदियों में पानी ही नहीं बचेगा तो हम किस आधार पर अपना पैसा खर्च करके कीमती समय जाया करना चाहते हैं, यही माननीय मंत्री से हमारा प्रश्न है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि गंगा नदी केवल भारत ही नहीं बल्कि दुनिया की एक ऐसी नदी है, जिसकी अपनी संस्कृति और इतिहास है। इसलिए जब राजीव गांधी जी की सरकार बनी है, तो स्वयं राजीव जी ने पहले जिस नदी को ...*(व्यवधान)* राजीव जी की निगरानी में पहले गंगा एक्शन प्लान बना और केन्द्र सरकार की सहायता से गंगा एक्शन प्लान का काम चला। जहां तक बाकी नदियों को जोड़ने का सवाल है, इस मसले में हम लोगों ने तीन क्राइटीरिया रखे हैं. ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: तत्पश्चात् मैं अब अगले प्रश्न पर जाऊंगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: क्राइटीरिया-1—कि लिंक्स में पानी रहे, क्राइटीरिया-2—कि पर्यावरण दूषित न हो और क्राइटीरिया-3—कि नदियों का पानी साफ हो।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: अध्यक्ष जी, कृष्ण जी की जो आठ पटरानियां थीं, यमुना नदी उनमें से एक है। इसलिए इसका धार्मिक महत्व है। जब गंगा एक्शन प्लान बना था, तभी यमुना एक्शन प्लान भी बना था। माननीय मंत्री जी बतायें उस पर क्या हो रहा है?

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: गंगा कार्य योजना और यमुना कार्य योजना दोनों राजीव गांधी सरकार के दौरान बनाई गई थी। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको किसी भी ऐसे माननीय सदस्य को उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है जिसे मैंने अनुमति नहीं दी है।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: महोदय, यह अति महत्वपूर्ण है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपको बोलने की अनुमति नहीं दी है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुंवर मानवेन्द्र सिंह, कृपया अपने बखान पर नियंत्रण रखिए। कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। आप क्यों बोल रहे हो? इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कुछ मत कहिए। कृपया बैठ जाइए।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिए। उनके साथ जाकर बातचीत कीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है? किसी भी वक्त कुछ भी कहा जा सकता है।

[हिन्दी]

श्री सोहन पोटाई: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय जल संसाधन मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ऐसे कामों में हजारों लाखों लोगों के हित के साथ-साथ हजारों लोगों का अहित भी होता है, जैसे, हम यदि नदियों को जोड़ेंगे, तो कई लोग बेघर हो जाएंगे, कई गांव डूब जाएंगे और कृषि योग्य भूमि डूब जाएगी। हमारे छत्तीसगढ़ में जो सोनडूर, जुधावा और गंगरेल जलाशय बांधे गए हैं, वहां हजारों ऐसे गांव हैं, जहां के हजारों लोग बेघर हो गए हैं। वहां की कृषि योग्य भूमि डूब चुकी है। वहां अभी भी हजारों की संख्या में लोगों को पुनर्स्थापित नहीं किया गया है। मैं कहना चाहता हूं कि जब कोई परियोजना बनाई जाती है और उसमें कोई गांव या कृषि योग्य भूमि डूब जाती हो, तो इस संबंध में कोई समझौता तो होता होगा? क्या उस समझौते का पालन होता है? यदि नहीं हुआ है तो जो लोग विस्थापित हुए हैं, ऐसे विस्थापित लोगों का सर्वे कराकर क्या उनके पुनर्वास की कार्रवाई की जाएगी और आप कब तक इसे प्रारंभ करेंगे?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अध्यक्ष महोदय, यह जो नदियों की इंटरलिंकिंग का सवाल है, वह भी पैनिनसुलर जोन से संबंधित है। इसमें छत्तीसगढ़ नहीं जुड़ा है।

श्री सोहन पोटाई: अध्यक्ष जी, मैं पूछना चाहता हूं कि महानदी इन्द्रावती जैसी बड़ी नदियों को नहीं जोड़ना दुर्भाग्यजनक है शायद मंत्री जी को वास्तविकता मालूम नहीं। *...(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए।

[अनुवाद]

कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

श्री के.एस. राव: माननीय अध्यक्ष महोदय, यह बहुत अधिक महत्वपूर्ण विषय है। नदियों को आपस में जोड़ने के लिए प्रस्तावित निवेश की 1,85,000 करोड़ रुपये की धनराशि को चार वर्षों से कम समय में प्राप्त किया जा सकता है। अत: यह बड़ी धनराशि नहीं है। इस परियोजना के बहुत सारे फायदे हैं। अत:, प्रधानमंत्री, सिंचाई मंत्री या कृषि मंत्री द्वारा राष्ट्रीय आपदा कोष से उस धनराशि को देने में कोई खतरा नहीं होगा जो कि देश के विभिन्न भागों में सूखे और बाढ़ों से निपटने के लिए दुरूपयोग की जा रही है। इससे देश में कृषि की जुताई से 2.5 करोड़ लोगों को स्वयंमेव ही रोजगार मिल जायेगा।

इस परिदृश्य में आंध्र प्रदेश ने पहले ही गोदावरी और कृष्णा नदी को जोड़ने का कार्य शुरू कर दिया है आंध्र प्रदेश इससे 3,000 टीएमसी जल का उपयोग कर सकेगा जो समुद्र में गिरकर बेकार चला जाता है।

मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या वह इस मामले में व्यक्तिगत रुचि लेकर इसे शीघ्र स्वीकृति देंगे। इससे न केवल आंध्र प्रदेश को लाभ होगा बल्कि इससे कर्नाटक और उड़ीसा इत्यादि राज्यों को भी लाभ होगा और इससे पारिस्थितिकी और पर्यावरण पर भी प्रभाव नहीं पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि क्या इस मामले में व्यक्तिगत रुचि लेकर इसे स्वीकृति देंगे।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अध्यक्ष महोदय, जैसाकि मैंने आपको बताया है कि गोदावरी नदी भी नदियों को जोड़ने की परियोजना में शामिल है। यह कार्य नदियों को जोड़ने के लिए तैयार की गई रूपरेखा का हिस्सा है जोकि राज्य की परियोजना से अलग है।

हम एआईबीपी के अंतर्गत इन परियोजनाओं का अध्ययन मामले-दर-मामले के आधार पर कर रहे हैं। इस संबंध में हमें आंध्र प्रदेश सरकार से पहले ही प्रस्ताव प्राप्त हो चुका है जिस पर हम ध्यान दे रहे हैं।

श्री प्रबोध पाण्डा: महोदय, न्यूनतम साझा कार्यक्रम में यह कहा गया था कि नदियों को जोड़ने का कार्य प्रायद्वीपीय क्षेत्रों से शुरू किया जाएगा।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: अपना प्रश्न पूछिए। ज्यादा समय नहीं बचा है। हम अभी केवल दूसरे प्रश्न पर ही हैं।

श्री प्रबोध पाण्डा: मैं यह जानना चाहता हूं कि कृतिक बल न केवल मध्य प्रदेश और राजस्थान में ही कार्य शुरू करने का प्रस्ताव क्यों किया है यह आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु के लिए क्यों नहीं है। प्रायद्वीपीय नदियों के मुख्य क्षेत्र आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु और उड़ीसा में है। मेरा प्रश्न है कि क्या इस कृतिक बल की सिफारिशों का आधार राजनीतिक है या उद्देश्यों का विश्लेषण करने के बाद ये सिफारिशें की गई हैं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: 'लिंक' की पहचान करने में किसी भी प्रकार का राजनीतिक दबाव नहीं है। यह पूरी तरह तकनीकी और इंजीनियरिंग का मामला है। इसमें कोई राजनीति नहीं है।

जहां तक दो 'लिंकों' में प्राथमिकता का संबंध है तो ऐसा तकनीकी व्यवस्थाओं को ध्यान में रखकर किया गया था। इन दोनों 'लिंकों' में किसी प्रकार का कोई खतरा नहीं था। इसे प्राथमिकता देने पर विचार किया गया और उसके बाद दूसरी चीजें की गई थी।

अध्यक्ष महोदय: यह तकनीकी कारणों पर निर्भर है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रो. रासा सिंह रावत।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने भी कालीसिंध और चम्बल योजना के बारे में जिक्र किया है। आपकी सरकार को बने 9 महीने हो गए हैं। 9 महीने के समय में आपने संबंधित दोनों राज्यों के मुख्यमंत्रियों को बुला कर क्या कोई बैठक की है कि इस योजना पर कितना खर्च होने का अनुमान है और इसे पूरा करने का निर्धारित लक्ष्य कब तक पूर्ण होगा? मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि क्या यह सरकार जल को राष्ट्रीय सम्पदा घोषित करने के लिए कंसैंसस बनाने की तैयारी करेगी?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं आदरणीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि उनके प्रांत की मुख्यमंत्री से दिल्ली में हमारी दो घंटे तक बहस हुई। उन्हें इस बारे में कुछ आपत्तियां हैं। उन आपत्तियों को दूर करने के लिए हमने टेक्निकल ग्रुप से बात की। उस ग्रुप में तीनों प्रांतों के इंजीनियर और चीफ इंजिनियर्स से बात हो चुकी है।

प्रो. रासा सिंह रावत: जल को राष्ट्रीय सम्पदा घोषित करने के लिए क्या सरकार कोई कदम उठाएगी?

अध्यक्ष महोदय: इसके बारे में अगली बार सोचेंगे।

श्री रामजीलाल सुमन।

श्री रामजीलाल सुमन: अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने रिपोर्ट में 16 संपर्कों की पहचान करने के सिलसिले में अपना जवाब दिया है, मैं आपकी मार्फत यह जानना चाहता हूं कि यह प्रायद्वीपीय नदियों को जोड़ने की बात तो है ही, लेकिन मुख्य समस्या हिमालय से निकलने वाली नदियों की है, खास तौर से गंगा, ब्रह्मपुत्र के बेसिन की, क्योंकि पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार में तबाही इन नदियों की वजह से होती है। गंगा के बेसिन में बहुत ज्यादा पानी है। मैं जानना चाहता हूं कि सूखे इलाकों में गंगा बेसिन के पानी को डाइवर्ट करने के लिए सरकार की क्या योजना है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं यह पहले ही बता चुका हूं कि अभी हम हिमालय बाउंड नदियों के लिए काम नहीं कर रहे हैं। जहां तक हिमालय बाउंड नदियों का सवाल है, वहां हमें अंतर्राष्ट्रीय मसले को भी ध्यान में रखना पड़ेगा—नेपाल और बंगलादेश के साथ। इसलिए हम सब काम एक साथ नहीं लेना चाहते हैं। जहां तक सूखे और बाढ़ पीड़ित इलाकों का संबंध है, उनके लिए यूपीए सरकार की नई योजना है। फ्लड प्रोन और सूखा प्रभावित इलाकों के लिए अलग योजना है। जहां तक टास्क फोर्स की बात है, उसकी रिपोर्ट प्रधानमंत्री जी को मिल गई है। उस पर हम कार्यवाही कर रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्रीमान वर्मा, कृपया प्रतीक्षा कीजिए और सयंम रखिए। आप एक सक्षम सांसद हैं। हम सभी को आप पर गर्व है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: श्री मदन लाल शर्मा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री रतिलाल शर्मा, मैं आपसे शान्त रहने का अनुरोध करता हूं। इस तरफ के कम से कम पांच सदस्यों को बोलने का अवसर दिया गया है।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल शर्मा: आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जैसे उन्होंने सारे देश की नदियों को जोड़ने की बात कही है। रियासते जम्मू-कश्मीर एक पहाड़ी रियासत है *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मदन लाल शर्मा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: श्री वर्मा, यदि समय बचेगा तो मैं आपको फिर बुलाऊंगा। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपको कई अवसर दिए हैं। बहुत अधिक अनुपूरक पूछे गए हैं। मैंने अवसर दिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि समय होगा तो मैं आपको अवसर दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि वह समय बर्बाद नहीं करेंगे, तो मैं इन्हें अवसर दूंगा। ये सभी इस सभा के माननीय सदस्य हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री मदन लाल शर्मा, कृपया अपनी बात संक्षेप में कहें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं नेताओं से अपील करता हूं कि वे कृपया इसे देखें। आपकी पार्टी के सभी सदस्यों को अवसर दिया जा चुका है। आप एकाधिकार का दावा नहीं कर सकते। आप एकाधिकार चाहते हैं। आपकी यही इच्छा है।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: बहुत हो चुका। यह बहुत ही बेकार कार्य है। मैं अपनी योग्यता के अनुसार सर्वश्रेष्ठ करने का प्रयास कर रहा हूं। मैं इस मुद्दे की महत्ता को ध्यान में रखते हुए प्रत्येक सदस्य को अवसर देने का प्रयास कर रहा हूं। मैं पहले ही अवसर दे चुका हूं। कम से कम 20 अनुपूरक पूछे जा चुके हैं। आप मुझ पर अवसर देने के लिए दबाव डाल रहे हैं। यदि आप व्यवधान नहीं डालते तो मैं आपको अवसर देता।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल शर्मा: मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि एनडीए सरकार ने एक इम्तियाद रियासते जम्मू-कश्मीर के लोगों से किया था, क्या हमारी यूपीए सरकार ने भी, रियासते जम्मू-कश्मीर में, नदियों को जोड़ने के लिए कुछ नदियों की पहचान की है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। अब हमारे पास ज्यादा समय नहीं बचा है। कृपया अपनी बात संक्षेप में कहें।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: जम्मू-कश्मीर की किसी नदी को आपस में जोड़ने के लिए इसमें शामिल नहीं किया गया है। जम्मू-कश्मीर की झेलम, चिनाव, इंडस नदियों के साथ हमारा बिजली का कार्यक्रम चल रहा है। उसे समाप्त करने के बाद, उनके साथ एआईबीपी के माध्यम से, इरीगेशन प्रोजेक्ट्स में हम लोग मदद करने के लिए तैयार हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री रतिलाल कालीदास वर्मा। आपको अपनी बात दिए गए समय में ही पूरी करनी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वह जा चुके। बहुत अच्छा।

...(व्यवधान)

मध्याह्न 12.00 बजे

अध्यक्ष महोदय: मुझे सूची दीजिए। मैं माननीय सदस्यों को दिखाना चाहता हूं कि मैंने किस पार्टी को कितने अनुपूरकों की अनुमति दी है। अध्यक्षपीठ पर आरोप लगाना बहुत ही आसान है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

बगलीहार जल-विद्युत परियोजना

*143. **श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:**
श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में जम्मू और कश्मीर की चेनाब नदी पर बगलीहार जल-विद्युत परियोजना के संबंध में भारत और पाकिस्तान के बीच हुई वार्ता बिना किसी निर्णय के समाप्त हो गई;

(ख) यदि हां, तो दोनों पक्षों के बीच क्या मतभेद हैं;

(ग) क्या पाकिस्तान ने पिछले दौर की वार्ता असफल होने के कारण विश्व बैंक से इस परियोजना के संबंध में भारत के साथ विवाद का हल करने के लिए एक 'तटस्थ विशेषज्ञ' नियुक्त करने का अनुरोध किया है;

(घ) यदि हां, तो क्या विश्व बैंक ने पाकिस्तान के अनुरोध की जांच की है;

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में विश्व बैंक ने क्या कदम उठाए हैं;

(च) क्या भारत ने इस प्रस्ताव का विरोध किया है;

(छ) यदि हां, तो क्या विश्व बैंक ने इस मुद्दे पर भारत के दृष्टिकोण पर विचार किया है; और

(ज) यदि हां, तो इस पर विश्व बैंक की प्रतिक्रिया क्या है?

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): (क) भारत और पाकिस्तान के बीच हाल ही में जनवरी, 2005 में नई दिल्ली में हुई सचिव स्तरीय बैठक के दौरान पाकिस्तान द्वारा उठाये गए तकनीक मुद्दों में से कुछ पर सहमति की संभावना प्रतीत हुई और तदनुसार भारतीय सचिव ने दोनों देशों के तकनीकी विशेषज्ञों के बीच एक सप्ताह के और विचार-विमर्श करने का अनुरोध किया जिसके पश्चात् सचिव स्तरीय बैठक पुन: शुरू हो सकती है। पाकिस्तान इस सुझाव पर सहमत हो गया बशर्ते कि भारत पहले परियोजना के कार्य को रोक दे जिसकी संधि में व्यवस्था नहीं है और हमें स्वीकार्य भी नहीं है।

(ख) भारत का दृष्टिकोण यह है कि विवाद उत्पन्न होने की स्थिति अभी नहीं आई है। तथापि, पाकिस्तान यह कहता रहा है कि परियोजना की डिजाइन से संधि के कुछ प्रावधानों का उल्लंघन होता है जबकि भारत का यह मानना है कि डिजाइन पूर्णत: संधि के प्रावधानों के अनुरूप है।

(ग) दुर्भाग्य से पाकिस्तान ने संधि में दी गई व्यवस्था के अनुसार द्विपक्षीय प्रक्रिया की अनदेखी की है और यह कहते हुए कि विवाद उत्पन्न हो चुका है 15 जनवरी, 2005 को विश्व बैंक से संपर्क किया।

(घ) और (ङ) विश्व बैंक ने पाकिस्तान के पत्र की एक प्रति भारत को भेजी है और यह अनुरोध किया है कि वह पाकिस्तान के अनुरोध के संबंध में यदि किसी सूचना पर विचार कराना चाहता है तो उसे 28 फरवरी, 2005 को भेज दे।

(च) भारत ने बैंक से यह कहा है कि संधि में अभिकल्पित किए गए अनुसार किसी निष्पक्ष विशेषज्ञ की वैध नियुक्ति के लिए बैंक का सहारा लेने जैसी स्थिति अभी उत्पन्न नहीं हुई है और तदनुसार बैंक को सदभावना या अन्यथा सन्धि में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसरण में दोनों पक्षों को पारस्परिक सहयोगी विचार-विमर्श के माध्यम से शेष मुद्दों के समाधान के लिए छोड़ते हुए ऐसी कोई नियुक्ति करने से बचना चाहिए।

(छ) और (ज) विश्व बैंक ने अभी तक भारत के रुख पर प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की है।

[अनुवाद]

लम्बित सिंचाई परियोजनाएं

*144. **श्री डी.वी. सदानन्द गौडा:**
श्री असादूद्दीन ओवेसी:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि केन्द्र सरकार के पास बहुत सी सिंचाई परियोजनाएं स्वीकृति हेतु लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान करने में विलम्ब के क्या कारण हैं और इन परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है;

(ग) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राज्य सरकारों द्वारा आरम्भ की गई/आरम्भ की जाने वाली सिंचाई परियोजनाएं कौन-

सी हैं और इन परियोजनाओं के लिए राज्य-वार कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(घ) इन परियोजनाओं के कार्य की प्रगति का ब्यौरा क्या है और इन्हें समय पर पूर्ण करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): (क) और (ख) राज्यों से प्राप्त 185 सिंचाई परियोजना प्रस्तावों (95 वृहद और 90 मध्यम) में से 101 सिंचाई परियोजनाएं (43 वृहद और 58 मध्यम) मूल्यांकन की विभिन्न अवस्थाओं में हैं और शेष 84 सिंचाई परियोजनाएं (52 वृहद और 32 मध्यम) जल संसाधन मंत्रालय की सलाहकार समिति द्वारा कुछ टिप्पणियों के अनुपालन के अधीन तकनीकी-आर्थिक रूप से स्वीकार कर ली गई है। सिंचाई परियोजनाओं का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। सिंचाई परियोजनाओं की स्वीकृति में हुए विलंब के कारणों में अपर्याप्त सर्वेक्षण और अन्वेषण, जल वैज्ञानिक, सिंचाई आयोजना, आकलन और आर्थिक विश्लेषण, इत्यादि; अंतर्राष्ट्रीय और अंतर्राज्यीय पहलुओं पर ध्यान दिए जाने, सतही जल और भूजल आयोग को तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय पर्यावरणीय और वन स्वीकृतियों तथा पुनर्स्थापना और पुनर्वास योजनाओं की स्वीकृति का न होना शामिल है। परियोजनाओं की स्वीकृति में लगने वाला समय राज्य सरकारों द्वारा केन्द्रीय मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों के अनुपालन की तत्परता पर निर्भर करता है।

(ग) दसवीं पंचवर्षीय योजना में 169 वृहद और 219 मध्यम निर्माणाधीन सिंचाई परियोजनाएं हैं। इसके अतिरिक्त राज्य सरकारों ने दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 78 वृहद और 136 मध्यम नई सिंचाई परियोजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव किया है। दसवीं पंचवर्षीय योजना की निर्माणाधीन और नई सिंचाई परियोजनाओं का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है। वृहद और मध्यम सिंचाई क्षेत्र के लिए राज्यवार वित्तीय परिव्यय संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

(घ) सिंचाई राज्य का विषय होने के कारण सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, प्रतिपादन, निष्पादन और वित्तपोषण राज्य सरकारों द्वारा उनके अपने संसाधनों से तथा उनकी प्राथमिकताओं के अनुसार किया जाता है। भारी संख्या में वृहद और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के नौवीं पंचवर्षीय योजना में आने से चिंतित होकर ऐसी निर्माणाधीन सिंचाई/बहुउद्देश्यीय अनुमोदित परियोजनाओं, जिन पर पर्याप्त प्रगति की जा चुकी है और जो राज्य सरकार की संसाधन क्षमता से बाहर हैं, के कार्यान्वयन में तेजी लाने के लिए केन्द्र सरकार ने वर्ष 1996-97 के दौरान त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) प्रारंभ किया। त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के तहत राज्यों को केन्द्रीय ऋण सहायता (सीएलए) योजना आयोग और राज्य सरकारों के बीच हुए वार्षिक योजना विचार-विमर्शों में अंतिम रूप दी गई सीमा के अधीन जारी की जाती है। इस कार्यक्रम के तहत अभी तक 182 वृहद/मध्यम और लगभग 4100 सतही लघु सिंचाई स्कीमों को 15,488 करोड़ रुपये की राशि केन्द्रीय ऋण सहायता के रूप में जारी की गई है। त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के तहत राज्यों को जारी की गई केन्द्रीय ऋण सहायता का ब्यौरा संलग्न विवरण-IV में दिया गया है। त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के तहत परियोजनाओं को समय पर पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए जल संसाधन मंत्रालय/केन्द्रीय जल आयोग और योजना आयोग राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों के साथ समय-समय पर राज्यों की निर्माणाधीन/लंबित सिंचाई परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा करते हैं।

विवरण I

क्र.सं.	राज्य	वृहद			मध्यम			कुल		
		क	ख	कुल	क	ख	कुल	क	ख	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	4	7	11	6	10	16	10	17	27
2.	बिहार	2	2	4	–	–	–	2	2	04
3.	छत्तीसगढ़	1	–	1	–	1	1	1	1	02
4.	गुजरात	–	1	1	–	–	–	–	1	01
5.	हरियाणा	–	2	2	1	–	1	1	2	03

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6.	हिमाचल प्रदेश	–	1	1	1	1	2	1	2	03
7.	जम्मू-कश्मीर	1	–	1	7	2	9	8	2	10
8.	झारखंड	3	4	7	–	–	–	3	4	07
9.	कर्नाटक	1	3	4	1	–	1	2	3	05
10.	केरल	–	1	1	1	–	1	1	1	02
11.	मध्य प्रदेश	6	4	10	–	–	–	6	4	10
12.	महाराष्ट्र	10	7	17	29	7	36	39	14	53
13.	मणिपुर	–	1	1	–	1	1	–	2	02
14.	नागालैंड	1	–	1	–	1	1	1	1	02
15.	उड़ीसा	2	4	6	1	7	8	3	11	14
16.	पंजाब	4	1	5	2	1	3	6	2	08
17.	राजस्थान	3	5	8	8	–	8	11	5	16
18.	तमिलनाडु	–	1	1	–	1	1	–	2	02
19.	उत्तर प्रदेश	3	8	11	1	–	1	4	8	12
20.	उत्तरांचल	1	–	1	–	–	–	1	–	01
21.	पश्चिम बंगाल	1	–	1	–	–	–	1	–	01
	कुल जोड़	43	52	95	58	32	90	101	84	185

क—मूल्यांकन की विभिन्न अवस्थाओं के तहत परियोजना

ख—कुछ टिप्पणियों के अधीन जल संसाधन की सलाहकार समिति द्वारा स्वीकृत

विवरण II

निर्माणाधीन और नई वृहद/मध्यम सिंचाई परियोजनाओं का सार

क्र.सं.	राज्य	निर्माणाधीन परियोजनाओं की संख्या		नई परियोजनाओं की संख्या	
		वृहद	मध्यम	वृहद	मध्यम
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	15	9	19	24
2.	असम	5	5	0	0

1	2	3	4	5	6
3.	बिहार	9	3	4	2
4.	छत्तीसगढ़	3	5	4	0
5.	गोवा	1	शून्य	0	2
6.	गुजरात	3	18	3	26
7.	हरियाणा	4	–	5	3
8.	हिमाचल प्रदेश	1	2	0	0
9.	जम्मू एवं कश्मीर	शून्य	7	0	6
10.	झारखंड	5	19	0	5
11.	कर्नाटक	16	18	3	10
12.	केरल	4	4	0	0
13.	मध्य प्रदेश	16	5	4	2
14.	महाराष्ट्र	56	95	6	21
15.	मणिपुर	2	1	1	2
16.	मेघालय	शून्य	1	0	0
17.	नागालैंड	0	0	0	1
18.	उड़ीसा	10	10	11	5
19.	पंजाब	1	शून्य	1	0
20.	राजस्थान	4	4	5	15
21.	तमिलनाडु	शून्य	2	0	0
22.	त्रिपुरा	शून्य	3	0	0
23.	उत्तरांचल	3	शून्य	0	0
24.	उत्तर प्रदेश	9	शून्य	6	0
25.	पश्चिम बंगाल	2	8	6	12
	कुल	169	219	78	136

विवरण III

दसवीं योजना के लिए अनुमोदित परिव्यय

(रुपये करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	वृहद एवं मध्यम
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	9153.84
2.	अरुणाचल प्रदेश	1.66
3.	असम	273.60
4.	बिहार	3273.19
5.	छत्तीसगड़	1721.37
6.	गोवा	175.40
7.	गुजरात	7660.91
8.	हरियाणा	1129.64
9.	हिमाचल प्रदेश	55.00
10.	जम्मू-कश्मीर	237.43
11.	झारखंड	1720.86
12.	कर्नाटक	13277.33
13.	केरल	600.00
14.	मध्य प्रदेश	3819.03
15.	महाराष्ट्र	12150.10
16.	मणिपुर	221.60
17.	मेघालय	24.75
18.	मिजोरम	0.05
19.	नागालैंड	0.50
20.	उड़ीसा	2329.02
21.	पंजाब	1592.51
22.	राजस्थान	2269.61
23.	सिक्किम	0.00
24.	तमिलनाडु	1700.00
25.	त्रिपुरा	44.17
26.	उत्तरांचल	103.28
27.	उत्तर प्रदेश	6424.58
28.	पश्चिम बंगाल	895.85
	कुल	70855.28

विवरण IV

एआईबीपी के अंतर्गत जारी की गई सीएलए का राज्यवार विवरण

(रुपए करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	इस दौरान जारी की गई सीएलए											कुल जोड़
		1996-97	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05 ऋण	2004-05 अनुदान	2004-05 कुल	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आंध्र प्रदेश	35.250	74.000	79.670	65.015	95.020	281.660	33.186	205.530	-	-	-	869.3310
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.000	0.000	0.000	7.500	7.5000	15.000	1.500	20.000	-	-	-	51.5000

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3.	असम	5.230	12.400	13.950	14.540	24.077	14.521	16.274	19.2015	1.0500	–	1.0500	121.2435
4.	बिहार	13.500	5.150	36.185	129.695	148.440	3.420	14.481	74.644	25.1160	–	25.1160	453.9660
5.	छत्तीसगढ़	0.000	4.500	9.500	10.520	13.930	48.200	104.000	74.630	–	–	–	265.2800
6.	गोवा	0.000	5.250	0.000	3.500	61.650	56.000	0.000	2.000	–	–	–	130.4000
7.	गुजरात	74.773	196.900	423.820	272.700	421.850	581.690	1000.330	650.359	210.0000	–	210.0000	3832.4220
8.	हरियाणा	32.500	12.000	0.000	0.000	0.000	0.000	18.000	7.735	7.7945	–	7.7945	78.0295
9.	हिमाचल प्रदेश	0.000	6.500	5.000	11.047	18.015	3.244	8.150	14.692	1.3475	–	1.3475	67.9955
10.	जम्मू-कश्मीर	1.300	0.000	0.000	4.680	10.460	11.070	34.999	21.545	1.7080	–	1.7080	85.7620
11.	झारखंड	0.000	8.890	11.640	14.345	9.050	10.820	9.670	1.833	–	–	–	62.9130
12.	कर्नाटक	61.250	90.500	94.500	157.140	171.000	492.500	620.850	266.478	157.5749	–	157.5749	2111.7929
13.	केरल	3.750	15.000	0.000	0.000	22.400	11.275	5.665	31.000	–	–	–	89.0900
14.	मध्य प्रदेश	63.250	110.000	81.250	95.325	151.328	215.410	220.000	568.4400	85.2600	0.000	85.2600	1590.2630
15.	महाराष्ट्र	14.000	55.000	50.860	49.875	97.2020	39.100	133.134	164.395	126.1225	9.5850	135.7075	729.0195
16.	मणिपुर	4.300	26.000	10.780	21.810	1.500	9.360	19.500	15.500	–	–	–	108.7500
17.	मेघालय	0.000	0.000	0.000	2.694	5.512	4.470	1.500	1.088	–	–	–	15.2640
18.	मिजोरम	0.000	0.000	0.000	1.433	1.433	2.000	0.750	9.3000	–	–	–	14.9160
19.	नागालैंड	0.000	0.000	0.000	2.730	5.000	5.000	2.659	8.000	–	–	–	23.3890
20.	उड़ीसा	48.450	85.000	71.5000	90.250	100.320	168.475	179.570	154.685	–	–	–	898.2500
21.	पंजाब	67.500	100.000	0.000	42.000	55.620	113.690	36.660	–	–	–	–	415.4700
22.	राजस्थान	2.675	42.000	140.050	106.665	78.467	96.315	174.385	499.837	126.2023	20.9340	147.1363	1287.5303
23.	त्रिपुरा	3.773	5.100	3.975	34.653	13.883	21.063	13.395	13.377	–	–	–	109.2187
24.	तमिलनाडु	20.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	–	–	–	–	20.0000
25.	उत्तर प्रदेश	43.500	78.000	76.500	286.000	315.900	354.690	359.00	274.785	31.2095	–	31.2095	1819.5845
26.	उत्तरांचल	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	25.163	25.5525	13.3817	–	13.3817	64.0967
27.	पश्चिम बंगाल	5.000	20.000	10.000	25.000	26.825	38.608	28.133	3.144	–	–	–	156.7100
28.	सिक्किम	0.000	0.000	0.000	1.360	0.000	2.400	0.750	0.750	0.5250	0.000	0.5250	5.7850
	कुल	500.001	952.190	1119.180	1450.477	1856.200	2601.981	3061.703	3128.501	3128.2919	30.5190	817.8109	15488.044

चावल का निर्यात

*145. श्री काशीराम राणा:
श्री हरिकेवल प्रसाद:

क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम (एफ.सी.आई.) ने भारी मात्रा में अच्छी गुणवत्ता वाला चावल घरेलू बाजार में बेचने के बजाय कतिपय निर्यातकों को बेचा है;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह घोटाला इन निर्यातकों को भुगतान रोकने के कारण हाल ही में सामने आया है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस घोटाले की कोई जांच कराई है;

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार को जांच रिपोर्ट प्राप्त हो गई है;

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

(छ) यदि नहीं, तो इसके कब तक प्राप्त होने की संभावना है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) और (ख) भारतीय खाद्य निगम ने केन्द्रीय पूल से निर्यात करने के संबंध में खाद्यान्नों की बिक्री संबंधी अनुमोदित योजना का अनुसरण करते हुए दिनांक 20.11.2000 और 27.12.2000 को निर्यातकों को उचित औसत किस्म के गेहूं तथा चावल की बिक्री की थी। गत दो वर्षों के दौरान केन्द्रीय पूल से निर्यात के लिए उठाए गए चावल का वर्षवार विवरण नीचे दिया गया है:-

वर्ष	मात्रा (लाख टन में)
2002-03	80.71
2003-04	30.71

इसी अवधि के दौरान भारतीय खाद्य निगम ने सभी घरेलू आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निम्नानुसार उचित औसत किस्म का चावल भी उपलब्ध कराया। इसके परिणामस्वरूप मूल्य स्थिर रहे:-

वर्ष	मात्रा (लाख टन में)
2002-03	179.178
2003-04	219.504

(ग) से (छ) जी, नहीं।

वन भूमि का अन्य उपयोग करना

*146. श्रीमती भावना पुंडकलिकराव गवली:
श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने विकास परियोजनाओं तथा सार्वजनिक उपयोग की सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए वन भूमि का उपयोग इन प्रयोजनों हेतु करने की स्वीकृति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में निर्धारित किये गए मानदंड तथा शर्तें क्या हैं;

(ग) अन्य प्रयोजनार्थ कौन से विनिर्दिष्ट क्षेत्रों में वन भूमि का अन्य उपयोग किया जाएगा;

(घ) क्या सरकार को कोई ऐसे समाचार मिले हैं कि कई राज्यों में माफिया ने वन भूमि का अतिक्रमण करके अनधिकृत रूप से उस पर कब्जा कर रखा है; और

(ङ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार यह किस प्रकार सुनिश्चित करेगी कि सरकारी विभागों को अन्य उपयोग हेतु दी गई वन भूमि का अन्य प्रयोजनों में दुरूपयोग न हो?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) दिनांक 3.1.2005 के सामान्य अनुमोदन के पत्र की प्रति विवरण के रूप में संलग्न है।

(घ) राज्य/संघ शासित सरकारों से प्राप्त सूचना के अनुसार विभिन्न राज्यों में 13.43 लाख हैक्टेयर क्षेत्र पर अतिक्रमण किया गया है।

(ङ) मार्गनिर्देशों में उपबंधों को शामिल किया गया है कि वनेतर प्रयोग की भूमि का प्रस्ताव में उल्लिखित उद्देश्य के अतिरिक्त किसी अन्य उद्देश्य के लिए प्रयोग केन्द्रीय सरकार के पूर्वानुमोदन के बिना नहीं किया जाना चाहिए। इसके अलावा राज्य/संघ शासित

सरकार द्वारा इन मार्गनिर्देशों के अंतर्गत दी गई मंजूरी पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के संबंधित क्षेत्रीय कार्यालय द्वारा निगरानी की शर्त पर दी जाएगी।

विवरण

फा.सं. 11-9/98-एफ सी
भारत सरकार
पर्यावरण एवं वन मंत्रालय
एफ.सी. प्रभाग

पर्यावरण भवन, सी जी ओ काम्पलेक्स,
लोदी रोड, नई दिल्ली-110003
दिनांक 03.01.2005

सेवा में,

प्रधान सचिव (वन)
(सभी राज्य/संघ शासित प्रदेश)

महोदय,

केन्द्र सरकार का मानना है कि विकास एवं संरक्षण साथ-साथ किया जाना चाहिए। यह भारत जैसे कल्याणकारी राज्य की संवैधानिक आवश्यकता है। जिस पर उच्चतम न्यायालय द्वारा भी समय-सयम पर जोर दिया जाता रहा है। वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 में सिद्धांत निहित है। पर्यावरण संरक्षा के लिए लोगों की जागरूकता इसके अंतर्गत आती है बशर्ते कि खाद्य, फाइबर, शिक्षा, स्वास्थ्य एवं संचार आदि की विकासात्मक आवश्यकताएं संतोषजनक हो। केन्द्र सरकार जनजातीय एवं वन निवासियों की संभावित बड़ी संख्या को शामिल करने के प्रयोजन से वन क्षेत्रों में विकासात्मक कार्यों को करने के लिए वचनबद्ध है। केन्द्र सरकार सामाजिक आर्थिक पहलुओं पर संवेदनशील क्षेत्रों की समस्याओं के समाधान के लिए सभी आवश्यक विकासात्मक कार्यों को तेजी से निष्पादित करने के लिए तैयार है।

भारत सरकार का मत है कि जनजातीय गांवों/सीमांत वन गांवों के विकास को आधारभूत एवं आवश्यक विकासात्मक सुविधाएं प्रदान करना सुनिश्चित किया जा सकता है और पर्यावरणीय मामलों पर समझौता किए बिना संवेदनशील क्षेत्रों में संरक्षण का ज्ञान भी सुनिश्चित किया जा सकता है तथा एक ओर आर्थिक/विकासात्मक मामलों के बीच एवं दूसरी ओर पारिस्थितिकी मामलों पर संतुलन बनाया जाना है। यह आवश्यक है कि वन/सीमांत वन क्षेत्र में इन सुविधाओं के सृजन के लिए अपेक्षित अधिकांश भूमि की पूर्ति वनभूमियों से की जाएगी।

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 की धारा 2 के अंतर्गत जब प्रत्येक घर में भूमिगत बिजली के केबल एवं तार बिछाने, पेयजल आपूर्ति/जल पाइपलाइन, टेलीफोन लाइन बिछाने की मंजूरी देने के लिए सामान्य अनुमोदन, इस मंत्रालय के पत्र सं. 2-1/2003-एफसी, दिनांक 20.10.2003 के मार्गनिर्देशों के पैरा (3) की कतिपय शर्तों के अंतर्गत प्रदान किया गया है। इस दिशा में एक छोटा सा प्रयास किया गया है जो नीचे दिए अनुसार है "जनजातीय क्षेत्रों में वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 की धारा-2 के अंतर्गत प्रत्येक भूमिगत बिजली के केबल एवं तार, पेयजल आपूर्ति/जल पाइपलाइन बिछाने के लिए सामान्य अनुमोदन दिया जाएगा जिसमें प्रति परियोजना (60 सेमी परिधि वर्ग से कम होना चाहिए) में 50 से ज्यादा वृक्षों को काटना शामिल नहीं है और जो राष्ट्रीय उद्यानों अथवा वन्यजीव अभयारण्यों के बाहर हों तथा जो सड़क के किनारे एवं वर्तमान मार्ग के भीतर हैं। सामान्य अनुमोदन नोडल अधिकारी द्वारा अनुपालन सुनिश्चित करने की शर्त पर होगा। नोडल अधिकारी एवं क्षेत्रीय प्रभागीय वन अधिकारी द्वारा ऐसे कार्यों के रिकार्डों का रख-रखाव किया जाएगा। नोडल अधिकारी मानिटरिंग प्रयोजन से संबंधित तिमाही रिपोर्ट मुख्य वन संरक्षक (क्षेत्रीय कार्यालय) को भेजेगा। वृक्षों की कटाई के बदले में प्रयोक्ता एजेंसी द्वारा काटे गए वृक्षों का पांच गुणा उसी स्थल पर या उसके आस-पास लगाया जाएगा। किसी विचलन के लिए वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत केन्द्र सरकार की अनुमति अपेक्षित होगी।"

कुछ महत्वपूर्ण विकासात्मक एवं संरक्षण संबंधी कार्यों की स्थिति में सामान्य अनुमोदन की मंजूरी के मामले की पर्यावरण एवं वन मंत्रालय द्वारा होलिस्टिक रूप से एक बार पुन: पुनरीक्षा की गई है और लोगों के कल्याण एवं सुरक्षा के कुछ महत्वपूर्ण विकास एवं अन्य उपायों के अनुमोदन के विस्तार को सही पाया। इससे जनसाधारण को शिक्षित करने, जागरूकता सृजन एवं संरक्षण में लोगों का सहयोग, अवक्रमित वन के पुनरुद्धार एवं पुनर्निर्माण तथा जनसाधारण के बीच सुरक्षा की भावना पैदा करने में सहायता मिलेगी।

उपर्युक्त को देखते हुए और ऊपर उल्लिखित कतिपय कार्यों के लिए पहले से दिए गए सामान्य अनुमोदन के अतिरिक्त, केन्द्र सरकार वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 की धारा-2 के अंतर्गत सरकारी विभागों को निम्नलिखित कार्यों के प्रयोजन से वन भूमि के वनेतर उपयोग के लिए सामान्य अनुमोदन प्रदान करती है:

1. विद्यालय;
2. औषधालय/अस्पताल;
3. बिजली एवं दूरसंचार लाईन;

4. पेय जल;

5. जल/वर्षाजल संचय के लिए ढांचा;

6. लघु सिंचाई नहर;

7. ऊर्जा के अपारंपरिक स्रोत;

8. कौशल को उन्नत करना/व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र;

9. उप बिजली स्टेशन;

10. संचार खंभा

11. संवेदनशील क्षेत्रों में पुलिस थानों/सीमा चौकियों/निगरानी बुर्जों जैसे पुलिस की स्थापना (गृह मंत्रालय द्वारा अभिनिर्धारित)।

सामान्य अनुमोदन निम्नलिखित शर्तों के पूरा होने की शर्त पर दिया जाएगा:

(1) उपर उल्लिखित विशिष्ट विकास कार्यों के लिए वनेतर प्रयोग के लिए दी जाने वाली भूमि प्रत्येक मामले में एक हैक्टेयर से कम होनी चाहिए।

(2) ऐसी विकासात्मक परियोजनाओं को मंजूरी इस बात की शर्त पर दी जाएगी कि यह आवश्यकता पर आधारित है।

(3) भूमि की कानूनी स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं होगा अर्थात् यह वन/वनों की आरक्षित/संरक्षित/गांव/अवर्गी/अन्य किस्म जैसा भी मामला हो, में ही रहेगा।

(4) प्रयोक्ता एजेंसी वन (संरक्षण) नियम, 2003 के नियम 6 में दिए गए फार्म ''ए'' में निर्धारित प्रपत्र में राज्य/संघ शासित सरकार को परियोजना प्रस्ताव प्रस्तुत करेगी।

(5) परियोजना में प्रति हैक्टेयर 50 वृक्षों से अधिक वृक्षों को काटना शामिल नहीं होना चाहिए। वनेतर प्रयोग वाले वन क्षेत्र में काटे जाने वाले वृक्षों की अनुज्ञेय अधिकतम सीमा वनेतर प्रयोग क्षेत्र की सीमा के परिमाण के अनुरूप होनी चाहिए।

(6) परियोजना स्थल राष्ट्रीय उद्यान अथवा वन्यजीव अभयारण्य अथवा संरक्षित क्षेत्रों के बाहर होना चाहिए।

(7) संबंधित डिविजनल वन अधिकारी परियोजना के लिए अपेक्षित वृक्षहीन न्यूनतम वनभूमि का आकलन करेगा जो प्रत्येक मामले में एक हैक्टेयर से अधिक नहीं होना चाहिए और वह इसको प्रमाणित भी करेगा।

(8) प्रयोक्ता एजेंसी प्रधान मुख्य वन संरक्षक द्वारा संस्तुत वनभूमि के वनेतर प्रयोग के लिए राज्य/संघ शासित सरकार से अनुमति प्राप्त करेगा।

(9) नोडल अधिकारी (वन संरक्षक) प्रत्येक मामले के अनुमोदन के संबंध में नियमित रूप से प्रत्येक माह की 5 तारीख को संबंधित क्षेत्रीय कार्यालय को मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ऐसा न कर पाने पर ऐसी अनुमति प्रदान करने के लिए राज्य/संघ शासित क्षेत्र को प्रदत्त शक्तियां केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी निर्दिष्ट अवधि अथवा सूचना प्रस्तुत किए जाने तक समाप्त रखी जाएंगी।

(10) प्रयोक्ता एजेंसी परियोजना लागत से हरित क्षेत्र को बनाए रखने के लिए वनेतर भूमि से काटे गए वृक्षों की संख्या से दुगने वृक्ष लगाएगी और उनका रख-रखाव करेगी। वृक्ष लगाने के उद्देश्य के लिए स्थल का अभिनिर्धारण राज्य वन विभाग (यह परियोजना के भीतर अथवा आसपास होना बेहतर होगा) द्वारा दिया जाएगा। ऐसा वृक्षारोपण के लिए केवल देशज वन वृक्ष प्रजातियों का प्रयोग किया जाना चाहिए। यदि वृक्ष वनेतर क्षेत्र पर लगाए गए हैं तो उन्हें राज्य वन विभाग की अनुमति के बिना नहीं काटा जाना चाहिए। आस पास के क्षेत्र में लगाए गए वृक्ष राज्य वन विभाग के होंगे।

(11) प्रयोक्त एजेंसी आसपास वनस्पतिजात/प्राणिजात को हुई किसी प्रकार की हानि के लिए जिम्मेदार होगा और इसलिए उसके संरक्षण के लिए सभी संभव उपाय करेगा।

(12) प्रयोक्ता एजेंसी कानून द्वारा यथास्थापित वनेतर वनभूमि के निवल वर्तमान मूल्य का भुगतान करेगा।

(13) राज्य सरकार द्वारा दी गई अनुमति पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के संबंधित क्षेत्रीय कार्यालय द्वारा निगरानी की शर्त पर दी जाएगी।

(14) वनभूमि का प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट उद्देश्य के अलावा किसी अन्य के लिए प्रयोग नहीं किया जाएगा। केन्द्रीय सरकार की पूर्वानुमति के बिना भूमि के प्रयोग में परिवर्तन वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 का उल्लंघन माना जाएगा। ऐसे परिवर्तन के लिए राज्य संघशासित क्षेत्र के नोडल अधिकारी (वन संरक्षण) द्वारा क्षेत्रीय कार्यालय से अनुरोध किया जाएगा।

(15) राज्य वन विभाग/राज्य सरकार अथवा संबंधित क्षेत्रीय कार्यालय वनों के संरक्षण, बचाव और/अथवा विकास के हित में समय-समय पर कोई अन्य शर्त लगा सकते हैं।

यह सामान्य अनुमोदन वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत प्रारम्भ में दो वर्ष की अवधि के लिए अर्थात् 31.12.2006 के लिए प्रदान किया गया है और उसके बाद इसकी पुनरीक्षा की जा सकती है।

भवदीय
ह/-
(अनुराग वाजपेयी)
सहायक वन महानिरीक्षक

प्रतिलिपि

1. प्रधानमंत्री का कार्यालय (ध्यानार्थ: श्री के.वी. प्रताप, उप सचिव), नई दिल्ली
2. सचिव, गृह मंत्रालय, नई दिल्ली।
3. सचिव, योजना आयोग, नई दिल्ली।
4. सचिव, ग्रामीण विकास मंत्रालय, नई दिल्ली।
5. सचिव, जनजाति कार्य मंत्रालय, नई दिल्ली।
6. सभी पीसीसीएफ/नोडल अधिकारी (सभी राज्य/संघ शासित क्षेत्र)
7. सभी क्षेत्रीय कार्यालय पर्यावरण एवं वन मंत्रालय।
8. पुलिस महानिदेशक (सभी राज्य/संघ शासित क्षेत्र)
9. निदेशक (एफसी/सहायक वन निरीक्षक (एफसी)
10. फाइल सं. 2-1/2003-एफसी
11. गार्ड फाइल।

किसानों द्वारा प्रतिबंधित कीटनाशकों का उपयोग

***147. श्री बी. विनोद कुमार: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या किसानों द्वारा बड़ी संख्या में ऐसे कीटनाशकों का उपयोग अब भी किया जा रहा है जिनके बारे में सरकार द्वारा प्रतिबंध लगा दिये जाने का समाचार था;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इन कीटनाशकों के उपयोग को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इस तथ्य ध्यान में रखते हुए कि भारत ने खाद्य और कृषि संगठन (एफ.ए.ओ.) की आचार संहिता पर हस्ताक्षर किये हैं, इन कीटनाशकों, विशेषकर वर्ग क और ख तथा श्रेणी-2 कीटनाशकों के विपणन को रोकने के लिए और क्या कदम उठाये गये हैं/अथवा उठाये जाने का विचार है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) और (ख) भारत सरकार ने अब तक 24 कीटनाशकों पर रोक लगाई है तथा 7 कीटनाशकों को प्रतिबंधित सूची में रखा है। यद्यपि रोक लगाए गए कीटनाशकों के उपयोग पर सुझाव देने संबंधी कोई रिपोर्ट नहीं है तथापि भारत सरकार ने राज्यों, जो कि कीटनाशक अधिनियम, 1968 के अधीन प्रवर्तन एजेन्सी है, को भारत सरकार द्वारा रोक लगाए गए कीटनाशकों के बारे में सूचना देते हुए आवधिक रूप से मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किए हैं।

किसानों को गुणवत्ताप्रद कीटनाशकों की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकारों के प्रयासों में सहायता देने के लिए कृषि और सहकारिता विभाग में एक कार्यबल की स्थापना की गई है।

विनिर्माताओं, वितरकों और विक्रेताओं से लिए गए कीटनाशक नमूनों के परीक्षण के लिए केन्द्रीय और राज्य कीटनाशक परीक्षण प्रयोगशालाओं का सुदृढ़ीकरण किया गया है और लगातार किया जा रहा है।

(ग) अधिनियम के अधीन गठित पंजीकरण समिति देश में उपयोग हेतु कीटनाशकों को मानव और पशुओं पर उनकी प्रभावोत्पादकता और सुरक्षा के संबंध में स्वयं संतुष्ट होने के बाद ही पंजीकृत करती है। उपर्युक्त उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए श्रेणी 1क अथवा 1ख के कीटनाशकों को पर्याप्त औचित्य के बिना पंजीकृत न करने का निर्णय लिया गया है हालांकि खाद्य एवं कृषि संगठन की आचार संहिता श्रेणी 1क, 1ख और श्रेणी-2 के कीटनाशकों के प्रयोग को विवर्जित नहीं करती।

[हिन्दी]

लौह-अयस्क का अवैध निर्यात

***148. श्री सज्जन कुमार:**
श्रीमती निवेदिता माने:

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

(क) क्या लौह अयस्क के अवैध निर्यात के परिणामस्वरूप इस्पात के मूल्यों में लगातार वृद्धि हुई है और इसके उत्पादन में हाल ही में कमी भी आयी है;

(ख) यदि हां, तो अवैध निर्यात कितने प्रतिशत हुआ और घरेलू बाजार में कितने प्रतिशत की कमी आयी है;

(ग) क्या सरकार का विचार घरेलू मांग की अनदेखी करके अपने उत्पादों का निर्यात करने वाले विनिर्माताओं को लौह-अयस्क पर दी जाने वाली छूट को वापस लेने का है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या इस्पात क्षेत्र के लिए ऐसी दोहरी नीति से सरकार वर्ष 2010 तक 10 करोड़ टन के उत्पादन के अपने लक्ष्य को प्राप्त कर पायेगी; और

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा लक्ष्य प्राप्त करने और लौह-अयस्क के अवैध निर्यात को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये/उठाये जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं। लौह अयस्क के निर्यात के लिए कोई विशिष्ट रियायत नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) इस प्रकार की कोई दोहरी नीति नहीं है।

(च) सरकार राष्ट्रीय इस्पात नीति बना रही है। इस नीति में 2020 तक 100 मिलियन टन से अधिक इस्पात का उत्पादन प्रस्तावित है। प्रस्तावित राष्ट्रीय इस्पात नीति में उक्त लक्ष्य प्राप्त करने के लिए रूपरेखा तैयार की गई है। विदेश व्यापार (विकास एवं विनियमन) अधिनियम, 1992 के प्रावधान लौह अयस्क के निर्यात पर भी लागू होते हैं।

मूल्यों में वृद्धि

*149. **श्री रामजीलाल सुमन:**
श्री तथागत सत्पथी:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में आवश्यक वस्तुओं, विशेषकर चीनी, खाद्यान्न, खाद्य तेल और मिट्टी के तेल के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में मूल्य निगरानी प्रकोष्ठ द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान चीनी और खाद्य तेलों के उत्पादन, भंडार और मूल्यों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार गरीबी रेखा से ऊपर (एपीएल) के परिवारों को आवश्यक वस्तुओं विशेषकर चीनी, खाद्य तेल और खाद्यान्न सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से प्रदान करने का है;

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उत्पादन की कमी को पूरा करने के लिए अपरिष्कृत चीनी और खाद्य तेल का आयात करने और निर्यात संवर्द्धन योजनाओं को बंद करने का है;

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

(छ) मूल्य वृद्धि को रोकने के लिए कौन-से अन्य कदम उठाए जाने का विचार है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) और (ख) चुनिन्दा केन्द्रों में चुनिन्दा आवश्यक वस्तुओं के मूल्य संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं। 1.3.2002 से सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन मिट्टी के तेल के खुदरा मूल्य में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। उनसे यह विदित होगा कि हाल में मूल्यों में कोई अत्यधिक वृद्धि नहीं हुई है।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान चीनी तथा खाद्य तेलों के उत्पादन, स्टाक तथा मूल्य का ब्यौरा निम्नवत है:-

चीनी

क्र.सं.	चीनी मौसम (अक्तू.-सित.)	उत्पादन (लाख मी. टन में)	इतिशेष स्टाक (लाख मी. टन में)	औसत थोक मूल्य (रुपये प्रति क्विंटल)
1.	2001-2002	184.98	113.19	1285-1630
2.	2002-2003	201.32	116.16	1130-1575
3.	2003-2004 (अ)	139.58	83.33	1271-1800

खाद्य तेल

(1) उत्पादन तथा उपलब्धता

क्र.सं.	तेल वर्ष (नवम्बर-अक्तूबर)	तिलहनों का उत्पादन (लाख मी. टन)	कुल उपलब्धता/खपत (घरेलू और आयात स्रोतों से) (लाख मी. टन)
1.	2001-2002	206.63	104.68
2.	2002-2003	150.58	90.93
3.	2003-2004 (अ)	251.43	124.04

(2) प्रमुख खाद्य तेलों के औसत मासिक थोक मूल्य

(मूल्य/रुपये प्रति क्विंटल)

तेल की किस्म	फरवरी, 2003	फरवरी, 2004	फरवरी, 2005
सरसों का तेल	41000	5212	4100
मूंगफली का तेल	5512	5069	4570
सोयाबीन तेल	4102	4545	3590
तिल का तेल	4800	5750	4100
सूरजमुखी का तेल	4580	5200	4580
वनस्पति (प्रति 15 लीटर का पैक)	670	776	650

चीनी के संबंध में राज्य-वार उत्पादन तथा स्टाक का ब्यौरा संलग्न विवरण-II के रूप में संलग्न है। खाद्य तेलों के राज्य-वार उत्पादन के आंकड़े संलग्न विवरण-III के रूप में संलग्न हैं। तथापि, खाद्य तेल के स्टाक के संबंध में कोई राज्य-वार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(घ) लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्न गरीबी रेखा से ऊपर के परिवारों को मुहैया किए जाते हैं जबकि चीनी विशेष श्रेणी के राज्यों, पहाड़ी राज्यों तथा अन्य द्वीपीय प्रदेशों में ही गरीबी रेखा से ऊपर के परिवारों को मुहैया की जाती है। मिट्टी का तेल केवल गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों को ही मुहैया किया जाता है। विद्यमान व्यवस्था में परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते।

(छ) उच्च शक्तिप्राप्त मूल्य मानिटरिंग बोर्ड (एचपीपीएमबी) देश में आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों की स्थिति की बारीकी से तथा निरन्तर मानिटरिंग करता है और इस संबंध में यथावंछित वित्तीय/गैर-वित्तीय उपाय करता है।

विवरण I

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय—उपभोक्ता मामले विभाग

(मूल्य मानिटरिंग कक्ष)

चुनिन्दा केन्द्रों में चुनिन्दा आवश्यक वस्तुओं के मास के अंत में मूल्य

केन्द्र	दिसम्बर-04	जनवरी-05	फरवरी-05	मार्च-05*
1	2	3	4	5
चावल				
दिल्ली	13.00	13.00	13.00	14.00
मुम्बई	11.50	11.50	11.50	11.50

1	2	3	4	5
कोलकाता	10.00	10.00	10.00	10.00
चेन्नई	11.00	11.00	11.00	11.00
गेहूं				
दिल्ली	9.00	9.00	9.00	8.50
मुम्बई	10.50	12.00	11.00	11.00
कोलकाता	सू.न.	सू.न.	व्या.न.	व्या.न.
चेन्नई	12.00	11.00	11.00	11.00
चना				
दिल्ली	23.00	23.00	23.00	24.00
मुम्बई	23.00	23.00	23.00	23.00
कोलकाता	24.00	24.00	24.00	24.00
चेन्नई	24.00	23.00	23.00	23.00
तुर				
दिल्ली	33.00	31.00	30.00	32.00
मुम्बई	29.00	27.00	28.00	28.00
कोलकाता	30.00	30.00	30.00	30.00
चेन्नई	35.00	34.00	32.00	32.00
चीनी				
दिल्ली	19.00	19.00	20.00	20.00
मुम्बई	18.50	19.50	19.50	19.50
कोलकाता	18.00	20.00	20.00	21.00
चेन्नई	17.50	18.50	18.00	18.00
मूंगफली का तेल				
दिल्ली	84.00	84.00	84.00	83.00
मुम्बई	55.00	52.00	50.00	50.00
कोलकाता	70.00	72.00	72.00	72.00
चेन्नई	52.00	51.00	50.00	51.00

1	2	3	4	5
सरसों का तेल				
दिल्ली	55.00	54.00	53.00	53.00
मुम्बई	60.00	60.00	60.00	60.00
कोलकाता	56.00	54.00	52.00	52.00
चेन्नई	सू.न.	सू.न.	व्या.न.	व्या.न.
वनस्पति				
दिल्ली	53.00	51.00	51.00	51.00
मुम्बई	52.00	52.00	50.00	50.00
कोलकाता	48.00	43.00	43.00	44.00
चेन्नई	51.00	50.00	48.00	49.00

स्रोत: राज्य नागरिक आपूर्ति विभाग,
सू.न. : सूचित नहीं, व्या.न. : व्यापार नहीं किया गया
*10.3.05 की स्थिति के अनुसार मूल्य

विवरण II

गत तीन चीनी मौसमों के दौरान चीनी का राज्यवार उत्पादन तथा स्टाक

(लाख मीट्री टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-2002		2002-2003		2003-2004	
		उत्पादन	स्टाक(अ)	उत्पादन	स्टाक(अ)	उत्पादन	स्टाक(अ)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	पंजाब	5.93	5.28	5.11	3.77	3.88	2.47
2.	हरियाणा	6.24	4.18	5.99	4.42	5.86	3.81
3.	राजस्थान	0.05	0.07	0.00	0.05	0.10	0.10
4.	उत्तरांचल	4.44	2.42	4.59	3.22	3.93	2.55
5.	उत्तर प्रदेश	52.59	25.65	58.74	20.99	46.08	26.51
6.	मध्य प्रदेश	0.71	0.51	0.85	0.50	0.94	0.27
7.	छत्तीसगढ़	0.00	0.00	0.01	0.00	0.17	0.01
8.	गुजरात	10.56	7.55	12.38	8.78	10.76	6.94
9.	महाराष्ट्र	55.88	42.94	61.64	43.74	31.99	24.36

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	बिहार	3.39	1.81	4.21	1.66	2.77	1.22
11.	आंध्र प्रदेश	10.48	7.38	11.88	8.15	8.81	3.36
12.	कर्नाटक	15.50	8.48	17.98	8.92	11.57	4.75
13.	तमिलनाडु	18.39	6.56	17.04	11.32	11.90	6.53
14.	उड़ीसा	0.25	0.06	0.37	0.21	0.44	0.10
15.	पश्चिम बंगाल	0.05	0.01	0.03	0.02	0.07	0.02
16.	पांडिचेरी	0.39	0.16	0.32	0.30	0.20	0.22
17.	केरल	0.05	0.02	0.05	0.02	0.01	0.01
18.	गोवा	0.08	0.10	0.13	0.09	0.10	0.10
19.	असम	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	184.98	113.19	201.32	116.16	139.59	85.0

(अ)-अनंतिम

विवरण III

खाद्य तेलों के उत्पादन के राज्यवार अनुमान

(लाख टन में)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2001-2002		2002-2003		2003-2004*	
	तिलहन	क्षेत्र	तिलहन	तेल	तिलहन	तेल
1	2	3	4	5	6	7
क. प्राथमिक स्त्रोत						
आंध्र प्रदेश	16.14	4.09	12.56	3.31	16.87	4.48
असम	1.56	0.48	1.49	0.46	1.47	0.44
बिहार	1.20	0.37	1.09	0.34	1.27	0.39
छत्तीसगढ़	1.13	0.30	1.01	0.27	0.85	0.23
गुजरात	36.36	9.56	16.83	4.58	55.86	14.24
हरियाणा	8.07	2.50	7.09	2.20	9.97	3.10
हिमाचल प्रदेश	0.10	0.03	0.06	0.02	0.11	0.03
जम्मू-कश्मीर	0.42	0.13	0.98	0.30	0.41	0.13

1	2	3	4	5	6	7
झारखंड	0.28	0.08	0.22	0.07	0.38	0.11
कर्नाटक	10.20	2.69	11.12	3.02	10.39	2.86
केरल	0.02	0.01	0.01	0.00	0.05	0.01
मध्य प्रदेश	45.68	8.35	29.96	5.32	55.86	10.04
महाराष्ट्र	22.26	4.44	23.27	4.52	29.53	5.48
उड़ीसा	1.38	0.38	1.14	0.32	2.49	0.70
पंजाब	0.83	0.25	0.92	0.29	1.07	0.33
राजस्थान	31.29	8.45	17.54	4.97	39.49	11.02
तमिलनाडु	13.13	3.08	10.23	2.40	11.82	2.78
उत्तर प्रदेश	10.34	3.12	8.73	2.66	6.47	1.95
उत्तरांचल	0.18	0.04	0.23	0.05	0.31	0.06
पश्चिम बंगाल	4.95	1.49	4.76	1.44	5.98	1.81
अन्य	1.14	0.30	1.33	0.34	0.77	0.19
उप जोड़	206.64	50.16	150.59	36.88	251.42	60.39
ख. सहायक स्त्रोत						
नारियल	–	5.50	–	5.50	–	5.50
बिनोला	–	4.70	–	4.30	–	4.30
चावल की भूसी	–	5.50	–	6.00	–	6.00
विलायक निष्कर्षित तेल	–	2.80	–	2.00	–	3.30
वृक्ष और वन मूल	–	0.80	–	0.80	–	0.80
उप-जोड़	–	19.30	–	18.60	–	19.90
जोड़ (क+ख)	–	69.46	–	55.48	–	80.29
ग. घटाइए: निर्यात और औद्योगिक उपयोग	–	8.00	–	8.20	–	9.20
घ. खाद्य तेलों की निवल घरेलू उपलब्धता	–	61.46	–	47.28	–	71.00
ङ. कमी (आयात)	–	43.22	–	43.65	–	52.95
च. वास्तविक खपत	–	104.68	–	90.93	–	124.04

*चतुर्थ अग्रिम अनुमान

टिप्पणी: तिलहन: कृषि मंत्रालय

तेल: संबंधित राज्य में उत्पादित तिलहनों के आधार पर

[अनुवाद]

सुनामी प्रभावित राज्यों में पर्यटन को प्रोत्साहन

*150. **श्री दुष्यंत सिंह:**
योगी आदित्यनाथ:

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

(क) क्या भारतीय तट पर हाल में आए सुनामी से पर्यटन उद्योग बुरी तरह प्रभावित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा इस संबंध में कोई सर्वेक्षण करवाया गया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा सुनामी आपदा में मारे गए लोगों के आश्रितों तथा पर्यटन स्थलों को हुई क्षति की पूर्ति करने हेतु कितनी सहायता दी गयी है;

(घ) क्या पिछले वर्ष और इस वर्ष के उसी मौसम में देश में आए पर्यटकों की संख्या में कोई अंतर है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा घरेलू और विदेशी पर्यटकों की संख्या में बढ़ोत्तरी करने तथा पर्यटन उद्योग को पटरी पर लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) जी, नहीं। दक्षिण क्षेत्र में प्रभावित राज्यों/संघशासित प्रदेशों द्वारा पर्यटन संबंधी संपत्तियों को हुई कुल क्षति की सूचना दी गई है। तथापि सुनामी के कारण देश में पर्यटक आगमन पर कोई नकारात्मक प्रभाव नहीं पड़ा है।

(ख) और (ग) संबंधित राज्य सरकारों/संघशासित प्रदेशों से क्षति का आकलन प्राप्त हुआ है जिसका ब्यौरा नीचे लिखे अनुसार है:

(1) अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह: अधिकांश क्षति निकोबार द्वीप समूह को पहुंची है जहां अभी तक पर्यटन संबंधी गतिविधियों की अनुमति नहीं दी गई है। अंडमान द्वीप समूह में पर्यटन संबंधी संपत्तियों को अपेक्षाकृत कम नुकसान पहुंचा है और ये द्वीप समूह पर्यटन संबंधी गतिविधियों की दृष्टि से सुरक्षित है।

(2) आंध्र प्रदेश: गुंटूर जिले में सूर्यलंका पर आंध्र प्रदेश पर्यटन द्वारा संचालित बीच रिजार्ट की चारदीवारी सुनामी के कारण क्षतिग्रस्त हुई है।

(3) केरल: कोवलम, वेल्ली-शांगुमुकुम, वारकाला, चेरई, तिरूमुल्लावरम, अल्लपुज्जा, कुम्बलागी, कोजीकोडे, बेकल, फोर्ट कोच्चि, मुज्जीपिलांगड के बीच तथा अष्टमुडी बैकटावर फ्रंट प्रभावित हुए हैं।

(4) पांडिचेरी: सेंट जेम्स कोर्ट बीच रिजार्ट, चुनांबर रिजार्ट, होटल पांडिचेरी अशोक और डालफिन बीच, सीगुल्स रेस्टरां तथा कराइकल क्षेत्र में वाटर स्पोर्टस कांपलेक्स तथा बोट क्लब और यानम क्षेत्र में सीगुल्स रेस्टरां को कुछ क्षति पहुंचने की सूचना मिली है।

(5) तमिलनाडु: मामलापुरम, मुट्टुकाडु, कन्याकुमारी, मुडालियरकुप्पम, नागापट्टीनम, वेलनकानी और पूमपुहर में टुरिस्ट काटेजों/बीच रिजार्टस, होटलों, बोट जेट्टी, लांचेज, पर्यटक सुविधाओं, व्यू टावर, बीच सुविधायें आदि क्षतिग्रस्त हुए।

केन्द्र तथा संबंधित राज्य सरकारें/संघशासित प्रदेश सुनामी से प्रभावित लोगों को आवश्यक पुनर्वास एवं राहत पहुंचाने का कार्य कर रहे हैं। संबंधित राज्य सरकारें/संघशासित प्रदेश क्षतिग्रस्त पर्यटन संपत्तियों के पुनर्निर्माण का कार्य कर रहे हैं। पर्यटन मंत्रालय राज्य सरकारों/संघशासित प्रदेशों द्वारा प्रस्तुत विशिष्ट प्रस्तावों के आधार पर राज्य सरकारों/संघशासित प्रदेशों को पर्यटन संबंधी परियोजनाओं एवं अवसंरचना के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करके उनकी मदद करता है।

(घ) सुनामी के बाद देश में पर्यटक आगमन ने पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में निरंतर वृद्धि दर्ज की। दिसम्बर 2004-फरवरी 2005 के दौरान तथा पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान के पर्यटक आगमन आंकड़े नीचे लिखे अनुसार है:

क्र.सं.		2003	2004	2005	प्रतिशत बदलाव 2003/04	प्रतिशत बदलाव 2004/05
1.	दिसम्बर	319271	394166*	–	+23.5	–
2.	जनवरी	–	317510	363631*	–	+14.5
3.	फरवरी	–	317498	372269*	–	+17.3

*अनंतिम

(ङ) पर्यटन आगमन में और वृद्धि करने के लिए एकीकृत मार्केटिंग एवं संवर्धन रणनीति तथा यात्रा व्यवसाय एवं राज्य सरकारों के साथ एकीकृत अभियान के माध्यम से नियमित आधार पर पर्यटन संवर्धन का कार्य किया जा रहा है। संवर्धन संबंधी गतिविधियों में, प्रिंट एवं इलेक्ट्रानिक समाचार तंत्र में विज्ञापन जारी करना, मेलों एवं प्रदर्शनियों में भाग लेना, सेमिनार, कार्यशालाएं एवं रोड-शोज आयोजित करना, ब्रोशर एवं संयुक्त विज्ञापन समर्थन, आतिथ्य कार्यक्रम के अंतर्गत मीडिया कर्मियों, टूअर आपरेटरों तथा नीति निर्धारकों को भारत आने के लिए आमंत्रित करना शामिल है, ताकि भारत को यात्रा दृष्टि से एक सुरक्षित गंतव्य के रूप में प्रस्तुत किया जा सके।

मत्स्यन का विकास

***151. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़:**
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या सरकार ने देश में मत्स्यन क्षेत्र के विकास हेतु कोई कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और पिछले तीन वर्षों के दौरान शुरू किए गए कार्यों का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि और चालू वर्ष के दौरान मत्स्यन क्षेत्र के विकास तथा मत्स्यन प्रशिक्षण संस्थानों हेतु केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत प्रत्येक राज्य को कितनी सहायता प्रदान की गई है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान इस क्षेत्र द्वारा राज्यवार कितनी आय अर्जित की गई है और रोजगार के कितने अवसर सृजित किए गए हैं;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार का विचार देश में नए मत्स्यन प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने का है;

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

(छ) इन्हें कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(ज) इन पर कितनी लागत आने का अनुमान है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) जी, हां।

(ख) देश में मात्स्यिकी क्षेत्र के संवर्धन और मछुआरों के लाभ के लिए दसवीं योजना के दौरान निम्नलिखित केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं चल रही हैं:-

1. अंतर्देशीय मात्स्यिकी और जलकृषि और विकास।
2. समुद्री मात्स्यिकी, बुनियादी सुविधाओं और पोस्ट हार्वेस्ट संचालनों का विकास।
3. मात्स्यिकी प्रशिक्षण और विस्तार के लिए योजना।
4. राष्ट्रीय मछुआरा कल्याण योजना।

(ग) मात्स्यिकी के विकास के लिए विगत तीन वर्षों (2001-04) तथा चालू वित्तीय वर्ष (2004-05) के दौरान, दिसम्बर, 2004 तक, विभिन्न केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के तहत राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को 13037.11 लाख रुपए और 6604.18 लाख रुपए की केन्द्रीय सहायता दी गई थी। राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) विभाग मात्स्यिकी क्षेत्र में सृजित आय और रोजगार संबंधी राज्यवार आंकड़े नहीं रखता है। तथापि, विगत तीन वर्षों के दौरान चालू मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद में मात्स्यिकी क्षेत्र का योगदान 2001-02 में 24843 करोड़ रुपए, 2002-03 में 27093 करोड़ रुपए और 2003-04 में 27026 करोड़ रुपए था। पशुधन गणना 2003 के अनुसार मात्स्यिकी क्षेत्र देश में 14.48 मिलियन लोगों के लिए जीविका का साधन रहा है।

(ङ) जी, नहीं। सरकार का देश में मात्स्यिकी प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) से (ज) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05 31.12.2004 तक
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	69.10	375.43	267.59	260.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	37.50	29.72	38.00	16.00

1	2	3	4	5	6
3.	असम	12.10	4.00	12.30	80.00
4.	बिहार	50.04	34.10	0.00	73.88
5.	गोवा	35.61	14.60	15.00	82.30
6.	गुजरात	410.89	10.26	179.44	70.73
7.	हरियाणा	75.05	108.29	101.70	678.20
8.	हिमाचल प्रदेश	15.41	54.21	22.23	62.74
9.	जम्मू-कश्मीर	45.71	48.68	20.30	24.18
10.	कर्नाटक	419.95	323.57	164.96	1051.07
11.	केरल	581.65	485.49	352.50	291.07
12.	मध्य प्रदेश	22.95	38.87	52.55	329.30
13.	महाराष्ट्र	260.90	91.67	3.60	358.46
14.	मेघालय	45.00	0.00	50.00	14.02
15.	मिजोरम	35.00	63.00	7.60	38.53
16.	नागालैंड	203.77	102.00	147.56	34.83
17.	उड़ीसा	305.86	284.63	326.48	160.00
18.	पंजाब	16	60.00	0.00	13.80
19.	राजस्थान	61.76	4.25	1.85	17.35
20.	सिक्किम	3.64	10.00	0.00	4.50
21.	तमिलनाडु	1039.11	876.20	784.73	1265.61
22.	त्रिपुरा	96.78	72.39	88.00	62.41
23.	उत्तर प्रदेश	448.77	134.26	258.00	556.40
24.	पश्चिम बंगाल	767.88	433.18	229.31	384.20
25.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	15.69	170.24	100.00	7.02
26.	दमन एवं दीव	102.25	0.00	0.00	125.00
27.	लक्षद्वीप	2.5	0.00	0.00	170.00
28.	पांडिचेरी	122.99	138.49	130.00	162.50
29.	छत्तीसगढ़	48.76	15.17	100.71	82.30
30.	उत्तरांचल	0.00	0.00	12.00	28.30
31.	झारखंड	93.53	20.00	121.85	99.38
	कुल	5446.15	4002.70	3588.26	604.18

टिप्पणी: केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के तहत सहायता राज्य सरकारों/संघ शासित प्रशासनों से प्रस्तावों की प्राप्ति पर प्रदान की जाती है।

औषध कंपनियों को नोटिस

*152. **मो. मुकीम:**
श्री प्रबोध पाण्डा:

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

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि औषध कंपनियां औषधियों का अधिक मूल्य वसूल कर रही हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने अधिक मूल्य वसूली रोकने के लिए ड्रग प्राईज लायबिलिटि रिव्यू कमेटी (डीपीएलआरसी) का गठन किया है;

(ग) यदि हां, तो डीपीएलआरसी का गठन किस तारीख को किया गया;

(घ) राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) के अंतर्गत विभिन्न औषध कंपनियों को अधिक मूल्य वसूली के संबंध में भेजे गए नोटिसों का ब्यौरा क्या है;

(ङ) प्रत्येक कंपनी पर धनराशि देयता का ब्यौरा क्या है; और

(च) ऐसी कंपनियां कौन-कौन सी हैं तथा देयता राशि कितनी है जिसके लिए डीपीसीएलआरसी ने रिपोर्टों को अंतिम रूप दे दिया है तथा जिन्हें अंतिम रूप दिया जाना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (च) औषध मूल्य देयता समीक्षा समिति (डीपीएलआरसी) का गठन औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश 1979 के लागू रहने तक 1981 से 1987 के बीच दवा कंपनियों द्वारा अधिक वसूली गई धनराशि की देयता का निर्धारण करने के लिए किया गया था। कंपनियों के नाम और डीपीएलआरसी द्वारा बतायी गई देयता की राशि, जिनकी गणना समिति की रिपोर्टों के आधार पर विभाग द्वारा की गई और जिनको डीपीएलआरसी द्वारा अभी अंतिम रूप दिया जाना है, उन्हें क्रमश: संलग्न विवरण I, II और III में दिया गया है।

अगस्त 1997 में एनपीपीए की स्थापना के समय से 31 जनवरी, 2005 तक डीपीसीओ 95 के पैरा 13 के अंतर्गत 263 मामलों में लगभग 597 करोड़ रुपए की वसूली गई अनुमानित अधिक राशि के लिए मांग नोटिस जारी किए गए। इसमें से अब तक लगभग 83 करोड़ रुपए की राशि वसूली जा चुकी है। इसमें मुकदमें के अधीन मामलों में न्यायालय आदेशों के अनुसार आंशिक वसूली शामिल है। एनपीपीए द्वारा डीपीसीओ 95 के अधीन विभिन्न दवा यूनिटों को भेजे गए देयता के ब्यौरे सहित अधिक वसूली के नोटिस (263 मामलों में) संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण-IV पर हैं।

विवरण I

कंपनी का नाम और डीपीएलआरसी द्वारा बतायी गई देयता की राशि

क्र.सं.	कंपनी का नाम	प्रपुंज औषध का नाम	डीपीएलआरसी द्वारा बतायी गई देयता की राशि (रु. लाखों में)
1	2	3	4
1.	मै. मेरिंड लि.	डेक्सामेथसोन	6772.81
2.	मै. बायोकेम फार्मा इंडस्ट्रीज	रिफांपिसिन	99.76
3.	मै. लुपिन लेबोरेटरीज	रिफांपिसिन	1043.49
4.	मै. यूनिक फार्मास्युटिकल्स	आक्सीफेनाबुटाजोन	591.05
5.	मै. अंबालाल साराभाई इंटरप्राइजेज	एमोक्सिसिलिन ट्रायहाइड्रेट	84.13
6.	मै. गुफिक लि.	एमोक्सिसिलिन ट्रायहाइड्रेट	73.86
7.	मै. लीका लैब्स	एम्पीसिलिन ट्रायहाइड्रेट	70.37

1	2	3	4
8.	मै. यूनिक फार्मा लैब्स लि.	मेट्रोनिडाजोल	461.47
9.	मै. रेनबैक्सी लेबोरेटरीज लि.	एम्पीसिलिन ट्रायहाइड्रेट	416.84
10.	मै. लीका लैब्स	रिफांपिसिन	148.38
11.	मै. लीका लैब्स लि.	इथाम्बुटोल	38.50
12.	मै. डालफिन लैब्स लि.	एमोक्सिसिलिन ट्रायहाइड्रेट	51.53
13.	मै. अस्ट्रा-आईडीएल लि.	इबुप्रोफेन	174.86
14.	मै. रेनबैक्सी लेबोरेटरीज लि.	रिफांपिसिन	203.00
15.	मै. थेमिस केमिकल्स	रिफांपिसिन	126.07
16.	मै. सिप्ला लि.	मेट्रोनिडाजोल	22.81
17.	मै. लीका लैब्स लि.	एमोक्सिसिलिन ट्रायहाइड्रेट	13.95
18.	मै. नोल फार्मास्युटिकल	इबुप्रोफेन	346.64/57.67*
19.	मै. थेमिस केमिकल्स	इथाम्बुटोल	200.00
20.	मै. लीका लैब्स	फ्लुओआइनोलोन एसिटोनाइड	1804.65/शून्य*
21.	मै. डालफिन लैब्स लि.	मेट्रोनिडाजोल	28.66
22.	मै. तमिलनाडु दाध	कैल्शियम लैक्टेट	130.34/120.90*

*डीपीएलआरसी के सदस्यों के बीच मतभेद हैं।

विवरण II

कंपनियों के नाम जहां विभाग ने 10.10.2002 अर्थात् डीपीएलआरसी के विचारार्थ विषय में संशोधनपूर्व सिफारिशों के आधार पर देयता बताई है

क्र.सं.	कंपनी का नाम	प्रपुंज औषध का नाम	डीपीएलआरसी की रिपोर्टों के आधार पर विभाग द्वारा आकलित डीपीईए देयता की राशि (लाख रु.)
1	2	3	4
1.	मेसर्स अनिल स्टार्च प्रोडक्ट्स लि.	डेक्सट्रोज एनहाइड्रस	34.53
2.	मेसर्स फ्रांको इंडियन फार्मा और मेसर्स ग्रिफोन लेब्स	फेनोक्सीमिथाइल पेन्सिलिन फार्मूलेशन (पेनिवायोरल टेबलेट्स)	77.35*

1	2	3	4
3.	मेसर्स पार्क डेविस (आई) लि.	आईसीकोटीन टेब. और लिक्विड	116.35*
4.	मेसर्स वालेक फार्मा लि.	रिफाम्पिसीन	8.08*
5.	मेसर्स अस्ट्रा आईडीएल लि.	रिफाम्पिसीन	51.07
6.	मेसर्स वेथ लेबोरेटरीज	डेक्सामेथासोन	277.39*
7.	मेसर्स बिड्डल सावयर्स लि.	सलबुटामोल सल्फेट	440.79*
8.	मेसर्स पीसीआई लि.	रिफाम्पिसीन	256.87*
9.	मेसर्स पीसीआई लि.	एमोक्सासिलीन ट्राईहाईड्रेट	154.79*
10.	मेसर्स बेयर (इंडिया) लि.	क्लोरोक्विन फोस्फेट	275.81*
11.	मेसर्स पीसीआई लि.	जेन्टामाईसीन सल्फेट	398.20*
12.	मेसर्स यश फार्मा लेब्स	इथाम्बुटोल	59.78*
13.	मेसर्स पीसीआई लि.	इथाम्बुटोल	208.12*
14.	मेसर्स पीसीआई लि.	एम्पिसिलीन ट्राइहाईड्रेट	374.53*
15.	मेसर्स फार्म्ड लि.	रिफाम्पिसीन	96.31
16.	मेसर्स एलेम्बिक केमिकल वर्क्स	रिफाम्पिसीन	112.92*

*मामला न्यायालय के समक्ष है।

विवरण III

कंपनियों के नाम जहां डीपीएलआरसी द्वारा देयता राशि बताई जानी है

क्र.सं.	कंपनी का नाम	प्रपुंज औषध का नाम
1	2	3
1.	मेसर्स वेथ लेडरल	डाइमेथाइल क्लोरो टेट्रासाइक्लीन एंड फोरमुलेशन्स
2.	मेसर्स जोन वेथ एंड जेफोरी मेनर	बेंजाथीन पेन्सिलीन जी एंड फारमुलेशन्स
3.	मेसर्स एस जी फार्मास्यूटिकल्स	आक्सीफेनबुटाजोन
4.	मेसर्स हाचेस्ट (आई) लि.	बेरालगन केटोन इत्यादि
5.	मेसर्स इथीको ड्रग्स एंड केमिकल्स मेन्युफेक्चर्स कंपनी लि.	रिफाम्पिसीन
6.	मेसर्स रोहन पालेन (आई) लि.	मेट्रोनिडाजोल
7.	मेसर्स एलेम्बिक केमिकल वर्क्स	एम्पिसिलीन ट्राइहाईड्रेट

1	2	3
8.	मेसर्स सिप्ला लि.	एमोक्सासिलीन ट्राइहाईड्रेट
9.	मेसर्स डेज मेडिकल स्टोर्स (मेन्यु.) लि.	ट्राइमेथोप्रीम एंड सल्फामेथोक्साजोल
10.	मेसर्स पार्क-डेविस (आई) लि.	क्लोरोमफेनिकोल पाउडर
11.	मेसर्स डेज मेडिकल स्टोर्स (मेन्यु.) लि.	क्लोरोमफेनिकोल पाउडर पलामिटेट
12.	मेसर्स सिप्ला लि.	सल्फामेथोक्साजोल एंड ट्राइमेथोप्रीम
13.	मेसर्स बोहरिंगर मेनहेन इंडिया लि.	इंग्लूकोन टेब.
14.	मेसर्स यूनिकेम लेब्स लि.	मेट्रोनिडाजोल
15.	मेसर्स डेज मेडिकल स्टोर्स (मेन्यु.) लि.	एम्पिसिलीन ट्राइहाईड्रेट
16.	मेसर्स जोन वेथ (आई) लि.	एमोक्सासिलीन ट्राइहाईड्रेट
17.	मेसर्स केडिला केमिकल्स प्राइवेट लि.	ट्राइमेथोप्रीम सल्फामेथोक्साजोल
18.	मेसर्स यूएस विटामिन लि.	डोक्सीसाइक्लीन
19.	मेसर्स फाइजर लि.	प्रोटिनेक्स फारमूलेशन्स
20.	मेसर्स डोलफिन लेब्स लि.	ट्राइमेथोप्रीम एंड सल्फामेथोक्साजोल
21.	मेसर्स डेज मेडिकल स्टोर्स (मेन्यु) लि.	क्लोरोमफेनिकोल एंड पालमिटेट
22.	मेसर्स थेमिस केमिकल लि.	ट्राइमेथोप्रीम सल्फामेथोक्साजोल
23.	मेसर्स बायोकेम फार्मास्यूटिकल्स	जेन्टामाइनसीन सल्फेट
24.	मेसर्स पार्क-डेविस (आई) लि.	मल्टी विटामिन्स
25.	मेसर्स राउसेल	डेक्सामेथासोन
26.	मेसर्स बायोकेम फार्मा इंडस्ट्रीज लि.	एम्पिसिलीन ट्राइहाईड्रेट
27.	मेसर्स इन्फार (इंडिया) लि.	डेक्साट्रोपिक क्रीम
28.	मेसर्स खंडेलवाल लेब्स लि.	एमोक्सासिलीन ट्राइहाईड्रेट
29.	मेसर्स एरिस्टो फार्मास्यूटिकल्स लि.	डोक्सीसाइक्लीन
30.	मेसर्स निकोलस पिरामल इंडस्ट्रीज लि.	जेन्टामाइसीन
31.	मेसर्स केडिला लेब्स लि.	डेक्सामेथासोन
32.	मेसर्स बुराघ वेलकाम (आई) लि.	पिपराजीन

विवरण IV

31.1.2005 तक अधिक वसूली के जारी नोटिस और वसूली गई राशि के ब्यौरे

क्र.सं.	कंपनी का नाम	फार्मुलेशन का नाम	अनुमानित अधिक वसूली गई राशि और ब्याज (रुपए लाखों में)	वसूली गई राशि (रुपए लाखों में)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6
1.	मै. जानसन एंड जानसन लि.	रेरीकैप कैप्सूल	531.956	150	न्यायालय आदेश के अनुसार वसूली
2.	मै. ग्लैक्सो इं. लि.	बेन्टेक	177.000	177	-वही-
3.	मै. यू एस विटामिंस	डाक्सी-1 (डीपीसीओ, 87)	745.00	217.334 18.220	-वही-
4.	मै. शिमल इनवेस्टमेंट एंड ट्रेडिंग कंपनी लिमिटेड (रेनबैक्सी)	गामोनेग/ग्रामोगाइल	329.710 49.457	131.329	-वही-
5.	मै. आई पी सी ए लैब्स लि. मुंबई	लेरिक्लगो डीएस गोली	41.806 17.594	41.000	-वही-
6.	मै. रेनबैक्सी लैब्स लि. दिल्ली	पैंटाजोसिन सूई 30 एमजी 1 एमएल एंपुल	259.761	100.000	-वही-
7.	मै. रेनबैक्सी लैब्स लि. दिल्ली	सिप्रोफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	4694.015	2347.000	-वही-
8.	ट्वेंटी फर्स्ट सेंचुरी फार्मा लि.	विवैक्स गोलियां	2.130	1.800	-वही-
9.	मै. जे एंड जे लि.	रेरीकैप गोलियां	2235.728 1297.420	2235.728	-वही-
10.	एन आर जेट इंटरप्राइजेज लि.	पेडिया-3	902.077 509.492	902.077	-वही-
11.	मै. टोरेंट फार्मास्यूटिकल्स लि.	नोरफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	12.374	12.374	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
12.	मै. रेड्डी लैब	सिप्रोफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	22.870	11.439	कोर्ट स्थगन के कारण वसूली लंबित
13.	मै. इ. मार्क	एमक्वीन डी एस गोलियां	13.724 2.230	13.724 2.230	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
14.	मै. अटरा फार्मास्यूटिकल्स लि.	एट्राप्रिम एसएस व डीएस गोलियां	0.152 0.042	0.152 0.042	-वही-
15.	मै. मेडिकमेन बायोटेक लि.	नोरफ्लोक्सासिन गोलियां	0.591 0.257	0.591 0.257	-वही-
16.	मै. लीका लैब	लाइडिन गोलियां	0.158	0.158	-वही-

1	2	3	4	5	6
17.	मै. मलकम फार्मास्यूटिकल्स लि.	स्टैनक्स कैप्सुल	0.039 0.010	0.039 0.010	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
18.	मै. विक्को फार्मास्यूटिकल्स लि.	सेफजिल 500 एमजी	0.282 0.048	0.282 0.048	-वही-
19.	मै. पार्थ परेन	डेक्स्ट्रोज 5% सूई 1000 एम एल	0.349 0.049	0.349 0.049	-वही-
20.	मै. इलडर फार्मास्यूटिकल्स लि.	वेनेक्स 500 एमजी 10 का पत्ता	2.637 0.801	2.637 0.801	-वही-
21.	मै. राडिकुरा फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि. दिल्ली	रेंडिट्रिम गोलियां 10×10	0.024 0.005	0.024 0.005	-वही-
22.	मै. यूनीटेक फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि. लुधियाना	फैक्सिड गोलियां 40 एमजी 10 का पत्ता	0.098 0.031	0.098 0.031	-वही-
23.	मै. सन फार्मा. इ.लि. मुम्बई	जेप्टाल 200 एमजी 10 का पत्ता	4.696 3.111	4.696 3.111	-वही-
24.	मै. लिभेन फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि.	पेंटाजासिन सूई आधारित सूत्रयोग	0.017 0.007	0.017 0.007	-वही-
25.	मै. लेबोरेट फार्मास्यूटिकल्स (इं) पानीपत	सेफड्राक्सिल ड्राय सिरप 30 एमएल बोतल	0.066 0.017	0.066 0.017	-वही-
26.	मै. विल फार्मा प्रा.लि. मुम्बई	डेक्सोसिन-एन (आई/ईयर ड्राप्स) 5 एमएल	0.380 0.137	0.380 0.137	-वही-
27.	मै. नेक्टार प्रोडक्ट इंडिया लि. हि.प्र.	डेक्स्ट्रोज सूई व डेक्स्ट्रोज सोडियम क्लोराइड सूई	0.095 0.015	0.095 0.015	-वही-
28.	मै. राडिकुरा फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि. दिल्ली	रेडिबेक्स कैप्सुल	0.066 0.010	0.066 0.010	-वही-
29.	मै. लि. टाका फार्मास्यूटिकल्स लि. पुणे	डोलाजेसिक फोर्ट	0.242 0.037	0.242 0.037	-वही-
30.	मै. मैसकन फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि. नई दिल्ली	हायबेसिक गोलियां 10 की और हायबेसिक सस्पेंशन 60 एम एल बोतल	0.044 0.004	0.044 0.004	-वही-
31.	मै. के.पी. फार्मास्यूटिकल्स बीदर कर्नाटक	इबुफेन गोलियां व अन्य	0.361 0.071	0.361 0.071	-वही-
32.	मै. रेक्सफोड फार्मास्यूटिकल्स मुम्बई	इबु-पी गोलियां व डालकिन कैप्सुल	0.132 0.017	0.132 0.017	-वही-

1	2	3	4	5	6
33.	मै. वेराइटी फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., शोरानूर (केरल)	वेस्ट्रिम गोलियां 10 की	0.175 0.032	0.175 0.032	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
34.	मै. राठी लेबोरेटरीज (हिन्दुस्तान) प्रा.लि., पटना	रेनिटिडाइन सूई 25 एमजी/एमएल 2 एमएल एंपुल	0.056 0.010	0.56 0.010	-वही-
35.	मै. बेस्टोकम फार्मुलेशन (इं) लि. गुड़गांव, हरियाणा	विटाविन-एस व विटाविन फोर्ट गोली प्रत्येक 10 का	1.663 0.207	1.663 0.207	-वही-
36.	मै. सीमलेस कैप्सुल्स प्रा.लि., मुम्बई	विटामिन ई कैप्सुल 400 एम जी 10 का	0.033 0.013	0.033 0.013	-वही-
37.	मै. लिंकल फार्मास्यूटिकल्स लि. अहमदाबाद	टेट्राटसाइक्लिन एचसीआई कैप 250 एमजी 10 का.	0.144 0.050	0.144 0050	-वही-
38.	मै. बेस्टो प्लास्ट, इंदौर	बेस्टो-ई 400 एमजी कैप. 10 का	0.254 0.099	0.254 0.099	-वही-
39.	मै. संकेट फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि. मुम्बई	फेनोमोल गोलियां 10 की	0.049 0.029	0.049 0.029	-वही-
40.	मै. यूनिवर्सल फार्मास्यूटिकल्स, जिंद, हरियाणा	एनल्बिन गोलियां 10 की	0.083	0.083	-वही-
41.	मै. पीटल फार्मा प्रा.लि. साहिबाबाद, गाजियाबाद	बेस्टोजेसिक प्लस गोलियां 8 की	0.777 0.338	0.777 0.338	-वही-
42.	मै. अल्पाइन लेबोरेटरीज, शोलापुर	पाराप्रोफेन गोलियां 10 की	0.070 0.029	0.070 0.029	-वही-
43.	मै. बिल्सव फार्मा, देवास, म.प्र.	जेन्टामिन/जेन्टाडइसिन ई/ई ड्राप्स एमएल वायल	0.185 0.056	0.185 0.056	-वही-
44.	पैरी फार्मा प्रा.लि., अहमदाबाद	प्रेडनिसोलोन गोलियां 10 एमजी 10 की	0.094 0.045	0.094 0.045	-वही-
45.	गुजरात टर्स लेबोरेटरीज लि., अहमदाबाद	एड्रोसेफ गोलियां 10 की	0.254 0.049	0.254 0.049	-वही-
46.	कैम्बे हेल्थ केयर, अहमदाबाद	विटामिन ई कैप. 10 की	3.283	3.823	-वही-
47.	आर्यन फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., मुम्बई	रेडिप 150 एमजी गोलियां 10 की	0.027 0.005	0.027 0.005	-वही-
48.	मै. साईंकेम फार्मा, करनाल, हरियाणा	सैटेक्स-500 सूई वायल	0.090	0.090	-वही-
49.	मै. लार्क लेबोरेटरीज (इंडिया) लि., नई दिल्ली	इबुलार और अन्य	0.397 0.161	0.397 0.161	-वही-

1	2	3	4	5	6
50.	मै. एपेक्स फार्मूलेशंस प्रा.लि., अहमदाबाद	एपेक्सिन सूई 1 प्रा. वायल ट्विन पैक	0.117 0.019	0.117 0.019	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
51.	मै. मेडोफार्म प्रा.लि., चेन्नई	मेट्रोनिडाजोल गोलियां 200 एमजी और अन्य	0.371 0.149	0.371 0.149	-वही-
52.	मै. मेडोफार्म प्रा.लि., चेन्नई	इबुप्रोफेन गोलियां 400 एमजी 10 की	0.057 0.018	0.057 0.018	-वही-
53.	मै. वारेन फार्मास्यूटिकल्स लि., मुम्बई	निवोरेन-डी ई/ई ड्राप व अन्य	1.027 0.574	1.027 0.574	-वही-
54.	मै. अरविन्दो फार्मा लि., हैदराबाद	इरिथ्रोमाइसिन गोलियां व अन्य 10 की	1.667 0.584	1.667 0.584	-वही-
55.	मै. केन्ट्रैक लैब प्रा.लि., अहमदाबाद	साइड्राक्सिल 500 एमजी गोलियां 10 की	0.100 0.468	0.100 0.468	-वही-
56.	मै. श्री फार्मा, चेन्नई	श्रीफ्लेम गोलियां 10 की	0.178 0.056	0.178 0.056	-वही-
57.	मै. नाविल लेबोरेटरीज, अहमदाबाद	प्रोफिनेक्स एम आर गोलियां 10 की	0.399 0.090	0.399 0.090	-वही-
58.	मै. इंड-स्विफ्ट लि., चंडीगढ़	स्टेमिन फोर्ट गोलियां 10 की	2.829 2.016	2.829	ब्याज देय
59.	मै. पाकसन फार्मास्यूटिकल प्रा.लि., संखोल, हरियाणा	सुमिसिन ई/ई ड्राप 5 एम एल	0.011 0.002	0.011 0.002	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
60.	मै. यश फार्मा लैब (प्रा.) लि., मुम्बई	जिनपेक्स कैप्सुल 10 का	0.247 0.084	0.247 0.084	-वही-
61.	मै. पंजाब फार्मुलेशंस लि., जालंधर	डेक्स्ट्रोब 5% इंजे. 1000 एम एल बोतल	0.110 0.1025	0.110 0.025	-वही-
62.	मै बोरां फूड्स एंड फार्मास्युटिकल्स, हैदराबाद	रैंकर गोलियां 10 की टाउट गोलियां 4 की	0.221	0.221	-वही-
63.	मै. शलाक्स लि., नई दिल्ली	ब्रुफेमोल गोलियां	0.046 0.013	0.046 0.013	-वही-
64.	मै. संजीवनी पैरेन्टेरल लि, मुम्बई	सेनोसेफ 20 एमजी इंजि. (ट्विन पैक)	0.085 0.017	0.085 0.017	-वही-
65.	मै. एक्सन ड्रग्स प्रा.लि., चेन्नई	हायोबेसिक गोलियां 10 की	0.087 0.016	0.087 0.016	-वही-

1	2	3	4	5	6
66.	मै. बोर्स फूड्स एंड फार्मास्यूटिकल्स, हैदराबाद	रैंकर गोलियां 10 की व टाइट गोलियां 4 की	0.221	0.221	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
67.	मै. संकेत फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., मुंबई	रेनेटिडीन गोलियां और रेनेटिडीन 150 एमजी व डोम्पेरिडोन 10 एमजी गोलियां	0.145 0.015	0.145 0.015	-वही-
68.	मै. आप्पो रिमेडीज प्रा.लि., इलाहाबाद, उ.प्र.	आप्योडेन-एन आई/ईयर ड्राप	0.243 0.085	0.243 0.085	-वही-
69.	मै. क्रिस्टल फार्मा प्रा.लि., हुबली	को-बैक्ट गोलियाँ	0.255	0.255	-वही-
70.	मै. मैकमिलन फार्मास्यूटिकल्स लि., अमृतसर-143 036	प्रेडिकोर्ट व अन्य फार्मुलेशन	3.623 1.193	3.623 1.193	-वही-
71.	मै. यूनि-सन फार्मास्यूटिकल्स, हैदराबाद	रेबोक्विन गोलियां	0.134 0.140	0.134 0.140	-वही-
72.	मै. हिमालय मेडिटेक प्रा.लि., हैदराबाद	क्लोरोक्विन फास्फेट	0.056 0.017	0.056 0.017	-वही-
73.	मै. सार फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., हैदराबाद	पीजीआई जूनियर डीटी गोलियां	0.649 0.149	0.649 0.149	-वही-
74.	मै. इंजेक्टो कैप्टा प्रा.लि., सिकंदराबाद	टीपीएम+एसपीएम (ट्रायमेथेप्रिम 160 एमजी+ सल्फामेथोक्साजाल 800 एमजी)	0.100 0.092	0.100 0.092	-वही-
75.	मै. सुमजंज फार्मा प्रा.लि., भीमावरम	रेनिटेडीन 150 एमजी व 300 एमजी कोट्रायमोक्साजोल गलियां	0.463 0.512	0.463 0.512	-वही-
76.	मै. मेडोफार्म, चेन्नई	बेटसोल गोलियां ट्रानक्लोर गोलियां इमसोलोन गोलियां	0.449 0.285	0.449 0.285	-वही-
77.	मै. पिक्कासो हेल्थकेयर, मुम्बई	कोट्रिम डीएस गोलियां (टीपीएम 160 एमजी+ एसएमेक्स 800 एमजी)	0.207 0.031	0.207 0.031	-वही-
78.	मै. इंदु ड्रग्स	(क) डेराटिन 150 (ख) जालोट्रिम डीएस गोली (ग) टेट्रा कैप.	0.578 0.644	0.578 0.644	-वही-
79.	मै. इंड-स्विफ्ट लि.	(क) स्टेमिन टैब. 0.5 एमजी	2.521 1.954	2.521	ब्याज देय

1	2	3	4	5	6
80.	मै. आनटाप फार्मा लि.	(क) बिटामेथासोन 0.5 एमजी	0.316	0.316	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
		(ख) कोर्टोमाइन फोर्ट टैब.	0.327	0.327	
		(ग) इबुप्रोफेन			
81.	मै. मेडो फार्मा	(क) इमोसोलोन 10 एमजी	0.440	0.440	-वही-
		(ख) च्यही-20 एमजी	0.181	0.181	
82.	मै. मेडो फार्मा	(3) इमोसोलोन 40 एमजी	0.095	0.095	-वही-
			0.047	0.047	
83.	मै. एंकर फार्मा प्रा.लि., मुंबई	फेमोटिडाइन 20 एमजी टैब.	0.155	0.155	-वही-
			0.037	0.037	
84.	मै. एवेंटिस फार्मा प्रा.लि., मुंबई	इंसुमन रैपिड 10 एमएल वायल	46.430	46.430	-वही-
		इंसुमन बसल 10 एमएल वायल	14.802	14.802	
85.	मै. विनटैक लि., बंगलोर	कंफोर्टेक्स कैप.	0.329	0.329	-वही-
		10×10 पत्ता	0.064	0.064	
86.	मै. न्यूफिन फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., हैदराबाद	फेनिमोल टैब. 10 की	0.185	0.185	-वही-
			0.038	0.038	
87.	मै. बर्नेट फार्मा, बहादुरगढ़, हरियाणा	जेन्टामाइसिन आई ड्राप 5 एमएल वायल	0.014	0.014	-वही-
			0.002	0.002	
88.	मै. रेक्सफोर्ड (इं) फार्मास्यूटिकल्स, मुंबई	इबु-पी टैब. व डालसिन कैप.	0.132	0.132	-वही-
			0.017	0.017	
89.	मै. आर्यन फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि.,	फेमोल टैब. 10 की	0.107	0.107	-वही-
			0.017	0.017	
90.	मै. राठी लेबोरेटरीज (हिन्दुस्तान) प्रा.लि., पटना	रेनेटिडीन इंजे. 25 एंपुल	0.056	0.056	-वही-
			0.010	0.010	
91.	मै. सयोना मेडिकेयर प्रा.लि., वडोदरा	सायोड्राक्स 250 व 500 एमजी टैब प्रत्येक 10 की	0.231	0.231	-वही-
			0.031	0.031	
92.	मै. वाक्समैन सेलमन फार्मास्यूटिकल्स, आनंदपुर, आं.प्र.	सिटाफेन 900 टैब. 10 की	0.147	0.147	-वही-
			0.017	0.017	
93.	मै. क्रिस्टल फार्मा प्रा.लि., हुबली	को-बैक्ट टैब.	0.255	0.255	-वही-
94.	मै. कोल्टल फार्मा, काकीनाडा	रेनेटिडीन इंजे. आईपी 2 एमएल	0.193	0.193	-वही-
			0.051	0.051	
95.	मै. सोक्रस फार्मास्यूटिकल्स, इंदौर	क्वासीडर्म क्रीम 5 एमजी	0.148	0.148	-वही-
96.	मै. हासंन लैब्स, बड़ौदा	एनलजिन इंजे. व क्लोरोक्वीन फास्फेट	0.739	0.739	-वही-

1	2	3	4	5	6
97.	मै. अपार लैब्स प्रा.लि., हैदराबाद	एसोलोन 10 एमजी टैब 10	0.044	0.044	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
98.	मै. बायोस्टार फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., पुणे	रेनेटिडौन गोलियां 300 एमजी	0.111 0.117	0.111 0.117	-वही-
99.	मै. सिस्टोपिक फार्मास्यूटिकल्स (प्रा.) लि., नई दिल्ली	टेट्रासाइक्लिन एचसीएल 500 एमजी कैप.	0.401	0.401	-वही-
100.	मै. वालेस फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि., पंजिम	ग्रिसोफल्विन 250 एमजी टैब.	0.252 0.281	0.252 0.281	-वही-
101.	मै. टैब्स इंडिया, हैदराबाद	काम्पफ्लेम टैब.	0.043 0.007	0.043 0.007	-वही-
102.	मै. ओवरसीज फार्मा प्रा.लि.	इंटीडाइन टैब.	0.605 0.085	0.605 0.085	-वही-
103.	मै. यूनिमार्क फार्मा (इंडिया) लि.	एजटेक इंजे.	0.254 0.067	0.254 0.067	-वही-
104.	मै. मेडिलायड्स लि.	मेडिट्रिम डीएस व ब्रूफेन टैब.	0.125 0.083	0.125 0.083	-वही-
105.	मै. लेबोरेट फर्मा (इं) लि.	इबुफ्लेम टैब.	0.270 0.054	0.270 0.054	-वही-
106.	मै. एम एम जी ड्रग्स प्रा.लि.	डेक्सा-एन जेन्टामाइसिन व एम क्वीन	0.093 0.030	0.093 0.030	-वही-
107.	मै. कान्ना ड्रग्स लि.	आक्सीटेट्रासाइक्लिन कैप. 250 एमजी	0.065 0.82	0.065	ब्याज देय
108.	मै. ग्लेनमार्क फार्मास्यूटिकल्स लि.	ई कैप-400 (विटामिन ई एसिटेट 400 एमजी कैप.)	0.772 0.183	0.772 0.183	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
109.	मै. फर्मालिंक लेबोरेटरीज	एक्टोफेन टैब.	0.215 0.075	0.215 0.075	-वही-
110.	मै. पोलारिस हेल्थकेयर प्रा.लि.	सिड्राक्स कैप.	1.235 0.277	1.224 0.288	न्यायालय मामले के कारण वसूली लंबित
111.	मै. इंडो लैब्स	लेरी इंजे.	0.068 0.009	0.068 0.009	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
112.	मै. जेनिथ हेल्थकेयर लि.	काक्सीजेन टैब.	0.153 0.082	0.153 0.082	-वही-
113.	मै. अकाय फार्मा प्रा.लि.	प्रेडनिसोलोन टैब. 10 एमजी	0.502 0.433	0.502 0.433	-वही-

1	2	3	4	5	6
114.	मै. एलार लैब्स प्रा.लि.	लार्टिडाइन टैब.	0.247 0.050	0.247	ब्याज देय
115.	मै. इंटैक्ट ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल्स (प्रा.) लि.	जेन्टामाइसिन आई/ईयर ड्राप्स	0.010 0.005	0.010 0.005	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
116.	मै. प्रियाल हेल्थकेयर	अल्ट्रिम सस्पेंशन	0.019 0.019	0.019 0.109	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
117.	मै. वायथ लि.*	वायमेसोन इंजे. 2 एमएल वायल	0.946 0.083	0.46	ब्याज देय
118.	मै. जावा फार्मास्यूटिकल्स (इंडिया) प्रा.लि.	गेराडोल-डी आई/ईयर ड्राप	3.394 1.114	3.394 1.114	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
119.	मै. इंड स्विफ्ट लि.	बिटामेथासोन सोडियम 1.0 एमजी व 5.0 एमजी	0.419 0.461	0.419	ब्याज देय
120.	मै. दीप्ति फार्मास्यूटिकल्स (प्रा.) लि.	इपोफेन फोर्ट टैब.	0.065 0.025	0.065 0.025	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
121.	मै. अल्पाइन फार्मास्यूटिकल्स	बुक्साम्ब टैब.	0.238 0.308	0.238 0.308	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
122.	मै. शार्यामल लैब्स	बाठकोट टैब.	0.211 0.073	0.211 0.073	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
123.	मै. मार्टिन एंड हैरिस लि.	वेनुस्मिन	393.000		कोर्ट स्थगन के कारण वसूली लंबित
124.	मै. सिप्ला लि.	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	7962.000		-वही-
125.	मै. सिप्ला लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	955.000		-वही-
126.	मै. सिप्ला लि.	सिप्रोफ्लोक्सिन आधारित सूत्रयोग	4217.000		-वही-
127.	मै. सिप्ला लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	7484.000		-वही-
128.	मै. बायोलाजिकल इंवांस लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	46.660		-वही-
129.	मै. टार्गोफ प्योर ड्रग्स लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	18.860		-वही-
130.	डा. रेड्डी लैब	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	100.240		-वही-

1	2	3	4	5	6
131.	मै. निकोलस पिरामल (इं) लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	159.00		कोर्ट स्थगन के कारण वसूली लंबित
132.	मै. निकोलस पिरामल (इं) लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोप	22.460		-वही-
133.	मै. निकोलस पिरामल (इं) लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	1.400		-वही-
134.	मै. सोल फार्मा	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	165.00		-वही-
135.	मै. सोल फार्मा	थियोफाइलिन आधारित सूत्रयोग	77.730		-वही-
136.	मै. सन फार्मा (इं) लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	18.680		-वही-
137.	मै. कोपरान लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	71.760		-वही-
138.	मै. कोपरान लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	145.00		-वही-
139.	मै. कोपरान लि.	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	310.000		-वही-
140.	मै. केडिला फार्मास्यूटिकल्स लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	0.275	0.275	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
141.	मै. केडिला फार्मास्यूटिकल्स लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	287.000		कोर्ट स्टे के कारण वसूली लंबित
142.	मै. यूएस विटामिंस लि.	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	14.150		-वही-
143.	मै. वोकहार्ट लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	29.840		-वही-
144.	मै. वोकहार्ट लि.	थियोफाइलिन आधारित सूत्रयोग	703.000		-वही-
145.	मै. लोका लैब्स लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	462.00		-वही-
146.	मै. ग्लैक्सो इंडिया लि.	थियोफाइलिन आधारित सूत्रयोग	79.370		-वही-

1	2	3	4	5	6
147.	मै. बिड्हल साया लि.	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	12.270		कोर्ट स्थगन के कारण वसूली लंबित
148.	मै. आईपीसीए लैब्स लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	111.179 133.960		-वही-
149.	मै. रेनबैक्सी लैब. लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	199.000		-वही-
150.	मै. रेनबैक्सी लैब लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	188.00		-वही-
151.	मै. ओकासा फार्मा लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	182.000		-वही-
152.	मै. ओकासा फार्मा लि.	थियोफाइलिन आधारित सूत्रयोग	91.620		-वही-
153.	मै. ओकासा फार्मा लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	474.000		-वही-
154.	मै. रेनबैक्सी लैब लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	161.619		-वही-
155.	मै. रेनबैक्सी लैब लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	15.994		-वही-
156.	मै. सिप्ला लि.	नारफ्लोक्सासिन आधारित सूत्रयोग	5144.185		-वही-
157.	मै. सिप्ला लि.	सिप्रोफ्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	4791.163		-वही-
158.	मै. सिप्ला लि.	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	5416.215		-वही-
159.	मै. ओकासा फार्मा लि.	थियोफाइलिन आधारित सूत्रयोग	117.896		-वही-
160.	मै. ओकासा फार्मा लि.	क्लोक्सासिलिन आधारित सूत्रयोग	2385.250		-वही-
161.	मै. ओकासा फार्मा लि.	सिफाड्रोक्सिल आधारित सूत्रयोग	467.000		-वही-
162.	मै. कोंप्रान लि.	सिफाड्रोक्सिल आधारित सूत्रयोग	64.190		-वही-

1	2	3	4	5	6
163.	मै. रोमेट इंडिया लैब्स लि.	फेनसेट टैब.	0.963 0.457		
164.	मै. क्रिस्टल फार्मा प्रा.लि.	कैप्लैक्स कैप.	1.178 0.471		
165.	मै. दुआ फार्मा प्रा.लि.	कान्पिफ्लेम टैब.	1.871 0.847		
166.	मै. प्रवीण फार्मा	टेट्रासाइक्लिन एचसीएल 500 एमजी व 250 एमजी	1.053 0.492		
167.	मै. टीटीके हेल्थकेयर	नेपोटेक्स इंजे. 250 एमजी व 1 ग्राम	1.939 1.914		
168.	मै. कंसेप्ट फार्मा लि.	कोप्राइम डीएस	0.360 0.126	0.39 ब्याज देय	
169.	मै. भारत लेबोरेटरीज	बिटामेथासोन 0.5 एमजी	0.565 0.179		
170.	मै. जीन लेबोरेटरीज लि.	को-ट्रायमाक्साजाल टैब. एसएस व डीएस	2.108 0.891		
171.	मै. शिव केम फार्मा	ग्रिसोफल्विन टैब. 125 एमजी	0.433 0.271		
172.	मै. ट्रोएका फार्मास्यूटिकल्स लि.	इबुपार 10 का	0.166 0.037	0.166 0.037	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
173.	मै. विक्रम लेबोरेटरीज प्रा.लि.	इरीथ्रोमाइसिन स्टियरेट 250 एमजी टैब. 10 का	0.434 0.125	0.434 0.125	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
174.	मै. एम पी एम ड्रग्स प्रा.लि.	फ्रुसेमाइड इंजे. 2 एमएल एंपुल	0.348 0.074		
175.	मै. पिया फार्मास्यूटिकल्स	रेनेटिडाइन 150 एमजी टैब.	0.261 0.262		
176.	मै. विलक्योर रिमेडीज	इबुनाल टैब.	0.073 0.018		
177.	मै. ओस्कार लैब्स	ग्रेमोग्राइल/ग्रेमोनेग	316.000		कोर्ट स्टे के कारण वसूली लंबित
178.	मै. खंडेलवाल लैब्स	सालबुटामोल आधारित सूत्रयोग	1.249		-वही-
179.	मै. रेनबैक्सी लैब लि.	सिफ्राजोलाइन सोडियम	209.267	190.953 18.314	कोर्ट आदेश के अनुसार वसूली

1	2	3	4	5	6
180.	मै. बेरिल ड्रग्स लि.	आइक्सीटेट्राटसाइक्लीन इंजे.	0.099	0.099	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
			0.042	0.042	
			0.01	0.01	
181.	मै. श्री देव फार्मास्यूटिकल्स	रेनेटिडाइन टैब.	0.086		
			0.034		
182.	मै फाइजर लि.	आक्सीटेट्रासाइक्लीन	19.116	19.116	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
			1.569	1.569	
183.	मै. केयारविन फार्मास्यूटिकल्स	जेन्टामाइसीन	0.408	0.408	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
			0.382	0.382	
184.	मै. अल्केम लैब्स लि.	फाल्टीक्लाइन	5.641	5.641	
			2.405		व्याज देय
185.	मै. डंकन फार्मा	डनफाम टैब.	0.158	0.243	
			0.059		
			0.026		राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
186.	मै. वेजमैन हेल्थकेयर प्रा.लि.	क्लोरोक्विन फास्फेट इंज.	0.042	0.042	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
		आईपी 30 एमएल	0.018	0.018	
187.	मै. वेथ लि.	प्रेडनिसोलोन	309.634	302.983	
			1281.814	984.945	
			55.226		
188.	मै. मार्क पैरेंटल्स	डेक्सट्रोज इंजे. आईपी	0.078	0.078	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
		1000 एमएल	0.031	0.031	
189.	मै. कंप्रिहेंशिव	रेनेटिडाइन 150 एमजी	0.136	0.170	-वही-
			0034		
190.	मै. जागसनपाल फार्मा	डाक्सीसाइक्लीन एचसीएल कैप.	1.009	1.009	-वही-
			1.336	1.336	
191.	मै. जय फार्मुलेशन	टेसिलिन 250 एमजी	0.101		
			0.011		
192.	मै. आर्को फार्मा प्रा.लि.	फेनसिड 40 एमजी टैब.	0.040		
			0.012		
193.	मै. जी टी फार्मा प्रा.लि.	रेनेटिडीन टैब.	0.079		
			0.09		
194.	मै. जेनस रिमेडीज प्रा.लि.	टेंडेलबेसिक प्लस	9.131		
		(झबु+पारा)	3.601		

1	2	3	4	5	6
195.	मै. इप्के फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि.	डेक्सारेक्स टैब.	3.754		
196.	मै. यूनिमेड टेक्नोलाजीज	बेन्टामाइसिन आई/ईयर	0.351 0.251	0.351 20.51	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
197.	मै. डिवाइन लेबोरेटरीज	एसिडर्म-जी क्रीम	0.104 0.042	0.104 0.042	-वही-
198.	मै. इरोज फार्मा लि.	बेरोसिन सी कैप.	2.67 1.63	2.67 1.63	
199.	मै. ट्रियोम्ड फार्मुलेशंस	कोट्रिओक्सोजोल	0.091 0.112		
200.	मै. हेल्थकेयर फार्मुलेशन प्रा.लि.	फोड्रॉक्स-500 एमजी	0.0335 0.065		
201.	मै. वैक्टोलेक फार्मुलेशंस प्रा.लि.	बेक्टोफेन टैब.	0.816 0.939		कोर्ट स्टे के कारण वसूली लंबित
202.	मै. सेल्वोक फार्मास्यूटिकल्स	प्रिमाफेन टैब.	1.191 0.018	0.14	
203.	मै. रिलायंस फार्मुलेशन प्रा.लि.	आर-बेक्स फोर्ट कैप.	0.259 0.078	0.259 0.078	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
204.	मै. डेज मेडिकल स्टोर्स	कोट्रिमोक्साजोल	2.896 3.874	2.896 3.874	-वही-
205.	मै. माक्सी लेबोरेटरीज प्रा.लि.	रिनट्रिक 150 एमजी	0.092 0.074	0.092 0.074	-वही-
206.	मै. पार्थ पेरेंटेरल्स प्रा.लि.	रेनेटिडीन इंजे. 25 एमजी/एमएल	0.111 0.08	0.111 0.08	-वही-
207.	मै. पार्थ पेरेंटेरल्स प्रा.लि.	प्रिमाफेन टैब.	0.216 0.130	0.216 0.130	-वही-
208.	मै. केमवेल प्रा.लि.	वेन्ट्रोर्लिन एक्स्प./शिरप	773.77 241.804		
209.	मै. निर्मल फार्मा	सेफाटाप 250/500 एमजी कैप.	22.44 10.38		
210.	मै. जेनिथ हेल्थकेयर	इनफ्लेजेन टैब.	0.393 0.192	0.393	ब्याज देय
211.	मै. कोलिंज लैब्स लि.	पेबुफ्लेम टैब.	0.333 0.233		

1	2	3	4	5	6
212.	मै. इरोज फार्मा	सालबिड 4 एमजी व 8 एमजी	0.818 0.796	0.818 0.796	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
213.	मै. पेलिकाम फार्मा प्रा.लि.	पेलिक्लावस टैब. 125	0.199 0.034		
214.	मै. पेसेफिक फार्मा	टेट्राटसाइक्लिन सूत्रयोग	1.457		कोर्ट स्टे के कारण वसूली लंबित
215.	मै. एक्टो फार्मा लैब्स	कोट्रिमोक्साजोल	0.097 0.125	0.097 0.125	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
216.	मै. पार्थ पेरेंटेरल्स प्रा.लि.	टेट्रासाइक्लिन कैप.	0.172 0.123	0.172 0.123	-वही-
217.	मै. मंगल लैब्स	डाक्सीसाइक्लिन	0.310 0.142	0.301 0.142	-वही-
218.	मै. अगम एंड जेम लैब प्रा.लि.	जेमफ्लेम टैब.	0.087 0.013	0.087 0.013	-वही-
219.	मै. टैब्स इंडिया	ग्रिसियोफल्विन टैब.	0.085 0.028	0.085 0.028	-वही-
220.	मै. लेनबर्ट हेल्थकेयर प्रा.लि.	ब्रुलम प्लस	0.867 0.035		
221.	मै. एक्टो फार्मा लैब	पुरोफेन टैब.	0.169 0.214	0.169 0.214	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
222.	मै. ग्लैक्सो स्मिथक्लाइन प्रा.लि.	वेन्ट्रोलिन इनहेलर	435.46 123.866	217.732	कोर्ट आदेश के अनुसार वसूली
223.	मै. केडिला फार्मा	सिप्रोफ्लोक्सासिन	0.132 0.142	0.132 0.142	राशि वसूल
224.	मै. मोरेपेन लैब्स लि.	साइनिक 500 कैप.	1.948 0.750 0.036	1.948 0.750	आंशिक ब्याज देय
225.	मै. मेडो फार्मा	इडोमोन-ई	0.701 0.370	0.701 0.370	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
226.	मै. सुजीकेम फार्मुलेशन	डाक्सीरिन कैप.	0.142 0.148	0.142 0.148	-वही-
227.	मै. मार्वल लैब	वेलक्लावस+नारसिन	2.118 2.217		
228.	मै. सुजीकेम फार्मुलेशस	इबु+पैरा	0.147 0.154	0.147 0.154	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई

1	2	3	4	5	6
229.	मै. टारस लैब प्रा.लि.	सेफ्पटौर	1.634 0.410	2.044	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
230.	मै. एक्सेल हेल्थकेयर प्रा.लि.	इबु+पैरा	0.336 0.256		
231.	मै. आस्ट्रा फार्मास्यूटिकल	एट्राप्रिम डीएस टैब.	0.377 0.412	0.377 0.412	राशि वसूली की गई और बंद कर दी गई
232.	मै. करनानी फार्मास्यूटिकल प्रा.लि.	फेनिरामाइन टैब.	0.227 0.043	0.227 0.043	-वही-
233.	मै. करनानी फार्मास्यूटिकल प्रा.लि.	कोडेसिक सस्पेंशन	0.078 0.014	0.078 0.014	-वही-
234.	मै. कूपर फार्मा	डायट्रिम डीएस टैब.	0.683 0.274		
235.	मै. ओवरसीज फार्मा	ओप्ट्रान टैब.	1.280 0.578		
236.	मै. एक्जोटिक लैब्स प्रा.लि.	इबू टैब.	0.756 0.159		
237.	मै. ओवरसीज फार्मा	आर्टिडाइन टैब.	1.007 0.382		
238.	मै. सेन्ट्र लैब्स प्रा.लि.	अफ्रेन कंपाउण्ड	1.571 2.339		
239.	मै. जारसन फार्मास्यूटिकल्स	बुपेन एमआर टैब.	0.423 0.085	0.423 0.085	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
240.	मै. हेमेक्स फार्मास्यूटिकल्स	रामेश और बीएमपारिन	1.702 0.770	1.702 0.770	-वही-
241.	मै. निवाराम फार्मा	ग्रिसियोफ्लुडिन टैब. 250 एमजी	0.052 0.060		
242.	मै. काबरा ड्रग्स लि.	आक्सीटेट्रासाइक्लिन 250 एमजी कैप.	0.065 0.081		
243.	मै. एस के पेंटेरल्स प्रा.लि.	जेन्टामाइकाक्स डाक्सी 80 एमजी/20 एमजी 2 एमएल वायल	0.540		
244.	मै. पेनेसिया बायोटेक लि.	जीड-2, जीड-3, जीड-4	146.007		
245.	मै. फार्मएड्स फार्मास्यूटिकल्स लि.	इरीथ्रोमाइसिन स्टीचीं 250 एमजी टैब.	2.304		

1	2	3	4	5	6
246.	मै. डोमेग्क	बिटामेथासोन 0.5 एमजी और प्रेडनिसोलोन 5 एमजी टैब.	0.316 0.415	0.316 0.415	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
247.	मै. यूनिटी फार्मा	क्लोरोक्विन फास्फेट शिरप 50 एमएल	0.102	0.102	राशि वसूली गई और बंद कर दी गई
248.	मै. मिंथोकेम लैब्स रिसर्च	डीई साइट्रेट (बल्क ड्रग)	1.092 2.194	1.092	ब्याज देय
249.	मै. जी एस फार्मास्यूटिकल्स प्रा.लि.	रेनेटिडीन 150 एमजी टैब.		0.070	स्वत: प्राप्त
250.	मै निकोलस पीरामल इंडिया लि.	टेट्रासाइक्लिन		13.303	स्वत: प्राप्त
251.	मै. प्रवीण फार्मा	एनल्जिन/टेट्रासाइक्लिन		0.204 0.175	स्वत: प्राप्त
252.	मै मनी ड्रग्स एंड फार्मा लि.	रेनेटिडीन एचसीएल 150 एमजी टैब.		0.234 0.103	स्वत: प्राप्त
253.	मै. अरविन्दो फार्मा लि.	ओंटिडीन 20 एमजी		0.276	स्वत: प्राप्त
254.	मै. आर्केडिया फार्मा	सेफ्रिल		0.252	स्वत: प्राप्त
255.	मै. बिलनेट फार्मा	बिटामेट आई ड्राप		1.604	स्वत: प्राप्त
256.	मै. ईस्ट अफ्रिकन फार्मास्यूटिकल्स	डाक्सीसाइक्लिन		0.462	स्वत: प्राप्त
257.	मै. नैटकेम फार्मा प्रा.लि.	इबुप्लेम टैब.		0.992	स्वत: प्राप्त
258.	मै. अशोक फार्मास्यूटिकल्स	कोट्रिमोक्साजोल		0.167	स्वत: प्राप्त
259.	मै. मान फार्मास्यूटिकल्स	फोटाइम इंजे. 1 ग्रा. व 500 एमजी		0.117	स्वत: प्राप्त
260.	मै. मेडिबेस्ट फार्मा प्रा.लि.			1.700	स्वत: प्राप्त
261.	मै. शलाक्स फार्मास्यूटिकल्स लि.	सिडाक्स डीटी		9.642	स्वत: प्राप्त
262.	मै. पेलिकन फार्मासेन	पेलिक्लाक्स टैब.		0.234	स्वत: प्राप्त
263.	मै. मर्करी लैब्स लि.	मेरिजेन्ट आई/ईयर ड्राप्स		0.377	स्वत: प्राप्त
			59703.133	8293.040	

[हिन्दी]

दवाओं की कमी

*153. **प्रो. महादेवराव शिवनकर:**
श्री मुन्शी राम:

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

(क) क्या सरकार द्वारा स्वापक औषधि और मन:प्रभावी पदार्थ (एनडीपीएस) अधिनियम, 1985 के अंतर्गत लगाई गई शर्तों के कारण बाजार में कुछ औषधियों की उपलब्धता में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो प्रमुख बीमारियों की वे औषधियां कौन-कौन सी हैं जिनकी भारी कमी है;

(ग) इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या उक्त औषधियों की कमी के लिए औषध निर्माता कंपनियों तथा वितरकों को उत्तरदायी माना जा रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा बाजार में इन औषधियों को उपलब्ध कराने तथा एनडीपीएस अधिनियम, 1985 में आवश्यक संशोधन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ङ) नार्कोटिक ड्रग्स एंड साइकोट्रापिक सब्सटांसेज (एनडीपीएस) नियमावली के नियम 67 के उपबंधों के अनुरूप परेषण नोट के अंतर्गत, औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन अधिनियम/ नियमों के तहत जारी लाइसेंस के अंतर्गत विनिर्मित और बेचे गए साइकोट्रोपिक पदार्थों के परिवहन विधियों के अनुपालन में उनके द्वारा सामना की जा रही कठिनाइयों के संबंध में आल इंडिया आर्गेनाइजेशन आफ केमिस्ट्स एंड ड्रगिस्ट्स (ए आई ओ सी डी) तथा विभिन्न विनिर्माताओं, फार्मासिस्टों और केमिस्टों के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

व्यापार द्वारा एन डी पी एस नियम के नियम 67 के अंतर्गत परेषण नोट प्रक्रिया के अनुपालन में हो रही कठिनाइयों को देखते हुए सरकार ने, इस शर्त के साथ एन डी पी एस नियम, 1985 के नियम 67 के प्रचालन नहीं करने की छूट देते हुए, एन डी पी एस नियम, 1985 में संशोधन करते हुए एक राजपत्र अधिसूचना सा.का.नि. 104(अ) दिनांक 25 फरवरी, 2005 जारी की, कि वैसे मामले, जिनमें परेषक या प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्त्ता द्वारा हस्ताक्षरित किसी अन्य दस्तावेज या कैश मेमो या बीजक या बिक्री रसीद के साथ साइकोट्रापिक पदार्थ की बिक्री की गई हो, में निर्धारित प्ररूप (फार्म-6) में परेषण नोट लागू नहीं होगा, जिसमें परेषण के बारे में निम्नलिखित सूचना होगी:

(1) पारेषक और परेषिती का नाम, पता और लाइसेंस संख्या

(2) विवरण, बैच संख्या और मात्रा

(3) परिवहन का साधन और विवरण

बशर्ते कि ऐसे दस्तावेज परेषक और परेषिती द्वारा अधिसूचित अधिकारियों के निरीक्षण हेतु दो वर्ष की अवधि के लिए रखे जाएंगे। तथापि, यदि परेषिती एक अनुसंधान संस्थान, निबंधित चिकित्सक, अस्पताल या दवाखाना हो तो परेषिती को लाइसेंस नंबर देना आवश्यक नहीं होगा।

उर्वरकों के मूल्यों में वृद्धि

*154. **श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे:** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में उर्वरकों के मूल्यों में लगातार वृद्धि हो रही है;

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

(ग) क्या सरकार को उर्वरकों की काला बाजारी की शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और अब तक काला बाजारी करने वाले कितने व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है; और

(ङ) सरकार द्वारा काला बाजारी को रोकने तथा उर्वरकों के मूल्यों को नियंत्रित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) उर्वरकों के बिक्री मूल्य 28.2.2002 के बाद नहीं बढ़ाए गए हैं। उर्वरकों के बिक्री मूल्य में 28.2.2003 को मामूली वृद्धि की गई थी जिसे 12.3.2003 से वापस ले लिया गया था।

(ग) से (ङ) वर्ष 2004-05 के दौरान उर्वरकों की कालाबाजारी के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। उर्वरक नियंत्रण आदेश (एफ सी ओ), 1985 के खण्ड 21 के तहत सभी प्रकार के उर्वरकों, चाहे वे सांविधिक मूल्य नियंत्रण के तहत हों या सांविधिक मूल्य नियंत्रण के क्षेत्राधिकार से बाहर हों, के कंटेनरों पर अधिकतम खुदरा मूल्य लिखना अनिवार्य है। कोई भी व्यक्ति बैग पर मुद्रित मूल्य से अधिक नहीं लेगा। जो व्यक्ति एफ सी ओ के इस अधिदेशात्मक उपबंध का उल्लंघन करेगा उसके विरुद्ध एफ सी ओ और आवश्यक वस्तु अधिनियम के उपबंधों के तहत प्रशासनिक/दंडात्मक कदम उठाए जाएंगे। राज्य सरकारें प्रवर्तन एजेंसियां हैं और किसी भी प्रकार के अनाचार में लिप्त दोषी के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई करने के लिए उन्हें पर्याप्त अधिकार हैं।

जल स्तर में गिरावट

*155. **श्री रघुराज सिंह शाक्य:**
श्री किन्जरपु येरननायडु:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के कई भागों में भू-जल स्तर धीरे-धीरे गिरता जा रहा है;

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

(ग) क्या भू-जल के अत्यधिक निकाले जाने के कारण ऐसा हो रहा है;

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

(ङ) सरकार द्वारा भू-जल की कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): (क) से (ङ) जल संसाधन मंत्रालय के तहत केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड (सीजीडब्ल्यूबी) द्वारा वर्ष 1995-2004 के दौरान किए गए भूजल स्तरों के दीर्घकालीन विश्लेषण से देश के विभिन्न राज्यों के जिलों के कुछ हिस्सों में भूजल स्तरों में गिरावट का पता चलता है। ऐसे राज्यों/जिलों के नाम जिनमें पिछले दस वर्षों (1995-2004) में जल स्तर में गिरावट वाले स्थान हैं, संलग्न विवरण में दिए गए हैं। भूजल स्तर में गिरावट के मुख्य कारण शहरीकरण को तेज गति, कृषि, औद्योगिक, घरेलू प्रयोजनों के लिए बढ़ती हुई मांग, फसल प्रणाली में परिवर्तन, भूजल की अत्यधिक निकासी, कम वर्षा इत्यादि हैं।

जल राज्य का विषय होने के कारण जल संसाधनों के संवर्धन के लिए योजनाओं का प्रतिपादन करना मुख्यत: संबंधित राज्य सरकारों का दायित्व है। केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड ने "भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण के लिए मास्टर योजना" नामक एक रिपोर्ट तैयार की है जिसमें 39.25 लाख कृत्रिम पुनर्भरण और छत के वर्षा जल संचयन संबंधी संरचनाओं के निर्माण के माध्यम से 36453 मिलियन घनमीटर अधिशेष मानसून अपवाह के पुनर्भरण की योजना है। केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड ने आठवीं योजना और नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में भूजल के पुनर्भरण के अध्ययन के लिए एक केन्द्रीय क्षेत्र स्कीम को कार्यान्वित किया है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के शेष हिस्से के दौरान भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण और वर्षा जल संचयन के लिए 175 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड ने एक स्कीम का भी प्रस्ताव किया है।

भूजल की कमी से निपटने के लिए उपरोक्त के अतिरिक्त केन्द्र सरकार, राज्यों, स्थानीय निकायों द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-

(1) सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वर्ष 1970 में एक माडल बिल का परिचालन किया गया जिसे 1992 और 1996 में पुन: परिचालित किया गया ताकि वे भूजल विकास के विनियमन और नियंत्रण के लिए उपयुक्त कानून बना सकें। भूजल के विकास और प्रबंधन को विनियमित और नियंत्रित करने के लिए एक संशोधित माडल बिल, 2005 सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को पुन: परिचालित किया गया है।

(2) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण संबंधी मैन्युअल/दिशा-निर्देशों का परिचालन करना ताकि वे भूजल स्तरों में गिरावट के रुख को रोकने के लिए क्षेत्र विशिष्ट कृत्रिम पुनर्भरण स्कीमें तैयार कर सकें।

(3) केन्द्रीय मंत्रालयों/रेल, रक्षा, डाक, दूरसंचार, केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग एवं भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विभागों से यह अनुरोध किया गया है कि वे अपने नियंत्रणाधीन भवनों में छत के वर्षा जल संचयन संबंधी संरचनाएं उपलब्ध कराएं।

(4) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से अनुरोध किया गया है कि वे अपने प्रशासनिक नियंत्रण में आने वाले भवनों पर जल संचयन संरचनाएं उपलब्ध कराएं।

(5) सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से अनुरोध किया गया है कि वे अपने-अपने राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में आने वाले स्थानीय निकायों को यह सलाह दें कि जो व्यक्ति अपने अहाते/परिसर में छत के वर्षा जल संचयन को अपना रहे हैं उन्हें संपत्ति कर में छूट दी जाए।

(6) सीजीडब्ल्यूबी ने राज्य सरकार अभिकरणों, शैक्षणिक संस्थानों, निजी उद्यमों और व्यक्तियों सहित लगभग 1800 अभिकरणों को वर्षा जल संचयन के संबंध में तकनीकी दिशानिर्देश मुहैया कराये हैं।

(7) पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 के तहत गठित केन्द्रीय भूमि जल प्राधिकरण (सीजीडब्ल्यूए) ने भूजल संसाधनों के अति दोहन को ध्यान में रखते हुए 11 नाजुक क्षेत्रों और भूजल संरचनाओं के पंजीकरण के लिए 32 अतिदोहित क्षेत्रों को अधिसूचित किया है।

(8) वर्षा जल संचयन की विभिन्न तकनीकों और भविष्य में उपयोग के लिए इसके भंडारण के संबंध में जनता को जागरूक और शिक्षित करने के लिए छत के वर्षा जल संचयन पर एक वेबसाइट (डब्ल्यूडब्ल्यूडब्ल्यू. सीजीडब्ल्यूबीईंडिया.काम) की शुरुआत करना।

(9) वर्षा जल संचयन और भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण संबंधी जन-जागरूकता कार्यक्रमों और प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों का आयोजन।

(10) युवा और बच्चों, महिलाओं, किसानों तथा ग्रामवासियों, नीति और विचारकर्त्ताओं जैसे विभिन्न लक्षित समूहों को ध्यान में रखते हुए जल संरक्षण अभियान चलाया गया है। इस प्रयोजन के लिए प्रिंट मीडिया द्वारा प्रचार, दूरदर्शन पर स्पाट का प्रसारण, रेडियो पर संदेशों का प्रचार-प्रसार, सेमिनारों, कार्यशालाओं, सम्मेलनों आदि का आयोजन किया गया है।

(11) गुजरात सरकार ने भूजल के अति दोहन वाले 54 तालुकों में नए ट्यूबवेल पर प्रतिबंध लगा दिया है। महानगरीय क्षेत्रों में ऐसे नियम अधिसूचित किए गए हैं, जिनके अंतर्गत वर्षा जल संचयन संरचना के बिना किसी भी नयी भवन निर्माण योजना का अनुमोदन नहीं किया जाएगा तथा सड़क एवं भवन विभाग को यह सुनिश्चित करने के निदेश दिये गए हैं कि सभी प्रमुख सरकारी निर्माणों में वर्षा जल संचयन की पर्याप्त सुविधा उपलब्ध हो।

(12) महाराष्ट्र सरकार ने वर्षा जल संचयन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से एक संकल्प पारित किया है जिसके अनुसार सभी घरों में वर्षा जल संचयन का प्रावधान होना चाहिए जिसके बिना गृह निर्माण योजना को मंजूर नहीं किया जाएगा।

(13) तमिलनाडु सरकार ने शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में सभी सरकारी भवनों, निजी भवनों/संस्थानों तथा व्यापारिक भवनों में बड़े पैमाने पर वर्षा जल संचयन स्कीम के कार्यान्वयन को लागू किया है।

(14) नागालैंड सरकार ने सभी नये सरकारी भवनों के लिए छत के वर्षा जल संचयन के प्रावधान को अनिवार्य कर दिया है।

(15) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने सरकारी भवनों में वर्षा जल संचयन प्रणाली स्थापित करने संबंधी अनुदेश जारी किए हैं। इसके अतिरिक्त, शहरी विकास एवं गरीबी उपशमन मंत्रालय ने भवन उपनियम, 1983 में संशोधन कर दिल्ली में 100 वर्गमीटर और इससे अधिक के प्लाटों में सभी नए भवनों में वर्षा जल सहित अपवाह जल संचयन के माध्यम से जल संचयन का प्रावधान रखा है।

(16) राजस्थान सरकार ने 500 वर्गमीटर से अधिक के प्लाट वाले भवनों के लिए भूजल जलभृत्तों के पुनर्भरण के उद्देश्य से वर्षा जल संचयन अपनाना अनिवार्य कर दिया है।

(17) कर्नाटक सरकार ने 20 लाख से अधिक आबादी वाले बड़े शहरों में वर्षा जल संचयन को अनिवार्य बनाने के लिए भवन उप नियमों में संशोधन करने संबंधी कार्रवाई आरंभ कर दी है।

(18) हरियाणा सरकार ने छत के वर्षा जल संचयन को अनिवार्य बनाने के लिए हरियाणा नगर निगम के भवन उप-नियम, 1982 में संशोधन किया है।

(19) केरल सरकार ने नगर निगम क्षेत्रों में सभी नए निर्माणों में छत के वर्षा जल संचयन को अनिवार्य बनाने संबंधी कानून बनाए हैं।

(20) पश्चिम बंगाल सरकार ने प्राथमिकता वाले 7 जिलों के सरकारी भवनों में छत के वर्षा जल संचयन को बढ़ावा देने संबंधी कार्रवाई आरंभ की है।

(21) उत्तर प्रदेश सरकार ने नगर निगम क्षेत्रों में सभी नये निर्माणों में छत के वर्षा जल संचयन को अनिवार्य बनाने के लिए स्थानीय निकायों को परिपत्र जारी किया है।

(22) मेघालय सरकार ने सरकारी इमारतों में छत के वर्षा जल संचयन करने वाले ढांचों के निर्माण के लिए संबंधित विभाग को उनकी अपनी वार्षिक योजना के अंतर्गत निधि उपलब्ध कराने का निदेश दिया है।

(23) दमन तथा दीव प्रशासन ने स्थानीय लोक निर्माण विभाग को छत के ऊपर वर्षा जल संचयन एकत्र करने वाले ढांचों के निर्माण के निदेश दिए हैं तथा तदनुसार, लोक निर्माण विभाग ने कार्य शुरू कर दिया है। इसने नगरपालिका तथा जिला पंचायतों जैसी स्थानीय निकायों को भी यह सलाह दी है कि वे छत के ऊपर वर्षा जल संचयन करने वाले ढांचों के निर्माण का प्रावधान करें।

विवरण

मानसून पूर्व अवधि के दौरान विगत 10 वर्षों (1995-2004) में जल स्तर (भागों में) की गिरावट दर्शाने वाले जिलों के नाम

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	गिरावट का रुख दर्शाने वाले जिले (20 सेमी. प्रति वर्ष से अधिक)
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	आदिलाबाद, अनंतपुर, चित्तूर, कुडप्पा, पूर्वी गोदावरी, गुन्टूर, हैदराबाद, करीमनगर, खम्माम, कृष्णा, कुरनूल, महबूबनगर, मेडक, नलगोंडा, नेल्लोर, निजामाबाद, प्रकाशम, रंगारेड्डी, श्रीकाकुलम, विशाखापट्टनम, विजियानगरम, वारंगल, पश्चिम गोदावरी

1	2	3
2.	असम	जोरहाट, नगांव, सोनितपुर
3.	बिहार	भागलपुर, पूर्वी चंपारन, मुंगेर, मुजफ्फरपुर, नवादा, सहरसा, सारन
4.	छत्तीसगढ़	बस्तर, बिलासपुर, धमतरी, दुर्ग, जंजगीर-चंपा, कांकेकर, कावर्धा, कोड़िया, महासमन्द, रायगढ़, रायपुर, राजनंदगांव, सरगुजा
5.	दिल्ली	नई दिल्ली, उत्तर पश्चिम, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम
6.	गुजरात	अहमदाबाद, अमरेली, बनासकांठा, भरूच, भावनगर, डांग्स, गांधीनगर, जामनगर, जूनागढ़, खेड़ा, कच्छ, मेहसाना, पंचमहल, राजकोट, साबरकांठा, सूरत, सुरेन्द्रनगर, वड़ोदरा, बलसाड
7.	हरियाणा	अंबाला, भिवानी, फरीदाबाद, फतेहाबाद, गुड़गांव, हिसार, झज्जर, जींद, कैथल, करनाल, कुरूक्षेत्र, महेन्द्रगढ़, पानीपत, रेवाड़ी, रोहतक, सिरसा, सोनीपत
8.	हिमाचल प्रदेश	कांगड़ा, कुल्लू, मंडी, सिरमुर, सोलन, ऊना
9.	झारखंड	धनबाद, दुमका, हजारीबाग, लोहरदगा, पश्चिम सिंहभूम, पलामू, पूर्वी सिंहभूम, रांची
10.	जम्मू-कश्मीर	जम्मू, कथुआ, राजौरी, ऊधमपुर
11.	कर्नाटक	बगलकोट, बगंलौर, बेलगाम, बेल्लारी, बीदर, बीजापुर, चमराजनगर, चिकमगलूर, चित्रदुर्ग, कूर्ग, दक्षिण कन्नड़, धारवाड़, गदग, गुलबर्गा, हासन, हवेरी, कोलार, कोप्पल, मंड्या, मैसर, रायचूर, शिमोगा, तमकुर, उड्डुपी, उत्तर कन्नड़
12.	केरल	इडुकी, कनूर, कसरगोड, कोल्लम, कोट्टायाम, मल्लापुरम, पलाक्काड, तिरूवनंतपुरम, थ्रीसूर, वायनाड
13.	मध्य प्रदेश	बरवानी, बालाघाट, बेतुल, भिंड, भोपाल, छत्तरपुर, छिंदवाड़ा, दमोह, दतिया, देवास, धार, दिनधोरी, गुना, ग्वालियर, हरदा, होशंगाबाद, इंदौर, जबलपुर, झाबुआ, कटनी, खंडवा, मंदसौर, मुरैना, मंडला, नरसिंहपुर, नीमच, पन्ना, रायसेन, राजगढ़, रतलाम, रीवा, सागर, सतना, सीहोर, सीवनी, शहडोल, शाजापुर, शिवपुरी, सिधी, टीकमगढ़, उज्जैन, उमरिया, विदिशा, नीमार पश्चिम
14.	महाराष्ट्र	अहमदनगर, अकोला, अमरावती, औरंगाबाद, बीड, भंडारा, बुलढाना, चंद्रपुर, धुले, गडचिरौली, गोंडिया, हिंगोली, जलगांव, जालना, कोल्हापुर, लातूर, मुंबई, नागपुर, नांदेड़, नंदुरबर, नासिक, उस्मानाबाद, परभनी, पुणे, रायगढ़, रत्नागिरी, सांगली, सतारा, सिंधुदुर्ग, सोलापुर, ठाणे, वर्धा, वासिम, यवतमाल
15.	उड़ीसा	अंगुल, बालेश्वर, बारगढ़, कटक, धेनकेनाल, गंजम, जाजपुर, झारसुगुडा, कालाहांडी, कोरापुट, केंदुझार, मयूरभंज, नवापाड़ा, फुलबनी, पुरी, रायगदा, संबलपुर, सुंदरगढ़
16.	पंजाब	अमृतसर, भटिंडा, फरीदकोट, फतेहगढ़, फिरोजपुर, गुरदासपुर, होशियारपुर, जालंधर, कपूरथला, लुधियाना, मनसा, मोगा, नवाशहर, पटियाला, रोपड़, संगरूर
17.	राजस्थान	अजमेर, अलवर, बांसवाड़ा, बरन, बाड़मेर, भरतपुर, भीलवाड़ा, बीकानेर, बूंदी, चित्तौड़गढ़, चुरू, दौसा, धौलपुर, डूंगरपुर, हनुमानगढ़, जयपुर, जैसलमेर, जालोर, झालवाड़, झुंझुनू, जोधपुर, करौली, कोटा, नागौर, पाली, राजसमंद, सवाईमाधोपुर, सीकर, सिरोही, टोंक, उदयपुर
18.	तमिलनाडु	चेन्नई, कोयंबटूर, कुड्डालोर, धरमपुरी, डिंडीगुल, इरोड, कांचीपुरम, कन्याकुमारी, कराईकल, करूर, मदुरई, नमक्कल, नीलगिरि, पेरम्बलुर, रामनाथपुरम, सलेम, शिवंगाग, तंजावूर, थेनी, तिरूचिरापल्ली, तिरूनेलवेली, तिरूवल्लूर, तिरूवन्नामलाई, तूतीकोरिन, वेल्लोर, विल्लुपुरम, विरूधनगर

1	2	3
19.	उत्तर प्रदेश	आगरा, अलीगढ़, इलाहाबाद, औरैया, आजमगढ़, बदायूं, बागपत, बलिया, बिजनौर, चंदौली, चित्रकूट, देवरिया, इटावा, फतेहपुर, गौतमबुद्ध नगर, गाजियाबाद, गोंडा, हमीरपुर, हाथरस, जालौन, झांसी, कानपुर देहार, कानपुर नगर, लखीमपुर खीरी, ललितपुर, लखनऊ, महोबा, मथुरा, मेरठ, मिर्जापुर, प्रतापगढ़, सहारनपुर, सीतापुर, सुल्तानपुर, उन्नाव
20.	उत्तरांचल	देहरादून, हरिद्वार
21.	पश्चिम बंगाल	बांकुड़ा, बर्द्धमान, बीरभूम, हावड़ा, हुगली, पूर्वी मेदिनीपुर, मालदा, मुर्शिदाबाद, पुरूलिया, दक्षिण-24 परगना, पश्चिमी मेदिनीपुर
22.	दादरा एवं नगर हवेली	दादरा एवं नगर हवेली
23.	पांडिचेरी	पांडिचेरी

गैर-सरकारी फैक्ट्रियों को राजसहायता

***156. श्री धनसिंह रावत:**
श्री कैलाश मेघवाल:

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

(क) क्या किसानों द्वारा उपयोग किए जाने वाले उर्वरकों का उत्पादन करने वाली गैर-सरकारी फैक्ट्रियों को राजसहायता प्रदान की जाती है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक फैक्ट्री को राजसहायता की कितनी धनराशि प्रदान की गई है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक फैक्ट्री में उर्वरकों की कितनी मात्रा का उत्पादन किया गया;

(घ) क्या इस प्रकार की लगातार शिकायतें प्राप्त हो रही हैं कि फैक्ट्री के स्वामी प्राप्त राजसहायता के अनुपात में उर्वरकों का उत्पादन नहीं करते हैं जिसके परिणामस्वरूप उर्वरकों की कमी हो रही है;

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

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(छ) क्या सरकार का विचार किसानों को राजसहायता उक्त फैक्ट्रियों के बजाय सीधे उर्वरक क्रय केन्द्रों पर प्रदान करने का है; और

(ज) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस योजना को कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) चूंकि यूरिया, जो एकमात्र नियंत्रित उर्वरक है तथा नियंत्रणमुक्त फास्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरक सभी किसानों को सांविधिक रूप से अधिसूचित क्रमश: अधिकतम खुदरा मूल्य (एमआरपी) और निर्देशात्मक अधिकतम खुदरा मूल्य पर उपलब्ध कराए जाते हैं तथा इनके उत्पादन की लागत अधिकतम खुदरा मूल्य/निर्देशात्मक अधिकतम खुदरा मूल्य से सामान्यत: अधिक होती है अत: किसानों को उर्वरकों के उत्पादन की लागत की तुलना में कम बिक्री मूल्य के रूप में राजसहायता/रियायत का लाभ दिया जाता है। गैर-सरकारी कम्पनियों सहित उर्वरक उत्पादक कम्पनियों को राजसहायता का भुगतान करना किसानों को राजसहायता प्राप्त विक्रय मूल्यों पर उर्वरक उपलब्ध कराने का मात्र एक तंत्र है।

(ख) विगत 3 वर्षों अर्थात् 2001-2002, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान यूरिया कम्पनियों को दी गई राजसहायता की राशि दर्शाने वाला विवरण ब्यौरा संलग्न विवरण-I पर है। गत तीन वर्षों अर्थात् 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के दौरान स्वदेशी फास्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरकों की वर्षवार बिक्री की तुलना में कम्पनीवार रियायत दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-II पर है।

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक फैक्ट्री द्वारा उत्पादित उर्वरकों की मात्रा दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-III पर है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) और (च) उपर्युक्त (घ) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(छ) और (ज) किसानों को उर्वरकों पर सीधे राजसहायता उपलब्ध कराने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण I

विगत तीन वर्षों के दौरान यूरिया इकाइयों को दी गई राजसहायता धनराशि

(रुपए करोड़ में)

क्र.सं.	इकाई	दी गई कुल राजसहायता		
		2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	बीवीएफसीएल-नामरूप	10.44	12.37	14.40
2.	फैक्ट-कोचीन	84.10	0.96	-10.46
3.	एफसीआई-सिंदरी	51.96	42.70	40.46
4.	जीएनएफसी-भरूच	283.95	255.76	224.85
5.	जीएसएफसी-बड़ौदा	158.29	86.14	70.01
6.	एमएफएल-मद्रास	375.39	452.18	409.76
7.	एनएफएल-भटिण्डा	332.97	488.61	502.01
8.	एनएनएल-नांगल	294.46	352.53	544.85
9.	एनएफएल-पानीपत	322.03	399.42	465.88
10.	एनएफएल-विजयपुर	172.37	143.15	164.49
11.	एनएफएल-विजयपुर विस्तार	278.18	278.54	284.14
12.	एनएलसी-नवैली	63.00	65.60	50.61
13.	आरसीएफ-थाल	541.84	406.31	669.42
14.	आरसीएफ-ट्राम्बे-V	56.60	9.45	1.56
15.	इफ्को-आंवला	88.18	268.88	147.35
16.	इफ्को-आंवला विस्तार	161.63	205.15	143.89
17.	इफ्को-कलोल	216.79	277.39	286.94
18.	इफ्को-फूलपुर	382.71	506.23	460.95
19.	इफ्को-फूलपुर विस्तार	580.01	690.98	577.55
20.	कृभको हजीरा	300.49	191.12	322.21
21.	सीएफसीएल-कोटा	248.06	218.35	199.56
22.	सीएफसीएल-कोटा विस्तार	685.07	593.69	617.47
23.	डंकन्स कानपुर	312.19	74.63	0.00

1	2	3	4	5
24.	इंडोगल्फ-जगदीशपुर	116.82	197.48	106.28
25.	एमसीएफएल-मंगलौर	249.25	189.10	226.21
26.	एनसीएफएल-काकीनाडा	193.22	169.56	120.12
27.	एनएफसीएल-काकीनाडा विस्तार	226.89	125.91	207.81
28.	ओसीएफएल-शाहजहांपुर	204.10	197.20	201.43
29.	एसएफसी-कोटा	198.11	219.41	299.37
30.	स्मिक-तूतीकोरन	501.69	431.03	520.03
31.	टाटा-बबराला	248.99	219.04	175.88
32.	जैडएसीएल-गोवा	314.15	292.21	381.41
	अन्य भुगतान	3.07	17.27	94.56
	घाटा: प्राप्तियां	0.00	-288.35	0.00
	कुल योग	8,257.00	7,790.00	8,521.00

विवरण II

कंपनीवार/उत्पादवार बिक्री और दी गई रियायत

2001-02

कंपनियां	सूचित बिक्री (मी. टन में)			(रुपए करोड़ में)	
	मिश्रित उर्वरक	डीएपी	एसएसपी	कुल	कुल भुगतान
1	2	3	4	5	6
एएफ एण्ड सीआईएल	0.00	0.00	867.00	867.00	0.06
आन्ध्रा सुगर्स	0.00	0.00	26154.00	26154.00	1.83
एपी और एफएल	0.00	0.00	33908.85	33908.85	1.15
अरावली	0.00	0.00	10104.50	10104.50	0.29
आशा फास.	0.00	0.00	3916.00	3916.00	0.27
एशियन फर्ट.	0.00	0.00	1095.00	1095.00	0.08
वसंत ऐग्रो	0.00	0.00	53327.30	53327.30	3.70
बीईसी (बिलासपुर)	0.00	0.00	107557.53	107557.53	7.23

1	2	3	4	5	6
बीईसी फर्ट. (प.)	0.00	0.00	16700.45	16700.45	1.04
भारत फर्ट.	0.00	0.00	10613.80	16013.80	1.11
बीएमएफपी लि.	0.00	0.00	6265.00	6265.00	0.12
बोहरा इन्द्	0.00	0.00	79859.73	79859.73	3.29
सीएफएल	582430.50	0.00	757.00	583187.50	149.83
कैमटेक फर्ट.	0.00	0.00	2538.00	2538.00	0.06
कोयम्बटूर	0.00	0.00	36841.95	36841.95	2.55
दीपक	167229.66	0.00	0.00	167229.66	43.83
डीएमसीसी	0.00	0.00	242139.80	242139.80	16.77
ईआईडी पैरे	214310.27	0.00	113404.70	327714.97	51.83
फैक्ट	810370.25	0.00	0.00	810370.25	178.00
गायत्री स्पिन	0.00	0.00	7420.85	7420.85	0.51
जीएफसीएल	150990.80	562010.55	0.00	713001.35	228.68
जीएनवीएफसी	173945.45	0.00	0.00	173945.45	37.00
जीएसएफसी (एस)	98075.07	551931.86	0.00	650006.93	214.28
जीएसएफसी (वी)	20450.49	131131.54	0.00	151582.03	51.27
एचएलएल	124783.95	574400.30	169331.25	868515.50	243.11
इफ्को	845521.24	1096366.08	0.00	1941887.31	674.56
आईजीसीएल	20883.70	216782.20	0.00	237665.90	82.02
जयश्री (आई)	0.00	0.00	39114.50	39114.50	2.66
जय रान फास. (लि.)	0.00	0.00	35437.10	35437.10	0.96
जयश्री (II)	0.00	0.00	43229.35	43229.35	3.03
जयश्री (III)	0.00	0.00	6517.10	6517.10	0.32
जूबीलैन्ट ओआरजी	0.00	0.00	29670.80	29670.80	2.00
कशी उर्वरक	0.00	0.00	689.50	689.50	0.05
खेतान केमिकल्स	0.00	0.00	148061.05	148061.05	10.20
खेतान फर्ट.	0.00	0.00	49247.25	49247.25	2.89
कोठारी इन्ड.	0.00	0.00	5603.69	5603.69	0.39

1	2	3	4	5	6
कृष्णा इन्ड.	0.00	0.00	17940.90	17940.90	1.25
लिबर्टी फास.	0.00	0.00	220208.09	220208.09	15.14
एमएडीसी लि.	0.00	0.00	21155.00	21155.00	1.47
महादिओ फर्ट	0.00	0.00	6964.90	6964.90	0.42
मंगलम फास. लि.	0.00	0.00	11688.85	11688.85	0.34
मैरेंडिया कैम.	0.00	0.00	51540.02	51540.02	3.43
एबीएपी	0.00	0.00	11437.65	11437.65	0.38
एमसीएफएल	0.00	153250.58	0.00	153250.48	55.30
मैक्सिकन	0.00	0.00	8903.00	8903.00	0.61
एमएफएल	632398.44	0.00	0.00	632398.44	177.48
एमपीओएल	0.00	0.00	4810.00	4810.00	0.04
मुक्तेश्वर फर्ट.	0.00	0.00	4842.00	4842.00	0.12
नर्मदा	0.00	0.00	188.00	188.00	0.01
नटराज ओर्ग.	0.00	0.00	1526.00	1526.00	0.11
निरमा (लि.)	0.00	0.00	72666.65	72666.65	2.37
ओसीएफएल	0.00	1123949.55	0.00	1123949.55	337.74
ओरिएन्टल कार्बन	0.00	0.00	2070.50	2070.50	0.14
पीपीसीएल	0.00	0.00	1055.75	1055.75	0.01
पीपीएल	48578.85	304739.35	0.00	353318.19	123.21
प्रगती फर्ट.	0.00	0.00	24100.45	24100.45	1.68
प्रत्युशा	0.00	0.00	45067.80	45067.80	1.86
प्रेमसखी	0.00	0.00	16448.40	16448.40	0.36
प्रियंका	0.00	0.00	7318.00	7318.00	0.21
पीएसएफएल	0.00	0.00	2041.00	2041.00	0.10
राशि फर्ट.	0.00	0.00	12601.05	12601.05	0.86
राजलक्ष्मी	0.00	0.00	8905.00	8905.00	0.60
रामा फास. (आई)	0.00	0.00	119730.14	119730.14	9.61
रामा फास. (यू)	0.00	0.00	70187.66	70187.66	4.72

1	2	3	4	5	6
आरसीएफ	612303.512	0.00	0.00	612303.51	143.79
पीकेआरएल	0.00	0.00	88736.25	88736.25	6.04
आरएमसीएल	0.00	0.00	3129.00	3129.00	0.05
साधना फास.	0.00	0.00	56517.75	56517.75	3.53
शिवा फर्ट.	0.00	0.00	51113.00	51113.00	3.55
श्री एसिडस	0.00	0.00	14142.85	14142.85	0.81
श्री फर्ट.	0.00	0.00	27258.00	27258.00	1.91
श्री गणपति	0.00	0.00	3190.00	3190.00	0.15
शूरवी	0.00	0.00	4457.82	4457.82	0.30
सोना फास.	0.00	0.00	573.00	573.00	0.02
स्पिक	70948.74	320854.05	0.00	391802.79	129.11
श्री कृष्णा फर्ट. लि.	0.00	0.00	1700.25	1700.25	0.12
श्रीनिवास फर्ट.	0.00	0.00	48861.25	48861.25	3.36
सुवोध्या	0.00	0.00	15241.70	15241.70	1.06
स्वास्तिक फर्ट.	0.00	0.00	18756.40	18756.40	1.26
टैडको ग्रेनाइट	0.00	0.00	10544.30	10544.30	0.69
टीस्टा एग्रो.	0.00	0.00	121744.40	121744.40	8.47
दी फास कम्प	0.00	0.00	50733.90	50733.90	3.51
तुंदभद्रा-	0.00	0.00	18924.87	18924.87	1.32
वेम आर्गन	0.00	0.00	86400.90	86400.90	5.99
जेडआईएल	364840.55	128992.03	0.00	493832.58	160.19
कुल	4938061.46	5164407.98	2651195.49	12753664.93	3231.73

कंपनी-वार/उत्पाद-वार बिक्री और भुगतान

2002-2003

कंपनियां	सूचित बिक्री (मी. टन में)			(रुपए करोड़ में)	
	मिश्रित उर्वरक	डीएपी	एसएसपी	कुल	कुल भुगतान
1	2	3	4	5	6
आन्ध्रा सुगर्स	0.00	0.00	26615.50	26615.50	1.73
एपी और एफएल	0.00	0.00	32606.75	32606.75	2.08

1	2	3	4	5	6
अरावली	0.00	0.00	16498.50	16498.50	1.06
एशियन फर्ट.	0.00	0.00	31345.80	31345.80	1.84
बसंत ऐग्रो	0.00	0.00	48553.50	48553.50	3.07
बीईसी (बिलासपुर)	0.00	0.00	103968.30	103968.30	6.71
बीईसी फर्ट. (प.)	0.00	0.00	39706.60	39706.60	2.51
भारत फर्ट.	0.00	0.00	21681.00	21681.00	1.32
बीएमएफपी लि.	0.00	0.00	10640.50	10640.50	0.69
बोहरा इन्दू	0.00	0.00	95166.86	95166.86	5.71
सीएफएल	539281.34	0.00	0.00	53981.34	92.41
कैमटैक फर्ट.	0.00	0.00	12504.00	12504.00	0.81
कोयम्बटूर	0.00	0.00	39858.05	39858.40	2.56
दीपक	187087.59	0.00	0.00	187087.59	16.96
डीएमसीसी	0.00	0.00	263307.05	263307.05	16.73
ईआईडी पैरे	172502.05	0.00	118572.15	291074.20	18.97
फैक्ट	744043.94	0.00	0.00	744043.94	162.88
गायत्री स्पिन	0.00	0.00	10206.85	10206.85	0.64
जीएफसीएल	206496.05	463534.00	0.00	670030.05	138.85
जीएनवीएफसी	172067.95	0.00	0.00	172067.95	38.03
जीएसएफसी (एस)	54673.49	502955.95	0.00	557629.44	126.02
जीएसएफसी (वी)	44757.82	171710.73	0.00	216468.55	47.88
एचएलएल	179750.65	478526.25	129847.05	788123.95	175.54
इफ्को	924381.45	1566426.43	0.00	2490808.88	630.10
इफ्को (जीएफसीएल)	0.00	82357.20	0.00	82357.20	19.83
आईजीसीएल	36440.60	309015.66	0.00	34556.26	85.42
जयश्री (आई)	0.00	0.00	45720.00	45720.00	2.93
जय राम फास. (लि.)	0.00	0.00	36063.25	36063.25	2.29
जयश्री (II)	0.00	0.00	39885.00	39885.00	2.54
जूबीलैन्ट ओआरजी	0.00	0.00	135877.50	135877.50	8.58

1	2	3	4	5	6
कशी उर्वरक	0.00	0.00	704.00	704.00	0.05
खेतान केमिकल्स	0.00	0.00	145872.25	14872.25	9.35
खेतान फर्ट.	0.00	0.00	22700.45	22700.45	1.14
कोठारी इन्ड.	0.00	0.00	810.50	810.50	0.05
कृष्णा इन्ड.	0.00	0.00	20791.15	20791.15	1.34
लिबर्टी फास.	0.00	0.00	210301.30	210301.30	13.35
महादिओ फर्ट.	0.00	0.00	7923.85	7923.85	0.44
मंगलम फास. लि.	0.00	0.00	7782.60	7782.60	0.50
मैरेंडिया कैम	0.00	0.00	5968.95	5968.95	0.39
एबीएपी	0.00	0.00	6561.35	6561.35	0.40
एमसीएफएल	39470.69	79349.52	0.00	118820.21	23.89
एमएफएल	413535.44	0.00	0.00	413535.44	95.95
एमपीओएल	0.00	0.00	1401.15	1401.15	0.09
मुक्तेश्वर फर्ट.	0.00	0.00	3386.00	3386.00	0.18
नटराज ओर्ग.	0.00	0.00	360.00	360.00	0.02
निरमा (लि.)	0.00	0.00	93069.16	93069.16	5.84
ओसीएफएल	0.00	619281.37	0.00	619281.37	153.92
पीपीसीएल	0.00	0.00	1058.90	1058.90	0.06
पीपीएल	218171.36	508092.21	0.00	726263.56	153.61
प्रगती फर्ट	0.00	0.00	10052.00	10052.00	0.65
प्रत्यूशा	0.00	0.00	29508.40	29508.40	1.91
प्रेमसग्री	0.00	0.00	22783.85	22783.85	1.46
प्रियंका	0.00	0.00	9000.80	9000.80	0.58
राशि फर्ट.	0.00	0.00	2073.00	2073.00	0.11
राजलक्ष्मी	0.00	0.00	2619.00	2619.00	0.14
रामा फास (आई)	0.00	0.00	98891.20	98891.20	6.33
रामा फास (यू)	0.00	0.00	58584.85	58584.85	3.62

1	2	3	4	5	6
आरसीएफ	594126.60	0.00	0.00	594126.60	72.04
पीकेआरएल	0.00	0.00	67934.65	67934.65	4.22
आरएमसीएल	0.00	0.00	1846.55	1846.55	0.09
साधना फास	0.00	0.00	9161.85	9161.85	0.58
शिवा फर्ट.	0.00	0.00	61999.45	61999.45	3.89
श्री एंसडस	0.00	0.00	7472.75	7472.75	0.41
श्री गणपति	0.00	0.00	631.00	631.00	0.04
शूरवी	0.00	0.00	5754.00	5754.00	0.37
सोना फास.	0.00	0.00	332.00	332.00	0.02
स्पिक	52524.30	289730.03	0.00	342254.33	78.95
श्रीकृष्णा फर्ट. लि.	0.00	0.00	1495.30	1495.40	0.07
श्रीनिवास फर्ट.	0.00	0.00	71215.05	71215.05	3.94
सुबोध्या	0.00	0.00	13285.50	13285.50	0.86
स्वास्तिक फर्ट.	0.00	0.00	22732.50	22732.50	1.43
टैडको ग्रेनाइट	0.00	0.00	69.00	69.00	0.00
टीस्टा एग्रो.	0.00	0.00	104055.10	104055.10	6.52
दी फास कम्प	0.00	0.00	79714.90	79714.90	5.10
तुंदभद्रा	0.00	0.00	13490.74	13490.75	0.85
जेडआईएल	349488.54	140606.40	0.00	490094.94	114.36
कुल	4928799.85	5211585.75	2482019.52	12622405.12	2385.79

कंपनीवार/उत्पादवार बिक्री और भुगतान

2003-2004

कंपनियां	सूचित बिक्री (मी. टन में)			(रुपए करोड़ में)	
	मिश्रित उर्वरक	डीएपी	एसएसपी	कुल	कुल भुगतान
1	2	3	4	5	6
एपी और एफएल	0.00	0.00	33151.35	3315135	1.85
अरावली	0.00	0.00	24313.80	24313.80	1.53

1	2	3	4	5	6
एशियन फर्ट.	0.00	0.00	61748.70	61748.70	3.56
गालाजा	0.00	0.00	5760.00	5760.00	0.34
वसंत एग्रो	0.00	0.00	60442.50	60442.50	3.56
बाईसी (बिलासपुर)	0.00	0.00	106510.20	106510.20	6.39
बीटेसी फर्ट. (प.)	0.00	0.00	57559.36	57559.36	3.45
भारत फर्ट.	0.00	0.00	12267.00	12267.00	0.74
बीएमएफपी लि.	0.00	0.00	10947.00	10947.00	0.65
बोहरा इन्दू	0.00	0.00	73024.10	73024.10	4.37
सीएफएल	739033.53	0.00	41974.25	781007.78	184.06
कैमटैक फर्ट.	0.00	0.00	15602.00	15602.00	1.01
कोयम्बटूर	0.00	0.00	42931.40	42931.40	2.77
दीपक	153877.42	0.00	0.00	153877.42	20.56
डीएमसीसी	0.00	0.00	175674.55	175674.55	10.53
ईआईडी पैरे	129008.00	0.00	80068.65	209076.65	19.80
फैक्ट	547029.75	0.00	0.00	547029.75	138.46
गायत्री स्पिन	0.00	0.00	13042.05	13042.05	0.74
जीएफसीएल	79816.36	595449.62	0.00	675265.98	206.99
जीएनवीएफसी	136095.80	0.00	0.00	136095.80	31.49
जीएसएफसी (एस)	5644.49	601593.76	0.00	607238.25	188.06
जीएसएफसी (वी)	72582.18	93615.61	0.00	166197.79	41.61
हिन्डालको	22544.84	237004.80	0.00	259549.64	72.20
एचएएलएल	173992.35	394824.60	133239.50	702056.45	167.33
इफ्को	929654.89	1283893.27	0.00	2213548.15	680.43
इफ्को (जीएफसीएल)	0.00	100034.47	0.00	100034.47	32.78
जयश्री (आई)	0.00	0.00	42372.50	42372.50	2.63
जयराम फास (लि.)	0.00	0.00	48117.50	48117.50	3.06
जयश्री (II)	0.00	0.00	45113.60	45113.60	2.52
जुबीलैन्ट ओआरजी	0.00	0.00	121076.30	121076.30	7.81

1	2	3	4	5	6
कशी उर्वरक	0.00	0.00	378.45	378.45	0.02
खेतान केमिकल्स	0.00	0.00	181392.75	181392.75	10.80
खेतान केमिकल्स (झांसी)	0.00	0.00	75563.45	75563.45	4.17
कृष्णा इन्ड.	0.00	0.00	24181.00	24181.00	1.46
लियनीं फास.	0.00	0.00	234756.50	234756.50	14.64
ालयूएल	0.00	0.00	15684.90	15684.90	0.87
महादिओ फर्ट.	0.00	0.00	5655.00	5655.00	0.31
मंगलम फास. लि.	0.00	0.00	2987.45	2987.45	0.17
एमवीपी (प्रा.) लि.	0.00	0.00	1791.00	1791.00	0.12
एमसीएफएल	19976.76	88161.44	0.00	108138.21	30.01
एमएफएल	501429.52	10828.14	0.00	512257.65	124.59
मुक्तेश्वर फर्ट.	0.00	0.00	60.00	60.00	0.00
नटराज ऑर्ग.	0.00	0.00	299.00	299.00	0.02
निरमा (लि.)	0.00	0.00	84735.97	84735.97	5.29
ओसीएफएल	31110.20	380106.02	0.00	411216.22	126.60
पीपीएल	245878.52	585870.70	0.00	431749.22	206.10
प्रगति फर्ट.	0.00	0.00	18893.40	18893.40	1.16
प्रत्यूशा	0.00	0.00	16995.25	16995.25	1.03
प्रेमसखी	0.00	0.00	29844.00	29844.00	1.75
प्रियंका	0.00	0.00	11281.25	11281.25	0.73
रामा फास (आई)	0.00	0.00	99843.65	99843.65	6.04
रामा फास (यू)	0.00	0.00	60023.20	60023.20	3.71
आरसीएफ	576782.74	0.00	0.00	576782.74	83.97
पीकेआरएल	0.00	0.00	94161.30	94161.30	5.98
साधना फास	0.00	0.00	13426.55	13426.55	0.82
शिवा फर्ट.	0.00	0.00	61323.00	61323.00	3.84
शूरवी	0.00	0.00	4872.00	4872.00	0.30
सोना फास.	0.00	0.00	100.50	100.50	0.00

1	2	3	4	5	6
रिंगस	14250.79	316092.01	0.00	330342.80	103.05
श्रीकृष्णा फर्ट. लि.	0.00	0.00	1647.90	1647.90	009
सुबोध्या	0.00	0.00	9607.92	9607.92	0.62
स्वास्तिक फर्ट.	0.00	0.00	23552.10	23552.10	1.31
टी.जे. एग्रो.	0.00	0.00	5971.20	5971.20	0.39
टैडको ग्रेनाइट	0.00	0.00	32788.65	32788.65	2.05
टीस्टा एग्रो	0.00	0.00	88330.25	88330.25	5.23
दी फास कम्प	0.00	0.00	80997.65	80997.65	5.08
तुंदभद्रा	0.00	0.00	25186.50	25186.50	1.55
जेडआईएल	359394.13	151950.45	0.00	511344.58	147.92
कुल	4738103.27	4839424.88	2547061.04	12124588.19	2745.26

विवरण III

2001-02 से 2003-04 तक प्रमुख उर्वरक संयंत्र की कंपनी/संयंत्रवार स्थापित क्षमता और नाइट्रोजन (एन) और फासफेट (पी) का उत्पादन

कंपनी का नाम	उत्पादन (000' मी. टन)							
संयंत्र	(31.3.2003 तक)		2001-2002		2002-2003		20034-2004	
	एन	पी	एन	पी	एन	पी	एन	पी
1	2	3	4	5	6	7	8	9
सरकारी क्षेत्र								
एनएफएल: नांगल-1	80.0	0.0	10.4	0.0	13.5	0.0	16.0	0.0
एनएफएल: नांगल-2	220.1	0.0	210.8	0.0	220.1	0.0	220.1	0.0
एनएफएल-भटिण्डा	235.3	0.0	236.5	0.0	235.5	0.0	235.4	0.0
एनएफएल-पानीपत	235.3	0.0	235.3	0.0	225.4	0.0	235.3	0.0
एनएफएल-विजयपुर	397.7	0.0	392.6	0.0	397.7	0.0	406.4	0.0
एनएफएल-विजयपुर विस्तार	397.7	0.0	392.6	0.0	398.8	0.0	400.3	0.0
कुल (एनएफएल)	1566.1	0.0	1478.2	0.0	1491.0	0.0	1513.5	0.0
बीवीएफसीएल: नामरूप-3	144.9	0.0	29.6	0.0	85.7	0.0	110.7	0.0
कुल (बीवीएफसीएल)	144.9	0.0	29.6	0.0	85.7	0.0	110.7	0.0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
फैक्ट उद्योगमण्डल	77.0	29.7	87.8	41.4	69.4	31.1	68.1	28.2
फैक्ट कोचीन-I	0.0	0.0	10.2	0.0	4.4	0.0	0.0	0.0
फैक्ट कोचीन-II	97.0	97.0	123.9	123.9	103.7	103.7	85.3	85.3
कुल (फैक्ट)	174.0	126.7	221.9	165.3	177.5	134.8	153.4	113.5
आरसीएफ: ट्राम्बे	45.0	45.0	52.7	52.7	45.6	45.6	44.4	44.4
आरसीएफ: ट्राम्बे-IV	75.1	75.1	55.9	55.9	51.7	51.7	48.8	48.8
आरसीएफ: ट्राम्बे-V	151.8	0.0	18.1	0.0	9.6	0.0	8.1	0.0
आरसीएफ: थाल	785.1	0.0	667.5	0.0	707.2	0.0	796.5	0.0
कुल (आरसीएफ)	1057.0	120.1	794.2	108.6	814.1	97.3	897.8	93.2
एमएफएल चैन्ने	366.7	142.8	230.5	99.3	256.5	73.4	253.5	77.6
सेल-राउरकेला	120.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0
कुल (सरकारी)	3428.7	389.6	2754.5	373.2	2825.2	305.5	2928.9	284.3
सहकारी क्षेत्र								
इफ्को: कांडला	318.9	825.1	307.0	793.3	368.0	949.5	322.1	832.6
इफ्को: कलोल	250.5	0.0	253.1	0.0	247.5	0.0	220.6	0.0
इफ्को: फूलपुर	253.5	0.0	235.5	0.0	253.6	0.0	248.7	0.0
इफ्को: फूलपुर-II	397.7	0.0	394.5	0.0	397.8	0.0	391.5	0.0
इफ्को: आंवला-I	397.7	0.0	324.8	0.0	398.4	0.0	397.8	0.0
इफ्को: आंवला-II	397.7	0.0	397.6	0.0	398.0	0.0	397.8	0.0
कुल (इफ्को)	2016.0	825.1	1912.5	793.3	2063.3	949.5	1978.5	832.6
कृभको: हजीरा	795.4	0.0	779.3	0.0	737.6	0.0	815.6	0.0
कुल (सहकारी)	2811.4	825.1	2691.8	793.3	2800.9	949.5	2794.1	832.6
कुल (सरकारी+सहकारी)	6240.1	1214.7	5446.3	1166.5	5626.1	1255.0	5723.0	1116.9
निजी क्षेत्र								
जीएसएफसी: वडोदरा	248.1	75.9	221.6	55.7	178.5	35.4	223.1	65.0
सीएफएल: विजाग	124.0	166.0	124.1	153.9	111.9	150.2	133.8	175.7
एसएफसी: कोटा	174.3	0.0	151.8	0.0	181.1	0.0	167.4	0.0
डीआईएल: कानपुर	332.1	0.0	303.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
जैडआईएल: गांवा	288.7	197.4	281.6	140.4	264.2	141.8	278.1	166.1
स्पिक: तूतीकोरिन	370.7	218.5	338.9	147.5	324.3	143.0	344.3	46.2
एमसीएफ: मंगलौर	207.2	82.8	182.4	66.5	199.0	46.7	170.9	40.2
सीएफएल: इन्नौर	41.2	48.0	35.0	42.8	30.8	37.7	34.0	38.4
जीएनएफसी: भरूच	356.7	28.5	364.2	33.2	357.9	35.2	336.5	24.3
टीएसा: तूतीकोरिन	16.00	0.00	20.4	0.0	19.7	0.0	20.5	0.0
टीसीएल: हल्दिया	121.5	310.5	106.3	296.4	111.7	310.0	91.1	234.0
पीएनएफ: नांगल	16.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
जीएसएफसी: सिक्का-I	105.8	270.5	115.7	277.0	117.9	301.2	81.0	206.9
जीएसएफसी: सिक्का-II	71.3	182.2	0.0	0.0	0.0	0.0	9.5	24.2
कुल (जीएसएफसी-सिक्का)	177.1	452.7	115.7	277.0	117.9	301.2	90.5	231.1
जीएफसीएल: काकीनाडा	120.6	308.2	129.5	285.8	134.7	285.2	142.8	362.2
आईजीसीएल जगदीशपुर	397.7	0.0	391.1	0.0	397.7	0.0	396.6	0.0
हित्र इन्ड. लि.: दहेज	72.0	184.0	52.7	134.7	54.2	137.2	40.9	103.6
डीएफपीसीएल	52.9	52.9	42.0	42.0	38.7	38.7	34.6	34.6
एनएफसीएल: काकीनाडा-I	274.8	0.0	281.2	0.0	258.4	0.0	275.3	0.0
एनएफसीएल: काकीनाडा-II	274.8	0.0	280.8	0.0	287.7	0.0	273.9	0.0
कुल (एनएफसीएल)	549.6	0.0	562.0	0.0	546.1	0.0	549.2	0.0
सीएफसीएल: गडेपन-I	397.7	0.0	394.5	0.0	397.9	0.0	417.6	0.0
सीएफसीएल: गडेपन-II	397.7	0.0	394.2	0.0	397.8	0.0	393.1	0.0
कुल (सीएफसीएल)	795.4	0.0	788.7	0.0	795.7	0.0	810.7	0.0
टीसीएल: बबराला	397.7	0.0	392.6	0.0	397.8	0.0	397.7	0.0
ओसीएफ: शाहजहांपुर	397.7	0.0	386.7	0.0	374.7	0.0	394.5	0.0
ओसीएफ: पाराद्वी	325.2	802.8	203.2	519.3	132.2	337.7	65.1	151.6
कुल (ओसीएफ)	722.9	802.8	589.9	519.3	506.9	337.7	459.6	151.6
पीपीएल: पाराद्वीप	129.6	331.2	41.2	102.4	134.5	292.9	164.9	344.0
कुल (निजी क्षेत्र)	5712.0	3259.4	5234.7	2297.6	4903.3	2292.9	4887.2	2117.0
कुल (सहकारी+सहकारी+निजी)	11952.1	4474.1	10681.0	3464.1	10529.4	3547.9	10610.2	3233.9

[अनुवाद]

जल निकायों का पुनरुद्धार

*157. **श्री एस.के. खारवेनथन:**
श्री हितेन बर्मन:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने जल क्षेत्र में कोई अध्ययन किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी निष्कर्ष क्या हैं;

(ग) क्या विश्व बैंक भारत को अगले चार वर्षों के लिए जल क्षेत्र में सुधारों हेतु प्रति वर्ष 800 मिलियन डालर का ऋण देने के लिए सहमत हो गया है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार कृषि से जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनरुद्धार संबंधी राष्ट्रीय परियोजना को कार्यान्वित करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त कार्य के लिए राज्यवार कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): (क) और (ख) विश्व बैंक समय-समय पर विभिन्न विषयों के संबंध में अध्ययन करता है। हाल ही में "वर्ल्ड बैंक कन्ट्री असिस्टेंस स्ट्रेटिजी" पर एक रिपोर्ट तैयार की गई, जिससे विश्व बैंक का जल क्षेत्र से जुड़े होने का पता चला है।

(ग) जी, नहीं। तथापि, इस मंत्रालय द्वारा जनवरी, 2005 में आयोजित "भारत में जल विकास एवं प्रबंधन की चुनौतियां एवं भविष्य की कार्यनीति" पर राष्ट्रीय कार्यशाला के दौरान विश्व बैंक के कन्ट्री डाइरेक्टर ने अगले चार वर्षों के लिए विश्व बैंक द्वारा जल संसाधन परियोजनाओं के वित्तपोषण को 200 मिलियन अमेरिकी डालर प्रति वर्ष के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 800 मिलियन डालर प्रति वर्ष करने संबंधी सूचना दी।

(घ) और (ङ) दसवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के लिए 300 करोड़ रुपये के योजना परिव्यय के साथ भारत सरकार ने "कृषि से सीधे तौर पर जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनर्स्थापना संबंधी राष्ट्रीय परियोजना" से संबंधित एक प्रायोगिक स्कीम अनुमोदित की है। तथापि, इस प्रायोगिक स्कीम में विश्व बैंक ने कोई सहायता प्रदान नहीं की है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ बनाना

*158. **श्री डी. विट्टल राव:**
श्री दिनशा पटेल:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली/लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ बनाने के लिए हाल ही में एक बैठक बुलाई थी जैसाकि दिनांक 21 दिसम्बर, 2004 के 'हिन्दू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो उक्त बैठक में विशेष रूप से सतर्कता समितियों तथा राशन के वितरण हेतु स्मार्ट कार्ड जारी करने संबंधी प्रस्तावों के बारे में क्या निर्णय लिया गया;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में राज्यों को दिशानिर्देश जारी किए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) जी, हां।

(ख) सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत करने के बारे में संसद सदस्यों के विचार जानने के लिए 20 दिसम्बर, 2004 को बुलाई गई बैठक में गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों की पहचान करने, जाली राशन कार्ड समाप्त करने, विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों की संख्या में वृद्धि करने, उचित दर दुकानों की आर्थिक व्यवहार्यता को बढ़ाने, उचित दर दुकानों के प्रबंधन में महिलाओं के स्वसहायता समूहों को शामिल करने, खाद्य आधारित कल्याण योजनाओं को लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के साथ मिलाने, सभी उचित दर दुकानों में नागरिक अधिकार-पत्र को क्षेत्रीय भाषाओं में प्रदर्शित करने, खाद्यान्नों के विपथन को रोकने तथा सतर्कता/निगरानी समितियों में पंचायती राज संस्थाओं और स्थानीय संसद सदस्यों तथा विधायकों को शामिल करने के बारे में अनेक सुझाव दिए गए। सरकार के पास मध्य प्रदेश, हिमाचल प्रदेश तथा केरल में खाद्यान्नों के वितरण के लिए स्मार्ट कार्ड जारी करने के संबंध में पहले ही एक पायलट परियोजना है। नागरिक अधिकार-पत्र में राज्य स्तर पर गठित की जाने वाली निगरानी समितियों में संसद सदस्यों/विधायकों को शामिल करने की व्यवस्था मौजूद है। जिला स्तर और उचित दर दुकान स्तर पर जनता के

चुने हुए प्रतिनिधियों को शामिल करने की व्यवस्था पहले ही कर ली गई है।

(ग) और (घ) लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली को कार्यान्वित करने की केन्द्र तथा राज्य सरकारों दोनों की संयुक्त जिम्मेदारी है। इस संबंध में केन्द्रीय सरकार जहां खाद्यान्नों की वसूली, भंडारण तथा प्रत्येक राज्य में प्रधान वितरण केन्द्रों तक उनकी ढुलाई करने की जिम्मेदार है वहीं राज्य सरकारें देश भर में गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों की पहचान करने, राशन कार्ड जारी करने तथा उचित दर दुकानों के जरिए जनता/कमजोर वर्गों को खाद्यान्नों का वितरण करने तथा उस पर निगरानी रखने के लिए जिम्मेदार है। लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत करने के बारे में दिए गए विभिन्न सुझावों पर अनुवर्ती कार्रवाई एक सतत् प्रक्रिया है और माननीय संसद सदस्यों के सुझावों पर राज्य सरकारों के परामर्श से कार्रवाई पहले ही शुरू कर दी गई है।

नम भूमि का संरक्षण

***159. श्री भर्तृहरि महताब: क्या पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्वच्छ जल में रहने वाली प्रजातियों की संख्या में वर्ष 1970 से 2000 के बीच तेजी से कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो देश के नमभूमि पारिस्थितिकी-तंत्रों को बचाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या संसाधनों का अत्यधिक उपयोग, भूमि सुधार परियोजनाएं, प्रदूषण और जलभराव क्षेत्रों के स्तर में गिरावट देश की नमभूमि के लिए प्रमुख खतरा है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार पर्यावरण को बचाने के लिए पर्याप्त मात्रा में कानून लागू करने वाली एजेंसियों की नियुक्ति करने का है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) और (ख) इस संबंध में विशेष अध्ययन न होने के कारण स्वच्छ जल प्रजातियों में कितनी सीमा और मात्रा में कमी, यदि हुई है, के तुलनात्मक आंकड़े तुरन्त उपलब्ध नहीं हैं फिर भी कुछ प्रजातियों की संख्या में थोड़ी बहुत कमी आने की रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं।

राष्ट्रीय नमभूमि संरक्षण कार्यक्रम के अंतर्गत देश के 21 राज्यों में अब तक 66 नमभूमियां अभिनिर्धारित की गई हैं जिन्हें कैचमेन्ट क्षेत्र सुधार, जैव विविधता संरक्षण, सतत मत्स्य विकास, वनस्पति उपाय, गाद निकालना, खर पतवार नियंत्रण, मृदा संरक्षण, शिक्षा एवं जागरूकता और समुदाय भागीदारी जैसे कार्यों के लिए सहायता प्रदान की जानी है। इसके अलावा राष्ट्रीय उद्यान एवं अभ्यारण्य नामक केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत सुरक्षित क्षेत्र नेटवर्क के अंतर्गत लाई गई अनेक वनभूमियों के संरक्षण के लिए भी वित्तीय सहायता उपलब्ध करवाई जा रही है।

(ग) संसाधनों के अत्यधिक दोहन, भूमि सुधार परियोजनाएं, प्रदूषण और कैचमेन्ट क्षेत्र के अवक्रमण के साथ-साथ देश में नमभूमियों को सूखा, वर्षा प्रणाली में परिवर्तन और अतिक्रमण आदि से मुख्य खतरा है।

(घ) और (ङ) नमभूमियों सहित पर्यावरण की सुरक्षा के लिए विभिन्न वैधानिक दस्तावेजों में विनियामक उपबंध नामत: भारतीय वन अधिनियम, 1927, वन (संरक्षण) अधिनियम 1980, वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम 1972, जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) अधिनियम 1974, जल (प्रदूषण निवारण एवं नियंत्रण) उपकर अधिनियम 1977 और पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम 1986 पहले से विद्यमान हैं। इन उपबंधों के अंतर्गत राज्य सरकारों एवं संघ शासित प्रशासनों की निर्धारित कानून प्रवर्तन एजेंसियों को शक्तियां प्रदत्त की गई हैं।

बाघ संरक्षण

***160. श्री दलपत सिंह परस्ते:**
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों का प्रशासनिक ढांचा ध्वस्त हो गया है और बाघों की संख्या में कमी आयी है जैसाकि दिनांक 4 फरवरी, 2005 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या अनेक वन्य जीव कार्यकर्त्ताओं ने देश के राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों में बाघों और वन्यजीवों को बचाने हेतु सरकार से हस्तक्षेप करने के लिए लिखा है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए और निदेश जारी किए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) राज्य सरकार द्वारा दी गई सूचना के अनुसार सरिस्का बाघ रिजर्व में प्रत्यक्ष रूप से देखे जाने वाले बाघों की संख्या में कमी आई है। यद्यपि, राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के प्रशासनिक ढांचे में किसी प्रकार की कोई कमी और बाघों की संख्या में कमी ध्यान में नहीं आई है।

(ख) राज्य ने सरिस्का में अपनी गहन खोज के दौरान बाघों के होने के अप्रत्यक्ष प्रमाण एकत्र किए हैं। भारतीय वन्य जीव संस्थान को वन्य जीवों की स्थिति का पता लगाने के लिए सरिस्का बाघ रिजर्व और अन्य सम्बद्ध कारकों के सुधार को सरल बनाने के लिए विस्तृत पारिस्थितिकी अध्ययन करने के निर्देश दिए गए हैं।

(ग) जी, हां।

(घ) राज्य सरकारों को बाघ परियोजना के मार्गनिर्देशों के अनुसार बाघ संरक्षण के बचाव को सुनिश्चित करने का सुझाव दिया गया है। इसके अलावा देश में वन्यजीवों के बचाव के लिए भारत सरकार के स्तर पर निम्नलिखित उपाय किए गए हैं-

(1) वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 के उपबंधों के अंतर्गत बाघों सहित वन्यजीवों के शिकार एवं वाणिज्यिक दोहन के विरुद्ध वैधानिक सुरक्षा की व्यवस्था की गई है।

(2) वन्यजीवों को प्रभावी सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से क्षमता एवं अवसंरचना को बढ़ाने के लिए केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों के अंतर्गत राज्यों को वित्तीय एवं तकनीकी सहायता उपलब्ध करवाई जा रही है।

(3) वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 के अंतर्गत केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो को वन्यजीव अपराधियों को पकड़ने और उन पर मुकदमा दायर करने की शक्तियां प्रदत्त की गई हैं।

(4) वन्यजीवों के चोरी-छिपे शिकार और उनके अवैध व्यापार को रोकने के लिए गृह मंत्रालय ने राज्य सरकारों को फील्ड-संरचनाओं को सहायता देने के लिए कहा है।

(5) देश में वन्यजीवों के संरक्षण एवं सुरक्षा के लिए अनेक कार्य-बिन्दुओं और प्राथमिक परियोजनाओं के साथ एक राष्ट्रीय वन्यजीव कार्य योजना (2002-2016) आरम्भ की गई है।

[हिन्दी]

औषधियों का निर्यात

1494. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान निर्यात किए गए औषधियों का ब्यौरा क्या है और उससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई;

(ख) क्या वर्ष 2004-05 के दौरान औषधियों के निर्यात में गिरावट आई है;

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

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) अमेरिका, यूरोप, जापान और आस्ट्रेलिया के अत्यधिक विनियमित बाजारों सहित विश्व के 200 से अधिक देशों में भारतीय औषधों का भारी संख्या में निर्यात होता है। औषधों, भेषजों और फाइन रसायनों के निर्यात का मूल्य पिछले तीन वर्षों के दौरान निम्नलिखित रहा है:-

वर्ष	निर्यात का मूल्य (करोड़ रु.)
2001-02	9834.70
2002-03	12826
2003-04	14321 (अनंतिम)

(स्रोत: वाणिज्यिक आसूचना और सांख्यिकी महानिदेशालय, वाणिज्य मंत्रालय)

(ख) उपरोक्त (क) के उत्तर में दिए गए आंकड़ों में औषधों के निर्यात में ह्रास नहीं दिखता है। वित्त वर्ष पूर्ण होने के पश्चात् ही 2004-05 के आंकड़ों को अंतिम रूप दिया जा सकेगा।

(ग) और (घ) उपरोक्त (ख) के उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

किसानों के लिए ए.पी.आई.बी. परियोजना

1495. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने किसानों के लिए "एग्रो क्लाइमेटिक प्लानिंग एंड इन्फार्मेशन बैंक" (ए.पी.आई.बी.) परियोजना शुरू की है;

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

(ग) किन-किन राज्यों में उक्त परियोजना को पहले चरण में शुरू किया गया है;

(घ) क्या कर्नाटक सरकार ने बागवानी फसलों का उत्पादन करने वाले किसानों के लिए सूचना प्रौद्योगिकी अभियान सहायता शुरू किया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) बागवानी विभाग, कर्नाटक सरकार ने क्षेत्रीय सुदूर संवेदी सेवा केन्द्र के सहयोग से प्रथम चरण में तीन जिलों नामत: तुमकुर, शिमोगा और बीजापुर में एग्रो-क्लाइमेटिक प्लानिंग और इन्फार्मेशन बैंक शुरू किया है। यह सुविधा दूसरे चरण में छह जिलों नामत: बंगलौर (ग्रामीण), कोलार, मान्डया, मैसूर, दक्षिण कन्नड तथा धारवाड़ में भी दी जा रही है। यह कार्य दिसम्बर, 2005 में पूरा कर लिया जाएगा।

(घ) और (ङ) जी, हां। एपीआईबी परियोजना में किसानों की सूचना और निर्णय सहायता संबंधी आवश्यकताओं पर जोर देते हुए कृषि और संबंधी क्षेत्रों पर प्रयोगकर्त्ताओं के लिए एकल खिड़की अभिगम (सिंगल विन्डो एक्सेस) की व्यवस्था है। एआईपीबी वेब चालित अनुप्रयोग है जो एचटीटीपी://हार्टीकल्चर.कार.निक.इन/ पर उपलब्ध है। इसमें स्थान विशिष्ट और सामान्य सूचना दोनों शामिल हैं। मृदा-फसल उपयुक्तता जैसी स्थान विशिष्ट सूचना छह जिलों यथा बंगलौर (ग्रामीण), कोलार, मांडया, मैसूर, दक्षिण कन्नड और धारवाड़ के लिए उपलब्ध है। पद्धतियों का पैकेज, किस्म चयन, समेकित पौध संरक्षण और कटाई पश्चात् प्रौद्योगिकी जैसी सामान्य सूचना महत्वपूर्ण बागवानी फसलों के लिए उपलब्ध है।

कृषि-व्यापार केन्द्र और कृषि क्लीनिक

1496. **श्री नारायण चन्द्र वरकटकी:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में कृषि व्यापार केन्द्र और कृषि-क्लीनिक चल रहे हैं;

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

(ग) क्या सरकार उनके कार्यकरण से संतुष्ट है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) कृषि स्नातकों को स्वरोजगार पद्धति में केन्द्र खोलने के लिए "एग्री-क्लीनिक और एग्री बिजनस सेन्टर" स्थापित करने के लिए इस स्कीम के अंतर्गत प्रशिक्षण और हैंड होल्डिंग सपोर्ट दी जाती हैं। इस स्कीम का लक्ष्य किसानों को शुल्क आधारित विस्तार और अन्य सेवाएं प्रदान करना है। इन केन्द्रों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता बैंकिंग क्षेत्र के जरिए उपलब्ध है।

यह स्कीम सभी राज्यों के लिए खुली है। प्रशिक्षित उम्मीदवारों और स्थापित केन्द्रों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण पर दिया गया है।

(ग) से (ङ) चूंकि ये केन्द्र स्वरोजगार पद्धति में स्थापित किए जा रहे हैं अत: इनकी सफलता कई कारकों पर निर्भर करती है जैसे प्रशिक्षित कृषि स्नातकों की पहल और वचनबद्धता दिए गए प्रशिक्षण की गुणवत्ता और प्रदान की गई हैंडहोल्डिंग, निवेश का स्तर और जोखिम सहन करने की क्षमता, उद्यमीय दक्षता, मण्डी अवसर, दी गई सेवाओं की गुणवत्ता आदि।

विवरण

एग्री क्लीनिक और एग्री बिजनेस स्कीम की प्रगति

अवधि: 01.04.2002 से 23.02.2005 तक

क्र.सं.	राज्य का नाम	प्रशिक्षित स्नातकों की संख्या	स्थापित एग्री क्लीनिक और एग्री बिजनेस केन्द्र
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	427	118
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	0
3.	असम	33	8
4.	बिहार	693	137

1	2	3	4
5.	चण्डीगढ़	0	0
6.	छत्तीसगढ़	29	13
7.	गोवा	0	0
8.	गुजरात	324	91
9.	हरियाणा	102	12
10.	हिमाचल प्रदेश	18	1
11.	जम्मू-कश्मीर	81	1
12.	झारखण्ड	174	6
13.	कर्नाटक	651	261
14.	केरल	124	8
15.	मध्य प्रदेश	330	84
16.	महाराष्ट्र	935	265
17.	मणिपुर	86	3
18.	मेघालय	0	0
19.	मिजोरम	0	0
20.	नागालैंड	1	0
21.	नई दिल्ली	0	0
22.	उड़ीसा	376	41
23.	पांडिचेरी	5	1
24.	पंजाब	61	12
25.	राजस्थान	891	215
26.	सिक्किम	0	0
27.	तमिलनाडु	265	59
28.	त्रिपुरा	0	0
29.	उत्तर प्रदेश	689	177
30.	उत्तरांचल	113	11
31.	पश्चिम बंगाल	159	10
	कुल	6567	1534

[हिन्दी]

भारतीय खाद्य निगम के लिए परिक्रामी निधि

1497. श्री महबूब जाहेदी: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार न्यूनतम समर्थन मूल्य प्रणाली के स्थान पर किसी वैकल्पिक योजना के बारे में और खाद्यान्नों की खरीद के लिए शीघ्र भुगतान करने हेतु भारतीय खाद्य निगम के लिए परिक्रामी निधि-गठित करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त योजना से कितना लाभ होने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का विचार खाद्यान्नों, दलहनों एवं तिलहनों के उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए अनुसंधान और विकास हेतु धनराशि तथा अन्य प्रोत्साहन प्रदान करने का भी है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) खाद्यान्नों की उत्पादकता बढ़ाने के लिए चावल, गेहूं और मोटे अनाजों आदि के लिए समन्वित फसल विकास कार्यक्रम जैसी विभिन्न स्कीमें क्रियान्वित की गई हैं जिन्हें मैक्रो प्रबंधन कार्यक्रम के अधीन शामिल किया गया है। दालों और तिलहनों की उत्पादकता में सुधार करने के लिए तिलहन, दाल, पाम तेल और मक्का के लिए समन्वित योजना क्रियान्वित की जा रही है। तिलहन, दाल, पाम तेल और मक्का के लिए समन्वित योजना के अधीन प्रजनन बीज खरीदने, फाउंडेशन बीज का उत्पादन करने, प्रमाणित बीज का उत्पादन और वितरण करने, मिनी कीटों का वितरण करने, पादप संरक्षण रसायनों का वितरण करने आदि के लिए सहायता प्रदान की जाती है।

[अनुवाद]

अंग्रेजी दवाओं पर प्रतिबंध

1498. श्री अधीर चौधरी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन अंग्रेजी दवाओं के नाम क्या हैं जिनके उत्पादन और वितरण पर पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रतिबंध लगा दिया गया है;

(ख) यह सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं कि इन दवाओं को बिलकुल ही नहीं बेचा जाए;

(ग) उक्त अवधि के दौरान देश में प्रतिबंध लगाए जाने के बावजूद इन दवाओं की बिक्री के पकड़े गए मामलों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन अधिनियम के अंतर्गत केंद्र सरकार द्वारा निम्नांकित औषधों के विनिर्माण और बिक्री पर प्रतिबंध है:-

(1) एस्टिमिजोल

(2) टर्फिनाडाइन

(3) फेनफार्मिन

(4) रोफकाक्सिब

(ख) निम्नांकित कदम उठाए जा रहे हैं:-

(1) औषधों को केंद्र सरकार द्वारा राजपत्र अधिसूचना के जरिए निषिद्ध किया जाता है;

(2) जनसाधारण के मार्गदर्शन हेतु अधिसूचना के बारे में सूचना प्रेस के जरिए जारी की जाती है;

(3) यह सुनिश्चित करने के लिए कि उत्पाद बिक्री के लिए नहीं जाए, अधिसूचना की प्रतियां राज्य औषध नियंत्रक प्राधिकारों को अग्रेषित की जाती हैं;

(4) प्रतियां विनिर्माता संघों और केमिस्ट संघों को भी उनके जर्नलों द्वारा सदस्यों तक व्यापक प्रसार के लिए अग्रेषित की जाती है;

(5) जनसाधारण और चिकित्सा कार्मिकों के प्रयोग के लिए विनिर्माण और बिक्री हेतु प्रतिबंधित औषधों की सूची www.cdsco.nic.in वेबसाइट पर उपलब्ध है।

(ग) और (घ) इन औषधों हेतु जारी निषेधात्मक आदेश के उल्लंघन की कोई रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई पर राज्य लाइसेंसिंग प्राधिकरणों को नियमित निरीक्षण द्वारा यह सुनिश्चित करना होता है कि इन औषधों को विनिर्माता या केमिस्ट द्वारा नहीं बेचा जाए।

[हिन्दी]

भारतीय खाद्य निगम के मजदूर संघों में भ्रष्टाचार

1499. श्री सुरेश चन्देल: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूरे देश में विशेषकर पंजाब में भारतीय खाद्य निगम (एफ.सी.आई.) के मजदूर संघों में अत्यधिक भ्रष्टाचार व्याप्त है;

(ख) यदि हां, तो क्या मजदूर संघों के कुछ पदाधिकारियों की आपराधिक पृष्ठभूमि है;

(ग) यदि हां, तो क्या मजदूरों को विशेषकर पंजाब में उक्त संघों की सदस्यता के लिए दान के रूप में भारी राशि के भुगतान के लिए बाध्य किया जाता है;

(घ) यदि हां, तो क्या भारतीय खाद्य निगम ने इसकी प्रामाणिक जानकारी के बावजूद समस्या की उपेक्षा की है; और

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

(च) सरकार द्वारा इस समस्या के निदान हेतु क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) से (ग) श्रमिक संघों को ट्रेड यूनियन अधिनियम के अधीन कानूनी अधिकार मिला हुआ है। श्रमिक संघों के सदस्य और पदाधिकारियों को ट्रेड यूनियन अधिनियम के तहत पंजीकृत नियमों के ढांचे के भीतर कार्य करना होता है। उनके द्वारा यूनियन के कार्यकरण में वित्तीय अथवा अन्य मसलों के संबंध में बरती जाने वाली अनियमितताओं के लिए उन पर ट्रेड यूनियन अधिनियम अथवा देश के अन्य कानूनों के उपबंधों के अधीन दंडात्मक कार्रवाई करने का मामला बनता है।

सदस्यता अंशदान को एकत्र करना और किसी सदस्य को सदस्यता देना श्रमिक संघों के कार्य क्षेत्र में आता है। यह श्रमिक संघों के पदाधिकारियों की जिम्मेदारी है कि वे श्रमिक संघ के पंजीकृत नियमों के ढांचे के भीतर कार्य करें। अनियमितताओं के लिए कार्रवाई करना कानून के तहत समुचित प्राधिकारी की जिम्मेदारी होती है।

(घ) और (ङ) उपर्युक्त भाग (क) से (ग) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

(च) कानून के अनुसार कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

कुद्रेमुख आयरन ओर लिमिटेड के पट्टे के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति

1500. श्री सुनील खां: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुद्रेमुख आयरन ओर लिमिटेड का पट्टा देने संबंधी कोई अनुरोध सरकार के पास पर्यावरणीय स्वीकृति देने हेतु विचाराधीन है;

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

(ग) स्थिति का समाधान करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के पास कुद्रेमुख आयरन ओर लिमिटेड का खनन के लिए पर्यावरणीय मंजूरी और/अथवा वानिकी मंजूरी के लिए कोई प्रस्ताव लम्बित नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना

1501. श्री जुएल ओराम: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) द्वारा कब से स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वी.आर.एस.) शुरू की गई है;

(ख) संयंत्र-वार कितने कर्मचारियों ने कब से स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति का विकल्प चुना है; और

(ग) प्रत्येक कर्मचारी को स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के अंतर्गत कितनी राशि का भुगतान किया गया?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल) ने वर्ष 1986 में अपनी प्रथम स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना शुरू की थी। जनशक्ति में कमी करने के अथक प्रयासों के अंतर्गत सेल में 1 मार्च, 1998 से आठ बार वीआरएस लागू की गई है।

(ख) 1998 के बाद, वीआरएस लेने वाले कर्मचारियों की संयंत्र-वार संख्या नीचे दी गई है:-

	कर्मचारियों की संख्या
भिलाई इस्पात संयंत्र (बी.एस.पी.)	8989
दुर्गापुर इस्पात संयंत्र (डी.एस.पी.)	5823
राउरकेला इस्पात संयंत्र (आर.एस.पी.)	6465
बोकारो इस्पात संयंत्र (बी.एस.एल.)	5756
मिश्र इस्पात संयंत्र (ए.एस.पी.)	3152
सेलम इस्पात संयंत्र (एस.एस.पी.)	280
विश्वेश्वरैया आयरन एंड स्टील प्लांट (वी.आई.एस.एल.)	1526
केन्द्रीय विपणन संगठन (सी.एम.ओ.)	815
लोहा और इस्पात अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (आर.डी.सी.आई.एस.)	97
इंजीनियरी एवं प्रौद्योगिकी केन्द्र (सी.ई.टी.)	50
कच्चा माल प्रभाग (आरएमडी)	2232
केन्द्रीय इकाइयां (ईएमडी/जीडी/एमटीआई/एसएसओ/सीओ/सीसीएसओ)	171
योग	35356

(ग) योजना की किस्म तथा संबंधित कर्मचारी द्वारा की गई सेवा, शेष बची सेवा अवधि, आयु, मूल वेतन तथा महंगाई भत्ता आदि पर निर्भर करते हुए प्रत्येक कर्मचारी को किया गया भुगतान अलग अलग है। तथापि, उपदान, छुट्टी नकदीकरण आदि को छोड़कर प्रति कर्मचारी औसतन वी.आर. मुआवजा लगभग 5 लाख रुपए है।

[हिन्दी]

सुपारी उत्पादक

1502. श्री पी. करूणाकरन: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में विशेषकर केरल और कर्नाटक में सुपारी के मूल्य में अत्यधिक गिरावट के संबंध में सुपारी उत्पादकों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने सुपारी का उत्पादन करने वाले किसानों को बचाने हेतु कोई राहत उपाय किया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) कृषक संगठनों और कैम्पको से कई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) जी, हां।

(घ) भारत सरकार ने नारियल विकास बोर्ड के पूर्व अध्यक्ष डा. पी. रेथिनाम की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समिति गठित की है। जैसा कि विभिन्न संगठनों द्वारा अभ्यावेदन दिया गया है, मूल्यों में गिरावट के वर्तमान रुख तथा सुपारी किसानों की समस्याओं पर विचार करते हुए भारत सरकार ने आयातों को सीमित करने के लिए सुपारी पर आयात शुल्क को 35% से 100% कर दिया है। साथ ही वित्त मंत्रालय ने देश में सुपारी के अवैध प्रवेश को रोकने के लिए सीमाशुल्क अधिकारियों को अनुदेश भी जारी किए हैं।

[अनुवाद]

पोटाश के सल्फेट पर राजसहायता

1503. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पोटाश के सल्फेट (एस.ओ.पी.) पर अन्य उर्वरकों के बराबर ही राजसहायता दी जा रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और पोटाश के सल्फेट पर राजसहायता प्रदान करने हेतु सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) एस.ओ.पी. एक फसल विशिष्ट उर्वरक है। इसकी वार्षिक आवश्यकता लगभग 20000 मी. टन है। वर्तमान में एसओपी पर राजसहायता देने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

बागवानी और कृषि परियोजना का विकास

1504. श्री रूपचन्द मुर्मू: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल में बागवानी और कृषि परियोजना के विकास हेतु आवंटित, जारी और उपयोग की गई केन्द्रीय राशि का ब्यौरा क्या है; और

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ धनराशि में वृद्धि करने हेतु क्या कदम उठाए गए/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान वृहत् कृषि प्रबंधन की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत पश्चिम बंगाल में बागवानी और कृषि के विकास हेतु आवंटित निर्मुक्त और प्रयुक्त केन्द्रीय निधियों का ब्यौरा निम्नवत है:-

(लाख रुपये में)

वर्ष	आवंटन	अव्ययित शेष	निर्मुक्ति	उपयोग
2001-02	2500.00	53.69 1.4.2001 तक	2500.00	1908.03
2002-03	2400.00	645.66 1.4.2002 तक	1427.47	1733.06
2003-04	2400.00	340.07 1.4.2003 तक	1920.00	2041.95

इसके अतिरिक्त, कृषि और सहकारिता विभाग दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित "समेकित तिलहन, दलहन, आयल पाम और मक्का स्कीम" क्रियान्वित कर रहा है जो पश्चिम बंगाल और पहाड़ी तथा जनजातीय क्षेत्रों में समेकित बागवानी विकास सहित मुख्य राज्यों में 1.4.2004 से क्रियान्वित की जा रही है।

चूंकि आईसोपोम स्कोम 2004-05 से क्रियान्वित की जा रही है अत: पश्चिम बंगाल हेतु संबंधित आंकड़े तदनुसार नीचे दिए गए हैं:-

(लाख रुपये में)

वर्ष	आवंटन	अव्ययित शेष	निर्मुक्ति	उपयोग
2004-05	260.00	240.72 1.4.2004 तक	130.00	6.13 31.10.2004 तक

पहाड़ी और जनजातीय क्षेत्रों में समेकित बागवानी विकास के लिए पश्चिम बंगाल से संबंधित आंकड़े नीचे दिए गए हैं:-

(लाख रुपये में)

वर्ष	आवंटन	अव्ययित शेष	निर्मुक्ति	उपयोग
2002-03	शून्य	शून्य	2.75	2.75
2003-04	190.00	शून्य	95.00	95.00

पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार को "बृहत् कृषि प्रबंधन" के रूप में केन्द्रीय सहायता पर्याप्त लचीलेपन के साथ दी जाती है ताकि वे अपने राज्य के प्राथमिकता क्षेत्रों में सुकेन्द्रित और विशिष्ट हस्तक्षेपों पर इसे खर्च कर सकें। इस सहायता का उद्देश्य पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार द्वारा तैयार की गई कार्य योजना के जरिए राज्य में कृषि का विकास करना है। राज्य को नए हस्तक्षेपों और सर्वोत्तम पद्धतियों को शामिल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है।

न्यूनतम मजदूरी

1505. **श्री हन्नान मोल्लाह:** क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा देश में निर्धारित न्यूनतम मजदूरी का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा उन प्रतिष्ठानों के विरुद्ध क्या कदम उठाए जा रहे हैं जो अपने कामगारों को न्यूनतम मजदूरी का भुगतान नहीं करते हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) उपलब्ध अद्यतन सूचना के अनुसार, समुचित सरकार द्वारा केन्द्रीय तथा राज्य क्षेत्रों में अनुसूचित नियोजनों में लगे अकुशल कामगारों के लिए न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के अंतर्गत यथानिर्धारित न्यूनतम मजदूरी दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) केन्द्रीय तथा राज्य दोनों ही स्तरों पर अधिनियम का प्रवर्तन सुनिश्चित किया जाता है। केन्द्रीय क्षेत्र में, केन्द्रीय औद्योगिक संबंध तंत्र के अधिकारियों द्वारा कार्यान्वयन सुनिश्चित किया जाता है, जबकि राज्य स्तर पर प्रवर्तन का उत्तरदायित्व संबंधित राज्य प्रवर्तन तंत्र पर होता है। अधिनियम के सांविधिक उपबंधों के अंतर्गत, समुचित सरकार के अधिकारी नियमित निरीक्षण करते हैं तथा जब कभी उन्हें मजदूरी की अदायगी न किये जाने अथवा कम अदायगी किये जाने के किसी मामले का पता चलता है तो वे नियोजकों को उनके द्वारा दी गयी कम मजदूरी की भरपाई करने की सलाह देते हैं। सलाह को न मानने पर, चूककर्त्ता नियोजकों के विरुद्ध कानूनी तथा दांडिक कार्रवाई शुरू की जाती है।

विवरण

केन्द्र एवं राज्य क्षेत्र में अकुशल कामगारों के लिए न्यूनतम मजदूरी की रेंज

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	न्यूनतम मजदूरी की दर प्रतिदिन (रुपयों में)
1	2	3
1.	केन्द्र	56.71 से 94.04
2.	आंध्र प्रदेश	45.00 से 109.54

1	2	3
3.	अरुणाचल प्रदेश	39.87 से 42.11
4.	असम	25.00 से 63.00
5.	बिहार	50.00 से 64.62
6.	छत्तीसगढ़	52.87 से 79.13
7.	गोवा	56.00 से 94.00
8.	गुजरात	50.00 से 95.00
9.	हरियाणा	84.29 से 88.29
10.	हिमाचल प्रदेश	65.00
11.	जम्मू-कश्मीर	45.00
12.	झारखंड	64.73
13.	कर्नाटक	22.20 से 91.50
14.	केरल	67.14 से 169.70
15.	मध्य प्रदेश	56.96 से 86.62
16.	महाराष्ट्र	45.00 से 161.58
17.	मणिपुर	66.00
18.	मेघालय	70.00
19.	मिजोरम	84.00
20.	नागालैंड	50.00
21.	उड़ीसा	52.50
22.	पंजाब	87.59
23.	राजस्थान	73.00 से 75.92
24.	सिक्किम	1.10.2004 से न्यूनतम मजदूरी अधिनियम को लागू किया गया
25.	तमिलनाडु	54.00 से 133.88
26.	त्रिपुरा	50.00 से 53.00
27.	उत्तर प्रदेश	57.40 से 110.27
28.	उत्तरांचल	58.00 से 106.31
29.	प. बंगाल	62.42 से 203.86
30.	अंडमान एवं निकोबार	100.00 से 107.00
31.	चंडीगढ़	100.00
32.	दादर और नागर हवेली	84.00
33.	दमन और दीव	50.00 से 60.00
34.	दिल्ली	110.10
35.	लक्षद्वीप	52.00
36.	पांडिचेरी	45.00 से 100.00

[हिन्दी]

जैव-प्रौद्योगिकी संबंधी नीति और कार्यक्रम

1506. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा कृषि के विकास के लिए जैव-प्रौद्योगिकी उपलब्ध कराने हेतु अपनी नीतियों और कार्यक्रमों के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए किए जा रहे प्रयासों का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): कृषि में जैव-प्रौद्योगिकी अनुप्रयोग ट्रांसजीनिक फसलों के विकास और निर्मुक्ति से संबंधित हैं। ट्रांसजीनिक फसलें पर्यावरण एवं वन मंत्रालय की जेनेटिक इंजीनियरिंग अनुमोदन समिति के अनुमोदन से पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के अंतर्गत निर्मुक्त की जाती हैं तथा अब तक समिति ने केन्द्रीय और दक्षिणी राज्यों के लिए मैसर्स मेहको की तीन बी टी कपास संकरें तथा मैसर्स रासी बीजों की एक बी टी कपास संकर वाणिज्यिक रूप से निर्मुक्त की हैं।

हाल ही में मैसर्स मेहको, अंकुर तथा रासी बीजों की छह बी टी कपास संकरें भी उत्तरी भारत में निर्मुक्ति तथा वाणिज्यिक खेती के लिए जेनेटिक इंजीनियरिंग अनुमोदन समिति द्वारा अनुमोदित की गई हैं। तथापि, सरकार ने प्रोफेसर एम.एस. स्वामीनाथन की अध्यक्षता में जैव प्रौद्योगिकी के अनुप्रयोग पर एक कार्य बल का गठन किया है। विभिन्न विभागों तथा मंत्रालय के परामर्श से कार्य बल की रिपोर्ट की जांच की गई थी और कृषि में जैव प्रौद्योगिकीय अनुप्रयोगों के लिए प्राथमिकताएं तय कर ली गई हैं।

ग्रेटर नोएडा में नाइट सफारी

1507. **श्री अतीक अहमद:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सिंगापुर की तर्ज पर ग्रेट नोएडा में 'नाइट सफारी'' विकसित करने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा प्रस्तावित 'नाइट सफारी' में जानवरों को प्राकृतिक वातावरण में रखने हेतु क्या विशेष प्रबंध किए गए?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) जी, नहीं। सरकार का ग्रेटर नोएडा में नाइट सफारी विकसित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, ग्रेटर नोएडा औद्योगिक विकास प्राधिकरण ने सिंगापुर की तर्ज पर नाइट सफारी विकसित किए जाने में रुचि दिखाई है।

(ख) और (ग) प्रस्ताव मंत्रालय में प्राप्त नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

चांदी के आभूषणों पर 'हालमार्किंग'

1508. **श्री कुलदीप बिश्नोई:** क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार चांदी के आभूषणों पर 'हाल मार्किंग' शुरू करने का है;

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

(ग) कितने जौहरियों ने अपने उत्पादों के 'हालमार्किंग' के लिए अब तक स्वेच्छा से विकल्प चुना है; और

(घ) सरकार द्वारा चांदी पर 'हालमार्किंग' के लिए योजना बनाने और उसे कार्यान्वित करने हेतु क्या नए कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) भारतीय मानक ब्यूरो ने चांदी के आभूषणों की हालमार्किंग के बारे में अभी कोई निर्णय नहीं लिया है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

नदियों को जोड़ना

1509. **श्री मणी कुमार सुब्बा:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम सरकार ने देश की नदियों को जोड़ने संबंधी प्रस्ताव पर वैज्ञानिकों द्वारा जताई गई चिंता से केन्द्र सरकार को अवगत कराया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार को किन मुद्दों से अवगत कराया गया है; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) देश की नदियों को जोड़ने के प्रस्ताव के संबंध में वैज्ञानिकों की चिन्ताओं के बारे में केन्द्र सरकार को असम सरकार से कोई जानकारी प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

सुनामी के कारण धान और नारियल की खेती को क्षति

1510. **श्री जी.वी. हर्ष कुमार:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली के वैज्ञानिकों ने धान की खड़ी फसल और नारियल के पौधों को हुई क्षति का आकलन करने हेतु अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में सुनामी विनाश से प्रभावित क्षेत्रों का दौरा किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरूप नारियल, सुपारी तथा ताड़ पौधा रोपण का कुल कितना नुकसान हुआ है; और

(ग) सरकार द्वारा ऐसे पौधों और फसलों को उगाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) भारत सरकार ने अण्डमान और निकोबार द्वीप समूहों के सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में कृषि के उत्थान और मृदाओं के सुधार के लिए 497.44 करोड़ रुपये स्वीकृत किए हैं, जिसमें लघु अवधि की योजना के रूप में 235.82 करोड़ रुपये, दीर्घावधि योजना के रूप में 257.9 करोड़ रुपये तथा मानीटरिंग और कार्यान्वयन के लिए 3.72 करोड़ रुपये शामिल हैं। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद अपने संस्थान, केन्द्रीय कृषि अनुसंधान संस्थान, पोर्ट ब्लेयर के माध्यम से आवश्यक प्रौद्योगिकीय जानकारी मुहैया करायेगी। पैकेज

में निवेश (10,000 रु./है.), रोपण फसलों का पुनरुत्पादन (1.6 लाख रु./है.), उपकरणों, पम्पसेटों, पावर टिल्लर, मलबे को हटाना (150,000 रु./है.), सतही मिट्टी को अलग करना तथा खाईयां खोदना (25,000 रु./है.), जैविक सामग्री का प्रयोग (60,000 रु./है.), जिप्सम का प्रयोग (12,000 रु./है.), नहरी द्वारों, चेक बांधों, तालाबों और कुओं के साथ बांधों (5 कि.मी.) की मरम्मत और निर्माण (45 करोड़ रु.) करना शामिल है। विभिन्न द्वीप समूहों के लिए 10 दलों का गठन किया गया है तथा सर्वेक्षण का कार्य शुरू किया जा रहा है।

[हिन्दी]

सिंचाई के अंतर्गत भूमि

1511. श्री तुकाराम गणपतराव रैंगे पाटील: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में सिंचाई योग्य भूमि का कुल क्षेत्रफल कितना है;

(ख) इस समय उसमें से राज्य-वार कितनी प्रतिशत भूमि असिंचित है;

(ग) क्या सरकार ने असिंचित भूमि को सिंचित भूमि में बदलने हेतु कोई योजना बनाई है;

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

(ङ) पिछले तीन वर्षों के दौरान सिंचित भूमि में वृद्धि का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) मौजूदा कृषि की सीमा और फसल पद्धति के अनुसार, निवल बुआई क्षेत्र का आकलन 141.15 मिलियन हेक्टेयर किया गया है, जिसमें से 55.88 मिलियन हेक्टेयर की सिंचाई की गई है। राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) सिंचाई विकास एक सतत प्रक्रिया है और सभी प्रकार की सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, निष्पादन और वित्तपोषण का उत्तरदायित्व प्रमुखत: संबंधित राज्य सरकारों का होता है। तथापि, निर्माणाधीन वृहद एवं मध्यम सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए, भारत सरकार वर्ष 1996-97 से त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) के तहत राज्य सरकारों को केन्द्रीय ऋण सहायता (सीएलए) मुहैया कराती है। वर्ष 1999-2000 से विशेष श्रेणी वाले राज्यों, जिसमें पूर्वोत्तर राज्यों एवं सिक्किम, पर्वतीय राज्य जम्मू व कश्मीर, हिमाचल प्रदेश एवं उत्तरांचल तथा उड़ीसा के सूखा प्रवण कालाहांडी, बोलनगीर एवं कोरापुट जिले शामिल हैं, की लघु सिंचाई स्कीमों के लिए भी एआईबीपी के तहत सीएलए मुहैया कराई गई है। फास्ट ट्रैक कार्यक्रम के तहत गैर-विशेष श्रेणी वाले राज्यों के लिए 70% ऋण और 30% अनुदान तथा विशेष श्रेणी वाले राज्यों की परियोजनाओं के लिए 10% ऋण तथा 90% अनुदान के रूप में केन्द्रीय सहायता मुहैया कराने के लिए अप्रैल, 2004 से एआईबीपी को संशोधित किया गया है।

(ङ) राज्यवार अलग-अलग किए बिना समग्र रूप में देश के सिंचित क्षेत्र के टाइम सिरीज ट्रेंड के आधार पर कृषि मंत्रालय ने पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2001-02 से 2003-04 तक सिंचाई के तहत क्षेत्र में 3.69 मिलियन हेक्टेयर की वृद्धि का आकलन किया है।

विवरण

निवल सिंचित क्षेत्र, निवल बुआई क्षेत्र और असिंचित भूमि की प्रतिशतता का राज्यवार ब्यौरा

(हजार हेक्टेयर में)

राज्य	निवल बुआई क्षेत्र (एनएसए)	निवल सिंचित क्षेत्र (एनआईए)	असिंचित भूमि का %
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	10409.66	4237.87	59.29
अरुणाचल प्रदेश	164.19	42.14	74.34
असम	2734.46	169.93	93.79
बिहार	5663.55	3462.05	38.87

1	2	3	4
छत्तीसगढ़	4799.56	1151.28	76.01
गोवा	141.20	23.35	83.47
गुजरात	9433.30	2994.00	68.26
हरियाणा	3566.34	2937.70	17.63
हिमाचल प्रदेश	549.64	102.11	81.42
जम्मू-कश्मीर	748.35	310.18	58.55
झारखंड	1769.18	163.51	90.76
कर्नाटक	10031.49	2564.91	74.43
केरल	2190.69	377.16	82.87
मध्य प्रदेश	14859.00	4735.32	68.13
महाराष्ट्र	17619.00	2975.10	83.11
मणिपुर	140.00	65.00	53.57
मेघालय	230.37	59.43	74.20
मिजोरम	99.46	15.58	84.34
नागालैंड	332.79	65.00	80.47
उड़ीसा	5845.00	1938.13	66.84
पंजाब	4249.98	4037.94	4.99
राजस्थान	16765.08	5419.77	67.67
सिक्किम	95.00	16.59	82.54
तमिलनाडु	5172.49	2800.96	45.85
त्रिपुरा	280.00	36.57	86.94
उत्तरांचल	793.24	346.81	56.28
उत्तर प्रदेश	16825.24	12390.89	26.36
पश्चिम बंगाल	5521.58	2376.09	56.97
कुल राज्य	141029.85	55815.34	60.42
कुल संघ राज्य क्षेत्र	123.00	62.00	49.59
कुल जोड़	141152.85	55877.34	60.41

[अनुवाद]

इस्को का सेल में विलय

1512. **श्री विकास चौधरी:** क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लिमिटेड (इस्को) का विलय भारतीय इस्पात प्राधिकरण (सेल) के साथ कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसकी वर्तमान स्थिति क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) विलय का एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

[हिन्दी]

रिक्त पद

1513. **श्री बालेश्वर यादव:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिनांक 31 दिसंबर, 2004 की स्थिति के अनुसार पर्यावरण और वन मंत्रालय के अंतर्गत विभागों और अधीनस्थ कार्यालयों में रिक्त पदों का ब्यौरा क्या है और श्रेणी-वार ये पद कब से रिक्त पड़े हैं;

(ख) इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इन रिक्तियों को कब तक भरे जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) से (ग) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और उसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

[अनुवाद]

व्यापक कृषि विकास परियोजना हेतु विश्व बैंक की सहायता

1514. **श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर:** क्या **कृषि मंत्री** व्यापक कृषि विकास परियोजना हेतु विश्व बैंक की सहायता के बारे में दिनांक 22.4.2002 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4430 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): योजना आयोग/आर्थिक कार्य विभाग द्वारा परियोजना प्रस्ताव को स्वीकृत किये जाने से पहले दसवीं योजना हेतु नई विस्तार नीति लागू हो गयी। राज्य सरकार से तदनुसार परियोजना को संशोधित करने का अनुरोध किया गया था। राज्य सरकार ने अब तक ऐसा नहीं किया है।

भारतीय वन सेवा के अधिकारियों की पदोन्नति

1515. **श्री अनन्त नायक:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में वन संरक्षक के पद पर पदोन्नत किए गए भारतीय वन सेवा के बैचों का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): सभी 24 राज्यों/संयुक्त संवर्ग में वन संरक्षक के पद पर पदोन्नत किए भारतीय वन सेवा बैचों का विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

भारतीय वन सेवा में 1.1.2004 तक वन संरक्षक के पद पर पदोन्नति की स्थिति

संवर्ग का नाम	वन संरक्षक
1	2
ए जी एम यू टी	1985
आंध्र प्रदेश	1987
असम-मेघालय	1987
बिहार	1984
छत्तीसगढ़	1985
गुजरात	1986
हरियाणा	1984
हिमाचल प्रदेश	1986
जम्मू-कश्मीर	1987
झारखण्ड	1984
कर्नाटक	1985
केरल	1986

1	2
मध्य प्रदेश	1986
महाराष्ट्र	1987
मणिपुर-त्रिपुरा	1988
नागालैण्ड	1985
उड़ीसा	1984
पंजाब	1990
राजस्थान	1987
सिक्किम	1989
तमिलनाडु	1984
उत्तरांचल	1988
उत्तर प्रदेश	1984
पश्चिम बंगाल	1986

[हिन्दी]

राष्ट्रीय जल नीति

1516. श्री रघुवीर सिंह कौशल:
श्री के.सी. पलनिसामी:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय जलनीति की समीक्षा करने तथा उसे और अधिक प्रभावशाली बनाने का है;

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

(ग) क्या वर्तमान राष्ट्रीय जल नीति जल संबंधी मामलों को सुलझाने हेतु पर्याप्त नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और एक नई व्यापक राष्ट्रीय जल नीति की कब घोषणा की जाएगी तथा इसे कब कार्यान्वित किया जायेगा?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) राष्ट्रीय जल संसाधन परिषद द्वारा 1 अप्रैल, 2002 को अंगीकृत राष्ट्रीय जल नीति, 2002 में आवश्यकतानुसार आवधिक संशोधन का प्रावधान है। सभी संबंधित मुद्दों की जांच और समीक्षा एक सतत प्रक्रिया है।

(ग) राष्ट्रीय जल नीति, 2002 में जल से जुड़े मुद्दों को हल करने की ओर पर्याप्त ध्यान दिया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

जखाऊ मत्स्य-ग्रहण बंदरगाह परियोजना

1517. श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि गुजरात में शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता प्राप्त जखाऊ मत्स्य-ग्रहण बंदरगाह परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): जखाऊ मात्स्यिकी बंदरगाह परियोजना का निर्माण कार्य पूरा हो गया है।

पशुपालन और डेयरी उद्योग का विकास

1518. श्री रनेन बर्मन: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पश्चिम बंगाल में पशुपालन और डेयरी उद्योग के विकास हेतु कोई योजना/कार्यक्रम तैयार किया है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजनार्थ कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई और जारी की गई; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) पश्चिम बंगाल में पशुपालन और डेयरी उद्योग के विकास के लिए योजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) पशुपालन एवं डेयरी विभाग राज्य सरकारों से प्राप्त व्यवहार्य प्रस्ताव के आधार पर विभिन्न योजनाओं के तहत निधियां जारी कराई हैं। विगत तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजन के लिए जारी कुल निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

पश्चिम बंगाल राज्य को योजनावार जारी निधियों का ब्यौरा

(लाख रुपए में)

	योजना का नाम	वर्ष		
		2001-02	2002-03	2003-04
I.	**पशुपालन क्षेत्र**			
1.	राष्ट्रीय गोपशु एवं भैंस प्रजनन परियोजना	677.02	0.00	0.00
2.	राज्य कुक्कुट/बत्तख फार्मों को सहायता	64.17	68.00	33.20
3.	पशु रोग नियंत्रण के लिए राज्यों को सहायता	85.00	99.00	105.40
4.	व्यावसायिक दक्षता विकास	0.00	8.00	12.00
5.	राष्ट्रीय पशुप्लेग उन्मूलन परियोजना	36.00	45.00	45.00
6.	पशुधन उत्पादन के लिए एकीकृत नमूना सर्वेक्षण	13.00	22.00	23.00
7.	पशुधन गणना	–	0.00	191.00
	कुल (पशुपालन)	875.19	242.00	409.60
II.	**डेयरी विकास क्षेत्र**			
8.	सहकारिताओं को सहायता	150.00	75.00	0.00
	कुल (डेयरी विकास)	150.00	75.00	0.00
	कुल (पशुपालन एवं डेयरी विकास)	1025.19	317.00	409.60

किसानों को लाभप्रद मूल्य देने हेतु समेकित मूल्य नीति

1519. श्री के.सी. पलनिसामी: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का कृषि उत्पादों के लिए लाभप्रद मूल्य सुनिश्चित करने और उन्हें औद्योगिक माल के समकक्ष बनाने हेतु समेकित मूल्य प्रणाली बनाने तथा उसे लागू करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) कृषि उत्पादों हेतु मूल्य नीति का मुख्य उद्देश्य उत्पादों को उनके उत्पादों के लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करना है। सरकार कृषि में अधिक निवेश को बढ़ावा देने तथा उचित मूल्यों पर आपूर्ति करके उपभोक्ताओं के हितों की रक्षा करने के लिए प्रत्येक मौसम में मुख्य कृषि जिंसों हेतु न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करती है। न्यूनतम समर्थन मूल्य पूरे देश में समरूप हैं। न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करते समय कृषि लागत और मूल्य आयोग (1) उन्नत प्रौद्योगिकी अपनाने के लिए उत्पादकों को प्रोत्साहन देने और मोटे तौर पर राष्ट्रीय आवश्यकताओं के आलोक में उत्पादन प्रतिमान विकसित करने की आवश्यकता (2) भूमि, जल और अन्य उत्पादन संसाधनों का उचित उपयोग सुनिश्चित करने, (3) शेष अर्थव्यवस्था खासकर जीवनयापन की लागत, मजदूरी का स्तर, औद्योगिक लागत संरचना आदि पर मूल्य नीति का संभावित प्रभाव, और (4) कृषि क्षेत्र और गैर-कृषि क्षेत्र के बीच व्यापार की शर्तों पर विचार करता है। इस प्रकार कृषि एवं मूल्य द्वारा विचार किए जाने वाले कारकों में औद्योगिक माल के साथ कृषि उत्पाद की मूल्य समानता शामिल है।

खाद्यान्नों का निर्गम मूल्य

1520. **श्री पी. राजेन्द्रन:** क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली और संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना (एस.जी.आर.वाई.) के अंतर्गत गरीबी रेखा से ऊपर तथा गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले परिवारों को वितरण हेतु राज्यवार कितनी मात्रा में खाद्यान्न जारी किया गया;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत गरीबी रेखा से नीचे और गरीबी रेखा से ऊपर रहने वाले परिवारों के लिए खाद्यान्न का निर्गम मूल्य कितना रहा; और

(ग) एस.जी.आर.वाई. के अंतर्गत जारी खाद्यान्नों की प्रतिपूर्ति दर क्या है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) विगत तीन वर्षों के लिए लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) के आवंटन के राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं। इन राज्यों को विगत तीन वर्षों के लिए संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के संबंध में आवंटन के ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) के केन्द्रीय निर्गम मूल्य संलग्न विवरण-III में दिए गए हैं।

(ग) संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के अधीन भारतीय खाद्य निगम द्वारा राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को खाद्यान्न मुफ्त रिलीज किए जाते हैं। ग्रामीण विकास मंत्रालय समय-समय पर लागू आर्थिक लागत पर भारतीय खाद्य निगम को खाद्यान्नों की लागत की प्रतिपूर्ति करता है।

विवरण I

वर्ष 2001-2002 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.ऊ.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	186.840	1470.960	1591.680	3249.480
2.	अरुणाचल प्रदेश	1.134	27.024	76.680	104.838
3.	असम	28.152	515.058	434.880	978.090
4.	बिहार	150.000	1820.871	174.336	2145.207
5.	छत्तीसगढ़	86.220	393.345	101.112	580.677
6.	दिल्ली	2.400	114.165	576.840	693.405
7.	गोवा	0.979	9.851	63.120	73.950
8.	गुजरात	61.750	869.540	570.000	1501.290
9.	हरियाणा	27.346	182.541	8.640	218.527
10.	हिमाचल प्रदेश	23.616	248.235	101.160	373.011

1	2	3	4	5	6
11.	जम्मू-कश्मीर	25.407	151.763	238.440	415.610
12.	झारखंड	91.630	567.491	63.264	722.385
13.	कर्नाटक	84.110	807.724	555.000	1446.834
14.	केरल	71.460	374.958	1828.080	2274.498
15.	मध्य प्रदेश	189.720	985.983	174.888	1350.591
16.	महाराष्ट्र	267.861	2096.212	765.120	3129.193
17.	मणिपुर	1.914	35.136	54.840	91.890
18.	मेघालय	3.515	16.461	93.840	113.457
19.	मिजोरम	3.156	16.461	93.840	113.457
20.	नागालैण्ड	2.838	30.122	122.040	155.000
21.	उड़ीसा	88.466	907.045	44.640	1040.151
22.	पंजाब	19.723	114.363	21.480	155.566
23.	राजस्थान	111.780	916.269	401.520	1429.569
24.	सिक्किम	1.176	11.205	36.840	49.221
25.	तमिलनाडु	35.475	1350.423	461.280	1847.178
26.	त्रिपुरा	7.917	62.718	124.800	195.435
27.	उत्तरांचल	11.448	109.722	23.136	144.306
28.	उत्तर प्रदेश	260.791	2339.789	377.304	2977.884
29.	पश्चिम बंगाल	109.926	1254.369	905.160	2269.455
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.822	5.450	36.360	42.632
31.	चण्डीगढ़	0.318	5.680	13.680	19.678
32.	दादर व नगर हवेली	0.840	3.762	2.760	7.362
33.	दमन व दीव	0.180	0.969	1.800	2.949
34.	लक्षद्वीप	0.040	0.044	7.060	7.144
35.	पांडिचेरी	1.125	22.701	3.720	27.546
	जोड़	1960.075	17866.189	10181.860	30008.124

गारंटी योजना में लाने के आवंटन में सूखा राहत और बाढ़ राहत शामिल हैं।

वर्ष 2002-2003 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.ऊ.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	261.576	1444.800	2266.740	3973.116
2.	अरुणाचल प्रदेश	6.348	35.148	73.701	115.197
3.	असम	118.236	682.284	958.115	1758.635
4.	बिहार	420.000	2244.184	2291.520	4955.704
5.	छत्तीसगढ़	120.708	579.672	1045.800	1746.180
6.	दिल्ली	13.440	158.340	1102.917	1274.697
7.	गोवा	3.072	12.888	119.802	135.762
8.	गुजरात	136.500	762.713	2858.433	3757.646
9.	हरियाणा	46.968	260.892	1148.838	1456.698
10.	हिमाचल प्रदेश	33.060	170.872	359.325	563.257
11.	जम्मू-कश्मीर	47.424	228.077	425.040	700.541
12.	झारखंड	153.936	814.692	216.300	1184.928
13.	कर्नाटक	200.373	1113.903	2070.600	3384.876
14.	केरल	100.044	552.564	1808.940	2461.548
15.	मध्य प्रदेश	265.608	1274.292	2765.469	4305.369
16.	महाराष्ट्र	420.720	2323.584	5013.615	7757.919
17.	मणिपुर	10.716	43.884	47.460	102.060
18.	मेघालय	11.808	65.052	44.058	120.918
19.	मिजोरम	4.416	24.264	48.114	76.794
20.	नागालैण्ड	7.944	44.136	73.503	125.583
21.	उड़ीसा	212.316	1484.376	1285.098	2981.790
22.	पंजाब	30.120	166.416	1632.975	1829.511
23.	राजस्थान	156.492	804.048	3002.592	3963.132
24.	सिक्किम	2.820	15.420	39.204	57.444

1	2	3	4	5	6
25.	तमिलनाडु	290.495	1751.881	3841.950	5884.326
26.	त्रिपुरा	18.996	104.904	181.674	305.574
27.	उत्तरांचल	32.052	161.814	431.919	625.785
28.	उत्तर प्रदेश	685.418	3688.477	7840.760	12214.655
29.	पश्चिम बंगाल	307.788	1702.752	4246.770	6257.310
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.800	7.440	36.360	45.600
31.	चण्डीगढ़	0.888	8.748	79.212	88.848
32.	दादर व नगर हवेली	1.176	5.544	7.140	13.860
33.	दमन व दीव	0.252	1.428	10.005	11.685
34.	लक्षद्वीप	0.168	0.372	5.195	5.735
35.	पांडिचेरी	3.850	31.262	50.853	85.965
	जोड़	4127.528	22771.123	47429.997	74328.648

वर्ष 2003-2004 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.क.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	337.946	1368.430	2266.740	3973.116
2.	अरुणाचल प्रदेश	6.348	35.148	64.206	105.702
3.	असम	118.236	682.284	735.140	1535.660
4.	बिहार	420.000	2219.184	2291.520	4930.704
5.	छत्तीसगढ़	155.967	566.226	1045.800	1767.993
6.	दिल्ली	13.440	158.340	996.516	1168.296
7.	गोवा	3.072	12.888	118.296	134.256
8.	गुजरात	136.500	753.9488	2787.564	3678.012
9.	हरियाणा	47.664	274.004	1014.204	1335.872
10.	हिमाचल प्रदेश	33.060	195.872	348.900	577.832

1	2	3	4	5	6
11.	जम्मू-कश्मीर	47.424	261.660	443.940	753.024
12.	झारखंड	153.936	839.268	216.300	1209.504
13.	कर्नाटक	218.280	1095.996	2070.600	3384.876
14.	केरल	118.057	534.551	1808.940	2461.548
15.	मध्य प्रदेश	330.605	1225.343	2535.372	4091.320
16.	महाराष्ट्र	451.100	2293.204	4700.880	7445.184
17.	मणिपुर	10.716	43.884	47.460	102.060
18.	मेघालय	11.808	65.052	45.024	121.884
19.	मिजोरम	5.490	23.190	54.564	83.244
20.	नागालैण्ड	9.960	42.120	86.688	138.768
21.	उड़ीसा	212.316	1484.376	1155.564	2852.256
22.	पंजाब	30.120	166.416	1473.240	1669.776
23.	राजस्थान	181.852	757.509	2763.756	3703.117
24.	सिक्किम	3.604	14.636	25.812	44.052
25.	तमिलनाडु	300.024	1742.352	3787.980	5830.356
26.	त्रिपुरा	18.996	104.904	179.232	303.132
27.	उत्तरांचल	32.052	177.120	333.552	542.724
28.	उत्तर प्रदेश	830.885	3654.295	6494.460	10979.640
29.	पश्चिम बंगाल	307.788	1702.752	4089.180	6099.720
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.806	7.343	36.360	45.600
31.	चण्डीगढ़	0.888	8.748	75.516	85.152
32.	दादर व नगर हवेली	1.176	5.554	7.140	13.860
33.	दमन व दीव	0.252	1.428	9.420	11.100
34.	लक्षद्वीप	0.168	0.372	3.708	4.248
35.	पांडिचेरी	4.376	30.736	13.200	48.312
	जोड़	4555.912	22549.214	44126.774	71231.900

विवरण II

2001-02 से 2003-04 तक के दौरान संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	232.44	2255.76	2078.91
2.	असम	328.70	337.36	371.11
3.	बिहार	228.48	250.73	369.27
4.	गुजरात	92.45	223.14	314.27
5.	हरियाणा	88.79	93.50	60.75
6.	कर्नाटक	181.53	789.95	1021.59
7.	केरल	41.52	186.67	149.07
8.	महाराष्ट्र	235.76	392.21	871.21
9.	मध्य प्रदेश	355.80	732.22	824.94
10.	उड़ीसा	197.81	716.35	798.91
11.	पंजाब	23.67	45.00	46.38
12.	राजस्थान	137.59	2068.51	1582.60
13.	तमिलनाडु	151.84	384.99	923.63
14.	उत्तर प्रदेश	498.26	918.80	739.17
15.	पश्चिम बंगाल	225.60	251.18	253.31
16.	अरुणाचल प्रदेश	7.02	5.30	29.71
17.	छत्तीसगढ़	124.29	463.59	356.90
18.	गोवा	1.00	0.66	0.13
19.	हिमाचल प्रदेश	16.25	32.75	22.49
20.	जम्मू-कश्मीर	29.71	24.26	26.63
21.	झारखंड	169.06	184.59	266.25
22.	मणिपुर	8.38	7.84	18.10
23.	मेघालय	11.97	23.16	24.12

1	2	3	4	5
24.	मिजोरम	7.25	6.48	9.19
25.	नागालैण्ड	6.63	6.56	16.80
26.	सिक्किम	4.59	4.81	8.53
27.	त्रिपुरा	32.67	43.02	48.66
28.	उत्तरांचल	29.87	101.33	54.31
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.57	0.38	1.31
30.	चण्डीगढ़	0.00	0.00	0.00
31.	दादरा व नगर हवेली	0.69	0.56	0.56
32.	दमन व दीव	0.00	0.00	0.00
33.	लक्षद्वीप	0.31	0.00	0.42
34.	पांडिचेरी	0.98	1.39	1.59
35.	दिल्ली	0.00	0.00	0.00

विवरण III

चावल का केन्द्रीय निर्गम मूल्य	(रुपये प्रति क्विंटल)	
	गरीबी रेखा से नीचे	गरीबी रेखा से ऊपर
से प्रभावी		
12.07.2001	565.00	830.00
01.04.2002	565.00	730.00
01.07.202	565.00	830.00

गेहूं का केन्द्रीय निर्गम मूल्य	(रुपये प्रति क्विंटल)	
	गरीबी रेखा से नीचे	गरीबी रेखा से ऊपर
से प्रभावी		
12.07.2001	415.00	610.00
01.04.2002	415.00	510.00
01.07.2002	415.00	610.00

ठोस अपशिष्ट प्रबंध संयंत्र

1521. डा. के.एस. मनोज: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पर्यावरण और वन मंत्रालय के समक्ष ठोस अपशिष्ट प्रबंध संयंत्र के राज्यवार कितने प्रस्ताव लंबित हैं;

(ख) क्या केरल सरकार ने ठोस अपशिष्ट प्रबंध संयंत्र हेतु एक परियोजना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर क्या कार्यवाही की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय और केन्द्रीय प्रदूषण

नियंत्रण बोर्ड में नगरीय ठोस अपशिष्ट (प्रबंधन एवं हथालन) नियम, 2000 के कार्यान्वयन के लिए नगरीय ठोस अपशिष्ट प्रबंधन की प्रदर्शक परियोजनाएं स्थापित करने के लिए आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, छत्तीसगढ़, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, नागालैण्ड और उत्तर प्रदेश से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। ऐसी प्रदर्शक परियोजनाएं लागत हिस्सेदारी आधार पर, पश्चिम बंगाल, केरल, तमिलनाडु और संघ शासित क्षेत्र चण्डीगढ़ में शुरू की जा चुकी हैं।

(ख) और (ग) जी, हां। केरल में अल्लेपी और कोजीकोडी के लिए केरल राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से दो प्रस्ताव प्राप्त हुए। कोजीकोडे में माडल सुविधाएं स्थापित करने के लिए एक परियोजना अक्तूबर, 2003 में इस मंत्रालय द्वारा पहले ही मंजूर कर दी गई है और यह परियोजना फरवरी, 2004 में शुरू हो गई है।

पाम्बा कार्य योजना

1522. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल की पाम्बा कार्य योजना काफी लंबे समय से केन्द्र सरकार के समक्ष लंबित पड़ी हुई है;

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

(ग) इसे कब तक स्वीकृति दी जाएगी और लागू किया जाएगा तथा इसके पूरा होने की समय-सीमा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (ग) राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना के अतंर्गत केरल में सबरीमाला और पाम्बा में पाम्बा नदी के प्रदूषण निवारण के लिए पाम्बा कार्य योजना का प्रथम चरण मई, 2003 में 18.45 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से मंजूर किया गया। परियोजना लागत में केन्द्र का हिस्सा 12.92 करोड़ रुपये और राज्य सरकार का हिस्सा 5.53 करोड़ रुपये है। योजना के अंतर्गत स्वीकृत कार्यों के निष्पादन के लिए प्रथम किस्त के रूप में 75 लाख रुपये की केन्द्रीय राशि मार्च, 2004 में कार्यान्वयन एजेंसी को जारी की गई। स्कीम 4 वर्ष की अवधि में पूरी होगी।

परियोजना के द्वितीय और तृतीय चरण के लिए मास्टर योजना के अनुसार संशोधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत की जानी है। राज्य सरकार द्वारा मास्टर योजना तैयार करने का कार्य प्रोफेशनल एजेंसी को सौंपा गया है।

[हिन्दी]

तिलहन पिराई उद्योग

1523. श्रीमती जयाप्रदा: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत कुछ वर्षों के दौरान देश की तिलहन पिराई क्षमता में लगातार वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान वृद्धि की औसत दर क्या रही और वर्ष 2004 के दौरान तिलहन पिराई की अधिष्ठापित क्षमता का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या देश में तिलहन पिराई क्षमता में और वृद्धि किए जाने की संभावना है;

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

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान कितनी क्षमता का उपयोग किया गया?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) जी, हां।

(ख) वनस्पति तेल क्षेत्र को लाइसेंसमुक्त करने के कारण तिलहन पेराई क्षमता के प्रामाणिक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। तिलहनों की वार्षिक पेराई क्षमता के 4.25 लाख टन होने का अनुमान लगाया गया है।

(ग) और (घ) मौजूदा पेराई क्षमता कच्चे माल की उपलब्धता की तुलना में बहुत ज्यादा है।

(ङ) क्षमता उपयोग की औसत प्रतिशतता लगभग 30 है।

[अनुवाद]

प्याज के आयात पर रोक

1524. श्री हरिभाऊ राठौड़:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:
श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:

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

(क) क्या सरकार को प्याज के आयात पर रोक लगाने, प्याज के निर्यात पर से रोक हटाने और चीनी की तरह राजसहायता में वृद्धि करने तथा प्याज का न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करने के संबंध में कोई अभ्यावेदन मिला है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) महाराष्ट्र सरकार द्वारा नियुक्त प्याज संबंधी अधिकार सम्पन्न समिति ने निम्नलिखित सिफारिशों के साथ अपनी रिपोर्ट दिसम्बर, 2003 को प्रस्तुत कर दी है-

- प्याज के लिए 5 रुपये/कि.ग्रा. की दर पर न्यूनतम समर्थन मूल्य मुहैया कराते हुए प्याज के निर्यात से प्रतिबंध हटाना;
- चीनी की तरह ही प्याज के निर्यात के लिए हैंडलिंग प्रभार के रूप में सहायता मुहैया कराना;
- प्याज को अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 से हटाना।

भारत सरकार ने वर्ष 2004-05 के दौरान अनिवार्य वस्तु अधिनियम से प्याज को अलग कर दिया है तथा मई, 2003 से प्याज के निर्यात से सभी प्रतिबंधों को हटा लिया है। महाराष्ट्र सरकार द्वारा प्याज के लिए कोई राजसहायता उपलब्ध नहीं करायी जाती। तथापि, महाराष्ट्र सरकार प्याज के लिए 10,000 रुपये कन्टेनर की दर पर निर्यात राजसहायता मुहैया करा रही है।

धान का उत्पादन

1525. श्री के.सी. सिंह "बाबा": क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार धान जैसी फसलों की बुआई को प्रोत्साहन नहीं देती है क्योंकि ये फसलें अधिक जल सोखती हैं जिससे भू-जल कम हो जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या वैज्ञानिक अनुसंधान से यह तथ्य सामने आया है;

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

(घ) सरकार द्वारा देश में धान के उत्पादन को प्रोत्साहन देने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) धान की फसल को अन्य कई फसलों जैसे तिलहन, मोटे अनाज, दलहन आदि के मुकाबले अधिक पानी की आवश्यकता होती है। भूमिगत जल का उपयोग करके धान की खेती करने के कारण कुछ क्षेत्रों में भूमिगत जल कम हो रहा है। भारत सरकार राज्य सरकारों को कृषि के सतत विकास के लिए इन क्षेत्रों में धान की जगह उच्च मूल्य वाली फसलों जैसे तिलहन, दलहन, बागवानी आदि के फसल विविधीकरण को बढ़ावा देने की सलाह दे रही है।

(घ) केन्द्र सरकार देश में चावल का उत्पादन और उत्पादकता बढ़ाने के लिए समेकित अनाज विकास कार्यक्रम-चावल क्रियान्वित करती रही है। इस स्कीम को अक्तूबर, 2000 से कृषि की बृहत् प्रबंधन पद्धति के अधीन मिला दिया गया है ताकि राज्यों को उनकी स्थानीय आवश्यकताओं के आधार पर लचीलापन पदान किया जा सके। इस स्कीम के अधीन राज्य सरकारों की कार्य योजनाओं के अनुसार उन्नत उत्पादन प्रौद्योगिकी के प्रसार; संकर चावल उत्पादन प्रौद्योगिकी; क्षेत्रीय प्रदर्शनों के जरिए समेकित कीट प्रबंधन; महिलाओं सहित किसानों के प्रशिक्षण; इलैक्ट्रोनिक मीडिया तथा प्रकाशित साहित्य के जरिए प्रौद्योगिकी अंतरण; फार्म उपस्करों; स्प्रिंकलर सिंचाई प्रणाली की स्थापना; किस्मीय प्रतिस्थापन; प्रमाणित बीजों के उत्पादन आदि के लिए सहायता प्रदान की जाती है। इसके अलावा किसानों के खेतों पर भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद द्वारा फ्रंटलाइन प्रदर्शन भी आयोजित किए जाते हैं।

तटीय विनियमन जोन अधिसूचना, 1991

1526. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तटीय विनियमन जोन अधिसूचना, 1991 की समीक्षा हेतु गठित डा. एम.एस. स्वामीनाथन की अध्यक्षता वाली समिति ने सरकार को अपनी रिपोर्ट सौंप दी है;

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट की मुख्य सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) जी, हां।

(ख) समिति की मुख्य सिफारिशों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं:-

1. पारिस्थितिकीय एवं सांस्कृतिक सुरक्षा, जीवन-यापन सुरक्षा और राष्ट्रीय सुरक्षा एकीकृत तटीय जोन प्रबंधन नीति के महत्वपूर्ण भाग होने चाहिए।
2. समुद्री तट के तट में समुद्र की ओर क्षेत्रीय सीमा तक और भूमि की ओर प्रशासनिक सीमा या जैवीय सीमा तक जल क्षेत्र शामिल किया जाना चाहिए। तटीय जोन

प्रबंधन में इनलैण्ड जल निकाय और ऐसे जल निकायों के साथ लगा भूमि क्षेत्र शामिल होना चाहिए।

3. विनियमन, शिक्षा और सामाजिक गतिशीलता प्रतिभागिता एवं सतत तटीय जोन प्रबंधन नीति के तीन मुख्य घटक होने चाहिए।

4. समुद्री एवं तटीय पर्यावरण और इसके संसाधनों की सुरक्षा एवं सतत विकास अंतर्राष्ट्रीय कानून के अनुसार होना चाहिए।

5. तटीय विनियमन सुदृढ़ वैज्ञानिक और पारिस्थितिकीय सिद्धान्तों के आधार पर होना चाहिए और यह प्राकृतिक एवं सांस्कृतिक विरासत दोनों की सुरक्षा करता हो।

6. जहां गम्भीर अपवर्तनीय क्षति के संभावित खतरे हों, वहां एहतियाती एपरोज का प्रयोग किया जाना चाहिए।

7. मानव स्वास्थ्य और जीवन संवेदनशील प्रणालियों एवं सांस्कृतिक और विरासत सहित संसाधनों को विशेष या अपरवर्तनीय खतरे एवं क्षति स्वीकार्य नहीं होगी।

8. तटीय नीति एवं विनियमन लिंग एवं सामाजिक समानता के सिद्धान्तों के आधार पर होने चाहिए।

9. तटीय सुरक्षा और जैव संसाधन संरक्षण तकनीकी आर्थिक क्षमता, एहतियाती एपरोच, प्रदूषणकर्त्ता द्वारा भुगतान और जनविश्वास सिद्धान्त द्वारा मार्गनिर्देशित किया जाना चाहिए।

10. जैव विविधता अधिनियम, 2002 ने उल्लिखित सिद्धान्त तटीय जैव संसाधन प्रबंधन पर लागू किए जाने चाहिए।

11. तटीय वानिकी एवं कृषि वानिकी के साथ-साथ प्रवालभित्ति, नमभूमियां, कच्छ वनस्पतियां, समुद्री घास सतह के पुनरुद्धार से छोटी एवं लम्बी अवधि के पारिस्थितिकीय और जीवन-यापन लाभ होंगे।

12. सुनामी के कारण जीवन एवं जीवन-यापन में अत्यधिक क्षति के मद्देनजर तटीय क्षेत्रों की पारिस्थितिकीय सुरक्षा को ताक पर रखकर छोटी अवधि के वाणिज्यक लाभों की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(ग) सरकार द्वारा कार्रवाई करने के लिए रिपोर्ट में निहित सिफारिशों की बारीकी से जांच करनी होगी।

[हिन्दी]

बीड़ी कामगारों के बच्चों को छात्रवृत्तियां

1527. श्री वीरेन्द्र कुमार: क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार बीड़ी कामगारों के बच्चों को शिक्षा दिलाने हेतु छात्रवृत्ति देती है; और

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान आबंटित की गई छात्रवृत्ति का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) जी, हां।

(ख) बीड़ी कामगारों के बच्चों के लिए 2004-2005 के दौरान छात्रवृत्तियों के राज्य-वार वितरण के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	क्षेत्र	राज्य	आबंटन (रुपयों में)	योग (रुपयों में)
1	2	3	4	5
1.	अजमेर	राजस्थान	46,42,940	
		गुजरात	42,56,940	88,99,880
2.	इलाहाबाद	उत्तर प्रदेश	94,99,820	94,99,820
3.	बंगलौर	कर्नाटक	6,64,99,820	
		केरल	1,54,99,660	8,19,99,480
4.	भुवनेश्वर	उड़ीसा	1,52,00,000	1,52,00,000

1	2	3	4	5
5.	हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	7,10,00,000	
		तमिलनाडु	7,10,00,000	14,20,00,000
6.	जबलपुर	मध्य प्रदेश	2,56,56,420	
		छत्तीसगढ़	8,68,560	2,65,24,980
7.	कर्मा	बिहार	70,00,000	70,00,000
8.	कोलकाता	पश्चिम बंगाल	3,63,95,730	
		असम	3,86,780	
		त्रिपुरा	3,12,380	3,70,94,890
9.	नागपुर	महाराष्ट्र	5,21,98,010	5,21,98,010

[अनुवाद]

बेरोजगार लोगों को रोजगार देना

1528. श्री किरिप चालिहा:
श्री डी.वी. सदानन्द गौडा:
श्री अनंत कुमार:
डा. बाबू राव मिडियम:

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

(क) क्या सामान्य तौर पर देश में और विशेष तौर पर पूर्वोत्तर राज्यों में शिक्षित और अशिक्षित युवक, युवतियों/रोजगार चाहने वालों की संख्या बढ़ रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश के रोजगार कार्यालयों में राज्यवार और श्रेणीवार कुल कितने शिक्षित/अशिक्षित/स्नातक/स्नातकोत्तर युवक/युवतियों, के नाम पंजीकृत हैं;

(घ) सरकार द्वारा इन बेरोजगार युवक, युवतियों को रोजगार देने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) सरकार द्वारा बेरोजगारी को समाप्त करने हेतु क्या नए कदम उठाए जा रहे हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) देश में रोजगार चाहने वालों की संख्या (शिक्षित व अशिक्षित दोनों) 2000 में 4.13 करोड़ से घटकर 2002 में 4.12 करोड़ रह गई। पूर्वोत्तर राज्यों में रोजगार चाहने वालों की संख्या 2000 में 23.2 लाख से बढ़कर 2002 में 24.5 लाख हो गई।

(ग) वर्ष 2000-2002 के दौरान रोजगार चाहने वालों का राज्य-वार व श्रेणी-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) सरकार का 10वीं योजनावधि में सामान्य विकास प्रक्रिया के साथ-साथ विशेष रोजगार सृजन कार्यक्रम द्वारा लगभग 5 करोड़ रोजगार अवसर सृजित करने का लक्ष्य है। इससे रोजगार कार्यालयों में पंजीकृत बेरोजगार युवाओं को भी सहायता मिलेगी।

विवरण

रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर निम्नलिखित वर्षों के दौरान रोजगार चाहने वालों की संख्या

(हजार में)

क्र.सं.	राज्य	2000				2001				2002			
		शिक्षित	अशिक्षित	स्नातक	स्नातकोत्तर	शिक्षित	अशिक्षित	स्नातक	स्नातकोत्तर	शिक्षित	अशिक्षित	स्नातक	स्नातकोत्तर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आंध्र प्रदेश	2790.2	434.7	333.0	50.2	2825.3	332.9	328.5	47.7	2872.2	75.2	316.9	47.5
2.	अरुणाचल प्रदेश	12.5	8.5	1.8	0.2	11.7	10.4	1.7	0.2	12.2	10.6	1.3	0.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3.	असम	1082.3	360.0	129.1	6.8	1036.5	450.1	142.7	6.2	1024.9	522.4	146.1	7.1
4.	बिहार	2282.5	1014.8	316.7	23.4	1524.6	257.4	219.5	25.2	1484.1	328.7	188.2	7.1
5.	छत्तीसगढ़	#	#	#	#	648.3	146.2	73.1	25.0	687.1	109.7	81.0	28.9
6.	दिल्ली	752.2	238.7	168.6	34.5	775.5	230.8	167.5	26.5	845.1	214.9	173.9	36.6
7.	गोवा	77.7	25.4	12.2	1.1	77.8	25.4	12.9	1.4	84.1	19.5	16.3	1.8
8.	गुजरात	855.6	212.8	152.5	17.6	888.7	206.3	180.7	19.5	864.4	188.4	173.2	19.3
9.	हरियाणा	553.1	236.3	88.7	13.0	494.3	175.3	81.8	11.7	596.8	205.2	92.5	13.7
10.	हिमाचल प्रदेश	651.1	234.0	62.6	23.7	668.2	227.9	66.0	26.4	695.6	210.2	72.8	29.5
11.	जम्मू-कश्मीर	89.8	77.4	21.8	8.3	91.4	72.3	21.6	8.5	90.7	55.4	22.8	8.2
12.	झारखंड	**	**	**	**	678.3	804.6	86.6	9.2	709.7	609.2	88.7	0.7
13.	कर्नाटक	1331.4	633.5	224.4	15.3	1426.1	613.8	226.9	14.7	1273.1	676.0	162.4	15.6
14.	केरल	3332.6	861.1	256.8	59.1	3589.4	867.8	280.6	66.3	3026.4	717.7	242.1	53.4
15.	मध्य प्रदेश	2033.0	516.7	275.5	91.0	1452.2	362.3	219.4	70.3	1474.0	396.4	221.3	72.1
16.	महाराष्ट्र	3298.6	1048.8	388.2	38.5	3434.4	988.7	403.5	36.6	3350.2	996.7	388.1	45.3
17.	मणिपुर	265.1	126.8	40.8	5.7	258.1	147.4	40.8	5.7	263.2	151.6	41.4	6.1
18.	मेघालय	20.5	14.9	3.4	0.3	24.9	13.5	3.2	1.7	20.3	15.9	3.4	0.4
19.	मिजोरम	21.2	67.5	2.9	0.3	20.3	64.3	3.2	0.4	21.6	19.8	4.7	0.8
20.	नागालैंड	22.5	14.7	2.8	0.2	21.4	16.2	2.8	0.3	21.5	14.0	3.3	0.4
21.	उड़ीसा	780.3	188.1	172.9	6.1	737.6	170.8	159.4	5.7	618.2	143.6	133.7	5.0
22.	पंजाब	397.3	130.4	73.5	11.0	411.6	125.1	57.0	9.1	383.1	123.3	63.7	8.5
23.	राजस्थान	569.3	221.7	149.2	23.1	556.7	201.8	143.4	19.6	523.1	172.9	137.1	18.8
24.	सिक्किम*												
25.	तमिलनाडु	2684.1	1975.5	534.4	140.2	3498.8	1426.7	641.0	149.1	3128.7	1848.5	542.4	166.6
26.	त्रिपुरा	120.5	183.4	31.8	3.8	131.9	194.9	32.9	4.1	105.7	246.7	28.9	4.2
27.	उत्तरांचल	#	#	#	#	249.3	77.9	42.0	20.5	275.7	72.1	49.1	27.0
28.	उत्तर प्रदेश	1749.8	567.1	328.7	96.3	1420.3	428.8	275.3	71.0	1392.0	434.8	270.4	71.0
29.	पश्चिम बंगाल	3243.5	2656.0	565.0	83.1	3248.0	2914.6	565.0	89.0	3483.9	2967.3	588.0	94.1
30.	अण्डमान व निकोबार	15.3	15.6	1.9	0.4	16.1	18.4	2.0	0.4	16.9	22.2	2.1	0.5

1	2	3	4	5	6	7 *	8	9	10	11	12	13	14
31.	चंडीगढ़	63.2	29.7	5.8	6.1	61.8	27.3	5.7	6.4	57.3	24.9	5.7	6.0
32.	दादर व नगर हवेली	3.3	1.4	0.7	0.4	0.7	4.6	0.1	@	4.0	1.5	0.9	0.3
33.	दमन व दीव	2.5	4.9	0.7	.01	2.5	5.0	0.8	0.1	4.5	3.9	1.1	0.1
34.	लक्षद्वीप	4.5	5.7	0.2	@	5.2	6.0	0.3	@	5.7	4.3	0.4	@
35.	पांडिचेरी	125.6	6.7	29.5	3.9	132.8	9.4	30.5	4.9	138.8	12.8	26.9	5.9
	कुल योग	29231.0	12112.6	4376.4	763.7	30371.1	11624.8	4518.3	783.4	29555.1	11616.1	4290.7	802.9

*इस राज्य में कोई रोजगार कार्यालय कार्य नहीं कर रहा।
'सूचना मध्य प्रदेश में शामिल।
''सूचना बिहार में शामिल।
*सूचना उत्तर प्रदेश में शामिल।
@ आंकड़े 50 से कम।
हो सकता है पूर्णांकों के कारण आंकड़े योग से मेल न खाएं।
शिक्षितों में 10वीं कक्षा पास व उससे अधिक शिक्षा प्राप्त शामिल।

[हिन्दी]

प्राकृतिक संसाधनों में वृद्धि

1529. श्री एम. अंजनकुमार यादव:
श्री सुनिल कुमार महतो:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश के प्रत्येक राज्य में कितनी मात्रा में प्राकृतिक संसाधन उपलब्ध हैं;

(ख) सरकार द्वारा प्रत्येक राज्य में प्राकृतिक संसाधनों में वृद्धि करने हेतु क्या उपाय किए गए हैं;

(ग) भारत की स्वतंत्रता के समय और स्वतंत्रता के 50 वर्षों के बाद प्रत्येक राज्य में विकास की स्थिति कैसी थी; और

(घ) सरकार की इन संसाधनों के विकास पर क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

खिलौने के विनिर्माण में विषैले रसायन

1530. श्री रघुनाथ झा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खिलौनों के विनिर्माण में विषैले "डेहप" (डीईएचपी) रसायन का प्रयोग किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या खिलौना विनिर्माता अपने खिलौनों में प्रयुक्त की गई सामग्री का उल्लेख नहीं करते हैं; और

(घ) इस संबंध में क्या कार्यवाही किए जाने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (घ) डीईएचपी मद, जिसे डाइकोटिल पथालेट प्लास्टिसाइजर के नाम से भी जाना जाता है, वांछित कोमलता प्रदान करने के लिए लोचदार पीवीसी वस्तुओं के निर्माण में प्रयुक्त होता है। चूंकि खिलौने भी लोचदार वीपीसी से बनाए जाते हैं, अन्य प्लास्टिसाइजर्स के साथ डीईएचपी लोचदार वीपीसी खिलौनों के निर्माण में भी प्रयुक्त होता है। विभिन्न पदार्थों के प्रयोग हेतु खिलौनों में अनुमत्य विषाक्तता स्तर को ध्यान में रखते हुए बीआईएस विशिष्टियां उपलब्ध हैं।

मानक विशिष्टियों में निर्धारित विषाक्तता स्तर के प्रतिमानकों को पूरा करने तथा सुरक्षित खिलौनों के उत्पादन हेतु लघु उद्योग विकास संगठन, लघु उद्योग मंत्रालय के फील्ड कार्यालयों के जरिए खिलौना उद्योग में पर्याप्त जागरूकता उत्पन्न करने के उपाय किए गए हैं।

भारतीय मानक विशिष्टियों और अन्तर्राष्ट्रीय मानक विशिष्टियों के अनुरूप दिल्ली और मुंबई के क्षेत्रीय परीक्षण केंद्रों में खिलौनों के परीक्षण के लिए परीक्षण सुविधाएं सृजित की गई हैं।

सी.बी.आई. छापे

1531. **श्री प्रभुनाथ सिंह:** क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सी.बी.आई. द्वारा हाल ही में मारे गए छापों में विभागीय खरीद के संबंध में भारी पैमाने पर हुए भ्रष्टाचार का पता चला है;

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या अधिकांश मंत्रालय/विभाग/कार्यालय आदि एन.सी.सी.एफ., नेहरू प्लेस, नई दिल्ली जैसी प्राधिकृत एजेंसियों को क्रयादेश देने की बजाय सीधे आपूर्तिकर्त्ताओं को क्रयादेश दे रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो प्राधिकृत एजेंसियों के माध्यम से विभागीय खरीद कराए जाने को सुनिश्चित करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ और केंद्रीय भण्डार जो मंत्रालयों/विभागों/कार्यालयों आदि को लेखन सामग्री तथा अन्य मदों की आपूर्ति करते हैं, ने सी.बी.आई. के छापों की कोई रिपोर्ट नहीं दी है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं। मंत्रालय/विभाग/कार्यालय आदि राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ जैसी प्राधिकृत एजेंसियों से फैक्स/डाक द्वारा अथवा कोरियर के जरिए सीधे कोटेशन आमंत्रित करते हैं तथा मांग करने वाले मंत्रालयों/विभागों/कार्यालयों द्वारा दर्शाए गए शिड्यूल के अनुसार उन्हें आपूर्ति आदेश भेजते हैं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

युवाओं में बेरोजगारी

1532. **श्री एन.एन. कृष्णदास:** क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मुंबई में पुलिस कांस्टेबलों के पद के लिए काफी संख्या में डाक्टरों और इंजीनियरों ने आवेदन किया था जैसाकि दिनांक 7 फरवरी, 2005 के 'दि हिन्दू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) सरकार का देश के शिक्षित युवाओं की बेरोजगारी की गंभीर समस्या को सुलझाने हेतु क्या कदम उठाने का विचार है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) से (ग) सूचना प्राप्त की जा रही है।

इलैक्ट्रानिक मीडिया वर्कर

1533. **श्री पी.सी. थामस:** क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इलैक्ट्रानिक मीडिया वर्करों को कार्यरत पत्रकारों के वेतन बोर्ड में शामिल किए जाने पर विचार किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) वर्तमान में इलैक्ट्रानिक मीडिया वर्करों को श्रमजीवी पत्रकार एवं अन्य समाचार पत्र कर्मचारी (सेवा की शर्तें) एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1955 की धारा-9 के अतंर्गत गठित वेतन बोर्ड में शामिल करने पर विचार नहीं किया जा रहा है क्योंकि सामूहिक सौदेकारिता के माध्यम से उनके हितों की रक्षा की जा सकती है।

शिशु दुग्ध विकल्प से संबंधित अधिनियम का निरसन

1534. **श्री एन. जनार्दन रेड्डी:** क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इन्फैंट मिल्क सब्स्टीट्यूट्स फीडिंग बोटल्स एण्ड इनफैंट फूड्स (उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) अधिनियम, 1992 को एक मार्डन फूड सेफ्टी एवं स्टैंडर्ड बिल, 2005 के द्वारा निरस्त करने का प्रस्ताव सरकार के पास विचाराधीन है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) एक आधुनिक खाद्य सुरक्षा एवं

मानक विधेयक, 2005 तैयार करने का उद्देश्य मौजूदा खाद्य कानूनों और विनियमनों तथा प्रवर्तन एजेंसियों की बहुलता को दूर करना है तथा उन्हें एकल अधिनियम और इस विधेयक के तहत स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित प्राधिकरण के अंतर्गत लाना है। इन्फैंट मिल्क सब्स्टीट्यूट्स फीडिंग बोटल्स एण्ड इनफैंट फूड्स (उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) अधिनियम उन खाद्य अधिनियमों/आदेशों में से एक है जिसे प्रस्तावित विधेयक के अधिनियम बन जाने पर रद्द करने/संशोधित करने का प्रस्ताव है।

एक आधुनिक समेकित खाद्य कानून तैयार करने हेतु अपेक्षित विधायी एवं अन्य परिवर्तन प्रस्तावित करने के लिए सरकार द्वारा गठित ग्रुप आफ मिनिस्टर्स वर्तमान में इन्फैंट मिल्क सब्स्टीट्यूट्स फीडिंग बोटल्स एण्ड इनफैंट फूड्स (उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) अधिनियम, 1992 समेत खाद्य अधिनियमों/आदेशों को रद्द करने/संशोधित करने संबंधी मुद्दे पर विचार कर रहा है।

अधिकतम खुदरा मूल्य पर उत्पाद शुल्क लगाना

1535. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को उत्तरी भारत के सीमावर्ती जिलों में स्थित लघु औषधि निर्माण इकाइयों से उनके उत्पादों के अधिकतम खुदरा मूल्यों पर उत्पाद शुल्क लगाने के कारण उनके सामने आ रही समस्याओं के संबंध में अभ्यावेदन मिले हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ग) भारतीय भेषज उद्योग (लघु क्षेत्र) और कुछ अन्य भेषज कंपनियों/संघों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनमें केन्द्रीय उत्पाद-अधिसूचना सं. 2/2005 दिनांक 7 जनवरी, 2005 के विरुद्ध अभ्यावेदन दिया गया है जिसके अनुसार दवाइयों पर उत्पाद शुल्क दवाइयों की खुदरा कीमत के आधार पर 35% छूट देने के बाद लगाया जाएगा। तदन्तर सरकार ने अधिसूचना सं. 4/2005 केन्द्रीय उत्पाद (एनटी) दिनांक 23.2.2005 द्वारा छूट का स्तर बढ़ाकर 40% तक कर दिया है।

रंगानदी बांध परियोजना से अतिरिक्त जल

1536. **डा. अरूण कुमार शर्मा:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम सरकार ने अतिरिक्त जल छोड़े जाने के कारण बन्दरदेवा से डिक्रंग सुबाश्री संगम तक डिक्रंग नदी पर बाढ़ सुरक्षा कार्य के वित्तपोषण के लिए एन ई ई पी सी ओ से अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजनार्थ चालू वर्ष के दौरान राज्य सरकार को कितनी सहायता प्रदान की गई; और

(ग) इसके परिणामस्वरूप राज्य सरकार को क्या लाभ मिलेंगे?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) जी, हां। विभिन्न खंडों पर कटावरोधी कार्यों सहित डिक्रंग नदी के दोनों तटों को ऊंचा एवं सुदृढ़ करने के लिए बाढ़ नियंत्रण विभाग, असम सरकार ने एन ई ई पी सी ओ (नीप्को) को 835.85 लाख रुपये का एक प्राक्कलन सौंपा है और नीप्को इस खर्च के एक भाग को वहन करने के लिए सहमत हो गया है। तदुपरान्त असम सरकार ने फरवरी, 1998 में स्पष्ट किया कि मौजूदा वित्तीय संकट के कारण वे इन कार्यों को आरंभ करने की स्थिति में नहीं हैं तथा उन्होंने पूर्वोत्तर परिषद (एनईसी) की निधि से आवश्यक निधि उपलब्ध कराने का अनुरोध किया। चूंकि रंगानदी जल-विद्युत परियोजना के अंतर्गत संपूर्ण कार्य करने का कोई प्रावधान नहीं था अत: नार्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लिमिटेड (नीप्को) द्वारा यह व्यय किया जाना संभव नहीं था। नीप्को ने यह मामला एन ई सी को भेज दिया था। एन ई सी से प्राप्त सूचना के अनुसार, एन ई सी की नौवीं योजना में इस परियोजना को शामिल नहीं किया गया था।

(ग) इस परियोजना की 405 मेगावाट की संस्थापित क्षमता में से असम को लगभग 600 एमयू विद्युत सहित 161 मेगावाट का हिस्सा प्राप्त होता है। इसके अतिरिक्त, असम के लोगों को डिक्रंग घाटी में कृषि के लिए आवश्यक जल के उपयोग का लाभ विशेषकर जल की कमी के दौरान, मिल सकेगा।

लालकिले में पेड़ों की कटाई

1537. **श्री चन्द्रकांत खैरे:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि हाल ही में लाल किले में कई पेड़ काटे गए हैं;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) जी हां।

(ख) वन विभाग, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार द्वारा की गई जांच के अनुसार, सात (7) पेड़ कटे हुए पाये गये और लाल किला, दिल्ली के परिसर में सोलह (16) पेड़ों की कांट-छांट की गई।

(ग) दिल्ली वृक्ष परिरक्षण अधिनियम, 1994 के प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई की गई है।

तटीय बीमा योजना

1538. **श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:**
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

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

(क) क्या सरकार का विचार मछुआरों के लिए एक व्यापक तटीय बीमा योजना शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस योजना की मुख्य विशेषताएं क्या होंगी; और

(ग) इसके कब तक क्रियान्वित होने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) सक्रिय मछुआरों के लिए सामूहिक दुर्घटना बीमा विद्यमान है जिसमें दुर्घटनाग्रस्त मृत्यु और स्थायी पूर्ण अपंगता के मामले में 50,000 तथा स्थायी आंशिक अपंगता के मामले में 25,000 रुपए के बीमा कवर की व्यवस्था है ताकि मछुआरों को लाभ मिल सके। बीमा की वार्षिक प्रीमियम को केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा 50:50 के आधार पर वहन किया जाता है। अन्य कोई योजना प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सेल द्वारा सीमेन्ट फैक्ट्रियों की स्थापना

1539. **श्री गणेश सिंह:** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण ने मध्य प्रदेश के सतना जिले में अपने चूना पत्थर खनन कार्य को बन्द कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सेल इस खान के पास अपनी स्वयं की या किसी प्राइवेट कंपनी के साथ संयुक्त उद्यम वाली सीमेन्ट फैक्टरी लगाने पर विचार कर रहा है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) जी, हां। मध्य प्रदेश के सतना जिले में बाबूपुर में स्थित इस्पात लाइमस्टोन क्वेरी ने, भण्डारों की भू-वैज्ञानिक स्थिति के कारण लौह निर्माण चूना पत्थर के उत्पादन की उच्च लागत की वजह से प्रचालन बंद कर दिया है।

(ग) और (घ) स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड को एक निजी सीमेंट निर्माता से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है जिसमें संयुक्त उद्यम में सीमेंट निर्माण के लिए धमन भट्टी स्लैग और सतना खान के चूना पत्थर का उपयोग करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, इस संबंध में अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[अनुवाद]

कमोडिटी फ्यूचर्स मार्केट्स की स्थापना

1540. **श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:**
श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने एक कमोडिटी फ्यूचर मार्केट बनाने के संबंध में अंतिम निर्णय ले लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) और (ख) भारत में कमोडिटी फ्यूचर मार्केट्स स्वतंत्रता से भी पहले से प्रचालन में हैं तथापि, सरकार ने इन एक्सचेंजों का विनियमन अग्रिम संविदा (विनियमन) अधिनियम, 1952 के लागू होने तथा एक विनियामक निकाय के रूप में 1953 में मुंबई में वायदा बाजार आयोग की स्थापना के साथ शुरू किया। अप्रैल, 2003 से सभी वस्तुओं की भावी सौदा व्यापार की अनुमति दे दी गई है। भारत में इस समय तीन राष्ट्रीय स्तर के एक्सचेंजों सहित 25 कमोडिटी एक्सचेंज हैं जो भावी सौदा व्यापार कर रहे हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

मंहगी औषधियों पर कर छूट

1541. श्री रामदास आठवले: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एचआईवी/एड्स तथा गुर्दा प्रत्यारोपण के उपचारार्थ प्रयोग में लाई जाने वाली औषधियां काफी महंगी हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या ये औषधियां विभिन्न स्तरों पर लगाए गए शुल्कों के कारण अधिक मंहगी हो गई हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार को उक्त औषधियों पर कुछ कर छूट प्रदान करने का अनुरोध मिला है;

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

(ङ) इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (ङ) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डी पी सी ओ, 1995) की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 प्रपुंज औषध और उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रण के अधीन हैं और उनके मूल्य राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण द्वारा डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित/संशोधित किए जाते हैं। सितम्बर, 1994 में घोषित "औषध नीति 1986 में संशोधन" में उल्लिखित मानदंड के आधार पर इन औषधों को डीपीसीओ, 95 में मूल्य नियंत्रण के अधीन रखने के लिए अभिनिर्धारित किया गया है। इन मानदंडों में विभिन्न औषधों के इस्तेमाल की सीमा और बाजार प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखा जाता है।

गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों का निर्धारण, विनिर्माताओं द्वारा स्वयं उत्पादन लागत, विपणन/बिक्री व्यय, अनुसंधान एवं विकास व्यय, व्यापारिक कमीशन, बाजार प्रतिस्पर्धा, उत्पाद सुधार, उत्पाद गुणवत्ता आदि जैसे विभिन्न पहलुओं को ध्यान में रखते हुए किया जाता है। सार्वजनिक हितों पर प्रतिकूल प्रभाव की स्थिति में सरकार द्वारा उपचारी उपाय किए जाते हैं।

व्यापार चैनल में एच आई वी/एड्स रोधी औषधों का बाजार बहुत अधिक नहीं है और ओ आर जी, आई एम एस के अनुसार दिसम्बर, 2004 को समाप्त वर्ष के लिए यह लगभग 38.23 करोड़ रु. है जो कुल बाजार (20,499 करोड़ रु.) का 0.19% है। दिसम्बर, 2000 से 1 करोड़ रु. से अधिक मात्रा (ओआरजी, आईएमएस के अनुसार) के अधिकतम वार्षिक कारोबार (मैट) वाली एचआईवी रोधी दवाओं के मूल्यों के विश्लेषण से पता चलता है कि मूल्य या तो स्थिर रहे हैं या मूल्यों में कमी हुई है। मूल्यों के प्रसार में वार्षिक कमी 4.28 से 22.71% के बीच रही है।

सरकार ने सीमा शुल्क अधिसूचना सं. 21/2002 दिनांक 1.3.2002, तथा संशोधित की सूची 4 में दर्ज सभी औषधों को सीमा शुल्क से मुक्त कर दिया है। इन औषधों को उत्पाद अधिसूचना सं. 6/2002 दिनांक 1.3.2002, यथासंशोधित, के द्वारा उत्पाद शुल्क से भी मुक्त कर दिया गया है।

इन औषधों में एचआईवी/एड्स तथा किडनी प्रत्यारोपण के उपचार में प्रयुक्त होने वाले कुछ औषध शामिल हैं।

[अनुवाद]

एन.डी.पी.एस. अधिनियम के नियम 67 के क्षेत्राधिकार से भेषज उद्योग को छूट

1542. श्री संजय धोत्रे: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार स्वापक औषधि और मन: प्रभावी पदार्थ अधिनियम (एन.डी.पी.एस.) के नियम 67 के क्षेत्राधिकार से भेषज उद्योग को छूट देने का है;

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

(ग) क्या इस संबंध में केमिस्टों तथा ड्रगिस्टों से कोई अभ्यावेदन मिला है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (घ) नार्कोटिक ड्रग्स एंड साइकोट्रापिक सब्सटांसेज (एन डी पी एस) नियमावली के नियम 67 के उपबंधों के अनुरूप परेषण नोट के अंतर्गत, औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन अधिनियम/नियमावली के तहत जारी लाइसेंस के अंतर्गत विनिर्मित और बेचे गए साइकोट्रापिक पदार्थों के परिवहन विधियों के अनुपालन में उन्हें आ रही कठिनाइयों के संबंध में आल इंडिया आर्गेनाइजेशन आफ केमिस्ट्स एंड ड्रगिस्ट्स (ए आई ओ सी डी) तथा विभिन्न विनिर्माताओं, फार्मासिस्टों और केमिस्टों के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

व्यापार द्वारा एनडीपीएस नियम के नियम 67 के अंतर्गत परेषण नोट प्रक्रिया के अनुपालन में हो रही कठिनाइयों को देखते हुए सरकार ने, इस शर्त के साथ एन डी पी एस नियम, 1985 के नियम 67 के प्रचालन नहीं करने की छूट देते हुए, एन डी पी एस नियम, 1985 में संशोधन करते हुए एक राजपत्र अधिसूचना सा.का.नि. 104(अ) दिनांक 25 फरवरी, 2005 जारी की, कि वैसे मामले, जिनमें परेषक या प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्त्ता द्वारा हस्ताक्षरित किसी अन्य दस्तावेज या कैश मेमो या बीजक या बिक्री रसीद के साथ साइकोट्रापिक पदार्थ की बिक्री की गई हो, में निर्धारित प्ररूप (फार्म-6) में परेषण नोट लागू नहीं होगा, जिसमें परेषण के बारे में निम्नलिखित सूचना होगी:

(1) परेषक और परेषिती का नाम, पता और लाइसेंस संख्या

(2) विवरण, बैच संख्या और मात्रा

(3) परिवहन का साधन और विवरण

बशर्ते कि ऐसे दस्तावेज परेषक और परेषिती द्वारा अधिसूचित अधिकारियों के निरीक्षण हेतु दो वर्ष की अवधि के लिए रखे जाएंगे। तथापि, यदि परेषिती एक अनुसंधान संस्थान, निबंधित चिकित्सक, अस्पताल या दवाखाना हो तो परेषिती को लाइसेंस नंबर देना आवश्यक नहीं होगा।

[हिन्दी]

विस्फोटकों के नष्ट करने से पर्यावरण पर प्रभाव

1543. **श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:**
श्री संतोष गंगवार:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश के गाजियाबाद जिले में स्थित कान्हा राष्ट्रीय उद्यान में खतरनाक विस्फोटकों के नष्ट किए जाने से इसके आस-पास के क्षेत्रों में पर्यावरण में गम्भीर खतरा उत्पन्न हो गया है;

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

(ग) क्या सरकार ने इसके बाद पर्यावरण, वायु तथा जल प्रदूषण के स्तर की जांच की है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (घ) संबंधित एजेंसियों से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

सेल की कुल्टी इकाई को पुन: चालू करना

1544. **श्रीमती करूणा शुक्ला:**
श्री विकास चौधरी:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

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

(क) क्या सरकार की भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के अधीन इंडियन आयरन तथा स्टील कंपनी लिमिटेड, बर्नपुर की तरह कुल्टी इकाई को पुन: चालू करने की कोई योजना है;

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

(ग) क्या सरकार को इसे पुन: चालू करने के संबंध में कोई प्रस्ताव मिला है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ङ) उक्त को पुन: चालू किए जाने के बाद इस इकाई तथा सेल द्वारा कितना लाभ कमाये जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लि. (इस्को) के कुल्टी कारखाने का प्रचालन दिनांक 01.04.2003 से बंद कर दिया गया है और फिलहाल इसके पुनरुद्धार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

बेरोजगार व्यक्तियों के लिए मानदण्ड

1545. **श्री सुनिल कुमार महतो:**
श्री एम. अंजन कुमार यादव:

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

(क) क्या रोजगार कार्यालयों के वर्तमान (लाइव) रजिस्टर में दर्ज बेरोजगार व्यक्तियों को सरकार द्वारा बेरोजगार नहीं समझा जाता है;

(ख) यदि हां, तो किसी व्यक्ति को बेरोजगार मानने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किये गये हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान देश में रोजगार कार्यालयों में पंजीकृत लोगों का ब्यौरा क्या है और इनमें से कितने लोगों को रोजगार दिया गया; और

(घ) रोजगार कार्यालय बेरोजगारों को किस प्रकार रोजगार उपलब्ध कराता है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर दर्ज व्यक्तियों को रोजगार चाहने वाले माना गया है। जैसाकि हो सकता है कि उनमें से कुछ ने विशेष क्षेत्रों में बेहतर भविष्य, रोजगार इत्यादि के लिए पंजीकरण करवाया हो इसलिए वे सब बेरोजगार हो सकते हैं या नहीं हो सकते।

(ख) किसी व्यक्ति का बेरोजगार के रूप में निर्धारण करने के लिए अपनाए जाने वाले विभिन्न दृष्टिकोण नीचे दिए गए हैं:

1. *सामान्य स्थिति दृष्टिकोण:* इस दृष्टिकोण में, किसी व्यक्ति को बेरोजगार माना जाता है यदि वह कोई लाभप्रद कार्यकलाप नहीं कर रहा था/रही थी किन्तु पिछले 365 दिनों के दौरान या तो प्रमुख तथा/या गौण स्थिति में कार्य चाहता था/थी/कार्य के लिए उपलब्ध था/थी।

2. *सामान्य प्रमुख स्थिति दृष्टिकोण:* इस दृष्टिकोण में किसी व्यक्ति को बेरोजगार माना जाता यदि वह कोई लाभप्रद कार्यकलाप नहीं कर रहा था/रही थी परन्तु पिछले 365 दिनों के अधिकांश भाग (अर्थात् 183 दिनों से अधिक) में कार्य चाहता था/थी/कार्य के लिए उपलब्ध था/थी।

3. *चालू साप्ताहिक स्थिति दृष्टिकोण:* इस दृष्टिकोण में, किसी व्यक्ति को बेरोजगार माना जाता है यदि वह पिछले सात दिनों में किसी भी दिन या मात्र एक घंटे के लिए भी कोई लाभप्रद कार्यकलाप नहीं कर रहा था/थी।

4. *चालू दैनिक स्थिति दृष्टिकोण:* इस दृष्टिकोण में, अर्थव्यवस्था में उपलब्ध कुल कार्य प्राप्त किया जाता है। इससे, उपलब्ध कार्य से पूर्ण रोजगार पा सकने वाले व्यक्तियों की संख्या प्राप्त की जाती है। इस संख्या तथा श्रम बल के मध्य अन्तर से बेरोजगारी के आकार का पता चलता है।

योजना आयोग ने दसवीं योजना प्रयोजनों हेतु चालू दैनिक स्थिति को अपनाया है।

(ग) 31 दिसम्बर, 2002, 2003, 2004 को रोजगार कार्यालयों में पंजीकृत रोजगार चाहने वालों की संख्या सहित इन वर्षों के दौरान किए गए नियोजनों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

वर्ष	31 दिसम्बर की स्थिति के अनुसार चालू रजिस्टर (हजार में)	वर्ष के दौरान नियोजन (हजार में)
2002	41171.2	142.6
2003	41388.7	154.9
2004	40457.6	137.7

(घ) 25 या अधिक कामगारों को नियोजित करने वाले सरकारी क्षेत्र तथा निजी क्षेत्र के समस्त प्रतिष्ठानों के लिए अपनी रिक्तियों को रोजगार कार्यालय अधिनियम, 1959 (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) के उपबंधों के अनुरूप अधिसूचित कराना अपेक्षित है। इसके प्रत्युत्तर में रोजगार कार्यालय नियोक्ताओं को अधिसूचित रिक्तियों के लिए अभ्यर्थियों को प्रायोजित करते हैं।

बाढ़ों के कारण हुई हानि के संबंध में राज्य सरकारों की रिपोर्ट

1546. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को वर्ष 2004-05 के दौरान बाढ़ों के कारण हुई हानि के संबंध में राज्य सरकारों विशेष रूप से झारखंड से रिपोर्टें मिली हैं;

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

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मृदा अपक्षरण तथा बाढ़ों के कारण राजमहल, बहरदवा और उधवा में करोड़ों रुपये की हानि हुई है;

(घ) यदि हां, तो क्या राजमहल के निकट बहने वाली गंगा नदी के दाहिने किनारे पर क्रियान्वित की जाने वाली कटाव-रोधी योजना को 2.30 करोड़ रुपये के केन्द्रीय शेयर वाली केन्द्र प्रायोजित योजना में शामिल किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो उक्त योजना की वर्तमान स्थिति क्या है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, हां। केन्द्र सरकार को वर्ष 2004-05 के दौरान बाढ़ से हुई क्षति संबंधी रिपोर्टें विभिन्न राज्यों से प्राप्त हुई

हैं। तथापि, झारखंड राज्य से वर्ष 2004-05 के दौरान बाढ़ से हुई क्षति संबंधी रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) राज्य सरकारों से प्राप्त सूचना के आधार पर गृह मंत्रालय ने वर्ष 2004-05 के दौरान भारी वर्षा, बाढ़ इत्यादि से हुई व्यापक क्षति को दर्शाने वाला विवरण तैयार किया है। इसे संलग्न विवरण पर देखा जा सकता है।

(ग) जी, हां।

(घ) जी, हां।

(ङ) झारखंड सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार इस स्कीम के लिए उनके जल संसाधन विभागों द्वारा प्रशासनिक अनुमोदन और तकनीकी स्वीकृति प्रदान की गयी है। राज्य सरकार द्वारा यह सूचित किया गया है कि आमंत्रित निविदा प्राप्त हो गई है।

विवरण

दक्षिण-पश्चिम मानसून, 2004 के दौरान भारी वर्षा एवं बाढ़ के कारण क्षति

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	आपदा	कुल जिले (सं.)	प्रभावित					क्षति					जन हानि		अभ्युक्ति
				जिले (सं.)	तालुका/ ब्लाक/ नगरपालिका	गांव	कुल क्षेत्र (लाख हेक्टे. में)	जनसंख्या (लाख में)	फसल क्षेत्र (लाख हेक्टे. में)	फसलों का अनुमानित मूल्य (रूपये करोड़ में)	मकान (सं.)	मकानों का अनुमानित मूल्य (रूपये करोड़ में)	सार्वजनिक सम्पत्तियों का अनुमानित मूल्य (करोड़ में)	मानव (संख्या)	मवेशी (संख्या)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1.	अरुणाचल प्रदेश	एचआर/एफ/एल	16	6	एन.आर.	130	एन.आर.	2.69	0.920	19.15	एन.आर.	1.19	59.09	11	एन.आर.	
2.	असम	एचआर/एफ	27	27	एन.आर.	10560	28.51	133.54	80.15	एन.आर.	589064	एन.आर.	एन.आर.	448	2256	
		सी		1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	0.15	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	3	एन.आर.	
3.	बिहार	एफ/एफएफ	38	20	204	9360	49.86	212.51	13.95	418.60	897427	739.49	0.01	731	2673	
		सीडब्ल्यू		1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	0.97	एन.आर.	एन.आर.	18892	एन.आर.	एन.आर.	22	एन.आर.	
4.	गुजरात	एचआर	25	11	38	896	एन.आर.	7.45	एन.आर.	एन.आर.	30000	एन.आर.	एन.आर.	171	637	
5.	हरियाणा	एचआर	19	6	94	197	1.30	10.00	0.81	41.00	5000	एन.आर.	99.76	20	766	2 लापता
6.	हिमाचल प्रदेश	एचआर/एफएफ	12	2	एन.आर.	3	नगण्य	नगण्य	0.58	0.58	92	0.37	0.02	3	2	
7.	केरल	एचआर/एल	14	8	एन.आर.	940	एन.आर.	0.85	एन.आर.	एन.आर.	15788	1.21	एन.आर.	139	एन.आर.	14 लापता
8.	महाराष्ट्र	एचआर	35	15	95	1028	एन.आर.	1.25	1.00	एन.आर.	4468	531.83	2.00	283	552	ब्यौरे अभी प्राप्त होने हैं
9.	मेघालय	एफ/एचआर	7	7	एन.आर.	183	एन.आर.	1.57	एन.आर.	एन.आर.	2604	एन.आर.	एन.आर.	13	4913	1 लापता
10.	मिजोरम	एचआर/एल	8	1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	2	एन.आर.	एन.आर.	6	एन.आर.	
11.	उड़ीसा	एचआर		4	17	294	एन.आर.	2.56	0.40	एन.आर.	95	एन.आर.	एन.आर.	7	एन.आर.	
12.	पंजाब	एचआर	17	3	एन.आर.	339	एन.आर.	एन.आर.	0.81	एन.आर.	12438	एन.आर.	एन.आर.	15	482	3 लापता
13.	सिक्किम	एचआर/एल	4	4	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	300	एन.आर.	एन.आर.	4	एन.आर.	
14.	त्रिपुरा	एचआर/एल	4	4	115	199	एन.आर.	350	एन.आर.	एन.आर.	14043	15.10	27.30	3	एन.आर.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
15.	[illegible] प्रदेश	सीडब्ल्यू	70	1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	25	एन.आर.	
16.	[illegible]	एल/एचआर	13	6	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	38	एन.आर.	एन.आर.	43	16	11 लापता
17.	पश्चिम बंगाल	एचआर/एफ/एल	19	1	एन.आर.	90	एन.आर.	0.65	0.451	1.00	768	0.37	0.50	2	शून्य	
18.	दमन एवं दीव	एचआर/एफ	1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	0.09	एन.आर.	एन.आर.	2165	एन.आर.	एन.आर.	शून्य	शून्य	
19.	दादरा व नगर हवेली	एचआर/एफ	1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	681	एन.आर.	एन.आर.	2	एन.आर.	
20.	लक्षद्वीप	सी	1	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	एन.आर.	
	कुल		331	128	563	24219		377.78	30.42		1593865			1951	12297	30

टिप्पण: एफ बाढ़, एफएफ-तीव्र बाढ़, एल-भूस्खलन, एचआर-भारी वर्षा, सी-चक्रवात, एनआर-सूचित नहीं, सीडब्ल्यू-चक्रवाती हवाएं, यूए-मूल्यांकनाधीन

[अनुवाद]

फसल मौसम पर्यवेक्षक समूह

1547. **श्री विजय कृष्ण:**
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

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

(क) क्या फसल मौसम पर्यवेक्षक समूह ने देश में फसल की हाल की स्थिति की समीक्षा कर ली है;

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

(ग) उक्त समूह के आकलन का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या चालू वर्ष के दौरान तिलहनों, दलहनों तथा मक्का की फसलों को पिछले वर्ष की तुलना में अधिक क्षेत्र में उगाया गया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) फसल मौसम निगरानी दल ने वर्ष 2004-05 की रबी फसल स्थिति की पुनरीक्षा की। 07.03.2005 की स्थिति के अनुसार विभिन्न रबी फसलों के तहत क्षेत्र कवरेज का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

इस दल ने मौसम स्थिति, जलाशय स्थिति, आदानों की उपलब्धि आदि का जायजा लिया और यह पाया कि वर्ष 2004-05 की रबी फसल की समग्र संभावनाएं अच्छी हैं।

(घ) और (ङ) अखिल भारतीय स्तर पर पिछले वर्ष की तुलना में वर्तमान वर्ष के रबी मौसम के दौरान तिलहन, दलहन और मक्का के अधीन बोए गए क्षेत्र का ब्यौरा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

रबी फसलों के अधीन क्षेत्र

(क्षेत्र लाख हैक्टेयर में)

फसल	2004-05*	2003-04*
तिलहन	106.16	98.06
दलहन	128.13	131.55
मक्का	9.05	8.36

*07.03.2005 की स्थिति के अनुसार।
**पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान।

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष के दौरान तिलहन और मक्का के अधीन बोया गया क्षेत्र अधिक है। बहरहाल दलहन के अधीन क्षेत्र पिछले वर्ष से कम है। राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

(लाख टन)

राज्य	चावल		गेहूं		मोटे अनाज		दलहन		तिलहन		मकई	
	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
आंध्र प्रदेश	8.25	7.91	–	–	4.75	5.31	8.71	11.68	7.16	7.89	1.50	1.57
अरुणाचल प्रदेश	–	–	–	–	–	–	0.04	0.04	–	–	–	–
असम	2.20	2.23	1.05	0.70	–	–	1.37	1.00	3.00	3.37	–	–
बिहार	0.20	0.25	22.39	21.19	3.71	3.38	5.87	5.91	2.66	2.46	3.49	3.20
छत्तीसगढ़	–	–	1.49	1.02	–	–	9.09	9.11	3.49	3.49	–	–
गोवा	–	–	–	–	–	–	0.10	0.05	–	–	–	–
गुजरात	–	–	7.35	7.60	1.23	0.82	2.12	1.84	3.52	3.52	0.51	0.36
हरियाणा	–	–	22.50	23.03	0.38	0.30	1.40	1.31	6.80	6.46	–	–
हिमाचल प्रदेश	–	–	3.62	3.61	0.26	0.24	0.09	0.11	–	–	–	–
जम्मू और कश्मीर	–	–	2.47	2.62	–	–	0.28	0.17	–	–	–	–
झारखण्ड	–	–	0.63	0.75	–	–	0.82	0.88	–	–	–	–
कर्नाटक	1.38	1.02	2.37	2.31	13.82	14.99	6.46	7.58	9.58	9.70	0.59	0.71
केरल	0.74	0.68	–	–	–	–	0.03	0.02	–	–	–	–
मध्य प्रदेश	–	–	42.98	40.46	1.03	0.86	36.81	34.42	9.66	8.37	–	–
महाराष्ट्र	–	–	7.56	6.68	32.75	30.17	9.39	9.23	5.70	5.88	0.65	0.65
मणिपुर	–	–	–	–	–	–	0.16	0.17	–	–	–	–
मेघालय	–	–	–	–	–	–	0.07	0.09	–	–	–	–
मिजोरम	–	–	–	–	–	–	0.03	0.03	–	–	–	–
नागालैंड	–	–	–	–	–	–	0.07	0.07	–	–	–	–
उड़ीसा	2.20	1.49	–	–	–	–	9.56	10.53	3.31	3.71	–	–
पंजाब	–	–	34.00	34.44	0.25	0.21	0.21	0.25	0.74	1.02	–	–
राजस्थान	–	–	19.17	21.03	2.67	1.82	10.47	11.56	29.81	21.87	–	–
सिक्किम	–	–	–	–	–	–	0.04	0.05	–	–	–	–
तमिलनाडु	6.19	5.95	–	–	5.14	3.28	3.47	3.78	3.71	2.81	1.11	1.07

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
त्रिपुरा	–	–	–	–	–	–	0.03	0.05	–	–	–	–
उत्तर प्रदेश	–	–	89.33	91.37	3.60	2.21	19.23	19.53	10.56	9.79	0.84	0.62
उत्तरांचल	–	–	4.00	3.97	0.26	0.28	0.04	0.02	–	–	–	–
पश्चिम बंगाल	13.00	13.20	4.00	4.26	–	–	2.20	1.90	5.00	6.18	–	–
अन्य	0.70	0.69	0.45	0.55	0.67	0.52	0.00	0.19	1.46	1.53	0.36	0.18
संपूर्ण भारत	**34.86**	**33.42**	**265.36**	**265.59**	**70.52**	**64.39**	**128.13**	**131.55**	**106.16**	**98.05**	**9.05**	**8.36**

[हिन्दी]

कमलिया कीट पर काबू पाना

1548. श्री कृष्णा मुरारी मोघे: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के कुछ जिलों में कमलिया कीट पर काबू पाने संबंधी कोई प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास लंबित पड़ा हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की जा रही है; और

(ग) इस प्रस्ताव के कब तक स्वीकृत होने की संभावना है और इसके लिए कब तक बजट मुहैया कराये जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) मध्य प्रदेश सरकार से 'कमलिया' कीट पर नियंत्रण हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। मध्य प्रदेश सरकार से अपने प्रस्ताव के कुछ घटकों को स्पष्ट करने तथा साथ ही उन्हें सूचित तकनीकी प्रेक्षणों के अनुसार उसे पुन: तैयार करने का अनुरोध किया गया था तथापि, मध्य प्रदेश सरकार ने तदनुसार अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। किसी भी हालत में इस कृमि पर नियंत्रण हेतु अपेक्षित निधियां भारत सरकार की समेकित तिलहन, दलहन, आयल पाम और मक्का स्कीम तथा बृहत प्रबंधन स्कीम के अधीन दी गई हैं, जिसका उपयोग मध्य प्रदेश सरकार द्वारा किया जा सकता है।

[अनुवाद]

झीलों तथा जलाशयों की गाद निकालना

1549. श्री मधु गौड यास्खी:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के प्रमुख जलाशयों के अनुरक्षण तथा झीलों की गाद निकालने के लिए कोई परियोजना स्वीकृत की है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ कुल कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है;

(ग) उक्त परियोजना के संबंध में केन्द्र सरकार द्वारा कितनी धनराशि खर्च की जायेगी तथा राज्यों द्वारा राज्य-वार कितने प्रतिशत राशि का योगदान दिया जाएगा;

(घ) इस परियोजना के कब तक शुरू होने की संभावना है और इसे पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ङ) क्या सरकार ने इस परियोजना के प्रथम चरण में कार्य शुरू करने के लिए जिलों की पहचान की है; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं। सरकार ने देश में बड़े जलाशयों के रखरखाव के लिए कोई परियोजना स्वीकृत नहीं की है। तथापि, सरकार द्वारा अनुमोदित "कृषि से सीधे जुड़ी जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनरुद्धार की राष्ट्रीय परियोजना" नामक प्रायोगिक स्कीम के तहत पहचान किए गए जल निकायों के लिए गाद हटाने सहित जल निकायों के पुनरुद्धार का कार्य राज्यों द्वारा किया जाएगा।

(ख) इस प्रायोगिक स्कीम में दसवीं योजना की शेष अवधि के लिए 300 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय की योजना है।

(ग) केन्द्र सरकार : राज्य सरकार द्वारा वित्तपोषण का अनुपात 75:25 में है। इसलिए कुल परिव्यय में से 225 करोड़ रुपये केन्द्र

द्वारा और 75 करोड़ रुपये राज्यों द्वारा व्यय किया जाएगा। यह प्रस्ताव है कि राज्यों द्वारा तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्टों के आधार पर राज्य के एक अथवा दो जिलों में जल निकायों संबंधी कार्य के लिए राज्यों को निधि जारी की जाएगी।

(घ) यह परियोजना चालू वित्त वर्ष में शीघ्र ही शुरू किए जाने की संभावना है और इसे मार्च, 2007 (दसवीं योजना के अंत) तक पूरा करने का लक्ष्य है।

(ङ) और (च) जी, हां। इस परियोजना के पहले चरण में 9 राज्यों में 16 जिलों से परियोजनाएं अभिज्ञात की गई हैं। राज्यवार जिलों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

झीलों और जलाशयों की गाद हटाना

क्र.सं.	राज्य का नाम	जिले का नाम
1.	आंध्र प्रदेश	महबूब नगर
		अनंतपुर
2.	कर्नाटक	गुलबर्गा
		रूरल बंगलौर
3.	झारखंड	सरायकेला
		पलामू
4.	छत्तीसगढ़	कबीर धाम
5.	उड़ीसा	गंजम
		गजपति
6.	राजस्थान	अजमेर
		पाली
7.	पश्चिम बंगाल	दक्षिण 24 परगना
		उत्तर दिनाजपुर
8.	तमिलनाडु	विल्लुपुरम
		शिवगंगाई
9.	मध्य प्रदेश	टीकमगढ़

सिक्के बनाने का सेलम इस्पात संयंत्र को विदेशी कान्ट्रेक्ट

1550. श्री बालासाहिब विखे पाटील: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेलम इस्पात संयंत्र ने कई देशों के लिए स्टेन्लैस स्टील सिक्के बनाने के लिए करार किया है;

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

(ग) क्या सेलम इस्पात संयंत्र द्वारा सिक्के बनाये जाने के वैश्विक प्रयासों से वर्तमान में अतिरिक्त क्षमता वाली भारत की सरकारी टकसाल को भी लाभ मिलेगा; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) उपरोक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

प्लान विकास योजनाओं के अंतर्गत वित्तीय सहायता

1551. श्री मदन लाल शर्मा: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग क्षेत्र के प्लान विकास योजनाओं के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्रदान कर रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान देश में विशेषकर जम्मू और कश्मीर में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने हेतु उद्यमियों को सरकार का कौन-कौन से अन्य लाभ देने का विचार है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) जम्मू और कश्मीर समेत देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए, खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास को प्रोत्साहन देने हेतु किए जा रहे अन्य सवंर्धनात्मक उपायों के अलावा खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना और आधुनिकीकरण, बुनियादी सुविधाओं के सृजन, अनुसंधान एवं विकास, मानव संसाधन विकास हेतु वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए योजना स्कीमें पहले ही कार्यान्वित की जा चुकी हैं। ये स्कीमें परियोजना उन्मुखी हैं न कि राज्य अथवा क्षेत्र विशेष। पूर्वोत्तर राज्यों और सिक्किम में परिचालित किए जा रहे प्रौद्योगिकी मिशन का विस्तार जम्मू और कश्मीर तक भी कर दिया गया है। गत तीन वर्षों के दौरान, जम्मू और कश्मीर में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग परियोजनाओं के लिए 8.72 करोड़ रु. की राशि मंजूर की

गई। वर्ष 2003-04 के दौरान प्रमुख स्कीमों संबंधी खाद्य प्रसंस्करण उद्योग परियोजनाओं को मंजूर की गई वित्तीय सहायता के राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

वर्ष 2003-04 के दौरान प्रमुख स्कीमों संबंधी परियोजना को दी गई वित्तीय सहायता के ब्योरे

(लाख रु. में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	कुल
1	2	3
1.	अंडमान और निकोबार	1.00
2.	आंध्र प्रदेश	526.74
3.	असम	307.77
4.	बिहार	0.42
5.	चंडीगढ़	7.85
6.	छत्तीसगढ़	3.00
7.	दिल्ली	274.58
8.	गोवा	39.00
9.	गुजरात	193.62
10.	हरियाणा	257.94
11.	हिमाचल प्रदेश	104.18
12.	जम्मू-कश्मीर	166.78
13.	कर्नाटक	261.33
14.	केरल	209.53
15.	मध्य प्रदेश	302.78
16.	महाराष्ट्र	1,100.55
17.	मणिपुर	110.29
18.	मिजोरम	111.50
19.	नागालैंड	40.75
20.	उड़ीसा	5.00
21.	पांडिचेरी	0.03
22.	पंजाब	254.36
23.	राजस्थान	196.34
24.	सिक्किम	0.50
25.	तमिलनाडु	574.93
26.	त्रिपुरा	34.07
27.	उत्तर प्रदेश	634.56
28.	उत्तरांचल	5.37
29.	पश्चिम बंगाल	472.86
30.	पूर्वोत्तर राज्यों के लिए समरूप	40.33
	कुल	6,237.96

[हिन्दी]

दुग्ध निर्यात

1552. श्री राकेश सिंह: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बाजार में दुग्ध तथा दुग्ध उत्पादों के निर्यात के संबंध में भारत का हिस्सा 0.24 प्रतिशत से भी कम है;

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

(ग) विश्व बाजार में भारत का हिस्सा बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) दुग्ध और दुग्ध उत्पादों के कम आयात के मुख्य कारणों में आयातित देशों द्वारा कड़े सफाई और फीटो सफाई उपाय तथा विश्व के प्रमुख विकसित निर्यातक देशों द्वारा अत्यधिक राजसहायता प्राप्त निर्यात शामिल हैं।

(ग) भारत सरकार ने दुग्ध उत्पादों के निर्यात को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं-

1. दुग्ध उत्पादों के निर्यात के लिए निर्यात (गुणवत्ता नियंत्रण और निरीक्षण) अधिनियम, 1963 के तहत मानक निर्धारित किए गए हैं। संयंत्रों के निरीक्षण और

स्वीकृति के लिए निर्यात निरीक्षण एजेंसी को सक्षम प्राधिकारी के रूप में नामित किया गया है।

2. इन हाऊस गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशाला की स्थापना, हैजार्ड एनालिसिस क्रिटिकल कंट्रोल प्वाइंट (एच ए सी सी पी), आई एस ओ-9000, आदि जैसे अंतर्राष्ट्रीय गुणवत्ता प्रणाली के क्रियान्वयन, पैकिंग विकास, बाजार विकास, आदि के लिए निर्यातकों को वित्तीय सहायता दी जाती है।

3. दुग्ध और दुग्ध उत्पादों सहित भारतीय उत्पादों के प्रति जागरूकता पैदा करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय व्यापार शो में भागीदारी।

[अनुवाद]

रोजगार हेतु कृषि को बढ़ावा देने की बात को प्राथमिकता

1553. श्री जी.एम. सिद्दीश्वर: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार देश में रोजगार सृजन करने हेतु कृषि को बढ़ावा देने को प्राथमिकता देने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में केन्द्र सरकार ने कोई योजना तैयार की है;

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

(घ) ये योजनाएं किस सीमा तक मददगार साबित होंगी?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि भारत की दो-तिहाई आबादी कृषि पर निर्भर है, वर्ष 2005-06 के केंद्रीय बजट ने कृषि को तत्काल बढ़ावा देने के महत्व को रेखांकित किया है। जैसा कि वर्ष 2005-06 के केंद्रीय बजट में उल्लेख किया गया है। कृषि में अधिकतर सार्वजनिक निवेश राज्य स्तर पर किया जाता है और केंद्रीय सरकार की राज्यों को सहायता उत्प्रेरक के रूप में कार्य करती है। केंद्रीय सरकार ने संकेंद्रित और प्राथमिकता से ध्यान दिए जाने के लिए अभिवृद्धि क्षेत्रों की पहचान की है जिसमें कृषि ऋण, सिंचाई, बागवानी और विपणन सुधार शामिल है। वर्ष 2005-06 के केंद्रीय बजट ने वाणिज्यिक बैंकों, क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों और सहकारी बैंकों का ध्यान कृषक परिवारों को ऋण, खासकर उत्पादन ऋण, देने की ओर ले जाने से लक्षित प्रयासों के महत्व को रेखांकित किया है। बजट में उजागर अन्य क्षेत्रों में ड्रिप और स्प्रिंकलर सिंचाई सहित सूक्ष्म सिंचाई प्रौद्योगिकी, पश्च और अग्र संपर्कों और कृषि विपणन अवसंरचना, ग्रेडिंग और मानकीकरण के विकास/सुदृढ़ीकरण पर ध्यान केंद्रित करते हुए राष्ट्रीय बागवानी मिशन शामिल हैं। आशा है कि इन उपायों से कृषि में निवेश रोजगार और आय बढ़ेंगी।

सोयाबीन और कपास का अधिकतम खुदरा मूल्य (एम.आर.पी.)

1554. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस वर्ष सोयाबीन और कपास के अधिकतम खुदरा मूल्य में गिरावट आयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को यह जानकारी है कि सोयाबीन का मूल्य प्रति क्विंटल 800 रुपये से घटकर कम हो गया है तथा कपास का मूल्य 1400 रुपये प्रति क्विंटल से घटकर कम हो गया है:

(ग) क्या सरकार को यह जानकारी है कि किसानों को मूल्यों में गिरावट के कारण समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ङ) सरकार किसानों की रक्षा करने और इन उत्पादों के मूल्य को नियंत्रित और स्थिर करने के लिए क्या कदम उठा रही है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) कृषि फसलों के लिए अधिकतम खुदरा मूल्य निर्धारित नहीं किया जाता है। किसानों के लिए लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने के लिए सरकार मुख्य कृषि जिंसों के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करती है। वर्ष 2004-05 के लिए कपास और सोयाबीन हेतु न्यूनतम समर्थन मूल्य वर्ष 2003-04 हेतु निर्धारित न्यूनतम समर्थन मूल्य की तुलना में उच्चतर स्तर पर निर्धारित किया गया है। कपास के मामले में एच-414/एच-777/जे-34 (मध्यम रेशा) किस्म के लिए वर्ष 2003-04 में 1725 रु. प्रति क्विंटल की तुलना में वर्ष 2004-05 हेतु न्यूनतम समर्थन मूल्य 1760 रु. प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है जबकि एच-4 (लंबा रेशा) किस्म हेतु न्यूनतम समर्थन मूल्य वर्ष 2003-04 में 1925 रु. प्रति क्विंटल की तुलना में वर्ष 2004-05 हेतु

1960 रु. प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है। सोयाबीन के मामले में पीली किस्म हेतु वर्ष 2003-04 हेतु 930 रु. प्रति क्विंटल की तुलना में 1000 रु. प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है।

(ख) से (ङ) सोयाबीन का मूल्य न्यूनतम समर्थन मूल्य से अधिक है। सोयाबीन हेतु प्रचलित मण्डी मूल्य 1000 रु. प्रति क्विंटल के न्यूनतम समर्थन मूल्य की तुलना में 1300 रु. से 1375 रु. प्रति क्विंटल के बीच है।

जहां तक कपास का संबंध है मूल्य सभी कपास उत्पादक राज्यों में न्यूनतम समर्थन मूल्य से नीचे गिर गया है और तदनुसार भारतीय कपास निगम, जो न्यूनतम समर्थन मूल्य पर कपास की खरीद के लिए अभिनामित एजेंसी है, कपास की खरीद करती रही है ताकि किसानों को मजबूरी में बिक्री करने से बचाया जा सके। 9 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार भारतीय कपास निगम ने 25.17 लाख लिंट की गांठों के समतुल्य 129.46 लाख क्विंटल कपास (बीज कपास) की खरीद की। कपास का प्रचलित मण्डी मूल्य 1400 रु. प्रति क्विंटल से काफी अधिक है। कपास की खरीद के लिए अवसंरचना को सुदृढ़ करके किसानों के हितों की रक्षा करने के लिए सरकार ने हाल ही में सीसीआई के अतिरिक्त भारतीय राष्ट्रीय कृषि सहकारी विपणन संघ की कपास की खरीद के लिए एक एजेंसी के रूप में घोषणा की है। जहां तक स्थायी मूल्यों का संबंध है मूल्य नीति का उद्देश्य किसानों के लिए लाभप्रद मूल्य तथा उपभोक्ताओं को उचित मूल्यों पर पर्याप्त उपलब्धता दोनों सुनिश्चित करना है।

[हिन्दी]

खरीद में अनियमितताएं

1555. **श्री विश्वेन्द्र सिंह:**
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री निखिल कुमार चौधरी:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पी.डी.एस.) के अंतर्गत राज्य-वार और वर्ष-वार कितना गेहूं, चावल और अन्य खाद्यान्न खरीदे गये;

(ख) वर्ष 2003-04 और चालू वर्ष के दौरान आज की तिथि तक पी.डी.एस. के अतंर्गत राज्य-वार कितना खाद्यान्न आवंटित किया गया है;

(ग) क्या राज्यों में खाद्यान्नों की स्थानीय उपलब्धता के बावजूद बड़ी मात्रा में खाद्यान्न दूसरे राज्यों में पहुंचाया जाता है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक माल भाड़े पर कुल कितनी धनराशि व्यय की गयी है;

(ङ) क्या भारतीय खाद्य निगम को खाद्यान्नों को इस प्रकार अनावश्यक रूप से ढोने के कारण बहुत घाटा हो रहा है;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार वर्तमान खरीद नीति में परिवर्तन करने का है; और

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक अपनाये जाने की आवश्यकता है?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान, गेहूं, चावल और मोटे अनाजों की वसूल की गई राज्यवार और वर्षवार मात्रा क्रमश: संलग्न विवरण-I, II और III में दी गई है।

(ख) 2003-04 और वर्तमान वर्ष के दौरान सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन आबंटित खाद्यान्नों की राज्यवार मात्रा क्रमश: संलग्न विवरण-IV और V में दी गई है।

(ग) जब किसी राज्य विशेष में खाद्यान्नों की कमी होती है तो निकटतम अधिशेष वाले राज्य से उस राज्य को खाद्यान्नों की ढुलाई की जाती है।

(घ) पिछले तीन वर्षों के लिए भाड़ा प्रभारों के कारण हुए कुल खर्च का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(करोड़ रुपये में)

2002-03	2003-04	2004-05
2772.21	2737.48	1255.09*

(*सितम्बर, 2004 तक)

(ङ) रेल द्वारा स्टाक भेजने में हुई मार्गस्थ हानि का प्रतिशत कुल संचलन किए गए स्टाक की हानि के प्रतिशत से 1% कम है।

(च) और (छ) खाद्यान्नों की ढुलाई को न्यूनतम करने के लिए सरकार ने विकेन्द्रीकृत वसूली को बढ़ाने के लिए कई उपाय किए हैं। यह स्कीम पहले ही विभिन्न राज्यों में क्रियान्वित की जा रही है। इस स्कीम के अधीन राज्य सरकार भारत सरकार की ओर

से धान और गेहूं की खरीदारी तथा लेवी चावल की वसूली सीधे स्वयं करती है। राज्य सरकार खाद्यान्नों की वसूली, भंडारण और लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली तथा अन्य कल्याण योजनाओं के अधीन इनका वितरण करती है। यदि इस प्रकार वसूल की गई गेहूं और चावल की कुल मात्रा लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली तथा अन्य योजनाओं की आवश्यकता को पूरा करने के लिए राज्य को आबंटित कुल मात्रा से कम रहती है तो भारतीय खाद्य निगम के माध्यम से केन्द्र सरकार केन्द्रीय पूल के स्टाक से इस कमी को पूरा करती है।

विवरण I

राज्यवार गेहूं की वसूली

(आंकड़े हजार टन में)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05
बिहार	42	41	1	15
चंडीगढ़	12	16	नगण्य	–
छत्तीसगढ़	–	–	नगण्य	नगण्य
दिल्ली	50	35	12	2
गुजरात	–	–	–	–
हरियाणा	6407	5887	5122	5115
हिमाचल प्रदेश	2	2	1	नगण्य
जम्मू-कश्मीर	–	–	–	नगण्य
मध्य प्रदेश	294	438	188	349
पंजाब	10560	9880	8938	9240
राजस्थान	676	461	259	279
उत्तर प्रदेश	2446	2110	1213	1741
उत्तरांचल	140	184	67	54
जोड़	20630	19054	15801	16795

नगण्य: 500 टन से नीचे

विवरण II

चावल की राज्यवार वसूली

(आंकड़े हजार टन में)

राज्य	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05*
1	2	3	4	5
अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	–	–	नगण्य	–
आंध्र प्रदेश	6425	2635	4230	1814

1	2	3	4	5
असम	–	–	17	–
बिहार	89	159	363	56
चंडीगढ़	–	–	–	19
छत्तीसगढ़	1921	1291	2374	2215
दिल्ली	–	–	–	–
हरियाणा	1484	1325	1334	1627
हिमाचल प्रदेश	12	7	3	2
झारखंड	–	–	2	नगण्य
कर्नाटक	137	–	–	6
मध्य प्रदेश	274	159	112	39
महाराष्ट्र	130	152	308	46
उड़ीसा	1253	890	1373	599
पांडिचेरी	11	–	–	–
पंजाब	7282	7939	8662	8761
राजस्थान	39	41	41	16
तमिलनाडु	852	107	207	520
उत्तर प्रदेश	1936	1360	2554	2202
उत्तरांचल	235	232	323	207
प. बंगाल	48	126	925	310
जोड़	22128	16423	22828	18439

नगण्य: 500 टन से कम

*आंकड़े 09.03.2005 की स्थिति के अनुसार

विवरण III

मोटे अनाजों की वसूली

(आंकड़े टन में)

राज्य/वर्ष	ज्वार	बाजरा	मक्का	रागी	जोड़
1	2	3	4	5	6
2001-2002					
आंध्र प्रदेश	–	–	14961	–	14961
छत्तीसगढ़	–	–	318	–	318

1	2	3	4	5	6
गुजरात	–	45867	8164	–	54031
कर्नाटक	–	–	17783	77598	95381
मध्य प्रदेश	2867	10339	43055	–	56261
महाराष्ट्र	28301	6075	23254	–	57630
राजस्थान	–	33982	2181	–	36163
जोड़	31168	96263	109716	77598	314745
2002-2003					
आंध्र प्रदेश	–	–	4035	–	4035
छत्तीसगढ़	–	–	–	–	0
गुजरात	–	–	–	–	0
कर्नाटक	–	–	990	9	999
मध्य प्रदेश	3012	–	27	–	3039
महाराष्ट्र	50382	4	1354	–	51740
राजस्थान	–	–	–	–	0
जोड़	53394	4	6404	9	59813
2003-2004					
आंध्र प्रदेश	4274	2174	270473	–	276921
बिहार	–	–	707	–	707
छत्तीसगढ़	–	–	2863	–	2863
गुजरात	–	1	705	–	706
हरियाणा	–	199121	–	–	199121
कर्नाटक	–	–	15591	–	15591
मध्य प्रदेश	863	87	20310	–	21260
महाराष्ट्र	42980	192	16838	–	60010
राजस्थान	–	44297	29277	–	73574
जोड़	48117	245872	357664	–	650753
2004-2005					
(09.03.2005 की स्थिति के अनुसार)					
आंध्र प्रदेश	–	–	195727	–	195727
छत्तीसगढ़	–	–	10936	–	10936

1	2	3	4	5	6
हरियाणा	–	130122	–	–	130122
कर्नाटक	–	–	317599	2706	320305
मध्य प्रदेश	–	320	1641	–	1961
महाराष्ट्र	10801	4302	13854	–	28957
पंजाब	–	–	227	–	227
जोड़	10801	134744	539984	2706	688235

विवरण IV

वर्ष 2003-2004 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	चावल				गेहूं				कुल खाद्यान्न
		अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.क.	जोड़	अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.क.	जोड़	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	337.946	1368.430	2113.068	3819.444	0.000	0.000	153.672	153.672	3973.116
2.	अरुणाचल प्रदेश	6.348	31.368	53.535	91.251	0.000	3.780	10.671	14.451	105.702
3.	असम	118.236	682.284	475.140	1275.660	0.000	0.000	260.000	260.000	1535.660
4.	बिहार	168.000	887.712	916.572	1972.284	252.000	1331.472	1374.948	2958.420	4930.704
5.	छतीसगढ़	153.967	445.936	620.700	1220.603	2.000	120.290	425.100	547.390	1767.993
6.	दिल्ली	3.840	45.240	282.420	331.500	9.600	113.100	714.096	836.796	1168.296
7.	गोवा	3.072	7.848	77.976	88.896	0.000	5.040	40.320	45.360	134.256
8.	गुजरात	27.300	197.196	1056.948	1281.444	109.200	556.752	1730.616	2396.568	3678.012
9.	हरियाणा	0.000	0.000	0.000	0.000	47.664	274.004	1014.204	1335.872	1335.872
10.	हिमाचल प्रदेश	18.888	125.028	216.60	360.516	14.172	70.844	132.300	217.316	577.832
11.	जम्मू-कश्मीर	36.072	198.996	279.500	514.568	11.352	62.664	164.440	238.456	753.024
12.	झारखंड	85.200	497.960	128.316	711.467	68.736	341.308	87.984	498.028	1209.504
13.	कर्नाटक	174.604	876.822	1656.480	2707.906	43.676	219.174	414.120	676.970	3384.876
14.	केरल	118.057	502.847	1361.040	1981.944	0.000	31.704	447.900	479.604	2461.548
15.	मध्य प्रदेश	54.113	204.946	464.816	723.875	276.492	1020.397	2070.556	3367.445	4091.320

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16.	महाराष्ट्र	157.884	803.184	1649.856	2610.924	293.216	1490.020	3051.024	4834.260	7445.184
17.	मणिपुर	10.716	43.884	29.700	84.300	0.000	0.000	17.760	17.760	102.060
18.	मेघालय	11.808	65.052	37.248	114.108	0.000	0.000	7.776	7.776	121.884
19.	मिजोरम	5.490	23.190	42.444	71.124	0.000	0.000	12.120	12.120	83.244
20.	नागालैण्ड	7.992	33.840	39.188	81.020	1.968	8.280	47.500	57.748	138.768
21.	उड़ीसा	212.316	1484.376	795.564	2492.256	0.000	0.000	360.000	360.00	2852.256
22.	पंजाब	0.000	0.000	0.000	0.000	30.120	166.416	1473.240	1669.776	1669.776
23.	राजस्थान	2.092	8.960	67.380	78.432	179.760	748.549	2696.376	3624.685	3703.117
24.	सिक्किम	3.604	14.636	19.412	37.652	0.000	0.000	6.400	6.400	44.052
25.	तमिलनाडु	300.024	1742.352	3667.980	5710.356	0.000	0.000	120.000	120.000	5830.356
26.	त्रिपुरा	18.996	104.904	155.580	279.480	0.000	0.000	23.652	23.652	303.132
27.	उत्तरांचल	22.476	113.520	111.912	247.908	9.576	63.600	221.640	294.816	542.724
28.	उत्तर प्रदेश	284.873	1252.893	2179.620	3717.386	546.012	2401.402	4314.840	7262.254	10979.640
29.	पश्चिम बंगाल	153.888	851.376	582.660	1587.924	153.900	851.376	3506.520	4511.796	6099.720
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.302	4.998	28.200	34.500	0.504	2.436	8.160	11.100	45.600
31.	चण्डीगढ़	0.888	1.180	11.748	13.816	0.000	7.568	63.768	71.336	85.152
32.	दादर व नगर हवेली	0.840	4.428	5.592	10.860	0.336	1.116	1.548	3.000	13.860
33.	दमन व दीव	0.168	0.948	8.376	9.492	0.084	0.480	1.044	1.608	11.100
34.	लक्षद्वीप	0.168	0.372	3.204	3.744	0.00	0.00	0.504	0.504	4.248
35.	पांडिचेरी	4.376	30.736	12.000	47.112	0.000	0.000	1.200	1.200	48.312
	जोड़	2505.544	12657.442	19150.775	34313.761	2050.368	9891.772	24975.999	36918.139	72131.900
	क्षे.रे.पु./सी.सु.ब./ भा.ति.सी.पु.	0.000	0.000	20.328	20.328	0.000	0.000	35.184	35.184	55.512
	रक्षा	0.000	0.000	118.500	118.500	0.000	0.000	137.004	137.004	255.504
	भूटान	0.000	0.000	5.000	5.000	0.000	0.000	15.000	15.000	20.000
	सकल जोड़	2505.544	12657.442	19294.603	34457.589	2050.368	9891.772	25163.187	37105.327	71562.916

विवरण V

वर्ष 2004-2005 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (चावल और गेहूं) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	चावल				गेहूं				कुल खाद्यान्न
		अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.क.	जोड़	अं.अ.यो.	ग.रे.नी.	ग.रे.क.	जोड़	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	433.071	1131.107	1936.979	3501.157	0.000	0.000	140.866	140.866	3642.023
2.	अरुणाचल प्रदेश	8.761	25.872	62.960	97.593	0.000	3.405	7.330	10.735	108.328
3.	असम	135.863	598.127	435.545	1169.355	0.000	0.000	370.000	370.000	1539.355
4.	बिहार	154.000	813.736	840.191	1807.927	231.000	1220.516	1260.369	2711.885	4519.812
5.	छत्तीसगढ़	181.071	439.246	568.975	1189.292	0.000	101.679	389.675	491.354	1680.646
6.	दिल्ली	4.240	40.750	258.885	303.875	10.603	101.873	654.588	767.064	1070.939
7.	गोवा	3.726	6.284	71.478	81.488	0.000	4.620	36.960	41.580	123.068
8.	गुजरात	29.812	175.844	968.869	1174.525	119.234	487.954	1586.398	2193.586	3368.111
9.	हरियाणा	0.000	0.000	0.000	0.000	65.179	236.012	929.687	1230.878	1230.878
10.	हिमाचल प्रदेश	22.844	74.704	198.550	296.098	17.135	49.338	121.275	187.748	483.846
11.	जम्मू व कश्मीर	45.721	169.640	258.390	473.751	14.429	53.537	152.020	219.986	693.737
12.	झारखंड	99.040	447.418	117.623	664.081	79.901	295.342	80.652	455.985	1119.976
13.	कर्नाटक	234.570	729.230	1518.440	2482.240	58.642	182.311	379.610	520.563	3102.803
14.	केरल	149.046	336.889	1247.620	1733.555	0.000	112.289	410.575	522.864	2256.419
15.	मध्य प्रदेश	54.791	183.425	348.612	586.828	310.486	1039.401	1975.479	3325.366	3912.194
16.	महाराष्ट्र	234.196	721.706	1512.368	2468.270	371.682	1188.028	2796.772	4356.482	6824.752
17.	मणिपुर	9.823	40.227	27.225	77.275	0.000	0.000	16.280	16.280	93.555
18.	मेघालय	15.234	55.221	34.144	104.599	0.000	0.000	7.128	7.128	111.727
19.	मिजोरम	6.717	19.573	74.910	101.200	0.000	0.0000	11.110	11.110	112.310
20.	नागालैण्ड	8.800	29.546	40.370	78.716	2.178	7.216	71.500	80.894	159.610
21.	उड़ीसा	225.695	1329.606	729.267	2284.568	0.000	0.000	330.00	330.000	2614.568
22.	पंजाब	0.000	0.000	0.000	0.000	27.610	152.548	1350.470	1530.628	1530.628
23.	राजस्थान	2.608	7.523	61.765	71.896	223.969	646.395	2471.678	3342.042	3413.938

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
24.	सिक्किम	3.817	12.903	14.061	30.781	0.000	0.000	9.600	9.600	40.381
25.	तमिलनाडु	383.208	1488.970	3362.315	5234.493	0.000	0.000	110.000	110.000	5344.493
26.	त्रिपुरा	20.593	92.982	120.351	233.926	0.000	0.000	43.945	43.945	277.871
27.	उत्तरांचल	20.603	104.060	102.586	227.249	8.778	58.300	203.170	270.248	497.497
28.	उत्तर प्रदेश	389.805	1111.595	1997.985	3499.385	665.855	1944.160	3955.270	6565.285	10064.670
29.	पश्चिम बंगाल	175.867	745.625	534.105	1455.597	175.880	745.623	3214.310	4135.813	5591.410
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.188	4.578	25.850	31.616	0.462	2.233	7.480	10.175	41.791
31.	चण्डीगढ़	0.814	2.915	10.769	14.498	0.000	5.104	58.454	63.558	78.056
32.	दादर व नगर हवेली	0.770	4.059	5.126	9.955	0.308	1.023	1.419	2.750	12.705
33.	दमन व दीव	0.154	0.869	7.678	8.701	0.077	0.440	0.957	1.474	10.175
34.	लक्षद्वीप	0.154	0.341	2.937	3.432	0.000	0.000	0.462	0.462	3.894
35.	पांडिचेरी	6.103	26.083	11.000	43.186	0.000	0.000	1.100	1.100	44.286
	जोड़	3062.525	10970.654	17507.929	31541.108	2383.408	8639.347	23156.589	34179.344	65720.452
	के.रि.पु./सी.सु.ब./ भा.ति.सी.पु.	0.000	0.000	18.377	18.337	0.000	0.000	31.746	31.746	50.083
	रक्षा @	0.000	0.000	132.935	132.935	0.000	0.000	124.707	124.707	257.642
	भूटान*	0.000	0.000	4.543	4.543	0.000	0.000	13.750	13.750	18.293
	सकल जोड़	3062.525	10970.654	17663.744	31696.923	2383.408	8639.347	23326.792	34349.547	66046.470

@ 2004-05 के लिए रक्षा सेवाओं को वार्षिक कोटे का आवंटन पहले ही कर दिया गया है।

* भूटान के लिए वार्षिक आवंटन अवधि कैलेंडर वर्ष (जनवरी, 2004-दिसम्बर, 2004) है।

राज्यों का आवंटन 1.3.2000 के जनसंख्या प्रक्षेपण और राशनकार्डों की संख्या/पहचान किए गए परिवारों के अनुसार सीमित है।

गुजरात में 6 महीनों फरवरी, 2005 से जुलाई 2005 तक के लिए गेहूं के बदले में गरीबी रेखा के अधीन 3400 टन मक्का आवंटित किया गया है।

अत: फरवरी, 2005 से जुलाई, 2005 तक के लिए गुजरात में गरीबी रेखा से नीचे के अधीन गेहूं के आवंटन को प्रति माह 3400 टन कम कर दिया गया है।

1.4.2005 से 31.5.2005 तक के दौरान अरुणाचल प्रदेश को 5860 टन गरीबी रेखा से ऊपर के चावल का अग्रिम आवंटन किया गया है। इसे सितम्बर, 2005 से नवम्बर, 2005 के दौरान 3 एक समान किस्तों में समायोजित किया जाएगा।

[अनुवाद]

कृषि क्षेत्र में वृद्धि दर का कम होना

1556. श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चालू वर्ष के दौरान कृषि क्षेत्र में वार्षिक वृद्धि दर कम रही है;

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

(ग) सकल घरेलू उत्पाद में 8 प्रतिशत की वृद्धि को प्राप्त करने के उद्देश्य से इसे बेहतर बनाने के लिए क्या कदम उठाये जाने हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय सांख्यिकी संगठन (सी.एस.ओ.) द्वारा संकलित राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी के अनुसार कृषि क्षेत्र (वानिकी एवं जल भराव तथा मत्स्य पालन के संबद्ध क्षेत्रों सहित कृषि) में वार्षिक वृद्धि दर वर्तमान वर्ष 2004-05 में 1.1% की कम दर पर होने का अनुमान लगाया गया है, जबकि वर्ष 2003-04 में यह 9.6% थी। वर्ष 2004 में दक्षिण-पश्चिम मानसून से कम वर्षा तथा साथ में 2003-04 में उच्च आधार के कारण वर्ष 2004-05 में कृषि में सकल घरेलू उत्पाद में साधारण वृद्धि हुई।

(ग) सरकार ने कृषि उत्पादन में वृद्धि हेतु संकेंद्रित और प्राथमिकता से ध्यान दिए जाने के लिए जिन अभिवृद्धि क्षेत्रों की पहचान की है उनमें कृषि ऋण, सिंचाई, बागवानी, फसल विविधिकरण और विपणन सुधार शामिल हैं। वर्ष 2005-06 के केंद्रीय बजट ने वाणिज्यिक बैंकों, क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों और सहकारी बैंकों का ध्यान कृषक परिवारों को ऋण, खासकर उत्पादन ऋण, देने की ओर ले जाने से लक्षित प्रयासों के महत्व को रेखांकित किया है। बजट में उजागर अन्य क्षेत्रों में ड्रिप और स्प्रिंकलर सिंचाई सहित सूक्ष्म सिंचाई प्रौद्योगिकी, पश्च और अग्र संपर्कों और कृषि विपणन अवसंरचना, ग्रेडिंग और मानकीकरण के विकास/सुदृढ़ीकरण पर ध्यान केंद्रित करते हुए राष्ट्रीय बागवानी मिशन शामिल हैं।

पश्चिम बंगाल में डेयरी परियोजनाओं का कार्य निष्पादन

1557. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पश्चिम बंगाल में केन्द्र प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत अभी तक आरंभ की गई डेयरी परियोजनाओं के कार्यनिष्पादन की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा लाभ और घाटे में चल रही परियोजनाएं कौन-कौन सी हैं;

(ग) सरकार ने घाटे में चल रही परियोजनाओं के पुनरुद्धार के लिए क्या उपाय किए हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान इन परियोजनाओं के लिए आवंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) गैर आपरेशन फ्लड, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्रों में समेकित डेयरी विकास परियोजना संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित योजना के तहत पश्चिम बंगाल राज्य के लिए 1994-95 और 1998-99 के दौरान क्रमश: 498.88 और 140.83 लाख रुपए के परिव्यय से दो परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं। इन परियोजनाओं की समीक्षा पशुपालन और डेयरी विभाग द्वारा आयोजित समीक्षा बैठकों और वीडियो कांफ्रेंसिंग के अलावा, तिमाही प्रगति रिपोर्टों और राज्य में डेयरी विकास प्रभारी सचिव की अध्यक्षता में तकनीकी प्रबंधन समिति द्वारा नियमित रूप से की जाती है।

(ख) और (ग) क्रियान्वित की जा रही परियोजनाएं पिछड़े क्षेत्रों में विकासीय परियोजनाएं हैं और इसलिए भारत सरकार द्वारा 100 प्रतिशत अनुदान सहायता आधार पर वित्त पोषित है।

(घ) परियोजना-1 के लिए समूचे स्वीकृत परिव्यय को राज्य सरकार को 31.3.99 तक जारी कर दिया गया था। वर्ष 1998-99 के दौरान परियोजना-2 के लिए 70.00 लाख रुपए की राशि जारी की गई थी। राज्य सरकार ने इनका अभी पूरा इस्तेमाल नहीं किया है।

सूखा प्रभावित राज्य

1558. श्री लोनाप्पन नम्बाडन:
श्री हंसराज जी. अहीर:
श्री रामदास आठवले:
श्री जसवंत सिंह बिश्नोई:
श्री एम. शिवन्ना:
श्री कैलाश मेघवाल:
श्री महावीर भगोरा:
श्री सुरेश कलमाडी:
श्री सुखबीर सिंह बादल:
श्री अनंत कुमार:
श्री थावरचन्द गेहलोत:

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने महाराष्ट्र के कई जिलों में सूखे की गंभीर स्थिति को ध्यान में रखते हुए राहत और बचाव उपायों के लिए धनराशि के आबंटन का आग्रह किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या राजस्थान, आंध्र प्रदेश, गुजरात, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, केरल, कर्नाटक और पंजाब जैसे अन्य सूखा प्रभावित राज्यों ने भी ऐसी ही मांगें की हैं;

(ग) यदि हां, तो उक्त राज्यों में सूखा प्रभावित जिलों का ब्यौरा क्या है;

(घ) प्रत्येक राज्य ने इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि और खाद्यान्नों की मांग की है;

(ङ) आज की तिथि तक प्रत्येक राज्य को कितनी धनराशि जारी की गई है;

(च) क्या केंद्र सरकार ने ऐसी सहायता के समुचित उपयोग के लिए कोई दिशा-निर्देश निर्धारित किये हैं; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (छ) 2004-05 के सूखे हेतु उच्च स्तरीय समिति (एच.एल.सी.) द्वारा राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता कोष (एन.सी.सी.एफ.) से अनुमोदित धनराशि तथा राहत रोजगार के लिए संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के विशेष घटक के खाद्यान्नों के आबंटन का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दर्शाया गया है। इस वर्ष संबंधित राज्यों द्वारा सूखा प्रभावित घोषित जिलों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II पर है। महाराष्ट्र सरकार से 2004-05 में पड़े सूखे के लिए केंद्रीय सहायता के लिए कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

गुजरात, जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा केरल सरकारों ने भी वर्तमान सूखे के लिए सहायता ज्ञापन प्रस्तुत नहीं किया है। पंजाब सरकार को 4538 करोड़ रु. की सहायता हेतु उनके ज्ञापन के जवाब में सूचित किया गया है कि उनके द्वारा मांगी गई निधियां सूखा राहत सहायता के मानदण्डों में कवर नहीं होती है।

गृह मंत्रालय द्वारा संचालित आपदा राहत कोष (सी.आर.एफ.) तथा राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता कोष (एन.सी.सी.एफ.) के प्रचालनों को संचालित करने वाली स्कीमों में, राहत निधियों को खर्च किये जाने तथा उनके लेखा विधि प्रक्रिया के बारे में विस्तृत मार्गदर्शी सिद्धान्त निहित हैं।

विवरण I

वर्ष 2004-05 के सूखे के लिए मुहैया कराई गई सहायता का राज्य-वार ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य	उच्च स्तरीय समिति द्वारा अनुमोदित धनराशि* (करोड़ रु. में)	आवंटित खाद्यान्न (लाख मी. टन)
1.	आंध्र प्रदेश	163.60	2.20
2.	बिहार	162.15	2.00
3.	छत्तीसगढ़	93.44	0.90
4.	झारखण्ड	139.82	0.67
5.	कर्नाटक	83.67	1.14
6.	मध्य प्रदेश	36.30	1.00
7.	राजस्थान	332.27	6.99
8.	तमिलनाडु	156.84	1.50
9.	उत्तर प्रदेश	360.94	–

*संबंधित राज्यों के आपदा राहत कोष (सी.आर.एफ.) में शेष राशि के समायोजन की शर्त पर।

विवरण II

वर्ष 2004-05 के दौरान राज्यों द्वारा सूखा घोषित किए गए जिलों का ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य	जिलों के नाम
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	23 जिले श्रीकाकुलम, विजियानगरम, विशाखापत्तनम, पू. गोदावरी, प. गोदावरी, कृष्णा, गुंटूर, प्रकाशम, नेल्लोर, कुर्नूल, अनंथपुर, कुडप्पा, चित्तौर, रंगारेड्डी, निजामाबाद, मेडक, महबूबनगर, नालगोंडा, वारंगल, खम्माम, करीमनगर, आदिलाबाद, हैदराबाद।
2.	बिहार	20 जिले पटना, नालंदा, भोजपुर, बक्सर, रोहतास, भभुआ, गया, नवादा, औरंगाबाद, जहानाबाद, अरवल, वैशाली, सारन, सीवान, गोपालगंज, बांका, मुंगेर, शेखपुरा, लखीसराय, जमुई।

1	2	3
3.	छत्तीसगढ़	15 जिले कौरिया, सरगुजा, जशपुर, रायगढ़, रायपुर, जंजगिर, कोरबा, बिलासपुर, काबीधाम, राजनंदगांव, दुर्ग, धामत्री, कांकेर, बस्तर, दंतेवाड़ा.
4.	झारखण्ड	22 जिले रांची, लोहरदगा, गुमला, शिमदेगा, चाइबासा, प. सिंहभूम, सरायकेला-खरेसावा, हजारीबाग, चतरा, कोडरमा, गिरीडीह, बोकारो, धनबाद, डालटनगंज, पलामू, लातेहार, दुमका, जमतारा, साहेबगंज, गोड्डा, देवघर, पाकुड।
5.	कर्नाटक	21 जिले बंगलोर (ग्रामीण), बागलकोट, बेलगाम, बेल्लारी, बीदर, बीजापुर, चामरझंगारा, चिकमंगलूर, चित्रदुर्ग, दावनगेरे, धारवाड़, गडग, गुलबर्गा, हसन, हावेरी, कोलर, कोप्पल, मांड्या, मैसूर, रायचूर, तुमकूर।
6.	मध्य प्रदेश	20 जिले शेवपुर, शिवपुरी, ग्वालियर, मोरेना, दातिया, भिंड, टिकमगढ़, बालाघाट, सिओनी, पन्ना, छतरपुर, रीवा, शहडोल, अनुपुर, सीधी, सतना, छिंदवाड़ा, हरदा, होशंगाबाद, बेतूल।
7.	राजस्थान	25 जिले अजमेर, अलवर, बांसवाड़ा, बारन, बाड़मेर, भरतपुर, भिलवाड़ा, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, चुरू, दौसा, डूंगरपुर, श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, जयपुर, जैसलमेर, जालोर, झुंझनु, जोधपुर, कारोली, नागोर, पाली, राजसमंद, सिरोही, उदयपुर
8.	उत्तर प्रदेश	61 जिले आगरा, मैनपुरी, मथुरा, अलीगढ़, फिरोजाबाद, एटा, हाथरस, मेरठ, बुलंदशहर, बागपत, गाजियाबाद, गौतमबुद्ध नगर, सहारनपुर, मुजफ्फरपुर, मुरादाबाद, बदायूं, लखनऊ, उन्नाव, रायबरेली, हरदोई, सीतापुर, अम्बेडकर नगर, सुल्तानपुर, बाराबंकी, गोंडा, बलरामपुर, बहराइच, श्रावस्ती, बस्ती, सिद्धार्थ नगर, संत कबीरनगर, आजमगढ़, माऊ, बलिया, इलाहाबाद, प्रतापगढ़, फतेहपुर, कौशांबी, वाराणसी, जौनपुर, गाजीपुर, चंदौली, मिर्जापुर, सोनभद्र, संत रविदास नगर, झांसी, जालौन, हमीरपुर, बांदा, चित्रकूट, महोबा, कानपुर (शहरी), कानपुर (ग्रामीण), फर्रूखाबाद, इटावा, कन्नौज, औरैया, फैजाबाद, देवरिया, महाराजगंज, शाहजहांपुर।

इस वर्ष तमिलनाडु सरकार ने अब तक सूखा प्रभावित क्षेत्र घोषित नहीं किए हैं।

पंजाब में फसलों का विविधीकरण

1559. **सरदार सुखदेव सिंह लिब्रा:**
डा. रतन सिंह अजनाला:
श्री सुखदेव सिंह ढींडसा:

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

(क) क्या सरकार को पंजाब सरकार से ऐसा कोई आग्रह प्राप्त हुआ है जिसमें कुछ क्षेत्रों पर गेहूं और धान के स्थान पर तिलहन और दलहन जैसी कुछ अन्य फसलें लगाने की बात कही गयी है;

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

(ग) क्या पंजाब सरकार ने केन्द्र सरकार से इसके परिणामस्वरूप किसानों की आय में हुई कमी की क्षतिपूर्ति करने के लिए 1280 करोड़ रुपये की विशेष सहायता प्रदान करने का भी आग्रह किया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) जी, हां। पंजाब सरकार ने चावल और गेहूं के एक मिलियन हैक्टेयर क्षेत्र को तिलहन और दलहन सहित वैकल्पिक फसलों में बदलने के लिए फसल विविधीकरण/समायोजन कार्यक्रम के संबंध में प्रस्ताव प्रस्तुत किया। पंजाब सरकार ने चावल-गेहूं क्षेत्र को अन्य फसलों में बदलने के लिए प्रति वर्ष 12,500 रु. प्रति हैक्टेयर की दर से किसानों को क्षतिपूर्ति देने के लिए 1,280 करोड़ रु. देने के लिए केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है।

(घ) प्राकृतिक संसाधनों के सतत विकास के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए किसानों को नकद क्षतिपूर्ति देना आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं हो सकता। अत: पंजाब सरकार को ऐसी फसल और पद्धतियां, जो मृदा की स्थिति को बहाल कर सके, भूमिगत जल में सुधार ला सकें, उत्पादकता में वृद्धि कर सकें और उत्पादन लागत कम करके उच्चतर आय सुनिश्चित कर सकें, को अपनाने के लिए कृषि विस्तार कार्यकलापों के जरिए किसानों को आश्वस्त करने की सलाह दी गई है। भारत सरकार फसल विविधीकरण को बढ़ावा देने के लिए पंजाब सहित देश में तिलहन, दलहन और बागवानी फसलों के चालू विकासात्मक कार्यक्रमों के अधीन किसानों को प्रोत्साहन दे रही है।

इसके अलावा सरकार धान और गेहूं की तुलना में तिलहन और दलहन हेतु उच्चतर न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करती रही है। इस प्रकार न्यूनतम समर्थन मूल्य नीति चावल-गेहूं प्रणाली को दलहन और तिलहन प्रणाली की ओर लाकर फसल विविधीकरण को बढ़ावा देने के लिए एक तंत्र के रूप में उपयोग की जा रही है।

कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ई.एस.आई.सी.) के कर्मचारियों को बेरोजगारी भत्ता

1560. **श्री सी. कुप्पुसामी:**
श्री बसुदेव आचार्य:
श्री असादुद्दीन ओवेसी:

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

(क) क्या कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ई.एस.आई.सी.) ने छटनी किये गये श्रमिकों अथवा बंद किये गये कारखानों के श्रमिकों के लिए बेरोजगारी भत्ते/मुआवजा की घोषणा की है;

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

(ग) इस योजना के अंतर्गत अनुमानत: कितने श्रमिकों को शामिल किये जाने की संभावना है; और

(घ) कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा इस संबंध में कुल कितनी धनराशि खर्च किये जाने की संभावना है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) कारखानों/प्रतिष्ठानों की बंदी, छंटनी या स्थायी रूप से अशक्तता के कारण अनिच्छा से अपना रोजगार खोने की स्थिति में 5 या उससे अधिक वर्षों का बीमित रोजगार वाले बीमित व्यक्तियों को अधिकतम छ: माह की अवधि के लिए मजदूरी के लगभग 50 प्रतिशत के बराबर नकद बेरोजगारी भत्ता प्रदान करने की एक योजना का कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के उपबंध के अंतर्गत निगम द्वारा क्रियान्वयन हेतु अनुमोदन कर दिया गया है। रोजगार खोने वाले बीमित व्यक्ति और उनके परिवार इस अवधि के दौरान कर्मचारी राज्य बीमा औषधालयों, पैनल क्लिनिकों और कर्मचारी राज्य बीमा अस्पतालों के माध्यम से चिकित्सा देखरेख प्राप्त करने के पात्र होंगे।

(ग) यह अनुमान है कि प्रथम वर्ष में लगभग 1.05 लाख बीमित व्यक्ति बेरोजगारी भत्ते के पात्र होंगे।

(घ) स्कीम के क्रियान्वयन के प्रथम वर्ष अर्थात् 2005-06 में बीमांकन विश्लेषण के अनुसार, वार्षिक व्यय लगभग 115 करोड़ रुपये होगा, जो 2014-2015 तक 280 करोड़ रुपये तक बढ़ सकता है। कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने कर्मचारियों, नियोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त अंशदान लगाए बिना या केन्द्र या राज्य सरकार द्वारा वित्तपोषित किए बिना अपने संसाधनों से इस स्कीम पर व्यय की पूर्ति हेतु योजना बनायी है।

[हिन्दी]

नदियों को आपस में जोड़ना

1561. **श्री कमला प्रसाद रावत:**
श्री तथागत सत्पथी:
श्री वाडिगा रामकृष्णा:
श्री किसनभाई वी. पटेल:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विशेषज्ञों ने विशेषज्ञों की नवगठित समिति की प्रथम बैठक के दौरान नदियों को आपस में जोड़ने के बारे में अपनी शंकाएं प्रकट की हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या विशेषज्ञों ने यह कहा है कि नदियों को आपस में जोड़ने के इस कार्यक्रम से जल क्षेत्र के निजीकरण को बल मिलेगा; और

(ग) यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है और इसमें अन्य कौन-कौन से मुद्दों पर चर्चा की गई?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) से (ग) नदियों को परस्पर जोड़ने संबंधी पर्यावरणविदों, समाज शास्त्रियों और अन्य विशेषज्ञों की समिति की 18 जनवरी, 2005 को आयोजित पहली बैठक के दौरान विशेषज्ञों ने कहा कि नदियों को जोड़ने (आईएलआर) संबंधी प्रस्तावों को तैयार करते समय विभिन्न पर्यावरणीय और पारिस्थितिकी पहलुओं, सामाजिक मुद्दों और तकनीकी-आर्थिक मुद्दों आदि पर विचार किया जाना चाहिए। सदस्यों में से एक ने यह भी उल्लेख किया कि आईएलआर जल क्षेत्र के निजीकरण का प्रतिनिधित्व करेगा। इस समिति के अध्यक्ष ने सदस्यों को यह बताया कि आईएलआर के तहत प्रस्तावित संपर्कों पर सामाजिक-आर्थिक और सामाजिक-पर्यावरणीय मुद्दों का समाधान करना और पूर्णत: परामर्शी तरीके से सर्वसम्मति प्राप्त करना सरकार की मुख्य चिन्ता है और आईएलआर प्रस्तावों के मामले में कार्यान्वयन के केवल उन्हीं प्रस्तावों पर विचार किया जायेगा जिनमें लागत की तुलना में लाभ अधिक होंगे।

[अनुवाद]

जैव-विविधता नियम, 2004

1562. श्री पवन कुमार बंसल:
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जैव-विविधता अधिनियम, 2002 के अंतर्गत नियम बनाये हैं और उन्हें अधिसूचित किया है;

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

(ग) क्या जैव-विविधता नियम, 2004 बनाते समय पंचायतों और ग्राम सभाओं से परामर्श किया गया था;

(घ) यदि हां, तो इनसे क्या सुझाव प्राप्त हुए;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या पंचायतों और ग्राम सभाओं ने इन नियमों का विरोध किया है और कुछ प्रस्ताव पारित किये हैं;

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

(ज) स्थिति सुधारने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) और (ख) जी, हां। जैव-विविधता अधिनियम, 2002 के अंतर्गत जैव-विविधता नियमावली, 2004 तैयार की गई और 15 अप्रैल, 2004 को अधिसूचित की गई थी।

(ग) से (ङ) प्रारूप नियमावली को विभिन्न स्टेकहोल्डरों अर्थात् राज्य सरकारों, संघ सासित प्रशासनों, गैर-सरकारी संगठनों और इस विषय के विशेषज्ञों में प्रचालित किया गया था। उपयुक्त सुझावों को शामिल करने के बाद इन नियमों को विधि मंत्रालय के परामर्श से अधिसूचित किया गया था।

(च) से (ज) नियमावली में स्थानीय प्रबंधन समितियों को पर्याप्त शक्तियां प्रदत्त की गई हैं। जैव-विविधता नियमावली, 2004 के नियम 14 के अनुसार राष्ट्रीय जैव-विविधता प्राधिकरण किसी प्रयोक्ता एजेंसी को जैव संसाधनों एवं संगत सूचना देने की अनुमति प्रदान करने से पहले स्थानीय निकायों से परामर्श करेगा। ऐसे किसी आवेदन पर स्वीकृति या अस्वीकृति प्रदान करते समय समुदाय प्रतिनिधि अपने विवेक एवं अधिकारों का उपयोग कर सकते हैं।

खनिज बालू का खनन

1563. श्री ए.वी. बेल्लारमिन: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि दक्षिणी तमिलनाडु, केरल और अन्य राज्यों के रेतीले समुद्री तटों पर बालू शलहटी के दोहन और खनन संबंधी गतिविधियां चल रही हैं जिससे पर्यावरण संतुलन बिगड़ रहा है;

(ख) क्या पर्यावरणविदों ने ऐसी गतिविधियों के विरुद्ध चेतावनी दी है;

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

(घ) सरकार द्वारा वहां अवैध खनन और निर्माण गतिविधियों को रोकने के लिए कौन-कौन से उपायों पर विचार किया गया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) तटीय विनियमन क्षेत्र अधिसूचना, 1991 के उपबंधों के अंतर्गत समुद्री तट से बालू खनिजों का खनन प्रतिबंधित नहीं है। पर्यावरण एवं वन मंत्रालय पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन के आधार पर मामला दर मामला आधार पर ऐसे प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान करता है। बालू सतह के दोहन और पारि-संतुलन को प्रभावित करने वाले खनन कार्यों से संबंधित ऐसा कोई अध्ययन पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के ध्यान में नहीं लाया गया है।

(ख) से (घ) विगत में समुद्री तट से बालू खनिजों के अवैध खनन के संबंध में मंत्रालय को कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थीं। इस संबंध में संबंधित राज्य सरकारों/राज्य तटीय क्षेत्र प्रबंधन प्राधिकरण को ऐसे अवैध खनन कार्यों को रोकने के लिए उचित कार्रवाई करने के लिए आवश्यक निर्देश/अनुदेश जारी किए गए थे।

भोपाल त्रासदी राहत विभाग बंद किया जाना

1564. श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने उच्चतम न्यायालय के इस मामले में नीति-निर्देश की पूरी तरह अवहेलना करते हुए भोपाल गैस त्रासदी राहत विभाग को बंद करने का निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इस मामले में क्या कार्रवाई करने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) सरकार के पास उपलब्ध जानकारी के अनुसार मध्य प्रदेश सरकार उच्चतम न्यायालय में आई.ए. नं. 8 डब्ल्यू.पी. (सिविल) में सं. 50/1998 के अतंर्गत आश्वासन दिया है कि अगले आदेशों तक भोपाल गैस त्रासदी राहत और पुनर्वास विभाग को सार्वजनिक स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग के साथ मिलाया नहीं जाएगा।

[हिन्दी]

इंचमपल्ली सिंचाई परियोजना

1565. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अन्तर्राज्यीय इंचमपल्ली सिंचाई परियोजना को मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ख) यदि हां, तो राज्यों के बीच संवितरित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या महाराष्ट्र के स्थानीय लोग इस परियोजना का विरोध कर रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या राज्यों के बीच परियोजना की ऊंचाई को लेकर विवाद है;

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

(च) पानी के हिस्से के प्रतिशत और भागीदारी राज्यों के लिए निर्धारित विद्युत का ब्यौरा क्या है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है कि स्थानीय लोग इस परियोजना का विरोध कर रहे हैं।

(घ) से (च) आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश के बीच 7.8.1978 को हस्ताक्षरित अन्तर्राज्यीय समझौते के अनुसार इंचमपल्ली परियोजना को तीनों राज्यों की सहमति के आधार पर पूर्ण जलाशय स्तर (एफ आर एल) और अधिकतम जल स्तर (एम डब्ल्यू एल) सहित तीनों राज्यों के एक संयुक्त उद्यम के रूप में शुरू किया जाना है। चूंकि एफ आर एल और एम डब्ल्यू एल के संबंध में अभी तक कोई समझौता नहीं हो पाया है अत: पक्षकार राज्यों के लिए जल और विद्युत के हिस्से की प्रतिशतता को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[अनुवाद]

रोगों के कारण बकरियों/भेड़ों की मौत

1566. श्री जे.एम. आरून रशीद: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि तमिलनाडु विशेषकर पेरियाकुलम में हजारों बकरियां-भेड़ कुछ अज्ञात रोग के कारण मर रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार ने इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां। दिसंबर, 2004 के दौरान, पेरियाकुलम क्षेत्र में भेड़ तथा बकरियों में प्रकोप के तीन मामले पाए गए जिसमें 352 पशु प्रभावित हुए जिनमें से 32 मर गए। इस रोग की केन्द्रीय रेफरल प्रयोगशाला, सैदापेट, चेन्नई द्वारा ब्लू टंग के रूप में पुष्टि की गई थी।

(ख) राज्य सरकार ने इस रोग के नियंत्रण के लिए पशुओं को स्वस्थ होने तक सिम्प्टोमैटिक उपचार देकर सभी रोकथाम उपाय किए। भेड़ पालकों में इस रोग के प्रति जागरूकता लाने तथा नियंत्रण उपाय करने के संबंध में विशेष प्रशिक्षण शिविर/बैठकें आयोजित की गई। जनता में रोग के प्रति जागरूकता लाने के लिए राज्य सरकार द्वारा लगातार एक माह तक इलैक्ट्रानिक माध्यम से भी प्रचार किया गया।

जलाशयों की भंडारण क्षमता

1567. **श्री सनत कुमार मंडल:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में वर्षा जल और नदी जल का भंडारण करने वाले मुख्य जलाशयों का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रत्येक जलाशय की राज्यवार भंडारण क्षमता कितनी है; और

(ग) इन भंडारणों के रख-रखाव के लिए क्या कदम उठाये गये/उठाये जाने का प्रस्ताव है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) इस समय देश में 206.54 बिलियन घनमीटर (बीसीएम) की भंडारण क्षमता सृजित करते हुए 4050 बड़े बांध पूरे किए जा चुके हैं। बड़े बांधों की राज्यवार सक्रिय भंडारण क्षमताएं संलग्न विवरण में दी गई हैं।

(ग) जल राज्य का विषय होने के कारण जलाशयों सहित सभी जल संसाधन परियोजनाओं की आयोजना, वित्तपोषण और कार्यान्वयन संबंधित राज्य सरकार द्वारा किया जाता है। जलाशयों का रखरखाव भी संबंधित राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है।

विवरण

भारत में राज्य-वार भंडारण

क्र.सं.	राज्य का नाम	पूरी हो चुकी परियोजनाओं के तहत सक्रिय भंडारण क्षमताएं
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	27305.13
2.	असम	12.46
3.	अरुणाचल प्रदेश	—
4.	बिहार	1842.22
5.	छत्तीसगढ़	6217.24
6.	गोवा	44.30
7.	गुजरात	16137.80
8.	हरियाणा	—
9.	हिमाचल प्रदेश	13917.15
10.	जम्मू एवं कश्मीर	—
11.	झारखंड	2472.07
12.	कर्नाटक	33631.21
13.	केरल	5384.27
14.	मध्य प्रदेश	17156.28
15.	महाराष्ट्र	25523.01
16.	मणिपुर	396.50
17.	मेघालय	697.96
18.	मिजोरम	—
19.	नागालैंड	1220.00
20.	उड़ीसा	17224.61
21.	पंजाब	2368.75
22.	राजस्थान	8284.85
23.	सिक्किम	—
24.	तमिलनाडु	6500.47
25.	त्रिपुरा	312.00
26.	उत्तरांचल	3056.08
27.	उत्तर प्रदेश	15345.01
28.	पश्चिम बंगाल	1475.15
29.	अण्डमान एवं निकोबार	—
30.	चण्डीगढ़	—
31.	दादर एवं नगर हवेली	—
32.	दमन और दीव	—

1	2	3
33.	दिल्ली	—
34.	लक्षद्वीप	—
35.	पांडिचेरी	13.79
	कुल: मिलियन क्यूबिक मीटर में	206538.31
	बिलियन क्यूबिक मीटर में	206.54

टिप्पणी: केवल 10 मिलियन घनमीटर और ऊपर की सक्रिय भंडारण क्षमता वाली परियोजनाओं को ही शामिल किया गया है। 10 मिलियन घनमीटर से कम क्षमता वाली प्रत्येक मध्यम परियोजनाओं के माध्यम से सृजित किए जाने के लिए 6.241 घन क्यू. मी. (लगभग) की अतिरिक्त सक्रिय भंडारण क्षमता का अनुमान है। इस प्रकार पूरी हो चुकी परियोजनाओं की कुल सक्रिय भंडारण क्षमता 212.78 बिलियन घनमीटर (बीसीएम) है।

एमसीएम: मिलियन क्यूबिक मीटर

बीसीएम: बिलियन क्यूबिक मीटर

तटवर्ती विनियमन जोन (सी.आर.जैड.) दिशा-निर्देशों का कार्यान्वयन

1568. **श्री खारबेल स्वाईं:**
श्री किसनभाई वी. पटेल:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तटवर्ती विनियमन जोन अधिसूचना की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ख) क्या केन्द्र सरकार तटवर्ती विनियमन जोन के दिशा-निर्देशों की फरवरी, 1991 में अधिसूचना के पश्चात् इनके प्रवर्तन में कई समस्याओं का सामना कर रही है;

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

(घ) क्या सुनामी आपदा के पश्चात् कुछ तटवर्ती राज्यों ने केन्द्र सरकार से तटवर्ती विनियमन जोन अधिसूचना को सुदृढ़ करने की मांग की है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्यवाही की है; और

(च) केन्द्र सरकार ने उक्त दिशा-निर्देशों के कड़ाई से कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) तटीय पर्यावरण को सुरक्षित और संरक्षित रखने के उद्देश्य से सरकार ने पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के अंतर्गत तटीय विनियमन जोन अधिसूचना, 1991 जारी की थी। अधिसूचना तटीय विनियमन जोन क्षेत्र के अंतर्गत सभी विकासात्मक कार्यों को विनियमित करती है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) सुनामी घटना के बाद पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने तटीय राज्यों के मुख्य मंत्रियों और संघ शासित प्रदेशों के प्रशासकों से तटीय विनियमन जोन अधिसूचना, 1991 को कड़ाई से लागू करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध किया है।

स्वच्छ पर्यावरण का मूल अधिकार

1569. **श्री शिवराज सिंह चौहान:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्वच्छ पर्यावरण के अधिकार को मूल अधिकारों में शामिल करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय ले लिये जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

मैसर्स एल. एंड टी. सीमेंट कंपनी लिमिटेड द्वारा वन भूमि का औद्योगिक उपयोग

1570. **श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी:**
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री महेश कनोडीया:
श्री वी.के. ठुम्मर:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मैसर्स अल्ट्रा टेक सीमेंट कंपनी लिमिटेड के नाम से जानी जाने वाली मैसर्स एल एंड टी सीमेन्ट कंपनी लिमिटेड सहित कतिपय सीमेन्ट कंपनियां अपने औद्योगिक प्रयोजनों के लिए आरक्षित वन भूमि का उपयोग कर रही हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या भू-स्वामियों द्वारा इस संबंध में कोई अभ्यावेदन किया गया है;

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

(घ) सरकार द्वारा इस मामले में क्या कार्यवाही की गयी अथवा की जानी है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) केन्द्र सरकार ने मैसर्स एल एण्ड टी सीमेन्ट कंपनी लिमिटेड, जिसे अब मैसर्स अल्ट्रा टेक सीमेन्ट कंपनी लिमिटेड के नाम से जाना जाता है, सहित विभिन्न राज्यों में कई सीमेन्ट कंपनियों के पक्ष में वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत खनन और औद्योगिक प्रयोग के लिए वन भूमियों के प्रयोग की अनुमति प्रदान की है।

(ख) से (घ) केन्द्र सरकार संबंधित राज्य/संघ शासित सरकारों से प्राप्त सिफारिशों पर वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत केवल सरकारी वन भूमियों के लिए अनुमति प्रदान करती है। वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 निजी भूमियों पर लागू नहीं होता है।

शीतल पेयों के लिए रंगदार बोतलों पर प्रतिबंध

1571. **श्री बची सिंह रावत 'बचदा'**: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने शीतल पेयों और मिनरल वाटर को रंगदार बोतलों में पैक करने पर प्रतिबंध लगा दिया है;

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

(ग) उक्त प्रतिबंध को कब तक प्रभावी बनाये जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय जो खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम तथा उनके तहत बनाए गए नियमों के अधीन मृदु पेयों और पेय जल की पैकेजिंग को विनियमित करता है, ने पेयजल की पैकेजिंग के लिए पोलीकार्बोनेट/पीईटी कन्टेनरों में 33% नीले रंग वाले कंटेनरों और पांच लीटर से अधिक क्षमता के कंटेनरों में खनिज जल की अनुमति देने का निर्णय दिया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

गेहूं निर्यात पर राजसहायता

1572. **श्री सुकदेव पासवान**: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान गेहूं के निर्यात पर वर्ष-वार कितनी राजसहायता प्रदान की गयी;

(ख) उक्त राजसहायता कौन-कौन सी एजेंसियों को प्रदान की गयी;

(ग) क्या राजसहायता के भुगतान के बावजूद निर्यात नहीं बढ़ सका है; और

(घ) यदि हां, तो गेहूं के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) यह विभाग भारतीय खाद्य निगम को खाद्य राजसहायता रिलीज करता है। विगत तीन वर्षों अर्थात् 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के दौरान गेहूं के निर्यात के लिए भारतीय खाद्य निगम द्वारा देय राजसहायता निम्नानुसार है:-

वर्ष	राजसहायता (करोड़ रुपये में)
2001-02	1632.42
2002-03	3290.98
2003-04	3234.13

(ग) और (घ) निर्यात के लिए खाद्यान्नों की बिक्री जमा हुए विशाल स्टाक का निपटान करने के मूल उद्देश्य से वर्ष 2000 में शुरू की गई थी और निर्यातकों को मानक अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों के अनुसार कुछ खर्चों की प्रतिपूर्ति की गई थी। इस तरह गेहूं के निर्यात को बढ़ावा देने का प्रश्न नहीं उठता।

इस्पात का उत्पादन, खपत और निर्यात

1573. **श्री एन.एस.वी. चित्तन:**
श्री सुरेश कलमाड़ी:

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

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष देश में इस्पात की कुल कितनी मात्रा और कितने मूल्य के इस्पात का उत्पादन, खपत और निर्यात हुआ है;

(ख) क्या इस्पात के निर्यात में गिरावट आयी है;

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

(घ) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा अपने निर्यात बाजार को मजबूत बनाने के लिए क्या रणनीति तैयार की गयी है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) पिछले तीन वित्तीय वर्षों के दौरान देश में परिसज्जित कार्बन इस्पात का उत्पादन और उसकी प्रत्यक्ष खपत नीचे दी गई है:-

(मिलियन टन)

मद	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05 (अप्रैल-फर. 2004)	2004-05 (अप्रैल-फर. 2005) (अनंतिम)
परिसज्जित कार्बन इस्पात					
उत्पादन	30.63	33.67	36.957	33.616	34.750
प्रत्यक्ष खपत	27.43	28.89	31.169	28.871	30.700

(स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति)

पिछले तीन वित्तीय वर्षों के दौरान देश में परिसज्जित कार्बन इस्पात के निर्यात की मात्रा और मूल्य नीचे दिए गए हैं:

(मात्रा: मिलियन टन)
(मूल्य: करोड़ रुपए)

परिसज्जित कार्बन इस्पात का निर्यात

2001-02		2002-03		2003-04	
मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
2.704	4722	4.506	8330	4.835	9654

(स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति)

(ख) और (ग) अप्रैल से फरवरी, 2005 के दौरान परिसज्जित कार्बन इस्पात का निर्यात 33 लाख टन होने का अनुमान है जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान 40.84 लाख टन परिसज्जित कार्बन इस्पात का निर्यात किया गया। पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष निर्यात 19.2% कम है। निर्यात में कमी घरेलू मांग में वृद्धि के कारण हुई है।

(घ) सेल में पड़ोसी निर्यात बाजारों में अपनी उपस्थिति को सुदृढ़ करने के लिए एक रणनीति तैयार की है। अप्रैल-फरवरी, 2005 की अवधि के दौरान पड़ोसी बाजारों (अर्थात् नेपाल, बांग्लादेश, म्यांमार और श्रीलंका) में कुल निर्यात में इसकी हिस्सेदारी बढ़कर 50% हो गई है जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में इसकी हिस्सेदारी 30% थी।

[हिन्दी]

तिलहनों का न्यूनतम समर्थन मूल्य

1574. श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':
डा. चिन्ता मोहन:

क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार ने तोरिये के बीज रेपसीड तथा सरसों के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य कितना निर्धारित किया है;

(ख) क्या उक्त तिलहनों का उत्पादन चालू रबी के दौरान पिछले वर्ष की तुलना में अधिक होने की संभावना है;

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

(घ) क्या सरकार ने तिलहन उत्पादकों से निर्धारित न्यूनतम समर्थन मूल्य पर तिलहन खरीदने के लिए कोई व्यवस्था की है; और

(ङ) यदि हां, तो देश में स्थापित किये जाने वाले तिलहन खरीद केन्द्रों की संख्या कितनी है तथा उक्त योजना के अंतर्गत राज्य-वार कितनी मात्रा में तिलहन खरीदे जाने का प्रस्ताव है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) रेपसीड/सरसों का न्यूनतम समर्थन मूल्य 1700/- रुपए प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। चालू रबी फसल के दौरान रेपसीड/सरसों का उत्पादन गत वर्ष के 58.32 लाख टन के अनुमानित उत्पादन की तुलना में 75.89 लाख टन होने का अनुमान है।

(घ) जी, हां।

(ङ) उक्त योजना के तहत रेपसीड/सरसों के लिए स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित वसूली केन्द्रों की राज्यवार संख्या तथा वसूल की जाने वाली प्रस्तावित मात्रा नीचे दी गई है:-

राज्य का नाम	केन्द्रों की संख्या	वसूल की जाने वाली संभावित मात्रा (लाख टन में)
राजस्थान	236	5.0
मध्य प्रदेश	60	0.8
हरियाणा	35	1.0
उत्तर प्रदेश	80	0.2
गुजरात	18	1.0
असम	7	0.02
अन्य	36	1.23

[अनुवाद]

लंबित सिंचाई योजनाएं

1575. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केन्द्र सरकार के पास आज की तिथि के अनुसार अनुमोदन के लिए लंबित पड़ी सिंचाई योजनाओं का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) देरी के क्या कारण हैं तथा ये सभी योजनाएं कब तक अनुमोदित हो जाने की संभावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) राज्यों से प्राप्त 185 सिंचाई परियोजना प्रस्तावों (95 वृहद और 90 मध्यम) में से 101 सिंचाई परियोजनाएं (43 वृहद और 58 मध्यम) मूल्यांकन की विभिन्न अवस्था में हैं और शेष 84 सिंचाई परियोजनाएं (52 वृहद और 32 मध्यम) कुछ टिप्पणियों की अनुपालना किए जाने के अधीन जल संसाधन मंत्रालय की सलाहकार समिति द्वारा तकनीकी आर्थिक रूप से स्वीकृत की गई हैं। सिंचाई परियोजनाओं के राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) सिंचाई परियोजनाओं की स्वीकृति में विलम्ब के लिए सर्वेक्षण और अन्वेषण जलवैज्ञानिक अध्ययन, सिंचाई आयोजना, आकलन और आर्थिक विश्लेषण आदि अपर्याप्त होना; अंतर्राष्ट्रीय और अंतर्राज्यीय पहलुओं की ओर ध्यान दिए जाने में कमी, सतही और भूजल का संयुक्त उपयोग, राज्य वित्त विभागों आदि की सहमति, केन्द्रीय जल आयोग को तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय पर्यावरणीय और वन स्वीकृति तथा पुनर्वास और पुनर्स्थापन योजनाओं की स्वीकृति का अभाव जैसे कारण उत्तरदायी हो सकते हैं। परियोजनाओं की स्वीकृति में लगने वाला समय राज्य सरकारों की तत्परता पर निर्भर करता है कि वे केन्द्रीय मूल्यांकन अभिकरणों की टिप्पणियों की अनुपालना किस प्रकार करती हैं।

विवरण

क्र.सं.	राज्य	वृहद			मध्यम			कुल		
		क	ख	कुल	क	ख	कुल	क	ख	कुल
1.	आंध्र प्रदेश	4	7	11	6	10	16	10	17	27
2.	बिहार	2	2	4	—	—	—	2	2	04
3.	छत्तीसगढ़	1	—	1	—	1	1	1	1	02
4.	गुजरात	—	1	1	—	—	—	—	1	01
5.	हरियाणा	—	2	2	1	—	1	1	2	03
6.	हिमाचल प्रदेश	—	1	1	1	1	2	1	2	03
7.	जम्मू-कश्मीर	1	—	1	7	2	9	8	2	10
8.	झारखंड	3	4	7	—	—	—	3	4	07
9.	कर्नाटक	1	3	4	1	—	1	2	3	05
10.	केरल	—	1	1	1	—	1	1	1	02
11.	मध्य प्रदेश	6	4	10	—	—	—	6	4	10
12.	महाराष्ट्र	10	7	17	29	7	36	39	14	53
13.	मणिपुर	—	1	1	—	1	1	—	2	02
14.	नागालैंड	1	—	1	—	1	1	1	1	02
15.	उड़ीसा	2	4	6	1	7	8	3	11	14
16.	पंजाब	4	1	5	2	1	3	6	2	08
17.	राजस्थान	3	5	8	8	—	8	11	5	16
18.	तमिलनाडु	—	1	1	—	1	1	—	2	02
19.	उत्तर प्रदेश	3	8	11	1	—	1	4	8	12
20.	उत्तरांचल	1	—	1	—	—	—	1	—	01
21.	पश्चिम बंगाल	1	—	1	—	—	—	1	—	01
	कुल जोड़	43	52	95	58	32	90	101	84	185

क- मूल्यांकन की विभिन्न अवस्थाओं के अधीन परियोजना

ख-जल संसाधन मंत्रालय की सलाहकार समिति द्वारा कुछ टिप्पणियों के अधीन स्वीकृत।

कैंसर औषधियों की कीमतें

1576. श्री पी.एस. गढ़वी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में कैंसर औषधियों की कीमतें अत्यधिक हैं तथा आम आदमी की पहुंच से बाहर हैं;

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

(ग) क्या सर्वोच्च न्यायालय की खंडपीठ ने केन्द्र सरकार को नोवाराटिस एजी द्वारा उत्पादित बहुतायात में उपयोग की जा रही कैंसर औषधियों की अत्यधिक कीमत निर्धारित करने के लिए नोटिस जारी किया है; और

(घ) यदि हां, तो सर्वोच्च न्यायालय द्वारा जारी किये गए नोटिसों पर सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डी पी सी ओ, 1995) को सरकार द्वारा दिनांक 6.1.1995 को सां.आ. 18(अ) के द्वारा प्रख्यापित किया गया था। इसकी प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 प्रपुंज औषध और उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रण के अधीन हैं और उनके मूल्य, राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण द्वारा डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित/संशोधित किए जाते हैं। सितम्बर, 1994 में घोषित "औषध नीति 1986 में संशोधन" में उल्लिखित मानदंड के आधार पर इन औषधों को डीपीसीओ, 95 में मूल्य नियंत्रण के अधीन रखने के लिए अभिनिर्धारित किया गया है। इन मानदंडों में विभिन्न औषधों के इस्तेमाल की सीमा और बाजार प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखा जाता है। डी पी सी ओ, 95 की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 प्रपुंज औषधों में से कोई भी कैंसर रोधी नहीं है।

गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों का निर्धारण, विनिर्माताओं द्वारा स्वयं उत्पादन लागत, विपणन/बिक्री व्यय, अनुसंधान एवं विकास व्यय, व्यापारिक कमीशन, बाजार, प्रतिस्पर्धा, उत्पाद सुधार, उत्पाद गुणवत्ता आदि जैसे विभिन्न पहलुओं को ध्यान में रखते हुए किया जाता है। सार्वजनिक हितों पर प्रतिकूल प्रभाव की स्थिति में सरकार द्वारा उपचारी उपाय किए जाते हैं।

(ग) और (घ) कैंसर पेशेंट्स एड एसोसिएशन तथा एक अन्य संस्था ने भारत संघ तथा अन्यों के विरुद्ध रिट याचिका सं. 340/04 के माध्यम से उच्चतम न्यायालय में एक जनहित याचिका दायर की हुई है। याचिकाकर्त्ताओं ने कैंसर-रोधी औषध ग्लाइवेक 100 मि.ग्रा. जिसमें एक गैर-सूचीबद्ध फार्मूलेशन इमेटनिब मेजिलेट निहित है, के संबंध में मैसर्स नोवारटिस (प्रतिवादियों में से एक) को विपणन अधिकार प्रदान किए जाने को चुनौती दी है। मामला उच्चतम न्यायालय में है।

[हिन्दी]

सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में प्याज की मांग

1577. श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री मो. ताहिर:
श्री मुन्शी राम:

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

(क) क्या सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में प्याज की मांग बढ़ने से देश में प्याज की कीमतों में वृद्धि हुई है;

(ख) क्या देश के कुछ राज्यों में प्याज की आपूर्ति में वृद्धि हुई है;

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

(घ) क्या इन क्षेत्रों में प्याज की ऊंची कीमतें वसूल की जा रही हैं;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा राज्यों के नाम क्या हैं; और

(च) इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में मांग के कारण प्याज के मूल्यों में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) और (ग) जी हां, गुजरात और महाराष्ट्र राज्यों में नए प्याज की आवक में वृद्धि हुई है।

(उत्पादन मी. टन में)

वर्ष	गुजरात	महाराष्ट्र
2003-04	900.00	1535
2004-05	960.00	1670

(घ) से (च) ये प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

पर्यटक स्थलों का विकास

1578. **श्री अर्जुन सेठी:**
श्री देविदास पिंगले:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारें आने वाले वर्षों में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए लागत भागीदारी आधार पर पर्यटन स्थलों के विकास के लिए व्यापक योजना बना रही हैं;

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

(ग) क्या राज्य सरकारों ने अनुमोदन के लिए केन्द्र सरकार को प्रस्ताव भेज दिये हैं; और

(घ) यदि हां, तो ऐसे प्रस्तावों पर अनुमोदन देने के लिए क्या कार्रवाई की गई है/किये जाने का प्रस्ताव है?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) से (घ) पर्यटन मंत्रालय ने देश में पर्यटन अवसंरचना के विकास के लिए निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत एक व्यापक योजना तैयार की है:

1. पर्यटक परिपथों का एकीकृत विकास तथा उत्पाद/ अवसंरचना एवं गंतव्य विकास।

2. भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं के लिए सहायता।

इन परियोजनाओं को राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्तावों के आधार पर लिया जाता है तथा धनराशि को, दस्तावेजों की व्यवस्था, पारस्परिक प्राथमिकता और धनराशि की उपलब्धता की शर्त पर जारी किया जाता है। राज्य-वार स्वीकृत परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

दसवीं योजना (31.12.2004 को) के दौरान स्वीकृत की गई राज्यवार पर्यटन परियोजनाएं

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	2000-03			2003-04			2004-05 (31.12.2004 तक)		
		स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	2	507.50	195.00	6	946.50	896.44	11	2750.81	2191.92
2.	असम	9	768.13	618.85	3	313.46	313.06	6	955.88	742.10
3.	अरुणाचल प्रदेश	5	41.30	32.50	6	1044.60	700.00	6	1285.70	905.52
4.	बिहार	8	505.00	505.00	6	1019.42	913.89	7	1901.23	1527.55
5.	छत्तीसगढ़	9	308.00	98.50	6	1005.00	364.00	4	1086.26	869.01
6.	गोवा	1	0.50	0.50	2	36.76	34.76	2	10.00	8.00
7.	गुजरात	2	197.12	59.13	8	920.51	815.82	2	138.93	111.14
8.	हरियाणा	8	332.25	311.00	16	1215.38	879.23	5	678.55	501.64
9.	हिमाचल प्रदेश	30	779.32	760.38	4	182.32	85.00	5	2620.00	1736.00
10.	जम्मू-कश्मीर	3	94.38	89.47	5	895.00	895.00	2	805.00	644.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11.	झारखंड	0	0	0	2	1109.00	774.60	1	474.97	379.97
12.	कर्नाटक	6	902.49	625.49	14	932.66	792.51	8	2432.76	1914.37
13.	केरल	11	861.36	829.86	6	608.50	564.15	5	2148.63	1718.88
14.	मध्य प्रदेश	18	711.18	574.79	10	621.90	394.51	8	1285.46	783.03
15.	महाराष्ट्र	8	623.46	546.25	10	931.83	914.58	6	1576.38	1260.10
16.	मणिपुर	2	5.24	2.62	1	82.44	24.73	0	0.00	0.00
17.	मेघालय	3	70.35	21.20	2	40.22	24.92	2	963.30	807.91
18.	मिजोरम	6	141.16	48.46	5	567.70	186.75	3	1081.28	927.09
19.	नागालैंड	5	360.50	323.43	4	711.00	220.80	5	2165.69	1731.40
20.	उड़ीसा	2	47.50	15.75	5	419.55	138.50	5	1316.48	999.69
21.	पंजाब	3	23.00	14.60	2	96.00	12.30	4	846.41	561.26
22.	राजस्थान	13	1098.70	1096.20	14	1644.81	1414.25	2	39.31	31.45
23.	सिक्किम	13	346.24	269.76	8	1151.09	681.49	6	1005.81	805.13
24.	तमिलनाडु	5	559.00	316.10	14	1339.82	850.53	6	876.92	702.72
25.	त्रिपुरा	5	216.13	67.78	6	450.17	135.16	0	0.00	0.00
26.	उत्तरांचल	3	548.00	418.00	4	230.44	203.94	3	1412.93	1125.56
27.	उत्तर प्रदेश	3	295.00	295.00	7	1115.80	916.26	7	1037.43	825.19
28.	पश्चिम बंगाल	5	201.10	60.00	10	717.44	384.34	5	480.04	384.03
29.	अंडमान निकोबार	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00
30.	चण्डीगढ़	3	7.75	6.63	2	10.00	8.00	1	457.00	365.60
31.	दादर एवं नागर हवेली	2	8.07	6.46	0	0	0	0	0.00	0.00
32.	दिल्ली	14	504.00	449.02	17	3316.28	3222.13	1	500.00	400.00
33.	दमन एवं दीव	3	49.50	16.90	1	265.07	238.56	0	0.00	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00
35.	पांडिचेरी	2	7.87	6.30	1	245.17	73.55	2	451.00	360.00
	कुल	212	11121.10	8680.93	207	24185.84	18073.76	130	32784.16	25320.26

महाराष्ट्र के चीनी उद्योग के लिए पैकेज

1579. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने राज्य में चीनी उद्योग के लिए राहत पैकेज हेतु केन्द्र सरकार को 1,340 करोड़ रुपये का प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा राज्य में चीनी उद्योग के समक्ष कौन-सी समस्याएं आ रही हैं;

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

(घ) गत पिराई काल के बाद चीनी किसानों तथा श्रमिकों की सहकारी समितियों तथा अन्य चीनी मिलों के पास राज्य-वार कितनी धनराशि बकाया है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) जी, हां। महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है कि राज्य सरकार को निम्नलिखित कार्यों के लिए अतिरिक्त खुला बाजार ऋण जुटाने की अनुमति दी जाए:-

(1)	चीनी मौसम 2004-05 के दौरान जो चीनी मिलें पेराई करने में असमर्थ हैं उन्हें नियत लागत के लिए वित्तीय सहायता	160 करोड़ रुपये
(2)	चीनी मौसम 2003-04 और पूर्ववर्ती मौसमों के लिए गन्ने के सांविधिक न्यूनतम मूल्य का भुगतान करने के लिए वित्तीय सहायता	640 करोड़ रुपये
(3)	वर्ष 2003-04 और पूर्ववर्ती मौसमों के वेतन बकायों और 2004-05 मौसम के वेतन बकायों के लिए	540 करोड़ रुपये
	जोड़	1,340 करोड़ रुपये

महाराष्ट्र सरकार के पत्र के अनुसार चीनी उद्योग की मुख्य समस्या वर्ष 2002-03 के दौरान अत्यंत कम वर्षा और तत्पश्चात् वर्ष 2003-04 के दौरान भीषण सूखे के परिणामस्वरूप गन्ने और चीनी के उत्पादन और उत्पादकता में अत्यधिक कमी होना है।

(ग) अतिरिक्त खुला बाजार ऋण के लिए महाराष्ट्र सरकार का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(घ) चीनी मिलों के पास किसानों के बकाया देयों का विवरण संलग्न विवरण में दिया गया है। केन्द्रीय सरकार द्वारा चीनी मिलों द्वारा श्रमिकों को देय बकायों के संबंध में कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है।

विवरण

वर्तमान चीनी मौसम 2004-05 के दौरान खरीदे गए गन्ने के लिए 31.12.2004 की स्थिति के अनुसार गन्ना मूल्य बकाया की राज्यवार-सेक्टर-वार स्थिति दर्शाने वाला विवरण

(अनंतिम)

(आंकड़े लाख रुपये में)

राज्य/जोन	सार्वजनिक क्षेत्र	सहकारी क्षेत्र	निजी क्षेत्र	जोड़
1	2	3	4	5
पंजाब	0.00	732.86	1177.83	1910.69
हरियाणा	0.00	1661.27	2438.97	4100.24

1	2	3	4	5
राजस्थान	0.00	0.00	0.00	0.00
उत्तर प्रदेश	3198.20	6428.23	9504.80	19131.23
उत्तरांचल	82.28	920.00	1664.77	2667.05
मध्य प्रदेश	0.00	23.10	60.40	83.50
गुजरात	0.00	3059.65	0.00	3059.65
महाराष्ट्र	0.00	14174.90	1106.43	15281.33
बिहार	0.00	0.00	2273.64	2273.64
असम	0.00	0.00	0.00	0.00
आंध्र प्रदेश	382.45	90.41	4184.31	4657.17
कर्नाटक	1441.00	6087.00	11441.00	18969.00
तमिलनाडु	408.49	2200.57	3903.98	6513.04
केरल	0.00	0.00	0.00	0.00
उड़ीसा	0.00	10.38	196.07	206.45
पश्चिम बंगाल	0.00	0.00	0.00	0.00
पांडिचेरी	0.00	123.40	0.00	123.40
गोवा	0.00	146.98	0.00	146.98
नागालैंड	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड़	5512.42	35658.75	37952.20	79123.37

[हिन्दी]

प्रतिबंधित वन्य जीवों की खालों की जब्ती

1580. **श्री राजनरायन बुधौलिया:**
श्री लक्ष्मण सिंह:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में दिल्ली में 5 करोड़ रुपये की बाघ तथा तेंदुए सहित अवैध रूप से तस्करी की जा रही जानवरों की खाल जब्त की गई है जैसाकि 2 फरवरी, 2005 के 'हिन्दू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस बारे में सरकार ने क्या कार्रवाई प्रारंभ की है; और

(घ) ऐसी अवैध गतिविधियों को रोकने तथा भविष्य में जानवरों के संरक्षण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीणा): (क) और (ख) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार द्वारा 31 जनवरी, 2005 को दी गई सूचना के अनुसार दिल्ली पुलिस ने जानवरों की खालें और अन्य वस्तुएं जब्त की हैं जिनमें बाघ की दो खालें और तेंदुए की 39 खालें शामिल हैं।

(ग) दिल्ली सरकार द्वारा कानून के अनुसार कार्रवाई प्रारंभ की गई है।

(घ) वन्यजीवों के संरक्षण के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

संकटापन्न जानवरों को वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की अनुसूची-1 में शामिल किया गया और उन्हें अधिकतम सुरक्षा प्रदान की जाती है।

- राज्य सरकारों द्वारा वन्यजीवों के प्रमुख निवास स्थानों को राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के रूप में अधिसूचित किया गया है। भारत सरकार द्वारा सुरक्षित क्षेत्रों के प्रबंधन और विकास हेतु तकनीकी और वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है।
- केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत सुरक्षित क्षेत्रों की अवसंरचना, संचार व्यवस्था और हथियार गोला बारूद की आपूर्ति हेतु वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है।

आम पर समयपूर्व बौर आना

1581. श्री रेवती रमन सिंह: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में आम के पेड़ों पर समयपूर्व बौर आ रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कृषि वैज्ञानिकों ने इसके सम्भावित कारणों की जांच की है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी नहीं, आम के पेड़ों में समयपूर्व बौर आना नहीं देखा गया। ज्यादातर वाणिज्यिक किस्मों ने सामान्य पुष्पण पैटर्न का अनुसरण किया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) लागू नहीं।

उपभोक्ता न्यायालयों में फीस

1582. श्री पंकज चौधरी: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उपभोक्ता न्यायालयों में न्याय के लिए आने वाले लोगों पर भारी फीस लगाने का निर्णय लिया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) और (ख) सरकार ने शिकायतकर्त्ता द्वारा उपभोक्ता मंचों के समक्ष शिकायतें दायर करने के लिए नाममात्र का शुल्क निर्धारित किया है। शुल्क का निर्धारण मुख्य रूप से तुच्छ/परेशान करने की नियत से और मनगढ़ंत शिकायतें दायर करने को प्रारंभ में ही हतोत्साहित करने के लिए किया गया है ताकि उपभोक्ता मंचों के बहुमूल्य समय की बचत हो सके। निर्धारित शुल्क के ब्यौरे इस प्रकार हैं:-

क्र.सं.	वस्तुओं अथवा सेवाओं और दावाकृत मुआवजे का कुल मूल्य	देय शुल्क राशि
जिला मंच		
1.	एक लाख रुपए तक--उन शिकायतकर्त्ताओं के लिए जो गरीबी रेखा से नीचे हैं और जिनके पास अंत्योदय अन्न योजना कार्ड है।	शून्य
2.	एक लाख रुपए तक—अंत्योदय अन्न योजना कार्डधारियों से इतर शिकायकतकर्त्ताओं के लिए।	100 रुपए
3.	एक लाख रुपए से अधिक और पांच लाख रुपए तक	200 रुपए
4.	पांच लाख रुपए से अधिक और 10 लाख रुपए तक	400 रुपए
5.	दस लाख रुपए से अधिक और 20 लाख रुपए तक	500 रुपए
राज्य आयोग		
6.	20 लाख रुपए से अधिक और 50 लाख रुपए तक	2000 रुपए
7.	50 लाख से अधिक और एक करोड़ तक	4000 रुपए
राष्ट्रीय आयोग		
8.	एक करोड़ रुपए से अधिक	5000 रुपए

[अनुवाद]

कारखानों में पर्यावरण मानक

1583. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अधिकांश कारखानों में सुरक्षा तथा स्वास्थ्य मानक अंतर्राष्ट्रीय स्तर से बहुत नीचे हैं;

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

(ग) निर्धारित अंतर्राष्ट्रीय मानकों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त सुविधाओं को अंतर्राष्ट्रीय मानक स्तर का बनाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) कारखाना अधिनियम, 1948 के उपबंध तथा उसके अंतर्गत बनाए गए नियम, जो कारखानों में कामगारों की सुरक्षा और स्वास्थ्य को विनियमित करते हैं, व्यावसायिक सुरक्षा एवं स्वास्थ्य (जिसमें कार्य वातावरण शामिल है) से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन अभिसमय संख्या 155 तथा अन्य संबंधित अभिसमयों अर्थात् रात्रि कार्य, ओवरटाइम, कार्य घंटों, न्यूनतम भार, न्यूनतम आयु, छोटे व्यक्तियों की चिकित्सा जांच, मशीनरी अभिरक्षा, बैंजीन, व्यवसायजन्य कैंसर, व्यावसायिक स्वास्थ्य सेवाओं, एस्बेस्टस के प्रयोग में सुरक्षा, रसायनों के प्रयोग में सुरक्षा आदि के उपबंधों में समतुल्य हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन पूरे विश्व के विभिन्न क्षेत्रों/व्यवसायों में नियोजित कामगारों की सुरक्षा एवं स्वास्थ्य सहित श्रम संरक्षण के क्षेत्र में अंतर्राष्ट्रीय मानकों के निर्धारण के कार्य में लगा हुआ है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन, अभिसमयों, सिफारिशों, प्रक्रिया संहिता आदि के रूप मे मानक तैयार करता है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन द्वारा अंगीकार किए गए मानकों का सदस्य राज्यों द्वारा अपनी स्थानीय आवश्यकताओं के आधार पर अनुसमर्थन किया जाता है। अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन का एक संस्थापक सदस्य होने के कारण भारत ने कारखाना अधिनियम, 1948 में सुरक्षा एवं स्वास्थ्य से संबंधित अभिसमयों के उपबंधों तथा उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों को रूपांतरित किया है।

(घ) कारखाना अधिनियम, 1948 और उसके अंतर्गत बनाए गए नियम व्यावसायिक सुरक्षा एवं स्वास्थ्य (जिसमें कार्य वातावरण शामिल है) से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के अभिसमय संख्या 155 तथा अन्य अभिसमयों के उपबंधों के समतुल्य हैं। कारखाना अधिनियम, 1948 एक केन्द्रीय विधान है, किन्तु इसे राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा लागू किया जाता है। कारखाना निरीक्षणालय, कारखानों के अपने निरीक्षण के द्वारा कारखाना मालिकों द्वारा उपबंधों का अनुपालन सुनिश्चित करते हैं। जब कभी उल्लंघनों का पता चलता है तब वे अधिनियम के उपबंधों के अनुसार दांडिक कार्रवाई करते हैं तथा अभियोजन चलाते हैं।

[हिन्दी]

राजस्थान में लहसुन का उत्पादन

1584. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004-05 के दौरान राजस्थान में, विशेषकर जोधपुर जिले में लहसुन के उत्पादन का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने इस फसल को खरीदने के लिए उपाय किये हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) राजस्थान राज्य में वर्ष 2004-05 के दौरान 121972 मी. टन और जोधपुर जिले में 44000 मी. टन लहसुन का उत्पादन हुआ।

(ख) से (घ) सरकार के पास यूं फसल खरीद की कोई व्यवस्था नहीं है परंतु किसानों के संरक्षण के लिए राज्य/संघ शासित क्षेत्र की सरकार, जो 50% की हानि वहन करने के लिए तैयार है, के अनुरोध पर लहसुन सहित बागवानी उत्पादों की खरीद के लिए मण्डी हस्तक्षेप स्कीम इस शर्त पर क्रियान्वित की जा रही है कि या तो उत्पादन में कम से कम 10% की वृद्धि हो या पिछले सामान्य वर्ष की तुलना में प्रचलित दरों में 10% की कमी आए।

[अनुवाद]

ग्रामीण क्षेत्रों की घरेलू महिलाओं को सहायता

1585. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार कृषि आधारित प्रसंस्करण इकाइयों को चालू करने के लिए ग्रामीण क्षेत्र के बेरोजगार युवकों तथा महिलाओं को कोई विशेष सहायता सुविधाएं उपलब्ध कराती है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार भविष्य में ऐसी योजना बनाने का है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (घ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए, खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास को प्रोत्साहन देने हेतु किए जा रहे अन्य संवर्धनात्मक उपायों के अलावा खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना और आधुनिकीकरण, बुनियादी सुविधाओं के सृजन, अनुसंधान एवं विकास, मानव संसाधन विकास हेतु वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए योजना स्कीमें पहले ही क्रियान्वित की जा चुकी हैं। ये स्कीमें परियोजनाउन्मुखी हैं न कि राज्य, क्षेत्र अथवा समुदाय विशेष। वैसे खाद्य प्रसंस्करण एवं प्रशिक्षण केंद्र स्थापित करने संबंधी स्कीम के अंतर्गत अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़ा वर्ग और महिलाओं को प्राथमिकता दी जाती है। इस स्कीम के अंतर्गत, एकल उत्पाद लाइन खाद्य प्रसंस्करण एवं प्रशिक्षण केंद्र हेतु अचल पूंजी लागत के रूप में 2.00 लाख रुपये तक और आवर्ती मूल पूंजी के रूप में 1.00 लाख रुपये तक की वित्तीय सहायता दी जाती है और बहु-उत्पाद लाइन खाद्य प्रसंस्करण एवं प्रशिक्षण केंद्र हेतु अचल पूंजी लागत के रूप में 7.50 लाख रुपये तक और आवर्ती मूल पूंजी के रूप में 2.00 लाख रुपये तक की सहायता दी जाती है।

निजी जल परियोजनाओं की स्वीकृति के लिए प्रकोष्ठ

1586. **श्री उदय सिंह:**
श्री अधीर चौधरी:
श्री रायापति सांबासिवा राव:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने निजी जल परियोजनाओं को त्वरित अनुमोदन देने के लिए कोई विशेष प्रकोष्ठ स्थापित किया है;

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

(ग) यदि जल अनुसंधान संबंधी कार्य किया जाता है तो क्या केन्द्र सरकार कई निजी क्षेत्र परियोजनाओं को वित्तपोषण प्रदान करेगी; और

(घ) यदि हां, तो ऐसी परियोजनाओं के चयन के लिए क्या मानदंड निर्धारित किये गए हैं?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) अनुसंधान एवं विकास कार्यक्रमों के कार्यान्वयन संबंधी दिशा-निर्देशों के अनुसार लाभ न कमाने वाली निजी अनुसंधान एवं विकास संस्थाओं/संगठनों का वित्तपोषण किया जाता है। दिशा-निर्देशों में दर्शाई गई विभिन्न अपेक्षाओं को पूरा करने वाले और इस प्रयोजन के लिए गठित राष्ट्रीय समिति द्वारा संस्तुत प्रस्तावों की सहायता के लिए विचार किया जाता है।

बर्ड फ्लू का फैलना

1587. **श्री निखिल कुमार:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या खाद्य तथा कृषि संगठन (एफ ए ओ) ने हाल ही में एशिया में एवियन इन्फ्लूएंजा (बर्ड फ्लू) के बारे में चेतावनी दी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उक्त चेतावनी के आधार पर देश में बर्ड फ्लू को रोकने का है;

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

(घ) क्या मुर्गी दानों तथा मुर्गी उत्पादों के संबंध में मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी कर दिए गए हैं; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) कोरिया गणराज्य, वियतनाम, जापान, थाईलैंड, कम्बोडिया, चीन, लाओस, इंडोनेशिया, ताईपेई (चीन) के एशियाई देशों में एवियन इनफ्ल्यूंएजा के फैलने तथा वियतनाम, थाईलैंड और कम्बोडिया में मानव मामलों के कारण, एफ ए ओ अपनी एफ ए ओ-ए आई डी ई-न्यूज में समय-समय पर एवियन इनफ्ल्यूंएजा की स्थिति के बारे में जानकारी देता है। भारत इस रोग से मुक्त है और देश में इस रोग के प्रवेश को रोकने के लिए सरकार ने सक्रिय उपाय किए हैं और रोग के होने की स्थिति में कार्रवाई की जाएगी।

(घ) और (ङ) सभी राज्य सरकारों को परिचालित करने के लिए आहार मानकों के संबंध में दिशानिर्देश संशोधित किए गए हैं जिनमें वाणिज्यिक ब्रायलरों, लेयरों, पेरेंट स्टाक तथा अन्य पक्षी प्रजातियों के लिए नमूने शामिल किए गए हैं। ये मानक सभी राज्य सरकारों को इस अनुरोध के साथ परिचालित किए जा रहे हैं कि, जहां आवश्यक हो, ''आहार कानून'' बना करके इन्हें अनिवार्य बनाएं।

पशु तथा भैंस प्रजनन के लिए राष्ट्रीय परियोजना के कार्यान्वयन के लिए धनराशि

1588. **श्री एम. शिवन्ना:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2003 तथा 2004 के दौरान कर्नाटक में पशु तथा भैंस प्रजनन के लिए राष्ट्रीय परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 930 लाख रुपए की धनराशि जारी कर दी है; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004-05 के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ जारी की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) वर्ष 2003-04 के दौरान राज्य में परियोजना के क्रियान्वयन के लिए कर्नाटक पशुधन विकास एजेंसी को 465.00 लाख रुपए की राशि जारी की गई है। वर्ष 2004-05 के दौरान एजेंसी को 394.29 लाख रुपए की राशि जारी की गई है।

क्लीन डवलपमेंट मैकेनिज्म प्रोजेक्ट

1589. **श्री चन्द्रभूषण सिंह:**
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या क्योटो-प्रोटोकाल के उपबंधों के अनुसार क्लीन डवलपमेंट मैकेनिज्म (सीडीएम) कार्यकारी बोर्ड द्वारा भारत को अनुमोदित परियोजनाओं की संख्या विश्व में सर्वाधिक है;

(ख) यदि हां, तो भारत द्वारा प्राप्त ऐसी परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है तथा क्योटो प्रोटोकाल के निर्देशों की पूर्ति के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ने परियोजना बनाने में विकासकर्त्ताओं की सहायतार्थ कई राज्य स्तरीय संस्थानों की पहचान की है;

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

(ङ) क्या क्योटो प्रोटोकाल के कार्यान्वयन से निवेशक के लिए वित्तीय संस्थान तथा उद्योग वैश्विक स्थान बनने में सहायक होगा; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) भारत ने क्योटो प्रोटोकाल के अंतर्गत स्वच्छ विकास तंत्र में भागीदारी के लिए अब तक 52 उपयुक्त परियोजनाओं हेतु मेजबान देश के रूप में अनुमोदन किया है। स्वच्छ विकास तंत्र कार्यकारी बोर्ड ने 8 मार्च, 2005 को भारत के गुजरात में एच एफ सी 23 के तापीय आक्सीकरण द्वारा ग्रीन हाऊस गैस उत्सर्जन में कमी वाली परियोजना सहित सभी विकासशील देशों से तीन स्वच्छ विकास तंत्र परियोजना कार्य पंजीकृत किए हैं।

(ख) स्वच्छ विकास तंत्र परियोजनाओं के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) और (घ) सरकार ने परियोजना तैयार करने के लिए निम्नलिखित राज्य स्तरीय सहायक संस्थाएं अभिनिर्धारित की हैं:

1. पंजाब ऊर्जा विकास एजेंसी
2. महाराष्ट्र ऊर्जा विकास एजेंसी
3. राजस्थान ऊर्जा विकास एजेंसी
4. पर्यावरण नीति अनुसंधान एवं संस्थान, कर्नाटक
5. पर्यावरण संरक्षण प्रशिक्षण अनुसंधान संस्थान, आंध्र प्रदेश

(ङ) और (च) क्योटो प्रोटोकाल विकसित देशों (अनुबंध-ख पक्षकार) को विकासशील देशों में स्वच्छ विकास तंत्र परियोजना कार्यों में निवेश और उत्सर्जन क्रेडिट से लाभ के लिए प्रोत्साहित करता है। प्रमाणित उत्सर्जन में कमी की मात्रा एवं मूल्यों के आधार पर क्योटो प्रोटोकाल से निवेशक के वित्तीय संस्थानों एवं उद्योगों की वैश्विक स्थिरता के सृजन में सहायता की आशा है।

विवरण

अनुमोदित परियोजनाएं

क्र.सं.	परियोजना का नाम	परियोजना का प्रकार
1	2	3
1.	रघुरामा रिन्यूएबल एनर्जी लि., तमिलनाडु द्वारा बायोमास आधारित विद्युत परियोजना	पुनर्नवीकरणीय
2.	बलरामपुर चीनी मिल लि., बलरामपुर में खोई आधारित सहउत्पाद विद्युत परियोजनाएं	पुनर्नवीकरणीय
3.	हैदरगढ़ चीनी मिल, हैदरगढ़ में खोई आधारित सहउत्पाद विद्युत परियोजनाएं	पुनर्नवीकरणीय
4.	गुजरात फ्लुरोकेमिकल्स लि. गुजरात द्वारा एच एफ सी 23 का विघटन	औद्योगिक प्रक्रिया
5.	कोरेक्स II आफ गैस वेस्ट हीट रिकवरी, जिन्दल विजयनगर स्टील लि.	ऊर्जा क्षमता
6.	बी ओ एफ गैस वेस्ट हीट रिकवरी, जिन्दल विजयनगर स्टील लि.	ऊर्जा क्षमता
7.	एशिया बायोएनर्जी लि. द्वारा लखनऊ में नगरीय ठोस अपशिष्ट प्रसंस्करण सह विद्युत उत्पादन संयंत्र	नगरीय ठोस अपशिष्ट
8.	टिस्को द्वारा टिस्को जमशेदपुर में कोक ड्राय क्वेंचिंग प्रणाली का उपयोग करते हुए ऊर्जा के उचित उपयोग को बढ़ाने के लिए माडल परियोजना	ऊर्जा क्षमता
9.	इसार पावर लि. द्वारा सूरत जिला, गुजरात के हजीरा में विद्युत संयंत्र में नाफ्था ईंधन का प्राकृतिक गैस में परिवर्तन	ईंधन परिवर्तन
10.	जी एस ई एस आंध्र पावर लि. द्वारा समालकोट, पूर्वी गोदावरी जिला, आंध्र प्रदेश में सी सी जी टी विद्युत संयंत्र में नाफ्था ईंधन का प्राकृतिक गैस में परिवर्तन	ईंधन परिवर्तन
11.	त्रिवेणी इंजीनियरिंग एंड इण्डस्ट्रीज लि. द्वारा देवबंद सुगर प्लान्ट में बैगेस/बायोमास आधारित 22 मेगावाट सहउत्पाद परियोजना	पुनर्नवीकरणीय
12.	उड़ीसा स्पोंज आइरन लि. द्वारा अपने प्लांट में 10 मेगावाट वेस्ट हीट रिकवरी आधारित कैप्टिव पावर प्लांट	ऊर्जा क्षमता
13.	श्री रेणुका सुगर्स लि. द्वारा बेलगांव जिला, कर्नाटक के संयंत्र में बैगेस आधारित सह उत्पादन सुविधा	पुनर्नवीकरणीय
14.	धामपुर सुगर मिल्स लि. द्वारा धामपुर, उत्तर प्रदेश में अधिक ऊर्जा के निर्यात के साथ बैगेस आधारित सहउत्पादन पावर परियोजना	पुनर्नवीकरणीय
15.	क्लेरिअन पावर कारपोरेशन लि. द्वारा प्रकाशम, आंध्र प्रदेश में 12 मेगावाट बायोमास आधारित पावर परियोजना	पुनर्नवीकरणीय

1	2	3
16.	रितविक एनर्जी सिस्टक्स लि. द्वारा चित्तुर, आंध्र प्रदेश में 6 मेगावाट बायोमास आधारित पावर परियोजना	पुनर्नवीकरणीय
17.	एनकान सर्विसेज लि. द्वारा चित्रदुर्गा जिला, कर्नाटक में 3 मेगावाट विन्ड पावर परियोजना	पुनर्नवीकरणीय
18.	इण्डो गल्फ फर्टिलाइजर लिमिटेड द्वारा जगदीशपुर उत्तर प्रदेश में स्टीम उपयोग को कम करने के लिए अमोनिया प्लाट की कार्बनडाइआक्साइड 2 केरिमूवल सिस्टम के रूपांतरण के लिए ऊर्जा क्षम परियोजना	ऊर्जाक्षम
19.	बन्नारी अमान शुगर लिमिटेड द्वारा बन्नारी अमान शुगरम लिमिटेड नजनगढ़ कर्नाटक पर 20 मैगावार बागासी बेसड को जलरेशन पावर प्रोजेक्ट	नवीकरणीय
20.	बन्नारी अमान शुगर लिमिटेड द्वारा बन्नारी अमान शुगरस लिमिटेड साथयामंगलम तमिलनाडु द्वारा 20 मंगावार द्वारा बागसी बेसड कोजनरेशन पावर प्रोजेक्ट	नवीकरणीय
21.	कामत होटल इण्डिया लिमिटेड द्वारा लोटस सियूटस और होटल ओरपिड पर ऊर्जाक्षय शुरूआतें	ऊर्जाक्षम
22.	कोसमोस कंसल्टिंग द्वारा दोनी गांव, कुल्लु जिला, हिमाचल प्रदेश में 9 मेगावार हाइडल पावर परियोजना	नवीकरणीय
23.	श्री चामुण्डेश्वरी शुगर लिमिटेड मण्ड्या, कर्नाटक पर 20 मेगावाट वागसी कोजनरेशन परियोजना	नवीकरणीय
24.	वन्दना विद्युत लिमिटेड द्वारा वन्दना विद्युत लिमिटेड बिलासपुर छत्तीसगढ़ पर 7.7 मेगावाट राइस हस्क वेस्ड पावर प्लांट	नवीकरणीय
25.	बिरला कोरपोरेशन द्वारा बिरला कोरपोरेशन लिमिटेड चित्तौड़गढ़ राजस्थान द्वारा क्विंलकर एण्ड कनवरर्जन फेक्टर सुधार का चरम उपयोग	नवीकरणीय
26.	अलवर पावर कम्पनी (पी) लिमिटेड अलवर राजस्थान की 7.5 मेगावाट मसटर्ड क्रोप रेसिड्यू आधारित पावर परियोजना	नवीकरणीय
27.	इण्डियन एल्युमीनियम लिमिटेड हीराकुंड उड़ीसा पर एच एम एस स्मेलर में पी एफ सी एमीशन रिडक्शन	औद्योगिक प्रक्रिया
28.	सोमानामारडी गांव देवदुर्ग ताल्लुक रायचूर जिला हाइड्रोपावर परियोजना	नवीकरणीय
29.	सामास्थान, नारायणपुर गांव, छोटुडप्पल मण्डल नालगोंडा जिला आंध्र प्रदेश में 30 टी पी डी बाओडीजल परियोजना	नवीकरणीय
30.	गुजरात अम्बुजा सीमेंट लिमिटेड रोपर पंजाब पर 23 मेंगावाट वायोमास आधारित परियोजना	नवीकरणीय

1	2	3
31.	चुन्चीडोडी कनकापुरा (ताल्लुक) बंगलौर रूरल (जिला) पर 10.25 मेगावाट एस एच पी	नवीकरणीय
32.	मैसर्स आस्था परियोजनाएं (इण्डिया) लिमिटेड का वीथल गांव चम्बा जिला हिमाचल प्रदेश में 50 मेगावाट देहर एस एच पी	नवीकरणीय
33.	मैसर्स छत्तीसगढ़ इलेक्ट्रीसिटी कम्पनी लिमिटेड द्वारा इण्डस्ट्रीयल ग्रौथ सेन्टर, सिल्तारा, रायपुर में विद्युत जनरेशन के लिए फ्ल्यू गैस की प्रक्रिया द्वारा ईंधन के रूप में कोयले का प्रतिस्थापना	ऊर्जाक्षम
34.	मैसर्स इण्डियन रेयान इन्ड्स्ट्रीज लिमिटेड द्वारा जयश्री टैक्सटाइल्स यूनिट रिश्रा पर कोल फायरड वाइलर सिस्टम में तापक्षम सुधार पहलें	ऊर्जाक्षम
35.	मैसर्स इस्पात गोदावरी लिमिटेड द्वारा सिल्वारा रायपुर छत्तीगसढ़ पर वेस्ट होट वेस्ट 7 मेगावाट केपेटिव पावर प्लांट	ऊर्जाक्षम
36.	एस आर एफ लि. की रेफ्रीजरेंट (एच एफ सी-22) निर्माण सुविधा में अक्सीडेशन आफ एच एफ सी-23 द्वारा जी एच जी उत्सर्जन कम करना	एच एफ सी
37.	मैसर्स धर्मशाला हाइड्रो पावर लि. की खन्यारा गांव, कांगड़ा जिला-हिमाचल प्रदेश में 4.5 मैगावाट माऊझी एस एच पी।	नवीकरणीय
38.	मैसर्स इण्डियन रेयान एण्ड इंडस्ट्रीज लि. की जय श्री टैक्सटाइल यूनिट, रिशरा प्रबासनगर, पश्चिम बंगाल की हयूमीडीफिकेशन में डिमांड साइड एनर्जी एफीशेंसी।	ऊर्जा क्षमता
39.	मैसर्स डी सी एम श्रीराम कंसालिडेटिड लि. की अजबपुर गांव, जिला लखीमपुर खीरी, उत्तर प्रदेश	नवीकरणीय
40.	उड़ीसा पावर कंसोर्टियम लि. की सामाल, जिला ऊंगल उड़ीसा में स्थित 20 मेगावाट हाइड्रो इलैक्ट्रिक परियोजना	
41.	मैसर्स मानीक्षा पावर लि. द्वारा (1) गांव तेंतलीगुमा, जिला कोरापुर उड़ीसा में 25 मेगावाट मिनिडल कोलाब परियोजना और (2) गांव उदयगिरी, मलकोंगरी, जिला उड़ीसा में 12 मैगावाट लोअर कोलाब परियोजना-37 मैगावाट मिडिल कोलाब लघु पनविद्युत परियोजना	नवीकरणीय
42.	मैसर्स राजश्री शूगर एण्ड कैमीकल्स लि. द्वारा मुण्डियापक्कम, विल्लूपरम तालुक, तमिलनाडु में आर एस सी एल यूनिट 2 शूगर फैक्टरी में आर एस सी 22 मैगावाट कोजेनरेशन विस्तार परियोजना	नवीकरणीय

1	2	3
43.	पंजाब में कार्यरत लुधियाना हैण्डलूम एसोसिएशन, पंजाब फोर्जिंग इण्डस्ट्रीज एसोसिएशन और गोबिन्दगढ़ फोर्जिंग एसोसिएशन के प्रतिनिधियों द्वारा उनके एस पी जी में लघु और मध्यम उद्यमियों की पहल पर स्टील फोर्जिंग कल्स्टर में प्रौद्योगिकी के माध्यम से जी एच जी उत्सर्जन (मुख्यतया सी ओ 2 को कम करना)	ऊर्जाक्षम
44.	उड़ीसा पावर कंसोर्टियम लि. की जालापुर, जिला विशाखापट्टनम, आंध्र प्रदेश स्थित 18 मैगावाट जालपुर ग्रिड युक्त पनबिजली परियोजना	नवीकरणीय
45.	ओ सी एल इण्डिया लि. संपन्न आयरन बर्फ की जिला राजगंजपुर, सुन्दरगढ़, उड़ीसा की वेस्ट हीट आधारित 8 मैगावाट कैप्टिव पावर परियोजना	ऊर्जाक्षम
46.	मैसर्स नाहर स्पिनिंग मिल्स लि. द्वारा धनदारी कलां, लुधियाना, पंजाब में 3.5 मैगावाट चावलमूसी आधारित कोजेनरेशन परियोजना	नवीकरणीय
47.	मैसर्स ओसवाल वुलन मिल्स लि., द्वारा शेरपुर वुलन मिल्स, लुधियाना पंजाब में 3.5 मेगावाट चावल-मूसी आधारित कोजनरेशन परियोजना	नवीकरणीय
48.	मैसर्स दीपक स्पिनलर लि. की गांव पगारा जिला गुना, मध्य प्रदेश में 3 मैगावाट बायोमास आधारित पावर परियोजना	ऊर्जाक्षम
49.	मैसर्स अबान पावर कम्पनी लि. द्वारा तंजावूर तमिलनाडु पर 119.80 मेगावाट प्राकृतिक गैस आधारित कम्बाइन्ड साइकिल पावर, प्लान्ट तंजाबूर, तमिलनाडु	ईंधन परिवर्तन
50	मैसर्स हिन्दुस्तान कन्सट्रशन कम्पनी लि. द्वारा विभिन्न स्थानों पर कनक्रीट मिक्स यूरिलाइजिंग लोअर सीमेंट कनक्रीट टेक्नोलोजी में ओडिनरी पोर्टलैण्ड सीमेंट उपभोग में कमी।	ऊर्जाक्षम
51.	मैसर्स गुजरात टोरेन्ट पावर जनरेशन लि. द्वारा आखाखोल पर 1050 मेगावाट नेचुरल गैस बेस्ड ग्रिड कनेक्टिड कम्बाइन्ड साईकिल पावर जनरेशन प्रोजेक्ट	ईंधन परिवर्तन
52.	सतत विकास के लिए महिलाओं द्वारा कर्नाटक और तमिलनाडु विभिन्न स्थलों के लिए 5 बायोमास गैसफियर आधारित पावर प्लान्ट्स बेस्ड पावर प्लान्ट्स टोटलिंग	नवीकरणीय
	अस्वीकृत परियोजनाएं	
1.	सरप्लस पावर निर्यात के साथ धामपुर वागसी आधारित पावर प्रोजेक्ट	नवीकरणीय
2.	नजनगढ़ पर 16 मेगावाट वागसी कोजनरेशन पावर प्रोजेक्ट	नवीकरणीय

[हिन्दी]

लहसुन का आयात

1590. **श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी:**
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

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

(क) क्या सरकार देश में लहसुन की अच्छी पैदावार होने के बावजूद इसका आयात कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) वर्ष 2004-05 के दौरान सरकार ने कितनी मात्रा में लहसुन का आयात किया है;

(घ) क्या सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्ययोजना बनाई है कि देश के लहसुन उत्पादकों को अपने उत्पाद का लाभकारी मूल्य प्राप्त हो सके; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) नए लहसुन (एग्जिम कोड सं. 07032000) का आयात मुक्त है तथा 100% सीमा शुल्क लगाने के अधीन है। सरकार ने लहसुन का कोई आयात नहीं किया है।

(घ) और (ङ) लहसुन सहित बागवानी फसलों के संवर्धन और विकास विभिन्न स्कीमों के जरिए किया जाता है। लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने के लिए सरकार मण्डी मूल्यों में तेजी से गिरावट की स्थिति में मण्डी हस्तक्षेप स्कीम के अधीन खरीद करती है।

[हिन्दी]

पटना में प्रदूषण

1591. **श्री राम कृपाल यादव:** क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पटना में प्रदूषण के बारे में जानकारी है जिससे वहां के निवासियों को कई बीमारियां हो रही हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या नासा (एनएएसए) ने चेतावनी भी दी है तथा उपग्रह चित्र भेजा है जिसमें पटना तथा गंगा के मैदान के अन्य भागों में काला बादल केन्द्रित है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार के पास इस पर्यावरणीय समस्या का ध्यान रखने तथा इससे निपटने के लिए कोई योजना है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीणा): (क) और (ख) राष्ट्रीय विमान और अंतरिक्ष प्रशासन (नासा) द्वारा लिए गए उपग्रह आंकड़ा के विश्लेषण के आधार पर संयुक्त राज्य अमेरीका के शोधकर्त्ताओं ने भारतीय उपमहाद्वीप, विशेषकर बिहार में वायु प्रदूषण फैलाने वाले कणों के शीतकालीन पूल के बारे में सूचना दी है। बिहार में दिखाई देने वाला प्रदूषण केवल वहीं से उत्पन्न नहीं होता बल्कि वह गंगा घाटी के पश्चिमी भागों सें प्रदूषण वहन के कारण हो सकता है। इसके अतिरिक्त बिहार के आसपास का मौसम विज्ञान और स्थलाकृति विज्ञान शीतकाल के दौरान प्रदूषण को रोक कर रखने में सहायक हैं। शीतकाल के दौरान बिहार में जो प्रदूषण दिखाई देता है वह खाना पकाने और अन्य घरेलू कामों में प्रयुक्त जैव-ईंधन और कोयले के उपयोग के कारण भी हो सकता है।

(ग) और (घ) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड और राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने वाहनों, उद्योगों, घरेलू ईंधन के जलने आदि जैसे विभिन्न स्रोतों से होने वाले वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए कार्य योजनाओं सहित कई उपाय करने प्रारंभ किए हैं।

चंदन की तस्करी

1592. **श्री टी.के. हमजा:**
श्री एन.एन. कृष्णदास:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में वृहत स्तर पर हो रही चंदन की तस्करी के बारे में जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार कितने मामले सामने आए हैं;

(ग) क्या हाल ही में कोई चंदन घोटाला सामने आया है;

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

(ङ) क्या सरकार को देश में चंदन की लकड़ी काटने पर प्रतिबंध की घोषणा होने के बावजूद भी कतिपय राज्यों में चल रहे कतिपय चंदन प्रसंस्करण कारखानों के बारे में जानकारी है;

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

(छ) उक्त गतिविधि को रोकने तथा दोषियों को दंडित करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) जी, हां। देश के विभिन्न भागों में चंदन की लकड़ी की तस्करी की घटनाओं का पता लगाया गया है।

(ख) ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) जी, हां।

(घ) 23 चंदन की लकड़ी की फैक्ट्रियां अवैध रूप से चलती हुई पाई गई जो केरल के अधिकतर पालाक्कड़, कान्नूर, कासरगोड और मालापुरम जिलों में थी। इन फैक्ट्रियों को केरल सरकार के जी ओ (एम एस) नं. 17/2005/एफ एंड डब्ल्यू एल डी दिनांक 09.02.2005 द्वारा बंद करने के आदेश दिए गए हैं।

(ङ) और (च) चंदन के पेड़ों की प्राधिकृत कटाई अथवा लकड़ी के प्रसंस्करण पर कोई प्रतिबंध नहीं है। राज्यों द्वारा दिए गए लाइसेंस के तहत सार्वजनिक क्षेत्र की यूनिटों और निजी क्षेत्र की यूनिटों के कार्य करने की सूचना है।

(छ) संबंधित राज्यों द्वारा चंदन के वनों को बचाने के लिए किए गए उपाय संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण I

चंदन की तस्करी के संदर्भ में सूचित किए मामले राज्यवार तथा वर्षवार

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1.	केरल*	380	252	376
2.	तमिलनाडु	408	250	111
3.	कर्नाटक	885	4293	484
4.	आंध्र प्रदेश	32	20	32

अन्य राज्यों/संघ शासित प्रदेशों से कोई मामला सूचित नहीं किया गया है।
*केरल के आंकड़े क्रमशः कैलेण्डर वर्ष 2002, 2003 और 2004 के लिए है।

विवरण II

चंदन की लकड़ी के वनों की सुरक्षा हेतु संबंधित राज्यों द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

1. केरल

(1) विशेष कार्यबल और तीव्र कार्यबल का सृजन करना।

(2) कर्मचारियों को हथियार और गोला-बारूद की आपूर्ति करना।

(3) 'वन संरक्षण समितियों' के माध्यम से चंदन की सुरक्षा हेतु स्थानीय लोगों को शामिल करना।

(4) वन क्षेत्रों में गहन गश्त लगाना।

2. तमिलनाडु

(1) आक्रमणकारी बल (स्ट्राइकिंग फोर्स) का सृजन।

(2) गहन सुरक्षा के लिए छोटे-छोटे बीट सृजित करना।

(3) कर्मचारियों को वाहन, वायरलैस, हथियार आदि मुहैया करना।

(4) आदिवासियों को चंदन की लकड़ी के सुरक्षा वाचरों के रूप में नियुक्त करना।

3. कर्नाटक

(1) इस प्रयोजनार्थ अलग से चौकसी खंड की स्थापना करना।

(2) सभी स्तरों पर पूरी तरह से लैस वन गश्ती दस्ते और कर्मचारी।

(3) संवेदनशील क्षेत्रों में वन चैक-पोस्टों और वन सुरक्षा शिविरों के नेटवर्क की स्थापना।

4. आंध्र प्रदेश

आंध्र प्रदेश के अति संवेदनशील क्षेत्रों में सुरक्षा कर्मियों, उड़नदस्तों और विशेष गश्ती दलों द्वारा नियमित गश्त।

इसके अतिरिक्त, दोषियों को दंडित करने के लिए की गई कार्रवाई निम्नानुसार है:

गिरफ्तार किए गए दोषी व्यक्तियों का राज्य-वार और वर्ष-वार ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1.	केरल*	486	418	318
2.	तमिलनाडु	398	295	139
3.	कर्नाटक	सूचित नहीं किए गए	431	385
4.	आंध्र प्रदेश	22	12	14

अन्य राज्यों/संघ शासित प्रदेशों से कोई मामला सूचित नहीं किया गया है।
*केरल के आंकड़े क्रमशः कैलेण्डर वर्ष 2002, 2003 और 2004 के लिए हैं।

फल तथा सब्जी उत्पादकों को प्रोत्साहन

1593. श्री राजेश वर्मा: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के फल तथा सब्जी उत्पादकों को इनके उत्पादन में वृद्धि करने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए कोई कदम उठाए हैं/योजना बनाई है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) सरकार बृहत कृषि प्रबंधन-कार्य योजना के जरिए राज्य के प्रयासों में संपूरण/अनुपूरण की केंद्रीय प्रायोजित स्कीम क्रियान्वित कर रही है। इस स्कीम के अधीन राज्य सरकारें अपनी प्राथमिकताओं और महसूस की गई आवश्यकताओं के अनुसार फलों और सब्जियों के विकास सहित कार्यक्रमों के क्रियान्वयन के लिए स्वतंत्र हैं। इसके लिए (1) पौध रोपण सामग्रियों के उत्पादन और वितरण, (2) क्षेत्र विस्तार, (3) खेतों पर संभाल, (4) तकनीकी जानकारी के उन्नयन के लिए सहायता दी जा रही है, ताकि फल और सब्जी उत्पादकों को प्रोत्साहित किया जा सके।

फिलीपीन्स द्वारा भारत से औषधियों के आयात को बंद करना

1594. श्री सर्वानन्द सोनोवाल: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फिलीपीन्स ने भारत से औषधियों के आयात को बंद कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या फिलीपीन्स ने बताया है कि भारत से आयात की जाने वाली औषधियां गुणवत्ता वाली नहीं हैं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा गुणवत्ता वाली औषधियों का निर्यात करने हेतु क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपर्युक्त (ग) के उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता है।

[हिन्दी]

वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के अंतर्गत लंबित प्रस्ताव

1595. श्री पारसनाथ यादव: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के अंतर्गत लंबित पड़े प्रस्तावों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है और इनकी संख्या कितनी है;

(ख) क्या इन प्रस्तावों के संबंध में अंतिम निर्णय लेने हेतु कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है;

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

(घ) सभी राज्यों से प्राप्त प्रस्तावों पर कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) से (घ) विभिन्न राज्यों/संघ शासित राज्यों से वन भूमियों के गैर-वानिकी उपयोग हेतु प्राप्त परियोजना प्रस्तावों पर वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980, वन (संरक्षण) अधिनियम, 2003, और उनके अंतर्गत समय-समय पर जारी मार्गनिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार जांच की जाती है। पूरी जांच और प्रस्ताव पर निर्णय लेना एक निरन्तर प्रक्रिया है जिसके लिए केन्द्र सरकार ने प्रक्रिया को पूरा करने और नियमावली के अंतर्गत प्रस्ताव पर निर्णय लेने के लिए 60 दिन की समय सीमा निर्धारित कर रखी है। उपलब्ध सूचना के अनुसार विभिन्न राज्यों/संघ शासित राज्यों से 197 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं जो मंत्रालय में जांच के विभिन्न चरणों में हैं। इन प्रस्तावों की राज्यवार सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

क्र.सं.	प्रस्ताव का नाम	राज्य	प्रयुक्त क्षेत्र (हेक्टेयर)
1	2	3	
1.	ला टेकरी कैम्पवैल बे पर सर्वेक्षण संख्या 247/1 में डिफैंस सिग्नल इन्टेलीजैंट यूनिट की स्थापना	अण्डमान एवं निकोबार द्वीप समूह	12.46
2.	ला टेकरी कैम्पवैल बे पर सर्वेक्षण संख्या 247/1 में डिफैंस सिग्नल इन्टेलीजैंट यूनिट की स्थापना प्राकृतिक रूप से उगे 485 वृक्षों को गिराने का अनुमोदन	अण्डमान एवं निकोबार द्वीप समूह	12.46
3.	स्टेटाइट और डोलामाइट के पट्टे के लिए डा. बी. संजीव रेड्डी नंदयाल का आवेदन	आंध्र प्रदेश	4.96
4.	मैसर्स नागालिंगेश्वारा माइन्स एण्ड मिनरल्स का आवेदन	आंध्र प्रदेश	4
5.	यूरेनियम कोरपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, डिपार्टमेंट आफ एटामिक एनर्जी द्वारा लाम्बापुर पेडाघाटु क्षेत्रों में यूरेनियम उत्पादन	आंध्र प्रदेश	447.22
6.	विजयवाड़ा में एक्जीक्यूटिव इंजीनियर पी.पी. डिवीजन संख्या III जे पेंट के पक्ष में कृष्णा नदी पर जलाशय बैलेंसिंग करने के लिए पुलीचिन्ता गांव पर पुलीचिन्ता परियोजना का निर्माण	आंध्र प्रदेश	1153
7.	मैसर्स एस सी सी एल के पक्ष में गौलेटी संख्या 1 का भूमिगत खनन और प्रस्तावित आई ए इनकलाइन भूमिगत खाने	आंध्र प्रदेश	83.77
8.	मैसर्स ज्योतिर्ईश्वर ग्रानिटस के पक्ष में ब्लैक ग्रेनाइट के उत्खनन के खनन भूमि प्रदान करने के लिए वन भूमि के वनेतर प्रयोग का आवेदन	आंध्र प्रदेश	2.25

1	2	3	
9.	सुपरीटेंडेट इंजीनियर आई एण्ड सी ए डी, टी टी पी आर सर्कल विजियानागारम के पक्ष में मध्यम सिंचाई परियोजना के निर्माण के लिए केसाली में वनभूमि का वनेतर प्रयोग	आंध्र प्रदेश	38.4
10.	कोनापुर (वी) के निकट पेडावागु और बोगरूंवागु के पार जलाशय के निर्माण के लिए भीमागल आर एफ में वन भूमि का वनेतर प्रयोग	आंध्र प्रदेश	12
11.	हापोली-सरली-हुरी मार्ग पर दिशा-परिवर्तन क्षेत्र का निर्माण	आंध्र प्रदेश	9.27
12.	हापोली-सुरली-हुरली मार्ग का निर्माण, चौड़ा करना और सुधार	अरुणाचल प्रदेश	22.46
13.	डिब्रू साईखोवा राष्ट्रीय उद्यान में सर्वेक्षण	असम	0
14.	नौगांव प्रभाग के अंतर्गत फ्रैश माहल्स को खुला रखना	असम	1.5
15.	ए आई ई वैली प्रभाग पर स्टोन क्वेरी	असम	4
16.	एन एच ए आई द्वारा एन एच II पर 4 लाइनों के लिए स्टोन का खनन	बिहार	2.247
17.	डब्ल्यू आर डिपार्टमेंट द्वारा बोल्डरस् का संग्रहण	बिहार	8.5
18.	सेक्टर 26 पंचकुला के लिए अतिरिक्त आर डी के रूप में आर डी गुल्लीज स्टोम वाटर ड्रेन से पाइपलाइन बिछाना	चण्डीगढ़	0.0067
19.	एम पी मिनरल्स डेवलपमेंट कोरपोरेशन द्वारा 2000 एम टी क्वार्टजाइट खनिजों को उठाना	छत्तीसगढ़	5
20.	जल संसाधन विभाग के पक्ष में सीभारहा एम आई टैंक परियोजना का निर्माण	छत्तीसगढ़	0
21.	सी एस ई वी द्वारा गुरूरू कंकेर से 132 के.वी. इलेक्ट्रिक लाइन बिछाना	छत्तीसगढ़	17.82
22.	मिनीमाता हेसदो बांगो परियोजना के अंतर्गत रगरासिया ब्रांच नगर का निर्माण	छत्तीसगढ़	8.53
23.	मैसर्स साऊथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड के पक्ष में अमेरा, काटकोना, पर सोदीकाला और पुहपुत्रा में अमेरा ओपनकास्ट कोल माइनिंग परियोजना	छत्तीसगढ़	51.989

1	2	3	
24.	मैसर्स बजरंग मेटेलिक प्राइवेट लिमिटेड के पक्ष में कम्पार्टमेंट संख्या 364 और 365 में आयरन आर खनन का पूर्वेक्षण	छत्तीसगढ़	75
25.	मैसर्स प्रकाश इन्डस्ट्रीज लिमिटेड विलासपुर के पक्ष में कम्पार्टमेंट संख्या 321 में आयरन आर माइनिंग का पूर्वेक्षण	छत्तीसगढ़	137
26.	सर्वे संक्या 17/1/1/4/1 तक मार्ग का सड़क तरफ निर्माण	दादर और नगर हवेली	0.0015
27.	गांव नारोली के सड़क निर्माण सर्वेक्षण संख्या 614/1 के लिए मार्ग का निर्माण	दादर और नगर हवेली	0.22125
28.	सर्वेक्षण संख्या 7 तक सड़क तरफ मार्ग का निर्माण	दादर और नगर हवेली	0.0036
29.	सर्वेक्षण संख्या 249/1 सड़क तरफ मार्ग का निर्माण गांव वासोना	दादर और नगर हवेली	0.0168
30.	आई सी ए आर के पक्ष में हाई वैल्यू फसलों के प्लाटस के प्रदर्शन के लिए निजी वन भूमि का दिशापरिवर्तन	गोवा	20
31.	आई सी ए आर के पक्ष में हाई वैल्यू फसलों के प्लाटस के प्रदर्शन के लिए निजी वन भूमि का दिशापरिवर्तन	गोवा	20
32.	श्री कृष्णा एजुकेशन ट्रस्ट के पक्ष में इन्जीनियरिंग कैम्पस तक सड़क सम्पर्क	गुजरात	0.0891
33.	आई ओ सी एल के पक्ष में मुन्दरा से कण्डला तक क्रूड आइल पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	1.37
34.	आई ओ सी एल के पक्ष में मुन्दरा से क्रूड आइल पाइप लाइन बिछाना	गुजरात	0.018
35.	गांवों के सेक्शन 4 एरिया को हटाना	गुजरात	3.15
36.	शीतुरनजय हिल पटियाला पर सीसामा का निर्माण	गुजरात	0.96
37.	गेल के पक्ष में भूमिगत ओ एफ सी बिछाना	गुजरात	0.575
38.	गांधीनगर से शीरखी तक पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	0.0072
39.	गांवों में सेक्शन 4 को हटाना	गुजरात	13.85
40.	गैल के पक्ष में ओ एफ सी और गैस पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	13.5379
41.	पेय जल पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	8.5

1	2	3	
42.	गैल द्वारा गैस पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	25.9358
43.	एफ्यूलेंट डिस्पोजल वाटर पाइपलाइन को बिछाना	गुजरात	15
44.	आई ओ सी द्वारा सलाया-मथुरा क्रूड आइल को बिछाना	गुजरात	5.03
45.	मुन्दरा से भटिंडा तक क्रूड आयल पाइपलाइन बिछाना	गुजरात	37.2829
46.	भादार बांध से लाखी नदी तक नहर का निर्माण	गुजरात	9.1465
47.	मैरीन नेशनल पार्क और सेन्चुरी एरिया के जी ई ओ टेक्नीकल सर्वेक्षण के लिए वन भूमि का परिवर्तन	गुजरात	0
48.	नर्मदा बाढ़ जल रिचार्ज का इन्टर बेसिन ट्रांसफर और वनीकरण विकास के लिए वन भूमि का दिशा-परिवर्तन	गुजरात	17.34
49.	सिक्का साल्ट वर्क्स के नाम पर भूमि आवंटन से संबंधित दिनांक 5.10.1977 के पट्टे का नवीकरण	गुजरात	44.52
50.	रिलायन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गांव सुखपुर राष्ट्रीय राजमार्ग एस एच 42 पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0284
51.	रिलाइन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गांव चोटीला राष्ट्रीय राजमार्ग-8 ए पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0199
52.	रलाइन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गांव कुम्भारा राष्ट्रीय राजमार्ग-8 ए पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.177
53.	एक्सप्लोइटिड बेसिन के निकट नर्मदा बाढ़ जल से इन्टर बेसिन ट्रांसफर का निर्माण	गुजरात	0.12
54.	रिलाइन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गांव नागीयारी में एस एच 42 पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.027
55.	रिलायन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा गांव विशरामपुरा एस एच 6 पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0165
56.	एक्सप्लोइटिड बेसिन के निकट नर्मदा बाढ़ जल से इन्टर बेसिन ट्रांसफर का निर्माण	गुजरात	0.16
57.	रिलायन्स इन्डस्ट्रीज द्वारा बेगा गांव में राष्ट्रीय राजमार्ग 11 पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0166

1	2	3	
58.	रिलायन्स इन्डस्ट्रीज द्वारा रतनपुर गांव में एस एच 11 पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0172
59.	रिलायन्स इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा मोती गांव एस एच 8 ए पर पेट्रोल पम्प तक सड़क का निर्माण	गुजरात	0.0249
60.	एक्सप्लोइटिड बेसिन के निकट नर्मदा बाढ़ जल से इन्टर बेसिन ट्रांसफर का निर्माण	गुजरात	0.06
61.	सरदार सरोवर नर्मदा निगाल लिमिटेड पर आधारित नोटाड ब्रांच केनाल का निर्माण	गुजरात	0.02414
62.	89.7 से 112.5 एम टी डिवीजन और जिला रोहतक, राष्ट्रीय राजमार्ग 10 किमी के साथ ओ एफ सी बिछाना	हरियाणा	2.484
63.	एल/एस जी टी रोड 196-197 पर मचोंदा गांव रोड और नानहेरा गांव रोड पर सेवा मार्ग का निर्माण	हरियाणा	0.843
64.	रोहतक सोनीपत रोड के फुटपाथ को चौड़ा करना और निर्माण करना 1 किमी 0-16	हरियाणा	0.585
65.	चरखी दादरी-रोहतक रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 7-8 आर/एस रोड	हरियाणा	0.0197
66.	आनकुरूक्षेत्र कशाल रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 22 एल/एस किमी	हरियाणा	0.0126
67.	सोनीपत गोहाना रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0103
68.	दिल्ली फैजल खां रोड राष्ट्रीय राजमार्ग 1 पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0171
69.	स्टोन सं. 3 के निकट पानीपत आसंघ रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0086
70.	आसंद कोहान्द रोड पर रिटोल आऊटलेट तक पहुंच रोड आर डी एल	हरियाणा	0.025
71.	चरखी दादरी मोहिन्दरगढ़ रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0189
72.	हिसार-बाल सामंद रोड के आर पार भूमिगत ट्यूबवेल जल पाइप लाइन 15.550 से 16 एल एल किमी	हरियाणा	0.013
73.	कि.मी. स्टोन संख्या 104 पर पालवा रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0265

1	2	3	
74.	ऊंचाना उकलाना रोड किमी स्टोन पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0066
75.	करनाल-गढ़ी वीरबल रोड पर रिलेट आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	
76.	फतेहाबाद लुडेसर रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.012
77.	जिंद-दाईथाल रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड का निर्माण	हरियाणा	0.0147
78.	सहारनपुर कुरूक्षेत्र रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड स्टेट हाईवे किमी 49-50 आर/एस	हरियाणा	0.0335
79.	स्टोन सं. 3 के निकट पानीपत गोहना रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड एन एच स्टोन सं. 3 के निकट एन एच 71	हरियाणा	0.019
80.	हिसार मेजर डिस्ट्रीब्यूटरी से रोड का निर्माण आर डी 168-169	हरियाणा	0.01188
81.	करनाल हिसार रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रिपोर्ट किमी 41-42	हरियाणा	0.0158
82.	सहारनपुर कुरूक्षेत्र रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0192
83.	स्टोन सं. 9 किमी पानीपत बरसात रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.0102
84.	राष्ट्रीय राजमार्ग 1 कि.मी. 69-70 पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड	हरियाणा	0.023
85.	रोहतक जाखल डबलिंग के बीच रेलवे ट्रैक का निर्माण (7992 कि.मी. से 93.117 कि.मी.)	हरियाणा	6.0462
86.	पलवल अलीगढ़ रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 13 कि.मी.	हरियाणा	0.078
87.	सहारनपुर कुरूक्षेत्र रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 58-59 कि.मी.	हरियाणा	0.0114
88.	रूपकी शाह पंचकुला रोड पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 150-410 कि.मी.	हरियाणा	0.0269
89.	राष्ट्रीय राजमार्ग 21 ए कि.मी. पर वददी पिजौर रोड नावा नगर पर रिटेल आऊटलेट के पहुंच रोड 16-17	हरियाणा	0.013

1	2	3	
90.	दादरी-दिल्ली रोड पर रिटेल आऊटलेट पर अनुमोदित रोड 33-34	हरियाणा	0.0136
91.	लारजी से हमीरपुर तक ट्रांसमिशन लाइन का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	21.5786
92.	मैसर्स आरविट मिनरल्स उद्योग एसोसिएशन के पक्ष में स्टोन क्रशर की स्थापना	हिमाचल प्रदेश	0.4852
93.	मक डिस्पोजल साइटस के लिए 100 मेगावाट मलाना एच ई पी अतिरिक्त भूमि का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	2.4352
94.	बातोरा से हलालू रोड का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	2.97
95.	गांव भगाईगढ़ से चलजू जरवला-सुमरा तक रोड का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	4.9126
96.	चुरारू-ताकारला ए एम बी-अदौरा सेक्शन तक रेलवे लाइन का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	10.1454
97.	मैसर्स जे पी हिमाचल सीमेंट प्रोजेक्ट के पक्ष में गांव वागा करोग में सीमेन्ट प्लान्ट का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	104.6846
98.	100 मेगावाट मालाना 2 हाईड्रो इलेक्ट्रिक परियोजना का निर्माण	हिमाचल प्रदेश	
99.	करमा ओ सी पी आफ सी सी एल	झारखंड	
100.	मै. स्टील अथोरिटी आफ इण्डिया लिमिटेड के पक्ष में किरीबुरू मेघाहातुब्रु आयरन आर माइन में 101 हेक्टेयर वन भूमि के ऊपर आयरन आर का पूर्वेक्षण	झारखंड	101
101.	श्री मंगला वाइल्ड लाइफ रेंज से आदिवासियों का पुनर्वास	कर्नाटक	130
102.	मैसर्स एन एम डी सी डोनीमलाई संदूर के पक्ष में आयरन आर माइन्स के लिए वन भूमि का दिशापरिवर्तन	कर्नाटक	341.2
103.	संगमित्रा बुद्धभा की मूर्ति के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	4.05
104.	गैस ट्रांसपोर्टेशन और इन्फ्रास्ट्रक्चर कम्पनी लिमिटेड के पक्ष में गैस पाइप लाइन बिछाने के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	11.8353
105.	खनन पट्टे के लिए आर एम ब्लाक में मैसर्स कुमार स्वामी खनित निर्यात का वेदन	कर्नाटक	30

1	2	3	
106.	मैसर्स सुजलोन एनर्जी लिमिटेड के पक्ष में 75 मेगावाट विंड पावर परियोजना की स्थापना के लिए काप्पानगुड्डा में वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	157.85
107.	आयरन आर माइन्स संदूर के लिए मैसर्स मैसूर मिनरल्स लिमिटेड बंगलौर के पक्ष में एम एल संख्या 995 का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	33.6
108.	वाराही से केमार सब स्टेशन तक 220 के वी डी सी लाइन के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	0.858
109.	केभार सब स्टेशन से मणिपाल सब स्टेशन तक 110 के वी लाइन के लिए वन भूमि का दिशापरिवर्तन	कर्नाटक	0.68
110.	मैसर्स नदीम मिनरल्स के पक्ष में वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	4.5
111.	मैसर्स के पी टी सी-आई जी के पक्ष में वाराही से केमार सब स्टेशन तक 220 के वी सी सी लाइन के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	3.05
112.	मैसर्स के पी टी सी एल के पक्ष में केमार सब स्टेशन से मणिपाल सब स्टेशन तक 110 के वी लाइन के लिए वन भूमि का दिशा परिवर्तन	कर्नाटक	2.42
113.	मैसर्स के पी टी सी एल के पक्ष में 33 के वी एस सी ट्रांसमिशन लाइन (तेगी, आगनवाड़ी बिलागी 110 के वी सब स्टेशन) के निर्माण के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	4.5
114.	साऊथ वेस्टर्न रेलवे बंगलौर के पक्ष में कोट्यूर से हरिहार तक न्यू ब्रोडगेज रेलवे लाइन के निर्माण के लिए अनंताहाली में वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	3.05
115.	मैसर्स के पी टी सी एल के पक्ष में बगलकोटे गुलेडगुड्डा में डी सी टावर पर 110 के वी एस सी ट्रांसमिशन लाइन, 220 के वी बगलकोटे सब स्टेशन तक 110 के वी	कर्नाटक	2.42
116.	बादाकामीगिरडे (वी), बैलापुरा, हालीयाल प्रभाग में विद्यालय भवन के निर्माण के लिए वन भूमि का दिशा परिवर्तन	कर्नाटक	0.81
117.	मैसर्स श्री निधि आयरन माइन (केवल टी डब्ल्यू पी) के पक्ष में कालाहाली गांव होसपेट तालुक में खनन पट्टे संख्या 2102 का नवीकरण	कर्नाटक	45

1	2	3	
118.	मैसर्स जी ओ जी जी ए गुरू शान्तहीहा एंड ब्रदर्स के पक्ष में जोगा आर एफ, होसपेट तालुक में एम एल सं. 1028 के लिए 28.0 हेक्टेयर वन भूमि का दिशा परिवर्तन	कर्नाटक	28
119.	बादाकामगिरदे (वी) वैलापुरा हालीयाल प्रभाग में विद्यालय भवन के निर्माण के लिए वन भूमि का वनेतर प्रयोग	कर्नाटक	0.81
120.	सबरीमाला में शौचालय ब्लाक, स्नानघर, सीवेज शोधन संयंत्र, विश्राम स्थल के निर्माण और पाम्बा, पथानमथिट्टा जिला में लैटराइन ब्लाक, संग्रहण टैंक, विश्रामस्थल के निर्माण के लिए 1.53 हैक्टेयर वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	1.53
121.	गुडरीकाल रेंज, प्लाप्लाय वन डिवीजन में पाम्बा और काकी नदी में सिंचाई घटक के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	1.445
122.	कार्यकारी इंजीनियर, सिंचाई डिवीजन, चित्तूर के पक्ष में नीमारा वन डिवीजन में पालाक्कापांडे के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	3.375
123.	कार्यकारी इंजीनियर, सिंचाई डिवीजन, चित्तूर के पक्ष में नीमारा वन डिवीजन में पालाक्कापांडे के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	3.375
124.	एम एल ए लैड स्कीम के अंतर्गत चैम्बनरायु कालोनी के विद्युतीकरण के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	0.52
125.	के एस ई बी के पक्ष में एम एल ए-एल ए डी स्कीम के अन्तर्गत पुनालुर वन डिवीजन में चैम्बनरायु कोनी के विद्युतीकरण के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	केरल	3.88
126.	एस ई सी एल झारखण्ड द्वारा भूतल अधिकार का नवीकरण	मध्य प्रदेश	9.158
127.	132 के वी ट्रांसमिशन लाइन बिछाना	मध्य प्रदेश	7.155
128.	बांधवगढ़ बाघ रिजर्व से जनजातियों का पुनर्वास	मध्य प्रदेश	156
129.	मैसर्स त्रिशूल टाइल्स, बागरा की क्ले खनन का नवीकरण	मध्य प्रदेश	4
130.	मैसर्स मैग्निशिया और इण्डिया लि. भखेली माईंस के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	29
131.	गेल द्वारा दुहेज बीमर विजयपुर एल एन जी पाइपलाइन	मध्य प्रदेश	9.4389
132.	ईस्टर्न मिनरल्स, झांसी के पक्ष में डायसफोर/पायरोफिलाइट खनन का नवीकरण	मध्य प्रदेश	12

1	2	3	
133.	मैसर्स सिंह के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	0.99
134.	मैसर्स खजुराहो मिनरल्स के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	0.873
135.	श्री संजय शुक्ला के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	1
136.	श्री संजय कटारे के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	1
137.	श्री दिनेश कटारे के पक्ष में खनन पट्टा	मध्य प्रदेश	1
138.	संजय गांधी थर्मल प्रोजेक्ट की 500 मैगा वाट यूनिट के विस्तार के लिए रेलवे लाइन आदि का निर्माण	मध्य प्रदेश	6.712
139.	एम पी राज्य खनन निगम के पक्ष में गांव कचलाहार में खनन	मध्य प्रदेश	37.7
140.	बालकवाड़ा टैंक परियोजना का निर्माण	मध्य प्रदेश	19.88
141.	श्री राजेन्द्र कुमार जैन द्वारा बालू खनन	मध्य प्रदेश	0.95
142.	मत्स्यपालन विकास निर्माण	मध्य प्रदेश	2
143.	डब्ल्यू सी एल पथखेड़ा क्षेत्र, बेतूल के पक्ष में भूतल अधिकार का नवीकरण	मध्य प्रदेश	5
144.	तिम्बु लिफ्ट सिंचाई परियोजना का निर्माण	महाराष्ट्र	7.05
145.	इण्डियन प्लाईवुड मैन्युफैक्चरिंग कं. का वनभूमि आरक्षण रद्द करना	महाराष्ट्र	12.021
146.	मैसर्स गहरा मिनरल्स का खनन पट्टा	महाराष्ट्र	4.63
147.	मनुदेवी लघु सिंचाई टैंक का निर्माण	महाराष्ट्र	16
148.	गेल इण्डिया लि. के पक्ष में दुहेज-हजीरा उरायुं में भूमिगत प्राकृतिक गैस पाइप लाइन बिछाना	महाराष्ट्र	28.914
149.	मन्याद भण्डारण टैंक का निर्माण	महाराष्ट्र	57.6
150.	लघु सिंचाई टैंक का निर्माण	महाराष्ट्र	3.25
151.	पुणे नगर निगम द्वारा भूमिगत पाइप लाईन बिछाना	महाराष्ट्र	0.75
152.	पूर्व निर्मित औषधीय पौध केन्द्र का विनियमीकरण	महाराष्ट्र	0.96
153.	पाइप लाइन/बिजली का लाइन बिछाना और पहुंच मार्ग	महाराष्ट्र	0.68
154.	जीवन प्राधिकरण अहमदनगर द्वारा राइजिंग मेन, बिजली सप्लाई लाइन और ग्रेविटी मेन बिछाना	महाराष्ट्र	0.87
155.	अम्बेवाड़ी लघु सिंचाई टैंक का निर्माण	महाराष्ट्र	28.5
156.	जिलवां भीवकुण्ड लघु सिंचाई टैंक का निर्माण	महाराष्ट्र	13

1	2	3	
157.	डंगराली, हरनटिकड़ी, राहुदे में वनेतर स्कीम के निर्माण के लिए वनभूमि का वनेतर प्रयोग	महाराष्ट्र	7.42
158.	पी डी सी द्वारा कुण्डी होराफली रोड का निर्माण	महाराष्ट्र	4.725
159.	टीकमगढ़ सिंचाई परियोजना का निर्माण	महाराष्ट्र	4.5
160.	कनाल ओपन कट और टनल का निर्माण	महाराष्ट्र	0.67
161.	मैसर्स जे एस कंस्ट्रक्शन लि. द्वारा काले पत्थर का खनन	उड़ीसा	13.86
162.	आई पी आई सी ओ एल की आयरन और आधारित उद्योग	उड़ीसा	8.67
163.	मैगनिश्स खनन के लिए मैसर्स पटनायक मिनरल्स लि. के पक्ष में वनभूमि का वनेतर प्रयोग	उड़ीसा	14.739
164.	श्री पी एन साहु द्वारा क्वार्टज और क्वार्टजाइट खनन	उड़ीसा	3.192
165.	श्रीमती इन्द्राणी पटनायक, गांव ऊंचाबली द्वारा आयरन और खनन	उड़ीसा	35.275
166.	श्री जे एन पटनायक, गांव भजनपल्ली और कोयरा द्वारा आयरन और खनन	उड़ीसा	3.921
167.	श्री तिलक राज मेंहदीरत्ता द्वारा ग्रेफाइट खान	उड़ीसा	2.841
168.	श्री जे.एन. अग्रवाल द्वारा गुंजुधारा में ग्रेफाइट खान	उड़ीसा	12.14
169.	मैसर्स टिस्को लि. के पक्ष में गांव कमरजोदा, जोदा, बांसपानी, बिच्छाकुन्डी और बैतरणी आरक्षित वन में खनन पट्टे का नवीकरण	उड़ीसा	503.678
170.	मैसर्स टिस्को लि. की खानबंध आयरन और एण्ड मैगनिशिज खानों के लिए खनन पट्टो का नवीकरण	उड़ीसा	653.15
171.	मैसर्स वेदन्ता एल्युमीनियम लि. द्वारा एल्युमीनियम रिफाइनरी	उड़ीसा	58.943
172.	उड़ीसा माइनिंग कारपोरेशन के पक्ष में जिला रायगढ़ में निमामगिरी और आरक्षित वन और निमागिरी प्रस्तावित आरक्षित वन में लांजीधर बाक्साइट खनन परियोजना	उड़ीसा	660.749
173.	नाभा-रोहित रोड से बिजली की लाइन बिछाने के लिए अनुमति	पंजाब	0.03
174.	रोड 42825 पर यू बी डी सी सिस्टम धारीवाल फाल की धारीवाल पनविद्युत परियोजना का निर्माण	पंजाब	0.585
175.	रामपुर मेहराज रोड कि.मी. 0-1 एल/एस पर रिटेलआऊटलेट तक पहुंच मार्ग	पंजाब	0.0116
176.	कोरकपुर-फटिन्ड रोड कि.मी. 245-46 आर/एस. गांव कोठा रामसर पर रिटेल आऊटलेट तक पहुंच मार्ग	पंजाब	0.1433

1	2	3	
177.	गांव लाऊखा में उस्टिलरी का निर्माण	पंजाब	0.0026
178.	शाह बनी साहिब से लुधियाना चण्डीगढ़ को रोड चौड़ा करना	पंजाब	1.2173
179.	गांव हरनाम सिंह वाला फूल सलबतपुरा रोड कि.मी. 14-15 आर/एस पर रिटेल आऊटलेट से पहुंच मार्ग	पंजाब	0.0152
180.	पटियाला नामा से धवलान रोड को चौड़ा करना और सुदृढ़ बनाना	पंजाब	1.25
181.	सरिस्का राष्ट्रीय उद्यान के भगानी और कनकवाड़ी गांवों के लोगों का पुनर्वास	राजस्थान	222.67
182.	टिनडांग पहाड़ी तीर्थयात्री केन्द्र विकास समिति को वनभूमि	सिक्किम	0.41213
183.	ताशी व्ययू प्वाईंट पर आबजर्वेरी का निर्माण	सिक्किम	0.15
184.	ग्यालिंग से रानीपेल-132 के पी लि-अ एल का निर्माण	सिक्किम	13.735
185.	डजानगु पर गोर संगटोक सड़क का निर्माण	सिक्किम	0.57775
186.	विलावन कोड तालुक मनकोड गांव में ग्रेनाइट डायमेंशनल स्टोन के खनन और उत्खनन का प्रस्ताव	तमिलनाडु	3.3628
187.	मैसर्स रानीबाला एक्सपोर्ट प्रा.लि. को उनकी फैक्टरी के सामान ढोने और लोडिंग प्वाईंट प्रयोग के लिए पिरान्डइकुलम नार्थ आरक्षित वन को वन भूमि का वेनतर प्रयोग	तमिलनाडु	0.265
188.	मैसर्स एसोशिएट सीमेंट कं. लि. के पक्ष में खनन पट्टा और पहुंच मार्ग का निर्माण	तमिलनाडु	66.659
189.	31 ग्राम समूहों के 8088 जनजाति परिवारों की रिग्रुपिंग	त्रिपुरा	792
190.	जनजाति आवासों की री-ग्रुपिंग	त्रिपुरा	9.84
191.	आई टी आई जनतवाड़ी का आधुनिकीकरण और सुदृढ़ बनाना	त्रिपुरा	3.4
192.	इटावा वन डिवीजन के फिशन वन में शेर सफारी स्थापित करना	उत्तर प्रदेश	150.83
193.	66 के वी डी/सी अ एल	उत्तर प्रदेश	22.68
194.	लधुरा बांध का आधुनिकीकरण	उत्तर प्रदेश	48.212
195.	निलाहा नदी से लघु खनिजों को निकालने के लिए उत्तरांचल विकास निगम के पक्ष में वनभूमि	उत्तरांचल	100
196.	हल्दवानी सीवरेज परियोजना के अंतर्गत मुख्य और आऊअ फाल सीवरेज का निर्माण	उत्तरांचल	49.95
197.	जम्बुद्वीप में काकद्वीप सब-डिवीजन में वनभूमि का अंतरण	पश्चिम बंगाल	100

[अनुवाद]

वनों के किनारे बाड़ लगाना

1596. श्रीमती मेनका गांधी: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान वनों के किनारे बाड़ लगाने हेतु उत्तर प्रदेश सहित विभिन्न राज्यों को कोई धन जारी किया गया है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कृषि उत्पादों के विपणन में निजी कंपनियों को सम्मिलित करना

1597. श्री सुरेश कुरूप: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कृषि उत्पादों के विपणन में निजी कंपनियों को सम्मिलित करने हेतु कोई कदम उठाए हैं;

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

(ग) प्रथम नेशनल स्पाट एक्सचेंज फार एग्रीकल्चरल प्रोड्यूस का उद्देश्यों सहित ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) कृषि क्षेत्र को देश के ग्रामीण क्षेत्रों में विकास, रोजगार तथा आर्थिक समृद्धि लाने के लिए सुचारू रूप से कार्य करने वाली मण्डियों की आवश्यकता है। निजी क्षेत्र की आर्थिक भागीदारी को सुकर बनाने के लिए तथा विशेष तौर पर इस क्षेत्र में कटाई पश्चात् और शीत श्रृंखलाओं की अवसंरचना के लिए बड़े निवेश आकर्षित करने हेतु कृषि मण्डियों पर राज्य के एकाधिकार को कम किया जाना है। इसलिए राज्य सरकारों को कृषि विपणन संबंधी कानूनों (ए.पी.एम.सी. अधिनियम) को उचित रूप से संशोधित करने की सलाह दी गई है ताकि (क) निजी और सहकारी क्षेत्रों में प्रतिस्पर्धी मण्डियों के विकास, (ख) किसानों के खेतों से सीधे कृषि जिन्सों की खरीद की अनुमति देने तथा (ग) फार्म उत्पादन तथा खुदरा श्रृंखला और खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के बीच प्रभावी संपर्क स्थापना को सुविधाजनक बनाया जा सके।

(ख) मंत्रालय ने प्रस्तावित सुधारों के क्रियान्वयन के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

(1) मंत्रालय ने ए.पी.एम.सी. अधिनियम में सुधारों की आवश्यकता पर आम सहमति बनाने के लिए राज्य सरकारों के साथ दिनांक 7.1.2004 को नई दिल्ली में तथा दिनांक 19.11.2004 को बंगलोर में राष्ट्रीय सम्मेलन आयोजित किए।

(2) मंत्रालय ने ए.पी.एम.सी. अधिनियम में सुधार करने के लिए मार्गदर्शन हेतु राज्यों को आदर्श कानून परिचालित किया।

(3) मंत्रालय ने मण्डी अवसंरचना के सुदृढ़ीकरण/विकास, ग्रेडिंग तथा मानकीकरण के लिए दिनांक 20.10.2004 को केंद्रीय क्षेत्र की स्कीम से संबंधित एक नया सुधार भी क्रियान्वित किया है। इस स्कीम के अंतर्गत कृषि विपणन अवसंरचना परियोजनाओं के विकास के लिए उन राज्यों में सहायता दी जाएगी जो आदर्श कानून में सुझाई गई तर्ज पर ए.पी.एम.सी. अधिनियम में सुधार करेंगे।

(ग) द मल्टी कमोडिटी एक्सचेंज आफ इंडिया लिमिटेड, फाइनेन्शीयल टेक्नोलोजीज (इंडिया) लि. और भारतीय राष्ट्रीय कृषि सहकारी विपणन संघ मर्यादित ने कृषि उत्पादों हेतु राष्ट्रीय स्पाट एक्सचेंज की स्थापना हेतु संयुक्त उद्यम स्थापित किए हैं जो सहभागियों को एक दूसरे के साथ इलैक्ट्रानिक उपकरणों के माध्यम से सारे देश में व्यापार करने के लिए अनुमति देगा तथा साथ ही एन.एस.ई.एफ.ई. के समर्थन और विनियमो के अधीन अपने व्यापार को सुव्यवस्थित करने की अनुमति देगा। यह संयुक्त उद्यम 10 फरवरी, 2005 को शुरू किया गया और आशा है कि यह एक्सचेंज वर्ष 2005-06 के उत्तरार्ध के दौरान अद्यतन व्यापार शुरू कर देगा।

[हिन्दी]

आयातित तेल में मिलावट

1598. श्री वाई.जी. महाजन:
श्री हरिभाऊ राठौड़:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में संवितरित किए जा रहे खाद्य तेलों में आयातित तेलों की मिलावट किए जाने की कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

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

(ग) क्या हाल ही में परीक्षण हेतु खाद्य तेल के नमूने लिए गए थे; और

(घ) यदि हां, तो राज्यवार कितने नमूनों में मिलावट पाई गई?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) से (घ) खाद्य तेलों में आयातित तेलों की मिलावट करने के बारे में कोई विशिष्ट शिकायतें प्राप्त नहीं हुई हैं। तथापि, राज्य खाद्य (स्वास्थ्य) प्राधिकारियों द्वारा खाद्य तेलों सहित सभी खाद्य वस्तुओं के नमूने नियमित रूप से लिए जाते हैं और खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 तथा नियम, 1955 के अनुसार कार्रवाई की जाती है। उक्त अधिनियम/नियम के तहत खाद्य तेल सहित खाद्यों के मानकों तथा उनकी बिक्री के नियामक उपबंधों का उल्लेख किया गया है।

आई डी पी एल में रिक्त पदों को भरना

1599. श्री बृजभूषण शरण सिंह: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत कुछ वर्षों से इंडियन ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल लिमिटेड में मुख्य प्रबंध निदेशक की नियुक्ति नहीं की गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या निदेशकों के अन्य रिक्त पदों को भी नहीं भरा गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ग) आई.डी.पी.एल. एक बी.आई.एफ.आर. कंपनी है। बी.आई.एफ.आर. ने 4.12.2003 को आई.डी.पी.एल. के परिसमापन का आदेश जारी किया है। फिर भी, सरकार ने ए ए आई एफ आर में परिसमापन के विरुद्ध एक अपील की है। वर्ष 2002 में सरकार ने कंपनी में स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति (वीआरएस) लागू किया था और अधिकांश कर्मचारी कार्यमुक्त कर दिए गए थे। कंपनी के अनिश्चित भविष्य के मद्देनजर आई डी पी एल में एक नियमित सी एम डी नियुक्त नहीं करने का निर्णय लिया गया था। इसी प्रकार आई डी पी एल में निदेशक (पीपीसी) और निदेशक (वित्त) के पदों को भरने के संबंध में निर्णय लिया गया था।

(घ) अभी हिन्दुस्तान इन्सेक्टिसाइड्स लिमिटेड, दिल्ली स्थित पी एस यू के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक को आई डी पी एल के अध्यक्ष और प्रबन्ध निदेशक का अतिरिक्त प्रभार दिया गया है और निदेशक (विपणन) को निदेशक (वित्त) का अतिरिक्त प्रभार दिया गया है।

[अनुवाद]

नाफ्था क्रेकर परियोजना

1600. श्री लक्ष्मण सिंह: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम एम.पी.एस.आई.डी.सी. ने सागर, मध्य प्रदेश में इथीलिन की नाफ्था क्रेकर परियोजना लगाने हेतु आशय-पत्र भेजा है;

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

(ग) इसके कब तक आरंभ होने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ग) मध्य प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुसार, एक आशय पत्र 3.4.1996 को जारी किया गया था जिसका पुन: 2.4.2001 तक नवीकरण किया गया था। इस परियोजना को मध्य प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम (एम पी एस आई डी सी) और इन्डो रामा सिंथेटिक्स (आई) लि. के संयुक्त उपक्रम के रूप में स्थापित किया जाना था। एम पी एस आई डी सी और इन्डो रामा सिन्थेटिक्स (आई) लि. के बीच एक समझौता ज्ञापन पर 10 दिसम्बर, 1997 को हस्ताक्षर किए गए थे। परियोजना की क्षमता 3,00,000 टन प्रति वर्ष इथाइलीन की थी। समझौता ज्ञापन के अंतर्गत, भारत ओमान रिफाइनरी लि. (बी ओ आर एल) द्वारा नाफ्था उपलब्ध कराया जाना था। चूंकि बी ओ आर एल की स्थापना नहीं की गई और नाफ्था उपलब्ध नहीं था तथा 3,00,000 टन की वार्षिक क्षमता व्यवहार्य नहीं थी, इसलिए परियोजना को कार्यान्वित नहीं किया जा सके।

श्रमिक कानूनों में छूट देना

1601. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार परिधान क्षेत्र को नम्य-श्रमिक लाभ पहुंचाने हेतु श्रमिक कानूनों में छूट देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या यह कदम भारतीय परिधान निर्यातकों को चीन के मुकाबले प्रतिस्पर्धात्मक लाभ पहुंचाने के लिए है;

(घ) यदि हां, तो क्या उक्त छूट देने के पहले मजदूर संघों को विश्वास में लिया जाएगा; और

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

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) से (ङ) मामला विचाराधीन है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में खाद्यान्न घोटाला

1602. **श्री ब्रजेश पाठक:** क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को उत्तर प्रदेश में विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत गरीबी रेखा से नीचे रह रहे लोगों में वितरित किए जाने वाले खाद्यान्न का भारी मात्रा में दुर्विनियोजन किए जाने के घोटाले की जानकारी है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस घोटाले की किसी केन्द्रीय एजेन्सी से जांच कराने का निर्णय लिया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) से (ङ) उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने सूचित किया है कि राज्य में कोई घपला होने की बात सही नहीं है। तथापि, संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के अधीन खाद्यान्नों के दुर्विनियोजन के बारे में प्रेस में छपी खबर के उत्तर में उत्तर प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि संत कबीर नगर, बलिया और बाराबंकी जिलों के लिए पांच कर ली गई है और नियमानुसार कार्रवाई की जाएगी।

लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन लाभभोगियों को खाद्यान्नों का वितरण और इसकी मानीटरिंग राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है।

[अनुवाद]

चंदन की लकड़ी की तस्करी की रोकथाम करने हेतु सुरक्षा उपकरण

1603. **श्री अबदुल्लाकुट्टी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में केरल में मारायूर रेंज में वन अधिकारियों के एक दल पर चंदन तस्करों के एक गिरोह द्वारा क्रूर हमला किया गया है;

(ख) क्या मारायूर रेंज में चंदन के वृक्षों/लट्ठों के अवैध कटान और तस्करी बड़े पैमाने पर हो रही है तथा पल्क्कड जिले में चंदन तेल आसवन इकाइयों पर लगातार छापों में चंदन के अवैध स्टाकों को जब्त किया गया है;

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

(घ) क्या सरकार का विचार चंदन चोरों के हथियारों का सामना करने हेतु वन अधिकारियों/वन रक्षकों को सचल बनाने हेतु पर्याप्त संख्या में वाहन, अत्याधुनिक हथियार और रेडियो संचार उपकरण उपलब्ध कराने का है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) जी, हां। हाल में वन अधिकारियों पर हमले का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) जी, हां।

(ग) ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) जी, हां।

(ङ) केरल सरकार द्वारा उठाए गए कदम निम्नलिखित हैं:

(1) विशेष कार्यबल का सृजन और तीव्र कार्यबल की नियुक्ति

(2) कर्मचारियों को हथियार और गोला बारूद की क्षतिपूर्ति

(3) वन संरक्षण समितियों के माध्यम से चंदन की सुरक्षा में स्थानीय लोगों को शामिल करना

(4) वन क्षेत्रों की गहन गश्त लगाना।

उपर्युक्त के अतिरिक्त राज्य सरकार द्वारा चंदन के वृक्षों की सुरक्षा में इलेक्ट्रानिक चौकसी की संभावना का पता लगाया जा रहा है।

विवरण I

हाल में वन अधिकारियों पर हमलों का ब्यौरा

क्र.सं.	तिथि	घटना
1.	01/2005	मारायूर रेंज में, विभिन्न अपराधों में शामिल एक अभियुक्त द्वारा एक वन रक्षक (गार्ड) को डराया-धमकाया गया। इस रक्षक ने पुलिस में प्राइवेट शिकायत दर्ज कराई है।
2.	02/2005	मनक्कड़ कस्बे में चंदन के एक तस्कर को गिरफ्तार करते हुए एक दर्जन वन अधिकारी घायल हुए जब लगभग 200 लोगों के जमघट ने छापामार वन और पुलिस दल पर हमला किया।
3.	09.02.2005 (पूर्वाह्न)	मारायूर रेंज में एक वन रक्षक और पांच वन गार्ड जब एक अभियुक्त को गिरफ्तार करने की कोशिश कर रहे थे तब 30 लोगों के एक गिरोह ने उन पर हमला किया।
4.	09.02.2005 (अपराह्न)	मारायूर रेंज के पालंद क्षेत्र में कुछ बदमाशों द्वारा दो रेंज अधिकारियों, दो वन रक्षकों, एक गार्ड, तीन चौकीदारों, एक ड्राइवर और एक चपरासी का एक दल जख्मी किया गया।

विवरण II

चंदन की लकड़ी से संबंधित अपराधों के बारे में वर्ष-वार ब्यौरा

वर्ष	2000	2001	2002	2003	2004
अपराधों की संख्या	49	131	300	211	216
काटे गए वृक्ष	97	351	1550	836	774
गिरफ्तार किए गए अपराधी	110	274	486	418	205
जब्त मात्रा (क्विंटल में)	34.73	415.82	367.44	192.2	155.79+24.90 कि.ग्रा. चंदन की लकड़ी का तेल
जब्त किए गए वाहन	7	13	70	66	28

खाद्यान्नों की किफायती लागत

1604. श्री सुरेश कलमाडी: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान गेहूं और चावल की किफायती लागत के संबंध में भारतीय खाद्य निगम के साथ कोई आकलन किया है;

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

(ग) अनाजों की किफायती लागत तय करने के दौरान व्यय के किन शीर्षों पर गौर किया जाता है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) विगत तीन वर्षों के दौरान और वर्तमान वर्ष के लिए भारतीय खाद्य निगम की गेहूं और चावल की निर्धारित आर्थिक लागत संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(ग) अनाजों की आर्थिक लागत की गणना करने के लिए खर्च के जिन शीर्षों को हिसाब में लिया गया है वे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण I

विगत तीन वर्षों के दौरान और वर्तमान वर्ष के लिए भारतीय खाद्य निगम की गेहूं और चावल की आर्थिक लागत निम्नानुसार है:-

वर्ष	जिंस	आर्थिक लागत (रुपये/क्विंटल)
2001-02	गेहूं	852.94
	चावल	1097.00
2002-03	गेहूं	884.00
	चावल	1165.03
2003-04 (संशोधित अनुमान)	गेहूं	952.51
	चावल	1253.04
2004-05 (संशोधित अनुमान)	गेहूं	1007.66
	चावल	1304.60

विवरण II

भारतीय खाद्य निगम के अनाजों की आर्थिक लागत की गणना करने के लिए खर्च के जिन शीर्षों को हिसाब में लिया गया, वे निम्नानुसार हैं-

क्र.सं.	शीर्ष
1	2
1.	अनाजों की एकीकृत लागत
2.	वसूली प्रासंगिक खर्च
	क. सांविधिक प्रभार
	(1) मंडी प्रभार
	(2) क्रय कर
	(3) बोरी की लागत
	ख. श्रम और ढुलाई प्रभार
	(1) मंडी श्रमिक
	(2) अग्रेषण प्रभार
	(3) अतिरिक्त संचलन
	ग. भंडारण और ब्याज प्रभार
	(1) भंडारण
	(2) ब्याज
	(3) बकाया
	घ. प्रशासनिक प्रभार
	ङ. अन्य (गारंटी फीस)
3.	वितरण लागत
	(1) भाड़ा
	(2) हैंडलिंग
	(3) भंडारण
	(4) ब्याज
	(5) कमियां
	(6) प्रशासनिक प्रभार

[हिन्दी]

झारखंड में कृषि को बढ़ावा

1605. श्री टेक लाल महतो: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार झारखंड में कृषि उत्पादन में वृद्धि करने हेतु इसे विशेष दर्जा प्रदान करने का है;

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

(ग) जनसंख्या में 80 प्रतिशत किसानों वाले झारखंड की स्थिति में सुधार करने हेतु कृषि को बढ़ावा देने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा सुझाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) गत तीन वर्षों में झारखंड में कृषि को बढ़ावा देने हेतु आवंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) कृषि एवं सहकारिता विभाग की स्कीमों का उद्देश्य कृषि उत्पादन और उत्पादकता को बढ़ाना है जिसके परिणामस्वरूप झारखण्ड समेत देश के सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के किसानों की स्थिति में सुधार आता है। झारखंड में इस विभाग की चल रही प्रमुख योजनायें/हस्तक्षेप इस प्रकार हैं:-

* 27 स्कीमों को मिलाकर बनाया गया कृषि में वृहद प्रबन्धन, जिनमें से वे प्रमुख स्कीमें जो झारखण्ड में चलायी जा रही है इस प्रकार हैं:- राष्ट्रीय वर्षा सिंचित क्षेत्रीय राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना (एन.डब्ल्यू.डी.पी.आर.ए.); बागवानी योजनायें और चावल संबंधी समेकित अनाज विकास कार्यक्रम।

* किसानों की मदद के लिये सिंचाई सुविधाओं के प्रावधान के माध्यम से पूर्वी भारत में फसल उत्पादन को बढ़ाने के लिये आन फार्म जल प्रबन्धन इस स्कीम में चार घटक हैं यथा (1) पम्पिंग सेट वाले कम गहरे नलकूपों का निर्माण, (2) लो लिफ्ट इरिगेशन प्वाइण्ट्स, (3) विद्युत/डीजल पम्पसेटों का संवितरण (4) पहाड़ी क्षेत्रों में डगवेल्स (खुदाई किये गये कुओं) का निर्माण।

(घ) विगत तीन वर्षों के दौरान झारखण्ड में चल रही कृषि एवं सहकारिता विभाग की प्रमुख स्कीमों के अंतर्गत आवण्टित धनराशि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। त्वरित मक्का विकास कार्यक्रम (ए.एम.पी.डी.पी.) तिलहन उत्पादन कार्यक्रम (ओ.पी.पी.) और राष्ट्रीय दलहन विकास परियोजना (एन.पी.डी.पी.) को 1.2.2004 से समेकित तिलहन, दलहन, आयल पाम और मक्का संबंधी समेकित स्कीम (आइसोपाम) में लिया गया है, जिसे झारखण्ड में क्रियान्वित नहीं किया जा रहा है।

विवरण

विगत तीन वर्षों में झारखण्ड राज्य में कृषि एवं सहकारिता विभाग की चल रही प्रमुख योजनाओं के अंतर्गत आवंटित धनराशि

(रु. लाख में)

योजना का नाम	2001-02	2002-03	2003-04
कृषि में वृहद प्रबन्धन	1400.00	1200.00	1200.00
पूर्वी भारत में फसल उत्पादन बढ़ाने के लिये आन फार्म जल प्रबन्धन	*	1225.00	440.40
त्वरित मक्का विकास कार्यक्रम (ए.एम.डी.पी.)	22.83	3.00	0
तिलहन उत्पादन कार्यक्रम (ओ.पी.पी.)	30.00	10.00	9.00
राष्ट्रीय दलहन विकास परियोजना (एन.पी.डी.पी.)	15.00	10.00	9.00

*यह योजना वित्तीय वर्ष 2002-03 से क्रियान्वित की जा रही है।

[अनुवाद]

पशुओं के प्रति क्रूरता

1606. डा. एम. जगन्नाथः क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश भर में पशुओं के प्रति क्रूरता बरतने के कितने मामले दर्ज हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान पशुओं पर क्रूरता बरतने के कारण कितने लोगों पर अभियोजन चलाया गया है;

(ग) क्या सरकार को यह जानकारी है कि पशु कल्याण बोर्ड को संरक्षण देने में विफल रहा है;

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

(ङ) पशुओं के संरक्षण देने हेतु बोर्ड को और अधिक शक्तिशाली बनाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) और (ख) देश भर में पिछले तीन वर्षों के दौरान पशुओं के प्रति क्रूरता के संबंध में दर्ज किए गए मामलों की संख्या और पशुओं के प्रति क्रूरता बरतने के कारण जितने लोगों पर मुकदमें चलाए गए उनका वितरण निम्नलिखित है:

मद	वर्ष		
	2001-2002	2002-2003	2003-2004
दर्ज मामले	19345	35860	24242
जिन लोगों पर मुकदमा चलाया गया	734	572	312

(ग) और (घ) भारत का पशु कल्याण बोर्ड, पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960 और उसके नियमों के प्रावधान के अंतर्गत इसको सौंपे गए नियामक, संवर्धन, विकासीय और सलाहकारी बाध्यताओं को पूरा करने के लिए सक्रिय है। बोर्ड द्वारा किए गए कार्यों में मुख्य रूप से पशुओं के लिए आश्रय स्थल, बचाव गृह, पशु अभयारण्य, जल निकास नालियां प्रदान करना तथा चिकित्सीय सहायता देना और समुदायों को पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण, पशु कल्याण संगठनों को सहायता देना तथा समाज में पशु कल्याण के लिए जागरूकता पैदा करना शामिल है।

(ङ) समस्त प्रकार की संवर्द्धन स्कीमों के कार्यान्वयन जैसे पशुओं की देखभाल के लिए आश्रय गृहों का प्रावधान, संकट में पड़े पशुओं के लिए एम्बुलेंस सेवाओं को राहत संबंधी स्कीम का कार्य भी हाल ही में बोर्ड को सौंपा गया है ताकि पशुओं को सुरक्षा प्रदान कराने में इसके प्रभाव को और बढ़ाया जा सके।

[हिन्दी]

गोरखपुर में भारतीय उर्वरक निगम की इकाई को पुनर्जीवित करना

1607. श्री मोहन सिंह: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गोरखपुर स्थित भारतीय उर्वरक निगम की इकाई को पूरी तरह बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार उक्त इकाई को पुनर्जीवित करने हेतु पैकेज उपलब्ध कराने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) सरकार ने फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया (एफसीआई) की गोरखपुर इकाई को बंद करने का निर्णय लिया है क्योंकि इसे प्रौद्यो-आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं पाया गया है।

(ग) और (घ) सरकार ने न्यूनतम साझा कार्यक्रम (सीएमपी) के आलोक में गोरखपुर इकाई सहित सरकारी क्षेत्र के बंद उर्वरक उपक्रमों के पुनरुद्धार की व्यवहार्यता से संबंधित मुद्दे को बाजार मांग तथा उनकी प्रौद्यो-आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लिमिटेड (पीडीआईएल), जो उर्वरक विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण में एक सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है, को सौंपा गया है। तथापि, इनका पुनरुद्धार पीडीआईएल का रिपोर्ट की जांच के निष्कर्ष पर निर्भर करेगा।

[अनुवाद]

उर्वरकों की कमी

1608. श्री सुखबीर सिंह बादल: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विशेषकर पंजाब और हरियाणा में उर्वरकों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य को वर्षवार कितनी मात्रा में उर्वरक की आपूर्ति की गई; और

(ग) सरकार द्वारा इस कमी को पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) वर्ष 2001-02 से 2003-04 तक के लिए मुख्य उर्वरकों नामत: यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार आपूर्ति/उपलब्धता दर्शाने वाला विवरण-I, II और III के रूप में संलग्न हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण I

यूरिया की उपलब्धता-राज्यवार/वर्षवार

आंकड़े 000 टन में

वर्ष	2001-02		2002-03		2003-04	
राज्य	खरीफ 2001	रबी 2001-02	खरीफ 2002	रबी 2002-03	खरीफ 2003	रबी 2003-04
1	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	922.83	1217.24	1105.02	1098.64	1081.14	929.06
कर्नाटक	593.91	382.10	602.60	392.69	479.73	367.74
केरल	62.89	54.52	72.74	59.64	66.82	53.17
तमिलनाडु	374.68	601.50	365.40	535.54	247.04	439.60
गुजरात	533.61	566.89	466.95	445.11	572.92	661.06
मध्य प्रदेश	457.52	461.15	386.73	486.28	442.38	689.69
छत्तीसगढ़	327.16	126.99	296.29	118.35	310.27	104.42
महाराष्ट्र	1149.20	717.90	1100.39	646.95	1054.43	512.07
राजस्थान	557.05	717.66	321.23	489.75	431.40	667.29
हरियाणा	721.60	1004.46	603.32	930.97	649.22	889.82
पंजाब	1036.25	1161.76	1093.88	1197.85	1111.10	1132.40
उत्तर प्रदेश	2753.00	2725.13	2405.91	2636.14	2404.31	2565.99
उत्तरांचल	124.61	87.50	102.14	91.05	86.85	92.72
बिहार	721.07	679.39	660.22	764.68	724.00	719.19
झारखंड	114.18	62.27	109.47	50.23	107.19	37.24
उड़ीसा	400.86	139.32	256.84	131.70	305.43	113.33
पश्चिम बंगाल	443.74	679.02	439.08	674.91	436.48	656.69
असम	84.36	77.65	84.88	82.15	85.46	68.27
त्रिपुरा	11.65	10.41	11.35	11.66	12.44	12.92
मणिपुर	31.79	9.20	37.80	11.46	35.01	14.26
मेघालय	2.93	3.00	2.95	3.38	3.36	1.92
नागालैंड	0.88	0.40	0.40	0.00	0.00	0.00
अरुणाचल प्रदेश	0.94	o.65	0.83	1.20	0.79	0.76

1	2	3	4	5	6	7
सिक्किम	0.80	0.60	1.20	0.76	1.11	0.71
मिजोरम	0.73	0.55	1.30	0.60	1.38	0.76
अंडमान एवं निकोबार	0.00	0.39	0.45	0.20	0.25	0.20
पांडिचेरी	10.07	14.23	9.90	16.27	13.80	20.33
लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00	0.02	—	0.02
दमन एवं दीव	0.18	0.03	0.14	0.02	0.00	0.00
गोवा	2.00	1.27	1.89	1.21	1.70	1.33
हिमाचल प्रदेश	27.54	19.27	31.04	16.28	31.68	20.54
जम्मू और कश्मीर	47.23	48.31	50.95	61.86	58.94	63.59
चण्डीगढ़	0.30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00
दिल्ली	6.91	4.32	2.18	6.14	0.63	1.15
दादर और नगर हवेली	0.96	0.56	1.11	0.34	0.74	0.30
सम्पूर्ण भारत	11523.40	11575.63	10626.48	10964.00	10757.98	10838.55

विवरण II

डीएपी की उपलब्धता-राज्यवार/वर्षवार

(आंकड़े 000 टन में)

वर्ष	2001-02		2002-03		2003-04	
राज्य	करीफ 2001	रबी 2001-02	खरीफ 2002	रबी 2002-03	खरीफ 2003	रबी 2003-04
1	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	314.51	304.15	264.29	210.16	254.89	260.00
कर्नाटक	265.17	195.38	207.80	148.61	161.97	137.40
केरल	8.14	6.17	7.77	5.50	9.39	5.12
तमिलनाडु	116.29	139.54	109.71	113.92	88.60	130.67
गुजरात	261.17	191.08	173.94	284.86	199.27	264.88
मध्य प्रदेश	324.70	246.54	301.73	270.29	278.56	355.51
छत्तीसगढ़	87.94	40.97	71.25	48.51	75.44	49.62
महाराष्ट्र	256.42	245.82	311.95	226.42	205.04	245.06

1	2	3	4	5	6	7
राजस्थान	252.45	201.14	177.96	194.44	230.41	208.41
हरियाणा	275.70	330.87	259.14	364.41	252.76	376.52
पंजाब	470.40	373.80	406.24	451.15	377.41	471.63
उत्तर प्रदेश	573.09	1039.29	594.72	1059.69	657.16	1036.06
उत्तरांचल	7.57	14.22	8.31	16.05	9.58	17.71
बिहार	110.58	108.16	91.70	5.84	13.96	60.38
झारखंड	68.14	47.49	73.35	75.69	59.19	26.20
उड़ीसा	64.96	44.69	58.58	27.01	49.36	25.35
पश्चिम बंगाल	133.16	295.70	167.17	319.30	141.68	285.22
असम	22.55	11.86	22.23	16.58	21.18	6.66
त्रिपुरा	0.18	0.10	0.02	0.06	0.00	0.00
मणिपुर	0.00	0.00	0.12	0.00	0.00	0.00
मेघालय	1.32	0.44	1.54	0.52	0.00	0.48
नागालैंड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
सिक्किम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
मिजोरम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
अंडमान एवं निकोबार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
पांडिचेरी	3.00	4.98	4.12	5.38	4.20	5.23
गोवा	0.43	0.00	0.34	0.00	0.41	0.00
हिमाचल प्रदेश	0.00	0.30	0.49	0.21	0.00	0.31
जम्मू और कश्मीर	12.01	0.20	19.84	0.00	22.94	0.41
चंडीगढ़	—	27.44	0.00	16.32	0.00	32.14
दिल्ली	1.06	0.87	0.01	0.05	0.08	0.27
दादर और नगर हवेली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
सम्पूर्ण भारत	3630.94	3871.20	3334.29	3860.97	3113.46	3998.96

विवरण III

एमओपी की उपलब्धता-राज्यवार/वर्षवार

(आंकड़े 000 टन में)

वर्ष	2001-02		2002-03		2003-04	
राज्य	खरीफ 2001	रबी 2001-02	खरीफ 2002	रबी 2002-03	खरीफ 2003	रबी 2003-04
1	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	139.40	156.81	112.50	128.42	126.98	156.30
कर्नाटक	156.63	104.03	141.21	90.72	103.96	101.01
केरल	62.63	53.23	61.00	73.13	65.36	34.55
तमिलनाडु	159.03	193.49	123.37	163.71	111.48	108.10
गुजरात	73.91	74.56	59.80	90.51	57.73	80.43
मध्य प्रदेश	32.13	20.18	20.59	27.42	27.02	25.83
छत्तीसगढ़	29.51	17.78	30.35	20.30	34.88	12.07
महाराष्ट्र	149.33	145.59	127.21	134.76	82.51	88.00
राजस्थान	6.56	5.48	6.01	6.38	3.26	11.56
हरियाणा	12.18	14.32	12.22	10.19	13.57	14.69
पंजाब	41.99	21.34	39.76	25.48	40.00	27.58
उत्तर प्रदेश	83.65	67.24	47.45	140.86	43.65	127.88
उत्तरांचल	1.88	3.05	2.08	5.59	2.86	3.06
बिहार	37.70	62.57	20.05	0.30	4.32	30.46
झारखंड	1.35	1.20	2.34	9.33	6.81	4.18
उड़ीसा	68.02	32.82	33.27	26.44	43.77	22.91
पश्चिम बंगाल	171.58	215.15	92.69	194.62	81.64	179.03
असम	41.16	39.52	31.00	36.54	28.83	26.21
त्रिपुरा	0.85	0.39	0.02	0.09	0.57	3.49
मणिपुर	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00	0.00
मेघालय	0.04	0.06	0.08	0.08	0.08	0.00
नागालैंड	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00

1	2	3	4	5	6	7
सिक्किम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
मिजोरम	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
अंडमान एवं निकोबार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
पांडिचेरी	2.85	5.23	3.38	5.18	2.43	5.11
गोवा	0.45	0.00	0.56	0.00	0.66	0.00
हिमाचल प्रदेश	0.00	0.26	0.08	0.23	0.00	0.30
जम्मू और कश्मीर	1.00	3.83	0.12	4.67	3.61	4.64
चंडीगढ़	—	2.10	0.00	2.34	0.00	3.68
दिल्ली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
दादर और नगर हवेली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
सम्पूर्ण भारत	1273.81	1240.24	967.18	1197.30	885.97	1071.06

जनजातीय जिलों में पशुधन का विकास

1609. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार देश में रोजगार सृजित करने हेतु जनजातीय बहुल पिछड़े जिलों में पशुधन का विकास करने की कोई योजना बना रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान प्रत्येक राज्य विशेषकर महाराष्ट्र को इस प्रयोजनार्थ कितनी वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई गई है; और

(घ) इस योजना से जनजातीय लोगों को आजीविका चलाने में कितनी सहायता मिलेगी?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) सरकार बोवाईन विकास के लिए आदिवासी जिलों सहित भागीदार राज्यों के सभी जिलों में राष्ट्रीय गोपशु और भैंस प्रजनन परियोजना क्रियान्वित कर रही है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय गोपशु और भैंस प्रजनन परियोजना के तहत विगत तीन वर्षों के दौरान जारी की गई राज्यवार धनराशि संलग्न विवरण में दी गई है। महाराष्ट्र राष्ट्रीय गोपशु और भैंस प्रजनन परियोजना के तहत भाग ले रहा है और विगत तीन वर्षों के दौरान महाराष्ट्र पशुधन विकास बोर्ड को 860.00 लाख रुपए की राशि जारी की गई है। कृत्रिम गर्भाधान के माध्यम से पैदा हुई संतति में वृद्धि से आदिवासी पशु स्वामियों सहित सभी पशुपालन भागीदारों का दुग्ध उत्पादन बढ़ाने में सहायता मिलेगी।

विवरण

राष्ट्रीय गोपशु और भैंस प्रजनन परियोजना के तहत राज्यवार धनराशि

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2002-2003	2003-04	2004-05	कुल वितरण
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	934.57	718.18	858.36	2511.11
2.	अरुणाचल प्रदेश	—	—	75.00	75.00

1	2	3	4	5	6
3.	असम	—	—	129.50	129.5
4.	बिहार	—	—	—	0
5.	छत्तीसगढ़	—	98.00	100.00	198
6.	गुजरात	—	40.00	279.70	319.7
7.	गोवा	—	58.71	97.29	156
8.	हरियाणा	—	—	454.00	454.00
9.	हिमाचल प्रदेश	220.00	100.00	270.20	590.20
10.	जम्मू एवं कश्मीर	—	—	135.91	135.91
11.	कर्नाटक	—	465.00	394.29	859.29
12.	केरल	230.00	220.00	801.95	1251.95
13.	मध्य प्रदेश	300.00	360.00	661.54	1321.54
14.	महाराष्ट्र	—	860.00	—	860.00
15.	मणिपुर	—	17.36	—	17.36
16.	मेघालय	—	65.64	—	65.64
17.	मिजोरम	17.97	40.00	—	57.97
18.	नागालैंड	96.00	182.00	139.67	418.67
19.	उड़ीसा	551.60	—	485.00	1036.60
20.	पंजाब	120.83	—	111.27	232.10
21.	तमिलनाडु	570.00	—	204.82	774.82
22.	त्रिपुरा	—	95.00	96.67	191.67
23.	उत्तर प्रदेश	1063.00	—	524.11	1587.11
24.	उत्तरांचल	—	275.00	84.80	359.80
25.	पश्चिम बंगाल	—	—	353.10	353.10
26.	दादर व नगर हवेली	—	—	27.7600	27.76
27.	दमन एवं दीव	—	—	6.41	6.41
	कुल	4103.97	3594.89	6284.94	13990.21

[हिन्दी]

सप्तश्रृंगी गवू मंदिर हेतु रज्जुमार्ग

1610. **श्री देविदास पिंगले:** क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास महाराष्ट्र में सप्तश्रृंगी (वानी) गवू मंदिर हेतु रज्जुमार्ग (रोप-वे) निर्मित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसको कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

राजसहायता प्राप्त दरों पर चीनी का निर्यात

1611. **श्री अनंत कुमार:** क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कई निर्यातक फर्मों को राजसहायता प्राप्त दरों पर निर्यात करने हेतु मिलों से चीनी उठाने हेतु परमिट जारी किए गए हैं;

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

(ग) क्या इस तथ्य के बावजूद कि परमिट धारक आबंटित चीनी को निर्धारित समय-सीमा के अंदर उठाने में विफल रहे हैं, इन परिमिटों को पुन: मान्य किया गया है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या उक्त चूककर्त्ता फार्मों की मान्यता की अवधि को बढ़ाया गया है;

(च) यदि हां, तो क्या इससे चीनी मिलों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) चीनी का निर्यात खुले सामान्य लाइसेंस (ओ.जी.एल.) के अधीन है तथा निर्यातक चीनी फैक्ट्रियों और/अथवा निर्यातक फर्मों के वाणिज्यिक विवेक के अनुसार तथा घरेलू विक्रेता तथा क्रेताओं, घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों, के साथ हुए वाणिज्यिक ठेकों के अनुसार चीनी (नियंत्रण) आदेश, 1966 के साथ पठित आवश्यक वस्तु (संशोधन) अधिनियम, 2003 की उप धारा 3(ङ) के अधीन जारी रिलीज आदेशों के आधार पर घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में बिक्री से प्राप्त तुलनात्मक वसूली को ध्यान में रखकर चीनी का निर्यात किया जाता है। वर्तमान चीनी वर्ष में जारी किए गए रिलीज आदेशों का ब्यौरा विवरण-I के रूप में दिया गया है।

(ग) से (ङ) वर्तमान चीनी वर्ष में पुन: वैध किए गए रिलीज आदेशों की सूची विवरण-II के रूप में संलग्न है।

(च) और (छ) जी, नहीं।

विवरण I

अक्तूबर 2004 से 10 मार्च, 2005 तक की अवधि के दौरान निर्यात के लिए जारी किए गए रिलीज आदेशों का ब्यौरा

क्र.सं.	चीनी मिल/निर्यातक का नाम	रिलीज आदेश सं., दिनांक तथा अवधि विस्तार, यदि कोई हो	मात्रा (मी. टन में)
1	2	3	4
1.	दौराला शुगर लि.	4-6 (147)/2002/ई एस/376 दिनांक 5.10.2004	16.0
2.	मैसर्स इंडियन शुगर एक्सिम कार्पोरेशन लि. (ई.ई.सी. कोटा)	6-7 (2002/ई एस/382 दिनांक 13.10.2004, 30.11.04 तक विस्तारित	10,000.00

1	2	3	4
3.	वाहिद संधार शुगर लि.	4-6 (248)/2003/ई एस/385 दिनांक 13.10.05	172.00
4.	श्री रेणुका शुगर्स	46 (107)/01/ई एस/417 निदांक 9.11.04, 9.12.04 तक विस्तारित	10,000.00
5.	एम.एम. एक्सपोर्ट्स	4-6/53/01/ई एस/418 दिनांक 10.11.04	1500.00
6.	मैसर्स बलरामपुर चीनी मिल्स	4-6 (142)/2002/ई एस 419 दिनांक 11.11.04	5000.00
7.	दौराला शुगर लि.	4-6 (147)/2002/427/ई एस दिनांक 6.12.2004	40.00
8.	एम.एम. एक्सपोर्ट	4-6 (53)/2001/428/ई एस दिनांक 8.12.2004	800.00
9.	एम.एम. एक्सपोर्ट	4-6 (53)/2001/434/ई एस दिनांक 28.12.2004	1000.00
10.	एम.एम. एक्सपोर्ट	4-6 (53)/2001/435/ई एस दिनांक 30.12.2004	1400.00
11.	होरिजन इंटरनेशनल	4-6 (161)/2002/ई एस 13/पार्ट दिनांक 27.1.2005	78.00
12.	मैसर्श बन्नारी अम्मान शुगर्स लि.	4-6 (6)/2001/ई एस/14 दिनांक 15.02.2005, 31.3.05 तक विस्तारित	25000.00
13.	श्री रेणुका शुगर्स लि.	4-6 (107)/2001/ई एस/16 दिनांक 16.2.2005	52.00
14.	एम.एम. एक्सपोर्ट	4-6 (53)/2001/ई एस/20 दिनांक 21.02.2005	1000.00

विवरण II

वर्तमान चीनी वर्ष 2004-05 के दौरान जारी किए गए और पुन: वैध किए गए रिलीज आदेशों का ब्यौरा

क्र.सं.	चीनी मिल का नाम	निर्यातक का नाम	रिलीज आदेश सं., दिनांक तथा अवधि विस्तार, यदि कोई हो	मात्रा (मी. टन में)	समय बढ़ाने के कारण
1	2	3	4	5	6
1.	(1) मैसर्स राहुरी एस एस के लि., पोस्ट राहुरी, जिला अहमदनगर (2) मैसर्स श्री दत्ता एस एस के लि., शिरोल, जिला कोल्हापुर	मैसर्स इंडियन शुगर एक्सिम कार्पोरेशन लि. (ई.ई.सी. कोटा)	6-7(2002/ई एस/382) दिनांक 13.10.2004, 30.11.04 तक विस्तारित	10,000.00	1965 से कामनवेल्थ करार तथा 1975 में यूरोपीय आर्थिक समुदाय में ब्रिटेन के प्रवेश के बाद हुए करार के अधीन व्हाइट शुगर के यूरोपीय आर्थिक समुदाय

1	2	3	4	5	6
					के तरजीहो कोटे के प्रति यूरोपीय आर्थिक समुदाय को अनुमत तथा मुंबई बंदरगाह में चीनी पड़ी रहना।
2. मैसर्स श्री रेणुका शुगर लि., बीसी, 105, हेवलोक रोड, बेलगांव कर्नाटक, मनोली	श्री रेणुका शुगर्स	4-6 (107)/10/ई एस/417 दिनांक 9.11.2004, 9.12.04 तक विस्तारित	10000.00	निर्दिष्ट बंदरगाह पर पोतों की अनुपलब्धता के कारण	
3. मैसर्स दि शक्ति शुगर्स लि., पोस्ट शक्तिनगर, इरोड, आर एम एस, पेरयार, तमिलनाडु	एम.एम. एक्सपोर्ट्स	4-6/53/01/ई एस 418, दिनांक 10.11.04	1500.00	मालदीव सरकार के साथ हुए व्यापार करार के अधीन चीनी मौसम 2003-04 को बदल कर 2004-05 करने के लिए अनुरोध	
4. (1) मैसर्स बन्नारी अम्मान शुगर्स लि., इकाई सं. II, मैसूर जिला, कर्नाटक (2) मैसर्स बन्नारी अम्मान शुगर्स लि. जिला पेरयार, तमिलनाडु	मैसर्स बन्नारी अम्मान शुगरर्स लि.	4-6 (6)/2001-ई एस/14/दिनांक 15.02.2005, 31.3.2005 तक विस्तारित	25000.00	बंदरगाह पर कंटेनर की अनुपलब्धता के कारण।	

गैस आधारित उर्वरक संयंत्र

1612. श्री बसुदेव आचार्य: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में गैस आधारित उर्वरक संयंत्रों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या गैस आधारित उर्वरक इकाइयों का संचालन महंगा पड़ता है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने गैस की दीर्घकालिक उपलब्धता के मद्देनजर विद्यमान संयंत्रों को गैस आधारित संयंत्रों में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) वर्तमान में 15 गैस आधारित यूरिया उत्पादन इकाइयां है जिनकी उत्पादन क्षमता 127.77 लाख मी. टन प्रति वर्ष है। यूरिया के उत्पादन के लिए फीडस्टाक के रूप में गैस का इस्तेमाल करने वाली इकाइयों की उत्पादन लागत फीडस्टाक के रूप में नेफ्था और ईंधन तेल (एफ.ओ.)/लो सल्फर हैवी स्टाक (एल एस एच एस) का इस्तेमाल करने वाली इकाइयों की तुलना में कम है।

(ग) और (घ) प्राकृतिक गैस (एन जी) तथा तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एल एन जी) की कार्यक्षमता तथा पर्यावरण के लिए इसके अनुकूल होने के कारण मौजूदा नेफ्था/एफ ओ/एल एस एच एस आधारित यूरिया इकाइयों को प्राकृतिक गैस/एल एन जी में परिवर्तित करने के लिए सरकार ने एक नीति तैयार की है। फीड स्टाक के रूप में प्राकृतिक गैस/एल एन जी में परिवर्तित करने को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से निवेश को आश्वस्त किया जाता है कि परिवर्तन के पश्चात् ऊर्जा दक्षता के कारण हुई बचत नेफ्था आधारित संयंत्रों के संबंध में अधिकतम 5 वर्ष की अवधि

के लिए और एफ ओ/एल एस एच एस आधारित संयंत्रों के संबंध में 10 वर्ष की अवधि के लिए संयंत्रों के पास ही रहेगी।

[हिन्दी]

कृषि मजदूर

1613. श्री चन्द्रभान सिंह: क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में किसी दुर्घटना की स्थिति में राज्यों में कृषि मजदूरों की सहायता करने हेतु कौन-सी परियोजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं;

(ख) क्या मध्य प्रदेश में ऐसी कोई योजना क्रियान्वित की गई है;

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

(घ) आज की तिथि के अनुसार योजना के अंतर्गत कितनी धनराशि व्यय की गई है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) भिन्न-भिन्न राज्य किसी दुर्घटना के मामले में कृषि कामगारों को सामाजिक सुरक्षा/बीमा संरक्षण प्रदान करने के लिए अलग-अलग योजनाएं क्रियान्वित कर रहे हैं। कृषि श्रमिकों सहित गरीबी रेखा से नीचे अथवा कुछ ही ऊपर के लोगों के लिए "जनश्री बीमा योजना" नामक एक योजना चलाई जा रही है। लाभों में स्वाभाविक मृत्यु के मामले में 20,000/- रुपये तक दुर्घटना के कारण मृत्यु के मामले में 50,000/- रुपये तक का भुगतान शामिल है। आंशिक विकलांगता भी इसमें शामिल है।

(ख) से (घ) मध्य प्रदेश सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, राज्य सरकार दुर्घटना के कारण मृत्यु अथवा विकलांगता के मामले में क्षतिपूर्ति प्रदान करके असंगठित क्षेत्र में कृषि श्रमिकों की सहायता करने के लिए 'इंदिरा कृषि श्रमिक दुर्घटना क्षतिपूर्ति योजना' को क्रियान्वित कर रही है। इस योजना के अंतर्गत, मृतक व्यक्ति के नजदीकी आश्रित को दुर्घटना के कारण मृत्यु के मामले में 15,000/- रुपये और विकलांगता के मामले में 3,000/- रुपये की क्षतिपूर्ति अदा की जाती है। वर्ष 2004-05 के दौरान, 260 लाभार्थियों को 33.9 लाख रुपये की क्षतिपूर्ति धनराशि वितरित की गयी है।

[अनुवाद]

अतिरिक्त जल का अन्यत्र उपयोग

1614. श्री प्रहलाद जोशी: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जल धाराओं और अन्य स्रोतों के अतिरिक्त जल को भू-जल के पुनर्भरण हेतु अन्यत्र ले जाने के लिए कोई विशिष्ट योजना तैयार की है;

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

(ग) क्या सरकार को राज्य सरकारों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई है;

(ङ) क्या सरकार ने कर्नाटक सहित राज्यों को धनराशि का कोई आवंटन किया है; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जल संसाधन मंत्रालय के अधीन केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड (सी जी डब्ल्यू बी) ने अतिरिक्त जल अपवाह को रोकने के लिए दसवीं पंचवर्षीय योजना के शेष भाग के दौरान कार्यान्वयन के लिए 175 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण और वर्षा जल संचयन की स्कीम का प्रस्ताव किया है।

(ख) यह प्रस्तावित स्कीम विभिन्न राज्यों के पहचान किए गए क्षेत्रों में कार्यान्वित की जायेगी। इसमें सामुदायिक समूह आधार पर कृत्रिम पुनर्भरण और वर्षा जल संचयन संरचनाओं के निर्माण की योजना है। यह केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड के तकनीकी मार्गदर्शन के तहत राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वित की जायेगी। इस स्कीम में 75:25 (केन्द्र:राज्य) के अनुपात में वित्तीय पद्धति होगी। प्रचालन एवं रखरखाव के लिए लाभग्राहियों को 10% का अंशदान करना होगा।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) इस स्कीम का अनुमोदन होने के बाद कर्नाटक के आवंटन सहित निधियों का राज्यवार आवंटन तय किया जायेगा।

आंध्र प्रदेश में दूध और डेरी उत्पादों का उत्पादन

1615. श्री ए. साई प्रताप: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश में दूध और डेरी उत्पादों के उत्पादन में वृद्धि हुई है;

(ख) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के माध्यम से अतिरिक्त दूध का विपणन करने का है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) आंध्र प्रदेश सरकार और राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के बीच 2 जुलाई, 2004 को एक कार्यक्रम क्रियान्वयन समझौता हुआ है जिसमें राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड की सहायक कंपनी के माध्यम से राज्य के बाहर और भीतर संभावित बाजारों का दोहन करके चित्तूर, कुडप्पा, गोदावरी जैसे रुग्ण दुध संघों और मेडक, निजामाबाद, वारंगल, अनन्तपुर आदि जैसे तेलंगाना और रायलसीमा के कवर न किए गए जिलों को बाजार समर्थन मूल्य कराने की व्यवस्था है।

यूरिया की उत्पादन लागत में कमी लाना

1616. **श्री बाडिगा रामकृष्णा:**
श्री अधीर चौधरी:

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

(क) क्या उर्वरक राजसहायता का प्रमुख हिस्सा किसानों को न मिलकर उत्पादकों को चला जाता है;

(ख) यदि हां, तो यूरिया उत्पादकों को कुल कितनी राजसहायता प्रदान की गई है;

(ग) यूरिया के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों की तुलना में स्वदेशी कारखानों में यूरिया की उत्पादन लागत कितनी है;

(घ) क्या सरकार ने यूरिया के घरेलू उत्पादन की उच्च लागत के कारणों का अध्ययन किया है;

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

(च) उत्पादन लागत को कम करने के लिए क्या कारगर उपाय किए जा रहे है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) चूंकि यूरिया, जो एकमात्र नियंत्रित उर्वरक है तथा नियंत्रणमुक्त फास्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरक सभी किसानों को सांविधिक रूप से अधिसूचित क्रमश: अधिकतम खुदरा मूल्य (एमआरपी) और निर्देशात्मक अधिकतम खुदरा मूल्य पर उपलब्ध कराए जाते हैं तथा इनके उत्पादन की लागत अधिकतम खुदरा मूल्य/निर्देशात्मक अधिकतम खुदरा मूल्य से सामान्यत: अधिक होती है अत: किसानों का उर्वरकों के उत्पादन की लागत की तुलना में कम बिक्री मूल्य के रूप में राजसहायता/रियायत का लाभ दिया जाता है। उर्वरक उत्पादक कम्पनियों को राजसहायता का भुगतान करना किसानों को राजसहायता प्राप्त विक्रय मूल्यों पर उर्वरक उपलब्ध कराने का मात्र एक तंत्र है।

(ख) वर्ष 2003-04 के दौरान स्वदेशी यूरिया पर 8521 करोड़ रुपये की राजसहायता का भुगतान किया गया था, जबकि वर्ष 2004-05 (संशोधित अनुमान) ने स्वदेशी यूरिया पर राजसहायता देने के लिए 10143.15 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

(ग) वर्तमान में स्वदेशी यूरिया की उत्पादन, आयातित यूरिया की लागत से कम है जबकि वर्तमान में स्वदेशी यूरिया की औसत उत्पादन लागत 8494 करोड़ रुपये प्रति मी. टन है, और आयतित यूरिया की लागत (सी एण्ड एफ) 11073 रुपये प्रति मी. टन है।

(घ) से (च) यूरिया का उत्पादन लागत प्रयुक्त फील्ड स्टाक के किस्म और उसकी लागत पर निर्भर करती है। फीड स्टाक जितना महंगा होगा स्वदेशी यूरिया की उत्पादन लागत उतना ही अधिक होगा। चूंकि नेफ्था, ईंध तेल (एफ/ओ)/लो सल्फर हैवी स्टाक की लागत, प्राकृतिक गैस की लागत से काफी अधिक होती है इसलिए नेफ्था और एफ ओ/एलएसएचएस आधारित यूरिया इकाइयों की उत्पादन लागत गैस आधारित यूरिया इकाइयों की उत्पादन लागत से अधिक होती है। प्राकृतिक गैस (एन जी) तथा तरलीकृत प्राकृतिक गैस ((एल एन जी) की कार्यक्षमता तथा पर्यावरण के अनुकूल होने के कारण मौजूदा नेफ्था/एफ ओ/एल एस एच एस आधारित यूरिया इकाइयों को प्राकृतिक गैस/एल एन जी में परिवर्तत करने को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से निवेशक को आश्वस्त किया जाता है कि परिवर्तन के पश्चात ऊर्जा दक्षता के कारण हुई बचत नेफ्था आधारित संयंत्रों के संबंध में अधिकतम 5 वर्ष की अवधि के लिए और एफओ/एल एस एच एस आधरित संयंत्रों के संबंध में 20 वर्ष की अवधि के लिए संयंत्रों के पास ही रहेगी।

[हिन्दी]

कृषि क्षेत्र में वार्षिक विकास दर

1617. **श्री तूफानी सरोज:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कृषि क्षेत्र में 4 प्रतिशत वार्षिक विकास दर का लक्ष्य निर्धारित किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या इस लक्ष्य को प्राप्त कर लिया गया है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार कृषि क्षेत्र में उत्पादकता बढ़ाने के लिए कृषि अनुसंधान हेतु विशेष कोष का गठन करने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) सरकार ने नौवीं पंचवर्षीय योजना (1997-2002) में संबद्ध क्षेत्र सहित कृषि में 3.9% वार्षिक विकास दर का लक्ष्य निर्धारित किया था।

(ख) जी, नहीं। केन्द्रीय सांख्यिकी संगठन द्वारा जारी आंकड़ों के अनुसार नौवीं योजना के दौरान संबद्ध क्षेत्र सहित कृषि में औसत वार्षिक विकास दर 2.1 प्रतिशत आंकी गई है।

(ग) चूंकि निवल बुआई क्षेत्र का 60 प्रतिशत के लगभग क्षेत्र वर्षा सिंचित है, अत्यधिक वर्षा से कृषि उत्पादन प्रभावित हुआ है। नौवीं योजना अवधि (1997-2002) के दौरान, दो वर्षों में कृषि क्षेत्र में विकास दर नकारात्मक थी अर्थात् 1997-98 (-24%) और 2000-01 (-0.1%)। 1997-98 में नकारात्मक वृद्धि का मुख्य कारण खाद्यान्नों और तिलहनों के रबी उत्पादन में अत्यधिक कमी आना था। वर्ष 2000-01 में भी खाद्यान्नों और तिलहनों के रबी उत्पादन में कमी बहुत अधिक थी।

(घ) जी, हां।

कृषि अनुसंधान कृषि विविधीकरण को फिर से शुरू करने और प्रोत्साहित करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। डा. एम.एस. स्वामीनाथन की अध्यक्षता में गठित कार्य दल ने सिफारिश की है कि कृषि अनुसंधान की कार्यनीति के लिए एक राष्ट्रीय कोष का सृजन किया जाए। तदनुसार वर्ष 2005-06 के लिए केन्द्रीय बजट में इस कोष को प्रचालित करने के लिए 50 करोड़ रुपये का आरंभिक प्रावधान रखा है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

जम्मू और कश्मीर में बागवानी क्षेत्र हेतु प्रौद्योगिकी मिशन

1618. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जम्मू और कश्मीर में बागवानी हेतु प्रौद्योगिकी मिशन मात्र कागजों में स्वीकृत एक योजना है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(घ) क्या सरकार के पास कुछ लाभकारी प्रौद्योगिकी आदानों द्वारा बागवानी क्षेत्र की सहायता करने के लिए कोई व्यापक प्रस्ताव है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) जी नहीं, वर्ष 2003-04 से जम्मू और कश्मीर राज्य में "सिक्किम सहित पूर्वोत्तर राज्यों जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा उत्तरांचल में बागवानी के समेकित विकास हेतु प्रौद्योगिकी मिशन" से संबंधित केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम पूरी तरह से प्रचालन में है।

(ग) से (ङ) जम्मू और कश्मीर में बागवानी के विकास की सम्भावना को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार, कृषि मंत्रालय ने "सिक्किम सहित पूर्वोत्तर राज्यों में बागवानी के समेकित विकास के लिए प्रौद्योगिकी मिशन" से संबंधित केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम का तीन समीपवर्ती पर्वतीय राज्यों में अर्थात् जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा उत्तरांचल में वर्ष 2003-04 के दौरान दसवीं योजना में 260.00 करोड़ रुपये के परिव्यय से कार्यान्वयन बढ़ा दिया है। जम्मू और कश्मीर राज्य के लिए 100.00 करोड़ की राशि आबंटित की गई है। बागवानी के विकास से संबंधित सभी समस्याओं के निराकरण के लिए इस मिशन को मिशन पद्धति से

कार्यान्वित किया जा रहा है और इसकी शुरूआत अधिक पैदावार की किस्मों को लागू करने और विकास, क्षेत्र का विस्तार फसलोपरान्त हैंडलिंग और विकास तथा विपणन, मूल्य वर्धन गैर प्रसंस्करण के आधारभूत ढांचे के विकास से शुरू की गई है।

जम्मू और कश्मीर राज्य में मिशन के कार्यान्वयन के लिए जारी धनराशि का ब्यौरा निम्न प्रकार से है:-

(लाख रुपये में)

मिनी मिशन	2003-04	2004-05
एम.एम.-I	100.00	100.00
एम.एम.-II	650.00	1233.00
एम.एम.-III	-	178.50
एम.एम-IV	-	321.50
कुल	750.00	1833.00

इसके अतिरिक्त वर्ष 2003-04 और 2004-05 वर्षों के दौरान परियोजना आधारित प्रस्तावों के लिए जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश और उत्तरांचल में मिनी मिशन-III और IV के अंतर्गत परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 732.00 लाख रुपये की धनरशि जारी की गई है।

[हिन्दी]

फसल बीमा योजना

1619. **डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:**
श्रीमती करूणा शुक्ला:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

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

(क) देश में फसल बीमा योजना के अंतर्गत चालू योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान और आज की तिथि तक उक्त योजना के अंतर्गत किसानों से भुगतान हेतु राज्य-वार कितने दावे प्राप्त हुए हैं;

(ग) अब तक कितने मामलों का निपटान किया गया है और किसानों को राज्य-वार कुल कितनी धनराशि का भुगतान किया गया है; और

(घ) सरकार द्वारा देश में योजना को लोकप्रिय बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) राष्ट्रीय कृषि बीमा योजना (एन.ए.आई.एस.) को देश में रबी 1999-2000 से चलाया जा रहा है और यह इस समय भी जारी है।

इस स्कीम का लाभ सभी प्रकार के किसान-ऋणी तथा गैर ऋणी दोनों ही-उठा सकते हैं चाहे उनकी जोत का आधार कुछ भी हो। इस स्कीम में सभी प्रकार की खाद्य फसलें (अनाज, कदन्न और दलहनों), तिलहन और वाणिज्यिक/बागवानी फसलों को कवर किये जाने की संभावना की गई है जिनके पिछले कई वर्षों के आंकड़े उपलब्ध हैं। इस स्कीम को क्षेत्र आधार पर क्रियान्वित किया जा रहा है। यदि एक सुपरिभाषित क्षेत्र में बीमित फसल की प्रति हैक्टेयर वास्तविक उपज विनिर्दिष्ट उपज, घर तक पहुंचने वाली से कम होती है तो उस परिभाषित क्षेत्र में उक्त फसल को पैदा करने वाले सभी बीमित किसान, जिनकी पैदावार कम हुई है, मुआवजे के हकदार हो जाते हैं। इस समय इस स्कीम को 23 राज्यों और 2 संघ शासित क्षेत्रों में क्रियान्वित किया जा रहा है।

इसके अलावा कुछ साधारण बीमा कम्पनियां भी अपनी ओर से वर्षा बीमा योजनाएं चला रही हैं।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान किये गये राज्यवार कुल दावों को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) विगत तीन वर्षों के दौरान भुगतान किये गये राज्यवार दावों को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) राज्य सरकार के अधिकारियों को बैठकों और सम्मेलनों में इस स्कीम के क्रियान्वयन के बारे में सचेत कर दिया जाता है। भारतीय कृषि बीमा कम्पनी, जो कि एन.ए.आई.एस. की क्रियान्वयन एजेंसी है, को समय-समय पर निर्देश दिये जाते रहते हैं वह प्रचार-प्रसार हेतु विशेष प्रयास करें जैसे कि पोस्टरों और हैण्ड बिलों का वितरण, कृषि मेला में सुसंगत वस्तुओं का प्रदर्शन, रेडियो/दूरदर्शन के चैनलों पर छोटे-छोटे गीत आदि जिससे कि विभिन्न स्तरों पर जागरूकता कार्यक्रम चलाया जा सके और किसानों को फसल बीमा के बारे में संदेश दिया जा सके।

विवरण I

एन.ए.आई.एस. के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान किये गये कुल दावे

(राशि लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02		2002-03		2003-04	
		खरीफ-2001	रबी-2001-02	खरीफ-2002	रबी-2002-03	खरीफ-2003	रबी-2003-04
1.	आंध्र प्रदेश	8764.32	124.24	25020.02	1069.50	20035.04	1456.61
2.	असम	1.60	12.11	0.79	1.20	7.17	27.38
3.	बिहार	183.03	137.03	1309.96	170.60	1290.26	1348.04
4.	छत्तीसगढ़	0.00	13.31	8468.04	5.72	0.10	5.07
5.	गोवा	2.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.	गुजरात	14854.72	51.50	72589.59	238.64	0.00	2.07
7.	हिमाचल प्रदेश	0.00	0.00	443.13	3.28	0.02	0.14
8.	झारखंड	1.75	2.20	23.67	0.00	251.82	15.88
9.	कर्नाटक	11977.41	1622.62	27263.93	2294.28	28592.93	22127.36
10.	केरल	279.15	7.21	16.80	45.10	48.80	576.00
11.	मध्य प्रदेश	3325.52	1909.76	17805.80	4625.68	86.50	790.26
12.	महाराष्ट्र	9314.17	212.39	2842.08	1633.53	10095.43	19382.63
13.	मेघालय	0.03	6.56	5.87	10.68	0.00	0.00
14.	उड़ीसा	225.89	108.19	24402.92	118.94	1820.98	9.82
15.	राजस्थान	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	2.47	11.72
16.	सिक्किम	0.00	0.00	0.00	1.28	0.00	0.00
17.	तमिलनाडु	81.03	1581.56	273.64	3128.43	53.81	838.55
18.	त्रिपुरा	एन.पी.	एन.पी.	0.00	3.31	0.00	3.66
19.	उत्तर प्रदेश	314.72	0.00	1666.91	1145.95	1576.22	2119.70
20.	उत्तरांचल	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	14.06	18.57
21.	पश्चिम बंगाल	1.35	333.33	51.15	2.92	445.02	236.15
22.	अ. और नि. द्वीप समूह	0.25	341.91	0.00	4323.32	0.00	0.00
23.	पांडिचेरी	0.00	1.88	0.01	32.40	0.00	15.39
	कुल	49326.99	6465.80	182184.31	18854.76	64320.64	48985.00

एन.पी. : भाग नहीं लिया

विवरण II

एन.ए.आई.एस. के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान भुगतान किये गये कुल दावे

(राशि लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02		2002-03		2003-04	
		खरीफ-2001	रबी-2001-02	खरीफ-2002	रबी-2002-03	खरीफ-2003	रबी-2003-04
1.	आंध्र प्रदेश	8764.32	124.24	25020.02	1069.50	20035.05	1456.61
2.	असम	1.60	12.11	0.79	1.20	7.17	0.00
3.	बिहार	151.99	120.35	1308.82	170.60	1290.26	0.00
4.	छत्तीसगढ़	0.00	13.31	8379.80	0.00	0.00	0.00
5.	गोवा	2.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.	गुजरात	14854.72	51.50	72589.59	234.33	0.00	0.00
7.	हिमाचल प्रदेश	0.00	0.00	443.13	3.28	0.02	0.14
8.	झारखंड	1.75	2.20	23.67	0.00	251.82	15.88
9.	कर्नाटक	11977.41	1622.62	27263.93	2294.28	27691.56	0.00
10.	केरल	279.15	7.21	16.80	45.10	48.80	0.00
11.	मध्य प्रदेश	3325.52	1909.76	17622.66	0.00	86.50	0.00
12.	महाराष्ट्र	9314.17	212.39	2842.08	1633.53	10095.43	19332.14
13.	मेघालय	0.03	6.56	0.00	0.00	0.00	0.00
14.	उड़ीसा	225.89	108.19	24402.92	118.94	1820.98	9.82
15.	राजस्थान	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	2.47	11.72
16.	सिक्किम	0.00	0.00	0.00	1.28	0.00	0.00
17.	तमिलनाडु	81.03	1581.56	273.64	3128.43	53.81	838.55
18.	त्रिपुरा	एन.पी.	एन.पी.	0.00	3.31	0.00	0.00
19.	उत्तर प्रदेश	314.72	0.00	1666.61	1144.70	1576.22	0.00
20.	उत्तरांचल	एन.पी.	एन.पी.	एन.पी.	2.92	14.06	18.57
21.	पश्चिम बंगाल	1.35	333.33	51.15	4323.32	445.02	0.00
22.	अ. और नि. द्वीप समूह	0.25	341.91	0.00	0.00	0.00	0.00
23.	पांडिचेरी	0.00	1.88	0.01	32.40	0.00	15.39
	कुल	49295.95	6449.12	181905.62	14207.12	63419.17	21698.82

एन.पी. : भाग नहीं लिया

[अनुवाद]

दलहनों का आयात

1620. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 2004-05 के दौरान देश में दलहन आयात अब तक का सर्वाधिक अर्थात् 2.5 मिलियन टन हो जाने की सम्भावना है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या वर्ष 2003-04 के दौरान देश में दलहनों के उत्पादन ने 15.24 मीट्रिक टन का रिकार्ड छू लिया था;

(घ) यदि हां, तो क्या प्रमुख दलहन उत्पादक राज्यों में सूखे के कारण ही इस वर्ष उत्पादन के काफी कम रहने की सम्भावना है; और

(ङ) यदि हां, तो किस सीमा तक?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) जब घरेलू मांग की तुलना में उत्पादन में कमी देखी जाती है तब आयात किया जाता है। वाणिज्यिक अन्वेषण और सांख्यिकी महानिदेशालय द्वारा प्रदान दिए गिए अनन्तिम आयात आंकड़ों के अनुसार अप्रैल-नवम्बर, 2004 की अवधि के लिए देश में दलहनों का कुल आयात 0.934 मिलियन टन था।

(ग) जी हां।

(घ) और (ङ) उत्पादन के दूसरे अग्रिम अनुसार वर्ष 2004-05 के दौरान दलहनों का कुल उत्पादन 13.67 मिलियन टन होने की सम्भावना है।

केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाएं और धनराशि

1621. श्री राजेन्द्र कुमार:
श्री प्रभुनाथ सिंह:
श्री किरिप चालिहा:

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

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में विशेषकर उत्तरांचल में केन्द्र द्वारा प्रायोजित वर्तमान विकास परियोजनाओं हेतु धनराशि आवंटित की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान विभिन्न केन्द्रीय सहायता प्राप्त योजनाओं हेतु राज्यवार आवंटित और संवितरित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राज्यों में विभिन्न योजनाओं और परियोजनाओं हेतु आवंटित धनराशि का पूर्ण उपयोग नहीं किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) कृषि मंत्रालय के अंतर्गत कृषि एवं सहकारिता विभाग द्वारा अनेक केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमें कार्यान्वित की जा रही हैं, जिनमें अन्य बातों के अलावा निम्नलिखित शामिल है:-

(1) कृषि का वृहद प्रबंधन (एम.एम.ए.)

(2) तिलहन, दलहन, आयल पाम तथा मक्का से संबंधित समेकित स्कीम (आइसोपोम)। यह स्कीम पहले से कार्यान्वित चार स्कीमों अर्थात् तिलहन उत्पादन कार्यक्रम, राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम, आयल पाम विकास कार्यक्रम तथा त्वरित मक्का विकास कार्यक्रम को परस्पर विलय करके वर्ष 2004-05 से शुरू की गई है।

(3) कपास प्रौद्योगिकी मिशन (टी.एम.सी.)।

(4) सिक्किम सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश एवं उत्तरांचल हेतु बागवानी प्रौद्योगिकी मिशन।

(5) कृषि संगणना; एवं

(6) चार घटकों अर्थात् फल, सब्जी तथा गौण फसलों हेतु फसल अनुमान सर्वेक्षण, प्रमुख फसलों के क्षेत्र एवं उत्पादन से संबंधित अनुमानों की यथासमय रिपोर्टिंग, फसल सांख्यिकी का सुधार एवं कृषि सांख्यिकी की रिपोर्टिंग हेतु एक एजेन्सी की स्थापना सहित कृषि सांख्यिकी का सुधार।

इन स्कीमों के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2001-02, 2002-03 एवं 2003-04 के दौरान आवंटित, निर्मुक्त तथा व्यय की गई राशि का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

राज्यों को धनराशि की निर्मुक्ति, किए गए व्यय एवं उपयोग प्रमाण पत्र यथासमय प्रस्तुत करने पर निर्भर होती है। यह विभाग धनराशि के पूर्ण उपयोग के लिए जो उपाय कर रहा है उनमें अन्य

बातों के अलावा धनराशि की यथासमय निर्मुक्ति, व्यय की नियमित मानीटरिंग, उपयोग प्रमाण पत्र यथासमय प्रस्तुत करने पर जोर देना तथा स्कीमों तथा राज्यों के बीच धनराशि का पुन: आवंटन शामिल है।

विवरण

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

बृहद प्रबन्धन

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	4500.00	2250.00	3421.40	3800.00	1900.00	2648.15	3400.00	3800.00	3279.20
2.	अरुणाचल प्रदेश	439.00	219.5	373.85	440.00	463.20	298.05	400.00	317.28	486.12
3.	असम	1047.00	523.50	769.86	700.00	350.00	512.97	700.00	350.00	490.00
4.	बिहार	3600.00	1800.00	1309.77	2500.00	1250.00	1175.00	1800.00	900.00	1573.84
5.	झारखंड	1400.00	1095.00	675.00	1200.00	600.00	1146.00	1200.00	1200.00	561.28
6.	गोवा	200.00	200.00	199.29	200.00	162.20	138.47	200.00	131.04	231.44
7.	गुजरात	3800.00	1900.00	625.92	3200.00	1600.00	1994.40	2300.00	1150.00	2864.77
8.	हरियाणा	1800.00	1620.00	1767.57	1600.00	1600.00	1742.47	1600.00	1662.00	1608.67
9.	हिमाचल प्रदेश	1800.00	1800.00	1751.76	1600.00	1600.00	1473.47	1600.00	1585.15	1894.10
10.	जम्मू व कश्मीर	1800.00	900.00	1130.41	1600.00	1932.00	1674.64	1600.00	1680.00	1442.36
11.	कर्नाटक	6500.00	5850.00	6072.36	5800.00	5338.00	6236.40	5500.00	5580.00	5681.23
12.	केरल	3600.00	2313.54	2313.54	3000.00	2762.00	2636.35	2900.00	2348.00	2018.02
13.	मध्य प्रदेश	5000.00	5000.00	3674.88	4500.00	4350.00	5686.09	4400.00	4400.00	4054.78
14.	छत्तीसगढ़	1700.00	1339.02	1483.00	1400.00	1138.00	1483.90	1400.00	1600.00	1579.00
15.	महाराष्ट्र	9000.00	9000.00	9443.78	8200.00	7612.00	9720.98	8000.00	8400.00	8384.85
16.	मणिपुर	690.00	345.00	517.11	600.00	300.00	290.00	600.00	300.00	515.92
17.	मिजोरम	720.00	720.00	785.75	800.00	810.00	784.62	800.00	820.00	828.50
18.	मेघालय	405.00	202.74	677.90	600.00	700.66	648.50	600.00	427.25	584.05
19.	नागालैंड	1002.00	776.80	776.80	1000.00	660.00	500.00	800.00	880.00	1040.00
20.	उड़ीसा	3000.00	1485.00	1756.58	2500.00	1250.00	2060.11	2300.00	1967.31	1179.33

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21.	पंजाब	2100.00	1035.00	370.26	1700.00	850.00	392.36	1500.00	0.00	114.05
22.	राजस्थान	7500.00	5250.00	6667.52	6700.00	6700.00	5397.17	6700.00	6571.19	7025.50
23.	सिक्किम	422.00	422.00	541.23	513.00	330.00	343.01	500.00	500.00	499.47
24.	तमिलनाडु	4500.00	4500.00	5333.81	4200.00	3360.00	3971.75	4200.00	4275.00	4077.19
25.	त्रिपुरा	700.00	630.00	653.23	800.00	900.00	648.97	800.00	715.34	413.72
26.	उत्तर प्रदेश	7500.00	7500.00	6270.65	6885.00	6885.00	7663.52	6800.00	7375.00	6717.24
27.	उत्तरांचल	1400.00	1400.00	1469.15	1400.00	1290.00	1305.30	1400.00	1600.00	1420.53
28.	पश्चिम बंगाल	2500.00	2500.00	1908.03	2400.00	1427.47	1845.66	2400.00	1920.00	2041.95
	कुल	78625.00	62577.10	62740.41	69838.00	58120.53	64418.91	66400.00	62454.56	62587.11

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय तिलहन उत्पादन कार्यक्रम (ओ पी पी)

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	805.00	928.75	928.75	420.00	400.00	400.00	1218.00	1218.00	1218.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	75.00	0.00	0.00	1.00	15.00	15.00	21.00	21.00	21.00
3.	असम	190.00	150.00	150.00	57.00	50.00	50.00	104.00	104.00	104.00
4.	बिहार	60.00	0.00	0.00	15.00	0.00	0.00	27.00	28.00	28.00
5.	झारखंड	30.00	30.00	30.00	10.00	5.000	5.00	9.00	9.00	9.00
6.	गोवा	5.00	5.00	5.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
7.	गुजरात	850.00	850.00	850.00	425.00	400.00	400.00	732.00	732.00	732.00
8.	हरियाणा	170.00	183.00	183.00	50.00	45.00	45.00	178.00	178.00	178.00
9.	हिमाचल प्रदेश	30.00	0.00	0.00	10.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00
10.	जम्मू व .कश्मीर	60.00	0.00	0.00	10.00	5.00	5.00	12.00	12.00	12.00
11.	कर्नाटक	535.00	535.00	535.00	284.00	280.00	280.00	522.00	522.00	522.00
12.	केरल	35.00	35.00	35.00	18.00	15.00	15.00	9.00	9.00	9.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	मध्य प्रदेश	840.00	1207.00	1207.00	500.00	475.00	475.00	1060.00	1060.00	1060.00
14.	छत्तीसगढ़	100.00	157.00	157.00	40.00	35.00	35.00	46.00	46.00	46.00
15.	महाराष्ट्र	825.00	825.00	825.00	485.00	475.00	475.00	642.00	642.00	642.00
16.	मणिपुर	140.00	56.00	56.00	36.00	30.00	30.00	72.00	72.00	72.00
17.	मिजोरम	95.00	190.00	190.00	24.00	20.00	20.00	79.00	79.00	79.00
18.	मेघालय	85.00	0.00	0.00	12.00	5.00	5.00	24.00	24.00	24.00
19.	नागालैंड	135.00	136.00	136.00	45.00	40.00	40.00	90.00	90.00	90.00
20.	उड़ीसा	345.00	131.25	131.25	30.00	25.00	25.00	205.00	205.00	205.00
21.	पंजाब	20.00	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00	30.00	30.00	30.00
22.	राजस्थान	900.00	910.00	910.00	500.00	475.00	475.00	869.00	869.00	869.00
23.	सिक्किम	45.00	69.00	69.00	25.00	20.00	20.00	50.00	50.00	50.00
24.	तमिलनाडु	470.00	470.00	470.00	300.00	290.00	290.00	347.00	347.00	347.00
25.	त्रिपुरा	115.00	115.00	115.00	30.00	27.00	27.00	60.00	60.00	60.00
26.	उत्तर प्रदेश	300.00	100.00	100.00	50.00	0.00	0.00	298.00	297.50	297.50
27.	उत्तरांचल	50.00	50.00	50.00	15.00	15.00	15.00	18.00	18.00	18.00
28.	पश्चिम बंगाल	190.00	190.00	190.00	80.00	75.00	75.00	131.00	130.50	130.50
	कुल	7500.00	7323.00	7323.00	3480.00	3230.00	3230.00	6866.00	6866.00	6866.00

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

राष्ट्रीय दलहन विकास परियोजना

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	75.00	75.00	75.00	100.00	25.00	25.00	69.00	69.00	69.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	30.00	30.00	30.00	15.00	5.00	5.00	15.00	15.00	15.00
3.	असम	40.00	40.00	40.00	15.00	6.00	6.00	50.00	50.00	50.00
4.	बिहार	100.00	10.00	10.00	40.00	0.00	0.00	9.00	9.00	9.00
5.	झारखंड	15.00	27.66	27.66	10.00	45.00	45.00	9.00	9.00	9.00
6.	गोवा	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
7.	गुजरात	80.00	80.00	80.00	80.00	0.50	0.50	42.00	42.00	42.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8.	हरियाणा	38.00	38.00	38.00	30.00	50.00	50.00	61.00	61.00	61.00
9.	हिमाचल प्रदेश	7.00	7.00	7.00	10.00	10.00	10.00	4.00	4.00	4.00
10.	जम्मू व कश्मीर	12.00	12.00	12.00	18.00	2.50	2.50	4.00	4.00	4.00
11.	कर्नाटक	15.00	15.00	15.00	166.00	67.00	67.00	117.00	117.00	117.00
12.	केरल	5.00	87.00	87.00	6.00	4.00	4.00	3.00	3.00	3.00
13.	मध्य प्रदेश	200.00	200.00	200.00	312.00	132.50	132.50	336.00	336.00	336.00
14.	छत्तीसगढ़	60.00	60.00	60.00	50.00	147.00	147.00	42.00	42.00	42.00
15.	महाराष्ट्र	212.00	212.00	212.00	284.00	40.00	40.00	212.00	212.00	212.00
16.	मणिपुर	62.00	62.00	62.00	30.00	15.00	15.00	20.00	20.00	20.00
17.	मिजोरम	20.00	20.00	20.00	51.00	51.00	51.00	25.00	25.00	25.00
18.	मेघालय	25.00	25.00	25.00	15.00	37.00	37.00	15.00	15.00	15.00
19.	नागालैंड	20.00	20.00	20.00	37.00	10.00	10.00	35.00	35.00	35.00
20.	उड़ीसा	62.00	62.00	62.00	70.00	0.00	0.00	33.00	33.00	33.00
21.	पंजाब	90.00	90.00	90.00	11.00	254.00	254.00	9.00	9.00	9.00
22.	राजस्थान	10.00	10.00	10.00	312.00	10.00	10.00	269.00	269.00	269.00
23.	सिक्किम	245.00	245.00	245.00	10.00	93.50	93.50	10.00	10.00	10.00
24.	तमिलनाडु	8.00	8.00	8.00	93.00	37.00	37.00	69.00	69.00	69.00
25.	त्रिपुरा	85.00	85.00	85.00	37.00	68.00	68.00	30.00	30.00	30.00
26.	उत्तर प्रदेश	63.00	63.00	63.00	60.00	4.50	4.50	172.00	172.00	172.00
27.	उत्तरांचल	214.00	214.00	214.00	14.00	4.50	4.50	13.00	13.00	13.00
28.	पश्चिम बंगाल	30.00	30.00	30.00	18.00	18.00	18.00	21.00	21.00	21.00
	कुल	1824.00	1828.66	1828.66	1896.00	1138.00	1138.00	1695.00	1695.00	1695.00

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

आयल पाम उत्पादन कार्यक्रम

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	500.00	562.67	182.04	420.00	230.00	71.14	350.00	72.00	426.86
2.	असम	8.00	8.00	0.00	4.00	4.00	0.00	2.00	2.00	0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	गोवा	10.00	8.00	5.96	10.00	2.50	6.29	10.00	8.00	0.25
4.	गुजरात	40.00	19.33	19.14	40.00	20.00	32.22	50.00	50.00	19.20
5.	कर्नाटक	90.00	90.00	65.26	90.00	79.50	103.23	80.00	120.00	129.21
6.	केरल	20.00	0.00	7.23	20.00	5.00	0.00	6.00	5.00	41.12
7.	उड़ीसा	20.00	0.00	0.00	14.00	3.50	0.00	6.00	5.00	0.00
8.	तमिलनाडु	140.00	140.00	96.91	100.00	39.50	68.93	90.00	120.00	93.31
9.	त्रिपुरा	7.00	7.00	1.00	6.00	6.00	0.00	8.00	8.00	0.00
	कुल	835.00	835.00	377.54	704.00	390.00	281.81	602.00	390.00	709.95

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

त्वरित मक्का विकास कार्यक्रम

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	17.88	17.88	40.30	33.75	33.75	18.52	5.00	5.00	34.32
2.	अरुणाचल प्रदेश	23.02	23.02	23.33	10.46	10.46	11.14	15.95	15.95	13.87
3.	असम	22.50	22.50	31.80	0.00	0.00	0.00	4.44	4.44	22.43
4.	बिहार	0.00	0.00	137.62	0.00	0.00	25.45	0.00	0.00	0.00
5.	झारखंड	22.83	22.83	0.00	3.00	3.00	0.00	0.00	0.00	0.47
6.	गोवा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7.	गुजरात	0.00	0.00	3.78	0.00	0.00	0.29	2.00	2.00	2.30
8.	हरियाणा	0.00	0.00	1.88	0	0	2.03	0.00	0.00	2.49
9.	हिमाचल प्रदेश	31.77	31.77	42.88	47.57	47.57	34.87	47.27	47.27	51.46
10.	जम्मू व कश्मीर	0.00	0.00	0.36	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	12.16
11.	कर्नाटक	38.10	38.10	36.60	42.62	42.62	36.94	4.00	4.00	22.00
12.	केरल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13.	मध्य प्रदेश	0.00	0.00	15.34	3.00	3.00	46.09	20.62	20.62	5.57
14.	छत्तीसगढ़	29.03	29.03	20.48	6.36	6.36	10.52	10.07	10.07	9.58

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15.	महाराष्ट्र	41.44	41.44	36.64	80.77	80.77	47.37	15.13	15.13	40.48
16.	मणिपुर	2.11	2.11	27.11	13.44	13.44	10.35	22.30	22.30	25.39
17.	मिजोरम	38.30	38.30	41.21	44.72	44.72	29.7	29.89	29.89	50.28
18.	मेघालय	10.35	10.35	0.00	0.00	0.00	10.35	4.30	4.30	4.30
19.	नागालैंड	15.93	15.93	7.53	0.00	0.00	11.00	4.30	4.30	4.30
20.	उड़ीसा	0.00	0.00	30.09	0.00	0.00	0.74	0.00	0.00	0.00
21.	पंजाब	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22.	राजस्थान	24.50	24.50	40.49	20.88	20.88	33.57	50.31	50.31	47.83
23.	सिक्किम	24.29	24.29	26.84	17.85	17.85	10.71	3.00	3.00	9.87
24.	तमिलनाडु	0.00	0.00	10.71	11.48	11.48	12.20	15.75	15.75	15.72
25.	त्रिपुरा	13.50	13.50	16.84	13.53	13.53	8.73	15.82	15.82	25.62
26.	उत्तर प्रदेश	33.75	33.75	88.70	38.92	38.92	51.32	51.20	51.20	33.02
27.	उत्तरांचल	10.35	10.35	5.42	10.35	10.35	10.62	10.65	10.65	14.04
28.	पश्चिम बंगाल	10.35	10.35	0.00	1.30	1.30	0.00	0.00	0.00	7.47
	कुल	410.00	410.00	684.95	400.00	400.00	422.51	337.00	337.00	454.97

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

कपास प्रौद्योगिकी मिशन

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	347.18	290.00	235.50	174.00	30.00	186.70	385.00	238.33	255.54
2.	गुजरात	489.75	90.00	182.96	244.00	122.00	255.36	425.00	419.28	448.04
3.	हरियाणा	170.59	102.00	145.99	117.00	98.50	81.61	225.00	159.61	95.97
4.	कर्नाटक	330.00	210.00	286.56	166.00	108.00	151.74	385.00	386.44	377.55
5.	मध्य प्रदेश	301.34	210.00	87.25	170.00	28.00	145.04	325.00	213.67	138.64

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6.	महाराष्ट्र	829.88	410.00	490.11	410.00	235.89	544.03	645.00	779.03	631.65
7.	उड़ीसा	219.49	10.00	29.77	64.00	11.00	60.17	145.00	93.80	54.17
8.	पंजाब	595.99	0.00	0.00	10.00	0.00	0.00	5.00	0.00	19.45
9.	राजस्थान	327.81	199.00	188.86	163.00	70.67	156.90	275.00	265.61	208.02
10.	तमिलनाडु	276.94	70.00	226.45	138.00	89.00	135.38	225.00	288.98	222.31
11.	त्रिपुरा	25.31	15.00	25.00	13.00	9.62	7.50	15.00	12.88	12.00
12.	उत्तर प्रदेश	84.71	0.00	60.91	16.00	15.46	58.42	130.00	92.92	57.26
13.	पश्चिम बंगाल	47.25	15.00	42.78	15.00	11.86	7.44	45.00	25.58	33.58
	कुल	4049.24	1621.00	2002.14	1700.00	830.00	1790.29	3230.00	2976.13	2554.18

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

उत्तर-पूर्वी राज्यों में बागवानी के समेकित विकास हेतु प्रौद्योगिकी मिशन

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1.	अरुणाचल प्रदेश	728.85	728.85	728.85	1099.00	1099.00	1099.00	1220.00	1220.00	1220.00
2.	असम	611.12	611.12	611.12	1092.15	1092.15	1092.15	1400.00	1400.00	1400.00
3.	मणिपुर	487.03	487.03	487.03	685.00	685.00	685.00	638.00	638.00	638.00
4.	मिजोरम	508.95	508.95	508.95	1099.73	1099.73	1099.73	1089.00	1089.00	1089.00
5.	मेघालय	625.71	625.71	625.71	775.60	775.60	775.60	850.00	850.00	850.00
6.	नागालैंड	551.7	551.7	551.7	979.00	979.00	979.00	1256.00	1256.00	1256.00
7.	सिक्किम	616.77	616.77	616.77	855.00	855.00	855.00	1000.00	1000.00	1000.00
8.	त्रिपुरा	512.4	512.4	512.4	785.00	785.00	785.00	900.00	900.00	900.00
9.	उत्तरांचल	—	—	—	—	—	—	564.72	564.72	564.72
10.	हिमाचल प्रदेश	—	—	—	—	—	—	650.00	650.00	650.00
11.	जम्मू और कश्मीर	—	—	—	—	—	—	650.00	650.00	650.00
	कुल	4642.53	4642.53	4642.53	7370.48	7370.48	7370.48	10217.72	10217.72	10217.72

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

कृषि संगणना

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	48.72	79.15	20.00	60.00	60.00	44.31	12.00	7.00	44.31
2.	अरुणाचल प्रदेश	21.25	21.25	12.06	17.00	17.00	17.52	15.90	15.90	18.86
3.	असम	44.26	58.49	10.46	55.00	55.00	9.54	18.00	18.00	59.12
4.	बिहार	0.00	87.10	6.93	0.00	0.00	6.67	0.00	0.00	24.57
5.	झारखंड	0.00	0.00	0.00	30.00	30.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.	गोवा	16.25	16.25	2.62	10.00	10.00	4.41	0.00	0.00	6.00
7.	गुजरात	42.52	42.52	30.00	40.00	40.00	13.20	0.00	0.00	11.72
8.	हरियाणा	14.00	19.51	10.72	0.00	0.00	11.59	0.00	0.00	25.42
9.	हिमाचल प्रदेश	10.22	22.34	18.15	20.00	20.00	14.77	14.50	12.50	17.81
10.	जम्मू व कश्मीर	26.54	32.42	5.49	10.00	10.00	10.71	16.50	15.50	4.21
11.	कर्नाटक	50.72	0.00	40.24	45.00	11.50	19.36	70.00	0.00	98.21
12.	केरल	11.67	52.85	13.62	22.00	45.00	41.96	62.00	68.00	57.87
13.	मध्य प्रदेश	106.76	27.70	6.14	30.00	22.00	32.22	6.00	54.00	8.83
14.	छत्तीसगढ़	0.00	106.76	0.00	35.00	30.00	9.14	0.00	6.00	4.83
15.	महाराष्ट्र	77.34	114.82	24.44	70.00	70.00	85.12	25.00	19.00	15.65
16.	मणिपुर	14.52	14.52	5.97	9.00	9.00	8.24	14.00	14.00	4.67
17.	मिजोरम	1.55	12.80	4.79	9.00	3.50	5.25	10.50	5.00	9.21
18.	मेघालय	12.80	3.67	0.00	8.00	9.00	15.80	5.00	10.50	1.50
19.	नागालैंड	4.79	5.36	13.92	17.00	17.00	17.73	18.20	18.20	18.22
20.	उड़ीसा	41.97	61.12	23.56	30.00	30.00	17.61	16.00	32.00	42.02
21.	पंजाब	0.00	23.64	16.55	20.00	20.00	9.97	18.00	10.60	19.88
22.	राजस्थान	65.63	65.63	28.77	25.00	25.00	23.81	101.00	83.50	60.70
23.	सिक्किम	7.30	7.30	7.30	12.00	12.00	15.33	15.40	15.40	14.55

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
24.	तमिलनाडु	65.95	65.95	10.95	23.00	23.00	40.38	32.00	24.00	50.95
25.	त्रिपुरा	13.53	17.20	8.87	13.00	13.00	5.36	3.00	3.00	6.45
26.	उत्तर प्रदेश	135.81	299.57	163.76	206.00	206.00	21.55	27.00	23.50	187.22
27.	उत्तरांचल	0.00	0.00	0.00	35.00	12.50	7.57	15.50	8.00	8.26
28.	पश्चिम बंगाल	50.90	50.90	49.27	26.00	26.00	15.99	69.50	58.40	21.34
	कुल	885.00	1308.82	534.58	877.00	826.50	525.11	585.00	522.00	842.38

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

प्रमुख फसलों के क्षेत्र और उत्पादन के अनुमान की समयपूर्वक रिपोर्टिंग की स्कीम

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	35.00	35.00	34.35	39.00	39.00	39.61	45.00	45.00	41.75
2.	असम	15.00	11.00	20.00	20.00	20.00	21.00	24.00	24.00	22.68
3.	बिहार	24.00	24.00	23.89	20.00	20.00	15.39	19.00	19.00	17.97
4.	झारखंड	0.00	0.00	0.00	10.00	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.	गोवा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.18
6.	गुजरात	36.00	36.00	30.27	35.31	35.31	25.92	40.00	40.00	27.35
7.	हरियाणा	8.84	8.84	8.72	7.72	7.72	10.13	13.00	13.00	8.88
8.	हिमाचल प्रदेश	7.67	7.67	7.88	7.50	7.50	7.08	5.00	5.00	7.07
9.	जम्मू व कश्मीर	4.00	4.00	4.00	3.83	3.83	8.17	10.00	10.00	13.27
10.	कर्नाटक	62.85	62.85	55.64	43.00	43.00	48.46	62.00	62.00	58.45
11.	मध्य प्रदेश	32.84	32.84	40.72	32.00	32.00	22.22	30.00	30.00	23.90
12.	छत्तीसगढ़	0.00	0.00	0.00	10.00	10.00	9.53	10.00	10.00	10.12
13.	महाराष्ट्र	26.00	26.00	24.60	24.60	24.60	20.88	25.00	25.00	20.75
14.	राजस्थान	35.00	35.00	29.19	34.00	34.00	31.69	40.00	40.00	35.46

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15.	तमिलनाडु	28.00	28.00	23.08	27.00	27.00	21.26	26.00	26.00	23.84
16.	उत्तर प्रदेश	70.00	70.00	53.98	59.00	59.00	56.08	68.00	68.00	69.57
17.	उत्तरांचल	0.00	0.00	0.00	4.00	4.00	3.88	4.00	4.00	3.83
	कुल	385.20	381.20	356.32	376.96	376.96	341.30	421.00	421.00	389.07

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

फसल सांख्यिकी सुधार

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1.	आंध्र प्रदेश	24.00	24.00	31.06	27.82	27.82	28.69	37.00	37.00	32.09
2.	असम	3.00	3.00	4.00	5.00	5.00	3.50	5.00	5.00	3.53
3.	बिहार	20.00	20.00	14.05	18.00	18.00	10.70	9.00	9.00	12.78
4.	झारखंड	0.00	0.00	0.00	11.00	11.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.	गुजरात	24.00	24.00	20.10	18.00	18.00	17.38	23.00	23.00	24.17
6.	हरियाणा	10.87	10.87	9.54	6.29	6.29	9.81	15.00	15.00	12.67
7.	हिमाचल प्रदेश	10.81	10.81	9.71	7.06	7.06	4.17	2.00	2.00	5.10
8.	जम्मू व कश्मीर	9.00	9.00	5.66	4.00	4.00	5.60	9.00	9.00	6.01
9.	कर्नाटक	7.70	7.70	5.59	3.89	3.89	6.85	8.00	8.00	7.02
10.	मध्य प्रदेश	34.00	34.00	46.46	31.70	31.70	26.41	43.00	43.00	30.19
11.	छत्तीसगढ़	0.00	0.00	0.00	7.44	7.44	16.35	13.00	13.00	9.11
12.	महाराष्ट्र	8.34	8.34	8.18	7.68	7.68	9.11	13.00	13.00	15.80
13.	राजस्थान	17.20	17.20	14.34	16.00	16.00	13.99	16.00	16.00	19.49
14.	तमिलनाडु	14.20	14.20	12.69	12.00	12.00	12.91	16.00	16.00	82.16
15.	उत्तर प्रदेश	90.00	90.00	72.35	83.56	83.56	74.89	95.00	95.00	2.48
16.	उत्तरांचल	0.00	0.00	0.00	2.56	2.56	2.24	3.00	3.00	13.15
	कुल	273.12	273.12	253.73	262.00	262.00	242.60	307.00	307.00	275.75

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

सब्जियों, फलों और छोटी फसलों का फसल सर्वेक्षण अनुमान

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1.	आंध्र प्रदेश	31.00	31.00	24.17	24.17	24.17	27.21	35.00	31.21	28.37
2.	असम	45.00	45.00	33.60	44.43	44.43	34.08	57.00	33.00	39.11
3.	हरियाणा	11.00	9.79	8.40	8.40	8.40	11.02	13.00	13.00	10.10
4.	हिमाचल प्रदेश	25.00	22.27	21.39	18.66	18.66	23.37	30.00	25.00	23.94
5.	कर्नाटक	90.00	90.00	84.18	80.26	80.26	77.68	119.00	96.00	89.57
6.	महाराष्ट्र	57.00	26.00	31.00	31.00	31.00	41.00	50.00	34.00	46.00
7.	उड़ीसा	25.00	28.00	13.72	29.38	29.38	21.30	50.00	30.00	28.66
8.	पंजाब	34.00	30.76	18.87	12.50	12.50	15.79	19.00	7.77	15.40
9.	राजस्थान	18.00	14.91	12.38	12.36	12.36	10.44	18.00	9.00	11.06
10.	तमिलनाडु	26.00	26.00	17.58	18.16	18.16	18.55	32.00	18.00	19.44
11.	उत्तर प्रदेश	38.00	38.00	19.68	19.68	19.68	24.58	36.00	19.00	32.34
	कुल	400.00	361.73	284.97	299.00	299.00	305.02	459.00	315.98	343.99

केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत वर्ष 2001-02, 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान आवंटन, निर्मुक्ति तथा व्यय

सांख्यिकी रिपोर्टिंग एजेन्सी की स्थापना

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	राज्य	आवंटन 2001-02	निर्मुक्ति 2001-02	व्यय 2001-02	आवंटन 2002-03	निर्मुक्ति 2002-03	व्यय 2002-03	आवंटन 2003-04	निर्मुक्ति 2003-04	व्यय 2003-04
1.	केरल	345.00	345.00	333.92	340.00	300.42	353.50	405.00	405.00	395.00
2.	उड़ीसा	475.00	475.00	518.47	470.00	444.00	548.02	571.00	571.00	588.15
3.	पश्चिम बंगाल	120.00	120.00	120.00	120.00	114.50	113.83	140.00	140.00	115.26
4.	अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	5.54	12.00	13.00	12.00	15.00	15.00	15.00
5.	नागालैंड	5.00	5.00	3.34	3.00	2.00	2.66	6.00	6.00	7.00
6.	सिक्किम	5.00	5.00	2.88	3.00	1.00	1.52	5.00	5.00	4.55
7.	त्रिपुरा	0.00	0.00	6.25	2.00	3.00	0.00	2.00	1.00	0.00
	कुल	950.00	950.00	990.40	950.00	877.92	1031.53	1144.00	1143.00	1124.96

चीनी मिलों की हालत

1622. श्री अशोक कुमार रावत: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश में प्रबंधन द्वारा की गई अनियमितताओं के कारण कुछ चीनी मिलों की हालत बदतर हो गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन मिलों के प्रबंधन ने कर्मचारियों की भविष्य निधि और अन्य निधियों को अन्य चीनी मिलों में स्थानान्तरित कर दिया है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा ऐसी अनियमितताओं को दूर करने और उत्तर प्रदेश में चीनी मिलों के पुनरुद्धार हेतु क्या ठोस कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) से (ग) उत्तर प्रदेश सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, गत वर्षों में चीनी के मूल्यों में अप्रत्याशित गिरावट तथा गन्ने की उपलब्धता में कमी के कारण उत्तर प्रदेश की मिलों की स्थिति खराब हुई है न कि प्रबंधन द्वारा की गई अनियमितताओं के कारण। उत्तर प्रदेश सरकार ने इस बात की भी पुष्टि की है कि उन्हें इन मिलों के प्रबंधन द्वारा कर्मचारियों की भविष्य निधि को अन्य चीनी मिलों को अंतरित करने के बारे में कोई सूचना नहीं मिली है।

मुम्बई में राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर एकक

1623. श्री गुरूदास कामत: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर लिमिटेड, मुम्बई एकक को भारी घाटा हो रहा है;

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

(ग) सरकार द्वारा गैस आपूर्ति को बढ़ाने के क्या प्रयास किए गए है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) उर्वरक विभाग ने आर सी एफ सहित अन्य यूरिया इकाइयों को अनुबंध में तय मात्रा के अनुसार प्राकृतिक गैस की आपूर्ति करने के लिए इस मामले को पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के समक्ष उठाया है हालांकि प्राकृतिक गैस की अनिश्चित आपूर्ति को देखते हुए उर्वरक विभाग ने यूरिया इकाइयों को रिगैसीफाइड लिक्विफाइड प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए करार करने के संबंध में अनापत्ति दे दी है ताकि प्राकृतिक गैस की कमी को पूरा किया जा सके।

कर्नाटक की अपर भद्रा परियोजना

1624. श्री एस. मल्लिकार्जुनैया: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कर्नाटक में अपर भद्रा परियोजना शुरू की है; और

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान राज्य सरकार को इस प्रयोजनार्थ कितनी सहायता प्रदान की गई है और परियोजना को पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) कर्नाटक राज्य सरकार ने कर्नाटक की अपर भद्रा परियोजना के लिए प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है लेकिन इस परियोजना पर अभी तक कार्य शुरू नहीं किया गया है।

(ख) राज्य सरकार ने वित्तीय सहायता के लिए केन्द्र सरकार से अनुरोध नहीं किया है।

बंद औषध कंपनियों को खोलना

1625. श्री सनत कुमार मंडल:
श्री सीता राम यादव:
श्री आलोक कुमार मेहता:

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

(क) क्या सरकार ने उर्वरक और औषध उद्योगों की बंद इकाइयों को खोलने के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस संबंध में निजी क्षेत्र की भागीदारी आमंत्रित करने का है;

(घ) क्या निजी क्षेत्रों की भागीदारी से विभिन्न इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मेस्यूटिकल लिमिटेड के विभिन्न एककों को पुन: चालू करने के लिए कोई प्रस्ताव है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ग) जहां तक उर्वरक एककों का संबंध है, सरकार ने दिनांक 5.9.2002 को हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन (एच एफ सी), फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया (एफ सी आई) [इसके जोधपुर माइनिंग आर्गेनाइजेशन (जेएमओ) जिसे नई कंपनी के रूप में परिवर्तित किया गया है, को छोड़कर] को और दिनांक 5.6.2003 को पायराइट्स, फास्फेट्स एंड केमिकल्स लि. (पी पी सी एल) को उनकी तकनीकी आर्थिक अव्यवहार्यता के कारण बंद करने का निर्णय लिया है। प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लि. (पी डी आई एल) के मामले में मंत्रिमंडल ने अनुसंधान एवं विकास प्रभाग को और इंजीनियरिंग एंड कंसल्टेंसी (ई एंड सी) डिवीजन के सिन्दरी यूनिट को बंद किए जाने तथा नोएडा एवं बड़ौदा स्थित ई एंड सी डिवीजन के यूनिटों तथा सिन्दरी स्थित उत्प्रेरक प्रभाग का पुनरुद्धार किए जाने का निर्णय किया है। तथापि, सरकार के साझा न्यूनतम कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए उर्वरक विभाग के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन सा.क्षे. उपक्रम प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लि. (पी डी आई एल) ने बाजार मांग तथा उनकी तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर बंद उर्वरक सा.क्षे. उपक्रमों के पुनरूज्जीवन की व्यवहार्यता के बारे में रिपोर्ट तैयार की है। इन यूनिटों का पुनरूज्जीवन, पी डी आई एल की रिपोर्ट की जांच के परिणामों पर निर्भर करेगा।

उन सा.क्षे. उपक्रमों के भेषज यूनिटों जिनके मामले में बी आई एफ आर ने परिसमापन आदेश जारी कर दिए हैं तथा कंपनी बंद है और कर्मचारियों को वी एस एस के अंतर्गत कार्यमुक्त कर दिया गया है, को पुनः चालू किए जाने की कोई योजना नहीं है। आई डी पी एल के मामले में कंपनी के पुनरूज्जीवन हेतु तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए एक विशेषज्ञ समिति गठित की गई है।

(घ) और (ङ) विभिन्न आई डी पी एल यूनिटों को निजी क्षेत्र की भागीदारी से पुनः शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

गेहूं का उत्पादन

1626. श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चालू मौसम के दौरान गेहूं का उत्पादन लक्षित उत्पादन से अधिक होने का अनुमान है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न लक्ष्य से अधिक गेहूं का उत्पादन करने वाले राज्य कौन-कौन से हैं;

(ग) इसमें कितने प्रतिशत वृद्धि होने का अनुमान है;

(घ) क्या सरकार का विचार अधिक मात्रा में गेहूं की खरीद करने का है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या सरकार ने प्रत्येक राज्य से निर्धारित लक्ष्य तक गेहूं की खरीद हेतु योजना तैयार की है;

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

(ज) सरकार द्वारा किसानों की फसल के विपणन हेतु उचित व्यवस्था करने हेतु क्या उपाय किए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) वर्ष 2004-05 में अखिल भारतीय स्तर पर 79.50 मिलियन टन गेहूं के उत्पादन का लक्ष्य रखा गया है। इस लक्ष्य के एवज में 2004-05 के दूसरे अग्रिम अनुमान के अनुसार गेहूं का उत्पादन 73.03 मिलियन टन है जो कि लक्ष्य से 8.14% कम है।

(घ) और (ङ) लाभकारी मूल्य सुनिश्चित कराने के उद्देश्य से सरकार हर मौसम में गेहूं समेत सभी प्रमुख कृषि जिंसों के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य की घोषणा करती है। मजबूरी में की जाने वाली बिक्री को रोकने के लिये भारतीय खाद्य निगम जैसी नामित एजेन्सियां जब और जहां भी बाजार मूल्य न्यूनतम समर्थन मूल्य से नीचे आ जाता है, वे खरीद कार्य करती है। रबी विपणन वर्ष 2004-05 के दौरान देश में कुल गेहूं उत्पादन के 23% भाग की खरीद की गयी है।

(च) और (छ) गेहूं उत्पादन राज्यों से परामर्श करके विपणन वर्ष 2005-06 में लगभग 180 लाख टन गेहूं की खरीद की गयी है। राज्यवार आंकड़े संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(ज) भारत सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ अतिरिक्त विपणन अवसंरचनाओं के सृजन और वर्तमान कृषि विपणन अवसंरचनाओं के सुदृढ़ीकरण/आधुनिकीकरण के लिए हाल ही में एक योजना शुरू की है। इस स्कीम के अंतर्गत सामान्य अथवा जिंस विशिष्ट कृषि विपणन अवसंरचनाओं की पूंजी लागत पर बैंक इण्डेड सब्सीडी दी जायेगी। हालांकि इस स्कीम को केवल उन्हीं राज्यों में क्रियान्वित किया जा सकता है जिहोंने, जहां भी जरूरी समझा है, प्रत्यक्ष विपणन, अनुबंधित खेती को तथा निजी और सहकारी क्षेत्र में बाजारों की स्थापना को अनुमति प्रदान करने के लिए अपने कृषि उत्पाद विपणन समिति अधिनियम में संशोधन किया है।

विवरण

(लाख टन में)

राज्य	अनुमानित अधिप्राप्ति
बिहार	2.00
दिल्ली	0.45
गुजरात	0.50
हरियाणा	53.00
झारखंड	0.05
मध्य प्रदेश	4.00
पंजाब	95.00
राजस्थान	3.00
उत्तर प्रदेश	21.00
उत्तरांचल	1.00
कुल	180.00

खाद्यान्नों की खरीद

1627. **श्री गणेश प्रसाद सिंह:**
श्री आलोक कुमार मेहता:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004-05 के दौरान बिहार में भारतीय खाद्य निगम द्वारा धान, चावल, गेहूं और मक्का सहित कितनी मात्रा में खाद्यान्नों की खरीद की गई है;

(ख) क्या सरकार ने वर्ष 2005-06 के दौरान अनाजों की खरीद हेतु कोई योजना तैयार की है;

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

(घ) वर्ष 2005-06 के दौरान खाद्यान्नों की खरीद हेतु खाद्यान्नवार निर्धारित लक्ष्य का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) खरीफ विपणन मौसम और रबी विपणन मौसम 2004-05 के दौरान 9.3.2005 तक बिहार में भारतीय खाद्य निगम द्वारा धान, चावल, गेहूं और मक्का सहित खाद्यान्नों की खरीदी गई मात्रा निम्नानुसार है:-

(मात्रा टन में)

धान	44,083
चावल (लेवी)	26,081
गेहूं	339
मक्का	शून्य

(ख) और (ग) भारतीय खाद्य निगम और राज्य एजेंसियों द्वारा 2005-06 के दौरान खाद्यान्नों की वसूली मौजूदा नीति के अनुसार की जाएगी अर्थात् उचित औसत किस्म की विनिर्दिष्टियों के अनुरूप पाए गए खाद्यान्नों की खरीदारी किसानों से न्यूनतम समर्थन मूल्यों पर की जाएगी।

(घ) चूंकि न्यूनतम समर्थन मूल्यों पर खाद्यान्नों की खुली वसूली की जाती है इसलिए 2005-06 के दौरान खाद्यान्नों की वसूली के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है।

राजीव सागर परियोजना

1628. **श्रीमती गीता पटैरिया:**
श्री गणेश सिंह:
श्री अशोक अर्गल:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निर्माणाधीन राजीव सागर (बंवनथडी) परियोजना मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र सरकारों के बीच एक अन्तर्राज्यीय परियोजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्ताव की मंजूरी, भूमि अधिग्रहण में विलम्ब और महाराष्ट्र सरकार द्वारा मध्य प्रदेश को अपने हिस्से के भुगतान न किए जाने जैसी अड़चनों के कारण परियोजना में विलम्ब हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो केन्द्रीय स्तर पर इसको शीघ्र पूरा करने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, हां। निर्माणाधीन राजीव सागर

(बावनथाडी) परियोजना मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र सरकारों के बीच एक अंतर्राज्यीय परियोजना है।

(ख) इस परियोजना में महाराष्ट्र पक्ष से पुनर्स्थापन और पुनर्वास (आर एंड आर) कार्यों के लिए निधि का उपलब्ध न होना, महाराष्ट्र सरकार द्वारा मध्य प्रदेश सरकार को वनभूमि न छोड़ने, मुख्य कार्यों के निर्माण के लिए निधि जारी न करने आदि जैसी बाधाओं के कारण देरी हुई है।

(ग) केन्द्र सरकार ने वर्ष 1996-97 के दौरान उन अनुमोदित निर्माणाधीन वृहद/मध्यम सिंचाई परियोजनाओं, जो राज्यों की संसाधन क्षमता से बाहर हैं और पूरा होने की अंतिम अवस्था में हैं, के त्वरित कार्यान्वयन के लिए केन्द्रीय ऋण सहायता (सीएलए) मुहैया कराने के लिए त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) शुरू किया है। राजीव सागर (बावनथाडी) परियोजना (मध्य प्रदेश का भाग) वर्ष 2003-04 में एआईबीपी के तहत शामिल की गई थी और फरवरी, 2004 तक इस परियोजना के लिए मध्य प्रदेश सरकार को 28.09 करोड़ रुपये की केन्द्रीय ऋण सहायता (सीएल) मुहैया कराई गई है। इसके अतिरिक्त, 2004-05 के दौरान इस परियोजना (महाराष्ट्र का भाग) को 15.325 करोड़ रुपये की केन्द्रीय ऋण सहायता की भी सिफारिश की गई है, इस प्रकार से संपूर्ण परियोजना को वर्ष 2004-05 से एआईबीपी के तहत लाया गया है। चूंकि यह परियोजना एआईबीपी के तहत आती है इसलिए केन्द्रीय जल आयोग इस कार्यक्रम और परियोजना के प्रगति की मानीटरी कर रहा है।

[अनुवाद]

हर्ब उत्पादक

1629. **श्री किसनभाई वी. पटेल:**
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

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

(क) क्या सरकार को देश में हर्ब उत्पादकों के सामने आ रही समस्याओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार हर्बस् हेतु न्यूनतम मूल्य निर्धारित करने का है ताकि किसानों को अपने उत्पाद हेतु लाभकारी मूल्य मिल सकें; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) देश में जड़ी बूटी को उगाने वाले किसानों के सामने आने वाली समस्यायें गुणवत्ताप्रद रोपण सामग्री की उपलब्धता और उत्पादन प्रौद्योगिकी से संबंधित समस्यायें कुछ पौधों की खेती पर आने वाली उच्च लागत, विपणन और विपणन-सूचना संबंधी अपर्याप्त बुनियादी सुविधाओं से संबंधित है।

(ख) जड़ी-बूटियों के न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करने का सरकार का कोई विचार नहीं है।

(ग) कृषि मंत्रालय का कृषि एवं सहकारिता विभाग पादप रोपण सामग्री के उत्पादन, खेती के लिए सहायता, प्रदर्शन और प्रशिक्षण के माध्यम से प्रौद्योगिकी के प्रचार-प्रसार जैसे क्रियाकलापों के लिये कार्य योजनाओं के माध्यम से राज्यों के प्रयासों के अनुपूरण/सम्पूरण संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत सहायता प्रदान कर रहा है। स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अंतर्गत आने वाला राष्ट्रीय औषधि पादप बोर्ड भी जड़ी बूटी के उत्पादकों को गुणवत्ताप्रद पादप रोपण सामग्री के उत्पादन, क्षेत्र विस्तार, मूल्य संवर्द्धन, बाजार तंत्र और अनुबंधित खेती के विकास के लिये सहायता प्रदान कर रहा है।

[हिन्दी]

पशु देखभाल

1630. **श्री जय प्रकाश (मोहनलाल गंज):** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास उत्तर प्रदेश के गैर-सरकारी संगठनों द्वारा पशु देखभाल के संबंध में भेजी गई कोई परियोजना/लागत लंबित पड़ा है;

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

(ग) सरकार द्वारा अब तक इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) विभिन्न योजनाओं के तहत लंबित मामलों की संख्या इस प्रकार है:-

नियमित अनुदान: 6			
केन्द्रीय क्षेत्र की योजनाएं			
(1)	पशुओं का बंधियाकरण तथा रोग प्रतिरोधन	–	15
(2)	पशुओं के लिए आश्रय का प्रावधान	–	71
(3)	पशुओं के लिए एम्बूलेंस का प्रावधान	–	12

(ग) नए प्रस्तावों पर विचार भारतीय पशु कल्याण बोर्ड, चेन्नई की नियमित बैठक में किया जाता है। ये प्रस्ताव संगठनों से सूचना न मिलने के कारण लंबित पड़े हैं। संगठनों को भारतीय पशु कल्याण बोर्ड द्वारा तद्नुसार सूचित कर दिया गया है।

ग्रामीण जल प्रबंधन योजना

1631. श्री महबूब जाहेदी: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार चालू वर्ष के दौरान शुरू की गई ग्रामीण जल प्रबंधन योजनाओं को सुदृढ़ बनाने का है; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) जल संसाधन मंत्रालय ने चालू वर्ष के दौरान ''ग्रामीण जल प्रबन्धन का सुदृढ़ीकरण'' के संबंध में कोई स्कीम शुरू नहीं की है। तथापि दसवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के लिए कार्यान्वित किए जाने के लिए 300 करोड़ की कुल लागत से भारत सरकार ने ''कृषि से सीधे तौर पर जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण तथा पुनर्स्थापना संबंधी राष्ट्रीय परियोजना'' से संबंधित एक प्रायोगिक स्कीम अनुमोदित की है। इस स्कीम के तहत 40 हेक्टेयर या अधिक और 2000 हेक्टेयर तक के मूल कृष्य कमान क्षेत्र वाले अभिज्ञात जल निकायों के पुनर्स्थापन की योजना है। इस स्कीम का उद्देश्य चेकबांध, वीयर, बंधों और जल संवहन प्रणालियों जैसे संबंधित संरचनाओं की मरम्मत सहित जल निकायों की पुनर्स्थापना तथा भंडारण क्षमता को बढ़ाना और उनकी खोई हुई सिंचाई क्षमता प्राप्त करना और उसका विस्तार करना है। प्रस्तावित वित्तपोषण पैटर्न 75:25 (केन्द्र:राज्य) है। केन्द्रीय वित्तपोषण अनुदान के रूप में होगी।

गुणवत्तापरक दवाओं का उत्पादन

1632. श्री रघुराज सिंह शाक्य:
श्री अधीर चौधरी:

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

(क) सरकार द्वारा अच्छी विनिर्माण प्रक्रिया के अंतर्गत गुणवत्तापरक दवाओं के उत्पादन का लेखा-जोखा रखने हेतु अनिवार्य विनिर्दिष्ट प्रलेखन के विशिष्ट फार्मेट का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या ऐसे दिशानिर्देशों के अभाव में सरकार का फील्ड स्टाफ कानून की धज्जियां उड़ा रहा है जिससे कई लघु भेषज इकाइयां परेशानी की वजह से बंद कर दी गई हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में लघु भेषज इकाइयों की व्यावहारिक परेशानियों को दूर करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) संशोधित अनुसूची एम (उत्तर निर्माण पद्धति) और औषध और सौन्दर्य प्रसाधन नियमावली की अनुसूची यू के अनुसार निम्नलिखित दस्तावेज विनिर्माताओं द्वारा रखा जाना है:-

(1) मास्टर फार्मूला रिकार्ड

(2) बैच निर्माण रिकार्ड

(3) कच्चे माल का रिकार्ड

(4) बैच पैकिंग रिकार्ड

(5) विश्लेषण का रिकार्ड

(6) स्थल की मास्टर फाइल

(7) स्टेराइल उत्पादों के विनिर्माण से संबंधित निर्माण रिकार्ड

(8) प्रक्रियागत रिकार्ड

(9) वितरण रिकार्ड

(10) विभिन्न कार्यकलापों के लिए मानक संचालन प्रक्रिया

(ख) औषध और सौन्दर्य प्रसाधन अधिनियम, 1940 के अंतर्गत औषधों के विनिर्माण और बिक्री के विनियमन का दायित्व राज्य सरकार पर है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

बायो-रिजर्व डेवेलपमेंट बोर्ड

1633. श्री बी. विनोद कुमार: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बायो-रिजर्व डेवेलपमेंट बोर्ड की स्थापना की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस बोर्ड की स्थापना कब तक किए जाने की सभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

हथी समिति

1634. श्री अधीर चौधरी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भेषज उद्योग संबंधी हथी समिति ने देश में औषधियों के मूल्यों में कमी लाने के लिए 'जनेरिक' औषधियों के संवर्धन और विपणन की सिफारिश की है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त समिति की सिफारिशों को आज तक कार्यान्वित नहीं किया गया है; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (ग) औषध उद्योग के विकास को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से भारत में औषध उद्योग के विभिन्न पहलुओं पर विचार करने के लिए 8.2.1974 को श्री जयसुखलाल हाथी की अध्यक्षता में औषध एवं भेषज उद्योग संबंधी एक समिति गठित की गई थी। समिति ने अपनी रिपोर्ट अप्रैल, 1975 में प्रस्तुत की थी और अन्य बातों के साथ-साथ ब्रांड नामों को चरणबद्ध रूप से समाप्त किए जाने तथा केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के संस्थानों तथा स्थानीय निकायों के लिए जेनरिक नामों के अंतर्गत सिंगल अवयव औषधों तथा भारतीय फार्माकोपिया में शामिल औषधों की खरीद किए जाने की सिफारिश की थी। सरकार द्वारा 29.3.1978 को लोक सभा के पटल पर एक विवरण प्रस्तुत किया गया था जिसमें समिति की सिफारिशों पर इसके निर्णय निहित थे। बाद में यह औषध नीति, 1978 के रूप में सामने आया।

[हिन्दी]

फसल की पैदावार बढ़ाने के लिए कार्यक्रम

1635. श्री निखिल कुमार: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश की बढ़ती जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए फसल की पैदावार बढ़ाने के लिए कोई ठोस कार्यक्रम बनाए हैं; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) देश में बढ़ती हुई जनसंख्या की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विभिन्न फसलों के उत्पादन और उत्पादकता में वृद्धि करने के लिए भारत सरकार विभिन्न कार्यक्रमों/स्कीमों को कार्यान्वित कर रही है जैसे कृषि का वृहद प्रबन्ध; तिलहन, दलहन, आयल पाम और मक्का (आइसोपोम) की समेकित स्कीम; कपास प्रौद्योगिकी मिशन, समेकित बागवानी विकास, जैविक कृषि के उन्नयन की राष्ट्रीय परियोजना; गुणवत्ता बीजों के उत्पादन और वितरण का विकास और सुदृढ़ीकरण, देश में कीट प्रबन्ध का सुदृढ़ीकरण और आधुनिकीकरण; प्रशिक्षण, परीक्षण और प्रदर्शन के माध्यम से कृषि यंत्रीकरण का विकास और सुदृढ़ीकरण; पूर्वी भारत में फसल उत्पादन में वृद्धि हेतु खेतों पर जल प्रबन्ध; इत्यादि। इसके अलावा, सिंचाई के आधारभूत ढांचे के विकास के लिए स्कीमों का कार्यान्वयन भी किया जा रहा है।

इसके अलावा, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद अखिल भारतीय समन्वित फसल सुधार परियोजनाओं के माध्यम से देश में फसल उपज में वृद्धि करने के लिए विभिन्न अनुसंधान कार्यक्रमों का कार्यान्वयन कर रही है।

पर्यटन केन्द्रों का आधुनिकीकरण

1636. श्री काशीराम राणा:
श्री वी.के. दुग्मर:

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

(क) क्या चालू वर्ष और दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राज्यों में पर्यटन केन्द्रों के आधुनिकीकरण और विस्तार का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) क्या विश्व बैंक की सहायता से राज्यों में नए पर्यटक यात्री निवास होटल खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) और (ख) पर्यटन मंत्रालय के पास राज्य में आधुनिकीकरण और विस्तार हेतु उच्च पर्यटन संभाव्यता वाले गंतव्यों की पहचान के लिए पर्यटक परिपथों के एकीकृत विकास तथा उत्पाद/अवसंरचना एवं गंतव्य विकास की एक योजना है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राज्य-वार स्वीकृत परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

दसवीं योजना (31.12.2004 को) के दौरान स्वीकृत की गई राज्यवार पर्यटन परियोजनाएं

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	2000-03			2003-04			2004-05 (21.12.2004 तक)		
		स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	2	507.50	195.00	6	946.50	896.44	11	2750.81	2191.92
2.	असम	9	768.13	618.85	3	313.46	313.06	6	955.88	742.10
3.	अरुणाचल प्रदेश	5	41.30	32.50	6	1044.60	700.00	6	1285.70	905.52
4.	बिहार	8	505.00	505.00	6	1019.42	913.89	7	1901.23	1527.55
5.	छत्तीसगढ़	9	308.00	98.50	6	1005.00	364.00	4	1086.26	869.01
6.	गोवा	1	0.50	0.50	2	36.76	34.76	2	10.00	8.00
7.	गुजरात	2	197.12	59.13	8	920.51	815.82	2	138.93	111.14
8.	हरियाणा	8	332.25	311.00	16	1215.38	879.23	5	678.55	501.64
9.	हिमाचल प्रदेश	30	779.32	760.38	4	182.32	85.00	5	2620.00	1736.00
10.	जम्मू एवं कश्मीर	3	94.38	89.47	5	895.00	895.00	2	805.00	644.00
11.	झारखंड	0	0	0	2	1109.00	774.60	1	474.97	379.97
12.	कर्नाटक	6	902.49	625.49	14	932.66	792.51	8	2432.76	1914.37
13.	केरल	11	861.36	829.86	6	608.50	564.15	5	2148.63	1718.88
14.	मध्य प्रदेश	18	711.18	574.79	10	621.90	394.51	8	1285.46	783.03
15.	महाराष्ट्र	8	623.46	546.25	10	931.83	914.58	6	1576.38	1260.10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16.	मणिपुर	2	5.24	2.62	1	82.44	24.73	0	0.00	0.00
17.	मेघालय	3	70.35	21.20	2	40.22	24.92	2	963.30	807.91
18.	मिजोरम	6	141.16	48.46	5	567.70	186.75	3	1081.28	927.09
19.	नागालैंड	5	360.50	323.43	4	711.00	220.80	5	2165.69	1731.40
20.	उड़ीसा	2	47.50	15.75	5	419.55	138.50	5	1316.48	999.69
21.	पंजाब	3	23.00	14.60	2	96.00	12.30	4	846.41	561.26
22.	राजस्थान	13	1098.70	1096.20	14	1644.81	1414.25	2	39.31	31.45
23.	सिक्किम	13	346.24	269.76	8	1151.09	681.49	6	1005.81	805.13
24.	तमिलनाडु	5	559.00	316.10	14	1339.82	850.53	6	876.92	702.72
25.	त्रिपुरा	5	216.13	67.78	6	450.17	135.16	0	0.00	0.00
26.	उत्तरांचल	3	548.00	418.00	4	230.44	203.94	3	1412.93	1125.56
27.	उत्तर प्रदेश	3	295.00	295.00	7	1115.80	916.26	7	1037.43	825.19
28.	पश्चिम बंगाल	5	201.10	60.00	10	717.44	384.34	5	480.04	384.03
29.	अंडमान निकोबार	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00
30.	चंडीगढ़	3	7.75	6.63	2	10.00	8.00	1	457.00	365.60
31.	दादर एवं नागर हवेली	2	8.07	6.46	0	0	0	0	0.00	0.00
32.	दिल्ली	14	504.00	449.02	17	3316.28	3222.13	1	500.00	400.00
33.	दमन एवं दीव	3	49.50	16.90	1	265.07	238.56	0	0.00	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00
35.	पांडिचेरी	2	7.87	6.30	1	245.17	73.55	2	451.00	360.00
	कुल	212	11121.10	8680.93	207	24185.84	18073.76	130	32784.16	25320.26

[अनुवाद]

एंडोसल्फन का प्रयोग

1637. श्री पी. करूणाकरन: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने एंडोसल्फन जैसे घातक कीटनाशक के प्रयोग को महसूस किया है जो कि देश के कई हिस्सों में मानव जीवन और साथ ही पर्यावरण के लिए हानिकारक है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) भारत सरकार को केरल के कुछ गांवों में असाधारण बीमारी के बारे में कई अभ्यावेदन मिले हैं। कथित

रूप से यह बीमारी काजू के बागानों में 'इण्डोसल्फान' के किये गये हवाई छिड़काव के कारण पैदा हुई है। नेशनल इंस्टीट्यूट आफ अक्यूपेशनल हेल्थ ने सूचना दी है कि केरल के कैसरगोड जिले में बच्चों में मानसिक अपरिपक्वता (मेण्टल रिकार्डेशन), जन्मगत कमी और जनर्न तंत्र संबंधी गड़बड़ी जैसी असाधारण बीमारियां बड़े पैमाने पर फैल गयी है। हालांकि, इण्डोसल्फान की निरापदता के आकलन के बारे में डा. ओ.पी. दूबे, सहायक महानिदेशक (पादप संरक्षण) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद की अध्यक्षता में गठित विशेषज्ञ दल ने अपने अध्ययन में यह पाया है कि प्लान्टेशन कारपोरेशन आफ केरल (पी.सी.के.) के पादपों के किये गये इण्डोसल्फान के प्रयोग और पाड्डे गांव में होने वाली स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं के बीच कोई संबंध नहीं है। केरल सरकार द्वारा डा. पी.के. शिवरामन, अपर निदेशक स्वास्थ्य सेवायें, केरल की अध्यक्षता में गठित एक दूसरे विशेषज्ञ दल ने कहा है कि सूचित की गई स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं का इण्डोसल्फान के किये जाने वाले हवाई छिड़काव के अलावा अन्य कोई कारण नजर नहीं आता है।

हालांकि, इस समय इण्डोसल्फान का प्रयोग 60 से अधिक देशों में हो रहा है। भारत तथा विश्व स्वास्थ्य संगठन और अन्य देशों द्वारा प्रकाशित की गयी विभिन्न वैज्ञानिक रिपोर्टों में कृषि में इण्डोसल्फान का प्रयोग किये जाने के लिए सिफारिश की गयी है और उसमें कहा गया है कि पर्यावरण और स्वास्थ्य पर इण्डोसल्फान का कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ता है क्योंकि प्रयोग किये जाने के बाद यह तेजी से अवक्रमित हो जाता है और इस प्रकार यह पर्यावरण में अवशिष्ट नहीं रह पाता है। इसके अलावा, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने बताया है कि कई प्रकार की किस्मों में समेकित कीट प्रबन्ध और कीटनाशी प्रतिरोधी प्रबन्धन में इण्डोसल्फान की अद्वितीय भूमिका होती है।

इस मुद्दे पर विभिन्न विशेषज्ञ दलों के मत अलग-अलग होने के कारण, जो कि जन स्वास्थ्य के लिए गंभीर मामला है, कृषि एवं सहकारिता विभाग ने इण्डोसल्फान की निरापदता से संबंधित मुद्दे पर फिर से अध्ययन करने का निर्णय लिया है। इस प्रकार भारत सरकार ने इण्डोसल्फान की निरापदता पर पुन: विचार करने के लिए अपने दिनांक 6.9.2004 के आदेश के तहत डा. सी.डी. मायी की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है।

इस विशेषज्ञ दल ने निम्नलिखित सिफारिशें की हैं:-

1. पी.सी.के. पादप रोपणों में किये गये इण्डोसल्फान के प्रयोग और पाड्डे गांव की स्वास्थ्य समस्या के बीच कोई संबंध नहीं है।
2. राष्ट्रीय आकस्मिकता की स्थिति में केन्द्रीय कीटनाशी बोर्ड की अनुमति से कीटनाशियों का हवाई छिड़काव किया जा सकता है।
3. इण्डोसल्फान सहित सभी कीटनाशियों के प्रयोग में समय-समय पर लागू किये गये नियमों का सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।
4. कीटनाशियों के विनिर्माताओं के लिये यह जरूरी है कि वे ऐसे कदम उठायें जिससे विक्रेताओं और प्रयोगकर्त्ताओं को सभी कीटनाशियों के सही और सुरक्षित प्रयोग के बारे में बताया जा सके।
5. चूंकि कीटनाशियों के बारे में भारत में पर्याप्त संख्या में पंजीकरण पूर्व पर्याप्त आंकड़ों का होना जरूरी है और पंजीकरण के पश्चात् समीक्षा प्रक्रिया अपनायी जाती है, अत: समिति ने सिफारिश की है कि पंजीकरण प्राधिकारियों द्वारा सभी स्टेक होल्डरों और जनता को इसे वैज्ञानिक प्रक्रिया के बारे में बताना चाहिये। क्योंकि अक्सर जितना जोखिम समझा जाता है और जितना जोखिम का वास्तविक वैज्ञानिक आकलन सामने आता है उनमें बहुत बड़ा अंतर होता है। इस अंतर को जानकारी और सूचनाओं के समुचित रूप से तथा समयपूर्वक प्रचार प्रसार करके पूरा किया जा रहा है।
6. समिति ने केरल के सम्पूर्ण काजू बागान वाले क्षेत्रों में एक वृहद सुस्थापित तथा विस्तृत स्वास्थ्य एवं बीमारी संबंधी अध्ययन कराने की सिफारिश की है जिससे कि पैड्रे गांव में हुई बीमारी की घटनाओं केरल राज्य के अन्य भागों की स्थितियों के बारे में सच्चाई पता लगायी जा सके और पैड्रे गांव में फैली स्वास्थ्य संबंधी समस्या के लिए जिम्मेदार कारण का पता लगाया जा सके।
7. यह स्पष्ट तौर पर नहीं कहा जा सकता है कि इण्डोसल्फान के प्रयोग और केरल के कैसरगोड जिले में पैदा होने वाली स्वास्थ्य समस्याओं के बीच कोई सीधा संबंध है। हालांकि केरल के लोगों के दिमाग में फैले डर को देखते हुए समिति ने सिफारिश की है कि केरल में इण्डोसल्फान का नियंत्रित प्रयोग करना ही बेहतर होगा।
8. अंतत: उपर्युक्त कारकों और उपलब्ध रिपोर्टों पर विचार करने के पश्चात् समिति ने सिफारिश की है कि इण्डोसल्फान का प्रयोग कीटनाशी अधिनियम 1968 के प्रावधानों के अनुसार जारी रखा जाना चाहिए।

कीटनाशी अधिनियम 1968 की धारा 27(2) के अनुसार विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट को कीटनाशी अधिनियम 1968 की धारा 5 के अंतर्गत गठित पंजीकरण समिति के पास इसकी टिप्पणी के लिये भेज दिया गया है। इस पंजीकरण समिति ने विशेषज्ञ दल की सिफारिशों का ही समर्थन किया है।

विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट को तथा उस पर पंजीकरण समिति द्वारा दी गई सिफारिशों पर भारत सरकार ने विचार किया है और सिफारिश सं. 7 को भारत सरकार के अन्तर्मंत्रालयी समिति के पास भेजने का निर्णय लिया गया है जो कि कीटनाशियों और खतरनाक रसायनों के प्रयोग पर अपना अंतिम निर्णय देने के लिए गठित की गई है। समिति की अन्य सिफारिशें स्वीकार कर ली गयी है।

इसके अलावा, खतरनाक रासायनिक कीटनाशियों के अंधाधुंध और अनुचित प्रयोग को रोकने के लिए सरकार ने समेकित कीट प्रबन्ध (आई.पी.एम.) को देश में पादप संरक्षण के क्षेत्र में एक मूलभूत सिद्धांत और मुख्य मंच के रूप में अंगीकार किया है। 26 केन्द्रीय समेकित कीट प्रबन्ध केन्द्र 22 राज्यों और एक संघ शासित क्षेत्र में कीटों/रोगों के सर्वेक्षण, निगरानी और मानीटरिंग तथा आई.पी.एम. में किसानों को प्रशिक्षण देने के कार्य में लगे हुए हैं।

पुष्प कृषि का विकास

1638. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुष्पकृषि हाल के वर्षों में अर्थक्षम व्यवसाय के रूप में फली-फूली है; और

(ख) यदि हां, तो विदेशी मुद्रा अर्जित करने के लिए पुष्पकृषि के विकास हेतु क्या उपाय किए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी हां।

(ख) सरकार पुष्प कृषि कार्यक्रम सहित "कृषि में वृहद प्रबन्ध-कार्य योजना के माध्यम से राज्य के प्रयासों से अनुपूरण/सम्पूरण" नामक एक केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम कार्यान्वित कर रही है। इस कार्यक्रम में क्षेत्र विस्तार, प्रौद्योगिकी अंतरण और फूलों का फसलोपरान्त प्रबन्ध शामिल है। राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड फूलों के वाणिज्यिक उत्पादन के लिए "उत्पादन और फसलोपरान्त प्रबन्ध के माध्यम से वाणिज्यिक बागवानी का विकास" नामक एक स्कीम का कार्यान्वयन कर रहा है और इसके साथ ही कुल परियोजना लागत की 20% की दर से बैक एण्डेड पूंजी निवेश सब्सिडी दे रहा है।

"वैमकोन" के छात्र

1639. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 'वैमकोन' के छात्रों को रोजगार पाने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि इस संस्थान द्वारा चलाए जा रहे पाठ्यक्रम यूजीसी द्वारा मान्यता प्राप्त नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं, विशेषकर जब 'वैमकोन' एक सरकारी निकाय है;

(ग) 'वैमकोन' के शिक्षण संकाय के सदस्यों को यूजीसी द्वारा निर्धारित वेतनमान न देने के क्या कारण हैं; और

(घ) 'वैमकोन' को मंत्रालय की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट से अलग रखने के क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) 'वैमकोन' राज्य कृषि विश्वविद्यालय (एस.ए.यू.) नहीं है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद/डेयर का इस संस्थान द्वारा चलाये जा रहे पाठ्यक्रमों की मान्यता से कोई संबंध नहीं है।

(ग) कृषि विश्वविद्यालयों के शिक्षकों को यू.जी.सी. के वेतनमान देने संबंधी अधिसूचना को संबंधित राज्यों के सभी मुख्य सचिवों को जारी किया गया था, उसके बाद संबंधित राज्य सरकारों का दायित्व था कि वे यू.जी.सी. के वेतनमानों को लागू करने की आवश्यक कार्रवाई करें।

(घ) 'वैमकोन' भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद/डेयर के अधिकार क्षेत्र से बाहर है।

जेबीआईसी सहायता प्राप्त वानिकी परियोजनाएं

1640. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार कर्नाटक में वानिकी विकास संबंधी जैपनीज बैंक आफ इंटरनेशनल को-आपरेशन (जेबीआईसी) द्वारा सहायता प्राप्त 767 करोड़ रुपये की परियोजना को स्वीकृति देने पर सहमत हो गई है;

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

(ग) इस परियोजना को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) जी, हां।

(ख) परियोजना का शीर्षक ''कर्नाटक सतत वन प्रबंध और जैवविविधता संरक्षण परियोजना'' है। परियोजना की लागत 770 करोड़ रुपये है। परियोजना की अवधि 8 वर्ष है। इस परियोजना के अंतर्गत वनीकरण, जैवविविधता संरक्षण, अवसंरचनात्मक विकास, वन प्रबंध के लिए सहायक कार्य और समुदाय के गरीबी उन्मूलन के लिए आमदनी के पर्याप्त अवसर प्रदान करना है।

(ग) परियोजना पर हुए विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवृत्त पर नई दिल्ली में 5 नवम्बर, 2004 को भारत सरकार, राज्य सरकार और जे बी आई सी ने हस्ताक्षर किए। परियोजना जे बी आई सी द्वारा विचार के अग्रिम चरण में है।

[हिन्दी]

वर्धमान उत्पादकता और लाभ

1641. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) किसानों की वर्धमान कृषि उत्पादकता और लाभ के लिए सरकार की नीति क्या है और इस संबंध में क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(ख) कृषि उत्पादकता और लाभ की राज्यवार स्थिति क्या है;

(ग) उपलब्ध प्रोत्साहनों का ब्यौरा क्या है और कृषि कार्य की दृष्टि से कठिन क्षेत्रों में कौन से कार्यक्रम कार्यान्वित किए जाने का विचार है; और

(घ) उन्नत प्रौद्योगिकियों, जैव प्रौद्योगिकी, सूचना और संचार प्रौद्योगिकी, भौगोलिक सूचना प्रणाली और किसानों में जल और ऊर्जा प्रबंधन के प्रचार-प्रसार के लिए बनाए गए कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) वर्ष 2000 में अपनाई गई राष्ट्रीय कृषि नीति में विभिन्न राज्यों की कृषि शस्य तथा कृषि जलवायु स्थितियों के अनुसार क्षेत्रीय रूप से भिन्न कार्यनीतियां अपनाकर उपलब्ध भूमि, जल तथा जैव विविधता संसाधनों का सतत उपयोग करने का प्रावधान है। राष्ट्रीय कृषि नीति का उद्देश्य उत्पादन लागत को कम करने तथा किसानों की आय/लाभ में वृद्धि दोनों के लिए कृषि क्षेत्र की उत्पादकता बढ़ाने हेतु उत्पादन को अनुकूलतम बनाना है। विभिन्न कृषि जिन्सों के उत्पादन एवं उत्पादकता में सुधार हेतु अन्य बातों के अलावा आदान सब्सिडी प्रदान करने वाली विभिन्न केन्द्रीय क्षेत्र की एवं केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों का कार्यान्वयन किया जा रहा है। राष्ट्रीय कृषि नीति में महत्वपूर्ण कृषि जिन्सों के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्यों (एम.एस.पी.) की घोषणा के माध्यम से किसानों को लाभदायक मूल्य दिलाने पर भी जोर दिया गया है। सरकार कृषि लागत एवं मूल्य आयोग (सी.ए.सी.पी.) की सिफारिशों के आधार पर महत्वपूर्ण कृषि जिन्सों जैसे अनाज, दलहन, तिलहन तथा अन्य वाणिज्यिक फसलों तथा कपास, पटसन व गन्ने के न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करती है।

(ख) भारत के प्रमुख राज्यों में हासिल प्रमुख फसलों की उपज तथा किसानों को हुए लाभ का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) कृषि उत्पादन में वृद्धि करने तथा इसमें सततता लाने के उद्देश्य से खेती की दृष्टि से कठिन क्षेत्रों जैसे पूर्वोत्तर राज्यों, जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश एवं अन्य जनजातीय क्षेत्रों में मृदा एवं जल संरक्षण, आर्द्रता प्रबंध से संबंधित विभिन्न कार्यक्रम एवं विशेष सब्सिडी उपाय जैसे परिवहन सब्सिडी कार्यान्वित किए जा रहे हैं। ऐसे क्षेत्रों में शुरू की गई स्कीमों/परियोजनाओं/कार्यक्रमों/गतिविधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) किसानों के खेतों पर फ्रंट लाइन प्रदर्शनों, कृषि विज्ञान केन्द्रों के माध्यम से किसान मेलों के आयोजन द्वारा उन्नत प्रौद्योगिकी के प्रचार-प्रसार के लिए विस्तार से संबंधित अनेक कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं। कृषि विस्तार के लिए प्रचार माध्यम सहायता के अंतर्गत उपलब्ध मौजूदा आधारभूत ढांचे के अलावा किसानों की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु जनवरी, 2004 में शुरू किए गए किसान चैनल से विस्तार नेटवर्क में एक नया आयाम जुड़ गया है। वर्ष 2005-06 के संघीय बजट में विविधिकरण के माध्यम से कृषि विकास में कृषि अनुसंधान की भूमिका को रेखांकित किया गया है। नीतिगत अनुसंधान हेतु एक राष्ट्रीय कोष की स्थापना के संबंध में एक कार्यदल की संस्तुतियों के आधार पर उक्त कोष के प्रचालन हेतु बजट में 50 करोड़ रुपये का प्रारम्भिक प्रावधान प्रस्तावित किया गया है।

कर्नाटक सरकार द्वारा हाल ही में शुरू किए गए कार्यक्रम इस संदर्भ में विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं। कर्नाटक सरकार के बागवानी विभाग ने क्षेत्रीय दूर संवेदन सेवा केन्द्र (आर.आर.एस. एस.सी.) के सहयोग से चुनिन्दा जिलों में कृषि जलवायु नियोजन

एवं सूचना बैंक (ए.पी.आई.बी.) की स्थापना की है। ए.पी.आई.बी. परियोजना के माध्यम से उपयोगकर्त्ताओं को कृषि तथा सम्बद्ध क्षेत्रों की जानकारी हेतु "सिंगल विण्डो" सुविधा प्रदान की गई है, जिसमें किसानों के लिए अपेक्षित जानकारी तथा निर्णय सहायता संबंधी आवश्यकता पर जोर दिया गया है। ए.आई.पी.बी. इन्टरनेट से जुड़ा है http:/horticulture.kar.nic.in/apib पर उपलब्ध है।

विवरण I

भारत के प्रमुख राज्यों में प्रमुख फसलों की उपज, सकल लाभ तथा निवल लाभ

फसल	राज्य	सकल लाभ (रु./हेक्टे.)	निवल लाभ (रु./हेक्टे.)	उपज (क्विंट./हेक्टे.)
1	2	3	4	5
गेहूं	उत्तर प्रदेश	11201.68	3549.00	27.94
	पंजाब	18803.72	8240.95	41.90
धान	पश्चिम बंगाल	6037.45	-4177.74	37.62
	पंजाब	21135.61	10239.12	55.41
ज्वार	महाराष्ट्र	1856.05	-2838.93	7.27
	कर्नाटक	833.21	-1933.10	4.41
बाजरा	महाराष्ट्र	-580.41	-3873.38	7.15
	गुजरात	5527.89	1502.31	13.71
मक्का	मध्य प्रदेश	1734.75	-1794.39	20.57
	आंध्र प्रदेश	5125.24	-305.91	34.03
चना	मध्य प्रदेश	10005.83	4028.74	9.31
	उत्तर प्रदेश	12226.03	5802.66	10.34
अरहर	महाराष्ट्र	9446.08	4032.95	6.63
	उत्तर प्रदेश	12145.04	4295.74	11.00
सोयाबीन	मध्य प्रदेश	5605.75	782.58	11.30
	महाराष्ट्र	6201.40	1951.97	13.96
मूंगफली	गुजरात	15665.21	8868.76	22.53
	तमिलनाडु	1870.35	-6812.94	17.62
पटसन	पश्चिम बंगाल	9489.56	-79.54	24.27
	असम	8813.05	1083.57	18.70
गन्ना	उत्तर प्रदेश	28764.85	12292.45	555.44
	महाराष्ट्र	19285.87	1441.53	512.97

1	2	3	4	5
कपास	महाराष्ट्र	2089.47	-3102.64	1.65
	गुजरात	3710.00	-2351.22	4.50

टिप्पणी:(1) सकल लाभ किसानों द्वारा प्रदत्त लागत (नकद एवं वस्तुरूप में वास्तविक व्यय) के अलावा उन्हें प्राप्त कुल राजस्व है।

(2) निवल लाभ में किसानों द्वारा प्रदत्त लागत (नकद एवं वस्तु रूप में वास्तविक व्यय) के अलावा उन्हें प्राप्त कुल राजस्व तथा पारिवारिक श्रम का मजदूरी के रूप में परिकलित मूल्य, स्वामित्व की भूमि का किराया एवं अचल पूंजी पर ब्याज शामिल है।

(3) लाभ का गणना वर्ष 2001-02 से संबंधित लागत अध्याय के आंकड़ों के आधार पर की गई है।

(4) उपज संबंधी आंकड़े अनन्तिम हैं, जो वर्ष 2003-04 से संबंधित हैं।

विवरण II

कृषि विकास के लिए पर्वतीय क्षेत्रों तथा पूर्वोत्तर राज्यों में शुरू की गई स्कीमें/परियोजनाएं/कार्यक्रम/गतिविधियां

क्र.सं.	स्कीम/परियोजना/कार्यक्रम/गतिविधि	उद्देश्य
1	2	3
1.	''पूर्वी भारत में फसल उत्पादन बढ़ाने के लिए खेतों पर जल प्रबंध'' संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम	इस स्कीम का कार्यान्वयन प्रचुर भूमिगत जल के दोहन तथा सतह पर उपलब्ध जल संसाधनों के उपयोग के माध्यम से फसल उत्पादकता में वृद्धि हेतु असम, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर तथा मिजोरम में किया जा रहा है। उपलब्ध भूमिगत जल तथा सतह पर उपलब्ध जल के दोहन के लिए पम्पसैट युक्त उथले नलकूपों की स्थापना, विद्युत/डीजल चालित पम्प सेटों, सामुदायिक लिफ्ट इरीगेशन प्वाइंटों के लिए सहायता दी जाती है।
2.	पूर्वोत्तर राज्यों, सिक्किम, जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा उत्तरांचल में बागवानी के समेकित विकास हेतु प्रौद्योगिकी मिशन	इस स्कीम के अंतर्गत बागवानी हेतु मिशन दृष्टिकोण का उद्देश्य इन क्षेत्रों की बागवानी क्षमता के दोहन के उद्देश्य से उत्पादन, फसलोपरान्त प्रबंध, विपणन एवं प्रसंस्करण जैसे क्षेत्रों को शामिल करके बागवानी क्षेत्र में समग्र वृद्धि करके इसका विकास करना है।
3.	जनजातीय/पर्वतीय क्षेत्रों में बागवानी के समेकित विकास हेतु कार्यक्रम	इस केन्द्रीय क्षेत्र की स्कीम के माध्यम से जनजातीय तथा पर्वतीय क्षेत्र के पिछड़े लोगों में छोटी जोतों से होने वाली आय बढ़ाने और रोजगार के अतिरिक्त अवसरों के सृजन के बारे में जागरूकता उत्पन्न की गई है। इस स्कीम के अंतर्गत इन जिलों में वृद्धि केन्द्रों के विकास के लिए आधारभूत सुविधाएं भी सृजित की गई हैं।

1	2	3
4.	पूर्वोत्तर राज्यों, सिक्किम, जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तरांचल एवं पश्चिम बंगाल के पर्वतीय क्षेत्रों में बीजों की आवाजाही हेतु परिवहन सब्सिडी	सिक्किम सहित पूर्वोत्तर राज्यों तथा जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तरांचल राज्यों तथा पश्चिम बंगाल के पर्वतीय क्षेत्रों की विशेष भौगोलिक स्थिति तथा इसके बीज उत्पादन की दृष्टि से उपयुक्त न होने के कारण यहां के किसानों को उचित मूल्यों पर बीज उपलब्ध कराने के उद्देश्य से इन राज्यों में अन्य राज्यों व क्षेत्रों से आयातित बीजों की आवाजाही पर परिवहन सब्सिडी प्रदान की जाती है। पूर्वोत्तर राज्यों के बाहर उत्पादित बीजों की आवाजाही के लिए परिवहन लागत की 100% प्रतिपूर्ति तथा राज्य के भीतर राज्य की राजधानी/जिला मुख्यालय से बिक्री केन्द्र/बिक्री काऊंटर तक बीजों की आवाजाही के लिए वास्तविक लागत, जो अधिकतम 60/- रुपये प्रति क्विंटल तक सीमित है, की प्रतिपूर्ति की जाती है।
5.	कृषि मशीनरी प्रशिक्षण एवं परीक्षण संस्थान, विश्वनाथ चारिआली, असम को सुदृढ़ बनाना	किसानों तथा अन्य लाभार्थी समूहों को कृषि मशीनरी के चयन, प्रचालन, रखरखाव, ऊर्जा संरक्षण एवं व्यवस्थापन के बारे में प्रशिक्षण दिया जाता है।
6.	वर्षा चिंतित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना	वर्षा सिंचित क्षेत्रों में प्रचालित इस परियोजना का उद्देश्य सिंचित एवं वर्षा सिंचित क्षेत्र के बीच व्याप्त क्षेत्रीय विषमता को कम करने के लिए कृषि उत्पादकता तथा उत्पादन में सतत रूप से वृद्धि करना है। इसका अन्य उद्देश्य भूमिहीन लोगों सहित ग्रामीण समुदाय के लिए रोजगार के अवसरों का सतत रूप से सृजन करना है। इस स्कीम का विलय "कृषि का वृहद प्रबंध" स्कीम में कर दिया गया है।
7.	जम्मू-कश्मीर राज्य में झेलम, चिनाब तथा शिवालिक के स्रवण क्षेत्रों में अवक्रमित भूमि की पारिस्थितिकी बहाल करने संबंधी परियोजना	वर्ष 2002 में शुरू इस परियोजना का उद्देश्य भूमि की तत्पादकता बढ़ाना है, जो स्रवण क्षेत्रों से पानी के बहाव के कारण अवक्रमित हो जाती है।
8.	झूम खेती वाले क्षेत्रों में पनधारा विकास परियोजना	पूर्वोत्तर राज्यों में पारिस्थितिकी की दृष्टि से नाजुक क्षेत्रों में सतत कृषि उत्पादन सुनिश्चित करने तथा यहां के किसानों को रोजगार के अवसर प्रदान करने के उद्देश्य से मृदा संरक्षण तथा झूम खेती वाले क्षेत्रों में खेती की प्रक्रिया में सुधार की दृष्टि से यह स्कीम अत्यन्त महत्वपूर्ण है।

1	2	3
9.	कपास प्रौद्योगिकी मिशन के मिनी मिशन-II के तहत गहन कपास विकास कार्यक्रम संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम	इसका कार्यान्वयन त्रिपुरा राज्य में किया जा रहा है, जो कपास की खेती की दृष्टि से गैर पारम्परिक राज्य है। इसका उद्देश्य इस राज्य में कपास के उत्पादन एवं उत्पादकता में वृद्धि करना है।

द्वीपसमूह का विकास

1642. श्री अतीक अहमद:
श्री सुव्रत बोस:

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

(क) क्या सरकार का विचार अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में पर्यटन के विकास हेतु निजी क्षेत्र को कार्य में लगाने का है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में निजी क्षेत्र के लिए निर्धारित क्षेत्र और उनकी भूमिका को दर्शाते हुए तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार बजटीय आबंटन में वृद्धि करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार भारतीय सागर में न बसे हुए छोटे द्वीपसमूह को पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करने का है; और

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

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) और (ख) निजी क्षेत्र को पर्यटन क्षेत्र में अवसंरचनात्मक विकास में भागीदारी करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है, जिसमें हाई वैल्यू, लो वाल्यूम टूरिज्म के लिए वहन क्षमता पर आधारित संरक्षण, परिरक्षण और सुरक्षा के साथ द्वीपसमूह के विकास की इच्छाओं की समकालीनता निश्चित करना भी शामिल है।

(ग) और (घ) पर्यटन के विकास एवं संवर्धन के लिए किसी राज्य या संघ शासित क्षेत्र के लिए कोई विशेष बजट आबंटन नहीं किया जाता है। तथापि, उनके साथ परामर्श से प्रत्येक वर्ष केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए परियोजना प्रस्तावों को प्राथमिकता दी जाती है।

(ङ) और (च) पर्यटन का विकास और संवर्धन मुख्य रूप से राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों द्वारा स्वयं किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय निम्नलिखित योजनाओं के लिए धन उपलब्ध कराता है:

(1) उत्पाद अवसंरचना और गंतव्य विकास

(2) पर्यटन परिपथों का एकीकृत विकास

(3) भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं के लिए सहायता

[अनुवाद]

केन्द्रीय भेड़ प्रजनन फार्म को किसी अन्य स्थान पर ले जाना

1643. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय भेड़ प्रजनन फार्म (सीएसबीएफ) को हिसार (हरियाणा) से किसी अन्य स्थान पर ले जाने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस फार्म को अन्य स्थान पर ले जाने के लिए किसी वैकल्पिक स्थान की पहचान की गई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, नहीं। अब तक ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) हरियाणा सरकार ने फार्म को शुरू में आबंटित 6477 एकड़ भूमि में से 4028 एकड़ भूमि 7.5.1995 को वापिस ले ली

हैं। इसके अलावा, राज्य सरकार ने केन्द्रीय भेड़ प्रजनन फार्म से शेष भूमि भी वापिस लेने के अपने इरादे की सूचना दी। राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि वे आपसी रूप से सहमत दर पर फार्म के पट्टे को 31.7.2012 तक की अवधि के लिए बढ़ा दें। राज्य सरकार के उत्तर की प्रतीक्षा है।

(ग) और (घ) फार्म को अन्यत्र ले जाने के लिए अभी तक किसी वैकल्पिक स्थान की पहचान नहीं की गई है।

उड़ीसा में भंडारण क्षमता

1644. श्री तथागत सत्पथी: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में खाद्यान्नों की जिलावार मौजूदा भंडारण क्षमता कितनी है;

(ख) क्या सरकार की ढेंकानाल जिला सहित राज्य में भंडारण क्षमता बढ़ाने की कोई योजना है जिससे कि पर्याप्त भंडारण क्षमता के अभाव में किसानों को मजबूरी में खाद्यान्न बेचने की समस्या से राहत मिल सके;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) 1.1.2005 की स्थिति के अनुसार उड़ीसा राज्य में भारतीय खाद्य निगम की कुल भंडारण क्षमता 5.95 लाख टन (अपनी तथा किराए की) है। जिलावार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) और (ग) जहां तक भंडारण क्षमता में वृद्धि करने की योजना का संबंध है, सरकार ने उड़ीसा राज्य में सात वर्षीय गारंटी योजना के अधीन 2.50 लाख टन (केन्द्रीय भण्डारण निगम को 0.50 लाख टन तथा राज्य भांडागारण निगम को 2.00 लाख टन) का निर्माण करने की मंजूरी दी है जिसमें से भारतीय खाद्य निगम द्वारा राज्य भांडागारण निगम से 1.99 लाख टन क्षमता पहले ही ले ली गई है।

धेनकेनाल जिले में खाद्यान्नों की केवल 4,900 टन क्षमता की तुलना में भारतीय खाद्य निगम के पास फिलहाल 12,500 टन की भंडारण क्षमता है। इस प्रकार उपलब्ध भंडारण क्षमता पर्याप्त है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

उड़ीसा राज्य में भारतीय खाद्य निगम के पास उपलब्ध ढकी हुई भंडारण क्षमता (अपनी और किराए की) को जिला-वार दर्शाने वाला विवरण

1.1.2005 की स्थिति के अनुसार
(आंकड़े हजार टन में)

राजस्व जिले का नाम	ढकी हुई भंडारण क्षमता		जोड़
	अपनी	किराए की	
1	2	3	4
बालासोर	15.00	7.00	22.00
भद्रक	20.00	0	20.00
क्योंझर	12.50	0	12.50
मयूरभंज	10.00	0	10.00
खुर्दा	24.62	7.50	32.12
पुरी	0	0.50	0.50

1	2	3	4
गजपती	10.00	0	10.00
बौद्ध	0	0.10	0.10
गंजाम	14.52	7.40	21.92
कांदमल	7.50	4.70	12.20
कटक	0	42.50	42.50
ढेनकनाल	12.50	0	12.50
अंगुल	10.00	0	10.00
जगतसिंहपुर	0	0.90	0.90
कोरापुट	17.50	4.20	21.70
नौरंगपुर	10.00	0.40	10.40
रायगुडा	10.00	12.80	22.80
मलकानगिरी	0	4.30	4.30
कालाहांडी	13.34	45.50	58.84
जुनागढ़	0	10.00	10.00
नरौरा	0	21.20	21.20
शिवपुर	15.00	1.10	16.10
बोलांगीर	0	52.50	52.50
बरगढ़	8.34	56.60	64.94
झरसुगुडा	50.00	0.30	50.30
संबलपुर	20.00	22.20	42.20
सुन्दरगढ़	12.50	0	12.50
जोड़	293.32	301.70	595.02

पूर्वोत्तर क्षेत्र में झूम खेती संबंधी नीति

1645. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विशेषकर पूर्वोत्तर क्षेत्र में पर्वतीय क्षेत्रों में बेघर और भूमिहीन जनजातियों को आजीविका के आवश्यक अवसर प्रदान करने के लिए झूम खेती को समर्थन करने और बढ़ावा देने हेतु कोई नीति बनाई है;

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

(ग) दसवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत सुविचारित परियोजनाओं और लक्ष्यों को दर्शाते हुए इस अवधि में उक्त कृषि को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल

भूरिया): (क) से (ग) राष्ट्रीय कृषि नीति, जिसे कृषि मंत्रालय, भारत सरकार ने वर्ष 2000 में अंतिम रूप दिया था, में प्रावधान है कि ''झूम खेती वाले क्षेत्रों के सतत विकास के लिए इन पर विशेष ध्यान दिया जाएगा''।

भारत सरकार पहाड़ी ढलानों के स्थिरीकरण एवं झूमियां परिवारों की आर्थिक उन्नति के लिए सात पूर्वोत्तर राज्यों अर्थात् अरुणाचल प्रदेश, असम, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड तथा त्रिपुरा में झूम खेती वाले क्षेत्रों में पनधारा विकास परियोजना (डब्ल्यू.डी.पी.एस.सी.ए.) कार्यान्वित कर रही है। इस स्कीम में नियोजन, कार्यान्वयन एवं परियोजना उपरान्त प्रबंध में सामुदायिक सहभागिता का प्रावधान है। इसमें भूमि आधारित/पारिवारिक उत्पादन गतिविधियों के माध्यम से भूमि विकास के साथ-साथ जीवन-यापन के लिए सहायता पर पर्याप्त बल दिया गया है। इस स्कीम के अंतर्गत लक्ष्य एवं उपलब्धियों का वर्षवार ब्यौरा नीचे दिया गया है:

वर्ष	लक्ष्य		उपलब्धि	
	भौतिक (हेक्टे.)	वित्तीय (करोड़ रुपये)	भौतिक (हेक्टे.)	वित्तीय (करोड़ रुपये)
2002-03	20,000	20.00	19,336	19.67
2003-04	20,000	20.00	20.082	21.21
2004-05	20,000	20.00	20,000*	20.00*
2005-06	30,000	30.00	—	—

(*प्रत्याशित)

[हिन्दी]

अनाज मंडियों को ''कमोडिटी एक्सचेंज'' से जोड़ना

1646. श्री बालेश्वर यादव: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश के विभिन्न भागों में स्थित अनाज मंडियों को 'कमोडिटी एक्सचेंज' से जोड़ने का है;

(ख) यदि हां, तो आज की स्थिति के अनुसार इस संबंध में की गई प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ग) आज की स्थिति के अनुसार कितनी राज्य सरकारों का अपनी मंडी को परिवर्तित करने का विचार है; और

(घ) सभी राज्यों की सहमति पाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) सरकार के पास देश के विभिन्न भागों में स्थित अनाज मंडियों को (कमोडिटी एक्सचेंज) वस्तु विनिमय के साथ जोड़ने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

वन उत्पाद का आयात

1647. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान वन उत्पादन के आयात का मद-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त आयात के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार उपर्युक्त आयात के स्वदेशी विकल्पों के लिए योजना बना रही है;

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

(ङ) निजी वन क्षेत्र के विकास में सामने आने वाली बाधाओं का ब्यौरा क्या है;

(च) क्या निजी वन क्षेत्र के विकास में राज्यों द्वारा लगाए गए विभिन्न कानूनी प्रतिबंधों की समीक्षा की गई है;

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

(ज) क्या विभिन्न राज्यों में निजी स्वामित्व के माध्यम से वन उत्पादों की कटाई, ढुलाई और विपणन से संबंधित प्रतिबंधों को हटाने के लिए समान दिशा-निर्देश लागू करने का कोई प्रस्ताव है;

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) गत तीन वर्षों के दौरान वन उत्पादन के आयात के मदवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) ऐसे आयातों का मुख्य कारण प्राकृतिक संसाधनों का संरक्षण और देश की वन सम्पदा को बिना क्षति पहुंचाएं वन उत्पादों की मांग पूरी करना है।

(ग) और (घ) एग्रो-वानिकी और फार्म वानिकी द्वारा गैर-वन भूमि पर तेजी से बढ़ने वाले पेड़ों की प्रजातियों को लगाया जा रहा है।

(ङ) निजी वन क्षेत्र के विकास में मुख्य बाधाएं निम्नलिखित हैं:

(1) निजी भूमि पर उगाए गए पड़ों को काटने और पारगमन के नियमों की जटिलताएं।

(2) इस उद्देश्य के लिए वित्तीय संसाधनों की अपार्याप्त उपलब्धता।

(च) और (छ) जी, नहीं। तथापि, 5-6 अगस्त, 2004 को राज्य वन मंत्रियों और अधिकारियों के सम्मेलन में इस विषय पर चर्चा की गई थी और वृक्ष आच्छादन के अंतर्गत गैर-वन भूमि पर कृषि वानिकी को प्रोत्साहित करने के लिए कदम उठाने पर सहमति व्यक्त की गई थी।

(ज) और (झ) जी, नहीं। तथापि, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने विभिन्न राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों से गैर वन-भूमि पर उठाए गए वृक्षों की कटाई और पारगमन नियमों के सरलीकरण का अनुरोध किया है।

विवरण

क्र.सं.	एचएस कोड	वस्तु	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5	6
1	4401	ईंधन लकड़ी, लट्ठों में बिल्ट्स इन ट्विग्स, उसी रूप में, चिप्स अथवा पार्टिकल्स में लकड़ी, बुरादा और वुड वेस्ट तथा स्क्रैप चाहे वह लट्ठो में चाहे वह संचित हो अथवा नहीं हो या ब्रिकट्स पेलैट्स अथवा इसी प्रकार के रूप में हो	77.11	77.79	297.46
2.	4402	वुड चारकोल (शैल अथवा नट चारकोल) सहित) चाहे वह संचित हो अथवा नहीं।	1.98	21.14	62.26
3.	4403	खुरदरी लकड़ी, चाहे वह बार्क/सैप वुड स्ट्रिप्ड हो अथवा अंदाजे से चौरस की गई हो।	243121.28	180542.20	306814.82
4.	4404	हूपवुड सिपलिट पोल्स पाइल्स पकट्स एण्ड स्टेक्स आफ वुड नुकिले लेकिन चिरे ना गए हो लम्बाई वार लकड़ी की छड़ें चिपवुड रफली ट्रिम्ड लेकिन मोड़ी ना गई हो, मोडी गई अथवा अन्यथा चलने की छड़ियों, छत्तरियों, औजार के हैण्डल अथवा इसी प्रकार, चिप वुड अथवा इसी प्रकार के विनिर्माण के लिए उपयुक्त।	54.67	22.91	51.78

1	2	3	4	5	6
5.	4405	वुड वूल, वुड फ्लोर	2.72	33.42	38.54
6.	4406	लकड़ी के रेलवे और ट्रामवे स्लीपर्स (क्रोसटीज)	34.91	882.12	2.28
7.	4407	लम्बाई वार चीरी गई लकड़ी अथवा चिप्ड, स्लाइस्ड अथवा छीली गई हो सैण्ड की गई हो अथवा जिसके सिरे जोड़े गए हों, जो 6 मि.मि. की मोटाई से अधिक हों।	5273.95	3417.70	5660.08
8.	4408	विनीयरिंग के लिए सीट (स्लाइसिंग लेमीनेटिड वुड प्राप्त समेत) प्लाईवुड अथवा इसी प्रकार की लेमिनेट की गई लकड़ी अथवा अन्य प्रकार की लकड़ी के लिए लम्बाईदार चीरी गई, स्लाइस अथवा छीली गई, भले ही प्लाण्ट, सेण्डिड अथवा जिसके सिरे जोड़े गए हों, 6 एम.एम. की मोटाई से अधिक नहीं।	1173.68	1599.34	1655.62
9.	4409	वुड (स्ट्रिप, फ्रीजेज फार पैराक्वीट फ्लोरिंग जो एकत्रित न की गई हो) जो लगातार शेप में लाई गई हो (टंग ग्रूव्ड, रिबेटिड, चैम्फर्ड, रीज्वाइटेड, बीडिड, मोल्डेड, गोलाकार अथवा इसी प्रकार की) इसके किनारों/रूपों के साथ चाहे वह प्लेन की गई हो सेण्डिड हो अथवा उसके सिरे जोड़े गए हों।	455.35	912.55	966.61
10.	1301	लैक, प्राकृतिक गम्स, रेसिन्स, गम रेसिन्स अथवा ओलियो रेसिन्स	8567.06	8421.39	10271.47

[अनुवाद]

एसजीआरवाई हेतु मोटे अनाज का आवंटन

1648. श्री पी. राजेन्द्रन: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने काम के बदले अनाज योजना के अंतर्गत वितरण के लिए भारतीय खाद्य निगम (एफ.सी.आई.) को केवल मोटा अनाज आवंटित करने का निदेश दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या देश के कुछ हिस्सों में एफ.सी.आई. ने उक्त निदेश का उल्लंघन किया है;

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

(घ) दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) सरकार द्वारा भारतीय खाद्य निगम को ऐसे कोई अनुदेश जारी नहीं किए गए हैं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

समुद्री कटाव

1649. डा. के.एस. मनोज: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केरल के तट में समुद्री कटाव के कारण तटीय भू-सीमाओं के नुकसान की जानकारी है;

(ख) यदि हां, गत तीन वर्षों के दौरान राज्य सरकार को कितना नुकसान हुआ है और इस नुकसान को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान राज्य सरकार के लिए कितनी धनराशि निर्धारित/जारी की गई?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) से (ग) केरल सरकार द्वारा दी गई सूचना के अनुसार पिछले तीन वर्ष के दौरान लगभग 57.3 हेक्टेयर क्षेत्र का समुद्री कटाव हुआ है। राज्य सरकार राज्य की निधि से नई समुद्री दीवारों का निर्माण कर रही है तथा विद्यमान दीवारों की मरम्मत कर रही है। तथापि, कुछ पहुंचों में समुद्री कटाव की गंभीरता पर विचार करते हुए भारत सरकार ने मार्च, 2004 में समस्याग्रस्त क्षेत्रों में समुद्री कटावरोधी कार्यों के लिए 20.64 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से प्रायोगिक आधार पर एक केन्द्र प्रायोजित स्कीम (सीएसएस) प्रारंभ की है। इसमें केरल राज्य के समुद्र कटावरोधी कार्य भी शामिल हैं। भारत सरकार ने केरल में अभिज्ञात समुद्र कटावरोधी कार्य प्रारंभ करने के लिए वर्ष 2003-04 के दौरान केरल को केन्द्रीय अनुदान की प्रथम किस्त के रूप में 50.00 लाख रुपये की राशि जारी की है। चालू वर्ष के दौरान केरल सरकार से कोई मांग प्राप्त नहीं हुई है।

आम के लिए खाद्य प्रसंस्करण इकाइयों की स्थापना

1650. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केंद्र सरकार का विचार गुजरात में आम के लिए खाद्य प्रसंस्करण इकाइयां स्थापित करने हेतु सहायता-अनुदान के तौर पर वित्तीय सहायता प्रदान करने का है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान गुजरात में कुल कितनी प्रसंस्करण इकाइयां स्थापित की गई?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) जी हां। यह मंत्रालय एक योजना स्कीम कार्यान्वित कर रहा है जिसके तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण हेतु सहायता-अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता दी जाती है। निजी उद्योगों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, गैर-सरकारी संगठनों, सहकारिताओं आदि को तकनीकी रूप से साध्य एवं वित्तीय रूप से व्यवहार्य परियोजनाओं के लिए सहायता उपलब्ध कराई जाती है। आम का कच्चे माल के रूप में उपयोग करने वाली गुजरात स्थित खाद्य प्रसंस्करण यूनिटें भी उक्त सहायता पाने की पात्र हैं।

(ग) गत 3 वर्षों (2002, 2003 और 2004) के दौरान गुजरात स्थित 30 यूनिटों को फल एवं सब्जी उत्पादों हेतु फल उत्पाद आदेश लाइसेंस जारी किए गए।

काजू अनुसंधान केन्द्र

1651. श्री जुएल ओराम: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश में स्थापित काजू अनुसंधान केन्द्र का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार देश में वर्ष 2005-06 के दौरान कोई नया काजू अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है और केन्द्र किस स्थान पर स्थापित किया जाना है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान देश में काजू का राज्य-वार कुल कितना उत्पादन और निर्यात रिकार्ड किया गया;

(ङ) उक्त अवधि के दौरान काजू के उत्पादन और निर्यात में वृद्धि करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए;

(च) उक्त अवधि के दौरान इस प्रयोजन हेतु राज्य-वार कितनी धनराशि आबंटित की गई;

(छ) क्या सरकार का वर्ष 2005-06 के दौरान काजू के उत्पादन और निर्यात में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(झ) इस संबंध में चालू वर्ष के दौरान क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कान्तिलाल भूरिया): (क) पुत्तूर, कर्नाटक में एक राष्ट्रीय काजू अनुसंधान केन्द्र और काजू मुख्यालय की अखिल भारतीय समन्वित अनुसंधान परियोजना कार्य कर रही है।

राज्यवार केन्द्र इस प्रकार हैं:

कर्नाटक

कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर के अन्तर्गत कृषि अनुसंधान केन्द्र, चिन्तामणि, कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर के अन्तर्गत कृषि अनुसंधान केन्द्र, उल्लाल, मंगलौर, दक्षिण कन्नड

केरल

केरल कृषि विश्वविद्यालय, त्रिचूर के अन्तर्गत काजू अनुसंधान केन्द्र, मंडक्कथारा,

केरल, कृषि विश्वविद्यालय, त्रिचूर के अन्तर्गत क्षेत्रीय कृषि अनुसंधान केन्द्र, पिलीकोडे, काजू अनुसंधान केन्द्र, अनक्कायम, केरल

तमिलनाडु

तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर के अन्तर्गत क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, वृधाचलम

आन्ध्र प्रदेश

आचार्य एन जी रंगा कृषि विश्वविद्यालय, हैदराबाद के अन्तर्गत काजू अनुसंधान केन्द्र, बापतला

महाराष्ट्र

डा. बाला साहेब सावंत कोंकण कृषि विद्यापीठ, दपोली के अन्तर्गत क्षेत्रीय फल अनुसंधान केन्द्र, बैंगरूले

छत्तीसगढ़

इन्दिरा गांधी कृषि विश्वविद्यालय, रायपुर के अन्तर्गत एस जी कृषि महाविद्यालय और अनुसंधान केन्द्र, जगदलपुर

उड़ीसा

उड़ीसा कृषि एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय के अन्तर्गत काजू अनुसंधान केन्द्र, भुवनेश्वर

पश्चिम बंगाल

बिधान चन्द्र कृषि विश्वविद्यालय के अन्तर्गत क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, झारग्राम।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) (उत्पादन मी. टन में)

राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
केरल	87,000	90,000	95,000
कर्नाटक	40,000	40,000	46,000
गोवा	30,000	30,000	32,000
महाराष्ट्र	1,03,000	1,10,000	1,20,000
तमिलनाडु	46,000	50,000	51,000
आन्ध्र प्रदेश	86,000	90,000	95,00
उड़ीसा	59,000	70,000	71,000
पश्चिम बंगाल	7,000	8,000	9,000
अन्य राज्य	12,000	12,000	16,000
कुल	4,70,000	5,00,000	5,35,000
काजू की गिरियों का निर्यात (लाख टन में)			
भारत	0.976	1.0041	1.008

(ड.)

* काजू की उन्नत किस्मों की क्वालिटी की पौध सामग्री का उत्पादन और आपूर्ति।
* अधिक सघन रोपाई के लिए उपयुक्त बौनी और सघन काजू की किस्मों का विकास
* जीर्ण और सस्ते काजू बागान के स्थान पर पुनः सघन रोपाई
* काजू की कलमें उत्पन्न करने के लिए क्षेत्रीय नर्सरियों का विकास और बोल्ड नेट किस्मों का विकास

(च)

(रु. लाख में)

राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
केरल	342	398	242
कर्नाटक	180	100	98
गोवा	98	63	70
महाराष्ट्र	2374	133	100
तमिलनाडु	82	201	272
आन्ध्र प्रदेश	316	39	15
उड़ीसा	316	117	201
असम	13	85	26
मणिपुर	–	–	3
त्रिपुरा	20	20	12
नागालैण्ड	20	17	20
कुल	3761	1173	1059

(छ) जी, हां।

(ज)

* काजू की अधिक पैदावार देने वाली किस्मों की कलमों की नई रोपाई के लिए क्षेत्र विस्तार और उसका रखरखाव।
* निजी और विकास निगमों के मौजूदा पुराने और जीर्ण काजू के बगीचों में काजू की अधिक पैदावार देने वाली किस्मों की कलमों की पुनः रोपाई करना।
* समेकित नाशीजीव प्रबंधन अभियान के माध्यम से फसल संरक्षण उपाय।
* किसान सहभागिता प्रदर्शन कार्यक्रम
* परिष्करण और विपणन के लिए सहायता
* काजू उन्नयन की गतिविधियों का प्रचार करना

(झ) राज्य सरकारों ने काजू विकास के कार्यक्रमों के लिए विशेष लक्ष्य रखे है।

बाट और माप मानक अधिनियम में संशोधन

1652 श्री हरिभाऊ राठौड़: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बाट और माप मानक अधिनियम, 1976 में संशोधन करने का निर्णय लिया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री तस्लीमुद्दीन): (क) जी, हां।

(ख) बाट तथा माप मानक अधिनियम, 1976, तत्समय प्रचलित अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों पर आधारित है जिसमें बाटों, मापों और वस्तुओं जिन्हें तोल, माप या संख्या द्वारा बेचा या वितरित किया जाता है, में अंतर्राज्यीय व्यापार अथवा वाणिज्य के विनियमन के लिए बाट तथा माप मानकों की स्थापना करने का प्रावधान है। इसके अधिनियमन के बाद से अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों में उन्नति हुई है और विधिक माप विज्ञान के क्षेत्र में प्रौद्योगिकीय नवीनताएं आई हैं। यह महसूस किया गया कि विकास और प्रौद्योगिकीय नवीनताएं अधिनियम में प्रतिबिंबित होने चाहिए और उपभोक्ताओं को बेहतर संरक्षण भी मुहैया कराया जाना चाहिए। इसलिए अधिनियम में संशोधन करना अनिवार्य हो गया है। संशोधनों में अन्य बातों के साथ निर्धारित खुदरा व्यापारी द्वारा उपभोक्ताओं द्वारा उत्पादों की मात्रा की जांच करने के लिए प्रयोग किए जाने के उद्देश्य से तुला या माप उपकरण रखने, अत्याधुनिक तुला या माप उपकरण के सत्यापन के लिए विशेष सत्यापन एजेंटों की नियुक्ति करने, आम लेन देन में विनिर्दिष्ट बाट या माप का प्रयोग करने, जो प्रयोक्ता के अनुकूल हों, कम्पनी द्वारा एक निदेशक नामित करने जो अधिनियम के उपबंधों के अनुपालन के लिए जिम्मेदार होगा, कपटपूर्ण पद्धतियों को रोकने की दृष्टि से बाट या माप को कई स्थानों पर सील करने, विनिर्माताओं को कतिपय माप उपकरणों पर

उपभोक्ताओं की जानकारी और गैर मीटरी से मीटर यूनिट में परिवर्तन को सरल बनाने के लिए मीटरी यूनिटों के अलावा गैर मीटरी यूनिटें लिखने की अनुमति देने, क्षेत्रीय निर्देश मानक प्रयोगशालाओं की स्थापना और विनियमन के लिए सांविधिक आधार मुहैया करने, पैकशुदा वस्तुओं विनियमन से संबंधित उपबंधों के उल्लंघन के लिए जुर्माने की राशि को बढ़ाने, अंतर्राज्यीय व्यापार के संबंध में बाट तथा माप के सत्यापन और स्टाम्पन की प्रक्रिया को सरल बनाने, बाट, माप या संख्या के मानकों के कार्यान्वयन के संबंध में सर्वेक्षण करने या आंकड़े एकत्र करने के लिए केंद्रीय सरकार को शक्तियां प्रदान करने और अधिनियम के उपबंधों के तहत मुहैया की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए शुल्क को प्रदान की गई सेवा के अनुरूप बनाने के लिए उसमें संशोधन करने का प्रावधान है।

[हिन्दी]

वन्य जीवों की तस्करी

1653. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय वन्य जीव कल्याण बोर्ड ने देश में जानवरों की तस्करी को रोकने के लिए 26 मार्च, 2001 को कोई समिति गठित की है;

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

(ग) क्या देश में सभी जिलों में जानवरों की तस्करी को रोकने के लिए स्थानीय जिला मजिस्ट्रेट और पुलिस अधीक्षक को प्राधिकृत करने के बावजूद वांछित सफलता नहीं मिल पाई है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में कानूनों को कड़ाई से लागू करने और उक्त समिति द्वारा वांछित परिणाम हासिल करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) भारतीय वन्य जीव बोर्ड द्वारा 2001 के दौरान देश में जानवरों की तस्करी को रोकने के लिए कोई समिति गठित नहीं की गई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) कानूनों का प्रभावी क्रियान्वयन करने के लिए पुलिस अधिकारियों को भी वन्य जीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 के तहत आपराधिक मामले में तलाशी लेने, जब्ती करने, गिरफ्तार करने और मुकदमा चलाने के लिए प्राधिकृत किया गया है।

चीनी उद्योग को नियन्त्रणमुक्त करना

1654. श्री मुन्नी राम: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या योजना आयोग ने सरकार को विनियामक प्राधिकरण के पर्यवेक्षण के अंतर्गत गन्ना और चीनी उद्योग को पूर्णत: नियन्त्रणमुक्त करने संबंधी कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार कृषकों और चीनी मिलों दोनों के हितों की रक्षा करने के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम.एस.पी.) की प्रक्रिया को संतुलित बनाए रखने के लिए कोई योजना तैयार करने का है;

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

(ङ) सरकार द्वारा राज्य द्वारा प्रस्तावित मूल्य (एस.ए.पी.) और सांविधिक न्यूनतम मूल्य (एस.एम.पी.) के अन्तर को कम करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(च) नियन्त्रण समाप्त करने के परिणामस्वरूप सरकार द्वारा चीनी की कमी को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) से (ङ) कृषि लागत और मूल्य आयोग की सिफारिशों के आधार पर केन्द्र सरकार गन्ना (नियन्त्रण) आदेश, 1966 के खंड 3 के अधीन निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए गन्ने का सांविधिक न्यूनतम मूल्य निर्धारित करती है:

(1) गन्ने के उत्पादन की लागत;

(2) उत्पादक को वैकल्पिक फसलों से प्राप्ति और कृषि जिंसों के मूल्यों का सामान्य रुझान;

(3) चीनी उत्पादकों द्वारा जिन मूल्यों पर गन्ने से उत्पादित चीनी बेची जाती है; और

(4) गन्ने से चीनी की रिकवरी।

(च) चीनी पर आंशिक विनियंत्रण अर्थात् 'रिलीज तंत्र' की नीति लागू है और चीनी फैक्ट्रियों पर लेवी दायित्व पूर्व की तरह जारी है।

[हिन्दी]

लिफ्ट नहर परियोजना

1655. श्री हितेन बर्मन:
श्री सुव्रत बोस:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तीस्ता नदी पर लिफ्ट नहर परियोजना को स्वीकृति दी जा चुकी है किन्तु कार्य शुरू नहीं हुआ है;

(ख) यदि हां, तो कार्य कब तक शुरू होने की सम्भावना है;

(ग) क्या सरकार केन्द्र और राज्य सरकार के संयुक्त उद्यम के बजाय इस परियोजना को शत-प्रतिशत वित्तपोषित करने पर विचार कर रही है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने राज्य सरकार को इस उद्देश्य हेतु देय राशि दे दी है;

(ङ) यदि हां, तो इस परियोजना के लिए चालू वर्ष के दौरान बजट आबंटन कितना है; और

(च) यह परियोजना कब तक पूर्ण होने की सम्भावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) पश्चिम बंगाल राज्य द्वारा दी गई सूचना के अनुसार तीस्ता नदी पर "लिफ्ट सिंचाई परियोजना" नामक कोई स्कीम नहीं है। केन्द्र सरकार को स्वीकृति के लिए पश्चिम बंगाल सरकार से उक्त परियोजना के वास्ते कोई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कुद्रेमुख लौह अयस्क कंपनी लि. को बन्द करना

1656. श्री गणेश सिंह: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक स्थित कुद्रेमुख लौह अयस्क कंपनी लिमिटेड बन्द किए जाने की प्रक्रिया में है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उक्त कंपनी घाटे में चल रही है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) केंद्र सरकार द्वारा उक्त कंपनी में अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है और इसमें कार्यरत कर्मचारियों की संख्या कितनी है; और

(च) उक्त कंपनी को बन्द होने से रोकने के लिए सरकार द्वारा उठाए जाने वाले प्रस्तावित कदम क्या हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) मई, 2001 में एक गैर सरकारी संगठन ने कंपनी द्वारा खनन कार्य जारी रखने के बारे में माननीय उच्चतम न्यायालय में 1995 की डब्ल्यू पी (सिविल)/2002 में एक अंतर्वर्ती आवेदन आई ए संख्या-670/2001 दायर किया। माननीय उच्चतम न्यायालय ने पहले ही तोड़े गए क्षेत्र में दिसंबर, 2005 के अंत तक कुद्रेमुख में "वैदहर्ड ओर" के खनन के लिए कंपनी को अनुमति देते हुए अक्तूबर, 2002 में अपना निर्णय सुनाया। कंपनी ने माननीय उच्चतम न्यायालय में 3 दिसंबर, 2003 को निदेश के लिए याचिका दायर की है। इस याचिका में अन्य बातों के साथ-साथ सुरक्षा की दृष्टि से तोड़े गए लगभग 54 हैक्टेयर क्षेत्र में खनन की अनुमति तथा आंतरिक ढाल स्थिरता बनाए रखने और उत्कृष्ट अयस्क के खनन की अनुमति मांगी गई है। माननीय उच्चतम न्यायालय में फाइनल निर्णय की प्रतीक्षा की जा रही है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। केआईओसीएल, पिछले 15 वर्षों से लगातार लाभ कमा रही है।

(ङ) (1) 1.1.2005 की स्थिति के अनुसार, कंपनी में कार्यरत कर्मचारियों की कुल संख्या 1952 है।

(2) अब तक भारत सरकार ने केआईओसीएल में साम्या के रूप में 628.14 करोड़ रुपए का निवेश किया है।

(च) कंपनी को बंद होने से बचाने के लिए सरकार सभी संभव सहायता उपलब्ध करा रही है। मंगलौर में पैलेट संयंत्र चालू रखने के लिए लौह अयस्क के वैकल्पिक स्रोतों की व्यवस्था करने के लिए सहायता उपलब्ध कराई जा रही है। कुद्रेमुख आयरन एण्ड स्टील कंपनी (किस्को) का कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लि. (केआईओसीएल) में विलय करने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं ताकि कंपनी के उत्पादन आधार को सुदृढ़ किया जा सके।

[अनुवाद]

पर्यावरण मामलों के लिए हरित न्यायालय

1657. श्री रूपचन्द मुर्मू: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पर्यावरण मामलों के शीघ्र निपटान के लिए राज्य स्तर पर विशेष हरित न्यायालयों की स्थापना करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो राज्य स्तर पर विशेष न्यायालयों की स्थापना में विलम्ब के क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (ग) जी, नहीं। तथापि, विधि आयोग ने अपनी 186वीं रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न पर्यावरण नियंत्रण कानूनों के तहत अपीलों के संबंध में अपीलीय अधिकार क्षेत्र के अलावा पर्यावरणीय मामलों के निपटान के लिए राज्य स्तर पर न्यायिक और पर्यावरणीय क्षेत्र के वैज्ञानिक विशेषज्ञों के साथ अलग 'पर्यावरण--न्यायालयों' की स्थापना की संस्तुति की है। रिपोर्ट की सिफारिशें सरकार के विचाराधीन है।

[हिन्दी]

भाखड़ा ब्यास प्रबंधन बोर्ड से जल छोड़ने का अनुरोध

1658. श्री सुरेश चन्देल: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश सरकार ने पंजाब की आनंदपुर साहिब जल विद्युत परियोजना से हिमाचल प्रदेश के बिलासपुर जिले के ग्वालथाई क्षेत्र की सिंचाई हेतु जल उपलब्ध कराने के लिए भाखड़ा ब्यास प्रबंधन बोर्ड से अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो यह जल कब उपलब्ध करवाए जाने की सम्भावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) भाखड़ा ब्यास प्रबंधन बोर्ड के अनुसार इस संबंध में हिमाचल सरकार को ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एच.आई.एल. में इण्डोसल्फेन का उत्पादन

1659. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पर्यावरणविदों द्वारा किए गए विरोध को देखते हुए हिन्दुस्तान इंसेक्टिसाइड्स लिमिटेड (एच.आई.एल.), उद्योग मण्डल, केरल में इण्डोसल्फेन के उत्पादन को बन्द करने का कोई निदेश जारी किया है;

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

(ग) क्या सरकार ने स्वास्थ्य पर इण्डोसल्फेन के दुष्प्रभाव का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन कराया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम निकले?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) भारत सरकार ने इन्डोसल्फान के संरक्षण की समीक्षा करने के लिए तत्कालीन कृषि आयुक्त डा. सी डी मेयी की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ दल का गठन किया। समिति ने सिफारिश की थी कि कीटनाशी अधिनियम, 1948 के प्रावधानों के अनुसार इन्डोसल्फान का प्रयोग जारी रखा जाए।

[हिन्दी]

कावेरी जल विवाद

1660. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कावेरी जल समझौते को क्रियान्वित करने का है;

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

(ग) इस मामले में अब तक हुई प्रगति क्या है और यह समझौता कब तक क्रियान्वित किए जाने की सम्भावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) से (ग) पूर्व मैसूर रियासत और मद्रास प्रांत के बीच वर्ष 1892 और 1924 के समझौतों के द्वारा कावेरी जल के उपयोग और विकास को विनियमित किया गया था। इस संबंध में प्राप्त अनुभव तथा 50 वर्षों में सिंचाई के विस्तार की आगामी संभावना आदि के परिप्रेक्ष्य में 1924 के समझौते की समीक्षा करना आवश्यक हो गया। दो से अधिक दशकों के लिए बेसिन राज्यों के बीच कावेरी जल के बंटवारे पर केन्द्र की मध्यस्थता से कर्नाटक और तमिलनाडु के बीच द्विपक्षीय आधार पर चर्चा/बातचीत की गई किन्तु इसका कोई समाधान नहीं निकल पाया। तमिलनाडु सरकार ने अन्तर्राज्यीय जल विवाद अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अंतर्गत अधिकरण का गठन करने के लिए जुलाई, 1986 में एक औपचारिक अनुरोध किया। अत: तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल और संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी के बीच अन्तर्राज्यीय नदी कावेरी और नदी घाटी से संबंधित जल विवाद को अधिनिर्णय के वास्ते अन्तर्राज्यीय जल विवाद अधिनियम, 1956 के अंतर्गत 2 जून, 1990 को कावेरी जल विवाद अधिकरण को भेजा गया। यह मामला कावेरी जल विवाद अधिकरण (सीडब्ल्यूडीटी) के निर्णयाधीन है।

[अनुवाद]

रासायनिक उर्वरक एवं कीटनाशकों का प्रयोग

1661. श्री डी.वी. सदानन्द गौडा: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रासायनिक उर्वरकों और कीटनाशकों के प्रयोग को कम करने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) रासायनिक उर्वरकों और कीटनाशियों (तकनीकी ग्रेड के) की औसत खपत क्रमश: 89.8 कि.ग्रा./हे. और 0.22 कि.ग्रा./हे. है। खपत में इस स्तर से कृषि पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ता है। फिर भी सरकार "समेकित पोषक तत्व प्रबन्धन" का समर्थन करती है जिसके अंतर्गत मृदा परीक्षण के आधार पर रासायनिक उर्वरकों के जैविक खादों और जैव उर्वरकों आदि के साथ संतुलित और न्यायोचित प्रयोग को बढ़ावा दिया जाता है। इसके अलावा वह समेकित कीट प्रबंधन का भी समर्थन करती है जिसके अंतर्गत यांत्रिक और जैव नियंत्रण विधियां अपनायी जाती हैं और कीटनाशियों का आवश्यकता के आधार पर प्रयोग किया जाता है। सरकार पादप पोषक तत्वों के लिए जैविक आदानों के प्रयोग से की जाने वाली जैविक खेती का भी समर्थन करती है।

फ्रांस, श्रीलंका, क्यूबा और ईरान के साथ समझौता ज्ञापन

1662. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा विभाग (डी.ए.आर.ई.) और भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (आई.सी.ए.आर.) ने समझौता ज्ञापन और फ्रांस, श्रीलंका, क्यूबा और ईरान के साथ तीन कार्य योजनाओं पर हस्ताक्षर किये हैं;

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

(ग) क्या अंतर्राष्ट्रीय सम्पर्कों के तहत नौ परियोजनाओं को हाल ही में अनुमोदित/आरम्भ किया गया है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) जी, हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने आई.एन.आर.ए. (इंस्टीट्यूट नेशनल डि ला रिसर्च एग्रोनोमिक) एवं सी.आई.आर.ए.डी. (सेन्टर डि काआपरेशन इन्टरनेशनल एन रिसर्च एग्रोनामिक पौर ले डवलपमेंट), फ्रांस के साथ कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा के क्षेत्र में सहयोग के लिए दिनांक 17.4.2003 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद ने दिनांक 5.5.2003 को वैज्ञानिक एवं तकनीकी सहयोग के लिए श्रीलंका कृषि अनुसंधान नीति परिषद के साथ 2003-2004 के लिए एक द्विवार्षिक कार्य योजना पर हस्ताक्षर किए हैं। कार्य योजना की वैधता 30 जून, 2005 तक बढ़ा दी गई है।

डेयर ने दिनांक 25.11.2003 को कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा के क्षेत्र में सहयोग के लिए क्यूबा के साथ 2004-2005 के लिए एक द्विवार्षिक कार्य योजना पर हस्ताक्षर किए हैं। डेयर ने कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा के क्षेत्र में सहयोग के लिए दिनांक 15.12.2003 को ईरान के साथ 2004-2005 के लिए एक द्विवार्षिक कार्य योजना पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ग) और (घ) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

अन्तर्राष्ट्रीय सम्बन्ध के अंतर्गत इस विभाग में विदेशी सहायता प्राप्त कई अनुसंधान परियोजनाएं प्राप्त हुई हैं तथा जनवरी, 2004 से अब तक निम्नलिखित परियोजनाएं स्वीकृत की गई:

1. ''मृदा कार्बन ईंधन और जैवविविधता परिवर्तन'' सम्बन्धी इंडो-फ्रेंच सहयोगी परियोजना। इस परियोजना की अवधि 3 वर्ष है तथा इन्डो-फ्रेंच अग्रत अनुसंधान प्रोन्नयन केन्द्र (आई एफ सी पी ए आर) द्वारा वित्त पोषित है। इस परियोजना को राष्ट्रीय मृदा सर्वेक्षण व भूमि उपयोग नियोजन ब्यूरो, नागपुर कार्यान्वित कर रहा है। परियोजना का मुख्य उद्देश्य वैश्विक परिवर्तन सम्बन्धी दो विषयों के बीच के संबंध का अध्ययन करना है-(1) जैव-विविधता हो परिरक्षित करने की आवश्यकता तथा (2) ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन को कम करने का प्रयास। संस्थान को इस परियोजना के अंतर्गत आई एफ सी पी ए आर, नई दिल्ली के माध्यम से 25.25 लाख रुपये मिलेंगे।

2. ''इंडो-नार्वेजियन सहयोगी परियोजना ''पिनेकस मोनोडोन का आनुवांशिक सुधार (टाइगर श्रिम्प-वृद्धि के लिए चुनिन्दा प्रजनन द्वारा तथा सफेद दाग वाले रोग को प्रतिरोधिता द्वारा)''। इस परियोजना की अवधि 4 वर्ष की है तथा इसमें शामिल होने वाले संस्थान हैं-(1) केन्द्रीय मात्स्यिकी शिक्षा संस्थान, मुंबई, (2) केन्द्रीय खारा जलजीव पालन संस्थान, चेन्नई। नार्वेगन पक्ष से सम्मिलित होने वाला संस्थान है-इंस्टिट्यूट आफ एक्वाकल्चर रिसर्च लि. (ए के वी ए एफ ओ आर एस के) नार्वे। इस सहयोग का उद्देश्य पूर्णरूप से डोमेस्टिकेटेड टाइगर श्रिम्प को बेहतर वृद्धि दर और उन्नत रोग प्रतिरोधिता के साथ विकसित करना तथा उसे भारत व नार्वे दोनों देशों के संस्थानों को अनेक प्रकार की आनुवांशिता और सहयोगी प्रजनन संबंधी जानकारी बढ़ाने के लिए प्रस्तावित किया जाता है। नार्वेजियन एजेंसी फार डेवलेपमेंट एंड को-आपरेशन द्वारा प्रदान की जाने वाली वित्तीय सहायता राशि 83,65,000 रुपये है।

3. एशियन डवलपमेंट बैंक तथा राष्ट्रीय कृषि आर्थिक और नीति अनुसंधान केन्द्र (एन सी ए पी) के बीच 17 मार्च, 2004 को एक समाझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हुए। इस समझौते के अंतर्गत ए डी बी की तकनीकी सहायता (टीए) 4066: को कार्यान्वित करने के लिए एन सी ए पी को मुख्य संस्था की भूमिका निभानी है। इसके अंतर्गत नीति सुधार, विशेष रूप से प्रतिपादित समूह वाली ''कृषि'' खाद्य सुरक्षा और ग्रामीण विकास संबंधी गतिविधियों को सुदृढ़ बनाने के लिए नीति अनुसंधान नेटवर्किंग शामिल है। इस समझौता ज्ञापन की वर्तमान कार्यावधि 28 फरवरी, 2005 तक है।

4. ''स्टडीज आन इंट्रेक्शन आफ फाइबर डिग्रेडिंग माइक्रोब्स एंड मीथेनोजेनिक बैक्ट्रिया इन द रयूमन फोर रिड्यूसिंग मेथोजेनेसिस'' पर एफ ए ओ-आई ए ई ए परियोजना भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर द्वारा कार्यान्वित की जा रही है। अंतर्राष्ट्रीय आण्विक ऊर्जा अभिकरण ने उपरोक्त परियोजना को शुरू में एक वर्ष की अवधि अर्थात् दिसम्बर, 2004 तक अनुमोदित किया था। इस परियोजना का दो पक्षों के आपसी समझौते से नवीकरण किया जा सकता है। शुरू के वर्ष के लिए आई ए ई ए का योगदान अमेरिकी डालर 10,000 से अधिक नहीं है।

5. पण्यों के लिए सामान्य निधि द्वारा निधिकरण के लिए ''यूटिलाइजेशन आफ काटन प्लांट बाइप्रोड्यूस फोर वेल्यू एडिड प्रोडक्ट्स'' पर परियोजना प्रस्ताव को स्वीकृत कर लिया गया है। केन्द्रीय कपास प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान, मुंबई कार्यान्वित करने वाला संस्थान है। इस परियोजना का सम्पूर्ण उद्देश्य व्यापक उत्पादन के लिए मूल सामग्री के रूप में कपास की डंठल की तकनीकी तथा व्यावसायिक समक्षता का एक अग्रगामी स्तर पर प्रदर्शन करना है जिसमें मूल सामग्री का संग्रह, पहले सफाई, प्रसंस्करण बोर्ड का विपणन, सर्वेक्षण के उठाये गए मुद्दे शामिल हैं। इस परियोजना की अवधि 4 वर्ष है। इसस परियोजना की लागत 2.190 अमेरिकी डालर है जिसमें से पण्यों के लिए सामान्य निधि 0.918 मिलियन अमेरिकी डालर है।

6. सहयोगी परियोजना के संबंध में अनुसंधान चलाने के लिए भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर को एक नोडल संस्थान के रूप में चुना गया है। ''इन्टिग्रेटिड कन्सोर्टियम आन टिक एंड टिक बोर्नडिसीज अण्डर द 6 फ्रेम वर्क प्रोग्राम आफ रिसर्च आफ यूरोपियन यूनियन'' यह परियोजना तीन वर्ष की अवधि के लिए है तथा यह 31 देशों से भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्थान सहित 55 संस्थान के एक संघ द्वारा चलायी जाती है। संयुक्त प्रतिपादित परियोजना का उद्देश्य चिचंडा तथा चिचंडा द्वारा लाए गए रोगों पर

अनुसंधान कार्यक्रमों की सहायता करना है। भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्थान को परियोजना के कार्यान्वयन के लिए यूरोपियन संघ द्वारा 15.840 यूरो प्रदान किए जाएंगे।

7. "एन्हेंसिंग जेनेटिक रेसिस्टेन्स अगेन्स्ट स्ट्राइप एंड लीफ रस्ट यूजिंग मोलिक्यूलर मार्कर्स इन व्हीट अडाप्टिड टू दि माइस्वर स्ट्रेस रिजाइम" नामक जैव-प्रौद्योगिकी परियोजना में इंडो-स्विस सहयोग। यह परियोजना अक्तूबर 2004 से तीन वर्ष की अवधि के लिए है और इसे गेहूं अनुसंधान निदेशालय, करनाल कार्यान्वित कर रहा है। इसका नोडल विभाग होने के कारण जैव-प्रौद्योगिकी विभाग ने अनुमोदन भेज दिया है।

8. आई.सी.ए.आर-ए.सी.आई.ए.आर. प्रोजेक्ट एल.डब्ल्यू.आर. 2/2002/032-मध्य प्रदेश और आस्ट्रेलिया के क्वीन्सलैंड में वर्टिसोल पर सोयाबीन/गेहूं फसल प्रणाली में समेकित उर्वरक प्रोषक प्रबंध सहकारी संकल्पना। यह परियोजना 4 वर्ष की अवधि अर्थात् 1 जनवरी, 2004 से 31 दिसम्बर, 2007 तक के लिए है जिसकी कुल लागत 950,488 आस्ट्रेलियन डालर है। यह परियोजना भारतीय मृदा विज्ञान संस्थान, भोपाल और बी ए आई एफ अनुसंधान विकास फाउन्डेशन में कार्यान्वित की गई है।

9. आई.सी.ए.आर.-ए.सी.आई.ए.आर. परियोजना एफ आई एस/2002/001-भारत और आस्ट्रेलिया में अवश्रेणीकृत अन्त: स्थलीय क्षेत्रों में जल-जन्तु पालन। यह परियोजना तीन वर्ष की अवधि अर्थात् 1 जनवरी, 2004 से 31 दिसम्बर, 2007 की अवधि के लिए है जिसकी कुल लागत 544,041 आस्ट्रेलियन डालर है। यह परियोजना केन्द्रीय मात्स्यिकी शिक्षा संस्थान, मुम्बई के रोहतक केन्द्र में कार्यान्वित की गई है।

10. स्थाई जीविका के लिए एशिया में आनुवंशिक संसाधन, स्वदेशी उष्ण फलों का संरक्षण और उपयोग पर आई.पी.जी.आर.आई-ए.डी.बी.-डी.एफ.टी. परियोजना का चरण-II। यह परियोजना दस देशों नामत: बंगलादेश, चीन, भारत, इंडोनेशिया, मलेशिया, फिलीपीन्स, श्रीलंका, थाईलैंड और वियतनाम में कार्यान्वित की जा रही है। भारत में यह परियोजना भारतीय बागवानी अनुसंधान संस्थान (आई.आई.एच.आर.) बंगलौर, केन्द्रीय उपोष्ण बागवानी संस्थान, लखनऊ, राष्ट्रीय सिट्रस अनुसंधान केन्द्र, नागपुर और राष्ट्रीय लीची अनुसंधान केन्द्र, मुजफ्फरपुर, में 2,76,000/-अमेरिकी डालर की कुल लागत से कार्यान्वित की जाएगी। यह परियोजना तीन वर्ष की अवधि के लिए है। इस परियोजना को अन्तर्राष्ट्रीय पादप आनुवंशिक संसाधन संस्थान, रोम के माध्यम से एशियाई विकास बैंक द्वारा वित्तीय सहायता दी जाती है।

11. "आइडेन्टिफिकेशन एंड प्रोमोशन आफ कसावा क्लोन विद हायर न्यूट्रिशनल क्वालिटी" नामक परियोजना को केन्द्रीय कंदीय फसल अनुसंधान संस्थान (सी.टी.सी. आर.आई.), त्रिवेन्द्रम में 36,000 अमेरिकी डालर की कुल लागत से कार्यान्वित किया जा रहा है जिसे अन्तर्राष्ट्रीय उष्ण कृषि केन्द्र (सी.आई.ए.टी.), कालि, कोलम्बिया द्वारा प्रदान किया जा रहा है।

यमुना कार्य योजना-II

1663. श्री सज्जन कुमार: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान यमुना कार्य योजना-II के अंतर्गत वास्तविक और संशोधित बजटीय प्रावधान क्या है;

(ख) यमुना कार्य योजना-II के अन्तर्गत कुल कितनी राशि प्रदान की गई और दिल्ली में इसे क्रियान्वित करने वाली एजेंसियों के नाम क्या हैं;

(ग) वर्ष 2003 से दिल्ली में प्रत्येक एजेंसी द्वारा कितनी धनराशि का उपयोग किया गया;

(घ) इस परियोजना के क्रियान्वयन के अत्यधिक खराब निष्पादन के विशिष्ट कारण क्या हैं और क्या ऐसी चूक के लिए कोई जिम्मेदारी निर्धारित की गई है;

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

(च) क्या जेपनीज बैंक आफ इंटरनेशनल कोआपरेशन ने इस परियोजना की हैंडलिंग में विलंब, असंतोषजनक कार्यकरण, अक्षमता और असहयोग के बारे में मंत्रालय को लिखा है; और

(छ) यदि हां, तो इस स्थिति में सुधार और आगामी वर्षों के लिए निधियों की बहाली के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (छ) यमुना कार्य योजना चरण-II परियोजना को, जिसका वित्त पोषण जापान बैंक आफ इंटरनेशनल कोआपरेशन

से ऋण लेकर किया जाना था, भारत सरकार ने वर्ष के लिए 120 करोड़ रुपए के प्रारंभिक बजट प्रावधान और 25 करोड़ रुपए के संशोधित प्रावधान के साथ वर्ष 2003-04 के दौरान अनुमोदित कर दिया था। जापान बैंक फार इंटरनेशनल कोआपरेशन के अनुदेशों के अनुसार परियोजना के कार्यान्वयन के लिए परामर्शदाताओं की नियुक्ति पूर्वापेक्षित है जिसके लिए कार्रवाई पिछले वित्त वर्ष के दौरान परियोजना के अनुमोदन के बाद आरम्भ की गई। जापान बैंक आफ इंटरनेशनल कोआपरेशन और भारत सरकार के मार्गनिर्देशों में भिन्नता के कारण परामर्शदाताओं की नियुक्ति की प्रक्रिया को केवल चालू वित्त वर्ष के दौरान ही पूरा किया जा सका जिसके लिए परियोजना में 62 करोड़ रुपये का प्रारंभिक बजट रखा गया था और संशोधित प्रावधान 10 करोड़ रुपए रखा गया। परियोजना का कार्यान्वयन 1 दिसम्बर 2004 से परामर्शदाता सेवाओं के साथ पहले ही शुरू कर दिया गया है और परियोजना को कार्यक्रम की निर्धारित तारीख अर्थात् सितम्बर, 2008 तक पूरा करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई पूरी की जा चुकी है। दिल्ली के संबंध में नियुक्त किए गए परामर्शदाताओं ने यमुना कार्य योजना-II के अंतर्गत किए जाने वाले मुख्य कार्यों का मूल्यांकन आरम्भ कर दिया है इसके साथ राज्य सरकार ने भी समय-समय पर कार्यों की निगरानी के लिए राज्य स्तर पर विभिन्न समितियों का गठन करके कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए उपाय आरम्भ कर दिए हैं। इस संबंध में राज्य सरकार ने भी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की पुनरीक्षा करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी है।

[हिन्दी]

औषधियों की कीमतें

1664. **श्री रामजीलाल सुमन:**
मो. मुकीम:
प्रो. महादेवराव शिवनकर:
श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी:
श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन''
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:
श्री मो. ताहिर:
श्री मुन्शी राम:
डा. एम. जगन्नाथ:
श्री प्रबोध पाण्डा:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री संतोष गंगवार:
प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा:
श्री गुरूदास कामत:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री बृजकिशोर त्रिपाठी:
श्री सुग्रीव सिंह:
श्री कमला प्रसाद रावत:
श्री प्रहलाद जोशी:
श्री सुरेश कलमाडी:
श्री महबूब जाहेदी:
श्री मोहन रावले:

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

(क) क्या नई उत्पाद पेटेंट प्रणाली लागू होने के बाद औषधियों की कीमतों में काफी वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या कार्रवाई की है;

(ग) क्या सरकार ने औषधियों के अधिकतम खुदरा मूल्य के आधार पर उत्पाद शुल्क लगाने का निर्णय लिया है;

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

(ङ) इससे लगभग कितना राजस्व अर्जित होने की सम्भावना है;

(च) क्या खुदरा विक्रेता इससे प्रभावित होंगे; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) देश में विद्यमान पेटेंट कानून में सशक्त और व्यापक सुरक्षा तंत्र का प्रावधान है और अन्य बातों के साथ-साथ, अनिवार्य लाइसेंसिंग के जरिए उचित मूल्य पर उत्पादों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के प्रभावी प्रावधान हैं। आवश्यक दवाओं की राष्ट्रीय सूची 2003 में शामिल सहित भारतीय बाजार में उपलब्ध अनेक औषध पेटेंट तंत्र से उनका मूल्य-निर्धारण प्रभावी नहीं होगा।

(ग) से (छ) अधिसूचना सं. 2/2005-केन्द्रीय उत्पाद (एन टी) दिनांक 7.1.2005 के जरिए दवाओं और औषधों को खुदरा मूल्यों के आधार पर उत्पाद शुल्क की वसूली के अधीन लाया गया है। इस उद्देश्य के लिए खुदरा मूल्य पर 35% की छूट दी गई है, यानि उत्पाद शुल्क खुदरा मूल्य के 65% पर लगाया जाएगा। तत्पश्चात्, फार्मास्यूटिकल कंपनियों/संघों के 7 जनवरी, 2005 की अधिसूचना के विरुद्ध अभ्यावेदनों के मद्देनजर सरकार ने

अधिसूचना सं. 4/2005-केंद्रीय उत्पाद (एन.टी) दिनांक 23.2.2005 के अंतर्गत छूट स्तर संशोधित कर 40% कर दिया है।

खुदरा मूल्य आधारित उत्पाद शुल्क की वसूली मूल्यांकन को सुगम बनाने के लिए है तथा यह एकरूपता और निश्चितता प्रदान करती है और अत: इस पर राजस्व प्राप्ति का प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

इन्दिरा गांधी नहर परियोजना

1665. श्री दुष्यंत सिंह: क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान सरकार ने त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) और सीमावर्ती क्षेत्र विकास कार्यक्रम (बी.ए.डी.पी.) के अंतर्गत इन्दिरा गांधी नहर परियोजना हेतु अतिरिक्त वित्तीय सहायता की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा कितना आवंटन किया गया है; और

(ग) यह परियोजना कब तक पूर्ण होने की सम्भावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी हां।

(ख) सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम (बीएडीपी) के तहत इन्दिरा गांधी नहर परियोजना (आईजीएनपी) के लिए राजस्थान सरकार को वर्ष 1999-2000 के बाद कोई सहायता प्राप्त नहीं हुई है। पिछले तीन वर्षों के दौरान त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) के तहत मुहैया कराई गई केन्द्रीय ऋण सहायता नीचे दिए गए अनुसार है:

(रुपये करोड़ में)

2001-2002	-	47.400
2002-2003	-	76.100
2003-2004	-	111.060
कुल		234.560

(ग) इस परियोजना को ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा करने का कार्यक्रम है।

[हिन्दी]

सेल के कुल्टी एकक में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना

1666. श्रीमती करूणा शुक्ला:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

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

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के अन्तर्गत भारतीय लौह एवं इस्पात कंपनी लिमिटेड के कुल्टी एकक के कर्मचारियों को स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति लेने हेतु अपने आवेदन प्रस्तुत करने के लिए बाध्य किया गया है;

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

(ग) उन कर्मचारियों का पृथक-पृथक ब्यौरा क्या है जिन्हें सेवानिवृत्ति के पश्चात अपना भुगतान मिल गया है और जिन्हें भुगतान नहीं मिला है;

(घ) क्या कर्मचारियों ने अनिवार्य स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के विरुद्ध अभ्यावेदन दिया है;

(ङ) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(च) जिन कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति को नहीं अपनाया है उनके लिए क्या व्यवस्था की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं।

(ख) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति हेतु आवेदन करने वाले 2861 कर्मचारियों को सेवामुक्त कर दिया गया है और उन्हें स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति संबंधी भुगतान कर दिए गए हैं। 63 कर्मचारियों को छोड़कर, जिनका पी.एफ. भुगतान विभिन्न कारणों से बकाया है, सभी कर्मचारियों को भविष्य निधि (पी एफ) से संबंधित भुगतान कर दिया गया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) उपर्युक्त (घ) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(च) केवल 31 कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति हेतु आवेदन नहीं किया है और इन कर्मचारियों के संबंध में एक

स्थगन आदेश माननीय उच्च न्यायालय, कोलकाता में लंबित है। निर्धारित तारीख तक स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति हेतु आवेदन नहीं करने वाले कर्मचारी केवल छंटनी संबंधी प्रतिपूर्ति के ही हकदार होंगे।

लघु सिंचाई परियोजना हेतु विश्व बैंक निधि

1667. **प्रो. महादेवराव शिवनकर:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने सरकार को लघु सिंचाई परियोजनाओं के लिए धनराशि प्रदान की है जैसा कि 15 जनवरी, 2005 के "राष्ट्रीय सहारा" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो विश्व बैंक द्वारा सरकार को प्रदान की गई कुल धनराशि कितनी है;

(ग) उन लघु सिंचाई परियोजनाओं के नाम क्या हैं जिन पर उक्त धनराशि खर्च की जायेगी; और

(घ) परियोजनाओं पर यह धनराशि किस प्रकार खर्च की जायेगी?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

कपास हेतु न्यूनतम समर्थन मूल्य

1668. **श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे:**
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चालू वर्ष के दौरान कपास हेतु निर्धारित किए गए न्यूनतम समर्थन मूल्य का ब्यौरा क्या है;

(ख) न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करने के लिए क्या मानदण्ड अपनाया गया है;

(ग) क्या सरकार कपास के न्यूनतम समर्थन मूल्य को निर्धारित करने के लिए निवेश लागत और श्रम पर विचार करती है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) कृषि लागत एवं मूल्य आयोग (सी.ए.सी.पी.) की सिफारिशों के आधार पर सरकार ने वर्ष 2004-05 के लिए कपास की निम्नलिखित किस्मों के न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम.एस.पी.) निर्धारित किए हैं, जिनका ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(रुपये/क्विंटल)

कपास की किस्म	न्यूनतम समर्थन मूल्य
एफं 414/एच-777/जे-34 (मध्यम रेशा)	1760
एच-4 (लम्बा रेशा)	1960

कृषि लागत एवं मूल्य आयोग की सिफारिशों/दिशा-निर्देशों, जिन्हें सरकार ने अनुमोदित किया है, के अनुसरण में वस्त्रोद्योग आयुक्त ने इन दो मूल किस्मों के समर्थन मूल्यों, तथा सामान्य मूल्य में भिन्नता और संलग्न विवरण-I में उल्लिखित अन्य संबंधित कारकों के आधार पर कपास की अन्य किस्मों के न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित किए हैं।

(ख) से (घ) सरकार कृषि लागत एवं मूल्य आयोग की सिफारिशों, राज्य सरकारों एवं संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों के विचारों तथा अन्य संबंधित कारकों जो सरकार के मत में न्यूनतम समर्थन मूल्यों के निर्धारण की दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं, पर विचार करने के बाद कपास सहित विभिन्न कृषि जिन्सों के न्यूनतम समर्थन मूल्यों के बारे में निर्णय लेती है।

न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करते समय कृषि लागत एवं मूल्य आयोग द्वारा खेती/उत्पादन लागत संबंधी आंकड़ों, आदानों के उपयोग की प्रवृत्ति एवं फैलाव, संबंधित फसल का उत्पादन एवं उत्पादकता, घरेलू तथा वैश्विक मूल्य, अन्तर फसल मूल्य समता, आपूर्ति-मांग की स्थिति, अधिप्राप्ति एवं वितरण, व्यापार की शर्तों आदि का विश्लेषण किया जाता है। खेती/उत्पादन की लागत में बीजों सहित कृषि आदानों उर्वरक, कीटनाशियों, मजदूरी, सिंचाई, बिजली, उपस्करों एवं मशीनरी आदि पर मूल्यह्रास पर किए गए व्यय पर विचार किया जाता है। इस लागत में न केवल पट्टे पर धारित भूमि के किराए सहित नकद एवं वस्तु रूप में किया गया व्यय, अपितु पारिवारिक मजदूरी मूल्य, स्वामित्व की भूमि का किराया तथा अचल पूंजी का परिकलित मूल्य भी कवर किया जाता है।

विवरण

वस्त्रोद्योग आयुक्त द्वारा कपास की विभिन्न किस्मों के लिए निर्धारित न्यूनतम समर्थन मूल्य

(रुपये/क्विंटल)

क्र.सं.	किस्म	रेशे की मूल लम्बाई (2.5% स्पैन लम्बाई)	माइक्रोनेयर मूल्य	वर्ष 2004-05 के लिए समर्थन मूल्य
1.	असम कोमिला	–	7.0-8.0	1400
2.	बंगला देशी	–	6.8-7.2	1310
3.	वी-797	22.0 मि.मी.	4.2-4.8	1640
4.	जयाधर	23.0 मि.मी.	5.0-5.6	1640
5.	जी. काट 12/13	23.5 मि.मी.	4.2-5.0	1560
6.	ए.के./वाई-1	24.0 मि.मी.	4.8-5.2	1675
7.	एन.एच.एच.-44 (मराठवाड़ा व खानदेश)	24.0 मि.मी.	3.0-3.2	1675
8.	एन.एच.-44 (विदर्भ)	25.0 मि.मी.	3.3-3.7	1700
9.	पी.सी.ओ.-2 (आन्ध्र प्रदेश व कर्नाटक)	25.0 मि.मी.	4.8-5.5	1650
10.	एफ-414/एच-777/जे-34 (राजस्थान)	24.5 मि.मी.	3.8-4.2	1760
11.	एफ-414/एच-777/जे-34 संकर (हरियाणा)	25.5 मि.मी.	3.8-4.4	1785
12.	एफ-414/एच-777/जे-34 संकर (पंजाब)	26.0 मि.मी.	3.8-4.4	1815
13.	ए.एच.एच-468	25.5 मि.मी.	3.8-4.2	1785
14.	1007/झुरार/डी.एच.वाई-286	27.0 मि.मी.	3.7-4.0	1835
15.	एल.आर.ए.-5166	27.0 मि.मी.	3.6-4.2	1835
16.	जे.के.एच.वाई-1/एम.ई.सी.एंच.	30.0 मि.मी.	3.8-4.2	1885
17.	संकर-6/10	29.0 मि.मी.	3.7-4.3	1960
18.	एच-4/एच.-6	30.0 मि.मी.	3.6-4.2	1960
19.	बनी/ब्रह्म	31.5 मि.मी.	3.4-4.0	2010
20.	एम.सी.यू.-5	33.0 मि.मी.	3.0-3.5	2035
21.	सुरभि	33.0 मि.मी.	3.6-3.8	2035
22.	डी.सी.एच.-32 (मध्य प्रदेश)	34.0 मि.मी.	3.0-3.3	2065
23.	डी.सी.एच.-32 (दक्षिण)	37.0 मि.मी.	3.0-3.5	2170
24.	सुविन	40.0 मि.मी.	3.2-3.6	3135

[अनुवाद]

तमिलनाडु में समुद्र तट के साथ-साथ दीवार का निर्माण

1669. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सुनामी त्रासदी के बाद सरकार की समुद्र तट के साथ-साथ एक दीवार निर्मित करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तमिलनाडु सरकार ने इस संबंध में केन्द्र सरकार से भी अनुरोध किया है;

(ग) यदि हां, तो इस परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है;

(घ) क्या कोई व्यवहार्यता अध्ययन किया गया है;

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

(च) क्या समुद्र तट के समीप रहने वाले मछुवारों ने उक्त प्रस्ताव का विरोध किया है;

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

(ज) क्या सरकार ने इस परियोजना की सहायता हेतु विश्व बैंक से अनुरोध किया है; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) से (छ) सुनामी त्रासदी के बाद, नुकसान की भरपाई करने, तटीय अवसंरचना की बहाली और तमिलनाडु में तटीय सुरक्षा कार्य करने के लिए तमिलनाडु सरकार ने 5706 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत का एक प्रस्ताव जल संसाधन मंत्रालय को प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव की जांच की जा रही है। इस प्रस्ताव में मछुआरों की ओर से किसी आपत्ति का कोई उल्लेख नहीं है।

(ज) जी, नहीं।

(झ) प्रश्न नहीं उठता।

विदेशी पर्यटकों का आगमन

1670. श्री डी. विट्टल राव:
श्री संजय धोत्रे:
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:
श्री राजेश वर्मा:
डा. टोकचोम मैन्या:
श्री सुनिल कुमार महतो:
डा. धीरेंद्र अग्रवाल:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में राज्य-वार आने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या कितनी है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इससे कितने राजस्व की प्राप्ति हुई;

(ग) क्या वर्ष 2004 के दौरान भारत में बहुत बड़ी संख्या में विदेशी पर्यटकों को आगमन हुआ था;

(घ) यदि हां, तो उक्त वर्ष के दौरान देश-वार ऐसे पर्यटकों के आगमन का ब्यौरा क्या है;

(ङ) गत तीन वर्षों की तुलना में वर्ष 2004 के दौरान भारत में राज्य-वार आए विदेशी पर्यटकों की संख्या कितनी है;

(च) क्या सरकार का पूर्वोत्तर राज्यों का दौरा करने वाले विदेशी/घरेलू पर्यटकों पर से इनर-लाइन परमिट, प्रतिबन्धित क्षेत्र परमिट जैसे प्रतिबन्धों को हटाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) और (ख) राज्य सरकारों से प्राप्त अद्यतन जानकारी के अनुसार, वर्ष 2001, 2002 तथा 2003 के दौरान विभिन्न राज्यों/संघ क्षेत्रों में विदेशी पर्यटकों के आगमन की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है। सरकार द्वारा अर्जित राजस्व के संबंध में राज्य-वार जानकारी नहीं रखी जाती है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) अनुमानित आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2004 के दौरान लगभग 3.37 मिलियन विदेशी पर्यटक भारत आए। वर्ष 2004 के देश-वार आगमन तथा राज्य-वार यात्रा संबंधी आंकड़े अभी प्राप्त होने हैं।

(च) और (छ) संबंधित राज्यों के साथ परामर्श से आर ए पी (प्रतिबंधित क्षेत्र परमिट), पी ए पी (सुरक्षित क्षेत्र परमिट) और आई एल पी (इनर लाइन परमिट) की समीक्षा के प्रयास किए गए हैं। गृह मंत्रालय ने पूर्वोत्तर में सभी राज्यों से, जहां विदेशियों के प्रवेश और ठहरने पर प्रतिबंध है, प्रतिबंधित/सुरक्षित क्षेत्र शासन प्रणाली के उदारीकरण के संबंध में प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है।

विवरण

वर्ष 2001, 2002 और 2003 के दौरान विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में विदेशी पर्यटक

	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	2001	2002	2003
	1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	67147	210310	479318
2.	अरुणाचल प्रदेश*	323	187	123
3.	असम	6171	6409	6610
4.	बिहार	85673	112873	60820
5.	गोवा	260071	271645	314357
6.	गुजरात	30930	34187	37534
7.	हरियाणा	898	85281	84981
8.	हिमाचल प्रदेश	135760	144383	167902
9.	जम्मू एवं कश्मीर	21298	7821	24330
10.	कर्नाटक	140703	59545	249908
11.	केरल	208830	232564	294621
12.	मध्य प्रदेश	107824	67319	92278
13.	महाराष्ट्र*	915399	768935	986544
14.	मणिपुर	183	221	257
15.	मेघालय	2390	3146	6304
16.	मिजोरम	152	259	279
17.	नागालैण्ड*	920	657	743
18.	उड़ीसा	22854	23279	25020
19.	पंजाब	3258	7558	4589
20.	राजस्थान	608283	428437	628560
21.	सिक्किम	31028	8566	11966
22.	तमिलनाडु	773073	804041	901504
23.	त्रिपुरा	1512	2602	3196
24.	उत्तरांचल	44429	45070	55228
25.	उत्तर प्रदेश	795000	710000	825000

	1	2	3	4
26.	छत्तीसगढ़	792	993	1150
27.	झारखण्ड	2979	2244	3223
28.	पश्चिम बंगाल	284092	529366	705457
29.	अण्डमान एवं निकोबार	5539	5101	4142
30.	चण्डीगढ़	15203	13706	17057
31.	दमन एवं दीव	10290	6569	3274
32.	दिल्ली*	830092	543036	693827
33.	दादरा एवं नगर हवेली*	400	202	136
34.	लक्षद्वीप	650	912	682
35.	पांडिचेरी	22115	20094	25559
	जोड़*	5436261	5157518	6716479

*अनुमानित

उड़ीसा में पशुधन विकास निगम हेतु धनराशि

1671. श्री भर्तृहरि महताब: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उड़ीसा में पशुधन विकास निगम की स्थापना के लिए राज्य को सहायता प्रदान करने का है;

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

(ग) इस उद्देश्य हेतु प्रदान की गई/प्रदान की जाने वाली सहायता कितनी है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान पशु पालन और डेयरी क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए आबंटित निधियां और खर्च की गई राशि कितनी है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) राज्य में राष्ट्रीय गोपशु और भैंस प्रजनन परियोजना के क्रियान्वयन के लिए राज्य ने उड़ीसा पशुधन संसाधन विकास सोसायटी गठित की है और विगत तीन वर्षों के दौरान उड़ीसा पशुधन संसाधन विकास सोसायटी को 1076.60 लाख रुपए की राशि जारी की गई है।

कृषि मजदूरों की बेरोजगारी

1672. श्री निवेदिता माने:
श्री विजय कृष्ण:
श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

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

(क) क्या सरकार ने गैर-मौसमी अवधि में कृषि मजदूरों में बढ़ती बेरोजगारी के बारे में कोई अध्ययन कराया है;

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

(ग) सरकार द्वारा ऐसे मजदूरों को गैर-कृषि क्षेत्रों में उपयोग करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) श्रम और रोजगार मंत्रालय ने ऐसा कोई अध्ययन नहीं कराया है। तथापि, राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन द्वारा किए गए श्रम बल सर्वेक्षण के अनुसार, वर्ष 1999-2000 के दौरान ग्रामीण क्षेत्रों में कृषि से जुड़े 88.6 प्रतिशत के लगभग सामान्य वर्ग के कामगारों को प्राय: पूर्णकालिक काम मिल सका था।

(ग) ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले प्रत्येक परिवार को 100 दिन का रोजगार प्रदान करने के लिए

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी विधेयक पहले ही संसद में प्रस्तुत किया जा चुका है।

[हिन्दी]

कृषि भूमि का आकार

1673. **श्री सुनिल कुमार महतो:**
श्री बीर सिंह महतो:

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

(क) क्या पिछले कई वर्षों से कृषि भूमि का क्षेत्र कम होता जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो देश में इस समय कृषि भूमि का औसत आकार कितना है;

(ग) क्या कम आकार वाली कृषि भूमि पर न तो आधुनिक उपकरण इस्तेमाल किए जा सकते हैं और न ही इसके कृषि उत्पादों का अच्छा पैसा मिल सकता है; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है तथा कृषि भूमि को और कम होने से रोकने के लिए क्या व्यवस्था की गई है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) भूमि उपयोग वर्गीकरण आंकड़े यह बताते हैं कि निवल बुआई क्षेत्र वर्ष 1970-71 में 140.27 मिलियन हेक्टेयर से बढ़कर 2001-2002 में 141.15 मिलियन हेक्टेयर हो गया है। इसी अवधि में गैर कृषि प्रयोजनों के अन्तर्गत क्षेत्र 16.48 मिलियन हेक्टेयर से बढ़कर 23.97 मिलियन हेक्टेयर हो गया है। इससे यह संकेत मिलता है कि निवल बुआई क्षेत्र में 0.88 मिलियन हेक्टेयर तथा गैर कृषि प्रयोजनों के अंतर्गत क्षेत्र में 7.49 मिलियन हेक्टेयर वृद्धि हुई है। अत: इसका अर्थ हुआ कि यदि कुछ भूमि का उपयोग गैर कृषि प्रयोजनार्थ भी किया जा रहा हो, तब भी बंजर भूमि तथा अन्य अवक्रमित भूमि के सुधार के माध्यम से एक वृहद क्षेत्र खेती के अन्तर्गत लाया गया है और इस प्रकार निवल बुआई क्षेत्र में वृद्धि की गई है।

(ख) कृषि संगणना 1995-96 के अनुसार प्रत्येक जोत में औसत क्षेत्र 1.41 हेक्टेयर है।

(ग) आधुनिक उपकरणों के उपयोग आकार में छोटी कृषि भूमि पर भी लाभदायक हो सकते हैं। छोटे ट्रैक्टरों, पावर टिलरों तथा पशुवाहित आधुनिक उपकरणों से न केवल प्रचालन की कठिनाइयों में कमी आती है, अपितु खेतों को बीजों के रोपण हेतु बेहतर तरीके से तैयार करने, बीज व उर्वरक डालने एवं प्रचालनों को निर्धारित समय पर सम्पन्न कर लेने आदि के कारण उत्पादकता में वृद्धि होती है।

(घ) भूमि राज्य का विषय है, अत: भूमि के कृषि से इतर प्रयोजनार्थ परिवर्तन को रोकने के संबंध में अपेक्षित कार्रवाई राज्य सरकारों द्वारा की जानी चाहिए। भारत सरकार द्वारा सभी राज्यों एवं केन्द्र शासित प्रदेशों को राष्ट्रीय भूमि उपयोग नीति संबंधी रूपरेखा (एन.एल.पी.ओ.) अनुपालनार्थ परिचालित कर दी गई है। राष्ट्रीय भूमि उपयोग नीति संबंधी रूपरेखा में एक कार्रवाई बिन्दु अत्यधिक उत्पादक भूमि का परिवर्तन गैर कृषि प्रयोजनार्थ करने से रोकने के बारे में है। इस संबंध में कुछ राज्यों को कानूनी अधिदेश तो कुछ अन्य राज्यों को कार्यपालक निर्देश प्राप्त हैं।

इसके अलावा भारत सरकार ऐसी भूमि के बेहतर कृषि उपयोग के उद्देश्य से विभिन्न कार्यक्रम यथा (1) वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए राष्ट्रीय पनधारा विकास कार्यक्रम (एन.डब्ल्यू.डी.पी.आर.ए.) (2) नदी घाटी परियोजनाओं एवं बाढ़ प्रवण नदियों के स्रवण क्षेत्रों में अवक्रमित भूमि की उत्पादकता बढ़ाने के लिए मृदा संरक्षण (आर.वी.पी. एवं एफ.पी.आर.) (3) ऊसर मृदा का सुधार (आर.ए.एस.) (4) झूम खेती वाले क्षेत्रों में पनधारा विकास परियोजना (डब्ल्यू.डी.पी.एस.सी.ए.) (5) सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम (डी.पी.ए.पी.) (6) मरुस्थल विकास कार्यक्रम (डी.डी.पी.) (7) समेकित बंजर भूमि विकास कार्यक्रम (आई.डब्ल्यू.डी.पी.) आदि भी कार्यान्वित कर रही है।

मध्य प्रदेश में बागवानी की फसलों के विकास के लिए धनराशि

1674. **श्री कृष्णा मुरारी मोघे:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य प्रदेश सरकार द्वारा बागवानी अभियान के अंतर्गत राज्य में बागवानी की फसलों के विकास के लिए भेजे गए संशोधित प्रस्ताव में मांगी गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्रवाई की जा रही है; और

(ग) मांगी गई धनराशि को कब तक जारी कर दिए जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) मध्य प्रदेश सरकार ने वर्ष 2005-06 से पांच वर्ष की अवधि के लिये बागवानी मिशन के अंतर्गत 499.14 करोड़ रुपये की कुल लागत से बागवानी के विकास के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

(ख) और (ग) सरकार ने दसवीं योजना के दौरान राष्ट्रीय बागवानी मिशन से संबंधित एक स्कीम शुरू करने का प्रस्ताव किया है। वित्त मंत्री ने वर्ष 2005-06 के अपने बजट अभिभाषण में 1 अप्रैल, 2005 से मिशन को शुरू करने की घोषणा की है।

[अनुवाद]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली की चीनी का अधिक मूल्य

1675. श्री रघुनाथ झा: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत नियंत्रित मूल्यों से अधिक मूल्य पर चीनी की बिक्री के संबंध में सरकार को कई शिकायतें मिली हैं;

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

(ग) दोषी पाए गए लोगों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई?

कृषि मंत्रालय में राज्य मत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) इस प्रकार की शिकायतों पर राज्य सरकारों द्वारा उपयुक्त स्तर पर कार्रवाई की जानी होती है क्योंकि केन्द्रीय और राज्य सरकारों की संयुक्त जिम्मेदारी के अधीन सार्वजनिक वितरण प्रणाली को क्रियान्वित किया जाता है।

समुद्री पर्यटन

1676. श्री मधु गौड यास्खी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और पड़ोसी देशों के बीच समुद्री पर्यटन आरंभ करने की सरकार की कोई योजना है;

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

(ग) सरकार द्वारा विदेशों से और पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) पर्यटन मंत्रालय यात्रा व्यवसाय एवं राज्य सरकारों के साथ मिलकर एक एकीकृत मार्केटिंग तथा संवर्धनात्मक रणनीति और एक सहक्रियात्मक अभियान के माध्यम से पर्यटन सृजक बाजारों में एक वांछनीय पर्यटक गंतव्य के रूप में भारत को स्थापित करने का प्रयास करता है। मंत्रालय द्वारा विश्व में चारों ओर सभी प्रमुख बाजारों में "अतुल्य भारत" के बैनर के अंतर्गत एक बहुआयामी संवर्धनात्मक अभियान की भी शुरूआत की गई है। इनमें प्रमुख प्रिंट प्रकाशनों में एक व्यापक विज्ञापन विज्ञापन अभियान, एक ग्लोबल टेलीविजन अभियान और एक नया आनलाइन अभियान शामिल है। मंत्रालय ने सभी बड़े अंतराष्ट्रीय यात्रा उद्योग मेलों और प्रदर्शनियों में भाग लेने का सचेतन निर्णय भी लिया है।

पशुधन बीमा योजना

1677. श्री बालासाहिब विखे पाटील: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पशुधन बीमा योजना तैयार करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके कब तक क्रियान्वित कर दिए जाने की संभावना है;

(ग) बीमा के प्रीमियम की उचित दरें निर्धारित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में योजना क्रियान्वित की जा रही है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) और (ख) जी, हां। ब्यौरे तैयार किए जा रहे हैं तथा योजना को दसवीं योजना के दौरान क्रियान्वित किए जाने का प्रस्ताव है।

(ग) प्रीमियम दरों तथा योजना के प्रभावकारी क्रियान्वयन के लिए निजी क्षेत्र की बीमा कंपनियों के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श किया गया।

(घ) और (ङ) इसे सभी राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में क्रियान्वित किए जाने का प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

ई.एस.आई. अस्पतालों के लिए धनराशि आबंटन

1678. श्री राकेश सिंह: क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कर्मचारी राज्य बीमा अस्पतालों/औषधालयों के लिए आबंटित धनराशि के मामले में अपनाई गई नीति का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस शीर्ष के अंतर्गत चालू वर्ष (2004-05) के दौरान विभिन्न राज्यों की मांगों का राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा उक्त अवधि के दौरान राज्यवार कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 58 के उपबंधों के अनुसार दिल्ली और नोएडा को छोड़कर चिकित्सा लाभ राज्य सरकारों द्वारा प्रदान किए जा रहे हैं। इस पर होने वाला व्यय कर्मचारी राज्य बीमा निगम और राज्य सरकारों द्वारा 7:1 के अनुपात में अधिकतम सीमा के अनुरूप वहन किया जाता है। कर्मचारी राज्य बीमा निगम अग्रिम रूप से अपनी हिस्सेदारी का 90% चार त्रैमासिक किस्तों में भुगतान करता है। राज्यों के पास बकाया राशि का आकलन कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा समय-समय पर निर्धारित एक अधिकतम सीमा के अध्यधीन, राज्य सरकारों के वास्तविक व्यय तथा बीमित व्यक्ति की अनुमोदित संख्या के आधार पर किया जाता है। पूरा और अंतिम भुगतान संबंधित राज्य के ए.जी. द्वारा जारी लेखा परीक्षा प्रमाण-पत्र प्राप्त होने के बाद किया जाता है।

(ख) इस संबंध में राज्य सरकारों से अलग से कोई मांग प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) यथावांछित सूचना संलग्न विवरण पर है।

विवरण

2004-05 में चिकित्सा व्यय के लिए राज्य सरकारों को आबंटित निधियां

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	राज्य सरकारों को आबंटित राशि
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	3371.22
2.	असम	197.85
3.	बिहार	155.46
4.	चंडीगढ़ प्रशासन	182.46
5.	छत्तीसगढ़	139.31
6.	गुजरात	2905.21
7.	गोवा	462.62
8.	हरियाणा	2307.82
9.	हिमाचल प्रदेश	217.79
10.	जम्मू और कश्मीर	60.89
11.	झारखण्ड	359.18
12.	कर्नाटक	3978.51
13.	केरल	2104.25
14.	मध्य प्रदेश	1110.27
15.	महाराष्ट्र	6734.00
16.	मेघालय	10.94
17.	उड़ीसा	743.43
18.	पांडिचेरी	311.79
19.	पंजाब	2145.57
20.	राजस्थान	1575.95
21.	तमिलनाडु	6398.30
22.	उत्तर प्रदेश	2685.65
23.	उत्तरांचल	83.68
24.	पश्चिम बंगाल	3883.12
	कुल	42125.19

[अनुवाद]

बाढ़ प्रवण क्षेत्रों का मानचित्र बनाने के लिए कार्यबल

1679. श्री जी.एम. सिद्दीश्वर: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 45 मिलियन हेक्टेयर में फैले बाढ़-प्रवण क्षेत्रों का मानचित्र तथा जोन बनाने के लिए किसी कार्य बल का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या कृतिक बल ने केन्द्र सरकार को अपनी रिपोर्ट दे दी है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कृतिक बल की सिफारिशों को क्रियान्वित किया था; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (घ) केन्द्रीय जल आयोग ने भारतीय सर्वेक्षण विभाग के माध्यम से उत्तर प्रदेश, बिहार, पश्चिम बंगाल, पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, असम और जम्मू व कश्मीर में अभिज्ञात बाढ़ प्रवण क्षेत्रों का मानचित्र तैयार करना शुरू किया और 54,740 वर्ग कि.मी. क्षेत्र का सर्वेक्षण किया गया। तत्पश्चात् जल संसाधन के क्षेत्र में भारतीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा तैयार किए गए मानचित्रों से संबंधित विभिन्न पहलुओं की जांच करने के लिए जून, 1999 में जल संसाधन मंत्रालय ने एक कार्यकारी दल का गठन किया। इस कार्यकारी दल की रिपोर्ट के आधार पर इन मानचित्रों की गणना (डिजीटाइजेशन) और इन्हें अद्यतन बनाने के लिए केन्द्रीय जल आयोग द्वारा एक स्कीम तैयार की गई है।

श्रम सुधार

1680. **श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी:** क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या श्रम सुधारों की तत्काल आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या उभरते हुए श्रम सुधार परिदृश्य में कर्मचारी वर्ग के कल्याण एवं हितों पर उचित ध्यान दिया जाएगा; और

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

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) से (घ) श्रम सुधारों से मुख्यत: अभिप्राय है श्रमिकों के समस्त हितों की सुरक्षा करते हुए उत्पादन, उत्पादकता और अर्थव्यवस्था में रोजगार के अवसरों को बढ़ाने के लिए कदम उठाना। इसमें कौशल विकास, पुन: प्रशिक्षण, पुन: तैनाती, कामगार-शिक्षकों के ज्ञान के आधार को अद्यतन करना आदि शामिल है। श्रम सुधार एक सतत प्रक्रिया है। इसके लिए श्रम कानूनों में कुछ परिवर्तन करने की जरूरत पड़ सकती है जिन्हें सभी पणधारियों के हितों में सामंजस्य को ध्यान में रखते हुए सरकार सामाजिक भागीदारों के साथ परामर्श के बाद निष्पादित करेगी।

संधू समिति

1681. **श्री प्रबोध पाण्डा:**
श्री रूपचन्द मुर्मू:
श्री बृजभूषण शरण सिंह:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) क्या सरकार ने दवा मूल्य नियंत्रण के क्षेत्र की जांच के लिए संधू समिति गठित की है तथा देश में आम लोगों को आवश्यक दवाएं उपलब्ध कराने के विकल्पों का अध्ययन करने के लिए एक कार्य बल का भी गठन किया है;

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

(ग) क्या संधू समिति ने पेटेंट दवाओं के लिए मूल्य नियंत्रण प्रणालियों की जांच की है;

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

(ङ) क्या संधू समिति ने अपनी सिफारिशें दे दी हैं;

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

(छ) सरकार ने इस पर क्या कार्यवाही की है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (छ) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम तथा विशेष अनुमति याचिका (एसएलपी) संख्या (सी) 3668/2003 पर सर्वोच्च न्यायालय के मत के आलोक में मूल्य नियंत्रण (ट्रेड मार्जिन सहित) की सीमा की जांच करने और उचित मूल्यों पर जीवनरक्षक दवाओं की उपलब्धता सुनिश्चित करने के राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम के उद्देश्यों की पूर्ति के लिए उपाय सुझाने हेतु संयुक्त सचिव (फार्मा) की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है। इस समिति ने अपनी अंतरिम रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है। समिति की सिफारिशों में अन्य बातों के साथ-साथ चयनित बास्केट (आवश्यक दवाओं की राष्ट्रीय सूची, 2003) के उन सभी औषधों जो मूल्य नियंत्रण के अधीन नहीं हैं, की गहन मानिटरिंग, औषधों के ट्रेड मार्जिन की सीमा, नए पेटेंटशुदा औषधों के मूल्य सौदों का एक तंत्र, गरीबी रेखा के नीचे के लोगों के लिए विशेष योजनाएं, विनिर्माताओं से औषधों की थोक खरीद और उन्हें कम दाम पर बेचने के लिए लाइफ लाइन फ्लयूड स्टोर्स (मेडिकेयर सोसायटियों द्वारा चालित अस्पताल फार्मेसी स्टोर्स) के राजस्थान माडल का प्रचालन, आवश्यक वस्तु अधिनियम, के अंतर्गत अपराधों के लिए दंड, कर्नाटक के माडल पर सभी राज्यों में डी पी सी ओ प्रकोष्ठों की के अंतर्गत अपराधों के लिए दंड, कर्नाटक के माडल पर सभी राज्यों में डी पी सी ओ प्रकोष्ठों की स्थापना, नई पेटेंटशुदा औषध की शुरूआत के समय मूल्य संबंधी बातचीत, जन जागरूकता बढ़ाने के प्रयास, सरकार और एन पी पी ए के फैसलों और नीतियों का व्यापक प्रचार-प्रसार आदि शामिल हैं।

जीवन रक्षक दवाओं को उचित मूल्य पर उपलब्ध कराने के उद्देश्य को प्राप्त करने हेतु मूल्य नियंत्रण के अलावा अन्य विकल्पों

पर विचार करने के लिए प्रधान सलाहकार (पी पी), योजना आयोग की अध्यक्षता में एक टास्क फोर्स का भी गठन किया गया है।

नियोक्ताओं द्वारा ई.पी.एफ.ओ. को भुगतान में चूक

1682. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नियोक्ताओं द्वारा ई पी एफ ओ को भुगतान में चूक की राशि में वर्ष 2003 की तुलना में वर्ष 2004 में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2003 तथा 2004 के दौरान राज्यवार कुल चूक राशि कितनी थी; और

(ग) प्रमुख चूककर्ता कौन-कौन से हैं तथा उन पर कितनी राशि बकाया है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) जी, हां। विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

विवरण I

भविष्य निधि चूक के राज्यवार ब्यौरे

क्रमांक	क्षेत्र	स्थिति के अनुसार चूक	
		31.3.2003	31.3.2004
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	11333.01	14298.52
2.	बिहार	4668.08	4633.64
3.	छत्तीसगढ़	1479.19	478.40
4.	दिल्ली	2304.82	3337.42
5.	गोवा	174.63	257.77
6.	गुजरात	4519.44	6288.03
7.	हरियाणा	6276.42	5826.42
8.	हिमाचल प्रदेश	376.18	403.41
9.	झारखण्ड	2597.63	4496.55
10.	कर्नाटक	8955.60	12159.52
11.	केरल	6715.07	6988.92
12.	मध्य प्रदेश	9323.23	9104.29
13.	महाराष्ट्र	18372.89	22496.90
14.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	3262.57	4882.85
15.	उड़ीसा	7164.58	12197.69
16.	पंजाब	3413.91	4088.17
17.	राजस्थान	2942.45	4910.22
18.	तमिलनाडु	12095.96	14707.51
19.	उत्तरांचल	992.16	4364.11
20.	उत्तर प्रदेश	11712.40	15623.48
21.	पश्चिम बंगाल	32499.22	34736.75
	योग	151179.44	186280.57

विवरण II

गैर छूट प्राप्त चूककर्ता प्रतिष्ठानों की सूची
31.3.2004 की स्थिति के अनुसार
(भविष्य में, पैंशन और ईडीएलआई अंशदान, प्रशासनिक प्रभारों और दाण्डिक हर्जानों सहित)

क्र.सं.	क्षेत्र	कोड संख्या	गैर छूट प्राप्त प्रतिष्ठान का नाम	चूक की राशि (लाख रु. में)
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	2	नेलीमारला जूट मिल्स	670.05
2.	आंध्र प्रदेश	1184	पनियाम सीमेंट एण्ड मिनरल्स इंडस्ट्रीज लि., जिला कुरनूल	583.92

1	2	3	4	5
3.	आंध्र प्रदेश	23	रायालेकसेम्मा मिल्स लि., जिला कुरनूल	285.87
4.	आंध्र प्रदेश	370	सरवाराया टेक्सटाईल्स, राजमुंद्री	242.85
5.	आंध्र प्रदेश	26391	आल्वीन वाचेस लि., मोडक	240.75
6.	आंध्र प्रदेश	11898	आदिलाबाद काटन ग्रोवर्स का-आपरेटिव स्पिनिंग मिल लि., आदिलाबाद	224.96
7.	आंध्र प्रदेश	3759	राजमुंदरी का-आपरेटिव स्पिनिंग मिल्स, राजमुंदरी	199.12
8.	आंध्र प्रदेश	2814	सरवाराया टेक्सटाईल्स लि.	194.31
9.	आंध्र प्रदेश	22041	चित्तूर डिस्ट्रिक मिल्क प्रोड्यूसर्स का-आपरेटिव यूनियन लि., चित्तूर	189.66
10.	आंध्र प्रदेश	759	फेरो एलाइज कारपोरेशन लि.	187.50
11.	आंध्र प्रदेश	19888	पार्किंस टेक्सटाईल्स लि., जिला चित्तूर	131.16
12.	आंध्र प्रदेश	3920	नेल्लौर का-आपरेटिव स्पिनिंग मिल्स लि., कुरनूल	107.08
13.	आंध्र प्रदेश	4365	रायलएकम्मा पेपर मिल्स लि., जिला कुरनूल	103.55
14.	बिहार	2806	बिहार राज्य सहकारी भूमि विकास बैंक, पटना	2399.55
15.	बिहार	3	एन.जे.एम.सी. कटिहार	355.54
16.	बिहार	3256	अशोक पेपर मिल्स	173.77
17.	बिहार	184	एच.एम.पी. शुगर	121.12
18.	छत्तीसगढ़	1681	केडिया केस्टल एण्ड डेलान इण्डस्ट्रीज, कुंहारी	174.57
19.	दिल्ली	8076	एल्टास इण्डिया लि.	177.33
20.	दिल्ली	651	प्योर ड्रिंक्स (इण्डिया) लि.	165.22
21.	दिल्ली	2264	नेशनल हैराल्ड एसोसिएडिट जर्नल्स, लि.	107.18
22.	गुजरात	4951	मै. इण्डिया आयल कारपोरेशन लि.	262.75
23.	गुजरात	4471	मै. एस.एल.एम. मानिकलाल, वत्वा, अहमदाबाद	192.02
24.	गुजरात	353	मै. महिन्द्रा मिल्स, कालोल, गांधीनगर	176.15
25.	गुजरात	264	मै. द अहमदाबाद केसरी-ए-हिंद मिल, रायपुर गेट, अहमदाबाद	143.73
26.	गुजरात	9269	मै. एल.डी. टेक्सटाईल इण्डस्ट्रीज लि.	129.65
27.	गुजरात	4514	मै. टी मानिकलाल वत्वा	122.43
28.	गुजरात	1003	मै. परशुराम पाटरी वर्क्स	115.80

1	2	3	4	5
29.	हिमाचल प्रदेश	10429	सिद्धार्थ सुपर स्पिनिंग मिल्स लिमिटेड, सोलन	165.00
30.	हरियाणा	16166	मै. हुडा पंचकुला	2529.80
31.	हरियाणा	286	मै. झलानी टूल्स	489.00
32.	हरियाणा	2058	हरियाणा शीट ग्लास	138.60
33.	हरियाणा	1152	झलानी टूल्स	100.75
34.	झारखण्ड	2630	डेलटनगंज सेन्ट्रल कोपरेटिव बैंक लि.	118.55
35.	कर्नाटक	32	आई टी आई लि.	1128.49
36.	कर्नाटक	2260	आईडियल जावा इंडिया लि.	425.46
37.	कर्नाटक	44	मैसूर लैम्पस	338.69
38.	केरल	68	मंजूमली इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	253.45
39.	केरल	270	थूंगामल्ली इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	225.85
40.	केरल	267	पेम्बनार इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	184.47
41.	केरल	67	कोझीकनाम इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	170.69
42.	केरल	2568	मद्रास स्पिनरस लि., पलक्कड	162.78
43.	केरल	294	पासूमली इस्टेट, राम.बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	159.24
44.	केरल	268	ग्रेडबाई इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	158.14
45.	केरल	266	थेंगाकल इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	152.84
46.	केरल	2635	केलट्रान काउंटरस लि., त्रिवेन्द्रम	132.98
47.	केरल	2638	थिरूवेपेथी मिल्स लि., कन्नूर	131.33
48.	केरल	3110	माउंट इस्टेट, राम बहादुर ठाकुर लि., इडूकी डि.	115.46
49.	केरल	390	बोनाकोड इस्टेट, त्रिवेन्द्रम	108.64
50.	महाराष्ट्र	30565	जगदम्बा अनुसूचित जाति सूत गिरनी	1853.63
51.	महाराष्ट्र	80393	मराठवाड़ा एग्रीकल्चरल यूनि.	418.11
52.	महाराष्ट्र	60244	बालाजी एस एस के	395.69
53.	महाराष्ट्र	167	महतलाल इन्ड. लि. टेक्सटाइल डिविजन	391.64
54.	महाराष्ट्र	1654	रेलीवल्फ लि.	386.32
55.	महाराष्ट्र	131	खटाऊमाकनजी स्पिंग और विविंग मिल	331.79
56.	महाराष्ट्र	11718	कोठापुर जिला सूत गिरनी	314.05

1	2	3	4	5
57.	महाराष्ट्र	121	इंडिया यूनाइटेड मिल्स	291.07
58.	महाराष्ट्र	22565	गोदावरी एस एस के	281.02
59.	महाराष्ट्र	18274	विनायक एस एस के लि.	269.88
60.	महाराष्ट्र	93	ब्राडबूरी मिल्स लि.	260.59
61.	महाराष्ट्र	15480	श्री सतपूडा तापी परिसर सहा सहकार कारखाना लि.	252.44
62.	महाराष्ट्र	43175	वसन्तदादा एस एस के लि.	247.94
63.	महाराष्ट्र	183	टाटा मिल्स	229.40
64.	महाराष्ट्र	19443	झलानी टूल्स लि.	222.58
65.	महाराष्ट्र	3771	गंगापुर एस एस के लि.	214.69
66.	महाराष्ट्र	120	इंडिया यूनाइटेड मिल्स	201.92
67.	महाराष्ट्र	13350	पंजारखन सहकारी सहकार कारखाना लि.	191.37
68.	महाराष्ट्र	143	मफतलाल इन्ड. लि.	181.07
69.	महाराष्ट्र	119	इंडिया यूनाइटेड मिल्स	175.11
70.	महाराष्ट्र	32889	पी आई रचकार एण्ड कम्पनी	174.11
71.	महाराष्ट्र	19479	मराठवाड़ा एस एस के लि.	172.61
72.	महाराष्ट्र	9264	केरोना लि.	169.97
73.	महाराष्ट्र	640	इंडिया यूनाइटेड मिल्स	153.24
74.	महाराष्ट्र	8865	न्यू करीसर हिन्द टेक्सटाइल्स	151.44
75.	महाराष्ट्र	80683	पाटिल कन्सट्रक्शन	148.45
76.	महाराष्ट्र	415	श्री सीताराम मिल्स	140.72
77.	महाराष्ट्र	124	जेम मैन्यूफैक्यरिंग मिल	137.90
78.	महाराष्ट्र	13506	वसन्तदादा एस एज के लि.	137.35
79.	महाराष्ट्र	1869	श्री राम सहकारी कारखाना लि.	128.56
80.	महाराष्ट्र	331	धूले टेक्सटाइल	120.76
81.	महाराष्ट्र	118	इंडिया यूनाइटेड मिल्स	114.91
82.	महाराष्ट्र	38564	एलबी सर्विसेस	114.80
83.	महाराष्ट्र	16496	रिचर्डसन एण्ड क्रूडस	109.27
84.	महाराष्ट्र	29122	मानगंगा सहकारी कारखाना लि.	108.69

1	2	3	4	5
85.	महाराष्ट्र	3516	आर बी बी ए स्पिनिंग व विविंग मिल्स	106.60
86.	महाराष्ट्र	106	भारत टैक्सटाइल मिल्स	106.58
87.	महाराष्ट्र	139	न्यू सिटी आफ बाम्बे मैन्यूफैक्चरिंग कं. लि.	106.23
88.	महाराष्ट्र	132	कोहीनूर मिल्स	104.22
89.	महाराष्ट्र	825	स्वास्तिक रबड़ प्रोडक्टस लि.	102.87
90.	महाराष्ट्र	21949	गोदावरी मानर एस एस के लि.	102.60
91.	मध्य प्रदेश	1267	एम पी एस आर टी सी, बेरागढ़	778.29
92.	मध्य प्रदेश	225	एम पी एस आर टी सी, ग्वालियर	708.10
93.	मध्य प्रदेश	11	बिनोद मिल्स लि., उज्जैन	599.96
94.	मध्य प्रदेश	2070	श्री सिन्थेटिक्स, उज्जैन	541.15
95.	मध्य प्रदेश	4044	एम पी एस आर टी सी, उज्जैन	516.28
96.	मध्य प्रदेश	264	एम पी एस आर टी सी, जबलपुर	513.55
97.	मध्य प्रदेश	4046	एम पी एस आर टी सी, रीवा	428.15
98.	मध्य प्रदेश	1378	एम पी एस आर टी सी, भोपाल	292.51
99.	मध्य प्रदेश	3839	इंदौर डेवलपमेंट अथोरिटी इन्ड.	267.35
100.	मध्य प्रदेश	5417	एम पी एस आर टी सी, सियोन	251.77
101.	मध्य प्रदेश	5416	एम पी एस आर टी सी, खरगांव	214.77
102.	मध्य प्रदेश	1143	एम पी एस आर टी सी, इन्दौर	200.41
103.	मध्य प्रदेश	3982	जी एस आई टी एस, इन्दौर	186.47
104.	मध्य प्रदेश	11ए	बिनोद मिल्स लि., उज्जैन	181.45
105.	मध्य प्रदेश	4	राजकुमार मिल्स, इन्दौर	180.53
106.	मध्य प्रदेश	229	एम पी एस आर टीं सी, ग्वालियर	149.95
107.	मध्य प्रदेश	79	बर्न स्टैण्र्डड कम्पनी, जबलपुर	114.49
108.	मध्य प्रदेश	2663	जयन्त विटामिनस, रतलाम	102.76
109.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	1339	त्रिपुरा जूट मिल लिं., त्रिपुरा	295.12
110.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	12688	सेंट एंथोनी कालेज, शिलांग	286.29
111.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	1874	आसाम पालियस्टर कोपरेटिव सोसायटी लि., गुवाहाटी	269.54
112.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	613	आसाम स्टेट कोपरेटिव मार्केटिंग व कंज्यूमर फेडरेशन लि. (एस टी ए टी एफ ई डी)	228.00

1	2	3	4	5
113.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	1366	आसाम स्माल माइनर इरिगेशन डेवलपमेंट कारपोरेशन, गुवाहाटी	217.82
114.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	886	आसाम टी कोरपोरेशन, गुवाहाटी	199.57
115.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	830	मेघालय ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, शिलांग	179.06
116.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	403	आसाम स्माल इन्ड. डेवलपमेंट कारपोरेशन, गुवाहाटी	162.25
117.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	741	त्रिपुरा रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन, त्रिपुरा	160.71
118.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	219	ब्रह्मपुत्र शूगर मिल, बरूवाबमून गांव, गोलाघाट डि.	102.71
119.	उड़ीसा	1	उड़ीसा टैक्सटाइल मिल्स	1027.85
120.	उड़ीसा	87	ओ एस आर टी सी	693.43
121.	उड़ीसा	439	उड़ीसा इन्ड. लि.	679.55
122.	उड़ीसा	1690	भुवनेश्वर डेवलपमेंट एथोरिटी	664.46
123.	उड़ीसा	655	भास्कर टैक्सटाइल मिल्स	458.85
124.	उड़ीसा	3164	सोनपुर स्पिन. मिल्स	170.02
125.	उड़ीसा	917	ओ डब्ल्यू सी एस मिल	168.61
126.	उड़ीसा	3115	बारीपाडा स्पिन. मिल	130.78
127.	उड़ीसा	2063	उत्कल विर्वस कोपरेटिव स्पीनिंग मिल	105.79
128.	पंजाब	4715	पुनवायर, मोहाली	414.47
129.	पंजाब	92	न्यू एग्रटन वूलन मिल, अमृतसर	153.54
130.	पंजाब	12777	एफ सी आई, एफ एस डी राजपुरा पटियाला	110.11
131.	राजस्थान	5723	आवास विकास संस्थान, जयपुर	1176.56
132.	राजस्थान	2993	राजस्थान स्टेट रोड डेवलपमेंट कोरप. लि.	726.92
133.	राजस्थान	1139	इन्स्टुमेंटशन लि. कोटा	639.04
134.	राजस्थान	1392	एच एम टी मशीन टूल्स लि. अजमेर	476.54
135.	राजस्थान	5	जयपुर मेटल व इलैक्ट्रीकल लि., जयपुर	201.78
136.	राजस्थान	3962	परफेक्ट थ्रेड मिल्स उदयपुर	133.71
137.	राजस्थान	4195	तिरूपती फाइबर इन्ड. लि., सिरोही	102.55
138.	तमिलनाडु	2133	साउथ इंडिया को-ओप. स्पिन. मिल लि.	546.63
139.	तमिलनाडु	5562	मै. करूर डि. को-ओप स्पि. मिल	278.16

1	2	3	4	5
140.	तमिलनाडु	6357	स्वामीजी मिल्स लि.	273.10
141.	तमिलनाडु	366, 69ए से जी 784ए व बी	महावीर प्लाटेशन लि.	256.23
142.	तमिलनाडु	5531	मै. नागापट्टीनाम डि. को-ओप स्पि. मिल	255.29
143.	तमिलनाडु	16681	उमा महेश्वरी मिल लि.	198.30
144.	तमिलनाडु	8400	कोंगरार स्पिनरस	176.27
145.	तमिलनाडु	159	महालक्ष्मी मिल्स लि., पसूमलाई	169.24
146.	तमिलनाडु	861	श्री विशालालक्ष्मी मिल्स प्रा. लि.	168.38
147.	तमिलनाडु	2298	सीतालक्ष्मी मिल्स लि., थिरूनागर, मदुरै	162.44
148.	तमिलनाडु	6517	सेलम टैक्सटाइल लि.	156.63
149.	तमिलनाडु	11266	वेंकटेश्वर पेपर व बोर्ड लि.	146.06
150.	तमिलनाडु	20905	विश्वभारती टैक्सटाइल प्रा. लि.	143.21
151.	तमिलनाडु	74	आर एस एल टैक्सटाइल इंडिया लि.	139.93
152.	तमिलनाडु	3115	श्रीविलीपूथूर को-ओप स्पि. मिल्स लि., मदुरै	134.56
153.	तमिलनाडु	5610	कन्याकुमारी डि. को-ओप स्पि. मिल्स लि.,	125.30
154.	तमिलनाडु	12461	सी बी ई पोपूलर स्पिन. मिल्स	121.11
155.	तमिलनाडु	19769	डनपल इंडिया लि.	119.62
156.	तमिलनाडु	861-ए	श्री विशालालक्ष्मी मिल्स प्रा. लि.	112.56
157.	तमिलनाडु	55	कोयम्बटूर पायनियर मिल्स	109.34
158.	तमिलनाडु	17482	मीनाक्षी स्पीनरस	109.13
159.	तमिलनाडु	153	श्री उमा परमेश्वरी मिल लि.	107.45
160.	तमिलनाडु	23718	किलबम इलैक्ट्रीकल्स लि.	102.70
161.	तमिलनाडु	6091	अरकोट टैक्सटाइल मिल्स	101.79
162.	उत्तर प्रदेश	5115	यू पी हैण्डलूम कारपोरेशन लि.	644.00
163.	उत्तर प्रदेश	4427	यू पी स्टेट सीमेंट कारपोरेशन	434.60
164.	उत्तर प्रदेश	203	अयोध्या शूगर मिल्स	400.64
165.	उत्तर प्रदेश	423	यू पी स्टेट सीमेंट कारपोरेशन	330.96
166.	उत्तर प्रदेश	13852	बेतवा रिवर	274.46
167.	उत्तर प्रदेश	784	यू पी एस आर टी सी, कानपुर	265.95

1	2	3	4	5
168.	उत्तर प्रदेश	6918	यू पी एस आर टी सी, झांसी	242.40
169.	उत्तर प्रदेश	5525	यू पी एस आर टी सी, गाजियाबाद	207.05
170.	उत्तर प्रदेश	222	यू पी स्टेट शूगर कारपोरेशन	179.36
171.	उत्तर प्रदेश	14182	रनेन्द्र टयूब्स प्रा. लि.	176.62
172.	उत्तर प्रदेश	856	यू पी एस आर टी सी, मुरादाबाद	169.51
173.	उत्तर प्रदेश	176	यू पी स्टेट शूगर कारपोरेशन लि.	164.27
174.	उत्तर प्रदेश	5384	यू पी इलैक्ट्रीक कारपोरेशन लि.	157.66
175.	उत्तर प्रदेश	774	यू पी एस आर टी सी, आर एम आफिस	155.63
176.	उत्तर प्रदेश	336	एसोसियेटिड जनरल लि.	146.94
177.	उत्तर प्रदेश	933	यू पी एस आर टी सी, बरेली	140.82
178.	उत्तर प्रदेश	526	यू पी एस एस सी, देवरिया	135.08
179.	उत्तर प्रदेश	11399	नगीना सहकारी मिल्स	131.96
180.	उत्तर प्रदेश	7543	नन्द गंज सिरोही शूगर कम्पनी	126.15
181.	उत्तर प्रदेश	162	लार्ड कृष्णा टैक्सटाइल्स	123.70
182.	उत्तर प्रदेश	797	यू पी एस आर टी सी, अलीगढ़	121.00
183.	उत्तर प्रदेश	4040	फोरमोस्ट इन्ड. साहिबाबाद	117.60
184.	उत्तर प्रदेश	495	सीतापुर प्लाईवुड	115.25
185.	उत्तर प्रदेश	14779	अरिहन्त इन्ड. लि.	115.19
186.	उत्तर प्रदेश	525	मोदी डिस्टेलरी	113.54
187.	उत्तर प्रदेश	4805	यू पी एस आर टी सी,	108.57
188.	उत्तर प्रदेश	735	यू पी एस आर टी सी, मेरठ	105.56
189.	उत्तर प्रदेश	767	यू पी एस आर टी सी, लखनऊ	101.61
190.	उत्तरांचल	1281	यू पी एस आर टी सी, देहरादून	277.18
191.	उत्तरांचल	32512	नगर निगम देहरादून	172.41
192.	उत्तरांचल	1851	यू पी एस आर टी सी, टनकपुर	126.83
193.	पश्चिम बंगाल	321	सेन्ट्रल इनलेन्ड वाटर ट्रासंपोर्ट को. लि.	340.00
194.	पश्चिम बंगाल	1630	ईटर्न पेपर मिल्स लि.	227.01
195.	पश्चिम बंगाल	12201	इन्डो जापान स्टील लि.	188.80

1	2	3	4	5
196.	पश्चिम बंगाल	12317	ईस्टर्न पेपर प्रा. लि.	131.02
197.	पश्चिम बंगाल	9152	हलमैन क्लाईमैक्स मैन्युफैक्चर्स लि.	115.44
198.	पश्चिम बंगाल	9744	वूलकम्बर्स आफ इंडिया लि.	113.15
199.	पश्चिम बंगाल	9283 और 593	स्माल टूल्स मैन्युफैक्चर्स कं.लि.	108.82

छूट प्राप्त चूककर्ता स्थापनाओं की सूची

एक करोड़ रुपये एवं उससे ऊपर

31.3.2004 की स्थिति के अनुसार

(भविष्य निधि पेंशन एवं कर्मचारी जमा सहबद्ध बीमा अंशदान, प्रशासनिक प्रभार एवं पीनल क्षति सहित)

क्र.सं.	क्षेत्र	कोड संख्या	गैर छूट प्राप्त प्रतिष्ठान का नाम	चूक की राशि (लाख रु. में)
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	3495	बी एच पी वी लि.	2146.09
2.	आंध्र प्रदेश	3071	एच एम टी लि. (मशीन टूल्स डिवीजन)	1097.31
3.	आंध्र प्रदेश	144	प्राग टूल्स लि.	440.31
4.	आंध्र प्रदेश	3107	आई डी पी एल	373.61
5.	आंध्र प्रदेश	3729	हिन्दुस्तान केबल्स	321.46
6.	आंध्र प्रदेश	3639	एच एम टी बियरिंग लि.	137.76
7.	बिहार	1806	बिहार स्टेट इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड	223.65
8.	दिल्ली	3670	स्टेट फार्म्स कार्पो. लि.	996.48
9.	दिल्ली	2271	फूड कार्पो. आफ इंडिया	174.52
10.	गुजरात	1383	बरौदा रियान कार्पो. लि.	650.45
11.	हरियाणा	1061	एच एम टी लि.	519.01
12.	झारखंड	1465	हैवी इन्जी. कार्पो.	11765.24
13.	झारखंड	2203	मेकॉन इंडिया	124.55
14.	कर्नाटक	873ए	एच एम टी वाच फैक्ट्री	3253.78
15.	कर्नाटक	873	एच एम टी मशीन टूल्स	1249.60
16.	कर्नाटक	873ई	एच एम टी कार्पो. आफिस	782.70
17.	केरल	15	एल्यूमिनियम इंडस्ट्रीज लि., कुन्दरा	145.67

1	2	3	4	5
18.	केरल	16	ट्रावनकोर रियान लि. एर्नाकुलम	197.37
19.	केरल	2985	द केरला एग्रो इन्डस्ट्रीज कार्पो. लि.	130.19
20.	महाराष्ट्र	343	जामश्री रंजीत सिंह स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स कार्पो. लि.	3513.159
21.	महाराष्ट्र	1459	हिन्दुस्तान एन्टीबायटिक्स लि.	1017.94
22.	महाराष्ट्र	348	लक्ष्मी विष्णु टेक्सटाइल्स मिल्स लि.	799.05
23.	महाराष्ट्र	101	हिन्दुस्तान स्पिनिंग एंड वीविग मिल्स	381.06
24.	महाराष्ट्र	3502	मोदी मिल, नागपुर	376.60
25.	महाराष्ट्र	5291	कमानी ट्यूबस,	134.77
26.	महाराष्ट्र	389	प्यारामल स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स	111.95
27.	महाराष्ट्र	998	न्यू फाल्टन शूगर वर्क्स लि.	110.23
28.	मध्य प्रदेश	5814	हिन्दुस्तान मोटर लि., धार	215.31
29.	मध्य प्रदेश	201	नेपा लि., नेपानगर	151.84
30.	तमिलनाडु	8427	टी एन सिविल सप्लाईज कार्पो.	174.46
31.	उत्तरांचल	1261	ओ एन जी सी लि.	2166.58
32.	उत्तरांचल	14072	एच एम टी फैक्ट्री	620.10
33.	उत्तर प्रदेश	5384	यू पी इलैक्ट्रानिक कार्पो. लि. लखनऊ	157.66
34.	उत्तर प्रदेश	525	मोदी डिस्टिलरी	113.54
35.	पश्चिम बंगाल	78	एन जे एम सी लिं. (नेशनल)	3161.94
36.	पश्चिम बंगाल	49	न्यू सेन्ट्रल जूट मिल्स कं. लि.	2469.81
37.	पश्चिम बंगाल	48	एन जे एम सी लि. (किन्नीसोन)	1914.88
38.	पश्चिम बंगाल	36	न्यूडिया मिल्स कं. लि.	1841.00
39.	पश्चिम बंगाल	11	एन जे एम सी लि. यूनिट-खरदा	1529.94
40.	पश्चिम बंगाल	1651	हिन्दुस्तान केबल्स लि.	1310.00
41.	पश्चिम बंगाल	338	लूमटैक्स इंजी.प्रा.लि.	1179.30
42.	पश्चिम बंगाल	46	एन जे एम सी लि. (एलेक्जैन्ड्रा)	1161.45
43.	पश्चिम बंगाल	64	श्याम नगर जूट फैक्ट्री लि.	955.03
44.	पश्चिम बंगाल	64	श्याम नगर जूट फैक्ट्री लि.	955.03

1	2	3	4	5
45.	पश्चिम बंगाल	62, 71	विक्टोरिया जूट कं. लि.	886.63
46.	पश्चिम बंगाल	63	एंगस कं. लि.	803.38
47.	पश्चिम बंगाल	2, 27, 40	बारंगगोर जूट फैक्ट्री लि.	728.32
48.	पश्चिम बंगाल	8	एन जे एम सी लि. (यूनियन)	724.05
49.	पश्चिम बंगाल	35	गजानन्द कामर्शियल प्रा.लि.	609.77
50.	पश्चिम बंगाल	1267	अमृत बाजार पत्रिका	574.82
51.	पश्चिम बंगाल	7	गौरीपुर कं. लि.	548.15
52.	पश्चिम बंगाल	97	कनौरिया जूट एण्ड इंन्डस्ट्री लि.	519.54
53.	पश्चिम बंगाल	23	केलवेन जूट कं. लि.	504.87
54.	पश्चिम बंगाल	37	अगारपारा जूट मिल्स लि.	469.16
55.	पश्चिम बंगाल	9608	सिमौन कार्वेस इन्डिया लि.	333.63
56.	पश्चिम बंगाल	9608	सिमौन कार्वेस इन्डिया लि.	333.63
57.	पश्चिम बंगाल	11732	एस बी एस टी सी	260.00
58.	पश्चिम बंगाल	89	आकलैण्ड होल्डिंग लि.	238.53
59.	पश्चिम बंगाल	15	काकीनारा कं. लि.	228.99
60.	पश्चिम बंगाल	28	केलीडोनियन जूट एण्ड इन्डस्ट्रीज लि.	211.04
61.	पश्चिम बंगाल	1130	बंगाल इम्यूनिटी लि.	182.62
62.	पश्चिम बंगाल	51	न्यू सैन्ट्रल जूट मिल्स कं. लि.	157.81
63.	पश्चिम बंगाल	5144	जेसाप एण्ड कं. लि.	135.81
64.	पश्चिम बंगाल	216, 346, 718	बर्न स्टैन्डर्ड कं. लि.	109.69
65.	पश्चिम बंगाल	160	इस्को (कुल्टी वर्क्स)	108.70

ओजोन परत का घटना

1683. श्री सी. कुप्पुसामी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को घटती ओजोन परत की जानकारी है जैसा कि दिनांक 2 फरवरी, 2005 को "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या इसके कारणों का पता लगाने तथा उपचारात्मक उपायों का सुझाव देने के लिए कोई व्यापक अध्ययन किया जा रहा है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो भारत विशेषकर उत्तरी भारत के ऊपर से ओजोन परत के घटने को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) और (ख) जी, हां। फिर भी, भारतीय मौसम विभाग द्वारा किए गए अध्ययन से यह पुष्टि होती है कि भारतीय क्षेत्र के ऊपर ओजोन सान्द्रता में कोई उल्लेखनीय दीर्घावधिक प्रवृत्ति नहीं देखी गयी है। कुछ वैज्ञानिकों द्वारा ओजोन सान्द्रता में देखा गया सीमान्त परिवर्तन ओजोन परत के प्राकृतिक उतार-चढ़ाव की सीमा के भीतर ही है।

(ग) से (ङ) भारतीय मौसम विभाग वर्ष 1957 से ओजोन परत का वैज्ञानिक अध्ययन कर रहा है जिसमें सतही ओजोन, समग्र ओजोन और देश के पूरे ओजोन सान्द्रता का वर्टिकल फैलाव शामिल है। वायुमण्डल में प्राकृतिक प्रक्रिया के साथ-साथ मानव निर्मित ओजोन ह्रास पदार्थ ओजोन परत को प्रभावित करते हैं। ओजोन ह्रास की समस्या से निपटने के लिए ओजोन परत की सुरक्षा हेतु वियना कन्वेंशन और ओजोन ह्रासकारी पदार्थों पर मांट्रियल प्रोटोकाल, अंतर्राष्ट्रीय समझौते हैं। इन समझौतों में विकसित देशों के साथ ही साथ विकासशील देशों में ओजोन ह्रासकारी पदार्थों को समाप्त करने के उपाय शामिल हैं। भारत वियना कन्वेंशन और मांट्रियल प्रोटोकाल दोनों का पक्षकार है और इन समझौतों के उपबंधों के अनुसरण में विभिन्न क्षेत्रों में ओजोन ह्रासकारी पदार्थों के सृजन एवं खपत को समाप्त करने के आवश्यक उपाय किए गए हैं। विभिन्न ओजोन ह्रासकारी पदार्थों को समाप्त करने के लिए भारत में राष्ट्रीय कार्यक्रम तैयार किया जा चुका है और इसका कार्यान्वयन किया जा रहा है।

खाद्यान्न का आवंटन

1684. **श्री दिनशा पटेल:**
श्री के.सी. पलनिसामी:
श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केन्द्रीय पूल से पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न राज्यों को आवंटित किए गए खाद्यान्न का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या गुजरात और तमिलनाडु सहित कुछ राज्य सरकारें खाद्यान्न का कोटा बढ़ाने का आग्रह कर रही हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा राज्यों विशेषकर गुजरात और तमिलनाडु के अनुरोधों को किस सीमा तक माना गया है;

(घ) क्या सरकार का विचार सुनामी से प्रभावित राज्यों विशेषकर तमिलनाडु को अतिरिक्त खाद्यान्न आवंटित करने का है; और

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

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): (क) पिछले तीन वर्षों के लिए लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों का राज्यवार आबंटन का ब्यौरा संलग्न विवरण-I पर दिया गया है। पिछले तीन वर्षों के लिए कल्याण योजनाओं के संबंध में इन राज्यों को किया गया आबंटन संलग्न विवरण-II पर है।

(ख) और (ग) कुछ राज्यों ने लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों के आबंटन में वृद्धि का अनुरोध किया था। ऐसे अनुरोधों को स्वीकार नहीं हुआ जा सकता है क्योंकि लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को प्रत्येक श्रेणी नामत: गरीबी रेखा से ऊपर, गरीबी रेखा से नीचे और अंत्योदय अन्न योजना के लिए समान रूप से 35 किलोग्राम प्रति परिवार प्रति माह की निर्धारित दर से आबंटन किया जाता है। गुजरात और तमिलनाडु से लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों के आबंटन में वृद्धि के लिए कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है। लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों का आबंटन मांग पर आधारित नहीं है। यह 1.3.2000 की स्थिति के अनुसार भारत के महापंजीयक के आबादी प्रक्षेपण और 1993-94 के लिए योजना आयोग के राज्यवार निर्धनता अनुमानों, जो भी कम हो के आधार पर प्रत्येक राज्य/संघ क्षेत्र द्वारा पहचान किए गए परिवारों की संख्या और जारी किए गए राशन कार्डों की संख्या के अनुसार किया जाता है।

कल्याण योजनाओं के तहत आबंटन विभिन्न नोडल मंत्रालयों द्वारा प्रत्येक कल्याण योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार हरेक राज्य/संघ क्षेत्र द्वारा पहचान किए गए पात्र लाभभोगियों की संख्या के अनुसार किया जाता है।

(घ) और (ङ) तमिलनाडु सहित सुनामी से प्रभावित राज्यों को लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली अथवा आहार आधारित कल्याण योजनाओं के तहत खाद्यान्नों का कोई अतिरिक्त आबंटन नहीं किया गया है।

विवरण I

वर्ष 2001-2002 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (गेहूं और चावल) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.पी.	ग.रे.ऊ.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	186.840	1470.960	1591.680	3249.480
2.	अरूणाचल प्रदेश	1.134	27.024	76.680	104.838
3.	असम	28.152	515.058	434.880	978.090
4.	बिहार	150.000	1820.871	174.336	2145.207
5.	छत्तीसगढ़	86.220	393.345	101.112	580.677
6.	दिल्ली	2.400	114.165	576.840	693.405
7.	गोवा	0.979	9.851	63.120	73.950
8.	गुजरात	61.750	869.540	570.000	1501.290
9.	हरियाणा	27.346	182.541	8.640	218.527
10.	हिमाचल प्रदेश	23.616	248.235	101.160	373.011
11.	जम्मू व कश्मीर	25.407	151.763	238.440	415.610
12.	झारखंड	91.630	567.491	63.264	722.385
13.	कर्नाटक	84.110	807.724	555.000	1446.834
14.	केरल	71.460	374.958	1828.080	2274.498
15.	मध्य प्रदेश	189.720	985.983	174.888	1350.591
16.	महाराष्ट्र	267.861	2096.212	765.120	3129.193
17.	मणिपुर	1.914	35.136	54.840	91.890
18.	मेघालय	3.515	44.240	126.360	174.115
19.	मिजोरम	3.156	16.461	93.840	113.457
20.	नागालैंड	2.838	30.122	122.040	155.000
21.	उड़ीसा	88.466	907.045	44.640	1040.151
22.	पंजाब	19.723	114.363	21.480	155.566

1	2	3	4	5	6
23.	राजस्थान	111.780	916.269	401.520	1429.569
24.	सिक्किम	1.176	11.205	36.840	49.221
25.	तमिलनाडु	35.475	1350.423	461.280	1847.178
26.	त्रिपुरा	7.917	62.718	124.800	195.435
27.	उत्तरांचल	11.448	109.722	23.136	144.306
28.	उत्तर प्रदेश	260.791	2339.789	377.304	2977.884
29.	पश्चिम बंगाल	109.926	1254.369	905.160	2269.455
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.822	5.450	36.360	42.632
31.	चण्डीगढ़	0.318	5.680	13.680	19.678
32.	दादर व नगर हवेली	0.840	3.762	2.760	7.362
33.	दमन व द्वीव	0.180	0.969	1.800	2.949
34.	दक्षद्वीप	0.040	0.044	7.060	7.144
35.	पांडिचेरी	1.125	22.701	3.720	27.546
	जोड़	1960.075	17866.189	10181.860	30008.124
	के.रि.पु./सी.सु.ब./भा.ति.सी.पु.	0.000	0.000	54.869	54.869
	रक्षा	0.000	0.000	266.000	266.000
	भूटान	0.000	0.000	42.600	42.600
	सकल जोड़	1960.075	17866.189	10545.329	30371.593

गरीबी रेखा से नीचे के आवंटन में सूखा राहत और बाढ़ राहत शामिल है।

वर्ष 2002-2003 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (गेहूं और चावल) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.पी.	ग.रे.ऊ.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	261.577	1444.800	2266.740	3973.116
2.	अरूणाचल प्रदेश	6.348	35.148	73.701	115.197
3.	असम	118.236	682.284	958.115	1758.635

1	2	3	4	5	6
4.	बिहार	420.000	2244.184	2291.520	4955.704
5.	छत्तीसगढ़	120.708	579.672	1045.800	1746.180
6.	दिल्ली	13.440	158.340	1102.917	1274.697
7.	गोवा	3.072	12.888	119.802	135.762
8.	गुजरात	136.500	762.713	2858.433	3757.646
9.	हरियाणा	46.968	260.892	1148.838	1456.698
10.	हिमाचल प्रदेश	33.060	170.872	359.325	563.257
11.	जम्मू व कश्मीर	47.424	228.077	425.040	700.541
12.	झारखंड	153.936	814.692	216.300	1184.928
13.	कर्नाटक	200.373	1113.903	2070.600	3384.876
14.	केरल	100.044	552.564	1808.940	2461.548
15.	मध्य प्रदेश	265.608	1274.292	2765.469	4305.369
16.	महाराष्ट्र	420.720	2323.584	5013.615	7757.919
17.	मणिपुर	10.716	43.884	47.460	102.060
18.	मेघालय	11.808	65.052	44.058	120.918
19.	मिजोरम	4.416	24.264	48.114	76.794
20.	नागालैंड	7.944	44.136	73.503	125.583
21.	उड़ीसा	212.316	1484.376	1285.098	2981.790
22.	पंजाब	30.120	166.416	1632.975	1829.511
23.	राजस्थान	156.492	804.048	3002.592	3963.132
24.	सिक्किम	2.820	15.420	39.204	57.444
25.	तमिलनाडु	290.495	1751.881	3841.950	5884.326
26.	त्रिपुरा	18.996	104.904	181.674	305.574
27.	उत्तरांचल	32.052	161.814	431.919	625.785
28.	उत्तर प्रदेश	685.418	3688.477	7840.760	12214.655
29.	पश्चिम बंगाल	307.788	1702.752	4246.770	6257.310
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.800	7.440	36.360	45.600
31.	चंडीगढ़	0.888	8.748	79.212	88.848

1	2	3	4	5	6
32.	दादर व नगर हवेली	1.176	5.544	7.140	13.860
33.	दमन व द्वीव	0.252	1.428	10.005	11.685
34.	लक्षद्वीप	0.168	0.372	5.195	5.735
35.	पांडिचेरी	3.850	31.262	50.853	85.965
	जोड़	4127.528	22771.123	47429.997	74328.648
	के.रि.पु./सी.सु.ब./भा.ति.सी.पु.	0.000	0.000	59.905	59.905
	रक्षा	0.000	0.000	258.000	258.000
	भूटान	0.000	0.000	36.951	36.951
	सकल जोड़	4127.528	22771.123	47784.853	74683.504

वर्ष 2003-2004 के दौरान लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अधीन खाद्यान्नों (गेहूं और चावल) का आवंटन

(हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	खाद्यान्न			
		अं.अ.यो.	ग.रे.पी.	ग.रे.ऊ.	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	337.946	1368.430	2266.740	3973.116
2.	अरूणाचल प्रदेश	6.348	35.148	64.206	105.702
3.	असम	118.236	682.284	735.140	1535.660
4.	बिहार	420.00	2219.184	2291.520	4930.704
5.	छत्तीसगढ़	155.967	566.226	1045.800	1767.993
6.	दिल्ली	13.440	158.340	996.516	1168.296
7.	गोवा	3.072	12.888	118.296	134.256
8.	गुजरात	136.500	753.948	2787.564	3678.012
9.	हरियाणा	47.664	274.004	1014.204	1335.872
10.	हिमाचल प्रदेश	33.060	195.872	348.900	577.832
11.	जम्मू व कश्मीर	47.424	261.660	443.940	753.024
12.	झारखंड	153.936	839.268	216.300	1209.504
13.	कर्नाटक	218.280	1095.996	2070.600	3384.876

1	2	3	4	5	6
14.	केरल	118.057	534.551	1808.940	2461.548
15.	मध्य प्रदेश	330.605	1225.343	2535.372	4091.320
16.	महाराष्ट्र	451.100	2293.204	4700.880	7445.184
17.	मणिपुर	10.716	43.884	47.460	102.060
18.	मेघालय	11.808	65.052	45.024	121.884
19.	मिजोरम	5.490	23.190	54.564	83.244
20.	नागालैंड	9.960	42.120	86.688	138.768
21.	उड़ीसा	212.316	1484.376	1155.564	2852.256
22.	पंजाब	30.120	166.416	1473.240	1669.776
23.	राजस्थान	181.852	757.509	2763.756	3703.117
24.	सिक्किम	3.604	14.636	25.812	44.052
25.	तमिलनाडु	300.024	1742.352	3787.980	5830.356
26.	त्रिपुरा	18.996	104.904	179.232	303.132
27.	उत्तरांचल	32.052	177.120	333.552	542.724
28.	उत्तर प्रदेश	630.885	3654.295	6494.460	10979.640
29.	पश्चिम बंगाल	307.788	1702.752	4089.180	6099.720
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.806	7.434	36.360	45.600
31.	चंडीगढ़	0.888	8.748	75.516	85.152
32.	दादर व नगर हवेली	1.176	5.544	7.140	13.860
33.	दमन व द्वीव	0.252	1.428	9.420	11.100
34.	लक्षद्वीप	0.168	0.372	3.708	4.248
35.	पांडिचेरी	4.376	30.736	13.200	48.312
	जोड़	4555.912	22549.214	44126.774	71231.900
	के.रि.पु./सी.सु.ब./भा.ति.सी.पु.	0.000	0.000	55.512	55.512
	रक्षा	0.000	0.000	255.504	255.504
	भूटान	0.000	0.000	20.000	20.000
	सकल जोड़	4555.912	22549.214	44457.790	71562.916

विवरण II

2001-2002 से 2003-2004 के दौरान संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के अधीन राज्यवार खाद्यानों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1	आन्ध्र प्रदेश	232.44	2255.76	2078.91
2.	अरूणाचल प्रदेश	328.70	337.36	371.11
3.	असम	228.48	250.73	369.27
4.	बिहार	92.45	223.14	314.27
5.	छत्तीसगढ़	88.79	93.50	60.75
6.	दिल्ली	181.53	789.95	1021.59
7.	गोवा	41.52	186.67	149.07
8.	गुजरात	235.76	392.21	871.21
9.	हरियाणा	355.80	732.22	824.94
10.	हिमाचल प्रदेश	197.81	716.35	798.91
11.	जम्मू व कश्मीर	23.67	45.00	46.38
12.	झारखंड	137.59	2068.51	1582.60
13.	कर्नाटक	151.84	384.99	923.63
14.	केरल	498.26	918.80	739.17
15.	मध्य प्रदेश	225.60	251.18	253.31
16.	महाराष्ट्र	7.02	5.03	29.71
17.	मणिपुर	124.29	463.59	356.90
18.	मेघालय	1.00	0.66	0.13
19.	मिजोरम	16.25	32.75	22.49
20.	नागालैण्ड	29.71	24.26	26.63
21.	उड़ीसा	169.06	184.59	266.25
22.	पंजाब	8.38	7.84	18.10
23.	राजस्थान	11.97	23.16	24.12

1	2	3	4	5
24.	सिक्किम	7.25	6.48	9.19
25.	तमिलनाडु	6.63	6.56	16.80
26.	त्रिपुरा	4.59	4.81	8.53
27.	उत्तर प्रदेश	32.67	43.02	48.66
28.	उत्तरांचल	29.87	101.33	54.31
29.	पश्चिम बंगाल	0.57	0.38	1.31
30.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.00	0.00	0.00
31.	चण्डीगढ़	0.69	0.56	0.56
32.	दादरा नगर हवेली	0.00	0.00	0.00
33.	दमन व द्वीव	0.31	0.00	0.42
34.	लक्षद्वीप	0.98	1.39	1.59
35.	पांडिचेरी	0.00	0.00	0.00

2001-2002 से 2003-2004 तक के दौरान काम के बदले अनाज और संपूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना के विशेष घटक के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	1650.00	2000.00	1820.00
2.	असम	0.00	0.00	50.00
3.	बिहार	100.00	0.00	0.00
4.	गुजरात	58.10	148.00	168.00
5.	हरियाणा	0.00	25.00	0.00
6.	कर्नाटक	100.00	530.00	679.75
7.	केरल	5.00	52.00	61.00
8.	महाराष्ट्र	138.00	116.00	516.16
9.	मध्य प्रदेश	188.66	417.00	481.78
10.	उड़ीसा	150.00	400.00	522.00

1	2	3	4	5
11.	पंजाब	0.00	0.00	0.00
12.	राजस्थान	621.36	1898.00	1358.00
13.	तमिलनाडु	0.00	125.00	679.00
14.	उत्तर प्रदेश	0.00	200.00	0.00
15.	पश्चिम बंगाल	0.00	0.00	0.00
16.	अरूणाचल प्रदेश	0.00	0.00	24.80
17.	छत्तीसगढ़	120.55	329.00	238.00
18.	गोवा	0.00	0.00	0.00
19.	हिमाचल प्रदेश	0.00	10.00	0.00
20.	जम्मू व कश्मीर	0.00	0.00	0.00
21.	झारखंड	0.00	0.00	0.00
22.	मणिपुर	0.00	40.00	0.00
23.	मेघालय	0.00	0.00	0.00
24.	मिजोरम	0.00	0.00	0.00
25.	नागालैण्ड	0.00	0.00	0.00
26.	सिक्किम	0.00	0.00	0.00
27.	त्रिपुरा	0.00	0.00	0.00
28.	उत्तरांचल	0.00	50.00	0.00
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.00	0.00	0.00
30.	चंडीगढ़	0.00	0.00	0.00
31.	दादरा व नगर हवेली	0.00	0.00	0.00
32.	दमन व दीव	0.00	0.00	0.00
33.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00
34.	पांडिचेरी	0.00	0.00	0.00
35.	दिल्ली	0.00	0.00	0.00

2001-02 से 2003-04 के दौरान मध्याह्न भोजन योजना के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	232.75	223.69	178.28
2.	असम	91.72	91.72	97.14
3.	बिहार	217.78	242.88	245.30
4.	गुजरात	90.16	65.18	60.10
5.	हरियाणा	48.50	42.27	45.88
6.	कर्नाटक	156.15	153.56	145.86
7.	केरल	46.69	47.11	43.33
8.	महाराष्ट्र	293.76	297.93	223.60
9.	मध्य प्रदेश	190.61	210.65	165.83
10.	उड़ीसा	92.22	123.76	123.31
11.	पंजाब	49.79	48.62	45.49
12.	राजस्थान	186.65	154.04	170.08
13.	तमिलनाडु	116.01	108.08	110.60
14.	उत्तर प्रदेश	375.13	445.67	491.14
15.	पश्चिम बंगाल	287.44	292.93	289.35
16.	अरूणाचल प्रदेश	4.30	5.00	5.45
17.	छत्तीसगढ़	126.72	74.55	56.57
18.	गोवा	2.41	2.07	1.25
19.	हिमाचल प्रदेश	20.06	19.20	18.45
20.	जम्मू व कश्मीर	21.50	24.66	24.66
21.	झारखंड	23.47	51.79	51.80
22.	मणिपुर	8.38	8.63	8.89
23.	मेघालय	12.57	13.04	10.28

1	2	3	4	5
24.	मिजोरम	2.95	2.81	1.88
25.	नागालैण्ड	4.79	4.79	5.21
26.	सिक्किम	2.42	2.31	1.54
27.	त्रिपुरा	14.24	13.80	9.08
28.	उत्तरांचल	20.93	24.65	23.62
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1.15	1.08	0.70
30.	चंडीगढ़	0.56	1.25	0.98
31.	दादर व नगर हवेली	0.76	0.78	0.68
32.	दमन व दीव	0.45	0.30	0.30
33.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00
34.	पांडिचेरी	1.25	1.25	1.25
35.	दिल्ली	20.21	20.22	21.73

2001-02 से 2003-04 के दौरान अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़े वर्ग छात्रावासों/कल्याण संस्थानों के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	100.23	72.24	200.07
2.	असम	0.18	34.12	34.08
3.	बिहार	0.00	110.97	111.00
4.	गुजरात	5.32	37.70	37.68
5.	हरियाणा	0.05	13.04	13.08
6.	कर्नाटक	17.07	55.72	92.13
7.	केरल	1.61	27.62	27.60
8.	महाराष्ट्र	20.85	116.18	116.16
9.	मध्य प्रदेश	0.00	63.71	63.72
10.	उड़ीसा	21.94	74.22	74.16

1	2	3	4	5
11.	पंजाब	0.00	8.33	8.28
12.	राजस्थान	3.22	40.21	40.20
13.	तमिलनाडु	17.41	91.15	87.12
14.	उत्तर प्रदेश	0.00	157.65	189.96
15.	पश्चिम बंगाल	5.82	85.14	85.20
16.	अरूणाचल प्रदेश	0.00	1.76	1.80
17.	छत्तीसगढ़	0.00	28.98	29.04
18.	गोवा	0.01	0.65	0.60
19.	हिमाचल प्रदेश	0.00	7.30	7.20
20.	जम्मू व कश्मीर	0.00	10.60	13.08
21.	झारखंड	0.76	40.74	40.80
22.	मणिपुर	0.00	2.20	2.16
23.	मेघालय	0.00	3.25	3.24
24.	मिजोरम	0.00	1.21	1.20
25.	नागालैण्ड	0.00	2.21	2.28
26.	सिक्किम	0.00	0.77	0.72
27.	त्रिपुरा	0.18	5.24	5.28
28.	उत्तरांचल	0.13	7.32	8.88
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.01	0.37	0.36
30.	चण्डीगढ़	0.00	0.44	0.48
31.	दादरा व नगर हवेली	0.64	0.28	0.24
32.	दमन व दीव	0.00	0.07	0.00
33.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00
34.	पांडिचेरी	0.00	1.57	1.56
35.	दिल्ली	0.03	7.92	7.92

2001-02 से 2003-04 तक के दौरान गेहूं आधारित पोषाहार कार्यक्रम के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	23.14	40.28	58.38
2.	असम	0.00	0.00	0.00
3.	बिहार	0.00	0.00	0.00
4.	गुजरात	21.14	28.00	31.00
5.	हरियाणा	0.90	0.90	0.90
6.	कर्नाटक	73.40	90.99	93.60
7.	केरल	0.0	0.00	0.00
8.	महाराष्ट्र	33.96	45.48	0.00
9.	मध्य प्रदेश	60.89	63.50	80.00
10.	उड़ीसा	15.92	37.30	0.00
11.	पंजाब	5.31	49.22	23.05
12.	राजस्थान	4.60	5.16	0.00
13.	तमिलनाडु	3.80	18.76	1.55
14.	उत्तर प्रदेश	0.00	31.07	106.14
15.	पश्चिम बंगाल	0.00	0.00	0.00
16.	अरूणाचल प्रदेश	0.00	0.00	2.00
17.	छत्तीसगढ़	2.50	30.00	50.00
18.	गोवा	0.00	0.00	0.00
19.	हिमाचल प्रदेश	0.00	2.14	2.90
20.	जम्मू व कश्मीर	1.70	1.86	0.00
21.	झारखंड	0.00	0.00	0.00
22.	मणिपुर	0.00	0.00	0.00
23.	मेघालय	0.00	0.45	1.81
24.	मिजोरम	0.00	11.80	11.80

1	2	3	4	5
25.	नागालैण्ड	0.00	5.00	10.00
26.	सिक्किम	0.00	0.00	0.00
27.	त्रिपुरा	0.00	3.42	0.00
28.	उत्तरांचल	7.00	7.00	3.00
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.00	0.00	0.00
30.	चण्डीगढ़	0.00	0.00	0.00
31.	दादरा व नगर हवेली	0.00	0.14	0.07
32.	दमन व दीव	0.00	0.00	0.06
33.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00
34.	पांडिचेरी	0.00	0.00	0.00
35.	दिल्ली	0.00	0.00	0.00

2001-02 से 2003-04 तक के दौरान अन्नपूर्णा योजना के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	14.03	11.18	11.18
2.	असम	8.27	0.00	0.00
3.	बिहार	19.06	19.08	19.99
4.	गुजरात	0.00	0.00	0.00
5.	हरियाणा	0.00	0.00	0.00
6.	कर्नाटक	0.00	0.00	0.00
7.	केरल	4.51	0.00	3.72
8.	महाराष्ट्र	17.82	1.20	3.60
9.	मध्य प्रदेश	0.00	0.00	0.00
10.	उड़ीसा	6.50	7.78	7.78

1	2	3	4	5
11.	पंजाब	0.00	0.00	0.00
12.	राजस्थान	12.64	12.64	12.64
13.	तमिलनाडु	8.64	8.64	0.00
14.	उत्तर प्रदेश	42.00	0.00	42.00
15.	पश्चिम बंगाल	9.60	5.16	9.60
16.	अरूणाचल प्रदेश	0.57	0.00	0.57
17.	छत्तीसगढ़	3.20	0.00	0.00
18.	गोवा	0.09	0.09	0.09
19.	हिमाचल प्रदेश	0.78	0.76	0.77
20.	जम्मू व कश्मीर	1.03	1.23	1.22
21.	झारखंड	5.51	6.52	6.59
22.	मणिपुर	1.03	0.00	0.00
23.	मेघालय	1.11	1.11	1.99
24.	मिजोरम	0.31	0.31	0.00
25.	नागालैण्ड	0.81	0.00	0.00
26.	सिक्किम	0.30	0.30	0.30
27.	त्रिपुरा	1.78	1.78	1.78
28.	उत्तरांचल	1.27	0.00	0.00
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.06	0.00	0.00
30.	चंडीगढ़	0.06	0.00	0.00
31.	दादर व नगर हवेली	0.04	0.05	0.05
32.	दमन व दीव	0.00	0.00	0.00
33.	लक्षद्वीप	0.01	0.00	0.00
34.	पांडिचेरी	0.16	0.00	0.00
35.	दिल्ली	1.07	0.02	0.02

2002-03 और 2003-04 तक के दौरान किशोरियों हेतु पोषाहार कार्यक्रम के अधीन राज्यवार खाद्यान्नों के आबंटन (गेहूं और चावल) को दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े हजार टन में)

क्र.सं.	राज्य	2002-03	2003-04
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	5.53	22.10
2.	असम	1.27	5.00
3.	बिहार	5.73	23.00
4.	गुजरात	3.23	12.90
5.	हरियाणा	1.26	5.10
6.	कर्नाटक	5.30	21.20
7.	केरल	2.40	9.60
8.	महाराष्ट्र	6.27	25.10
9.	मध्य प्रदेश	3.03	12.20
10.	उड़ीसा	3.03	12.10
11.	पंजाब	1.30	5.10
12.	राजस्थान	2.57	10.20
13.	तमिलनाडु	2.13	8.50
14.	उत्तर प्रदेश	3.40	13.70
15.	पश्चिम बंगाल	6.30	25.20
16.	अरूणाचल प्रदेश	0.03	0.10
17.	छत्तीसगढ़	1.77	7.10
18.	गोवा	0.43	1.70
19.	हिमाचल प्रदेश	0.93	3.70
20.	जम्मू व कश्मीर	0.67	2.70
21.	झारखंड	1.90	7.70
22.	मणिपुर	0.17	0.60
23.	मेघालय	0.17	0.70
24.	मिजोरम	0.06	0.30
25.	नागालैण्ड	0.16	0.60
26.	सिक्किम	0.06	0.20
27.	त्रिपुरा	0.90	3.60
28.	उत्तरांचल	1.10	4.40
29.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0.20	0.80
30.	चण्डीगढ़	0.30	1.20
31.	दादर व नगर हवेली	0.20	0.80
32.	दमन व दीव	0.10	0.50
33.	लक्षद्वीप	0.03	0.10
34.	पांडिचेरी	0.10	0.40
35.	दिल्ली	0.70	2.80

टिप्पणी: यह योजना वर्ष 2002-03 में लागू की गई थी।

[हिन्दी]

सुनामी आपदा का प्रभाव

1685. श्री संजय धोत्रे:
श्री किन्जरपु येरननायडु:
श्री अर्जुन सेठी:
श्रीमती मेनका गांधी:
श्रीमती मनोरमा माधवराज:
श्री एम. अप्पादुरई:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्रीमती सी.एस. सुजाता:
श्री पी. मोहन:
श्री असादुद्दीन ओवेसी:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में सुनामी आपदा के कारण पर्यावरण और वन मंत्रालय से संबंधित विभिन्न क्षेत्रों को हुए नुकसान का आंकलन किया है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा प्रभावित स्थानों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि हां, तो क्या इसके लिए कोई विशेषज्ञ समिति गठित की गई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसका क्या परिणाम निकला;

(ङ) समुद्र में खनिजों, जीवित समुद्री जीवों, वनस्पति तथा प्राणी-समूह आदि सहित प्रत्येक क्षेत्र पर सुनामी का क्या प्रभाव पड़ा तथा इनमें से प्रत्येक को उससे कितनी क्षति पहुंची;

(च) मंत्रालय के प्रभावित क्षेत्रों के लिए घोषित पुनर्वास पैकेज का ब्यौरा क्या है;

(छ) तटीय विनियमन जोन (सी.आर.जेड.) की वर्तमान स्थिति क्या है तथा वहां निर्माण/अतिक्रमण को रोककर सी आर जेड के बचाव के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ज) ऐसी घटना की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायण मीना): (क) से (घ) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने सुनामी से हुई पर्यावरणीय हानि का टाइम सीरीज उपग्रह चित्रों के आधार पर शीघ्र आकलन करने के लिए 9 प्रमुख एजेंसियों को लगाया है। शीघ्र मूल्यांकन अध्ययन के बाद हानि के सही-सही अनुमान और पुनर्वास तथा पुनरूद्धार कार्यक्रमों के लिए विस्तृत अध्ययन किया जाएगा।

(ङ) संस्थानों से प्राप्त अन्तरिम रिपोर्ट से पता चलता है कि प्रवाल भित्तियों, कच्छ वनस्पति तटीय वनों, समुद्री तटों और रेत के टीलों को नुकसान हुआ है। अध्ययन में तटीय क्षेत्रों में पेयजल कुओं में क्षारीय जल संदूषण भी पाया गया है। तथापि, अन्तरिम रिपोर्ट में समुद्र के खनिजों वनस्पतिजात और प्राणीजात सहित समुद्र के सजीव प्राणियों को किस सीमा तक हानि हुई है, के बारे में कोई सूचना नहीं दी गई है।

(च) उपरोक्त भागों में दिए गए उत्तर को देखते हुए पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने किसी भी पुनर्वास पैकेज की घोषणा नहीं की है।

(छ) और (ज) सुनामी के मद्देनजर सभी तटीय राज्यों और संघ शासित प्रशासनों को तटीय विनियमन जोन अधिसूचना, 1991 का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए कहा गया है।

[अनुवाद]

भंडारण क्षमता के अभाव के कारण हानि

1686. श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील:
श्री अब्दुल रशीद शाहीन:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भंडारण क्षमता के अभाव के कारण विभिन्न राज्यों विशेषकर छत्तीसगढ़ से लिया गया अनाज भारी मात्रा में सड़ गया;

(ख) यदि हां, तो नष्ट हुए अनाज के मूल्य सहित राज्यवार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा भविष्य में इस प्रकार की हानि को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) जी, नहीं। 1.2.2005 की स्थिति के अनुसार 259.95 लाख टन की कुल भंडारण क्षमता के प्रति भारतीय खाद्य निगम के पास केवल 125.99 लाख टन खाद्यान्नों का स्टाक है। छत्तीसगढ़ राज्य ने धान के लिए विकेन्द्रीकृत वसूली योजना अपनाई है और राज्य सरकार ने सूचित किया है कि राज्य में भंडारण स्थान की कमी के कारण कोई धान क्षतिग्रस्त नहीं हुआ है। भारतीय खाद्य निगम ने यह भी सूचित किया है कि उनके पास राज्य एजेंसियों द्वारा सुपुर्द किए गए 5.97 लाख टन धान के स्टाक की तुलना में कुल 6.51 लाख टन की भंडारण क्षमता है और भंडारण स्थान की कमी के कारण कोई स्टाक क्षतिग्रस्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

पर्यटन के क्षेत्र में इटली के साथ समझौता

1687. श्री वाई.जी. महाजन: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यटन के क्षेत्र में भारत और इटली के बीच कोई समझौता हुआ है;

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

(ग) दोनों देशों में किन निबंधन और शर्तों पर उक्त समझौता हुआ और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) भारत और इटली के बीच पर्यटन के क्षेत्र में सहयोग को बढ़ावा देने के लिए 26 जून, 2000 को समझौते पर हस्ताक्षर किए गए थे। यह पर्यटन बाजार की विशेषताओं, होटल प्रबंधन के क्षेत्र में अनुभवों, पर्यटन प्रशिक्षण के लिए व्यावसायिकों के आदान-प्रदान तथा पर्यटन संवर्धन एवं प्रचार के

विकास पर सूचना के आदान-प्रदान की व्यवस्था करता है। यह पर्यटन के क्षेत्र में आपसी रुचि के किसी अन्य क्षेत्र में सहयोग हेतु अवसरों को तलाशने के साथ-साथ पर्यटन उद्योगों एवं पर्यटन विकास परियोजनाओं पर सूचना के आदान-प्रदान पर जोर डालता है। समझौते पर हस्ताक्षर दोनों देशों के लिए लाभप्रद आपसी सहमति की शर्तों पर किए गए।

[अनुवाद]

चिकित्सा संबंधी जड़ी-बूटियों की तस्करी

1688. श्री शिवराज सिंह चौहान: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चिकित्सा संबंधी उन जड़ी-बूटियों का ब्यौरा क्या है, जिनके निर्यात पर देश में प्रतिबंध लगा दिया गया है;

(ख) क्या करोड़ों रुपये की मूल्य वाली चिकित्सा संबंधी इन जड़ी-बूटियों का उनके स्थानीय नामों के रूप में अवैध निर्यात किया जा रहा है;

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

(घ) तस्करी के दोषी पाए गए लोगों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई; और

(ङ) इन जड़ी-बूटियों को बचाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) उन औषधीय जड़ी-बूटियों जिनके निर्यात पर देश में प्रतिबंध है, का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) राज्य सरकारों द्वारा इस प्रकार की घटनाओं की कोई रिपोर्ट नहीं दी गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) राष्ट्रीय जैव विविधता अधिनियम के प्रावधानों के तहत राज्य जैव-विविधता बोर्डों का गठन किया गया है तथा इस प्रकार के निर्यात का नियमन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा। औषधीय जड़ी-बूटियों के निर्यात की अनुमति केवल मुम्बई, कोलकाता, कोचीन, दिल्ली, चेन्नई तूतिकोरन तथा अमृतसर के बंदरगाहों से है।

विवरण

निम्नलिखित 29 पौधों, पौधा भागों और उनके व्युत्पन्नों तथा रस जो कि जंगल की अवस्था से प्राप्त किया गया हो, सिवाय उससे बने निरुपण, के निर्यात पर प्रतिबंध है:

1. बेडोमेसव साइकाड (सियोआस बेडोम)
2. ब्लू वांडा (वांडा कोएरुलेआ)
3. साउगुएरिया कोस्टस
4. लेडीज स्लिपर आर्चिड (पाकीओपेडिलियम स्पीसीज)
5. पिचर प्लांट (नेपेन्थेस खासीआना)
6. रेड वांडा (रेनानथेरा इमस्कूरियाना)
7. रेडवालोफिया सेरेपेन्टिना (सर्पगन्धा)
8. सेरोपेजिया स्पीसीज
9. फेरेरिया इंडिका (शिंडा मनकुंडी)
10. पोडुफूलम हेक्सनडर्म (इमोडी) (इंडियन पोडोफाइलम)
11. काइथेसेसा स्पीसीज (ट्री फर्न)
12. साइकेडाका स्पीसीज (साइकाडस)
13. डायोस्कोरा डेलटोइडा (एलीफेन्ट्स फुट)
14. यूफोरबिया स्पीसीज (यूफोरबियाज)
15. आर्चिडेसे स्पीसीज (आर्चिड्स)
16. पटेरोकार्पस सेंटालिनस (रेडसान्डर्स)
17. टेक्सस वालिचियाना (कामन यू आर बिरमी लीव्ज)
18. अकेलेरिया मेलासेन्सिस (अगरवुड)
19. अकोनिटम स्पीसीज
20. काप्टिसस टीटा
21. कोन्सिनियम फेनेस्ट्रम (कालुम्बा वुड)
22. डाक्टीलोरिजा हेटेगिरेया
23. जेनटीयाना कुरु (कुरु)
24. नेटम स्पीसीज
25. कामफेरी गालेंगा

26. नारडोस्टायस गरोंडिग्लोरा

27. पनाक्स स्यूडोजिनसेंग

28. पिकरोरचिजा कुरुआ

29. स्वेरटिया चिराटा (चारायट)

वाहन प्रदूषण के विरुद्ध अभियान

1689. श्री किन्जरपु येरननायडु: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार वाहन प्रदूषण के विरुद्ध बड़ा अभियान चलाने जा रही है;

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

(ग) इससे आम जनता को क्या लाभ प्राप्त होगा?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) और (ख) भारत सरकार ने देश में वाहन जनित प्रदूषण के उपशमन के लिए विभिन्न कदम उठाएं हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं:

* नए वाहनों के लिए विनिर्माण अवस्था में स्वत: निर्गम उत्सर्जन मानकों का प्रवर्तन;
* उन्नत गुणवत्ता के ईंधन का प्रयोग;
* नए और चल रहे वाहनों, दोनों हेतु, वाहनीय प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए 2010 तक का रोड मैप;
* प्रदूषण जांच केन्द्रों की स्थापना; और
* वायु प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए शहर-विशिष्ट कार्य योजनाएं तैयार की गई हैं जो क्रियान्वयन की विभिन्न अवस्थाओं में हैं।

(ग) उपरोक्त कदमों को वायु गुणता में सुधार लाने की दृष्टि से उठाया गया है।

जैवविविधता का संरक्षण

1690. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और 16 अन्य लाइक माइन्डड मेगाडाइवर्स कन्ट्रीज (एल.एम.एम.सी.) ने जैव विविधता के संरक्षण हेतु रणनीति तैयार करने के लिए एक दूसरे के साथ सहयोग करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो किन देशों के साथ ऐसा सहयोग, करार/समझौता हुआ है और सहयोग संबंधी करार की क्या शर्तें हैं तथा जैव विविधता के कौन-कौन से विशिष्ट क्षेत्र हैं; और

(ग) इससे क्या परस्पर लाभ होंगे?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) और (ख) जी हां। भारत और जैविक विविधता में समृद्ध और सम्बद्ध पारम्परिक ज्ञान रखने वाले सोलह अन्य देशों ने लाइक-माइन्डिड मैगाडायवर्स कन्ट्रीज (एल एम एम सी) नामक दल का गठन किया है। ये सत्रह देश बोलिविया, ब्राजील, चीन, कोलम्बिया, कोस्टा रिका, कांगो गणराज्य, एक्वाडोर, भारत, इन्डोनेशिया, कीनिया, मडगास्कर, मलेशिया, मैक्सिको, पेरू, फिलिपिन्स, दक्षिण अफ्रीका और वेनेजुएला हैं।

यह दल जैवविविधता कन्वेंशन के तत्वाधान के अन्तर्गत आनुवंशिक संसाधनों तक पहुंच के अन्तरराष्ट्रीय शासन के विकास और इन संसाधनों के प्रयोग से होने वाले लाभों की हिस्सेदारी पर प्रभावी रूप से संयुक्त प्रयासों के लिए सहमत हो गया है।

(ग) एल एम एम सी दल का सृजन जैवविविधता के संरक्षण और सतत प्रयोग से सम्बद्ध उनके हितों और प्राथमिकताओं को बढ़ावा देने के लिए विचार-विमर्श और सहयोग के लिए एक तंत्र के रूप में कार्य करने हेतु किया गया है जिनमें जैवविविधता कन्वेंशन के अन्तर्गत उनके जैविक संसाधनों और सम्बद्ध पारम्परिक ज्ञान के प्रयोग से होने वाले लाभों की उचित और बराबर हिस्सेदारी सुनिश्चित करने को ध्यान में रखा गया है।

जल को राष्ट्रीय विषय घोषित करना

1691. श्री एन.एस.वी. चित्तन: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जल को राष्ट्रीय विषय घोषित करने का है ताकि राज्य सरकारें इस संबंध में एकपक्षीय निर्णय नहीं लें सकें; और

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

शहरी बेरोजगार लोगों को रोजगार देना

1692. **श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":**
योगी आदित्यनाथ:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:
श्री वाई.जी. महाजन:
डा. चिन्ता मोहन:
श्री हरिभाऊ राठौड़:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश के शहरी क्षेत्रों के शिक्षित बेरोजगार लोगों को रोजगार प्रदान करने के लिए अतिरिक्त रोजगार के अवसरों के सृजन हेतु कोई कार्य-योजना बनाने का है;

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

(ग) उक्त योजना के अंतर्गत कितने शिक्षित बेरोजगार लोगों के लाभान्वित होने की संभावना है; और

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

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) से (घ) सरकार का 10वीं योजना अवधि के दौरान 5 करोड़ रोजगार अवसर सृजन करने का लक्ष्य है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने हेतु निर्धारित कार्यनीतियों में निम्नलिखित शामिल हैं:

* सकल घरेलू उत्पाद में लगभग 8% प्रतिवर्ष वृद्धि दर को मानते हुए सामान्य विकास प्रक्रिया से लगभग 3 करोड़ रोजगार अवसरों का सृजन।
* विशेष रोजगार सृजन कार्यक्रमों के माध्यम से लगभग 2 करोड़ रोजगार अवसरों का सृजन।
* कृषि, सिंचाई, कृषि-वानिकी, लघु एवं मझौले उद्यमों, सूचना संचार प्रौद्योगिकी, पर्यटन एवं अन्य सेवाओं जैसे श्रम सघन क्षेत्रों पर विशेष बल।

यह कार्यनीति ग्रामीण तथा शहरी दोनों क्षेत्रों के साथ-साथ शिक्षित तथा अशिक्षित दोनों पर लागू होगी। इसके अतिरिक्त प्रधानमंत्री रोजगार योजना मुख्यत: शहरी तथा ग्रामीण दोनों क्षेत्रों में किसी भी प्रकार की आर्थिक रूप से व्यवहार्य गतिविधि स्थापित करने में शिक्षित बेरोजगार युवाओं की सहायता करेगी। इस योजना के अंतर्गत, 10वीं योजना तथा वर्ष 2004-05 में अतिरिक्त रोजगार अवसरों हेतु क्रमश: 16.50 लाख तथा 3.75 लाख का लक्ष्य रखा गया है।

विश्व बैंक द्वारा सिंचाई परियोजनाओं के वित्तपोषण के संबंध में लगाई गई शर्तें

1693. **श्रीमती अनुराधा चौधरी:**
श्री मो. ताहिर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने जल परियोजनाओं को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए सरकार के समक्ष कुछ शर्तें रखी हैं, जैसाकि 16 जनवरी 2005 के 'दैनिक जागरण' में इस आशय का समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) विश्व बैंक द्वारा कितनी परियोजनाओं को स्वीकृत किया गया है;

(घ) उक्त परियोजनाओं में से कितनी परियोजनाओं का कार्य आरंभ हो चुका है;

(ङ) क्या सभी परियोजनाओं को कार्य लक्षित समय में पूरा होने की संभावना है;

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और कितनी परियोजनाओं का कार्य समय पर सुचारू रूप से पूरा होगा;

(छ) क्या चालू वर्ष के दौरान शुरू की गई परियोजनाओं का कार्य समय पर पूरा होगा; और

(ज) यदि नहीं, तो इस विलम्ब के कारण कितने प्रतिशत अतिरिक्त लागत के व्यय होने की संभावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ज) विश्व बैंक द्वारा अब तक 51 सिंचाई परियोजनाएं वित्तपोषित की गई हैं। इनमें से 46 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं। इस समय विश्व बैंक सहायता प्राप्त पांच परियोजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं। कार्यान्वयनाधीन परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। इन परियोजनाओं को नियत कार्यक्रम के अनुसार पूरा किए जाने की संभावना है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य	परियोजनाओं के नाम	करार करने/पूरा होने की तारीख	सहायता की राशि दाता मुद्रा मिलियन में	सहायता का प्रकार	31.1.2005 तक संचयी संवितरण मिलियन अमेरिकी डालर/एस डी आर (रुपये करोड़ में)
1.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश आर्थिक पुनर्गठित परियोजना (सिंचाई घटक) एलएन-4360-आईएन	04.02.1999 30.9.2005	170 अमेरिकी डालर	ऋण क्रेडिट	128.66 अमेरिकी डालर 578.97 रुपये
2.	कर्नाटक	कर्नाटक समुदाय आधारित टैंक प्रबन्धन परियोजना सी आर-3635-आईएन	06.06.2002 3.1.2009	80 एसडीआर	क्रेडिट	6.38 एसडीआर 42.12 रुपये
3.	मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश जल क्षेत्र पुनर्गठित परियोजना	30.11.2004 30.11.2010	396 यूएसडी	ऋण	0.00
4.	राजस्थान	राजस्थान जल क्षेत्र पुनर्गठित परियोजना सीआर-3603-आईएन	15.3.2002 31.3.2008	110 एसडीआर	क्रेडिट	16.67 एसडीआर 109.315 रुपये
5.	उत्तर प्रदेश	उत्तर प्रदेश जल क्षेत्र पुनर्गठित परियोजना सीआर-3602-आईएन	08.3.2002 31.10.2007	117 एसडीआर	क्रेडिट	11.95 एसडीआर 77.78 रुपये

[अनुवाद]

नदियों के प्रवाह मार्ग में परिवर्तन

1694. **श्री अर्जुन सेठी:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूर संवेदी और अन्य एकत्र किए गए आंकड़ों से इस बात का पता चला है कि देश की नदियों के प्रवाह मार्ग में परिवर्तन हुआ है जिससे इनका जल प्रवाह प्रभावित हुआ है;

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

(ग) इसके परिणामस्वरूप सिंचाई और विद्युत उत्पादन पर कितना प्रभाव पड़ने की सम्भावना है?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) दूर संवेदी एवं जी आई एस अध्ययनों से कुछ नदियों की आकारिकी संबंधी विशेषताओं में परिवर्तनों का पता चला है। तथापि, आकारिकी संबंधी इन विशेषताओं के कारण प्रवाह-लक्षणों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

सिंचाई हेतु जल

1695. **श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़:**
श्री प्रभुनाथ सिंह:
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री सुग्रीव सिंह:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सिंचाई हेतु जल की अत्यधिक कमी होती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो देश में उपयोग किये जाने वाले जल का ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान 'एक्सीलिरेटेड इरीगेशन बेनिफिट्स प्रोग्राम' और 'कमांड एरिया डेवलपमेंट प्रोग्राम' के अंतर्गत राज्य-वार और वर्ष-वार कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(घ) राज्यों को ऐसी सहायता प्रदान करने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं; और

(ङ) सरकार द्वारा देश में सिंचाई हेतु जल की मात्रा में वृद्धि करने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग)) पिछले तीन वर्षों के दौरान त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीपी) के अंतर्गत आवंटित निधि का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिया गया है। पिछले तीन वर्षों के दौरान कमान क्षेत्र विकास का जल प्रबंधन (सीएडी एवं डब्ल्यूएम) कार्यक्रम के अंतर्गत आवंटित निधि का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण II में दिया गया है।

(घ) एआईबीपी के अंतर्गत केन्द्रीय ऋण सहायता (सीएलए) उन अनुमोदित निर्माणाधीन वृहद/मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के कार्यान्वयन में तेजी लाने के लिए मुहैया कराई जाती है जो राज्यों को संसाधन क्षमता से बाहर हैं और पूरी होने की अंतिम अवस्था में हैं। इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यों को केन्द्रीय ऋण सहायता वर्ष दर वर्ष आधार पर योजना आयोग द्वारा उस वर्ष के लिए निर्धारित सीलिंग एवं राज्य योजना में संबंधित योजना के लिए रखे गए बजट प्रावधान के अनुसार दी जाती है। केन्द्रीय ऋण सहायता में केन्द्र एवं राज्य का हिस्सा होता है जोकि राज्य के वर्ग पर निर्भर करता है। इस कार्यक्रम में 1 अप्रैल 2004 से एक अनुदान घटक को शामिल किया गया है।

इस कार्यक्रम के अंतर्गत कार्य घटकों के लिए केन्द्र प्रायोजित सीएडी एवं डब्ल्यूएम अनुदान 50:50 (केन्द्र : राज्य) तथा साफ्टवेयर कार्याकलापों के लिए 75:25 (केन्द्र : राज्य) पैटर्न के अनुसार राज्यों को जारी किया जाता है।

(ङ) देश में सिंचाई एवं अन्य उपयोग के लिए नदी जल के इष्टतम एवं कुशल उपयोग के उद्देश्य से 212.78 बीसीएम भण्डारण क्षमता का सृजन किया गया है। विभिन्न चरणों के अंतर्गत निर्माणाधीन परियोजनाओं के पूरा होने पर 76 बीसीएम भण्डारण की अतिरिक्त क्षमता का सृजन किया जायेगा।

भारत सरकार ने दसवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान कार्यान्वयन के लिए 300 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से "कृषि से सीधे रूप से जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनर्स्थापन के लिए राष्ट्रीय परियोजना" नामक एक प्रायोगिक स्कीम का अनुमोदन किया है।

इसके अतिरिक्त जल संसाधन मंत्रालय ने वर्षा जल संचयन एवं भूमि जल के कृत्रिम पुनर्भरण को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से दसवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान कार्यान्वयन के लिए एक केन्द्र प्रायोजित स्कीम "भूजल का कृत्रिम पुनर्भरण एवं वर्षा जल संचयन" की आयोजना की है।

विवरण I

2001-02 से 2003-04 तक एआईबीपी के अंतर्गत राज्यों को जारी/आवंटित केन्द्रीय ऋण सहायता का राज्य-वार ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य	जारी केन्द्रीय ऋण सहायता		
		2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	281.660	33.186	205.530
2.	अरूणाचल प्रदेश	15.000	1.500	20.000
3.	असम	14.521	16.274	19.2015

1	2	3	4	5
4.	बिहार	3.420	14.481	74.644
5.	छत्तीसगढ़	48.200	104.000	74.630
6.	गोवा	58.000	0.000	2.000
7.	गुजरात	581.690		650.359
8.	हरियाणा	0.000	18.000	7.735
9.	हिमाचल प्रदेश	3.244	8.150	14.692
10.	जम्मू एवं कश्मीर	11.070	34.999	21.545
11.	झारखंड	10.820	9.670	1.833
12.	कर्नाटक	492.500	620.850	266.478
13.	केरल	11.275	5.665	31.000
14.	मध्य प्रदेश	215.410	220.00	568.440
15.	महाराष्ट्र	39.100	133.134	164.395
16.	मणिपुर	9.360	19.500	15.500
17.	मेघालय	4.470	1.500	1.088
18.	मिजोरम	2.000	0.750	9.300
19.	नागालैंड	5.000	2.659	8.000
20.	उड़ीसा	168.475	179.570	154.685
21.	पंजाब	113.690	36.660	0.000
22.	राजस्थान	96.315	174.385	499.837
23.	त्रिपुरा	21.063	13.3947	13.377
24.	तमिलनाडु	0.000	0.000	0.000
25.	उत्तर प्रदेश	354.690	359.000	274.785
26.	उत्तरांचल	0.000	25.1625	25.5525
27.	पश्चिम बंगाल	38.608	28.133	3.144
28.	सिक्किम	2.400	0.750	0.750
	कुल	2601.981	3061.703	3128.501

विवरण II

2001-02 से 2003-04 तक केन्द्र प्रायोजित सीएडी एवं डब्ल्यूएम कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यों को आवंटित निधि

क्र.सं.	राज्य	जारी केन्द्रीय ऋण सहायता		
		2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	0.000	0.000	0.000
2.	अरुणाचल प्रदेश	34.750	125.130	0.000
3.	असम	35.000	0.000	0.000
4.	बिहार	300.00	0.000	0.000
5.	छत्तीसगढ़	46.320	148.450	174.640
6.	गोवा	0.000	0.000	0.000
7.	गुजरात	0.000	0.000	0.000
8.	हरियाणा	2321.790	620.920	0.000
9.	हिमाचल प्रदेश	155.950	182.219	118.071
10.	जम्मू एवं कश्मीर	171.218	344.000	417.090
11.	झारखंड	0.000	0.000	0.000
12.	कर्नाटक	3423.840	2652.610	2653.870
13.	केरल	507.940	0.000	108.310
14.	मध्य प्रदेश	15.860	615.050	203.558
15.	महाराष्ट्र	744.720	211.030	124.150
16.	मणिपुर	0.000	11.340	15.987
17.	मेघालय	0.000	9.140	9.110
18.	मिजोरम	6.880	331.330	214.610
19.	नागालैंड	133.160	0.000	0.000
20.	उड़ीसा	504.760	264.900	299.450
21.	पंजाब	0.000	1622.00	1002.800
22.	राजस्थान	2654.660	2939.270	2038.304
23.	त्रिपुरा	0.000	0.000	0.000
24.	तमिलनाडु	1336.140	2305.800	2025.850

1	2	3	4	5
25.	उत्तर प्रदेश	2274.190	2279.400	4738.910
26.	उत्तरांचल	0.000	75.000	0.000
27.	पश्चिम बंगाल	0.000	284.000	0.000
28.	सिक्किम	5.500	1.250	0.000
	कुल	14672.678	15022.839	14144.710

खाद्यान्न निर्यात नीति

1696. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:
श्री बीर सिंह महतो:

क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार खाद्यान्न निर्यात नीति की समीक्षा संबंधी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या नई नीति के कारण विश्व व्यापार संगठन के अनुरूप राजसहायता जिसका कि खाद्यान्नों के निर्यातकों को भुगतान किया जाता है, के समाप्त होने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) से (घ) खाद्यान्न निर्यात से संबंधित एक नई नीति तैयार की जा रही है। इस पर भारत सरकार द्वारा विचार किए जाने का कार्य अग्रिम चरण में है।

[हिन्दी]

कृषि अनुसंधान संस्थानों का पुनर्गठन

1697. श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री वाई.जी. महाजन:
श्री हरिभाऊ राठौड़:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में कार्यरत कृषि अनुसंधान संस्थानों के पुनर्गठन का है;

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

(ग) प्रस्तावित पुनर्गठन कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(घ) इस दिशा में अब तक क्या प्रयास किए गए हैं और इस संबंध में कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) अन्य मुद्दों के साथ भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के वर्तमान संरचनात्मक ढांचे की जांच करने के लिए डा. माशेलकर की अध्यक्षता में दिनांक 3.8.2004 को एक समिति नियुक्त की गई। समिति की रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है।

[अनुवाद]

अमृतसर में होटलों का निर्माण

1698. श्री नवजोत सिंह सिद्धू: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सिंगापुर से सीधी उड़ान के कारण पहुंचने वाले विदेशी पर्यटकों की भारी संख्या को ध्यान में रखते हुए अमृतसर में नए होटलों के निर्माण का है; और

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

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) भारत सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

प्रदूषण के कारण गिरने के कगार पर बांध

1699. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव: क्या **जल संसाधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में अनेक बांध प्रदूषण के कारण गिरने के कगार पर हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा बांधों की सुरक्षा के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) और (ख) राज्य सरकारों और बांध के स्वामित्व वाले प्राधिकरणों ने केन्द्र सरकार को ऐसे किसी बांध के संबंध में सूचित नहीं किया है जो प्रदूषण के कारण गिरने के कगार पर हो।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग के व्यक्तियों को रोजगार

1700. श्री रामदास आठवले: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान आज की तारीख तक महाराष्ट्र सहित देश में राज्यवार विकलांग अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग से संबंधित कितने लोगों ने रोजगार केन्द्रों में अपने नाम दर्ज कराए हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान रोजगार केन्द्रों द्वारा इनमें से वर्ग-वार कितने लोगों को रोजगार प्रदान किया गया है;

(ग) क्या इन वर्गों के लिए आरक्षित कोटे को नियमित रूप से भरा जाता है;

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

(ङ) इन वर्गों के लिए आरक्षित कोटे को भरने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) 31 दिसम्बर 2001, 2002 तथा 2003 को देश में रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर राज्य-वार एवं श्रेणी-वार रोजगार चाहने वालों, जिनमें यह आवश्यक नहीं कि सभी बेरोजगार हों, की संख्या संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(ख) वर्ष 2001, 2002 तथा 2003 के दौरान देश में रोजगार कार्यालयों के माध्यम से किया गया श्रेणी-वार नियोजन संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ग) से (ङ) रोजगार कार्यालय नियोक्ता द्वारा दी गई अधिसूचना के अनुरूप उम्मीदवारों को नामांकित करते हैं। निर्धारित कोटे के अनुरूप पद भरना नियोक्ता का कार्य है तथा यह एक सतत् प्रक्रिया है।

विवरण I

31 दिसम्बर की स्थिति के अनुसार रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर विकलांगों (पी एच), अनुसूचित जाति (एस सी), अनुसूचित जनजाति (एस टी) तथा अन्य पिछड़े वर्ग (ओ बी सी) के रोजगार चाहने वालों की संख्या

(हजार में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	2001				2002				2003			
		वि.	अनु.जा.	अनु.ज.जा.	अ.पि.व.	वि.	अनु.जा.	अनु.ज.जा.	अ.पि.व.	वि.	अनु.जा.	अनु.ज.जा.	अ.पि.व.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आन्ध्र प्रदेश	76.4	614.5	160.6	1100.4	84.1	601.6	166.6	975.4	88.9	600.2	151.8	934.2
2.	अरूणाचल प्रदेश	0.1	0.3	10.7	0.2	0.1	0.4	12.7	0.2	0	0.3	11.9	0.2
3.	असम	4.7	98.2	170.0	179.4	4.7	98.1	179.5	213.2	5.0	102.0	177.1	210.8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
4.	बिहार	15.7	302.5	23.5	541.0	16.0	237.5	23.4	483.9	15.1	238.0	21.0	548.9
5.	छत्तीसगढ़	8.2	83.6	133.5	106.0	8.9	85.1	141.5	117.1	9.6	98.2	166.4	125.0
6.	दिल्ली	7.7	157.9	25.2	23.6	7.8	158.9	24.6	24.6	7.6	169.7	25.7	29.7
7.	गोवा	1.0	2.5	-	7.5	0.8	2.5	-	7.9	0.8	2.4	0.3	7.8
8.	गुजरात	20.9	187.9	114.8	9.3	21.6	185.4	107.2	10.3	21.1	184.4	124.0	11.5
9.	हरियाणा	9.9	128.4	2.6	10.1	11.4	149.2	1.4	16.5	12.8	153.6	@	20.0
10.	हिमाचल प्रदेश	8.9	163.4	25.2	40.3	9.8	176.8	24.8	46.3	10.4	179.8	26.3	42.2
11.	जम्मू व कश्मीर	0.9	7.9	3.1	0.5	0.9	5.5	2.2	1.1	0.9	5.1	2.1	1.2
12.	झारखंड	7.2	137.6	211.2	234.6	7.4	152.7	217.6	263.1	7.7	173.9	273.3	279.1
13.	कर्नाटक	30.0	310.4	71.4	40.3	30.4	306.3	72.7	41.9	31.1	293.7	68.8	44.0
14.	केरल	40.2	518.0	31.0	1886.5	42.1	496.6	30.2	1565.8	43.4	506.9	29.2	1640.3
15.	मध्य प्रदेश	22.7	258.8	149.1	201.5	23.1	285.9	179.0	214.7	23.2	305.5	393.4	240.8
16.	महाराष्ट्र	39.4	674.3	163.3	803.4	43.0	656.5	162.5	788.7	46.7	680.3	168.2	804.6
17.	मणिपुर	1.7	6.1	117.0	1.9	1.7	6.2	99.8	0.7	1.7	6.4	130.7	0.3
18.	मेघालय	0.1	0.1	30.8	0.2	0.1	0.1	29.3	0.2	0.1	0.1	27.6	0.1
19.	मिजोरम	0.3	-	84.5	-	0.3	-	44.8	-	0.3	@	36.3	-
20.	नागालैंड	0.3	0.2	38.9	@	1.1	0.2	34.4	@	1.4	0.2	41.9	@
21.	उड़ीसा	10.9	137.1	92.9	49.3	10.6	122.8	86.0	53.6	10.6	126.6	90.1	56.7
22.	पंजाब	11.4	163.0	-	5.8	10.7	156.2	-	5.8	10.7	148.3	-	8.4
23.	राजस्थान	24.6	126.3	66.6	82.8	24.5	120.0	66.5	91.4	26.4	147.2	90.1	128.0
24.	सिक्किम*												
25.	तमिलनाडु	68.7	1120.3	13.2	2410.2	70.3	1103.7	13.7	2497.7	70.9	1148.4	13.8	2534.7
26.	त्रिपुरा	1.9	49.7	46.1	6.0	2.1	60.1	60.3	9.8	2.0	62.5	62.4	10.5
27.	उत्तरांचल	3.5	49.2	8.1	13.8	3.5	52.8	9.4	18.0	3.7	47.9	10.2	19.6
28.	उत्तर प्रदेश	24.4	363.5	4.8	281.0	24.9	389.9	5.0	285.4	26.9	431.9	5.5	345.3
29.	पश्चिम बंगाल	65.0	686.1	124.6	101.2	67.1	723.1	142.5	141.5	69.2	779.7	154.2	158.2
30.	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	0.5	-	0.7	-	0.5	-	0.7	-	0.6	-	-	-
31.	चंडीगढ़	1.1	25.4	0.1	1.0	1.1	0.6	0.6	1.1	1.1	16.3	0.1	1.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
32.	दादर व नगर हवेली	0.1	0.2	0.9	-	@	0.2	0.9	-	@	0.2	0.9	-
33.	दमन व दीव	0.1	0.6	0.6	-	0.1	0.6	0.6	-	0.1	0.2	@	-
34.	लक्षद्वीप	0.1	-	6.4	-	0.1	-	6.4	-	0.1	-	6.4	-
35.	पांडिचेरी	1.6	15.3	0.1	26.7	1.7	15.3	0.1	29.3	1.7	18.0	0.1	28.8
	कुल	510.0	6389.6	1931.6	8164.6	532.7	6351.0	1946.8	7905.1	551.8	6627.9	2309.9	8231.9

*इस राज्य में कोई रोजगार कार्यालय कार्य नहीं कर रहा है।

-शून्य

@आंकड़े 50 से कम।

हो सकता है पूर्णांकों के कारण आंकड़े योग से मेल न खाएं।

विवरण II

निम्नलिखित वर्षों के दौरान नियोजित विकलांगों, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति तथा अन्य पिछड़े वर्ग के व्यक्तियों की संख्या

(हजार में)

श्रेणी	2001	2002	2003
विकलांग	3.5	3.4	3.9
अनुसूचित जाति	19.9	17.1	19.2
अनुसूचित जनजाति	9.5	8.0	8.0
अन्य पिछड़ा वर्ग	17.7	13.3	17.1

[अनुवाद]

सार्वजनिक वितरण प्रणाली का पुनरुद्धार

1701. श्री जी. करुणाकर रेड्डी: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के पुनरुद्धार का है;

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

(ग) कर्नाटक में गरीबी रेखा से नीचे (बी.पी.एल.) रहने वाले परिवारों के लिए इस समय सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत चलाई जा रही विभिन्न योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या कर्नाटक में विशेषकर बेल्लारी में गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले परिवारों की पहचान करने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है;

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

(च) और अधिक परिवारों को इस योजना के अंतर्गत लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं, यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) सार्वजनिक वितरण प्रणाली को अधिक प्रभावी, सक्षम और जवाबदेह बनाने के लिए सुप्रवाही बनाना एक सतत् प्रक्रिया है। सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली

के कार्यकरण की निरन्तर समीक्षा करती है तथा इसे अधिक संवेदनशील बनाया जा सके।

(ग) राज्य में गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों के लाभ के लिए निम्नलिखित स्कीमें क्रियान्वित की जा रही हैं:

(1) अंत्योदय अन्न योजना।

(2) पीला कार्ड योजना।

(3) अन्नपूर्णा योजना के अधीन लाभार्थियों की पहचान करने का कार्य प्रगति पर है।

(घ) और (ङ) जी, हां। बेल्लारी सहित कर्नाटक में गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों की पहचान करने के लिए 28.3.2005 से घर-घर जाकर पुन: सर्वेक्षण करने का कार्यक्रम शुरू किया जा रहा है। तद्नुसार राज्य ने जिला स्तर के सभी अधिकारियों के लिए उक्त कार्यक्रम से जुड़ी प्राथमिकताएं तय कर दी गई हैं।

(च) घर-घर जाकर सर्वेक्षण करके पात्र परिवारों की पहचान करने के लिए विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। गांव में गैर सरकारी संगठनों को शामिल करके सर्वेक्षण दल बनाने का कार्य पारदर्शिता बरतने के लिए किया गया है। ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों में रहने वाले सभी परिवारों को कवर करने के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है। ग्राम और वार्ड सभा द्वारा मिलकर निर्णय लिया जाएगा। गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों की उचित पहचान करने के लिए ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के लिए आय तथा व्यय के मानदंड विशिष्ट पैरामीटरों के आधार पर अलग-अलग विहित किए गए हैं। सर्वेक्षण दल और पर्यवेक्षण अधिकारियों को जवाबदेह बनाया गया है और उचित रूप से प्रशिक्षित किया गया है ताकि वांछित परिणाम प्राप्त हो सकें।

[हिन्दी]

रावी-ब्यास जल बंटवारा

1702. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई:
श्री गिरधारी लाल भार्गव:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1981 के रावी-ब्यास जल बंटवारा समझौते में इस बात का उपबंध किया गया है कि जब तक राजस्थान अपने हिस्से के संपूर्ण जल का उपयोग करने की स्थिति में न हो तब तक पंजाब, राजस्थान की आवश्यकताओं की तुलना में अधिक जल का उपयोग कर सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार भाखड़ा-ब्यास प्रबंधन को यह निदेश देने का है कि वह राजस्थान को शेष बचे हुए 0.60 एम ए एफ जल को छोड़ दे; और

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

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) रावी-ब्यास नदियों के अधिशेष जल के बंटवारे के संबंध में पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के मुख्यमंत्रियों के बीच 31.12.1981 को हुए समझौते में निम्नलिखित व्यवस्था है:

"(ii) राजस्थान द्वारा अपना पूर्ण हिस्सा उपयोग करने की स्थिति में आने तक पंजाब, राजस्थान की आवश्यकताओं से अधिशेष जल का उपयोग करने के लिए स्वतंत्र होगा। चूंकि राजस्थान शीघ्र ही अपने हिस्से का उपयोग करने में सक्षम हो जाएगा अत: राजस्थान के अपना पूर्ण हिस्सा उपयोग करने की स्थिति में आने तक पंजाब को अपनी भूमि की सिंचाई के लिए शीघ्रता से पर्याप्त वैकल्पिक व्यवस्थाएं कर लेनी होंगी। इसके परिणामस्वरूप, इस बात की आशा है कि इस परिवर्ती अवधि के दौरान जबकि राजस्थान की आवश्यकताएं 8.0 मिलियन एकड़ फुट से अधिक नहीं होंगी, 17.17 मिलियन एकड़ फुट की उपलब्धता वाले माध्य वर्ष में पंजाब को 4.82 मिलियन एकड़ फुट जल उपलब्ध कराया जाना चाहिए।"

(ख) सरकार का प्रयास यह होगा कि ऐसा राज्यों के बीच इस मुद्दे के सौहार्दपूर्ण समाधान के पश्चात किया जाए।

(ग) पंजाब विधायिका ने रावी-व्यास नदियों के जल संबंधी उक्त समझौते तथा अन्य सभी समझौतों को समाप्त करते हुए 12.07.2004 को पंजाब समझौतों का निरस्तीकरण अधिनियम, 2004 को लागू किया। इस मामले में एक राष्ट्रपतीय संदर्भ भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत है और इसके परिणाम से इस समझौते की स्थिति स्पष्ट होगी जिसके पश्चात संबंधित राज्य इस मुद्दे का सौहार्दपूर्वक समाधान कर सकेंगे।

[अनुवाद]

अनुसंधान और विकास गतिविधियों के लिए वित्तीय संसाधन

1703. श्री बृजकिशोर त्रिपाठी: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विश्व भेषज बाजार में वर्तमान में भारत का हिस्सा कितना है; और

(ख) सरकार द्वारा संयुक्त उद्यमों, प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और सहयोग के माध्यम से अनुसंधान और विकास की गतिविधियों के वित्तीय संसाधनों के प्रबंध हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) मात्रा के सन्दर्भ में विश्व उत्पादन के 8% और मूल्य के सन्दर्भ में 1.5% हिस्से सहित हमारे देश का विश्व में चौथा स्थान है (स्रोत: स्क्रिप वर्ल्ड फार्मास्यूटिकल न्यूज यूके)

(ख) सरकार द्वारा उद्योगों में अनुसंधान एवं विकास को प्रोत्साहित करने और औद्योगिक विकास हेतु स्थानीय रूप से उपलब्ध अनुसंधान एवं विकास विकल्पों के समुपयोजन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से अनेक वित्तीय प्रोत्साहन दिए गए हैं तथा अन्य सहायक उपाय किए गए हैं। इनमें आयकर अधिनियम के अन्तर्गत वित्तीय प्रोत्साहन और सीमा-शुल्क तथा उत्पाद शुल्क से छूट शामिल हैं। इसके अलावा, वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान विभाग (डी एस आई आर) द्वारा ऋण/अनुदान आदि भी प्रदान किए जाते हैं। फरवरी, 2002 में सरकार द्वारा घोषित भेषज नीति, 2002 में भेषज क्षेत्र में अनु. एवं विकास निधि की स्थापना की पहले से ही व्यवस्था है। इसमें विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग (डीएसटी) के प्रशासनिक नियंत्रण में भेषज अनुसंधान एवं विकास सहायता निधि (पीआरडीएसएफ) की स्थापना हेतु सिद्धान्त रूप से अनुमोदन शामिल है। डी एस टी ने पी आर डी एस एफ के समुपयोजन के संचालन हेतु प्रौद्योगिकी विकास बोर्ड (टीडीबी) की तर्ज पर औषध विकास संवर्द्धन बोर्ड (डीडीपीबी) स्थापित किया है। डी एस टी ने 10वीं योजना में 150 करोड़ रु. का प्रावधान किया है। उद्योगों द्वारा, समय-समय पर घोषित नीतियों के अनुसार संयुक्त उपक्रम एवं अन्य सहयोगी कार्यकलाप क्रियान्वित किए जाते हैं। फार्मा क्षेत्र में 100% विदेशी प्रत्यक्ष निवेश अनुमत्य है।

[हिन्दी]

भारत और इटली के बीच करार

1704. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:

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

(क) क्या हाल ही में भारत और इटली की सरकारों के बीच कृषि के क्षेत्र में कोई करार हुए हैं;

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

(ग) इस संबंध में दोनों के बीच किन-किन आधारों पर करार हुए हैं और इन करारों की निबंधन व शर्तें क्या हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

केवलादेव अभयारण्य में जल की कमी

1705. श्री चन्द्रकांत खैरे:
श्री मोहन सिंह:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री हन्नान मोल्लाह:

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केवलादेव राष्ट्रीय पार्क के रख-रखाव के लिए जल प्रदान नहीं किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तत्काल क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) केवलादेव राष्ट्रीय उद्यान को इसकी पारि-प्रणाली बनाए रखने के लिए पर्याप्त मात्रा में पानी नहीं मिल रहा है।

(ख) भारत सरकार द्वारा उद्यान के विकास तथा प्रबंधन के लिए राज्य को आवश्यक वित्तीय एवं तकनीकी सहायता उपलब्ध करवाई जा रही है। एक तत्काल उपाय के तौर पर क्षेत्र में चल रहे कई पम्पों के माध्यम से जल उपलब्ध करवाया जा रहा है।

अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में भारतीय उत्पादों को अस्वीकार करना

1706. श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अनेक भारतीय कृषि उत्पादों को अस्वीकार किया गया है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक उपाय किए हैं/किए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

लौह अयस्क का उत्पादन

1707. श्री निखिल कुमार: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) ने लौह अयस्क के उत्पादन को बढ़ाने के लिए अनेक उपाय करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या सेल ने नए खनन ब्लाकों का विकास करने और लदान सुविधाओं में वृद्धि करने का भी निर्णय लिया है;

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

(ङ) ऐसे कदमों से सेल के संयंत्रों में इस्पात के उत्पादन में किस सीमा तक सुधार होगा?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) और (ख) स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल) ने अपनी भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मौजूदा खानों से लौह अयस्क का उत्पादन बढ़ाने और नए माइनिंग ब्लाक विकसित करने की योजना बनाई है। सभी खानों को लौह अयस्क के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए सेल ने अनेक उपाय किए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ पुराने/मंहगे उपस्करों का नियमित प्रतिस्थापन, उपस्करों और मशीनों का समय पर और समुचित रख-रखाव आदि शामिल हैं। इसके अलावा बोलानी खानों के उत्पादन को वर्ष 2007-08 तक 3 एमटी वार्षिक से बढ़ाकर 5 एमटी वार्षिक करने के लिए भी उपाय किए जा रहे हैं।

(ग) और (घ) लौह अयस्क खानों में नए माइनिंग ब्लाक विकसित करने और लदान सुविधाओं को बढ़ाने के लिए भी सेल ने निम्नलिखित परियोजनाएं शुरू की हैं:

(1) मौजूदा लगभग 4 एमटी वार्षिक उत्पादन में निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए मेघाहाताबुरू स्थित मौजूदा प्रचालनरत माइनिंग ब्लाकों के कम होते जा रहे भंडार को ध्यान में रखते हुए समीपवर्ती सैंट्रल ब्लाक डिपोजिट को विकसित (अनुमानत: 2008-09 तक) किया जा रहा है।

(2) मौजूदा लगभग 4 एमटी वार्षिक उत्पादन में निरंतरता सुनिश्चित करने के लिए किरीबुरू स्थिति मौजूदा प्रचालनरत माइनिंग ब्लाक के कम होते जा रहे भंडार को ध्यान में रखते हुए समीपवर्ती साऊथ ब्लाक डिपोजिट को विकसित (अनुमानत: 2008-09 तक) किया जा रहा है।

(3) बरसुआ-काल्टा-तलडीह पट्टागत क्षेत्र में तलडीह ब्लाक को विकसित करने की योजना बनाई गई है ताकि इस क्षेत्र से 2008-09 तक 2 एमटी वार्षिक उत्पादन किया जा सके।

(4) वर्ष 2009-10 तक उड़ीसा के क्योंझर जिले में ठकुरानी-ए ब्लाक के आरक्षित क्षेत्र में लगभग 2 एमटी वार्षिक क्षमता की एक यंत्रीकृत खान विकसित की जाएगी।

(5) भिलाई इस्पात संयंत्र ने छत्तीसगढ़ के कंकेर/बस्तर जिलों में रावघाट में एक नई खान विकसित करने का निर्णय लिया है।

इन परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए संबंधित राज्य सरकार और भारत सरकार के पर्यावरण एवं वन मंत्रालय से आवश्यक अनुमति प्राप्त करने के लिए कार्रवाई की जा रही है।

(ङ) उपर्युक्त उल्लिखित उपायों पर अमल करने से सेल की खानों का लौह अयक का उत्पादन मौजूदा लगभग 13 एमटी वार्षिक से बढ़कर 2009-10 तक 17 एमटी वार्षिक हो जाने की उम्मीद है।

[हिन्दी]

सरकारी और सहायता प्राप्त कारखानों में उर्वरक का उत्पादन

1708. श्री कैलाश मेघवाल: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी और सरकारी सहायता प्राप्त कारखानों द्वारा किसानों को आपूर्ति किए जा रहे उर्वरक मात्रा और गुणवत्ता की दृष्टि से उनकी आवश्यकताओं को पूरा नहीं करते हैं;

(ख) यदि हां, तो यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं कि किसान अपनी आवश्यकता के मुताबिक उर्वरक प्राप्त कर सकें;

(ग) क्या सरकारी सहायता प्राप्त कारखाने राजसहायता प्राप्त करने के लिए उर्वरक उत्पादन के अतिशयोक्तिपूर्ण आंकड़े दर्शा रहे हैं जबकि वास्तविक उत्पादन उनके दावों से काफी कम है;

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

(ङ) क्या सरकार द्वारा चलाए जा रहे उर्वरक कारखाने रुग्ण घोषित किए जाने के पश्चात् एक के बाद एक बंद हो रहे हैं; और

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

(छ) आज तक बंद किए जा चुके उर्वरक संयंत्रों की संख्या और उनकी क्षमता कितनी है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, नहीं। उर्वरक नियंत्रण आदेश 1985 में इंगित विनिर्देशों के अनुसार तथा फसल के प्रत्येक मौसम अर्थात् खरीफ और रबी के लिए आकलित आवश्यकता के अनुसार किसानों को उर्वरकों की आपूर्ति की जा रही है।

(ख) यूरिया और डीएपी (डाई अमोनियम फास्फेट) के मामले में आकलित मांग और देश में हुए उत्पादन के अंतर को आयात द्वारा पूरा किया जा रहा है। देश में पोटाश के वाणिज्यिक रूप से दोहन योग्य स्रोत न होने के कारण, प्रत्यक्ष अनुप्रयोग तथा मिश्रित उर्वरकों के उत्पादन के लिए पोटाश युक्त उर्वरकों की पूरी मांग आयात द्वारा पूरी की जाती है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया (एफसीआई), हिंदुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन लिमिटेड (एचएफसी), पाइराइट्स फास्फेड एंड केमिकल्स लिमिटेड (पीपीसीएल) रुग्ण कंपनियां हैं जिन्हें बीआईएफआर को संदर्भित किया जा चुका है। सरकार ने 5.9.2002 को इन कंपनियों को बंद करने का निर्णय लिया था।

(च) और (छ) कंपनियों के निम्नलिखित 11 यूरिया संयंत्र विभिन्न कारणों से वर्तमान में बंद पड़े हैं/बंद होने वाले हैं जिनमें अन्य कारणों के साथ-साथ प्रौद्योगिकीय अप्रचलन सीमित फीडस्टाक इकाई/कंपनी की अव्यवहार्यता तथा भारी वित्तीय नुकसान शामिल हैं:

क्र.सं.	कंपनी/इकाई का नाम	वार्षिक संस्थापित क्षमता (लाख मी. टन में)
1.	एफसीआई : गोरखपुर	2.85
2.	एफसीआई : रामगुंडम	4.95
3.	एफसीआई : तालचर	4.95
4.	एफसीआई : सिंदरी	3.30
5.	एफसीआई : नामरूप-II	3.30
6.	एफसीआई : दुर्गापुर-II	3.30
7.	एफसीआई : बरौनी	3.30
8.	आरसीएफ : ट्राम्बे-I	0.98
9.	एनएलसी : नेवेली	1.53
10.	डीआईएल : कानपुर	7.22
11.	एफएसीटी : कोचीन-I	3.30

[अनुवाद]

सुनामी प्रभावित क्षेत्रों हेतु खाद्यान्नों की आपूर्ति

1709. श्री चन्द्र भूषण सिंह: क्या उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम (एफ.सी.आई.) ने सुनामी प्रभावित राज्यों को खाद्यान्नों की आपूर्ति बढ़ा दी है;

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

(ग) क्या खाद्यान्नों की विकेन्द्रीकृत खरीद से सुनामी प्रभावित राज्यों को खाद्यान्नों की आपूर्ति करने में सहयता मिली है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) और (ख) भारतीय खाद्य निगम ने प्रभावित राज्यों को आवश्यकता के अनुसार खाद्यान्नों का संचलन करने के लिए प्राथमिकता दी है।

(ग) और (घ) जी, हां। विकेन्द्रीकृत वसूली करने वाले राज्यों में विकेन्द्रीकृत वसूली करने से खाद्यान्नों की स्थानीय उपलब्धता में वृद्धि करने में सहायता मिली है।

[हिन्दी]

इंटरनेशनल कन्वेंशन सेंटर

1710. श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी:
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में पर्यटन को बढ़ावा हेतु एक ओपन इंटरनेशनल कन्वेंशन सेंटर खोलने का है;

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

(ग) इससे पर्यटन क्षेत्र को किस सीमा तक लाभ मिलने की संभावना है?

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): (क) और (ख) वित्त मंत्रालय ने वाइविलिटी गैप फंडिंग योजना के अंतर्गत निजी-सार्वजनिक भागीदारी के माध्यम से देश में ग्लोबल स्टैंडर्ड के इंटरनेशनल कन्वेंशन सेंटरों की स्थापना की घोषणा की है। पर्यटन मंत्रालय ने वित्त मंत्रालय के सहयोग से दो श्रेणियों में पांच कन्वेंशन सेंटरों की स्थापना की प्राथमिकता दी है, जो निम्नानुसार हैं:

श्रेणी-1 : मुम्बई, दिल्ली तथा बंगलौर में प्रदर्शनी सुविधाओं के साथ बड़े कन्वेंशन सेंटर।

श्रेणी-2 : गोवा तथा जयपुर में छोटी कन्वेंशन सुविधाएं।

(ग) कन्वेंशन टूरिज्म पर्यटन उद्योग का एक महत्वपूर्ण और सबसे तेज गति से बढ़ता हुआ हिस्सा है। अत: पर्यटन मंत्रालय अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों, समागमों, आदि की जरूरतों को पूरा करने और इस हिस्से को काम में लाने के लिए सभी उपाय कर रहा है।

[अनुवाद]

गन्ना विकास हेतु एस.डी.एफ. ऋण

1711. श्री राजेश वर्मा: क्या **उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गन्ना विकास हेतु उत्तर प्रदेश में संस्थाओं को ऋण स्वीकृत किए हैं;

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

(ग) इस प्रयोजनार्थ कितनी निधियां निर्धारित की गई हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश प्रसाद सिंह): (क) से (ग) गन्ना विकास के लिए ऋण केवल चीनी फैक्ट्रियों के लिए मंजूर किया जाता है।

उत्तर प्रदेश में वर्ष 2003-04 में चीनी फैक्ट्रियों के लिए मंजूर किए गए ऋणों के ब्यौरे में संलग्न विवरण हैं।

विवरण

वर्ष 2003-04 के लिए

क्र.सं.	चीनी इकाई का नाम	स्वीकृत राशि
1.	उत्तर प्रदेश राज्य चीनी निगम लि., यूनिट: अमरोहा, जिला जे.पी. नगर, उत्तर प्रदेश	22,81,500/-रुपये
2.	उत्तर प्रदेश राज्य चीनी निगम लि., यूनिट: चान्दपुर, जिला बिजनौर, उत्तर प्रदेश	76,73,000/-रुपये

जल बंटवारा संबंधी विवाद

1712. श्री सर्वानन्द सोनोवाल: क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जल बंटवारा संबंधी विभिन्न विवादों के निपटाने का कार्य देखने हेतु एक अधिकारप्राप्त समूह का गठन करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस समूह का कब तक गठन किए जाने की संभावना है और इसकी शक्तियां और कार्य क्या हैं;

(ग) राज्यों के बीच उत्पन्न जल विवादों की संख्या कितनी है और कितने सरकार के पास लम्बित हैं; और

(घ) इस समूह जल विवादों के शीघ्र निपटान में किस हद तक सहायक होगा?

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): (क) जी नहीं।

(ख) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अन्तरराज्यीय जल विवाद अधिनियम, 1956 के तहत केन्द्र सरकार को भेजे गये अन्तरराज्यीय जल के बंटवारे संबन्धी विवादों का ब्यौरा नीचे दिए गए अनुसार है:

क्र.सं.	नदी/नदियां	सम्बन्धित राज्य
1.	रावी एवं व्यास	पंजाब, हरियाणा और राजस्थान
2.	कावेरी	केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी
3.	मादेई/मन्डोवी/महादई	गोवा, कर्नाटक और महाराष्ट्र
4.	कृष्णा	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और महाराष्ट्र

रावी एवं व्यास, कावेरी कृष्णा नदियों से सम्बन्धित जल विवाद अधिनिर्णय के लिए क्रमशः वर्ष 1985, 1990 और 2004 में अधिकरण के पास भेजे गए हैं। मादेई/मन्डोवी जल विवाद के सम्बन्ध में जल संसाधन मंत्रालय ने दिसम्बर, 2002 में एक अन्तरराज्यीय बैठक आयोजित की जिसके दौरान यह निर्णय लिया गया था कि गोवा सरकार और केन्द्रीय जल आयोग जल सम्बन्धी आंकड़ें और जल उपलब्धि आंकड़ों में विसंगति का समाधान करने के लिए संयुक्त प्रयास करेंगे।

सुपारी का उत्पादन

1713. **श्री पी.सी. थामस:**
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में उत्पादित सुपारी की राज्यवार कुल मात्रा कितनी है;

(ख) क्या सरकार की आयात नीति से देश के सुपारी उत्पादक प्रभावित हुए हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सुपारी के मूल्य का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार सुपारी, नारियल और अन्य बागवानी उत्पादों के फ्लोर प्राइस घोषित करने का है;

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

(च) क्या सरकार का विचार देश के सुपारी उत्पादकों को कोई राहत देने का है; और

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

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में सुपारी के उत्पादन का ब्यौरा विवरण-I के रूप में संलग्न है।

(ख) जी हां। भारत सरकार ने सुपारी की खेती करने वाले किसानों के संरक्षण के लिए सुपारी के आयात शुल्क को 35% से 100% बढ़ा दिया है और इसके साथ ही देश में सुपारी का गैर कानूनी तरीके से प्रवेश को रोकने के लिए सीमा शुल्क अधिकारियों को भी निदेश जारी किए हैं।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सुपारी के मूल्य का ब्यौरा विवरण II के रूप में संलग्न है।

(घ) और (ङ) सरकार ने सुपारी, नारियल और अन्य बागवानी उत्पादों के लिए कोई फ्लोर प्राइस घोषित नहीं किया है। तथापि भारत सरकार ने मौसम 2005 के लिए मिलिंग खोपरा और बाल खोपरा के लिए क्रमशः 3570/-रुपये क्विंटल और 3820/-रुपये क्विंटल के दर से अच्छी औसत गुणवत्ता के लिए फ्लोर प्राइस घोषित किए हैं।

(च) जी हां।

(छ) सरकार बागवानी फसलों के विभिन्न विकासात्मक कार्यक्रमों को प्रोत्साहन देने के लिए "कार्य योजनाओं के माध्यम से राज्यों के प्रयासों में अनुपूरण/सम्पूरण सहायता" स्कीम कार्यान्वित कर रही है, जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- नई नर्सरियों की स्थापना।
- पम्पसैट, ट्यूबवैल आदि की स्थापना तथा सिंचाई यूनिटें।
- आदानों एवं मशीनरी की आपूर्ति।
- समेकित कीट एवं रोग प्रबंध आदि।

आवक की शीर्ष अवधि में, जब मूल्य आर्थिक रूप से व्यवहार्य स्तर से भी नीचे गिर जाते हैं, किसानों को मजबूरी में सुपारी की बिक्री से संरक्षण देने के लिए संबंधित राज्य/संघ राज्य सरकार के अनुरोध पर सुपारी सहित बागवानी उत्पादों की खरीद

के लिए मण्डी हस्तक्षेप स्कीम (एम.आई.एस.) भी कार्यान्वित की जा रही है। राज्य सरकार 50% लागत इस शर्त पर वहन करेगी कि उत्पादन में कम से कम 10% वृद्धि की जाए अथवा प्रचलित मूल्यों में पिछले सामान्य वर्ष के मुकाबले कम से कम 10% कमी लाई जाए।

विवरण I

विगत तीन वर्षों के दौरान सुपारी का राज्यवार उत्पादन

राज्य	2000-01	2001-02	2002-03
आन्ध्र प्रदेश	0.7	0.4	0.4
असम	68.3	69.7	51.6
गोवा	2.5	2.5	2.5
कर्नाटक	162.8	181.5	192.8
केरल	84.5	86.8	92.0
महाराष्ट्र	4.4	5.6	4.0
मेघालय	13.7	13.9	14.2
मिजोरम	1.8	5.6	5.7
तमिलनाडु	12.7	14.2	5.3
त्रिपुरा	6.8	6.9	6.9
पश्चिम बंगाल	13.7	14.9	16.6
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	7.2	7.3	7.4
पांडिचेरी	0.1	0.1	0.1
कुल योग	379.2	409.4	400.8

स्रोत: अर्थ एवं सांख्यकी निदेशालय, नई दिल्ली

विवरण II

सुपारी के मासान्त थोक मूल्य

(रुपये/क्विंटल)

राज्य/केन्द्र	किस्म	वर्ष	जनवरी	फरवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून	जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्तूबर	नवम्बर	दिसम्बर	औसत
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
केरल															
एलेप्पी	पक्की (1000 नग)	2000	700	700	750	700	700	800	700	600	450	400	400	500	617
		2001	500	500	500	500	800	600	450	400	350	250	250	250	446
		2002	400	400	500	800	800	750	700	500	380	200	200	250	490
		2003	350	400	400	400	750	600	500	400	400	300	250	250	417

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		2004	450	500	500	500	750	1000	900	900	400	400	400	400	592
		2005	500	500											
				11/2											
कर्नाटक															
शिमोगा	बिटी	2000	14900	14800	14369	15260	15600	15260	11009	11860	15900	16096	उ.न.	उ.न.	14505
		2001	13460	13469	14001	13600	13600	14069	13400	12700	12700	11490	9469	उ.न.	12905
		2002	8813	8399	7829	8599	8513	9899	11800	उ.न.	उ.न.	7223	8599	8835	8851
		2003	8899	8469	8869	9199	8899	8899	9399	8989	8899	8299	8299	8419	8778
सागरा	लाल/सुपारी	2004	8299	8139	8299	8192	8999	8399	8111	9099	8400	8099	8099	8399	8378
		2005	8299	8099											
				11/2											
मंगलौर	नयी	2000	11932	10650	10560	10420	10202	9610	10410	8850	7880	6666	7938	5422	9212
		2001	5618	5622	5430	4852	5098	4964	4550	4398	4400	4178	5178	4818	4926
		2002	4400	4218	4358	4678	5122	5050	4878	6018	5820	5550	4000	3758	4821
		2003	4042	4250	4000	4578	6280	6818	7102	6970	6912	6510	6536	5618	5801
		2004	6374	6238	6058	6032	6062	5840	5934	5958	6166	6718	6778	4658	6068
		2005	6400	6526											
				4/2											
तमिलनाडु															
चन्नै	रस्सी	2000	19650	19550	19550	19730	19530	19530	18550	18550	19950	19950	19950	19950	19537
		2001	19950	19950	19950	19950	21000	21000	21500	21500	21500	22000	19000	19000	20525
		2002	18000	16000	15000	15000	14000	15000	18000	19000	19000	19000	17500	17000	16875
		2003	17000	16000	15500	15500	15500	14500	14000	14000	13000	13000	13000	12500	14458
		2004	12000	12000	12000	12000	12000	12000	13000	14000	14000	14000	14000	14000	12917
		2005	14000	14000											
				11/2											
पश्चिम बंगाल															
कोलकाता	कोचीन	2000	16200	16200	15500	14200	14200	14000	14500	15000	13000	13000	12000	10800	14050
		2001	10000	10000	9500	8800	7800	7500	7600	7200	6800	6500	6500	8800	8083
		2002	8400	8500	8400	6600	7200	8000	7500	7000	7400	7200	7800	8000	7667
		2003	7600	7500	7500	7500	8000	9500	9200	9200	9000	9000	9000	9000	8500
		2004	9000	9200	9000	9200	9000	8800	8600	8200	8000	9000	8600	उ.न.	8782
		2005													

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
दिल्ली															
दिल्ली	सुपीरियर	2000	4500	4500	4400	42200	4200	4200	4400	4400	4600	4800	4600	4600	4450
		2001	10500	9700	8400	8400	8000-	8000	8400	8000	9500	9000	9000	9500	8867
		2002	9000	8750	9000	8500	8500	8500	9000	9500	9300	9300	9200	9200	8996
		2003	9000	9500	9500	9250	9000	9500	9700	9200	9000	9250	9000	9000	9242
		2004	8800	8700	8600	8400	8400	8500	8400	8400	8400	8500	8500	8500	8508
		2005	8400	8400											
				18/2											

स्रोत: अर्थ एवं सांख्यिकी निदेशालय

पशुओं की बलि

1714. **श्रीमती मेनका गांधी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात को जानकारी है कि सतारा के मांढर देवी मंदिर में भगदड़ की शुरुआत उन लोगों के द्वारा हुई जो पशुबलि के कारण जमा हुए रक्त फिसल रहे थे; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा मंदिरों में पशुबलि को रोकने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) सतारा के मांढर देवी मंदिर में पशु बलि की घटना के बारे में सरकार को कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

हाथियों की संख्या

1715. **श्री सुरेश कुरूप:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत पांच वर्षों में भारतीय वनों में दांत वाले हाथियों की संख्या में कमी आयी है;

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

(ग) इसके क्या कारण हैं;

(घ) भारतीय वनों में हाथियों और हथिनियों का अनुपात क्या है;

(ङ) क्या सरकार ने हाथियों की घटती संख्या के संबंध में कोई अध्ययन कराया है;

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

(छ) हाथियों को बचाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं।

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): (क) देश में हाथियों (दांत वालों सहित) की अनुमानित संख्या जो 1997 में 25877 थी, पिछली गणना अर्थात 2002 में बढ़कर 26413 हो गई है। तथापि, कुछ राज्यों से हाथियों की संख्या में कमी आने संबंधी रिपोर्ट भी प्राप्त हुई है।

(ख) हाथियों की संख्या में कमी दर्शाने वाले राज्य निम्नलिखित हैं:

राज्य	अनुमानित संख्या	
	1997	2002
अरुणाचल प्रदेश	1800	1607
असम	5312	5246
नागालैंड	158	145
मणिपुर	30	12
त्रिपुरा	70	40
कर्नाटक	6088	5838

(ग) पूर्वोत्तर राज्यों में हाथियों की संख्या में कमी हाथी वास-स्थलों की कमी, अवैध शिकार, मानव-हाथी भिड़ंत आदि की वजह से हुई है। यह भी माना गया है कि विद्रोह तथा कई आदिवासी जातियों में शिकार की पारम्परिक प्रथाएं भी हाथियों की संख्या में कमी का कारण हैं। कर्नाटक में हाथियों की संख्या में कमी गणना विधि में सुधार की वजह से आई है।

(घ) पिछली हाथी गणना (2002) के दौरान वयस्क हाथी संख्या में पुलिंग-स्त्रीलिंग अनुपात के बारे में कुछ राज्यों से प्राप्त सूचना निम्नलिखित है:

असम	–	1:1.95
मेघालय	–	1:4.5
पश्चिम बंगाल (उत्तरी)	–	1:1.34
उड़ीसा	–	1:2.78
उत्तरांचल	–	1:1.87
कर्नाटक	–	1:3.44

(ङ) और (च) देश में हाथियों की संख्या की आवधिक गणना के माध्यम से मानीटर की जाती है।

देश में 10 हाथी आरक्षित क्षेत्रों अर्थात्, शिवालिक (उत्तरांचल), मयूरभंज (उड़ीसा), ईस्ट्रन डूअर्स (पश्चिम बंगाल), चिरांग-रिपु तथा डेहिंग-पटकाई (असम), देवमाली (अरुणाचल प्रदेश), गारों हिल्स (मेघालय), मैसू (कर्नाटक), नीलगिरी (तमिलनाडु) और वायानाड (केरल) में माइक (मानीटरिंग आर इलिग्ल किलिंग आफ एलीफेन्ट्स) नामक एक विशेष मानीटरिंग कार्यक्रम की शुरूआत की गई है।

(छ) हाथियों की वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की अनुसूची-I में शामिल किया गया है जिसके अनुसार उनके शिकार तथा हाथी दांत के व्यापार पर प्रतिबंध है। देश से हाथी दांत का निर्यात किए जाने पर भी प्रतिबंध है। भारत, प्राणीजात तथा वनस्पतिजात की संकटग्रस्त प्रजातियों के अंतराष्ट्रीय व्यापार संबंधी कन्वेंशन (साइट्स) का हस्ताक्षरकर्ता है जिसके अनुसार हाथी दांत तथा हाथी से बने अन्य उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय ट्रेड पर प्रतिबंध है। भारत सरकार हाथियों और उनके वासस्थलों की सुरक्षा तथा मानव-हाथी भिडंत को कम करने के उद्देश्य से भी हाथियों की बड़ी संख्या वाले राज्यों को हाथी परियोजना के तहत वित्तीय सहायता प्रदान करवाती है। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान परियोजना के तहत 13.34 करोड़ रुपए की धनराशि जारी की जा चुकी है। हाथियों के सुव्यवस्थित एवं सुकेन्द्रित प्रबंधन के लिए 24 हाथी आरक्षित क्षेत्र अधिसूचित किए गए हैं। भारत सरकार ने वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 के तहत केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो की वन्यजीव संबंधी अपराधों को दोषियों को पकड़ने और उन पर मुकदमा चलाने की शक्तियां प्रदान की हैं।

कर्मचारी भविष्य निधि पर ब्याज दर

1716. श्रीमती मनोरमा माधवराज:
श्री अबदुल्लाकुट्टी:
श्री असादूद्दीन ओवेसी:
श्री बापू हरी चौरे:
श्री हेमलाल मूर्मू:
श्रीमती जयाप्रदा:
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":
श्री बालासाहिब विखे पाटील:
श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री पी. करूणाकरन:
श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:

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

(क) क्या सरकार ने कर्मचारी भविष्य निधि पर ब्याज दर को 8.5 प्रतिशत से बढ़ाकर 9.5 प्रतिशत करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) उपरोक्त निर्णय के पश्चात् इस निधि के प्रचालन में अनुमानित वार्षिक औसत हानि क्या है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) कर्मचारी भविष्य निधि के सदस्यों को वर्ष 2004-05 के दौरान 9.5 प्रतिशत की दर से ब्याज के भुगतान संबंधी मामले पर कर्मचारी भविष्य निधि के केन्द्रीय न्यासी बोर्ड द्वारा विचार किया जा रहा है।

(ग) उपर्युक्त को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

मीडिया संगठन के कर्मचारी

1717. श्री राजेश पाठक: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश सहित देश में मीडिया संगठनों के उन कर्मचारियों की राज्यवार संख्या कितनी है जिन्हें कर्मचारी भविष्य निधि योजना के अंतर्गत शामिल किया गया है;

(ख) उपरोक्त में से उन कर्मचारियों की राज्यवार संख्या कितनी है जो नियमित रूप से भविष्य निधि में अंशदान कर रहे हैं; और

(ग) उन संगठनों के नाम क्या है जिनके विरुद्ध इस निधि में अंशदान नहीं करने हेतु कानूनी कार्रवाई की गयी है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) से (ग) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

क्षेत्र	उन मीडिया संगठनों के कर्मचारियों की संख्या जिन्हें कर्मचारी भविष्य निधि के दायरे में शामिल किया गया है	उन कर्मचारियों की संख्या जो भविष्य निधि में नियमित रूप से अंशदान कर रहे हैं	उन संगठनों की संख्या जिनके खिलाफ निधि का अंशदान न करने के लिए कानूनी कार्रवाई की जा रही है
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	6766	6544	1. मैसर्स साइबर चैनल, विजयवाड़ा (ए पी/39979) 2. मैसर्स राजमुंदरी कम्यूनिकेशन राजमुंदरी (ए पी/31939) 3. मैसर्स वासाबी कम्युनिकेशन हैदराबाद (ए पी/43988)
बिहार	1362	977	1. मैसर्स न्यूजपेपर्स एंड पब्लिकेशंस, पटना (बी आर/290)
छत्तीसगढ़	870	840	1. मैसर्स सवेरी प्रिंटर्स एंड सवेरा संकेत, राजनंद गांव (सी जी/8308) 2. मैसर्स श्रीमल पब्लिकेशंस (प्रा.) लि. रायपुर (सी जी/9616)
दिल्ली	10166	10166	शून्य
गोवा	413	413	शून्य
गुजरात	1465	1304	1. मैसर्स लोकहित आफसेट, अहमदाबाद (जी जे/26961) 2. मैसर्स लोकहित प्रकाशन सार्वजनिक ट्रस्ट, अहमदाबाद (जी जे/26962) 3. मैसर्स गुजरात टुडे, अहमदाबाद (जी जे/24457)
हरियाणा	268	268	शून्य
हिमाचल प्रदेश	49	49	शून्य
झारखंड	579	378	1. आवाज प्रकाशन धनबाद (जे एच/3138)
कर्नाटक	3536	3536	शून्य
केरल	7470	7208	1. मैसर्स केरल टाइम्स, कोची 2. मैसर्स मथुरका प्रचारनालयम (जन्मभूमि डेली) एर्णाकुलम 3. मैसर्स जीवन टेलीकास्टिंग कारपोरेशन लि. पालाराईवटम 4. मैसर्स केरला मिड-डे टाइम्स, रविपुरम-कोची 5. मैसर्स एक्सप्रेस (मलयालम) त्रिचुर 6. वीक्षानम प्रिंटिंग एंड पब्लिसिंग लि. कोच्ची,

1	2	3	4
महाराष्ट्र	20859	20061	1. मैसर्स बिजनेस इंडिया लि.,-मुंबई (एम एच/22372)
			2. मैसर्स देवगिरी प्रतिष्ठान, औरंगाबाद (एम एच/80178)
			3. मैसर्स एकलव्य प्रकाशन, औरंगाबाद (एम एच/80985)
			4. मैसर्स औरंगाबाद केबल नेटवर्क, औरंगाबाद (एम एच/81158)
			5. मैसर्स गोडातीर समाचार, नांदेड (एम एच/7430)
			6. मैसर्स लोकपत्र, नांदेड (एम एच/80451 ए)
			7. मैसर्स लोक पत्र पेपर नांदेड (एम एच/80451 ए)
			8. मैसर्स सरोज मुद्रणालय, नांदेड (एम एच/80089)
			9. मैसर्स महाराष्ट्र हेरल्ड, पुणे, आस्था ब्राडकास्टिंग नेटवर्क लि. मुम्बई,
मध्य प्रदेश	1647	1335	1. मैसर्स रीवा प्रकाशन, इंदौर (एम पी/1447)
			2. मैसर्स नवीन दुनिया प्रेस, जबलपुर (एम पी/740ए)
पूर्वोत्तर क्षेत्र	1526	1357	1. मैसर्स राजश्री पब्लिकेशंस (प्रा.) लि. (ए एस/2940)
			2. मैसर्स संख प्रेस (ए एस/1513)
			3. मैसर्स दैनिक जुगासंख (ए एस/1511)
उड़ीसा	1146	834	1. मैसर्स दैनिक आशा (ओ आर/3073)
			2. मैसर्स प्रजातंत्र प्रचार समिति (ओ आर/19)
			3. मैसर्स मात्रभूमि (ओ आर/18)
पंजाब	3315	2997	1. मैसर्स डेली हिन्द समाचर (पी एल/1200)
			2. मैसर्स हिन्द प्रेस (पी एल/1634)
			3. मैसर्स डेली मिलाप, (पी एन/260)
			4. मैसर्स शिख न्यूजपेपर (पी एन/1244)
राजस्थान	2364	2364	शून्य
तमिलनाडु	11658	9116	शून्य
उत्तरांचल	302	260	1. मैसर्स दैनिक जागरण (यू ए/33006)
			2. मैसर्स उत्तर उजाला (यू ए/9776)
उत्तर प्रदेश	6092	4390	1. मैसर्स ज्ञान मंडल लि. वाराणसी (यू पी 353)
			2. मैसर्स इलाहाबाद पत्रिका, इलाहाबाद (यू पी 338)
			3. मैसर्स दैनिक भाष्कर, झांसी (यू पी 1981)
पश्चिम बंगाल	5485	4089	1. मैसर्स द स्टेट्समैन लि., कोलकाता
			2. मैसर्स आजा भोली, सिलीगुड़ी
योग	87338	78486	44

[अनुवाद]

एड्स की दवाओं का खुदरा मूल्य

1718. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

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

(क) देश में एड्स की दवाओं का खुदरा मूल्य क्या है;

(ख) क्या सिप्ला ने देश में एड्स हेतु एक दवा विकसित की है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त दवाओं के अनुसंधान और विकास पर कितनी लागत आयी है;

(घ) देश में एड्स की विदेशी ब्रांड की दवाओं की तुलना में एड्स दवाओं का खुदरा मूल्य कितना है;

(ङ) क्या सिप्ला को एड्स की दवाओं का पेटेण्ट अधिकार प्राप्त हुआ है;

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

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) से (छ) एड्स के उपचार में प्रयोग की जाने वाली एच.आई.वी. विनिर्मितियों के संबंध में खुदरा विक्रेताओं की कीमत दिसम्बर, 2004 के लिए ओ आर जी आई एम एस डाटा के अनुसार संलग्न विवरण दिया गया है। इस डाटा के अनुसार सभी एच.आई.वी. पैकों, एक को छोड़कर, का विनिर्माण/विपणन भारतीय कंपनियों द्वारा किया जाता है।

भेषज उत्पादों के लिए उत्पाद पेटेन्ट तंत्र पेटेंट (संशोधन) अध्यादेश, 2004 द्वारा 1.1.2005 से लागू किया गया है।

राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम के आलोक में मूल्य नियंत्रण (ट्रेड मार्जिन सहित) की परिधि की जांच करने के लिए और जीवन रक्षक औषधों को उचित मूल्य पर उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम के लक्ष्यों को पूरा करने के लिए उपाय सुझाने हेतु संयुक्त सचिव (पी.आई.) की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई थी। समिति ने अपनी अन्तरिम रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है। समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ सिफारिश की है कि नई पेटेंटशुदा औषधों के लिए मूल्य समझौता पद्धति की सिफारिश की है।

विवरण

एच आई वी रोधी विनिर्मातियों की कीमतें

क्र.सं.	उत्पाद का नाम, पैक आकार/प्रबलता	कंपनी का नाम	खुदरा विक्रेताओं की कीमत (रु.) दिसम्बर, 04
1	2	3	4
जे. 05 ए 1 एच. आई वी रोधी विनिर्माताओं			
1.	डावीर टेब 300 एमजी × 60 (इसीओ)	सिप्ला	1255.80
2.	ट्रायोमुन टेब 30 एमजी × 30	सिप्ला	520.38
3.	इफावीर केप. 600 एमजी × 30	सिप्ला	2352.00
4.	डावीर टेब 300 एमजी × (-एन)	सिप्ला	567.00
5.	ट्रायोमुन टेब 340 एमजी × 30	सिप्ला	695.23
6.	डावीर टेब 300 एमजी × 10	सिप्ला	172.20
7.	जिडोलम टेब एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	220.00

1	2	3	4
8.	लेमिवीर टेब 30 एमजी × 60 (-एस)	सिप्ला	695.23
9.	लेमिवीर टेब 100 एमजी × 10 (एचबीवी)	सिप्ला	62.00
10.	नेवीमुन 200 एमजी × 10	सिप्ला	123.48
11.	इंडिवेन केप 400 एमजी × 30	सिप्ला	860.80
12.	जिडोलेम टेब × 10 (-एन)	जेनिक्स फार्मा	264.00
13.	वीरोलेन्स टेब 30 एमजी × 10	रेनवेक्सी	209.60
14.	लेमिवीर टेब 40 एमजी × 60 (-एस)	सिप्ला	740.04
15.	लेमिडेक टेब 100 एमजी × 10 (-100)	ग्याडस केडिला	100.05
16.	हेप्टवीर टेब 100 एमजी × 14	जेनिक्स फार्मा	108.00
17.	स्टावेक्स टेब × 30 (30 एल)	सिटाडेल अरविन्दो	628.80
18.	हेप्टवीर टेब 100 एमजी × 10	ग्लेक्सो मिथालाइन	411.60
19.	नेवीलास्ट टेब 30 एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	201.00
20.	जीडोवीर केप. 100 एमजी × 10	सिप्ला	180.60
21.	जीडोवीर केप. 100 एमजी × 10	सिप्ला	64.68
22.	लेमीवीर टेब 150 एमजी × 10	सिप्ला	73.92
23.	ओडीवीर कीट 400 एमजी × 1	सिप्ला	136.00
24.	इस्टीवा टेब 600 एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	752.00
25.	लेमिस्टार टेब 30 एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	108.00
26.	वीरोलिस टेब 30 एमजी × 10	रेनवेक्सी	108.00
27.	ओडीवीर कीट 250 एमजी × 1	सिप्ला	120.00
28.	जीडोवेक्स टेब × 60 (एलएन)	सिटाडेल अरविंदो	1847.21
29.	नेवीवीर टेब × 10	जेनिक्स फार्मा	129
30.	नेवीलाट टेब 40 एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	208.00
31.	इफावीर केप 200 एमजी × 30	सिप्ला	860.80
32.	जीडोवेक्स टेब × 10 (-एल)	सिटाडेल अरविंदो	195.20
33.	विराज केप 600 एमजी × 30	सिटाडेल अरविंदो	2915.00
34.	लेमिस्टार टेब 40 एमजी × 10	जेनिक्स फार्मा	116.00
35.	नेवीलास्ट टेब 30 एमजी × 60 (इसीओपी)	जेनिक्स फार्मा	1163.00

1	2	3	4
36.	वीरोलेन्स टेब 40 एमजी × 10	रेनवेक्सी	213.60
37.	जीडोवीर सोल 50 एमजी 100 एमएल × 1	सिप्ला	79.80
38.	जीडोवीर टेब 300 एमजी × 60 (कोन्ट)	सिप्ला	957.60
39.	नेवीरेक्स टेब 200 एमजी × 10	सिटाडेल अरविंदो	136.00
40.	लेमीवीर सीरप 50 एमजी 100 एमएल × 1	सिप्ला	104.66
41.	वारोलिस टेब 40 एमजी × 10	रेनवेक्सी	115.20
42.	वीरो कोम्ब टेब × 10	रेनवेक्सी	195.20
43.	नेवीमुन सीरप 50 एमजी 100 एमएल × 1	सिप्ला	127.09
44.	स्टावेक्स टेब × 60 (30 एल)	सिटाडेल अरविंदो	810.00
45.	स्टावेक्स टेब × 30 (40 एल)	सिटाडेल अरविंदो	265.00
46.	वीरान्ज केप 200 एमजी × 30	सिटाडेल अरविंदो	860.80
47.	जीडोवेक्स केप 300 एमजी × 10	सिटाडेल अरविंदो	128.00

बंद उद्योगों के कामगारों को मुआवजा

1719. डा. एम. जगन्नाथ: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ऐसा कोई प्रावधान है जिसके अंतर्गत किसी उद्योग के बंद होने अथवा उदारीकरण और निजीकरण की नीतियों के कारण छंटनी की वजह से रोजगार गंवाने वाले कामगारों की मुआवजा दिया जा सके;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार छंटनी किए गए कामगारों के लाभार्थ ऐसी योजनाएं शुरू करने का है; और

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

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) और (ख) औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 में किसी उद्योग में नियोजित प्रत्येक कामगार, जिसने किसी नियोजक के अधीन एक वर्ष से अधिक निरंतर सेवा की हो, को बंदी अथवा छंटनी के मामले में क्षतिपूर्ति का प्रावधान है। अधिनियम के अनुसार, क्षतिपूर्ति की राशि निरंतर सेवा के प्रत्येक पूर्ण वर्ष अथवा छः माह से अधिक उसके किसी भाग के लिए पन्द्रह दिन के औसत वेतन के समतुल्य होनी चाहिए।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

बेरोजगार युवकों का प्रतिशत

1720. श्री मोहन सिंह: क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में हाई स्कूल पास अथवा उच्च शैक्षणिक योग्यताप्राप्त बेरोजगार युवकों का प्रतिशत कितना है;

(ख) क्या सरकार शिक्षित बेरोजगार युवकों के आंकड़ों का अलग-अलग प्रतिवर्ष रख-रखाव करती है;

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

(घ) दसवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक शिक्षित बेरोजगार युवकों की अनुमानित संख्या कितनी है तथा देश में कुल बेरोजगार युवकों की तुलना में इसका प्रतिशत क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा उपरोक्त युवकों को रोजगार मुहैय्या कराने हेतु क्या कदम उठाए गए है?

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): (क) रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन द्वारा किये गए पंचवर्षीय श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त

किए जाते हैं। ऐसा पिछला सर्वेक्षण 1999-2000 के दौरान किया गया था। इस सर्वेक्षण के अनुसार सामान्य स्थिति आधार पर शिक्षित युवाओं में बेरोजगारी दर (सैकेण्डरी व उससे उच्च शैक्षिक अर्हता के साथ 15-28 वर्ष की आयु वर्ग के व्यक्ति) लगभग 14.8% थी।

(ख) से (घ) चूंकि राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन से रोजगार एवं बेरोजगारी के व्यापक अनुमान पांच वर्ष के अंतराल पर उपलब्ध हैं, अत: इसी के अनुरूप आंकड़ें रखे जाते हैं। 1993-94 में शिक्षित युवाओं की बेरोजगारी दर 18.5% की तुलना में 1999-2000 में 14.8% थी।

(ङ) सरकार का 10वीं योजनावधि में एक करोड़ रोजगार अवसर प्रतिवर्ष सृजित करने का लक्ष्य है। इससे देश के बेरोजगार युवाओं को सहायता मिलेगी।

[अनुवाद]

बी.टी. काटन की किस्में

1721. **श्री सुखबीर सिंह बादल:** क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के प्राधिकारियों ने भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (आई.सी.ए.आर.) से पंजाब, हरियाणा और राजस्थान में खेती हेतु बी.टी. काटन की किस्मों को जारी करने तथा किसानों को बेईमान व्यापारियों के चंगुल से बचाने के लिए कहा है जो कपास उत्पादकों को बीज की अस्वीकृत किस्में बेचकर लूटते रहे हैं;

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

(ग) इसे इन राज्यों के किसानों को कब तक जारी किया जाएगा?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) जी, हां।

(ख) पंजाब कृषि विश्वविद्यालय के कुलपति ने उत्तर क्षेत्र के लिए बी.टी. काटन के अनुमोदन पर जल्दी निर्णय लेने हेतु दिनांक 28 जनवरी, 2005 के अपने पत्र में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद से अनुरोध किया है।

(ग) केन्द्रीय पर्यावरण एवं वन मंत्रालय की आनुवंशिक अभियांत्रिकी अनुमोदन समिति, जो किसानों को आनुवंशिक रूप से संशोधित फसलों को जारी करने का निर्णय लेने वाली नोडल प्राधिकरण है, ने दिनांक 4.3.2005 को उत्तर क्षेत्र में खेती करने के लिए बी.टी. काटन संकरों की स्वीकृति दी है।

क्रोमाइट अयस्क भंडार

1722. **श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:**
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या देश में क्रोमाइट अयस्क के भंडार सीमित हैं;

(ख) यदि हां, तो आज की स्थिति के अनुसार देश में क्रोमाइट के अनुमानित भंडारों का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) वर्ष 2002-2003 और 2003-04 के दौरान क्रोमाइट अयस्क की घरेलू खपत और निर्यात का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त अवधि के दौरान संबंधित राज्यों में से प्रत्येक को कितनी रायल्टी का भुगतान किया गया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): (क) जी, हां।

(ख) राष्ट्रीय खनिज मालसूची के अनुसार 1.4.2000 को क्रोमाइट अयस्क के कुल अनुमानित भण्डार 187 मिलियन टन हैं। इसमें 114 मिलियन टन स्व-स्थाने भण्डार और 73 मिलियन टन प्रतिबंधित भण्डार शामिल हैं। राज्य-वार वितरण नीचे दिया गया है:

उड़ीसा	–	183.1 मिलियन टन
कर्नाटक	–	2.1 मिलियन टन
बिहार	–	0.63 मिलियन टन
तमिलनाडु	–	0.28 मिलियन टन
मणिपुर	–	0.09 मिलियन टन
आंध्र प्रदेश	–	0.186 मिलियन टन
महाराष्ट्र	–	0.54 मिलियन टन

(ग) 2002-03 और 2003-04 के दौरान क्रोमाइट अयस्क की घरेलू खपत और निर्यात का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(हजार टन में)

वर्ष/अवधि	घरेलू खपत	निर्यात	कुल
2002-2003	1083	1192	2275
2003-04 (अनंतिम)	1616	1081	2697

स्रोत: भारतीय खान ब्यूरो, नागपुर।

(घ) 2002-03 और 2003-04 के दौरान उत्पादक राज्यों को रायल्टी के रूप में किया गया भुगतान नीचे दिया गया है:

(मूल्य: रुपए)

राज्य	2002-03		2003-04	
	भुगतान की गई रायल्टी	पिछले बकाया का किया गया भुगतान	भुगतान की गई रायल्टी	पिछलले बकाया का किया गया भुगतान
कर्नाटक	689765	2285	3506358	5799804
उड़ीसा	178628441	2461396	296656453	9495771
भारत	179318206	2463681	300162811	15295575

(अनंतिम)
स्रोत: एमसीडीआर वार्षिक रिटर्न

[हिन्दी]

खाद्यान्नों और फलों का उत्पादन

1723. श्री देविदास पिंगले: क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में विशेषकर महाराष्ट्र में खाद्यान्नों और फलों के उत्पादन हेतु लक्ष्य निर्धारित किए हैं;

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

(ग) सरकार का विचार इस प्रयोजनार्थ विशेषकर महाराष्ट्र में किस सीमा तक निवेश करने का है; और

(घ) सरकार द्वारा उक्त लक्ष्यों को प्राप्त करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कांतिलाल भूरिया): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

अपराह्न 12.01 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 की धारा 31 की उपधारा (1) के अंतर्गत उपभोक्ता संरक्षण (संशोधन) नियम, 2005, जो 1 फरवरी, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 50 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 1695/05]

(2) बाट और माप मानक अधिनियम, 1976 की धारा 83 की उपधारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) बाट और माप मानक (सामान्य) दूसरा संशोधन नियम, 2004 जो 25 अगस्त, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 541(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) बाट और माप मानक (पैक की हुए वस्तुएं) संशोधन (संशोधनकारी) नियम, 2004 जो 30 अगस्त 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 550(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) बाट और माप मानक (पैक की हुई वस्तुएं) पांचवां संशोधन नियम, 2004 जो 15 सितम्बर, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 613(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) बाट और माप मानक (पैक की हुई वस्तुएं) संशोधन नियम, 2005 जो 12 जनवरी 2005, के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 16(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(3) उपर्युक्त (दो) की मद संख्या (एक से तीन) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एल टी 1696/05]

(4) भारतीय मानक ब्यूरो अधिनियम, 1986 की धारा 39 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) भारतीय मानक ब्यूरो (प्रयोगशाला तकनीकी पदों की भर्ती) संशोधन विनियम, 2005 जो 10 फरवरी, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 63(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) भारतीय मानक ब्यूरो (प्रमाणन) (संशोधन) विनियम, 2005 जो 11 फरवरी, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 65(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल टी 1697/05]

(5) भारतीय मानक ब्यूरो, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को वित्त वर्ष की समाप्ति के पश्चात् 9 माह की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारण दर्शाने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल टी 1698/05]

श्रम और रोजगार मंत्री (श्री के. चन्द्रशेखर राव): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) कर्मचारी भविष्य निधि तथा प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 की धारा 7 की उपधारा (2) के अंतर्गत कर्मचारी भविष्य निधि (संशोधन) योजना, 2004, जो 29 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 85(अ) में प्रकाशित हुई थी, 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 गये। **देखिए** संख्या एल टी 1699/05]

[हिन्दी]

पर्यटन मंत्रालय की राज्य मंत्री (श्रीमती रेनुका चौधरी): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(क) (एक) कुमारकरूपा फ्रंटियर होटल्स प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) कुमारकरूपा फ्रंटियर होटल्स प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1700/05]

(ख) (एक) पंजाब अशोक होटल कंपनी लिमिटेड, चण्डीगढ़ के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) पंजाब अशोक होटल कंपनी लिमिटेड, चण्डीगढ़ का वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1701/05]

(ग) (एक) एम.पी. अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एम.पी. अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1702/05]

[अनुवाद]

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): महोदय, मैं श्री कांतिलाल भूरिया की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं।

(1) (एक) भारतीय पशु चिकित्सा परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय पशु चिकित्सा परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 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 विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1703/05]

(3) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(क) (एक) वेस्ट बंगाल एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) वेस्ट बंगाल एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखा तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1704/05]

(ख) (एक) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती के वर्ष 2001-2002 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती का वर्ष 2001-2002 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1705/05]

(ग) (एक) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती का वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1706/05]

(घ) (एक) जम्मू-कश्मीर स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन श्रीनगर के वर्ष 1987-1988 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) जम्मू-कश्मीर स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, श्रीनगर के वर्ष 1987-1988 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1707/05]

(ङ) (एक) वेस्ट बंगाल एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) वेस्ट बंगाल स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1708/05]

(च) (एक) हरियाणा एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, चंडीगढ़ के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हरियाणा स्टेट एग्रो इंडट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, चंडीगढ़ के वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1709/05]

(छ) (एक) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) लक्षद्वीप डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, कावारत्ती का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(4) उपर्युक्त (3) की मद संख्या (क से च) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले छह विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1710/05]

(5) (एक) नेशनल डेयरी डेवलपमेंट बोर्ड, आनंद के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल डेयरी डेवलपमेंट बोर्ड, आनंद के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1711/05]

(6) (एक) नेशनल कोआपरेटिव एग्रीकल्चर एंड रूरल डेवलपमेंट बैंक्स फेडरेशन लिमिटेड, मुम्बई के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल कोआपरेटिव एग्रीकल्चर एंड रूरल डेवलपमेंट बैंक्स फेडरेशन लिमिटेड, मुम्बई के वर्ष 2030-2004 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल कोआपरेटिव एग्रीकल्चर एंड रूरल डेवलपमेंट बैंक फेडरेशन लिमिटेड, मुम्बई के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(7) उपर्युक्त (6) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1712/05]

(8) (एक) नेशनल एग्रीकल्चरल कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल एग्रीकल्चरल कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(9) उपर्युक्त (8) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल टी 1713/05]

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमोनारायन मीना): मैं पर्यावरण (संरक्षण)) अधिनियम, 1986 की धारा 12 और 13 के अंतर्गत जारी निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:

(एक) का.आ. 598(अ) जो 19 मई, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 21 जुलाई, 1987 की अधिसूचना संख्या का.आ. 728(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं ताकि उसमें उल्लिखित पर्यावरणीय प्रयोगशालाओं को मान्यता मिल सके।

(दो) का.आ. 1139(अ) जो 15 अक्तूबर, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 21 जुलाई, 1987 की अधिसूचना संख्या का.आ. 728(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं ताकि उसमें उल्लिखित पर्यावरणीय प्रयोगशालाओं को मान्यता मिल सके।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 1714/05]

कृषि मंत्री तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शरद पवार): मैं श्री अखिलेश प्रसाद सिंह की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) खाद्य निगम अधिनियम, 1964 की धारा 45 की उपधारा (5) के अंतर्गत भारतीय खाद्य निगम (कर्मचारीवृंद) (पहला संशोधन) विनियम, 2004 जो 13 दिसम्बर, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या ईपी-7(1)/2004 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 1715/05]

(2) भारतीय खाद्य निगम के वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को संबंधित वित्तीय वर्षों की समाप्ति के बाद नौ महीने की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारणों को दर्शाने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 1716/05]

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मद सं. 8—श्री अनंत कुमार हेगड़े—उपस्थित नहीं

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील—उपस्थित नहीं।

अपराह्न 12.03 बजे

कार्य मंत्रणा समिति के आठवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं:

"कि यह सभा 11 मार्च, 2005 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के आठवें प्रतिवेदन से सहमत है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 11 मार्च, 2005 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के आठवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री शिवराज सिंह चौहान (विदिशा): माननीय अध्यक्ष महोदय, एक बार फिर से मध्य प्रदेश में प्रकृति किसानों पर कहर बनकर टूटी है। पिछले दिनों भयानक ओलावृष्टि, असमय बरसात और आसमानी बिजली के कारण मध्य प्रदेश में किसानों की फसल पूरी तरह से नष्ट हो गई, चौपट हो गई। स्थिति इतनी भयानक थी कि लगभग दो दर्जन लोग मारे गए, सैकड़ों पशुओं की मौत हुई और लाखों हैक्टेयर जमीन में गेहूं और चने की खड़ी शानदार और लहलहाती फसल पूरी तरह से नष्ट, तबाह और बर्बाद हो गई।

महोदय, मध्य प्रदेश में अकेले मेरे जिले में, मैं जिस संसदीय क्षेत्र से आता हूं, वहां 500 लोग ओले की मार से घायल हो गए, कच्चे मकान पूरी तरह नष्ट और चौपट हो गए। मध्य प्रदेश सरकार अपनी तरफ से राहत देने का काम कर रही है, लेकिन तबाही इतनी व्यापक है कि अकेले सरकार के वश का यह रोग नहीं है। इसलिए मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से निवेदन करता हूं कि वह तत्काल एक केन्द्रीय दल मध्य प्रदेश में भेजे ताकि वह नुकसान का जायजा ले। इससे मध्य प्रदेश के रायसेन और विदिशा सहित लगभग 24 जिले प्रभावित हुए हैं। इनमें किसानों को राहत और मुआवजा देने के लिए सरकार तत्काल आर्थिक सहायता प्रदान करे।

महोदय, किसान की आय का, किसान की फसल का, जब तक बीमा नहीं होगा, तब तक उन्हें लाभ प्राप्त नहीं होगा। जब एन.डी.ए. सरकार थी, तब 20 जिलों में इन्कम इंश्योरेंस स्कीम लागू की गई थी। वह स्कीम देश के सभी जिलों में लागू की जाए क्योंकि जब तक किसान की फसल का, किसान की आय का बीमा नहीं होगा, तब तक किसान पनप नहीं सकता। इस बारे में सरकार गम्भीरता से विचार करे। इस साल का किसानों का कर्जा माफ किया जाए और अगले साल की फसल हेतु किसानों के लिए खाद और बीज की व्यवस्था की जाए। फसलें नष्ट होने के कारण जो खेतिहर मजदूर हैं, उनका भी रोजगार छिन गया है। इसलिए उन्हें रोजगार देने के लिए व्यापक पैमाने पर राहत के काम प्रारम्भ किए जाएं। आपके माध्यम से मेरा सरकार से यही निवेदन है। धन्यवाद।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों श्री महेन्द्र प्रसाद निषाद, श्री अजीत कुमार सिंह, श्री अशोक अर्गल, डा. राजेश मिश्रा और श्री राजनरायन बुधौलिया ने एक ही प्रकार के मुद्दों के बारे में नोटिस दिए हैं। इससे, मामले के महत्व का पता चलता है। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे स्वयं को इस मामले

से संबद्ध करें। माननीय मंत्री महोदय यहां हैं। मुझे विश्वास है कि उन्होंने इसके बारे में सुना होगा। इस पर उन्हें विचार करना है। आपके सहयोग के लिए अपना बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री प्रहलाद जोशी (धारवाड़ उत्तर): अध्यक्ष महोदय, बी एस एन एल, विकलांग व्यक्तियों तथा बेरोजगार युवकों को जो कॉइन बाक्स टेलीफोन उपकरण देता था, बी एस एन एल ने हाल ही में एक प्रणाली आरम्भ की है जिसमें कि बाक्स में एक रुपये का सिक्का डालने की पहले वाली प्रणाली के स्थान पर अब एक रुपये के दो सिक्के डालने पड़ते हैं। इस नई प्रणाली के आरंभ होने के कारण, यदि एक व्यक्ति केवल 10 सैकेंड के लिए भी बोलना चाहता है तो उसे दो रुपये खर्च करने पड़ेंगे। हालांकि, काल की अवधि को अब 90 सैकेंड से बढ़ाकर 120 सैकेंड कर दिया गया है। परन्तु, एक रुपये के दो सिक्के डालना एक समस्या बन गई है।

दूसरी बात यह कि टाटा इंडिकाम और भारती टेलीकाम जैसी निजी कंपनियां इस प्रकार के कॉइन बाक्सों की आपूर्ति कर रही हैं, जिनमें केवल एक रुपये का एक सिक्का डालकर एक व्यक्ति 60 सैकेंड तक बात कर सकता है। इस प्रकार बी एस एन एल को राजस्व का नुकसान हो रहा है और विकलांग व्यक्ति तथा बेरोजगार युवक भी इससे प्रभावित हो रहे हैं। मुझे ऐसा भी लगता है कि इस प्रकार की प्रणाली आरंभ करके बी एस एन एल, निजी कंपनियों को लाभ पहुंचा रहा है। संचार मंत्री को इस मामले को बहुत गंभीरता से लेना चाहिए तथा वे एक रुपये के क्रॉइन बाक्सों को फिर से चालू करें, ताकि उन सभी विकलांग व्यक्तियों तथा बेरोजगार युवकों की सहायता हो सके, जिनके लिए यह क्रॉइन बाक्स टेलीफोन उपकरण दिए जाते हैं। एक काल की अवधि को बदलकर 60 सैकेंड किया जा सकता है।

श्रीमती मिनाती सेन (जलपाईगुड़ी): अध्यक्ष महोदय, भारत में एच आई वी का प्रथम मामला 1978 में प्रकाश में आया था। 27 वर्ष की अवधि के भीतर ही हमने संभवत: 30 करोड़ प्रभावित लोगों के आंकड़ें को पार कर लिया है तथा सरकार की रिपोर्ट के अनुसार 14 राज्यों को इसका सबसे अधिक खतरा है। इसलिए, मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री से जानना चाहती हूं कि एच आई वी तथा एड्स से प्रभावित लोगों में शून्य स्तर प्राप्त करने के लिए क्या सरकार का कोई विशिष्ट कदम उठाने का विचार है तथा क्या एड्स को फैलने से रोकने के लिए विव बैंक, विश्व स्वास्थ्य संगठन आदि विदेशी एजेंसियों से कोई वित्तीय सहायता प्राप्त हुई है।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष महोदय, इन दिनों टीवी चैनल्स पर कैमरे में बहुत से भ्रष्टाचार के केस और यौन शोषण के केस पकड़े जा रहे हैं। दिल्ली में बिक्री कर विभाग के सभी एम्प्लायज सेंट्रल गवर्नमेंट के एम्प्लायज होते हैं, एक ही दिन में 82 अधिकारियों को रिश्वत लेते हुए रंगे हाथों टीवी के कैमरे पर दिखाया गया और उनमें से वहां 30 को सस्पैंड किया गया।

अध्यक्ष महोदय, ये 82 लोग ही नहीं, बल्कि पूरे का पूरा विभाग भ्रष्टाचार में पूरी तरह लिप्त था। उस हालत में केवल 30 व्यक्तियों को सस्पैंड कर दिया गया और बाकी व्यक्तियों की छानबीन की जा रही है। इसकी जिम्मेदारी मुख्यमंत्री और वहां के वित्त मंत्री पर है, जिनके अधीन ये सब कुछ हो रहा है और वे टीवी पर कह रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इन व्यक्तियों के नाम मत लीजिए।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अध्यक्ष जी, मैंने किसी का नाम नहीं लिया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपने उनके पदों का जिक्र करके उनके बारे में बता दिया है।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अध्यक्ष जी, इन्होंने कहा कि यह पैसा हम अपने लिए नहीं ले रहे, हमें ऊपर पहुंचाना है। ये पैसा ऊपर कहां तक जाता है, क्या दिल्ली सरकार में जाता है या केन्द्रीय सरकार में जाता है? उन्हें इस्तीफा देना चाहिए और अपनी जिम्मेदारी पूरी करनी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय, अभी* का मामला भी टीवी में दिखाया गया। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: किसी भी नाम को कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: ये कांग्रेस पार्टी के खास स्पीकर थे। ...*(व्यवधान)* सारे हिन्दुस्तान में इनके भाषण कराए जा रहे हैं। ...*(व्यवधान)* ये यहां यौन शोषण में पकड़े गए। ...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: बहुत अच्छा। इस मामले पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अध्यक्ष जी, ऐसे जितने भी लोग पकड़े जा रहे हैं, उन पर सख्त कार्यवाही हो। उन्हें इस्तीफा देना चाहिए। ...*(व्यवधान)* ऐसे जो पोलिटिकल लोग हैं, उन्हें भी इस्तीफा देना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं पहले ही कह चुका हूं कि कोई भी नाम कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए। आप उत्तेजित क्यों हो रहे हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नामों की कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): माननीय अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत शक्रिया। मैं अलीगढ़ के ताला उद्योग की बदहाली की तरफ आपके माध्यम से केन्द्र सरकार और माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। अलीगढ़ विश्वविख्यात ताला उद्योग का शहर है। लगभग 150 वर्ष पहले से ताला उद्योग वहां पर लघु उद्योग के रूप में फल-फूल रहा था, लेकिन 1991 के बाद उदारीकरण और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के आने के बाद अलीगढ़ का ताला उद्योग चौपट हो गया है। यहां का ताला उद्योग मजबूती और सुरक्षा की दृष्टि से भी विशिष्ट और उत्कृष्ट श्रेणी का ताला बनाता है, लेकिन वर्तमान में बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के यहां आने से उनके ताले की मजबूती कम है, लेकिन उसकी कीमत कम है, इस वजह से फोर व्हीलर और टू व्हीलर में पहले जो अलीगढ़ का ताला प्रयोग होता था, वहां पर अब चीन के बने हुए तालों का प्रयोग किया जा रहा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप अपने स्थान पर नहीं हैं। हर बात को कार्यवाही-वृत्तान्त से हटा दिया जाएगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपकी सीट कहां है? पहले आप अपने स्थान पर जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आज मैं कुछ अपवाद कर रहा हूं, इसे कार्यवाही-वृत्तान्त से हटाने की आवश्यकता नहीं है।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: मान्यवर, अलीगढ़ की छोटी-छोटी ईकाइयां इन बड़ी-बड़ी कम्पनियों से प्रतिस्पर्धा में मुकाबला नहीं कर पा रही हैं ...*(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अगर कोई आपकी अनुमति ले ले तो उसे आगे आने की इजाजत दें, वे पीछे से कैसे बोलेंगे। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इन्होंने अनुमति नहीं ली थी लेकिन हमने तो बोला है,

[अनुवाद]

वह विवेकाधिकार मेरे पास है। परन्तु आपको अनुमति लेनी होगी।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय लघु उद्योग मंत्री जी का ध्यान अलीगढ़ के विश्वविख्यात ताला उद्योग बदहाली की तरफ आकृष्ट कराना चाहता हूं। अलीगढ़ का ताला उद्योग लगभग 150-200 वर्ष पुराना उद्योग है। अलीगढ़ का ताला विश्वविख्यात है और सुरक्षा का पर्यायवाची भी है। 1991 से पूर्व ताला उद्योग लघु उद्योग के अन्तर्गत फल-फूल रहा था, लेकिन उसके पश्चात भूमंडलीकरण, उदारीकरण के चलते बड़ी-बड़ी कम्पनियां उस उद्योग में आ गई हैं, जिसकी वजह से अलीगढ़ की छोटी-छोटी ईकाइयां बड़ी कम्पनियों का प्रतिस्पर्धा में मुकाबला नहीं कर पा रही हैं। जहां पहले टू व्हीलर और 4 व्हीलर में, कार उद्योग अलीगढ़ की इन्हीं ईकाइयों के बने हुए ताले का प्रयोग करता था, आज बड़ी कम्पनियों के ताला उद्योग में आने से वहां का ताला पर्यायवाची नहीं, एक निरर्थक ताला बनाकर छोड़ दिया गया है। चीन के बने हुए ताले मजबूती की दृष्टि से कमजोर हैं, लेकिन लागत की कीमत कम होने के कारण उसी को खरीदा जा रहा है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जिस तरीके से खुर्जा के चीनी के मिट्टी के बर्तनों

के लिए किया गया, वहां पर सरकार की तकनीकी संस्थाओं द्वारा सहयोग प्रदान किया जा रहा है, इसी प्रकार ताला उद्योग को पुनर्जीवित करने के लिए लाखों लोगों को रोजगार मुहैया कराने के लिए सरकार द्वारा तुरन्त आवश्यक कदम उठाने चाहिए, जिससे छोटी इकाइयां अपनी लागत में कमी करके देश और विदेश की इकाइयों से प्रतिस्पर्धा में एक बार फिर अपने ताला उद्योग को पनपा सकें और उनसे मुकाबला कर सकें।

अलीगढ़ एक विश्वविख्यात शहर है, वहां पर कम से कम लाखों लोग इस उद्योग से अपनी जीविका चला रहे हैं, अगर वहां पर सरकार के द्वारा ध्यान नहीं दिया गया तो निश्चय ही देश में बेरोजगारी बढ़ेगी और एक विश्वविख्यात ताला, जो विदेशों में भी अपने देश का नाम उजागर करता है, उसमें कहीं न कहीं रुकावट पैदा होगी। मैं आपके माध्यम से चाहूंगा कि सरकार इस ओर कदम उठाये और वहां पर तकनीकी संस्थाओं के माध्यम से ताला उद्योग को एक बार पुनः फलने-फूलने का मौका दे, ऐसा मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री गिरधारी लाल भार्गव।

मैं उनके सहयोग के कारण उन्हें हमेशा अवसर देता हूं। वह एक आदर्श सदस्य हैं। उन्हें अवसर इसलिए मिलता है क्योंकि वह सहयोग करते हैं। हम सभी को उनसे सीखना चाहिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

आप भी कोआपरेट करो, आप स्लोगन देते हो।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): आप तो रोजाना बोलते हैं। *...(व्यवधान)* मान्यवर, अध्यक्ष महोदय, मेरा जयपुर शहर में ड्राई पोर्ट पर एक छोटा सा प्रश्न है यानी सूखा बन्दरगाह जयपुर शहर में स्थापित किया जाये। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वह जयपुर में बहुत लोकप्रिय हैं। इसमें कोई संदेह नहीं है।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव: सूखा बन्दरगाह को वहां इसलिए स्थापित किया जाये कि वहां पर जवाहारात का उद्योग है, मूर्तियों का उद्योग, है, रेडीमेड गारमेंट्स का उद्योग है, चित्रकला का उद्योग है, वहां की लाख की चूड़ियां विश्व भर में प्रसिद्ध हैं, वे भी भेजी जाती हैं, सांगानेर की चादरें, रजाइयां और ओढ़नियां भेजी जाती हैं। इन सामानों को वहां से सीधे भेजा जा सके, इसलिए जयपुर शहर में सूखा बन्दरगाह, जिसे अंग्रेजी में ड्राई पोर्ट करते हैं, स्थापित होना चाहिए।

आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हजारीबाग): अध्यक्ष महोदय, झारखंड में बोकारो स्टील प्लांट में चतुर्थ वर्गीय कर्मचारियों की बहाली हो रही है। *...(व्यवधान)* ऐसा शैडयूड कास्ट्स के लोगों के बैकलाग को भरने के लिए किया है। पूरे देश से इंटरनेट द्वारा लिस्ट मंगवाकर कोलकाता में बहाली की जा रही है जबकि आज हजारों स्थानीय लोग बोकारो स्टील प्लांट के अगल-बगल में विस्थापित और बेकार हैं। वहां भी बड़े पैमाने पर शैडयूल्ड कास्ट्स और शैडयूल्ड ट्राइब्स के लोगों की संख्या है। वहां विस्थापित लोग बेकार बैठे हुए हैं और पूरे देश से इंटरनेट द्वारा लिस्ट मंगवाकर कोलकाता में बहाली की जा रही है। इसके लिए वहां लगातार आंदोलन हो रहा है। पहले से ही विस्थापित संघर्ष मोर्चा, शैडयूल्ड कास्ट्स और शैडयूल्ड ट्राइब्स के लोग आंदोलन करते रहे हैं।

मैं सरकार से मांग करता हूं, न्यायालय का भी फैसला है और सरकार भी चाहती है कि चतुर्थ वर्ग में जो स्थानीय लोग विस्थापित हैं, जिनकी जमीन गयी है, उनकी बहाली की जाये। केन्द्र सरकार इस बारे में विचार करे और वहां स्थानीय लोगों की बहाली करने की घोषणा करे। अगर ऐसा नहीं होगा तो विस्थापित संघर्ष मोर्चा आंदोलन करने के लिए तैयार है। बोकारो स्टील प्लांट में लगातार धरना और प्रदर्शन होना शुरू हो गया है। इसी तरह डीवीसी और कोल उद्योग में भी झारखंड के लोगों की उपेक्षा करके लगातार दूसरी जगह बहाली होती है। इसलिए हम सरकार से मांग करते हैं कि चाहे कोल उद्योग हो, सेल हो, डीवीसी हो या जो भी इस तरह के उद्योग हों, सरकार एक व्यवस्थापन नीति बनाये ताकि वहां जिन लोगों की जमीन जाती है, जो विस्थापित हैं, उनको नौकरियों में प्राथमिकता मिल सके।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

तीन माननीय सदस्य और हैं। जिन्होंने नेपाल के बारे में नोटिस दिए हैं। किन्तु हम जानते हैं कि 9 मार्च को माननीय मंत्री जी ने वक्तव्य दिया था जिसे सभापटल पर रखा गया था। यदि आप महसूस करते हैं कि चर्चा होनी चाहिए तो उचित नोटिस दीजिये। मैं इस पर ध्यान दूंगा। किन्तु इस मुद्दे को यहां नहीं उठाया जाना चाहिए। तीन माननीय सदस्यों के नाम योगी आदित्यनाथ, श्री रूपचन्द पाल और श्री रामजीलाल सुमन हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया): अध्यक्ष महोदय, इस पर बहस होनी चाहिए। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप माननीय मंत्री जी के वक्तव्य पर चर्चा कर सकते हैं। मुझे यह भी देखना होगा कि क्या उन्होंने पृथक चर्चा का प्रस्ताव किया है। कृपया सहयोग करें। आपकी जो चिन्ता है उसको मैं समझ रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: श्रीमन्, यह पड़ोस का मामला है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया मेरी बात सुनिये। सरकार ने अपनी स्थिति स्पष्ट कर दी है। यदि आप इस पर फिर भी चर्चा करना चाहते हैं तो नोटिस दीजिए और मैं इस पर अवश्य ध्यान दूंगा।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): अध्यक्ष महोदय, यह गम्भीर मामला है, *...(व्यवधान)* नेपाल में लोकतंत्र की स्थापना हो।

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप सुनिये।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सभा के नेता यहां मौजूदा हैं। आपने एक ऐसे मुद्दे को उठाया है जिस पर वक्तव्य पहले ही रख दिया गया है।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): अध्यक्ष महोदय, नेपाल से जुड़ा हुआ मुद्दा भारत की सुरक्षा से जुड़ा हुआ मुद्दा है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इसलिए, इस पर समुचित चर्चा हो। कृपया आप मुझे नोटिस दीजिए।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: अध्यक्ष महोदय, यह खतरनाक नीति है। भारत सरकार पाकिस्तान को, चीन को हस्तक्षेप करने का मौका दे रही है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): हम कुछ समय निकालेंगे। आप बताइयें क्या आप इस पर चर्चा चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: सरकार ने वाद-विवाद को स्वीकार कर लिया है। अब इस पर चर्चा की जाए।

श्री प्रणब मुखर्जी: हम इस विषय पर सम्पूर्ण वाद-विवाद चाहते हैं जिससे कि सदस्य इसमें भाग ले सकें और सहयोग कर सकें।

अध्यक्ष महोदय: मेरे विचार से आपको अपनी इच्छा से अधिक मिल गया है। माननीय सदस्यों ने नोटिस दे दिए हैं और मंत्री जी के वक्तव्य से अलग इसकी महत्ता है। सभा के माननीय नेता जी ने चर्चा करना स्वीकार कर लिया है। मेरे विचार में हम इससे संतुष्ट होंगे जिससे कि हम इससे पूर्ण कर सकें।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: अगर आप लोग थोड़ा कोआपरेट करें तो हम सबको मौका देना चाहते हैं।

श्री शैलेन्द्र कुमार: मैं सबसे महत्वपूर्ण दूर-संचार के क्षेत्र में बीएसएनएल मोबाइल फोन की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। उत्तर भारत में खासकर उत्तर प्रदेश में बीएसएनएल का नेटवर्क इतना गड़बड़ा रहा है कि टेलीफोन मिलाना मुश्किल हो जाता है। कभी-कभी दिन भर नेटवर्क गड़बड़ होने से कहीं कोई बात नहीं हो पाती। अगर थोड़ा-बहुत भी नेटवर्क आता है तो गलत फोन नम्बर मिल जाते हैं जिससे टेलीफोन गलत कनेक्ट हो जाता है। इससे लोगों की गोपनीयता खासकर सरकारी महकमा, व्यक्तिगत व्यवसाय में काफी व्यवधान उत्पन्न हो रहा है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से, खासकर दूर-संचार मंत्री जी से मांग करता हूं कि बीएसएनए मोबाइल फोन की नेटवर्क की उत्तर प्रदेश में जो खराब स्थिति है, उसे सुदृढ़ किया जाये और जिन-जिन क्षेत्रों में नेटवर्क नहीं पकड़ रहा, वहां एक्सट्रा नेटवर्क टावर लगाकर दूर-संचार और सेल वन बीएसएनएल का नेटवर्क दुरुस्त किया जाये।

रोजमर्रा के जीवन में लोगों को आपस में एक दूसरे से बात करने के लिए यह एक आवश्यक अंग बन गया है। कम्युनिकेशन अपने आप में, निजी जीवन में काफी महत्व रखता है। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूं कि सरकार इस ओर ध्यान दे तथा बीएसएनएल के नेटवर्क को सुदृढ़ करे। इसके साथ-साथ जहां नेटवर्क नहीं आ रहा है वहां एक्स्ट्रा टावर लगाकर उसकी व्यवस्था सुनिश्चित करे।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): अध्यक्ष महोदय, मैं एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री थामस, यह एक राज्यीय मुद्दा है। यह केरल की कानून व्यवस्था से सम्बन्धित है।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: यदि राज्य सरकार विफल नहीं होती तो मैं इसे यहां नहीं उठाता। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इसे यहां नहीं उठाया जा सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: यह संवैधानिक समस्या है। एक हिन्दू नेता को मारा गया है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे अफसोस है कि यह पूर्णत: कानून व्यवस्था का मामला है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: महोदय, एक हिन्दू नेता को उग्रवादी संगठन ने मारा है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे अफसोस है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे रहा हूं।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: महोदय, यह केवल कानून व्यवस्था की स्थिति का मामला नहीं है। मुद्दा यह है कि उस व्यक्ति की नृशंस हत्या केवल इसलिए की गई है कि वह संगठन विशेष से सम्बन्धित था ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: केन्द्र सरकार द्वारा इस मामले में कुछ नहीं किया जा सकता है।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: मैं केन्द्र सरकार से इस मामले में केंद्रीय जांच ब्यूरो द्वारा जांच कराने के आदेश देने का अनुरोध करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आपने अपनी बात कह ली।

श्री पी.सी. थामस: मैंने केवल यह उल्लेख किया है कि केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा जांच की जानी चाहिए। मैंने अपनी बात नहीं कही है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे नजरअंदाज करता हूं।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस: उन्हें एक उग्रवादी संगठन से नृशंस तरीके से कत्ल किया है। केरल सरकार इस मामले में कोई कार्यवाही नहीं कर रही है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

...*(व्यवधान)*

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण): महोदय, जब आर एस एस के एक स्वयं सेवक की हत्या की गयी है तो क्या हमें केन्द्र सरकार से इसकी जांच करने की मांग नहीं करनी चाहिए? ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिए। आरएसएस वर्कर्स के हम खिलाफ नहीं हैं लेकिन उसमें सैंट्रल गवर्नमेंट कुछ नहीं कर सकती।

[अनुवाद]

सभी हत्याएं निंदनीय हैं। हम इसकी निंदा करते हैं। जो कुछ भी कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित है उसे मैं नहीं हटा रहा हूं। कृपया

[अध्यक्ष महोदय]

सहयोग करें। हम राज्य सरकार की सहमति के बिना जांच का आदेश नहीं दे सकते हैं। आप अच्छी तरह जानते हैं कि ऐसा नहीं किया जा सकता है। खैर, यह कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित है। आप मेरी गलती का फायदा उठा रहे हैं। मुझे बड़ा खेद है कि इस पर ध्यान नहीं दिया गया था इसे स्वीकार ही नहीं किया जाना चाहिए। था।

...(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार: हम अनुरोध करते हैं कि माननीय सदस्य को और अधिक समय दिया जाना चाहिए। उन्होंने सिर्फ इतना ही कहा है कि आरएसएस के एक सदस्य की हत्या हुई है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया कोई आरोप मत लगाइए। यह अत्यन्त दुर्भाग्यपूर्ण है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने केवल यह उल्लेख किया था कि यह राज्य की विधि-व्यवस्था का प्रश्न है। यह सबको ज्ञात है। मैंने गुण-दोष के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा है। आप मेरे ऊपर दोषारोपण क्यों कर रहे हैं? मैंने केवल इतना कहा है कि जहां कहीं भी हत्या हुई हो उसकी निन्दा की जानी चाहिए। जो कुछ भी है वह कार्यवाही-वृतान्त में सम्मिलित है। माननीय मंत्री ने भी उसे सुना है। यदि केन्द्र कार्रवाही करना चाहता है तो वह करेगा किन्तु आप नहीं कह सकते हैं कि यह केन्द्र का विषय है। कृपया सहयोग कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. थामस: महोदय, मैं. सी.बी.आई. जांच के माध्यम से केन्द्र सरकार का हस्तक्षेप चाहता हूं। यह मेरा अनुरोध है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री थामस, आप एक जिम्मेदार सदस्य हैं। कृपया सहयोग कीजिए। अन्यथा शेष अंश को कार्यवाही-वृतान्त से हटा दिया जाएगा। मैं आपसे कह रहा हूं, यदि आप लगातार अध्यक्षपीठ की अवहेलना करेंगे तो इसे कार्यवाही-वृतान्त से हटा दिया जाएगा। मैं इसे सम्मिलित कर रहा हूं किन्तु आप जानबूझकर अध्यक्षपीठ की अवहेलना कर रहे हैं। जब तक मैं यहां हूं कृपया मर्यादित आचरण करें। पहले मुझसे छुटकारा पाइए।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल): महोदय, 1 अप्रैल 2005 से पूरे देश में मूल्य संवर्धित कर प्रणाली शुरू हो रही है। यह एक स्वागतयोग्य कदम है किन्तु कुछ मुश्किलें पैदा हो गयी हैं विशेषकर केरल जैसे दक्षिण राज्यों में, जहां व्यापारी आन्दोलन का रुख अपनाए हुए हैं। उन्होंने आपूर्ति रोकने तक की धमकी दी है। तमिलनाडु में, ए आई ए डी एम के सरकार ने दूसरा कदम उठाया है उन्होंने माननीय वित्त मंत्री के विरुद्ध काला झण्डा प्रदर्शन की घोषणा तक की है। किसी भी प्रकार, लोगों को असुविधा होगी और केरल जैसे राज्य भी इसके कारण भारी घाटा उठा रहे हैं। मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस मामले में यह सुनिश्चित करे कि आपूर्ति बाधित नहीं हो। यह केन्द्र सरकार का कर्त्तव्य और जिम्मेदारी है कि वह यह सुनिश्चित करे कि आपूर्ति बाधित न हो। व्यापारी विशेषत: तमिलनाडु और केरल में अपने कारणों से आन्दोलन का रास्ता अपना रहे हैं जिससे हम सहमत नहीं हैं।

किन्तु लोगों को संकट में नहीं डालना चाहिए और उन्हें कष्ट नहीं होना चाहिए।

अत: मैं केन्द्र सरकार से यह सुनिश्चित करने के लिए शीघ्र कदम उठाने का अनुरोध करता हूं कि आपूर्ति बाधित नहीं हो।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): अध्यक्ष महोदय, हमें हमारी वायुसेना के ऊपर बहुत गर्व है। लेकिन पिछले कुछ समय से लड़ाकू मिग विमानों के बार-बार जो हादसे हो रहे हैं, उन पर नियंत्रण न हो पाने के कारण हमारी वायुसेना और मिग विमानों के बारे में एक बड़ा गलत संदेश जनता में जा रहा है। इसलिए आपके माध्यम से मैं सरकार से चाहूंगा कि लड़ाकू विमानों के बार-बार होने वाले हादसों पर नियंत्रण कर पायलटों को अनमोल जिंदगी बचाने का प्रयास किया जाए।

मान्यवर, सन, 2002-03 के बाद से अब तक मिग-21 विमान की 76 दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। माननीय रक्षा मंत्री भी यहां पर विराजमान हैं। आंकड़े पेश हुए थे, 1971 से अब तक मिग-21 विमान दुर्घटनाओं में 157 पायलट और 33 नागरिक मारे जा चुके हैं। सरकार को भी 17 अरब रुपये का नुकसान अब तक इन विमानों की दुर्घटनाओं से हो चुका है। 4 अप्रैल 2003 को लुधियाना में, 7 अप्रैल को अम्बाला में मिग विमान दुर्घटनाग्रस्त हुए। नवीनतम हादसा बीकानेर में हुआ जहां 8 मार्च 2005 को मिग-21 विमान प्रशिक्षण उड़ान के दौरान गिर पड़ा और एक पम्प हाउस में घुस गया। पायलट मारा गया और वहां काम कर रहे लगभग दस मजदूर भी घायल हो गए और मिग-21 में भी आग लग गई। इस प्रकार से लोग मिग-21 विमान को उड़ता हुआ ताबूत कहने लगे। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार से प्रार्थना

करना चाहता हूं कि हमारी वायुसेना के प्रशिक्षण विमानों को शीघ्र ऐसी सुदृढ़ व्यवस्था की जाए या मिग-21 विमानों में कोई सुधार आवश्यक हों, तो वे किए जाएं ताकि भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो और हमारी वायुसेना के बारे में, हमारे मिग लड़ाकू विमानों के बारे में गलत संदेश जनता में न जाए।

[अनुवाद]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: महोदय, सरकार को इसका जवाब देना चाहिए। यह अत्यंत गंभीर मामला है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है। मैं माननीय मंत्री को जवाब देने के लिए बाध्य नहीं कर सकता हूं।

...*(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: महोदय, कृपया सरकार से जवाब देने का अनुरोध करें ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: निस्संदेह, यह मामला बहुत महत्वपूर्ण है। रक्षा मंत्री यहां हैं। मुझे विश्वास है उन्होंने इसे नोट किया है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): इन दुर्घटनाओं में पायलट और नागरिक मारे जा रहे हैं। सरकार को इस बारे में कुछ करना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मोहन रावले, आप भी अपने स्थान से नहीं बोल रहे हैं। इसे कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

...*(व्यवधान)**

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): छह लाख डाक कर्मचारी कल से हड़ताल पर जाएंगे। सभी संघों ने संयुक्त रूप से हड़ताल का आह्वान किया है। उनकी मांग है कि ग्राम डाक सेवा के वेतन में 50 प्रतिशत महंगाई भत्ते का विलय किया जाए, ये ग्राम डाक सेवक विभागेतर कर्मचारी हैं जिनकी संख्या तीन लाख से अधिक है जिन प्रस्तावों पर सहमति हो चुकी है उन सबके क्रियान्वयन जैसी अन्य मांगें भी हैं। दो बार समझौता हो चुका है। समझौता पर सरकार के प्रतिनिधियों और सभी संघों के प्रतिनिधियों द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। किंतु उनका क्रियान्वयन नहीं किया गया। पहले भी उन्हें तीन बार हड़ताल करना पड़ा था और कल से लगभग छह लाख कर्मचारी हड़ताल पर जाएंगे।

अभी हमारी माननीय प्रधानमंत्री के साथ बैठक हुई थी और वह भी सहमत हुए हैं। ऐसा इसलिए हुआ कि सचिवों की एक समिति गठित की गयी थी। उस समिति को दो महिने का समय दिया गया था। माननीय प्रधानमंत्री उसे घटाकर 21 दिन करने पर सहमत हो गए हैं।

अतः मैं मांग करता हूं कि सभी लम्बित मांगें, विशेषतः विभागेतर कर्मचारियों के 50 प्रतिशत महंगाई भत्ते का विलय 21 दिनों के भीतर क्रियान्वित किया जाना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: हम इस मांग का समर्थन करते हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या आप नोटिस दिए बिना इनके साथ सम्बद्ध होना चाहते हैं? मैं इसकी अनुमति देता हूं क्योंकि यह विषय महत्वपूर्ण है।

...*(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरनायडु (श्रीकाकुलम): मैं भी इससे संबद्ध होता हूं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: बड़ी अच्छी बात है। कर्मचारियों के हितार्थ इतना अधिक समर्थन है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जी हां, हमें हमेशा चिन्ता रहती हैं। अभी इस पर चर्चा हुई थी।

...*(व्यवधान)*

डा. एम. जगन्नाथ (नगर कुरनूल): माननीय अध्यक्ष महोदय, "राजोलीबांदा डाइवर्सन स्कीम" आंध्र प्रदेश राज्य और कर्नाटक के बीच अंतर्राज्यीय सिंचाई परियोजना है। 17.1 टी.एम.सी. आवंटित जल को आंध्र प्रदेश और कर्नाटक के बीच क्रमशः 15.9 और 1.2 टी.एम.सी. बांटा जाना है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[डा. एम. जगन्नाथ]

इस परियोजना के अंतर्गत आंध्र प्रदेश में 87,000 से अधिक और कर्नाटक में 5,000 एकड़ भूमि के सिंचाई की अनुमति है। आंध्र प्रदेश राज्य सरकार द्वारा किए गए बेहतर प्रयास के बावजूद 40,000 एकड़ से अधिक भूमि की सिंचाई नहीं की जा सकेगी क्योंकि कर्नाटक सरकार ''राजोली बांदा डाइवर्सन स्कीम'' से अवैध रूप से जल ले रही है। जबकि उनको सिर्फ 1.2 टी.एम.सी. पानी आवंटित किया गया है।

इसके अलावा, कर्नाटक राज्य सरकार द्वारा 4.5 मेगावाट विद्युत के उत्पादन के लिए अब एक विद्युत परियोजना को स्वीकृति प्रदान की गई है। इसके लिए आवंटित स्थल जो कि सात फुट चौड़ा है। 'राजोलीबांदा डाइवर्सन स्कीम' के (हेडवर्क) के शुरूआत बिन्दु के ठीक पास है। इस विद्युत परियोजना के लिए नहर 30 फीट है जिसके माध्यम से जल विद्युत परियोजना के लिए पानी आता है। यदि वहां विद्युत परियोजना की अनुमति दी जाती है तो ''राजोलीबांदा डाइवर्सन स्कीम'' से नहर में एक बूंद पानी भी नहीं जाएगा जिसके कारण गडवाल और अलमपुर क्षेत्रों की 87,000 एकड़ भूमि सूखी रह जाएगी, जो कि जिले के बारह महीने सूखा-प्रवण क्षेत्र हैं। किसानों को अकाल की स्थिति का सामना करना पड़ेगा। महोदय, इस परियोजना को स्वर्ण विद्युत परियोजना कहा जाता है ...*(व्यवधान)*।

महोदय, कर्नाटक सरकार को समझाने के हमारे प्रयास का कोई परिणाम नहीं निकला क्योंकि पहले वे अवैध रूप से पानी ले रहे थे और अब अंतर्राज्यीय समझौता का उल्लंघन कर विद्युत परियोजना को स्वीकृति दी गई है। मैं कहना चाहता हूं कि 4,765 क्युसेक पानी बिजली उत्पादन के लिए दोनों चैनलों से जाता है। यदि ''राजोलीबांदा डाइवर्सन स्कीम'' के माध्यम से 850 क्यूसेक पानी जाने की अनुमति दी जाती तो इससे आन्ध्र प्रदेश और कर्नाटक दोनों में एक लाख से भी अधिक हेक्टेयर भूमि की सिंचाई हो सकती थी। मान लीजिए, ''राजोलीबांदा डाईवर्सन स्कीम'' के मुख्य शीर्ष के ठीक ऊपर से 4,765 क्यूसेक्स पानी के बहाव की अनुमति दी जाती है तो ''राजोलीबांदा डाईवर्सन स्कीम'' नहर में एक बूंद पानी का भी बहाव नहीं होगा जिससे यह लघु सिंचाई परियोजना बेकार हो जाएगी। ...*(व्यवधान)*

महोदय, में आपके माध्यम से भारत सरकार से यह देखने का अनुरोध करूंगा कि इस परियोजना को शीघ्र रोका जाए क्योंकि इससे अंतर्राज्यीय समझौता का उल्लंघन होता है, मैं भारत सरकार से इसे शीघ्र रोकने और आंध्र प्रदेश विशेषकर आलमपुर और गड़वाल के किसानों को बचाने का अनुरोध करता हूं। ...*(व्यवधान)*

श्री अनंत कुमार: महोदय, माननीय सदस्य जो कह रहे हैं वह सही नहीं है। ऐसा नहीं पाया गया है। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश (कनकपुरा): महोदय, हम इसे स्वीकार नहीं कर सकते। कर्नाटक कोई अतिरिक्त पानी नहीं ले रहा है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत कठिन है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री अनंत कुमार, आप इतने वरिष्ठ सदस्य हैं।

श्री अनंत कुमार: महोदय, वे बार-बार यह बात कह रहे हैं कि कर्नाटक अवैध रूप से पानी ले रहा है। यह सही नहीं है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या आप उनके वक्तव्य से बंध गए हैं? आप उनके वक्तव्य से बंधे नहीं हैं।

श्री अनंत कुमार: महोदय, हमें ऐसी धारणा को सही करना होगा। ...*(व्यवधान)*

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, हम सिर्फ सही करने की बात कह रहे हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: डा. जगन्नाथ, आप कृपया अपनी बात समाप्त करें। डा. जगनाथ जो कहेंगे, उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जा रहा है।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: अब श्री अधीर चौधरी अपनी बात रखेंगे।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यदि कोई बात असंसदीय होगी तो मैं उस पर विचार करूंगा और उसे कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल दूंगा।

श्री अनंत कुमार: महोदय, कुछ भी असंसदीय नहीं है, माननीय सदस्य ने जो भी कहा वह सत्य से परे है। कर्नाटक पानी नहीं ले रहा है ...*(व्यवधान)*

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: मैं बार-बार कह रहा हूं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया मुझे भी एक अवसर दें।

...(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार: महोदय, कर्नाटक जो भी पानी का उपयोग कर रहा है, वह वैध है। हमारा यह दृष्टिकोण है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया मुझे एक वक्तव्य देने दें। श्री अनंत कुमार, कम से कम आसन को थोड़ा आदर दें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री येरननायडु, मैंने आपका नाम नहीं पुकारा है, कृपया अपनी सीट पर बैठिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया थोड़ा रुकिए। मैं सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध कर रहा हूं और आप सभी जानते हैं कि किसी एक माननीय सदस्य का वक्तव्य किसी दूसरे पर बाध्यकारी नहीं है। आपत्ति जताने के भी तरीके हैं। आप अपना प्रश्न पूछ सकते हैं, आप अनुपूरक प्रश्न पूछ सकते हैं अथवा आप प्रस्ताव ला सकते हैं, लेकिन, जब बात कही जा रही हो तो आप विरोध कैसे कर सकते हैं?

...(व्यवधान)

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, हम यहीं भारत सरकार से हस्तक्षेप करने के लिए कह रहे हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जा रहा है। आपको लाभ नहीं हो रहा है।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: डा. जगन्नाथ जो कह रहे हैं उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: डा. जगन्नाथ, कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, हम माननीय जल संसाधन मंत्री से प्रार्थना करते हैं कि वह एक दल भेजें, उनसे सूचना प्राप्त करें और यदि वह सही हो तो आप कर्नाटक सरकार से उस परियोजना को बंद करने के लिए कहें। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह सरकार की नीति पर किसी मंत्री का वक्तव्य नहीं है। माननीय राज्य मंत्री ऐसा कह रहे हैं। *...(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, हम केन्द्र सरकार से इस पर ध्यान देने के लिए कह रहे हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं इस पर विचार करूंगा आप कृपया बैठिए। बहुत हो गया, अब और नहीं।

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, 87,000 एकड़ भूमि पर प्रभाव पड़ा है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है, मैं सभा को स्थगित कर दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब श्री अधीर चौधरी बोलेंगे। श्री अधीर चौधरी जो बोल रहे हैं, उसके अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: आप इसे आपस में निपटाएं।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: श्री येरननायडु, इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जा रहा है। डा. जगन्नाथ, आप कृपया अपनी बात समाप्त करें। आपने पर्याप्त समय ले लिया है, मैंने भी अधीर चौधरी का नाम पहले ही पुकारा है।

...(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार: महोदय, वह जो बोल रहे हैं, उसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं इस पर ध्यान दूंगा।

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, किसानों को परेशान हो रही है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: बहुत अच्छा, मैं तो यह कहता हूं कि कुछ माननीय सदस्यों ने इसका विरोध किया है।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेशः महोदय, मैं आपसे अनुरोध कर रही हूं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः आप मुझसे क्या अनुरोध कर रही हैं? यदि यह मामला असंसदीय नहीं है, तो वह बोलने के हकदार हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरननायडुः महोदय, यदि यह बात सच है तो कृपया कार्रवाई कीजिए। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः श्री अनंत कुमार, आप नोटिस दीजिए और मैं आपको अनुमति कल दूंगा।

श्री अनंत कुमारः धन्यवाद, महोदय।

डा. एम. जगन्नाथः महोदय, मैंने अपनी बात समाप्त नहीं की है।

अध्यक्ष महोदयः नहीं, आप काफी बोल चुके हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः श्री येरननायडु, मुझे खेद है कि आपके सहयोगी को आपकी सहायता की जरूरत नहीं है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः डा. जगन्नाथ, किसी व्यक्ति अथवा किसी राज्य के बारे में आपत्तिजनक टिप्पणी न करें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः श्री अनंत कुमार, मैं आपको बोलने की अनुमति कल दूंगा। मैं यह बात कह चुका हूं। 24 घंटे भी नहीं बचे है।

...*(व्यवधान)*

डा. एम. जगन्नाथः महोदय, यह एक अंतर्राज्यीय समस्या है और हजारों किसान परेशानी झेल रहे हैं। मैं कोई और बात नहीं कह रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः आपको दिया गया समय समाप्त हो गया है। अब और कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदयः आप अपनी बात को बार-बार दुहराते नहीं रह सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः श्री येरननायडु की बात कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएगी।

...*(व्यवधान)**

डा. एम. जगन्नाथः महोदय, इस योजना के अंतर्गत आने वाले 75 गांवों के 50,000 परिवार उस पानी से वंचित रहेंगे। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः डा. जगन्नाथ आपने पर्याप्त समय ले लिया है।

डा. एम. जगन्नाथः महोदय, आगे से इस काम को केन्द्र सरकार देखेगी। यदि यह विद्युत परियोजना पूरी हो जाती है तो एक बूंद पानी भी नहीं मिलेगा। यह पानी आर.डी.एस. को मिलना चाहिए और इससे गडवाल और आलमपुर क्षेत्रों की भूमि सिंचित की जानी चाहिए। किसान आत्महत्या कर रहे हैं। यदि इस विद्युत परियोजना को अनुमति दी जाती है तो महबूबनगर जिले के पूर्ववर्ती, ताल्लुक आलमपुर और गडवाल के किसानों का जीवन कठिन हो जाएगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः आप नोटिस कल दीजिए।

...*(व्यवधान)*

डा. एम. जगन्नाथः महोदय, मैं भारत सरकार से इस संबंध में हस्तक्षेप करने का अनुरोध करता हूं।

अध्यक्ष महोदयः मैं आपसे अपना स्थान ग्रहण करने का अनुरोध करता हूं।

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, प. बंगाल)**:** महोदय, मैं इस सभा का ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि इस सभा का सदस्य होने के नाते प्रत्येक संसद सदस्य को केन्द्रीय विद्यालयों में दो विद्यार्थियों का दाखिला करवाने का अधिकार है। यह व्यवस्था जनता की मांगों को पूरा करने के लिए बिल्कुल अपर्याप्त है। इसके अलावा, मैं सीमावर्ती जिला, मुर्शिदाबाद का प्रतिनिधित्व करता हूं और सीमा सुरक्षा बल एवं अर्द्धसैनिक बलों सहित सशस्त्र बलों के जवान केन्द्रीय विद्यालयों में अपने बच्चों का दाखिला करवाने के लिए प्रायः मुझसे मिलते हैं क्योंकि वे हिन्दी माध्यम से विद्यालयों को प्राथमिकता देते हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री ई. पोन्नुस्वामीः महोदय, हम सभी उनकी बात का समर्थन करते हैं। ...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री अधीर चौधरी: इसलिए मेरा प्रस्ताव है कि केन्द्रीय विद्यालयों में दाखिले के लिए संसद सदस्यों हेतु निर्धारित सीट का कोटा बढ़ाया जाए। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जितनी सीटों का कोटा बढ़ेगा उतनी ही खुशी की बात होगी। मगर अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग न करें और जो मन में आए वह कहते रहें।

...*(व्यवधान)*

श्री अधीर चौधरी: महोदय, कोटा बढ़ाया जाना चाहिए। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय: आपको सभी पक्षों का समर्थन मिला है। यह जनहित में है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हमें व्यवस्था बनाए रखनी चाहिए। लाल सिंह जी, मैं यह देख रहा हूं। कल आपको बोलने का मौका नहीं मिलेगा।

...*(व्यवधान)*.

अध्यक्ष महोदय: अब श्री पी.एस. गढ़वी बोलेंगे। परन्तु यह रेलवे से संबंधित मामला है। आप वाद-विवाद में अर्द्धरात्रि तक भाग ले सकते हैं।

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): महोदय, यह एक महत्वपूर्ण मामला है। इससे 15,000 लोग प्रभावित हो रहे हैं।

महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद। रेलवे द्वारा कच्छ जिलों के गांधीधाम में झोपड़पट्टी में रहने वाले 15,000 लोगों को कोई कानून प्रक्रिया अपनाए बिना उनकी झोपड़ियों से बाहर निकालने की धमकी दी गई है।

वे 25 वर्षों से भी अधिक समय से वहां रह रहे हैं। उनके पास राशनकार्ड हैं, मतदाता सूची में उनके नाम हैं तथा उन्होंने बिजली कनेक्शन ले रखा है। परन्तु रेलवे के अधिकारी कुछ उद्योगपतियों को लाभ पहुंचाने के लिए तथा वह भी कोई प्रक्रिया अपनाए बिना इन लोगों को वहां से बाहर करने की धमकी दे रहे हैं। ये लोग कहां जाएंगे। ये लोग पिछले पच्चीस वर्षों से भी अधिक समय से वहां रह रहे हैं। इसके अलावा, उनकी जमीन के विवाद के मामले में, रेलवे यह निर्णय नहीं कर पा रही है कि आखिर यह जमीन रेलवे की है अथवा कांडला पत्तन की।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री पी.एस. गढ़वी: महोदय, रेलवे को ऐसा नहीं करना चाहिए। इसे प्रक्रिया का पालन करना चाहिए। रेलवे के द्वारा उनका पुनर्वास किया जाए। रेलवे संबंधित प्रक्रिया अपनाए बगैर उन्हें वहां से बाहर निकाल रही है।

अध्यक्ष महोदय: श्री पी. करूणाकरन और श्री जसवंत सिंह बिश्नोई रेलवे से संबंधित मुद्दे उठाने वाले हैं। कृपया रेल बजट संबंधी वाद-विवाद में भाग लें और इन सभी मुद्दों का उल्लेख वाद-विवाद में ही करें। रेल बजट संबंधी वाद-विवाद के दौरान आपको एक समुचित अवसर प्रदान किया जा रहा है। यह 'शून्य काल' से जुड़ा मामला नहीं है।

श्री पी. करूणाकरन (कासरगोड़): महोदय, मैं मात्र एक मिनट का समय लूंगा। यह मुद्दा रेल बजट संबंधी वाद-विवाद से जुड़ा नहीं है। यह मुद्दा दिल्ली के उन यात्रियों से संबंधित है जो ग्रीष्म ऋतु के दौरान अपने संबंधित राज्यों में नहीं जा पा रहे हैं। काफी संख्या में विद्यार्थियों ने यहां दाखिला लिया है तथा उनका ग्रीष्मावकाश मई में शुरू होता है और जुलाई में समाप्त होता है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ये सभी रेलवे संबंधी मामले हैं और हम आज रेल बजट पर चर्चा करने जा रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री पी. करूणाकरन: इसलिए, कृपया माननीय रेल मंत्री इस अवधि के दौरान विशेष रेलगाड़ियां चलाने हेतु आवश्यक कार्रवाई करें। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री करूणाकरन, कृपया इन सभी मुद्दों का उल्लेख रेल बजट संबंधी वाद-विवाद के दौरान करें।

श्री अविनाश राय खन्ना, आप जो मुद्दा उठाना चाहते हैं वह राज्य का विषय है। इसलिए मुझे खेद है कि मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता। अगला, श्री प्रभुनाथ सिंह'

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): बच्चों के किडनैपिंग का मामला है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह राज्य का विषय है।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना: मैं कई दिनों से इस संबंध में नोटिस दे रहा हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया इस मुद्दे पर मुझे संतुष्ट करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: सामान्यत: मैं हमेशा आपको अनुमति देता हूं किन्तु मैं राज्य के विषय को यहां उठाने नहीं दे सकता हूं।

.(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मुझे आपकी बात से सहानुभूति भी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, कृपया राज्य की कानून और व्यवस्था का उल्लेख न करें। आपकी बात चुनाव के मुद्दे से जुड़ी होनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): हम कोई भी वाद-विवाद में नहीं बोलना चाहते। चुनाव के समय जो कुछ हुआ, वह बताना चाहते हैं। अध्यक्ष महोदय, बिहार विधान सभा का चुनाव बहुत जल्दी से गुजरा है। चुनाव आयोग आचार संहिता के सम्बन्ध में तरह-तरह के निर्देश जारी करता रहा। उससे सम्बन्धित कागजों को हम लोगों ने भी पढ़ा और अखबारों में आचार संहिता के बारे में जो चर्चाएं छपीं, उन्हें भी हमने देखा। जब बिहार में चुनाव प्रक्रिया का तीसरा चरण चल रहा था, उस बीच कुछ अजीब घटनाएं घटीं। उनसे सम्बन्धित बातें अखबारों में भी पढ़ने को हमें मिली कि केन्द्र सरकार के एक मंत्री अखिलेश सिंह जी को मोतीहारी जिले से जिलाबदर किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं, आपने उनके विरुद्ध नोटिस नहीं दिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृतान्त से निकाला जाएगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, हम क्या कहना चाहते हैं, पहले आप सुन तो लें। हमने किसी पर आरोप नहीं लगाया है। शायद आपको भाषा समझने में कठिनाई होती है। आप पहले हमारी बात सुन लें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इसकी जांच करूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आप बोलिए।

[अनुवाद]

कृपया किसी का नाम मत लीजिए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: टी.वी. चैनल्स पर भी आया कि केन्द्र सरकार के एक मंत्री अखिलेश सिंह जी को जिलाबदर किया गया। किसी दूसरे दिन सुनने को मिला कि वहां के एक सांसद रघुनाथ झा जी को जिलाबदर किया गया। फिर एक दिन सुनने को मिला कि सीवान के सांसद शहाबुद्दीन को जिलाबदर किया गया, जबकि वह पहले से ही किसी मुकदमे में पटना जेल में बंदी थे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप कौन-सा विषय उठाना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: चुनाव आयोग का यह भी निर्देश निकला कि कोई अभी नेता अगर किसी दूसरे जिले में चुनाव प्रचार के लिए जाता है तो वहां के जिला प्रशासन को लिख कर दे कि उसकी सुरक्षा व्यवस्था हो। मुझे 16 तारीख को सीवान जिले में चुनाव प्रचार के लिए जाना था इसलिए मैंने 15 तारीख को लिखित में दिया कि मुझे वहां तीन जगह मीटिंग करनी है। शाम को ही टी.वी. के एक न्यूज चैनल में खबर आई कि प्रभुनाथ सिंह के वहां आने पर प्रतिबंध लगा दिया गया है और जिलाबदर कर दिया गया है। फिर जब हम छपरा आए तो 18 तारीख को खबर आई कि प्रभुनाथ सिंह को छपरा से जिलाबदर किया गया है। हम आपसे एक बात कहना चाहते हैं *...(व्यवधान)*

एक माननीय सदस्य: *

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया इस बात की अनदेखी न करें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: *उनको मना किया जाए *...(व्यवधान)** *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): महोदय, इन्होंने जो भी कहा है वह अत्यंत आपत्तिजनक है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह अब तक समाप्त हो जाना चाहिए था।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: *...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल: यह नाम लेकर कह रहे हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

इन्हें अपने शब्द वापस लेने होंगे *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे देखूंगा।

...(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, इन्हें अपने शब्द वापस लेने होंगे *...(व्यवधान)*

श्री अवतार सिंह भड़ाना (फरीदाबाद): अपने शब्द वापस लो। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं रिकार्ड देखूंगा। यदि इसमें कुछ आपत्तिजनक हुआ तो उसे हटाया जाएगा।

...(व्यवधान)

*अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही-वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

अध्यक्ष महोदय: सभा अपराह्न 2 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होते है।

अपराह्न 12.45 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न दो बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.03 बजे

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा अपराह्न 2.03 बजे पुन: समवेत हुई।

[श्रीमती सुमित्रा महाजन *पीठासीन हुईं*]

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): सभापति महोदया, प्रभुनाथ सिंह जी ने जो कुछ यहां कहा, उसके बारे में हम कुछ कहना चाहते हैं। *...(व्यवधान)* उन्होंने एक महान शख्सियत के लिए गलत लफ्जों का इस्तेमाल किया। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: हम इसे देख लेंगे। अगर ऐसी कोई बात होगी तो उसे कार्यवाही से निकाल देंगे।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: हम इसे बाद में देख लेंगे। अगर कोई गलत बात होगी तो उसे कार्यवाही से निकाल दिया जाएगा।

...(व्यवधान)

चौधरी लाल सिंह: उन लफ्जों को डिलीट करना होगा। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप अपनी जगह से बोलिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: अगर कोई गलत बात है तो प्रोसिडिंग्स से निकाल दी जाएगी।

...(व्यवधान)

सभापति महोदयाः स्पीकर साहब ने खुद इस बात को कहा है।

...(व्यवधान)

सभापति महोदयाः आप अपनी जगह पर जाकर बोलिए। स्पीकर साहब ने खुद कहा है कि अगर कोई गलत है तो उसे देखा जाएगा।

...(व्यवधान)

चौधरी लाल सिंहः जिसकी जो मर्जी होगी, क्या वह बात कह कर चला जाएगा? *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदयाः माननीय सदस्यों, यह कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा। कृपया अपने स्थान पर जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंहः उसे डिलीट किया जाए। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयाः मैंने आपसे कह दिया है।

[अनुवाद]

माननीय सदस्यों, आप और क्या चाहते हैं।

...(व्यवधान)

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): माननीय सदस्य ने सुबह कुछ कहा था जिसका हम सबने विरोध किया। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदयाः आपके मिनिस्टर बोल रहे हैं। क्या आप उनको बोलने नहीं देंगे?

...(व्यवधान)

सभापति महोदयाः आपके मिनिस्टर कुछ बोल रहे हैं। आप अपनी सीट पर जाकर समझ लीजिए। क्या आप इतना नहीं समझते हैं?

[अनुवाद]

श्री विजय हान्डिकः हमने माननीय अध्यक्ष महोदय से सुबह यहां अनुरोध किया था और उन्होंने हमसे वादा किया था कि वह इस मामले की जांच करेंगे। जब सभा स्थगित की गयी थी तब कुछ भ्रम की स्थिति थी *...(व्यवधान)* हम यह आश्वासन चाहते हैं कि इस टिप्पणी को कार्यवाही-वृत्तांत से निकाला जाएगा *...(व्यवधान)* सुबह सभा के स्थगित किए जाने से पहले वाली समस्या अब भी बरकरार है *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयाः अध्यक्ष महोदय ने कहा था कि यदि कोई बात ऐसी है जिसे कार्यवाही-वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाना चाहिए तो वह उसे निकाल देंगे। उन्होंने कहा था कि इसे निकाल दिया जाएगा।

...(व्यवधान)

श्री विजय हान्डिकः हम यह चाहते हैं कि उन्हें यह देखना है कि इसे हटाया गया है या नहीं। अन्यथा, आगे कार्यवाही में भाग लेना कठिन होगा *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंहः हम वापिस नहीं जाएंगे। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयाः स्पीकर महोदय ने इस बारे में स्वयं कहा है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदयाः वह इसे देखेंगे और इसके बाद कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल देंगे।

...(व्यवधान)

श्री विजय हान्डिकः बात केवल इतनी है कि आप रिकार्ड मंगा सकती हैं और कृपया उसमें देखिए कि क्या कोई बात निकाली गयी है। हम आपसे यही अनुरोध कर रहे हैं *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयाः उन्होंने स्वयं कहा था कि इसे निकाल दिया जाएगा। फिर आप क्या चाहते हैं?

श्री विजय हान्डिकः क्या आप माननीय अध्यक्ष के पास इस मामले को भेजेंगी?

सभापति महोदयाः जी हां।

...(व्यवधान)

जल संसाधन मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): महोदया, क्या मैं इस बारे में कुछ कह सकता हूं क्योंकि मैं उस समय सभा में उपस्थित था।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): सीनियर मेम्बर अगर ऐसी बात कह रहे हैं तो हमारे जैसे नये लोग क्या सीखेंगे। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: सभा में व्यवस्था बनी रहनी चाहिए। यह तरीका सही नहीं है।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

[हिन्दी]

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया): ऐसे बोलने की उनकी आदत हो गई है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: कोई भी कुछ नहीं बोलेगा। हरेक की बात को नहीं लेंगे। आप प्रियरंजन दासमुंशी जी को बोलने दीजिए।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: पहले सब अपनी सीट पर जाएं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं आपकी नालेज में लाना चाहता हूं कि सदन स्थगित होने से पहले एक इंटरवेंशन में माननीय सदस्य, श्री प्रभुनाथ सिंह ने सदन के वरिष्ठ सदस्य के बारे में एक बेबुनियाद, गलत इल्जाम इस ढंग से कहा जो इस सदन की संस्कृति और परंपरा के खिलाफ है। तब शोर-शराबा हुआ और स्पीकर महोदय सदन को स्थगित करके चले गए। हमारे साथियों के मन में इतनी वेदना हुई है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं अभी समाप्त कर रहा हूं।

[हिन्दी]

अगर इसे प्रोसीडिंग से निकाल दिया गया है, तो कोई बात नहीं है। अगर नहीं निकाला गया है तो तुरंत इसे निकाल दिया जाए नहीं तो यह सदन की परंपरा गलत रास्ते पर चली जाएगी। आप पीठासीन हैं, मैं आपसे विनम्र निवेदन करता हूं कि इसके बारे में जो कार्रवाई हुई है उससे सदन को अवगत कराया जाए। नहीं तो इसके बारे में जो दु:ख हमारे सदस्य जाहिर कर रहे हैं वह दु:ख सीमा के बाहर जा सकता है। हम नहीं चाहते कि सदन में इस प्रकार का कोई काम हो जिससे सदन की कार्यवाही में कोई रुकावट आए।

सभापति महोदया: आप लोग इसे समझ लें कि हम भी कोई ऐसी बात नहीं चाहेंगे। लेकिन अगर आप लोगों ने सुना है कि स्पीकर महोदय ने स्वयं आश्वासन सदन में दिया है वह इस मामले की जांच करेंगे। और वे गलत बात को एक्सपंज करेंगे। यह बात खुद स्पीकर महोदय ने कही है। मुझे लगता है, आपको इतना विश्वास तो रखना ही चाहिए।

...*(व्यवधान)*

श्री रामविलास पासवान (हाजीपुर): सभापति महोदया, यह सदन की परंपरा रही है कि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: जब माननीय अध्यक्ष ने कहा है कि कोई बात उनके विचाराधीन है तो मेरे विचार से उस पर यहां चर्चा नहीं होनी चाहिए। माननीय अध्यक्ष ने स्वयं यह बात कही है।

[हिन्दी]

श्री रामविलास पासवान: मैं डिस्कशन नहीं करना चाहता हूं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: तो फिर हर कोई क्यों बोलेगा।

श्री रामविलास पासवान: मैं आपके माध्यम से स्पीकर महोदय से अनुरोध करना चाहता हूं कि सदन की भावना को देखते हुए, माननीय सदस्य यह नहीं कह रहे हैं कि उनको बुलवाइए या माफी मंगवाइए। जब भी संसदीय सत्र में अव्यवहार होता है, उसे प्रोसीडिंग से हटा दिया जाता है। माननीय सदस्य की भावनाओं को देखते हुए, मैं समझता हूं कि स्पीकर महोदय से आग्रह किया जाए कि या तो वे स्वयं काम्यूनिकेट करें या वे आ कर बता दें कि इसे सदन की प्रोसीडिंग से हटा दिया गया है।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: यह तरीका नहीं है। आपको अध्यक्ष पर विश्वास होना चाहिए।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदया, आपको कार्यवाही-वृत्तांत देखने का पूरा अधिकार है।

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश (कनकपुरा): महोदया, इन शब्दों को कार्यवाही-वृतांत से निकाल दिया जाना चाहिए ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदया, आपको कार्यवाही-वृतांत देखने का अधिकार है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

सभापति महोदया: माननीय अध्यक्ष महोदय ने स्वयं कहा था कि वे कार्यवाही-वृतांत देखेंगे।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: यह तरीका नहीं है। कृपया अपने स्थान पर वापस जाइए।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

सभापति महोदया: क्या आप आगे कार्यवाही नहीं चलाने देना चाहते हैं?

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप मुझ से कुछ जानना चाहते हैं, आप सुनिये।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: क्या आप मुझे बोलने नहीं देना चाहते हैं?

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री विजय हान्डिक: महोदया, हमने आपके सामने केवल एक अनुरोध रखा है। आप कृपया सभा की कार्यवाही देखें और यदि यह पाएं कि यह बात अच्छी नहीं है जिसे मैं असंसदीय भी कहूंगा-तो उसे कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जाएगा। इसके बाद हम सभा की कार्यवाही शुरू करेंगे। हम आपसे यह सहयोग चाहते हैं। अन्यथा सभा को शांत रखना काफी मुश्किल होगा ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: श्री मदनलाल शर्मा, कृपया अपनी सीट पर बैठिये। मैं आपको बोलने की अनुमति नहीं दे रही हूं।

...*(व्यवधान)**

सभापति महोदया: अब, माननीय संसदीय कार्य मंत्री जो कहेंगे उसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

सभापति महोदया: श्री गुलाम नबी आजाद जो कह रहे हैं उसके सिवाय कार्यवाही-वृतांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा शहरी विकास मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद): सभापति महोदया, मैं हाउस में नहीं था लेकिन मेरे साथियों ने मुझे अभी बताया कि हमारे कांग्रेस के एक बहुत बड़े लीडर के बारे में आपत्तिजनक रिमार्क कहे गए हैं। वह न केवल कांग्रेस के लीडर हैं बल्कि यू.पी.ए. की वह चेयरपर्सन भी हैं। सदन में उनके बारे में इस तरह के शब्दों का इस्तेमाल करना न सिर्फ हमारी पार्टी के लिये बल्कि सभी पार्टियों के बारे में अनपार्लियामेंटरी शब्द बोलना बुरी बात है। इसलिये मेरा आपसे अनुरोध है कि उन शब्दों को न केवल सदन की कार्यवाही में से निकाल देना चाहिये बल्कि उन सांसद महोदय को क्षमा मांगनी चाहिये।

सभापति महोदया: आप लोग पहले बैठ जायें। यदि आप जानकारी चाहते हैं।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप अपने सदयों को कंट्रोल में रखिये। मैं सदन को जानकारी देना चाहती हूं जो अभी मुझे प्राप्त हुई है। सांसदों की जो भावनायें थीं और वास्तव में यदि किसी के बारे में गलत बोला जाता है तो हमेशा ऐसे उल्लेख को माननीय स्पीकर साहब देखते हैं। उन्होंने इस मामले को देखा है और उनके अनुसार उसे सदन की कार्यवाही से एक्सपंज कर दिया गया है।

...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: मैं आपकी बात नहीं सुनूंगी।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: अब, हम सभा की कार्यवाही शुरू करते हैं–मद संख्या-10: नियम 377 के अधीन मामले।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: अब सभा मद संख्या-10, नियम 377 के अधीन मामले पर विचार करेगी। कुंवर जितिन प्रसाद।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: कुंवर जितिन प्रसाद जो बोलेंगे केवल वही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अपराह्न 2.15 बजे

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) उत्तर प्रदेश के शाहजहांपुर जिले में विद्युत परियोजना की स्थापना के प्रस्ताव पर शीघ्र कार्य किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

कुंवर जितिन प्रसाद (शाहजहांपुर): जून 2000 में, तत्कालीन विद्युत मंत्री ने यह सूचित किया था कि मैसर्स रोजा पावर सप्लाई कंपनी लिमिटेड, जिला शाहजहांपुर, उत्तर प्रदेश को सितम्बर, 1997 में सी ई ए की तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति मिल चुकी थी। तत्पश्चात् परियोजना को लगभग सभी आवश्यक स्वीकृतियां प्राप्त हो चुकी थी। रेलवे साइडिंग्स आदि संबंधी कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे ईंधन आपूर्ति और परिवहन करारों को अंतिम रूप देने के मार्ग में आ रहे थे। इन मुद्दों पर मई, 2000 में हुई अंतर-मंत्रालयीय बैठक में विचार किया गया था और मंत्री जी ने यह निदेश जारी किए थे कि एफ एस ए को तत्काल अंतिम रूप दिया जाए। यह भी बताया गया कि भारत के माननीय प्रधानमंत्री की पहल पर विद्युत मंत्रालय में गठित संकट समाधान दल द्वारा इस परियोजना की बारीकी से निगरानी की जा रही थी। यह पता नहीं चला है कि क्या निर्माण कार्यकलाप शुरू कर दिया गया है अथवा नहीं। यदि नहीं, तो विद्युत मंत्रालय द्वारा रोजा पावर सप्लाई कंपनी लिमिटेड से इस परियोजना का कार्य पूरा कराने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

मैं सरकार से यह अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले की जांच करे।

सभापति महोदया: श्री मधु गौड यास्खी—उपस्थित नहीं हैं।

(दो) सभी प्रमुख सरकारी अस्पतालों में पृथक जीरियाट्रिक्स विभाग खोले जाने और एम.बी.बी.एस. पाठ्यक्रम में जीरियाट्रिक्स को एक विषय के रूप में शामिल किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी (बापतला): मौलाना आजाद मेडिकल कालेज, दिल्ली में चिकित्सकों द्वारा किए गए विश्व स्वास्थ्य संगठन प्रायोजित अध्ययन से यह पता चला है कि वरिष्ठ नागरिकों को बड़े पैमाने पर मुधमेह, उच्च रक्तचाप और अन्य वृद्धावस्था संबंधी बीमारियां होती हैं, उन्हें न तो इनके बारे में कोई जानकारी है और न ही उनका इन बीमारियों पर कोई नियंत्रण होता है क्योंकि इनका काफी समय बाद पता चलता है। मुधमेह, हृदयघात और संबंधित बीमारियों को नियंत्रित करने के लिए अध्ययन ने सभी प्रमुख सरकारी अस्पतालों और मेडीकल कालेजों में एक पृथक जरा चिकित्सा विभाग बनाने और एम.बी.बी.एस. पाठ्यक्रम में जीरियाट्रिक्स मेडीसन संबंधी नया कोर्स शामिल करने की आवश्यकता पर बल दिया है सितम्बर, 2000 में, भारतीय चिकित्सा परिषद् ने भी ऐसी सिफारिशें की थी और उन्हें 5 वर्ष के भीतर लागू करने को कहा था किंतु इस दिशा में अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मैं सरकार से यह अनुरोध करती हूं कि वह इस सिफारिश को शीघ्र क्रियान्वित करने पर विचार करे।

विदेशों में सभी प्रमुख सरकारी अस्पतालों में एक पृथक जराचिकित्सा विभाग होना एक विशेषता है।

सभापति महोदया: श्री जे.एस. आरून रशीद—उपस्थित नहीं हैं।

(तीन) मध्य प्रदेश में मंदसौर के केन्द्रीय विद्यालय को वरिष्ठ माध्यमिक स्तर तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर): महोदया, मध्य प्रदेश का मदसौर जिला काफी बड़ा जिला है। इस जिले में केन्द्र सरकार के कर्मचारी जैसे रेलवे, आयकर, दूरसंचार, एक्साइज आदि में बड़ी संख्या में पदस्थ हैं। केन्द्रीय कर्मचारियों की दृष्टि से वहां पर केन्द्रीय विद्यालय प्रारम्भ किया गया है। इसके पूर्व नीमच जिले के नयागांव स्थित सीमेन्ट कारपोरेशन आफ इंडिया के परिसर में एक

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

केन्द्रीय विद्यालय चल रहा था जो कि सी.सी.आई. को बीमार उद्योग घोषित किए जाने के कारण प्राय: बंद है और वहां के कर्मचारियों के बच्चों के सामने अध्ययन की दृष्टि से कठिनाई उत्पन्न हो गई है। उसी प्रकार से मंदसौर के केन्द्रीय विद्यालय में पढ़ने वाले छात्रों के सामने भी कठिनाई उत्पन्न हो गई। प्रथम कक्षा में जहां प्रवेश संबंधी कठिनाई होती है, वहां संसदीय क्षेत्र मंदसौर स्थित केन्द्रीय विद्यालय में अध्ययनरत छात्रों के सामने एक अत्यधिक कठिन स्थिति उत्पन्न हो गई है, क्योंकि वहां 10वीं के बाद 11वीं और 12वीं कक्षा प्रारम्भ नहीं की गई है, जिससे उक्त विद्यालय के छात्रों को अन्य विद्यालयों में प्रवेश लेने हेतु कहा जा रहा है। मंदसौर में कोई भी अन्य ऐसा केन्द्रीय अथवा शासकीय विद्यालय नहीं है अथवा ऐसे शिक्षण संस्थान नहीं हैं जिसमें कि सी.बी.एस.ई. का पाठ्यक्रम लागू हो और उसमें अध्ययन किया जा सके।

इस दृष्टि से मेरा आपसे अनुरोध होगा कि केन्द्रीय विद्यालय मंदसौर में इस वर्ष कम से कम 11वीं कक्षा आरम्भ करने की अनुमति प्रदान करने का कष्ट करें, जिससे कि छात्रों के सामने अध्ययन करने संबंधी कठिनाई पैदा न हो।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: श्री अनन्त नायक—उपस्थित नहीं हैं।

(चार) सेवा से त्यागपत्र देने वाले भूतपूर्व बैंककर्मियों को पेंशन के लाभ प्रदान किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री वाई.जी. महाजन (जलगांव): सभापति महोदया, किसी बैंक का कर्मचारी अपनी नौकरी के दौरान (पेंशन प्राप्त होने की निश्चित अवधि से पूर्व) अपनी नौकरी से त्यागपत्र देता है तो वर्तमान पेंशन नियमों के अनुसार वह पेंशन का हकदार नहीं होता है। देश में बड़ी संख्या में ऐसे व्यक्ति हैं, जिन्होंने निजी कारणों से बैंक की अपनी नौकरी से त्यागपत्र दिया है और आज उनकी आर्थिक स्थिति बहुत ही दयनीय हो गई है और आजीविका का कोई अन्य साधन भी उनके पास नहीं है। प्राप्त जानकारी के अनुसार विभिन्न उच्च न्यायालयों ने अपने निर्णयों में कैम्ब्रिज डिक्शनरी का आधार लेते हुए यह तर्क दिया है कि नौकरी से त्यागपत्र देने का मतलब सेवानिवृत्ति ही है।

अत: मैं आपके माध्यम से कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूं कि त्यागपत्र देने वाले सभी पूर्व कर्मचारियों की वर्तमान आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए मानवीय आधार पर उनके त्यागपत्र को सेवानिवृत्ति माना जाए और उन्हें पेंशन सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर—उपस्थित नहीं हैं।

(पांच) भारतीय कपास निगम द्वारा और अधिक संख्या में क्रय केन्द्र खोल कर आन्ध्र प्रदेश के कपास उत्पादकों की समस्याओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता

डा. बाबू राव मिडियम (भद्राचलम): आंध्र प्रदेश में कपास उत्पादक न्यूनतम समर्थन मूल्य न मिलने के कारण अनेक समस्याओं का सामना कर रहे हैं। रोज वोल कीड़े ने कपास की फसल को काफी नुकसान पहुंचाया है जिससे इसका कम उत्पादन हुआ है। भारतीय कपास निगम ने 10 प्रतिशत फसल की खरीद की है और शेष 90 प्रतिशत फसल उत्पादक निजी व्यापारियों की कृपा पर निर्भर हैं। यह खरीद 1400 रुपये से 1800 रुपये प्रति क्विंटल की दर से की गई है और इस प्रकार गरीब किसानों को 1,000 रुपये प्रति क्विटंल के हिसाब से फसल बेचनी पड़ रही है जिससे उनका शोषण हो रहा है।

हताश किसानों ने 'रास्ता रोको' ओर 'धरना' प्रदर्शन करके अपना गुस्सा जाहिर किया है। सरकार का यह दायित्व है कि वह फसल खरीद के लिए और अधिक केन्द्र स्थापित करे और निजी व्यापारियों की संख्या को कम करने के लिए ग्रेडिंग मानदंडों में छूट दे जिससे किसानों को राहत मिल सके। सर्वाधिक खतरनाक रोज बोल कीड़े के इंफेक्शन को समाप्त करने हेतु भी उपाय करने की जरूरत है।

(छह) हमीरपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में छोटे बांधों के निर्माण के लिए उत्तर प्रदेश सरकार को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.): सभापति महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोवा का बहुत बड़ा कृषि भू-भाग पूरी तरह से असिंचित है। क्षेत्र के किसान आये दिन पानी की मांग धरनों-प्रदशनों के माध्यम से करते रहते हैं। नदियों का पानी बांध बनाकर रोकने की तुरंत आवश्यकता है। उत्तर प्रदेश सरकार के पास धन की कमी है।

अत:, केन्द्र सरकार से मेरी मांग है कि क्षेत्र में पड़ने वाली यमुना, धसान, बेतवा, केन तथा क्षेत्र की अन्य छोटी नदियों का सर्वेक्षण कराकर यथोचित स्थानों पर नये बांधों का निर्माण केन्द्रीय सहायता से कराने का कष्ट करें।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: डा. धीरेन्द्र अग्रवाल—उपस्थित नहीं हैं।

(सात) अन्य राज्यों की तरह पंजाब में भी औद्योगिक विकास को प्रोत्साहन देने के लिए प्रोत्साहन पैकेज प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा (संगरूर): केन्द्र सरकार ने हिमाचल प्रदेश, उत्तरांचल तथा जम्मू और कश्मीर राज्यों में नई तथा विद्यमान औद्योगिक इकाइयों के विकास हेतु पूंजी निवेश राजसहायता के साथ-साथ कम्पनियों को आयकर तथा उत्पाद शुल्क में छूट जैसा विशेष प्रोत्साहन पैकेज प्रदान किया है। इस विशेष प्रोत्साहन को देने से पंजाब में औद्योगिक वृद्धि पर प्रभाव पड़ा है क्योंकि पंजाब के उद्योगपति, पड़ोसी राज्यों में स्थान्तरित होने के लिए प्रेरित तथा आकर्षित हो रहे हैं। पहले ही पंजाब के उद्योगों को वैश्विक प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ रहा है और इसलिए पंजाब को प्रोत्साहन न देने का व्यापक प्रभाव पड़ेगा जैसे बड़े पैमाने पर बेरोजगारी फैलेगी और विद्यमान उद्योग प्रतिस्पर्धा से ही बाहर हो जाएंगे। पंजाब में पहले ही लगभग 30 लाख बेरोजगार युवक हैं और पंजाब की जनसंख्या में प्रत्येक वर्ष 2 प्रतिशत की वृद्धि हो रही है। पंजाब का पारम्परिक कृषि क्षेत्र पहले ही अपने संतृप्ति स्तर तक पहुंच गया है और इससे पंजाब के लोगों का अर्थपूर्ण तथा लाभपूर्ण तरीके से भरण-पोषण नहीं किया जा सकता। केवल तीव्र औद्योगिकीकरण से ही रोजगार के नए अवसरों का सृजन हो सकेगा और राज्य में आय वृद्धि और समृद्धि सुनिश्चित करने में मदद मिल सकेगी। अत: मैं केन्द्र सरकार से पंजाब को भी वही औद्योगिक प्रोत्साहन पैकेज देने का अनुरोध करता हूं जो कि पड़ोसी राज्यों को दिया गया है।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): मैं भी अपने आप को इस मामले से एसोशिएट करता हूं।

(आठ) तमिलनाडु के चिदंबरम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के सुनामी से प्रभावित मछुआरों के पुनर्वास हेतु उपयुक्त उपाय किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री ई. पोन्नुस्वामी (चिदंबरम): तमिलनाडु राज्य में कुड्डालौर जिले के मेरे चिदंबरम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के एक लाख से भी अधिक लोग सुनामी से बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। लगभग 500 लोगों की मौत होने के अतिरिक्त लगभग एक लाख से अधिक लोग अचानक बेघर हो गए। चूंकि अधिकांश लोग मछली पकड़कर अपना गुजारा करते हैं अब उनके पास केन्द्र तथा तमिलनाडु सरकार से सहायता पाने की आशा के सिवाय और कोई चारा नहीं है। उन्हें अभी भोजन और कुछ अस्थायी आश्रय दिया गया है। उन्हें अपनी आजीविका पुन: शुरू करने के लिए नौकाओं और मछली पकड़ने के जाल की बहुत आवश्यकता है। सुनामी आपदा से प्रभावित अधिकांश गांवों में पुन: जान फूंके जाने की जरूरत है। भारत सरकार ने 1260 करोड़ रुपये की आवंटित राशि में से अभी तक तमिलनाडु को इस कार्य के लिए 717 करोड़ रुपये जारी किए हैं। फिर भी कुड्डालौर, देवनामपट्टीनम, भुवनागिरि, किलाई, कुरिंजीपाडी, पारंगीपोटाई और आस-पास के मुछआरों को नौका और जाल नहीं दिए गए हैं। भारत सरकार को इसके लिए धनराशि निर्धारित करना चाहिए और उसे जिलेवार जारी करना चाहिए ताकि सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में स्थिति में तेजी से सुधार हो सके। उन्हें भी तत्काल इसी प्रकार स्थायी आश्रय उपलब्ध कराए जाएं। जिस प्रकार गुजरात में भूकंप प्रभावित लोगों को उपलब्ध कराए गए थे और यह कार्य किसी प्रतिष्ठित एजेंसी को सौंपा जाए ताकि बिना अधिक समय और लागत के यह काम जल्दी से किया जा सके। मैं सरकार से यह अनुरोध करता हूं कि वह बिना कोई समय गंवाए तत्काल आवश्यक काम करें।

(नौ) हैदराबाद से दक्षिण भारत के प्रमुख पर्यटक स्थलों से होकर जाने वाली "सदर्न स्प्लेंडर ट्रेन" शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री बी. विनोद कुमार (हनमकोंडा): हाल ही में हैदराबाद एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल और दक्षिण भारत के एक पर्यटक गेटवे के रूप में उभरकर सामने आया है। हैदराबाद विमानपत्तन पर हाल ही के वर्षों में घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों की संख्या में भारी वृद्धि हुई है। दक्षिण भारत में व्यापक पर्यटन संभावना का दोहन करने के लिए भारतीय रेलवे का 'पैलेस आन व्हील्स' की तर्ज पर 'सादर्न स्प्लैंडर' नामक एक विशेष रेल टूरिज्म पैकेज शुरू करने का प्रस्ताव है।

बड़ी संख्या में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों और घरेलू पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए प्रस्तावित 'सदर्न स्प्लैंडर' टूरिस्ट ट्रेन का रेल सर्किट हैदराबाद से शुरू होकर वही समाप्त होना चाहिए और इसके साथ-साथ वह दक्षिण भारत के महत्वपूर्ण पर्यटक स्थानों को भी कवर करे। अत: यह अनुरोध है कि 'सदर्न स्प्लैंडर' नामक एक नई सरकुलर ट्रेन हैदराबाद से चलाई जाए जो आंध्र प्रदेश के वारंगला और कर्नाटक और तमिलनाडु के अन्य महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों को कवर करती हुई हैदराबाद जाकर समाप्त होता कि दक्षिण भारत में पर्यटन के विकास को बढ़ावा दिया जा सके। इस नई ट्रेन को चालू रेल बजट में शामिल किया जाए और शीघ्रातिशीघ्र चलाया जाए।

(दस) पट्टीक्कड़ रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर पूनयनम रेलवे स्टेशन करने के बारे में केरल सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार (कालीकट): इस समय सोरनूर-नीलाम्बुर रेल खंड पर अंगदिप्पुरम और मेलत्तूर रेलवे स्टेशनों के बीच 'पट्टीक्कड़' नामक एक छोटा हाल्ट स्टेशन है। इस रेलवे स्टेशन से दिवंगत कवि ब्रह्मर्षि पूनथनम नम्बूदरीपाद (पूनथनम इकम) का पैतृक निवास लगभग 3 कि.मी. दूर है। इस गांव का नाम 'पूनथनम' है। जनता की भारी मांग के प्रत्युत्तर में तत्कालीन नयनार सरकार ने गृह मंत्रालय से मलयालम साहित्य को समृद्धि करने के लिए अपनी समर्पित कविताओं के लिए प्रसिद्ध पूनथनम नम्बूदरीपाद की पावन स्मृति में पट्टीक्कड़ रेलवे स्टेशन का नाम पूनथनम रेलवे स्टेशन रखने की सिफारिश की थी। तथापि, यह मामला गत तीन वर्षों से गृह मंत्रालय के पास लंबित है और जनता की इस भारी मांग को स्वीकार करने हेतु कोई निर्णय नहीं लिया गया है। सामान्यतया केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को ऐसी सिफारिशों को मान लेती है।

यह क्षेत्र एक महत्वपूर्ण शैक्षिक क्षेत्र के रूप में तेजी से विकसित हो रहा है और वहां पर एक मेडिकल कालेज और इंजीनियरिंग कालेज खुल गया है इसके अतिरिक्त गुरूवयूर देवस्थानम इस क्षेत्र में सांस्कृतिक पुनर्जागरण को बढ़ावा दे रहा है।

इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह पट्टीक्कड़ रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर पूनथनम रेलवे स्टेशन करने के राज्य सरकार के प्रस्ताव को यथाशीघ्र संस्तुत करे।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करता हूं कि नियम 377 में संसद सदस्य बहुत महत्वपूर्ण विषय उठाते हैं। इनके जबाव सरकार की तरफ से अवश्यक प्राप्त होने चाहिए। पिछले सत्र में भी माननीय सदस्यों ने कई प्रश्न उठाए थे, जिनके उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुए हैं।

सभापति महोदया, मेरी आपसे प्रार्थना है कि सरकार इस बारे में निर्देशित करे कि नियम 377 के अंतर्गत उठाए मैटर्स के उत्तर माननीय सदस्यों को शीघ्र प्राप्त हों।

अपराह्न 2.30 बजे

रेल बजट, 2005-06-सामान्य चर्चा
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2005-06
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2004-05—*जारी*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब रेल बजट, 2005-06 पर और आगे चर्चा करेगी।

[हिन्दी]

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): धन्यवाद सभापति महोदया। माननीय रेल मंत्री सदन में नहीं हैं।

सभापति महोदया: माननीय रेल राज्य मंत्री सदन में उपस्थित हैं। आप अपनी बात प्रारम्भ करें।

श्री किशन सिंह सांगवान: सभापति महोदया, वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर सदन में चर्चा चल रही है। जैसे ही माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट सदन में पढ़ा, पूरे देश में मिश्रित प्रतिक्रिया हुई और विशेष तौर पर हरियाणा प्रदेश में बड़ी जबर्दस्त प्रतिक्रिया हुई।

महोदया, हरियाणा प्रदेश, पिछले लगभग 30 साल से रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित रहा है। एक-दो वर्षों को छोड़कर, जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, उन्होंने हरियाणा के लिए थोड़ा बहुत प्रयास किया परन्तु पिछले बजट और इस बजट में हरियाणा की पूरी तरह अनदेखी की गई है। हरियाणा प्रदेश को न कोई नई रेल लाइन दी गई है, न किसी लाइन का विद्युतीकरण स्वीकृत किया गया है, न कोई डबल लाइन सैंक्शन हुई है और न ही कोई नया रेल ओवरहैड ब्रिज दिया गया है। हरियाणा प्रदेश को इस वर्ष रेल का कोई भी नया प्रोजैक्ट नहीं दिया गया है। हरियाणा को केवल दो सर्वेक्षण मिले हैं। सर्वेक्षण तो पहले भी बहुत सारे किए हुए हैं परन्तु उन पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इसलिए सर्वेक्षण कराने से कोई फायदा नहीं है।

महोदया, दिल्ली के तीन तरफ हरियाणा प्रदेश पड़ता है। पूरे देश से जो भी गाड़ियां दिल्ली आती हैं, उनमें से लगभग हर गाड़ी हरियाणा की धरती से गुजरती है, लेकिन हरियाणा की जनता रेल सुविधाओं से वंचित हैं। बार-बार, सात-आठ सालों में, मैं उस हाउस में बराबर कहता आ रहा हूं। वही समस्याएं हैं, वही मांगे हैं, लेकिन किसी पर कोई कार्रवाई नहीं होती। नेशनल कैपीटल रीजन (एन.सी.आर.) में हरियाणा प्रदेश का लगभग 35 से 40

प्रतिशत हिस्सा आता है। दिल्ली की आबादी बढ़ रही है और दिल्ली की समस्याएं भी बढ़ रही हैं। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ को देखकर ही एन.सी.आर. का एरिया बनाया गया था। दिल्ली की आबादी बढ़ी, लेकिन सुविधाएं कम हो रही हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि दिल्ली से एडजाइनिंग जितने भी एरिया हैं, उनमें रेल की दृष्टि से सुविधाएं बढ़ाई जाएं, लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है। हर गाड़ी हरियाणा की धरती से गुजरती है, लेकिन हरियाणा में एक्सप्रैस गाड़ियों को कोई स्टापेज नहीं दिया जाता है। जिन एक-दो गाड़ियों के स्टापेज हरियाणा में हैं, वे गाड़िया पीछे से ही इतनी ओवरलोडेड आती हैं कि हरियाणा के लोगों को उन गाड़ियों में जगह ही नहीं मिल पाती। जो गाड़ियां हरियाणा में रुकती भी हैं, उनमें सवार होने की सुविधाओं से भी हरियाणा के लोग वंचित हो रहे हैं। इसीलिए हम हरियाणा पर ध्यान देने के लिए बार-बार मांग करते आ रहे हैं, लेकिन हमारी कोई बात नहीं सुनी जाती है।

महोदया, मुझे तो ऐसा प्रतीत होता है कि हरियाणा प्रदेश का नाम रेलवे की दृष्टि से शायद मानचित्र से ही हट गया है क्योंकि हरियाणा का कोई ख्याल नहीं रखा गया। नीतीश कुमार जी जब रेल मंत्री थे, तब हरियाणा को छः रेल ओवरहैड ब्रिजेज सैंक्शन हुए थे, लेकिन आज तक किसी भी ब्रिज का काम शुरू नहीं हुआ है। दो नई रेल लाइनें जीन्द-सोनीपत तथा दिल्ली-रोहतक-रेवाड़ी-झज्जर मिलीं। पहली रेल लाइन पर 198 करोड़ रुपए व्यय होने हैं, लेकिन इस वर्ष के बजट में उसके लिए केवल तीन करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है और दूसरी रेल लाइन रोहतक-रेवाड़ी-झज्जर, जिसकी लागत 189 करोड़ रुपए है उसके लिए सिर्फ दो करोड़ रुपए इस वर्ष व्यय करने का प्रावधान किया गया है। इस प्रकार दो-दो और तीन-तीन करोड़ रुपए प्रति वर्ष देने से, वे रेल लाइनें कितने वर्षों में बनेंगी, उसका अंदाजा महोदया आप स्वयं लगा लें।

महोदया, मैं आपके माध्यम से, मंत्री जी से, निवेदन करूंगा कि रेल की सवारी, आम आदमी की सवारी है, गरीब आदमी की सवारी है। पुराने जमाने में जनता की रेल के बारे में बहुत अच्छी सोच थी और कहा जाता था कि "रेल की सवारी, आलू की तरकारी और हैजे की बीमारी" ये किस्मत वालों को ही मिलती हैं। यह किस्मत वालों को मिलती है, यह कहावत मानी जाती थी, आज कल बिलकुल उल्टा हो गया है। आज रेलवे सेफ नहीं है, सुविधाएं कम हो गई हैं। अब हर दृष्टि से सारा मामला, पुराना इतिहास भी बदलता जा रहा है।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप विशेष तौर पर हरियाणा की जनता की भावना को ध्यान में रखें, क्योंकि यह पूरा प्रदेश 35-36 साल से रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित रहा है। हमारे पैंडिंग प्रौजेक्ट्स को पूरा कराया जाए और सबसे ज्यादा दिक्कत की बात यह है कि गरीब पांच लाख आदमी हरियाणा की धरती से रोजाना दिल्ली में आते हैं। कर्मचारी, व्यापारी, मजदूर, छात्र और कोई दूध बेचने वाला है। वहां से लाखों लोग आते हैं और इतनी भारी भीड़ की वजह से वे परेशान होते हैं। उनके साथ भेड़-बकरियों की तरह से बर्ताव हो रहा है। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री जी हमारी समस्याओं की तरफ ध्यान दें। हमारी समस्याएं बहुत ज्यादा हैं, लेकिन मैं जिन समस्याओं को लगातार हर वर्ष उठा रहा हूं, उनकी तरफ ध्यान दें। पिछले छः-सात साल से जिन समस्याओं को लेकर में लड़ रहा हूं, उन पर विशेष तौर पर ध्यान दिया जाए। माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने प्रदेश के भेदभाव को बजट के आबंटन में दूर करने के लिए एक पारदर्शी फार्मूला बनाया था, ताकि कोई भेदभाव न हो ...*(व्यवधान)*

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): सभापति महोदया, प्रभुनाथ सिंह जी से माफी मंगवाइए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

सभापति महोदया: यह मामला एक बार हो चुका है, बार-बार ये बातें नहीं उठेंगी।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: यह कोई तरीका नहीं है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदया: हम एक बार निर्णय ले चुके हैं, अब बार-बार ऐसी बात नहीं उठेगी।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: कृपया अपनी सीटों पर जाइए।

...*(व्यवधान)*

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

सभापति महोदया: इस पर एक बार निर्णय हो चुका है, अब आप अपनी-अपनी सीटों पर जाइए। केवल सांगवान जी के भाषण के अलावा कोई भी बात रिकार्ड पर नहीं जाएगी।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: चेयर से एक बार निर्णय हो चुका है, अब ये नहीं चलेगा।

...(व्यवधान)

श्री किशन सिंह सांगवान: सभापति महोदया, नीतीश कुमार जी ने सभी प्रदेशों में बजट की दृष्टि से भेदभाव को रोकने के लिए एक पारदर्शी फार्मूला बनाया था कि जिस स्टेट की 15 प्रतिशत आबादी हो, उसे मिलेगा और 15 प्रतिशत बजट उस स्टेट के एरिये के हिसाब से मिलेगा तथा जो परियोजनाएं अधूरी पड़ी हैं, उन पर 70 प्रतिशत बजट लाया जाएगा। मुझे लगता है कि इस फार्मूले को बिलकुल नजरअंदाज कर दिया गया है। इस बजट में पूरा भेदभाव हुआ है।

सभापति महोदया, समस्याएं बहुत हैं, लेकिन मैं विशेष तौर पर अपने हरियाणा प्रदेश के बारे में कुछ बातें कहना चाहूंगा। चार रेल लाईनों का बहुत पुराने समय में सर्वे हुआ था। मैंने जींद, सोनीपत, रोहतक, रिवाड़ी का जिक्र किया, झज्जर से बहादुरगढ़, रोहतक से हिसार, वाया महम हासी का सर्वे कई वर्षों से मंजूर होकर पड़ा है, लेकिन इसका आगे कोई कदम नहीं बढ़ रहा है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: सांगवान जी, बाकी लोगों को भी बोलना है, इसलिए अब आप कंक्लुड कीजिए।

श्री किशन सिंह सांगवान: दिल्ली से रोहतक, जो दोहरी लाईन हो चुकी है, लेकिन रोहतक-जींद लाइन अधूरी पड़ी है उसे डबल किया जाए और इस रेल खंड का इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए। सोनीपत में चार रेल लाइनों की मांग है, उन्हें पूरा किया जाए। एकता एक्सप्रैस को इन्डिपेंडेंट चलाया जाए और हिमालयन क्वीन को इससे डिलिंक किया जाए। चंडीगढ़-नई दिल्ली जन-शताब्दी एक्सप्रैस का स्टोपेज पानीपत, सोनीपत और सब्जी मंडी किया जाए।

पठानकोट दिल्ली जनशताब्दी एक्सप्रैस का स्टापेज बहादुरगढ़ किया जाये। ऊंचाहार एक्सप्रैसगाड़ी 4517 अप एण्ड डाउन का स्टापेज गन्नौर किया जाये। समय कम है, लेकिन हमारे यहां समस्याएं बहुत हैं। जम्मू मेल और झेलम मेल का गन्नौर में स्टापेज किया जाये। मेल गाड़ियां रोहतक और जाखल से आती हैं, लेकिन एक भी मेल एक्सप्रैस का स्टापेज वहां नहीं होता। बहादुरगढ़ इतना बड़ा इण्डस्ट्रियल एरिया है, उनका स्टापेज वहां नहीं है, वहां उनका स्टापेज किया जाये। वन डी.आर. का एक्सटेंशन दिल्ली रोहतक से जींद तक किया जाये।

सभापति महोदया: अब आप समाप्त करिये।

श्री किशन सिंह सांगवान: नई दिल्ली से सोनीपत के लिए कोई नई रेलगाड़ी नहीं चली है, वहां एक नई गाड़ी चलाई जाये। एक पैसेंजर गाड़ी गोहाना रोहतक निजामुद्दीन तक चलाई जाये। जींद से पानीपत के बीच में कोई नई गाड़ी नहीं चली है, वहां एक नई गाड़ी की सुबह शाम की मांग है। सबसे ज्यादा मैं आपसे एक मांग करता हूं कि जैसे मुम्बई कोलकाता हैं, उनका सब अर्बन एरिया रेल विभाग ने घोषित किया है, दिल्ली का सब अर्बन जोन बनाया जाये ताकि ये समस्याएं दूर हो सकें।

इन शब्दों के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं।

[अनुवाद]

श्री चंद्रशेखर साहु (बरहामपुर-उड़ीसा): सभापति महोदया, रेलवे बजट पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। वर्ष 2005-06 के लिए माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद द्वारा पेश किये गए बजट का मैं समर्थन करता हूं। जैसा कि महोदया आप जानती ही हैं कि भारतीय रेल विश्व का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। चौदह लाख से ज्यादा लोग रेलवे में कार्यरत हैं। रेलवे का नेटवर्क पूरे देश में फैला हुआ है। यह लोगों को एक बनाकर रखता है। यह एकता का बन्धन बनाता है। एक कहावत है कि रेलवे-नेटवर्क हमारे देश की जीवन रेखा हैं जिसमें देश की एकता की भावना बहती है।

बजट पेश किए जाने के बाद इसे देश के सभी वर्गों द्वारा सराहा गया। मैं उन बिन्दुओं को दुहराना नहीं चाहता जिन पर मेरे साथी पहले ही बोल चुके हैं। इस बजट में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम के उद्देश्यों को ध्यान में रखा गया है। महोदया, जैसा कि आपको विदित ही है कि इस बजट में यात्री किराये तथा माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है। इसमें अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जन-जातियों, अन्य पिछड़े वर्गों, युद्ध में मारे गए सैनिकों की विधवाओं, रेलवे कर्मचारियों की विधवाओं, विद्यार्थियों, स्वतंत्रता सेनानियों तथा आम आदमी के हितों को ध्यान में रखा गया है। परिवहन के विभिन्न साधनों में से आम आदमी हमेशा ही रेल को प्राथमिकता देता है। इसलिए,

संयुक्त प्रगतिशील गठबन्धन सरकार के न्यूनतम साझा कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए माननीय मंत्री जी; श्री लालू प्रसाद ने वर्ष 2005-06 के लिए बहुत ही अच्छा बजट दिया है। मैं यह पहले ही उल्लेख कर चुका हूं कि मैं उन बिन्दुओं को नहीं दोहराऊंगा जिन पर मेरे साथी पहले ही बोल चुके हैं। प्रतिदिन लगभग दो करोड़ लोग रेल से यात्रा करते हैं।

माल-भाड़े और किराये में वृद्धि किये बगैर मंत्री महोदय ने पूरे देश के लिए रेलवे के लिए अनेक विकासात्मक कार्यक्रमों की घोषणा की है।

अब मैं मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र, अपने राज्य पर आता हूं। यदि मुझे सही याद है तो स्वतंत्रता के बाद तथा ब्रिटिश शासन काल में मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र में केवल एक ही रेल थी। केवल हावड़ा-चैन्नई लाइन ही थी। इसके सिवाय कुछ भी नहीं था। लेकिन अब मैं एक निवेदन करना चाहता हूं। माननीय मंत्रीजी यहां उपस्थित हैं। परलाखेमुण्डी-महाराज कृष्णचन्द्र गणपति देव जो उड़ीसा राज्य के संस्थापक थे, ने नौपाड़ा से गुनपुर तक छोटी लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया था। अब बड़ी लाइन का कार्य चल रहा है ...*(व्यवधान)* उस लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है। पिछले बजट में इस कार्य के लिए 15 करोड़ रुपये दिये गए थे। लेकिन इस वर्ष यह कम होकर 5 करोड़ ही हो गया है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से इसे 25 करोड़ रुपये तक बढ़ाने का अनुरोध करूंगा ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: धन्यवाद, अब अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री चंद्रशेखर साहु: मैंने तो अभी बोलना शुरू ही किया है। मैंने केवल दो ही मिनट लिये हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: और भी बहुत से सदस्यों को बोलना है। आप पहले ही काफी समय ले चुके हैं। कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री चंद्रशेखर साहु: मैं कुछ ही मिनटों का समय लूंगा।

मैं एक बात के लिए रेल मंत्रीजी को धन्यवाद देता हूं। स्वतंत्रता प्राप्ति के 58 वर्ष बाद भी दक्षिण उड़ीसा को नई दिल्ली से नहीं जोड़ा जा सका है। इस बजट में निजामुद्दीन-भुवनेश्वर हीराकुड एक्सप्रैस को विशाखापत्तनम तक बढ़ाकर दक्षिण उड़ीसा और उत्तरी आंध्र के लोगों को दिल्ली से सीधे जोड़ दिया गया है। इसके अतिरिक्त तिरूपति-पुरी सेवा जो पहले सप्ताह में दो दिन चलती थी, को दैनिक कर दिया गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्रीजी को धन्यवाद देता हूं।

जहां तक अन्य गाड़ियों का सम्बन्ध है बहुत सी ट्रेनों को बढ़ाया गया है तथा उनकी बारंबारता बढ़ाई गई है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्रीजी को इसके लिए धन्यवाद देता हूं। मुझे कुछ बातें और कहनी हैं। मैं केवल एक या दो ही मिनट का समय लूंगा।

दक्षिण उड़ीसा के लोगों, विशेषकर बरहामपुर के दैनिक यात्रियों की एक दीर्घकालिक मांग है। उन्होंने बरहामपुर से भुवनेश्वर के लिए एक मासिक सीजन टिकट की मांग की है जो मुम्बई-पुणे की तर्ज पर हो। उनका कहना है कि यह दूरी 150 किमी. से अधिक है। लेकिन मुम्बई से पुणे यद्यपि 150 किमी. से अधिक है। उन्हें एक सीधी टिकट मिलती है। लेकिन यहां, बरहामपुर से खुर्दा रोड़ तथा खुर्दा रोड़ से भुवनेश्वर तक एक सीधी टिकट नहीं दी जाती है। इसलिए मैं, माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कृपया इस बारे में ध्यान दें।

मेरी कुछ और भी मांगें हैं। गोपालपुर जंक्शन में एक यात्री हाल्ट बनाया जाना चाहिए। जिला मुख्यालय, छतरपुर रेलवे स्टेशन में सुधार किया जाना चाहिए। तत्पश्चात्, रेलवे को माल गोदाम बरहामपुर रेलवे स्टेशन से जगन्नाथपुर, जो पांच किलोमीटर दूर है, स्थानांतरित करना होगा। यह अभी-प्रस्ताव व्यवस्था में है। इसलिए मैं चाहता हूं कि यह कार्य तुरन्त किया जाए।

इसके बाद मैं फलकनुमा एक्सप्रेस पर आता हूं। छतरपुर, जो कि जिला मुख्यालय है, के लोगों की कई मांगें हैं। वे चाहते हैं कि वहां फलकनुमा एक्सप्रेस को दो मिनट का ठहराव दिया जाए ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: मैं समझती हूं आप अपने सभी बिन्दुओं पर बोल चुके हैं।

श्री चंद्रशेखर साहु: मैं केवल एक मिनट का समय और लूंगा।

वर्तमान में एक रेलगाड़ी पलासा से खुर्दा रोड़ के बीच चलती है। पूर्व में, यह पलासा से पुरी तक चल रही थी तथा मेरे क्षेत्र के गरीब लोग इस रेलगाड़ी से पुरी जाते थे। जैसा कि आप जानती हैं कि पुरी भारत का मुख्य धाम है तथा यह भारत में बहुत प्रसिद्ध है। इसलिए मैं माननीय मंत्रीजी से अनुरोध करूंगा कि इस यात्री-गाड़ी को खुर्दा रोड़ से पुरी तक बढ़ाया जाए।

इसके बाद, मेरे क्षेत्र यानि उड़ीसा के गंजाम जिला, से बहुत से लोग गुजरात में सूरत में नौकरी कर रहे हैं। वर्तमान में उड़ीसा से गुजरात के लिए दो रेलगाड़ियां हैं तथा वे अभी क्रमश: पुरी से अहमदाबाद तथा पुरी से ओखा के बीच चल रही हैं। वर्तमान

[श्री चन्द्रशेखर साहु]

में ये रेलगाड़ियां सप्ताह में पांच दिन ही चल रही हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इन रेलगाड़ियों की बारम्बारता को सप्ताह में पांच दिन से बढ़ाकर दैनिक किया जाए ताकि मेरे क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिले।

अब मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं क्योंकि आप बार-बार घंटी बजा रही हैं तथा मुझे भाषण समाप्त करने के लिए कह रही हैं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं श्री लालू प्रसाद द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत किये गए रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति महोदया, *...(व्यवधान)*

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): सभापति महोदया, आप किन सदस्य से बुलवा रही हैं। इनको पता ही नहीं है कि पार्लियामैंट में क्या बोलना चाहिए, क्या नहीं बोलना चाहिए। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: उसका निर्णय आलरेडी दे दिया गया है। बात एक्सपंज हो गई है। प्लीज, आप बैठिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदया: श्री प्रभुनाथ सिंह के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

सभापति महोदया: वह बात समाप्त हो गई है। आप बैठिए। वह सब एक्सपंज हो चुका है।

श्री प्रभुनाथ सिंह, आप बोलिए। क्या रेल बजट पर ही बोल रहे हैं?

श्री प्रभुनाथ सिंह: आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए ही पुकारा है।

सभापति महोदया: प्लीज, आप रेल बजट पर ही स्ट्रिक्ट रहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: सभापति महोदया, मैं आपसे इजाजत चाहूंगा। माननीय सदस्य ने कुछ सवाल उठाये हैं। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप केवल रेल बजट पर ही बोलिए, प्लीज।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: माननीय सदस्य ने कहा है कि क्या बोलना है, यह इनको सीखना चाहिए। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: सभी बातों को कार्यवाही-वृतांत से निकाल दिया गया है। कृपया अपने-स्थान पर बैठें।

...(व्यवधान)

सभापति महोदया: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदया: कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं बताना चाहता हूं कि जब भी किसी माननीय सदस्य ने अपनी व्यक्तिगत बात सदन में कही है, चाहे पक्ष के सदस्य हों या विपक्ष के सदस्य हों, उनकी भावना से हमेशा सहमति जताई। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: हम अपनी पीड़ा बता रहे थे। उसके साथ ही कुछ माननीय सदस्य जो सरकार में हैं, उनके साथ जो घटना घटी, हम वह बता रहे थे। हमने किसी को अपमानित करने का मन नहीं बनाया और न ही ऐसा कोई प्रयास किया। लेकिन जिस तरह बैठे-बैठे टोका-टाकी की गई, हमने भी गुस्से में जरूर कुछ कहा। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता ताकि पुनः उत्तेजना न हो। लेकिन मैंने कहा था, यह बात सत्य है। लेकिन जब सदन में व्यक्तिगत बातें कही जाती हैं तो सदन की कभी यह परम्परा

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

नहीं रही है कि कोई टोका-टाकी हो। जो लोग हमें पाठ पढ़ा रहे हैं, उन्हें किसी स्कूल में पढ़ना चाहिए कि जब व्यक्तिगत बात होती है तो उसमें टोका-टाकी नहीं की जाती। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: अब कोई बात नहीं की जायेगी। आप रेल बजट पर बोलिये।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: उन्हें पढ़ने के लिए कहीं नामांकन करना चाहिए। वह हमको सदन की परम्परा सिखाते हैं जबकि हम उन्हें विद्यार्थी की तरह पढ़ाने की स्थिति में हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल: आपने ऐक्सैप्ट कर लिया, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: सभापति महोदया, यह अभी पहली बार चुनकर आये हैं और हमको पढ़ा रहे हैं। ...*(व्यवधान)* पता नहीं दोबारा आयेंगे या नहीं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: प्रभुनाथ सिंह जी, आप रेल बजट पर बोलिये।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं रेल बजट पर अपनी बात कहना चाहता हूं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया, मैं रेल बजट पर बहुत कम समय में अपनी चर्चा समाप्त करना चाहूंगा। जब भी रेल बजट लोक सभा में लाया जाता है, देश के लोगों की निगाहें सदन और रेल मंत्री जी के भाषण की तरफ लगी रहती है। लोगों के दिमाग में रहता है कि रेल मंत्री जी कुछ न कुछ नयी चीज देश को देंगे, देश के हर प्रदेश को देंगे और आम लोगों से जुड़ा हुआ जो सवाल है, उस पर टकटकी निगाह से देखा करते हैं। लालू जी जब अपना भाषण पढ़ रहे थे, उस भाषण को हम भी बड़े इत्मीनान से सुन रहे थे, उनका भाषण लम्बा-चौड़ा भानुमती का पिटारा रहा। अपना भाषण पढ़ने में उनको दो-तीन बार पानी पीना पड़ा। वे कहते भी रहे कि जरा हमें पानी पी लेने दीजिए। लेकिन उन्होंने बजट में देश के लोगों को कुछ देने का काम नहीं किया। बल्कि जो कुछ उन्होंने रेल बजट में पढ़ा, इससे पहले जो रेल बजट आया था, उन्हीं बातों को दोहराया गया। हालांकि, उनको कुछ कठिनाइयां थीं क्योंकि बिहार का चुनाव हो रहा था इसलिए उनके पास रेल बजट देखने का समय नहीं था। लेकिन जिन पदाधिकारियों ने रेल बजट तैयार किया, उन्हीं रटी-रटायी बातों को उद्धृत कर दिया और कोई नयी बात रेल बजट में शामिल नहीं की गयी।

लालू जी ने अपने बजट भाषण में लिखा है कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण के माध्यम से रेलवे स्टेशन के आस-पास जो जमीन है, उसका हम उपयोग करेंगे। यह सत्य बात है कि देश के हर हिस्से में रेलवे की काफी जमीन बेकार पड़ी हुई है जिसका दुरुपयोग होता है। कहीं-कहीं तो रेलवे की भूमि पर लोगों ने जबरन कब्जा कर रखा है। कई जगह पर लोगों ने अपना घर बना लिया है और कई जगह तो रेलवे की जमीन पर बाजार लगता है जबकि रेलवे उसको किराये पर नहीं देती है। बल्कि स्थानीय लोग अगल-बगल के रंगदार उसमें पैसा वसूल करके अपनी जीविका और परिवार की परवरिश करने का काम करते हैं। ऐसी स्थिति में यदि रेल मंत्री जी उस जमीन का सदुपयोग करना चाहते हैं तो हम इसके लिए उनको बधाई देंगे। लेकिन हमें उनकी नीयत पर शंका होती है। उन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्र छपरा में रेल के चक्के का कारखाना खोलने की घोषणा की थी। इस बार के बजट में भी उसका प्रावधान हुआ है। लेकिन उन्होंने उसकी जगह चेंज करके परसा की है जबिक परसा में रेलवे की एक फीता जमीन भी नहीं है। इसके लिए उन्हें वहां जमीन खरीदनी पड़ेगी। यदि छपरा जिले में यानी उन्हीं के क्षेत्र में रेलवे की जमीन पर ही यह कारखाना बनाया जाये तो ज्यादा उपयोगी होगा तथा रेलवे का जो पैसा जमीन खरीदने में लगेगा, वह भी बच जायेगा।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि उनकी कांस्टीटूएंसी की लम्बाई-चौड़ाई छोटी नहीं है बल्कि बहुत बड़ी है। यदि हम गंगा के किनारे चलते हैं तो सरयू के किनारे तक उन्हीं का क्षेत्र पड़ता है। उस क्षेत्र में कम से कम 15 रेलवे स्टेशन हैं और उन 15 स्टेशनों में जमीन की कहीं कोई कमी नहीं है। ऐसी स्थिति में मैं आपके माध्यम से सुझाव देना चाहूंगा कि आप रेल के चक्के के दो-चार कारखाने खोल लें लेकिन रेलवे की जो जमीन बेकार पड़ी है, अगर वे उसका उपयोग करें तो उनकी जो नीयत है, उसका सही ढंग से उपयोग हो जायेगा, नहीं तो उपयोग नहीं हो पायेगा।

अपराह्न 3.00 बजे

दूसरे हम यह बताना चाहेंगे कि जिस समय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे, उस समय एक बार उन्होंने सुरक्षा और संरक्षा के विषय में भाषण दिया था कि जो आमने-सामने रेलगाड़ियों की टक्कर हो जाती है, उसके लिए एक नयी प्रणाली का पूरा सर्वेक्षण हो चुका है और सर्वेक्षण के बाद उसका उपयोग भी किया जा रहा है। अब आमने-सामने रेलगाड़ियों की टक्कर नहीं हो पाएगी। उसमें विधिवत विस्तार से चर्चा भी की गई थी लेकिन हमें जो जानकारी है, वह यह है कि परीक्षण के बाद भी उसे स्थगित कर दिया गया और उसे लागू नहीं किया गया तथा रेलों में घटनाएं और दुर्घटनाएं बराबर बढ़ती ही गईं। ये घटनाएं इतनी बढ़ीं कि

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

कहीं-कहीं मीडिया के लोग टी.वी. और अखबारों में दिखाते हैं कि देश की सबसे बड़ी दुर्घटना हुई। वैसी स्थिति में तकनीकी दृष्टिकोण से, अब पता नहीं लालू जी ने अपने सलाहकारों में कोई तकनीकी आदमी रखा है कि नहीं रखा है लेकिन अगर रखा होगा तो जरूर उनको वे कोई सलाह देते होंगे। ...*(व्यवधान)* हम उनके मित्र हैं। हम तो सलाह देते रहते हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: प्रभुनाथ सिंह जी, आप अपनी बात कहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: तकनीकी सलाहकारों की सलाह मानते हुए यदि उसका पर्यवेक्षण हुआ है तो देश के हर कोने में प्रणाली को लागू करना चाहिए ताकि रेल की जो आमने-सामने टक्कर होती है, वह न हो और यात्री उससे बच सकें और रेल की सम्पत्ति भी सुरक्षित रह सके। इसी सुरक्षा के मामले में नीतीश कुमार जी के जमाने में रेलवे की पुलिस को कुछ अधिकार दिये गये थे। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): आपके नीतीश कुमार जी दुर्घटना मंत्री थे। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: आप सैन्ट्रल हाल में अकेले में क्या यही बात कर रहे थे? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: केवल भाषण में जो रेल से संबंधित बाते हैं, वे ही रिकार्ड में जाएंगी। इधर-उधर की क्रास-टाक रिकार्ड में नहीं जाएगी।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: प्रभुनाथ जी, आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए तो ठीक रहेगा।

श्री प्रभुनाथ सिंह: जहां तक सुरक्षा का सवाल है, नीतीश कुमार जी जब रेल मंत्री थे, उस समय रेल पुलिस को कुछ अधिकार दिये गये थे कि वे कुछ छोटी-मोटी घटनाओं की जांच करेंगे और जांच करके कार्रवाई करेंगे। लेकिन जो अधिकार दिये गये थे, मेरी नजर में, उनसे काम चलने वाला नहीं है। जो रेल पुलिस को अधिकार दिये गये हैं, नये रेल मंत्री जी की हम इस बारे में प्रशंसा करेंगे और उनसे कहें कि वे उन अधिकार को बढ़ाएं और रेल पुलिस को इतना मजबूत करें कि कम से कम हमें लगता है कि पहली बार चलती हुई गाड़ी में बलात्कार की घटना हुई और चलती हुई ट्रेन में हत्या की घटना भी हुई। हमें लगता है कि पहले कभी किसी जमाने में कभी-कभार सुनने को मिलता होगा लेकिन ऐसा अब इस जमाने में हुआ। हम जब रेल पुलिस को ज्यादा अधिकार देंगे, ...*(व्यवधान)* वह जो भी घटना हुई, वह भी बहुत निन्दनीय और दुखद घटना हुई। हम यह नहीं कहते हैं कि किसी के जमाने में घटना नहीं हुई। लेकिन जो घटनाओं में वृद्धि हो रही है, हम उस पर चर्चा कर रहे हैं कि घटनाओं में वृद्धि नहीं होनी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए। आपके जितने प्वाइंट्स हैं, उन पर बोलकर अपनी बात समाप्त करिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: हम अपनी पार्टी से पहले व्यक्ति बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप चेयर की तरफ देखकर नहीं बोल रहे हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं अपनी पार्टी से पहला व्यक्ति बोल रहा हूं। क्या आप हमारी पार्टी का समय भी काट देंगी? यह हल्ला-गुल्ला का समय भी क्या हमारे समय में जुड़ेगा? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आपकी पार्टी का इतना ही समय है। अब आप समाप्त करिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: हमें राम कृपाल जी बोलने देंगे तभी तो हम बोलेंगे। ...*(व्यवधान)* हम यह बताना चाहते थे कि पहले रेलवे में जो ग्रुप-डी की नियुक्तियां होती थीं, उनमें देखा गया था कि टी.टी. वगैरह की सब नियुक्तियां हो जाती थी और उसमें मंत्रालय का आदेश-निर्देश सब चलता था। ग्रुप-डी की नियुक्तियां टेलीफोन पर और कागज के टुकड़ों पर होती थी और इस मामले में दिल्ली के कई होटल में बराबर भीड़भाड़ लगी रहती थी। उनमें पैसा वसूलने वाले एजेंट बैठे रहते थे। राम कृपाल जी, बोलिए, यह बात सही है न? लेकिन नीतीश कुमार जी के समय में इन बातों पर अंकुश लगा।

पहले सिपाही और ग्रुप-डी कर्मचारियों की भी बहाली कमीशन द्वारा किए जाने की जो व्यवस्था बनी थी, उसे लालू जी ने तोड़ दिया है। सभापति महोदया, मैं यह कहना चाहता हूं कि भले ही रेल मंत्री जी गड़बड़ी पर नियन्त्रण करने का प्रयास करें, लेकिन गड़बड़ी की आशंका से इन्कार नहीं किया जा सकता है। जब भर्ती करने की शक्ति पदाधिकारियों के हाथ में जाएगी तो उसमें राजनीतिक हस्तक्षेप बढ़ेगा और जब राजनीतिक हस्तक्षेप बढ़ेगा तो मेरा मानना है कि नियमों का अनुपालन नहीं हो पाएगा। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि यदि आप नियन्त्रण करने का प्रयास कर रहे हैं तो अच्छा है। अगर गड़बड़ी और पैसे के लेनदेन को रोकने की कोई नई व्यवस्था आप निकालते हैं तो अच्छा होगा, लेकिन आशंका को कैसे निपटाएंगे, यह तो माननीय रेल मंत्रीजी ही बता सकते हैं।

महोदया, रेल बजट को पढ़ने पर मुझे हंसी आती है। इसमें नई रेलगाड़ियां चलाने की बात कही गयी है। मुझे लगता है कि यह उनके पहले की ही घोषणा है। पहले एक रेल मंत्री जी का कार्यकाल बीत गया, दूसरे रेल मंत्री जी का एक बजट भाषण बीत गया और दूसरा बजट भाषण चल रहा है और उन्हीं ट्रेनों को बजट में बार-बार दुहराया जा रहा है। देश की जनता सुनती होगी तो कहती होगी कि रोज नई-नई गाड़ियां चलाई जा रही हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि कम से कम अगले बजट में इनको न दुहराया जाए और उसके पहले ही इन गाड़ियों को रेल मंत्री जी चलवा दें ताकि देश की जनता यह समझ सके कि लोकसभा में रेल मंत्री जी के मुंह से जो कुछ निकलता है, वह उसकी भलाई के लिए है।

दूसरी उपलब्धि यह बताई जा रही है कि ट्रेनों के फेरे बढ़ाए जा रहे हैं। जहां नई गाड़ियों की आवश्यकता है वहां पहले से चल रही गाड़ी को एक-दो स्टेशन और बढ़ाकर, उसे अपनी उपलब्धि के रूप में दिखाया जाता है। यह कैसी उपलब्धि है? रेल विभाग के पास अर्थ की कमी नहीं है और वित्त मंत्रालय भी बराबर सहयोग करता ही रहता है तो जहां गाड़ियों की आवश्यकता है, वहां नई गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। वे वाहवाही लूटते हैं कि ट्रेन का किराया नहीं बढ़ाया है। ठीक है, हम इसके लिए उनको बधाई देते हैं और यह जनता के हित के लिए एक अच्छा कदम है। लेकिन सिर्फ किराया न बढ़ाने से और पुरानी घोषणाओं को ही दो बार, तीन बार कहते रहने मात्र से कोई नई उपलब्धि हासिल नहीं हो रही है।

सभापति महोदया, जो पुरानी योजनाएं चलाई गई थीं, उनको समुचित धन आवंटित न करके विलंबित करने का प्रयास किया जा रहा है। उदाहरण के लिए मैं यहां एक-दो योजनाओं का उल्लेख करना चाहूंगा।

अपराह्न 3.09 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

छपरा-कप्तानगंज रेल लाइन, जो कि रेल मंत्री जी और उनके प्रिय श्री साधु जी के निर्वाचन क्षेत्र में आती है, के लिए 320.10 करोड़ रुपए की योजना है। वर्ष 2003-04 में इसके लिए 6.8 करोड़ रुपए और वर्ष 2004-05 में इसके लिए 10 करोड़ रुपए मुक्त किए गए, लेकिन इस वर्ष इसके लिए एक भी पैसा मुक्त नहीं किया गया है। इन योजनाओं के लिए धन न देकर, इनको विलंबित करने की एक साजिश चल रही है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इसके लिए भरपूर राशि देकर इसे पूरा कराया जाए। इसी प्रकार मिश्रख-महाराजगंज रेल लाइन के लिए 104 करोड़ रुपए की योजना स्वीकृत हुई थी, जिसमें से 2 करोड़ रुपए पहले मुक्त किए गए थे और अभी मात्र एक करोड़ रुपए मुक्त करने की बात इस बजट में कही गयी है।

उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि वहां नई रेलवे लाइन का विस्तार करना है इसलिए पहले वहां जमीन का अधिग्रहण करना पड़ेगा। रुपया वहां दिया गया है। कलेक्टर जमीन अधिग्रहण करने सम्बन्धी कोई कार्यवाही नहीं कर रहे हैं। बिहार में परोक्ष रूप से रेल मंत्री जी का ही राज है। वह अपने पदाधिकारियों को कहकर वहां जमीन का अधिग्रहण कराने सम्बन्धी कार्यवाही पूरी कराएं और फिर आपने जो इस काम के लिए निधि दी है, उससे वहां नई रेलवे लाइन का काम पूरा कराएं।

मैं अंत में राम कृपाल यादव जी को भी बताना चाहता हूं कि लगता है कांग्रेस पार्टी की नियत में खोट है। शनिवार के दिन संसद बुलाकर लालू जी से रेल बजट पेश कराया गया। आप सब शनिचर की महिमा को जानते हैं। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप चेयर को एड्रैस करें।

श्री प्रभुनाथ सिंह: शनिवार के कारण ही उन पर संकट आया और हमने देखा कि बिहार में क्या हुआ है। इसलिए लालू जी को वह नुकसान झेलना पड़ रहा है। कांग्रेस पार्टी जानबूझकर उनसे यह काम करवा रही है। इसलिए आप लालू जी से कहें कि काला कपड़ा खरीद लें, जिससे उनको शनि का प्रकोप न सहना पड़े और कांग्रेस पार्टी की नजर भी न लगे। वहां से तो आपका ओम गोविन्दम नम: हो गया है इसलिए इस चीज को आप समझें और बचाने का काम करें।

श्री मोहन सिंह (देवरिया): राज्य मंत्री जी भी हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह: उन पर शनि का कोई असर नहीं पड़ेगा। लेकिन लालू जी को यह करना पड़ेगा।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: मुझे एक जरूरी अनाउंसमेंट करनी है। मेरे पास करीब 80 सदस्यों की सूची है, जिन्होंने रेल बजट पर बोलना है। इसलिए आप देख लें, नहीं तो सारी रात बैठना पड़ेगा। अगर सभी सदस्यों को चर्चा में हिस्सा लेना है तो मेरा अनुरोध है कि संक्षेप में अपनी बात को रखें।

श्री प्रभुनाथ सिंह: इन्होंने मुझे बोलने नहीं दिया।

उपाध्यक्ष महोदय: आप जब बोल रहे थे तो मैंने किसी को इंटरप्ट नहीं करने दिया इसलिए कृपया आप भी अन्य सदस्य के भाषण के बीच में न बोलें।

[अनुवाद]

श्री ई. पोन्नुस्वामी। कृपया मात्र सुझाव देने का प्रयास करें। मेरे पास वक्ताओं की एक लम्बी सूची है।

...(व्यवधान)

श्री ई. पोन्नुस्वामी (चिदंबरम): महोदय, मैं इस चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

पांच वर्ष पहले, मैंने दक्षिण रेलवे परिसर, चेन्नई में एक सूक्ति देखी थी। यह बोर्ड पर लिखी हुई थी जो इस प्रकार थी: ''हम संभव कार्य को हमेशा शीघ्र पूरा करते हैं तथा हम असंभव कार्य को संभव बनाने का प्रयास करेंगे''। वस्तुत: मैं इस सूक्ति से काफी प्रभावित हुआ। ...(व्यवधान)

मैं माननीय रेल मंत्री को वस्तुत: एक प्रशंसनीय, नवीन और प्रगतिशील बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं जिसमें मात्र उपभोक्ताओं के हितों का ही नहीं बल्कि रेलवे के चहुंमुखी विकास का ध्यान रखा गया है।

सर्वप्रथम, माननीय मंत्री महोदय ने ईंधन की कीमत में हुई अप्रत्याशित और अब तक की सर्वाधिक वृद्धि के बावजूद यात्री किराया में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है। उन्होंने मालभाड़ा में बढ़ोत्तरी न करके रेल द्वारा अधिक माल-ढुलाई करने हेतु लोगों को आकर्षित करने का भी प्रयास किया है जो एक प्रशंसनीय कार्य है।

भारतीय रेलवे एक प्रबंधन के अंतर्गत कार्यरत विश्व का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है जिसकी शुरूआत वर्ष 1853 में मात्र 35 कि.मी. लम्बी दूरी से हुई थी। आज भारतीय रेलवे के पास 63,221 कि.मी. रेलमार्ग था राष्ट्रीय नेटवर्क है जिस पर प्रतिदिन औसतन 1.5 मिलियन टन माल की ढुलाई होती है और 14 मिलियन लोग प्रतिदिन यात्रा करते हैं। कुल 63,221 कि.मी. रेल मार्ग में से 46,807 कि.मी. रेलमार्ग को बड़ी रेललाइन में बदला जा चुका है। इसमें से, तमिलनाडु में भारत में छोटी लाइन (मीटर गेज) की लम्बाई सर्वाधिक है, जिस पर अभी ध्यान दिया जाना है।

तथापि, मैं तमिलनाडु विशेष कर अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कतिपय बातें बताना चाहूंगा। तमिलनाडु को चालू परियोजनाओं हेतु इस समय 400 करोड़ रुपये दिए गए हैं जबकि वास्तविक लागत 2,000 करोड़ रुपये से अधिक है।

मैं चालू परियोजनाओं को पूरा करने हेतु तमिलनाडु को और अधिक निधियां आबंटित करने के लिए सरकार और माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं।

जहां तक नई रेललाइनों का प्रश्न है, 14 नई रेललाइनों की घोषणा की गयी है जिसमें तमिलनाडु के लिए एक भी रेललाइन शामिल नहीं है। वांडावासी से होकर टिंडिवनाम से कांचीपुरम तक रेल लाइन बिछाने के बारे में, मैं जिसकी मांग वर्ष 1999-2000 से करता रहा हूं, माननीय मंत्री महोदय ने अब कहा है कि इस रेल लाइन को तिरूवन्नामलाई से नागरी तक बरास्ता टिंडिवनाम, चेंगलपट्टू, वांडावासी और अरणी ले जाना तय हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री से संबंधित सर्वेक्षण कार्य पूरा करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि यह कार्य 50 वर्षों से लम्बित है। अब इसे भागीदारी कार्य परियोजना के रूप में लिया जा सकता है।

जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आमान परिवर्तन करने का प्रश्न है, कुड्डालोर-सलेम लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य विरूदाचलम तक पूरा कर दिया गया है। इस वर्ष इसे अड्डूर तक के लिए आरम्भ किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इसे सलेम तक बढ़ाया जाए और शीघ्र पूरा किया जाए। कुड्डालोर से तंजावूर बरास्ता चिदम्बरम, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, एक मुख्य लाइन है। मैंने माननीय मंत्री महोदय से इसे इस वर्ष के बजट में रखने का भी अनुरोध किया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि चिदम्बरम में इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है।

जहां तक रेलगाड़ियों के विलम्ब से चलने का प्रश्न है, मैं इस संबंध में अपना व्यक्तिगत अनुभव बताना चाहूंगा। मैं विरूदाचलम से चेन्नई प्राय: रेलगाड़ी से सफर करता रहा हूं। मैं कमी भी चेन्नई समय पर नहीं पहुंच पाया हूं। मुझे घण्टों प्रतीक्षा करनी पड़ी है। माननीय रेल राज्यमंत्री मेरे दल के हैं और मैंने उनको इस वस्तुस्थिति से अवगत करा दिया है। उन्होंने कतिपय उपाय किए हैं। परन्तु अभी भी वह रेलगाड़ी काफी विलम्ब से चलती है। शीघ्र कार्रवाई करके इस समस्या को दूर किया जाना चाहिए।

जहां तक सुरक्षा संबंधी उपाय का प्रश्न है, इसके लिए 3,645 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। इसे सुरक्षा उपायों के सभी पहलुओं का ध्यान रखते हुए विवेकपूर्ण तरीके से खर्च किया जाना चाहिए। यात्रियों के हितार्थ 1,262 ट्रेन एस्कार्ट दल हैं जो रे.सु.ब. के कार्मिक हैं। मजाक के रूप में उनके लिए कहा जाता है कि वे रेलवे सुरक्षा बल हैं अथवा रेलवे चोरी बल; क्योंकि रे.सु.ब. के कार्मिकों के साथ मिलीभगत से रेलवे में चोरी आदि की काफी घटनाएं हो रही हैं। यात्रियों को बेवकूफ बनाया जाता है। माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह यात्रियों की सुरक्षा की दिशा में भी आवश्यक कदम उठाएं।

कमजोर तबके के लोगों को कतिपय प्रतिशत आरक्षण के आधार पर काफी संख्या में बुक स्टाल, जलपान गृह, टेलीफोन बूथ और अन्य चीजें दी गयी हैं। परन्तु शारीरिक रूप से विकलांग श्रेणी के लोग इन चीजों को अपने लिए आवंटित करने की मांग कर रहे हैं। इस पहलू को ध्यान में रखा जाना चाहिए और इसके लिए प्रावधान किए जाने चाहिए।

एक और महत्वपूर्ण मुद्दा परती भूमि और रेल के सुधार के बारे में हैं। अप्रयुक्त पड़ी रेलवे भूमि का बेहतर उपयोग किया जाए। जैसा कि मेरे सहयोगी ने उल्लेख किया है, परती भूमि का उपयोग नहीं हो रहा है और उन पर अतिक्रमण एवं अन्य अवांछित गतिविधियां की जा रही हैं। सरकार द्वारा आम जनता के लाभ के लिए इस दिशा में रचनात्मक कदम उठाए जाने की आवश्यकता है।

मैं यह भी बताना चाहूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र से होकर गुरूवायुर-चेन्नई एक्सप्रेस गुजरती है। इसमें पर्याप्त संख्या में वातानुकूलित एवं अन्य डिब्बे नहीं हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस रेलगाड़ी में कम से कम दो वातानुकूलित डिब्बे-एक ए.सी. 2-टीयर और एक फर्स्ट ए.सी. लगाने हेतु समुचित कदम उठाएं ताकि इन श्रेणियों के लिए पात्र तथा इन डिब्बों में यात्रा करने में आर्थिक रूप से समर्थ व्यक्ति इनका लाभ उठा सकें।

सलेम मंडल हमारी जीवन रेखा है और तमिलनाडु दशकों से इसके लिए संघर्ष करता रहा है। हाल ही में पिछले सप्ताह, तमिलनाडु के सभी माननीय संसद सदस्यों ने माननीय रेल मंत्री से मुलाकात करके अनुरोध किया था कि सलेम मंडल को तमिलनाडु में पुन: शामिल किया जाए। पालघाट मंडल में तमिलनाडु के नौ जिले तथा केरल का मात्र एक जिला शामिल है। हम केरल को कोई रियायत अथवा कोई सुविधा मिलने के विरोध में नहीं हैं।

हम केवल यह चाहते है कि नियमों में आवश्यक परिवर्तन कर सलेम मंडल हमें दे दिया जाए। मैं माननीय रेल मंत्री से ऐसे अनुरोध के पीछे कारणों पर गौर करने का अनुरोध करता हूं। माननीय रेल मंत्री को तमिलनाडु की जनता के अनुरोध पर गौर करना चाहिए और सलेम मंडल को उन्हें और विलम्ब किए बगैर वापस कर देना चाहिए।

मैं महसूस करता हूं कि रेलवे के आधुनिकीकरण से संबंधित सभी कार्यक्रमों हेतु और अधिक निधियां आवंटित की जानी चाहिए थी परन्तु वर्तमान में आवंटित निधियां इसके लिए पर्याप्त नहीं हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं कि रेलवे के आधुनिकीकरण हेतु और अधिक निधियां आवंटित की जाएं।

मैं एक और बात का उल्लेख करना चाहता हूं। सेन्ट्रल-एग्मोर रेलवे स्टेशनों के बीच करीब-92 करोड़ रुपये की लागत से बनने वाले एक रेल लिंक लाइन की स्वीकृति दी गयी है और इसके लिए वर्तमान में 50 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। इस परियोजना हेतु आधारशिला भी रख दी गयी है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस परियोजना को पूरा करने हेतु शीघ्र कदम उठाने का अनुरोध करता हूं ताकि यात्रियों को और कठिनाइयों का सामना न करना पड़े।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं रेल बजट की प्रशंसा करता हूं। मैं जनता के लाभार्थ इसे उल्लेखनीय और प्रशंसनीय रेल बजट को लाने में किए गए सामूहिक प्रयास हेतु रेल मंत्री को पुन: बधाई देता हूं।

[हिन्दी]

श्री सुभाष महरिया (सीकर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट पर अपने कुछ सुझाव रखना चाहूंगा। सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे बजट के तहत राजस्थान को खासतौर पर अनदेखा किया गया है। राजस्थान जहां के वीर सैनिक देश के सीमाओं की रक्षा करने में डटे हैं, उस राजस्थान को रेल बजट में बहुत ही गौण रखा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं खास तौर पर शेखावटी क्षेत्र के सीकर संसदीय क्षेत्र से आता हूं। मैं वहां की बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। शेखावटी के इलाके फूलेरा-रींगस-रेवाड़ी तथा जयपुर-रींगस-सीकर-लोहारू और सीकर से चुरू की जो गेज परिवर्तन की योजनाएं हैं, उनको हर सूरत में बहुत पहले ही ब्राडगेज में रेट आफ रिटर्न के लिहाज से लेना चाहिए था। मैं निवेदन करूंगा कि इन योजनाओं को ब्राडगेज में गेज परिवर्तन के तहत लिया जाए।

पश्चिमी रेलवे ने सन् 1970 में जो सर्वे रिपोर्ट तैयार की थी, उस रिपोर्ट में रेट आफ रिटर्न 15 परसैंट से ऊपर आया था जिस के तहत फूलेरा, रींगस, रेवाड़ी परियोजना को स्वीकृत किया जाना चाहिए था। 1998 में पुन: रेलवे बोर्ड को जो रिपोर्ट दी गई उसमें जयपुर, रींगस, लोहारू और सीकर, चुरू परियोजना जो करीब 460 किलोमीटर की थी, उसके निष्पादन को न्यायसंगत ठहराया गया था। उसे रेट आफ रिटर्न के लिहाज से हर हालत में गेज परिवर्तन में लिया जाना चाहिए था। उपरोक्त निवेदन स्वीकार करने से रेलवे बोर्ड भी लाभ में रहेगा और वहां के व्यावसायियों और सैनिकों को विशेष लाभ मिल सकता है। दूसरे प्रान्तों में राजस्थान के जो व्यापारी और उद्योगपति बड़ी तादाद में हैं और उनका राजस्थान से जिस प्रकार लगाव है, राजस्थान की धरती के उन पुत्रों की वजह से पूरे देश को लाभ है इसलिए उसे

[श्री सुभाष महरिया]

अनदेखा करना ठीक नहीं है। मैं कहना चाहूंगा कि दिल्ली, जयपुर, अहमदाबाद सैक्शन को भी बड़े गेज परिवर्तन में लेना चाहिए था चूंकि सौराष्ट्र, कच्छ, गुजरात के क्षेत्रों में जो औद्योगिकीकरण बढ़ रहा है, उसे देखते हुए बड़े गेज में परिवर्तित करना आवश्यक है।

शेखावटी क्षेत्र में खाटू श्याम जी, सलासर बालाजी धाम ऐसे तीर्थ स्थल हैं जहां सालाना करोड़ों लोग उनके दर्शन करने आते हैं। उन श्रद्धालु लोगों के लिए भी और रेल विभाग के लिए भी यह उपलब्धि हो सकती है। इसमें वित्तीय रूप से रेलवे डिपार्टमैंट को हर हालत में फायदा है। अभी पिछले दिनों बजट को सर्वे के अधीन रखा गया। उसमें 108 किलोमीटर ऐसा क्षेत्र है, जिसे अगर जोड़ दिया जाता है, तो रेलवे डिपार्टमेंट की रिपोर्ट के मुताबिक, आर्थिक रूप से और वित्तीय रूप से, रेलवे को फायदा भी दर्शाया गया है। इसके बावजूद इस क्षेत्र को वंचित रखा गया है। जहां तक खनिजों का संबंध है—जिप्सम, चूना, माइका, नमक, सांभर की झील—इन सबका शेखावटी इलाके में भारी दोहन होता है। कच्चा माल और पक्का माल, दोनों को लाने और ले जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। इन हालात को देखते हुए, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि गेज कन्वर्जन के तीनों ब्रॉड प्रोजेक्ट्स को हर हालत में लिया जाए।

शेखावटी क्षेत्र, जो रेलवे से जुड़ा हुआ है, वहां अन्य मूलभूत समस्याओं के समाधान करने की भी आवश्यकता है। मीनाक्षी एक्सप्रैस-9769/9770-जो जयपुर और पूर्णा के बीच चलने वाली गाड़ी है, वह जयपुर दो बजे पहुंचती है और उसके बाद जयपुर स्टेशन पर खड़ी रहती है। अगर इसे सीकर तक बढ़ा दिया जाता है तो लोगों को काफी सुविधा मिलेगी और रेलवे महकमे को राज्य की तरफ से निश्चित रूप से अत्यधिक आय होगी। शेखावटी के बहुत से जवान सेना में हैं। सेना में देश के सबसे अधिक जवान इसी क्षेत्र के रहने वाले हैं, इसलिए शेखावटी एक्सप्रैस में सैनिक कोच लगाया जाना अत्यंत आवश्यक है। इससे सैनिकों को समय पर गंतव्य तक पहुंचने में आसानी होगी और जिस प्रकार आज सैनिकों को समय पर पहुंचने में कठिनाई होती, उससे राहत मिलेगी।

सीकर जंक्शन और रींगस जंक्शन पर आज भी 21वीं शताब्दी के युग में एसटीडी बूथ नहीं हैं। यहां पर एसटीडी बूथ लगना चाहिए। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इसके आदेश करवाने का कष्ट करें।

सीकर शेखावटी का महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां से रेलवे को करीब 80 लाख रुपये की मासिक आय होती है। व्यापारिक, धार्मिक और पर्यटन केंद्र होने की दृष्टि से महत्वपूर्ण होने के कारण यहां विश्राम स्थल बनाना अति आवश्यक है। मंत्री महोदय बजट में इसका ख्याल रखें।

सीकर को माडल स्टेशन बनाने के लिए, रेलवे विभाग की तरफ से जो मापदंड थे, उन्हें वह पूरा करता है परंतु इसे अभी तक माडल स्टेशन नहीं बनाया गया है। इसे माडल स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। विभाग की तरफ से जो आवश्यकताएं निर्धारित की गई थीं, आज वहां पर उससे भी अधिक यानी ढाई गुना ज्यादा आय हो रही है।

नवगठित उत्तर-पश्चिम जयपुर रेलवे के कारण राजस्थान में कार्यरत कर्मचारियों को हमेशा के लिए अपने मूल निवास स्थान को छोड़ना पड़ा है। उन्हें अपने कार्य क्षेत्र से हट कर गुजरात, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश और दिल्ली में स्थायी रूप से भेजा गया है जबकि रेलवे ने अपनी नियुक्ति के तहत सभी कर्मचारियों से विकल्प मांगे थे, परंतु उनके विकल्पों को स्थान की उपलब्धता के अभाव के कारण खारिज कर दिया गया है। मैं निवेदन करता हूं कि कर्मचारियों के व्यापक हितों को ध्यान में रखते हुए उन्हें अपने परिवार के साथ जोड़े रखने के लिए, इस बात पर खास तौर से ध्यान देने की आवश्यकता है।

सीकर रेलवे स्टेशन का ओवरब्रिज एनडीए सरकार के समय में शुरू हुआ था, जो अब पूरा हो चुका है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। वहां रेलवे ओवरब्रिज के दूसरी ओर बड़ी संख्या में लोग रहते हैं। जो फाटक रेलवे ओवरब्रिज के नीचे है, वहां पैदल आने-जाने वालों को और साईकिल, बैलगाड़ी, ऊंटगाड़ी को लाने और ले जाते समय दुर्घटना का सामना करना पड़ता है। इस स्थिति को देखते हुए रेलवे फाटक को खोलना बहुत आवश्यकता है।

खासतौर से राजस्थान को रेलवे डिपार्टमेंट की उपेक्षा का शिकार होना पड़ा है। मुझे आशा है कि आप इन सब तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, राजस्थान के हितों की तरफ ध्यान देंगे और अपने जवाब में शेखावटी क्षेत्र की तरफ ध्यान देकर सैनिकों का इलाका, जो धार्मिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है, सदन में इसकी घोषणा करेंगे।

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं और उन्हें बधाई देता हूं कि इस साल के रेल बजट में उन्होंने वास्तव में ऐसी बातों का उल्लेख किया है जिनका शामिल किया जाना आवश्यक था। इस रेल बजट के अध्ययन करने के बाद यह मालूम हुआ कि चिरकाल से गांवों में रहने वाले किसानभाई, मजदूर और गांव में पढ़ने वाले बच्चों को इस रेल बजट द्वारा सुविधायें दी गई हैं, वे सराहनीय हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में रेलवे एकमात्र आने-जाने का साधन रहा है। यह हिन्दुस्तान के खान-पान, पहरावे, रीति-रिवाज,

सभ्यता एवं संस्कृति को गरीब से गरीब और अमीर से अमीर आदमी को एक स्थान से दूसरे स्थान से जोड़ने का काम करता है। इस रेल बजट में न तो यात्री किराये में वृद्धि की गई है और न ही माल-भाड़े में वृद्धि की गई है। यह सराहनीय कार्य है।

उपाध्यक्ष जी, उच्च श्रेणी में जो लोग यात्रा करते हैं, वे बड़े आफिसर्स, सरकारी कर्मचारी या मिलिटरी के लोग हैं। इसके अलावा एअर फोर्स के लोग या हम जैसे राजनीतिज्ञ उच्च श्रेणी में यात्रा करते हैं। ये बड़े लोग टिकट के माध्यम से सारा पैसा रिइम्बर्स कर लेते हैं। इस श्रेणी में यात्रा करने वाले लोग सब प्रकार की सुविधायें लेते हैं। वे एक हाथ से रेलवे को पैसा देते हैं और दूसरे हाथ से अपने विभाग से पैसा ले लेते हैं। इनमें आई.ए.एस., आई.पी.एस. आफिसर्स भी होते हैं। एक गरीब आदमी रेल के द्वितीय श्रेणी में यात्रा करता है, उसे इस बजट से उम्मीद थी, वह पूरी हुई कि रेल के किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। हम चुनाव जीतकर आने वाले जन-प्रतिनिधि हैं। उन लोगों को यह एकोनोमिक बैनेफिट मिलना चाहिये था। ये गरीब लोग ही हैं जो रेल के राज़स्व का साधन हैं। मैं रेल मंत्री जी को मुबारकवाद देना चाहता हूं जिन्होंने दूध-सब्जी पैदा करने वाले किसानों और मार्किट तक फसल को ले जाने वाले मजदूरों के लिये रेल किराये में 50 प्रतिशत की छूट दी है। गांव में पढ़ने वाले बच्चों के लिये 75 प्रतिशत किराये में छूट दी है। इस प्रकार का कम्पनसेशन देकर रेल मंत्री जी ने एक सराहनीय कार्य किया है।

उपाध्यक्ष जी, गरीब लोग एम्स, एस्कोर्ट्स अस्पताल में अपने रिश्तेदारों का इलाज कराने आते हैं। अगर किसी की मृत्यु हो जाती थी तो उसकी लाश को ले जाने के लिये काफी खर्चा करना पड़ता था जिसे रेल मंत्री जी ने उन लोगों को किराये में 50 प्रतिशत की छूट देकर लाभान्वित किया है। इस तरह वह व्यक्ति अपने परिवार के आदमी को, जिसकी मृत्यु हो जाती है, लाश ले जाने के लिये रेल मंत्री जी ने सुविधा दी है।

आज जो बच्चियां कम्पिटीटिव एग्जामिनेशंस के लिए दूर-दराज के क्षेत्रों में जाती हैं, चाहे इंजीनियरिंग हो या मैडिकल की परीक्षा हो, जब वे एग्जाम देने के लिए जाती हैं, तो उनके किराये में छूट देकर माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत सराहनीय कार्य किया है, जिसके लिए हम उनके आभारी हैं। इसी तरह से स्टेट में बेरोजगार नौजवान, जो इंटरव्यूज के लिए आते थे, पहले वे सैन्ट्रल सर्विसेज हेतु जाते थे, तो वहां उन्हें किराये-भाड़े में काफी छूट दी गई थी, लेकिन आज जब स्टेट गवर्नमैन्ट के बच्चे अपने इंटरव्यूज के लिए दूर-दराज के क्षेत्रों में जायेंगे तो उन्हें भी किराये में मंत्री जी द्वारा छूट दी गई है, जो एक सराहनीय कदम है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश से आता हूं। हमारे हिमाचल प्रदेश में 1913 में पठानकोट-जोगिन्दर नगर नैरो गेज रेलवे लाइन ब्रिटिशर्स के जमाने में बनी थी। उस वक्त वहां एक ऊहल प्रोजैक्ट का निर्माण किया गया था। उस ऊहल प्रोजैक्ट से सारी बिजली लाहौर तक पहुंचाई जाती थी। उस वक्त उस रेल लाइन का मुख्य मकसद यह था कि लोगों का आवागमन ठीक रहे और वहां तरक्की की रफ्तार बढ़े। इसी तरह से कालका से शिमला रेल लाइन बनाई गई थी, क्योंकि उस वक्त शिमला हिंदुस्तान की राजधानी थी। इसी कारण ब्रिटिशर्स ने इस नैरो गेज रेलवे लाइन का निर्माण किया था। लेकिन आजादी के पचास वर्ष के पश्चात् भी उसकी तरफ कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया। मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभारी हूं क्योंकि इस बार उन्होंने पठानकोट-जोगिन्दर नगर लाइन, जिसका सर्वेक्षण कई बार हुआ था, लेकिन आर्थिक कारणों से उसे रोक दिया गया और कहा गया कि आर्थिक तौर पर यह फिजिबल नहीं है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि हम ऐसी वेलफेयर सोसाइटी में रहते हैं जिसकी नाप-तौल आमदनी के जरिये से नहीं की जा सकती। हम एक सेक्युलर स्टेट में रहते हैं। इसलिए वहां के लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के सर्वे को अपडेट करने के लिए और नैरोगेज से ब्रोड गेज में कंवर्ट करने के लिए, जहां आपने इस बजट में पैसे का प्रावधान तो नहीं किया है, लेकिन इस लाइन का सर्वेक्षण अपडेट करने का जो उल्लेख अपनी स्पीच में किया है, हम उसका स्वागत करते हैं।

उन्होंने चंडीगढ़ से बद्दी तक एक नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने का प्रावधान रखा है, उसके लिए भी हम माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं। हमारे बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां से रेलें गुजरती हैं, लेकिन नीचे के लोगों को क्रासिंग नहीं मिलते हैं। मैंने कई बार अनुरोध किया था कि पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर नंदपुर भटोली, तलाड़ा और घाड़ जरोट तथा पंचरुखी में रेलवे क्रासिंग का प्रावधान किया जाए, ताकि लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक जान में और खेती-बाड़ी की सुविधा प्रदान की जा सके। इसी तरह से पिछली बार बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन के निर्माण के लिए सर्वे कराया गया था। मैं चाहता हूं कि जब जो नया कान्सैप्ट रेलवे की डेवलपमैन्ट के लिए आया है, उसमें निजी क्षेत्र की भागीदारी शामिल की गई हैं। मैं समझता हूं कि निजी क्षेत्र भी इस कार्य में आगे आ सकते हैं। वहां दो बहुत बड़े प्रोजैक्टस ए.सी.सी. और अम्बुजा सीमेन्ट फैक्टरीज के लगे हुए हैं। वे भी उसमें 25 प्रतिशत शेयर डालना चाहते हैं। इसलिए मैं चाहता हूं कि वहां के पर्यावरण को सुरक्षित रखने के लिए, निजी क्षेत्र की भागीदारी को सुनिश्चित करें। बिलासपुर-भानुपल्ली-रामपुर रेलवे लाइन के बीच सतलुज के ऊपर बड़े-बड़े प्रोजैक्ट्स आ रहे हैं। जिस तरह से नापथा-झाकड़ी प्रोजैक्ट आया है, मैं समझता हूं कि अगर बहुत सारी रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाए तो उस क्षेत्र से बिजली का बहुत दोहन हो सकता है।

[प्रो. चन्द्र कुमार]

वहां ए.सी.सी. और अम्बुजा के बड़े-बड़े कारखाने हैं, जहां से काफी माल-भाड़ा मिल सकता है और रेलवे लाइन के जाने से उस क्षेत्र में औद्योगिकीरण को भी बढ़ावा मिल सकता है।

इसी तरह से पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन जो उस वक्त नैरो गेज बनी थी, उसका मुख्य मकसद यही था कि वहां हाइडल जनरेशन हो। कांगड़ा वैली हिंदुस्तान की सबसे खूबसूरत वैलीज में से एक है। इसलिए उस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए, वहां खेती-बाड़ी और उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए, एडवेंचर टूरिज्म पैरा-ग्लाइडिंग आदि को बढ़ावा देने के लिए बहुत से कदम उठाये जा सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश में बहुत से प्राचीन मंदिर हैं जैसे ज्वाला जी, चामुंडा माता, कांगड़ा वैली में ब्रजेश्वरी मां का मन्दिर है। वहां टैम्पल टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए अगर पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे को बड़ी रेल लाइन में कंवर्ट किया जाए और पर्यटन की दृष्टि से उस इलाके को विकसित किया जाए, तो इससे वहां के लोगों को बहुत राहत मिलेगी।

मैं आदरणीय लालू जी से यह भी प्रार्थना करूंगा कि ज्वाला मैया आपकी कुलदेवी है। यदि उस क्षेत्र में आप दर्शन करने के लिए जाएं, तो आप देखेंगे कि नैरो गेज पर जो वहां ट्रेन चलती हैं, उनके इंजन बहुत पुराने हैं। वे रास्ते में कई बार रुक जाते हैं। मैं चाहता हूं कि उसे नैरो गेज से ब्राड गेज कन्वर्ट करने के लिए इस बजट में जो प्रावधान किया गया है, उसके ऊपर जल्दी से काम शुरू किया जाए।

मुझे खुशी है कि आज बहुत से पुराने रेलवे स्टेशनों का कंप्यूटरीकरण किया जा रहा है। मैं चाहता हूं कि मेरे अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कांगड़ा में मेरे घर के नजदीक जो ज्वाला शहर रेलवे स्टेशन, है, उसे कंप्यूटराइज किया जाए और कंप्यूटराइज्ड आरक्षण सुविधा वहां उपलब्ध कराई जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, भूतपूर्व रेल मंत्री आदरणीय स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने शताब्दी रेलों का कार्यक्रम शुरू किया था। महोदय, आप भी जानते हैं, क्योंकि आप पंजाब के रहने वाले हैं, कि जब दिल्ली से चंडीगढ़ के लिए शताब्दी चलाई गई थी तो कितना अच्छा लगा था। आज दिल्ली से जालंधर और अमृतसर जाने के लिए तो शताब्दी है लेकिन दिल्ली से पठानकोट जाने के लिए कोई शताब्दी नहीं है। माननीय सदस्य श्री लाल सिंह जी और मदन लाल जी यहां बैठे हैं, जो जम्मू-कश्मीर से आने वाले माननीय सदस्य हैं। इन्हें और हमें भी आशा है कि अगर दिल्ली से पठानकोट के लिए शताब्दी चले तो पर्यटन की दृष्टि से बहुत से लोगों को सुविधा होगी और आने-जाने में समय भी कम लगेगा।

मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं। आज एक नया कंसैप्ट चला है बिल्ड, आपरेट एंड ट्रांसफर। कुछ रेलवे लाइनें अगर इकोनामिकली फीजीबल नहीं हैं तो प्राइवेट एंटप्रैन्योर्स, जो उस काम को करना चाहते हैं, उन्हें ट्रायल पर वे दे दी जाएं। वे पहले कंस्ट्रक्ट करेंगे, फिर आपरेट करेंगे और 15-20 साल का एग्रीमैंट उनके साथ करके, गवर्नमैंट को फिर वापस कर सकते हैं। यह बहुत अच्छा कंसैपट है। इससे टूरिज्म को बढ़ावा मिलेगा, जिससे सरकार पर पैसे का बोझ कम होगा और प्राइवेट एन्टरप्रैन्योर्स, जो इस क्षेत्र में आना चाहते हैं, उनके लिए बहुत बड़ी सहूलियत होगी। मेरा आदरणीय लालू जी से यह भी सुझाव है कि इस तरह से जो निजी क्षेत्र में काम करने वाले लोग हैं, उसके अंतर्गत प्लेटफार्म भी उनको दिये जा सकते हैं। बहुत सा केटरिंग का काम आप उनको देते हैं, जिसमें बहुत सा प्रावधान बैकवर्ड क्लासेज और शैड्यूल कास्ट्स के लोगों के लिए किया गया है। रिक्रुटमैंट का कार्यक्रम, जिसके लिए पहले दिल्ली में सैलैक्शन बोर्ड होता था, आज उसे डीसैन्ट्रलाइज करके, नये क्षेत्रों में विभिन्न कैटागरीज में जो भर्ती करने का प्रयास हुआ है, उसके लिए भी मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

इसी तरह से हमारे पठानकोट में जो नैरो गेज का बुकिंग आफिस है, वह बड़ा दूर है। जब आदमी यहां से मेल में जाता है तो उसे एक किलोमीटर बाहर जाकर, अपना टिकट लेना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि पठानकोट में नैरो गेज के नजदीक ही टिकट बुकिंग की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि वहां से लोग जल्दी से अपना टिकट लेकर वांछित गाड़ी पकड़ सकें। इसी तरह से रेलवे लाइनों के नजदीक बहुत सी जमीन है जिस पर एनक्रोचमैंट होता है। मैं चाहता हूं कि उन एनक्रोचमैंट्स को हटाया जाए और रेलवे लाइन्स का विस्तार किया जाए। जालंधर से लेकर पठानकोट तक सिंगल लाइन ट्रैक है। आपको पता है कि एक बहुत बड़ा एक्सीडैन्ट वहां हाल ही में हुआ था। वहां रेलवे स्टेशन्स पर आधा-पौना घंटा रेलें रुकी रहती हैं। इसलिए उस ब्राड गेज लाइन को जल्दी से डबल किया जाए ताकि जम्मू तक आने वाली गाड़ियों का समय खराब न हो और यात्रियों को राहत मिल सके।

इसी तरह से हिमाचल प्रदेश के कई भागों तक पहुंचाने के लिए अनाज, चीनी, मिट्टी का तेल, लकड़ी और कोयला आदि कीरतपुर साहब स्टेशन पर उतारा जाता है। हम चाहते हैं कि उसे नंगल रेलवे स्टेशन पर उतारा जाए ताकि वहां से उन्हें ट्रकों में लादकर लोगों तक पहुंचाया जा सके। मैं पुनः निवेदन करता हूं कि दिल्ली से पठानकोट तक एक शताब्दी चलाई जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने इस रेल बजट पर मुझे बोलने का समय दिया।

[अनुवाद]

डा. बाबू राव मिडियम (भद्राचलम): महोदय, रेल बजट 2005-06 पर हो रही चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। सर्वप्रथम, मैं श्री लालू प्रसाद जी के नेतृत्व वाले जन हितैषी बजट लाने के लिए रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं। मेरे विचार से यह बजट जन हितैषी है क्योंकि (1) इसमें यात्री और माल भाड़े में वृद्धि पर प्रस्ताव नहीं किया गया है, (2) दुर्घटनाओं में कमी लाने हेतु प्रणाली उपाय किए गए हैं, (3) 46 नई रेलगाड़ियां शुरू की गई हैं, 26 रेलगाड़ियों के गंतव्यों में वृद्धि की गई है, दस रेलगाड़ियों की बारंबारता में वृद्धि की गई है, (4) राज्य सरकार के साक्षात्कार में भाग लेने वाले बेरोजगार युवकों, शैक्षणिक यात्राएं करने वालों, किसानों और दूधियाओं को प्रशिक्षण और संगोष्ठियों में भाग लेने हेतु रियायत प्रदान की है। यह जन हितैषी इसलिए है क्योंकि इसमें मृतकों के शरीर को ढोने पर रियायत प्रदान की है। इसमें कुमारघाट से अगरतला और जीरिबम से इम्फाल रोड, सिलचर से जीरिबम तक आमान परिवर्तन, उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला इत्यादि जैसी कुछ राष्ट्रीय परियोजनाओं का प्रस्ताव है। यह जनहितैषी इसलिए है क्योंकि इसमें उपभोक्ता सेवाओं की विभिन्न प्रणालियों में सूचना प्रौद्योगिकी का समावेश किया या है। इसमें नई दिल्ली से हावड़ा और नई दिल्ली से चेन्नई क्षेत्रों के समेकित रेल आधुनिकीकरण योजना को आरंभ करने का भी प्रस्ताव है। इसमें हैदराबाद सहित भारत के प्रमुख शहरों में मेट्रो और एम एम टी एस शुरू किए जाने का ही प्रस्ताव है।

अब, मैं इस बजट के कुछ जन-विरोधी पहलुओं पर प्रकाश डालना चाहता हूं। हमारी रेलवे यात्रियों, ढुलाई और माल-भाड़े की संख्या के मामले में तेजी से आगे बढ़ रही है। इसका विस्तार अब देश के आंतरिक हिस्सों में भी हो रहा है। परन्तु मानव बल की संख्या में वृद्धि नहीं हो रही है। उदाहरणार्थ, पिछले बजट में 30329 नियमित कर्मचारियों की कमी की गई थी। यदि हम गत पांच वर्षों के आंकड़ों पर गौर करें तो कर्मचारियों की संख्या में प्रतिवर्ष लगभग 44,000 की वृद्धि हो रही है। यद्यपि, रेल सरकारी क्षेत्र का सर्वोत्कृष्ट उपयोग है, फिर भी यह रोजगार चाहने वालों को रोजगार नहीं मिल रहा है। इसके अलावा, समूह 'ग' और 'घ' कर्मचारियों की संख्या में तेजी से कमी आई है।

यह भी इंगित किया गया है कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की श्रेणी में भारी बैकलाग है। उन्हें भर्ती में भी उचित अवसर प्रदान नहीं किए गए हैं।

अब, मैं दो और मुद्दों पर प्रकाश डालना चाहता हूं। दिन-ब-दिन, रेलवे निजीकरण और उदारीकरण की ओर बढ़ रहा है। इस प्रवृत्ति से इस बजट का जन-हितैषी-स्वरूप कम होगा। यहां तक की भारतीय रेलवे खान-पान और पर्यटक निगम लिमिटेड का सृजन कर खान-पान-प्रणालियों का भी निजीकरण किया गया है। हम सभी जानते हैं कि खान-पान प्रणाली लाल बहादुर शास्त्री जी के कार्यकाल में आरंभ की गई थी। परन्तु लालू जी के कार्यकाल में रनिंग रूम जैसी छोटी चीजों का भी निजीकरण किया जा रहा है जिससे कई लोगों को अपना रोजगार खोना पड़ रहा है। रसोई खानों का निजीकरण किया जा रहा है। फूड प्लाजा नामक एक नई अवधारणा को रेलवे में लागू किया जा रहा है। पिछले बजट में, लालू जी ने चारा और काफी की आपूर्ति करने हेतु कुल्हड़ का प्रचलन आरंभ किया था। परन्तु दूसरी तरफ इस बजट में यह प्रस्ताव है कि 50 स्टेशनों में फूड प्लाजा की स्थापना की जाएगी जो कि हमारी खान-पान की संस्कृति और आदतों को पूरा कर पाने में समर्थ नहीं होंगे।

दूसरा मुद्दा यह है कि रेलवे द्वारा रेल पटरियों को बिछाने और भवनों के निर्माण का निजीकरण किया जा रहा है। धीरे-धीरे यह देखा जा रहा है कि रेल उन छोटी चीजों की भी बाहर से खरीद कर रहा है जिसकी आवश्यकता उसे इसके आधुनिकीकरण के लिए है।

महोदय, मैं रेलवे की सुरक्षा के बारे में कुछ उल्लेख करना चाहता हूं। रेलवे के विभागीय विश्लेषण में यह दर्शाया गया है कि 62 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं पटरी से उतरने के कारण होती हैं, 29 प्रतिशत दुर्घटनाएं असुरक्षित समपारों के कारण होती हैं, 4 प्रतिशत दुर्घटनाएं टक्कर के कारण होती हैं और 3 प्रतिशत दुर्घटनाएं विविध कारणों से होती हैं। परन्तु मुझे यह देखकर आश्चर्य होता है कि सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ करने हेतु रेलवे में केवल टक्कर-रोधी उपकरणों को लगाया गया है। अब जबकि यह विश्लेषण किया गया है कि रेलवे में 91 प्रतिशत दुर्घटनाएं पटरी से उतरने और असुरक्षित समपारों के कारण होती हैं, मंत्रालय टक्कर-रोधी उपकरणों को लगाकर मात्र 4 प्रतिशत दुर्घटनाओं से निपटने का प्रस्ताव कर रहा है। मैं रेलवे में टक्कर-रोधी उपकरणों को लगाने का विरोधी नहीं हूं। परन्तु यह बहुत ही अतार्किक दृष्टिकोण है। जब रेलवे में 91 प्रतिशत दुर्घटनाएं पटरी से उतरने और असुरक्षित समपारों के कारण हो रही हैं, रेलवे टक्कर-रोधी उपकरणों को लगाकर केवल 4 प्रतिशत दुर्घटनाओं से निपटने के लिए काफी धन व्यय कर रहा है। मैं मंत्रालय से इस प्रकार के व्यर्थ व्यय को रोकने का अनुरोध करता हूं।

इसके अलावा, रेलवे की निरीक्षण प्रणाली भी बहुत ही अवैज्ञानिक हो गई है। पहले, 400 से 500 किलोमीटर चलने के बाद यात्री रेलगाड़ी और माल गाडी ढोने की आवधिक जांच और

[डा. बाबू राव मिडियम]

निरीक्षण किए जाते थे। परन्तु अब रेलगाड़ियों का निरीक्षण केवल इसके लगभग 2000 किलोमीटर की यात्रा करने के बाद ही किया जाता है। इस प्रकार की अनियमित जांच और निरीक्षण से रेलगाड़ियां दुर्घटना प्रवण होती हैं। वर्तमान में, 2000 किलोमीटर तक, रेलगाड़ियों का कोई निरीक्षण नहीं किया जाता है। रेलवे में बढ़ती दुर्घटनाओं के कारणों में से एक यह भी है।

महोदय, रेलवे में समूह 'ग' और समूह 'घ' के कार्य के घंटों के बारे में यह निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे देश में 8 घंटे की कार्यावधि का नियम है। परन्तु रेलवे के कर्मचारी लगभग 12 से 14 घंटे तक काम कर रहे हैं। इसके लिए उन्हें समयोपरि भत्ता दिया जाता है। विश्व के अन्य देशों में रनिंग स्टाक के लिए 6 घंटे की कार्यावधि का नियम है। परन्तु रेलवे में, वे लगभग दस घंटों तक कार्य कर रहे हैं। परन्तु मैं मंत्रालय से इस मामले पर रेलवे के मजदूर संघों के साथ बातचीत करने का अनुरोध करता हूं। रेलवे में मजदूर संघ हैं परन्तु देश में रेल प्रणाली में सुधार से संबंधित मामलों पर उनसे विरले ही सलाह ली जाती है।

महोदय, आंध्र प्रदेश में दो जोन, नामत: दक्षिण-मध्य जोन और पूर्व तटीय जोन शामिल हैं। विगत वर्ष में, दोनों जोन से रेलवे को लगभग 3324 करोड़ रुपए प्राप्त हुए। परन्तु इस बजट में राज्य को नाममात्र के लिए 340 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है। मेरे विचार से यह बड़ा ही अतार्किक आबंटन है। ऐसे में जोन-वार नीति होनी चाहिए जिसके अनुसार रेलवे को अधिक योगदान करने वाले जोनों को बजटीय आबंटन में उनके योगदान का कम से कम 50 प्रतिशत मिलना चाहिए। आंध्र प्रदेश रेलवे को राजस्व के रूप में अधिक योगदान कर रहा है परन्तु उन्हें उसके योगदान की तुलना में कम आबंटन प्राप्त हो रहा है।

महोदय, मुझे प्रसन्नता है कि आंध्र प्रदेश राज्य में सात नई रेलगाड़ियां आरंभ किए जाने का प्रस्ताव है। परन्तु साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि कई नए प्रस्तावों पर विचार नहीं किया गया है। हाल में, माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री वेलू ने काकीनाड़ा और कोटिपल्ली के बीच एक नए रेल मार्ग का उद्घाटन किया। परन्तु इस मार्ग का तब तक कोई उपयोग नहीं है जब तक कि इस रेल मार्ग का विस्तार वाया अमलापुरम, नरसापुरम तक नहीं किया जाता। हम सभी जानते हैं कि आजकल अमलापुरम ओएनजीसी के कार्यकलापों का केन्द्र है। अब, इस रेल मार्ग को नरसापुरम तक बढ़ाने से ओ एन जी सी के कार्यकलापों को गति मिलेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र नामत: भद्राचलम में कुछ सर्वेक्षण कार्य पूरे और अद्यतन हो चुके हैं। यहां भगवान श्रीराम का वास है। यह आंध्र प्रदेश का अंदरूनी भाग है और इसे लंबे समय से रेल द्वारा नहीं जोड़ा गया है। गत वर्ष कोव्वूर और भद्राचलम के बीच एक सर्वेक्षण किया गया था और इसे अद्यतन किया गया था। एक दूसरा मार्ग पांडुरंगपुरम से सरपका तक है। परन्तु इस मार्ग के लिए भी कोई धन आबंटित नहीं किया गया है।

महोदय, मैं रेल मंत्रालय से इस बजट में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में इन परियोजनाओं हेतु कुछ धनराशि आबंटित करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर अपनी अभिव्यक्ति रखने के लिए समय दिया है। मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि जिन्होंने लगातार दो वित्तीय वर्षों के अंतर्गत रेल मंत्रालय के माध्यम से गरीबों के लिए जो उपलब्धियां की हैं, वे अद्भुत और ऐतिहासिक हैं। आम जनता पर बिना कोई भार डाले हुए लोगों को राहत पहुंचाने का काम किया है और खास कर गरीब तबके के जो लोग हैं, असहाय और बेजुबान हैं, उनके लिए मंत्री जी ने अपनी नजर डाली है, उन्हें राहत देने का काम किया है। आज तक जितनी भी सरकारें आई, मैं समझता हूं कि शायद पहली बार यूपीए की गवर्नमेंट और रेल मंत्री के माध्यम से दिया गया है। उसमें यह देखा गया है कि इसमें जरूरतमंद लोग कौन हैं। इन्होंने सिर्फ यात्रियों को ही सुविधा नहीं दी है, बल्कि दूसरा व्यवसाय करने वाले लोगों को भी सुविधाएं देने का काम किया है। मालभाड़े में कोई राशि बढ़ाने का काम नहीं किया। अपनी कार्यक्षमता से इतने बड़े अधिकारियों, कर्मचारियों और सहयोगियों का सहयोग लेकर, कार्यक्षमता को बढ़ा कर, बाहर से बिना कोई राशि लिए हुए अपने रिसोर्सेस को मोबेलाइज करके रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, उसकी देश और दुनिया प्रशंसा कर रही है। मैं समझता हूं कि जो सामने बैठे हुए लोग हैं, उन्होंने भी इसकी निश्चित तौर पर सराहना करने का काम किया है। मंत्री जी के माध्यम से जो उपलब्धि दी गई है, उसे मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। सबसे पहले जो टारगेट 2002, 2004 और 2005 में बड़ी लाइन 1400 कि.मी. से 1692 कि.मी. का लक्ष्य रखा है कि हम नयी बड़ी लाइन लगाएंगे, 205 कि.मी. से 219 कि.मी. तक, अमान परिवर्तन 850 कि.मी. से 935 कि.मी. तक, दोहरीकरण 307 कि.मी. से 538 कि.मी. और विद्युतीकरण 375 कि.मी. से 350 कि.मी. देश के विभिन्न जगहों पर ये काम करने का लक्ष्य रखा है। मैं समझता हूं कि निश्चित तौर पर इस लक्ष्य की पूर्ति होगी। यात्रियों को जो सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं और जो लक्ष्य रखे गए हैं, अगले वर्ष से पूरे देश में कम्प्यूटराइज्ड ट्रेनें चलाई जाएंगी। प्रतीक्षा सूची का आनलाइन अपडेटिंग किया जाएगा। रिजर्वेशन चार्ट के साथ-साथ हर कोच में वेकेंसी चार्ट भी होगा।

महोदय, 54 जोड़ी नई गाड़ियां, 28 जोड़ी गाड़ियों का विस्तार और दस जोड़ी गाड़ियों के फेरे भी बढ़ाए जाएंगे। 30 गाड़ियों की स्पीड बढ़ाई जाएगी। सैंकड़ों नये पीआरएस की स्थापना की जाएगी। मुंबई की सीजन टिकटों का इंटरनेट का नवीकरण किया जाएगा। इंटरनेट बुकिंग, टिकटों की बुकिंग अवधि का विस्तार किया जाएगा। चुनिंदा यात्री गाड़ियों को पिछले एसएलआर एवं आगे के गार्ड रूम को, केरियर कम्पनी एवं लीज पर देने का काम किया जाएगा। जिसकी मैं चर्चा कर रहा हूं कि जो रियायतें की गई हैं, वे भी अपने आप में बड़ी उपलब्धियां हैं। पिछले वित्तीय वर्ष में जब मंत्री जी ने बजट दिया था तो उन्होंने कुम्हार, बुनकरों और विद्यार्थियों की बात की थी और इस बार भी इन्होंने इन लोगों को राहत देने का काम किया है। हमारे देश में बेरोजगार काफी संख्या में हैं। हमारा भारतवर्ष गरीबों का देश है, जहां अधिकांश गरीब तबके के लोग रहते हैं। बेरोजगारों को न सिर्फ यहां सरकारी नौकरियों में राहत देने का काम किया है, बल्कि राज्य स्तर पर भी जो बेरोजगार नौकरी के लिए इंटरव्यू देने जाएंगे, उन्हें भी 50 प्रतिशत छूट देने का काम किया है। उनके लिए नि:शुल्क रेल यात्रा देने का प्रावधान भी किया है। गांव के किसान, मजदूर और दूध उत्पादकों को भी राहत देने का काम किया है।

अपराह्न 4.00 बजे

इतनी ही नहीं, जो गांव के किसान और मजदूर हैं, जो दूध उत्पादक हैं, बालक और बालिकाएं हैं, राष्ट्रीय आपदा सामग्री के लिए और जो पीड़ित लोग हैं, उन्हें शव ले जाने के लिए भी बड़े पैमाने पर राहत देने का काम किया गया है। पहले सारे लोग दिल्ली, मुम्बई और चेन्नई जाते थे। आमतौर पर गरीब तबके के लोग किसी तरह से राशि उपलब्ध कराकर अपना इलाज तो करा लेते हैं, लेकिन बहुत सारे रोगियों के सामने बुरी स्थिति उत्पन्न हो जाती है क्योंकि उनके पास पैसा नहीं रहता, जिससे वे डैड बाडी को अपने घर तक ला सकें, इसलिए उन्होंने बहुत बड़ा निर्णय लिया है कि आम गरीब तबके के लोगों को शव को फ्री लाने की व्यवस्था करवाई है।

यही नहीं, ग्रुप-डी के लिए रेलवे भर्ती बोर्ड के बजाय फील्ड अधिकारियों द्वारा सीधी भर्ती करने की इन्होंने सोच रखा है। अनुसूचित जनजाति एवं अन्य पिछड़ी जातियों की रिक्तयों को बैकलाग को भरने के लिए भी विशेष अभियान चलाया है। नई कैटरिंग एवं बुकस्टाल नीति में आरक्षण की व्यवस्था की है। जो बैकवर्ड हैं, हरिजन हैं, दलित हैं, अक्लियत के लोग हैं, उनके हित में यह बड़ा महत्वपूर्ण कदम उठाया गया है। डेयरी सहकारी समूहों को खुली निविदा प्रणाली से मुक्ति दिलवाई है तथा कई ऐसे काम किये गये हैं।

माननीय रेल राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं। मैं इनसे निवेदन करना चाहूंगा कि चूंकि आरक्षण की बात कही गई है, मैं आपको एक बड़ी दर्दनाक स्थिति, जो पिछले दिनों बिहार के लोगों के साथ हुई है, उसकी यहां चर्चा करूंगा। कल ही मेरे निवास स्थान पर एक डेलीगेशन आया था, जिसमें बिहार के करीब-करीब 28 लोग थे, जो शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स के हैं। अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ी जाति के लोगों का बैकलाग भरने की बात की जा रही है, मैं आपको बताऊं कि उनका नियोजन हुआ, तिनसुकिया रेल डिवीजन के माध्यम से उनकी नियुक्ति हुई और इंजीनियरिंग सैक्शन में उनकी नियुक्ति दी गयी। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है, बहुत ही सेंसिटिव मामला है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का और पूरे सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वे 28 व्यक्ति, जो अनुसूचित जनजाति के थे, असम के इंजीनियरिंग सैक्शन में इन्होंने जोइन किया। वहीं लोकल स्तर पर असम में उनको मारा गया, पीटा गया और उनके नियुक्ति पत्र, जोइनिंग लैटर को फाड़ दिया गया। उनमें से किसी-किसी का सिर भी फोड़ दिया गया और दूसरी बहुत सी दिक्कतें पहुंचाई गई। चूंकि उस दिन सनडे था, इसलिए नैक्स्ट डे अपने तत्कालीन अधिकारी को उन्होंने घटना की सूचना दी, मगर उनसे कहा गया कि असम छोड़कर भाग जाओ, तुम बिहारी हो, नहीं तो उन्हें यहां जिन्दा नहीं रहने देंगे, जलाकर मार देंगे। मजबूरीवश वे समूचे 28 अनुसूचित जाति के लोग, जो लड़के हैं, जो बेरोजगार और गरीब हैं, उनको असम छोड़कर बिहार आ जाना पड़ा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर से इस प्रकरण पर गौर करें और यथाशीघ्र कार्रवाई करने का काम करें। उन्होंने अपना आवेदन-पत्र दिया है और माननीय मंत्री जी को भी आवेदन-पत्र की कापी देंगे कि तत्काल वहां उनकी जान की सुरक्षा की जाये और तत्काल वहां से उन्हें किसी दूसरी जगह स्थानान्तरित कर दिया जाये, अन्यथा वे अपनी जाव गंवा देंगे। जब उनकी पूरी सुरक्षा की व्यवस्था हो जायेगी तो वे पुन: वहां जाने को तैयार हैं। ऐसी स्थिति वहां उत्पन्न हुई है।

जिस तरह से क्षेत्रवाद उत्पन्न हुआ है, यह देश के लिए बड़े संकट का विषय है। यही नहीं, बिहारी लड़कों के साथ सिर्फ असम में ही नहीं, पिछले दिनों आपने देखा होगा कि महाराष्ट्र में भी यही हुआ है और झारखण्ड में भी हुआ है। बिहारी लड़कों और बिहारियों को खास तौर पर टार्गेट बनाने का काम किया जा रहा है जो निश्चित तौर पर चिन्ता का विषय है। अगर यही स्थिति पूरे देश के पैमाने पर बन जायेगी तो देश की एकता और अखण्डता पर खतरा पैदा हो जायेगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर पर अपने स्तर से भी कोई ऐसे निर्देश देने का काम करें ताकि भविष्य में इस तरह की कार्रवाई नहीं हो सके। बिहारी लड़के अपने हक और हकूक के लिए, जो

[श्री राम कृपाल यादव]

बेचारे संघर्ष कर रहे हैं, अपनी मेधा के बल पर वे नौकरी में जा रहे हैं, उनके साथ न्याय हो, ऐसा में निवेदन करने का काम करूंगा।

हमारे देश में संघीय ढांचा है और संविधान में यह प्रावधान है कि क्षेत्रवाद की कहीं कोई गुंजाइश नहीं है और ऐसा देश पूरी दूनिया में नहीं है, यहा कहा जाता है। मगर जिस तरह से धीरे-धीरे यह स्थिति उत्पन्न हो गयी है कि महाराष्ट्र के लोगों को बिहार में नहीं जाने दिया जाये, बिहार के लोगों को महाराष्ट्र में नहीं जाने दिया जाये, गुजरात के लोगों को महाराष्ट्र में नहीं जाने दिया जाये, झारखण्ड के लोगों को बंगाल में नहीं जाने दिया जाये, तो कैसे देश की एकता और अखण्डता बचेगी। यह चिन्ता का विषय है। मैंने यह प्रश्न आपके सामने रख दिया, क्योंकि यह कल का ही ताजा-ताजा मामला है। माननीय रेल मंत्री जी यहां बैठे हैं, वे निश्चित तौर पर ठोस कार्रवाई करें ताकि उनको सुरक्षा मिल सके।

महोदय, मैंने तो अपनी बात रखी ही नहीं है, मैं तो बहुत कम बोलता हूं और मैं तो बहुत दिनों के बाद बोल रहा हूं। मैं आपसे न्याय की अपील करना चाहता हूं। मैं अपनी बात जल्दी खत्म कर दूंगा। महोदय मैं विस्तार में नहीं जाऊंगा। मैं तो अपने क्षेत्र की समस्या बता रहा हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: पंजाब में कोई डिस्क्रिमिनेशन तो नहीं है?

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। पटना से मैं चुन कर आता हूं और यह बिहार की राजधानी है। इसके बावजूद वहां की स्थिति यह है कि गुलजारबाग, सदीसोपुर, बिहटा, आरा स्टेशनों की हालत बहुत खराब है। पीने के पानी तक की व्यवस्था नहीं है। पटना की यह हालत है, जहां पर पटना साहिब है वहां पर देश-विदेश से सैलानी आते हैं। वहां पर यात्रियों को ठहरने की व्यवस्था नहीं है। पिछली सरकार ने एक पालीहाल्ट बनाया था, लेकिन वहां पर प्लेटफार्म नहीं है। रोज दुर्घटनाएं होती हैं। हमारे क्षेत्र के साथ ही एक एतवारपुर गांव है, वहां पर रेलवे क्रासिंग नहीं है। अभी हाल ही में दो आदमी रेल दुर्घटना के शिकार हुए हैं। वहां पर रेलवे क्रासिंग की व्यवस्था की जाए तथा पालीहाल्ट पर प्लेटफार्म बनवाया जाए। आरा स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण है लेकिन वहां पर यात्रियों के लिए सुविधा बहुत कम है। आरा वीर कुंवर सिंह की धरती रही है। इसलिए वहां पर अच्छी व्यवस्था की जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। सदीसोपुर स्टेशन पर बिजली, पानी की सुविधा तक नहीं है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले दिनों यह घोषणा की थी कि बिहटा से औरंगाबाद तक रेलवे लाइन बिछायी जाएगी। आरा-सहसाराम रेल लाइन का काम शुरू हुआ है लेकिन काम तेजी से नहीं हो रहा है। बिहटा-औरंगाबाद रेलवे लाइन का वहां का सर्वे भी नहीं हुआ है। भारत सरकार की मंत्री श्रीमती कांति सिंह जी बैठी हैं, उनका क्षेत्र और मेरा क्षेत्र इससे इंटरलिंक होंगे और इससे करीब-करीब पांच लाख जनता लाभांवित होगी। उधर कोई रेलवे लाइन नहीं है। महोदय, बिहार की जितनी उपेक्षा आजादी के बाद से आज तक होती रही है, उतनी किसी भी प्रदेश की उपेक्षा नहीं हुई है और जब कोई रेल मंत्री बिहार से आता है या किसी अन्य मंत्रालय में आता है तो वह न्याय करने का काम करता है। आप लोगों के मुंह से सुनते हैं कि 'बिहार का ही रेल' है और जब उसकी उपेक्षा होती है तो कभी किसी ने नहीं कहा कि बिहार के साथ उपेक्षा हो रही है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आपने 10 मिनट से अधिक समय का भाषण दे दिया है, कृपया, आप अपना भाषण समाप्त करें।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: बिहार में पिछड़ापन, गरीबी, भुखमरी है, उसकी तरफ देखिए। बिहार भी देश का हिस्सा है, वह देश का बड़ा प्रदेश है, लेकिन उसको अभी भी न्याय नहीं मिल रहा है। जितना उसको मिलना चाहिए, उतना नहीं मिल रहा है। इसलिए उसको और अधिक देने का काम किया जाए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आपने पहले ही 15 मिनट का समय ले लिया है। कृपया अब भाषण समाप्त करें।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: नई रेलवे लाइन हसनपुर-सकरी को बनाया जाए। जयनगर, दरभंगा, नरकटियागंज को ब्राडगैज करने के लिए मात्र 20 करोड़ रुपये दिए गए हैं। सकरी-निर्मली रेल लाइन को मात्र दस करोड़ रुपये दिए गए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: आपकी पार्टी के तो रेल मंत्री हैं, आप जब उन्हें कहेंगे, वे कर देंगे।

श्री राम कृपाल यादव: इतनी कम राशि आपने दी है कि कोई काम नहीं हो सकता है। रेल मंत्री जी इसको आप बढ़ाइए। सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन जो राज्यों के लिए चलाई गई है उसकी स्पीड इतनी कम है कि वह पैसेंजर ट्रेन की तरह चलती है। इसकी गति

को बढ़ाया जाए। जय नगर, नरकटियागंज में भी पैसा नहीं दिया गया है। लक्ष्मीपुर, झाझा, सोनो, खैरा, जमोई, नवादा में जो नई रेल का घोषणा मंत्री जी ने की है, उसको जल्दी शुरू किया जाए। जमालपुर में रेल कारखाना लगाने के लिए आपने कहा था कि हम पैसा दे रहे हैं, लेकिन बहुत कम पैसा दिया गया है और वहां काम बहुत धीमी गति से चल रहा है।

जमालपुर से जसीडीह वाया क्यूल एक डीएमयू चलाने की बात की गई है। मेरे क्षेत्र दानापुर डिवीजन में ऊपरी पुल इतने कम हैं कि उनमें लोग आ-जा नहीं सकते। पटना में 8 ऊपरी पुल सैंक्शन किए गए हैं और पूरे बिहार में 36 पुल सैंक्शन किए गए हैं, लेकिन अभी तक उनमें किसी पर काम नहीं शुरू हुआ है। उनका काम जल्दी-जल्दी करवाइए ताकि जनता को उनका लाभ मिल सके। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव, कृपया अपना भाषण समाप्त करें, आपकी पार्टी से कुछ और लोगों को बोलना है। क्या आप उनके लिए समय बचाना नहीं चाहते हैं?

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

रेल मंत्री जी, आप बिहार के गरीबों, दलितों और शोषित लोगों की ओर निश्चित तौर पर ध्यान दीजिए। बिहार की जो उपेक्षाएं होती रही हैं, उनकी पूर्ति कीजिए। बिहार को और भी योजनाएं दीजिए ताकि उसके साथ न्याय हो सके। आपने बहुत कृपा की है, इसके लिए मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूं। इसी तरह कृपा बनी रहे। मैं आप सब लोगों के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं कि आपने शान्ति से बात सुनी, लेकिन बिहार की उपेक्षा न कीजिए और न करने दीजिए। बहुत से माननीय सदस्यों ने बिहार की उपेक्षा करने की बात की और वे चले गए। इसलिए आइन्दा बिहार को उसका हक और न्याय दिलवाइए।

मैं एक निवेदन के साथ अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल मंत्री जी, अनुसूचित जनजाति के 28 बच्चों के बारे में कोई ठोस कार्यवाही कीजिए और हमारी बची हुई योजनाओं को जल्दी-जल्दी पूरा कीजिए ताकि बिहार का विकास हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री अविनाश राय खन्ना। आप मेरे पड़ोसी हैं, इसलिए मेरा केस भी आप ही प्लीड कर दीजिए।

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। जब सत्ता पक्ष के लोग बोल रहे थे तो पहले दो लाइन कहकर कि बजट बहुत अच्छा है, बाद में कुछ न कुछ मांगना शुरू कर रहे थे। उनकी यह कहने की हिम्मत नहीं पड़ी कि बजट ठीक नहीं है। जब विपक्ष के लोग बोलते हैं तो वे इस बात से ही शुरू करते हैं कि बजट ठीक नहीं है। आज इस बात की हैरानी हुई कि लालू जी के अपने साथी को भी यह कहना पड़ा कि बजट में उनको भी कुछ नहीं मिला। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री राम कृपाल यादव: *

उपाध्यक्ष महोदय: वह जो भी कहते हैं वह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं होगा।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना: मैं रेलवे की हिस्ट्री के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। 1853 में जब पहली बार रेलवे शुरू हुई तब 34 किलोमीटर रेलवे लाइन बनी थी। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: यादव जी, मैंने आपकी स्पीच के बीच में किसी को नहीं बोलने दिया। अब आप कृपा करें और किसी को डिस्टर्ब न करें।

श्री अविनाश राय खन्ना: अब करीब 63,122 किलोमीटर रेलवे लाइन है, लेकिन पंजाब के हिस्से में सिर्फ 2102 किलोमीटर रेलवे लाइन ही आती है। जब हम पंजाब की तरफ ध्यान देते हैं तो देखते हैं कि इस देश की उन्नति के लिए, चाहे इंडस्ट्रियल फील्ड हो, अनाज हो, दूध हो या सेना में भर्ती की बात हो, पंजाब के लोग सबसे आगे आए हैं। लेकिन जब भी केन्द्र में कांग्रेस की सरकार रही है, पंजाब के लोगों के साथ, चाहे जनरल बजट हो या रेल बजट हो, हमेशा धोखा ही हुआ है। इस बार भी बजट में पंजाब के लिए कुछ खास रियायतें नहीं दी गई हैं। पंजाब इतना महत्वपूर्ण राज्य है और उसे सिर्फ एक डीएमयू दी गई है। लेकिन उसके लिए भी हम धन्यवाद देते हैं।

मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूं कि पंजाब राज्य में रेलवे के लिए आरसीएफ द्वारा डिब्बे बनाए जाते हैं, लेकिन पंजाब उन डिब्बों का कोई फायदा नहीं ले पाता क्योंकि पंजाब को कोई नई रेल नहीं मिली है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि पंजाब के कंट्रीब्यूशन को देखते हुए, पंजाब के महत्व देखते हुए, कम से कम पंजाब का जो हिस्सा बनता है, वह उसे जरूर दिया जाए।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री अविनाश राय खन्ना]

मैं होशियारपुर क्षेत्र से आता हूं। वह क्षेत्र बहुत ही गरीब और पिछड़ा हुआ है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि वहां धरती में पानी कम है हो सकता है कि वहां का किसान पेपरों में बहुत अमीर हो, 50 किल्ले का मालिक हो, लेकिन वह आज भी मजदूरी करता है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि अगर आपने वहां कोई कारखाना खोलने का निश्चय किया है तो उसे आप होशियारपुर में जरूर खुलवा दें ताकि वहां के लोगों को रोजगार प्राप्त हो सके।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं कि होशियारपुर कांस्टीटूएंसी हिमाचल के साथ लगती है। अगर होशियारपुर से ऊना तक रेलवे लाइन निकाली जाये तो पंजाब और हिमाचल, इन दो राज्यों को इससे बड़ा फायदा होगा। मैं एक और बात कहना चाहता हूं कि होशियारपुर एक ऐतिहासिक शहर है। वहां से कोई भी रेलगाड़ी दिल्ली तक नहीं चलती जबकि वहां रेलवे ट्रैक है। अगर एक रेलगाड़ी होशियारपुर से दिल्ली के लिए चलाई जाये तो वहां के लोगों को और उसके आस-पास के शहरों के लोगों को बड़ा फायदा होगा। इसी तरह टांडा और दसुआ दो ऐसे शहर हैं जहां ट्रैफिक का बहुत रश रहता है क्योंकि अमृतसर में पुल बनने से काफी लोग टांडा और दसुआ से आते हैं। जब रेलगाड़ी निकलती है तो वहां काफी रश हो जाता है जिससे दोनों साइड से एक्सीडैंट होने का खतरा बहुत बढ़ जाता है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि टांडा और दसुआ में एक-एक फ्लाईओवर बनाने की मंजूरी दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं पंजाब के बारे में बोलना चाहता हूं। आप रोज अखबारों में टिकटलैस पैसेंजर्स के पकड़े जाने की खबरें पढ़ते हैं, लेकिन मुझे यह बात कहने में मान प्राप्त है कि पंजाब में आपको बहुत कम ऐसी घटनाएं सुनने को मिलती होंगी कि पंजाब के लोग बिना टिकट लिये सफर करता हुए पाए गए हों। पंजाब के मैक्सिमम लोग टिकट लेकर सफर करते हैं लेकिन उसके बदले पंजाब को उसका अपना शेयर भी नहीं मिल पा रहा है। अभी बहुत से साथियों ने बातें कहीं कि किसान को यह छूट मिली, विद्यार्थियों को यह छूट मिली या इंटरव्यू के लिए जाने पर यह छूट मिली, लेकिन जब वहां ट्रेन ही नहीं है तो वे फायदे पंजाब के किसानों को कैसे मिलेंगे। पंजाब में गाड़ियां बहुत कम हैं तो पंजाब का किसान, पंजाब का विद्यार्थी कैसे इन सुविधाओं का फायदा लेगा? मैं निवेदन करना चाहूंगा कि अगर आपके मन में इन सुविधाओं को इम्पलीमैंट करने का दर्द है तो कृपया करके पूरे विषय को ध्यान में रखकर, पंजाब के लिए नयी रेलगाड़ी दी जाये ताकि पंजाब का किसान, पंजाब का विद्यार्थी उसका फायदा ले सके।

रेल मंत्री जी, आपने तीन एस की बात की है—सेफ्टी, सिक्योरिटी और सर्विस। सर्विस देने के लिए एफीशेंसी होना बहुत जरूरी है। अगर आपके पास स्टाक नहीं है तो सर्विस कैसे देंगे? मुझे जानकारी है कि एक लाख से अधिक वैकेन्सीज खाली पड़ी हैं जिसमें रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की 10 हजार के करीब वैकेन्सीज खाली हैं। सेफ्टी और सर्विस की अगर वैकेन्सीज खाली हैं तो आप उन वैकेन्सीज को भरिये और उसमें हर स्टेट को अपना कोटा दीजिए ताकि हर स्टेट के लोग उसमें सर्विस प्राप्त कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि पंजाब के लिए दो गाड़ियां, जिनमें एक जम्मू से अहमदाबाद के लिए चलती हैं और दूसरी दिल्ली से गंगानगर के लिए चलती है, मुझे दोनों गाड़ियों में सफर करने का मौका मिला है। उनमें मैंने एक कमी पाई, खासकर बच्चों के लिए, क्योंकि ये दोनों गाड़ियां लम्बी दूरी की हैं, कि उनमें कोई पैन्ट्री कार नहीं है। मेरा कहना है कि दोनों गाड़ियों में पैन्ट्री कार का प्रबन्ध किया जाये।

श्री आनन्दपुर साहिब बहुत ही ऐतिहासिक शहर है। सब लोग जानते हैं कि यहां खालसा पंथ की स्थापना हुई थी। वहां एक सरसा गांव है जो आनन्दपुर साहिब के पास पड़ता है। वहां पर श्री गुरू गोबिन्द सिंह जी का परिवार बिछोड़ा हुआ था। वहां पर कोई भी रेलवे स्टेशन नहीं है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि एक ऐतिहासिक शहर होने के कारण वहां एक स्टेशन बनाया जाये तथा गाड़ी रोकने का भी प्रबन्ध किया जाये।

माननीय रेल मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें अभी हाल ही में मुकेरियां में एक ही ट्रैक पर दो गाड़िया दौड़ीं। इतनी बड़ी गलती कभी भी इतिहास में नहीं हुई होगी। उसके बाद मुकेरियां के पास ही सीआरपी को ले जा रही गाड़ी में आग लगी और खन्ना के निकट डकैती हुई और अफसोस की बात है कि जो गाड़ियां रेलवे ट्रैक ठीक करने जा रहीं थीं, वे भी डीरेल हुई। मैं निवेदन करूंगा कि पठानकोट से जालंधर तक का जो ट्रैक है, उरको डबल किया जाए और इलैक्ट्रिफाइ करने के काम को जल्दी किया जाए।

जो नांगल डैम है, वहां से कोई भी गाड़ी दिन में नहीं चलती। दिल्ली के लिए रात में गाड़ी चलती है। कई लोगों सुबह से लेकर शाम तक कई काम करने होते हैं। इसलिए अगर एक गाड़ी नांगल से दिल्ली के लिए सुबह के किसी समय में चलाई जाए तो मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करूंगा।

एक अखिल भारतीय रेलवे खानपान लाइसेंस एसोसिएशन ने मुझे मेमोरेंडम दिया है। खानपान नीति 2004 के तहत जो लाइसेंस देने का काम है, उसमें नीति चेंज की है। उसमें जो प्रभावित लोग हैं, वे आम गरीब आदमी हैं, जिनके पास एक ही समान बेचने

का लाइसेंस हैं, जो चाय बेचते हैं या बुक्स बेचते हैं या फाल बेचते हैं। उस नीति के कारण काफी लोगों ने आपके पास एप्रोच भी किया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि उस नीति का रिव्यू करके जो उनको लाभ मिलना चाहिए, वह उनको देने की कोशिश करें। मैंने पिछली बार दो सुझाव दिये थे जिसके ऊपर सरकार का कोई खर्च आने वाला नहीं है और मैंने पंजाबी में वह कहावत भी कही थी कि ''हींग लगे न फिटकरी और रंग चोखा हो जाए'' लेकिन शायद रेल मंत्री जी को उस समय तो वह बात बहुत अच्छी लगी लेकिन बाद में वह शायद भूल गए। मैं आपने निवेदन करता हूं कि मैं जीजो गांव का रहने वाला हूं। वहां से एक गाड़ी जालंधर के लिए आती है। उस एरिया के काफी लोग आर्मी में काम करते हैं। अगर एक डिब्बा जीजो से जालंधर वाली गाड़ी के लिए लग जाए तो सरकार का इससे कोई नुकसान होने वाला नहीं है। सरकार को कोई अतिरिक्त खर्च नहीं करना पड़ेगा और वहां की जनता को इससे बहुत फायदा हो जाएगा। इसी तरह से होशियारपुर से एक डिब्बा हरिद्वार के लिए लग जाए तो इसके कारण सरकार के ऊपर कोई खर्च नहीं पड़ेगा। डिब्बे हमारे कपूरथला की फैक्टरी से मिल जाएंगे। यदि उन डिब्बों को उन पहले से चल रही ट्रेनों के साथ जोड़ दें तो इससे वहां की जनता को बहुत लाभ हो जाएगा और इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करूंगा। ज्यादा समय न लेता हुआ मैं एक बार फिर आपसे निवेदन करूंगा कि जो एक-दो मांगें मैंने पंजाब के लिए रखी हैं, कृपया अपनी वह दृष्टि पंजाब के ऊपर डालें जैसा कि आपके सत्तापक्ष के लोगों ने कहा है कि रेल मंत्री ने सबको एक आंख से देखा है। शायद जब पंजाब की बारी आई तो नजर वहां नहीं पड़ी। कृपया वहां भी नजर डालिए और कुछ पंजाब के लिए भी कीजिए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप चंडीगढ़-लुधियाना के लिए वाया सबराना तो कहना ही भूल गए। वह मंजूर हो गया है लेकिन काम जरा जल्दी हो जाए तो अच्छा है।

श्री अविनाश राय खन्ना: सर, एक छोटी सी बात है। मेरे ख्याल में पंजाब एक ऐसा राज्य है जिसकी राजधानी के साथ कोई जिला रेलों से जुड़ा हुआ नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय: आप भूल गए थे। मैंने आपको कह दिया है। अब एक बात मैं एनाउंसमेंट करना चाहता हूं कि जो मैम्बर्स अपनी स्पीच हाउस में टेबल पर ले करना चाहते हैं वे कर दें।

[अनुवाद]

यह सभा की कार्यवाही का भाग बनेगा। अब मैं श्री चौधरी लाल सिंह से बोलने का अनुरोध करूंगा।

[हिन्दी]

श्री अनंत गुढ़े (अमरावती): महोदय, मुंबई में भूकम्प के भारी झटके आए हैं। यद्यपि, इसमें किसी के हताहत होने की खबर नहीं है, लेकिन लोगों में घबराहट है। लोग भाग-दौड़ कर रहे हैं। मैंने सदन को यह जानकारी देना जरूरी समझा।

उपाध्यक्ष महोदय: आपने अच्छा किया, इसे सरकार के ध्यान में ला दिया है।

[अनुवाद]

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): *महोदय, मैं आपके निदेशानुसार रेल बजट पर अपना भाषण इस प्रकार से प्रस्तुत करता हूं:

महोदय, जैसा कि आपको अवगत है कि उड़ीसा भारत के पूर्वी तट पर स्थित है और उसकी जनसंख्या 3.68 करोड़ है तथा क्षेत्रफल 1,56,000 किलोमीटर है। इस राज्य की प्रति व्यक्ति आय सबसे कम है और यहां रेल अवसंरचना भी अपर्याप्त है। हालांकि यह राज्य लौह अयस्क, क्रोम, बाक्साइट और मैंग्नीज जैसे खनिज संसाधनों से सम्पन्न है। राष्ट्रीय औसत 19 किलोमीटर। 1000 वर्ग किलोमीटर की तुलना में उड़ीसा में केवल 15.03 किलोमीटर की रूट लम्बाई है। पड़ोसी राज्य जैसे बिहार और पश्चिम बंगाल में रेलवे मार्ग की लम्बाई क्रमश: 30 किलोमीटर तथा 42 किलोमीटर है। भविष्य में कई कारपोरेट घराने बड़े इस्पात संयंत्रों की स्थापना हेतु निवेश करेंगे और राज्य में वर्ष 2010 तक 40 मिलियन टन अतिरिक्त यातायात की सम्भावना है। भुवनेश्वर में अलग जोनल रेलवे मुख्यालय अर्थात् पूर्व तटीय रेलवे की स्थापना से भारतीय रेलवे को अत्यधिक राजस्व का अर्जन हुआ है। वर्ष 2003-04 के दौरान पूर्व-तटीय रेलवे को यातायात की असाधारण आवाजाही के कारण 2258 करोड़ रुपये की आय हुई है और वर्ष 2004-05 के प्रथम नौ महीनों में 105 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय हुई है। प्रमुख पत्तनों अर्थात् पारादीप और गोपालपुर और धर्मा में दो प्रस्तावित अन्तरराष्ट्रीय पत्तनों में यातायात की आवाजाही में तेजी से वृद्धि होगी और उड़ीसा में रेलवे के पर्याप्त अवसंरचनात्मक विकास हेतु आपके मंत्रालय द्वारा उच्च निवेश किया जाना अनिर्वाय होगा तभी जाकर बढ़ी हुई आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी।

पूर्व तटीय रेलवे को सम्बलपुर, खुर्दा रोड और वालटेयर डिविजनों के साथ 1 अप्रैल, 2003 को प्रचालन में लाया गया था। डिविजन की व्यवहार्यता प्रभावित होने के कारण सम्बलपुर डिविजन के क्षेत्राधिकार को कम कर दिया गया। संबलपुर डिविजन को लाभकारी केन्द्र बनाये जाने की सुनिश्चितता के लिए रेल मंत्रालय से (क) झारसुगुडा-हिमागिर (ख) झारसुगुडा-बारसुआन/किरिबुरू

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री बृज किशोर त्रिपाठी]

(ग) राउरकेला-नुवागाव सेक्शन को इसके क्षेत्राधिकार में शामिल करने का अनुरोध किया जाता है। पूर्व-तटीय रेलवे ने वर्ष 2003-04 में 64 मिलियन टन माल की ढुलाई की थी। यहां प्रचालन अनुपात 63 प्रतिशत है जो कि शायद भारतीय रेल में सबसे कम है। यह आवश्यक है कि पूर्व तटीय रेलवे हेतु अवसंरचनात्मक विकास की सभी आवश्यकताओं को शीघ्रता से पूरा कर लिया जाना चाहिए। वर्तमान में चूंकि सुन्दरगढ़ जिले के पास लौह अयस्क और अन्य खनिजों हेतु शानदार सम्भावनाए हैं इसलिए रेल मंत्रालय को राउरकेला या झारसुगुडा में मुख्यालय सहित नए डिविजन का सृजन करने पर विचार करना चाहिए और इसका क्षेत्राधिकार झारसुगुडा-हिमगिर-झारसुगुडा-वारासुआन/किरिबुरू और राउरकेला-नुआगांव सेक्शनों को लाया जाना चाहिए।

उड़ीसा सरकार ने वर्ष 2005-06 के दौरान बी.जी., रेल विकास, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और विद्युतीकरण जैसी चालू परियोजनाओं के लिए 780 करोड़ रुपये के आवंटन का ज्ञापन हाल में रैल मंत्रालय को सौंपा है। मंत्रालय को अगले 5 वर्षों में 4825.99 करोड़ रुपये की स्वीकृत परियोजनाओं को पूरा करना चाहिए। तथा उड़ीसा को रेल मंत्रालय का लाभ केन्द्र बनाना चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से निम्नलिखित लाइनों के लिए वर्ष 2005-06 हेतु धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करता हूं:

नई लाइनें: (1) दैतारी-बांसपानी; (2) लानजीगढ़ रोड-जूनागढ़; (3) खुर्दा रोड़-बोलंगीर; (4) हरीदासपुर-पारादीप; (5) अंगुल-धुबुरी-सुकिंडा रोड; (6) थलचर-विमलागढ़।

विद्युतीकरण: (1) खड़कपुर-निमपुरा-भुवनेवर; (2) भुवनेश्वर-विशाखापत्तनम।

आमान परिवर्तन: (1) रूपसा-बंगरीपोसी; (2) नौपाडा-गुनुपुर

दोहरीकरण: (1) निरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर; (2) रहामा-पारादीप; (3) टितलागढ़-लालजीगढ़ रोड; (4) राजा अधाहगढ़-निरगुंडी; (5) रहमा राज अधाहगढ़-बारंगा; (7) बिरूपा और महानदी पर दूसरा पुल; (8) खुर्दा रोड-पुरी; (9) कटक-बारंगा; (10) खुर्दा-बारंगा तीसरी लाइन; (2) सम्बलपुर-रेनगाली; (12) झारसुगुडा बाईपास।

महोदय, मैं उड़ीसा की कुछ प्रमुख परियोजनाओं के बारे में चर्चा करना चाहता हूं जिन पर रेलवे द्वारा तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए।

खुर्दा रोड़-पुरी रेलवे लाइन 100 वर्ष पुरानी है और यह भी जगन्नाथ धाम को जोड़ने वाली एकमात्र रेल लाइन है, यह लाइन पूरी तरह से व्यस्त है। यद्यपि, इस लाइन चरण-1 का कार्य 4 वर्ष पहले शुरू हो गया था तथापि, अभी तक कोई सन्तोषजनक प्रगति नहीं हुई है। तथा चरण-2 के कार्य हेतु स्वीकृति नहीं मिली है। यद्यपि 47.29 करोड़ रुपये की लागत की यह परियोजना बहुत पहले स्वीकृत हो गई थी लेकिन अभी तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। वर्ष 2005-06 के इस बजट में मात्र 10 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए हैं जो कि इस परियोजना को करने के लिए अपर्याप्त हैं। पुरी को राष्ट्रीय और अन्तरराष्ट्रीय पर्यटक केन्द्र मानते हुए, दोहरीकरण के कार्य को शीघ्रता से शुरू किया जाए।

यह रेल लिंक 1992-93 में स्वीकृत की गई थी और इसे कार्य 2005 में पूरा किया जाना था। तबसे इस क्षेत्र में औद्योगिक परिदृश्य नाटकीय रूप से बदला है और निजी पार्टियां यह इस्पात संयंत्रों की स्थापना के लिए काफी इच्छुक हैं। इसलिए, रेल मंत्रालय से दायत्री-वनसानी बी.जी. रेल सम्पर्क के दोहरीकरण की स्वीकृति तथा पूर्व तटीय रेल भुवनेश्वर-पुलासा के विद्युतीकरण की दृष्टि से इसके विद्युतीकरण की स्वीकृति हेतु अनुरोध किया जाता है।

तालचेर-संबलपुर बी.जी. रेल सम्पर्क वर्ष 1998 में शुरू किया गया था जिससे भुवनेश्वर से नई दिल्ली तक की दूरी 150 किलोमीटर कम हो गई है। इसलिए, रेल मंत्रालय से तलचर बी.जी. रेल सम्पर्क के दोहरीकरण हेतु स्वीकृति देने का अनुरोध किया जाता है।

यह भी अनुरोध किया जाता है कि निरगुन्डी-कटक-रघुनाथपुर, रहमा-पारादीप रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य शीघ्र पूरा कर लिया जाए। तितलागढ़-लांजीगढ़ रोड, राज अथाहगढ़-निरगुण्डी, रघुनाथपुर-गोरखनाथ, रहमाराज अथाहग-बरांग, विरूपा और महानदी पर दूसरे पुल, कटक-बरंग, खुर्दा-बरंग पर तीसरी लाइन, सम्बलपुर-रेंगाली, झारसुकागुडा बाइसपास रेलवे लाइन जिस पर कार्य प्रगति पर था उसे शीघ्र पूरा किया जाए। रघनाथपुर-गोरखपुर-रहमा, राजथागढ़-निरगुन्डी और रहमा-पारादीप लाइन के दोहरीकरण हेतु वर्ष 2005-06 के बजट में 0.01 करोड़ का आवंटन बहुत ही कम है। निरगुडी-कटक रघुनाथपुर के दोहरीकरण हेतु 15 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि वर्तमान बजट में 8.97 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। अध्यक्ष महोदय, तिटिलागढ़-लालजीगढ़ रोड के दोहरीकरण हेतु उड़ीसा सरकार ने 250 करोड़ की मांग की थी जबकि मात्र 10 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, अध्यक्ष महोदय, रहमा-राजधागढ़-बारंगा लाइन के दोहरीकरण, बिरूपा तथा महानदी पर दूसरे पुल, कटक-बारंगा लाइन और खुर्दा-बारंगा तीसरी लाइन हेतु वर्ष 2005-06 के बजट में क्रमश: 30 करोड़, 28.60 करोड़, 30 करोड़ और 30 करोड़ का आवंटन किया गया है। जिन्हें रेल विकास निगम लिमिटेड को सौंपा जाएगा। पिछला अनुभव बताता

है कि रेल विकास निगम लिमिटेड कुल आवंटन के 5 प्रतिशत से अधिक खर्च नहीं करता है और जहां तक उड़ीसा में इन परियोजना के दोहरीकरण का संबंध है यह रेलवे की तरफ से छलावा है। सम्बलपुर-रेंगाली लाइन के दोहरीकरण हेतु 10.70 करोड़ रुपए का आवंटन पूरी तरह से अपर्याप्त है।

खड़कपुर-भुवनेश्वर से विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है। पलासा से भुवनेश्वर के बीच 200 किलोमीटर की दूरी तक कार्य 27.3.04 को आरम्भ हुआ था। इसकी प्रगति और शीघ्र समापन के मद्देनजर रेल मंत्रालय से वर्ष 2004-05 में 71 करोड़ रुपये की स्वीकृत राशि के बदले 100 करोड़ का आवंटन हेतुअनुरोध किया जाता है। अध्यक्ष महोदय, मैं कोरापुट-रायगढ़ विद्युतीकरण परियोजना हेतु 0.1 करोड़, तलचेर-सम्बलपुर परियोजना हेतु 0.1 करोड़ और भुवनेश्वर-कोटाभाषला परियोजना हेतु 5 करोड़ के आवंटन को चिढ़ाने वाली बात मानता हूं। भुवनेश्वर-विशाखापटनम और खड़कपुर-निमापुर-भुवनेश्वर के लिए कोई आवंटन नहीं है और आश्चर्य की बात तो यह है कि उड़ीसा सरकार द्वारा 100 करोड़ की मांग पर यह किया गया है।

खुर्दा रोड़-बोलंगीर भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है और इस कार्य के खुर्द से वर्ष 2005 से शुरू किए जाने की सम्भावना है। रेल मंत्रालय से 2005-06 हेतु निर्माण और छह जिलों में भूमि के अधिग्रहण हेतु 70 करोड़ रुपये के आवंटन का अनुरोध किया जाता है। वर्ष 2005-06 के बजट में मात्र 10 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं जो कि वर्ष 2005-06 में 70 करोड़ रुपये की अनुमानित मांग से यह धनराशि बहुत कम है।

हरीदासपुर-पारादीप: दुबुरी-कलिंगनगर परिसर स्थित इस्पात संयंत्रों तक 2010 तक यातायात के प्रवाह में वृद्धि होने का अनुमान है। रेल मंत्रालय से 40 करोड़ रुपये आबंटित करने का अनुरोध किया गया था किन्तु इसकी तुलना में केवलल 20 करोड़ रुपये ही आबंटित किये गए।

अंगुल-दुबुरी-सुकिंडा मार्ग: इस परियोजना हेतु अन्तिम स्थल सर्वेक्षण कर लिया गया है और भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया जल्द ही आरम्भ की जायेगी। रेल मंत्रालय से 2005-06 में 20 करोड़ रुपये आबंटित करने का अनुरोध किया गया था जिससे कि भूमि का अधिग्रहण किया जा सके। इस मांग की तुलना में केवल 0.10 करोड़ रुपये ही आबंटित किये गए।

तालचेर-बिमलागढ़: यह परियोजना 2004-05 में ही मंजूर कर दी गई थी और भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया आरम्भ की जानी है। रेल मंत्रालय से 2005-06 में 10 करोड़ रुपये का आबंटन करने का अनुरोध किया गया था। इस मांग की तुलना में केवल 5 करोड़ रुपये ही आबंटित किये गए।

लांजीगढ़ मार्ग-जूनागढ़: लांजीगढ़-भवानी पटना के बीच की सभी सरकारी और निजी भूमि को निर्माण के लिए दे दिया गया है। सभी खण्डों में भूमि कार्य प्रगति पर है। चूंकि कुछ निजी कम्पनियां एल्युमिना/एल्युमिनियम संयंत्र स्थापित कर रही हैं। रेल मंत्रालय से लांजीगढ़-भवानी पटना के बीच निर्माण और भावानीपटना-जूनागढ़ के बीच भूमि अधिग्रहण कार्य हेतु वर्ष 2005-06 में 80 करोड़ रुपये का प्रावधान करने का अनुरोध किया गया था। अध्यक्ष महोदय 80 करोड़ रुपये की तुलना में केवल 8 करोड़ रुपये ही आबंटित किये गए।

दैतारी-बंसापाणि रेल सम्पर्क: निजी, वन और सरकारी सभी भूमियों को निर्माण हेतु अंतरित कर दिया गया है। क्योंझार से टुमका तक का कार्य प्रगति पर है। दुबुरी परिसर में कई निर्माणाधीन इस्पात संयंत्रों को देखते हुए दैतारी-बंसापाणि रेल सम्पर्क को दिसम्बर, 2005 तक पूरा करना अनिवार्य है। रेल मंत्रालय से 2005-06 में इस कार्य हेतु धनराशि अपने ही संसाधनों से आबंटित करने का अनुरोध किया है। महोदय, जहां तक रेल सम्पर्क का सम्बन्ध है यह एक परियोजनागत रेल लाइन है। फिर भी, 2005-06 के बजट में 128.61 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है और यह कार्य आर वी एन एल को सौंपा गया है जो इसके पूर्व रिकार्ड को देखते हुए कुल आबंटन का 5% तक अधिकतम खर्च कर सकता है।

रूपसा-बांगिरीपोसी का आमान परिवर्तन कार्य प्रगति पर है। रेल मंत्रालय से 2005-06 में 60 करोड़ रुपये के आबंटन और आमान परितर्वन को जल्द से जल्द पूरा करने का अनुरोध किया गया है। 60 करोड़ रुपये की मांग की तुलना में केवल 3 करोड़ रुपये ही आबंटित किये गए हैं।

नुआपाड़ा-गुनुपुर में आमान परिवर्तन कार्य भूमि अधिग्रहण के साथ आरम्भ हो चुका है। अन्तिम स्थल सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है। रेल मंत्रालय से 2005-06 में 50 करोड़ रुपये का अनुरोध किया गया था। 50 करोड़ रुपये की मांग की तुलना में केवल 5 करोड़ रुपये ही आंबिटत किये गए हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से 2005-06 में पांच नये बड़ी लाइन रेल सम्पर्कों को मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

थेरूवली तक नुआपाड़ा-गुनुपुर बड़ी रेल लाइन सम्पर्क की परिवर्तन और विस्तार: थेरूवली तक नुआपाड़ा-गुनुपुर बड़ी रेल लाइन सम्पर्क के परिवर्तन एवं विस्तार के लिए मार्च, 1999 में आय की समुचित दर के साथ यातायात सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया था। इस विस्तार से कार्गो का आयात-निर्यात बारास्ता गोपालपुर बन्दरगाह होना सम्भव हो जायेगा। यद्यपि, इस परियोजना का उल्लेख माननीय रेल मंत्रीजी ने अपने बजट भाषण में किया है किन्तु इस सम्बन्ध में कोई बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है।

जयपोर मलकांगिरी: रेल मंत्रालय को सौंपी गई सर्वेक्षण रिपोर्ट में इस बड़ी रेल लाइन सम्पर्क को उड़ीसा के सबसे पिछड़े अर्थात् के बी के क्षेत्र का भाग बताया गया है इसे भारत सरकार ने त्वरित विकास के उद्देश्य से विशेष दर्जा प्रदान किया है। इसको तत्काल क्रियान्वित करने की आवश्यकता है।

रेल मंत्रालय को सौंपी गई सर्वेक्षण रिपोर्ट में तालचेर-गोपालपुर बड़ी लाइन सम्पर्क को समुचित आय दर वाला दर्शाया है। हाल ही में इस्पात, विद्युत और एल्यूमिनियम संयंत्रों की स्थापना औद्योगिकीकरण को बढ़ावा देने के लिए तालचर से गोपालपुर विशेष के आयात एवं निर्यात हेतु रेल सम्पर्क बनाने की अत्यधिक आवश्यकता है। वर्तमान बजट में कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

बारगढ़-नुआपाड़ा बारास्ता पद्मपुर: इस बड़ी लाइन सम्पर्क के लिए सर्वेक्षण पूर्ण हो चुका है और रिपोर्ट रेल मंत्रालय को सौंप दी गई है। बहुतायत उद्योगों और अत्यधिक खाद्यानों के उत्पादन के बावजूद पश्चिमी उड़ीसा में रेल अवसंरचना का पर्याप्त विकास नहीं हुआ है। बड़ी लाइन रेल सम्पर्क अत्यधिक पिछड़े क्षेत्रों से होकर गुजरेगा तथा आर्थिक विकास सुनिश्चित करेगा।

पुरी-कोणार्क: पुरी में नियमित रूप से हजारों तीर्थयात्री भगवान जगन्नाथ के मन्दिर में दर्शनार्थ आते हैं। मशहूर सूर्य मन्दिर कोणार्क में स्थित है। यह ऐतिहासिक स्थल विश्व प्रसिद्ध है और लाखों पर्यटक प्रत्येक वर्ष यहां घूमने आते हैं। इन सभी पहलुओं पर ध्यान देते हुए वर्ष 1997 में पुरी-कोणार्क के बीच नई बड़ी लाइन सम्पर्क के निर्माण के लिए एक सर्वेक्षण किया गया था। इस सम्पर्क से स्वर्णिम त्रिभुज के अन्तिम सम्पर्क के रूप में पर्यटकों और तीर्थ यात्रियों को सुविधा हो जायेगी।

यद्यपि, माननीय रेल मंत्री जी ने और अधिक विस्तृत सर्वेक्षण करने को कहा है फिर भी बरगढ़-नुआपाड़ा बारास्ता पद्मपुर तथा पुरी-कोणार्क के लिए कोई धनराशि आबंटित नहीं की गई है।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से 2005-06 में पांच सर्वेक्षणों के लिए मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

गोपालपुर-रायगढ़: बाक्साईट के सारे भण्डार रायगढ़ और कालाहाण्डी क्षेत्र में स्थित हैं। हाल ही में, उड़ीसा सरकार ने एल्यूमिना और एल्युमिनियम के उत्पादन के लिए एल्यूमिनियम उद्योग स्थापित करने के लिए कई समझौते ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किये हैं। इसलिए, यातायात की सुविधा के सर्वेक्षण के लिए मंजूरी दी जाए।

जालेसर-दीघा: दीघा एक प्रसिद्ध समुद्र तट स्थित सैरगाह है जिसे तामलुक से जोड़ा जायेगा। इसलिए जालेसर से दीघा के बीच के 40 किलोमीटर क्षेत्र के सर्वेक्षण को मंजूरी देना अनिवार्य है जिससे कि भोगाराई और जालेसर मण्डल के विस्तृत क्षेत्रों को जोड़ा जा सके। यद्यपि, इस परियोजना की घोषणा कर दी गई है किन्तु कोई भी धनराशि आबंटित नहीं की गई है।

जैपोर क्योंझार मार्ग-जाजपुर: जाजपुर नगर का बृज क्षेत्र द्वारका और काशी की तरह भारत का महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। बहुत से तीर्थयात्री यहां नियमित तौर पर आते हैं। रेल मंत्रालय से पूर्वी तट रेलवे लाईन की जाजपुर-क्योंझार मार्ग को जाजपुर तक के विस्तार के लिए सर्वेक्षण को मंजूरी देने के लिए अनुरोध किया गया है।

गोरूमहीसाणी से बुरामाड़ा: रूपसा-बंगरिपोसी छोटी लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। तथापि, टाटा-बादम पहार बड़ी रेल लाइन पर स्थित गोरूमहीसाणी को रूपसा-बंगरिपोसी रेल सम्पर्क पर स्थित बुरामाड़ा से जोड़ने के लिए सर्वेक्षण हेतु मंजूरी दी जाए।

बादमपहार-क्योंझर: बादमपहार से क्योंझर के बीच सर्वेक्षण को मंजूरी दी जाए जिससे कि लौह अयस्क की प्रचुरता वाले क्षेत्र को टाटानगर से जोड़ा जा सके।

महोदय, उड़ीसा राज्य में इसके क्षेत्रफल और जनसंख्या की तुलना में ट्रेनों की संख्या बहुत कम है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यात्रियों के फायदे के लिए विभिन्न नई ट्रेनें और अन्य सुविधाओं की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं:

(क) *पुरी से जयपुर तक सुपर फास्ट एक्सप्रैस:* पुरी से गुलाबी नगरी जयपुर तक कोई सीधी रेलसेवा नहीं है। पुरी से सम्बलपुर और रायपुर होते हुए जयपुर के लिए एक रेल शुरू करने से मध्य और पश्चिम भारत के पर्यटकों तथा तीर्थयात्रियों को उड़ीसा आने में सुविधा होगी तथा इससे पश्चिमी उड़ीसा के लोगों को भी बहुत लाभ पहुंचेगा। यद्यपि, रेल मंत्री जी के बजट भाषण में जयपुर-बिलासपुर एक्सप्रैस रेल को भुवनेश्वर तक बढ़ाया गया है तथापि इस रेल को आगे पुरी तक भी बढ़ाया जाना चाहिए।

(ख) *सम्बलपुर से इलाहाबाद के लिए सुपर-फास्ट एक्सप्रैस रेल:* पश्चिमी उड़ीसा की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु सम्बलपुर से इलाहाबाद के लिए कोई सीधी रेल नहीं है। सम्बलपुर से रांची और गया होते हुए इलाहाबाद के लिए रेल सेवा आरंभ करने से पश्चिमी

उड़ीसा के लोगों को महत्वपूर्ण तीर्थस्थलों का भ्रमण करने का अवसर प्राप्त होगा।

(ग) *भुवनेश्वर से कन्याकुमारी के लिए सुपर-फास्ट एक्सप्रैस रेल:* भुवनेश्वर से आरंभ होकर दक्षिण भारत जाने वाली कोई रेल नहीं है। भुवनेश्वर से चेन्नै होते हुए कन्याकुमारी तक जाने वाली रेल से उड़ीसा से दक्षिण भारत के विभिन्न स्थानों की ओर जाने वाले तीर्थयात्रियों और पर्यटकों को बहुत लाभ होगा।

(घ) *रायगढ़ होते हुए कोरापुट और राउरकेला के बीच अन्तर-नगरीय एक्सप्रैस रेल:* रायपुर, विजयानगरम-कोरापुट, किरंदुल बी.जी. रेल संपर्क इस राज्य के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्रों जैसे कोरापुट, बोलंगीर और सुन्दरगढ़ से होते हुए गुजरता है। राउरकेला से इस राज्य के इन क्षेत्रों को जोड़ने वाली एक अन्तर-नगरीय एक्सप्रैस रेल से इस क्षेत्र के व्यापार और वाणिज्य को अति आवश्यक गति मिलेगी।

(ङ) *सम्बलपुर से होते हुए टीटलागढ़ से पुरी तक एक्सप्रैस रेल:* वर्तमान में पश्चिमी उड़ीसा की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु टीटलागढ़ क्षेत्र से कोई सीधी रेल नहीं है। इस मार्ग पर एक्सप्रैस रेल शुरू करने से लोगों को राहत मिलेगी और इससे तटवर्ती उड़ीसा के साथ भावनात्मक और सामाजिक एकता भी सुनिश्चित होगी।

(च) *विशाखापट्नम से हावड़ा-टीटलागढ़, रायपुर और बिलासपुर के लिए एक्सप्रैस रेल:* विशाखापटनम से टीटलागढ़ का क्षेत्र एक पिछड़ा क्षेत्र है और यहां पड़ोसी राज्यों के साथ वाणिज्य और व्यापार को बढ़ावा देने हेतु अतिरिक्त रेल सेवाओं की आवश्यकता है।

(छ) *नई पुरी-हैदराबाद एक्सप्रैस और नई पुरी-चैन्नई एक्सप्रैस:* भगवान जगन्नाथ के लिए प्रसिद्ध पुरी तीर्थस्थल से दक्षिण भारत के लिए कोई सीधी रेल नहीं है। पुरी-हैदराबाद और पुरी चेन्नई के लिए सीधी रेलें चलाने से दक्षिण भारत के तीर्थयात्रियों तथा पुरी के लोगों को बहुत लाभ होगा।

ई.एम.यू. सेवा आरम्भ करना: खड़गपुर से भुवनेश्वर के बीच विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है तथा पालसा से भुवनेश्वर के बीच के 200 किलोमीटर लंबे मार्ग का कार्य आरम्भ किया गया है। रेल मंत्रालय से यह अनुरोध है कि वह पुरी-खुर्दा मार्ग-भुवनेश्वर तथा बालासोर के यात्रियों की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु तीव्र गति वाली ई.एम.यू. रेलें आरम्भ करें।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से वर्तमान रेलों के फेरों में वृद्धि करने का अनुरोध करना चाहता हूं।

पश्चिमी उड़ीसा से भारत की राजधानी की यात्रा करने वाले यात्रियों की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु विशाखापट्नम-निजामुद्दीन एक्सप्रैस रेल को सप्ताह में 3 दिन के स्थान पर प्रतिदिन चलाया जाए। नई दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रैस को सप्ताह में 4 दिन के स्थान पर 7 दिन चलाया जाए। शेष 3 दिनों में राजधानी एक्सप्रैस को, गुजरात में बड़ी संख्या में कार्यरत उड़ीसा के श्रमिकों की यात्रा सुगम बनाने हेतु, सम्बलपुर और विजयनगरम से होते हुए चलाया जा सकता है। यह अनुरोध है कि इस रेल के फेरों में वृद्धि करके इसे सम्बलपुर से होते हुए सप्ताह में 3 दिन और विजयनगरम से होते हुए सप्ताह में 4 दिन चलाया जाए। भुवनेश्वर-कुर्ला एक्सप्रेस के आवागमन को बढ़ाकर एक सप्ताह में तीन दिन किया जा सकतता है। यह गाड़ी पश्चिम उड़ीसा के यात्रियों के बीच काफी लोकप्रिय है। सप्ताह में एक दिन चलने वाली पुरी-तिरुपति एक्सप्रेस के आवागमन को बढ़ाकर इसे दैनिक बनाया जा सकता है। चूंकि बड़ी संख्या में मछुआरे अपने व्यवसाय के संबंध में पुरी जाते हैं इसलिए पुरी-तिरूपति एक्सप्रेस को दक्षिण-मध्य रेलवे के अंतर्गत 'तुनी' रेलवे स्टेशन पर एक अतिरिक्त ठहराव की व्यवस्था की जा सकती है।

रेलगाड़ियों का विस्तार: वर्तमान में दक्षिण उड़ीसा के लोगों को भारत की राजधानी नई दिल्ली से जोड़ने के लिए कोई सीधी गाड़ी उपलब्ध नहीं है। इसलिए रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह पलासा, बरहामपुर, छत्रपुर तथा बालूगांव के यात्रियों की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए भुवनेश्वर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस में कुछ और डिब्बे जोड़कर उसे विशाखापत्तनम तक बढ़ा दिया जाये। भुवनेश्वर-बंगलौर एक्सप्रेस के चलाये जाने से उड़ीसा के छात्रों और वहां के लोगों को सूचना प्रौद्योगिकी शिक्षा प्राप्त करने और इलाज कराने में काफी मदद मिली है। इसलिए रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह बंगलौर-विशाखापत्तनम एक्सप्रेस को भुवनेश्वर तक बढ़ा दे अथवा वैकल्पिक रूप से भुवनेश्वर-बंगलौर एक्सप्रेस को आवागमन को बढ़ाकर उसे दैनिक बना दे।

रेल मंत्रालय ने संबलपुर से रायपुर के लिए एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी की शुरूआत की है। इसे पुरी तक बढ़ाया जा सकता है क्योंकि ऐसा करने से दो राज्यों की राजधानियों के बीच सीधा संपर्क स्थापित हो जायेगा। माननीय अध्यक्ष महोदय मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध कर रहा हूं कि यद्यपि निजामुद्दीन से चलकर भुवनेश्वर जाने वाली हीराकुड एक्सप्रेस को विशाखापत्तनम तक बढ़ा दिया गया है तथापि इसकी लंबी दूरी को देखते हुए इसमें पैन्ट्री कार का प्रावधान किया जाना चाहिए और इसे थ्री-टायर वातानुकूलित डिब्बे लगाये जाने चाहिए। साथ ही, इसके सप्ताह में तीन दिन के आवागमन को बढ़ाकर इसे दैनिक किया जाना चाहिए।

यात्री सुविधाएं: रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह उड़ीसा के यात्रियों के लिए यात्री सुविधाओं में वृद्धि करे क्योंकि ईस्ट वेस्ट रेलवे के गठन के बाद और भुवनेश्वर में इसका मुख्यालय बनने के बाद उड़ीसा के लोगों की इस बारे में अपेक्षाएं कई गुणा बढ़ गयी हैं कि अब यहां के स्टेशनों का अवसंरचनात्मक विकास बेहतर तरीके से होगा। अत: रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह पुरी, टिटिलागढ़, रायागढ़, रायागढ़ कोरापुट, केसिंगा, छतरपुर, हीराकुड, खैरियार रोड, जलेश्वर तथा सोरा स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण नेटवर्क को व्यापक बनाये। जानकीदोलपुर रेलवे स्टेशन को भी पूर्ण विकसित रेलवे स्टेशन बनाया जाना चाहिए ताकि बड़ी संख्या में लोगों की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।

इन्द्रयमुना, पुरी में पैसेंजर हाल्ट की स्थापना: मैं इस परियोजना के बारे में संक्षेप में आपको बताना चाहूंगा कि खुर्दा रोड डिविजन के अंतर्गत पुरी के निकट इन्द्रयमुना पर पैसेंजर हाल्ट की स्थापना के लिए रेलवे ने एक सर्वेक्षण किया था और इस संबंध में जानकारी मांगी गयी थी। यद्यपि, इस संबंध में रेलवे को आवश्यक जानकारी दे दी गयी है और इस संबंध में वित्तीय रूप से व्यावहारिक प्रस्ताव भी तैयार किया गया है, लेकिन इस बारे में आगे कोई प्रगति नहीं हुई है।

पैन्ट्रीकार की सुविधा उपलब्ध कराना: लंबी दूरी पर चलने वाली रेलगाड़ियों में प्रारंभ स्थल से पैन्ट्रीकार सेवाएं उपलब्ध नहीं करायी गयी हैं। अत: रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह भुवनेश्वर-बंगलौर एक्सप्रेस (8415/8416) में पैन्ट्रीकार सेवाएं उपलब्ध कराये। साथ ही, भुवनेश्वर-कुर्ला एक्सप्रेस (1045/1046) तथा पुरी-तिरूपति एक्सप्रेस (8439/8440) में भी पैन्ट्रीकार सेवा उपलब्ध करायी जाये।

कोचिंग टर्मिनल: उड़ीसा में इस समय केवल एक कोचिंग टर्मिनल भुवनेश्वर में है, जो कि समुद्र से जुड़ा हुआ नहीं है तथा उसमें आगे विस्तार नहीं हो सकता है। इस टर्मिनल का विस्तार किया जाना चाहिए ताकि इसमें और अधिक रेलगाड़ियों को शामिल किया जा सके।

पुरी स्थित जिस कोचिंग टर्मिनल को बंद कर दिया गया है उसे फिर से बहाल किया जाना चाहिए ताकि वहां अधिक से अधिक गाड़ियों को समायोजित किया जा सके। इसी तरह बरहामपुर, संबलपुर तथा कोरापुट में भी कोचिंग टर्मिनल विकसित किये जाने चाहिए।

महोदय, आपके माध्यम से मैं यह अनुरोध करना चाहूंगा कि यहां चालू परियोजनाओं के लिए तथा नयी रेलवे लाइनों के लिए वर्ष 2005-06 के रेल बजट में 780 करोड़ रुपये की राशि मंजूर की जानी चाहिए। साथ ही स्वीकृत परियोजना को आगामी पांच वर्षों में पूरा करने के लिए 4825.99 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की जानी चाहिए ताकि उड़ीसा राज्य में रेलवे हेतु अवसंरचनात्मक विकास को आगे बढ़ाया जा सके जिससे राज्य का अंतत: समग्र आर्थिक विकास संभव हो सके।

श्री एन.वाई. हनुमनथप्पा (चित्रदुर्ग): *महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी को दिनांक 26.02.2005 को उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए लोकप्रिय और लोकोन्मुख रेलवे बजट के लिए बधाई देता हूं। साथ ही मैं भारत सरकार का ध्यान कर्नाटक राज्य के संदर्भ में कुछ कमियों की ओर दिलाना चाहता हूं।

कर्नाटक राज्य को उचित धनराशि का आबंटन नहीं किया गया है। कर्नाटक राज्य में नई रेल लाइनों का कोई प्रस्ताव नहीं है। बजट भाषण में कुछ रेलवे स्टेशनों और यार्डों के आधुनिकीकरण का भी कोई उल्लेख नहीं किया गया है।

कर्नाटक राज्य का चित्रदुर्ग जिला अत्यन्त पिछड़ा हुआ जिला है। इसे सूखा प्रभावित क्षेत्र घोषित किया गया है। इस जिले में किसी प्रकार का कोई उद्योग नहीं है। इस जिले की अधिकांश आबादी समाज के निर्धनतम तबके से संबंध रखती है और बेरोजगार है। वस्तुओं और यात्रियों के आवागमन के लिए उन्हें ट्रकों और बसों पर निर्भर रहना पड़ता है। वे इनका मालभाड़ा वहन नहीं कर सकते और बस का किराया बहुत अधिक है।

यदि भारत सरकार निम्नलिखित कार्यों को शीघ्र ही आरंभ करती है तो इससे बहुत लाभ होगा:

(1) पूर्व में तुमकर से चित्रदुर्ग बरास्ता सीरा और हिरीयूर के बीच एक नई रेल लाइन शुरू करने का प्रस्ताव था जिससे बंगलौर देवनगिरी और बेलारी आपस में जुड़ जाते। अत: इस पर सर्वेक्षण कराए जाने पर विचार किया जाना चाहिए।

(2) (क) चित्रदुर्ग और चेलाकर के बीच एक कार्यशाला या कोच फैक्टरी शुरू किए जाने की जरूरत है।

(ख) चेल्लाकर और मोलकलमर्न के बीच कंक्रीट के स्लीपर बनाने का कार्य शुरू करना उपयोगी होगा, यहां पर सरकार प्रचुर मात्रा में कच्ची सामग्री प्राप्त कर सकती है।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

इन दो कारकों से निर्धनतम वर्ग के लोगों को रोजगार प्राप्ति में सहायता मिलेगी।

(3) चित्रदुर्ग और होसादुर्ग रेलवे स्टेशनों और यार्डों का आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए क्योंकि विद्यमान रेलवे स्टेशन और यार्ड लोगों को प्रभावी और उपयोगी सेवाएं नहीं दे पा रहा है।

(4) चेल्लाकर और मोलिकलमर्न रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण पटल खोले जाएं।

(5) चित्रदुर्ग में पहली से दसवीं कक्षा तक रेलवे विद्यालय और रेलवे अस्पताल खोलना।

(6) चित्रदुर्ग में एक ऐतिहासिक किला है उस जैसा किला देश में अन्यत्र कहीं भी नहीं है। यह राज्य के बीचोंबीच स्थित है, जहां से पर्यटक तीन से चार घंटों में राज्य के महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्रों पर जा सकते हैं। विजयनगर (हम्पी), बदामी, बनावसी, झोल, पट्टादकल, हेलबीडू और बेलूर अन्य केन्द्र हैं। यदि उपर्युक्त सुझाए गए कार्यों को किया जाता है तो यह स्थान महत्वपूर्ण पर्यटक केन्द्र के रूप में सामने आने में सक्षम है।

भारत सरकार से अनुरोध है कि वह सुझाए गए कार्यों को जल्दी से जल्दी शुरू करे।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रभान सिंह (दमोह): *महोदय, आपके माध्यम से रेल बजट के संबंध में माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि जबलपुर जोन तथा जबलपुर डिवीजन के तहत जबलपुर-दमोह-पन्ना रेल लाइन का सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है, जिसकी 444 करोड़ रुपया लागत आयी है, किंतु माननीय रेल मंत्री द्वारा इस रेल बजट में राशि नहीं दी गयी है। मैं मध्य प्रदेश की जनभावनाओं को ध्यान में रखते हुए इस रेल लाइन को इसी बजट सत्र में राशि दिये जाने का प्रावधान करने की क्या कृपा करेंगे।

ललितपुर खजुराहो-सतना-सिंगरोली रेल लाइन की परियोजना 925 करोड़ की लागत से निर्माणाधीन कार्य चल रहा था, पिछले दो वर्षों में 66 करोड़ रुपए निर्माण हेतु दिया था किंतु इस बजट सत्र में इस परियोजना को एक भी रुपया देने का प्रावधान नहीं रखा। कृपया इसे इसी बजट सत्र में निर्धारित राशि देने का प्रावधान रखने की क्या कृपा करेंगे।

जबलपुर से भोपाल एक्सप्रेस माननीय रेल मंत्री द्वारा घोषणा की गयी कि इसे वाया बीना प्रतिदिन चलाये जाने की कृपा करेंगे। 8253/8254 अमर कंटक एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की माननीय रेल मंत्री ने घोषणा की है, उसे चार दिन वाया इटारसी और तीन दिन वाया बीना चलाये जाने की कृपा करें।

जबलपुर से 1470/1469 कोटा एक्सप्रेस का स्टापेज पथरिया में किये जाने की कृपा करें तथा पथरिया रेलवे स्टेशन पर टिकट आरक्षण हेतु कम्प्युटरीकृत व्यवस्था की जाए।

जबलपुर से गोडवाना एक्सप्रेस 2411/2412 में फस्ट ए.सी. की हाफ बोगी लगायी जाती है, पैसेंजरों की अधिकता के कारण कल ही मैं 2एसी में आया हूं, तथा कई बार सैकेंड एसी में आना पड़ता है। इसे पूरी फस्ट ए.सी. बोगी लगाये जाने की कृपा करें।

अत: माननीय रेल मंत्री जी से विनम्र अनुरोध करूंगा कि जनहित में इसी रेल बजट में नई रेल लाइन तथा अपूर्ण निर्माणाधीन रेल लाइन के लिए राशि का प्रावधान रखते हुए उपरोक्त समस्याओं का निदान करने की महति कृपा करें।

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद): *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ मांग करना चाहती हूं।

1. तडवले जिला उस्मानाबाद में बने "कलंव रोड स्टेशन" को सी ग्रेड बनाने हेतु-मेरे संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद कस्बा तडवले में कलंव रोड नाम से स्टेशन है, परन्तु लातुर उस्मानाबाद कुडवाडी रेलवे लाइन का दोहरीकरण होने के कारण तडवले में बने "कलंव रोड स्टेशन" को हटाया जा रहा है, जबकि यह स्टेशन लगभग 40-50 एकड़ भूमि पर बना है, जिसमें प्रतीक्षालय विश्राम गृह, पार्सल आफिस, गोडाउन करेंज वाटरिंग रेलवे कर्मचारियों के मकान और स्टाफ क्वार्टर तथा इंजिनियरों के बंगले बने हुए हैं। अत: मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि "कलंव रोड स्टेशन" को न हटाकर यहां पर सी ग्रेड स्टेशन खोला जाये और सभी गाड़ियों को रोकने की व्यवस्था की जाये।

2. सिद्धेश्वर एक्सप्रेस-महोदय, सिद्धेश्वर एक्सप्रेस, जो सोलापुर से मुम्बई पहले सायं 8.30 बजे चलती थी, का समय बदलकर अब 10.00 बजे सायं कर दिया गया है। अत: मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि सिद्धेश्वर एक्सप्रेस को पहले के समय पर ही चलाया जाये।

3. बीजापुर-मुम्बई पैसेंजर एवं पढ़रपुर पैसेंजर—महोदय, बीजापुर-मुम्बई पैसेंजर एवं पंढ़रपुर-मुम्बई पैसेंजर का पारेवाडी तालुका करमाला, जिला सोलापुर में स्टाप

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री चन्द्रभान सिंह]

बनाने की व्यवस्था की जाये क्योंकि इस क्षेत्र से काफी लोगों को निजी एवं कार्यालय के कार्य से आवागमन में परेशानी होती है।

4. वाशिम्बे तालुका करमाला जिला सोलापुर में रेलवे फाटक खोलना—महोदय, वाशिम्बे तालुका करमाला में रेलवे फाटक नहीं है, जिसके बारे में मंत्रालय को दिनांक 18.1.05 के पत्र द्वारा भी सूचित किया था। अत: इस क्षेत्र में रेलवे फाटक लगवाने की व्यवस्था की जाए।

5. पारेवाडी व जिन्ती तालुका करमाला जिला सोलापुर के बीच रेलवे फाटक को खुला रखना—महोदय, गांव पारेवाडी व जिन्ती तालुका करमाला जिला सोलापुर के बीच रेलवे फाटक सायं 7 बजे से सुबह 7 बजे तक बंद रहता है, जिससे दोनों गांवों के बीच आवागमन में काफी परेशानी होती है। अत: मेरा अनुरोध है कि इस फाटक को 24 घंटे खोला जाये और फाटक पर चौकीदार तैनात किया जाये।

6. लातुर-उस्मानाबाद-कुडवाली रेलवे लाइन का दोहरीकरण—महोदय, लातुर-उस्मानाबाद-कुडवाली रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए वर्ष 2005-2006 के लिए 75 करोड़ रुपये की मांग की गयी थी जबकि रेलवे बजट 2005-2006 में केवल 35 करोड़ रुपये दिये गये हैं, इस दोहरीकरण को इसी तरह वर्षवार कम पैसे दिए गये तो यह प्रोजेक्ट पांच साल में भी पूरा नहीं होगा।

अत: मैं भारत सरकार से आपके माध्यम से यह मांग करती हूं कि इस रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए 75 करोड़ रुपये दिये जायें, जिससे यह प्रोजेक्ट जल्दी से जल्दी पूरा हो सके।

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर): *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा वर्ष 2005-2006 का विकासोन्मुख, संतुलित एवं आमजनों के लिए लाभकारी रेल बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देता हूं। पिछले वर्ष की भांति इस वर्ष के रेल बजट में यात्री भाड़ा में किसी प्रकार की बढ़ोत्तरी न कर आपने देश के गरीब एवं मध्यमवर्गीय लोगों को राहत पहुंचाने के साथ ही मुद्रास्फीति को कम रखने एवं भारतीय अर्थव्यवस्था को प्रगतिशील बनाए रखने वाला बजट पेश कर एक मिशाल कायम किया है। आपने इस बजट में दक्षिण भारत, उत्तर भारत एवं देश के अन्य क्षेत्रों में रेलवे के विकास के रास्ते सर्वांगीण विकास को बल देने का सफल प्रयास किया है। इस बजट में आपने समाज एवं देश के हर तबके को समुचित लाभ पहुंचाने का प्रावधान करके इस बजट को ऐतिहासिक शक्ल देने का प्रशंसनीय कदम उठाया है। आपने रेलवे की खाली पड़ी जमीनों के वाणिज्यिक इस्तेमाल का जो प्रावधान किया है, इससे रेलवे की आंतरिक अर्थव्यवस्था सुदृढ़ होगी। यह एक सराहनीय एवं लाभप्रद कदम है।

इस विकासोन्मुखी एवं लोकप्रिय बजट पेश करने के लिए मैं अपने तथा अपनी पार्टी की तरफ से रेल मंत्री जी को धन्यवाद एवं साधुवाद देता हूं। साथ ही समस्तीपुर एवं आसपास के आमजनों की निम्नलिखित चिर-प्रतीक्षित मांगों की ओर ध्यान आकृष्ट करते हुए आग्रह करना चाहता हूं कि इन्हें आगामी वित्तीय वर्ष में प्राथमिकता के आधार पर पूरा कराने का प्रावधान करने की कृपा करें ताकि सिर्फ समस्तीपुर ही नहीं अपितु उत्तर बिहार में सर्वांगीण विकास की गति तेज हो सके।

1. समस्तीपुर स्थित रेलवे वर्कशाप को उत्क्रमित कर रेलवे कारखाना का दर्जा देते हुए इसे विस्तारित एवं आधुनिक बनाना (इसकी घोषणा माननीय मंत्री जी ने समस्तीपुर की एक जनसभा में चुनाव पूर्व किया था।)

2. विद्यापति नगर स्टेशन (हाल्ट) को पुन: उत्क्रमित कर स्टेशन का दर्जा देते हुए इसका नामकरण विद्यापति धाम करना। (माननीय मंत्री जी द्वारा इसकी भी घोषणा की गयी थी)

3. दलसिंग सराय में दलसिंग सराय स्टेशन के पास 32 नं. गुमटी के पास रेलवे और ओवर ब्रिज का निर्माण।

4. समस्तीपुर में भोला टाकिज के नजदीक रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण।

5. उजियारपुर रेलवे स्टेशन के गेट नं. 44 से स्टेशन तक पहुंच पथ का जीर्णोद्धार।

6. गाड़ी सं.-5027 अप एवं 5028 डाउन (मौर्य एक्सप्रेस) का उजियारपुर स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराना।

7. उजियारपुर स्टेशन पर यात्री शेड, सोलर लाइट एवं पब्लिक एड्रेसिंग सिस्टम की व्यवस्था।

8. बरौनी-समस्तीपुर ग्रीष्मकालीन सवारी गाड़ी को स्थायी करवाना।

9. उजियारपुर स्टेशन गेट नं. 45 पर उपरी पारपथ का निर्माण।

10. बैनी थाना, पूसा रोड से रेलवे केबिन पश्चिम तक करीब एक किलोमीटर क्षतिग्रस्त सड़क की मरम्मत।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

11. गुवाहाटी राजधानी का समस्तीपुर स्टेशन होकर गुजरने की व्यवस्था के साथ-साथ कुछ मिनटों के लिए ठहराव भी सुनिश्चित कराना।

12. दरभंगा से हाजीपुर वाया बछवाड़ा, शाहपुर पटोरी के बीच डी.एम.यू. गाड़ी चलवाने की व्यवस्था करना, जो हाजीपुर से सुबह चलेगी और शाम को दरभंगा से चलेगी।

13. कमला इंटरसिटी पैसेंजर डाउन 540 अप 539 के नाजीरगंज स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराना।

14. खुदीराम बोस स्टेशन, पूसा रोड पर पार्सल बुकिंग खोलने एवं कुलियों हेतु विश्रामगृह बनवाना।

15. हाजीपुर बछवाड़ा रेल खंड अंतर्गत नंदनी गुनिया रेलवे हाल्ट को पुन: उत्क्रमित कर स्टेशन का दर्जा देना।

16. शाहपुर पटोरी स्टेशन के प्लेटफार्म पर शौचालय एवं स्नानघर की व्यवस्था एवं स्टेशन के पश्चिम छोर एवं उत्तर दिशा स्थित प्लेटफार्म पर यात्री शेड का निर्माण।

17. समस्तीपुर स्टेशन पर 24 कोच का वाशिंग पिट की पुन: व्यवस्था कराना।

इस परिचर्चा में उपर्युक्त चिर-प्रतीक्षित इन मांगों को माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखते हुए और उसे इस बजट में शामिल करने का अनुरोध करते हुए मैं पुन: कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस ऐतिहासिक बजट को पेश करते हुए यह साबित कर दिया है कि वह आमजनों एवं गरीबों के मसीहा हैं।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. गद्दीगउडर (बागलकोट): *महोदय, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र मैं बीजापुर-गदग के बीच आमान परिवर्तन से संबंधित ज्वलंत समस्या को उठाना चाहता हूं।

महोदय, मूल योजना के अनुसार हुतागी (शोलापुर) गदग की 330 किलोमीटर लंबी मीटर गेज रेल लाइन को ब्राड गेज रेलवे लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य 1998 तक पूरा किया जाना था। 1993 में बीजापुर में आमान परिवर्तन कार्य का शुभारंभ करते समय उस समय के रेल मंत्री जाफर शरीफ ने यह घोषणा की थी कि वह यह सुनिश्चित करेंगे कि इस परियोजना का कार्य निर्धारित समय से पहले पूरा किया जाए। लेकिन उनके जाने के बाद इस निर्धारित समय सीमा में केवल बीजापुर तक ही कार्य पूरा हो पाया था।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

इस परियोजना को एक बार पुन: गति मिली जब श्री बसनगौड़ा पाटील यत्नाल रेल मंत्री बने थे। श्री यत्नाल ने दावा किया था कि यह परियोजना मार्च 2005 तक पूरी हो जाएगी।

महोदय, बीजापुर-गदग आमान परिवर्तन कार्य को 2003-04 के दौरान गति मिली थी जब कर्नाटक सरकार द्वारा यह वचन दिया गया था कि आमान परिवर्तन पर आने वाली लागत का 50 प्रतिशत वहन कर्नाटक राज्य सरकार द्वारा किया जाएगा। बीजापुर-बागलकोट खण्ड पर आमान परिवर्तन कार्य को पूरा करने के लिए वहां पर फरवरी 2004 के बाद से एम जी ट्रेन सेवा को बंद कर दिया गया है।

महोदय, बीजापुर-बागलकोट खण्ड के बीच आमान परिवर्तन कार्य को पूरा करने के लिए कर्नाटक राज्य सरकार आवश्यक धनराशि जारी करने में असफल रही हैं। विभिन्न संगठनों ने ब्राडगेज प्रस्ताव को शीघ्र पूरा करने और रेलवे के साथ हुए करार के आधार पर 50 प्रतिशत धनराशि जारी करने के लिए धरने का आयोजन किया।

महोदय, धरने के दौरान राजस्व और पुलिस विभाग ने भारतीय दंड संहिता की धारा 144 लगा दी थी। पुलिस के लोगों ने बागलकोट के वर्तमान विधायक सहित कई नेताओं को गिरफ्तार कर उन पर आरोप दर्ज किए थे। उन्हें जेल में भी रखा गया था। दिनांक 21 दिसम्बर, 2004 को श्री अनन्त कुमार के नेतृत्व में हमने माननीय प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी को इस आशय का एक ज्ञापन भी सौंपा था।

महोदय, इस स्थिति को जानकर माननीय मुख्यमंत्री 30 करोड़ रुपए जारी करने के लिए सहमत हुए हैं लेकिन यह धनराशि भी जारी नहीं की गई। महोदय, मिट्टी बिछाने (सोसल वर्क) कार्य पूरा हो गया था और बीजापुर तथा बागलकोट के बीच पुलों के छोटे कार्य भी पूरे किए जा चुके थे। दोनी नदी पुल का मुख्य कार्य पूरा हो चुका है और मालाप्रभा पुल का कार्य थोडे ही समय में पूरा हो जाएगा।

महोदय, नारायणपुर और अलमाटी जलाशयों के निर्माण से लगभग 168 गांव और 87,631 हेक्टेयर भूमि जलमग्न हो चुकी है। दो जलाशयों के अंतर्गत बागलकोट शहर का बड़ा हिस्सा भी प्रभावित हो रहा है।

महोदय, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में अधिसंख्य किसानों ने अपनी उपजाऊ भूमि और रोजगार खो दिया है। रोजगार के सृजन करने तथा रोजगार देने के लिए उद्योगपतियों को आगे आकर उद्योगों की स्थापना करनी चाहिए लेकिन जब तक आमान परिवर्तन का कार्य पूरा नहीं हो जाता तब तक उद्योगपति भी आगे नहीं आएंगे।

[श्री पी.सी. गद्दीगउडर]

महोदय, वर्तमान बजट में इस बात का स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि बीजापुर से बोसावन-बेगवाड़ी के आमान परिवर्तन का कार्य मार्च 2005 तक पूरा हो जाएगा जबकि बचे हुए कार्य का निर्धारण नहीं किया गया है। उक्त परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित नहीं की गई है। इसमें पूर्वी कर्नाटक की पूरी तरह से उपेक्षा की गई है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से विनम्र अनुरोध करता हूं कि वह वीजापुर से गदग के बीच आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित करे।

मैं अध्यक्षपीठ को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मुझे बोलने का अवसर दिया।

[हिन्दी]

श्री सूरज सिंह (बलिया, बिहार): *महोदय, मैं लोक जनशक्ति पार्टी की ओर से भारतीय रेल के लिए वर्ष 2005-2006 के लिए संसद में प्रस्तुत बजट अनुमान, आय तथा संचालन व्यय आदि से संबंधित विषयों एवं बजट प्रस्तावों पर हो रही चर्चा के समर्थन में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के लोकप्रिय रेल मंत्री जी का ध्यान पिछड़े राज्यों को अधिक सुविधा प्रदान करने, मेरे संसदीय क्षेत्र के रेल समस्याओं तथा बजट प्रावधानों के संबंध में आकृष्ट कराना चाहता हूं।

महोदय, देश की अर्थव्यवस्था एवं प्रगति में रेलवे का एक महत्वपूर्ण स्थान है। इसी क्रम में रेलवे का आधुनिकीकरण एवं विस्तार समाज के हरेक वर्ग तथा क्षेत्र के लिए अपेक्षित रहता है। ग्रामीण तथा सुदूर क्षेत्रों में रेल नेटवर्क जोड़ने से ही देश की प्रगति/विकास को एक नयी दिशा मिलेगी। इस प्रस्ताव के संबंध में हमारे अन्य सहयोगी मित्रों ने अपनी बातें बड़ी ही शांतिपूर्वक ढंग से रखी, इसी क्रम में श्री सचिन पायलट जी ने बजट प्रस्तावों, उसके लाभों एवं आवश्यक संशोधन के लिए अपने विचार रखे। इस क्रम में महोदय, मैं इस लोकप्रिय सरकार द्वारा पेश बजट के संबंध में अपना तथ्य रखना चाहता हूं।

महोदय, आजादी के 50 वर्ष बाद भी रेलवे का विस्तार विशेषकर पिछड़े राज्यों एवं सुदूर क्षेत्रों में उस गति से नहीं हो पाया है, जैसी इस क्षेत्र के लोगों को अपेक्षा थी। यात्री सुविधा एवं गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे ने जो उपाय किये हैं, उसका लाभ आम लोगों तक नहीं मिल पाया है, जिस पर विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है। कुछ एक शहरों में यात्री सुविधा तथा साफ-सफाई की व्यवस्था ठीक है, परन्तु पूरे देश में इसकी स्थिति उतनी अच्छी नहीं है, इस संदर्भ में मेरा सुझाव है कि यदि रेलवे सफाई संबंधी कार्य को प्राथमिकता के श्रेणी में निजी क्षेत्रों के सहयोग से सुधार कर यात्रीगण को बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए कोई ठोस तथा व्यावहारिक उपाय करें। भारतीय रेल की जो क्षमतायें हैं, उसका पूरा उपयोग नहीं होने के कारण आम जनता को इसका पूरा लाभ नहीं मिल पा रहा है तथा राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में इसका योगदान पूर्ण रूपेण नहीं प्राप्त हो रहा है। इसके लिए अधिक ध्यान देने की जरूरत है। यात्री सुरक्षा एवं संरक्षा के डाटा को न्यूनतम स्तर पर लाकर आरामदेह एवं तनावमुक्त यात्रा सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त प्रयास किये जाने चाहिए। रेलवे के कार्य प्रणाली में पारदर्शिता लाने के लिए विशेष व्यवस्था कायम की है तथा यात्री शिकायतों के त्वरित निपटान का जो प्रबंध किया है, वह सराहनीय है। परन्तु, इस पर विशेष निगरानी रखने की जरूरत है। यात्री यातायात व्यवस्था के लिए कुछ आधुनिक और उन्नत सुविधायें उपलब्ध कराने की घोषणा की गयी है, इन योजनाओं का क्रियान्वयन पिछड़े राज्यों में प्राथमिकता के आधार पर किया जाये क्योंकि इन राज्यों के यात्रियों को आज भी रेलवे की आधुनिकता/उन्नत सुविधाओं का एहसास नहीं हो पा रहा है, जो कि अत्यंत ही चिंता का विषय है।

महोदय, मालगाड़ियों एवं पार्सल में हो रही धांधली को रोकने के संबंध में माननीय मंत्री जी ने जो उपाय किये हैं, वह अत्यंत ही सराहनीय/प्रशंसनीय हैं। मेरा अनुरोध होगा कि रेलवे प्रशासन माल ढुलाई एवं पार्सल मदों में उत्तरोत्तर वृद्धि हेतु अधिक से अधिक प्रभावशाली एवं पारदर्शी तथा सुविधाजनक व्यवस्था करें ताकि रेलवे अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति सुगमतापूर्वक कर सके।

रेलवे के अनेक सारे अनुपयोग क्षेत्र हैं, जहां से राजस्व की प्राप्ति कर रेलवे अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति का एक बड़ा भाग पूरा कर सकता है। इस क्षेत्र में विशेष ध्यान देने की जरूरत है ताकि अप्राप्त क्षेत्रों से आमदनी रेलवे को प्राप्त हो।

महोदय, रियायतों के मामले में मेरा आपसे आग्रह है कि आर्थिक रूप से कमजोर लोगों, को चाहे वे किसी भी वर्ग के क्यों न हों, किसी भी परीक्षा में शामिल होने के लिए यदि रेलवे का उपयोग करना चाहें तो रेलवे उन्हें पचास प्रतिशत तक कम से कम द्वितीय श्रेणी में रियायत प्रदान करे। इससे एक ओर जहां परीक्षार्थियों को रेलवे के कल्याणकारी योजनाओं का लाभ मिलेगा, अधिकाधिक प्रतियोगिता में छात्र शामिल हो सकेंगे, वहीं दूसरी ओर परीक्षा देने के नाम पर छात्रों द्वारा बेटिकट यात्रा या हुड़दंग से संबंधित, जो शिकायत प्राप्त होती है, उसमें कमी आयेगी साथ ही रेलवे को अतिरिक्त राजस्व की भी प्राप्ति होगी तथा इससे छात्रों का रेल एवं रेलवे सम्पत्ति के प्रति सकारात्मक रवैया रहेगा।

महोदय, रेलवे के नौकरियों में आरक्षण एवं कार्य प्रणाली में पारदर्शिता तथा रेलवे की अन्य लाभकारी योजनाओं में आरक्षण

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

संबंधी नीति लागू करने के प्रस्तावों के क्रियान्वयन पर कोई विशेष बल देने हेतु कोई ठोस कार्य योजना का उल्लेख होना चाहिए था। इस संदर्भ में मेरा सदन के माध्यम से सुझाव है कि रेलवे के नौकरी एवं अन्य योजनाओं में आरक्षण का शत-प्रतिशत पालन एवं पारदर्शिता अनिवार्य रूप से निर्धारित की जानी चाहिए तथा इसके क्रियान्वयन में हो रही देरी के दोषियों के ऊपर ठोस कार्रवाई की जानी चाहिए ताकि इस लक्ष्य को सुगमतापूर्वक प्राप्त किया जा सके।

महोदय, चिकित्सा सुविधा, रेल कर्मचारियों के वेलफेयर एवं गुणवत्ता सुधार के लिए अधिकाधिक धनराशि का प्रबंध किया जाना चाहिए ताकि चिकित्सा सुविधाओं का आधुनिकीकरण एवं विस्तारीकरण समय पर हो सके तथा रेल कर्मचारियों के कल्याणार्थ चल रहे कार्यक्रमों का व्यापक प्रचार-प्रसार हो।

खानपान सुविधा को एक नीतिगत मामले के तहत आई.आर.सी.टी.सी. के देखरेख में सम्पन्न कराया जा रहा है। इस संबंध में मुझे सूचना मिली है कि आई.आर.सी.टी.सी. रेल में खानपान एवं अन्य यात्री सुविधा प्रदान करने के नाम पर ऐसी संस्था बन गयी है, जिसमें एक विशेष वर्ग को लाभ पहुंचाया जा रहा है। साथ ही इसमें कार्यरत सभी उच्च पदाधिकारियों के वारे-न्यारे (मालामाल) हो गए हैं। मेरा अनुरोध है कि आई.आर.सी.टी.सी. में कार्यरत सभी उच्च पदाधिकारियों के द्वारा लिए गए निर्णयों/कार्य प्रणाली की समीक्षा की जानी चाहिए तथा इसे और पारदर्शी बनाने के लिए प्रभावी कार्रवाई किये जाने की जरूरत है। साथ ही रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों यथा इरकान, भारतीय कंटेनर निगम, राइट्स, रेल-टेल कारपोरेशन इत्यादि के आधुनिकीकरण एवं अधिक स्वायत्तता प्रदान करने के लिए और उपाय किये जाने की जरूरत है ताकि इसे विश्वस्तरीय कार्य कुशलता का प्रतीक या प्रतिस्पर्धा के अनुरूप बनाया जा सके।

महोदय, यात्री सुविधाओं के लिए माननीय मंत्री जी ने देश के हर एक कोने में 46 नयी गाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव किया है। साथ ही 27 गाड़ियों की सेवाओं का विस्तार किया है तथा 10 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गयी है, जो कि सराहनीय है। मुझे उम्मीद है कि इस बार हमारे अन्य सहयोगी मित्रगण माननीय मंत्री के ऊपर बिहार के मंत्री या बिहार से अधिक गाड़ी चलाने/लाभ का भेदभाव संबंधी आरोप नहीं लगायेंगे। परन्तु, मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान उत्तर बिहार के ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, औद्योगिक प्रगति, कृषि विकास, पर्यटन एवं भौगोलिक दृष्टिकोण से व्यावहारिक तथा रेलवे के लिए लाभप्रद निम्नलिखित जनोपयोगी योजनाओं को पूरा करने के लिए सादर अनुरोध करता हूं।

1. बरौनी/बेगूसराय से एक नयी सुपरफास्ट गाड़ी क्रमशः दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई एवं चेन्नई महानगरों के लिए चलाया जाए, ताकि उत्तर बिहार का यह औद्योगिक नगरी महानगरों के साथ सीधा जुड़कर औद्योगिक विकास ही नहीं, सामाजिक तथा सांस्कृतिक विकास भी करे।

2. सकरी से हसनपुर, एक नयी रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रारंभ किया जा चुका है। मैंने इस रेल लाइन को हसनपुर से बरौनी तक विस्तार करने के लिए माननीय मंत्री जी से सादर अनुरोध किया था, न जाने किस कारणवश सर्वेक्षण के बावजूद भी इस जनोपयोगी एवं औद्योगिक तथा कृषि विकास के हित संबंधी योजना की अनदेखी की जा रही है। इस रेल लाइन के निर्माण से उत्तर बिहार का एक अति प्रसिद्ध स्थान "जयमंगलागढ़" जो कि धार्मिक स्थल के साथ-साथ कावर झील-पक्षी विहार के नाम से प्रसिद्ध है, इसका राष्ट्रीय मानचित्र पर एक स्थान प्राप्त होगा, जिससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। साथ ही साथ रेलवे के आय में भी वृद्धि होगी। मुझे जानकारी मिली है कि आप मुख्यमंत्री की हैसियत से इस स्थान पर धार्मिक एवं पर्यटन स्थल भ्रमण के संदर्भ में अपना समय प्रदान कर इस स्थल का मुआयना कर चुके हैं तथा इसके विकास एवं व्यापक प्रचार-प्रसार हेतु अपना आश्वासन भी इस क्षेत्र के लोगों को दिये थे। आवागमन की त्वरित सुविधा उपलब्ध नहीं होने के कारण इस स्थल का समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। पूर्ववर्ती सरकार द्वारा भी इस स्थल का कभी विकास नहीं किया गया है। मेरा आग्रह है कि सड़क परिवहन विभाग अभी दक्षिण भारत के हाथ में है, तो आप उत्तर भारत के मंत्री होने के नाते इसे रेल नेटवर्क से जोड़ कर अपने दायित्वों का निर्वहन कर इस क्षेत्र के सर्वांगीण विकास हेतु अपना सहयोग हसनपुर-बरौनी वाया जयमंगलागढ़ तक रेल लाइन का निर्माण कर अनुगृहीत करें।

3. जैसा कि माननीय मंत्री जी को ज्ञात होगा कि बिहार में गड़हारा रेलवे यार्ड एशिया में अपना स्थान रखता था। यार्ड बंद होने के कारण रेलवे की हजारों एकड़ जमीन खाली पड़ी हुयी है, जिसका उपयोग नहीं होने से रेलवे को मेरे समझ से काफी नुकसान हो रहा है तथा इस क्षेत्र का समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। रेलवे की इस खाली पड़ी जमीन पर लोगों का अवैध कब्जा भी हो जाता है, जिससे रेलवे की ही सम्पत्ति का नुकसान होता है। तत्कालीन रेल मंत्री ने इस खाली

[श्री सूरज सिंह]

पड़ी जमीन पर रेलवे के कलपुर्जे कारखाना के स्थापना की स्वीकृति प्रदान की थी। किसी कारणवश आज तक इस जमीन का उपयोग नहीं हुआ है तथा उत्तर बिहार का यह प्रमुख रेल स्थान कोई कारखाना/यार्ड नहीं होने के कारण अति पिछड़ गया है। मेरा सदन के माध्यम से आपसे आग्रह है कि वर्ष 2005-2006 के रेल बजट में गडहारा रेलवे यार्ड के खाली पड़े जमीन पर कोई कल-पुर्जा कारखाना स्थापित करने के लिए प्रस्ताव या रेलवे की आवश्यकताओं यथा कंक्रीट स्लीपर प्लांट या इसी तरह का कोई अन्य प्लांट स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव को वर्तमान बजट में शामिल करने का कष्ट करेंगे ताकि इस क्षेत्र का पिछड़ापन दूर हो सके एवं रेलवे को भी इसका पर्याप्त लाभ मिले।

अंत में महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेलवे के वार्षिक योजना के उत्तरोत्तर बढ़ोत्तरी, चालू परियोजनाओं के लिए अधिक धनराशि का प्रावधान करने के लिए, दोहरीकरण कार्य के लिए अतिरिक्त धनराशि की व्यवस्था एवं नये रूटों का चयन, अधिकतर खण्डों में आमान परिवर्तन करने की योजना को शामिल करने के लिए, रेल विद्युतीकरण कार्य का समुचित विस्तार करने के लिए, नयी लाइनों को पूरा करने में शीघ्रता एवं उपनगरीय यातायात परियोजना के विस्तारीकरण संबंधी योजनाओं को शामिल करने के लिए तथा संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की नीतियों के त्वरित क्रियान्वयन एवं जनोपयोगी रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूं तथा इस रेल बजट के पक्ष में अपनी संस्तुति/सहमति प्रदान करता हूं।

[अनुवाद]

श्री इकबाल अहमद सरडगी (गुलबर्गा): *महोदय, मैं जनहितैषी बजट पेश करने के लिए संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं जिसने किराया नहीं बढ़ाया और किसानों, विद्यार्थियों, बेरोजगार युवकों और डेयरी जैसे सहकारी क्षेत्रों तथा ग्राम आधारित कुटीर उद्योगों में कार्यरत ग्रामीण क्षेत्रों के व्यक्तियों को रियायतें दी हैं।

साथ ही, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि बीदर से गुलबर्गा तक चालू नई रेल लाइन बिछाने के कार्य के लिए 4.50 करोड़ रुपए का बजट आबंटन पर्याप्त नहीं है। गत वर्ष 15 करोड़ रुपए आबंटित किए गए थे और उसका उपयोग किया जा चुका है। अत:, प्रस्तावित आबंटन को बढ़ाकर 50 करोड़ रुपये कर दिया जाए। यह गुलबर्गा से दिल्ली तक की महत्वपूर्ण रेल लाइनों में से एक है, जिससे इसके निर्माण के बाद गुलबर्गा से दिल्ली तक की यात्रा में 5 घंटे का समय कम लगेगा।

मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि हैदराबाद-कर्नाटक क्षेत्र की जरूरतों को पूरा करने के लिए गुलबर्गा में रेलवे का डिविजनल मुख्यालय स्थापित किए जाने की मांग लंबे समय से की जा रही है। पहले भी इस संबंध में लोक सभा के लगभग 21 संसद सदस्यों ने अभ्यावेदन दिया है। इस वाजिब मांग के बावजूद रेल बजट में गुलबर्गा में डी.आर.एम. कार्यालय स्थापित करने की स्वीकारोक्ति नहीं है। इसलिए, मैं गुलबर्गा में डी.आर.एम. कार्यालय स्थापित करने के इस प्रस्ताव को शामिल करने का परामर्श देता हूं।

मैं मुनीराबाद-महबूबनगर और रायचुर-गढ़वाल नई रेल लाइन शुरू करने के लिए लंबे समय से लंबित प्रस्ताव को कार्यान्वित करने का सुझाव देना चाहूंगा। इन प्रस्तावों को ठोस तरीके से अभी भी शुरू किया जाना शेष है। इसलिए, मैं इन दो रेल लाइनों को शामिल करने का सुझाव देना हूं जिसका सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है।

कर्नाटक राज्य को दक्षिण पश्चिम रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा कार्यान्वित की जा रही 20 परियोजनाओं को पूरा करने के लिए राज्य सरकार के हिस्से के रूप में लगभग 250 करोड़ सहित 4284 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। निवेश से चालू वर्ष के लिए बजट आबंटन में अत्यधिक कमी का पता चलता है जिसके लिए हैदराबाद-कर्नाटक क्षेत्र के व्यापक हित में लंबित प्रस्तावों को कार्यान्वित करने के लिए बजट आवंटन में वृद्धि करने हेतु पुनर्विचार किया जाना आवश्यक है।

उक्त प्रस्तावों के अतिरिक्त मैं मुम्बई-बंगलौर के बीच नई शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन शुरू करने का भी सुझाव देना चाहूंगा। गत एक दशक से मुम्बई-बंगलौर के बीच यातायात में अत्यधिक वृद्धि हुई है। इसलिए, इस नए प्रस्ताव को शामिल किया जाना चाहिए।

मैं यशवंतपुर-बीजापुर ट्रेन को दैनिक सेवा के रूप में चलाए जाने का भी प्रस्ताव करना चाहूंगा जिससे उद्यन एक्सप्रेस में भीड़ कम होगी और मुम्बई-कर्नाटक एवं हैदराबाद-कर्नाटक क्षेत्र के लोगों के लिए यह सुविधाजनक होगा।

गुलबर्गा, मुम्बई, चेन्नई, बंगलौर और हैदराबाद के केन्द्र में स्थित है। गुलबर्गा रेलवे स्टेशन से आने-जाने वाले यात्रियों की संख्या शोलापुर डिविजन से बहुत ज्यादा है। इसलिए, मैं गुलबर्गा में डिविजनल मुख्यालय और एक रेल कार्यशाला स्थापित किए जाने का प्रस्ताव करता हूं।

एक बार फिर, मैं जन हितैषी बजट प्रस्तुत करने के लिए संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील (कराड़): *महोदय, मैं रेल संबंधी अपनी मांगों को सभा पटल पर रखता हूं, जिस पर सभा द्वारा शीघ्र ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है:

1. मध्य रेलवे के सांगली (महाराष्ट्र) जिले के वालवा तहसील के इस्लामपुर में नए कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र शुरू किया जाना;
2. कराड़ रेलवे स्टेशन पर स्थित केन्द्र के अलावा कराड़ शहर में सिटी आरक्षण केन्द्र शुरू किया जाना;
3. कराड़ रेलवे स्टेशन के प्रशासनिक भवन के सामने वाले प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाना;
4. वर्षा ऋतु में चीनी की लदाई की सुविधा के लिए कराड़ में लोडिंग प्लेटफार्म के ऊपर शेड का निर्माण;
5. सप्ताह में एक बार कोल्हापुर से द्वारका तक नई ट्रेन चलाया जाना;
6. पुणे और बंगलौर, इन दो सूचना प्रौद्योगिकी नगरों को जोड़ने के लिए इनके बीच एक सुपर-फास्ट ट्रेन सेवा आरंभ की जा सकती है;
7. 2779/2780 गोवा एक्सप्रेस में एक 3 ए.सी. कोच जोड़ा जाना चाहिए। इस समय दो 2 ए.सी. कोच हैं और केवल एक 3 ए.सी. कोच;
8. महालक्ष्मी एक्सप्रेस में 1 ए.सी. कोच जोड़ा जाना चाहिए, और
9. मध्य रेलवे के पुणे-मिराज खंड में प्लेटफार्म का पूरी लंबाई तक विस्तार कर टकरी रेलवे स्टेशन को विकसित किया जाए।

[हिन्दी]

श्री अवतार सिंह भड़ाना (फरीदाबाद): *महोदय, माननीय रेल मंत्री जी को रेल बजट में किराया भाड़ा तथा माल भाड़े में वृद्धि न करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूं। साथ ही विशेष कर किसानों, पिछड़ा वर्गों, गरीब तबकों के लिए बजट में विशेष रियायत देने के लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। रेल बजट को गौर से देखा जाए तथा पूर्व में प्रस्तुत किए गए रेल बजटों का अध्ययन किया जाए तो यह स्पष्ट होता है कि आधुनिकीकरण एवं रेल सुविधाओं का विकास विशेष क्षेत्रों की ओर केंद्रित रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि ऐसे क्षेत्र जो लगातार मांग होने के बावजूद आज भी रेल सुविधाओं से वंचित हैं, उन पर सर्वप्रथम इस बजट में अनुपूरक मांगें स्वीकार कर बजट में शामिल की जाएं, ताकि ऐसे पिछड़े क्षेत्र जो आजादी के 58 वर्षों के बाद आज भी रेल सुविधाओं से वंचित हैं, उन्हें विकास की मुख्य धारा से जोड़ा जा सके। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र फरीदाबाद के अत्यंत पिछड़े मेवात क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं जो आजादी से लेकर आज तक रेल सुविधाओं से वंचित हैं। यहां रेल सुविधा तो दूर सड़कें तक आवागमन की दृष्टि से बद-से-बदतर स्थिति में हैं। मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं, यह अल्पसंख्यक क्षेत्र है। जहां बहुत ही गरीबी है। इस क्षेत्र को रेल सुविधा से जोड़ने के लिए लगातार मांग चली आ रही है। यहां वाया मेवात, अलीगढ़, पलवल, अलवर रेल लाइन बिछाने की मांग है। इस संबंध में 1977 में स्वर्गीय प्रधानमंत्री श्री मोरारजी देसाई ने रहीमपुर ब्रिज के उद्घाटन के अवसर पर एवं नूंह गुड़गांव में तत्कालीन पूर्व रेल मंत्री श्री बंसीलाल ने 1985 में एवं पूर्व प्रधानमंत्री श्री देवगौड़ा ने 1997 में इस रेल लाइन को बिछाने का वायदा किया था। मैंने स्वयं 1991 में प्रथम बार सांसद चुने जाने पर इस मुद्दे को संसद में उठाया था तथा 1995 में मेरे द्वारा इसी मुद्दे को ले कर मांग न माने जाने पर रेल बजट भाषण का विरोध किया था। परन्तु खेद है, लगातार मांग एवं घोषणाओं के बावजूद इस रेल लाइन को बिछाने का कार्य रेल बजट में आज तक शामिल नहीं किया गया।

माननीय मंत्री जी मेवात क्षेत्र दिल्ली बेहद करीब होने के बावजूद भी अत्यंत पिछड़ा एवं रेल सुविधाओं से वंचित है। 13 वर्ष पूर्व इस रेल लाइन को बिछाने के लिए सर्वे भी किया गया था। इस रेल लाइन के बिछाने से अत्यंत पिछड़े क्षेत्र मेवात का तेजी से विकास हो सकेगा। यहां रह रहे 3 लाख से अधिक मेव-मुस्लिम (अल्पसंख्यक) वर्ग के लोग विकास की मुख्य धारा से जुड़ सकेंगे।

अत: मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है जो खुद पिछड़े इलाके के विकास के पक्के हिमायती हैं, वह मेवात की जनता के इस मांग को पूरा करने के लिए रेल बजट 2005-2006 में अनुपूरक बजट में शामिल करने की कृपा करेंगे।

मेरे फरीदाबाद संसदीय क्षेत्र के होडल, पलवल, बल्लभगढ़, फरीदाबाद से हजारों दैनिक यात्री अपने रोजगार हेतु दिल्ली आवागमन करते हैं। इन्हें आने जाने में रेलगाड़ी की कमी होने के कारण बेहद कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इस कमी को पूरा करने के लिए मैंने माननीय मंत्री जी को कई बार पत्र द्वारा मांग की है कि दिल्ली-पलवल जी.डी.पी.-4 पैसेन्जर शटल जो पलवल तक जाती है, को कोशीकलां तक बढ़ाया जाए तथा एसएनपी-3 के स्थान पर आगरा पैसेन्जर को दिल्ली तक भेजने की मांग की है।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री अवतार सिंह भडाना]

होडल रेलवे स्टेशन से दिल्ली-गाजियाबाद तक जाने वाले दैनिक यात्रियों की संख्या लगभग 3000 है, जबकि होडल को उपमण्डल का दर्जा प्राप्त है और इस उपमण्डल की आबादी लगभग 4 लाख है। इस उपमण्डल के साथ मुस्लिम बाहुल्य क्षेत्र सटा हुआ है। व्यापारिक दृष्टिकोण से लगभग 50 राइस मिलें और दाल मिलें, कृषि उपज मंडी, हेफेड, भारतीय खाद्य निगम, वेयर हाउस हरियाणा के एग्रो के माध्यम से लाखों टन चावल एवं गेहूं का व्यापार होता है। इन राइस मिलों, दाल मिलों, कृषि उपज मंडी इत्यादि में कई हजारों की संख्या में मजदूर बिहार, उत्तर प्रदेश, राजस्थान आदि प्रांतों से रोजी-रोटी कमाने के लिए आवागमन करते हैं। इसके अतिरिक्त पत्थर व सीमेंट व्यापारी लाखों टन की मात्रा में सीमेंट पत्थर व्यापार राजस्थान व मध्य प्रदेश से रोड ट्रांसपोर्ट के द्वारा करते हैं। जबकि व्यापारी एवं मजदूर यहां से आवागमन के लिए फरीदाबाद व दिल्ली से यात्रा करते हैं। मान्यवर मुस्लिम बाहुल्य क्षेत्र मेवात, पुन्हाना, पिंनगवा, नगीना, फिरोजपुर-झिरका, नूंह एवं हथीन के पारिवारिक रिश्ते आगरा, भोपाल, अहमदाबाद, कोलकाता, हैदराबाद, लखनऊ, जम्मू-कश्मीर इत्यादि शहरों से हैं। मजबूरीवश जनता को आने-जाने के लिए फरीदाबाद व दिल्ली जाना पड़ता है। यदि निम्नलिखित सुविधा स्थानीय रेलवे स्टेशन होडल पर उपलब्ध होती है तो यात्रियों को सुविधाओं के साथ-साथ रेलवे को लाखों रुपये का राजस्व अलग से प्राप्त होगा।

अत: माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि निम्नलिखित मांगों को अनुपूरक मांग बजट 2005-2006 में शामिल करने की कृपा करें:

1. पलवल स्टेशन को जंक्शन बनाया जाए।
2. ओल्ड फरीदाबाद क्रासिंग पर अंडर ब्रिज बनाया जाए।
3. दिल्ली पलवल जीडीपी-4 शटल को कोशीकलां तक बढ़ाई जाए।
4. एनएनपी-3 के स्थान पर आगरा पैसेंजर को दिल्ली तक पहुंचाया जाए।
5. निम्नलिखित ट्रेनों का स्टापेज होडल एवं पलवल किया जाएं।

(i) 9023 डाउन जनता एक्सप्रैस (मुम्बई से फिरोजपुर)

(ii) 3007 डाउन तूफान एक्सप्रैस (हावड़ा से श्रीगंगानगर)

(iii) 8237 डाउन विलासपुर से अमृतसर

(iv) 9367 डाउन (मालवा एक्सप्रैस) इन्दौर से जम्मू तवी

(v) 1449 डाउन (महाकौशल एक्सप्रैस)

अप मेल

(i) 9024 अप जनता एक्सप्रैस फिरोजपुर से मुम्बई।

(ii) 3008 अप तूफान एक्सप्रैस श्रीगंगानगर से हावड़ा।

(iii) 8238 अप अमृतसर से विलासपुर।

(iv) 8478 अप उत्कल एक्सप्रैस हजरत निजामुद्दीन से

(v) 1550 अप महाकौशल एक्सप्रैस हजरत निजामुद्दीन से जबलपुर

रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों की जनता को रेल सुविधा से जोड़ कर विकास की मुख्यधारा से जोड़ने की कृपा करेंगे।

[अनुवाद]

प्रो. बसुदेव बर्मन (मथुरापुर): *महोदय, मैं आपका ध्यान और आपके माध्यम से माननीय संसद सदस्यों का ध्यान पश्चिम बंगाल के सुन्दरवन (उत्तरी 24 परगना और दक्षिण 24 परगना जिले) के लोगों की दयनीय दशा की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। इसका अधिकांश भाग मेरे निर्वाचन क्षेत्र 16 मथुरापुर (अनुसूचित जाति) में पड़ता है। रेल सेवा की पर्याप्त सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण मैं, उनकी तरफ से उक्त क्षेत्र के लोगों का प्रतिनिधित्व करते हुए सभा के समक्ष उनकी कुछ मांगों को रखता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री से उस पर उचित विचार करने एवं यथाशीघ्र उचित निर्णय लेने का भी अनुरोध करता हूं।

मैं जयनगर से रायदिघी, केनिंग से सोनाखाली; जयनगर से जमताला; एवं पार्क से धमखाली तक के लिए रेल नेटवर्क के विस्तार का भी अनुरोध करना चाहूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री से सियालदाह-डायमंड हार्बर खंड; सियालदाह-लक्ष्मीकांतापुर-काकद्वीप खंड और सियालदह-केनिंग खंड के लिए दैनिक आधार पर दो जोड़े अतिरिक्त, लोकल ट्रेनों को चलाए जाने का भी अनुरोध करूंगा। मैं उनसे नामखाना रेलवे स्टेशन के लिए ट्रेन सेवा शीघ्र शुरू करने का अनुरोध करता हूं। सियालदाह-लक्ष्मीकांतापुर-काकद्वीप-नामखाना खण्ड पर कार्य लगभग पूरा हो चुका है।

अब, मैं बरूईपुर-डायमंड हार्बर खंड पर दोहरी लाइन बिछाने का अनुरोध करना चाहूंगा जिसके बरूईपुर-मगराहाट उपखंड पर शीघ्र ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। एक रेल पटरी पर भारी दबाव होने के कारण आस-पास के क्षेत्रों से आने-जाने वाले यात्रियों को बहुत परेशानी होती है। इसके अतिरिक्त, बरूईपुर-लक्ष्मीकांतापुर-काकद्वीप खंड एवं सोनारपुर-केनिंग खंड पर दोहरी लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है। सियालदाह-काकद्वीप खंड

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

में निशिंदापुर एवं काशीनगर स्टेशनों के बीच माधवनगर रोड पर हाल्ट स्टेशन भी स्थापित किया जाना चाहिए।

मैं उनसे रेलवे प्लेटफार्मों के उचित रख-रखाव के लिए अनुरोध करता हूं। उनमें से अधिकांश की हालत बहुत खराब है तथा उनका शीघ्र मरम्मत एवं पुनरुद्धार किए जाने की आवश्यकता है।

मैं उनका ध्यान प्लेटफार्मों और शौचालयों की उचित सफाई की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं। प्रत्येक 24 घंटों में, कम से कम उनकी तीन बार सफाई की जा सकती है। इसके अलावा विशेष रूप से प्रस्थान बिन्दु से गन्तव्य तक ट्रेन में अपनी यात्रा पूरी करने के बाद ट्रेन कम्पार्टमेंटों की उचित सफाई किए जाने के प्रति माननीय मंत्री द्वारा ध्यान दिए जाने की नितांत आवश्यकता है। सभी स्थानीय ट्रेनों, विशेष रूप से ई.एम.यू. यूनिटों में शौचालय सुविधाओं एवं जल की भी व्यवस्था की जानी चाहिए। ऐसी रेलगाड़ियों में उचित सुविधाओं के अभाव में, विशेष रूप से वृद्ध लोगों को काफी असुविधाओं, झंझट तथा परेशानी का सामना करना पड़ता है।

मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि प्लेटफार्मों पर पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था प्रदान करें तथा उनके उचित रख-रखाव की भी व्यवस्था करें। तथा प्लेटफार्मों पर सुरक्षित पेयजल सुविधाओं, शौचालयों, बैठने के स्थानों तथा बिजली के पंखों की भी व्यवस्था की जा सकती है। ये सभी यात्रियों की कुछ आवश्यक जरूरतें हैं जिन पर शीघ्र ध्यान देने और उचित कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता है।

श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकदर (कृष्णनगर): *महोदय, मुझे निम्नलिखित मामले को सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए:

पश्चिम बंगाल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र कृष्णनगर क्षेत्र के अधिकांश लोगों की रेल सुविधाओं के संबंध में कई वास्तविक शिकायतें हैं और मैं उनकी तरफ से सभा के समक्ष निम्नलिखित मांगें रखती हूं तथा रेल मंत्री से उन पर समुचित विचार करते हुए उचित निर्णय लेने का अनुरोध करती हूं:

(1) पश्चिम बंगाल के नादिया जिले में सियालदाह डिवीजन में कृष्णनगर से करीमपुर तक रेल लाइन बिछाना;

(2) डेबाग्राम स्टेशन पर भागीरथी एक्सप्रेस का ठहराव;

(3) कृष्णनगर से लालगोला स्टेशन तक दोहरी लाइन बिछाना;

(4) नादिया जिले में स्टेशन पर और टेहट्टा में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलना;

(5) सियालदह डिवीजन में सियालदह-लालगोला मार्ग के लिए एक अतिरिक्त एक्सप्रेस ट्रेन चलाना;

(6) कृष्णनगर, बहादुरपुर, धुबिलिया, मुएगेहा, बेथुआदहारी, सोनाडांगा, देबाग्राम, पगलाचौड़ी और पलासी स्टेशन के प्लेटफार्म पर उचित प्रकाश की व्यवस्था करना शौचालयों, बैठने तथा पेयजल सुविधाओं जैसी बुनियादी सुविधाओं एवं यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करना तथा उनमें सुधार लाना।

श्रीमती मिनाती सेन (जलपाईगुड़ी): *महोदय, जलपाईगुड़ी जिले और उत्तरी बंगाल से संबंधित रेल संचार की विकट समस्या को उद्धरित करने के लिए अवसर देने का मैं आपकी बहुत आभारी हूं। जिन समस्याओं को मैं यहां रखने जा रही हूं, उन्हें राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की सरकार और वर्तमान सरकार के दौरान संसद में उठाया गया था। रेल मंत्रालय और इससे जुड़े संगठन से संबंधित बहुत सा पत्राचार हुआ था।

महोदय, जलपाईगुड़ी जिला संवेदनशील भौगोलिक स्थिति में स्थित है। इस जिले में रेलवे नेटवर्क बंटवारे के समय से ही उपेक्षित रहा है।

जलपाईगुड़ी जिला उत्तरी बंगाल के छः जिलों का डिवीजनल मुख्यालय है। जिले का मुख्य उद्योग चाय है और भारत सरकार उत्पाद शुल्क के रूप में बड़ी राशि अर्जित करने के अलावा करोड़ों रुपए की विदेशी मुद्रा अर्जित करती है।

डिवीजनल मुख्यालय, होने के कारण यहां सभी महत्वपूर्ण प्रशासनिक और न्यायिक कार्यालय तथा उच्च शैक्षिक केन्द्र स्थित हैं। जिले और राज्य के भिन्न-भिन्न कोनों से लोग यहां ऐसे संगठनों/संस्थानों में विभिन्न कार्यों के लिए आते हैं। कोलकाता उच्च न्यायालय की एक स्थायी पीठ (बैंच) यहां शीघ्र ही काम शुरू करने वाली है। चाय नीलामी केन्द्र पहले से ही काम कर रहा है।

पूरा जिला स्वयं व्यापार और वाणिज्य का प्रमुख केन्द्र है। कई पर्यटक स्थल हैं और कई अन्य पर्यटक केन्द्र शीघ्र खुलने वाले हैं। इन सबके अलावा, जिले में चार विश्व प्रसिद्ध अभयारण्य स्थित हैं और इन पर्यटक स्थलों तथा अभयारण्यों में देश तथा विदेश से पर्यटक आते हैं।

उचित रेल नेटवर्क के अभाव में पर्यटकों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। किसान तथा कृषक अपरने अतिरिक्त उत्पादों को लाने-ले जाने की स्थिति में नहीं हैं, जिसके परिणामस्वरूप वे उचित मूल्य प्राप्त करने से वंचित रह जाते हैं।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्रीमती मिनाती सेन]

इन कठिनाइयों से निबटने के लिए मैं जलपाईगुड़ी और इसके आस-पास के क्षेत्रों की चिरलंबित मांगों को पूरा करने हेतु निम्नलिखित मांगों को रखती हूं:

1. कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाओं और जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन पर मेल एवं एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव सहित सभी आवश्यक अवसंरचना के साथ जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन (एन.एफ.आर.) का उन्नयन करना;
2. जलपाईगुड़ी में 12वें राज्य राजमार्ग पर मोहितनगर समपार पर रेल उपरिपुल का निर्माण करना;
3. बांगलादेश होते हुए हल्दीबाड़ी से सियालदह तक यात्री और मालगाड़ी दोनों तरह की रेलगाड़ियां शुरू करना;
4. एन.जे.पी. होते हुए हल्दीबाड़ी से सियालदह तक सुपर फास्ट ट्रेनों की शुरूआत करना;
5. अलीपुरद्वार डी.आर.एम. के अंतर्गत आने वाले ऊदारमाबाड़ी रेलवे स्टेशन (एन.एफ.आर.) का एक पूर्ण स्टेशन के रूप में उन्नयन करना;
6. बसीरहाट, गोलोकगंज, गौरीपुर, धुबरी, बेलसीपाड़ा (असम) होते हुए नई मैनागुड़ी (पश्चिम बंगाल) से जोगीघोपा तक रेल पटरी के निर्माण कार्य को तेज करना;
7. चांगड़ाबांधा होते हुए न्यू माल से चांगड़ा-बोक्डा तब मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना चूंकि बांगलादेश के साथ आयात-निर्यात सड़क मार्ग से चल रहा है। चांगड़ाबंधा से मैनागुड़ी तक रेल पटरी के विस्तार की आवश्यकता है;
8. सहकारी समितियों द्वारा सुपर मार्केट के निर्माण के लिए भुगतान किए जाने पर जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन के आस-पास (2.05 एकड़) की रेल भूमि को छोड़ना;
9. न्यू जलपाईगुड़ी में रेलवे भर्ती केन्द्र खोलना;
10. न्यू जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन और हल्दीबाड़ी के बीच की रेल लाईन का विद्युतीकरण करना;
11. अनावश्यक परेशानी से बचने के लिए अलीपुरद्वार की बजाय निकटतम रेलवे स्टेशन से स्वतंत्रता सेनानियों के लिए जारी किए जाने वाले रेलवे पासों का नवीनीकरण करना;
12. तीनबत्ती भाड़े से न्यू जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन तक और जलपाईगुड़ी से विशेष रूप से गुमटी नं. 1 से गुमटी नं. 2 तक आस-पास की रेल सड़कों का मरम्मत कार्य करना जो बहुत ही दयनीय स्थिति में हैं; और
13. जलपाईगुड़ी रोड़ स्टेशन पर गोमती से 3 नम्बर को चौड़ा करना।

अंत में, मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

श्रीमती मनोरमा माधवराज (उदुपी): *महोदय, जब रेलवे बजट 2004 प्रस्तुत किया जा रहा था उससे कुछ समय पहले ही केन्द्र में नवगठित संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन ने शासन संभाला था और बजट प्रस्तुत करने में एक वर्ष से भी कम समय बचा था। इसे लेखानुदान कहना ठीक होगा जिसमें बड़े नीतिगत परिवर्तनों और ढांचागत सुधारों की आशा नहीं की जा सकती।

उस समय से संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के पास बड़ी नीतियों और कार्यक्रमों की तैयारी करने का पर्याप्त समय था इसलिए 2005 के सम्पूर्ण रेल बजट में परिचालन और वाणिज्यिक गतिविधियों का पुनरोद्धार के साथ ही वित्तीय अनुशासन की भी आशा की गई थी।

रेलवे बजट 2005 ने इन सभी आशाओं को झूठा साबित कर दिया है। चुनाव की पूर्व संध्या पर सरकार पर एक लोकप्रिय बजट बनाने का मानसिक दबाव था। अब तत्काल भविष्य में कोई चुनाव नहीं होने जा रहे हैं अब सरकार को यात्री किराए की दरों की समीक्षा करनी चाहिए और राजसहायता में भी कमी करनी चाहिए। ये सभी चीजें रेलवे की कमाई को हजम कर रही हैं। यदि आवश्यक वस्तुओं, ईंधन और उपभोग्य वस्तुओं के दामों में छूट दिए बिना रेल में यात्री सुविधाओं के सुधार के लिए यात्री किराए में थोड़ी सी वृद्धि की जाती है तो आम आदमी इसे सहर्ष स्वीकार कर लेगा। अनेक चालू परियोजनाओं के साथ-साथ चल स्टाक का अधिग्रहण (वैगन) और टक्कर-रोधी उपकरण जैसे सुरक्षा उपकरणों में निवेश जैसी नई परियोजनाओं के लिए संसाधन जुटाने की भी कोई झलक नहीं मिलती है।

रेल मंत्री ने बाबा नागार्जुन की पंक्तियों से प्रभावित होकर इस बजट को और अधिक लोकप्रिय और निर्धनोन्मुख बनाने के लिए विद्यार्थियों और बेरोजगारों को अधिक रियायतें दी हैं।

प्रति राजसहायता, रेलवे की वित्तीय हालत के लिए घातक है जबकि सरकार को इसमें लाभ ही लाभ दिखाई देता है। केन्द्र को नाममात्र का लाभांश देने के अलावा, रेलवे अब भी बजटीय सहायता पर निर्भर है। रेलवे को वित्त का विवेकपूर्ण प्रबंध किये जाने से रेलवे न केवल आत्मनिर्भर बनेगी अपितु इससे वृहत

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

विस्तार कार्यक्रमों के लिए भी पर्याप्त आंतरिक धनराशि जुटाई जा सकेगी।

रेल मंत्री नें कई क्षेत्रों में रेल सेवाओं को शुरू करने और उनका विस्तार करने की घोषणा की है। इन सेवाओं को तभी शुरू किया जा सकता है जब आमान परिवर्तन का चालू कार्य पूरा हो जाये। आमान परिवर्तन सहित चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई बड़ी धनराशि आबंटित नहीं की गई है। इसलिए इन नई ट्रेनों का भाग्य अनिश्चित है और तो और पिछले बजट के दौरान रेल मंत्री ने कई नई ट्रेनों को शुरू करने की घोषणा की थीं लेकिन उनमें से दो तिहाई ट्रेनें अभी तक शुरू नहीं हो पाई हैं।

1990 की शुरूआत में जब पूरे देश में आमान परिवर्तन की बड़ी परियोजनाओं को शुरू किया गया था। तब आने वाले सरकारों से ऐसी आशा की गई थी कि वे ऐसी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए अलग से धनराशि मुहैया कराएंगी। मंगलौर-हासन लिंक (मीटर गेज) के आमान परिवर्तन का कार्य एक दशक पहले शुरू किया गया था लेकिन 13 वर्षों के बाद भी इसका केवल एक भाग मंगलौर से सुब्रमण्यम रोड़ ही शुरू हो पाया है। मैं समझती हूं कि इस वर्ष सुब्रमण्यम रोड़ से सकलेसपुर के लिए थोड़ी सी धनराशि का आबंटन किया गया है। इस धनराशि से मंगलौर-हासन को आमान परिवर्तन के मूल कार्य में 4 से 5 वर्ष और लग जाएंगे। कोंकण रेलवे संपर्क (लिंक) दलशिना कन्नड के केवल इस प्रयोजन की पूर्ति करता है इससे समुद्र तट के साथ लगने बाले उत्तरी हिस्से तक पहुंचने के लिए यात्रियों हेतु सुविधा उपलब्ध कराता है। हासन बी.जी. लिंक का कार्य पूरा न होने के कारण नए मंगलौर पोर्ट पर औद्योगिक कच्चे माल और निर्यात योग्य वस्तुओं के मालभाड़ा यातायात में रुकावट या गई है।

मैं सरकार से अनुरोध करती हूं कि वह स्वयं ही नई परियोजनाओं और उनके विस्तार को तब तक अधिस्थापित कर दे जब तक कि चालू परियोजनाओं का कार्य पूरा नहीं हो जाता। मैं सरकार से यह भी अनुरोध करती हूं कि वह उन क्षेत्रों में जहां पर लम्बे समय से आमान परिवर्तन के कार्य के कारण सेवाओं के बाधित होने से, होने वाले यात्री किराए और मालभाड़े के नुकसान का आकलन करे।

जबकि कई चालू परियोजनाएं लम्बित हैं तब भी मंत्री जी ने सत्यमंगलम-मैत्तूर और चराजनगर सत्यमंगलम-मैत्यूपलयम खण्डों में नई सर्वेक्षणों की घोषणा की है। इन मार्गों पर कार्य शुरू करने से पूर्व हमें उन घने जंगलों पर पड़ने वाले पर्यावरणीय प्रभावों का आकलन करने की आवश्यकता है जहां से इन लाइनों के जाने की योजना है।

पूरे देश में बड़े सड़क राजमार्ग बनते जा रहे हैं और सड़क यातायात क्षेत्र रेलवे के मालभाड़े व्यापार को चुनौती दे रहा है। रेलवे पहले ही सड़क यातायात क्षेत्र के कारण अपने माल-भाड़े के बड़े हिस्से को गंवा चुका है। मंत्री जी ने दावा किया है कि वह वैगन-टन-अराउंड के समय में 7 से 6 घंटे का सुधार किया है। वैगन-टर्न-अराउंड वह समय है जब भरे वैगनों को खाली करके उन्हें पुन: भरकर रवाना किया जाता है। इससे वागनों की भारी कमी का सामना करने वाले कोयला, सीमेन्ट और उर्वरकों के अतिरिक्त चीनी, गेहूं, चावल इत्यादि जैसे खाद्यान्न के बड़े फ्रेटमूवर्स को कोई सांत्वना नहीं मिलेगी। रिपोर्ट के अनुसार आज रेलवे के पास अपनी आवश्यकताओं से 20 प्रतिशत कम वैगन हैं। अब इन्होंने वैगनों को नष्ट करने योग्य वैगनों की श्रेणी के वैगनों को पुन: परिभाषित किया है और अब इस बात पर जोर दिया जा रहा है कि पहले जिन कई वैगनों को नष्ट करने के लिए स्क्रैप्ट यार्ड में भेजा गया था उन्हें सेवा में वापस लाना चाहिए।

पिछले दो वर्षों से क्रयादेशों के अभाव में सरकारी और निजी दोनों वैगन निर्माता खाली बैठे हैं। क्योंकि बाहरी देशों के आपूर्तिकर्त्ताओं से आपूर्ति किए जाने वाले व्हील और एक्सल के सैटों के मूल्यों में वृद्धि हुई है अत: रेलवे ने पिछले दो वर्षों से इनका आयात बंद कर दिया है। लेकिन ईंधन (डीजल) और विद्युत के बढ़े हुए मूल्य अदा कर रही है। रेलवे द्वारा आयात किए जाने व्हील और एक्सल सैटों के मूल्य विभेद को समाप्त करने के लिए रेलवे को उपाय भी करने चाहिए।

पेंशन रेलवे की सबसे बड़ी जिम्मेदारी है यह वह जिम्मेदारी है जिससे रेलवे को किसी भी समय भारी घाटे का सामना करना पड़ सकता है। रेलवे को 12 लाख पेंशनों के भुगतान के लिए अपने रिजर्व में प्रतिवर्ष 7,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होती है। 1974 में पेंशन देनदारियों का वास्तविक आकलन करने के बाद रेलवे से कहा गया था कि वह पेंशन के वितरण के लिए अपनी प्रतिवर्ष की देनदारियों के अनुरूप एक पृथक पेंशन कोष गठित करे। लेकिन ऐसे पृथक पेंशन कोष का गठन नहीं किया गया और न ही इसके लिए कोई 'रिजर्व' रखा गया अपितु सभी पेंशनों का भुगतान सामान्य राजस्व से किया गया। इस दर से 2010 तक रेलवे की 60 प्रतिशत कमाई केवल पेंशन पर ही खर्च हो जाएगी।

यह आश्चर्यजनक है कि लगभग तीन दशक से पेंशन देनदारियों के बीमांकिक आकलन को अद्यतन करने का प्रयास नहीं किया गया। यह एक बहुत ही गंभीर मुद्दा है, जिस पर ध्यान नहीं दिया गया है इससे रेलवे के लिए निकट भविष्य में बड़ा वित्तीय संकट उत्पन्न हो जाएगा।

सुरक्षा के पक्ष पर रेलवे का रिकार्ड दयनीय है। यह सिद्ध हो चुका है कि 60 प्रतिशत से अधिक बड़ी दुर्घटनाएं मानव (कर्मचारियों) की गलती से होती हैं तथा 10 प्रतिशत से कम

[श्रीमती मनोरमा माधवराज]

दुर्घटनाएं सिगनलिंग तथा रेडियो संचार जैसे उपकरणों के कार्य न करने/गलत रूप से कार्य करने के कारण होती हैं।

उदाहरण के लिए कोंकण रेलवे निगम द्वारा विकसित की गई टक्कर-रोधी प्रणाली की प्रस्तावित स्थापना का मामला लीजिए। इस स्वदेशी आविष्कार के व्यावसायिक दोहन तथा निर्यात बाजारों के लिए अपार संभावनाएं हैं। सकल फील्ड प्रयोगों के बाद टक्कर-रोधी प्रणाली को अधिक यातायात वाले सभी मार्गों पर लगाना था। 17000 करोड़ रु. के विशेष रेलवे सुरक्षा कोष के मुकाबले इसका कुल परिव्यय केवल 1,600 करोड़ रु. है। अभी भी, इस संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

केन्द्र द्वारा पेट्रोल और डीजल पर लगाए गए उपकर के माध्यम से एकत्रित केन्द्रीय सड़क कोष का एक भाग रेलवे को आर ओ बी तथा आर यू बी रोड इंटर सेक्शन पर रेलवे उपरि पुल/अधोगामी पुल का निर्माण करने के लिए दिया जाता है। आर ओ बी तथा आर यू बी, चौकीदार युक्त रेलवे समपार पर होने वाले खर्च को बचाते हैं। 2004-05 के दौरान सी आर एफ खाते पर रेलवे को 710.81 करोड़ रु. की राशि प्राप्त हुई। इससे पहले 2003-04 में रेलवे स्वीकृत कुल 424 आर ओ बी/आर यू बी में से केवल 27 आर ओ बी/आर यू बी ही बना सका। अतः सी आर एफ का एक प्रमुख भाग अन्यत्र चला जाता है।

नई आरंभ की गई सूचना प्रौद्योगिकी से संबंधित सुविधाओं जैसे इंटरनेट बुकिंग तथा नई/आगे तक बढ़ाई गई रेलगाड़ियों ने बजट पर केवल दिखावटी प्रभाव डाला। जब तक कि वर्तमान रेलगाड़ियों के परिचालन को सुचारू नहीं किया जाता, यात्री (मेल/एक्सप्रैस/यात्री) यातायात में वृद्धि का मालगाड़ियों के परिचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। रेलवे द्वारा अर्जित प्रत्येक रुपये में से 62 पैसे मालभाड़ा यातायात से आते हैं (यात्री किरायों को राजसहायता प्रदान करने में भी इसका प्रयोग किया जाता है), रेलवे मालभाड़े के कारक की अनदेखी करने का जोखिम नहीं उठा सकता, जिसे सड़क यातायात क्षेत्र से गंभीर खतरा है।

मध्यम वर्ग का एक नागरिक, जोकि पूरे किराए का भुगतान करने वाले यात्रियों का एक प्रमुख अंश है, वे इस बजट से उत्साहित नहीं हैं। राहत (किरायों में कोई वृद्धि नहीं) की आड़ में उन्होंने सुविधाओं (रेलगाड़ियों में कम भीड़-भाड़, अधिक सफाई और स्वच्छता) तथा इनके परिचालन में समयबद्धता जैसे सुधारों के लाभ से वंचित किया है। पहले से ही दी जा रही आवश्यकता से अधिक राजसहायता पर और भी कई रियायतों की घोषणा की जा चुकी है, पूरे किराए के टिकटों/मुफ्त टिकटों के वास्तविक हिस्से के बारे में जानना रुचिकर होगा। मेरे आकलन के अनुसार यह 20 प्रतिशत अथवा उससे भी कम होगा।

हमें रेलवे प्रशासन को इसकी वित्तीय प्रणाली सहित पेशेवर रूप देने की आवश्यकता है। राजेश मोहन आयोग ने इन पक्षों पर गहराई से विचार किया है। इसकी रिपोर्ट अब रेल भवन में पड़ी है, इसका पता लगाकर इस पर कार्य करना चाहिए, जिसकी वह पात्र है।

फिर भी सभा द्वारा इस अहानिकर बजट को पूर्ण समर्थन देने की अनुशंसा करती हूं।

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन (अट्टूर): *महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का भारी मन से समर्थन करता हूं।

महोदय, मैं यह बात स्पष्ट करूंगा कि मैं इस बजट का भारी मन से समर्थन क्यों करता हूं। इस सभा के कुल 20 निर्वाचित सदस्यों में से उन्नीस इस सरकार का समर्थन करते हैं। केरल के लोग लंबे समय से राज्य में रेलवे के विकास की मांग कर रहे हैं। हमने संसद सदस्यों के रूप में लोगों की मांगों को उच्चारित किया तथा जब बजट की तैयारी चल रही थी, तब हमने सरकार का प्रतिनिधित्व किया। परन्तु, दुर्भाग्यवश माननीय रेल मंत्री ने केरल के लोगों की ऐसी किसी भी मांग पर कोई सकारात्मक निर्णय नहीं लिया।

महोदय, मैं सभा के पटल पर ऐसी कुछ मांगों का संक्षिप्त ब्यौरा प्रस्तुत करूंगा और आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री समस्या को समझेंगे तथा केरल के लिए एक विशेष रेलवे विकास पैकेज की घोषणा करेंगे।

महोदय, केरल में रेलवे के विकास की व्यवस्था करने हेतु केरल के लिए एक अलग रेलवे जोन का निर्माण केरल की लंबी समय से चली आ रही मांग है। वर्ष 2004-05 के रेल बजट में तत्कालीन रेल मंत्री ने केरल के लिए "संपर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" नामक एक नई रेलगाड़ी की घोषणा की थी। परन्तु यह रेलगाड़ी अब तक आरम्भ नहीं हो पाई है। 2005-06 के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने 46 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की थी। परन्तु केरल की अनदेखी की गई। बंगलौर से त्रिवेन्द्रम तक एक नई रेलगाड़ी आरंभ करने की मांग लंबे समय से की जा रही है, जोकि कार्यान्वित नहीं हो सकी। जहां तक रेलगाड़ियों को आगे बढ़ाने की मांग की बात है तो एर्नाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक "मंगला लक्षद्वीप एक्सप्रैस" के विस्तार की मांग प्रमुख है। महोदय, इसके बदले में केरल में रहने वाले 10 लाख से अधिक प्रवासी मलयालियों की सबसे प्रतिष्ठित रेलगाड़ी अप्रत्याशित रूप से हमें मिली, जिसका कि नई दिल्ली से चंडीगढ़ तक विस्तार कर दिया गया है।

मुझे विश्वास है कि केरल के लोगों को इससे लाभ नहीं होगा। तीन दशक पुरानी यह रेलगाड़ी, उन रेलगाड़ियों की श्रृंखला

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

में आती है, जोकि भारत की राजधानी से राज्य की राजधानी तक चलती हैं। महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से अपने निर्णय पर पुनर्विचार करने तथा यथास्थिति बनाए रखने का आग्रह करता हूं।

महोदय, जहां तक केरल में नई रेल लाइनों का संबंध है तो कोट्टायम से वाया चेंगानूर, कोन्नी, पुनालुर से त्रिवेन्द्रम तक की एक नई रेल लाइन की मांग है जोकि केरल के पूर्वी भागों को छूती हो। पहले भी सर्वेक्षण किया गया था, परन्तु बजट में उस परियोजना के लिए कुछ नहीं है। केरल में रेलवे नेटवर्क को फैलाने में आमान परिवर्तन को समयबद्ध रूप से पूरा करने की महत्वपूर्ण भूमिका है।

रेल लाइन का विद्युतीकरण तथा पुराने रेल पुलों का पुनर्निर्माण समय की मांग है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में एक महत्वपूर्ण बात लाना चाहता हूं। यह केरल में रेलवे के राजस्व से संबंधित है। केरल में यह 100 प्रतिशत है। इस सफलता का कारण है केरल में उच्च साक्षरता दर तथा सामाजिक परिवर्तन। केरल में एक भी बे-टिकट यात्री नहीं है। उक्त तथ्य के मद्देनजर भी रेलवे विकास की मांगों पर विचार किया जाना चाहिए।

महोदय, इन शब्दों के साथ ही मैं एक बार फिर माननीय मंत्री महोदय से केरल के लोगों की मांगों पर सकारात्मक रूप से विचार करने का अनुरोध करता हूं।

श्री एस. अजय कुमार (ओट्टापालम): *महोदय, बहस में भाग लेने का मुझे अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूं। मेरी साथी श्रीमती सुजाता केरल के लोगों को रेल विकास के संदर्भ में आ रही समस्याओं का पहले ही उल्लेख कर चुकी हैं। मैं उन सभी बिन्दुओं को दुहराना नहीं चाहता जिन पर पहले ही चर्चा हो चुकी है। मैं केवल कुछ ही बिन्दुओं पर बोलूंगा जिन्हें मैं सबसे महत्वपूर्ण समझता हूं।

महोदय, रेल राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। यह केवल तभी संभव है यदि सभी 28 राज्यों तथा क्षेत्रों में रेल विकास समान रूप से किया जाए। रेलवे विकास के संदर्भ में केरल पिछड़े राज्यों में से एक है। रेलवे के विकास परियोजनाओं में वाजिब हक के लिए बार-बार किये गए हमारे अनुरोधों को नहीं सुना गया। महोदय, प्राधिकारियों के निरन्तर नकारात्मक रवैये के कारण से मुझे अनिश्चित काल के लिए भूख हड़ताल पर जाना पड़ा। महोदय, माननीय अध्यक्ष जी के हस्तक्षेप तथा रेलवे प्राधिकारियों द्वारा आश्वासन दिये जाने के बाद ही मैंने पिछले दिनों अपनी हड़ताल समाप्त की। लेकिन महोदय, शोरनुर तथा पिटलेन नामक जगहों पर त्रिकोणीय रेलवे स्टेशन की मांग का वर्तमान बजट में कोई उल्लेख नहीं है। मंगलापुरम-शोरनुर लाइन का विद्युतीकरण, नीलाम्बुर-नान्जाकोड-मैसूर के बीच नई लाइन तथा पोलाची-पलाक्कड क्षेत्र का आमान परिवर्तन महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं। लेकिन बजट में इन परियोजना का कोई उल्लेख नहीं है। इस प्रकार का व्यवहार स्वीकार्य नहीं है।

यद्यपि केरल के लोग रेलवे की राजस्व आय में पर्याप्त योगदान देते हैं लेकिन जब नई रेलगाड़ियों की बात आती है तो राज्य की हमेशा उपेक्षा की जाती है। केरल जाने वाली अधिकतर रेलगाड़ियों में भीड़-भाड़ रहती है, इस समस्या को हल करने के लिए नई रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए।

महोदय, आपको याद होगा कि सत्तर के दशक में पलाकाड़ में स्थापित की जाने वाली कोच फैक्टरी को केरल से छीन लिया गया था। यह नकारात्मक व्यवहार राज्य के प्रति हमेशा ही रहा है। अब, राज्य प्रत्येक अन्य राज्यों की तुलना में औद्योगिक तथा आर्थिक विकास के संदर्भ में पिछड़ रहा है जिसका मुख्य कारण रेलवे का पर्याप्त विकास नहीं होना है। महोदय, पलाकाड़ में डीजल इंजन कार्यशाला स्थापित करने का एक प्रस्ताव था। लेकिन, इसकी वर्तमान में स्थिति क्या है? मंत्री जी को स्पष्ट करना चाहिए।

महोदय, देश में विभिन्न स्टेशनों पर लगभग 1,25,000 लाइसेंसधारी कुली हैं जो पूर्णतया यात्रियों के सामान ढोने से प्राप्त आय पर निर्भर है। पूर्ववर्ती राजग सरकार का पार्सल बुकिंग सेवाओं का निजीकरण करने के निर्णय से गंभीर मुश्किलें खड़ी हो गई हैं क्योंकि इससे लाइसेंसधारी कुलियों के लिए काम की उपलब्धता में कमी आई है। वर्तमान सरकार का यात्री गाड़ियों में माल ले जाने की मात्रा को आधा कर, ब्रेक वैनों में माल ले जाने की मात्रा का सीमांकन कर, माल ले जाने के संबंध में नए विनियमन लागू करने के निर्णय से स्थिति और गंभीर हो गयी है। इससे भविष्य में काम की उपलब्धता में कमी आएगी तथा अधिकांश कुली बेरोजगार हो जाएंगे जिससे हजारों गरीब परिवारों को दरिद्रता में जीवनयापन करना पड़ेगा। महोदय, इसमें संशोधन करना पड़ेगा। इसके अतिरिक्त, रेलवे ने हाल ही में निर्णय लिया है कि जिन स्टेशनों पर 5 मिनट या इससे अधिक समय के लिए रेलगाड़ी नहीं रुकती है वहां से पार्सल सुविधा बंद कर दी गई हैं जिससे स्थिति और गंभीर हो गयी है। हम लाखों कुलियों तथा उनके परिवारों को भूख से नहीं मरने देंगे। महोदय, रेल मंत्री ने अंतरिम बजट पेश करते समय लाइसेंसधारी कुलियों के लिए कई कल्याणकारी उपाय किये थे। लेकिन रेलवे बोर्ड तथा नौकरशाहों की कार्रवाई से कुलियों की आजीविका एकाएक समाप्त हो जाएगी।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री एस. अजय कुमार]

महोदय, एक और महत्वपूर्ण बिन्दु यह है कि दक्षिण रेलवे में लम्बे समय से ट्रेड यूनियनों की मान्यता के लिए कोई जनमत संग्रह नहीं हुआ है। यह रेलवे में कार्यरत लोगों के लोकतांत्रिक अधिकारों का उल्लंघन है। जनमत संग्रह नहीं कराने का कारण यह है कि तथाकथित मान्यता प्राप्त यूनियनों के नेता तथा दक्षिण रेलवे के नौकरशाहों कर्मचारी तथा जनता विरोधी विभिन्न गतिविधियों में एक साथ मिले हुए हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि यथाशीघ्र जनमत संग्रह कराया जाए।

महोदय, मैं मंत्रालय से बजट प्रस्तावों की पुनरीक्षा करने तथा केरल राज्य में रेलवे के विकास के लिए परियोजनाएं शामिल करने का अनुरोध करता हूं।

श्री लोनाप्पन नम्बाडन (मुकुन्दपुरम): @*महोदय, पहले की तरह इस वर्ष के बजट में भी केरल की अनदेखी की गई है। केरल के लिए नया रेलवे जोन स्वीकृत नहीं करने तथा नई रेलगाड़ी नहीं देने का मैं पुरजोर विरोध करता हूं। नई 46 रेलगाड़ियों में से केरल को छोड़कर एक तिहाई गाड़ियां दक्षिण भारत के राज्यों को दी गई हैं। केरल को एक भी नई गाड़ी नहीं दी गई है। कांग्रेस गठबन्धन केन्द्र तथा राज्य दोनों में सत्ता में है। इसके बावजूद भी कि एक सदस्य को छोड़कर केरल के सभी सदस्य सरकार का समर्थन करते हैं केरल की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। रेलवे के विकास के मामले में देश के अन्य राज्यों की तुलना में केरल अत्यधिक पिछड़ा हुआ है। क्योंकि रेलवे के उच्चतम प्राधिकारियों में केरल की पर्याप्त पैठ नहीं है।

निरन्तर उपेक्षा के समाधान स्वरूप केरल को एक विशेष रेलवे जोन आबंटित किया जाना चाहिए।

तीन नई लाइनों अर्थात् चन्नुर-गुरूवयूर, अंगमली-सबरिमाला और कोट्टायम इरूमली को तुरन्त प्रारंभ किया जाए। एर्नाकुलम से अलप्पुझा और कोट्टायम लाइनों के दोहरीकरण के लिए पर्याप्त आबंटन किया जाना चाहिए। अंगमली और इरिनजलाक्कुडा स्टेशनों को कम्प्यूटरीकृत किया जाये। एर्नाकुलम में डीजल शेड को बंद करने के निर्णय को वापस लिया जाए। इसकी अपेक्षा डीजल शेड पर विद्युत इंजनों की अतिरिक्त मरम्मत सुविधा स्थापित की जानी चाहिए।

रेलवे में ट्रेड यूनियनों को मान्यता लोकतांत्रिक ढंग से गुप्त मतदान के माध्यम से दी जानी चाहिए। रेलवे में रिक्त पड़े लगभग दो लाख पदों को भरा जाए। इससे रेल दुर्घटनाओं को रोकने तथा कर्मचारियों के काम का बोझ कम होगा। वर्तमान में रेलवे गेटमैनों का कार्य समय 10 से 12 घन्टों का है। इस लम्बे कार्य समय के कारण बहुत सी रेल दुर्घटनाएं होती हैं। यह घटाकर आठ घंटे किया जाना चाहिए। रेलवे खानपान सेवाओं के निजीकरण के कारण खाद्य सामग्री की मात्रा एवं वजन में कमी आई है तथा कीमतों में वृद्धि हुई है। खाद्य सामग्री सही मात्रा एवं वजन की आपूर्ति की जानी चाहिए तथा कीमतें कम करनी चाहिए।

पार्सल और सामान की बुकिंग सुविधा को सभी स्टेशनों पर पुनः स्थापित किया जाये। इससे हजारों कुलियों को अपना कार्य पुनः मिल सकेगा। उनकी सुरक्षा सुनिश्चित की जानी चाहिए। वर्तमान ठेका प्रणाली समाप्त की जाये। पुराने जीर्णशीर्ण कोचों को बदला जाए और नए कोच शामिल किये जाएं। कई स्टेशनों पर तो आधारभूत सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं हैं। कई स्टेशनों पर तो छत या पैदल उपरिपुल भी नहीं हैं। लाइनों के दोहरीकरण और उपरि पुलों के निर्माण के लिए अधिक आबंटन दिया जाए और उनका निर्माण शीघ्र पूरा किया जाये। केलेतुनकारा, चेलाकुडी और कोरात्ती में उपरि पुलों के निर्माण को पूरा करने के लिए तुरन्त कदम उठाये जायें। ''अलाभकारी स्टेशनों'' के बहाने विद्यमान रेलवे स्टेशनों को बंद करना समाप्त किया जाए। ऐसे स्टेशनों की आय को वहां अधिक गाड़ियों का ठहराव स्वीकृत करके बढ़ाया जाना चाहिए।

केरल ''ईश्वर का अपना देश'' है जो शिक्षा, स्वास्थ्य देखभाल तथा संस्कृति में बहुत आगे है। मलयाली यात्रियों की अपराध दर बहुत कम है। बिना-टिकट यात्रा करने वाले मलयाली लोगों के मामले बहुत कम सामने आते हैं। राज्य के पिछड़ेपन के मद्देनजर मैं यह निवेदन करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने उत्तर स्वरूप केरल के अनुकूल घोषणाएं होनी चाहिए। हमें आशा है कि हमारे समक्ष ब्लैक पिलर रूपी बाधाएं दूर होंगी तथा आपकी ओर से व्हाईट स्मोक आएगा।

श्रीमती पी. सतीदेवी (बडागरा): *महोदय, रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में कुछ सकारात्मक पक्ष हैं और उसकी प्रशंसा की जानी चाहिए। यात्री भाड़ा और माल-भाड़ा बढ़ाने की कोई मंशा नहीं है और समाज के कमजोर तबकों को मिल रहे लाभ को अभी भी जारी रखा गया है। यह बात सचमुच प्रशंसनीय है।

लेकिन बजट प्रस्तुत करते समय रेल मंत्री ने इस तथ्य की पूरी तरह से उपेक्षा कर दी है कि देश के दक्षिणी भाग में केरल नाम का एक राज्य भी है। केरल राज्य भारतीय रेलवे को राजस्व के रूप में 700 करोड़ रुपए से कम का योगदान नहीं करता है, लेकिन रेल बजट में केरल राज्य में रेलवे के विकास के लिए बहुत ही अल्प राशि का प्रावधान किया गया है। रेल मंत्रालय ने पुनः केरल की चिर-लंबित मांगों और विकास को दरकिनार कर दिया है।

@*मूलतः मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।
*लिखित भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

महोदय, माननीय मंत्री ने घोषणा की है कि पूरे देश के करीब 46 नई ट्रेनें शुरू की जाएंगी। लेकिन यह कहना बहुत ही दुर्भाग्य पूर्ण है कि केरल के लिए उनमें से एक भी ट्रेन नहीं है। रेल मंत्रालय का रवैया बिल्कुल ही न्यायोचित नहीं है।

केरल के लोग आशान्वित थे कि कम से कम इस बार संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार उनके लिए उचित न्याय करेगी 6 उत्तरी जिलों वाले मालाबार क्षेत्र के करीब 15 मिलीयन लोगों की उपेक्षा रेलवे द्वारा की गई है और लोगों की परेशानी बढ़ती जा रही है। इस क्षेत्र की विभिन्न एसोसिएशनों द्वारा चेन्नई और गोवा के बीच सुपरफास्ट एक्सप्रेस की मांग पर मंत्रालय द्वारा विचार नहीं किया गया।

राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के कार्यकाल के दौरान कन्नानूर और यशवंतपुर के बीच एक साप्ताहिक ट्रेन शुरू की गई थी। वस्तुतः, इस ट्रेन की सेवा से बंगलोर और मालावार क्षेत्र के विभिन्न शहरों के बीच यात्रा कर रहे हजारों लोगों को लाभ नहीं हुआ। पूर्व में मंगलोर और बंगलोर के बीच 2 ट्रेनें (2 थ्रु कोचेज) दैनिक रूप से चलाई जा रही थी जिन्हें वापस ले लिया गया था। मालाबार क्षेत्र से बंगलोर और मैसूर तक 100 से अधिक पर्यटक बसें चल रही हैं। मैं बस व्यापारियों, विद्यार्थियों, कर्मचारियों और विभिन्न मंदिरों के श्रद्धालुओं से भरे होते हैं। यशवंतपुर कन्नूर एक्सप्रेस ट्रेन को दैनिक ट्रेन के रूप में चलाना बहुत जरूरी है क्योंकि यह आम आदमी के हित के उपयुक्त है। इस सेवा का मार्ग बंगलोर सिटी और मल्लेश्वरम से होकर होना चाहिए, जिससे एक घंटे का अतिरिक्त समय बच सके यह सेवा अत्यधिक यात्रियों की आवाजाही और पार्सल बुकिंग को आकर्षित करेगी। जिससे रेलवे को राजस्व की प्राप्ति होगी।

मलाबार क्षेत्र से गुरूवपुर मंदिर जाने वाले तीर्थयात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है। सीधे ट्रेन सम्पर्क के अभाव में तीर्थ यात्री कुट्टीपुरम उतरने और वहां से गुरूवपुर के लिए बस पकड़ने को बाध्य होते हैं। इसलिए त्रिचूर होकर कासरगौड और गुरूवपुर के बीच सीधी ट्रेन चलाना मालाबार क्षेत्र के लोगों के लिए अत्यधिक लाभदायक होगा।

निलम्बुर-नंगगुड से मैसूर तक रेल सम्पर्क बहुत ही महत्वपूर्ण है। वल्लारपदम में अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल पूरा होने और वहां एल.एन.जी. काम्प्लेक्स होने से कोचीन से और कोचीन तक की रेल यातायात में कई गुना बढ़ोत्तरी होगी यदि निलम्बुर-नंगगुड से मैसूर के बीच रेल सम्पर्क खुलता है तो इससे बंगलोर और कोचीन के बीच दूरी कम हो जाएगी और परिचालन समय कम लगेगा। मंत्रालय द्वारा टेलीचेरी मैसूर रेलवे की चिर-लंबित मांग पर भी विचार नहीं किया गया। यदि इस मांग को पूरा कर लिया जाता है तो यह केरल और कर्नाटक राज्य के लोगों के लिए काफी लाभदायक होगा।

सप्ताह में दो बार चलने वाली कन्नूर मंगलोर मेवली एक्सप्रेस को दैनिक आधार पर चलाया जाना चाहिए। मंगलोर और त्रिवेन्द्रम के बीच सुपरफास्ट एक्सप्रेस का परिचालन शुरू किया जाना चाहिए।

कोंकण मार्ग पर सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस का परिचालन के वायदे को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

अभी दिल्ली से टी.वी.एम. तक राजधानी एक्सप्रेस का परिचालन सप्ताह में दो बार किया जा रहा है।

राजधानी एक्सप्रैस के फेरे बढ़ाकर प्रति सप्ताह कम से कम चार दिन की जानी चाहिए।

महोदय, केरल के लाखों लोग अब दिल्ली और इसके आस-पास के क्षेत्रों जैसे फरीदाबाद, गाजियाबाद, नोएडा, गुड़गांव आदि में रहते हैं। गर्मी की छुट्टियों और त्योहारों के मौसम के दौरान दिल्ली से केरल तक विशेष ट्रेनें शुरू की जानी चाहिए।

महोदय, दिल्ली और केरल राज्य की राजधानी के बीच जो केरल एक्सप्रेस ट्रेन पिछले 25 वर्षों से चल रही है, उसका चंडीगढ़ तक विस्तार किये जाने का प्रस्ताव है इससे दिल्ली के यात्रियों को काफी असुविधा और परेशानी होगी इसलिए, यह अनुरोध किया जाता है कि विस्तार के उक्त प्रस्ताव को वापस ले लिया जाए और दिल्ली होते हुए केरल से चंडीगढ़ तक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

महोदय, पूरे राज्य में रेल सम्पर्क के दोहरीकरण हेतु जारी रेल परियोजनाओं को पूरा करने हेतु अपेक्षित राशि 225.93 करोड़ रुपए हैं। लेकिन यह बहुत दुःखद बात है कि बजट आवंटन मात्र 53.60 करोड़ है। इस अल्प राशि से तो एक भी परियोजना पूरी नहीं हो सकेगी।

विद्युतीकरण और उपरिपुलों के निर्माण के लिए भी बजट आवंटन अत्यल्प है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए। वेंगलम, नंदी, चेंगोट्टकवु में रेल उपरि पुल का निर्माण अभी भी लंबित है। ऐसा मालूम पड़ता है कि निर्माण स्कंध परियोजना को पूरा करने में विलंब करना चाहता है क्योंकि यह उनके लिए लाभदायक है। कार्य में तेजी लाने के लिए सरकार पर उचित दबाव दिए जाने की आवश्यकता है।

यात्रियों को सुविधाएं और सुरक्षा केवल उचित कार्रवाई द्वारा ही प्रदान की जा सकती है। मेल, एक्सप्रेस और सुपरफास्ट तथा

[श्रीमती पी. सतीदेवी]

पैसेंजर ट्रेनों के 'क्रु' के 8 घंटे की ड्यूटी का कार्यान्वयन सुनिश्चित किया जाना चाहिए। खान-पान सेवा का लाभ कमाने की बजाय सेवा भावना की दृष्टि से इनको परिचालित किया जाना चाहिए।

महोदय, केरल के लोग प्रस्तुत रेल बजट से पूरी तरह से निराश हैं क्योंकि उनके हितों एवं आशाओं की उपेक्षा हुई है। इसलिए सम्पूर्ण केरलवासी रेल मंत्रालय द्वारा उनके अनुकूल कुछ कार्रवाई किए जाने की आशा भरी नजरें गड़ाए हुए हैं।

मैं इस आशा से अपनी बात समाप्त कर रही हूं कि केरल के लोगों के व्यापक हित में आप अनुकूल जवाब देंगे और निर्णय लेंगे।

श्री पी. करूणाकरन (कासरगोड): *महोदय, मैं रेल मंत्री जी की इस बात के लिए प्रशंसा करता हूं कि उन्होंने वर्ष 2004-05 के बजट में यात्री यातायात और पार्सल शुल्क में कोई वृद्धि नहीं की है।

1. हमारी रेल सुरक्षा और प्रशासनिक ढांचे को सुदृढ़ करने के लिए अन्य कई उपाय हैं। इसलिए, यह एक सकारात्मक रुख है।

2. लेकिन, अन्य कई मुद्दे हैं जिनका समाधान करके इस बजट की विश्वसनीयता और सहनशीलता में वृद्धि की जानी है। हमारे देश का आर्थिक विकास मुख्य रूप से बुनियादी ढांचे के विकास पर निर्भर है जिसमें सबसे महत्वपूर्ण रेलवे है। भारतीय रेलवे का बहुत गौरवशाली इतिहास रहा है। संभवत: यह हमारे देश के परिवहन का सबसे बड़ा नेटवर्क है।

3. इसलिए, राष्ट्रीय स्तर पर हमें संतुलित विकास का रुख अपनाना होगा जो केवल कुछ क्षेत्रों तक ही सीमित नहीं होगा। मैं कुछ राज्यों के लिए दी गयी परियोजनाओं से असहमत नहीं हूं लेकिन अन्य राज्य भी हैं जिन्हें इस सूची में शामिल किया जाना है।

4. मुझे इस बात का दु:ख है कि इस बजट में 46 नयी रेलगाड़ियों की घोषणा की गयी थी लेकिन केरल का सूची में कोई स्थान नहीं है। दोहरीकरण, रेल ऊपरि पुलों को पूरा करने और विद्युतीकरण के लिए भी अधिक धनराशि की आवश्यकता है।

5. जहां तक रेल ऊपरि पुलों का संबंध है, केरल संभवत: ऐसा प्रथम राज्य है जो प्रत्येक कार्य के कुल अनुमान के 50 प्रतिशत भाग के लिए अंशदान करता है। लेकिन स्वीकृत कार्यों को पूरा किया जाना अभी शेष है और उनमें से कई कार्य तो अभी शुरू नहीं हुए हैं।

6. रेलवे वस्तुत: रेल सुरक्षा के लिए यात्रियों से विशेष शुल्क लेता है। इसलिए, रेल ऊपरि पुलों का निर्माण रेलवे सुरक्षा का ही एक अभिन्न अंग है। तथापि, केरल सरकार ने रेल ऊपरि पुलों के निर्माण की गति को तीव्र करने के लिए एक सकारात्मक कदम उठाया है। इसलिए, रेलवे को अपने कार्यों की गति को तीव्र करना होगा, राज्य में और अधिक रेल ऊपरि पुलों के लिए अधिक धनराशि स्वीकृत करनी होगी। केरल सरकार पहले ही रेल ऊपरि पुलों के प्रस्तावों को भेज चुकी है और वह कुल लागत के 50 प्रतिशत भाग को वहन करने के लिए तैयार है।

7. जलपान निगम ने अपना कार्य आरंभ कर दिया। लेकिन उसमें जो कामगार बहुत दिनों से काम कर रहे थे उन्हें रोजगार देने से इंकार कर दिया गया है। यही हाल केरल में रेलवे के कुलियों का है। वे वहां 30 अथवा 35 वर्षों से काम कर रहे थे लेकिन रेलवे ने हैंडलिंग कार्य को गैर-सरकारी लोगों को सौंपने का निर्णय लिया। लेकिन इन गरीब कुलियों को रोजगार नहीं दिया गया। इस श्रमिक विरोधी कदम को वापस लिया जाना चाहिए।

8. केरल सरकार और केरल के संसद सदस्यों ने सभी रेलगाड़ियों की मंजूरी, नयी लाइनों के सर्वेक्षण और बुनियादी ढांचे को सुदृढ़ करने के संबंध में कई अभ्यावेदन दिये हैं।

नयी रेलगाड़ियों के संबंध में:

(क) तिरूवनंतपुरम-मंगलौर-मवेली एक्सप्रेस—इसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए।

(ख) मडगांव-मंगलौर एक्सप्रेस का विस्तार कोचीन तक किया जाए।

(ग) कन्नूर-बंगलौर-एक्सप्रेस—इसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए।

(घ) त्रिवेन्द्रम से कोयम्बटूर तक नयी रेलगाड़ी आरंभ की जाए।

(ङ) तिरूवनंतपुरम-कन्नूर एक्सप्रेस का कासरगौड तक विस्तार किया जाए।

(च) मंगलौर-चैन्नई तक के लिए रेलगाड़ी।

9. दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, रेल-ऊपरि पुलों के निर्माण, विद्युतीकरण, इत्यादि के लिए अधिक धनराशि का आवंटन किया जाए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

10. सबारी रेल लाइन और गुरूवयूर-तनूर के लिए नया सर्वेक्षण।

11. रेलवे की सुरक्षा अधिक महत्वपूर्ण है। रेलवे द्वितीय श्रेणी, पहली श्रेणी और ए.सी. टिकटों पर सुरक्षा कोष के लिए विशेष शुल्क वसूलता है। लेकिन, कई रेलवे स्टेशनों पर, पैदल पार पुलों के न होने के कारण दुर्घटनाएं घट जाती हैं क्योंकि यात्री विशेषकर महिलाओं, बच्चों और वृद्ध लोगों को रेलवे स्टेशन पर तीन या चार रेल लाइनें पार करनी पड़ती हैं। इन स्टेशनों पर दुर्घटनाओं से मौतें होने की खबरें मिली हैं।

12. रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए चौकीदार युक्त और चौकीदार रहित समपार भी इतने ही महत्वपूर्ण हैं। इसलिए रेलवे को चौकीदार युक्त और चौकीदार रहित समपारों के लिए समय-सीमा वाली एक कार्य योजना को तैयार करना होगा और रेलवे स्टेशनों पर ग्यारह पैदल पार पथों का निर्माण करना होगा।

मैं केरल सरकार द्वारा माननीय रेल मंत्री को प्रस्तुत अपने ज्ञापन में सुझाये गये रेल ऊपरि पुलों के नाम प्रस्तुत करना चाहता हूं। केरल सरकार यह पहले ही स्पष्ट कर चुकी है कि वह प्रत्येक रेल ऊपरि पुल की लागत के 50 प्रतिशत व्यय को वहन करने के लिए तैयार है। केरल सरकार द्वारा रेलवे बजट 2005-06 में शामिल करने के लिए निम्नलिखित नाम भेजे गये हैं:

1. होसानगैडी, कासरगौड एल सी संख्या 289
2. कोट्टीकुलम यार्ड, कासरगौड एल सी संख्या 280
3. पेझयेंगेडी, कण्णनोर एल सी संख्या 257
4. मम्बारम, कण्णनोर एल सी संख्या 230
5. पुनलूर-कोल्लम वी-518

मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि उपरोक्त रेल ऊपरि पुलों को इसी रेलवे बजट में शामिल किया जाए।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): महोदय, आप सब कुछ जानते हैं। रियासते जम्मू-कश्मीर इकोनामिकली आर इण्डस्ट्रियल लिहाज से एक बैकवर्ड स्टेट है हमारे यहां पहली बार वर्ष 1970 में ट्रेन आई थी।

अपराह्न 4.26 बजे

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय *पीठासीन* हुए]

उस जमाने से लेकर आज तक वही सिंगल पटरी चल रही है, वही दकियानूसी, वही ट्रेनें, वही सड़े-गले डिब्बे, वही स्टाइल, उसी स्पीड से चलती गाड़ियां, सब कुछ उसी जमाने का पुराना चलता आ रहा है। मैं यहां खड़े होकर अपने हक के लिए बोलना चाहता हूं, अपने हक को छोड़ना नहीं चाहता हूं। मैं यह रिक्वेस्ट करूंगा कि आप किसी भी स्टेशन को देखें, हमारा एक स्टेशन है कठुआ, जो कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। हमारा दूसरा स्टेशन जम्मू का है। इनको देखने पर लगेगा कि पता नहीं किस जमाने में किसने इन्हें बनवाया होगा। किसी भी तरह यह लगता नहीं है कि यह एक रेलवे स्टेशन है। हमारे यहां जो डीआरएम का स्टेशन है, जहां डीआरएम बैठता है, वह फिरोजपुर है। हमारा डीआरएम पांच सौ किलोमीटर की दूरी पर बैठता है। हमारे यहां रेलवे नेटवर्क की जो कुल दूरी है, वह फिरोजपुर से लेकर बारामुला तक 1000 किलोमीटर है। आप इंसाफ कीजिए कि इतना डिस्टेंस है, लेकिन अगर दो रुपए का टेन्डर करना हो या दो पैसे की नौकरी लगवानी हो या कोई दो-चार काम करवाने हों तो पांच सौ किलोमीटर दूर फिरोजपुर जाना पड़ता है। फिरोजपुर वर्ष 1926 में बना, तब से आज तक पंजाब में कुछ न कुछ विकास होता रहा है। लुधियाना में डिवीजन बनी, जालन्धर में बनी, अमृतसर में बनी, नई रेल लाइनें बिछी और हमारी हालत यह है कि हमको एक कार्नर में ले जाकर फिरोजपुर से जोड़ा गया है। मैं यह जानना चाहता हूं कि ऐसा क्यों है? आज वहां कुछ कंस्ट्रक्शन वर्क चल रहा है, लेकिन इस सारे काम में जम्मू-कश्मीर के लोगों को काम करने की परमीशन नहीं है, उनको गैंती और बेलचा चलाने की परमीशन नहीं है। हमारी जमीनें ले ली गईं, हमारे नौजवानों को कहा गया कि बन्दूकें छोड़ो, मेहनत करो, लेकिन आज उनको गैंती और बेलचा चलाने तक की परमीशन नहीं है। इन कामों में वहां जितने भी मुलाजिम लगे हुए हैं, वे सब बाहर के हैं। आप गौर कीजिए कि चार सौ पदों के लिए भर्ती हुई जिनमें से 398 आदमी जम्मू-कश्मीर से बाहर के हैं और सिर्फ दो आदमी जम्मू-कश्मीर के हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि आप जम्मू-कश्मीर रियासत को क्या दे रहे हैं? आप जम्मू-कश्मीर रियासत को कुछ नहीं दे रहे हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या परेशानी है? हमारे माननीय रेल मंत्री जी कहीं न कहीं बैठकर टेलीविजन देख रहे होंगे, मैं उनसे कहना चाहता हूं कि मेहरबानी करके हमारा भी ध्यान रखें, इस टीवी को देखें और सुनें। वह टी.वी. को देखें और सुनें, वरना यह बेइंसाफी हमें बर्दाश्त नहीं है। उधमपुर में स्टेशन बना हुआ है, रेलवे लाइन बिछी हुई है, सारा काम पूरा हुए छः महीने हो गए हैं, लेकिन अभी तक वहां ट्रेन चलनी शुरू नहीं हुई। आपने जो लिस्टेड ट्रेनों के बारे में बताया है, उनमें हमारे यहां कोई ट्रेन नहीं चल रही

[चौधरी लाल सिंह]

है। सिर्फ यह कहना कि हमने यह किया, वह किया, इससे ही काम चलने वाला नहीं है। वहां सब कुछ तैयार है, लेकिन ट्रेन नहीं चल रही है। सरकार हमारी है, लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि हम लिहाज करें। अगर कहीं कोई गलती होगी या कोई चीज शामिल करानी है, तो सांसद होने के नाते यह हमारा हक है कि हम उसे इंक्लूड कराएं। जिन लोगों की नुमाइंदगी लाल सिंह करता है, उनके साथ वह बेइंसाफी नहीं कर सकता। इसलिए हम अपना हक मांग रहे हैं।

तकरीबन सभी राज्यों के लिए आपने शताब्दी रेलगाड़ी चलाई है, लेकिन हमारे राज्य के लिए कोई शताब्दी रेलगाड़ी नहीं चलती है। वहां सबसे ज्यादा यात्री आते हैं और एक ही रेलवे लाइन जम्मू की है। वहां से कम से कम सवा करोड़ लोग गुजरते हैं, जो वैष्णो देवी के दर्शन के लिए आते हैं। उनके लिए कोई इंतजाम नहीं है। वहां लोग रेलगाड़ियों में इस तरह से भरे होते हैं, जैसे पोल्ट्री फार्म में मुर्गे भरे हों। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे जम्मू-कश्मीर रियासत के लिए रेलगाडियों की संख्या बढ़ाएं। अगर ऐसा नहीं करेंगे तो यह हमारे साथ बेइंसाफी होगी। आपने हमारा डीआरएम का आफिस फिरोजपुर रखा है। ठीक है उनका वहीं रहने दो। आपने हरियाणा और पंजाब में भी आफिस दिए हैं, लेकिन हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर ये दोनों पहाड़ी राज्यों को नीचे दबाकर रखा गया है। इसलिए इनकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

आपने डीजल शैड लुधियाना में बनाया, रेलवे वर्कशाप अमृतसर में बनाई, ब्रिज वर्कशाप जालंधर में बनाई, ट्रैफिक एकाउंट्स आफिस जालंधर में बनाया, डी.एल.डब्ल्यू, डी.एम.डब्ल्यू., प्रोडक्शन यूनिट-पटियाला में बनाई और आरसीएफ कपूरथला में बनाया। आलमोस्ट पंजाब को दिया, लेकिन हमें इसकी खुशी है। मैं तो इतना ही कहना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर रियासत को आपनो क्यों छोड़ दिया। सियालकोट खोल दो, मुजफ्फराबाद खोल दो, इससे ही काम नहीं चलने वाला है। मेरा निवेदन है कि हमारे राज्य की तरफ भी ध्यान देना चाहिए। डिवीजनल रेलवे मैनेजर आफिस जम्मू में नहीं है। रेलवे का अस्पताल भी जम्मू में नहीं है। हिमकुंड रेलगाड़ी नहीं चलती, राजधानी एक्सप्रेस नियमित नहीं चलती। वह सप्ताह में पांच दिन के बजाय सिर्फ शुक्रवार को चलती है और शनिवार को वापस आती है। आपने डेली एक्सप्रेस चलाई थी, उसे बंद कर दिया गया है। इसी तरह से पूजा एक्सप्रेस है। जम्मू रीजन से मैं, मदनलाल शर्मा जी और एक राज्य सभा के सांसद, कुल तीन सांसद हैं। लेकिन उसमें आधा डिब्बा रिजर्व है और तीन सांसद हैं। इसलिए एक सांसद प्रथम श्रेणी में और बाकी दूसरे दर्जे में सफल करते हैं। इस तरह से वहां के सांसदों तक को कोई सुविधा नहीं है। जब सांसदों की यह हालत है तो आम लोगों की क्या हालत होगी, यह इससे समझा जा सकता है। इसलिए हम सिर्फ खुशफहमी में नहीं रहना चाहते, प्रेक्टिकली देखना चाहते हैं। कल मैं वहां से आ रहा था, तो ट्रेन में जो चादर दी गई, वह बहुत गंदी थी। उस ट्रेन का बाथरूम गंदा था और खाना भी सही नहीं था। कोई सुविधा नहीं थी।

मैं कहना चाहता हूं कि अगर उधमपुर में ट्रेन चलाने वाली बात का जवाब नहीं मिला तो लाल सिंह पहला आदमी होगा, जो बाहर आकर प्रोटेस्ट करेगा। मुझे ट्रेन चाहिए, क्योंकि मैं उधमपुर के लोगों के प्रति जवाबदेह हूं। इंदिरा गांधी जी ने उस समय ट्रेन का उद्घाटन किया था। कई सरकारें आई और सभी ने उस पर काम किया। लेकिन अब काम पूरा हुए छः महीने हो गए हैं, अब सरकार की जिम्मेदारी बनती है कि वहां ट्रेन शुरू की जाए।

आप कभी वहां सफल करें तो मालूम पड़ेगा कि रेलगाड़ियों में लोगों की क्या हालत होती है। वहां पर दुनिया भर से लोग वैष्णो माता के दर्शन के लिए आते हैं। अमरनाथ यात्रा के लिए आते हैं और वहां से मक्का-मदीने के लिए लोग जाते हैं। लेकिन लोगों को ट्रेनों में जगह नहीं मिलती। मैं वहां विधायक रहा हूं और मंत्री भी रहा हूं। एक बार मैंने रिजर्वेशन कराया तो मुझे नहीं मिला। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप वहां के लिए ट्रेनें बढ़ाएं। जो रेलगाड़ियां लिस्टेड हैं, उनमें जम्मू-कश्मीर को भी देखें और सोचें कि आपने कौन सी नई ट्रेन वहां चालू की है। जो डेली एक्सप्रेस चलती थी, वह भी बंद कर दी गई है। मेरा काम सच को सच कहना है, मैं कोई लीपापोती वाली बात नहीं करता। हमारे स्टूडेंट्स को क्या फायदा हुआ है, यह आप देखें।

हमारे किसानों को क्या फायदा हुआ, हमारी बहनों को इससे क्या फायदा हुआ। कहते थे कि मरे हुए लोगों को इससे ले जाएंगे। पहले तो कोई मरा नहीं तो ले किसे जाएंगे। प्रैक्टिकली अगर हमें फायदा होता है तभी हम समझेंगे कि कुछ हुआ, नहीं तो समझेंगे कि कुछ नहीं हुआ। इसलिए हम कहना चाहते हैं कि अगर हमारी यह ट्रेन नहीं चली तो हम धरना भी देंगे। आपने समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मोहन सिंह (देवरिया): सभापति जी, मैं रेल बजट की निंदा तो नहीं कर रहा हूं लेकिन मैंने बड़ी कोशिश की कि किस मुद्दे पर इसकी तारीफ की जाए, तो मुझे कोई मुद्दा ऐसा दिखाई नहीं पड़ा, जिस पर इसकी तारीफ की जाए। व्यक्तिगत तौर पर जब मैंने सभी राज्यों के सांसदों से बातचीत की तो पता चला कि केरल के माननीय साथियों ने धरना दिया, कर्नाटक और तमिलनाडु के साथियों ने भी बैनर उठाया, उत्तर प्रदेश के लोगों ने अखबारों में बयान दिया और बिहार के लोगों ने कहा कि उन्हें भी कुछ नहीं मिला और माननीय लाल सिंह जी बड़ी गर्मजोशी के साथ कह रहे थे कि इनसे तो जो पहले था वह भी ले लिया गया। किस नुक्ते से तारीफ की जाए, वह दिखाई नहीं पड़ा। यह जो

मुनीम जी का बहीखाता होता है कि कितनी आमदनी हुई, कितना खर्चा हुआ, उस तरह का एक बहीखाता पेश कर दिया गया। इस बजट में हमें कोई राजनैतिक इच्छा-शक्ति दिखाई नहीं पड़ी।

रेलवे की मुख्य रूप से चार बड़ी चुनौतियां हैं। सबसे बड़ी चुनौती है कि आजादी के बाद से जिन क्षेत्रों में अभी तक रेल लाइन नहीं गयी, उन क्षेत्रों में हम किस सीमा तक नयी रेल लाइनें पहुंचाएंगे। इस बजट में एक किलोमीटर भी नयी रेल लाइन का उल्लेख दिखाई नहीं पड़ा। जो रेल लाइनें पहले से बिछी हुई हैं, उन छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदल दिया जाए। दसवीं पंचवर्षीय योजना में लक्ष्य रखा गया था कि 2365 किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलेंगे। इसमें से कुल 400 किलोमीटर कार्य ही हुआ और शेष के बारे में जगह-जगह शिलान्यास हो गये। दो-एक जगहों का इन्होंने उल्लेख भी किया है। निजी-तौर पर हम कह सकते हैं कि गौंडा और गोरखपुर के बीच में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना है लेकिन उसके लिए फंड आवंटित नहीं हो रहा है। पिछले रेल मंत्री जी ने कप्तान गंज से छपरा की रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए शिलान्यास कर दिया, लेकिन उसके लिए फंड आज तक नहीं हुआ। माननीय मंत्री जी ने इस बजट में चार नयी रेलगाड़ियां घोषित कर दीं कि वे आमान परिवर्तन के बाद चलाई जाएंगी और आमान परिवर्तन की कोई चर्चा इस बजट में नहीं है कि उसके लिए कितना फंड दिया जाएगा। मथुरा से फरूर्खाबाद होते हुए कानपुर की रेल लाइन और उस पर एक दर्जन रेलगाडियों की घोषणा कर दी गयी है। पुरानी लाइन तो उखाड़ दी गयी और नयी बड़ी लाइन बिछाने का कार्य नहीं किया गया है। दूसरी चुनौती छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की है, लेकिन उसके लिए भी कोई व्यवस्था नहीं की गयी है। तीसरी चुनौती है कि पहले से जो बड़ी लाइन है उसे डबल करने और उसका विद्युतीकरण करने की। इसके बारे में भी दसवीं पंचवर्षीय योजना में कहा गया कि 1500 किलोमीटर के हम डबल लाइन का करने का काम करेंगे। इस बजट में केवल 200-250 किलोमीटर रेल लाइन को डबल करने की बात कही गयी है लेकिन विद्युतीकरण करने की बात नहीं कही गयी है।

हम एक सुझाव के तौर पर कहना चाहते हैं कि जितना पैसा पूरे हिंदुस्तान की सड़कों को जोड़ने के लिए भारत सरकार ने खर्च किया और हर व्यक्ति जो पैट्रोल और डीजल खरीदने के लिए जाता है उसके ऊपर सैस लगाया जाता है कि हम उसमें से कुछ पैसा सड़क बनाने के लिए खर्च करेंगे तो उससे कम पैसे में पूरे हिंदुस्तान में, उन सारे क्षेत्रों में जिनको स्वर्ण चतुर्भुज सड़क कहते हैं, चार रेल लाइन हम बिछा दिये होते और उससे कम पैसों में माल ढुलाई की समस्या पर काबू पा गये होते।

लेकिन इसमें इच्छा शक्ति की कमी की वजह से रेल लाइन को दो लाइन, चार लाइन करने के बारे में कोई इच्छा शक्ति दिखायी नहीं देती। चौथी चुनौती रेल की यह है कि सौ साल पुरानी रेल लाइन जिस पर चल रही है, सौ साल पुराने, 75 साल पुराने, 90 साल पुराने रेलवे के ब्रिज हो गए हैं जो खतरनाक हालत में हैं। वे कभी भी टूट सकते हैं जिससे दुर्घटनाएं हो सकती हैं। भारत सरकार ने, रेल मंत्रालय ने 1989 में इसके लिए एक कमीशन नियुक्त किया था। उस कमीशन ने कहा कि पांच वर्ष में महत्वाकांक्षी योजनाएं बना कर पुराने पुलों को नया नहीं किया गया तो दुर्घटनाओं को रोका नहीं जा सकता है। इसका कोई इंतजाम इसमें दिखायी नहीं पड़ रहा है। मैंने नई रेलगाड़ी चलाने के बारे में नीतीश जी के बजट को उठा कर पढ़ा तो उसमें यह बात थी कि निजामुद्दीन से जबलपुर तक सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस चलायी जाएगी। वह नहीं चली। पिछले साल मंत्री जी ने जो बजट पढ़ा उसमें भी इसका जिक्र था। रेलवे का टाइम टेबल मेरे पास आया है। उसमें आ गया कि सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस निजामुद्दीन से इतने बजे चलकर जबलपुर पहुंच जाएगी। मुझे आरक्षण कराना था। मैं गया, उन्होंने मुझे कहा कि वह अभी चली नहीं है। तीसरी बार उसी सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस को इस बजट में पढ़ दिया। खुशी है कि तीसरी बार पढ़ने के बाद मंत्री जी ने दो-तीन सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस को उद्घाटित करने का काम किया। ऐसा इसलिए हो गया कि मंत्री जी ने उस बजट को तैयार करते समय पढ़ा नहीं था। यदि उसे पढ़ा होता तो मुझे विश्वास है कि जिस सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस को तीन साल से पढ़ा जा रहा था, वह उसे तीसरी बार पढ़ने का कष्ट नहीं करते। चौथे बजट में कहा गया कि राम जी की जन्मभूमि को जोड़ने के लिए दिल्ली से फैजाबाद तक ट्रेन चलायी जाएगी। तीन बजट पढ़ने के बाद वह गाड़ी परसों चली। मेरा निवेदन सिर्फ इतना है कि कम से कम जो लोग बजट पेश करते हैं वे मंत्री लोग इतना होमवर्क करें कि उस बजट भाषण और बजट के दस्तावेज को गलती से पढ़ लिया करें। इससे ऐसे अधिकारी लोग जो असत्य बातें कहलवाते हैं उन्हें कहने का अवसर इस सदन के सामने नहीं आता।

इसके साथ-साथ नई ट्रेनें चलायी जा रही हैं लेकिन मुसाफिरों को सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। उनके रखरखाव और सफाई की कोई व्यवस्था नहीं हो रही है। गार्ड, सफाई कर्मचारियों की संख्या में निरन्तर कमी आ रही है। आप कह रहे हैं कि हम सारी एक्सप्रेस ट्रेन्स को 24 डिब्बे वाली कर देंगे जबकि वे अभी 18 डिब्बे वाली हैं। वे 24 डिब्बे वाली हो जाएंगी तो उनमें आम आदमी कैसे घुसेंगे? यदि आप 24 डिब्बे की ट्रेन चलाते हैं तो मुश्किल से आम मुसाफिरों के लिए दो और तीन डिब्बे रखते हैं। वे लोग टिकट लेकर घूमते रहते हैं। 500 रुपए दंड का प्रावधान भी कर दिया है कि यदि किसी आरक्षित बोगी में गलती से कोई मुसाफिर घुस जाए तो उसे पांच सौ रुपए दंड देना पड़ेगा। हम को कहीं जाने की जल्दी है, हमने टिकट ले लिया लेकिन

[श्री मोहन सिंह]

रिजर्वेशन नहीं मिला, हम टू टायर में बैठ गए तो हमें पांच सौ रुपए जुर्माना देना पड़ेगा और अगले स्टेशन में उतार भी दिया जाएगा। हमारा आग्रह है कि यदि आप डिब्बे बढ़ा रहे हैं तो सामान्य मुसाफिरों के लिए डिब्बे होने चाहिए। जिसके यहां आकस्मिक दुर्घटना या घटना हो गई और उसका आज ही जाना आवश्यक है तो उसकी टिकट लेकर सामान्य श्रेणी के डिब्बे में बैठने की हैसियत हो जाए तो अच्छा होगा। आप जिन नई रेलगाड़ियों को चला रहे हैं वे सब फैशनेबल गाड़ियां हैं। आप सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस चला रहे हैं। जन सेवा एक्सप्रेस चलाने में क्या परेशानी है? रेल लाइन में विस्तार किए बिना नई रेलगाड़ियों को चलाना दुर्घटनाओं को दावत देना है और गाड़ियों को विलम्ब से पहुंचाने का एक स्वत: निमंत्रण है। इसलिए रेल के विस्तार के साथ-साथ मुसाफिर सुविधाओं को बढ़ाना और उसमें सामान्य व्यक्ति की भी पहुंच हो सके, इसकी व्यवस्था होनी चाहिए।

हम बहुत वर्षों से सुन रहे हैं कि रेल विभाग के पास इतनी सम्पत्ति है कि वह विस्तार कार्य के लिए अपने संसाधन स्वयं इकट्ठे कर सकती है, ऐसी मेरी भी मान्यता है। हर बार कोई रेल मंत्री इस बात को योजना आयोग और वित्त मंत्रालय को कहता रहे।

हमें विस्तार करने के लिए आप हमें पैसा दे दीजिए, मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ी अकर्मण्यता का द्योतक है। अब रेल इतनी अकर्मण्य हो जाएगी तो मैं समझता हूं हमारे देश का बुनियादी, आधारभूत ढांचे की वृद्धि करने में हम असमर्थ हो जाएंगे। रेल के पास बहुत संसाधन हैं इसका प्रमाण है कोंकण रेलवे। कोंकण रेलवे एक महत्वाकांक्षी परियोजना थी। इस परियोजना को पूरा करने के लिए रेल के बजट में एक नए पैसा का प्रावधान नहीं था लेकिन रेल ने उसके लिए सार्वजनिक रूप से बान्ड जारी किए। जनता की ओर से इतना धन आया कि रेल ने इस महत्वाकांक्षी परियोजना को समय पर पूरा किया। यह रेल की सबसे बड़ी धाती है जिस पर रेल गौरव कर सकता है कि हम कोंकण रेल चलाते हैं। रेल अपने संसाधन जुटा सकती है। बार-बार प्रशंसा इस बात की जाती है कि हमने मुसाफिर भाड़ा नहीं बढ़ाया, सीजनल टिकट नहीं बढ़ाया, यह अच्छी बात नहीं है। यदि रेल का विस्तार करना है तो रेल को संसाधन ढूढ़ने पड़ेंगे। इसमें थोड़ी-बहुत परेशानी और निराशा होती है लेकिन आज भी मेरी मान्यता है कि जितने भी अन्य परिवहन के माध्यम हैं, उनके मुकाबले रेल आज की तारीख में सबसे सस्ता परिवहन है। इसलिए इस सस्ते परिवहन को विकसित करने के लिए ऊर्जा के संसाधनों को विकसित कर सकते हैं, इस पर रेल मंत्रालय को गंभीरता से ध्यान देना होगा।

इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र की दो बातें कह कर समाप्त करता हूं। बिहार क्षेत्र में जितने रेल मंत्री हुए हैं, हमारे क्षेत्र की रेल लाइनें उन्हें जोड़ती हैं। उसी रास्ते से लोग ट्रेन से जाते हैं, उन लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण कर दिया जाए, इसके बारे में उन्हें कोई चिंता नहीं होती है। उनकी गाड़ी तो सभी गाड़ियों को रोक कर चली जाती है। जिस दिन रेल मंत्री ने जाना होता है उस दिन हम लोगों की गाड़ी पांच-छ: घंटे विलंब हो जाती है क्योंकि रेल मंत्री जी जा रहे होते हैं। मैं आग्रह करूंगा कि छपरा से देवरिया, गोरखपुर होते हुए गोण्डा की लाईन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण कर दिया जाए। इस बजट में संकेत दिया गया है कि बरहा से लेकर दोहरीघाट की रेल लाईनों का सर्वे करके वहां नई रेलवे लाइनें बनाई जाएंगी। मेरा आग्रह है कि इसे इसी बजट में पूरा किया जाए।

[अनुवाद]

श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वार): *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2005-06 की प्रशंसा करता हूं। मैं इस बजट को संतुलित और जनहितकारी मानता हूं।

अपने बजट भाषण में घोषित कुछ सकारात्मक निर्णयों के लिए श्री लालू जी प्रशंसा के पात्र हैं, अर्थात्—

(1) प्रशिक्षण/आजीविका, आदि के प्रयोजनार्थ किसानों तथा दुग्ध उत्पादों के लिए द्वितीय श्रेणी यात्री किराये में 50 प्रतिशत रियायत।

(2) अध्ययन दौरा करने के लिए सरकारी ग्रामीण विद्यालयों के छात्रों को 75 प्रतिशत रियायत प्रदान करना।

(3) प्रवेश परीक्षा देने जाने के लिए लड़कियों के लिए द्वितीय श्रेणी यात्री किराये में 75 प्रतिशत रियायत।

(4) आरक्षण सुविधाओं आदि का उन्नयन करना।

मैं मेरी स्थानीय मांगों के निर्णय/अनुमोदन के लिए मंत्री जी का तहेदिल से धन्यवाद करता हूं:

(1) न्यू-जलपाईगुड़ी-आसनसोल के दोनों तरफ से विस्तार की मांग जिसका न्यू-जलपाईगुड़ी से अलीपुरद्वार जंक्शन तथा आसनसोल से रांची तक के विस्तार को स्वीकृति दे दी गई है। यह समय-सारणी पुस्तिका में भी छापा गया है।

(2) जैसी मांग की गई थी उसकी घोषणा कर दी गई है कि दिल्ली तथा न्यू-जलपाईगुड़ी के बीच चलने वाली महानंदा-दिल्ली एक्सप्रेस न्यू-जलपाईगुड़ी से अलीपुरद्वार तक बढ़ायी जाएगी।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

(3) अलीपुरद्वार जंक्शन पर रैम्प-टाइप का पैदल-ऊपरि-पुल के निर्माण के लिए बिना-बारी अनुमोदन के मेरी मांग को भी स्वीकार कर लिया गया है तथा अनुमोदित कर दिया गया है।

(4) जलपाईगुड़ी, कूचबिहार, गोलपाड़ा जिलों की दीर्घकालिक मांग भी इस बजट- से पूर्व स्वीकृत हो चुकी है तथा इसके क्रियान्वयन का कार्य चल रहा है लेकिन न्यू मैनागुड़ी-जोगीघोपा परियोजना की प्रगति बहुत धीमी चल रही है।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि अलीपुरद्वार-रांची रेलगाड़ी को जल्दी से जल्दी चलवाएं। न्यू मैनागुड़ी-जोगीघोपा रेल परियोजना शीघ्र पूरी हो, इसका भी उचित ध्यान रखा जाए। कृपया अलीपुरद्वार जंक्शन को क्रू बदलने का स्टेशन बनाएं। अलीपुरद्वार मंडल के अंतर्गत राजाभटकावा स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव प्रदान करने से इस दूर-दराज के स्थान के लोगों को लाभ होगा। न्यू-जलपाईगुड़ी तथा दार्जिलिंग के बीच चलने वाली डी एच आर के लिए विशेष पैकेज घोषित किया जाए जिससे कि और अधिक पर्यटक आकर्षिक हों। दुर्घटना को रोकने के लिए बनारहाट के गेट पर चौकीदार रखा जाए।

[हिन्दी]

श्री वी.के. दुम्मर (अमरेली): *माननीय महोदय, रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह इतना लोकप्रिय है कि विपक्ष के पास कहने के लिए कुछ भी नहीं है। हो-हल्ला किए जाने के लिए भी कोई अवसर नहीं है। केवल दिशाहीन, निराशाजनक और लालीपाप कह कर विपक्ष अपना रोल अदा कर रहा है। यह बजट दिशाहीन एवं निराशाजनक क्यों है, इसके लिए उनके पास कोई जवाब नहीं है। बजट पेश होने से पहले लोगों को यह आभास था कि देश में बढ़ती महंगाई एवं रेल द्वारा जिन वस्तुओं का इस्तेमाल हो रहा है उनमें 4 प्रतिशत की वृद्धि होने से रेल किराए एवं मालभाड़ों के दाम कुछ बढ़ सकते हैं। परंतु इस सरकार ने अन्य स्रोतों से राजस्व प्राप्त करने का तरीका निकाल कर देश के लोगों पर किराए एवं माल भाड़े का भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, बल्कि इसके विपरीत कई रियायतें भी दी गई हैं, जिसको पहले की सरकार देते हुए कतराती थी। बेरोजगारों को 50 प्रतिशत की रियायत किराए में एवं दिवंगत शरीर को रेल से पहुंचाने में 50 प्रतिशत की रियायत दी है। मिट्टी के तेल और रसोई गैस के माल भाड़े में वर्गीकरण करके माल-भाड़े में एक फासदी की कमी की है, जिससे ग्रामीण लोगों को फायदा होगा। प्राकृतिक आपदा के समय रेल के माध्यम से राहत सामग्री पहुंचाने के लिए रेलवे निशुल्क काम करेगी इसके लिए रेलवे कोई किराया नहीं लेगी। प्राकृतिक आपदा में फंसे लोगों के लिए रेलवे में नि:शुल्क यात्रा का प्रावधान किया है। ऐसा पहले कभी नहीं हुआ है। यात्रियों के आने की कठिनाइयों को दूर करने हेतु सूचना प्रणाली की तकनीक को आधुनिक बनाने की घोषणाएं की हैं। इस सूचना प्रणाली में सरलीकरण किए जाने से यात्रियों की यात्रा आरामदायक एवं बेहतर होगी, इसलिए यह बजट लोकप्रिय एवं मानव हित में है।

इस सरकार ने दो बार रेलवे के किराए नहीं बढ़ाए हैं। कई विपक्ष के नेताओं ने एवं कई विशेषज्ञों ने आशंका व्यक्त की है कि रेलवे अपने कार्यों का विस्तार करने के लिए धन कहां से लाएगा। इसके लिए सरकार ने कई आय के स्रोतों को ढूंढा है, जिससे रेलवे को अतिरिक्त राजस्व हासिल होगा।

देश में बजट से जिन स्थानों के लिए 46 नई गाड़ियां चलाई जा रही हैं एवं 27 रेल मार्गों को बढ़ाया गया है एवं 10 लोकप्रिय गाड़ियों के फेरों में बढ़ोत्तरी की गई है, वह अत्यंत आवश्यक है। इसमें कोई राजनीति एवं पक्षपात नहीं किया गया है। रेल मंत्री जी के बजट में जो नई रेल सेवा चलाई है। वह दक्षिण भारत की है। इससे उनके ऊपर पक्षपात का आरोप भी नहीं लगाया जा सकता है जबकि पूर्व रेल मंत्रियों पर यह आरोप लगते रहे हैं। रेल मंत्री जिस प्रदेश का होता है, उसके लिए वह विशेष खयाल रखता है। परन्तु रेल मंत्री जी ने देश की जरूरत के हिसाब से बजट में कार्यों को स्थान दिया है।

देश में कई लाख हेक्टेयर भूमि बेकार पड़ी हुई है। उस पर लोगों द्वारा कब्जा किया हुआ है। परन्तु सरकार ने उनका सदुपयोग करके एक ओर तो लोगों को रोजगार दिया है, दूसरी ओर रेलवे को अतिरिक्त राजस्व भी मिलेगा। इसके लिए रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण का गठन प्रसंशनीय है एवं स्वागत योग्य है। इस बजट में ग्रामीण लोगों का एवं गरीब लोगों का विशेष ध्यान दिया गया है। किसानों एवं दुग्ध उत्पादकों को दूसरे दर्जे की यात्रा में 50 प्रतिशत की छूट एवं ग्रामीण स्कूलों के विद्यार्थियों को एक साल में एक बार शैक्षणिक भ्रमण में 50 प्रतिशत की छूट दिए जाने का प्रावधान है। क्या पहले किसी सरकार ने इतना अच्छा बजट पेश किया है? रेलवे ने दूध के टैंकरों से रेल भाड़ा 16 प्रतिशत कम किया है, जिससे हमारे देश के डेयरी उद्योग को बढ़ावा मिलेगा, जो हमारे ग्रामीण क्षेत्रों में है। इस बजट के माध्यम से इस बात का आभास है कि रेल बजट से हम ग्रामीण एवं किसानों का बहुत भला कर सकते हैं, जो इस बजट से हो रहा है।

रेल मंत्रालय में अगर व्याप्त भ्रष्टाचार को दूर किया जाए तो और भी राजस्व की प्राप्ति हो सकती है। रेल मंत्री जी को चाहिए कि भ्रष्ट लोगों के खिलाफ एक मुहीम छेड़ें एवं भ्रष्ट लोगों को रेलवे से निकालने का काम करें। इससे रेलवे की आय बढ़ेगी और

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री वी.के. ठुम्मर]

लोगों को आराम मिलेगा। कुछ समय के लिए रेलवे में अपार भीड़ होती है, जिसमें दलाल लोग सक्रिय हो जाते हैं और रेलवे टिकटों की दलाली बड़ी मात्रा में होती है। अगर इन दिनों मांग के अनुरूप रेलवे सेवा चलाई जाए तो रेलवे को अतिरिक्त आय तो मिलेगी और रेल यात्रा में लोगों को कठिनाई नहीं होगी। देखा जाता है कि भीड़ वाले समय में लोग रेल की अपेक्षा बस से यात्रा पसंद करते हैं। साथ ही माल भाड़े के लिए आए सामान का लदान कर उनको अपने गंतव्य स्थान पर जल्द-से-जल्द पहुंचाने का काम करना चाहिए।

यह बात सही है कि रेलवे के लिए भारत में विकास की और संभावना है। अभी भारत विश्व में चौथे स्थान पर है और एशिया में पहले स्थान पर है। परन्तु देश की आबादी एवं मांग के अनुरूप रेलवे को और बढ़ाया जा सकता है। इसके लिए सरकार ने पंचवर्षीय योजना शुरू की है, जो स्वागत योग्य है। यात्रियों की सुविधा के लिए सूचना प्रौद्योगिकी के तमाम साधनों में इंटरनेट, मोबाइल फोन, काल सेंटर एवं जमीनी दूरसंचार के विकास के प्रावधान से रेलवे के यात्रियों को आधुनिक तकनीक का लाभ मिलेगा एवं 150 किलोमीटर प्रति घंटा रेल सेवा चलाने की बात की जा रही है। इससे रेलवे के प्रति आकर्षण पैदा होगा। साथ ही साथ सदन के माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि जो रेल परियोजनाएं चल रही हैं उनमें नाहक देरी हो रही है। नाहर देरी से परियोजनाओं की लागत बढ़ती है और समय पर लोगों को सुविधा नहीं मिल पाती है, इन रेल परियोजनाओं की समय-समय पर समीक्षा करते हुए उनको समयबद्ध कार्यक्रम के तहत पूरे किए जाने के प्रयास किए जाएं, इसके लिए अफसरों की जिम्मेदारी निश्चित की जाए तो यह परियोजनाएं समय से पहले पूरी की जा सकती है। भारत में रेलवे क्षमता की कमी नहीं है, पर उनके लिए वित्तीय अधिकार बढ़ाने की जरूरत है। रेलवे में अफसर लोग बहुत ही धीमी गति से काम करते हैं एवं छोटी-छोटी कमियां निकालते हैं। इसके लिए रेल मंत्री जी को काफी मेहनत करनी होगी और ऐसे आदमियों का पता लगा कर ठीक करना होगा।

रोजगार की समस्या को हल करने के लिए रेलवे का काफी सहारा लिया जा सकता है। प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे के माध्यम से हजारों की तादाद में रोजगार पैदा किए जा सकते हैं। देश में बढ़ती बेरोजगारी को कम करने में रेलवे मदद कर सकती है।

मेरे विचार में तो जो लोग इस बजट को सही नहीं मानते हैं, उन्हें मैं समझदार लोगों की श्रेणी में नहीं रखता। वह लोग तो रात को दिन कह रहे हैं और दिन को रात कह रहे हैं।

इसके साथ मैं अपने सुझाव रख रहा हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में पिपावाव राजुला से नई पैसेंजर ट्रेन शुरू करने का वायदा किया गया है। वह जल्द से जल्द शुरू की जाए। मेरे अतारांकित प्रश्न 1122 का जबाव आया है। वहां सर्वेक्षण जल्दी करवाया जाए और ब्राडगेज लाइन बनाई जाए। ढासा-जेतलसर बड़ी लाइन बिछाई जाए। अमरेली एक मुख्य शहर है। इसको भी बड़ी लाइन में जल्दी बदलने की आवश्यकता है।

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी): *महोदय, मैं रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी द्वारा सदन में दिनांक 26 फरवरी, 2005 को प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करती हूं। रेल मंत्री ने लगातार दूसरी बार 'पापुलर' रेल बजट प्रस्तुत किया है। उन्होंने अनेक लोकप्रिय घोषणाएं की हैं। इस हेतु वे बधाई के पात्र हैं। उन्होंने रेल यात्रियों के किराए नहीं बढ़ाए, माल-भाड़े में भी बढ़ोत्तरी नहीं की, बल्कि माल भाड़े का सरलीकरण किया है जिसके जरिए उन्होंने 400 वस्तुओं के स्थान पर 80 वस्तु समूह बनाने का प्रस्ताव किया है। इससे मिट्टी के तेल, रसोई गैस, दूध और टैंकरों के माल-भाड़े में कमी होगी। इसके अतिरिक्त उन्होंने बेरोजगारों, गरीब छात्र-छात्राओं और मरीजों के लिए विशेष रियायतें देने की कई घोषणाएं की हैं। उन्होंने देश भर में रेल आरक्षण के समय में भी वृद्धि की है। ये सभी घोषणाएं समाज के सभी वर्गों के लिए लाभदायी साबित होंगी।

महोदय, अब मैं हिमाचल प्रदेश की रेलों के संबंध में की जा रही उपेक्षा की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। हिमाचल प्रदेश के साथ रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में आजादी के बाद से अब तक हमेशा पक्षपातपूर्ण एवं सौतेला व्यवहार किया जाता रहा है।

आजादी से पूर्व जितनी रेल लाइनें हिमाचल में थीं, वे ही हैं। एक-दो अपवादों को छोड़कर उनमें कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। रेलें देश की जीवन रेखाएं हैं। रेलों के विस्तार और विकास से समाज तथा क्षेत्र की उन्नति होती है, लेकिन देश के राष्ट्रीय रेल नेटवर्क पर हिमाचल प्रदेश सदैव से पूर्णतः उपेक्षित रहा है। माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2005 के बजट में भी हिमाचल प्रदेश की पूर्ण उपेक्षा की है। इससे प्रदेश के लोगों में भारी रोष एवं क्षोभ व्याप्त है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहती हूं कि हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद एकमात्र बड़ी रेल लाइन ऊना-नंगल-तलवाड़ा का कार्य 1973 से चल रहा है और अब तक 32 वर्ष में मात्र 33 किलोमीटर रेल लाइन बनी है। इस वर्ष के बजट में इसमें केवल 1 करोड़ रुपये का टोकन प्रावधान किया गया है। यदि इसी गति से इस रेल लाइन का

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

निर्माण चलता रहा, तो इसे पूरा होने में 100 वर्ष लग जाएंगे। मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि ऊना-नांगल-तलवाड़ा रेल लाइन के कार्य को समयबद्ध कार्यक्रम के अंतर्गत युद्धस्तर पर कराएं और शीघ्र पूर्ण करने हेतु इस वर्ष कम से कम 100 करोड़ का बजट प्रावधान करें ताकि हिमाचल के लोगों में बढ़ रहा असन्तोष दूर हो सके। कालका से परवाणु छोटी रेल लाइन का बड़ी रेल लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य भी अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र मंडी के पूर्ण विकास की सीढ़ी भानुपल्ली-बिलासपुर-रामपुर रेल लाइन है। हिमाचल प्रदेश में खनिज एवं सीमेंट का कच्चा माल बड़ी मात्रा में उपलब्ध है। अनेक जल विद्युत परियोजनाएं निर्मित हो चुकी हैं तथा कुछ निर्माणाधीन हैं। यदि भानुपल्ली-बिलासपुर-बिलासपुर-रामपुर बरास्ता मंडी रेल लाइन पर काम प्रारम्भ कर दिया जाए, तो हिमाचल प्रदेश की तस्वीर बदल सकती है। जो प्रदेश पहाड़ी, पिछड़ा तथा दूरदराज का क्षेत्र कहलाता है, वह आर्थिक एवं पर्यटन की दृष्टि से देश का प्रमुख प्रदेश बन सकता है। पिछले वर्ष उक्त रेल लाइन के सर्वेक्षण अभी तक अद्यतन नहीं हो सका है। मेरी आपके माध्यम से मांग है कि उक्त रेल लाइन पर शीघ्र काम प्रारम्भ किया जाए।

महोदय, हिमाचल प्रदेश के सोलन जिले में बद्दी औद्योगिक क्षेत्र बड़ी तेजी से विकसित हो रहा है। वहां देश की बड़ी-बड़ी कंपनियों की फैक्ट्रियां बन चुकी हैं तथा बड़े पैमाने पर निर्माणाधीन हैं। चंडीगढ़ से बद्दी के लिए रेल लिंक के सर्वेक्षण का कार्य चल रहा है, जो अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि सर्वेक्षण कार्य शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए और उस लाइन पर इसी वर्ष कार्य प्रारम्भ किया जाये।

महोदय, जैसा आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश में न केवल देश बल्कि विदेशों से भी भारी संख्या में पर्यटक आते हैं, लेकिन देश में मैट्रोपोलिटन शहरों से गर्मी एवं सर्दियों में जब हिमाचल प्रदेश में टूरिस्ट सीजन पीक पर होता है, तो विशेष रेलगाड़ियों के चलाने की अभी तक कोई व्यवस्था नहीं हो पाई है। मेरी आपके माध्यम से प्रार्थना है कि गर्मी एवं सर्दियों में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु देश के बड़े-बड़े मैट्रोपोलिटन शहरों से कालका एवं पठानकोट तक के लिए विशेष रेलगाड़ियां चलाई जाएं। जहां से पर्यटक सरलता से बड़ी संख्या में हिमाचल प्रदेश आ सकें।

महोदय, हिमाचल प्रदेश से बड़ी संख्या में जवान भारतीय सेनाओं में भर्ती हैं। इसके अलावा देश के विभिन्न बड़े-बड़े महानगरों में बहुत बड़ी संख्या में सेवारत हैं जिन्हें रेलों से हिमाचल प्रदेश में अपने-अपने घरों को आना-जाना पड़ता है। लेकिन हिमाचल प्रदेश में रेलों के आरक्षण हेतु बहुत कम व्यवस्था है। इसलिए उन्हें अपना आरक्षण कराने पंजाब अथवा हरियाणा के सीमावर्ती नगरों में जाना पड़ता है। अतः मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश में मंडी, कुल्लू, रामपुर (जिला शिमला), जिला किन्नौर के मुख्यालय कल्पा, ज्वालामुखी जिला कांगड़ा में कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सेंटर स्थापित किए जाएं ताकि हिमाचल के लोग अपनी रेल यात्रा का आरक्षण सुगमता से करा सकें।

महोदय, परवाणु से दाड़लाघाट के आमान परिवर्तन एवं पठानकोट से जोगेन्द्र नगर के आमान परिवर्तन के सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूर्ण करने तथा इन दोनों लाइनों पर इसी वित्त वर्ष में कार्य प्रारम्भ कराए जाने की मांग भी मैं करती हूं।

महोदय, अंत में मैं हिमाचल प्रदेश में रेलों के विस्तार में भेदभाव को दूर करने हेतु संक्षेप में निम्नलिखित मांग कर रही हूं। मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय हिमाचल प्रदेश की कठिन भौगोलिक परिस्थिति, पर्यावरणीय प्रतिकूलता, सीमावर्ती, पिछड़ा तथा जनजातीय क्षेत्र वाला प्रदेश होने एवं न्यूनतम आर्थिक गतिविधियों को दृष्टिगत रखते हुए मेरी प्रार्थना को स्वीकार करेंगे-

1. ऊना-नांगल-तलवाड़ा रेल लाइन के निर्माण कार्य हेतु इस वर्ष कम से कम 100 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जाए तथा समयबद्ध तरीके से निर्माण कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाए।
2. चंडीगढ़-बद्दी रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूरा कर इसी वर्ष लाइन निर्माण का कार्य प्रारम्भ किया जाये।
3. भानुपल्ली-बिलासपुर-रामपुर रेल लाइन का सर्वेक्षण शीघ्र अद्यतन कर इसी वर्ष इस लाइन का कार्य प्रारंभ किया जाए।
4. गर्मी एवं सर्दियों के टूरिस्ट सीजन में हिमाचल प्रदेश में पर्यटकों को सुविधाजनक ढंग से पहुंचने के लिए देश के सभी प्रमुख मैट्रो शहरों से विशेष रेलगाड़ियां कालका एवं पठानकोट तक चलाई जाएं।
5. मंडी, कुल्लू, रामपुर, काल्पा, ज्वालामुखी में कंप्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित किये जाएं।
6. परवाणु-दाड़लाघाट एवं पठानकोट-जोगेन्द्रनगर रेल आमान परिवर्तन का कार्य तत्काल प्रारम्भ किया जाए।
7. कालका-परवाणु आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाए।

अंत में, मैं रेल बजट का समर्थन करती हूं, और आपको तहेदिल से धन्यवाद देती हूं।

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव): महोदय, रेल बजट पर बीएसपी की तरफ से मुझे बोलने का मौका दिया है इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नौजवानों, छात्रों, बेरोजगारों और दलितों को और ग्रामीण क्षेत्र से आने वाले छात्रों को मुफ्त पास दिया है। उन्होंने धन्यवाद ज्ञापित करने का कार्य किया है। लेकिन बहुत थोड़ी बातें इस बजट में कीं, जिसका मैंने पिछले बजट भाषण के दौरान जिक्र किया था, आज मैं उन्हें फिर दोहराना चाहता हूं। इतनी बातों को कहा जाता है लेकिन उन बातों को अमल में नहीं लाया जाता। इसके लिए एक कानून सर्वसम्मति से पास होना चाहिए। कुछ लोग सिर्फ भाषणबाजी का काम करते हैं। अगर हम लोग कुछ बात यहां रखना चाहते हैं तो उन पर अमल होना चाहिए। हम लिखापढ़ी कर देते हैं, उस पर दस्तखत कर देते हैं। इस तरह से सदन की कार्यवाही में भाग लेने से कोई सफल प्रभाव पड़ने वाला नहीं है। कुछ बातें आपके सम्मुख रखना चाहता हूं अगर उन्हें इस बजट में शामिल किया जाता है या संशोधन किया जाता है तो हिंदुस्तान की आम जनता के लिए और पिछड़े, दबे-कुचले लोगों के लिए सम्मान की बात होगी।

यह बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है कि आज हिंदुस्तान में ट्रेन एक्सीडेंट्स की बाढ़ आई हुई है। जबकि ट्रेन दुर्घटना के लिए इस बजट में लोगों की सेफ्टी के बारे में कहीं कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं किया गया है। रेल दुर्घटना होती है तो कमेटी बना दी जाती है। समाचार के माध्यम से दिखा दिया जाता है कि सबसे बड़ी रेल दुर्घटना हुई है, दो सौ या तीन सौ लोग मारे गए, ट्रेन में या एक डिब्बे में आग लग गई या ट्रेन पुल के नीचें चली गई। इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या उपाय किए गए? खन्ना समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट दे दी गई। रिपोर्ट में खन्ना समिति ने स्पष्ट कहा कि जो हम कर रहे हैं उसे लागू किया जाए।

इस रेल लाइन को डबल करने के लिये कहा गया, क्योंकि ट्रेनों की आमने-साने से टक्कर हो तो दुर्घटना प्रतिरोधी यंत्र लगाया जाये, लेकिन बजट में इसका उल्लेख नहीं आया है। हमें इससे बड़ा कष्ट होता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिये प्राथमिक रूप से उपाय किये जाने चाहिये।

सभापति जी, जब लोग अचानक यात्रा करते हैं तो अक्सर दूसरे दर्जे में यात्रा करते हैं। गरीब लोग जब रिजर्वेशन कराने जाते हैं तो पाते हैं कि स्थान रिक्त नहीं हैं। फिर ये लोग बिना रिजर्वेशन, छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। इनके पास न कपड़े होते हैं, न खाने-पीने का सामान रहता है। पता नहीं, 15 दिन में वापस आना होगा या एक महीने में आना होगा, इसका उन्हें पता ही नहीं रहता। जिन लोगों को अचानक यात्रा करनी पड़ती है, वैसे पूरी रेलगाड़ी में 20 डिब्बे होते हैं जबकि जनरल 2 या 4 डिब्बे रहते हैं। उन 20 डिब्बों में वही लोग बैठते हैं, जो 75 प्रतिशत जैसे इन गरीब लोगों का खून चूसने का काम करते हैं। सड़कों पर रिक्शा चलाने वाले जो लोग यात्रा करते हैं, उनमें मैं भी शामिल हो सकता हूं। हमें इस बात का कष्ट नहीं है, लेकिन उनके बारे में भी हमें सोचना पड़ेगा। हमें दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर सोचना होगा जिनके वोटों से हम यहां जीतकर आते हैं, हम उनके वकील हैं, यदि उन दबे-कुचले लोगों की आवाज इस सदन में नहीं रखेंगे तो हम पर कौन विश्वास करेगा। हमारे वकालतनामे पर कौन हस्ताक्षर करेगा, जिनकी वजह से हम आज इस सदन में बैठे हैं? उन लोगों की आवाज को हमें मजबूती के साथ रखना चाहिये, चाहे बी.जे.पी. के लोग हों या दूसरी पार्टी के लोग हों। हमें इन दुबे-कुचले लोगों को ट्रेन में सम्मान देना होगा।

मैंने अपने पिछले रेल बजट भाषण में रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाया था कि बिहार और उत्तर प्रदेश में लोग डिब्बों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। सभापति महोदय, इस देश में दो तरह के नियम कानून नहीं चल सकते हैं। अगर हमारे पास पैसा नहीं है, खाने के लिये कुछ नहीं, हमारे पास कपड़े नहीं है तो क्या हम छतों पर बैठकर यात्रा करेंगे? आज उन्हें छतों पर बैठने के लिये मजबूर किया जाता है। इसलिये मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ऐसे यात्रियों के लिये अलग से बोगी लगाई जाये। जब गेहूं और धान की रोपाई या कटाई होती है तो खेतिहर मजदूर छतों पर यात्रा करने के लिये मजबूर हो जाते हैं। उनके लिए अलग से रेल डिब्बों की व्यवस्था करनी होगी। जब हम रेल रिजर्वेशन के लिये जाते हैं तो हमें टिकट नहीं मिलता लेकिन अगर आप ट्रेन के अंदर जायेंगे तो टी.टी.ई. 200 रुपये लेकर आपको बर्थ दे देगा। पता नहीं, इसके पीछे कौन सा माफिया काम कर रहा है? इस ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। हमें इस ओर गंभीरता से देखना होगा। हम रेल सम्पत्ति से होने वाली आय को दुगना कर सकते हैं अगर हम रेल साधनों को बचाने का काम करेंगे।

सभापति महोदय, लखनऊ-दिल्ली, उन्नाव-पटना की यात्रा टी.टी.ई. कराते हैं। शायद रेल मंत्री जी के संज्ञान में होगा कि टी.टी.ई. को प्रतिमाह 85 हजार रुपया दंड के रूप में जमा कराना होता है क्योंकि ऐसा इंटरनल कानून बना हुआ है। इसका मतलब है कि किराये में चोरी होती है, तभी बिना टिकट 85 हजार रुपये की सीमा तय की गई है। इस ओर भी देखा जाये।

सभापति महोदय, हमारी कई प्रमुख मांगें हैं, लेकिन मैं कुछ ही यहां रख सकूंगा। अभी हमारे बिहार के साथी श्री राम कृपाल यादव जी कह रहे थे। उनके दिल में दर्द है कि बिहार को कुछ नहीं मिला। लेकिन मैं इस सदन के माध्यम से बताना चाहता हूं

कि हमारे गांव में एक कहावत है घर का परसैया अंधेरियां रात—मैं उनसे क्षमा मांगते हुये कहूंगा कि 'अंधा बांटि रेवड़ियां, फिर-फिर अपने को दे'। केवल बिहार का ध्यान रखा गया है। उत्तर प्रदेश राज्य ने देश को नई दिशा देने का काम किया है, चाहे आजादी की लड़ाई हो या स्वतंत्रता संग्राम में कूदने का सवाल हो। जब जब सरकार में परिवर्तन आया, उसने अगुवाई की है। बिहार ने गत वर्षों में देश को 4-4 रेल मंत्री दिये हैं, दक्षिण से एक हुआ है लेकिन उत्तर प्रदेश की हमेशा अनदेखी की गई है ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): लेकिन पिछले कुछ समय से प्रधानमंत्री उत्तर प्रदेश से हुये हैं।

श्री ब्रजेश पाठक: मैं प्रधानमंत्री का मुद्दा नहीं उठाना चाहता हूं। जब आप बोल रहे थे, मैं आपका भाषण चुपचाप सुन रहा था। आप भी हमारे बाद ...*(व्यवधान)* रेल मंत्री फीका पड़ जाता है और प्रधानमंत्री की भी नहीं चलती। आज बिहार की स्थिति किसी से छिपी हुई नहीं है।

सभापति महोदय: पाठक जी, आप उधर ध्यान मत दीजिए।

श्री ब्रजेश पाठक: बिहार के लोगों के हितों की रक्षा के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने आठ रेलवे के कारखाने बिहार में लगाने का काम किया है, जो इस बजट में शामिल हैं। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से अर्ज करना चाहता हूं कि ये आठों कारखाने बिहार में लग रहे हैं। उत्तर प्रदेश का उन्नाव जिला हिंदुस्तान के पिछड़े जिलों में शामिल है। मैं अपील करना चाहता हूं कि आप हमारे जनपद में भी एक छोटा सा कारखाना लगाने का कष्ट करें—चाहे वह कारखाना पहिये का न हो, आप सीमेंट, कंक्रीट का ही कारखाना लगा दें। हम अपने जिले की आवाज यहां उठाकर धन्य हो जायेंगे। ...*(व्यवधान)* राम कृपाल जी, हमारी बहुत सी मांगें हैं, मैं उन पर धीरे-धीरे आऊंगा। आपको इसका दर्द नहीं होना चाहिए, आपको उनका दर्द होना चाहिए, जो यहां बैठे हैं।

महोदय, हमारे उन्नाव मुख्यालय पर कई गाड़ियां बगैर रुके चली जाती हैं। एक तरफ कानपुर है जो हिंदुस्तान का औद्योगिक शहर है और उत्तर प्रदेश की औद्योगिक राजधानी कहलाता है, दूसरी तरफ लखनऊ हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी है, लेकिन उन्नाव जनपद पर कई प्रमुख रेलगाड़ियां बगैर रुके चली जाती हैं। वहां से बिना रुके जो गाड़ियां जाती हैं, उनमें गोमती एक्सप्रेस, पुष्पक एक्सप्रेस, मरूध एक्सप्रेस, चेन्नई एक्सप्रेस, भोपाल एक्सप्रेस आदि प्रमुख हैं। अगर इन सभी गाड़ियों को वहां एक-एक या दो-दो मिनट का स्टापेज दे दिया जाए, तो एक तरफ रेलवे के राजस्व में वद्धि होगी और दूसरी तरफ उन्नाव जनपद के दबे-कुचले लोग आपकी ट्रेनों में यात्रा करके अपने आपको गौरवान्वित महसूस करेंगे और सोचेंगे कि हिंदुस्तान में एक उन्नाव जिला है, जहां से एक्सप्रेस ट्रेनें निकलती हुई नहीं जाती हैं, बल्कि वहां के लोग उनकी सवारी भी कर लेते हैं।

सभापति महोदय: अब आप समाप्त कीजिए।

श्री ब्रजेश पाठक: मेरी दो और मांगें हैं। मैं समाप्त करना चाहता हूं। मैं अपनी शेष मांगें सदन के पटल पर रख रहा हूं, कृपया उन्हें स्पीच में शामिल कर लिया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ अपना वक्तव्य समाप्त करते हुए मैं उम्मीद करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी को मैंने जो सुझाव दिये हैं, जब वह अपना उत्तर भाषण दें तो हमारी इन बातों का समावेश जरूर करें। इसी के साथ मैं अपनी शेष स्पीच सदन के पटल पर ले कर रहा हूं।

सभापति महोदय: आप अपनी शेष स्पीच सदन के पटल पर ले कर सकते हैं।

श्री ब्रजेश पाठक: *महोदय, कानपुर-लखनऊ रेल मार्ग पर कानपुर पुल वाया किनारा और मगरवारा स्टेशन के बीच में सहनी-देवारा क्रांसिग तथा लखनऊ-कानपुर रेल मार्ग पर उन्नाव में रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज के नीचे बंद किये गए रेलवे क्रासिंग को यातायात के जमाव को ध्यान में रखते हुए 24 घंटे खोलने की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शुक्लागंज में कानपुर पुल वाया किनारा नाम से रेलवे स्टेशन है। शुक्लागंज में शुक्लागंज के नाम से ही रेलवे स्टेशन का नाम होना चाहिए न कि कानपुर पुल वाया किनारा नाम से।

पूर्व में अचलगंज में स्टेशन था, जिसे हाल्ट बना दिया गया है। अचलगंज में स्टेशन का दर्जा पुन: बहाल किया जाये।

कानपुर-बालामऊ पैसेंजर ट्रेन बहुत धीमी गति से चलती है। इसकी गति को बढ़ाया जाये तथा कानपुर-बालामऊ के मध्य एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाये।

उन्नाव रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाये।

सोनपुर अम्बाला स्टेशन से सुल्तानपुर में ठहरवा दिया जाये।

इन एक्सप्रेस को बेलवाई स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। इससे तीन जिले जुड़ेंगे, सुल्तानपुर, जौनपुर, आजमगढ़। इससे हमारे सांसद मो. ताहिर साहब का संसदीय क्षेत्र जुड़ेगा।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री बृजेश पाठक]

दिल्ली से पटना की दो रेल लाइनें हैं। एक लाइन वाया सीतापुर भी ट्रेन चलाने से पूरब को जाने के लिए एक रास्ता और खुल जायेगा। जो हमारे सांसद राजेश वर्मा जी का संसदीय क्षेत्र है। उन्होंने भी कल उठाया था।

देश में रेलवे की ऐसी बहुत सी सम्पत्ति है, जिस पर भूमि माफियाओं ने रेल अधिकारियों की मिलीभगत से गैर-तरीके से कब्जा किया हुआ है।

इस संबंध में, मैं उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ का उदाहरण देते हुए बताना चाहूंगा कि लखनऊ में रेलवे की जितनी सम्पत्ति है, उसमें से काफी सम्पत्ति पर लोगों ने अवैध कब्जा कर रखा है। वहां पर गुंडे, माफिया लोग रेलवे की सम्पत्ति पर, घरों और बंगलों पर कब्जा किए हुए हैं तथा रेलवे की जमीन पर काम्पलैक्स और दुकानें बनायी गयी हैं, आज उस जमीन पर दुकानें चल रही हैं। लखनऊ की चारबाग रैस्ट कैम्प कालोनी में विधिवत रूप से आबंटी नहीं रहते हैं। सारी कालोनी माफिया और गुंडों के आंतक से त्रस्त है। वहां से सब लोग पलायन कर गए हैं। वहां सिर्फ किराये पर ही लोग रह रहे हैं।

रेलवे के बंगला नं. टाईप-चार के 7-ए, जोन्स रोड, चारबाग, लखनऊ तथा बंगला नं. टाईप-चार स्पेशन के एल-67, ग्रेन्ज रोड, चारबाग, लखनऊ का पात्र कर्मचारियों को आबंटन नहीं किया गया है। बंगला नं. 7-ए में जेतली किताब विक्रेता गैर-तरीके से रहता है। इसका प्रमाण वोटर लिस्ट में क्रम संख्या 66 एवं 67 पर अंकित नाम है।

रेलवे क्वार्टर नं. टाईप-2 के 165-ए, 165-बी, 164-जी, रेस्ट कैम्प, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ के आबंटियों द्वारा भी गैर तरीके से रेलवे के आवासों को किराये पर दिया गया है। इसके प्रमाण निर्वाचक नामावली सन् 2003 एस-24, उ.प्र. तथा आवास नं. 165-ए में 3239966 एवं 3218042 तथा 9415084398 नं. के टेलीफोन और मोबाईल हैं। इनसे पूरी तरह से यह स्पष्ट है कि उक्त तीनों रेलवे आवासों में आबंटी न रहकर दूसरे व्यक्ति गैर-तरीके से रह रहे हैं।

रेस्ट कैम्प, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ स्थित टाईप-2 के 165 इ, 169-बी, 169-एफ, 166-बी तथा 163-डी सहित 64 रेलवे आवास किन-किन कर्मचारियों को किस-किस तिथि में आबंटित किए गए हैं तथा इन आबंटियों ने आई. व ओ. डब्ल्यू. स्टेट के यहां पर आवास एवं बिजली का चार्ज किन-किन तिथियों में लिया है और क्या आवास एवं बिजली का किराया नवम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार लगातार कट रहा है? यदि नहीं, तो आवासों का किराया किस तिथि से बंद है, की भी यदि केन्द्रीय स्तर से जांच करवा ली जाये तो वास्तविकता स्वत: सामने आ जायेगी।

लखनऊ स्थित लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान जिन्हें बाहर से बंद कर दिया गया है, को गैर-तरीके से कब्जा करके अवैध निर्माण कराया गया है तथा वहां पर असामाजिक तत्वों द्वारा वसूली का कार्यालय बना दिया गया है। यह सब स्थानीय रेलवे अधिकारियों की मिलीभगत से हुआ है। स्थानीय रेल अधिकारियों को असामाजिक तत्वों से गैर-तरीके से अवैध वसूली मिलती है, जिस कारण रेलवे सम्पत्ति को असामाजिक तत्वों से मुक्त नहीं करावाया जा रहा है।

मैंने 8 दिसम्बर, 2004 में भी लोक सभा में रेलवे की अनुपूरक मांगों के दौरान जिन बातों का उल्लेख किया है, वह सही है और इनका प्रमाण बताए गए टेलीफोन/मोबाइल नं. तथा वोटर लिस्ट में अंकित सीरियल नं. 9 हैं तथा आज की तारीख में भी लखनऊ में स्थित लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिनको बाहर से बंद कर दिया गया है, का अवैध तरीके से कब्जा करके करवाया गया अवैध निर्माण है।

मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये और रेलवे सम्पत्ति को भू-माफियाओं के चंगुल से मुक्त कराकर रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा की जाए तथा रेलवे सम्पत्ति पर गैर-तरीके से कब्जा करने वालों के विरुद्ध सख्त कदम उठाए जाएं।

श्री भंवर सिंह डांगावास (नागौर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं रेल बजट पर आज भी वही पुराने विचारों को दोहरा रहा हूं जो मैंने गत वर्ष भी व्यक्त किये थे। अजमेर से पुष्कर तक रेल लाइन स्वीकृत हो चुकी है, उस पर काम हो रहा है और उसके आगे पुष्कर से मेड़ता तक रेल लाइन बिछानी है। पुष्कर तक ही नहीं, अजमेर से लेकर मेडता तक, राजस्थान के निर्माण से पहले हिंदुस्तान के आजाद होने के पहले, अंग्रेजों के शासन काल में इसका सर्वे हुआ था और वह सर्वे अभी तक चला आ रहा है। इसके बाद सर्वे पर सर्वे होते चले जा रहे हैं और अभी आपने फिर सर्वे करने की बात कही है। गत वर्ष अद्यतन किया गया तो मैंने समझा था कि इस वर्ष हमारी यह लाइन शुरू हो जायेगी, लेकिन इस वर्ष भी इस लाइन का उल्लेख कहीं पर भी नहीं किया गया है। एक पैराग्राफ में लिखा है कि जो अपडेट सर्वेज हैं, उन पर विचार किया जायेगा। मेड़ता से लेकर अजमेर का नाम इसमें कहीं नहीं है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूं कि केवल राजस्थान ही नहीं, पंजाब, उत्तरी राजस्थान और पश्चिमी राजस्थान का कनैक्शन अगर आपको दक्षिण से करना है, तो आपको मेड़ता रोड से अजमेर तक रेल लाइन को जोड़ना होगा। इससे रेलवे को राजस्व में बहुत फायदा होगा।

महोदय, गेज परिवर्तन का एक प्वाइंट मैंने कह दिया था कि डेगाना जंक्शन से लेकर रतनगढ़ तक गेज परिवर्तन की दस साल से प्रार्थना की जा रही है। पहले वर्ष 1996-1997 के बजट में इसका उल्लेख किया गया था कि गेज परिवर्तन किया जायेगा, लेकिन वह काम आज तक नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि इसे शीघ्र पूरा किया जाए। कुछ द्रुत गति की गाड़ियां चलने लग गई हैं, जिसके कारण उनका ठहराव बहुत से स्टेशनों पर नहीं हो पाता है। हमारे यहां रैन नाम का एक बहुत बड़ा धाम, एक धार्मिक स्थान है, जो मेड़ता रोड और डेगाना के बीच में पड़ता है। वहां द्रुत गति की कोई गाड़ी नहीं रुकती है। पैसेंजर गाड़ियां अब कहीं नहीं रही हैं। एक कोटा पैसेंजर गाड़ी है, जो चार-पांच घंटे लेट आती है और ऐसी ही चलती है।

अपराह्न 5.00 बजे

मेरी प्रार्थना है कि उस धार्मिक स्थान पर कोई न कोई द्रुत गति की गाड़ी जो जोधपुर से जयपुर चलती है, उसके आने-जाने पर ठहराव किया जाए।

सभापति महोदय, राजस्थान के सारे प्रवासी पूरे देश में व्यापार करने के लिए जाते हैं और वहीं रहते हैं। कोलकाता, चेन्नई, हैदराबाद और बंगलौर आदि शहरों में वे रहते हैं। वहां से सारे व्यापारी राजस्थान समय-समय पर आते रहते हैं लेकिन उन गाड़ियों में सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है। इतनी लंबी यात्रा होने के बावजूद स्वाभाविक है कि व्यक्ति को नींद आ जाएगी और सुरक्षा व्यवस्था ठीक न होने के कारण उन गाड़ियों में चोरियां भी होती हैं। बंगलौर से अजमेर और अजमेर से बंगलौर तथा जोधपुर से बंगलौर और बंगलौर से जोधपुर, इन दोनों गाड़ियों में बहुत चोरियां होती हैं। इसलिए इनमें सुरक्षा की परम आवश्यकता है।

मेड़ता रोड एक बहुत बड़ा जंक्शन है जहां से बीकानेर और जोधपुर डिवीजन मिलता है। वहां पर दो पुल थे। लेकिन भारतीय रेल ने एक पुल को उड़ा दिया क्योंकि वह हाइट में छोटा पड़ता था। अब वहां एक पैसेन्जर यदि रेल के आखिरी डिब्बे से उतरता है तो उसको डेढ़ किलोमीटर दूर जाकर दूसरा पुल मिलता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जो उपरि पुल हटाया गया था, उस जगह पुन: पुल बनाया जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके।

सभापति जी, रेल मंत्री जी गरीबों और गांवों की बातें करते हैं। वे यहां बैठे नहीं हैं। रेल राज्य मंत्री यहां बैठे हैं। मैं उनसे निवेदन करता हूं कि उनको संदेश दीजिएगा कि गरीबों और गांवों की सेवा करनी है तो पुष्कर जो हिन्दुओं का तीर्थराज है और अजमेर जिसको हिन्दु व मुसलमान ख्वाजा गरीब नवाज कहते हैं, इन दोनों को जोड़ने के लिए मेड़ता से रेल को अजमेर लाना आवश्यक है। इतना कहकर मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया।

[अनुवाद]

श्री सुशील खां (दुर्गापुर): *महोदय, मैं वर्ष 2005-06 के रेलवे बजट का समर्थन करता हूं लेकिन मेरी कुछ आपत्तियां हैं।

यात्री भाड़ा न बढ़ाने के लिए मैं रेल मंत्री का स्वागत करता हूं। लेकिन आम यात्रियों को न केवल रेलवे स्टेशनों पर बल्कि लगभग सभी रेलगाड़ियों में आधारभूत सुविधाएं नहीं मिल रही हैं।

अब, मैं यह जानना चाहता हूं कि पांच वर्ष पूर्व हुई गैसल दुर्घटना से आज तक कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं। उस जांच समिति के क्या परिणाम निकले हैं?

गत पांच वर्षों के दौरान कितनी दुर्घटनाओं की सूचना प्राप्त हुई तथा कितनी दुर्घटनाओं की सूचना प्राप्त नहीं हुई? गत पांच वर्षों के दौरान अन्य अंतर्राष्ट्रीय रेलवे की तुलना में भारतीय रेलवे में कितनी संख्या में बड़ी दुर्घटनाएं हुई?

दुर्घटनाओं की संख्या में कमी लाने के लिए रेलवे को कितनी एंटी-कूलिजन डिवाइस इकाइयों तथा कितने ट्रेक सर्किटों की आवश्यकता है?

माल-भाड़ा यातायात में अधिक राजस्व उगाहने के लिए अधिक वैगनों की आवश्यकता है ताकि माल भाड़ा यातायात को 40 प्रतिशत से बढ़ाकर 80 प्रतिशत किया जा सके। इस स्थिति में बोगी कप्लर का उत्पादन बढ़ाया जाना चाहिए। इसलिए, बोगी कप्लर के उत्पादन के लिए बर्न स्टैण्डर्ड कम्पनी को आदेश दीजिए। एक ओर बर्न स्टैण्डर्ड कंपनी की स्थिति में सुधार होगा तथा छंटनी होने वाले कर्मचारियों को उत्पादन में लगाया जा सकेगा तथा दूसरी ओर रेलवे के मालभाड़े में वृद्धि होगी।

महोदय, अधिकांश रेलगाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं। नई दिल्ली-सियालदाह राजधानी एक्सप्रेस जिसमें सत्र के दौरान पश्चिम बंगाल और बिहार से लगभग सभी सांसद आते हैं इसके फेरों में वृद्धि की जानी चाहिए ताकि यात्री तथा सांसद कार्यालय समय से दिल्ली पहुंच सकें। सियालदाह राजधानी एक्सप्रेस की खान-पान सेवा में सुधार किया जाए।

दुर्घटनाओं को टालने तथा रेलगाड़ियां गंतव्य स्थान पर समय पर पहुंचे इसके लिए नई दिल्ली से हावड़ा, नई दिल्ली से मुम्बई तथा नई दिल्ली से चैन्नई के बीच दो-दो और रेल लाइनें बिछाई जानी चाहिए। यदि यह संभव नहीं हो तो कम से कम एक और लाइन बिछाई जानी चाहिए।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री सुनील खां]

यदि हम भारतीय रेलवे का बजट बनाते हैं तो हमें सम्पूर्ण भारत के बारे में सोचना होगा तथा न कि किसी राज्य विशेष के बारे में। इसलिए, आपको कन्याकुमारी से श्रीनगर तक, जैसलमेर (राजस्थान) से अगरतला तक सोचना होगा तथा विशेषकर विदेशी पर्यटकों की संख्या में वृद्धि करने के लिए आपको शिलांग (मेघालय) की ओर ध्यान देना पड़ेगा जहां स्टेशन पर गाड़ी पहुंचनी चाहिए जहां से शिलांग स्वीट्जरलैण्ड की तरह दिखाई देगा।

अब मैं, आपको अपने राज्य के बारे में याद दिलाता हूं। दीर्घाकाल से लंबित पड़ी कुछ परियोजनाएं अभी भी लंबित ही पड़ी हैं। हालांकि, कुछ परियोजनाओं पर कार्य चल रहा है लेकिन धनराशि का आबंटन बढ़ाया जाना चाहिए। ताकि परियोजनाएं पूरी की जा सकें। आगे, मैं यह कहना चाहूंगा कि दुर्गापुर मेरा चुनाव क्षेत्र है तथा इसे पूर्वी भारत का 'रूढ़' क्षेत्र कहा जाता है। दुर्गापुर बढ़ती हुई जनसंख्या तथा उद्योगों के लिए एक नगर पालिका परिषद है। इसलिए वरिष्ठ नागरिकों, छात्रों तथा विभिन्न कारखानों के दैनिक यात्रियों के लिए दुर्गापुर से हावड़ा तक एक द्रुतगामी यात्री गाड़ी चलायी जाए। राजबंध स्टेशन (पूर्वी रेलवे) को ऊंचा उठाया जाए क्योंकि बहुत सी तेल कंपनियां अधिकारियों को यहां उतार कर जाने की अपनी सेवाएं प्रदान कर रही हैं। इस प्लेटफार्म से बहुत से अधिकारी और कर्मचारी रेलगाड़ी में चढ़ते हैं। जीर्ण-शीर्ण स्टेशन जो अंग्रेजों के समय से ही विरासत स्टेशन भी है वह पूर्व रेलवे में अभी भी स्वीकृत स्टेशन है तथा पराज तथा गलसी स्टेशन के बीच पड़ता है। इस जीर्ण-शीर्ण स्टेशन के चारों ओर लगभग ग्यारह गांव हैं। इस स्टेशन का पुनरुद्धार किया जाए तथा टिकट काउंटर खोला जाए।

अब, मैं रानीगंज से बांकुरा तक रेलवे लाइन का सर्वेक्षण के प्रस्ताव के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं पुन: एक बार याद दिलाता हूं कि आपके बांकुरा में दिए गए वायदे के अनुसार एक ब्राड गेज लाइन अर्थात् बांकुरा-दामोदर नदी रेलवे परियोजना बांकुरा से सोनामुखी तक 31 मार्च, 2005 को शुरू हो जाएगी तथा इसका बकाया हिस्सा जो सोनमुखी से रैना तथा रैना से चाचई (पूर्व रेलवे की कार्ड-लाइन) को 2008 तक पूरा कर लिया जाना चाहिए। इसलिए आपको पर्याप्त धनराशि आबंटित करनी चाहिए तथा मैं आपसे पुन: अनुरोध करता हूं कि इस परियोजना के पूर्ण हो जाने के बाद, उसी रेल मार्ग पर बेलियाटोर से दुर्गापुर सेक्शन जो कि मुश्किल से 22 किलोमीटर है, का विभाजन किया जाए। यदि यह कर दिया गया तो यह पूर्वोत्तर क्षेत्र से दक्षिण भारत का गेटवे बन जाएगा। इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कम से कम बांकुरा-दामोदर नदी रेलवे मार्ग पर बेलियाटोर से दुर्गापुर तक सर्वेक्षण कार्य पूरा किया जाना चाहिए।

दक्षिण-पूर्व रेलवे की विष्णुपुर से ताड़केश्वर रेल लाइन के लिए अधिक धनराशि का आबंटन किया जाए। पर्यटकों की संख्या में वृद्धि करने के लिए बांकुरा से मुकुटमोनीपुर तक रेलवे लाइन बनाने पर जोर देना होगा। पटना से रायपुर के बीच एक अन्य रेल लाइन की मांग को पूरा करने पर भी ध्यान दिया जाए।

मैं आशा करता हूं कि अपने उत्तर देने के समय आप विचार-विमर्श करेंगे तथा उत्तर देंगे।

मैं आपको धन्यवाद देता हूं तथा अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री बालासाहिब विखे पाटील (कोपरगांव): सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं ज्यादा विस्तार से बात नहीं करूंगा। सभी माननीय सदस्यों ने रेल मंत्री का अभिनंदन किया कि उन्होंने किराये नहीं बढ़ाए हैं। मैं इस राय का हूं कि किराया नहीं बढ़ाना तो ठीक बात है, लेकिन कुछ न कुछ धनराशि जोड़ना भी जरूरी है जिसके बिना रेलवे प्रगति नहीं कर पाएगी। जब मैं रेलवे के बजट में एक्सपैन्डीचर पर देखता हूं तो हर लाइन पर एलोकेशन पिछले सांल से कम हुआ है। जब सभी लाइनों का खर्च कम करने की कोशिश हो रही है तो नई लाइनें या पुरानी लाइनें या दोहरीकरण या इलेक्ट्रिफिकेशन को पूरा करने में कितने साल लगेंगे, इस बारे में कुछ कहा नहीं जा सकता। दूसरी तरफ, दिन पर दिन रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों का प्रतिशत गिर रहा है और माल ढुलाई भी कम हो रही है। हमें देखना है कि हम इनको कैसे बढ़ा सकते हैं। इसके अलावा जितनी कोचेज की हमें आवश्यकता है, उनकी पूर्ति भी नहीं हो पा रही है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि ज्यादा कोचेज कैसे तैयार करें जिसके कारण पैसेन्जर भी बढ़ें और माल ढुलाई भी हम ज्यादा कर सकें।

अंत में मैं महाराष्ट्र की बात कहता हूं। महाराष्ट्र को इस बजट में नहीं के बराबर पैसा मिला है। जैसे नगर परियोजना बीड-परधी-बैजनाथ है, उसमें 325 करोड़ रुपये का एस्टिमेट है, लेकिन उसमें 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। अभी तक 31 करोड़ रुपये का खर्च किया गया है। लैन्ड एक्वीजीशन में कितना समय लगेगा, आप सोच सकते हैं। दस साल से यह काम चल रहा है और ब्रिटिश जमाने में इसका सर्वे किया गया था। अब यह चौथा साल है जब इसके लिए प्रावधान किया गया है। इसी प्रकार से शिरडी भारतवर्ष में एक अंतर्राष्ट्रीय तीर्थ स्थान है। पुणतांबा-शिरडी रेल लाइन के लिए 48 करोड़ रुपये का एस्टिमेट था। अभी तक 21 करोड़ रुपये दो साल में खर्च हुए। इस साल सिर्फ पांच करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इतने रुपये से क्या होगा? अभी जमीन अक्वायर की है, जमीन का पैसा देना है,

स्टेशन का काम चल रहा है, ब्रिजेज का काम पूरा हो चुका है। उसी तरह से साउथ से मिलने के लिए हमने दूसरी रेल लाइन के सर्वे के लिए मांग की थी। उसका भी जिक्र रेल बजट में नहीं है। रोटेगांव-पुणतांबा, पुणतांबा-शिरडी और शिरडी से सिन्नर तथा सिन्नर से छोटी रेल लाइन चलाने से साउथ की तरफ से मुम्बई जाना आसान हो जाता है। मनमाड दौंड लाइन पर टाकनिमिया रेल स्टेशन को बड़ा करें। वहां ओवरब्रिज होना जरूरी है।

लेकिन जब मैं बजट देखता हूं तो मुझे काफी निराशा होती है। इसमें दौंड और मनमैड लाइन के लिए कोई खास प्रावधान नहीं किया गया है। नवीं पंचवर्षीय योजना में तय था कि इस लाइन को डबल लाइन में बदल दिया जाएगा और इसका इलेक्ट्रीफिकेशन भी कराएंगे। 9वीं योजना खत्म हो गई है। 10वीं योजना चल रही है और 11वीं योजना आने वाली है। लेकिन न तो लाइन डबल हो रही है और न ही उसका इलेक्ट्रीफिकेशन हो रहा है। पहले एक पैसेंजर गाड़ी चल रही थी और अब 18 गाड़ियां चल रही हैं। वहां शुगर बैल्ट के साथ-साथ कई आयल डिपो भी हैं। अहमदनगर में आर्मी बैटेलियन भी हैं। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि 9वीं योजना के खत्म होने के बाद, जिसमें सर्वे हो चुकी है और 10वीं योजना के अंतर्गत इस लाइन को डबल कर सकते हैं। मैं तीन-चार सुझाव और दे कर अपनी बात खत्म करूंगा। नासिक-पुणे रेल मार्ग का दो बार सर्वे हो चुका है। दोनों सैंट्रल इंडस्ट्रीयल शहर हैं और इस रेल लाइन से दोनों का रास्ता और अधिक नजदीक हो जाएगा। आने-जाने का खर्च भी कम हो जाएगा। रेलवे को एक नीति के तौर पर फैसला करना चाहिए। मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई, नासिक, पुणे को शटल ट्रेनें ज्यादा देंगे तो ज्यादा-से-ज्यादा लोग काम करने के लिए शहरों में आ सकेंगे और शाम को अपने घर वापिस जा सकेंगे। उन्हें आने-जाने में ज्यादा परेशान नहीं होना पड़ेगा। गांवों से शहरों में काम करने के लिए आने के कारण शहर की आबादी बढ़ रही है। वहां पीने के पानी की समस्या है, रहने और खाने की समस्या है और रहने की समस्या है। रोज आने-जाने से यह समस्याएं खत्म हो जाएंगे। मनमाड-दौड सैक्टर में एक भी ट्रेन समय पर नहीं चलती है। सदर्न लाइन और सदर्न रेलवे ने अभी जैसा मुम्बई-पुणे शटल में किया है और नासिक तक भी कर रहे हैं। पूरे देश के लिए शटल ट्रेन एक योजना तैयार कर दी जाए जिसके कारण सभी लोगों को कुछ-न-कुछ सुविधा हो सकती है। तीसरी बात अहमद नगर-पुणे का रास्ता है। यह बहुत कमाई वाला मार्ग है। दोनों इंडस्ट्रीयल शहर हैं। वहां ज्यादा पैसा लगाने की जरूरत नहीं है। कम पैसे में ही वहां अच्छा काम हो सकता है। रेलवे एमनिटी की भी बात है। सदर्न रेलवे से हमें बहुत कमाई होती है। लेकिन वहां पीने का पानी भी नहीं है और गंदगी स्टेशन पर फैली रहती है। स्टेशन पर गंदगी के कारण हम खड़े भी नहीं हो सकते हैं। वेटिंग रूम या प्लेटफार्मों में भी गंदगी भरी रहती है। मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करूंगा कि कभी-कभी रेलवे ने काफी पैसा इकट्ठा किया और मैं आंकड़े देख रहा हूं कि रेलवे के खुद के रिसोर्स कम हो रहे हैं और सैंट्रल बजटरी सपोर्ट से रेलवे कम चल रहा है। अगर हम सैंटर से ज्यादा पैसे की मांग करेंगे तो इससे रेलवे की प्रगति और उसकी खुद की क्षमता कम होती जाएगी। रेलवे को अपनी आय के रिसोर्सिज बढ़ाने की जरूरत है।

मैं डाउंड, शोलापुर और बैंगलोर की लाइन जगह-जगह से बहुत खराब हो गई है। उसमें 16 से 18 घंटे का समय लगता है। वहां की लाइन को दुरूस्त करके डबल लाइन होनी चाहिए। यह इंडस्ट्रीयल लाइन है। कहते हैं कि दिल्ली वर्ल्ड क्लास स्टेशन बन जाएगा, लेकिन क्या आम लोग अच्छे स्टेशनों से वाकिफ नहीं हैं? वह भी चाहते हैं कि उन्हें शुद्ध पानी मिले और शुद्ध खाना मिले। मैं मंत्री जी का अभिनंदन करता हूं कि उन्होंने डेरी सोसायटी से कुछ वायदे किए हैं। कुछ-न-कुछ स्टाल भी उन्हें दिए जाएंगे और असली दूध के अलावा और भी शुद्ध वस्तुएं ग्राहकों तक पहुंच पाएंगी। मैंने कुछ बातें लिखित में भी दी हैं। मैं फिर दोबारा आग्रह करूंगा कि शिरडी-पुनटाम्बा जो श्री कमलापति जी ने तय किया था और श्री राम नायक जी ने स्वीकृत किया उसके बाद वैसा चलता रहा और 38 करोड़ रुपये उस काम को पूरा करने के लिए दिए। शिरडी से मुम्बई जाने का रास्ता रेल से बन सकता है।

महोदय, वह 38 करोड़ रुपए की योजना थी, जिसके माध्यम से मुम्बई से श्रीनगर जाने का रास्ता बनना था। मैंने तीन-चार सुझाव भी दिए हैं। मैं अपने चुनाव क्षेत्र और महाराष्ट्र के बारे में केवल इतना ही कहूंगा कि आजादी से पहले और आजादी के 55 सालों के बाद अहमदनगर अथवा महाराष्ट्र में रेलवे का कोई बड़ा कारखाना नहीं खुला। जैसा हमारे बी.एस.पी. के एक मित्र ने कहा कि उसकी रूप-रेखा भी नहीं है। मेरा पूरा क्षेत्र ड्राउट-प्रोन एरिया है। मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि अहमदनगर में कोई रेलवे का बड़ा कारखाना खोला जाए।

महोदय, जब श्री एस.के. पाटिल रेल मंत्री थे, तब उन्होंने भी महाराष्ट्र में कोई बड़ा कारखाना नहीं खोला, लेकिन उन्होंने कल्याण रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने का काम अवश्य किया था। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि वे अहमद नगर रेलवे स्टेशन को अथवा उस लाइन के कोपरगांव बेलपुर शहूर्त स्टेशन को अपग्रेड करने का काम अवश्य करें। यदि इस लाइन में कोई बड़ा कारखाना लगा तो मुझे लगता है कि ड्राउट-प्रोन एरिया में माइग्रेशन के लिए काफी मदद मिलेगी, वहां मायग्रेट करके लोग आएंगे और अपनी रोजी-रोटी कमाएंगे।

[श्री बालासाहिब विखे पाटील]

महोदय, शहरों में गंदगी बढ़ रही है, लेकिन जो गरीब लोग हैं, वे शहरों में अपनी रोजी-रोटी कमाने आते हैं। वे वहां जीने के लिए नहीं जाते हैं, बल्कि मरने के लिए जाते हैं। वे शहरों में मरने के लिए जीना चाहते हैं। इतना कहकर मैं अपनी बात यह कहते हुए खत्म करूंगा कि रेलों के कारोबार में सुधार करें जिससे जगह-जगह उद्योग लग सकें। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपको भी धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय: श्री अनन्त गुढे—अनुपस्थित।

श्री हेमलाल मुर्मू—अनुपस्थित।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर): *महोदय, मैं रेल बजट पर निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं-

1. घाघरा नदी पर अयोध्या में अरबों की लागत से रेलवेपुरम बना है जिस पर मात्र अयोध्या से मनिकापुर केवल लोकल गाड़ी चलाई जाती है।

2. उक्त अरबों की लागत से बने पुल का पूर्वांचल, संत कबीरनगर, बस्ती, गोरखपुर आदि क्षेत्र के यात्रियों को कोई लाभ नहीं है।

3. कटरा से छावनी, कलबारी, पौली होकर खलीलाबाद लगभग 70 किलोमीटर नई रेल पटरी बिठाते हुए खलीलाबाद से गोरखपुर को जोड़ जिया जाए तो पूर्वांचल के करोड़ों लोगों को गोरखपुर से कटरा, अयोध्या, फैजाबाद, इलाहाबाद होते हुए पश्चिम एवं पश्चिमोत्तर रेलवे से सीधा संपर्क रेलमार्ग से जुड़ जाएगा और लम्बी दूरी की गाड़ियों का संचालन गोरखपुर से इलाहाबाद के लिए हो जाएगा।

अत: आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि कटरा से छावनी, कलबारी, पौली होकर खलीलाबाद तक रेल लाइन को जुड़वाने की कृपा करें।

[अनुवाद]

श्री अनंत नायक (क्योंझर): *महोदय, इस रेल बजट में बांसपानी-जखपुरा रेलवे परियोजना के क्योंझर-तमका हिस्से को पूरा करने के लिए 128.61 करोड़ रुपये की पर्याप्त धनराशि आबंटित की गई है। क्योंझर के लोग इस परियोजना के मार्च, 2006 तक निर्धारित समय में पूर्ण हो जाने के प्रति आशावान हैं। यद्यपि ऊपरि तौर पर परियोजना सही दिशा में जाती दिख रही है लेकिन इस निर्णय के पीछे गहन आर्थिक सोच का हमें ज्ञान है, जिसमें हुई देरी के कारण परियोजना की लागत बहुत बढ़ गई है। उदाहरणार्थ, बांसपानी-जुरूडी सेक्शन से गत 2 वर्षों में रेलवे को 100 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त नहीं हुआ है जिसमें नयागढ़, दुबना तथा क्योंझर के मार्ग शामिल नहीं हैं। यह अनुमान है कि जब पारादीप पत्तन जुड़ जाएगा तो 2-3 वर्षों में ही प्राप्त मालभाड़ा राजस्व परियोजना लागत से अधिक हो जाएगा।

लेकिन, जब वर्ष 2007 से क्योंझर में लौह अयस्क का उत्पादन का लक्ष्य 60 मिलियन टन प्रति वर्ष रखा जा रहा है तब यह अकेली रेलवे लाइन पूर्णत: अपर्याप्त होगी। इसलिए रेलवे को इस लाइन के शीघ्र दोहरीकरण के बारे में गंभीरता से विचार करना चाहिए।

जब इस बजट में क्योंझर-बादामपहाड़ रेल लिंक के सर्वेक्षण की बात कही गई है तो हमें यह समझ नहीं आ रहा कि बांसपानी-बारसुआन (25 किमी) की छोटे रेल लिंक को कितना नजरअंदाज किया जा रहा है। इस लिंक के साथ तालचर-बिमलगढ़ कोल लिंक, तथा क्योंझर-बादामपहाड़ से उत्तरी उड़ीसा में एक नेटवर्क बनेगा जिससे पत्तन बाजार जुड़ेंगे, कच्चे माल की आपूर्ति होगी जिससे दीर्घकाल से उपेक्षित पिछड़े वर्ग को बढ़ावा मिलेगा। मैं यहां यह बात कहना चाहूंगा कि इस रेलवे बजट में आपने मुगमिहादेव रोड अतिरिक्त लूप, तथा बारबिल-बोलानाकिदान (लूप/यार्ड लाइन) सी.टी.आर. 5 किमी को शामिल किया है। इन दोनों लूपों से केवल सामान का परिवहन होगा जिससे केवल कुछ उद्योगों तथा उद्योगपतियों को ही लाभ होगा। आम जनता को नहीं। यदि जोडा से बारबिल (मात्र 12 किलोमीटर) के बीच रेल सम्पर्क स्थापित करने के लिए सर्वेक्षण कार्य किया जाए तो इससे औद्योगिक क्षेत्र तथा आम जनता दोनों लाभान्वित होंगे। इससे टाटानगर तथा कटक वाया क्योंझर जिला दो प्रमुख व्यापारिक शहर आपस में जुड़ेंगे। ऐसे जुड़ने से कटक से दिल्ली के बीच लगने वाले समय में कम से कम पांच घंटे की कमी होगी।

नए बने क्योंझर स्टेशन से लौह अयस्क से भरी रेलगाड़ी की घटना दुर्भाग्यशाली थी। संबंधित पार्टियां, जिला प्रशासन, राजनीतिक नेतृत्व तथा रेलवे प्राधिकारी सभी मुद्दों को बातचीत कर सुलझा सकते हैं। शुल्क संबंधी प्रतिबन्धों, सड़क निर्माण, गन्तव्य स्थान तथा ऐसी अन्य व्यवस्थाओं को ध्यान में रखते हुए एक विवेकशील निर्णय लिया जा सकता है तथा वाणिज्यिक प्रक्रिया पुन: शुरू की जा सकती है।

उड़ीसा राज्य संसाधन सम्पन्न है तथा यहां बुनियादी संरचना बहुत कमजोर है। इसलिए राज्य में गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लोगों की प्रतिशतता 47 प्रतिशत से भी ज्यादा है। यह देश में उपेक्षित राज्यों में से एक है। इसलिए यहां पर भुखमरी और बेरोजगारी जैसी बड़ी समस्या है। यद्यपि, राज्य का

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

रेलवे को कुल ओरिएन्टेशन रेवन्यू ट्रैफिक में काफी अधिक धनराशि का योगदान है फिर भी रेल मंत्रालय हमेशा ही सौतेला व्यवहार करता है। राज्य में रेल रूट की लंबाई तथा रेल नेटवर्क बहुत कम है। राज्य में रोजगार के अवसर बढ़ाने तथा इसकी अर्थव्यवस्था में सुधार के लिए पश्चिम बंगाल में सी एल डब्ल्यू, उत्तर प्रदेश में डी एल डब्ल्यू, तमिलनाडु में आई सी एफ, पंजाब में आर सी एफ, कर्नाटक में पहिया तथा धुरी संयंत्र आदि जैसी कोई रेलवे उत्पादन इकाई नहीं है।

उपर्युक्त तथ्यों के मद्देनजर, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि उड़ीसा जैसे उपेक्षित राज्य तथा ऊपर उल्लिखित प्रस्तावों के निर्माण पर विशेष ध्यान दें।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करता हूं। वैसे लालू प्रसाद यादव जी ने मनमोहिनी और लोक लुभावन बजट पेश कर आज आदमी के दिलों में जगह बनाने की कामयाब कोशिश की है। रेल बजट में इन्होंने इस बार भी यात्री किराया एवं माल-भाड़ा नहीं बढ़ाया है। लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल बजट को जनहितैषी बनाने में विकास की कई बातों को अनदेखा कर दिया गया है। इस बार यात्री-भाड़ा न बढ़ाकर लगभग चार हजार करोड़ रुपये का नुकसान रेलवे को हो सकता है। पिछले 3-4 वर्षों में मालभाड़े एवं यात्री किराये में कोई खास बढ़ोत्तरी नहीं की गयी। आंकड़ों को देखते हैं तो रेलवे जिन-जिन सामग्रियों को इस्तेमाल रती है उनमें प्रतिवर्ष लगभग 4% की वृद्धि हो रही है इस भरपायी के लिए रेलवे को सरकार पर निर्भर रहना पड़ेगा। रेलवे की विकास परियोजनाओं की आवश्यकताओं की पूर्ति में रेल मंत्री जी को काफी पसीना बहाना पड़ेगा। रेलवे की आमदनी दो तिहाई माल भाड़े से एवं एक तिहायी यात्री किराये से आता है। नये बजट में भाड़े को तर्कसंगत बनवाने का मौका रेल मंत्री ने गंवा दिया है। रेल बजट में गतिशीलता भी गई क्षेत्रों में अपेक्षा के अनुरूप नहीं दिखाई दे रही है।

रेलवे कर्मचारियों की कार्यक्षमता और स्थितियों में सुधार व उनके बेहतर प्रशिक्षण की व्यवस्था के समुचित इंतजाम का रेल बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसके अलावा नई तकनीक का रेलवे परिचालन में समावेश होने की घोषणा करना भी जरूरी था क्योंकि मालभाड़े को लेकर रेल व सड़क यातायात के बीच चलने वाली प्रतियोगिता ने भी इनमें महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है।

रेल यात्रियों की जानमाल की सुरक्षा भी रेल प्रशासन के लिए सबसे महत्वपूर्ण होना चाहिए इस ओर भी पर्याप्त ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। लगता है कि इस बजट में नई सुरक्षा व्यवस्थाओं को जितना महत्व दिया जाना चाहिए था वह दिखाई नहीं दे रहा है।

मान्यवर, रेलवे को आज की प्रतिस्पर्धा के अनुरूप अधिक गतिशील, कार्यकुशल व सुरक्षित बनाने की जरूरत है साथ ही रेल परिवहन को वायु व सड़क परिवहन के साथ प्रतिस्पर्धी बनाने की ठोस कार्ययोजना बनाना भी बहुत जरूरी है।

महोदय, भारतीय रेल की दशा लगभग जस की तस रहेगी बजटीय प्रावधान ऐसी कोई पुख्ता उम्मीद नहीं जताते कि सुरक्षा, संरक्षा और सुविधाओं के संदर्भ में किए गए नए वादे समय सीमा में आंशिक ही सही, पूरे हो जाएंगे। रेल को विकास की पटरी पर दौड़ने के लिए जरूरी है अर्थात्, बेहतर नियोजन, कर्त्तव्यनिष्ठ कुशल प्रबंधन और सक्षम प्रशासन। यात्री किराया एवं मालभाड़ा रेलवे की कमाई के मुख्य स्रोत हैं इन्हें यथावत रखने से 6000 करोड़ रुपये का नुकसान पिछली बार हुआ था, इस बार 4000 करोड़ रुपया और इस वर्ष इसमें जुड़ जाएगा।

रेलवे के पास काफी खाली जमीनें हैं, ढेरों स्थाई सम्पत्तियां हैं परंतु इनको नयी सोच के मुताबिक नये उपक्रमों, बाजारोन्मुख योजनाओं एवं लाभप्रद संभावनाओं में बदलने के प्रस्ताव अपर्याप्त हैं। जनहित केवल किराया न बढ़ाने में नहीं है बल्कि जनसुविधाएं बढ़ाने में भी है। यदि पैसा नहीं आयेगा तो अवसंरचना का विकास नयी पटरियां बिछाने और दूसरे जरूरी इंतजाम कैसे होंगे।

एक प्रकार से यह बजट नीरस और बेतरतीब है। लालू जी ने बड़ी सफाई से स्टील व स्टील से बने सामान के ढुलाई भाड़े में 14% की वृद्धि की है जिससे भवन निर्माण तो महंगा होगा ही गाड़ियों की कीमतें भी बढ़ेंगी।

रेल मंत्री ने ग्रुप 'डी' की भर्ती भी रेलवे भर्ती बोर्ड से छीनकर क्षेत्रीय रेल महाप्रबंधक को देकर भर्तियों में मनमानी की पूरी संभावना बना दी है। पारदर्शिता का अभाव रहेगा, मनमानी होगी तथा सब मिल बांटकर नियुक्तियां कर लेंगे।

रेल यात्रियों की सुरक्षा भगवान भरोसे छोड़ दी गयी। रेलवे पुलिस फोर्स (आरपीएफ) को इस बार भी अपराधिक मामलों की जांच करने की शक्ति नहीं दी गयी। रेल में लूट, डकैती होने पर आरपीएफ केवल पर्ची बनाकर दे देगी, लुटेरे पकड़े जाएं या नहीं, इससे उनको कोई मतलब नहीं।

लालू जी ने अपने भाषण में कहा कि 'सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं मेरी कोशिश है कि सूरत बदलनी चाहिए'। बहुत खूब कही लालू जी, लेकिन इस रेल बजट में देश में

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[प्रो. रासासिंह रावत]

क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े राज्य राजस्थान की घोर उपेक्षा की गयी है, जो बजट राजस्थान के लिए दिया गया है वह ऊंट के मुंह में जीरा है। रेल बजट राजस्थान के हितों पर एक तरह से कुठाराघात है तथा राजनैतिक भेदभाव का प्रतीक है। केवल संप्रग सरकार के घटक दलों से संबंधित राज्यों का ही तुष्टिकरण किया गया है।

राजस्थान प्रदेश की रेल परियोजनाओं के लिए विशेष प्रावधान नहीं किया गया है। राजस्थान में आमान परिवर्तन के लिए आवंटित राशि भी बहुत कम है। राजस्थान में ब्राडगेज लाइनों के विस्तार, रेलवे के विद्युतीकरण, रेलवे लाइनों के दोहरीकरण, आधुनिकीकरण आदि की घोर उपेक्षा हुई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से लालू जी से अनुरोध करूंगा कि वे राजस्थान जैसे सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमावर्ती राज्य तथा क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े राज्य में पूर्व स्वीकृत रेल लाइनों एवं परियोजनाओं जैसे दौसा-गंगापुर सिटी, कोलायत-फलौदी, अजमेर-पुष्कर आदि के लिए अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

पूर्व स्वीकृत आमान परिवर्तन परियोजनाओं भीलड़ी-समदड़ी, रेवाड़ी-सादुलपुर, नीमच-रतलाम, गांधीधाम-पालनपुर, अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर आदि के लिए भी अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत की जाये।

जयपुर-रेवाड़ी तथा फुलेरा-अजमेर डबल लाइन का सर्वेक्षण, रेवाड़ी-भिवाड़ी, डूंगरपुर-बांसवाड़ा-रतलाम, जैसलमेर से सानू वाया आमोरा, बिलाड़ा बर, पुष्कर-मेड़ता, बीकानेर-चुरू-डेगाना-रतनगढ़-रेवाड़ी, जयपुर-रींगस-चुरू-गंगानगर, उदयपुर-डुंगरपुर-अहमदाबाद, फलौदी-नागौर लिंक आदि पूर्व स्वीकृत सर्वे कार्यों के लिए अधिकाधिक धनराशि स्वीकृत कर इन सर्वे कार्यों को पूर्णता प्रदान की जाये।

निम्नलिखित नये सर्वेक्षण किये जायें:-

1. अनूपगढ़-खाजूवालारामगढ़
2. जैसलमेर-बाड़मेर
3. बिलाड़ा से बर
4. फलौदी-बालोतरा
5. बांसवाड़ा-करौली-बूंदी

निम्नलिखित रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाये-

1. दिल्ली-रेवाड़ी-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद
2. कोटा-बांरा-छबड़ा-बीना
3. जयपुर-सवाईमाधोपुर
4. रतलाम-नीमच-चित्तौड़गढ़

निम्नलिखित नयी रेलगाड़ियां प्रदान की जायें-

1. जयपुर-भोपाल-इंटरसिटी
2. अजमेर-जम्मू
3. अजमेर-जयपुर-बंगलौर
4. अजमेर-अहमदाबाद-सूरत-बंगलौर
5. अजमेर-हैदराबाद
6. अजमेर-त्रिवेन्द्रम
7. अजमेर-कन्याकुमारी
8. अजमेर-कोटा
9. अजमेर-गुवाहाटी
10. अजमेर-हरिद्वार
11. अजमेर-अमृतसर
12. जयपुर-पुणे
13. कोयम्बटूर-राजकोट एक्सप्रेस को अजमेर तक बढ़ाया जाये
14. जयपुर-जम्मूतवी (पूजा एक्सप्रेस) को अजमेर तक बढ़ाया जाये।

अजमेर में रेलवे की निम्न समस्याओं का शीघ्र निराकरण अत्यंत आवश्यक है-

1. महोदय, अजमेर रेलवे नगरी के नाम से जाना जाता है यहां प्रतिवर्ष ख्वाजा साहब का उर्स तथा पुष्कर मेले में लाखों यात्री आते हैं। अत: अजमेर में एक रेलवे यात्री विश्राम गृह बनाया जाये।
2. अजमेर के रेलवे यात्री अस्पताल को आधुनिक चिकित्सा उपकरणों से सुसज्जित कर अपग्रेड किया जाये।
3. अजमेर के लोको एवं कैरीज कारखानों को अधिकाधिक ओवरहालिंग तथा अन्य उपयुक्त कार्य प्रदान कर कार्यक्षमता बढ़ाने तथा श्रमिकों की संख्या में वृद्धि किये जाने का अनुरोध।

4. अजमेर में लोको एवं कैरीज ग्राउन्ड (खेलने के मैदान) को आधुनिक साजसज्जा से युक्त कर राज्य एवं राष्ट्रीय खेलों के उपयुक्त बनाये जाने की आवश्यकता।

5. अजमेर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म सं. 5 एवं 6 पर टीन शैड की व्यवस्था तथा यात्री सुविधाओं को विस्तार करने की आवश्यकता।

6. ब्यावर रेलवे स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस (सुपरफास्ट) को ठहराव दिये जाने की आवश्यकता।

7. ब्यावर के बाहरी प्लेटफार्म पर उपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता।

8. अजमेर जिले में स्थित रेलवे फाटकों पर चौकीदारों की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता।

9. किशनगढ़-रूपनगढ़ रोड (किशनगढ़), अजमेर में तोपदड़ा तथा जान्सगांज पर एवं ब्यावर में कृष्णा मील रोड पर यातायात के अबाध प्रचालन हेतु रेलवे के ऊपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता है।

10. दिल्ली-अहमदाबाद के बीच पूर्व की भांति 3 या 4 डाउन तथा 1 अप 2 डाउन एक्सप्रेस गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता है।

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): *माननीय महोदय, प्रस्तुत बजट दिशाहीन और भ्रामक है जिससे विशेषरूप से मध्य प्रदेश के साथ भेदभावपूर्ण रवैया अपनाया जा रहा है, यूपीए सरकार ने 2004-05 में जो बजट प्रस्तुत किया था और जो अभी 2005-2006 में प्रस्तुत किया है दोनों ही में विकास के कार्यों को नजर अंदाज किया गया है, विशेष रूप से उन राज्यों में जहां भारतीय जनता पार्टी सत्ता में है। जब माननीय रेल मंत्री ने 2004-05 का रेल बजट प्रस्तुत किया था तब मैंने मध्य प्रदेश की एक अत्यंत महत्वपूर्ण योजना जो जबलपुर से गोंदिया के बीच गेज परिवर्तन की है, की ओर इसी सदन में ध्यान आकर्षण किया था। यह परियोजना पूर्व प्रधानमंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा उत्तर से दक्षिण की दूरी कम करने तथा विकास के क्रम कोगति देने की दृष्टि से प्रारंभ किया गया था, जिसके लिये लगभग 110 करोड़ रुपए की राशि का आवंटन भी कर दिया गया था। गोंदिया से बालाघाट के बीच का 80 प्रतिशत कार्य एनडीए सरकार के कार्यकाल में ही पूर्ण हो गया था, शेष बचे जबलपुर से बालघाट के बीच के कार्य को पूर्ण करने के लिए मैंने 2004-2005 के बजट में पर्याप्त आवंटन की बात माननीय रेल मंत्री जी से कही थी, अत्यंत खेद है कि इसके लिए मात्र 38 करोड़ रुपये ही स्वीकृत किये गये। वर्तमान बजट प्रस्तुत करने के पूर्व मैंने पुन: पत्र के माध्यम से माननीय मंत्री जी को पर्याप्त राशि आवंटित करने हेतु लिखा था किंतु इस बजट में इस कार्य के लिए मात्र 25 करोड़ रुपये ही स्वीकृत किए गए हैं जिससे यह स्पष्ट होता है कि वर्तमान यूपीए सरकार जानबूझकर इस परियोजना के साथ सौतेला व्यवहार कर रही है।

महोदय, जबलपुर कटनी संसदीय क्षेत्र में मार्बल का अटूट भंडार मिला है तथा बालाघाट संसदीय क्षेत्र में मेगनीज व बाक्साइड जैसे खनिजों का पर्याप्त भंडार है इसके परिवहन के लिए गेज परिवर्तन के कार्य के पूर्ण होने पर कम खर्चीला मार्ग बनेगा। उत्तर से दक्षिण की दूरी 274 किमी. कम हो जाएगी, मैंने पूर्व में भी इसी सदन में माननीय रेल मंत्री जी से कहा था कि बिहार की जनता के हितों को ध्यान में रखते हुए इस योजना के लिये पर्याप्त राशि आवंटित करें क्योंकि बिहार से दक्षिण की दूरी 274 किमी. कम हो जायेगी। समय के साथ-साथ किराये की भी बचत होगी किंतु मंत्री जी ने इस बात पर ध्यान नहीं दिया, परिणामस्वरूप बिहार की जनता ने सबक सिखा दिया। अभी भी इस योजना के लिये पर्याप्त राशि का आवंटन कर मंत्री जी बिहार की जनता से सहानुभूति प्राप्त कर सकते हैं।

अभी इटारसी-नागपुर सेक्शन पर बहुत ज्यादा यातायात है, इस योजना के पूर्ण होने से रेलवे को एक समानांतर ट्रेक उपलब्ध होगा।

महोदय, इस योजना के लिये दक्षिण-पूर्व-मध्य रेल को एजेंसी बनाया गया है जिसका मुख्यालय बिलासपुर (छत्तीसगढ़) में है। मैंने बार-बार आग्रह किया है कि पश्चिम-मध्य रेल जिसका मुख्यालय जबलपुर में है, को इस कार्य की जवाबदारी सौंपी जाए ताकि भूमि अधिग्रहण जैसे कार्यों सहित तीव्र गति से इस योजना को पूर्ण करने में आसानी हो।

महोदय, कुछ नई गाड़ियों को प्रारंभ करने का प्रस्ताव बार-बार मेरे द्वारा दिया गया है। जबलपुर से जम्मू अथवा पठानकोट तक ट्रेन प्रारंभ की जाये यदि इसमें किसी तरह की कठिनाई हो तो जबलपुर से चलने वाली महाकौशल या गोंडवाना एक्सप्रेस को ही निजामुद्दीन स्टेशन से आगे बढ़ा कर जम्मू या पठानकोट तक चलाया जाए।

जबलपुर से ही प्रारंभ होकर मुंबई जाने के लिए नई ट्रेन चलाई जाये। मुंबई में पश्चिम रेलवे तथा मध्य रेलवे के दो जोनल मुख्यालय हैं। जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल का जोनल मुख्यालय है, इसको जोड़ने के लिये भी जबलपुर से मुंबई के बीच सीधी ट्रेन चलाना व्यावहारिक है।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री राकेश सिंह]

जबलपुर में रक्षा संस्थानों का बहुत बड़ा तंत्र है, पांच औद्योगिक इकाइयों के साथ केन्टोनमेंट बोर्ड भी है। अत: जबलपुर से बैंगलोर के लिये जबलपुर से ही प्रारंभ होने वाली सीधी ट्रेन चलाना चाहिए।

जबलपुर से हैदराबाद तथा जबलपुर से तिरूअनंतपुरम के बीच सीधी फास्ट ट्रेन चलाई जाए।

जबलपुर कटनी संसदीय क्षेत्र में मार्बल का उद्योग तेजी से विकसित हो रहा है अत: जबलपुर कोटा ट्रेन को बढ़ाकर जबलपुर जयपुर तक किया जाये जिससे इस संसदीय क्षेत्र में मार्बल की खानों को बाजार उपलब्ध कराने में आसानी होगी।

माननीय महोदय, जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल के मुख्यालय को प्रारंभ हुए काफी समय व्यतीत हो गया है, किंतु अभी तक मुख्यालय के भवन निर्माण हेतु कोई समय सीमा तय नहीं होने के कारण जोन मुख्यालय का औचित्य पूर्ण नहीं हो पा रहा है।

जबलपुर में मदनमहल स्टेशन को हबीबगंज स्टेशन भोपाल की तर्ज पर विकसित किया जाये, जिसके लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध है, यार्ड के लिये कछपुरा में उपलब्ध पर्याप्त स्थान का उपयोग किया जा सकता है।

महोदय, कछपुरा को माल-गाड़ियों के साथ-साथ यात्री गाड़ियों के स्टेशन के रूप में भी विकरित करने की पर्याप्त जगह है इससे पूरे जबलपुर के विकास को संतुलन मिलेगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से विशेष रूप से कहना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में कटनी देश का प्रमुख रेल जंक्शन है, जहां लगभग सभी रेल गाड़ियां रुकती हैं। इस जिले में चूना-पत्थर के साथ-साथ मार्बल की भी खदानें प्रारंभ हुई हैं इसी जिले में करोंदी नामक स्थान पूरे देश का भौगोलिक केन्द्र है।

माननीय मंत्री जी, डा. राममनोहर लोहिया जी की बात हमेशा करते हैं उन्होंने इस भौगोलिक केन्द्र को विकसित करने का स्वप्न देखा था और स्वयं इस स्थान पर कई बार गये थे। इतने महत्वपूर्ण कटनी स्टेशन की दुर्दशा देखने लायक है। इस स्टेशन का नवीनीकरण होना चाहिए ताकि देश के महत्वपूर्ण जंक्शन के रूप में इसे पहचाना जा सके। कटनी में ही खिरहनी स्थित रेल फाटक पर ओव्हर ब्रिज का कार्य शीघ्र पूर्ण हो ताकि स्थानीय जनों तथा सड़क यात्रियों को आवागमन में राहत प्राप्त हो सके।

महोदय, जबलपुर से दमोह के बीच रेल लाइन के कार्यों को शीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिये ताकि जबलपुर से दमोह के बीच अभी जो 100 कि.मी. अधिक दूरी वाला रास्ता है, उसे कम किया जा सके।

महोदय, नरसिंहपुर जबलपुर कटनी के बीच भेड़ाघाट तथा सुरक्षा संस्थानों की औद्योगिक इकाइयों से होते हुए एक लोकल ट्रेन या डी.एम.यू. चलाई जाये।

संपूर्ण मध्य प्रदेश में मात्र इटारसी से कटनी के बीच विद्युतीकरण के अभाव में डीजल इंजन का उपयोग होता है, जो अधिक खर्चीला होता है तथा इंजन बदलने के कार्य में समय भी लगता है। विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण होने पर रेलवे को न सिर्फ आर्थिक लाभ होगा बल्कि फास्ट ट्रेनों का समय भी बचेगा, अत: इस कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाए।

अंत में, इस आशा के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदय इन प्रस्तावों को रेल बजट में शामिल कर इस बात को बल प्रदान करेंगे कि विकास के क्रम को राजनैतिक दुर्भावनाओं से नहीं रोका जाना चाहिये।

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर): माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने विचारों से अवगत कराना चाहती हूं। रेल बजट पर चर्चा चल रही है और मुझे लगता है कि रेल बजट वर्ष 2005-06 हम सभी के लिए दुर्भाग्यपूर्ण है। इससे न केवल विपक्ष के लोग बल्कि सत्ता पक्ष के लोग भी असंतुष्ट हैं। इसमें ऐसा कुछ भी स्पष्ट रूप से दिखाई नहीं देता, जिससे लगता हो कि रेलों के माध्यम से इस देश का विकास करने के लिए रेल मंत्री जी ने कोई बजट पेश किया है।

महोदय, परिवहन यातायात की दृष्टि से रेलों का अपना महत्व है। सुगठित रेल तंत्र का देश की आर्थिक प्रगति और विकास में अपना अहम स्थान है। पूर्ववर्ती रा.ज.ग. सरकार ने रेल सेवाओं में वृद्धि करने एवं उसे अच्छा बनाने की दृष्टि से कई उपाय किए थे, लेकिन वर्तमान यू.पी.ए. सरकार की संकीर्ण मानसिकता के कारण जो अपेक्षित परिणाम थे, उन्हें हम प्रात नहीं कर सके। यात्री यातायात एवं माल परिवहन, दोनों में जहां निरन्तर वृद्धि हुई है, वहां इन सेवाओं में तदनुसार व्यवस्था नहीं हो सकी। नई रेलों को चलाने की घोषणा का प्रश्न हो, फेरे बढ़ाने हों या गंतव्य तक बढ़ाने का प्रश्न हो, उन्हें योजनाबद्ध तरीके से जिस प्रकार पूरा करना चाहिए था, वह नहीं हो सका और परिणामस्वरूप कतिपय घोषणाएं मात्र घोषणाएं ही रह गईं। उनका कुछ भी परिणाम नहीं निकला।

महोदय, यदि हम इसी क्रम में, गत वर्ष 2004-05 का बजट देखें, तो पाएंगे कि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जहां 18 सम्पर्क क्रान्ति गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई थी, लेकिन पूरे देश में मात्र छ: संपर्क क्रान्ति गाड़ियां ही अभी तक चली हैं। यदि राजस्थान के अंदर देखा जाए, तो राजस्थान सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस

भी इन्हीं में से एक थी, जिसे दिल्ली से जोधपुर तक जाना था, परन्तु वह गाड़ी अभी तक नहीं चल पाई और मात्र घोषणा रह गई। जयपुर से आगरा फोर्ट गाड़ी चलाने की घोषणा भी वर्ष 2004-05 के बजट में भी की गई थी और कहा गया था कि आमान परिवर्तन के बाद यह गाड़ी चलाई जाएगी, लेकिन आमान परिवर्तन पूर्ण हो गया, परन्तु गाड़ी अभी तक चालू नहीं की गई है। कुछ रेलों के गंतव्य बढ़ाने का दावा भी किया गया था परन्तु उस पर भी सवाल लग चुका है। सामान्य जनता की सुविधा की दृष्टि से कतिपय स्टेशनों पर गाड़ियां खाली चलती रहीं, किंतु उनका वांछित स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया गया जिसका परिणाम यह निकला कि यात्री सुविधाओं से वंचित रहे और राजस्व की भी हानि हुई।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान राजस्थान की ओर आकर्षित करना चाहती हूं। जोधपुर-हावड़ा रेल, पूर्व में बयाना जंक्शन रुकती थी, किन्तु अब यह ट्रेन वहां नहीं रुकती है। निजामुद्दीन-इन्दौर इंटरसिटी को बयाना जंक्शन पर रोकने हेतु प्रस्ताव बहुत लम्बे समय से चल रहा था, लेकिन उस प्रस्ताव पर भी रेल मंत्री आज तक कोई निर्णय नहीं ले पाए हैं। इसी प्रकार, ए.पी. एक्सप्रैस, गोवा एक्सप्रैस और जी.टी. एक्सप्रैस आगरा रुकती है और वहां से आगे ग्वालियर रुकती हैं। आगरा और ग्वालियर के बीच धौलपुर, राजस्थान का एक महत्वपूर्ण शहर तथा जिला मुख्यालय है। यह औद्योगिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है, लेकिन ये तीनों गाड़ियां धौलपुर नहीं रुकती हैं। मैं मांग करता हूं कि धौलपुर रेलवे स्टेशन पर भी ये तीनों रेलगाड़ियां रुकें।

महोदय, आमान परिवर्तन पर यदि विचार करें, तो इसकी स्थिति भी बहुत ही दयनीय है। एन.डी.ए. सरकार ने संपूर्ण देश में वर्ष 2010 तक आमान परिवर्तन पूर्ण करने की घोषणा की थी। जिसके फलस्वरूप काफी अच्छी योजनाएं भी बनी थी, किन्तु दुर्भाग्य है कि यूपीए सरकार द्वारा अपेक्षित किलोमीटर का आमान परिवर्तन नहीं करने से जनता को निराशा हाथ लगी। गत 2004-05 के बजट में उदयपुर-चित्तोड़ एवं चित्तोड़-अजमेर के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण होना था, लेकिन उदयपुर-चित्तौड़ का आमान परिवर्तन का कार्य भी अप्रैल, 2005 तक पूरा होने की संभावना है, लेकिन जब तक चित्तौड़-अजमेर का आमान परिवर्तन का कार्य पूरा नहीं होता है, ये पैसा बेकार है, इसका कोई मतलब नहीं निकलेगा। इसलिए यह बहुत ही आवश्यक है कि चित्तौड़ से अजमेर तक आमान परिवर्तन का कार्य समयबद्ध सीमा के अंदर किया जाए और उसकी तिथि निश्चित की जाए कि इस तारीख तक यह काम पूरा होगा। इसी प्रकार नीमच-रतलाम का आमान परिवर्तन का कार्य एनडीए की सरकार में स्वीकृत हो चुका था, कार्य भी शुरू हुआ, लेकिन इस बजट में उसके लिए जो प्रावधान रखना चाहिए, उसकी कमी है। जहां 60 करोड़ अपेक्षित है, वहां मात्र 20 करोड़ दिए गए हैं। इसलिए मुझे नहीं लगता कि इतनी राशि से यह कार्य पूरा हो सकेगा और यह कार्य करवाना बहुत ही आवश्यक है।

महोदय, बहुत लंबे समय से मध्य प्रदेश और राजस्थान के लोगों की मांग चल रही है। इसी क्रम में धौलपुर से गंगापुर वाया बाड़ी, सरमथुरा, करोली आमान परिवर्तन का कार्य पूर्व बजट में स्वीकृत था, लेकिन बजट में इस राशि के अभाव के कारण यह कार्य नहीं हो सकता है। श्रीगंगानगर से स्वरूपसर आमान परिवर्तन का कार्य भी गत बजट में स्वीकृत किया गया था, लेकिन वर्तमान बजट में इसे भी उपेक्षित रखा गया। इससे साफ जाहिर होता है कि रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में राजस्थान की घोर उपेक्षा की गई है। राजस्थान के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि आप जो संशोधित बजट पेश करें, उसमें राजस्थान का खास ध्यान रखा जाए। राजस्थान में पूर्व में जो रेल की सुविधाएं मिलती थीं, उन सुविधाओं को शुरू किया जाए। आमान परिवर्तन के प्रस्ताव पर गौर किया जाए। जहां नई रेल चलाने की बात थी, वहां नई रेल चलाने की जो घोषणा आपने पूर्व रेल बजट 2004-05 की थी, उसे पूरा किया जाए। जबलपुर-कोटा को जयपुर तक बढ़ाए जाने की भी हमारी मांग है, इसे भी पूरा किया जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अंदर, जो उदयपुर-राजस्थान का ही, दक्षिणी राजस्थान का एक भाग है, जोकि पर्यटन की दृष्टि से कहना चाहिए कि हिन्दुस्तान के अंदर बहुत ही अच्छा नगर आता है, जिसे सिरमौर कहा जाए तो भी कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। मैं एक बात का आभार व्यक्त करना चाहूंगी कि रेल बजट में जो निजामुद्दीन एक्सप्रैस शुरू की गई, लेकिन हमें उस दिन का इंतजार है, रेल मंत्री जी, आप स्वयं यहां विराजमान हैं, आप जब उदयपुर से चित्तौड़ और चित्तौड़ से अजमेर का आमान परिवर्तन हो जाए ताकि दिल्ली आने का जो शॉर्ट रूट है, अभी हमें कोटा होकर निजामुद्दीन एक्सप्रैस पकड़नी होगी, लेकिन यह शार्ट रूट दिल्ली आने के लिए, उदयपुर-चित्तौड़-अजमेर होकर दिल्ली आना है, उस तरीके से इसे जोड़ें। यह काम जल्दी किया जाए, यह मैं आपसे निवेदन करती हूं। उदयपुर से नागपुर के लिए वाया कोटा-सूरत भी एक नयी ट्रेन शुरू की जाए, यह भी हमारी आपसे एक मांग है। ये नई ट्रेन शुरू होने से उदयपुर क्षेत्र, जो एक ऐतिहासिक पर्यटन नगरी है, उसे देश के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से जोड़ा जा सकेगा। उदयपुर-दिल्ली वाया जयपुर, चित्तौड़ को भी जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। इसी क्रम में एक और ऐसी घोषणा भी की थी, जिसमें कतिपय मार्गों के सर्वेक्षण की बात कही गयी थी। जिसमें मावली-मारवाड़ जंक्शन के लिए आपने रेल बजट में कहा है,

[श्रीमती किरण माहेश्वरी]

लेकिन इसमें क्या प्रावधान है, उसके बारे में फाइनेंशियल कोई उल्लेख नहीं किया गया। उदयपुर से अहमदाबाद मार्ग को भी ब्रोडगेज के अंदर लेने के सर्वेक्षण के लिए आपको प्रस्ताव भेजा गया था, लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख होता है कि इसमें इसे नहीं जोड़ा गया। इसलिए उदयपुर शहर बहुत ही कटा हुआ रह रहा है और इसमें विकास नहीं हो पा रहा है, हम जिस तरीके से चाहते हैं।

महोदय, गत वर्ष 2004-05 के बजट में रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। जब इन्होंने विलेज आन व्हिल्स एक नयी ट्रेन चलाने की घोषणा की थी, जिसमें कहा गया था। अभी मेरे एक सांसद भाई यहां बैठे थे, उन्होंने कहा था कि कुछ आम व्यक्तियों के लिए कुछ काम करने की आवश्यकता है। उसमें आपने घोषणा की थी कि हम विलेज आन व्हिल्स चलाएंगे, लेकिन अभी तक उसे चलाने के बारे में केवल घोषणा ही रही है, वह अभी तक चल नहीं पाई है। जिसके पीछे यह भावना थी कि हम धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थानों पर आम आदमी को उचित किराए पर वहां पहुंचा सकेंगे, लेकिन वह घोषणा ही रह गई।

महोदय, रेलवे रिक्रुटमेंट बोर्ड द्वारा जो परीक्षाएं ली जाती हैं, उनके परिणाम घोषित होने में बहुत विलम्ब होता है। कभी-कभी लगभग छः से आठ महीने भी लग जाते हैं, ऐसी स्थिति में परीक्षार्थियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है और लम्बे अंतराल के बाद जब परिणाम सामने आते हैं तो उसके बाद उनके पोस्टिंग करने में भी रेल मंत्रालय द्वारा विलम्ब किया जाता है। इसकी वजह से भी वहां काफी असंतोष है। खासतौर से राजस्थान और राजस्थान में अपने संसदीय क्षेत्र की ओर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करके कहना चाहूंगी कि राजस्थान, जो रेल की तरफ से बहुत ज्यादा उपेक्षित है, उसे आपकी तरफ से पूरी घोषणा करके ये सारे कार्य पूर्ण करायें, यही आपसे आशा करती हूं।

डा. रामेश्वर उरांव (लोहरदगा): महोदय, सबसे पहले तो मेरी गुजारिश होगी कि इस सदन में मैं पहली दफा बोल रहा हूं तो जितनी भी सम्मानित सदस्य हैं, उनसे मेरा आग्रह होगा कि बीच में व्यवधान नहीं करेंगे और मुझे उम्मीद है कि आप मुझे निराश नहीं करेंगे।

मैं रेल बजट 2005-2006 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हूं। कहने की जरूरत नहीं कि रेल बजट की प्रशंसा सभी वर्गों द्वारा हो रही है। बजट पेश होने के पूर्व लोग अंदाज लगा रहे थे कि इस बार यात्री भाड़ा बढ़ेगा, खास कर उच्च श्रेणी में चलने वाले यात्रियों का, पर ऐसा नहीं हुआ। यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई, यू.पी.ए. की चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी जी की तथा रेल मंत्री जी की सर्वत्र प्रशंसा हुई। उसी तरह भाड़े को रेशनेलाइज किया गया है। समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के हितों की रक्षा के लिए जन वितरण प्रणाली, गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम एवं रिलीफ कार्यों के लिए भेजे जाने वाले खाद्यान्नों के भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है, यह स्वागतयोग्य कदम है।

अपराह्न 5.22 बजे

[**श्री वरकला राधाकृष्णन** *पीठासीन हुए*]

जब कोई ट्रेन से सफर करना चाहता है, तो उसके दिमाग में चार बातें आती हैं। गाड़ी समय पर चलेगी या पहुंचेगी कि नहीं, यानी पंक्चुएलिटी आफ ट्रेन। वह गंतव्य स्थान पर पहुंचेगा या नहीं, सिक्योरिटी के विषय में उसकी चिन्ता होती है, वह सेफ्टी के विषय में चिन्तित होता है। पुनः उसकी चिन्ता होती है, ट्रेन में सुविधा व सफाई आदि को लेकर। ट्रेन में यह सेफ फील और गुड फील दोनों चाहता है। पहले की अपेक्षा दुर्घटनाओं में कमी आई है, सुरक्षा उपाय भी कारगर हुए हैं, रेल अपराध में कमी आई है, लेकिन पंक्चुएलिटी की समस्या है। मैं अपना अनुभव बता सकता हूं। रांची जाने के लिए दिल्ली से झारखंड एक्सप्रैस में मैं दो बार सवार हुआ। दोनों ही बार ट्रेन मात्र 10-12 घंटे लेट रांची पहुंची। मैं मानता हूं कि इतने बड़े देश में रेलचालन में रास्ते में कई दिक्कतें आती हैं, ट्रेनें लेट हो जाती हैं, पर रेल अधिकारियों को ध्यान देना चाहिए और सुधार करना चाहिए।

बजट आय-व्यय का लेखा-जोखा मात्र नहीं, आर्थिक पहलू के साथ-साथ इसका सामाजिक पहलू भी होना चाहिए। रेल बजट में सोशल आस्पैक्ट का पूरा ख्याल रखा गया है। इण्टरव्यू में आने वाले उम्मीदवारों, छात्रों, खासकर ग्रामीण इलाके के छात्रों को रियायत देकर सामाजिक दायित्व निभाया गया है।

भारतीय रेल लाखों लोगों को रोजगार देती है। संवैधानिक प्रावधान है कि सरकारी नौकरियों में आरक्षण दिया जाये। आरक्षित पदों को संबंधित कोटि के व्यक्तियों से भरा जाये। इस व्यवस्था की उपेक्षा हुई है। आप सामाजिक न्याय के प्रणेता हैं, बजट भाषण के दौरान आपने बताया कि अनुसूचित जाति का बैकलाग भर दिया गया है, परन्तु अनुसूचित जनजाति तथा पिछड़े वर्ग के लोगों का बैकलाग भरना बाकी है। आपसे गुजारिश है कि अपने जवाब में कृपया सदन को बतायें कि किस श्रेणी के लोगों के कितने पद रिक्त हैं और रेल मंत्रालय उन्हें कब तक भरेगा? मैं तो सरकार से मांग करूंगा कि वह देखे कि सरकारी विभागों में चले आ रहे बैकलाग को भरा जाये। राज्यों में भी स्थिति अच्छी नहीं है। उन्हें भी कहें कि बैकलाग को भर आरक्षित कोटि के लोगों को न्याय दें।

आपने रेल स्पोर्ट्स की प्रशंसा की है। सचमुच में यह उपलब्धि प्रशंसनीय है। मैं आग्रह करूंगा कि हाकी को बढ़ावा दिया जाये। झारखण्ड, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ के खिलाड़ियों को रेलवे में नियुक्त किया जाये। रेल मंत्री सदन में जब बजट पढ़ते हैं तो देशवासी दो बातों के लिए उत्सुक रहते हैं। एक, रेल भाड़ा बढ़ रहा है या नहीं और दूसरे उनके क्षेत्र में नई गाड़ियां चल रही हैं या नहीं, उनके क्षेत्र में नई रेल लाइन बिछाई जा रही है या नहीं। रेल मंत्री महोदय ने जब रेल बजट पढ़ा तो झारखंड, छत्तीसगढ़ जैसे आदिवासी बाहुल्य इलाके में मायूसी छा गई, बजट में न तो कोई रेलगाड़ियों की घोषणा हुई और न ही कोई नई रेल परियोजना की।

महोदय, रेलगाड़ियां मात्र यातायात का साधन नहीं हैं, बल्कि ये देश को एकता में बांधती हैं। दूरस्थ एवं पिछड़े इलाकों को रेल से जोड़ने की जरूरत है। झारखंड के आदिवासी इलाकों में रेल परियोजना शुरू करने की जरूरत है। लोहरदगा से कोरबा तक रेल लाइन बिछायी जाए। आदिवासियों को रेल देखने एवं सवार होने का मौका दिया जाए। झारखंड में लंबित रेल परियोजनाएं हैं, जिनमें कोडरमा-हजारीबाग, लोहरदगा-चन्दवा तथा दुमका रेल लाइन शामिल हैं, इनको शीघ्र पूरा किया झाए। झारखंड के लोगों की यह भी मांग है कि दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रैस को दैनिक किया जाए। झारखंड खनिज बाहुल्य इलाका है। माल ढुलाई से रेल मंत्रालय को काफी आय हो रही है, लेकिन यहां अभी तक ब्रिटिश पीरियड में जो रेल लाइन बनायी गई थी, वही है इनमें और वृद्धि नहीं की जाए। केवल दो हजार किलोमीटर रेल लाइन झारखंड में है और इसे बढ़ाए जाने की जरूरत है ताकि झारखंड का विकास हो सके। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करना चाहता हूं और रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे झारखंड की तरफ भी ध्यान दें और नई परियोजनाएं वहां पर लागू करें।

श्री चन्द्र प्रताप सिंह (सीधी): *महोदय, मैं रेल बजट पर निम्नलिखित समस्याओं की ओर आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं:

1. ललितपुर से सिंगरौली-निर्माणाधीन रेल लाइन का जो कार्य दो-तीन चरणों में पूरा किया जाना है, इस कार्य के लिए बजट में पर्याप्त धनराशि दिये जाने का अनुरोध करता हूं।

2. रेल मंडल कार्यालय सिंगरौली जो पूर्व में घोषित किया जा चुका है, उसे आज पर्यन्त अस्तित्व में नहीं लाया गया है, उसे घोषणा के मुताबिक अमल में लाया जाये।

3. शक्तिपुंज एक्सप्रैस जो हावड़ा से जबलपुर तक चलती है, उसे जबलपुर से भोपाल (राजधानी) तक बढ़ाया जाये।

4. शक्तिपुंज एक्सप्रैस का ठहराव शंकरपुर भदौरा स्टेशन पर किया जाए, जिससे सीधी जिला मुख्यालय का सबसे नजदीकी स्टेशन से यात्रियों को लाभ मिल सके।

5. चिरमिरी से रीवा एक्सप्रैस एवं बिलासपुर से रीवा पैसेंजर अलग-अलग चलाने की घोषणा की गई थी, परंतु वर्तमान समय में दोनों ट्रेनों को एक साथ जोड़कर चलाया जा रहा है। अतएव घोषणानुसार ट्रेनों को अलग-अलग चलाया जाए।

6. चिरमिरी से बिलासपुर पैसेंजर को दुर्ग तक बढ़ाये जाने से छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर तक जाने-आने में लोगों को बहुत सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

[अनुवाद]

डा. एम. जगन्नाथ (नगर कुरनूल): सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने हेतु अवसर देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं इस बजट का स्वागत करता हूं क्योंकि इसमें यात्री किराये और मालभाड़े को यथावत रखा गया है तथा अच्छे सुरक्षा उपायों के लिए योजना तैयार की गयी है व यात्रियों हेतु सुविधाओं में सुधार किया गया है। जिस प्रकार से वस्तुओं का वर्गीकरण किया गया है इससे भविष्य में माल-भाड़ा में अवश्य वृद्धि होगी। माननीय रेल मंत्री के भाषण में महत्वाकांक्षी योजनाओं का उल्लेख है। परन्तु इस बात का उल्लेख नहीं किया गया है कि मंत्रालय विभिन्न योजनाओं हेतु निधियां किस प्रकार से जुटाएगा। इससे लोगों के दिमाग में यह भय पैदा होता है कि निकट भविष्य में दरों में अनेक प्रकार से वृद्धि हो सकती है। यह निश्चित तौर पर यह आम लोगों का बजट है। हमें पिछले वर्षों में भी लोगों का बजट देखने को मिला है। मुझे आशंका है कि यदि प्रत्येक वर्ष ऐसे ही आम लोगों का बजट लाया जाता रहा तो हम रेल यात्रा में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की बराबरी कैसे कर सकते हैं?

जहां तक मेरे राज्य आंध्र प्रदेश का प्रश्न है, इस राज्य को पिछले वर्षों की तुलना में अधिक बजटीय आवंटन मुहैय्या कराया गया है। परन्तु आमान परिवर्तन, नई रेल लाइनें बिछाने, रेल लाइनों का दोहरीकरण आदि जैसे अनेक पहलुओं के संबंध में किया गया बजटीय आवंटन वर्तमान आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है।

अब मैं नई रेल लाइनों की चर्चा करता हूं। पेद्दापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद नई रेल लाइन के लिए मात्र 30 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। काकीनाडा-कोटिपल्ली नई रेल लाइन के लिए 67 करोड़ रुपए की आवश्यकता है, परन्तु आवंटन मात्र 2 करोड़ रुपए है। कोटिपल्ली-नारसापुर नई रेल लाइन हेतु

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[डा. एम. जगन्नाथ]

329 करोड़ रुपए की आवश्यकता की तुलना में आवंटन मात्र 1 करोड़ रुपए है। इसी प्रकार काकीनाडा-पीथापुरम नई रेल लाइन और नांडयाल-येरीगुण्टला नई रेल लाइन हेतु धनराशि की आवश्यकता क्रमश: 61 करोड़ रुपए और 420 करोड़ रुपए है तथा किया गया आवंटन क्रमश: मात्र 1 करोड़ रुपये और 5 करोड़ रुपए है। मचेरला-नालगोंडा नई रेल लाइन हेतु 125 करोड़ रुपये की आवश्यकता की तुलना में मात्र 1 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। मुनिराबाद-महबूबनगर नई रेल लाइन के लिए 460 करोड़ रुपये की आवश्यकता है परन्तु मात्र 5 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। इसी प्रकार गडवाल-रायचूर नई रेल लाइन के लिए 86 करोड़ रुपये की आवश्यकता की तुलना में किया गया आवंटन मात्र 4 करोड़ रुपये हैं।

आमान परिवर्तन के संबंध में किये जाने वाला आवंटन धीरे-धीरे घट रहा है। वर्ष 2003-04 में यह आवंटन 133.90 करोड़ रुपये था; वर्ष 2004-05 में यह घटकर 102.90 करोड़ हो गया तथा वर्ष 2005-06 के दौरान यह और घटकर 87 करोड़ रुपये हो गया।

जहां तक रेल लाइनों के दोहरीकरण का प्रश्न है, इस मद में बजटीय आवंटन में थोड़ी वृद्धि की गयी है। इसे 135 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 155 करोड़ रुपये कर दिया गया है। यह प्रशंसनीय है।

जहां तक अन्य क्षेत्रों का सवाल है सैकड़ों करोड़ रुपये की आवश्यकता है। यदि इनके लिए एक, दो और पांच करोड़ रुपये आवंटित किए जाते रहे तो मैं समझता हूं कि मैं अपने जीवन काल में इन रेल लाइनों पर रेलगाड़ी को दौड़ते हुए नहीं देख पाऊंगा। इसलिए आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए धन आवंटित किए जाने की जरूरत है। अधिकांशत: परियोजनाएं, जिनके बारे में चर्चा की गयी है, तेलंगाना के पिछड़े क्षेत्रों से संबंधित हैं। जब तक हमारे पास समुचित अवसंरचना विशेषकर परिवहन प्रणाली, चाहे वह रेल परिवहन हो अथवा सड़क परिवहन, नहीं है तब तक पिछड़े क्षेत्रों का विकास कभी नहीं होगा। निवेशक किसी भी क्षेत्र में उपलब्ध अवसंरचना पर ध्यान देते हैं। वे स्वयं सड़कों अथवा रेल लाइनों का निर्माण करवाना नहीं चाहते। इसलिए रेलवे को पिछड़े क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित करना होगा और तदनुसार बजटीय आवंटन करने होंगे।

अब मैं नौपाडा-गनुपुर आमान परिवर्तन कार्य का उल्लेख करता हूं। पिछले वर्ष इस प्रयोजनार्थ 15 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे। इससे पहले 15 करोड़ रुपये दिए गए थे। इस वर्ष के बजट में मात्र 5 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। समय गुजरने के साथ-साथ जब परियोजनाओं को समय पर पूरा किया जाना हो तो बजटीय आवंटन को घटाने के बजाय बढ़ाया जाना चाहिए।

सड़क सुरक्षा, रेल उपरि पुल/रेल अधोगामी पुल जैसे अन्य क्षेत्रों हेतु किया गया आवंटन पर्याप्त नहीं है। इस संबंध में आंध्र प्रदेश को पर्याप्त धनराशि नहीं दी गयी है।

जहां तक नई रेल लाइनों हेतु सर्वेक्षण किए जाने का प्रश्न है, मैं यह बताना चाहूंगा कि आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तावित 46 रेल लाइनों में से इस वर्ष के बजट में आंध्र प्रदेश की दो रेल लाइनों को जगह मिली है। इसका निर्णय करने के लिए क्या मानदंड है? नई रेल लाइनें बिछाने हेतु कितने समय की आवश्यकता होती है? रेल बजटों में लगातार हमें नई रेल लाइनों हेतु बजटीय आवंटन नहीं मिल रहे हैं क्योंकि ये सभी प्रस्तावित रेल लाइनें पिछड़े क्षेत्रों से हैं। अनेक नई रेल लाइने स्वीकार की गयी हैं तथा आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्ताव भेजे गए हैं। उन पर विचार किया जाना चाहिए और उन्हें स्वीकृत किया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पर ध्यान देने के लिए अनुरोध करता हूं।

मैं जडचेरला और नांडयाल के बीच तथा मानुगुरू से रामागुण्डम तक नई रेल लाइनों का सर्वेक्षण करने संबंधी प्रस्ताव पर माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। कुछ नई रेल लाइनों का विस्तार किया जाना है। परन्तु पहले से प्रस्तावित रेल लाइनों को पूरा किया जाना चाहिए। रायचुर से मचेरला तक जाने वाली एक रेल लाइन है जो आंध्र प्रदेश के पिछड़े क्षेत्रों, रायचुर महबूबनगर, नालगोंडा और मचरेला से होकर गुजरती है। पहले, दो भागों, गड़वाल से रायचुर तथा नालगोना से मचेरला के लिए स्वीकृति दी गयी थी।

गडवाल और मचेरला बीच के भाग का कोई जिक्र नहीं है। यह भाग काफी महत्वपूर्ण है। यह मुम्बई क्षेत्रों जैसे समुद्र तटीय क्षेत्रों से करीब 100 कि.मी. की दूरी कम करता है। यदि महबूबनगर और नालगोण्डा जिलों जैसे पिछड़े क्षेत्रों में इस प्रकार की रेल लाइनें बिछायी जाती हैं तो किसान पारम्परिक फसलों को उगाने की बजाय अन्य व्यावसायिक फसलों की खेती कर सकते हैं। वित्तीय रूप से उनकी स्थिति सुधर सकती है। मैं माननीय मंत्री महोदय से गडवाल की खेती कर सकते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से गडवाल और मचेरला के बीच सर्वेक्षण को अद्यतन करने का अनुरोध करता हूं। मध्य का भाग छूट गया है। तत्कालीन रेल मंत्री ने इस सभा में वादा किया था कि इस पर विचार किया जाएगा। परन्तु मैं लगातार दो वर्षों से इन परियोजनाओं का कोई उल्लेख नहीं कर रहा हूं। मैं मचेरला-रायचुर रेल लाइन के गडवाल-मचेरला मध्य भाग पर कार्य आरंभ करने हेतु माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं। जैसा कि मैंने बताया, आवंटित धनराशि अत्यल्प है। इसे बढ़ाए जाने की जरूरत है। यहां तक कि मुनीराबाद-महबूबनगर के मामले में भी 460 करोड़ रुपये की अपेक्षित धनराशि की तुलना में इस वर्ष मात्र 5 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए हैं। यही स्थिति गडवाल-रायचुर, नागलोना-मचेरला के मामले

में भी है। ये सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्र है। मैं और अधिक निधियां आवंटित करने हेतु माननीय मंत्री महोदय से पुनः अनुरोध करता हूं।

जहां तक रेल उपरिपुल/रेल अधोगामी पुल का प्रश्न है, आंध्र प्रदेश के लिए अनेक रेल उपरिपुल/रेल अधोगामी पुल स्वीकृत नहीं किए गए हैं। वस्तुतः ऐसे या दो पुल ही स्वीकृत दिए गए हैं। ऐसे एक पुल की स्वीकृति हैदराबाद-सिकन्दराबाद-बंगलोर मुख्य लाइन के लिए दी गयी है। जडचेरला रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है।

[अनुवाद]

जडचली एक महत्वपूर्ण व्यवसाय केन्द्र है। मैं बार-बार माननीय मंत्री से या तो जडचली में एक रोड अंडर ब्रिज का निर्माण करने का फिर रोड ओवर ब्रिज का निर्माण करने का अनुरोध करता रहा हूं। एक रेलगेट जडचली रेलवे स्टेशन के यार्ड के बहुत नजदीक स्थित है। यह स्टेशन जडचली को पुराने कस्बे और नए कस्बे में बांटता है। इसके कारण, जब कभी गेट पर रेलगाड़ियां रूकती है तो सड़क के एक पार से दूसरी पार जाने में बहुत समस्याएं आती हैं। मैं माननीय मंत्री से जडचली रेलवे स्टेशन पर एक रोड अंडर ब्रिज का निर्माण करने पर विचार करने का अनुरोध करूंगा। ये नलगोंडा समपार पर भी एक ओवर ब्रिज होना चाहिए। ये राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 7 और महबूबनगर के जिला मुख्यालय के बीच है। इसके अतिरिक्त, गडवाल में एक रोड ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाना चाहिए।

माननीय मंत्री ने कुछ रेलगाड़ियों का प्रस्ताव रखा है। कुछ छह नई रेलगाड़ियों का प्रस्ताव रखा गया है। इनमें से कुछ यात्री रेलगाड़ियां हैं और कुछ अन्य दो एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के विस्तार का मामला है। एक निजामाबाद तक की कृष्णा एक्सप्रेस है और एक अन्य मुंबई-निजामाबाद एक्सप्रेस है जिन्हें सिकन्दराबाद तक बढ़ाया गया है।

महोदय, हमारी सिकन्दराबाद से करनूल कस्बे तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस, हैदराबाद और नई दिल्ली के बीच एक राजधानी एक्सप्रेस तथा विशाखापत्तनम और हैदरावाद के बीच और विशाखापत्तनम के रास्ते चेन्नई से हावड़ा के बीच सुपरफास्ट रेलगाड़ियां चलाने की काफी समय से लंबित मांगों को पूरा नहीं किया गया है। दक्षिण राज्यों को जाने वाली अधिकांश रेलगाड़ियां इस लाइन से होकर गुजर रही है। अतः इस मार्ग पर यातायात को ध्यान में रखते हुए, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस लाइन पर कुछ सुपरफास्ट रेलगाड़ियां और इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने का प्रबंध करें।

जहां तक रेल दुर्घटनाओं का संबंध है, उनमें धीरे-धीरे कमी आ रही है, लेकिन हमें इस बारे में निश्चिंत होकर नहीं बैठ जाना चाहिए क्योंकि हमें दुर्घटना की संख्या को कम से कम करना चाहिए और ऐसा प्रबंध करना चाहिए कि भारत में एक भी रेल दुर्घटना न हो। जांच करने पर हमने महसूस किया कि रेल दुर्घटनाओं का मुख्य कारण पटरियां की खराबदशा है। पटरियां बहुत पुरानी हैं और पुराने पुल गिरते रहते हैं और यह अधिकांश दुर्घटनाओं का कारण है। यह सब भारी यातायात के कारण हो रहा है। रेल एक आम आदमी के परिवहन का माध्यम है और यह परिवहन का सबसे सस्ता माध्यम भी है। अतः, रेलवे को दुर्घटनाओं की संख्या को न्यूनतम करने के लिए पूरे प्रयास करने चाहिएं।

इसी प्रकार, यात्रियों की सुरक्षा रेलवे की प्रमुख जिम्मेदारी है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस प्रयोजनार्थ उच्च स्तरीय अनुसंधान और विकास कार्य सुनिश्चित करें। उन्हें अनुसंधान और विकास कार्य हेतु अधिक धनराशि आवंटित करनी चाहिए तथा पुरानी पटरियों की जगह नई पटरियां बिछाने और 100 वर्षों से अधिक पुराने पुलों का पुनर्निर्माण करने लिए भी ठोस कदम उठाने चाहिएं। अधिकांश दुर्घटनाएं ऐसे ही क्षेत्रों में होती है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि सभी पुराने पुलों का पुनर्निर्माण किया जाए।

अब मैं रेल लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के विषय पर आता हूं। आज के आधुनिक युग में विश्व बड़ी तेजी से आगे बढ़ रहा है। विश्व एक ऐसा वैश्विक गांव बन चुका है जहां पर कि व्यक्ति लंबे समय तक प्रतीक्षा करने और यात्रा में अधिक दिन बिताने की स्थिति में नहीं है जैसा कि पहले हुआ करता था। अतः, रेल के इस परिवहन माध्यम को अति तीव्र बनाना रेलवे का जिम्मेदारी है। यह कार्य केवल रेल लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण करके ही संभव है। इस संबंध में मैं माननीय मंत्री को यह बताना चाहूंगा कि सिकन्दराबाद से द्रोणाचलम और सिकन्दराबाद से मुंबई दोनों ही लाइनें अति महत्वपूर्ण है। मेरा अनुरोध है कि इन दोनों लाइनों का शीघ्र दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया जाए।

महोदय, यद्यपि इस वर्ष का बजट निर्धन हितैषी और जनवादी दिखाई देता है लेकिन हमें भविष्य के बारे में भी अवश्य सोचना होगा। इस बजट में यह बताया गया है कि संसाधन जुटाने का एक तरीका खाली पड़ी भूमि को बेचकर अतिरिक्त रेलवे भूमि पर वाणिज्यिक परिसरों, भांडागारों और लोजिस्टिक पार्कों का निर्माण कराना होगा। महोदय, यह एक अच्छा विचार है, लेकिन इससे निश्चित रूप से भविष्य में रेलवे के विस्तार में बाधा आएगी। यदि हम परिसंपत्तियों को बेचने की बात करें, जो कि आज हमारे पास है तो भविष्य में हमारे पास संसाधन जुटाने के लिए कोई परिसंपत्ति नहीं होगी। अतः, मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि रेलवे को

[डा. एम. जगन्नाथ]

अपने स्वामित्व वाली खाली पड़ी भूमि को बेचने की अपेक्षा अन्य तरीकों के माध्यम से संसाधन जुटाने पर ध्यान केन्द्रित करना चाहिए।

तत्पश्चात्, यद्यपि दोहरीकरण और अन्य कार्यों के लिए धनराशि के आवंटन में थोड़ी वृद्धि हुई है, तथापि आंध्र प्रदेश में दक्षिण-मध्य रेलवे के मामले में नई लाइनें बिछाने और आमान परिवर्तन कार्यों हेतु आवंटन धनराशि 137 करोड़ रुपये से अधिक नहीं हैं। अपने राज्य के पिछड़ेपन को ध्यान में रखते हुए आंध्र प्रदेश सरकार ने रेल मंत्री को अनेक प्रस्ताव भेजे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा भेजे गए प्रस्तावों को शीघ्र स्वीकृत किया जाए।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी): *महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करता हूं। जैसा कि आप जानते हैं, उड़ीसा रेल नेटवर्क के क्षेत्र में पिछड़ा राज्य है। मुझे उम्मीद है कि नई लाइनों की दोहरीकरण परियोजनाओं, नई लाइनों को छोटी लाइनों से बड़ी लाइनों में बदलने के लिए चालू परियोजनाओं के लिए उड़ीसा की जनता के हित के लिए अपेक्षित धनराशि नहीं दी गई है। यदि इसी गति से धनराशि खर्च की जाती है, जैसा कि रेल बजट में अनुमानित है, तो चालू परियोजनाओं को पूरा करने में और 50 वर्ष लगेंगे। जैसा कि आप सभी जानते हैं एक विकासशील देश में रेल विकास का वाहक कहलाती है। आज, भारत वैश्विकरण प्रक्रिया का हिस्सा बन चुका है और वह विश्व व्यापार संगठन का हस्ताक्षरकर्त्ता है। अत: रेलवे जैसी अवसंरचना का विकास करना अनिवार्य हो जाता है क्योंकि यह माल/सामान का सबसे बड़ा वाहन है जिसमें पूरे देश से खनिज अयस्क, खाद्यान्न, चिकित्सा आपूर्ति और इस्पात सीमेंट जैसी तैयार माल सम्मिलित है।

मेरा क्षेत्र अर्थात् कालाहांडी-बोलनगीर-क्योंझर जोकि उड़ीसा में है, पूरी तरह से उपेक्षित है और इसमें बहुत कम रेल नेटवर्क है। राजग सरकार ईस्ट-कोस्ट रेलवे की स्थापना के विचार को सत्यता में बदल सकती थी, यद्यपि पहले यह केवल एक राजनीतिक घोषणा थी। हमारे तीन मंडल है, जिनके नाम संबलपुर, खुरदा और वालटेयर हैं। संबलपुर बिलकुल नया मंडल हैं और इस नेटवर्क के विकास हेतु काफी धनराशि की आवश्यकता है। स्टेशनों को नया रूप देने की आवश्यकता है और गुड्स हैंडलिंग फैसिलिटी का आधुनिकीकरण करने की आवश्यकता है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में केसिंगा, नर्ला, रूपड़ा रोड, लैंगीगढ़ और कांडले रोड नाम के पांच रेलवे स्टेशन हैं। मैं माननीय मंत्री का लैंगीगढ़ से जूनागढ़ रेलवे लाइन तक की रेलवे लाइन हेतु 8 करोड़ रुपये आबंटित करने के लिए धन्यवाद करना चाहूंगा। मेरे विचार से इसके लिए लगभग 20 करोड़ रुपये मिलने चाहिए ताकि इस लाइन पर कार्य में तेजी लाई जा सके।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

जैसा कि आप जानते हैं, महोदय, पत्तन संपर्क देश और उसकी अर्थव्यवस्था के विकास के लिए अति महत्वपूर्ण है। वर्ष 2005-06 में 8.5 प्रतिशत की विकास दर का लक्ष्य रखा गया है। मैं माननीय मंत्री को नई रेलगाड़ियों की घोषणा करने पर भी बधाई देता हूं लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद है कि इसमें से कुछ रेलगाड़ियों का मार्ग रायपुर और विशाखापत्तनम से होकर जाने वाला तय नहीं किया गया है।

उड़ीसा के केबीके क्षेत्र के 8 उपेक्षित जिलों को रेलवे का लाभ कभी नहीं मिलेगा तथा देश के हित में बाक्साईट, चूना पत्थर, टिन अयस्क, रत्नों, लौह अयस्क, कोयला जैसे खनिजों के रूप में प्राकृतिक संसाधनों का भी दोहन भी नहीं किया जा सकेगा। इसलिए, यह अत्यधिक अनिवार्य है कि तितलागढ़ से रायपुर तथा तितलागढ़ से भुवनेश्वर तक रेल लाइन का विस्तार और दोहरीकरण किया जाए। कालाहण्डी और बोलनगीर के प्रचूर खनिज सम्पदा वाले जिलों का औद्योगिकीकरण किया जाए। अस्सी के दशक से नब्बे के दशक तक कांग्रेस सरकार के कार्यकाल में भूखमरी, विस्थापन और निर्धनता की रिपोर्टें आती रही। तद्नुसार, माननीय उच्चतम न्यायालय ने इन घटनाओं की जांच के निर्देश दिए। इसके अलावा मानवाधिकार आयोग ने अपनी रिपोर्ट में योजना आयोग को केबीके जिलों में विशेष कार्यक्रम आरम्भ करने के निर्देश दिए जो आज कल चालू हैं किन्तु रेल ढांचा अभी भी विद्यमान नहीं है।

रेल मंत्री जी ने नई रेलगाड़ियों की घोषणा देरी से की है। रेल गाड़ियों का मार्ग विशाखापत्तनम से होकर बिलासपुर से होते हुए तिरूपति एक्सप्रेस का बनाया जा सकता है। सम्भलपुर और भुवनेश्वर के बीच भी एक रेलगाड़ी को चलाया जा सकता है और इसका प्रचालन दैनिक आधार पर होना चाहिए। यदि यह रेलगाड़ी विजयनगरम से होकर सप्ताह में तीन बार चलती है तो यह केबीके जिलों से होकर गुजरेगी तथा इसका सीधा सम्पर्क राजधानी भुवनेश्वर और केबीके जिलों से हो जायेगा। निजामुद्दीन से भुवनेश्वर ट्रेन सं. 8407 और हीराकुण्ड से विशाखापत्तनम एक्सप्रेस ट्रेन सं. 8408 का मार्ग तितलागढ़ से होकर बनाया जा सकता है। भुवनेश्वर से चेन्नई और चेन्नई से भुवनेश्वर चलने वाली क्रमश: ट्रेन संख्या 2659 और 2660 को तितलागढ़ से होकर चलाया जा सकता है। सप्ताह में चार दिन चलने वाली निजामुद्दीन से विशाखापत्तनम तक की समता एक्सप्रेस को रोजाना चलाया जाए। रेल राज्य मंत्री श्री राठवा मेरे संसदीय क्षेत्र में उद्घाटन कार्यक्रम में आए थे। जन सभा में उन्होंने कहा था कि यह रेलगाड़ी दैनिक आधार पर चलाई जायेगी। इसके अतिरिक्त किसनगा रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का रूप दिया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से इन क्षेत्र के सर्वेक्षण और रेल लाइनों के विस्तार हेतु धनराशि आबंटित करने का अनुरोध करता हूं। लांजीगढ़ रोड से जूनागढ़ तक सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा कर लिया गया है। नवरंगपुर से होकर गुजरने वाली जूनागढ़ से अम्बा दुर्ग (जेयपोर) तक की के.के. लाइन का विस्तार कार्य किया जायेगा। इससे छत्तीसगढ़ स्थित बैलाडीला लौह अयस्क खदानों का विशाखापत्तनम तक पत्तन संपर्क स्थापित हो जायेगा।

किसनंगा से भवानीपटना जो कालाहाण्डी का जिला मुख्यालय है, तक की लाईन के सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। इसी बीच, किसनगा से 40 किमी. के दूरी पर स्थित भवानी पटना में शहरी बुकिंग केन्द्र स्थापित किया जाए। चूंकि तेल नदी पर एक नया पुल बनाया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि यह पुल रेल के साथ-साथ सड़क पुल होना चाहिए जो केबीके क्षेत्र के दो प्रमुख व्यापार केन्द्रों तितलागढ़ और किसनगा के दो प्रमुख नगरों को जोड़ेगा।

राष्ट्रीय राजमार्ग 201 किसनगा पर रेल उपरि पुल हेतु भी धनराशि आबंटित की जाए। यह बहुत दुखद है कि गत वर्ष में रेल उपरि पुल हेतु धनराशि के रिपोर्टों का अनुपालन न होने की वजह से प्रयोग नहीं किया जा सका। इसके अलावा, चतुर्थ श्रेणी में भी भर्ती की जाए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। यद्यपि माननीय रेल मंत्री जी ने अन्य राज्यों की तुलना में उड़ीसा को अधिक धनराशि प्रदान की है फिर भी मैं इससे प्रसन्न नहीं हूं।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह कस्वां (चुरू): *महोदय, रेल बजट 2005-06 में खुश होने की बात यह है रेल सेवा का उपयोग करने वाले आम जन तथा व्यापारियों पर ज्यादा आर्थिक बोझ नहीं पड़ेगा। यात्री और माल भाड़े में किसी तरह की बढ़ोत्तरी नहीं है, समाज के कुछ वर्गों के लिये किराये में राहत का प्रावधान रखा है। वहीं निराशा इस तथ्य को लेकर है कि भारतीय रेल की दशा सुधारने में कोई प्रावधान नहीं है। भारतीय रेल में यात्रियों की सुरक्षा सर्वोच्च प्राथमिकता है लेकिन बजट में कोई खास प्रावधान नहीं है। बजट में रेल से जुड़ी हुई कई महत्वपूर्ण बातों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। रेलवे इन समस्याओं को कैसे पार लगायेगी व जितनी घोषणायें की गई हैं, उन्हें कैसे पूर्ण किया जायेगा और उसके लिये राजस्व कहां से आयेगा? रेल मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण में जिन लक्ष्यों को पूरा करने की बात कही है, उसे पूरा करना संभव नहीं दिखता। एन.डी.ए. सरकार ने कई नयी परियोजनाएं चालू की थीं लेकिन उनके लिये बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इस बजट में राजस्थान की घोर अपेक्षा की गई है। जो नई गाड़ियां शुरू की गई है उनमें ज्यादातर पुरानी ही गाड़ियां हैं लिये जिन्हें कभी बंद कर दिया गया था केवल उन्हें पुनः चालू करने की ही घोषणायें की गई हैं, वह भी आमान परिवर्तन के बाद जिसका कोई टाईम निश्चित नहीं है। भारत का यह पहला बजट है जिसमें आमान परिवर्तन होने के पहले ही दर्जनों रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की गई है। नई रेल लाइन का विद्युतीकरण के लिये कुछ भी नहीं दिया गया है। कोलायत फलोदी रेल लाइन के लिये रक्षा मंत्रालय फरवरी के दूसरे सप्ताह में पूरी रकम दे चुका है, उसके पश्चात् भी उक्त कार्य पूर्ण करने के बारे में कोई ठोस आश्वासन नहीं दिया गया है।

रेवाड़ी-सादुलपुर (211 कि.मी.), सादुलपुर-हिसार (70 कि.मी.), आमान परिवर्तन की स्वीकृति 8 वर्ष पूर्व की जा चुकी है। वर्ष 2003-04 में इसके लिये 15 करोड़ रुपये व 2004-05 में 7.5 करोड़ रुपये स्वीकृत करने के पश्चात् भी मात्र 70 लाख रुपये खर्च किये गये हैं जबकि उक्त परियोजना की लागत लगभग 300 करोड़ रुपये है। वर्तमान बजट में इसके लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है। उक्त परियोजना के शेष भाग सादुलपुर-बीकानेर, रतनगढ़-डेगाना के आमान परिवर्तन का सर्वेक्षण कार्य एन.डी.ए. सरकार के समय पूरा हो गया था लेकिन इस वर्ष के बजट में उसकी कोई चर्चा तक नहीं की गई है। चुरू से तारानगर, सरदारशहर से हनुमानगढ़, सीकर से नोखा वाया सालासर, सुजानगढ़ नई रेल लाइन डालने के लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

मेरे संपूर्ण संसदीय क्षेत्र में लगभग 400 कि.मी. रेल लाइन है लेकिन मात्र 20-25 मानव रहित व मानव सहित रेलवे क्रासिंग हैं, सैंकड़ों गांवों के मार्ग इन फाटकों के अभाव में बंद पड़े हुये हैं जिससे इस क्षेत्र के लोगों को आवागमन में भारी समस्या का सामना करना पड़ता है। जबकि काफी गांवों में जाने के लिये रेल लाइन को पार करना पड़ता है। यदि मानव रहित रेलवे क्रांसिग को सांसद कोष स्कीम के अंतर्गत बनाने का प्रावधान कर दिया जाता है तो ग्रामीण जनता को बहुत लाभ होगा। उत्तर पश्चिम रेलवे के श्री डूंगरगढ़, व लाडनूं स्टेशनों को कम्प्यूटरीकृत सुविधा प्रदान की जाती है तो इस क्षेत्र के व्यापारियों व आम जन को काफी राहत मिलेगी। रतनगढ़-सरदारशहर स्टेशन के मध्य आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन व श्रीडूंगरगढ़-सूडसर के मध्य बेनीसर हाल्ट स्टेशन की मांग कई वर्षों से की जा रही है। बीकानेर चुरू पैसेंजर को सादुलपुर तक बढ़ाने की कई वर्षों से की जा रही है।

श्री कैलाश मेघवाल (टोंक): *माननीय रेल मंत्री जी, राजस्थान को आपसे बहुत ही महती आकांक्षाएं थी। लेकिन आपने रेल बजट में राजस्थान की ओर घोर उपेक्षा कर निराश ही किया है। आज के राजस्थान की रचना आजादी कि पूर्व की देश रियासतों को

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री कैलाश मेघवाल]

मिलाकर हुई है। रियासतों ने राजशाही के हितों के अनुरूप अपनी-अपनी रेलगाड़ियां चालू की थी। परन्तु, उनके प्रत्येक के हित अलग-अलग होने से रेलवे और रेलमार्गों का विकास एवं पुलाव जनसाधारण के हितों के अनुरूप नहीं हो सका। इस कारण राजस्थान में रेलवे का तानाबाना बहुत पिछड़ा रहा। आजादी के बाद भी रेलमार्ग निर्माण की दिशा में देश के अन्य प्रदेशों की तुलना में यहां ब्राड-गेड एवं मीटर-गेज की लम्बाईयां बहुत कम हैं।

क्षेत्रफल की दृष्टि से राजस्थान देश का सबसे बड़ा भू-भाग है। भौगोलिक दृष्टि से रेगिस्तानी, पहाड़ी एवं मैदानी इलाके हैं। यहां के चप्पे-चप्पे पर धार्मिक आस्थाओं एवं राजा महाराजाओं की गौरव गाथाओं का इतिहास बिखरा पड़ा है और प्राकृतिक संसाधनों में प्रकृति भरपूर मेहरबान रही है। विभिन्न प्रधान एवं अप्रधान खनिजों का अथाह भंडार है, पेट्रोलियम उत्पादों की खोज हो चुकी है, विद्युत उत्पादन हेतु लिग्नाईट कोयला उपलब्ध है, पवन ऊर्जा के लिये सर्वाधिक आधार है, उद्योगों एवं पर्यटन की विपुल संभावनाएं हैं, यह सीमांत प्रदेश है और 1040 किलोमीटर की अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पाकिस्तान से है। अस्तु राजस्थान प्रगति एवं विकास की दौड़ में उछाल खाने/मारने के मुहाने पर खड़ा है लेकिन यह उछाल आपके रेल विभाग के विशेष सहयोग के बिना संभव नहीं है।

आपने स्वयं ने रेलवे के महत्व को अपने बजट भाषण में माना है कि "देश की प्रगति में इसके योगदान को मापा नहीं जा सकता और इसे वाणिज्यिक संगठन के साथ-साथ सामान्य तौर पर समाज की आकांक्षाओं को पूरा करने वाली संस्था की दोहरी भूमिका भी निभानी पड़ती है। परोक्ष रूप से रोजगार उपलब्ध कराने की अपार क्षमता रखते हुए भारतीय रेल व्यापार, उद्योग और अर्थव्यवस्था के समग्र विकास में एक महत्वपूर्ण उत्प्रेरक है।"

> "उपेक्षित क्षेत्रों को प्राथमिकता देते हुये परियोजनाओं से संबंधित प्रस्तावों पर यथोचित सर्वेक्षण कराकर समुचित निर्णय लिये जायेंगे।"

माननीय मंत्री जी, आपके इन कथनों के अनुरूप राजस्थान की दृष्टि से तो बजट प्रावधान घोर निराशाजनक है। मेरा आपसे निवेदन है कि नई लाईनों के अद्यतन किये जा रहे और नये शुरू किये जा रहे सर्वेक्षणों के साथ ही राजस्थान सरकार, सामाजिक एवं उद्योग जगत की संस्थाओं, जन-प्रतिनिधियों तथा राजस्थान में कार्यरत रेल अधिकारियों से राजस्थान में रेलमार्गों के विकास एवं नवनिर्माण के संबंध में प्राप्त प्रस्तावों एवं सुझावों पर भी अविलम्ब कार्यवाही प्रारम्भ की जाये। मेरी यह भी पुरजोर मांग है कि रेलों की दृष्टि से सम्पूर्ण राजस्थान का अलग से व्यापक सर्वेक्षण कराकर रेलमार्गों के निर्माण का "विशेष पैकेज" दिया जाए, जिससे राजस्थान एक विकसित समृद्ध एवं शक्तिशाली प्रान्त को रूप में उभरेगा जो अन्ततोगत्वा देश की गौरव गरिमा को चार चांद लगायेगा।

माननीय मंत्री जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र टोंक (राजस्थान) की ओर भी आपका ध्यान आकर्षित करूंगा।

टोंक जिला राजस्थान के अन्य जिलों की अपेक्षा एक पिछड़ा हुआ जिला है और अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अल्पंसख्यक बाहुल्य क्षेत्र है। यद्यपि टोंक जिले के पिछड़े होने के कई अन्य कारण हैं परन्तु एक मुख्य कारण इस जिले के जिला केन्द्र स्थल टोंक नगर का रेलवे लाईन से सम्बद्ध नहीं होना है। टोंक जिला धीरे-धीरे अब एक औद्योगिक नगरी की ओर विकसित हो रहा है। यहां पर गलीचा तथा मिर्च उत्पाद उद्योग भी विकसित हुआ है। टोंक जिले के विकास हेतु इसको रेल लाईन से जोड़ा जाना अति आवश्यक है। इस विषय में राजस्थान के सांसदों, विधायकों, स्वयंसेवी संस्थाओं तथा अन्य गणमान्य नागरिकों द्वारा समय-समय पर पिछले कई वर्षों से मांग की जाती रही है। पूर्व में इसके लिए रेलवे मंत्रालय द्वारा सर्वेक्षण भी हो चुका है तथा यह खेद का विषय है कि अभी तक इस लम्बित मांग को पूरा नहीं किया जा सका है।

टोंक लोकसभा क्षेत्र एवं टोंक जिले का मुख्यालय होने के कारण रेलवे से यात्रा को सरल व सुविधापूर्वक बनाने के लिये टोंक नगर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण कार्यालय स्थापित करने की मांग भी लंबे समय से की जा रही है और रेलवे की नीति के अनुसार जिला केन्द्र होने से पात्रता भी सुनिश्चित है।

अत: कम्प्यूटरीकृत आरक्षण कार्यालय खोलने की मांग को तत्काल पूरी की जाए।

इसके अतिरिक्त उत्तर-पश्चिम रेलवे का फुलेरा जंक्शन पूर्व में रेल गतिविधियों का प्रमुख केन्द्र था, लेकिन शनै: शनै: यहां की कई महत्वपूर्ण गतिविधियां स्थानांतरित कर दिये जाने से आज महत्वहीन हो गया है। यहां पर रेलवे के स्वामित्व की करोड़ों रुपयों की सम्पत्तियां हैं तथा बहुत बड़ा भूभाग एवं कई भवन वीरान पड़े हैं। अब पुन: ब्राडगेज की योजना के साथ ही सेटेलाईट शेड स्थापित कर एवं मदार (अजमेर) डीजल यार्ड को भी यहां स्थानांतरित किया जाकर इसको फिर से महत्वपूर्ण जंक्शन के रूप में विकसित किया जाए। यहां से गुजरने वाली 7-8 रेलगाड़ियां फ्यूलिंग एवं सर्विस के लिये रूकती हैं, लेकिन उनका वाणिज्यिक ठहराव नहीं है। वह सुविधा अवश्यमेव तुरन्त चालू करने की मांग करता हूं।

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विष्णुपुर): *महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को रेल बजट 2005-2006 के बारे

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

में अपने विचार कहना चाहती हूं। इसके साथ-साथ अपने संसदीय क्षेत्र की निम्नलिखित मांगें रेल मंत्री से करना चाहती हूं।

1. विष्णुपुर-तारकेश्वर लाइन का प्रस्तावित रेल लाइन बिछाने का काम हालांकि तारकेश्वर से शुरू हो चुका है, लेकिन मेरा निवेदन है कि यह काम विष्णुपुर से शुरू किया जाए।

2. मुकुटमणिपुर से छावना तक के लिए नई लाइन का शिलान्यास आपने किया है और जिसका सर्वेक्षण का काम भी पूरा हो चुका है। मैं आपसे निवेदन करती हूं कि इस नई लाइन का काम जितनी जल्दी हो सके शुरू करवाने का काम करें।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपनी बात आपके समक्ष रखते हुए अपनी बात यहीं समाप्त करती हूं।

[अनुवाद]

श्री सुव्रत बोस (बारासाट): सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-2006 के रेल बजट का समर्थन करता हूं।

सर्वप्रथम, मैं माननीय मंत्री महोदय को लगातार दूसरे वर्ष यात्री किरायों को न बढ़ाने के निर्णय और भाड़ा ढांचे के यौक्तिकरण के उनके प्रयासों के लिए बधाई देता हूं। मैं सोचता हूं कि भाड़ा पद्धति का यौक्तिकरण बहुत समय से लम्बित था और मैं प्रसन्न हूं कि माननीय मंत्री महोदय और रेल मंत्रालय के अधिकारियों ने भाड़ा प्रशुल्क के यौक्तिकरण के बारे में विचार किया।

तथापि, भाड़े के प्रश्न पर मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी को सभी खाद्यान्नों के बारे में विचार करना चाहिए-यह केवल गरीबी की रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले व्यक्तियों को राशन और मिड-डे भोजन की आपूर्ति के बारे में नहीं होना चाहिए-भाड़ा प्रभार और भी कम किये जा सकते हैं। मेरे विचार से खाद्यान्न सबसे अधिक अनिवार्य वस्तु है जो स्वाभाविक रूप से देश भर में उपभोग की जाती है चाहे यह चावल हो या गेहूं हो। यदि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान दे तो मैं उनका आभारी हूंगा।

माननीय रेलमंत्री जी ने नई लाइनों और अपलिंकिंग अथवा आमान परिवर्तन इत्यादि के लिए भी विभिन्न नई परियोजनाओं की घोषणा की है। फिर भी जहां तक रेल बजट का संबंध है, मुझे खेद हुआ है कि माननीय रेल मंत्री पश्चिम बंगाल को भूल गए हैं। उन्होंने हमें सियालदाह से दिल्ली तक सुपर फास्ट सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस नई ट्रेन की सौगात दी है। तथापि, मुझे बहुत अधिक भरोसा नहीं है कि इस नई ट्रेन से बहुत अधिक लाभ होने वाला है। यह भी राजधानी एक्सप्रेस की तरह तथा दिल्ली-कालका मेल एवं हावड़ा से दिल्ली अथवा सियालदाह से दिल्ली तक अन्य रेलगाड़ियों की तरह है।

यह रेलगाड़ी विशेषकर सुपरफास्ट ट्रेन कहलाती है। यह रेलगाड़ी सियालदाह से दिल्ली तक 23 घंटे का समय लेगी जबकि हावड़ा से दिल्ली और सियालदाह से दिल्ली तक दोनों राजधानी एक्सप्रेस लगभग साढ़े सत्रह घन्टे का समय लेती हैं। आप इसे सुपर फास्ट ट्रेन कहते हैं जबकि मेरे विचार में यात्रियों हेतु इससे भी तेज रेलंगाड़ियां विद्यमान है।

यद्यपि मैं नई रेल सेवा शुरू करने का स्वागत करता हूं, लेकिन मैं यह चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री द्वारा पश्चिम बंगाल में अथवा पश्चिम बंगाल से अथवा पश्चिम बंगाल तक और अधिक उपयोगी रेल लिंकों पर विचार किया जाए।

जब हम नई परियोजनाओं की बात करते हैं तो हमें सहज ही चालू परियोजनाओं की याद आ जाती है। हम देखते हैं कि माननीय रेल मंत्री या रेल मंत्रालय को उनके द्वारा शुरू की गई परियोजनाओं को पूरा करने से कोई मतलब नहीं है। उदाहरण के लिए, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र बारासात की दोहरीकरण परियोजना का उदाहरण देता हूं। पश्चिम बंगाल के उत्तरी 24 परगना जिले में सियालदाह से बोनगांव तक की रेल लाइन का दोहरीकरण का कार्य कुछ वर्ष पूर्व शुरू किया गया था। इसका प्रस्ताव हमारी पार्टी फारवर्ड ब्लाक के नेता स्वर्गीय श्री चित्त बसु द्वारा किया गया था। लेकिन यह कहते हुए दुख: होता है कि प्रस्ताव को तो स्वीकार कर लिया लेकिन उनकी मृत्यु हो जाने के बाद इस पर कोई कार्य चल रहा है या नहीं यह कहना संदेहास्पद है और मुझे वास्तव में इस बात का भी संदेह है कि मैं भी अपने जीते जी इस परियोजना को पूरा होते हुए और परियोजना के पूरा होने के बाद नई पीढ़ी को इसका लाभ प्राप्त करते हुए देख पाऊंगा।

मैं जानना चाहता हूं कि पुरानी परियोजनाओं अथवा चालू परियोजनाओं को पूरा करने संबंधी कोई सिद्धान्त है। वे नई परियोजनाएं शुरू कर रहे है। पुरानी परियोजनाएं अधर में लटकी हुई है और नई परियोजानएं शुरू की जा रही है। इस प्रकार तो यदि एक बार पुरानी परियोजनाओं को शुरू किया जाता है तो वे अनिश्चितकाल तक पूरी नहीं होगी। मैं सोचता हूं कि यदि माननीय मंत्री द्वारा परियोजनाओं को पूरा करने के लिए और अधिक ध्यान दिया जाए तो इससे इस क्षेत्र के यात्रियों को अधिक लाभ होगा।

महोदय, मैं एक मिनट और लूंगा।

[श्री सुव्रत बोस]

मैं सोचता हूं कि सुरक्षा और संरक्षा के बारे में काफी बातचीत हो चुकी है। मैं ऐसा महसूस करता हूं कि इसके लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं कराई जा रही है। मैं जानता हूं कि धन की कमी है। मैं सोचता हूं कि रेलवे के लिए यह बहुत आवश्यक हो गया है कि रेलवे को अपनी स्वामित्व वाली विशाल भूमियों का उचित अथवा वाणिज्यिक उपयोग जैसे अन्य संसाधनों का सदुपयोग करें। हमें पता है कि हमारे समक्ष कठिनाईयां है। वहां पर अतिक्रमण है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करे।

श्री सुव्रत बोस: महोदय, मैं अपनी बात एक मिनट में समाप्त करता हूं। मैं भूमि के प्रबंधन हेतु एक प्राधिकरण की स्थापना के प्रस्ताव का स्वागत करता हूं। लेकिन मैं आशा करता हूं कि वह यह भी सुनिश्चित करेंगे कि रेलवे की उस खाली भूमि का और अतिक्रमण न होने पाएं जो रेलवे के स्वामित्व में है।

महोदय, समय सीमित है। महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं इसी के साथ मैं अपने वक्तव्य को समाप्त करता हूं।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: श्री निखिल कुमार के वक्तव्य के अतिरिक्त और कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाए।

[हिन्दी]

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): सभापति महोदय, मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे वर्ष 2005-06 के रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया। माननीय रेल मंत्री जी ने जिस प्रकार से आशाओं का बांध हम लोगों के सामने रखा है और संसाधनों का उल्लेख किया है, उससे लगता है कि आशाओं को पूरा कर पाना कठिन होगा। फिर भी मेरी शुभकामना है कि जो कुछ घोषणाएं उन्होंने की हैं, वे पूरी हो सकें और जनता को उनका लाभ मिल सके। हम जानते हैं कि रेलवे हमारे जीवन का एक महत्वपूर्ण अंग है। रेलवे हमारी लाइफ लाइन है, लेकिन यह लाइफ लाइन कैसे बनी रहे, इस पर हमें ध्यान देना चाहिए। नित्यदिन ऐसी घटनाएं हो रही हैं कि जो यात्रीगण टिकट लेकर चलते हैं, उनको बांह पकड़ कर ट्रेन से नीचे फेंक दिया जाता है। सुरक्षा और संरक्षा पर रेल मंत्री जी को विशेष ध्यान देना चाहिए।

कई नई ट्रेनें चलाने की घोषणा की गयी है। हमारे एनडीए के पूर्व रेल मंत्री ने जो घोषणाएं की थीं, इस बजट में उन्हीं को दोहराया गया है। वे ट्रेनें कैसे चलेंगी, उनको चलाने की समय सीमा क्या होगी, कब तक वे चलेंगी और जनता को कब से उनका लाभ मिल सकेगा, इसका कोई उल्लेख बजट में नहीं है। अलब्ता छात्रों को कुछ सुविधाएं दी गयी है। डेड बाडी को ले जाने पर 50 प्रतिशत की रियायत दी गयी है, लेकिन मेरा मानना है कि जो मर गए हैं, उनको केवल 50 प्रतिशत ही क्यों पूरे शत-प्रतिशत रियायत देने की जरूरत है। बूढ़े लोगों के लिए 30 प्रतिशत छूट दी गयी है। इस बारे में मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसको बढ़ाया जाए क्योंकि बूढ़े लोग कम ही सफर करते हैं। अगर उनको प्रोत्साहित किया जाए तो अधिक संख्या में वृद्ध लोग तीर्थाटन और देशाटन के लिए निकल सकते हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि मैं कटिहार क्षेत्र से आता हूं जो एक रेलवे डिविजनल हेडक्वार्टर है। यह रेलवे हेडक्वार्टर आजादी के समय से चला आ रहा बहुत पुराना रेलवे स्टेशन है। वहां से नेपाल, भूटान और हमारे पूर्वोत्तर के राज्य काफी नजदीक हैं। दार्जिलिंग की हिमालयन ट्रेन एन एफ रेलवे की इसी कटिहार डिवीजन के अंतर्गत आती है, लेकिन आज इसकी दुर्दशा हो गयी है। पहले वहां पर जो सुविधाएं उपलब्ध थीं, अब धीरे-धीरे उनमें कटौती होती जा रही है।

उन सुविधाओं के वर्तमान यूपीए सरकार के रेल मंत्री जी के समय में कटौती हो रही है। गुवाहाटी से बंगाल की तरफ एक ट्रेन चलती थी, उसे दार्जिलिंग से हटा दिया गया है और अब वह बागोई में रूकती नहीं है। कटिहार से जो सियालदाह रेलगाड़ी चलती थी, उसमें व्यावसायिक लोग ज्यादा आते-जाते थे, इसलिए उसका नाम ही हाटे-बाजारे पड़ गया था, उसका विस्तार बरौनी तक कर दिया गया है। बरौनी से कटिहार तक वह रेलगाड़ी चलती है और आठ-आठ घंटे लेट चलती है। रेवेन्यू के नाम पर जीरो है। उसे बरौनी तक चलाने का कोई औचित्य नहीं है। अगर बरौनी के जनप्रतिनिधि बहुत ज्यादा उत्सुक हैं, रेल मंत्री जी उनको प्रसन्न करना चाहते हैं तो मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूं कि कटिहार से सियालदह के लिए एक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए। इस रेल बजट में 44 नई ट्रेनों का उल्लेख हुआ है, तो 45 चला दें। लेकिन जो रेलगाड़ी रेवेन्यू दे सकती है, जहां से रेवेन्यू जेनरेट हो सकता है, वह काम आप करें।

रेल मंत्री जी ने कटिहार क्षेत्र के लिए कुछ नहीं दिया है। हमारे यहां से एक ट्रेन पटना से कटिहार चलती थी। जिसे हम केपिटल एक्सप्रेस कहते थे। उसे एनजीपी तक एक्सटेंड कर दिया गया है। हमने कहा कि यह ट्रेन आगे नहीं बढ़ानी चाहिए। हमारा क्षेत्र साल में छः महीने बाढ़ से प्रभावित रहता है। वहां ट्रेन ही आवागमन का मुख्य सहारा है। कुछ जगह हमने काफी जद्दोजहद के बाद, जब नीतीश जी रेल मंत्री थे, तीन-चार जगहों पर ट्रेन रूकवाई थी। मेरा आग्रह है कि इस केपिटल एक्सप्रेस का ठहराव

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

लावा में और प्राणपुर में किया जाए। अभी दो ट्रेनों का ठहराव वहां होता है, जो गुवाहाटी से चलकर बंगाल तक जाती हैं। आजमनगर प्रखंड मुख्यालय है, बिजनेस सेंटर है। वहां ट्रेन रूकती थी, वहां पर तिस्ता-कोसा-कंचनजंघा को भी हटा दिया गया है। मेरी मांग है कि उस ट्रेन को पुन: परिचालित किया जाए और वहां की जनता को सुविधा दी जाए।

कटिहार रेलवे का बहुत बड़ा क्षेत्र है। वहां कई ट्रेन लाइंस हैं। वहां से पांच जगहों पर जाने के लिए ट्रेनें खुलती हैं। वहां स्थिति यह है कि ट्रीट लाइंस द्वारा जो वाटर डिस्चार्ज होता है, उससे शहर डूब जाता है। वहां ड्रेनेज का प्रबंध किया जाए। बगल में कोसी और गंगा है, जहां इस पानी को गिरा सकते हैं। शहर में गौशाला एक जगह है, जहां काफी संख्या में ट्रक्स का आवागमन होता है। वे झारखंड की तरफ जाते हैं। वहां पर एक समपार बनाया जाए। उसकी मांग क्षेत्र के लोग लम्बे अर्से से कर रहे हैं।

सभापति जी, हम बिहार में रहते हैं। दूसरी तरफ गंगा हमें झारखंड से काटती है। जब झारखंड में सरकार थी, तो वहां सड़क पुल बनाने के काम का सर्वे हुआ था। हमने उस समय भी रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि पुल और रेल पुल दोनों एक साथ बनें, जिससे खर्चा कम आएगा। आज हम पुन: रेल मंत्री जी आग्रह करते हैं कि इस पर ध्यान देना चाहिए। साहिबगंज और मनिहारी के बीच में गंगा का पुल बनाया जाए, यह एक बहुत बड़ा काम होगा। उसमें झारखंड सरकार भी सड़क पुल बनाने में सहयोग देना चाहती है।

मेरा एक और आग्रह है। कई ऐसे स्टेशंस हैं, जिनको अपग्रेड करने की जरूरत है। मनिहारी और बारसाई अनुमंडल का स्टेशन है। उसे एक माडल स्टेशन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। वहां की दशा बहुत खराब है और वहां की ट्रेनों की हालत भी सही नहीं है। ट्रेनों में बिजली नहीं रहती। लोग अंधेरे में कम्पार्टमेंट में बैठते हैं। अगर किसी को शौच जाना हो तो देखा जाता है कि टायलट में पानी नहीं है। इस अव्यवस्था को दूर करने की आवश्यकता है। नार्थ-ईस्ट को जोड़ने वाला एक प्रमुख रास्ता कटिहार-बरौनी का क्षेत्र है, जिससे हम लोग नेपाल जा सकते हैं, बांग्लादेश जा सकते हैं।

वहां दोहरीकरण का काम बड़ी शिथिलता से चल रहा है। तीन फेज में माननीय नीतीश जी ने वह काम शुरू करवाया था और इस बजट में भी उसकी बात थोड़ी सी आई है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि कटिहार-बरौनी खंड में दोहरी लाइन बिछाने का काम एकमुश्त किया जाए जिससे जनता को फायदा हो। कई नयी रेल चली हैं लेकिन उनका कोई फायदा नहीं है क्योंकि ट्रेन्स 7-8 घंटे लेट चलती हैं, इसलिए उनके दोहरीकरण का काम किया जाए। माननीय नीतीश जी ने वहां के बाढ़-पीड़ित लोगों की दशा को देखकर मनिहारी से अहमदाबाद तक और काठाकोस से बल्बाघटी तक एक रेल लाइन बिछाने का काम शुरू करवाया था लेकिन अब उस काम में शिथिलता आ गयी है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि काठाकोस से लेकर बल्बाघटी होते हुए अहमदाबाद तक, जहां से बंगाल नजदीक पड़ता है, इस काम को तत्काल शुरू किया जाए और उसके लिए धनराशि का आवंटन किया जाए।

सभापति जी, दो परियोजनाएं और शुरू हुई थीं। एक नेपाल की ओर कटिहार से जोगबनी जाती और आधे घंटे में हम वहां से नेपाल पहुंच सकते हैं, उसमें भी आमान परिवर्तन का काम तेजी से चल रहा था, लेकिन माननीय लालू जी के आते ही काम ठप्प पड़ गया है। यह जो कटिहार से जोगबनी आमान परिवर्तन का काम चल रहा है और जहां से माननीय दासमुंशी जी जीतकर आते हैं, हम लोग एक साथ प्लेटफार्म पर गये थे और उस समय माननीय नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे तो राधिकापुर से कटिहार तक आमान परिवर्तन का काम बड़ी तेजी के साथ हुआ था, लेकिन अब उसमें शिथिलता आ गयी है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि कटिहार से राधिकापुर और कटिहार से जोगबनी तक आमान परिवर्तन का काम जल्दी से जल्दी किया जाए। अगर इतनी ही मांगें मेरी पूरी हो जाएं तो हमारा क्षेत्र गदगद् हो जाएगा। अगर आप ज्यादा नहीं दे सकते हैं तो दो हाल्ट देने की कृपा करें। आजमगढ़ और फुरियार के बीच में कमलपुर हाल्ट है कृपया उसको भी स्वीकृत करें और हाजियार में भी एक हाल्ट देने की कृपा करें।

[अनुवाद]

श्री जी. करूणाकर रेड्डी (बेल्लारी): *महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट से मुझे बहुत निराशा हुई है। इस वर्ष के रेल बजट में कर्नाटक राज्य की उपेक्षा की गई है क्योंकि रेल बजट में कर्नाटक राज्य को कोई भी सुविधा प्रदान नहीं की गई है जबकि रेलवे को केवल बेल्लारी से ही 800 करोड़ रुपए के राजस्व की प्राप्ति होती है।

कोट्टूर-हरिहर लाइन, पूर्वी तट और पश्चिमी तट के बीच महत्वपूर्ण संपर्क का कार्य करती है। इस लाइन के पूरा होने के बाद सभी तीन पत्तनों मंगलोर, चेन्नई और विशाखापत्तनम पत्तनों से लौह-अयस्क का संचालन शुरू हो सकेगा। वापसी में मालगाड़ियां उर्वरक, कोयला, सीमेन्ट और अन्य उत्पादों को ला सकती है। माननीय मंत्री ने केवल इस परियोजना के लिए 3 करोड़ रुपए आवंटित किए है।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री जी. करूणाकर रेड्डी]

इस बीच मैं माननीय मंत्री से गुंटाकल और कोट्टूर के बीच दैनिक ट्रेन शुरू करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इन क्षेत्रों के लोगों के लाभ के लिए यह कार्य पूरा हो चुका है।

मैं माननीय मंत्री से हुबली में और अधिक सुविधाएं प्रदान करने का अनुरोध करता हूं ये सुविधाएं जोनल मुख्यालयों की हैसियत के अनुकूल होनी चाहिए।

विद्यमान ब्राड गेज लाइन के मद्देनजर होसपेट-गुंटाकल व्यस्ततम मार्ग है। इसलिए होसपेट-गुंटाकल के बीच दोहरीकरण के चालू कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है। यह यातायात की भीड़-भाड़ को कम करने और बेल्लारी-होसपेट क्षेत्र से चेन्नई और विशाखापत्तन पत्तनों पर लौह अयस्क के आवागमन के लिए आवश्यक था और इस क्षेत्र के लोगों और यात्रियों के लाभ हेतु नई रेल सेवा शुरू करने के लिए भी आवश्यक था।

बेल्लारी क्षेत्र के लोग बहुत लंबे समय से बेल्लारी और होसपेट होते हुए चेन्नई और मुंबई के बीच चलने वाली रेलगाड़ी का सपना संजोये हुए है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस आग्रह पर भी विचार करने के लिए अनुरोध करूंगा।

यह अत्यन्त उत्साहजनक बात है कि माननीय रेल मंत्री ने हुबली और चेन्नई के बीच नयी रेलगाड़ी आरंभ की है। उनसे मेरा यह अनुरोध है कि यह रेलगाड़ी बरास्ता होसपेट और बेल्लारी चलायी जाए।

इसी तरह, गत वर्ष मैंने माननीय मंत्री से बरास्ता बेल्लारी चेन्नई से मुंबई और मुंबई से चेन्नई तक अन्य सीधी रेलगाड़ी आरंभ करने की अपील की थी। इस क्षेत्र के लोगों का यह बहुत दिनों से संजोया हुआ सपना है। मैं आपको यह बता दूं कि इस संबंध में अभी तक कोई कदम नहीं उठाया गया है। बेल्लारी एक व्यापार केन्द्र के रूप में उभर रहा है और इन रेलगाड़ियों को आरंभ करने की तत्काल आवश्यकता है ताकि व्यापारी लोग अधिक लाभान्वित हो सकें।

हंपी बेल्लारी जिले का एक महत्वपूर्ण नगर है जो अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों को आकर्षित करता है। इसके अलावा इस नगर में हजारों पर्यटक उमड़ रहे हैं। बड़ी संख्या में कार्यालय जाने वाले लोग प्रतिदिन इन दोनों नगरों से आते-जाते हैं। इन दोनों नगरों के बीच रेलगाड़ी चलाये जाने की तत्काल आवश्यकता है। इसका उपयोग न केवल कार्यालय जाने वाले लोगों के लिए बल्कि इसका उपयोग हंपी की यात्रा के इच्छुक लोगों के लिए भी है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा कि गुंटकाल और हुबली के बीच दिन के समय चलने वाली कोई रेलगाड़ी नहीं है। इसमें इस क्षेत्र की यात्री-जनता को बहुत कठिनाई होती है। आमान परिवर्तन से पूर्व, दिन के समय कई रेलगाड़ियां बेल्लारी से होकर गुजरती थी। मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि आमान परिवर्तन से पूर्व चलने वाली इस समस्त रेलगाड़ियों को पुन: आरंभ किया जाए।

हुबली और बंगलौर के बीच चलने वाली हंपी एक्सप्रेस में एक ही जनरल कम्पार्टमेन्ट है और इसमें बहुत कम संख्या में स्लीपर क्लास कोच है। जनरल कम्पार्टमेंट और स्लीपर क्लास में यात्रा करने वाले आम आदमी को सवारी डिब्बों के अभाव के कारण बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री से आम आदमी के हितार्थ दो और जनरल कम्पार्टमेंट तथा दो और स्लीपर कोच शामिल करने का आग्रह करूंगा।

शोलापुर-मंगलौर खण्ड के राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 13 पर कनवी वीरभद्र मन्दिर के निकट 298 किलोमीटर की दूरी को कवर करने वाली केवल एक रेलवे लाइन एल सी : 13 (13-14) है। उत्खनन गतिविधियों की अतिशयता के कारण लौह अयस्क को ढोने वाली मालगाड़ियां के बड़ी संख्या में आवागमन से प्राय: रेलवे फाटक को बंद करना पड़ता है। बार-बार फाटक बंद करने के कारण हजारों वाहन फंस जाते हैं और कई घंटों तक होने वाला यातायात जाम लोगों के लिए अधिक मुसीबतें खड़ी कर रहा है। वाहन यातायात को सुचारू और मुक्त रूप से चलाने के लिए इस स्थान पर रोड अंडर ब्रिज के निर्माण की तत्काल आवश्यकता है। इन क्षेत्रों के लोगों का यह बहुत समय से लंबित मामला है और इस पर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

बेल्लारी नगर के सघन आबादी वाला स्थान है जिसकी जनसंख्या लगभग चार लाख है। एक रेलवे लाइन (एल.सी.: 110) अंकोला-गूटी खण्ड के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 63 को पार करती है। उत्खनन गतिविधियों की अतिशयता के कारण, बड़ी संख्या में मालगाड़ियां लौह अयस्क को देश के विभिन्न भागों में ले जाती हैं और इन्हें रेलवे फाटकों को बार-बार बंद किये जाने के कारण समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इसके कारण, वाहन यातायात प्राय: अवरुद्ध रहता है। अधिकांश मामलों में, स्कूल बसें भी फंस जाती हैं और विद्यार्थियों को भी बहुत नुकसान उठाना पड़ता है। इसके लिए तत्काल सड़क ऊपरि पुल बनाए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री से तत्काल इस परियोजना को आरंभ करने का आग्रह करूंगा ताकि यहां यातायात जाम में कमी आए।

महोदय, मेरे बेल्लारी जिले में हंपी नामक एक पर्यटन स्थल हैं। यह एक विश्व प्रसिद्ध स्थान है और यह विश्व विरासत केन्द्र की सूची में शामिल है। बड़ी संख्या में विदेशी और भारतीय पर्यटक हंपी आते हैं। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से होसपेट-बेल्लारी तक पैलेस-आन-व्हील्स आरंभ करने की मांग की है।

वर्ष 2004 में रेल मंत्रालय में तत्कालीन राज्य मंत्री ने सत्यनारायण पेट रेलवे गेट समपार पर सड़क ऊपरि पुल के लिए बेल्लारी नगर में आधारशिला रखी थी लेकिन कोई कार्य आरंभ नहीं किया गया। मेरा माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि वह इस कार्य को तत्काल न आरंभ करायें। रेलवे फाटकों के बार-बार बंद होने के कारण बेल्लारी नगर के लोगों को काफी असुविधा हो रही है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय अध्यक्ष महोदय को मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा): मैं आपका बड़ा आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। आज माननीय रेल मंत्री जी सदन में उपस्थित नहीं हैं। माननीय राज्य मंत्री जी यहां उपस्थित हैं। मैं सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि यह चर्चा बहुत महत्वपूर्ण है और आफिसर्स गैलरी में न तो चेयरमैन रेलवे बोर्ड मौजूद हैं और न उच्च-अधिकारी मौजूद हैं, यह बड़े शर्म की और अफसोस की बात है। इस सदन में देश के चुने हुए लोग आते हैं और हाइयेस्ट आनर इस सदन को प्राप्त है और वहां पर चर्चा हो तो अधिकारी लोग मौजूद न हों, ऐसा नहीं होना चाहिए। मैं सदन के माध्यम से कहना चाहता हूं कि भविष्य में ऐसी गलती नहीं होनी चाहिए और माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान दें और इसका सुधार करें।

मैं इस रेल बजट पर माननीय मंत्री जी का, माननीय प्रधान मंत्री जी का और यूपीए की चेयरमैन माननीय सोनिया जी तथा दोनों राज्य मंत्रियों वेलू जी और राठवा जी और सभी अधिकारियों जिन्होंने इस रेल बजट को काफी मेहनत के बाद बनाया। *...(व्यवधान)*

सायं 6.00 बजे

[अनुवाद]

सभापति महोदय: माननीय सदस्यगण यदि सभा की सहमति हो तो हम सभा के समय को वाद-विवाद के समापन तक बढ़ा सकते हैं।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मेरा भी यही अनुरोध है।

कई माननीय सदस्य: जी हां।

श्री खारवेल स्वाईं (बालासोर): महोदय, जैसा कि माननीय सदस्य कह रहे हैं आफिशियल गैलरी में रेलवे बोर्ड का कोई भी अधिकारी नहीं है। आफिसियल गैलरी में रेलवे बोर्ड का कोई सदस्य मौजूद नहीं है। क्या इसी तरह चर्चा चलेगी? क्या इस सभा का कोई गौरव नहीं होगा? रेलवे बोर्ड के अधिकारियों और अन्य सदस्यों को यहां मौजूद होना चाहिए। क्या उन्हें यहां उपस्थित नहीं होना चाहिए?

श्री विजय हान्डिक: वे अभी आ रहे हैं। कृपया सहयोग करें।

सभापति महोदय: माननीय सदस्य कुंवर मानवेन्द्र सिंह अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

[हिन्दी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: सभापति महोदय, मैं अर्ज कर रहा था कि मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय सोनिया जी, माननीय रेल मंत्री जी, दोनों राज्य मंत्रियों और उन सभी अधिकारियों का जिन्होंने यह रेल बजट बनाया, उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं, धन्यवाद देता हूं और उनको इस बात के लिए बधाई देता हूं कि उन्होंने देश के उस सैक्शन की तरफ ध्यान दिया जो गरीब लोग हैं, गांव के लोग हैं, जो गांवों में रहते हैं। मैं बहुत विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। उन्होंने बहुत उपयोगी योजनाएं, भ्रमण और रोजगार के अवसर उनको दिये हैं जो एक बहुत अच्छा कदम है। उन्होंने रेल के किरायों में जो बढ़ोत्तरी नहीं की है, मैं उसके लिए भी रेल मंत्री और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं।

सायं 6.02 बजे

[श्री अर्जुन सेठी *पीठासीन* हुए]

रेल का किराया बढ़ने से सारे देश का बैलेंस डगमगा जाता है और दूसरे किरायों और दामों में बढ़ोत्तरी होती है। इसलिए किराया न बढ़ाया जाना एक अच्छी दिशा का द्योतक है। सभी सैक्शन्स चाहे मध्यम वर्ग हो, हाई क्लास हो, गरीब लोग हों या दैनिक यात्री जो रोज गाड़ी में सफर करते हैं, उनको इससे काफी राहत प्राप्त हुई है। मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। मथुरा जो भगवान राधा-कृष्ण की जन्म स्थली है, क्रीडा स्थली है, प्रेम स्थली है, मैं उसका प्रतिनिधित्व करता आ रहा हूं और आज भी कर रहा हूं जो मेरा सौभाग्य है।

मुझे याद है जब पिछले बजट में मैंने यह बात कही थी तो माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यहां बैठे थे, उन्होंने कहा कि मानवेन्द्र जी, मैं जानता हूं, हम भी वहीं से निकले हैं, मथुरा हमारा

[कुंवर मानवेन्द्र सिंह]

गुरुद्वारा है, आप जो कहेंगे, हम आपको वह चीज प्रदान करेंगे और मांग पूरी करेंगे। मैं उसी संदर्भ में कहना चाहता हूं क्योंकि हमारी वह मांग किसी कारणवश पूरी नहीं हो सकी है, मैं उसे रखना चाहता हूं और इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि मथुरा में सारे हिन्दुस्तान से, विदेश से भगवान राधा-कृष्ण की जन्म स्थली के दर्शन करने हर वर्ष करीब दो-तीन करोड़ के बीच यात्री आते हैं। दुर्भाग्य का विषय यह है कि वहां ट्रेन की जो सुविधाएं मौजूद होनी चाहिए, वे नहीं हैं। वह सैंट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे, नार्थ ईस्ट रेलवे और राजस्थान को जाने वाली सारी रेलवे का जंक्शन हैं।

वहां से गुजरने वाली ट्रेनों को नहीं रोका जाता है। वहां जो यात्री आते हैं, या तो टुंडला-हाथरस-अलीगढ़ होकर मथुरा आते-जाते हैं या उन्हें दिल्ली उतरकर फिर मथुरा आना पड़ता है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वहां से गुजरने वाली ट्रेनों को मथुरा में रोका जाये क्योंकि करोड़ों यात्री वहां आते-जाते हैं। उन्हें यह सुविधा प्रदान की जाये। वहां ए.पी. एक्सप्रेस का आते हुये स्टापेज है जबकि जाते हुये नहीं है। इसी प्रकार शताब्दी एक्सप्रेस, राजधानी और हबीबगंज एक्सप्रेस ट्रेनें हैं, जो वहां नहीं रूकती हैं। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि वहां इन सभी ट्रेनों को रोका जाये। कोसी में ताज एक्सप्रैस को रोकने के लिये माननीय मंत्री जी पिछले बजट भाषण में निवेदन किया गया था, उसे वहां रोकना चाहिये।

सभापति महोदय, ब्रिटिश काल में एक गाड़ी दिल्ली से कोलकाता के लिये मथुरा-आगरा होकर चली थी, लेकिन 1952 के बाद आज तक कोई ट्रेन कोलकाता के लिये यहां से नहीं चली। क्या आज भी हम ब्रिटिशर्स को धन्यवाद देते रहेंगे? मेरा निवेदन है कि एक ऐसी रेलगाड़ी चलाई जाये जो मथुरा-हाथरस-कानपुर-इलाहाबाद पटना होकर कोलकाता तक जा सके। अगर यह ट्रेन यहां से नहीं चलाई जायेगी तो यात्रियों में बहुत निराशा होगी। इलाहाबाद धार्मिक स्थान है और मथुरा पर्यटक स्थल है, कोर हैडक्वार्टर है तथा तेल रिफायनरी भी है। यदि ये ट्रेन नहीं चलाई जायेगी तो दुर्भाग्य की बात होगी।

सभापति महोदय, हमने एक नई रेलवे लाईन का प्रोपोजल दिया था। यमुना पार के 100 किलोमीटर का इलाका है जहां हजारों गांव हैं। उनके लिये कोई रेल लाइन नहीं है। मैंने एक प्रोपोजल देकर रेल मंत्री जी से छाता-शेरगढ़-नौहझील-बाजना-सुरीर-टेटीगांव-मांट-राया-महावन-गोकुल-बलदेव-हाथरस सैक्शन को रेल लाइन से जोड़ने के लिये कहा था, जिससे तीर्थ यात्रियों को सुविधायें मिलेंगी और इलाके का डेवलपमेंट भी हो सकेगा। इस रेलवे लाइन प्रोजैक्ट के लिए माननीय मंत्री जी को पिछले रेल बजट के समय कहा था तथा प्रस्ताव भी लिखकर दिया गया था उसकी अविलम्ब स्वीकृति प्रदान करने की मैं मांग करता हूं। इसके अलावा आगरा-मथुरा-देहली पर ई.एम.यू. ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। पिछली बार जब मैं चुनकर आया था तब भी मैंने निवेदन किया था कि 150 किलोमीटर के क्षेत्र तक ये ई.एम.यू.ट्रेन्स चलाई जायें। एक सवरवन डिवीजन बनाना चाहिये जिसके अंतर्गत देहली के चारों ओर 150 किलोमीटर तक ई.एम.यू. ट्रेन चलाई जायें। ई.एम.यू. ट्रेन चलाने से दिल्ली और उसके आसपास के 150 किलोमीटर के इलाके के लोगों को लाने ले जाने में सुविधा होगी। लाखों की तादाद में हमारे यहां से लोग दिल्ली आते-जाते रहते हैं उपयुक्त रेल यातायात न होने के कारण वे देहली में ही अपना प्रवास बनाये हुए हैं। ये गाड़ियां चलने से वे प्रतिदिन अपने घरों में वापस जा सकेंगे और दिल्ली पर जनसंख्या का प्रेशर कम होगा। इसलिये मेरा अनुरोध है कि हमारे क्षेत्र में आगरा-मथुरा-देहली मार्ग पर ई.एम.यू. चलाये जाने की अविलम्ब व्यवस्था की जाये जो बहुत दिनों से विचाराधीन है।

सभापति महोदय, मैंने तीन फ्लाई ओवर बनाये जाने का प्रस्ताव दिया था-एक शहर के अंदर है जो मुख्य मार्ग आगरा-अलीगढ़-हाथरस भरतपुर-दिल्ली के मार्गों को जोड़ता है तथा मथुरा कैंट, एस.पी. आफिस, डी.एम. आफिस, स्कूल, कालेज व न्यायालय का मुख्य मार्ग है, जिस पर फ्लाई ओवर की अत्यन्त आवश्यकता है। इस मार्ग से कई ट्रेन गुजरती हैं लेकिन रेल फाटक बंद होने से मार्ग अवरुद्ध रहता है। दूसरा वृन्दावन-छटिकरा-राधाकुण्ड-गोवर्द्धन मार्ग पर लाखों यात्री जाते हैं व सैंकड़ों ग्रामों के निवासियों का भी प्रमुख मार्ग है, उन्हें भारी असुविधा होती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहता हूं कि लगभग 180 गाड़ियां पश्चिम और मध्य रेलवे की यहां से गुजरती हैं। आप समझ सकते हैं कि यात्रियों को घंटों वहां खड़े रहना पड़ता है। बार-बार फाटक बंद रहता है। इसके अलावा छाता क्रासिंग पर फ्लाई ओवर की आवश्यकता है क्योंकि यह भी लाखों तीर्थ यात्रियों व सैकड़ों ग्रामों के निवासियों के आवागमन का प्रमुख मार्ग है। यह मार्ग नन्दगांव-बरसाना-गोवर्द्धन-कोसी व राजस्थान के डीग-भरतपुर को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग है तथा उक्त दोनों स्थान छटीकरा व छाता नेशनल हाईवे नं. 2 से जुड़े हुए हैं। इसलिए उक्त फ्लाईओवरों का बनना नितांत आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि उक्त फ्लाईओवरों का निर्माण अविलम्ब कराया जाये।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि मथुरा एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां से वैस्टर्न, सैन्ट्रल रेलवे और राजस्थान की गाड़ियां गुजरती हैं। मथुरा को पहले ए. क्लास स्टेशन डिक्लेयर किया गया था, लेकिन जिस तरह से उसका अपग्रेडेशन होना चाहिए था, उस तरह से नहीं हुआ है। सौभाग्यवश दोनों रेल राज्य मंत्री यहां मौजूद हैं, मैं उनसे आग्रह करता हूं कि इस स्टेशन का अपग्रेडेशन करके

मथुरा जंक्शन को सुन्दर स्वरूप देना चाहिए। यहां से एक वर्ष में करोड़ों यात्री आते-जाते हैं। प्लेटफार्म पर रोड पर्याप्त नहीं है। प्लेटफार्म के उक्त शेड्स को सम्पूर्ण प्लेटफार्मस पर कवर किया जाना चाहिये जो आवश्यक है।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूं कि मथुरा की वैस्टर्न साइड में आबादी काफी बढ़ती जा रही है। इस साइड में मेरा आग्रह है कि बुकिंग आफिस, रिटायरिंग रूम, प्लेटफार्म, कार पार्किंग सड़क सुविधाएं आदि भी प्रदान किया जाना नितान्त आवश्यक है। उक्त विषय में मेरा आग्रह है कि इस दिशा में शहर व आबादी बेहद बढ़ी है इस कारण वैस्ट साइड में बुकिंग आफिस, प्लेटफार्म, रिटायरिंग रूम, रोड्स और कार पार्किंग की व्यवस्था की जाए, जिससे लोगों को सुविधाएं मिले।

इसके अलावा माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि दो नये स्टेशनों के निर्माण की मांग काफी समय से की जा रही है। इसमें प्रथम सेमरी स्टेशन देवी का बहुत बड़ा और प्रसिद्ध स्थान है। आप वहां नवरात्रों में ट्रेन के रूकने की व्यवस्था करते हैं, उसे परमानैन्ट स्टेशन बनाने का मैं आपसे आग्रह करता हूं तथा दूसरा चौमुहां टाउन एरिया जो ब्लाक हैडक्वार्टर है, जहां सैकड़ों गांव लगते हैं, वहां से रेलवे को बहुत रेवेन्यू मिलेगा। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि चौमुहां पर रेलवे स्टेशन की स्थायी व्यवस्था करनी चाहिए, जहां लोकल ट्रेन रूक सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और माननीय मंत्री जी से आशा करता हूं कि मेरी इन क्षेत्रीय मांगों को वह स्वीकार करेंगे।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): *महोदय, इस वर्ष का रेल बजट फीका है और इसमें कोई खास बात नहीं है। भारतीय रेल को किस दिशा में जाना है, इस बारे में कोई वक्तव्य नहीं है। रेलवे के लिए दृष्टि दस्तावेज प्रदान करने की बजाय, यह सिर्फ बिना किसी उद्देश्य के रेलवे के दस्तावेज का संग्रह है। जहां तक बजट की विषय वस्तु का संबंध है, इसमें सचमुच कुछ नहीं है। रेल जैसे संस्थान की बेहतरी के लिए इसमें कोई दृष्टि स्पष्ट रूप से रेखांकित नहीं की गई है।

पूर्व बजट सर्वेक्षण द्वारा भारत में दूरसंचार, सड़क और पत्तन क्षेत्र में आए परिवर्तन को भारतीय रेलवे में सुधार शुरू करने के लिए ''रोल माडल'' के रूप में लिया जा सकता है लेकिन मुख्य प्रश्न यह है कि क्या भारत में रेल प्रणाली को कभी आधुनिकीकरण की पटरी पर लाया जा सकेगा। निस्संदेह, रेल मंत्री ने पहले से शुरू किये गये एकीकृत रेल आधुनिकीकरण योजना (2005-2010) के कुछ बिन्दुओं को शामिल किया है, लेकिन 2010 तक भारतीय रेल को विश्वस्तरीय रेल बनाने हेतु प्रणाली में पूरा परिवर्तन लाने का कोई गंभीर प्रयास नहीं किया गया है। क्या इस वर्ष के रोल बजट को दृष्टि दस्तावेज (विजन डाक्यूंट) बनाने का कोई प्रयास किया गया है? नहीं, हमने पाया है भविष्य में भी धीमी ट्रेनें ही चलेंगी जबकि दूरसंचार, सड़क, विमानन और बंदरगाहों सहित अन्य अवसंरचनात्मक क्षेत्र पहले से ही द्रुतगामी हो गए हैं। यहां बहस का बिन्दु यह है कि रेल का चालू 'फैक्ट फाइल' प्रभावकारी नहीं है और रूस के बाद विश्व के दूसरा सबसे बड़ी भारतीय रेल प्रणाली के आधुनिकीकरण पर संदेह पैदा करता है। 1.5 लाख कर्मचारी और 6,000 करोड़ से भी ऊपर की पेंशन देयता जोकि प्रतिवर्ष इसके कुल राजस्व का 15 प्रतिशत है, पूरे विश्व में आधुनिक रेल प्रणाली के रूप में रेलवे के सक्षम होने की आशा नहीं है। इसलिए, अनुसंधान और विकास पर अल्प व्यय आधुनिकीकरण अभियान में बाधा है। वस्तुतः भारतीय रेलवे द्वारा अनुसंधान और विकास पर किये जाने वाला वार्षिक व्यय 70 रुपए से भी कम है अथवा कुल राजस्व का सिर्फ 0.17 से भी कम है अथवा विशेषज्ञ विशेष जोर देते हुए सिफारिश करते हैं कि इसे बढ़ाकर तत्काल प्रभाव से 1 प्रतिशत किया जाना चाहिए। क्या मंत्री इस पर विचार करेंगे?

अब मैं समान प्रतिस्पर्धा के क्षेत्रों (लेवल प्लेइंग फिल्ड) की बात उठना चाहता हूं। पूर्व में, मैंने सड़क मार्ग के साथ समान प्रतिस्पर्धा करने हेतु रेलवे को प्राथमिकता के आधार पर समर्थन प्रदान किये जाने का तर्क दिया रेलवे को दिये जाने वाले बजटीय सहायता में हाल के वर्षों में 35 प्रतिशत से घटकर मात्र 5 प्रतिशत रह गया है। यदि कोई भारतीय रेलवे का विस्तार करने और किसी आधुनिकीकरण अभियान की बात करता है तो पहले इसे ठीक किये जाने की जरूरत है। रेलवे सड़क की तुलना में अपना बाजार हिस्सा गंवाता जा रहा है क्योंकि समान प्रतिस्पर्धा क्षेत्र (लेवल प्लेइंग फिल्ड) उपलब्ध नहीं हैं। इस समय रेलवे माल भाड़े का 40 प्रतिशत और यात्री यातायात का 20 प्रतिशत होना है। लेकिन यह ध्यान में रखते हुए कि रेलवे अन्य माडलों की तुलना में पांच गुना अधिक ईंधन बचाता है, यह अनुमान लगाया जाता है कि यदि रेलवे द्वारा करीब 60 प्रतिशत माल ढुलाई की जाती तो प्रतिवर्ष 7,500 करोड़ रुपये के ईंधन की बचत होती।

आज माल ढुलाई की तुलना में यात्री यातायात पर प्रति राजसहायता करीब 4,000 करोड़ रुपये है। इसे ठीक करने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं? ईस्ट इंडिया कंपनी के दौरान, 19वीं शताब्दी की एक घटना की याद आती है। वह कंपनी, जिसने भारत में पहली बार रेल लाइन बिछाई, उसने विभिन्न कारणों से यात्री भाड़े को कम करने की जरूरत महसूस की। वर्ष 1845 में कंपनी

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री भर्तृहरि महताब]

के एक निर्देश से स्पष्ट है कि "भाड़े द्वारा देश (ग्रेट ब्रिटेन) को हुए अनुभव के अनुसार, यात्रियों से अत्यधिक आय होती है और माल (वस्तु) आवाजाही से कम। भारत की स्थिति इंग्लैंड के ठीक विपरीत है.... इसलिए, भारत में रेल सड़क से होने वाले लाभ के लिए आश्वस्त हुआ जा सकता है कि वर्तमान के लिए व्यापारियों की सुविधा से ज्यादा लाभ होगा, यात्रियों से नहीं।"

ऐतिहासिक संदर्भ से लेकर वर्तमान समय के राजनीतिक जोड़ घटाव तक कम यात्री यातायात को हमेशा महत्व दिया गया है। फिलहाल जरूरत इस बात की है कि रेलवे की क्षमता को महसूस किया जाए और यह अनुमान लगाया जाए कि इसकी क्षमता न बढ़ाए जाने के कारण यह क्या हासिल करने में समर्थ नहीं हो सका। अर्थव्यवस्था बहुत ही तेज गति से बढ़ती जा रही है और मांग भी बढ़ रही है। प्रत्येक दिन स्वीकृति के लिए करीब 1.5 मिलियन टन का यातायात प्रतीक्षा में रहता है। पारादीप पत्तन पर भीड़भाड़ इसका स्पष्ट उदाहरण है जहां रेलवे मांग के अनुसार रेक प्रदान करने में असमर्थ है। क्या मंत्री इस पर विचार करेंगे?

मेरा मूल प्रश्न है कि क्या हम भारतीय रेल को सचमुच विश्वस्तरीय बना सकते हैं? मेरे मन में, कोई संदेह नहीं है कि यह लोग और नीति निर्माण ही है जो कार्य निष्पादन में समर्थ बना सकते हैं। लेकिन गल्ती कहां हुई?

इसे दो भाग में बांटा जा सकता है। संगठनात्मक स्तर पर मुख्य मुद्दा है घटता माल और यात्री बाजार शेयर, बढ़ती ग्राहक संतुष्टि, गिरना ब्राड स्तर, विशेष रूप से सुरक्षा के कारण, वांछित स्तर तक परिसम्पत्तियों के रखरखाव में असफलता, ओर समय पर क्षमता बढ़ाने में असफलता। अनुमानित मांग के बावजूद, प्रौद्योगिकी आयात करने की स्थिति अनुकूल होने के कारण, प्रौद्योगिकी निर्यात का नेतृत्व करना चाहिए।

लोगों के स्तर पर, महत्वपूर्ण कारक हैं, रेलवे के प्रति लोगों का जज्बा खत्म होता जाता रहा है उनके आत्म सम्मान, मूल्यों के लिए आगे आने में अनिच्छा और कुंठा और असहायता बढ़ रही है।

इन सब चीजों को बाह्य वातावरण के संदर्भ में देखना चाहिए जहां ग्राहकों, परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा, जन सेवा दायित्व, हस्तक्षेप, बदलता प्रौद्योगिकीय वातावरण और पूंजी के बहुगुणीत स्रोतों की मांग बढ़ रही है। अब इसकी जांच होगी कि क्या पर्यावरण की ये विशेषताएं खतरा बन गई हैं या नए अवसर हैं।

मैं अन्य पक्षों की ओर सभा का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जैसाकि हम सभी जानते हैं, देश की अर्थव्यवस्था उफान पर है, पूर्व के दो वर्षों में भारतीय रेलवे ने करीब 65 मीट्रिक टन का बढ़ा हुआ यातायात ढोया। जोकि करीब 32.5 मीट्रिक टन प्रति वर्ष है। वर्ष 2004-05 में करीब 43 मीट्रिक टन की आशानुरूप बढ़े यातायात से यह पता चलता है कि आर्थिक विकास गति पकड़ रहा है।

हालांकि, वर्ष 2005-06 का रेल बजट माल ढुलाई की मांग में बढ़ती वृद्धि को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टाक के विकास की विशेष रणनीति बनाने और लाने और क्रु क्षमता को पर्याप्त मात्रा तक बढ़ाने का कोई संकेत नहीं देता। इस क्षेत्र की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए और विकास कार्यक्रमों में अत्यधिक प्राथमिकता अवश्य दी जानी चाहिए ताकि देश की अर्थव्यवस्था के विकास के अवरोधों से बचा जा सके।

इस बजट में सुरक्षा और संरक्षा को सिर्फ संदर्भ के रूप में यहां उल्लेख किया गया है। मालगाड़ियों की गति को बढ़ाने, वेगनों की निगरानी और आवाजाही जैसे रेल प्रणाली में वास्तविक दृष्टिगत बदलावों पर उचित विचार नहीं किया गया है।

मुझे लगता है, कुछ माननीय सदस्यगण इस तथ्य से अवगत होंगे कि पूर्व में, योजना आयोग, वित्त मंत्रालय और रेल मंत्रालय दसवीं और ग्यारहवीं योजना के दौरान पूरा की जाने वाली परियोजनाओं की पहचान करने पर सहमत थे। रेल परियोजनाओं का प्राथमिकीकरण बहुत जरूरी है। जब तक ऐसा नहीं किया जाता, तो परियोजनाओं की निगरानी के लिए कोई प्रणाली नहीं होगी और परियोजनाओं को समय पर न पूरा होने के लिए आप किसी को जवाबदेह नहीं ठहरा सकते। हालांकि, योजना आयोग और वित्त मंत्रालय परियोजनाओं की प्राथमिकता का नए सिरे से निर्धारण करने पर जोर दे रहे हैं, तो फिर विलंब क्यों? क्या मंत्रिमंडल इस पर सहमत नहीं है?

उड़ीसा परियोजनाओं की प्राथमिकता का निर्धारण न किये जाने का शिकार हुआ है। दैतारी और बंसापानी के बीच नई लाइन निर्माण का कार्य दशकों से जारी है और इस वर्ष, इसे आर.वी.एम. के साथ बजटीकृत किया गया है। हरिदासपुर-पारादीप नई लाइन को भी आर.वी.एन. 20 करोड़ रुपये की अल्प राशि के आवंटन के साथ चिन्हित किया गया है। इस आवंटन का क्या तर्क है, मैं नहीं समझ पाया, लगता है लाइनों का दोहरीकरण इस सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है। लेकिन महानदी पर दूसरे पुल के मामले में, 28.60 करोड़ रुपये आवंटित किया गया है और वह भी आर.वी.एन. में। मुझे हाल ही में माननीय रेल राज्य मंत्री द्वारा सूचित किया गया कि एशियाई विकास बैंक (ए.डी.बी.) धनराशि प्रदान करने जा रही है और निविदा प्रक्रियाधीन है। पहले ही मूल्यवान समय बर्बाद हो गया है। जब तक महानदी पर इस दूसरे

पुल का निर्माण नहीं हो जाता, तब तक पारादीप से माल ढुलाई में वृद्धि नहीं होगी। आज भी, रेलवे मांग पूरा करने में असमर्थ है। आप स्वयं आंकड़ों की जांच कर सकते हैं।

इसी तरह से, मैं कटक से बारंग तक दोहरीकरण के निर्माण के प्रति माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा जिसके लिए 20 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है और उस काम को आर.वी.एन. को सौंपा गया है। यातायात आवाजाही सुविधा के लिए जो भी कार्य किये जाने और अवरोधों को दूर करने हेतु उपचारात्मक कदम उठाये जाने की आवश्यकता है उन परियोजनाओं पर विलंब किया जा रहा है। मैं उड़ीसा में रेलवे के विकास हेतु विशेष रुचि लेने हेतु सरकार से अनुरोध करूंगा।

अंत में, मैं सभा का ध्यान सड़क उपरिपुलों/सड़क भंडार ब्रीजों के निर्माण में धीमी प्रगति की ओर आकर्षित कराना चाहूंगा। यह वास्तविक समस्या है, और मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ कि हमेशा दोनों, रेल पर संबंधित राज्य सरकारें इन परियोजनाओं के न पूरा होने के लिए एक-दूसरे पर आरोप लगाते रहते हैं। अब तक सड़क उपरि पुलों/सेड अंडर ब्रीजों पर इस समय करीब 344 स्थानों पर कार्य चल रहा है और इसमें रेलवे का 50 प्रतिशत हिस्सा 2,500 करोड़ रुपये बनता है। साथ ही, लागत हिस्सेदारी के आधार पर सड़क उपरि पुलों/रोड अंडर ब्रीजों द्वारा स्थानापन्न किये जाने वाले 1252 रेल समपार है, जिन्हें निकट भविष्य में शुरू किया जाना है और जिनकी अनुमानित लागत 15000 करोड़ रुपये है और इसमें रेलवे का हिस्सा 7500 करोड़ रुपये बनता है। क्या सरकार एक व्यवहार्य योजना नहीं बना सकती और उसकी जिम्मेदारी किसी एजेंसी को नहीं दे सकती है? हमारे पास केन्द्रीय सड़क निधि है, भारतीय रेलवे डीजल और पेट्रोल के लिए इस निधि के प्रति अपने हिस्से का योगदान करती है। रेलवे इस निधि से उपकर के रूप में 400 करोड़ रुपये प्राप्त करता है। रेल प्राधिकारियों ने यह दावा किया है कि यदि इस उपकर को दोगुना कर 800-900 करोड़ रुपये किया जाता है-तो न केवल डीजल-पेट्रोल प्रकोष्ठ के प्रति भुगतान से छूट मिलेगी बल्कि सड़क उपरिपुलों/रोड अंडर ब्रीजों के निर्माण के लिए इसके उपयोग किये जाने की भी अनुमति होगी-रेलवे एकल एजेंसी के रूप में इस कार्य को पूरा कर सकती है। यदि ऐसा है, तो सरकार पीछे क्यों हट रही है? क्या सड़क उपरि पुलों/रोड अंडर ब्रीजों के निर्माण की आवश्यकता को स्पष्ट करना जरूरी होना चाहिए?

कईयों ने रेल भाड़े और माल भाड़े में न वृद्धि किये जाने पर अपना संतोष व्यक्त किया है। लेकिन माल भाड़ा दर बढ़ाने की कोई गुंजाइश ही नहीं है क्योंकि यह सिर्फ वर्ष 2004 में नवम्बर के अंत में कोयला और लौह अयस्क, बाक्साइट, मैंगनीज अयस्क सहित कुछ चुनींदा वस्तुओं के माल भाड़े में 7.7 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी जबकि सीमेंट के मामले में दर 3.7 प्रतिशत बढ़ायी गयी थी। हमें बताया गया था कि ईंधन बिल और इस्पात मूल्यों के अतिरिक्त बोझ को पाटने के लिए ऐसा किया गया था।

यद्यपि, दूसरे दर्जे के शयनयान किराये, साधारण ट्रेन और उपनगरीय सीजन टिकटों के किराये में अच्छी खासी वृद्धि का मजबूत आधार था, फिर भी उन पर दी जाने वाली भारी राजसहायता को अभी भी जारी रखा गया है। उन अत्यधिक भीड़-भाड़ वाले मार्गों, जहां यात्रा की स्थिति तेजी से गिरती जा रही है, उनमें बेहतर सुविधाएं प्रदान करने और क्षमता बढ़ाने के क्रम में सभी वांछित कदम उठाये जाने चाहिए थे। यात्री यातायात जिसमें फिलहाल प्रतिवर्ष करीब 5,300 करोड़ रुपये की हानि हुई है, वर्ष 2005-06 में 4 प्रतिशत वृद्धि होने की आशा है। मंत्री महोदय का क्या कदम उठाने का विचार है? हमें उत्तर की आशा है। हम सभी जानते हैं कि रेलवे को व्यवहार्य बनाने, आत्मनिर्भर और बाहर से निवेश आवंटित रेल प्रणाली के वाणिज्यिक परिचालन और सामाजिक कार्यों के बीच वित्तीय पृथक्करण किये जाने की आवश्यकता है जबकि सरकारी संसाधनों पर कम से कम निर्भरता का अन्यत्र व्यापक प्रभाव पड़ेगा। यदि इस तथ्य को नहीं समझा गया और रेलवे का जागीर के रूप में परिचालन जारी रहा तो प्रणाली को अल्प अतिरेक, अपर्याप्त निवेश, और घटती क्षमता और सुरक्षा के दुष्चक्र में पड़ना अवश्यंभावी है।

पृथक रेल बजट प्रस्तुत किया जाना "सरकारी विभाग" के विचारों के आधिपत्य का साक्ष्य है। विशेषज्ञ समूह की रिपोर्ट, जिसने करीब चार वर्ष पूर्व ही अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी थी, जिसने शुल्क ढांचें में व्यापक बदलाव की सिफारिश की है, औसत माल भाड़ा दर और उच्च श्रेणी के यात्री भाड़े आदि को कम करना शामिल है-में महत्वपूर्ण सुझाव दिये गये थे जिन्हें व्यापार अनुकूल स्थिति हासिल करना और वाणिज्यिक तथा सामाजिक पक्षों के बीच विलगाव के संबंध में विचार व्यक्त किये गये थे।

हम सभी जानते हैं कि रेलवे भूमि का शापिंग माल और इन्टरटेनमेंट प्लाजा के निर्माण के लिए समतल करना रेल मंत्री का विचार नहीं है। यह प्रधान मंत्री कार्यालय का विचार है। वस्तुतः यह कहा गया है कि प्रधानमंत्री कार्यालय का यह दबाव था जिसके लिए रेलवे बोर्ड ने 24,000 करोड़ रुपये की आधुनिकीकरण योजना बनायी है। पूर्व की सभी योजनाओं को एक कर एक बड़ी आधुनिकीकरण परियोजना बनाई गई है। "वेगन इन्वैस्टमेंट स्कीम" के माध्यम से कैरीज बिजनेस में निजी कंपनियों को प्रवेश की अनुमति दी गई है। ग्राहक को प्रत्येक माह रेकों की गारंटीशुदा संख्या दी जाएगी। उर्वरक और रसायन निर्माता जैसे बड़े रेलवे निजी प्रयोक्ताओं को रेलवे के साथ लागत हिस्सेदारी आधार पर निजी साइडिंग विकसित करने की अनुमति दी जाएगी। लेकिन

[श्री भर्तुहरि महताब]

इस बात के लिए थोड़ी प्रतीक्षा करनी होगी और यह देखना होगा कि इन बड़ी-बड़ी बातों को असली जामा कैसे पहनाया जाएगा क्योंकि यह बजट लोकप्रियता की पटरी पर दौड़ रहा है। इतने समय तक बोलने की अनुमति देने के लिए धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री रघुवीर सिंह कौशल (कोटा): *महोदय, राजस्थान प्रान्त एवं मेरे संसदीय क्षेत्र की रेल बजट में भारी उपेक्षा की गयी है। राजस्थान प्रांत सामरिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण प्रांत है, सीमा पार सुदृढ़ रेल व्यवस्था है। इसी दृष्टिगत राजस्थान में विशेष कर ब्रॉडगेज क्षेत्र में, नयी रेल लाइनों, गेज परिवर्तनों, दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण को पर्याप्त राशि नहीं देकर विलम्बित किया गया है, जो कि भेदभावपूर्ण है।

राजस्थान से देश के अन्य मार्गों पर चलने वाली यात्री गाड़ियों के फेरे बढ़ाने में भी कंजूसी की गयी। जैसे जयपुर-एर्नाकुलम (केरल) सप्ताह में मात्र एक बार चलती है, इसे तीन बार चलवाया जाये। जयपुर-बांद्रा सुपरफास्ट सप्ताह में तीन बार चलती है, इसे प्रतिदिन चलाया जाये।

जयपुर-बंगलौर, जयपुर-चेन्नई एक्सप्रेसों के फेरे भी बढ़वाये जाने आवश्यक हैं। बीना से गुना के मध्य दो यात्री गाड़ी चलायी गयी, ग्वालियर से गुना के लिए एक यात्री गाड़ी चलायी गयी। मगर कोटा से गुना के लिए अंता, बांरा, छबड़ा होते हुए एक पैसेंजर नहीं चलायी, इसकी आवश्यकता अधिक है।

इसी तरह कोटा से जयपुर के लिए दिन में यात्री गाड़ी की मांग पूरी नहीं की गयी जबकि इसकी आवश्यकता अत्यधिक है। इसी तरह मासिक पास धारियों के लिए कोटा-नागदा हेतु पैसेंजर चलायी जानी जरूरी है, इसकी भी घोषणा नहीं की गयी।

कोटा क्षेत्र के कोलकाता यथा हावड़ा तथा जगन्नाथपुरी के लिए रेलों की जरूरत है, इस हेतु धनबाद-अहमदाबाद को आसनसोल तक बढ़ाया जा रहा है। इस एक्सप्रेस को हावड़ा तक तथा जयपुर-बिलासपुर को भी भुवनेश्वर तक बढ़ाये जाने के प्रस्ताव को जगन्नाथपुरी तक के लिए संशोधित करवाया जाये।

कोटा नगर के व्यस्त शहरी क्षेत्र में बन रहे रेलवे ओवरब्रिज के तीनों मुंह राज्य सरकार बना चुकी है। राज्य सरकार का 95 प्रतिशत कार्य हो चुका है। किंतु, रेलवे अपने कार्य को अटकाये बैठी है। इस बजट में मात्र 28 लाख रुपया दिया और 2 करोड़ के लगभग रोक लिया, इस राशि को बढ़वा कर इस कार्य को इसी सत्र में करवाया जाये।

कोटा से रूठियाई खंड हेतु रेलवे ने केवल कार्य हाथ में लिया है, इसी तरह रेलवे वर्कशाप का आधुनिकीकरण, ढकनिया रेलवे स्टेशन पर सुदार व विकास कार्य एवं कोटा-बीना रेल मार्ग का सिग्नल प्रणाली उन्नयन कार्य प्रारंभ किये हैं, मगर बजट में राशि आबंटन इतना कम किया गया कि ये कार्य मात्र कागज पर रह कर एक वर्ष और विलम्ब हो जायेगा, बजट राशि में वृद्धि करवाई जाये। जन शताब्दी गाड़ी को लाखेरी स्टेशन पर ठहराव किया जाये।

राजनैतिक भेदभाव का सबसे गंभीर मामला कोटा-बीना रेल लाइन के दोहरीकरण, विद्युतीकरण की उपेक्षा है। इस मार्ग की उपयोगिता की गंभीरता को निरन्तर नजरअंदाज किया जा रहा है, उपरोक्त कार्य को भी बजट में सम्मिलित करवाया जाये।

[अनुवाद]

श्री एम. शिवन्ना (चामराजनगर): *महोदय, रेल बजट 2005-06 पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद व्यक्त करता हूं। सबसे पहले, बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के. लिए मैं रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद और श्री वेलुजी को बधाई देना चाहूंगा। यह साधारण लोगों के लिए असाधारण बजट है। यह सभी वर्ग के लोगों के अनुकूल है। इस बजट में ग्रामीण महिलाओं, शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों, स्कूली विद्यार्थियों, सरकारी कर्मचारियों और समाज के सभी वर्ग के लोगों को विभिन्न सुविधाएं प्रदान की गई है और उनको लाभ प्रदान किया गया है। अंतिम संस्कार करने के लिए मृत शरीर का परिवहन भी बहुत आसान बना दिया गया है। विद्यालय के विद्यार्थी न्यूनतम दर पर आरक्षण कराकर मनोरंजन और अध्ययन यात्रा कार्यक्रम बना सकते हैं।

हमारी आजादी के बाद 56 वर्ष बीत गए हैं। कर्नाटक के कई व्यक्ति केन्द्र में रेल मंत्री बने। श्री एच.सी. दासप्पा, श्री केंगल हनुमनतैया, श्री टी.ए. पई, श्री जार्ज फर्नांडीस, और श्री जाफर शरीफर रेल मंत्री थे। फिर भी कर्नाटक को रेल मंत्रालय से अपना हिस्सा नहीं लिया। केन्द्र से कर्नाटक के साथ सौतेला व्यवहार अभी भी जारी है।

अन्य राज्यों की तुलना में मेरा राज्य कई मामलों में आगे हैं। लेकिन दुर्भाग्यवश जहां तक रेल सुविधाओं का संबंध है, यह अभी भी पिछड़ा राज्य है। इसलिए मैं एक तरफ तो माननीय मंत्रियों को बधाई देता हूं और दूसरी तरफ उनके मंत्रालय द्वारा कर्नाटक के साथ किये गये अन्याय के संबंध में उनके पास अपनी शिकायत दर्ज करता हूं।

बंगलोर-नेलामंगला-बंगलौर रेल लाइन के साथ इस बजट में हस्सास-श्रावण बेलागौडा-बंगलौर लाइन को शामिल किया गया है। जहां तक नई ट्रेनों का संबंध है मंगलौर-मडगांव शताब्दी एक्सप्रेस

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

को सप्ताह में छः दिन कर दिया गया है। बंगलौर-श्रावती यात्री लाइन को स्वीकृत कर दिया गया है लेकिन वे कहते हैं कि पूरा होने के बाद ही यह चालू होगा जिसमें फिर 10 से 15 वर्ष लगेंगे। इसी तरह से मैसुर होते हुए यशवंतपुर से मंगलौर एक्सप्रेस को, आमान परिवर्तन के बाद ही चलाया जाएगा।

माननीय मंत्री ने हुबली-चिक्काजंजुर दैनिक पैसेंजर और बेलगाम-मिराज तक पैसेंजर ट्रेन को सप्ताह में 5 दिन परिचालित कर दयालुता का परिचय दिया था।

कुम्बाकोनम होते हुए बंगलौर-तंजावुर को स्वीकृति दे दी गई है। मैं कच्चीगौड़-श्रावती एक्सप्रेस के लिए भी माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं।

बंगलौर से मैसूर रेल लाइन का शीघ्र ही दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। मैसूर विश्व में सबसे ज्यादा सुंदर स्थानों में से एक है। यहां पर के.आर.एस., चिड़ियाघर, महल, गिरजाघर, चामुंडी पर्वत दर्शनीय स्थल हैं और पूरे भारत और विदेशों से भी यहां पर्यटक आते हैं।

मैं उनसे बंगलौर होते हुए मैसूर और नई दिल्ली के बीच एक शताब्दी ट्रेन स्वीकृत करने का अनुरोध करता हूं। कर्नाटक के लोगों की यह चिर लंबित मांग है।

कोलार से चिकबलापुर तक आमान परिवर्तन को स्वीकृत कर दिया गया है। इसी तरह से बरास्ता जगलुर कोट्टुर से चित्रदुर्गा तक की रेल लाइन को स्वीकृति मिली है और मुझे इस बारे में खुशी है। मंगलौर से शरनुर लाइन को शुरू किया गया है।

महोदय, मेरा निर्वाचन क्षेत्र एक ऐतिहासिक स्थान है। लेकिन वहां के लोग बहुत पिछड़े हैं और उन्हें भारत सरकार से सभी प्रकार की मदद की आवश्यकता है। श्री वेलुजी ने मेरे निर्वाचन क्षेत्र का दौरा किया है और उन्होंने बहुत महत्वपूर्ण आश्वासन दिया है। मुझे आशा है कि वे अपना वायदा निभाएंगे और चामराजनगर-येट्टुपलयम रेल लाइन के लिए अत्यधिक धनराशि आवंटित करेंगे।

विचित्र बात यह है कि बंगलौर-सत्यमंगला लाइन के लिए मात्र एक करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। यह कम से कम 25 करोड़ रुपये होने चाहिए थे।

येदुपलयम कर्नाटक, तमिलनाडु और केरल के लिए केन्द्रीय स्थान है। इसलिए, एक ऐसी रेल लाईन होना चाहिए जिसमें लोग एक राज्य से दूसरे राज्य में आसानी से आ जा सकें। जब वीरप्पन जिंदा था तो यह कार्य कठिन था लेकिन अब ऐसी कोई समस्या नहीं है।

नंजनगुड-गुंडलुपेट लाइन और गुंडलुपेट से व्हाईनाड लाइन को स्वीकृति दे दी गयी है। महोदय, अंत में, मैं केन्द्र से अनुरोध करता हूं कि चामराजनगर के निकट रेल लाइन के ऊपर उपरिपुल का निर्माण किया जाए।

महोदय, अपनी पार्टी जी.डी. (एस.) की ओर से, मैं रेल बजट 2005-06 का समर्थन करता हूं और मुझे बोलने की अनुमति देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री पुष्प जैन (पाली): *महोदय, वर्तमान रेल बजट में राजस्थान की भयंकर उपेक्षा की गयी है। रेल यातायात की दृष्टि से राजस्थान प्रांत अत्यधिक पिछड़ा हुआ प्रदेश है।

मान्यवर, मेरे संसदीय क्षेत्र जिला पाली से राजस्थान की राजधानी जयपुर व देश की राजधानी दिल्ली हेतु कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है जबकि पाली जिला मुख्यालय एक औद्योगिक नगरी है, प्रतिदिन सैकड़ों नागरिकों का जयपुर व दिल्ली आना जाना रहता है। परन्तु, जिला मुख्यालय पाली से सीधी रेल सेवा नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

मान्यवर, पिछले लम्बे समय से बर-बिलाड़ा रेल लाइन का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में लंबित पड़ा है। कई बार स्वीकृति के आश्वासन मिले, परन्तु अभी तक स्वीकृति नहीं हो पायी है। पिछले बजट में उक्त बर-बिलाड़ रेल लाइन को अपडेट करने का प्रस्ताव था। उक्त रेल लाइन मात्र 50 कि.मी. की है। उक्त रेल लाइन का कार्य हो जाये तो अजमेर से जोधपुर सीधी रेल लाइन प्रारंभ हो जायेगी। सैन्य दृष्टि से भी उपरोक्त रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। मान्यवर, बिलाड़ा से बर का क्षेत्र व्यापारिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण है।

अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि बर-बिलाड़ा रेल लाइन निर्माण की घोषणा वर्तमान बजट में ही की जाये।

मान्यवर, पाली जिले से कई महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां निकलती हैं। पाली जिला एक ऐतिहासिक, व्यापारिक, औद्योगिक व पर्यटन जिला है।

कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का ठहराव पाली जिले में अत्यंत आवश्यक है।

1. राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से अहमदाबाद का ठहराव फालना अथवा रानी स्टेशन पर।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री पुष्प जैन]

2. सिकन्दराबाद एक्सप्रेस का ठहराव पाली मारवाड़ स्टेशन पर।

इसके साथ ही पूना से जोधपुर तक नयी सवारी गाड़ी प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

[अनुवाद]

श्री अर्जुन सेठी (भद्रक): *महोदय, यह उचित ही कहा गया है कि भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है। ऐसा इसलिए है क्योंकि देश को आर्थिक रूप से पिछड़े इलाकों का अवसंरचनात्मक विकास इन क्षेत्रों में रेल संपर्क के विकास पर निर्भर करता है। वर्ष 2005-06 का रेल बजट ऐसी भावना व्यक्त करने में असमर्थ रहा है। इस संदर्भ में मैं देश के अंग्रेजी दैनिकों के विचार तथा उद्धरण उद्धृत करना चाहूंगा। 28 फरवरी, 2005 के 'द हिन्दू' ने अपने सम्पादकीय में लिखा था ''वर्ष 2004 में माननीय रेल मंत्री के पास आवश्यक ध्यान देने का समय नहीं था क्योंकि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार मई में सत्ता में आई थी। अत: वे यात्रियों को राहत देने और अपने मतदाताओं को धन्यवाद देने से ही संतुष्ट थे। इस बार फीका बजट पेश करने के लिए उनके पास कम कारण हैं।'' टाईम्स ऑफ इंडिया ने लिखा ''लालू जनसाधारण एक्सप्रेस पर सवार''; बिहार की बात लिखी गयी गठबंधन की स्याही से।''

लोक सभा चुनावों में आंध्र प्रदेश ने कांग्रेस को बहुत बड़ी संख्या में सीटें दी। उसे इसका पुरस्कार मिला जबकि उड़ीसा उतना सौभाग्यशाली नहीं रहा जहां सत्तारूढ़ गठबंधन का प्रदर्शन खराब रहा है। प्रति हजार वर्ग किलोमीटर में 19 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग के राष्ट्रीय औसत की तुलना में उड़ीसा में यह औसत 14 किलोमीटर प्रति हजार वर्ग किलोमीटर है। बिहार और पश्चिम बंगाल जैसे राज्यों में पहले से ही प्रति हजार वर्ग किलोमीटर पर रेलमार्गों की लम्बाई क्रमश: 30 और 43 किलोमीटर है। उस समय दक्षिण पूर्व रेल में कुल 7432 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग में से उड़ीसा में रेल नेटवर्क की कुल लम्बाई 2340 किलोमीटर है। उड़ीसा राज्य न केवल आर्थिक रूप से गरीब है बल्कि इसमें कई आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्र हैं। चालू रेल बजट में बहुत छोटी राशि उपलब्ध करायी गयी है। पर्याप्त धनराशि की कमी के कारण राज्य में कई रेल संपर्कों को पूरा किया जाना वर्षों से शेष है। चालू बजट में भी वही बात दोहराई गयी है।

353 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से वर्ष 1994-95 में 289 किलोमीटर लम्बे खुर्दा-बोलांगीर रेल सम्पर्क को स्वीकृति दी गयी थी। हाल के अनुमानित लागत वृद्धि में यह राशि 700 करोड़ रु. हो गयी है और वर्ष 2004-05 तक 43.62 करोड़ रु. का अनुमानित परिव्यय उपलब्ध कराया गया है। वर्ष 2005-06 के बजट में मात्र 10 करोड़ रु. उपलब्ध कराए गए हैं। यदि इस प्रकार धनराशि उपलब्ध करायी जाती है तो कोई नहीं जानता कि इसे पूरा होने में कितने वर्ष लगेंगे। अर्थक्षम होने के अलावा यह परियोजना राज्य के 'केबीके' क्षेत्र के लोगों के लिए संपर्क उपलब्ध करा कर रेलवे के साामाजिक दायित्व को भी पूरा करेगी।

वर्ष 1992-93 में राज्य में दैतारी-बांसपानी रेल सम्पर्क को स्वीकृति दी गई थी। कुल लम्बाई 155 किलोमीटर है और चालू बजट में 128.61 करोड़ रु. की राशि नियत की गयी है जिसे रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा खर्च किया जाएगा। कोई नहीं जानता कि क्या रेल विकास निगम लिमिटेड वर्ष 2005-06 में आवश्यक धनराशि जुटा पाएगी और पूरी राशि खर्च कर पाएगा।

राज्य के 'केबीके' क्षेत्र के विकास के लिए लांजीगढ़-जूनागढ़ रेलमार्ग पर विचार किया गया था। यद्यपि, अन्य क्षेत्रों में केन्द्र सरकार ने इस क्षेत्र के विकास को प्राथमिकता दी है। मैं आपको बताता हूं कि रेलवे ने इस संबंध में कुछ भी नहीं किया है। चालू वर्ष के लिए मात्र 8 करोड़ रु. की राशि नियत की गयी है। वर्ष 1992-1993 से जब इस परियोजना को मूलरूप से स्वीकृति दी गयी थी, तब से आज इसे पूरा करने के लिए अनुमानित 119 करोड़ रु. की तुलना में अनुमानत: 26 करोड़ रु. खर्च किए गए होंगे। अतएव इस परियोजना को तत्काल आधार पर लिये जाने की आवश्यकता है।

हरिदासपुर-पारादीप रेलमार्ग की संकल्पना पारादीप पत्तन के लिए संपर्क मार्ग के रूप में की गयी थी। इस मार्ग के पूरा होने से पारादीप पत्तन सें माल की ढुलाई वर्तमान ढुलाई बाधाओं को दूर करने से बढ़ेगी। आवश्यकताओं की तुलना में इस रेल संपर्क हेतु आवंटन बहुत कम है। इस बजट में मात्र 20 करोड़ रु. उपलब्ध कराए गए हैं जिसे पुन: रेल विकास निगम लिमिटेड खर्च करेगा। अंगुल-सुकिन्दा सड़क रेल संपर्क और तालचेर-बिमलागढ़ रेल संपर्क के लिए भी क्रमश: 10 लाख रु. और 5 लाख रु. की नगण्य राशि उपलब्ध करायी गयी है। इसी प्रकार, तालचेर-संभलपुर और कोरापुट-रोयागाडा के लिए आवंटन पर्याप्त नहीं है।

नौपाडा-गुनुपुर संपर्क और रुपसा-बंगरीपोसी के आमान परिवर्तन के लिए क्रमश: मात्र 5 करोड़ और 3 करोड़ रु. उपलब्ध कराए गए हैं जो बहुत कम हैं। रजतगढ़-नेरगुंडी और रघुनाथपुर-रहामा से मार्ग के दोहरीकरण के लिए दोनों ही परियोजनाओं हेतु मात्र एक लाख रु. उपलब्ध कराए गए हैं।

अतएव मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि उड़ीसा राज्य में सभी चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जाए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

श्री ब्रह्मानंद पंडा (जगतसिंहपुर): *माननीय महोदय, आपने मुझे रेल बजट की चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। जैसाकि आप अच्छी तरह जानते हैं मेरा राज्य उड़ीसा प्राकृतिक संसाधनों से भरपूर है। किन्तु रेल मंत्रालय द्वारा हमेशा इसकी उपेक्षा की गयी है। भारत के रेल मानचित्र में उड़ीसा का महत्वहीन स्थान है। चालू रेल बजट विकास विरोधी है और यह सुस्पष्ट है कि रेल मंत्री ने उड़ीसा के कल्याण पर कोई ध्यान नहीं दिया है। मैं उन्हें याद दिलाना चाहूंगा कि पिछले वर्ष 26 अक्तूबर 2004 को विधान सभा के अध्यक्ष के नेतृत्व में एक सर्वदलीय प्रतिनिधिमंडल उनसे मिला था। उड़ीसा की जरूरतों के बारे में जानकारी देने के लिए वह प्रतिनिधिमंडल प्रधान मंत्री से भी मिला था। सर्वदलीय प्रतिनिधि मंडल ने उड़ीसा में रेल नेटवर्क के विस्तार और विकास के संबंध में ज्ञापन दिया था। रेल मंत्री तथा रेल राज्य मंत्री दोनों ने ही चर्चा में भाग लिया था और इस पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान देने का वादा किया था। हालांकि यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि वर्तमान रेल बजट में कोई भी प्रावधान ऐसा नहीं है, जिससे उड़ीसा को लाभ पहुंचे। यह अत्यधिक निराशाजनक बजट है और इससे उड़ीसा की भावना और आत्मसम्मान को ठेस पहुंची है।

महोदय, जैसा आप भलीभांति जानते हैं कि उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है जहां सर्वाधिक व्यक्ति गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करते हैं। प्रगति के साथ आगे बढ़ने के लिए रेलवे द्वारा उड़ीसा के प्रति सदाशयता दिखायी जानी चाहिए। किन्तु ऐसा नहीं हुआ है। हमने आशा की थी कि संप्रग सरकार के रेल मंत्री जो बिहार के निवासी हैं, वे उड़ीसा के मामले को सहानुभूतिपूर्वक देखेंगे, विशेषत: क्योंकि हमारे राज्य की सीमा एक दूसरे से सटी हुई है। आधुनिक उत्कल के उत्कल गौरव मधुसूदन दास पहले के बिहार में मंत्री पद पर आसीन थे। उड़ीसा एक शांतिप्रिय राज्य है जहां जगन्नाथ संप्रदाय है जो मानवीय मूल्यों, सौहार्द्र और सद्भाव में विश्वास करता है। रेल मंत्री के साथ-साथ प्रधान मंत्री द्वारा किये गये वायदे के विपरीत हमें धोखा दिया गया है।

भारत की प्रगति में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है। भारत की प्रगति का तात्पर्य यह नहीं है कि केवल कुछ राज्यों को ही वरीयता मिलेगी और उड़ीसा जैसे राज्य मुसीबत झेलेंगे। यदि अन्य राज्यों को अच्छा पैकेज मिलता है तो हमें कोई आपत्ति नहीं है किन्तु उड़ीसा की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। मैं यहां याद दिलाना चाहूंगा कि उड़ीसा के वर्तमान मुख्यमंत्री श्री नवीन पटनायक राज्य को एक औद्योगिक राज्य में परिवर्तित करने हेतु अपना सर्वोत्तम प्रयास कर रहे हैं। उड़ीसा की समृद्धि हेतु उन्होंने विभिन्न संगठनों और संस्थाओं के साथ कई समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं। रेल जैसे मूलभूत अवसंरचना के अभाव में ये समझौते अमल में नहीं आ पाएंगे।

माननीय रेल मंत्री महोदय, मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट कराना चाहूंगा कि उड़ीसा के कई जिले अब भी रेल संपर्क से अछूते हैं। यदि मद्रास को दिल्ली और कोलकाता से नहीं जोड़ा जाता तो मुझे नहीं लगता कि उड़ीसा का कभी शेष भारत से संपर्क हो पाता। कई अपूर्ण रेल परियोजनाएं हैं जो गत दो दशकों से लंबित हैं। कोई स्पष्ट खाका नहीं है कि रेलमार्गों के दोहरीकरण का कार्य कब पूरा होगा। महानदी के ऊपर रेलमार्ग का दोहरीकरण किया जाना बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि यह पारादीप को जोड़ता है जो उड़ीसा का पत्तनशहर है। इस कार्य में अनावश्यक विलम्ब का अर्थ है राजस्व की हानि।

महोदय, राज्य सरकार ने उड़ीसा के लिए 780 करोड़ रु. के अनुदान की मांग की है। हालांकि रेल बजट में आधी राशि का भी प्रावधान नहीं किया गया है। यह जानबूझकर की गयी उपेक्षा है। पूर्व तटीय जोन हमेशा से लाभकारी जोन रहा है जिसने भारतीय रेल के राजस्व में बड़ा योगदान किया है। किन्तु इस राजस्व को उड़ीसा में किसी परियोजना के लाभार्थ या पूर्व तटीय रेल के विकास हेतु कभी भी इस्तेमाल नहीं किया गया है। नयी रेलगाड़ियां शुरू करने या नए रेलमार्ग बिछाए जाने की कोई घोषणा नहीं है। मार्सुगुडा में एक नए रेल मंडल गठित किये जाने की लम्बे समय से मांग थी जिसे दरकिनार कर दिया गया है। निजामुद्दीन-भुवनेश्वर एक्सप्रेस को विशाखापत्तनम तक आगे बढ़ा दिया गया है जो उड़ीसा के लोगों के लिए अत्यधिक असुविधाजनक है। दूसरी मांग नयी दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को दैनिक आधार पर चलाए जाने की थी जो अभी सप्ताह में दो दिन चलती है। इसे सप्ताह में कम से कम दो दिन बरास्ता सम्बलपुर चलाए जाने की भी मांग थी जिसकी अनदेखी की गयी है। इसी प्रकार माननीय रेल मंत्री ने बुर्ला-अहमदाबाद एक्सप्रेस की बारंबरता बढ़ाए जाने की मांग की भी अनदेखी की है। खुर्दा-बोलंगीर, बेरहामपुर-फूलबनी के बीच लंबित रेल मार्ग परियोजना को शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता है। लांजीगढ़-जूनागढ़ रेलमार्ग को अम्बागुडा तक बढ़ाने के लिए आवश्यक एक सर्वेक्षण कराया जाना चाहिए। मैं आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा कि यदि तितलागढ़-रायपुर मार्ग का दोहरीकरण किया जाता है तो इस क्षेत्र के कम से कम पांच इस्पात संयंत्रों को संपर्क प्राप्त होगा।

महोदय, उड़ीसा में कई रेल स्टेशनों के आधुनिकीकरण और उन्नयन की आवश्यकता है। इनकी स्थापना ब्रिटिश काल में हुई थी और अब तक इनका कोई आधुनिकीकरण नहीं किया गया है। हरिदासपुर-पारादीप रेल मार्ग का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। यह सुनिश्चित करने के लिए सभी सुविधाएं दी जानी चाहिए कि राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां धनमोन्डेल और जाजपुर जैसे छोटे स्टेशनों पर रुकें। पलासा से डीएमयू रेलगाड़ी को 4.15 के स्थान पर प्रात:

*मूल उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

[श्री ब्रहमानन्द पंडा]

5.15 बजे स्टेशन छोड़ना चाहिए और बेरहामपुर प्रात: 6.15 बजे पहुंचना चाहिए। इससे स्थानीय यात्रियों को बहुत सहायता मिलेगी।

महोदय, इस सम्माननीय सभा में मुझे बोलने की अनुमति देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय: माननीय सदस्यों, एक घोषणा करनी है। आज रात्रि भोज की व्यवस्था की गयी है जो रात्रि 8 बजे के बाद से कक्ष सं. 70 में उपलब्ध कराया जाएगा। कर्मचारियों के लिए कक्ष सं. 73 में रात्रि भोज की व्यवस्था की गयी है। अत: जो माननीय सदस्य भोजन करना चाहते हैं वे कक्ष सं. 70 में जा सकते हैं।

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, क्या यह चलती हुई रेल गाड़ी के खान पान डिब्बे से आया है। ...*(व्यवधान)*

डा. सी. कृष्णन (पोल्लाची): वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं श्री वैको, जिन्हें अराजक तमिलनाडु सरकार द्वारा पोटा का दुरुपयोग करके 19 महीने जेल में रखा गया था, की अध्यक्षता वाले एमडीएम के की ओर से बोल रहा हूं।

मेरा प्रमुख व प्रथम अनुरोध होगा बरास्ता पोल्लाची और पलानी कोयम्बटूर से डिंडिगुल तक छोटी लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करना। कोयम्बटूर से डिंडीगुल की दूरी लगभग 140 किलोमीटर होगी। पोल्लाची को पालघाट से जोड़ा जाना चाहिए जो लगभग 40 किलोमीटर है। बरास्ता पलानी, डिंडिगुल-पालघाट से पोल्लाची तक बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन से केरल के लिए कन्याकुमारी तक बाईपास मार्ग तैयार होगा। सुश्री ममता बनर्जी के कार्यकाल के दौरान इस परियोजना का सर्वेक्षण किया गया था और इस आधार पर हमारे वर्तमान मंत्रियों श्री वेलु और श्री लालू प्रसाद जी ने परियोजना को अद्यतन करने हेतु कहा है जिसे पिछले बजट के दौरान किया गया। इस बजट में 85 लाख रु. आवंटित किये गये हैं और पिछले बजट के दौरान पचास लाख रु. की राशि आवंटित की गयी थी।

इसके साथ उन्होंने आमान परिवर्तन हेतु इस परियोजना को अद्यतन बनाने का कार्य पूरा किया था। ऐसे कदम उठाने के लिए मुझे माननीय मंत्रियों को धन्यवाद देना चाहिए। पोल्लाची बहुत प्रमुख केन्द्र है जहां लगभग दो करोड़ नारियल के पेड़ हैं। नारियल को पूरे देश में भेजना होता है और उस वृक्ष के उपोत्पाद यथा कॉयर उत्पादों में निर्यात की भारी संभावना है।

हमारे पास पलानी जैसे प्रमुख पर्यटन स्थल हैं जो तीर्थस्थल हैं, जहां पूरे देश से हजारों की संख्या में तीर्थयात्री आते हैं। टॉपस्लिप एक पहाड़ी क्षेत्र है जहां इंदिरा गांधी वन्यजीव अभयारण्य है और यह ऐसा पर्यटन स्थल है जहां पूरे साल भारी भीड़ जुटती है। वलपराई एक दूसरा पर्वतीय क्षेत्र है जहां पर्यटक आते हैं। मेरे क्षेत्र में चार बांध भी है-त्रिमूर्ति बांध, अमरावती बांध, सोलेयार बांध और अलियार बांध। पर्यटकों के मनोविनोद हेतु ये सभी बड़े अच्छे स्थल हैं।

मेरे गृहनगर उडुमलपेट में एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाना चाहिए। बजट में लगभग 150 ऐसे केन्द्र घोषित किये गये हैं और उडुमलपेट में भी एक खोला जा सकता है।

धारापुरम, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, से होकर इरोड-पलानी से नए रेलमार्ग की घोषणा माननीय रेल मंत्री ने बजट में की है उसके लिए मैं उनका आभारी हं। इसके लिए मैं उनका बड़ा आभारी हूं। इसकी लम्बाई लगभग 115 किलोमीटर है और 5.75 करोड़ रु. की राशि की आवश्यकता है। 2.5 करोड़ रु. इस बजट में ही आवंटित किये गये हैं, जो बहुत बड़ी बात है। मैं चाहता हूं कि नए मार्ग का कार्य शीघ्र शुरू किया जाए और समय से पूर्व काम पूरा किया जाए। मैं अनुरोध करना चाहंगा कि विरुदुनगर-मनमादुरै आमान परिवर्तन का कार्य यथाशीघ्र शुरू और पूरा किया जाना चाहिए।

कई सड़क उपरिपुलों की आवश्यकता है। उदाहरणार्थ कोयम्बटूर से पोल्लाची, कोयम्बटूर से कुरुचि के निकट और किनथूकडवू-पोल्लाची के बीच सड़क उपरिपुल की आवश्यकता है। वलपैरै क्षेत्र की ओर जाने वाले कोट्टूर-मलैयांडि पट्टनम में एक दूसरे सड़क उपरिपुल जो कम चौड़ा है, को चौड़ा किये जाने की आवश्यकता है। राज्य सरकार की ओर से जो लोगों की आवाज नहीं सुन रहा है, मैं उसके लिए अपना 'एमपीलैड' राशि देने को तैयार हूं। यदि उस पुल के लिए मुझे 'एमपीलैड फंड' से पैसा देने को कहा जाता है तो मैं इसके लिए आवश्यक धनराशि देने को तैयार हूं। कोटूर-मलैयांडी पट्टनम के सकरे समपार को एक उपरिपुल में बदंला जाना चाहिए।

उडुमलपेट में एक सड़क उपरिपुल की आवश्यकता है। धनाबंटन करके इसे पूरा किया जाना चाहिए। रेलमार्ग के नीचे से दोपहिया वाहन हेतु भूमिगत मार्ग बनाए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए भी मैं अपने एमपीलैंड फंड से आवंटन करने को तैयार हूं।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री महोदय को पुल्लाची बड़ी लाइन संपर्क को अद्यतन करने तथा बरास्ता धारापुरम इरोड से पलानी एक नए रेल मार्ग हेतु आवश्यक धनराशि का आबंटन करने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा।

[हिन्दी]

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़): सभापति महोदय, सदन में आज रेलवे बजट पर चर्चा का आखिरी दिन है। अभी उड़ीसा के जगतसिंहपुर के माननीय सदस्य श्री ब्रह्मानन्द पंडा ने अक्टूबर महीने की याद दिलाई। पिछली बार रेलवे बजट पर राजनैतिक स्तर पर भी चर्चा हुई। रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने उड़ीसा के बारे में कहा कि अगर उड़ीसा सरकार सही समय पर अपनी बात रखती तो हमें कुछ करने में सुविधा रहती। उड़ीसा सरकार ने सही समय पर अपनी बात नहीं रखी, इसलिए उड़ीसा के लिए हम ज्यादा कुछ नहीं कर पाए। अभी अक्टूबर महीने की चर्चा हुई। अक्टूबर में विधान सभा के अध्यक्ष के नेतृत्व में एक प्रभावशाली समूह यहां आया था। उसमें विरोधी दल के नेता आए थे, पोलीटिकल डैलीगेशन आया था। वे रेल मंत्री जी से मिले, प्रधान मंत्री जी से मिले। देश के प्रधान मंत्री का उड़ीसा से कुछ संबंध है। मैं उसका उल्लेख करना चाहूंगा। प्रधान मंत्री जी ने अपने शब्दों में उसका उल्लेख किया था। उड़ीसा का अच्छा प्रस्ताव आया है, अच्छा डैलीगेशन आया है। उड़ीसा से मेरा रिश्ता है। मैंने उड़ीसा में अपनी लड़की दी है। इस बार रेल बजट में उड़ीसा को कैसे न्याय मिले, मैं उसका ध्यान रखूंगा। उड़ीसा को क्या न्याय मिला, यह सबके सामने है। मैं कहना चाहता हूं कि रेल राज्य मंत्री रेल मंत्री जी से यह बताने के लिए कहेंगे कि उड़ीसा के बारे में क्या उल्लेख किया गया। 57 साल की आजादी के बाद कई प्रकार की सम विकास योजनाएं जारी की जा रही हैं। मैं आपके सामने कुछ तथ्यों का उल्लेख करना चाहूंगा। रेल डैनिसटी में उड़ीसा कहां खड़ी होती है, कहां पहुंचती है, इस बारे में रेल मंत्री जी कम्पैरेटिव स्टेटमैंट बताएं। ईस्टर्न इंडिया आज भी पिछड़ा हुआ है। झारखंड, छत्तीसगढ़, बिहार, उड़ीसा, बंगाल विशेषकर उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और झारखंड पिछड़े हुए हैं। देश के 75 प्रतिशत नैचुरल रिसोर्सेज जैसे कोल, आयरन, क्रोमाइट, बॉक्साइट, मैंगनीज, ग्रेफाइट, डोलोमाइट, लाइम स्टोन और माइका आदि कई प्रकार के संस्थान उड़ीसा में हैं। वहां पेरादीप पोर्ट है। दो नए पोर्ट खदान गोपालपुर और धामरा आ रहे हैं। उस हिसाब से 57 सालों में क्या उड़ीसा में रेल डैनसिटी बढ़ी है? नहीं बढ़ी है।

मैं ज्यादा भाषण नहीं दूंगा। चाहे किसी की भी सरकार रही हो, इन्फ्रास्ट्रक्चर के बारे में सब बात करते हैं। उड़ीसा को इन्फ्रास्ट्रक्चर के बारे में सालों से नेगलैक्ट किया गया है। इस बजट को दो-तीन प्रमुख लाइनों के बारे में उल्लेख किया गया है। प्रदेश सरकार के मुख्यमंत्री जी ने कुछ विषय रेल विभाग के सामने रखे थे। दयीतरी-बांसपानी लाइन को कम्पलीट करने के लिए कुछ पैसा दिया गया है लेकिन उसमें रेल विकास निगम का कुछ हिस्सा परंतु रेल के ओरिजनल प्लान, बजट में कुछ रखा जाना चाहिए। हम मांग करना चाहेंगे कि इस साल दयीतरी-बांसपानी को रेल विभाग खुद अपनी जिम्मे ले, उसको कम्पलीट करे और उसका इलैक्ट्रीफिकेशन भी करे। उड़ीसा की मिनरल बैल्ट की जो मेन प्वाइंट है-क्योंझर जिला, आयरनओर का मेन प्वाइंट है और पारादीप पोर्ट को लिंक करती है, इसको जल्दी कम्पलीट करना चाहिए। तालचेर बिमलागढ़, उड़ीसा की कोल बैल्ट और आयरन बैल्ट, दोनों को पोर्ट के साथ जोड़ने की यह लाइन है। तालचेर बिमलागढ़ को कम्पलीट करने के लिए 716 करोड़ रुपये चाहिए। रेल मंत्री, प्रधान मंत्री उड़ीसा के सदस्य होते तो वह पांच करोड़ रुपये से ज्यादा रुपये मंजूर करते लेकिन यह आपकी उड़ीसा के प्रति नैग्लीजैंस दिखाती है।

मैं कुछ और रेल लाइन्स के बारे में बताना चाहता हूं। हमें जानकारी है कि रेल विभाग ने कई प्रकार की प्राइवेटाइजेशन स्कीम शुरू की है। उन स्कीम्स में बिल्ट आपरेट ट्रांसफर स्कीम में आस्ट्रेलिया की प्राइवेट कम्पनी ने क्या पहल दिखायी थी और क्या आपने उसमें कुछ पहल किया है? रेल मंत्री जी जब अपना जवाब दें तब इसके बारे में बतायें। इसी तरह सुकींदा और अनुगुल में भी कोल बैल्ट और आयरन बैल्ट संयोग करती है। उसमें कुछ पैसे का प्रावधान नहीं हुआ है। हरिदासपुर पाराद्वीप, सबसे प्रमुख लाइन है। उसमें भी कुछ कम पैसा दिया गया है।

मैं दो नई लाइन के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। वैसे तो कई सजेशन्स हैं लेकिन मैं उसे इंफ्रास्ट्रक्चर के नाते फोकस करना चाहता हूं। मान्यवर पांडा जी उल्लेख कर रहे थे कि लगभग एक लाख हजार करोड़ रुपया आने वाले चार-पांच साल में उड़ीसा में मिनरल बैस्ट इंडस्ट्रीज आ रही हैं। झारखंड और छत्तीसगढ़ की पोर्टलिंक पाराद्वीप, गोपालपुर धामरा के साथ है, उसको मैं नहीं गिनता हूं। अगर मैं अपने प्रदेश की बात करूं तो 1 लाख हजार करोड़ रुपये का इन्वेस्टमैंट आने वाला है। उसके लिए रेल विभाग को जितनी सक्रियता दिखानी चाहिए, वह नहीं दिखा रहा है। गोपालपुर-तालचेर के बारे में क्या होगा? नवापाड़ा, गुनपुर ये सारे उड़ीसा के पिछड़े इलाके में हैं। नवापाड़ा, गुनपुर, लांजीगढ़, अम्बागुढ़ा, वाया नवरंगपुर उड़ीसा का सबसे पिछड़ा हुआ जिला है। एक समय में बच्चों की बिक्री के नाम पर बदनाम कालाहांडी जिले में प्रदेश सरकार की पहल पर आज वहां औद्योगिक क्रान्ति हो रही है लेकिन केन्द्र सरकार को वहां जितना सहयोग देना चाहिए, इंफ्रास्ट्रक्चर देना चाहिए, वह नहीं दे रही है। यह लाइन बहुत महत्व की लाइन हो सकती है। खुर्दा बोलांगीर ऐसी ही लाइन है। उसको जितनी प्राथमिकता देनी चाहिए, केन्द्र सरकार नहीं दे रही है। मान्यवर पांडा जी ने उल्लेख किया कि हिराकुद एक्सप्रैस को आपने विशाखापटनम तक बढ़ाया। उसके लिए तर्क दिया कि बरहामपुर में इंजन को टर्न फैसिलटी नहीं है। लेकिन उड़ीसा को उससे लाभ

[श्री धर्मेन्द्र प्रधान]

होने वाला नहीं है। उड़ीसा की आम जनता विशेषकर वेस्टर्न उड़ीसा की जनता जो हिराकुद पर डिपेंड करती थी, उसको नुकसान होगा और टाइमिंग भी खराब हो जायेगा। मेरी आपसे मांग है कि इस पर पुन: विचार रेल विभाग करे और उसको बरहामपुर तक बढ़ाए। यह हमारी मांग है। राजधानी एक्सप्रैस के बारे में उल्लेख किया गया है, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता हूं।

आज लगभग सारे प्रदेशों में राजधानी एक्सप्रैस डेली हो गयी है लेकिन उड़ीसा में आज भी राजधानी एक्सप्रैस सप्ताह में चार दिन चलती है। मैं मांग करूंगा कि बाकी तीन दिन भी यह चले और सम्भलपुर हो कर चले, झारसुगुड़ा हो कर चले, मध्य प्रदेश से होकर चले। एक नयी ट्रेन सम्भलपुर से भुवनेश्वर के लिए चलाई गयी है। लेकिन आप वायदे में नहीं रहे, मंत्री जी अपने भाषण में उल्लेख करें कि कब से वह ट्रेन चलने वाली है। इस चलाने का मैं स्वागत करता हूं। मैं एक नयी ट्रेन की मांग करता हूं। उड़ीसा में एक प्रमुख औद्योगिक नगरी तालचेर उभर रही है। उस तालचेर से कलकत्ता तक एक नयी ट्रेन चले। वहां से यह कई दिनों से मांग है। इस बारे में रेल मंत्री विचार करें। एक ट्रेन भुवनेश्वर से रायपुर, सम्भलपुर, बोलांगीर होते हुए टिटिलागर होते हुए चले, इसके लिए भी सरकार चिंता करे।

सम्बलपुर से भुवनेश्वर तक, वेस्टर्न उड़ीसा से राजधानी तक इंटरसिटी ट्रेन चलती है, वेस्टर्न उड़ीसा के प्रमुख औद्योगिक नगर झारसुखड़ा को इंटरसिटी से लिंक करने के लिए लोकल ट्रेन की व्यवस्था की जाए जिसमें झारसुखड़ा तक बोगी लग सके। मैं एक विषय का उल्लेख करना चाहूंगा कि उड़ीसा दो भागों में बंटा हुआ है। एक तो वेस्टर्न उड़ीसा और दूसरे कोस्टल उड़ीसा। बरगड-पदमपुर-नवापाड़ा लाइन के सर्वे के लिए पैसा दिया गया है, लेकिन यह पर्याप्त नहीं है। कुछ रेलों के ओवरब्रिज की मैं मांग करूंगा। मेरे चुनाव क्षेत्र बेलपहाड़ बिलासपुर डिवीजन के अंतर्गत बेलपहाड़ ओवरब्रिज जल्दी हो। तालचेर के पास खुरधा डिवीजन के अंतर्गत इपाल में ओवरब्रिज जल्दी बने। झारसुगड़ा शहर को रेल पटरी दो हिस्सों में बांटती है। हम आपके माध्यम से रेल मंत्रीजी से मांग करते हैं कि अंडर ब्रिज बनाने शहर को जोड़ने का काम किया जाए। तालचेर-अंगुल के बीच में एक लूप लाइन आने से जो आजादी से पहले तालचेर स्टेशन शुरू हुआ था जो आज नेग्लेक्ट हो रहा है, कटक संवलपुर लाइन से जुड़ जाएगा। यह लूप लाइन का कुछ काम एनडीए सरकार ने किया था। अगर रेल मंत्रीजी उस पर ध्यान देंगे तो यह काम अच्छा हो सकता है। पांडा जी ने उल्लेख किया था और यह पुरानी मांग है। प्रदेश सरकार ने भी मांग उठाई है कि झारसुखड़ा में बिलासपुर डिवीजन के कुछ हिस्से जो उड़ीसा में है और चक्रधरपुर डिवीजन के उडिशावाला हिस्सा मिलाकर झारसुखड़ा में रेल डिवीजन हो तो यह मांग पूरी हो सकती है। झारसुखड़ा-ब्रिजवानगर-बेलपहाड़-बामुड़ा गरपोस-तालचेर-तालचेर रोड, ये सारे रेल स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाये और ओवर ब्रिज दिये जाएं। पार्किंग स्पेस की सुविधा दी जाए और टॉयलेट सुविधाएं बेहतर प्रदान की जाएं। गरपोस में तपस्विनी एक्सप्रैस रुके। रेंगालि में इस्पात एक्सप्रैस और तपस्विनी एक्सप्रैस रुके। मुम्बई से हावड़ा तक चलने वाली सुपरफास्ट ग्यानेश्वरी एक्सप्रैस उड़ीसा का जो प्रमुख शहर झारसुखड़ा है, वहां उसका स्टॉपिज हो। सम्पर्क क्रांति वॉया सम्बलपुर झारसुखड़ा होकर चले और अंत में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

गैंगमैन, क्लास-IV की जो नियुक्ति होती है, उमसें मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि एक समय आया है कि जिस डिवीजन के अंदर जितने गैंगमैन की नियुक्ति होगी, उसको प्राथमिकता दी जाएगी और 90 प्रतिशत प्राथमिकता दी जाए। असम, बिहार और मुम्बई में झगड़ा हुआ और आप जिस प्रदेश के हैं, उसमें भी कई साल से खुरदा डिवीजन में अपाइंटमेंट रुकी हुई है। आज इस सरकार को इस बारे में सोचना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस पर वह ध्यान दें। प्रधान मंत्री जी से लेकर रेल मंत्री तक ने उड़ीसा के साथ धोखा किया है, आपने वादा तो किया है लेकिन काम कुछ नहीं किया है। कम से कम अब बिहार का चुनाव खत्म हो गया है, झारखंड का झगड़ा भी खत्म हो जाएगा। अब रेल विभाग पर ध्यान दीजिए और उड़ीसा को न्याय दीजिए।

इतना कहकर ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अंनुवाद]

सभापति महोदय: माननीय सदस्यगण श्री तूफानी सरोज और श्री पारसनाथ यादव अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं। वे अब अपना भाषण रख सकते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आपने लिखकर दे दिया है कि आप अपनी स्पीच ले कर रहे हैं। आप अपनी स्पीच ले कर सकते हैं। ले करने के बाद आप और नहीं बोल सकते।

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। अपनी बात शुरू करने से पहले मैं दो पंक्तियां कहना चाहता हूं:

"एक शब्द में हो गया बहु अर्थन का ज्ञान,
गणेश कहत है काहे, भूषण सकल सुजान।"

कोई भी बजट, किसी भी विभाग का बजट उस सरकार की कथनी, करनी और कार्य योजना समाज और जनता के प्रति वचनबद्धता को उजागर करता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी तथा यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी को बधाई देता हूं जिन्होंने इस रेल बजट में पूरे देश की जनता के सर्वांगीण विकास का जो सपना संजोया है, यह एक भागीरथी प्रयास होगा। सीमित साधन के होते हुए, पैट्रोलियम पदार्थ और इस्पात के रेट में बढ़ोत्तरी के बावजूद भी रेल मंत्री जी ने यात्री भाड़ा और मालभाड़ा में वृद्धि नहीं की है, यह रेल मंत्री जी ने बहुत ही सराहनीय कार्य किया है। मान्यवर, उन बिन्दुओं के विषय में यह सदन को संज्ञान में लाना चाहता हूं जनहित के ऐसे विषयों जिनका एनडीए सरकार ने कभी संज्ञान नहीं लिया और उनको कभी अपनी कार्ययोजनाओं में शामिल नहीं किया, उन सभी बिन्दुओं को हमारे रेल बजट में शामिल करने का जो प्रयास किया गया है, वह आपके सामने है। कम्प्युटराइज्ड ट्रेन इन्क्वायरी प्रणाली की जो प्रणाली आपने लागू की है, वह एक सराहनीय प्रयास है। इससे जनता को गाड़ियों की स्थिति, आरक्षण इत्यादि की जानकारी तुरन्त मिल जाएगी। मेरा निवेदन है कि इस सुविधा का जल्दी से जल्दी पूरे देश में विस्तार किया जाए। महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। कभी-कभी ऐसी घटनाएं देखने को मिलती हैं कि यात्रियों को ट्रेन की बोगियों से बाहर फेंक दिया जाता है। ऐसी घटनाएं रोकने के लिए गाड़ियों में सुरक्षा कर्मियों की संख्या बढ़ाने के साथ ही साथ बोगियों की संख्या में भी वृद्धि की जानी चाहिए।

महोदय, प्रमुख सरकारी अस्पतालों में उपचार के दौरान मरने वाले रोगियों के लिए भाड़े में जो छूट दी गयी है, वह सराहनीय है। हमारी सरकार ने, हमारे मंत्री जी ने गांव में रहने वाले 80 प्रतिशत लोगों के रोजगार में वृद्धि करने के लिए रेलवे में कुल्हड़ आदि बनाने और अपने दुग्ध उत्पादों जैसे क्रीम, मट्ठा आदि को ट्रेनों में बिक्री करने का अवसर देना, बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके माध्यम से गरीब तबके के लोग अपनी आर्थिक स्थिति में सुधार ला सकेंगे।

मान्यवर, मैं इस देश के विशाल प्रदेश, जिसकी आबादी 20 करोड़ है, से आता हूं। अभी भाजपा के हमारे विद्वान मित्र लोग कह रहे थे कि नीतिश कुमार जी ने रेल मंत्री के रूप में जो सराहनीय कार्य किये थे, उनका कोई जिक्र नहीं किया गया है। मैं उसी प्रदेश की दुर्दशा की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। जो विकास की कार्यकारी योजनाएं बहुत लम्बे समय से विचाराधीन थीं, उनको पूरा करना तो दूर, उन पर कभी विचार भी नहीं किया गया। महोदय, वाराणसी प्रदेश का एक ऐसा स्थान है जो देश ही नहीं पूरे विश्व में विख्यात है। भटनी से वाराणसी रेल मार्ग पर सलीमपुर ओवरब्रिज के लिए काफी समय से मांग होती रही है। हमारी एआईसीसी ने भी कई बार इसके लिए सिफारिश की। हमारी माननीय अध्यक्षा जी ने भी इसके लिए पत्र लिखे, लेकिन एनडीए सरकार ने उस पर ध्यान नहीं दिया। आज मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस ओवरब्रिज को इस साल की परियोजना में शामिल किया जाए। इसी प्रकार रायबरेली, सुल्तानपुर, जगदीशपुर होते हुए फैजाबाद तक रेल लाइन जाती है। इसका प्रस्ताव स्वर्गीय राजीव गांधी के कार्यकाल में किया गया था। इस लाइन को जगदीशपुर होकर सीधा बम्बई से जोड़ा जाना था। सिद्धार्थ नगर, जो कि गौतम बुद्ध की जन्मभूमि है, से अयोध्या को पुल के माध्यम से जोड़ा जाता है। मैं चाहूंगा कि इसका प्रावधान भी इस साल के बजट में शामिल किया जाए। माल भाड़े को पहले कैटेगराइज किया गया था लेकिन साधारण आदमी के लिए इन विभिन्न कैटेगरीज के हिसाब से किराए की व्यवस्था को समझ पाना कठिन था। इसलिए इस बजट में इस व्यवस्था को समाप्त किया जा रहा है। कंटेनर कार्पोरेशन में प्राइवेटाइजेशन को बढ़ावा देकर के इस तथ्य को मान्यता दी गयी है कि वैगन आदि का कमी का निराकरण हो सकेगा। इसके साथ-साथ बुकिंग की समय सीमा को बढ़ाकर सुबह 4 बजे से रात 11 बजे तक करने का निर्णय भी सराहनीय है।

मान्यवर, मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूं। अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थान है, यहां मुस्लिम विश्वविद्यालय है जिसमें पढ़ने के लिए देश के विभिन्न भागों के साथ ही विश्व के 36 देशों के छात्र आते हैं। महोदय, इनमें कश्मीर से कन्याकुमारी तक के छात्र पढ़ने के लिए आते हैं। अलीगढ़ से होकर गुजरने वाली गाड़ियों में से कुछ गाड़ियों का अलीगढ़ में स्टॉपिज नहीं है, जिसके कारण दूर-दूर से आने वाले छात्रों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

सायं 7.00 बजे

इसके साथ-साथ मथुरा है जो कृष्ण की जन्म भूमि है, अलीगढ़ जो कि ताला नगरी है और अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय के नाम से भी विख्यात है, वहां पर 33,000 विद्यार्थी पढ़ते हैं। मथुरा से अलीगढ़ की दूरी लगभग 70 कि.मी. है। हमने एनडीए सरकार के समय में और यूपीए की वर्तमान सरकार के समय में पिछले रेल बजट में भी यह बात उठाई थी कि इसे ट्रेन के माध्यम से जोड़ा जाए। विश्व विख्यात नगरी मथुरा है और अलीगढ़ में मुस्लिम यूनिवर्सिटी है इसलिए इस रेल बजट में इसका प्रावधान करने की कोशिश की जाए। अलीगढ़ एक घनी आबादी वाला शहर है और इस दृष्टि से महानगर है। वहां पर यातायात की व्यवस्था काफी अव्यवस्थित है। वहां पर एक रेल फाटक है, जिससे काफी परेशानी होती है और आए दिन वहां दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक ओवरब्रिज की स्थापना हो। अलीगढ़

[चौधरी विजेन्द्र सिंह]

एक विश्वविख्यात स्टेशन होने के साथ-साथ यह विदेशों में भी विख्यात है, क्योंकि विदेशों से भी विद्यार्थी यहां शिक्षा ग्रहण करने आते हैं और सीख कर वापस जाते हैं इसलिए इस स्टेशन का आधुनिकीकरण होना चाहिए, जिससे यह स्टेशन विदेशों में भी एक छाप छोड़ सके और कोई विदेशी यहां आए तो अपने देश जाकर कहे कि वहां एक अच्छा स्टेशन बना हुआ है। वहां पर रेलवे टिकट काउंटर भी खोला जाना चाहिए, जिससे जनता को असुविधा न हो।

अलीगढ़ से दिल्ली की दूरी 130 किलोमीटर है। दिल्ली देश की राजधानी है। दिल्ली में बढ़ते हुए आबादी के घनत्व को देखते हुए उसके आसपास के 200 किलोमीटर के क्षेत्र में लोकल ट्रेनों को बढ़ाना आवश्यक है। इससे दिल्ली में भी आबादी का भार कम होगा और लोगों को भी सुविधा होगी। अभी जो अलीगढ़ से दिल्ली के लिए लोकल ट्रेन्स चलती हैं, एक्सप्रेस ट्रेनों की अधिक संख्या के कारण उनको लाइनें पास नहीं मिलती और वह समय पर अपने गंतव्य तक नहीं पहुंच पातीं। हम चाहते हैं कि दिल्ली-अलीगढ़ के बीच तीसरी लाइन बिछाई जाए।

सायं 7.02 बजे

[**श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव** *पीठासीन* हुए]

अलीगढ़ से सुबह आठ बजे लोग रोजी-रोटी के लिए, नौकरी के लिए और विद्यार्थी पढ़ने के लिए दिल्ली आते हैं। हम चाहते हैं कि वहां से सुबह आठ बजे तक ई.एम.यू. चलाई जाए, जिससे वहां की जनता को सुविधा हो सके।

अलीगढ़ से सोमनाथ और सोमनाथ से इगलास होकर वाया मथुरा के लिए बहुत पहले एक सर्वे हुआ था। आज तक उसके मापदंड के आधार पर दो बार सर्वे हो चुका है। इस बार के रेल बजट में इस रेल लाइन को बिछाने का कार्य स्वीकृत किया जाए, जिससे वहां की जनता को परेशानी न हो सके।

गोरखपुर गुरू गोरखनाथ का शहर है। बिहार से जो रेलगाड़ियां यहां आती हैं, तो गोरखपुर तक डबल लाइन है, लेकिन गोरखपुर से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ तक सिंगल लाइन है। उत्तर प्रदेश एक विशाल प्रदेश है। यहां दोहरीकरण का प्रस्ताव लम्बे अर्स से विचाराधीन है। मेरी मांग है कि गोरखपुर से लखनऊ तक डबल लाइन को मान्यता दी जाए और उस पर तेजी से काम कराया जाए। इससे लखनऊ से गोरखपुर होते हुए बिहार तक के रास्ते पर आने-जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आशा और विश्वास के साथ रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। मैं उनसे यह भी आग्रह करना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में देश की आबादी का एक बटा पांचवां हिस्सा रहता है इसलिए बजट का भी इतना ही हिस्सा इस प्रदेश को मिलना चाहिए। उत्तर प्रदेश की दयनीय स्थिति को देखते हुए रेल विभाग को यहां प्रोत्साहन देना चाहिए और जनता को सुविधा देने के लिए वहां का बजट बढ़ाया जाए और समस्याओं का समाधान किया जाए।

इसी के साथ मैं सोनिया जी को, लालू जी को, दोनों रेल राज्य मंत्रियों को बधाई देना चाहता हूं। मैं यूपीए की सरकार को भी बधाई देना चाहता हूं कि यह वास्तव में सही माने में जनता के हित का बजट है।

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़): प्रधान मंत्री जी को बधाई देनी चाहिए।

चौधरी विजेन्द्र सिंह: जाके फटे न पैर बिवाई, वह क्या जाने पीर पराई। यह व्यापारियों की सरकार नहीं है, यह आम जनता की सरकार है। आप लोग सिर्फ बातें करना जानते हैं, हम लोग बातें नहीं करते, सिर्फ काम करते हैं।

न सीरत बुरी है, न सूरत बुरी है
बुरा वही है जिसकी नीयत बुरी है

श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर): *महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की निम्न समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूं:

1. जौनपुर से मुम्बई तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए।
2. जौनपुर से इलाहाबाद के मध्य जफरबादा से जंघई तक रेल लाइन का सुदृढ़ीकरण किया जाए।
3. गोदान एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की आवश्यकता है।
4. गोदान एक्सप्रेस का दो मिनट का ठहराव बरसठी स्टेशन पर किया जाए।
5. लखनऊ से वाराणसी बाया सुल्तानपुर एवं इलाहाबाद से वाराणसी तक बाया जंघई की रेल लाइन का विद्युतीकरण कराया जाए।
6. लखनऊ से वाराणसी राष्ट्रीय मार्ग पर रेल क्रासिंग है। जौनपुर शहर के मध्य में पड़ने वाली रेल क्रासिंग पर ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है क्योंकि गाड़ियों के आने-जाने से सड़क मार्ग वांछित ही नहीं बल्कि जाम की स्थिति उत्पन्न हो जाती है।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

7. जिले के हजारों श्रमिक प्रतिदिन मध्य प्रदेश, पंजाब, दिल्ली, कलकत्ता अपनी रोजीरोटी के लिए आते-जाते हैं। बहुत सी रेलगाड़ियां जौनपुर सिटी स्टेशन से होकर दूसरे महानगरों को आती-जाती हैं किन्तु ठहराव न होने के कारण लोगों को बड़ी असुविधा होती है। मेरी मांग है कि निम्न महत्वपूर्ण गाड़ियों का ठहराव जौनपुर सिटी स्टेन पर किया जाए:

1. गाड़ी नं. 9313 इन्दौर से पटना
2. गाड़ी नं. 4523 सोनपुर से अम्बाला (हरिहर नाथ एक्सप्रेस)
3. गाड़ी नं. 3289 पटना से जम्मू तवी (अर्चना एक्सप्रेस)
4. गाड़ी नं. 2317 सियालदह से अमृतसर (अकाल तख्त एक्सप्रेस)
5. गाड़ी नं. 3013 हावड़ा से देहरादून (उपासना एक्सप्रेस)

उतरटिया से सुल्तानपुर-जौनपुर होकर वाराणसी तक दोहरी लाइन बिछाई जा रही है। इसे शीघ्र ही जनहित में चालू किया जाए।

जनता की सुविधा को देखते हुए निम्नलिखित मांगों को जौनपुर सिटी स्टेशन पर शीघ्र मुहैया कराये जाने की आवश्यकता है:

1. टेलीफोन की उचित व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को भारी असुविधा होती है अत: टेलीफोन व्यवस्था को चालू कराया जाए।
2. स्टेशन पर ठण्डे पानी की व्यवस्था न होने से यात्रियों को गर्मियों में बहुत परेशानी होती है। अत: जौनपुर सिटी स्टेशन पर ठण्डे पानी की व्यवस्था की जाए।
3. आज जबकि देश में कम्प्यूटर की क्रान्ति चल रही है ऐसे मैं जौनपुर में कम्प्यूटरीकरण रिजर्वेशन की व्यवस्था न होना दुर्भाग्यपूर्ण है। अत: यात्रियों की रिजर्वेशन संबंधी परेशानी को दूर करने के लिए कम्प्यूटरीकरण रिजर्वेशन की व्यवस्था करने की कृपा करें।
4. शौचालय की व्यवस्था सुचारू रूप से नहीं होने के कारण यात्रियों को बेहद असुविधा होती है। अत: स्टेशन पर स्वच्छ एवं सुचारू शौचालय की व्यवस्था करायी जाए।
5. यात्रियों के बैठने के लिए वीआईपी वेटिंग रूम की व्यवस्था कराई जाए।
6. जनरेटर न होने के कारण बिजली चले जाने पर यात्रियों को रेल संबंधी जानकारी ठीक से नहीं मिल पाती जिससे उन्हें विकट परेशानी का सामना करना पड़ता है। अत: जेनरेटर की व्यवस्था करायी जाए।

अत: आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध है कि उपरोक्त सभी समस्याओं का निराकरण कराने का कष्ट करें।

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर): *महोदय, माननीय रेल मंत्री ने यात्री किराया में तथा मालभाड़ा में बढ़ोत्तरी न करके प्रशंसा की पटरी पर दौड़ने का कार्य किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान रेल यात्रियों की सुरक्षा की ओर दिलाना चाहता हूं। विगत वर्ष में मुम्बई से आ रहे स्लीपर क्लास में एक यात्री की गोली मारकर हत्या कर दी गयी। अपराध के बढ़ते माहौल में यात्री अपने आपको असुरक्षित महसूस कर रहा है, इस तरफ ध्यान देना अति आवश्यक है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूं। 13वीं लोक सभा में मैने कई बार औड़ियार-जौनपुर मीटरगेज को ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिए सदन में उठाया। पेटीशन कमेटी ने भी उक्त रेल लाइन को ब्राड गेज़ में परिवर्तित करने के संबंध में कहा था। 14वीं लोक सभा के चुनाव के पूर्व तत्कालीन रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने आड़ीयार-जौनपुर मीटरगेज को ब्राज गेज में परिवर्तित करने के लिए शिलान्यास किया था। उस वक्त गृह राज्य मंत्री स्वामी चिन्मयानन्द जी उपस्थित थे लेकिन हमें अफसोस है कि उक्त रेल मार्ग को ब्राड गेज में परिवर्तित करने के संबंध में कोई व्यवस्था नहीं की गयी है।

2. दादर-गोरखपुर एक्सप्रेस सादात में ठहराव अति आवश्यक है। क्षेत्र के बहुसंख्या में लोग मुम्बई में रहते हैं।

3. लिच्छवी एक्सप्रेस का ठहराव दुल्हपुर में किया जाए।

4. औड़ीयार से मऊ रेल लाइन मीटर गेज से ब्राड गेज हुए काफी दिन हो गये लेकिन आज तक मऊ से औड़ीयार के बीच के रेलवे प्लेटफार्म की हालत पूर्ववत बनी हुई है।

अत: माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे क्षेत्र की सभी समस्याएं जो सदन में हमने रखी हैं, उनको निराकरण करने का कष्ट करेंगे।

[अनुवाद]

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार (कालीकट): *महोदय, मैं रेल बजट 2005-06 के संबंध में कुछ तथ्य इस सभा के समक्ष प्रस्तुत करना चाहता हूं।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार]

भारतीय रेलवे, जो प्रतिदिन 14,000 रेलगाड़ियां चलाती हैं और जो चीन की सेना के बाद विश्व की सबसे बड़ी एकल नियोजक है, पर केन्द्रीय सरकार के कुल व्यय का 3 प्रतिशत व्यय होता है। यह संसार के चार रेलवे नेटवर्क में सबसे बड़ा नेटवर्क है। मैं यह कहना चाहता हूं कि इसे और अधिक पेशेवर होना चाहिए तथा इसके निहित स्वार्थ कम होने चाहिए। लगभग 230 रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 43,000 करोड़ रुपये के निवेश की जरूरत है। पांच वर्षों के बाद भी 20,000 करोड़ रुपये की परियोजना का काम अधूरा रहेगा।

वैगन के मामले में, लगभग 20,000 वैगनों की कमी है और इसका तत्काल समाधान निकाले जाने की जरूरत है।

यह खुशी की बात है कि यात्री किराए में वृद्धि नहीं की गई है। इस निर्णय से तेरह मिलियन यात्रियों को लाभ होगा और मेरी पार्टी इसका स्वागत करती है। रेल मंत्री ने किसानों को भी रियायतें दी हैं। ग्रामीण छात्रों और राज्य सरकार की नौकरी हेतु साक्षात्कार देने हेतु जाने वालों को भी रियायतें दी गई हैं। इस बात के लिए मैं माननीय रेल मंत्री लालू जी को बधाई देता हूं।

माल भाड़ा प्रभार के बारे में दरों में कोई संशोधन नहीं किया गया है। जिंसों के समूह को मिलाकर उनकी कुल संख्या 4000 से घटाकर 80 कर दी गई है। रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने प्रेस को यह बताया था कि माल भाड़ा दरों में इस संशोधन से प्राप्तियों में 650 करोड़ रुपये की निवल वृद्धि होगी। इसका क्या अर्थ है? इसका यह अर्थ है कि देशभर में दरों में वृद्धि होगी जिससे केरल जैसे उपभोक्ता राज्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

यह देखते हुए कि रेलवे द्वारा अर्जित प्रत्येक रुपये में से 62 पैसे मालभाड़े से मिलते हैं। इस क्षेत्र में भारी निवेश करना फायदेमंद होगा।

महोदय, मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि बजट बनाते समय केरल को भुला दिया गया है। मुख्य तौर पर मैं यह कहना चाहता हूं कि मालाबार क्षेत्र की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। हमारा सदैव यह अनुभव रहा है। बजट पेश किये जाने के बाद केरल में काफी विरोध हुआ है और राज्य के सभी सांसदों, चाहे वे किसी भी राजनैतिक दल के हों, को संसद के समक्ष 'सत्याग्रह' करना पड़ा था। हमने राज्य की मूलभूत जरूरतों वाला एक ज्ञापन माननीय प्रधान मंत्री को दिया था और हम प्रधान मंत्री द्वारा हमारी बातों को धैर्यपूर्वक सुनने तथा चिंता प्रकट करने के लिए उनके आभारी हैं। बाद में, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने केरल के सभी सांसदों को चर्चा के लिए बुलाया और हमें अपनी न्यायोचित मांगों को प्रस्तुत करने का अवसर दिया। चर्चा के दौरान रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और अधिकारी उपस्थित थे। मैं यह अवसर देने के लिए लालूजी को धन्यवाद देता हूं।

मैं सभा के समक्ष रेलवे क्षेत्र में केरल के सामने आ रही कठिनाइयों को प्रस्तुत करना चाहता हूं।

महोदय, रेल बजट में 46 नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं। किंतु केरल के लिए एक भी रेलगाड़ी नहीं चलाई गई है। केवल यही नहीं, हमारे पास जो था वह भी छीन लिया गया है। उदाहरण के लिए, केरल एक्सप्रेस, जो राष्ट्रीय राजधानी को हमारे राज्य की राजधानी से जोड़ती है, को चंडीगढ़ तक बढ़ा दिया गया है। मैं इस बात से सहमत हूं कि चंडीगढ़ और केरल में रहने वाले केरलवासियों को केरल जाने की सुविधा मिलनी चाहिए। हम चाहते हैं कि केरल एक्सप्रेस के मामले में 'यथास्थिति' रखी जाए और चंडीगढ़ से त्रिवेन्द्रम तक एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए।

महोदय, इससे पहले कालीकट की रेलवे एक्शन कमेटी, जिसमें सभी राजनैतिक दलों और विभिन्न संगठनों के प्रतिनिधि थे, ने माननीय मंत्री लालू प्रसाद यादव जी ने मुलाकात की थी और उन्होंने रेलवे बोर्ड को हमारी बात सुनने का निदेश दिया था। हमने बोर्ड को अपनी समस्याएं बताई और अधूरे उपरिपुलों कोझीकोड रेलवे स्टेशन की दयनीय दशा और बहुत पुराने रेलवे गाड़ी डिब्बों जिनका अब भी प्रयोग हो रहा है, संबंधित एक सी.डी. भी है। इसके बावजूद कुछ नहीं किया गया।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के समक्ष कुछ आवश्यक बातें रख रहा हूं:

* रेल लाइन के दोहरीकरण संबंधी कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए तत्काल और धनराशि आवंटित की जाये। केरल ने इस आधार पर कोंकण रेलवे के निर्माण में राज्य का हिस्सा दे दिया है कि शोरनूर-मंगलौर लाइन का दोहरीकरण किया जाये। वर्ष 1996 में, इस दोहरीकरण के कार्य के लिए बजट आवंटन किया गया था किंतु कार्य अभी पूरा नहीं हुआ है। शोरनूर-मंगलौर रेल लाइन के दोहरीकरण हेतु 125 करोड़ रुपये की जरूरत है। रेल बजट में केवल 25 करोड़ रुपये निर्धारित किये गये हैं।

* तिरुवनंतपुरम और एर्नाकुलम के बीच विद्युतीकरण का काम पूरा करने के लिए और धनराशि की जरूरत है।

* केरल और विकासात्मक कार्य हेतु एर्नाकुलम-कायामकुलम वाया कोट्टायम और एल्पुजा का दोहरीकरण आवश्यक है। महोदय, इस कार्य के लिए पर्याप्त राशि आवंटित की जाये।

* पालक्कड़-पोलाची और कोल्लम-चेंगोट्य खंड पर आमान परिवर्तन का काम शुरू किया जाए और पूरा किया जाए। इसके लिए और धनराशि आवंटित की जाए। नेत्रावती पुल का काम युद्धस्तर पर पूरा किया जाए।

* नंजनगुडे-वायनाड-गुडल्लूर-निलम्बूर रेल संपर्क अगले कुछ वर्षों में बेल्लार पद्म अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल का काम पूरा होने के बाद कंटेनर यातायात के बढ़ने की संभावना को देखते हुए इस रेल लिंक के बढ़ते महत्व पर ज्यादा बात करने की जरूरत नहीं है। इसी प्रकार, कोचीन स्थित एल एन जी टर्मिनल पर भी उत्तर से दक्षिण की तरफ भी काफी भारी टैंकर यातायात जाएगा। इस नए रेल लिंक के खुलने के बाद बंगलौर, मैसूर, हैदराबाद आदि से रेल यातायात के समय और दूरी में आठ घंटे (300 कि.मी. से अधिक) की कमी आ जाएगी। इसके अलावा, यह नया रेल लिंक बागान क्षेत्र (वायनाड और गुड्डालूर) से होकर गुजरता है और मालापुरम जिले में निलम्बूर को जोड़ता है। यह रेल लिंक कर्नाटक, केरल और तमिलनाडु को भी जोड़ता है। अत: इस लाइन को स्वीकृति देने हेतु तत्काल कदम उठाए जाएं।

* त्रिवेन्द्रम-दिल्ली केरल एक्सप्रेस को चंडीगढ़ तक बढ़ाने से केरलवासियों को कोई लाभ नहीं होगा। वास्तव में हमें दिल्ली-केरल के बीच और अधिक रेलगाड़ियां जाएंगी।

* रेल लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण जैसी वर्तमान परियोजनाओं के लिए भी पर्याप्त राशि आवंटित नहीं की गई है। लाइनों के दोहरीकरण हेतु 125 करोड़ रुपये की जरूरत है। किंतु केवल 25 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं।

* गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष केरल में विभिन्न परियोजनाओं हेतु कम बजट का प्रावधान किया गया है। गत वर्ष 138 करोड़ रुपये आवंटित किये गये थे। इसके अतिरिक्त, केरल का रेल सुरक्षा कोष में 61 करोड़ रुपये का हिस्सा था। किंतु इस वर्ष यह केवल 100 करोड़ रुपये ही है।

* तिरुवनंतपुरम-मंगलौर मवेली एक्सप्रेस वाया अलपुजा, जो सप्ताह में दो बार चलती है, को रोज चलाया जाए।

* बंगलौर और तिरुवनंतपुरम के बीच एक नई गाड़ी चलाई जाए।

* तिरुवनंतपुरम और कोयम्बटूर के बीच एवं नई इंटरसिटी सेवा स्वीकृत की जाए।

* गोवा से चेन्नई वाया पालक्कड़ एक नई गाड़ी चलाई जाए।

* तिरुवनंतपुरम-कन्नूर एक्सप्रेस को कासरगोड तक बढ़ाया जाए।

* कन्नूर-बंगलौर एक्सप्रेस रोजाना चलाई जाए।

* कासरगोड-गुरुवयूर वाया त्रिचूर फास्ट पैसेन्जर: चूंकि गुरुवयूर-तनूर लिंक पर काफी समय पहले परियोजना को स्वीकृत किये जाने के बावजूद अभी तक काम शुरू नहीं किया गया है, उत्तर भारत से इस धार्मिक स्थान पर आने वाले लोगों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। कासरगोड-गुरुवयूर वाया त्रिचूर के बीच एक पैसेन्जर गाड़ी चलने से काफी सहायता मिलेगी। प्रत्याशित परिणाम प्राप्त करने के लिए गुरुवयूर-तनूर रेल लिंक को जल्दी शुरू करने के लिए तत्काल कदम उठाए जाएं।

* कालीकट-मॉडल स्टेशन: सभी अपेक्षित सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से वर्ष 1999 में कालीकट को एक मॉडल रेलवे स्टेशन घोषित किया गया था। विभिन्न संगठनों के प्रतिनिधियों द्वारा संबंधित प्राधिकारियों से पहले की गई चर्चा के दौरान यह आश्वासन दिया गया था कि काम को शुरू किया जाएगा और जल्दी समाप्त किया जाएगा। किंतु दुर्भाग्यवश काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। यदि प्राधिकारी कुछ और रुचि लें तो काम को तीन महीने के समय में पूरा किया जा सकता है।

* रेल उपरिपुलों को शीघ्र पूरा करना: सात उपरिपुल यथा-बेंगलम, चेंगूतुकावयू, नाडी (कालीकट जिला), मुझुविलंगाड, नादल, तेझथोवा (कन्नूर जिला), पदन्नकड (कासरगोड जिला) कालीकट और मंगलौर के बीच निर्माणाधीन हैं। उपर्युक्त परियोजनाओं का काम काफी धीमा है। इसे तेज किया जाना चाहिए।

* महोदय, मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री लालू जी हमारी न्यायोचित मांगों पर ध्यान देंगे और चर्चा का उत्तर देते समय ऐसे सकारात्मक जवाब देंगे जिससे हम केरल के लोग यह महसूस करें कि हम भी भारत का एक हिस्सा हैं।

[हिन्दी]

*श्री प्रदीप गांधी (राजनंदगांव): मैं आपके माध्यम से जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, उस रेल बजट में जो विसंगतियां हैं उनकी ओर माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। छत्तीसगढ़ प्रदेश नए राज्य के रूप में बना है। देश में इस समय 19 रेलवे भर्ती बोर्ड हैं। अविभाजित बिहार में तीन रेलवे भर्ती बोर्ड हैं। छत्तीसगढ़ विधानसभा ने सर्वसम्मति से प्रस्ताव पास करके केन्द्र को भेजा है कि वहां पर रेलवे भर्ती बोर्ड खेला जाए। चूंकि विलासपुर जोन देश का सर्वाधिक आय देने वाला जोन है। ऐसी स्थिति में यहां पर भर्ती बोर्ड का न होना निश्चित रूप से छत्तीसगढ़ के हितों की अनदेखी किया जाना है।

विलासपुर जोन में रेलवे के सहायक उद्योगों का काम्प्लेक्स बनाने का प्रस्ताव राज्य सरकार ने भेजा है। उसका भी कहीं पर उल्लेख नहीं है। चूंकि रेलवे नौकरी नहीं दे पा रही है। अत: सहायक उद्योगों के माध्यम से रोजगार के अवसर सृजित किये जा सकते हैं।

छत्तीसगढ़ प्रदेश खनिज संसाधनों से भरा हुआ प्रदेश है। कोयला, लोहा, बाक्साइड जैसे अन्य कीमती खनिज पदार्थ यहां पर उपलब्ध हैं। इनके परिवहन से करोड़ों रुपये का राजस्व रेलवे को प्राप्त होता है। अत: विलासपुर कवरधा-मंडला नई लाइन का सर्वे तीव्र गति से कराया जाए तथा मंडला-नैनपुर-छिंदवाड़ा गेज परिवर्तन का कार्य करने से कम दूरी में ही विलासपुर-कवरधा-मंडला लाइन का कार्य भी पूरा हो सकता है। इसके माध्यम से क्षेत्र में निकलने वाले कोयले के परिवहन के लिए एक नए रेलवे ट्रेक का निर्माण भी होगा तथा लाखों लोगों को परिवहन की सुविधा भी उपलब्ध होगी।

छत्तीसगढ़ राज्य के प्रारम्भिक छोर डोगरगढ़ में पीट लाइन तथा वाशिंग यार्ड का निर्माण कराया जाए। चूंकि यहां पर काफी कुछ मूलभूत संसाधन पूर्व से ही विद्यमान हैं केवल थोड़े से बजट आवंटन से रेलवे की बहुत बड़ी सम्पत्ति का सदुपयोग हो सकता है। चोंगरगढ़ व रायगढ़ में एमईएमयू (टर्मिनल मेन लाईन इलेक्ट्रीकल मल्टीपल यूनिट) की स्थापना की जाए, जिससे दोनों छोर तक फास्ट लोकल ट्रेन चल सके।

डोंगरगढ़, छत्तीसगढ़ राज्य की एक प्रमुख तीर्थ नगरी है। यहां पर प्रतिवर्ष 10 लाख लोग देवी मां के दर्शनार्थ आते हैं। उस लाइन से गुजरने वाले प्रत्येक ट्रेन का ठहराव जैसे गौड़वाना एक्सप्रेस एवं अन्य गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। राजनांद गांव रियासत कालीन समय में एग्रीमेंट के अनुसार वहां से गुजरने वाली सभी गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए। ज्ञानेश्वरी एक्सप्रैस का ठहराव नहीं हो रहा है। अत: उक्त ट्रेन का ठहराव राजनांदगांव स्टेशन पर दिया जाए।

छत्तीसगढ़ राज्य में अनेक प्रांतों से लोग आकर निवास कर रहे हैं। सभी को अपने-अपने क्षेत्रों में जाने के लिए अनेक स्थानों से ट्रेन पकड़नी पड़ती है। अत: विलासपुर अथवा दुर्ग से जम्मूतवी वाया कटनी-इलाहाबाद, विलासपुर-गोवा वाया कोंकण रेलवे, विलासपुर से जोधपुर, दुर्ग से दरभंगा नई ट्रेनों को प्रारंभ करने हेतु कार्यवाही की जानी चाहिए। कोल्हापुर एक्सप्रेस को गोंदिया के स्थान पर दुर्ग से चलाया जाए। विलासपुर-जयपुर को जोधपुर तक बढ़ाया जाए। दुर्गापुर-कानपुर ट्रेन को लखनऊ तक बढ़ाया जाना चाहिए। विलासपुर-त्रिवेन्द्रम एवं विलासपुर-यशवंतपुर को तीन-तीन दिन तक किया जाना चाहिए। भुवेश्वर नई दिल्ली राजधानी वर्तमान में टाटानगर-आद्रा हो कर सप्ताह में चार दिन चल रही हैं। इनको तीन और दिन वाया छत्तीसगढ़ चलाया जाए। अभी छत्तीसगढ़ को सप्ताह में मात्र दो दिन राजधानी की सुविधा है। ये गाड़ियां जो छत्तीसगढ़ से चलती हैं, उनकी फेरी में वृद्धि की जानी चाहिए।

बजट में बुक स्टाल आवंटन की नीति स्पष्ट नहीं है। पिछली बार भी बजट में इसका उल्लेख था, लेकिन अभी तक किसी भी कमजोर वर्ग के व्यक्ति को इसका आवंटन नहीं हुआ है। इस बार 40 प्रतिशत बुक स्टाल का आवंटन विशेष वर्ग को किये जाने का निर्णय लिया गया है। इसके बारे में क्या नीति होगी, वह अभी तक स्पष्ट नहीं है। संपर्क क्रांति अभी तक प्रारंभ नहीं हुई है। इसे शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

बजट में घाटे में चल रही ट्रेनों की समीक्षा करने की बात कही गई है। वह ट्रेनें कौन-कौन सी हैं जो घाटे में चल रही है? किस लाइन में चलने वाली गाड़ी से राजस्व घाटा हो रहा है। उसके बारे में स्पष्ट जानकारी नहीं है। क्योंकि रेलवे परिवहन का बहुत बड़ा साधन है और यह हमारी सामाजिक जिम्मेदारी भी है। अत: सरकार इस दिशा में कोई भी कदम उठाये तो हमारा आग्रह है कि सदन को विश्वास में ले कर ही निर्णय होना है। यदि सरकार की मंशा कुछ क्षेत्रों में वर्तमान में चलने वाली गाड़ियों को बंद करने की है तो यह उस क्षेत्र की जनता के साथ अन्याय होगा। अनेक स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाओं का बहुत अभाव है इन स्टेशनों को भी चिन्हित करके वहां पर शीघ्र से शीघ्र मूलभूत सुविधाओं को जुटाने का प्रयत्न करना चाहिए। दिल्ली-राजहरा, रावधार, जगदलपुर रेल लाइन हेतु पर्याप्त बजट आवंटन किया जाए व शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाए।

अत: माननीय महोदय मैं चाहता हूं कि रेल बजट में जो बहुत-सी बातों का उल्लेख नहीं है, उनका स्पष्ट रूप से उल्लेख हो तथा जो आधी अधूरी जानकारी है, वह पूर्ण रूप से सदन के सामने रखी जाए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री रूपचन्द पाल जी, मैं आपको अपना भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दे रहा हूं।

श्री रूपचन्द पाल (हुगली): मुझे यह ज्ञात है। मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय: हां, मैं आपको इसकी अनुमति देता हूं।

श्री रूपचन्द पाल: धन्यवाद, महोदय। मैं सभा पटल पर अपना भाषण रखता हूं।

*माननीय महोदय, मैं यह सुझाव दूंगा कि निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व की मांगों को इस वर्ष के रेलवे बजट (अनुदान मांगें-रेलवे 2005-06) में शामिल किया जाए।

इनमें से कुछ मांगें काफी समय से लंबित हैं: कुछ अन्य मांगें रेल मंत्रालय के विचाराधीन हैं; उनमें से बहुत कम मांगें, जैसा कि मैंने नीचे उल्लेख किया है, प्रक्रिया में है और इनके कार्यान्वयन में असामान्य विलंब हुआ है।

मेरा रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि वह इन मुद्दों पर गंभीरतापूर्वक विचार करे।

(1) पूर्वी रेल के हावड़ा मंडल के बंदेल में पैदल-पुल को शीघ्र पूरा करने के कार्य में अनावश्यक रूप से विलंब हो रहा है और इससे रेल यात्रियों को असुविधा हो रही है।

(2) पूर्वी रेल के हावड़ा मंडल में बाजपारा की जलजमाव की गंभीर समस्या और बंदेल के प्लेटफार्म सबवे की समस्या काफी समय से लंबित है। जल-जमाव की इस गंभीर समस्या का शीघ्र समाधान काफी समय से लंबित मुद्दा है क्योंकि सैकड़ों-हजारों लोग, रेलयात्री न केवल गंभीर असुविधा और कठिनाई का सामना करते हैं। बल्कि जरा सी भी मौसम अथवा बेमौसम की बारिश होने पर उनके आर्थिक और सामाजिक जीवन में भी ठहराव आ जाता है।

(3) आदि शप्तग्राम, हुगली स्टेशन, भद्रेश्वर, चंदनगर, मनकुंडु और मोगरा में जल जमाव की समस्या है। जल-जमाव की समस्या को तत्काल समाधान और अंडर पास सबवे में सड़कों की तत्काल मरम्मत किये जाने की आवश्यकता है।

(4) पेयजल, बेहतर सार्वजनिक घोषणा, वृद्ध और रुग्ण यात्रियों के लिए बैठने की व्यवस्था जैसी बेहतर यात्री सुविधाएं तथा बंदेल, हुगली, भद्रेश्वर, चंदननगर, मनुकुंडु, मोगरा, आदि शप्तग्राम जैसे रेलवे स्टेशनों पर बेहतर रोशनी की व्यवस्था की अत्यधिक आवश्यकता है।

(5) बंदेल और हावड़ा के बीच उपशहरी रेल गाड़ियों की संख्या को बढ़ाये जाने की बहुत जरूरत है क्योंकि मौजूदा संख्या यात्रियों की संख्या में अत्यधिक वृद्धि से नहीं निपट सकती है और यात्रियों का अत्यधिक भीड़ यात्रियों की सुरक्षा को बड़े पैमाने पर प्रभावित कर रही है। बरास्ता हुगली घाट और नैयहटी बंदेल और सियालदाह (कोलकाता) के बीच अधिक संख्या में रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता है।

(6) गंगा नदी पर हुगली घाट और गरीफा के बीच मौजूदा जुबली पुल के स्थान पर नये आधुनिक पुल के निर्माण की अत्यधिक आवश्यकता है। वहां सड़क परिवहन की भी सुविधा होनी चाहिए और राज्य सरकारों की वित्तीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए रेलवे को केवल सड़क परिवहन की सुविधाओं के लिए पूरा व्यय वहन करना चाहिए जिससे रेल यात्रियों को भी मदद मिलेगी।

(7) हावड़ा-बर्दवान चापकर्ण में कमरकुंदु के निकट मुस्तफापुर पोइन्ट पर अंडर पास का निर्माण कराये जाने की अत्यधिक आवश्यकता है क्योंकि इससे मुस्तफापुर गांव के निवासी सरलतापूर्वक आ जा सकेंगे।

(8) चिनसुराह और चंदननगर रेलवे स्टेशन पर "भुगतान करो और इस्तेमाल करो" शौचालयों का निर्माण कराने और पेयजल सुविधाएं तत्काल उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

(9) चंदरनगर में अंडरपास को चौड़ा करने की अत्यधिक आवश्यकता है जैसाकि नागरिक समिति और चंदरनगर नगर निगम द्वारा सुझाव दिया गया है।

(10) हुगली जिले में हरिपाल रेलवे स्टेशन से चढ़ने वाले रेलयात्रियों के हित में बस स्टैन्ड के निर्माण के लिए हरिपाल पंचायत समिति के लिए भूमि उपलब्ध कराये जाने की तत्काल आवश्यकता है।

(11) हावड़ा-बर्दवान चापकर्ण लाइन पर चंदनपुर में एक नये समपार के तत्काल निर्माण की आवश्यकता है जिसके लिए पहले संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से काफी बड़ी धनराशि प्रदान की गयी थी लेकिन इसका रेलवे द्वारा प्रयोग नहीं किया जा सका।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री रूपचन्द पाल]

(12) पूर्वी रेल के हावड़ा मंडल में बंडेल में एक नये प्लेटफॉर्म सबवे का तत्काल निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है जिससे सभी प्लेटफार्म आपस में जुड़ जायेंगे।

(13) बंदेल और कहवा तथा शेराफुली और तारकेश्वर के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण के कार्य की गति को बढ़ाने के लिए अधिक धनराशि तुरन्त उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता है।

(14) हावड़ा-बर्दवान से नलीकुल के निकट तारकेश्वर शाखा तक रेलवे लाइन के विस्तार की आवश्यकता है।

(15) हावड़ा मंडल की तारकेश्वर ब्रांच लाइन में सिनगुर रेलवे स्टेशन के निकट रेल भूमि उपलब्ध कराये जाने की तत्काल आवश्यकता है ताकि सिनगुर से चढ़ने वाले रेल यात्री सुगमतापूर्वक आ जा सकें।

(16) मोगरा-जी.टी. रोड क्रॉसिंग और कमरकुंडु-तारकेश्वर रोड क्रॉसिंग पर रेल-ऊपरि पुल का निर्माण कराये जाने की तत्काल आवश्यकता है।

(17) हावड़ा मंडल में हावड़ा-बंदेल लाइन में बैद्यवती और भद्रावर के बीच खुरीगयी में हाल्टिंग स्टेशन के तत्काल निर्माण की आवश्यकता है।

(18) हावड़ा और सियालदह स्टेशनों पर प्लेटफार्मों के विस्तार और आधुनिकीकरण तथा यात्री सुविधाओं में वृद्धि किये जाने की आवश्यकता है।

(19) गंगा नदी पर हावड़ा जिले में बरकपुर और रामराजतला तक कोलकाता मेट्रो के विस्तार कार्य को शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता है।

(20) रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए तत्काल कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय: श्री अब्दुल रशीद शाहीन।

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला): महोदय, मैं रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने के लिए अंतिम क्षणों में इस सीमित अवसर का उपयोग करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं जम्मू और कश्मीर की समस्याओं तथा रेलवे की उपलब्धियों के बारे में बहुत ही सटीक रूप से बोलूंगा।

जम्मू और कश्मीर को रेलवे से जोड़ने का एक सपना था। देश के बंटवारे के अनेक वर्षों के बाद पठानकोट से जम्मू रेल मार्ग से जुड़ा। उसके बाद, 1983 के आस पास यह रेलवे लाइन शुरू हुई।

जम्मू कश्मीर से रेल सम्पर्क का प्रथम चरण जालंधर-पठानकोट से जम्मू तक का है। हमें आशा है कि बहुत से वर्षों के बाद जम्मू और कश्मीर की जनता, व्यापारियों, उद्योग से जुड़े लोगों, राज्य की आर्थिक गतिविधियों में लगे लोगों की समस्याओं का समाधान हो जाएगा। हमें लगता है कि जालंधर जम्मू का दोहरा संपर्क शीघ्र पूरा हो जाएगा। जैसाकि इस बजट भाषण में कहा गया है कि रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य पूरा करने जिसकी कई वर्षों से मांग की जा रही है, के लिए 296 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। हमें आशा है कि निकट भविष्य में यह कार्य पूरा कर लिया जाएगा।

माननीय रेल मंत्री ने कहा कि देश की 318 परियोजनाओं के साथ जम्मू-जालंधर दोहरा संपर्क भी पूरा हो जाएगा। हमारी कुछ आशंकाएं हैं। रेलवे का कश्मीर संपर्क का दूसरा चरण जम्मू से उद्यमपुर तक का है जो 1983 में शुरू हुआ था तथा 15 वर्षों के लम्बे अंतराल में यह मजधाला तक 17 किलोमीटर तक ही पहुंच पाया है। यह केवल पूर्ववर्ती सरकार ही थी जिसने दयालुतापूर्वक लोगों की समस्याओं को समझना तथा इस मांग को शीघ्र पूरा करने के लिए धनराशि आवंटित की। पूर्व रेल मंत्री ने 30 जनवरी को अपने पिछले बजट भाषण में बताया था कि जम्मू और उधमपुर के बीच रेल लाइन का कार्य पूरा कर लिया गया है। मंत्री की सभा द्वारा जबरदस्त प्रशंसा की गई थी। उन्होंने कहा था कि यह संपर्क 15 मार्च, 2004 से शुरू हो जाएगा। वर्तमान रेल मंत्री ने यह भी कहा है कि अपने पिछले बजट भाषण में उन्होंने कहा था कि इस रेल लाइन का कार्य पूरा कर लिया गया है। यद्यपि उन्होंने संपर्क के बारे में नहीं कहा था लेकिन उन्होंने यह कहा था कि इस रेल लाइन पर उत्तर संपर्क क्रांति चलाई जाएगी जो दिल्ली को जोड़ेगी। हम आशा करते हैं कि निर्धारित समय में उधमपुर रेल लाइन का उद्घाटन कर दिया जाएगा। लेकिन हम यह नहीं जानते यह कब होगा। हमारी जनता के मन में आशंकाएं हैं। कई कहानियां कहीं जा रही हैं कि यह परियोजना, जो 25 वर्षों की लम्बी अवधि में पूरी हुई है में कई बड़ी बाधाएं हैं। यदि विकास की गति ऐसी है तो हमें आशंकाएं होती हैं। हमें उधमपुर से आगे काजीगुण्ड तक कठोर और मुश्किल भरे इलाके के बारे में संदेह है। यह बहुत ही मुश्किलों भरा इलाका है। वस्तुत:, मैं सच्चे दिल से मानता हूं कि हमारे रेलवे अभियंताओं, वैज्ञानिकों तथा योजनाकारों के लिए यह रेल लाइन बनना एक बड़ी चुनौती है क्योंकि चट्टान बहुत स्थायी नहीं है। मौसम तथा क्षेत्र के माहौल संबंधी बहुत सारी चुनौतियां हैं। यह घोषणा की गई थी जिसमें कहा गया था कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण राष्ट्रीय परियोजना है तथा इसे निर्धारित समय में पूरा कर लिया जाएगा।

तब भी, मुझे संदेह है। मुझे ज्ञात नहीं है लक्ष्य कैसे निर्धारित किये जाते हैं। इस रेलवे संपर्क के एक भाग के बारे में यह कहा

गया था कि वर्ष 2005 में इसका उद्घाटन कर दिया जाएगा तथा इसे शुरू कर दिया जायेगा।

रेल संपर्क की उस शाखा में बहुत अधिक धनराशि व्यय की जानी हैं। मैं नहीं जानता कि यह वर्ष 2005-06 में कैसे व्यय की जाएगी।

काजीगुण्ड से बारामुल्लाह के क्षेत्र में काम तेज गति से चल रहा है। इस मार्ग के कार्य में लगे लोगों की हम प्रशंसा करती हैं। उन्होंने बहुत कठिन परिश्रम किया है तथा हम आशा करते हैं कि यह मार्ग जल्द ही शुरू हो जाएगा।

मैं, माननीय रेल मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि काजीगुण्ड से बारामूला तक की रेल लाइन इतनी महत्वपूर्ण नहीं है जितना कि उधमपुर को जोड़ने वाला हिस्सा है क्योंकि वह हमें देश के शेष रेलवे नेटवर्क से जोड़ता है। पूरी लाइन में यह हिस्सा बहुत ही महत्वपूर्ण है। जब हम निवेश करते हैं तो इस निवेश से हमें आय होनी चाहिए तथा हम इस बारे में उल्लेख कर पाए कि हमारे रेलवे विभाग के तकनीकी स्कंध ने इस चुनौती का सामना किया था तथा इसके बावजूद भी हमने यह लाइन पूरी कर ली तथा कश्मीर को इस लाइन के माध्यम से कन्याकुमारी से जोड़ा गया जिसका सपना हमारे बुजुर्गों ने देखा था। मैं जम्मू और कश्मीर के दूरदर्शी महाराजा के प्रति आभार व्यक्त करता हूं। जिन्होंने 105 वर्ष पूर्व मैसर्स स्कोर एवं कंपनी और अन्य इंजीनियरिंग कंपनी को रेलवे देश के सर्वेक्षण का कार्य सौंपा। मुझे विश्वास है कि इस रेलवे लाइन पर कार्य कर रहे लोगों को इस सर्वेक्षण से पर्याप्त सहायता मिली होगी।

मैं रेल मंत्री से संक्षेप में अनुरोध करूंगा कि वे इस परियोजना पर ध्यान दें क्योंकि इस योजना के पूरे होने के संबंध में लोगों के दिमाग में बहुत सारे संदेह हैं। माननीय वित्त मंत्रक्षी जी के बजट भाषण में यह कहा गया है कि यह परियोजना राष्ट्रीय महत्व की है। लेकिन इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि का आवंटन किया गया है? इसका न तो रेलवे बजट में उल्लेख किया गया है और न ही माननीय वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में इसका उल्लेख किया गया है। यद्यपि मुझे विश्वास है कि सरकार को इस बात का पता है कि यह कितनी बड़ी परियोजना है तथा इस परियोजना के लिए धन की कभी नहीं होगी। लेकिन कुछ आवश्यक कदम उठाये जो की आवश्यकता है तथा मैं उनका संक्षेप में उल्लेख करूंगा।

महोदय, जब हम जम्मू से शुरुआत करते हैं। जम्मू रेलवे स्टेशन रामजी फिल्म स्टूडियो में बनाए गए कृत्रिम रेलवे स्टेशन से थोड़ा ही बड़ा है। मैंने उस रेलवे स्टेशन को देखा है। अति व्यस्त महीने में बहुत से तीर्थयात्री जम्मू रेलवे स्टेशन आते हैं तथा जब यात्री वैष्णोदेवी की यात्रा पर जाते हैं तो सदैव भगदड़ का खतरा बना रहता है। माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान दें और जम्मू रेलवे स्टेशन पर आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध करवाएं।

इसके बाद जम्मू-उधमपुर रेलवे लाइन का दूसरा चरण आता है जिसका तुरंत उद्घाटन करना चाहिए। यदि रेलवे की कुछ समस्याएं हैं तो माननीय मंत्री जी को उनके बारे में राष्ट्र को विश्वास में लेना चाहिए। दूसरी बात यह कि उधमपुर से काजीगुण्ड तक 142 किलोमीटर की लम्बाई वाली रेलवे लाइन के कार्य की प्रगति के बारे में हमें कोई जानकारी नहीं है। यह बहुत ही कठिन प्रदेश है। माननीय मंत्री जी को लोगों को विश्वास में लेना चाहिए कि वहां क्या कार्य हो रहा है। माननीय मंत्री जी को मेरा छोटा सा सुझाव है कि इस लाइन के पूरा होने के बाद पर्यावरण संबंधी समस्याओं के निराकरण के लिए संपर्क क्षेत्र से निर्वाचित पांच सदस्यों की एक उप समिति का गठन करें क्योंकि इस बारे में लोगों को कतिपय गंभीर शंकाएं हैं। हम सभी हाल ही में कश्मीर के अनेक क्षेत्रों में हुई तबाही के बारे में जानते हैं। इसलिए मैं समझता हूं यदि निर्वाचित जनप्रतिनिधि इस परियोजना से जुड़ जाएं तो लोगों तथा परियोजना के क्रियान्वयन से जुड़े तकनीकी कर्मचारियों के बीच बेहतर संप्रेषण हो सकेगा।

[हिन्दी]

श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मंत्री जी ने आम जनता, छात्रों, मरीजों, और कुछ हद तक किसानों को राहत देने का काम किया।

निश्चित रूप से रेल किराया नहीं बढ़ा है, इससे आम गरीब जनता को राहत मिली है। लेकिन जितनी राहत मिलनी चाहिए थी, उतनी नहीं मिली है। विडम्बना यह है कि बिहार के लिए जितनी ट्रेनें जाती हैं। वे उत्तर प्रदेश से होकर जाती हैं। यह हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा प्रदेश है, जिसके साथ न्याय नहीं किया गया है। उत्तर प्रदेश को जितना धन मिलना चाहिए था, उतना नहीं दिया गया है। पिछली सरकार के रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने इटावाल-मैनपुरी रेल लाइन के विस्तार के लिए शिलान्यास किया था और आश्वासन दिया था कि यह 2006 तक पूरी हो जायेगी लेकिन अभी जो रेल बजट पेश किया गया है, उसमें इस कार्य योजना के लिए केवल 10 करोड़ रुपये दिये गये हैं। यह 120 करोड़ रुपये की कार्य योजना है लेकिन उसके लिए इतना कम धन दिया गया है। इसके अलावा गुना-इटावा के लिए जो रेल लाइन बिछाई जा रही है, उसे भी बहुत कम धन दिया गया है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध

[श्री रघुराज सिंह शाक्य]

है कि इटावा-मैनपुरी रेल लाइन को शीघ्र पूरा कराया जाये और अवशेष धन शीघ्र उपलब्ध कराया जाये।

सभापति जी, बिहार के लिए जो ट्रेनें उत्तर प्रदेश से होकर गुजरती हैं, उनमें यात्री चाहे बिहार के हों या किसी अन्य प्रदेश के हों, उनके लिए स्टेशनों पर पेय जल की व्यवस्था नहीं है। जब गाड़ी स्टेशन पर रुकती है तो लोग किस तरह पानी के लिए दौड़ते हैं, यह देखने वाली बात है। पानी की व्यवस्था न होने के कारण वापस गाड़ी पर चढ़ने के लिए आते हैं, उस समय कुछ नीचे गिर जाते हैं, कई को चोट लग जाती है। इस तरह की कई अन्य समस्यायें साधारण यात्रा कर रहे यात्रियों को आती है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि रेलवे स्टेशन पर जनता के हित के लिए पेय जल की समुचित व्यवस्था की जाये। पानी की टंकियां लगवाई जायें ताकि यात्री पानी पी सकें।

सभापति जी, इटावा मेरा संसदीय क्षेत्र है। इटावा स्टेशन ए कैटेगरी के स्टेशन के रूप में आ गया है। इस श्रेणी के स्टेशन के लिए जो सुविधाएं वहां होनी चाहिए, वे वहां नहीं हैं। प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय की हालत खराब है। नियमानुसार ए श्रेणी के स्टेशन के लिए ए.सी. प्रतीक्षालय होना चाहिए। चूंकि उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री श्री मुलायम सिंह यादव का जनपद है, इसलिए उचित व्यवस्था किये जाने की आवश्यकता है। इसके अलावा स्टेशन के आसपास की सड़कें बुरी हालत में हैं। माननीय मुख्यमंत्री ने शहर की सारी सड़कों की हालत सुधार दी है लेकिन रेलवे स्टेशन को सड़क उनके अधिकार क्षेत्र में नहीं है, इसलिए रेल विभाग उस सड़क की व्यवस्था करे। सड़कें ठीक न होने के कारण पैसेंजर्स को बहुत कठिनाई होती है। सड़क पर गड्ढे हैं। इस सड़क पर प्रकाश की उचित व्यवस्था कराई जाये। मैंने इस संबंध में 13वीं लोक सभा में भी कहा था। जीरो ऑवर में मामला उठा चुका हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में बलरई स्टेशन है जो मेरा गांव है। यह एक छोटा स्टेशन है लेकिन उसमें एक लूप लाइन बना दी गई है।

लूप लाइन बन जाने की वजह से वहां जो क्रासिंग हैं, वह लूप लाइन के बीच में आ गया है और ट्रेन के उस पार लूप लाइन में दो-दो इंटर कालिजेज हैं। वहां ब्रह्माणी माता जी का बहुत पवित्र स्थान है। लेकिन लूप लाइन बन जाने की वजह से पैसेंजर ट्रेन्स और मालगाड़ियां वहां दो-दो, चार-चार घंटे खड़ी रहती हैं। जिसके कारण इंटर कालेजिज के छात्र और छात्राओं को ट्रेनों के नीचे से गुजरना पड़ता है, इस कारण वहां तमाम हादसे भी होते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि यदि इस रेलवे क्रासिंग को थोड़ा था पूर्व की ओर बढ़ा दिया जाए तो जो लूप लाइन है, वह हट जायेगी और वहां से आने-जाने वाले छात्र-छात्राओं को निकलने में परेशानी भी नहीं होगी और वहां की तमाम समस्याओं का निदान हो सकेगा।

इसके साथ ही मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे इटावा में रेलवे इंक्वायरी का नम्बर 131 हमेशा बिजी रहता है और वहां से कभी सही सूचना नहीं मिलती है। क्योंकि वहां एक कर्मचारी है, जो ब्लैक बोर्ड पर भी लिखता है और पैसेंजर्स को सूचना देने का काम भी करता है। हमारा आग्रह है कि वहां कम से कम दो कर्मचारियों की नियुक्ति की जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र इटावा, फफूंद और जसवंत नगर ये सब बहुत अच्छे स्टेशन हैं। जसवंत नगर स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। लेकिन यहां से जो ऊंचाहार एक्सप्रैस जाती है वह केवल अप ट्रेन के रूप में वहां रुकती है, डाउन ट्रेन के रूप में नहीं रुकती है। जब कि नियम के मुताबिक चाहे अप हो या डाउन हो, दोनों में ट्रेन रुकती थी। मेरा निवेदन है कि ऊंचाहार एक्सप्रैस को अप और डाउन दोनों स्टेज में वहां रुकने की व्यवस्था की जाए।

गोमती एक्सप्रैस दिल्ली से लखनऊ तक चलती है। यह बहुत अच्छी ट्रेन थी। लेकिन पिछले एक साल से इस गाड़ी की हालत बहुत खराब है। यह ट्रेन 5-6 घंटे लेट चलती है।

सभापति महोदय: आपकी पार्टी के दूसरे माननीय सदस्य भी बोलने वाले हैं, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री रघुराज सिंह शाक्य: गोमती एक्सप्रैस ट्रेन की बहुत अच्छी साख थी। जब हमने इसके बारे में पता किया तो बताया गया कि यह रेलवे बोर्ड की ट्रेन नहीं है, यह सरकार की ट्रेन है, इस वजह से इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं निवेदन करूंगा कि गोमती एक्सप्रैस को सही समय से चलाया जाए, जिससे आम लोगों को इसका लाभ मिल सके।

मैं एक निवेदन और करना चाहता हूं कि फफूंद, इटावा और जसवंत नगर जो स्टेशंस हैं, इनका सौन्दर्यीकरण कर दिया जाए। इन स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर बड़े-बड़े गड्ढे हैं, इनकी हालत बहुत खराब है। कृपया इन प्लेटफार्मों को जल्दी ही सुधारा जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय: श्री मुन्शी राम - अनुपस्थित।
श्री भुनेश्वर मेहता - अनुपस्थित।

श्री कृष्ण मुरारी मोघे (खरगौन): *महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे अपनी बात कहने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आभारी हूं। यह तो सर्वविदित है कि भारतीय रेल बजट सार्वजनिक उपक्रम का एक बड़ा स्वतंत्र बजट है तथा भारतवर्ष की

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

हिमालय से कन्याकुमारी तक विस्तृत जनसंख्या रेल से काफी बड़ी संख्या में प्रतिदिन सफर करती है। वर्तमान में विकास की दृष्टि से बजट बनाने की नीति में मूलभूत परिवर्तन होने लगे हैं तथा राष्ट्र हित में घाटे का बजट कतई उपयुक्त नहीं है तथापि वर्तमान रेल बजट इस दिशा में सफल नहीं हो पाया है और घाटे की स्थिति कम होने के स्थान पर बढ़ी है। यह भी कहा जा सकता है कि शासन ने भी इस स्थिति से उबरने के लिए कोई ठोस प्रयास नहीं किये हैं। यह सत्य है कि जितनी आय प्राप्त होती है उसका 60 से 70 प्रतिशत अंश स्थापना पर (वेतन) 25 से 30 प्रतिशत संचालन पर व्यय हो जाता है। मुश्किल से 3 से 4 प्रतिशत राशि ही विकास के लिए शेष बचती है। ऐसी स्थिति में रेल बजट से विकास की बहुत अपेक्षा नहीं की जा सकती है।

मैं इस रेल बजट पर कुछ मुख्य बिंदुओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा:

1. सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि भौगोलिक दृष्टि से विस्तृत राज्य जो छह अन्य राज्यों से जुड़ा हुआ है, म.प्र. जैसे बड़े राज्य को इस बजट में पूरी तरह से अनदेखा करते हुए इसकी घोर उपेक्षा की गई है। देश के एक हिस्से में बहुत सी ट्रेनें उपहार स्वरूप प्रदान की गई हैं। पूरे बजट को देखने से प्रतीत होता है कि देश के इसी हिस्से को केवल ट्रेनों की आवश्यकता है और वह हिस्सा और राज्य बिहार है। म.प्र. राज्य को कोई नई ट्रेन नहीं प्रदान की गई है।

   यद्यपि बाराकी से देखने पर इन नई ट्रेनों के संबंध में मुझे तो ऐसा प्रतीत होता है कि रेल बजट में घोषित 46 नई ट्रेनें चलाने की घोषणा मात्र एक छलावा है क्योंकि इनमें से कुछ ट्रेनों के दिनों में वृद्धि कर दी गई है और कुछ ट्रेनों के क्षेत्रों में विस्तार किया गया है।

   देश के मध्य में स्थित म.प्र. जहां से देश भर का हर कोना जुड़ना चाहिए। मैं पूरी ईमानदारी से यह स्पष्ट कर रहा हूं कि यह राज्य अभी भी ट्रेन जैसी मूलभूत सुविधा से वंचित है। बड़े लंबे अरसे से म.प्र. के पश्चिमी क्षेत्र में नीमच से रतलाम, रतलाम से इन्दौर, इन्दौर से खण्डवा क्षेत्र में आमान परिवर्तन किये जाने हेतु आग्रह किया जा रहा है। इसकी आवश्यकता भी महसूस की जा रही है, किंतु इस बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं हुआ है।

2. म.प्र. राज्य की उपेक्षा किस प्रकार से की जा रही है, इसका एक उदाहरण यह भी है कि इन्दौर से उज्जैन के बीच आज तक इलेक्ट्रिफिकेशन का काम नहीं किया गया है और न ही इस बजट में शामिल किया गया है।

3. कहने के लिए तो रेल का आधुनिकीकरण, उसकी गति को बढ़ाना और दुनिया की विकसित रेल में भारतीय रेल को सम्मिलित करने की योजना बनाई गई है, किंतु वर्षों पूर्व बनाई गई रेल लाइनों, इलेक्ट्रिक सिग्नलों की मरम्मत के लिए बजट में बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है। इससे यह सिद्ध होता है कि बजट में केवल रेलवे को विकसित करने के लिए केवल बात करने के लिए बात कही गई है, किंतु यथार्थ में विकास होना संभव प्रतीत नहीं होता है।

4. बजट में 500 करोड़ से अधिक लागत की मात्र एक परियोजना निष्पादन के लिए रखी गई है जिसमें ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरोली, महोबा-खजुराहो सहित इतने बड़े राज्य के लिए नई रेल लाइन का निर्माण करना है। मेरा आग्रह है कि इसे रेल मंत्रालय निश्चित रूप से क्रियान्वत करेगा।

5. म.प्र. में अभी भी बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां रेल लाइन नहीं पहुंची है। उनमें मेरा संसदीय क्षेत्र खरगोन और बड़वानी जिला भी शामिल है। इस आदिवासी बहुल क्षेत्र में विगत 50 वर्ष बाद जबकि लोग वायु युग में जीने लगे हैं, वहां की गरीब आदिवासी जनता रेल दर्शन के लिए भी मोहताज है। सरकार भले ही गरीबी उन्मूलन की बात करे, किंतु रेलवे बजट में गरीब वर्ग की चिंता नहीं दिखती है। मेरे इस आदिवासी बहुल संसदीय क्षेत्र में नई रेलवे लाइन बिछाने की बात तो दूर मैं पिछले लंबे अरसे से इन क्षेत्रों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की व्यवस्था प्रदान करने के लिए आग्रह कर रहा हूं, जोकि आदिवासियों को टिकट लेने के लिए कम से कम 100 से 125 कि.मी. की अतिरिक्त यात्रा न करनी पड़े और वे अपने समीप के क्षेत्र से टिकट प्राप्त कर लें। किंतु इस पूरे बजट में मेरे इतने आग्रह के बावजूद इसे शामिल नहीं किया गया है। शासन आदिवासियों एवं गरीब जनता के विकास के लिए मात्र बात करता है। रेल बजट को देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि सारी रेलों की आवश्यकता केवल बिहार राज्य को ही है, शेष राज्यों को नहीं। जिसका परिणाम है कि आदिवासी अंचल को प्राथमिकता के नाम पर रेल सुविधा से वंचित रखना ही रेल मंत्री की प्राथमिकता बन गई है।

[श्री कृष्ण मुरारी मोघे]

एक बार पुन: मैं अपने क्षेत्र की इतनी उपेक्षा के बावजूद अपनी बात पूरे आग्रह के साथ आपके सामने रखता हूं कि मेरे आदिवासी बहुल पिछड़े जिलों वाले संसदीय क्षेत्रों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा अवश्य प्रदान करवाएं। मैं यहां याद दिलाना चाहता हूं कि दो वर्ष पूर्व शासन ने यह तय किया था कि प्रत्येक जिले में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा प्रदान कर दी जाएगी, किंतु अभी तक मेरे संसदीय क्षेत्र के ये दो जिले इस लाभ से वंचित हैं।

अंत में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि बड़े नगरों एवं वहां के रहवासियों के लिए मेट्रो ट्रेन जैसी बड़ी सुविधा उपलब्ध करा दी जाती है, किंतु छोटे शहरों और वहां की जनता की ओर शासन का ध्यान नहीं जाता है। अत: मेरा पुन: आग्रह है कि छोटे शहरों के लिए इ.एम.यू. जैसी तीव्रगामी रेल सुविधाएं प्रदान की जाएं।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धंधुका): *महोदय, मैं वर्ष 2005-06 के बजट पर कुछ विचार व्यक्त करना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने अपने रेल बजट में बहुत सारी बातें कही हैं लेकिन जो वास्तविकता में होना चाहिए उसके प्रति अनदेखी की है। बरसों के प्रयत्न के बाद मेरे चुनाव क्षेत्र में सुरेन्द्रनगर से भावनगर तक छोटी रेल लाईन को बड़ी रेल लाईन में परिवर्तित तो किया गया है और गाड़ियां भी चलने लगी है लेकिन जो प्लेटफार्म पुराने थे उतने ही रहने दिये हैं। परिणामस्वरूप बाल वृद्ध गाड़ी में नहीं चढ़ सकते नहीं हैं। प्लेटफार्म इतना नीचा है कि कई बार बच्चे गिर जाते हैं या बूढ़े फिसल पड़ते हैं इसलिए मेरा अनुरोध है कि शीघ्र ही नये प्लेटपार्म बनाये जाएं। मेरी दूसरी मांग है कि बोटाद से अहमदाबाद छोटी गेज लाईन है उसे बड़ी लाइन में परिवर्तन करने के लिए हर बजट में मांग करता रहा हूं लेकिन आज तक उसके प्रति ध्यान नहीं दिया गया। अगर ये लाईन गेज परिवर्तन हो जाती है तो सौराष्ट्र से आने वाले यात्री अहमदाबाद तक कम खर्च और कम समय में पहुंच सकते हैं। इतना ही नहीं किसान, विद्यार्थीगण एवं व्यापारियों को भी अधिक सुविधा मिल सकती है अत: मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि अहमदाबाद-बोटाद रेलवे लाइन का गेज परिवर्तन के लिए सर्वे किया जाये और शीघ्र ही उचित निर्णय लिया जाये।

मेरे क्षेत्र के कई इलाकों में रेलवे फाटक बंद रखा जाता है परिणामस्वरूप किसानों को 10-10 किलोमीटर तक दूर जाना पड़ता है। इसलिए प्रत्येक फाटक पर एक कर्मचारी की नियुक्ति की जाये और पूरे दिन के लिए उसे खुला रखा जाए। मेरे चुनाव क्षेत्र में आये साणंद, विरमगाव, धौलका, बावला, धंधुका, बोटाद, ढसा एवं धौला जंकशन के प्लेटफार्म पर अपेक्षित यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराई जायें एवं जहां प्लेटफार्म छोटे हैं उन्हें बड़ा किया जाये, टूटी हुई छत को बदला जाये, कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराई जाये और शीत पेयजल की व्यवस्था की जाये तथा यात्रियों को बेठने के लिए बैंचों का इंतजाम भी किया जाये। लोकल गाड़ियों में सफाई आदि की व्यवस्था की जाये एवं रात्रि गाड़ियों में पुलिस की नियुक्ति की जाये तथा उपरोक्त रेलवे स्टेशनों पर रेलवे आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये ताकि मेरे क्षेत्र के लोग आसानी से दिल्ली और मुंबई आवागमन कर सकें।

विरमगाव से मेहसाना रेल लाईन का गेज परिवर्तन हो चुका है लेकिन अभी तक कोई पैसेंजर ट्रेन शुरू नहीं की गई अत: शीघ्र ही नई गाड़ी चलाई जाये ताकि बेकार बैठे आम लोगों को रोजगार मिल सके और गांव वालों को आवागमन की सुविधा मिल सके। कई-कई जगहों पर रेल की पटरी के नीचे जो नाले बनाए गए हैं वे गंदगी के कारण बंद हो गये हैं, जिससे बरसात के दिनों में गंदा पानी भर जाता है। लोगों को नुकसान के साथ-साथ स्वास्थ्य की भी हानि होती है अत: कृपा कर उन नालों की सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाये। कभी कभी बिना टिकट प्रवास करने वाले यात्रियों का कारण देकर लोकल गाड़ियां बंद की जाती हैं जिससे स्थानीय लोगों को बहुत बड़ी असुविधा होती है इसलिए ऐसी गाड़ियां बंद न कर बेटिकट यात्रियों की कड़ी जांच की जाए।

माननीय मंत्री जी से मेरा नम्र सुझाव है कि प्रत्येक गाड़ी में महिला एवं बुजुर्गों के लिए अलग से डिब्बा रखा जाये। जनहित के लिए बने क्षेत्रीय रेल यात्री समूहों की बातों पर ध्यान से गौर कर उनकी समस्याओं को सुनना चाहिए जिससे अप्रिय घटना आदि की नौबत न आये और उनके साथ समाधान हेतु बैठकों का उच्च अधिकारियों को निदेश देना चहिए। अंत में, मैं माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी के अपने वक्तव्य के दौरान कही गई पंक्तियां याद दिलाना चाहता हूं, उन्होंने कहा था कि:

"उठाना है और भी ऊपर है, ऊंचाइयां पुकारतीं
है अपार क्षमताएं, आशाएं तुम्हें निहारतीं"

इसके जवाब में मुझे कहना है कि:

"पुकारते पुकारते ऊंचाईयां थक गई
रेल बजट को सुनकर आस निराश भई
दक्षिण भारत को छोड़कर सारी रेल बिहार चली गई
हे अपार क्षमता फिर से काम पूर्ण करने में अक्षमता दिखाई गई"

महोदय आपने मुझे मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): सभापति महोदय, मुझे काफी प्रसन्नता है कि आपने मुझे यह अवसर प्रदान किया है।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

सर्वप्रथम, मैं यह कहना चाहता हूं कि एक व्यक्ति के रूप में और अरुणाचल प्रदेश और पूर्वोत्तर क्षेत्र की जनता की तरफ से, मैं किसी भी भारतीय रेल बजट का पूर्णत: विरोधी हूं। महोदय, मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि स्वतंत्रत के पश्चात् स्वतंत्र भारत के 50 वर्ष से ज्यादा हो जाने के बाद भी अरुणाचल प्रदेश में एक भी रेल लाइन नहीं बिछाई गई है।

[हिन्दी]

यदि इजाजत हो तो मैं मंत्री जी से यह पूछूं कि इस सदन में आप लोगों में से कितने लोग अरुणाचल प्रदेश के बारे में जानते हैं। मैं क्षमा चाहता हूं, मैं इस सदन में तीन लोगों के नाम बतला सकता हूं कि इन तीन रेल मंत्रियों को अरुणाचल प्रदेश और पूर्वोत्तर राज्यों के बारे में बिल्कुल नॉलिज नहीं है। मैं हिमालय पर्वत में रेलवे नहीं ले जाना चाहता। मैं चाहता हूं कि जहां तक रेलवे का जाना उचित है, जहां तक रेलवे जा सकती है, वहां तक चले। इस बारे में मैंने पिछले रेल बजट को समय कहा था तो लालू जी ने कहा था कि आप लिखित में दे दीजिए, मैंने लिखित में दे दिया।

[अनुवाद]

मुझे रंत्रिया-मुरकोंग सेलक मार्ग के मेरे प्रस्ताव के संबंध में पावती प्राप्त हुई है। असम में ब्रह्मपुत्र नदी का दाहीना किनारा पूरी तरह अपेक्षित है।

[हिन्दी]

या तो इसको इंडियन हैरिटेज रेलवे में रखिये, या तो

[अनुवाद]

इस कार्य को तत्काल शुरू करें। यह कार्य न केवल जनता के लिए महत्वपूर्ण है बल्कि यह आर्थिक दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है। यह रक्षा दृष्टिकोण से भी बहुत महत्वपूर्ण है।

अरुणाचल प्रदेश 50,000 मेगावॉट बिजली पैदा कर सकता है। हमारे पास नीपको के अन्तर्गत 12 हाइड्रो मेगावॉट परियोजनाओं से ज्यादा बिजली उत्पादन करने का जल संसाधन मौजूद है। एनएचपीसी के अंतर्गत इस क्षेत्र में 12 हाइड्रो मेगावॉट परियोजनाओं से ज्यादा बिजली उत्पादन होने की संभावना है परन्तु रेलवे द्वारा छोटी लाइनों को ब्रॉड गेज में बदलने और इनका उन्नयन करने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

[हिन्दी]

ये लैप्ट बैंक ऑफ ब्रह्मपुत्र का बहुत बड़ा दुर्भाग्य है और यह केवल असम का नहीं है। जितनी आर्मी, बीएसएफ और पैरा मिलिट्री फोर्सेज चाइना बार्डर तथा हिमालयन रेंज में है, उसका यही रूट है। इसलिए मैंने हरमती से ईटानगर के लिए प्रपोजल दिया था।

[अनुवाद]

भारतीय रेल मानचित्र में, मणिपुर में कुछ हद तक कार्य आरंभ किया गया है परन्तु अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम एवं सिक्किम का संपर्क पूरे देश से कहा हुआ है। भारत को अरुणाचल प्रदेश के क्षेत्र की तो आवश्यकता है परन्तु वह सुविधाएं उपलब्ध नहीं कराना चाहता। आज अरुणाचल प्रदेश में कोई नागर विमानन अथवा राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है। पूर्वी सियांग जिले में तेजपुर से पासीघाट तक राष्ट्रीय राजमार्ग-52 पर 12 से ज्यादा लकड़ी के पुल हैं। जब राष्ट्रीय राजमार्ग की यह स्थिति है, तो रेल मार्गों के बारे में क्या कहें।

दूसरा प्रस्ताव हरमाटी-इटानगर मार्ग के लिए था। मुकौंग सेलक से पासीघाट तक के रेलमार्ग का 37 किलोमीटर तक विस्तार करने और तिनसुकिया से परसुराम कुंड तक दूसरे मार्ग के अन्य प्रस्ताव हैं। परसुराम कुंड ऐतिहासिक महत्व का स्थान है जहां लाखों भक्त नियमित रूप से आते हैं।

मैं रेल बजट का पूर्ण विरोध करता हूं। अगले वित्तीय वर्ष में, यदि संप्रग सरकार रेल बजट प्रस्तुत करती है तो मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र में इसके क्रियाकलापों के लिए बधाई दूंगा।

[हिन्दी]

सभापति जी, मैंने सुना है कि हिन्दू धर्म में ऐसा विश्वास है कि ब्रह्मा, विष्णु और महेश, इन तीनों की कृपा से ही हमारा समाज चलता है। हमारी भारतीय रेल में भी ब्रह्मा, विष्णु और महेश हैं लेकिन मुझे असली रूप पता चला कि ब्रह्मा और विष्णु के कोई अवतार ही नहीं हैं, महेश के ही तीनों अवतार हैं, इसलिए पूर्वोत्तर राज्यों से इनका कोई ताल्लुक नहीं है। इसलिए ब्रह्मा, विष्णु और महेश का रूप लीजिए और अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम और सिक्किम को भी भारत के रेलवे नक्शे में जोड़िये। हम हिन्दुस्तानी हैं। आप जमीन से ताल्लुक मत रखिये, आप मनुष्य से भी ताल्लुक रखिये जिसको इस समय दुनिया में रहने के लिए साधन उपलब्ध करवाने हैं। अरुणाचल में न एयरपोर्ट की सुविधा है, न नेशनल हाईवेज की सुविधा है और न रेलवे की सुविधा है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करना चाहता हूं कि

[श्री तापिर गाव]

आपने रेल बजट में पैसेन्जर्स को सुविधा दी है, आपने स्टेशन्स के लिए सुविधा दी है, आपने विकलांगों को भी सुविधा दी है, आदि आदि। आप अपने बजट प्रावधानों में ऐसा करें कि जिस स्टेट में रेलवे लाइन नहीं है, उसके लिए अलग से बजट प्रावधान करें और रेलवे के स्थान पर वह पैसा उस राज्य में ट्रांसपोर्ट और शिक्षा पर खर्च किया जाना चाहिए। अगर ऐसा नहीं होगा तो कैसे हम अपने को इस देश के साथ महसूस करेंगे और कहेंगे कि हम हिन्दुस्तान में रहते हैं? मेरा सुझाव है कि या तो भारतीय रेल का नाम भी बदलना पड़ेगा।

[अनुवाद]

'भारतीय रेल' का तात्पर्य पूरे देश, देश के राज्यों और देश की पूरी जनता के बीच सम्पर्क स्थापित करना है।

परन्तु आपने देश के पांच-छह से अधिक राज्यों को छोड़ दिया है जहां कोई रेल मार्ग नहीं है। इसलिए, या तो आप इसे बदलें अथवा उन स्थानों तक रेल मार्गों का विस्तार करें जहां यह आवश्यक है। *...(व्यवधान)*

सभापति जी, रेलवे ने भी अन्याय किया, आप भी अन्याय कर रहे हैं। कम से कम आप तो मेरे साथ अन्याय न करें। मुझे थोड़ा समय और बोलने के लिए दे दीजिए।

महोदय, असम, बिहार, महाराष्ट्र में ये दुर्घटनाएं हुईं। इसका मुख्य कारण वहां रेलवे की सुविधाएं नहीं हैं। गुवाहाटी में मालेगांव में एक अलग से रेलवे जोन क्रिएट किया जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि यह लड़ाई शुरू से चल रही है। इसलिए मेरी रिक्वैस्ट है कि वैस्ट बंगाल, बिहार और उसके साथ-साथ एन.एफ. रेलवे जोन को सुविधा दिया जाना जरूरी है।

संसद सदस्य बनने से पहले, मैं अनुसूचति जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग का सदस्य और जनजातीय आयोग का उपाध्यक्ष था।

मैं यहां यह बताना चाहता हूं कि समूह ग और घ हेतु रोजगार अवसरों का विकेन्द्रीकरण बहुत महत्वपूर्ण है। जैसाकि बिहार के माननीय सदस्य द्वारा यह बताया गया है कि जब तक समूह ग और घ के लिए विकेन्द्रीकरण नहीं किया जाता है।

[हिन्दी]

यह तनाव, ये डिफरेंसेस और यह मारपीट होती रहेगी। इसलिए मैं इसे सबसे जरूरी मानता हूं। सर, वहां रेलवे की सुविधाएं नहीं होने के कारण ऐसा हो रहा है।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र में युवा और शिक्षित लोगों के लिए रोजगार के अवसर उपलब्ध नहीं है। *...(व्यवधान)* भारतीय रेल में पूर्वोत्तर क्षेत्र के कितने लोग हैं? यह लगभग तीन प्रतिशत है। इसलिए, विशेष भर्ती अभियान अनिवार्य है। पूर्वोत्तर क्षेत्र हेतु रोजगार के अवसर सृजित करना महत्वपूर्ण है। इसके अलावा, जब मैं राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग का सदस्य था, मैंने देखा था कि समूह ग और समूह घ के 30,000 से ज्यादा पदों का बैकलॉग था। पिछले साल भी, माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद ने यह वायदा किया था कि वह बैकलॉग की इस समस्या पर गौर करेंगे।

[हिन्दी]

महोदय, शेड्यूल्ड कास्ट्स, शेड्यूल्ड ट्राइब्स, ओबीसी और अन्य रिजर्व कैटेगरी के 50 हजार पद रिक्त है।

[अनुवाद]

इसीलिए, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्गों के लिए मेरी यह मांग है कि

[हिन्दी]

50 हजार रिक्त पदों को भरने के लिए आपको एक स्पेशल ड्राइव चलाना चाहिए।

[अनुवाद]

इस समस्या के कारण कई लोग मर रहे हैं। रोजगार के कई अवसर हैं परन्तु हमारे देश के अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों को ये अवसर प्रदान नहीं कर रहे हैं।

महोदय, इन शब्दों के साथ, मैं माननीय रेल मंत्री को पूर्वोत्तर क्षेत्र तक, विशेषकर अरुणाचल प्रदेश तक रेलमार्गों का विस्तार करने पर आगे विचार करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

श्री एस.के. खादरवेनथन (पलानी): सभापति महोदय, मैं अपनी पार्टी, भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस और अपनी नेता श्रीमती सोनिया गांधी की ओर से इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद को इस जन समर्थक बजट को प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं। जिसका इस देश के सभी लोगों के द्वारा स्वागत किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त मैं माननीय मंत्रिगण, श्री लालू प्रसाद, श्री आर. वेलू और श्री नारायनभाई राठवा को इरोड और पलानी के बीच नए मार्ग की मंजूरी देने हेतु

धन्यवाद देता हूं। धारापुरम, कांव्यम और चेन्नीमलाई के क्षेत्र के लोगों की लंबे समय से यह मांग थी।

महोदय, मैं यहां यह उल्लेख करना चाहता हूं कि वर्ष 1950 के दौरान भारतीय रेल मार्गों की लंबाई 54,000 किलोमीटर थी। 50 सालों के बाद, वर्ष 2000 में, इसकी कुल लंबाई केवल 63,000 किलोमीटर थी। इस प्रकार, केवल 17 प्रतिशत की वृद्धि हुई। सड़क विकास के साथ तुलना करने पर, वर्ष 1950 में, हमारे यहां सड़कों की कुल लंबाई केवल 9 लाख किलोमीटर थी और 50 वर्षों के पश्चात् वर्ष 2000 में इसका विस्तार 36 लाख किलोमीटर तक किया गया जोकि 400 प्रतिशत विकास है। इसका कारण यह है कि सभी सरकारों को सड़कों का विकास करने हेतु धन आवंटित करने पर ध्यान दिया। मैं यहां यह बताना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन किया गया और सड़क विकास हेतु अनन्य रूप से 62,000 करोड़ रुपये आवंटित किये गये थे।

रेलवे के लिए भी इसी प्रकार पर्याप्त और आवश्यक धन आवंटित करना होगा। तभी देश में रेल मार्गों की लम्बाई में वृद्धि होगी। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूं क्योंकि गांवों में रहने वाले लोग यह सोच रहे हैं कि रेल यात्रा उनके लिए वायु यात्रा के समान है। उदाहरणार्थ मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि यदि कोई व्यक्ति रेलगाड़ी द्वारा यात्रा करना चाहता है तो वह 13 पैसे प्रति किलोमीटर की दर से भुगतान करता है जबकि वह जब बस से यात्रा करता है कि वह 25 पैसे प्रति किलोमीटर का भुगतान करता है। देश में ऐसी स्थिति है। केवल रेलमार्गों से ही उत्तर, दक्षिण, पूर्व और पश्चिम को जोड़ा जा सकता है। इसलिए, सरकार को रेल मार्गों के विकास हेतु विशिष्ट धन आवंटित करना चाहिए।

मेरा यह अनुरोध है कि सरकार को मीटरगेज लाइनों को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किये बिना दो लाख किलोमीटर ब्रॉड गेज लाइन के लक्ष्य को प्राप्त करने पर ध्यान देना चाहिए। पूरे देश में, छह राज्यों में 15,000 किलोमीटर मीटर गेज लाइन है जोकि देश की कुल रेलवे लाइन का 25 प्रतिशत है। इस, 15,000 किलोमीटर मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने हेतु कदम उठाए बगैर हमें नई ब्रॉडगेज लाइनों का निर्माण करना होगा। इस प्रकार, देश में रेल मार्गों की लम्बाई 63,000 किलोमीटर से अपने आप बढ़कर 78,000 किलोमीटर हो जाएगी। त्रुटिपूर्ण मीटर गेज को ब्रॉडगेज में बदलने की तुलना में, नई ब्राडगेज लाइनों के निर्माण पर होने वाला खर्च कम होगा। इसके अलावा, इन मीटर गेज लाइनों का उपयोग कर हम यात्री रेलगाड़ियां चला सकते हैं। इसलिए, मीटर गेज लाइनों को ब्रॉडगेज लाइनों में बदलने के बजाय पूरे देश में नई ब्रॉडगेज लाइनों का निर्माण करना चाहिए।

उदाहरणार्थ, मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि त्रिची-डिंडीगुल-मदुरई के बीच मीटर गेज लाइन को हटाने के बजाय, यदि हम त्रिची-विरालीमलाई-नाथम-मेलूर-मदुरई के बीच एक नई ब्राजगेज लाइन बिछाते हैं, तो इससे और अधिक आय होगी और इससे यातायात की सघनता में कमी आएगी। यदि यह लाईन तैयार की जाती है, तो वस्तुओं को तुतीकोरीन पत्तन तक पहुंचाना आसान होगा। दूरी और ढुलाई खर्चे में कमी आएगी। त्रिची-डिंडीगुल-मदुरई मार्ग पर भी भीड़भाड़ कम होगी। त्रिची-डिंडीगुल-मदुरई खंड से मीटर गेज को नहीं हटाते हुए हम यात्री रेलगाड़ियों का परिचालन कर सकते हैं और इस क्षेत्र के लोग त्रिची से आसानी से पलानी, क्विलोन और रामेश्वरम पहुंच सकेंगे। इसलिए, जैसाकि ऊपर सुझाया गया है, आमान परिवर्तन किए बगैर एक नई ब्रॉड गेज लाईन बिछायी जानी चाहिए।

तमिलनाडु में मीटर गेज लाईन की कुल लम्बाई 4010 किलोमीटर है और ब्रॉड गेज की कुल लम्बाई 3,195 किलोमीटर है। आमान परिवर्तन से रेल मार्गों की लम्बाई नहीं बढ़ेगी। परन्तु नई ब्रॉड गेज लाइन को शीघ्र बिछाया जाए।

मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि तमिलनाडु में कतिपय महत्वपूर्ण नई रेल लाइनों का निर्माण किया जाना है। ये हैं:

1. दो टेक्सटाइल शहरों को जोड़ने वाला कोयम्बटूर-पल्लादाम, कांगेयम-करूर रेल मार्ग/कोयम्बटूर भारत का 'मैनचेस्टर' कहलाता है।
2. पल्लाडम धारापुरम-करूर-त्रिची
3. डिंडीगुल-नाथम-करैकुड़ी
4. मदुरई-नाथम-त्रिची
5. पल्लाडम-धारामपुरम-ओड्डनचटरम-डिंडीगुल, ओड्डनचटरम सब्जियों के लिए विख्यात है जिसका पूरे देश में निर्यात किया जाता है।

मयीलादुतुरई, तिरुवरूर, पट्टुकोट्टई, पेराबूरानी, अरंथंगी और करैकुड़ी के लोगों का चिर लंबित अनुरोध मयीलादुतुरई और करैकुड़ी के बीच नई बड़ी लाइन बिछाने का है। डिंडीगुल और सबरीमलाई के बीच सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा किया जा चुका है, जो कि 201 किलोमीटर है। उस कार्य को शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। प्रत्येक वर्ष पूरे देश से लाखों श्रद्धालु सबरीमलाई की यात्रा करते हैं।

डिंडीगुल-कोयम्बटूर लाइन का आमान परिवर्तन पूरा किया जाना है। मैं विशेष रूप से माननीय रेल मंत्री को परांजपे समिति की सिफारिशों के क्रियान्वयन के लिए बधाई देना चाहता हूं, जो

[श्री एस.के. खारवेनथन]

इस वर्ष में शुल्कों को तर्कसंगत बनाने हेतु रेल ट्रैफिक जांच समिति के नाम से है। लंबित योजनाओं को पूरा करने हेतु 50,153 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता की आवश्यकता है। योजनाओं को पूरा करने हेतु धनराशि जुटाई जानी है। भारतीय रेल वित्त निगम को धनराशि जुटाना है।

रेलवे ने कोंकण रेल निगम के साथ ''बिल्ड, आपरेट और ट्रांसफर (बी.ओ.टी.) प्रणाली का प्रयास किया है। इसका विस्तार सभी लंबित रेल योजनाओं और नई योजनाओं के लिए करने का है। मैं माननीय रेल मंत्री के समक्ष यह बात रखूंगा कि अनावश्यक रूप गैर लाभकारी परियोजनाओं को रखने से रेलवे को अनावश्यक व्यय करना पड़ता है। उन गैर लाभकारी परियोजनाओं को समाप्त किया जाना चाहिए।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की तरफ से अन्य महत्वपूर्ण अनुरोध करना चाहूंगा-कांगेयम तालुका में इंगीयुर में रेल उपरिपुल पहले से ही स्वीकृत है। निविदा प्रक्रिया भी सम्पन्न हो गई है और ठेका भी दे दिया गया है। पिछले 1 डेढ़ साल से कार्य शुरू नहीं किया गया है। उसे शीघ्र किया जाना चाहिए।

धारापुरम और पलानी के बीच, पलानी में रेल संपार है। लाखों श्रद्धालु पलानी पर्वतीय मंदिर की यात्रा करते हैं। इसलिए, पलानी में रेल उपरिपुल (आर.ओ.बी.) जरूरी है। मैं संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से पलानी उपरिपुल के निर्माण के लिए आवश्यक धनराशि आवंटित करने को तैयार हूं। मैं माननीय मंत्री से इस प्रस्ताव पर विचार करने और शीघ्र स्वीकृति देने का अनुरोध करता हूं।

तमिलनाडु में दोहरीकरण लाइन केवल चेंगलपुट तक ही पहुंची है। मैं अनुरोध करूंगा कि इसे मदुरई तक पहुंचाया जाए। लाइन का विद्युतीकरण केवल विल्लुपुरम तक ही किया गया है। मैं अनुरोध करूंगा कि इसे तूतीकोरिन तक किया जाना चाहिए।

तमिलनाडु के लिए 112 से भी अधिक सड़क उपरिपुलों और रोड अंडरब्रिज का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है, लेकिन गत वर्ष सिर्फ 32 पर ही कार्य शुरू किया गया। शेष को शुरू किया जाना अभी बाकी है।

मैं दिल्ली में रह रहे लोगों की तरफ से एक अन्य बात का उल्लेख करना चाहता हूं। यह निजामुद्दीन राजधानी एक्सप्रेस के बारे में है, जो सप्ताह में दो दिन चल रही है-शुक्रवार और बुधवार को 15.30 बजे। सरकारी सेवा के कर्मियों को इस ट्रेन से यात्रा करना असंभव है। इसलिए, इस ट्रेन के चलने के दिन को बदलकर शनिवार कर दिया जाए और इसके खुलने के समय को भी बदल दिया जाए। इस ट्रेन की बारम्बारता बढ़ाना भी आवश्यक है।

मैं अन्य दूसरी महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहूंगा। ''तिरुपुर'' कुमारन की मृत्यु तिरुपुर में हुई। मैंने पहले ही तिरुपुर रेलवे स्टेशन का पुन: नामकरण कर ''तिरूपुर'' कुमारन रेलवे स्टेशन करने का अनुरोध करते हुए सरकार का लिखा है।

दक्षिण भारत में पहले स्वतंत्रता सेनानी, थिमागी धीरन चिन्नामलाई को अंग्रेजों द्वारा संकरी किले में फांसी पर लटका दिया गया था। मैं अनुरोध करूंगा कि थिमागी धीरन चिन्नामलाई रेलवे स्टेशन के रूप में स्टेशन का नामकरण कर दिया जाना चाहिए। यह भी मेरे कई अनुरोधों में से एक है।

महोदय, यहां बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद। मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री इलियास आजमी (शाहाबाद): शुक्रिया, सभापति महोदय। मैं चाहता था कि इस बजट को इंडियन रेलवे बजट के बजाय बिहार रेलवे बजट का नाम दे दिया जाये और इस बजट का क्या, लगातार कई सालों से मैं देख रहा हूं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: यह बात बजट पढ़कर कहनी चाहिए, लगता आपको खुद को करैक्ट करना होगा।

श्री इलियास आजमी: बहरहाल रेल मंत्री जी तो नहीं हैं, लेकिन दोनों राज्य मंत्री जो बड़े लायक और काबिल लोग हैं, वे यहां मौजूद हैं, इसलिए मैं उस कमी को महसूस नहीं कह रहा हूं। उत्तर प्रदेश को जिस हद तक नजरअंदाज किया गया है, उसको मैं दोहराना नहीं चाहता। मेरे पहले के साथियों ने उसको दोहराया है। अभी कुछ दिन पहले एक क्वश्चन के जवाब में एक पूरा दस्तावेज मिला था, उसमें भी देश के सबसे बड़े राज्य, जो बिहार का जस्ट डबल है। 40 एम.पी. बिहार से आते हैं और 80 एम.पी. उत्तर प्रदेश से आते हैं। दोनों का बंटवारा हुआ है, लेकिन उसके बाद भी उत्तर प्रदेश बिहार का जस्ट डबल है। उसका हिस्सा आप देखिये तो लगता है कि जैसे न तो उत्तर प्रदेश से कोई सांसद यहां आ रहा है और न उत्तर प्रदेश का कोई महत्व रह गया है।

अब तारीफ तो लोगों ने उन लोगों की भी की, जो संसद में खड़े होकर नहीं कह सकते कि मैंने बजट बनाया है, लेकिन मैं किसकी तारीफ करूं। पिछले बजट में मेरे क्षेत्र में, सभापति महोदय, आपका ताल्लुक भी बिहार से है, पूर्वी उत्तर प्रदेश की जितनी ट्रेनें थीं, सब को बिहार में कोई दरभंगा तक, कोई समस्तीपुर तक, कोई मुजफ्फरपुर तक, कोई छपरा तक सब ट्रेनें बढ़ा दी गईं। बिहार से जब ट्रेन चलती है तो मशहूर है कि बिहार में छत पहले

भरती है और ट्रेन की बोगी बाद में भरी जाती है। सब ट्रेनें छत तक भरी हुई ट्रेनें आती हैं और सबको बढ़ाकर केवल एक ट्रेन लखनऊ मेल बची है, जिस दिन उस पर भी किसी बिहारी रेल मंत्री की कृपा होगी, उस दिन हम लोगों के आने-जाने के लिए कोई रास्ता भी नहीं बचेगा। अकेली एक ट्रेन लखनऊ मेल बची है, जिससे हम आ सकते हैं तो उसके लिए आप कृपा कीजिए और अब किसी ट्रेन को आगे मत बढ़ाइये।

आजकल हर ट्रेन का 4, 5 या 6 घंटे लेट होना जरूरी है, जो ट्रेन बिहार से गुजरती है। मैं बिहार की जनता की शिकायत नहीं कर रहा हूं, लेकिन जो अव्यवस्था है, उसमें हर ट्रेन लेट हो जाती है, उसकी लेट होना लाजिमी है, जो ट्रेन बिहार से होकर गुजरती है। मेरे क्षेत्र में गोला गोकरणनाथ एक बड़ी मशहूर जगह है, वहां से शाहजहांपुर तक नई रेलवे लाइन डालने की डिमांड पिछले 30 साल से हो रही है। स्वर्गीय बालगोविन्द वर्मा ने इसी हाउस में 30 साल पहले इसे उठाया था, उस पर सर्वे का काम हुआ, लेकिन पूरा नहीं हुआ, बन्द हो गया। फिर उसके बाद सन् 1996-97 में मैंने जोरदार तरीके से इसे उठाया तो सर्वे आरम्भ हुआ। फिर मैं बीच में मैम्बर नहीं रहा। इस बार हमको बताया गया कि सर्वे मुकम्मल हो चुका है। 67 किलोमीटर पर 138 करोड़ रुपये की लागत है। न तो किलोमीटर बहुत ज्यादा है और न 138 करोड़ रुपये बहुत ज्यादा है। घनी आबादी में से होकर लाइन गुजरेगी, वह लाइन जब बनेगी तो हमेशा फायदे में चलेगी, घाटे में नहीं। दूसरा, उत्तर-पूर्व रेलवे की मैन लाइन उत्तरी रेलवे से शाहजहांपुर में जोड़ेगी। इस लिहाज से भी उसकी अहमियत है। मैं यह कहना चाहूंगा कि जब मंत्री जी जवाब दें तो कम से कम यह कह दें कि हम इसको योजना आयोग को भेज रहे हैं। लखनऊ से सीतापुर-लखीमपुर खीरी होते हुए बरेली की मीटरगेज लाइन बड़ी अहम है। यह बड़ी घनी आबादी में से गुजरती है। पिछले साल श्री लालू प्रसाद जी ने अपने रेल बजट भाषण में उसके लिए वादा किया था कि उसका आमान परिवर्तन करेंगे। इस साल के बजट में उसका जिक्र नहीं है, वह बड़ी अहम चीज है उसको भी देख लें।

गोदान एक्सप्रैस आजमगढ़ जब बढ़ी लाइन हुई तो आजमगढ़ के लोगों ने बम्बई से लेकर जो बाहर रहते हैं, उन लोगों ने भारत सरकार को लिखा कि आजमगढ़ हमेशा से इतिहास में लेबर एक्सपोर्ट का केन्द्र रहा है। आज दुनिया भर में आजमगढ़ के लोग फैले हुए हैं। वे दिल्ली और बम्बई होकर बाहर जाते हैं। बड़ी मुश्किल से गोदान एक्सप्रैस आजमगढ़ के लिए चलाई गई। उस वक्त आजमगढ़ में नई ट्रेन चलाने की व्यवस्था नहीं थी इसलिए उसको गोरखपुर से चलाया गया। बाद में उसका टाइम बढ़ाया गया और तीन दिन छपरा से कर दिया गया। अब आजमगढ़ के लोगों को उसमें जगह नहीं मिलती है। अब आजमगढ़ में लोगों के लिए नई रेल चलाने की व्यवस्था हो पूरी हो चुकी है, जो दिल्ली आ रही है। अभी श्री लालू प्रसाद जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि उसको डेली कर दिया जाएगा, दो दिन बाकी हैं। तीन दिन छपरा से चलती है और दो दिन गोरखपुर से चलती है। उस ट्रेन के बारे में मेरा निवेदन है कि जो दो दिन बढ़ेंगे उसको आजमगढ़ से चलाईये ताकि कम से कम हफ्ते में दो दिन तो आजमगढ़ के लोगों को भीड़ का सामना न करना पड़े। गोदान एक्सप्रैस एक लम्बी गाड़ी है उसमे पेंटरी कार नहीं है। मेरा निवेदन है कि इस गाड़ी में एक पेंटरी कोच लगाया जाए।

सभापति महोदय, शाहबाद एक बड़ा शहर है। शाहबाद में बड़ी मुश्किल से एक दो ट्रेनें रुकती हैं। वहां पर काशी विश्वनाथ एक्सप्रैस का रुकना बहुत जरूरी है। क्योंकि शाहबाद कालीन बनाने का, मेरे ख्याल से भदौही के बाद सबसे बड़ा केन्द्र है। यह ट्रेन दिल्ली को भी जोड़ती है और भदौही को भी जोड़ती है, कालीन बुनकरों और कालीन का काम करने वाले लोग भदौही जाने के लिए गाड़ी में आरक्षण करवाकर जाते हैं, जबकि वह शाहबाद से बहुत छोटी जगहों पर भी रुकती है। काशी विश्वनाथ एक्सप्रैस कोढ़ों लखनऊ सहारनपुर पैसेंजर हमेशा रुकती थी, परंतु एक अधिकारी वहां गए और किसी से कहा सुनी हो गई और कोढ़ा को यह सजा दी कि अपसाईट की ट्रेन रुकना बंद हो गई। वहां पर फिर से गाड़ी का स्टॉपिज बनाया जाए। शाहबाद में सियालदाह में दोनों तरफ से रुकती थी। बीच में कोई अधिकारी मुरादाबाद मंडल के वहां गए होंगे और नाराज हो गए होंगे और अब यह गाड़ी अपसाईट नहीं रुकती है। लखनऊ से हमको भी आना होता है तो बड़ी दिक्कत होती है। जब बरेली मुगलसराय पकड़ने के लिए सुबह पांच बजे उठना पड़ता है तब शाहबाद के लिए ट्रेन मिलती है, नहीं तो दिन भर कोई ट्रेन नहीं है। यह गाड़ी अपसाईट की तरफ रुकने लगे तो बहुत अच्छा होगा। अब मैं आखिरी बात कहना चाहूंगा कि पुलिस के जिन बड़े अधिकारियों को या छोटे कर्मचारियों को राष्ट्रपति पुलिस पदक मिला है उनके लिए मुफ्त पास का इंतजाम किया जाए।

उनकी तादाद बहुत बड़ी नहीं है, छोटी है, पूरे देश में मुश्किल से पचास-सौ लोग होंगे और हर साल उसमें चार-पांच लोग ही बढ़ते होंगे। उनके लिए आप एसी टू टायर में पास की व्यवस्था करें। *...(व्यवधान)* इससे एक मैसेज जाएगा कि पोलीटिकल लोग पुलिस को सिर्फ गालियां ही नहीं देते बल्कि अगर पुलिस को जायद इज्जत देने का मामला आता है तो इज्जत भी देते हैं।

[अनुवाद]

श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य (करीमगज): *महोदय, मैं वर्ष 2005-06 के रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं, जिसे माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

---

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य]

बजट गत वर्ष की भांति पैसेंजर अनुकूल बजट है। कई नई ट्रेनें शुरू की गई हैं, और कुछ ट्रेनों की गति भी बढ़ाई गई है। ट्रेनों की पटरियों और स्टेशनों की हालत में सुधार करने का प्रस्ताव है ताकि भारतीय रेल विश्वस्तरीय बन सके। सामाजिक कल्याण को देखते हुए नौकरी के लिए साक्षात्कार देने जाने वालों के लिए नि:शुल्क यात्रा सहित कई रियायतें दी गई हैं। इसके अलावा, आरक्षण प्रणाली को आसान बना दिया गया है। इन सभी चीजों पर यहां चर्चा की गई और सभा में तथा सभा से बाहर सब लोग इस लोकोन्मुखी रेल बजट की प्रशंसा कर रहे हैं।

महोदय, मैं दक्षिणी असम में अपने क्षेत्र बराक घाटी में रेलयात्रियों की दुर्दशा को आपके समक्ष रखना चाहता हूं। इस क्षेत्र के माध्यम से मणिपुर और त्रिपुरा को रेल द्वारा भारत के शेष भागों से जोड़ा जा सकता है। इस क्षेत्र के लोग परिवहन की समस्या और लम्बडिंग से गुवाहाटी तक मीटर लाइन के प्रस्ताव को वापस लेने के कारण गत 10 वर्षों से परेशानी झेल रहे हैं। बदरपुर से लुम्बडिंग तक आमान परिवर्तन का कार्य करीब 10 वर्ष पहले शुरू किया गया था। गत वर्ष, माननीय रेल मंत्री मेरी बात से सहमत थे कि केवल 25 प्रतिशत कार्य पूरा किया गया था। उन्होंने मुझे लिखित में आश्वस्त किया था कि वह इसे राष्ट्रीय परियोजना बनाने की कोशिश करेंगे। मैं त्रिपुरा में बदरपुर-कुमारघाट और मणिपुर में जिरीबाम-टुपुल (इम्फाल) सहित इसकी राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषणा करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

अब, मैं माननीय मंत्री से बदरपुर-लुम्बडिंग खंड का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने का अनुरोध करना चाहूंगा। जब तक यह परियोजना पूरी नहीं होती तब तक त्रिपुरा या मणिपुर के लिए कोई ट्रेन नहीं चल सकती। हाल ही में, एक खंभा जो बराक पुल के लिए बदरपुर घाट में निर्माणाधीन था, ध्वस्त हो गया था। इससे बड़ी लाइन के कार्यकरण पर प्रश्न चिह्न लग गया है। मैं माननीय मंत्री से भविष्य में सुरक्षा हेतु कार्य. की गुणवत्ता सुनिश्चित करने का अनुरोध करना चाहूंगा।

सुरक्षा के संबंध में, मैं कुछ महत्वपूर्ण सुझाव दूंगा। हमारे यहां कतवल नदी पर एक अद्भुत रेल कम रोड पुल है यह पुल अत्यधिक जर्जर स्थिति में है। हर दिन हम देखते हैं कि रेलवे के कर्मचारी इसकी मरम्मत करते रहते हैं। इस पुल से रेलगाड़ियां बहुत धीमी गति से गुजरती हैं। समान और यात्रियों को ले जाने वाली सैकड़ों वाहन पुल के दोनों तरफ खड़े रहते हैं। इसलिए बड़ी दुर्घटनाओं को रोकने और मानक श्रम की अत्यधिक क्षति से बचाने के लिए आमान परिवर्तन के लिए निर्माणाधीन पुल को तत्काल पूरा करके पटरी को बदल दिया जाना चाहिए। यद्यपि, मैं रेलवे प्राधिकरण को बरक घाटी में छोटी लाइन की मरम्मत के कार्य जो कि पिछले सात-आठ वर्षों से लम्बित था को शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री का ध्यान भी पहले आकृष्ट किया था। बरक घाटी में छोटी लाइन का रेलवे कार्य धीमी गति से चल रहा है। पट्टी जर्जर स्थिति में है। रेलवे स्टेशनों पर किसी तरह की यात्री सुविधाएं नहीं हैं। मुझे लगता है कि रेलवे प्राधिकारी यात्रियों को आकृष्ट नहीं करना चाहते हैं, उन्होंने लगातार रेलगाड़ियों को स्थगित किया है। 'रेलगाड़ियों का स्थगन' का तात्पर्य लोगों को अधिक किराया देकर सड़क मार्ग से यात्रा करने के लिए बाध्य करना है, जब लुम्बडिंग से बदरपुर की रेलगाड़ी को स्थगित किया जाता है तो एक तरफ लोगों को रात्रि सुपर बस से यात्रा करने के लिए बाध्य होना पड़ता है। दूसरी तरफ, सब्जियों और अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्य कमी के डर से तेजी से बढ़ने लगते हैं क्योंकि यही एक मात्र सब्जियों और अन्य आवश्यक वस्तुओं की सप्लाई लाईन है।

दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा जिसका मैं जिक्र करना चाहूंगा वह है कि रेलवे प्राधिकारियों ने रामनाथपुर, मोहम्मदपुर और मणिपुर में लाला बाजार-भैरवी खण्ड सहित कुछ रेलवे स्टेशनों को खर्चीला बताकर बंद कर दिया है।

महोदय, कई स्टेशनों ने संग्रहण और उनकी जांच की कोई व्यवस्था नहीं है। कुछ स्टेशनों में तो टिकट बेचने वाले व्यक्ति उसी रेलगाड़ी से आते हैं जिसके लिए उन्हें टिकट बेचने होते हैं। रेलवे स्टेशनों को बंद करने से दैनिक यात्रियों की कठिनाइयां बढ़ गई हैं क्योंकि सड़क की स्थिति काफी जर्जर है। कई स्थानों में तो सड़क ही नहीं है। इसलिए, ग्रामीणों के लिए तो रेलगाड़ी ही एक मात्र परिवहन का साधन है। इस तरफ से बंद किये गये स्टेशन लम्बे समय से राजस्व अर्जन कर रहे थे लेकिन रेलवे अधिकारियों के टिकटों की जांच और संग्रहण हेतु तथा समय पर उनकी बिक्री हेतु डी.टी.सी. की तैनाती में लापरवाही के कारण उन्हें कठिनाइयों से गुजरना पड़ रहा है। यदि टिकटों की खरीद को टिकट काउन्टरों को समय पर खोल दिया जाता है, यदि चलती रेलगाड़ियों में टिकटों की जांच की जाती है तो ये स्टेशन भी पहले की तरह राजस्व अर्जन करेंगे। इसलिए मैं रेलवे प्राधिकारियों से सभी स्टेशनों को तत्काल खोलने तथा टिकटों की खरीद और जांच को सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि बदरपुर में लगभग सभी रेलवे क्वार्टर जर्जर स्थिति में है। इनकी मरम्मत और पुनरुद्धार किये जाने की आवश्यकता है। यदि बदरपुर जहां मंडल कार्यालय के लिए अपेक्षित रेलवे भूमि उपलब्ध है को यदि रेलवे मंडल घोषित किया जाता है तो बरक घाटी की रेल व्यवस्था में सुधार होगा और बड़ी लाइन परिवर्तन कार्य का भी और कारगर ढंग से पर्यवेक्षण किया जा सकता है और बदरपुर को अच्छे रेलवे शहर में परिवर्तित किया जा सकता है।

सभापति महोदय, अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री से असम में प्रस्तावित स्लीपर फैक्ट्री को दूसरे चरण के बजाय पहले चरण में ही स्थापित करने के लिए प्रावधान करने की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं। मैं, असम के लिए एक गुड्स एक्सप्रेस दिये जाने का भी अनुरोध करता हूं तथा गुवाहाटी से कोलकाता से सुबह पहुंचने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ी जिससे क्षेत्र में व्यापार और वाणिज्य बढ़े तथा कोलकाता से क्षेत्र के आम आदमी की सुगम आवाजाही हो को शुरू करने का अनुरोध करता हूं। मैं करीमगंज-दुल्लावचेरा रेलवे लाइन अप का चेरगी तक विस्तार का भी प्रस्ताव है तथा इसके लिए मैं माननीय मंत्री से आवश्यक सर्वेक्षण कार्य के लिए कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूं। चूंकि यह जनता के लिए बजट है इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से हमारी इस इच्छा को पूरा करने का भी अनुरोध करता हूं।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं फिर एक बार रेलवे बजट जिसका उद्देश्य करोड़ों दैनिक यात्रियों का कल्याण है का समर्थन करता हूं।

डा. अरूण कुमार शर्मा (लखीमपुर): महोदय, रेलवे बजट पर बोलने के लिए मुझे अनुमति देने के लिए आपका धन्यवाद।

यह एक ऐसा लोक लुभावन बजट है जिसने समाज के बहुत से वर्गों को कुछ रियायत दी गई है। बजट में यात्री किराए में किसी तरह की वृद्धि की गयी है। यद्यपि, पूर्वोत्तर क्षेत्र का प्रतिनधित्व करने वाला सदस्य होने के नाते, मैं यह कहने के लिए बाध्य हूं कि रेलवे बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र के साथ भारी भेदभाव किया गया है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को तथ्यों और आंकड़ों की हेरा फेरी करके ठगा गया है।

इस आशय की घोषणा की गयी थी कि लम्बडिंग, सिलचर, अगरतला-जिरिबाम जैसी चालू परियोजनाएं राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं। इसके बारे में कोई बात नई नहीं है। इस बजट में नए सर्वेक्षण का एक भी किलोमीटर, बड़ी लाइन परिवर्तन का एक भी किलोमीटर, दोहरीकरण हेतु एक भी किलोमीटर तथा विद्युतीकरण हेतु एक भी किलोमीटर पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए नहीं किया गया है।

प्रधान मंत्री की घोषणा कि प्रत्येक मंत्रालय के बजटीय आवंटन का 10 प्रतिशत का पूर्वोत्तर क्षेत्र में निवेश किया जाएगा, को रेल मंत्रालय द्वारा ही नकारा जा रहा है। एक रेल बजट के पश्चात दूसरे रेल बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र हेतु आवंटन 5 प्रतिशत से कम रहा है। वे काटिहर मंडल और अलीपुरद्वार मंडल को बड़ी धनराशि का आवंटन दिखा कर ऐसी तस्वीर बना रहे हैं कि यह पूरी धनराशि पूर्वोत्तर को ही दी जा रही है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को धोखा देने के लिए यह सफेद झूठ है।

मैं इस बात का एक उदाहरण दे सकता हूं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के साथ किस प्रकार का भेदभाव किया जा रहा है। कुछ समय पहले माननीय सदस्य तापिर गांव ने रंगिया-मुकोंगचलक लाइन का उल्लेख किया ता। यह लाइन चीन की सीमा तक जाती है, यह ब्रह्मपुत्र नदी के उत्तरी तट के साथ जाती है और यह असम और अरुणाचल की सेवा करती है। इस परियोजना के आमान परिवर्तन पर 950 करोड़ रुपये की लागत है जबकि इस वर्ष मात्र 7 करोड़ की धनराशि आवंटित की गई है।

बोगीबील पुल परियोजना को 1997 में स्वीकृत किया गया है। इस परियोजना की नींव माननीय प्रधान मंत्री ने रखी थी। इस परियोजना के लिए कुछ परिव्यय 1768 करोड़ रुपये है। इस वर्ष का आवंटन 12 करोड़ रुपये है। यदि हम मोटे तौर पर गणना करें तो इस परियोजना को पूरा करने के लिए आवंटन की वर्तमान दर से 150 वर्ष से अधिक का समय लगेगा। रेल मंत्रालय को इस राष्ट्रीय परियोजना हेतु वित्त पोषण के स्रोतों हेतु कदम उठाये जाने चाहिए।

मैं माननीय रेल राज्य मंत्रियों, जो यहां पर उपस्थित हैं, से सभी उपाय करने का अनुरोध करता हूं ताकि राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषित इन परियोजनाओं को वित्त पोषण के आश्वस्त स्रोत मिल सकें। अन्यथा, यह पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के साथ मजाक ही होगा, पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए असम गेटवे है, इस क्षेत्र में ट्रैफिक की भीड़-भाड़ को कम करने के लिए न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक का पट्टी का आमान परिवर्तन आवश्यक है। मुझे पूरी आशा है कि रेल मंत्री इस पर विचार करेंगे। नई मोइनागुरी-जोगीगोप्पा लाइन जिस पर वर्षों पहले विचार किया गया था को शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए।

क्षेत्र के अन्य सदस्यों की मांग के अनुसार मैं भी पूर्वोत्तर क्षेत्र में लोगों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु एक अलग रेल जोन का सृजन करने की वकालत करता हूं। मैं रेल मंत्रालय से बजटीय आवंटन का 10 प्रतिशत रेलवे सुरक्षा कोष और डीजल उपकर को इस क्षेत्र की परियोजनाओं में खर्च किया जाना सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं। अब तक पूर्वोत्तर को रेल सुरक्षा कोष और डीजल उपकर का मात्र 3 प्रतिशत से कम ही आवंटन किया जाता रहा है।

एस.आर.एस.एफ. से पटरियों के नवीकरण की धीमी प्रगति के कारण हममें विभिन्न प्रकार की दुर्घटनाएं और अन्य घटनाएं देखी हैं।

रंगिया मंडल को पांच वर्ष पहले स्वीकृत किया गया था लेकिन इसे अभी पूरा किया जाना है, मुझे आशा है कि इस

[श्री अरूण कुमार शर्मा]

परियोजना को समय पर पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान की जाएगी। मैं रेल मंत्रालय से माडल स्टेशनों और नई प्रौद्योगिकियों की शुरुआत हेतु आवंटन में बराबरी के हिस्से हेतु अपील करूंगा।

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए प्रतिफल की आर्थिक दर के मानदंड व्यवहार्य नहीं है। समस्त पूर्वोत्तर क्षेत्र को सामाजिक दृष्टिकोण से देखा जाना चाहिए। इस मानदंड को समाप्त किया जाना चाहिए।

यात्री आरक्षण केन्द्रों के बारे में मैं एक बात पर जोर देना चाहूंगा कि यद्यपि राज्य मुख्यालयों में यात्री आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था की गई है तथापि इससे दुर्गम क्षेत्रों विशेषकर सीमावर्ती क्षेत्रों की आवश्यकताएं पूरी नहीं हो सकती। मैं यह अनुरोध करता हूं कि प्रत्येक जिला मुख्यालय में यात्री आरक्षण केन्द्र होने चाहिए क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लगभग सभी सीमावर्ती जिले दुर्गम हैं।

रेलवे भर्ती नीति के संबंध में पूर्वोत्तर की जनता यह मांग करती रही है कि पूरे देश के लिए समूह 'ग' और 'घ' के पदों हेतु एक अलग नीति की घोषणा की जानी चाहिए ताकि प्रत्येक क्षेत्र को रोजगार में एक समान रूप से हिस्सेदारी मिले। हम समूह 'ग' और 'घ' के पदों में प्रत्येक क्षेत्र के स्थानीय युवाओं के शत प्रतिशत आरक्षण की मांग करते रहे हैं। परंतु रेल मंत्रालय ने इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय लिए बिना इस मुद्दे को अधर में लटका रखा है जिसके कारण हमें दिक्कत का सामना करना पड़ता है। आरक्षण नीति की एक विशिष्ट अधिसूचना जारी कर देने मात्र से प्रत्येक क्षेत्र को समानुपातिक हिस्सा मिल जाएगा।

उत्तर-पूर्व और उत्तर-सीमांत रेलवे को पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलपथ नवीकरण, डीजल उपकर, पुलों के जीर्णोद्धार, कंप्यूटर आरक्षण केन्द्रों, नई प्रौद्योगिकी लागू करने, और पिछड़े क्षेत्रों में रेकों के आवंटन के लिए प्राथमिकता सूची के अंतर्गत रखा जाना चाहिए।

हमारी मांग है कि गुवाहाटी के लिए अलग से एक कंप्यूटर ब्रेन हैंड स्थापित किया जाए। यदि गुवाहाटी में कम्प्यूटर अनुरक्षण हेतु एक अलग कंप्यूटर ब्रेन स्थापित किया जाता है, तो इसे देश के सभी स्थानों तक पहुंचाया जा सकता है। अभी, यह संभव नहीं है क्योंकि इसका मार्ग कोलकाता से होकर जाता है। सीमेंट लाने के लिए उत्तर सीमांत रेलवे के लखीमपुर और हरमोटी स्टेशनों को रेकों के आवंटन को प्रतिबंधित कर दिया गया है अथवा रोक दिया गया है। मैं मंत्रालय से इसे चालू करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, मंत्रालय द्वारा विचारार्थ एक या दो विषयों का उल्लेख करना चाहूंगा। एक उत्तर-सीमांत रेलवे के तिनसुकिया जिले में डंगोरी से साइखोवा लाइन के पांच किलोमीटर बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का है। सर्वेक्षण और व्यवहार्यता रिपोर्ट का कार्य तीन वर्ष पूर्व पूरा कर लिया गया था लेकिन इसे अब तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं अनुरोध करूंगा कि इस बजट में कम से कम इस पांच कि.मी. की लाइन के आमान परिवर्तन को पूर्वोत्तर क्षेत्र से जोड़ा जाए।

दूसरी मांग उत्तर-सीमांत रेलवे में उत्तर लखीमपुर कस्बे के चाबोती क्षेत्र में रेल ओवर ब्रिज के निर्माण की है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री पुन:सर्वेक्षण का आदेश देंगे क्योंकि यह सड़क लखीमपुर जिले के अस्पतालों और विमानपत्तन से जुड़ी हैं। इन शब्दों के साथ, यह अवसर देने के लिए मैं आपको एक बार फिर से धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का स्वागत करते हुए इतना कहना चाहूंगा कि रेल भारत की जीवन रेखा है। सही मायने में हमारा विकास हमारी प्रगति का इंजन है। अक्सर कहा जाता है कि दुनिया में तीन तरह के लोग होते हैं जिनकी तुलना रेलवे से की जा सकती है। एक वह जो खुद चल नहीं पाते, कोई घसीट कर ले जाये या धकेल दे तो उसके साथ चल पड़ते हैं जैसे रेल के डिब्बे की तरह। एक वह जो खुद भी चलते हैं और दूसरों को भी चलाते हैं यानी रेल के इंजन की तरह और एक वह जो न खुद चलते हैं और न किसी को चलने देते हैं यानी ब्रेक की तरह। यूपीए सरकार रेल के इंजन की तरह काम कर रही है। देश की प्रगति पर जो रुकावट आई थी, उसको वह दूर करके आगे बढ़ने लगी है। मुझे इस बात की खुशी है कि रेलवे की महत्ता को देखते हुए, लोगों की इस पर निर्भरता को देखते हुए यह एक शानदार बजट पेश हुआ है।

रात्रि 8.00 बजे

लोगों पर बोझा नहीं पड़ा है, नयी ट्रेन्स चलाई गई हैं लेकिन स्वाभाविक है कि समय के साथ-साथ लोगों की जरूरतें बढ़ती जा रही हैं और यह भी स्वाभाविक है कि हम सब लोग अपने-अपने क्षेत्र के सदस्य हैं और खास तौर से रेलवे से प्रतिवर्ष और मांग करते रहे हैं, वह वाजिब है। मैं चंडीगढ़ का मामूली सा जिक्र करना चाहूंगा। इस बात में कोई दो राय नहीं है कि चंडीगढ़ एक आधुनिक शहर है, योजनाबद्ध तरीके से बनाया हुआ शहर है। आज वह बहुत महत्वपूर्ण शहर बना है। वहां वित्त केन्द्र है, बैंकिंग केन्द्र बन रहा है और हमारे उत्तरी इलाकों के लिए गेट-वे है। हिमाचल या जम्मू-कश्मीर में लोगों ने जाना हो, चंडीगढ़ का एक अपना ही स्थान है। लेकिन क्योंकि मेन लाइन से हटकर था, चंडीगढ़ पर उतना ध्यान नहीं दिया गया जितना पिछले वर्ष दिया

जाना चाहिए था। मुझे इस बात की खुशी है और मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद भी करता हूं कि चंडीगढ़ की एक बहुत पुरानी मांग थी। चंडीगढ़ से त्रिवेन्द्रम के लिए दिल्ली तक जो गाड़ी है, उसको आगे बढ़ाने की मांग पूरी हुई है। चंडीगढ़ एक लघु भारत है। पूरे देश से लोगों ने जाकर वहां अपना घर बनाया है, वहां जाकर लोग बसे हैं और वहां की तरक्की और आर्थिक व्यवस्था में उनका योगदान है। लोग ये बहुत पुरानी मांग कर रहे थे, यह मांग पूरी हुई है लेकिन चंडीगढ़ को अभी भी बहुत जरूरत है कि रेलवे चंडीगढ़ की तरफ ध्यान दे। चंडीगढ़ से अहमदाबाद के लिए ट्रेन की जरूरत है। माउंटआबू के लिए कितनी बड़ी तादाद में लोग वहां जाते हैं, लेकिन उनके लिए सीधी ट्रेन नहीं है। कर्नाटक के लिए हमेशा मांग उठती रही है लेकिन उसके लिए वहां से ट्रेन नहीं है।

खास तौर से बेशक एक मांग हमारी बहुत लम्बे अर्से से चल रही थी, वह तो मानी गई कि चंडीगढ़, पंजाब और हरियाणा की राजधानी है, उसे पंजाब के साथ सीधा जोड़ दिया जाए। उसके लिए चंडीगढ़-लुधियाना रेल लिंक पर काम तो जरूर हो रहा है, यह बहुत समय से रुका पड़ा था। अब कुछ गति उसने पकड़ी है और काम में गति आई है। मुझे आशा है कि वह जल्दी पूरा होगा। लेकिन उसमें एक बड़ी कमी हमने देखी है, उसके कारण जो कुछ हम हासिल कर रहे हैं, वह व्यर्थ न जाए। आज के दिन जब दिल्ली से अम्बाला तक विद्युतीकरण हो चुका है और आधे अम्बाला से अमृतसर तक वह किस कारण वह एक नया सैगमेंट आप जोड़ रहे हैं, उसकी इलैक्ट्रीफिकेशन नहीं हुई है। मैं समझता था कि वह उसके साथ-साथ सैंक्शन हो जाना चाहिए था, लेकिन मुझे जानकर ताज्जुब हुआ कि ऐसा नहीं है और अगर ऐसा रहा तो चंडीगढ़-लुधियाना रेल लिंक बनाने का कोई फायदा नहीं रहेगा। आप उस रास्ते पर ज्यादा ट्रेन्स नहीं चल पाएंगे क्योंकि अम्बाला से आपको फिर दूसरे इंजन लगाने पड़ेंगे। फिर इसका आपको बहुत फायदा न रहे। एक बात जो पहले पास हो गई थी और प्लानिंग कमीशन ने भी मान ली थी कि चंडीगढ़ से राजपुरा तक बहुत छोटा रास्ता है। दूसरी लाइन एक अलग पंजाब के साथ जोड़ने के लिए प्लानिंग कमीशन ने बात मान ली थी, शम्भु बैरियर तक छोटा सा रास्ता था, उसको रोक दिया गया, मैं समझता हूं कि वह शायद खटाई में ही पड़ गया है। अगर आप चंडीगढ़ से लुधियाना बना रहे हैं तो इसका कारण यह नहीं और इसका मतलब यह नहीं होता है कि आपने जो पास कर रखा है, उसको छोड़ दें। मैं यह गुजारिश करूंगा कि उस बात पर गौर किया जाना चाहिए और वह चलनी चाहिए। पंजाब ने बहुत तरक्की की है। देश के अन्न का भंडार पंजाब और हरियाणा भरते हैं। लेकिन पिछले बहुत अर्से से रेलवेज की तरफ से पंजाब की जरूरतों पर जो ध्यान दिया जाना चाहिए था, वह ध्यान नहीं दिया गया है। इसके लिए मैं फिर वही दोहराना चाहता हूं कि एक सर्वे के लिए बहुत समय से मांग हुई थी। मोगा से लेकर मानसा तक बरनाला-तपा वगैरह के रास्ते से एक लाइन के लिए सर्वे कीजिए। उस पर काम हो, वह लाइन जुड़े ताकि पंजाब और तरक्की के रास्ते पर चल सके। मैं गुजारिश करूंगा कि वह सर्वे करवाएं। उसकी बहुत जरूरत है। इस बात में कोई दो राय नहीं है कि रेलवेज को लोग बहुत ज्यादा महत्वता देते हैं, उसकी प्राथमिकता होती है और इसलिए वहां ज्यादा जरूरत है। इसके साथ-साथ मैं एक या दो ट्रेनों का जिक्र करना चाहता हूं। हमारे यहां एक ट्रेन, सं. 347 और 348 चलती थी, जो फिरोजपुर से शुरू होकर फरीदकोट, भटिण्डा, बरनाला, धुरी, पटियाला और राजपुरा से होते हुए अम्बाला तक जाती थी। कुछ समय पहले उसको बंद कर दिया गया और इसके लिए आतंकवाद को कारण बताया गया। लेकिन आज तक वह ट्रेन फिर से शुरू नहीं की जा सकी। मैं लोगों की मांग को यहां दोहराना चाहता हूं कि इस ट्रेन को फिर से शुरू किया जाए। इसके साथ ही फिरोजपुर से लेकर अम्बाला तक का सेगमेण्ट काफी समय से उपेक्षित है। इसकी जरूरत है कि सुबह के समय दिल्ली से एक ट्रेन शुरू हो जो अम्बाला, राजपुरा, धुरी, पटियाला, भटिण्डा आदि होते हुए फिरोजपुर तक जाए और वापस आए। हम अपनी राजधानी से जुड़ना चाहते हैं, इसके लिए सुविधा होनी चाहिए। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

महोदय, कालका, जहां से आगे हिमाचल प्रदेश शुरू हो जाता है, वहां से भी जरूरत है कि सुबह में एक ट्रेन चंडीगढ़ होते हुए उसी रूट पर चले और राजपुरा, धुरी, पटियाला, भटिण्डा आदि होते हुए फिरोजपुर तक पहुंचे। दूसरा रास्ता जारबल होते हुए जाता है। दिल्ली से भटिण्डा के लिए बरास्ता रोहतक, जींद, जारबल, धुरी और बरनाला होता हुआ जाता है। इस रूट पर बहुत कम ट्रेनें हैं। इस रूट पर गाड़ियों की संख्या बढ़ायी जानी चाहिए ताकि इस क्षेत्र की जनता के मन में कभी यह विचार न आए कि उनका ध्यान नहीं रखा जा रहा है। दिल्ली जाने वाली राजधानी अम्बाला नहीं रुकती जिसके कारण चंडीगढ़ को नुकसान होता है, इसका यहां स्टॉपिज किये जाने की जरूरत है। एक ट्रेन दसुआ होते हुए हरिद्वार जाती है, लेकिन वह दसुआ में नहीं रुकती है। दसुआ वयैरह पिछड़े इलाके हैं। इन इलाकों को ट्रेनों की अधिक जरूरत है। चंडीगढ़ पर अब तक बहुत कम ध्यान दिया गया है। यदि आज आप चंडीगढ़ को अपग्रेड करने की बात करते हैं तो यह अपग्रेडेशन का केवल यह मतलब नहीं होता है कि आप स्टेशन पर नए कोटा स्टोन लगवा दें। यह अपग्रेडेशन नहीं है। आज बाहर से आने वाले पर्यटकों के लिए चंडीगढ़ का महत्व बढ़ रहा है। स्टेशन पर उतरते ही लोगों को यह लगना चाहिए कि वे एक आधुनिक शहर में प्रवेश कर रहे हैं। शहर की एक झलक रेलवे स्टेशन पर मिलनी चाहिए। उसे एक शानदार अल्ट्रामॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की आवश्यकता है।

[श्री पवन कुमार बंसल]

मैं रेलवे के विषय में यह जानता हूं कि इसे अपने संसाधनों को बढ़ाने की आवश्यकता है लेकिन उसके लिए कम से कम इसे शहर के अन्य स्टेशनों की तरह न बनाएं, अगर वहां होर्डिंग्स आदि लगानी हैं। हर संभव तरीके से कृपया इसे पूरा करें। लेकिन इसे इस प्रकार से लगाएं कि स्टेशन को देखकर लगे कि हम एक आधुनिक रेलवे स्टेशन पर खड़े हैं। इसी के साथ मैं एक बार फिर इस बजट का स्वागत करते हुए यह उम्मीद करता हूं कि हमारे माननीय साथियों ने यहां अपने-अपने क्षेत्रों के विषय में जो अपेक्षाएं रखी हैं, वे पूरी हो सकें और उनमें भी जो उपेक्षित इलाके हैं, उन पर खास ध्यान दिया जा सके।

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण): बहुत-बहुत धन्यवाद। आरंभ में मैं आपको रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस मुद्दे की ओर आकर्षित कराना चाहता हूं। चूंकि, माननीय मंत्री जी तमिलनाडु राज्य के हैं, पिछले वर्ष पूरे विश्लेषण में, तमिलनाडु को नई लाइनों के दोहरीकरण और आमान परिवर्तन आदि के लिए 307 करोड़ रुपये मिले थे और इस वर्ष इस राज्य को 370 करोड़ रुपये मिले हैं, जो कि पूरे बजट में राज्य के लिए अधिकतम आवंटन राशि है, इसकी तुलना में कर्नाटक राज्य को क्या दिया गया है।

पिछले 55 वर्षों में कर्नाटक राज्य के लिए अनेक लाइनों, आमान परिवर्तनों, विद्युतीकरण परियोजनाओं, ट्रैक दोहरीकरण आदि की घोषणा की गई थी और इन कार्यों पर कुल 4500 करोड़ की धनराशि खर्च की गई थी; इस वर्ष हमें 190.67 लाख रुपये की मामूली सी धनराशि आवंटित की गई है।

रात्रि 8.11 बजे

[श्री पवन कुमार बंसल *पीठासीन* हुए]

इसमें नई लाइनों के लिए 29.67 करोड़ रुपये, दोहरीकरण के लिए 97 करोड़ रुपये और आमान परिवर्तन के लिए 64 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। यहां, मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं जिनके अनुसार, यदि थोड़ी और अधिक धनराशि आवंटित की जाती है तो कुछ परियोजनाओं को इस वर्ष के भीतर पूरा किया जा सकता है।

उदाहरण के लिए, हासन-बंगलौर एक अति महत्वपूर्ण रेल लाइन है, वर्ष 2006 में, श्रवणबेलगोला के लिए महामस्तकाभिषेकम कराने जा रहे हैं। बंगलौर-श्रवणबेलगोला लाइन के कार्य को पूरा किये जाने की आवश्यकता है। यह 166 कि.मी. की लाइन है और इसके लिए कुल 412.91 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अभी तक 150 करोड़ रुपये खर्च किये जा चुके हैं। परंतु इस लाइन को श्रमवण बेलगोला तक पूरा करने के लिए कुछ और करोड़ रुपयों की आवश्यकता है। पिछले वर्ष इन्होंने हमें इस लाइन के लिए 26 करोड़ रुपये आवंटित किये और इस वर्ष केवल 20 लाख रुपये आवंटित किये हैं।

जब महामस्तभिषेकम होगा, तो यहां पर राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय यात्री आएंगे; पर्यटक आएंगे; पूरा जैन समुदाय यहां पर आएगा; केवल जैन समुदाय ही नहीं बल्कि अन्य समुदाय के व्यक्ति भी यहां पर करोड़ों की संख्या में एकत्रित होंगे। अत: माननीय मंत्री को श्रवणबेलगोला के रास्ते हासन-बंगलौर की इस लाइन का विशेष ध्यान रखना है।

दूसरे, हरकी के रास्ते शोलापुर-गदक लाइन है, जिसकी लंबाई 330 कि.मी. है। अब तक 268.21 करोड़ रु. में 223.37 करोड़ रु. की धनराशि आवंटित की जा चुकी है। आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा करने के लिए केवल 45 करोड़ रुपये खर्च किये जाने की आवश्यकता है। बागलकोट और बीजापुर जिले अंडमान और किनोबार की तरह एक द्वीप बन चुका है। मंत्री जी वे इस बजट में 15 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है; उन्हें इस धनराशि को बढ़ाकर 45 करोड़ करने की आवश्यकता है ताकि पूरे कर्नाटक-उत्तर कर्नाटक के व्यापारियों, उद्यमियों और किसानों को इससे लाभ हो।

एक और सुझाव है। पश्चिम तट को पूर्वी तट से जोड़ने वाली हुबली-अंकोला लाइन इंजीनियर-स्टेट्समैन श्रवणविश्वेश्वरैया का 100 वर्ष का सपना है। आप जानते होंगे कि वहां पर 10,000 करोड़ रुपये की बड़ी नौसेना परियोजना है। यह परियोजना अंकोला से 30 कि.मी. दूर करवर में है। दक्षिण भारत में तीन महत्वपूर्ण पत्तन-एक चेन्नई में, दूसरा मैंगलोर में और तीसरा करवर में है। इन पत्तनों को जोड़े जाने की आवश्यकता है। इस कार्य के लिए पर्यावरणीय अनुमति नहीं दी गई है। यह 997 करोड़ रुपये की परियोजना है। पिछले वर्ष, भूमि अधिग्रहण के लिए 15 करोड़ रु. की धनराशि प्रदान की गई थी; इस वर्ष केवल 5 करोड़ रुपये की धनराशि प्रदान की गई है। दोनों माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हैं; मैं बहुत प्रसन्न हूं और मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे माननीय पर्यावरण और वन मंत्री जी से इस परियोजना को शीघ्र अनुमति देने के लिए कहें।

कर्नाटक राज्य में बीदर-गुलबर्गा नाम की एक और महत्वपूर्ण परियोजना है। इस परियोजना का उद्घाटन किया गया था और

भूमि अधिग्रहण का कार्य भी आरंभ हो चुका है। यदि मंत्री जी इस परियोजना को पूरा कर सकें तो इससे काफी मदद मिलेगी क्योंकि इससे बंगलौर से दिल्ली के सफर में 500 कि.मी. तक की कमी आएगी। बंगलौर-दिल्ली एक अति महत्वपूर्ण संपर्क है। पूरा हैदराबाद-कर्नाटक क्षेत्र या उत्तर कर्नाटक खंड आपस में जुड़ जाएगा। गुलबर्ग तक पहले से ही रेलवे लाइन है। पहले से स्वीकृत बीदर-गुलबर्ग के छोटे खंड के लिए और अधिक धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता है। मैं अपनी बात समाप्त करने से पूर्व दो और बातें बताना चाहूंगा।

बंगलौर एक अति प्रतिष्ठित और तेजी से विकास करता हुआ शहर है। मैं बंगलौर दक्षिण का प्रतिनिधित्व करता है। मुंबई और कोलकाता में स्थानीय रेल नेटवर्क है। जिस वक्त मैं शहरी विकास मंत्री था, आप भली भांति जानते हैं, मैंने भी दिल्ली मेट्रो रेल निगम को आगे बढ़ाने के लिए थोड़े से प्रयास किये थे। बंगलौर मेट्रो रेल के लिए, मेरे कार्यकाल के दौरान सर्वेक्षण हेतु 3.50 करोड़ रुपये दिये गये थे। इस कार्य के लिए एक विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई। दिल्ली मेट्रो रेल निगम के प्रमुख श्री श्रीधरन स्वयं आए और उन्होंने भूमि परीक्षण किया है। दिल्ली मेट्रो के लिए भारत सरकार की 50 प्रतिशत और दिल्ली सरकार की 50 प्रतिशत की भागीदारी का विशेष प्रयोजन वाहन है। मैं बंगलौर मेट्रो परियोजना में भारतीय रेल की भागीदारी का अनुरोध करता हूं। यह 4500 कि.मी. की परियोजना है। उत्तर-दक्षिण और पूर्व पश्चिम में 88 रेलवे स्टेशन है। वहां मेट्रो रेल से प्रतिदिन लगभग 30 लाख यात्री अपने गंतव्य पर आएंगे-जाएंगे। बंगलौर के लिए अत्याधुनिक सार्वजनिक परिवहन प्रणाली की आवश्यकता है और कर्नाटक सरकार और भारत सरकार के माध्यम से उसके साथ वित्तपोषण के लिए जापानी अंतर्राष्ट्रीय सहयोग बैंक से सहायता मांग रही है। कर्नाटक सरकार ने भी इस वर्ष के बजट में लगभग 700 करोड़ रुपये की धनराशि निर्धारित की है। मैं अनुरोध करता हूं कि कर्नाटक सरकार और भारत सरकार की 50 : 50 वाली परियोजना के बजाय इस परियोजना में कर्नाटक सरकार, भारत सरकार और भारतीय रेल की एक-तिहाई भागीदारी रखी जाए। बंगलौर के तेजी से विकास करने वाले महानगर और सूचना प्रौद्योगिकी मुख्यालय होने के कारण, मैं भारतीय रेल से इसमें विशेष रुचि लेने का अनुरोध करता हूं।

अंततः, पूरे कर्नाटक राज्य-न तो दक्षिण-मध्य रेल, दक्षिण रेल और न ही दक्षिण-पश्चिम रेल के विद्युतीकरण के लिए एक रुपया भी आवंटित नहीं किया गया है। इस मामले पर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। हमारा राज्य एक प्रगतिशील राज्य है। यदि बिहार, उत्तर प्रदेश अथवा मुम्बई में इतना विद्युतीकरण कार्य किया गया है तो बंगलौर के लिए क्यों नहीं किया गया है तथा पूरे कर्नाटक राज्य के लिए ऐसा क्यों नहीं है?

हमें दोहरीकरण की भी आवश्यकता है विशेषकर मैसूर-बंगलौर-हुबली-बेलगांव-पुणे-मुम्बई से। इस समय रेलवे लाइन का दोहरीकरण मिराज तक है। परन्तु मिराज से बंगलौर तथा मैसूर तक जोकि प्रमुख मार्गों में से एक है, वहां कोई दोहरीकरण अथवा विद्युतीकरण नहीं है। अतः मैं इस मार्ग के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण का अनुरोध करता हूं, जिससे कि राजस्व बढ़ सके।

यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं एक बार फिर माननीय सभापति महोदय का धन्यवाद करता हूं। सरकार में शामिल दो वरिष्ठ सहयोगी यहां उपस्थित हैं। मुझे उम्मीद है कि कल जब माननीय रेल मंत्री जी उत्तर देंगे तो वे उन्हें समझाएंगे। वे मिलकर निर्णय लेंगे कि वे बंगलौर मेट्रो रेल में भाग लेंगे तथा महामस्ताभिषेक हेतु वे बंगलौर-हासन के लिए अतिरिक्त सहायता देंगे। वे इस वर्ष बंगलौर-शोलापुर दोहरीकरण कार्य पूरा करने जा रहे हैं जोकि सिर्फ 45 किलोमीटर दूर है। सरकार कर्नाटक के लिए रेलवे आवंटन को 190 करोड़ रु. से बढ़ाकर 450 करोड़ रु. कर हमें एक उपहार देगी।

सभापति महोदयः अब श्री मंजुनाथ कुन्नुर अपना भाषण पटल पर रखेंगे।

श्री मंजुनाथ कुन्नुर (धारवाड़ दक्षिण): महोदय, अपना भाषण रखने से पहले मैं दो शब्द बोलना चाहता हूं।

सभापति महोदयः मैं आपको अनुमति नहीं दे सकता। उसके लिए आपको प्रतीक्षा करनी पड़ेगी। मैं कुछ समय बाद आपका नाम पुकारूंगा।

श्री अनंत कुमारः महोदय, मैं, आपसे केवल यही अनुरोध करता हूं कि चूंकि आपने, उनका नाम पुकारा है, कृपया उन्हें बोलने की अनुमति दीजिए। यह उनका प्रथम भाषण होगा।

सभापति महोदयः मैं क्षमा चाहता हूं। मैं ऐसा नहीं कर पाऊंगा। हमें दूसरी ओर से शुरू करना है। कुछ समय बाद मैं उनका नाम पुकारूंगा।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, मैं इसके लिए आपका आभारी हूं। जब भी रेल बजट आता है तो पूरे हिन्दुस्तान के लोगों में इस बात की चर्चा होती है कि ट्रेन का किराया बढ़ेगा या विधिवत रहेगा? दूसरी आश जनता को यही रहती है कि नई ट्रेन चलेगी या नहीं? तीसरी मांग रहती है कि विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेनों का ठहराव हो। चौथी दुखद बात कभी-कभी उस समय होती है

[श्री शैलेन्द्र कुमार]

जब ट्रेनों का डिरेलमैंट होता है। उसका मुख्य कारण रेलवे ट्रैक और पुराने पुल हैं। इन सभी बातों पर हमने पिछले वर्ष रेल बजट के समय चर्चा की थी और तमाम अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में हाउस में भी चर्चा की थी। उसके बाद रेल मंत्री जी को लिख कर दिया। हम समय-समय पर अधिकारीगणों को इस बारे में अवगत कराते रहे हैं। बिहार से चुन कर आए उन्होंने भी दुख प्रकट किया। रेल मंत्री और उनके दल के लोगों ने भी इसे लेकर एक निराशा थी।

मैं अपने क्षेत्र की समस्या के बारे में सदन को अवगत कराना चाहूंगा। हमारा जनपद कोशाम्बी जो नवसृजित जनपद है, उसका मुख्य रेलवे स्टेशन भरवारी है। मैंने इसके बारे में बहुत पहले मंत्री जी और अधिकारियों को लिख कर भी दिया था कि वहां मुख्य ट्रेनों का ठहराव हो ताकि उस जनपद की अपनी भव्यता बने और जनपद का नाम भी उत्तर प्रदेश के मानचित्र पर जाना जा सके। पिछली बार लिख कर दिया कि वहां कम्प्यूटर आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो क्योंकि वह जनपद का मुख्य रेलवे स्टेशन है। प्राय: देखा जाता है कि वहां चूंकि जीटी रोड भी पड़ती है, तमाम यात्री उतरते हैं, कभी टेलीफोन में बात करनी होती है तो कर नहीं पाते हैं। मुख्य प्लेटफार्मों जो नम्बर एक के हैं वहां पीसीओ की व्यवस्था होनी चाहिए। इलाहाबाद से दिल्ली की ओर रवाना होंगे तो इलाहाबाद के नजदीक सुबेदारगंज स्टेशन पड़ता है। चूंकि मेरा निर्वाचन क्षेत्र इलाहाबाद और कोशाम्बी जनपद, फतेहपुर जनपद में पड़ता है, सुबेदारगंज स्टेशन पर भी अगर प्लेटफार्म का सौन्दर्यीकरण हो और प्लेटफार्म बन जाए तो मेरे ख्याल से इलाहाबाद में जो लोड पड़ता है, वह कम होगा। इसी प्रकार से शंकर प्रयाग घाट का रेलवे स्टेशन है। जब माघ मेला या कुम्भ मेला आता है तो वहां आज भी एक शटल ट्रेन चलती है, प्लेटफार्म भी है, पानी की टंकी है, क्वार्टर है, तमाम तरह की सुविधाएं हैं अगर ये दोनों रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करके विकसित किया जाए तो मेरे ख्याल से इलाहाबाद पर पड़ने वाला लोड कम होगा। मेरे ही जनपद कोशाम्बी में मनौरी, भरवारी, सिराथू तथा खागा मुख्य रेलवे स्टेशन हैं। मैं मांग करता हूं कि इन स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करा कर विकसित कराया जाए ताकि जनपद का महत्व बढ़ सके और लोड को कम किया जा सके।

दूसरी बात यह है कि सुबेदारगंज, भरवारी, मनौरी, सिराथू, खागा के नए प्लेटफार्म बनाने की भी जरूरत है। वहां बहुत सी ट्रेनें रुकती हैं। जो रेलवे ट्रैक हैं, वहां प्लेटफार्म नाम की कोई चीज नहीं है इसलिए नए प्लेटफार्म का भी निर्माण हो या उसका थोड़ा विकास होना चाहिए। भरवारी जो मेन जनपद का मुख्य स्टेशन है, वहां रिटायरिंग रूम बने। बहुत से मुसाफिर खुले मैदान में सोते हैं। कम से कम यह सुविधा वहां होनी चाहिए। रीवा-महानन्दा एक्सप्रैस ट्रेन को वहां रोका जाये। कानपुर से इलाहाबाद 8.30 मरवाटी पहुंचती है और इलाहाबाद से कानपुर 9.30 मरवाटी चलती है। उससे रेल यात्रियों को काफी सुविधा मिलेगी। जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस कानपुर 1200 बजे दिन में और इलाहाबाद 2.00 बजे दिन में पहुंचती है। इस ट्रेन का स्टापेज कर दिया जाये तो जनपद के तमाम लोगों को सुविधा मिल सकेगी। मैंने यह मांग पहले भी की थी। रेलवे में खान-पान के लिए रेलवे वैंडर्स के लाइसेंस जो अपाहिज तथा विधवाओं को मिले हुये थे, उनका नवीनीकरण नहीं किया गया है। रेल मंत्री जी से आग्रह है कि उन लाइसेंसों का नवीनीकरण किया जाये। चौरी-चौरा एक्सप्रैस को मनोरी स्टेशन पर रोका जाये। एन.सी.आर. की आवासीय कालोनी, इंडियन ऑयल कार्यालय सूबेदारगंज में बननी है। उसमें मुंडोरा गांव का नाला जा रहा है। यदि अलग जाया जाये तो गांव जलमग्न हो जाता है। इसलिए एक ही ड्रेनेज के द्वारा कार्य किया जाये। जिससे कालोनी और गांव का पानी निकाला जा सके। इससे रेल कर्मचारियों को सुविधा हो जायेगी। इलाहाबाद-लखनऊ-इलाहाबाद तीन घंटे की यात्रा है और 200 किलोमीटर का रास्ता तय करने में 6-7 घंटे लग जाते हैं। हमारी मांग है कि इलाहाबाद-लखनऊ रेलमार्ग का दोहरीकरण कर दिया जाये। ऐसी कोई एक्सप्रैस ट्रेन चलाई जाये जो 3-4 घंटे में पहुंच जाये। इलाहाबाद उत्तर प्रदेश का एक महत्वपूर्ण जिला है और लखनऊ प्रदेश की राजधानी है। हमारे कई माननीय सदस्यों ने इस बात के लिए पहले भी मांग की है। इलाहाबाद आजादी की लड़ाई से लेकर आज तक अपना एक स्थान बनाये हुये हैं। मेरी मांग है कि इलाहाबाद-दिल्ली के बीच में एक शताब्दी गाड़ी चलायी जाये।

सभापति जी, महर्षि बाल्मीकि इंटर कालेज, जहां मैं भी पढ़ा हूं। यहां पूर्व सांसद श्री कल्याण चन्द बाल्मीकि जी प्रबंधक रहे हैं। सरदार बूटा सिंह जी, जो इस समय बिहार के गवर्नर हैं, उस समय उप रेल मंत्री थे, उन्होंने कुछ जमीन रेलवे से लेकर एक स्कूल भवन का निर्माण कराया था लेकिन एन.सी.आर. ने उस भवन पर कब्जा कर लिया। इससे समस्या पैदा हो गई है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी मांग करना चाहता हूं कि अगर उस विद्यालय का कमरा छोटा सा है, अगर दे दिया जाए तो बच्चों को सुविधा होगी। उसमें ज्यादातर बच्चे अनुसूचित जाति से हैं। जो भी सरकार आती है, वह अनुसूचित जाति, पिछड़े वर्ग को बच्चों को ज्यादा सहूलियतें देती हैं।

सभापति महोदय, इलाहाबाद से लेकर दिल्ली तक रेल मार्ग पर भरवारी-सिराथू फाटक बंद रहता है। मैंने राष्ट्रीय सम विकास योजना में 12 करोड़ रुपये का प्रावधान कराया था। मेरी मांग है कि रेलवे ट्रेक पर पुल बनना चाहिए। रेलवे विभाग कुछ आर्थिक सहायता प्रदान करे। इससे लोगों को सुविधा हो जायेगी। इससे जाम से बचा जा सकेगा।

सभापति जी, रेल विभाग के दोनों मंत्री बैठे हुए हैं। उनसे मांग करता हूं कि मेरे द्वारा दिये गये सुझावों को गंभीरता से लिया जाये। ताकि जन साधारण का कार्य हो सके और उन्हें सारी सुविधायें मिल सकें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं माननीय सदस्यों को और अधिक समय देना चाहता था, परन्तु मैं सूचित करना चाहता हूं कि मेरे पास 40 और नाम हैं। यदि मैं प्रत्येक वक्ता की 5 मिनट भी देता हूं तो इसमें 200 मिनट लगेंगे जबकि वक्ताओं की सूची को समाप्त करने के लिए 3 घंटे से अधिक समय लगेंगे। इसलिए मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे अपने अनुरोध तथा विचार यथा-संभव संक्षेप में रखें। मैं चार मिनट के बाद पहली घंटी बजाऊंगा तथा पांच मिनट के बाद अंतिम घंटी बजाऊंगा।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा): *सभापति जी प्रस्तुत रेल बजट 2005-06-लोकलुभावन घोषणाओं से भरपूर है। रेल मंत्री जी ने आंकड़ों की बाजीगरी दिखा कर वाहवाही लूटने का प्रयास किया है। किंतु घोषणाओं के अनुरूप नई योजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

यात्री-सुविधा की दृष्टि से मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। मध्य प्रदेश की किसी भी परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का भूमिपूजन तत्कालीन प्रधानमंत्री मान्यवर अटल बिहारी वाजपेयी जी ने 1998-99 में किया था। उस समय जो कार्य इस दिशा में हुए, वह उनके जाने के बाद ठप्प हो गया है। प्रस्तुत रेल बजट में भी ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन के निर्माण के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। जबकि इस लाइन के निर्माण से रीवा संभाग ऊर्जाधानी सिंगरौली से सतत संपर्क में आ जाएगा और रीवा संभागा द्रुतगति से विकास के पथ पर अग्रसर हो जायेगा।

विन्ध्य क्षेत्र में सीमेंट उद्योग और कोयले का भरपूर भंडार है। लेकिन इस क्षेत्र में गुड्स ट्रेन बढ़ाने के लिए पूरे बजट में ठोस कुछ भी नहीं किया गया है।

मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल से रीवा के बीच इकलौती रेवांचल एक्सप्रेस चलती है। यह एक लम्बे संघर्ष के बाद प्रारंभ हुई थी। यह राजस्व के मामले में देश की गिनी-चुनी ट्रेनों में हैं। इसे आई.एस.ओ. नम्बर प्राप्त है। इसी में से अधिकांश सांसद, विधायक और मंत्री यात्रा करते हैं। रीवा और भोपाल के समाचार पत्रों में आज ही समाचार प्रकाशित हुआ है कि जब यह रेवांचल एक्सप्रेस पूरे सप्ताह की जगह सप्ताह में केवल तीन दिन चलेगी। रेल मंत्री जी से मिलकर मैंने इस गाड़ी में ए.सी. प्रथम श्रेणी का एक कोच जोड़ने की मांग की थी। उन्होंने मुझे आश्वस्त किया था कि वह यथाशीघ्र ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ देंगे। समझो, यह काम हो गया। लेकिन ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ना तो दूर, रीवा संभाग के यात्रियों के लिए राजधानी पहुंचने वाली इकलौती ट्रेन को भी सप्ताह में तीन दिन चलाने की योजना से मैं मर्माहत हूं। आज ही रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री आर.के. सिंह से मैंने इस संदर्भ में चर्चा की है। यद्यपि उन्होंने मुझे आश्वस्त किया है कि रेवांचल एक्सप्रेस जो एक लाभप्रद गाड़ी है, पूर्ववत प्रत्येक दिन चलेगी। फिर भी मेरा रेल मंत्री जी से साग्रह अनुरोध है कि वे इस संदर्भ में मुझे और इस सदन को आश्वस्त करें कि रेवांचल एक्सप्रेस पूर्ववत चलती रहेगी तथा उनमें प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ेंगे।

माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखकर और मिलकर के रीवा में तीसरे प्लेटफार्म का निर्माण रीवा से जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने, रीवा नयी दिल्ली एक्सप्रेस के समय परिवर्तन की मांग तथा रीवा-बिलासपुर फास्ट पैसेंजर को दुर्ग तक बढ़ाकर उसमें ए.सी. 3 टीयर का एक कोच लगाने, जिससे अतिरिक्त सुविधाओं की वृद्धि के साथ अधिक राजस्व की प्राप्ति हो सके एवं रीवा-मिर्जापुर तक रेल लाइन बिछाने की मांग कई बार की गयी। माननीय रेल मंत्री जी ने मुझे इसको पूरा करने का आश्वासन भी दिया था, लेकिन रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन के सर्वे की बात के अलावा कुछ भी नहीं किया। जहां रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन के सर्वे के लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं वहीं उपरोक्त मांगों को पूरा करने की पुरजोर मांग करता हूं।

महोदय, एन.डी.ए. सरकार ने जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल जोन की स्थापना कर क्षेत्र को उपहार दिया था, इस बजट में जबलपुर जोनल कार्यालय के लिए बजटीय प्रबंधन में स्थान न दिया जाना सरकार के सौतेले व्यवहार को दर्शाता है।

इसी प्रकार राष्ट्रीय राजमार्ग-7 पर मैहर में ओवर ब्रिज के निर्माण की घोषणा के बाद इस बजट में राशि के प्रावधान न होने से यह भी नहीं बन सकेगा।

सम्पूर्ण बजटीय भाषण में जिन 46 नयी रेलगाड़ियों को चलाने की बात कहीं जा रही है, उनमें से 14 ट्रेनों को अमान परिवर्तन के बाद, 2 ट्रेनें नयी लाइन बनने के बाद चलायी जायेंगी। महोदय, यह तो सदन का घोर मजाक है क्योंकि जब गत वर्ष के बजट में घोषित की गयी सम्पर्क क्रांति पूरी शुरू नहीं हो सकी और इस

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी]

प्रकार कागजी घोड़े दौड़ाकर 46 गाड़ियों को शुरू करने एवं 27 गाड़ियों के विस्तार की बात को शामिल करना देश की जनता के साथ धोखा है।

महोदय, यात्री सुविधाओं के नाम पर स्टेशनों पर सालों से कार्यरत छोटे-छोटे खानपान लाइसेंसीज जो कि रेलवे स्टेशनों पर स्टाल, ट्राली के माध्यम से पूरी, चाय, फल, जूस इत्यादि वस्तुओं की बिक्री कर अपना भरण-पोषण करते आ रहे हैं और सस्ते दामों पर यात्रियों को खानपान सामग्री उपलब्ध कराते हैं, की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। रेल मंत्रालय द्वारा जारी खानपान योजना 2004 लागू होने से ये छोटे छोटे लाइसेंसीज, जिनमें वृद्धि, विस्थापित, अल्पसंख्यक, अनुसूचित जाति, जनजाति, विधवायें और स्वतंत्रता संग्राम सेनानी शामिल हैं, भुखमरी की स्थिति में पहुंच जायेंगे। ये लोग नयी नीति के तहत टेंडर प्रक्रिया को टेंडर माफियाओं और बड़े पूंजीपतियों के चलते पूरा नहीं कर पायेंगे।

अस्तु, रेल मंत्री जी इस पर पुनर्विचार करें और सालों से कार्यरत खानपान लाइसेंसीज को भुखमरी और बेरोजगारी से बचाने के लिए नयी खानपान नीति 2004 के पैरा संख्या 12.5 को समाप्त करने का कष्ट करें ताकि सालों से कार्य कर रहे ये छोटे छोटे लाइसेंसीज अ.व.स. श्रेणी स्टेशनों पर वर्षों से कार्यरत रहकर अपना व अपने परिवार का भरण पोषण करते आ रहे हैं, उन्हें टेंडर प्रक्रिया से अलग रखने और पूर्ववत लाइसेंसों के नवीनीकरण हेतु नीति बनाने की कार्यवाही करें।

इसी तरह सन 2000 में ट्रेन साइड वैंडिंग का कार्य यात्रियों की सुविधा हेतु बनाया गया है। परन्तु, उपरोक्त पॉलिसी का क्रियान्वयन केवल उत्तर रेलवे द्वारा ही किया गया है, वह भी 2003 में महज सीमित गाड़ियों में किया गया है। सामान्यता जिन ट्रेनों में पेंट्री कार की सुविधा नहीं है, इन गाड़ियों में यात्रा कर रहे लोगों की सुविधा हेतु उक्त पॉलिसी आम जनता एवं जन-प्रतिनिधियों की मांग पर रेल मंत्रालय द्वारा बनायी गयी है। परन्तु, रेल के अधिकारी उपरोक्त कार्य को रेलवे द्वारा अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों से न कराकर अवैध रूप से अवैध लोगों से इस कार्य को करा रहे हैं, जिसमें आर.पी.एफ. एवं जी.आर.पी. भी बराबर के भागीदार है।

इस कार्य को रेलवे द्वारा अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों से कराने पर रेलवे की आय में फीस के रूप में भारी राजस्व की बढ़ोत्तरी हो सकती है। परन्तु कुछ भ्रष्ट अधिकारी उक्त कार्य को भोजनालय ठेकेदारों के मांगने के बावजूद भी यह कहकर आई.आर.सी.टी.सी. के माध्यम से कराने की बात करते हैं जबकि आई.आर.सी.टी.सी. पेंट्री कार सुविधा देने में ही असमर्थ है। आई.आर.सी.टी.सी. का कहना है कि रेलवे बोर्ड ही इस पॉलिसी पर अनुपालन करवा सकता है।

मैं आम यात्रियों की सुविधा हेतु रेल मंत्रालय से पुरजोर मांग करता हूं कि जिन गाड़ियों में पेंट्री कार की सुविधा नहीं हैं, उसमें आम यात्रियों की सुविधा एवं जहर खुरानी की घटनाओं पर अंकुश लगाने हेतु क्षेत्रीय रेलवे में कार्यरत केवल अधिकृत भोजनालय ठेकेदारों के माध्यम से ही ट्रेन साइड वैंडिंग का कार्य कराया जाये।

डा. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने यह कहकर बड़ी वाह-वाही लूटी है कि हम माल भाड़े में कुछ नहीं बढ़ा रहे हैं। बड़ी चतुराई के साथ उन्होंने गरीबों के साथ मजाक किया है। चीनी, पैट्रोलियम पदार्थों और खाद्यान्न पर यह भाड़ा वृद्धि लगेगी तो इसका असर किस पर पड़ेगा।

महोदय, बजट में बुंदेलखंड और मध्य प्रदेश के साथ बड़ा पक्षपातपूर्ण व्यवहार किया गया है। हमारे बुंदेलखंड में एक बुंदेलखंड एक्सप्रैस चलती थी। हम लोग एक-एक स्टापेज के लिए निवेदन करते हैं कि कहीं न कहीं स्टापेज आप करें। लेकिन आपने तेज गाड़ी चलाने के नाम पर बुंदेलखंड एक्सप्रैस के 11 स्टापेज एकदम बंद किये हैं। वहां की जनता के लिए जो सुविधा थी, वह आपने छीन ली।

ओरछा विश्व प्रसिद्ध, ऐतिहासिक और सांस्कृतिक धरोहर है, आपने वहां भी उसके स्टापेज बंद कर दिये। गाड़ी का नाम बुंदेलखंड एक्सप्रैस है, लेकिन बुंदेलखंड के लोगों को पटरी की धूल खाने के लिए छोड़ दिया है। ओरछा, खजुराहो और कालिंजर यह पूरा ट्रेक पर्यटक स्थल है। खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। यहां से जाने के लिए ताज एक्सप्रैस जो ग्वालियर में कई घंटे खड़ी रहती है, यदि उसे आप झांसी तक बढ़ा दें तो जो बाहर से पर्यटक आते हैं, वे ओरछा जायेंगे और ओरछा से खजुराहो चले जायेंगे। इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी।

आपने कहा कि हमने माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। लेकिन 650 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय जो उससे आनी है, वह चीनी, पैट्रोलियम पदार्थों और खाद्यान्न पर मूल्य वृद्धि करके पूरी करेंगे। दमोह बुंदेलखंड का एक जिला है, यहां एक डायमंड सीमेंट कंपनी है। पूरे बुंदेलखंड में यह केवल एक ही प्रतिष्ठान है। वहां हजारों लोग काम करते हैं। लेकिन जब सीमेंट बनता है तो ढुलाई के लिए रैक्स नहीं मिलते। अब आप भाड़े में वृद्धि करें या न करें, रैक्स नहीं मिलेंगे तो ढुलाई कैसे होगी। इसकी व्यवस्था आपको करने की जरूरत है। हमारे पास वहां से कई बार खबर आती है कि हमें रैक्स नहीं मिल रहे हैं। हमारा माल गोदामों में पड़ा हुआ है। हम आपसे निवेदन कर रहे हैं कि इन सब चीजों पर भी आप गौर करें और उन्हें रैक्स की सुविधा प्रदान करें।

हमारे क्षेत्र में तुलसी एक्सप्रैस सप्ताह में तीन दिन चलती है। यदि इसे डेली कर दें तो बुंदेलखंड के लोगों को काफी सुविधा हो जायेगी। इसी तरह से सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस को हरी झंडी दिखायी गयी। दिल्ली से चलने के बाद वे सारी की सारी ट्रेन्स अंतर्धान हो गई, पता नहीं कहां चली गई। हमने पता किया कि यह गाड़ी दमोह से निकली या नहीं, यह गाड़ी चित्रकूट के लिए हरपालपुर से पास हुई या नहीं हुई। उन्होंने बताया कि गाड़ी झांसी तक नहीं गई। पता नहीं ग्वालियर के बाद गाड़ी कहां अतर्धान हो गई। आप यह जादूगरी का खेल न खेलें। लोगों को सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस दिखाई तो देनी चाहिए। पिछली बाहर नीतीश कुमार जी ने चलाई थी, बड़ी मुश्किल से दो साल के बाद इसके चलने की नौबत आई और जिस दिन झंडी दिखाई गई, उसके बाद से गाड़ी पटरी पर नहीं दिखायी दे रही है। आप इसका पता करवायें, खोजबीन करवायें कि गाड़ी कहां गई, कहां गुम हो गई। मेरे दो-तीन प्वाइंट्स और हैं। इसी तरह से भोपाल एक्सप्रैस है, हम इसका स्टापेज ललितपुर में चाहते हैं। यदि वह यहां रुकती है तो वहां बुंदेलखंड के काफी हिस्से टीकमगढ़, छतरपुर आदि जगहों के लोगों को गाड़ी में बैठने और उतरने की सहूलियत हो जायेगी। मान्यवर, पिछले समय दमोह से पन्ना रेलवे लाइन स्वीकृत हुई थी। उसका सर्वे हो गया था और उसको अंतिम रूप भी दिया गया था, लेकिन उसका कोई पता नहीं है। नए सर्वेक्षण में कुंडलपुर को कटनी से दमोह खंड पर लिंक लाइन के रूप में जोड़ा गया है लेकिन इसके लिए केवल 1 लाख 75 हजार रुपये की राशि रखा जाना बहुत कम है और ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इससे क्या बनेगा? मेरा निवेदन है कि दमोह-पन्ना रेलवे लाइन जो ललितपुर से शुरू हुई है, पहले इसमें 60 करोड़ रुपये के लगभग पैसा मिला था, उसके बाद काम शुरू हुआ था, लेकिन इस बार आप बिल्कुल भूल गए। मैं क्या कहूं। बुंदेलखंड की जितनी बातें मैंने बताई हैं, आप इनकी जांच करवा लें। यदि एक भी बात गलत निकल जाए तो आप जो चाहें, हमें जुर्माना कर सकते हैं। ये सारी बातें पूरी की पूरी बुंदेलखंड की उपेक्षा के साथ जुड़ी हुई हैं। हमें समझ में नहीं आया कि ऐसा बर्ताव क्यों है? इसको सुधारेंगे तो आपकी बहुत ही कृपा होगी।

एक और बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। क्षिप्रा एक्सप्रैस तीन दिन चलती है और उज्जैन से चलकर हावड़ा जाती है। इसी तरह से यही गाड़ी उज्जैन से तीन दिन चम्बल एक्सप्रैस बनकर झांसी और मानकपुर होते हुए चलती है। जैसे गोंडवाना एक्सप्रैस जबलपुर से चलती है और दो हिस्सों में चलती है-एक हिस्सा बिलासपुर से चलता है, दूसरा हिस्सा जबलपुर से चलता है, दोनों आकर बीना में मिल जाते हैं और फिर आगे पूरी ट्रेन बनकर दिल्ली आती है। इसी तरह से मेरा निवेदन है कि क्षिप्रा और चंबल एक्सप्रैस जो एक गाड़ी दो गाड़िया बनकर चलती हैं, इनको यदि दो बना दें-एक गाड़ी उज्जैन से चले और मानकपुर तक आए और दूसरी गाड़ी चंबल एक्सप्रैस के रूप में चले और मानकपुर तक आए और वहां से एक गाड़ी बनकर चलाई जाए तो दोनों रूटों पर डेली सर्विस लोगों को मिलेगी।

अंत में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि जो बातें मैंने आपके सामने रखी हैं, उनमें बुंदेलखंड की घोर उपेक्षा की गई है। इसकी जांच आप करा लें और ये सहूलियतें देकर बुंदेलखंड के साथ न्याय करें।

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): मंत्री महोदय, क्या यह सच है कि संपर्क क्रांति एक्सप्रैस, गंतव्य तक नहीं पहुंची? वे बहुत ही गंभीर आरोप लगा रहे हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: इसको बाद में फिर कर लें। अभी हम लिस्ट को आगे बढ़ाते रहें।

[अनुवाद]

हम उनसे बाद में पूछेंगे।

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): *महोदय, रेल बजट पर अपना भाषण सभापटल पर रखने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। महोदय, अर्थव्यवस्था की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए यूपीए सरकार ने रेलवे के लिए महत्वाकांक्षी योजनाएं बनाई हैं। महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा था कि वे यात्री सेवाओं को सुचारू बनाने तथा यात्री सेवाओं की गुणवत्ता में उचित सुधार को सुनिश्चित करने की दिशा में कार्य करेंगे। परन्तु, महोदय, यह यूपीए सरकार का एक अव्यावहारिक विचार है तथा यह केवल कागज पर है, वास्तविकता में नहीं है। महोदय, किसी भी अर्थव्यवस्था की सफलता उसकी प्रभावी रेलवे प्रणाली के माध्यम से होती है। महोदय, इस समय मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे ने अपने यात्रियों की संरक्षा तथा सुरक्षा को स्पष्ट नहीं किया है। यह बताना हमारे लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है कि मंत्री महोदय ने सुरक्षा के मद्देनजर पुलों, पटरियों, सिंगनलों के निर्माण हेतु तथा सभी रेल पटरियों की इंटर लोकिंग के लिए 10 करोड़ रु. की घोषणा की थी। महोदय, इस अवसर पर मैं कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री अदृश्य स्वरूप हैं। हम एक बहुत ही महत्वपूर्ण मामले पर चर्चा कर रहे हैं तथा मुझे न तो माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव दिखाई दे रहे हैं और न ही रेलवे बोर्ड का कोई सदस्य दिखाई दे रहा है। रेलवे दल के प्रमुख सदस्यों की इस प्रकार की उपस्थिति देखकर बहुत दुख होता है।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री दुष्यंत सिंह]

सुरक्षा के लिए माननीय रेल मंत्री ने बताया था कि मैं उन्हें उद्धृत करता हूं: "रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के पदों की भर्ती, रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा की जाती थी, उसे अब बंद कर दिया गया है तथा फील्ड यूनिटों द्वारा प्रत्यक्ष रूप से रिक्तियां भरने की पिछली प्रक्रिया फिर शुरू की जानी चाहिए।" मैं माननीय रेल मंत्री, जोकि आम आदमी के बहुत प्रिय हैं तथा यूपीए सरकार से भी इसके न्यूनतम साझा कार्यक्रम के अनुसार भर्ती प्रक्रिया शुरू करने तथा पदों के स्थान के जिलों से आरपीएफ के लिए कार्यबल को नियोजित करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, आम आदमी, रेलवे अधिकारियों से हमेशा से शिकायत करते रहे हैं कि वे रेलवे सूचना लाइन से जुड़ नहीं पाते। इसका कारण है यूपीए सरकार के सत्ता में आने के बाद विशेषकर झालावाड़ में प्रदान की गई दयनीय दूरसंचार सुविधाएं। इस लाइन का विस्तार ग्राम स्तर तक करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं। परन्तु, इस अवसर पर मैं स्पष्ट तौर पर कहना चाहता हूं और लिखित रूप में भी देना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने पटना में काल सेंटर खोलकर अपने बिहार राज्य को वरीयता दी है। उन्हें और खुले दिलवाला होना चाहिए तथा राज्य से बाहर भी एक केन्द्र बनाना चाहिए तथा ग्राम स्तर तक इसकी पहुंच का विस्तार करना चाहिए। हमें ग्राम स्तर पर टेलीफोनी नेटवर्क स्थापित करने की आवश्यकता है। हमें शिक्षा जागरूकता अभियान हुए करने की आवश्यकता है जिससे कि स्थानीय शिल्पकार, मझौले किसान तथा आम आदमी, जिसका उल्लेख यूपीए सरकार ने किया है, रेल मंत्रालय द्वारा प्रदान की जा रही इंटरनेट बुकिंग जैसी सुविधाओं का पूरा लाभ उठा सकें तथा कॉल सेंटर का पूरा उपयोग कर सकें। मैं आशा करता हूं कि यह कॉल सेंटर केवल कागज पर ही नहीं रहेगा तथा माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट में जो भी कहा है, उस पर कार्रवाई होगी तथा उससे केवल एक क्षेत्र के लोगों को नहीं बल्कि पूरे भारत के लोगों को सहायता मिलेगी। महोदय, इस अवसर पर मैं कहना चाहता हूं कि भारतीय रेल न केवल विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है, अपितु यह सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा उपक्रम भी है तथा हमें रेलवे को आधुनिक बनाने के बारे में सोचने की आवश्यकता है।

महोदय, हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए।

हमारे माननीय रेल मंत्री ने अपने रेल बजट भाषण में एक उद्धरण दिया था:

रेल बजट पर वाद-विवाद के अवसर पर माननीय रेल मंत्री तथा उनके अधिकारियों के उपस्थित न होने से मैं निराश हूं। आप बिना सीखे, सुने तथा संबंधित राज्यों के सदस्यों की स्थानीय समस्याओं के बारे में जागरूकता पैदा किये बिना, एक प्रणाली को बेहतर किस प्रकार बना सकते हैं? इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि उन्हें यहां होना चाहिए था। यह वही दुर्भाग्यपूर्ण स्थित है जो पंजाब के होशियारपुर जिले में एक रेल दुर्घटना के समय उत्पन्न हुई थी। और संसद में उपस्थित होने और संसद सदस्यों को इसकी सूचना देने के बजाय रेल मंत्री बिहार के स्थानीय मुद्दों पर गौर करने के लिए बिहार चले गये। उन्होंने पंजाब में आम आदमी की पीड़ा के बारे में भी नहीं सोचा। उन्हें बैनर्जी रिपोर्ट को जारी करने की चिंता अधिक थी। यह सब वोट प्राप्त करने के लिए था और इसके लिए धर्म का प्रयोग किया गया था। संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार द्वारा केवल नई दिल्ली, चेन्नई और कोलकाता जैसे तथाकथित महानगरीय शहरों के लिए आधुनिकीकरण योजना शुरू की गई है। आम आदमी की समस्याओं का क्या हुआ? हमें ग्रामीण भारत की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए रेल क्षेत्र का आधुनिकीकरण क्यों नहीं करना चाहिए? इस अवसर पर मैं, आपने माननीय रेल मंत्री का उस पहल के लिए धन्यवाद देता हूं जिसमें उन्होंने ऐसे बेरोजगार युवाओं को रेल में द्वितीय श्रेणी में मुफ्त यात्रा का अवसर दिया है मानो वे किसी सरकारी नौकरी में शामिल होने जा रहे हैं।

माननीय रेल मंत्री द्वारा किसानों, और कारीगरों की सहायता हेतु उन्हें प्रशिक्षण के स्थान पर 50 प्रतिशत रियायत देने का प्रस्ताव भी किया गया है। मैं आशा करता हूं कि वह इस समय अगले राष्ट्रीय चुनावों में वोट हासिल करने के लिए अपने राजनीतिक दिमाग का उपयोग नहीं करेंगे। मैं माननीय मंत्री की इस बात के लिए प्रशंसा करता हूं कि उन्होंने ग्रामीण छात्रों विशेषकर बालिकाओं को ग्रामीण क्षेत्रों से चिकित्सा, इंजीनियरिंग और अन्य पाठ्यक्रमों के लिए राष्ट्रीय स्तर की प्रवेश परीक्षाओं में शामिल होने के लिए आने हेतु यात्रा में छूट दी है। इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री ने इस बात का भी उल्लेख किया है कि बड़े अस्पतालों में उन रोगियों जो उपचार के दौरान मर जाते हैं को अस्पताल के समीप के रेलवे स्टेशन से उनके गृह नगर तक सामान्य किराये में 50 प्रतिशत की रियायत छूट देकर प्राथमिकता के आधार पर पहुंचाया जाएगा। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि शोकाकुल परिवार के प्रति और अधिक सहानुभूति, चिंता और परानुभूति दर्शाते हुए ग्रामीण निर्धनों को शुल्क में 100 प्रतिशत की रियायत प्रदान करे।

महोदय, अब मैं आपका ध्यान राजस्थान में अपने निर्वाचन क्षेत्र झालवाड़ की ओर आकृष्ट करता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री राजस्थान के प्रति उदार नहीं थे। इस रेल बजट

के द्वारा हम देख सकते हैं कि संयुक्त प्रगतिशील गठंबधन सरकार, राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार के नेतृत्व वाले राज्य सरकारी जैसेकि राजस्थान के बारे में कैसा महसूस करती है इससे पूर्व बजट में रामगंज मंडी से भोपाल लाइन, जोकि एक नई रेल लाइन है के लिए वर्ष 2004-05 में 27 करोड़ का बजट था लेकिन इसकी कुल लागत 7000 करोड़ रुपये से अधिक है। इस वर्ष उक्त रेल लाइन के लिए 15 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। मैं इस अवसर पर इस बात को कहना चाहता हूं कि रामगंज मंडी छोटे किसानों, व्यापारियों और लोगों को प्रदान की गई एशिया की सबसे बड़ी कृषि मंडी है। वर्ष 2005-06 के नए बजट में पूर्व बजट में किये गये प्रावधान को कम कर दिया गया है। महोदय रामगंज मंडी से भोपाल लाइन की लागत लगभग 7,000 करोड़ रुपये है और इस वर्ष आपने केवल 15 करोड़ रुपये मुहैया कराई है। इससे पता चलता है कि केंन्द्र सरकार द्वारा भोपाल-झालवाड़ और रामगंज मंडी के बीच की इस रेल लाइन को पूरा करने के लिए लगभग 6,080 करोड़ रुपये संवितरण किया जाना बाकी है। महोदय इस संबंध में मैंने माननीय रेल मंत्री को अनेक पत्रों के माध्यम से अनुरोध किया था कि आम आदमी को मध्य प्रदेश में नागदा से राजस्थान में कोटा तक एक शटल रेल की आवश्यकता है जिसका ठहराव कोटा भवानी मंडी के बीच चोमिला में होना चाहिए। इस रेल के माध्यम से स्थानीय मध्य वर्ग के लोग अपने कार्यस्थल से ट्रेन पकड़कर आ जा सकेंगे। लेकिन नागदा से कोटा तक की मैमो ड्रेन के लिए अभी तक कोई घोषणा नहीं की गई है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हम राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के सदस्यों की सहायता कीजिए और यह सुविधा प्रदान करते हुए हमारे प्रति उदारता दिखाए। मैं यह भी बताना चाहता हूं कि दिन के दौरान झालवाड़ा निर्वाचन क्षेत्र के स्थानीय लोगों को कम दूरी की यात्राएं करने की आवश्यकता पड़ती है। दिन के दौरान स्लीपर कोच प्रदान नहीं किये जाते हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह लोगों के लिए कम दूरी की यात्राओं में आरक्षण की सुविधा प्रदान करे और आम आदमी के लिए ड्रेनों में और अधिक बोगियां लगाई जाए। हमें भवानी मंडी, चोमिला और सलपुरा में अतिरिक्त आरक्षण सुविधा की आवश्यकता है। क्योंकि यहां पर आरक्षण सुविधा सीमित है इसलिए हमें और अधिक बुकिंग सुविधाओं की आवश्यकता है। महोदय आपने अपने बजट भाषण में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया था कि आम आदमी को आराम घर और बेहतर केटरिंग जैसी सुविधाएं मुहैया कराई जाएगी। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि भवानी मंडी, चोमिला और सतपुरा में ये सुविधाएं प्रदान की जाए।

महोदय, मैं आपको यह भी बताना चाहता हूं कि आपके वर्ष 2005-06 के रेलवे बजट में नई रेल लाइनों के विद्युतीकरण का उल्लेख नहीं किया गया है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हड़ौती के लोगों को कोटा बरन-गुना-बीना के बीच बेहतर रेल विद्युतीकरण सुविधा प्रदान की जाए। इसके साथ ही जयपुर-सवाई माधोपुर खण्ड का भी विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता है। आपके बजट की झलक से साफ पता चलता है कि हमारे राज्य को कोई सहायता प्रदान नहीं की गई है जोकि भारत का सबसे बड़ा राज्य है। आपने हमें जो भी ट्रेन मुहैया कराई है वह या तो आमान परिवर्तन के बाद मुहैया कराई है या वह मेमो ट्रेन है। हम महसूस करते हैं कि आपने बिना सोचे-समझे राजस्थान के लोगों को नई ट्रेन सुविधाएं मुहैया कराई है। ऐसा लगता है आप बिहार के चुनाव में व्यस्त थे। मैं आपसे नई ट्रेन सुविधा, और मैमो ट्रेन को पैसेंजर ट्रेन में और पैसेंजर ट्रेन को एक्सप्रेस ट्रेन में बदलने का अनुरोध करता हूं। आपने हड़ोती क्षेत्र की उपेक्षा की है। आप केवल निर्वाचित संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के निर्वाचित सहयोगियों के क्षेत्रों में ही ट्रेन सुविधाएं प्रदान कर रहे हैं। आपने गुना-शिवपुरी ग्वालियर ट्रेन के लिए 25 करोड़ रुपये की स्वीकृति दी है आपकी इसी उदारता में इसे देखा जा सकता है। दौसा आपने अपने संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन के सहयोगियों की सहायता के लिए दौसा, वाया अलवर से मथुरा जैसी रेल लाइन की स्वीकृति दी है क्योंकि इन तीनों संसदीय क्षेत्रों से राष्ट्रीय कांग्रेस पार्टी के सदस्य निर्वाचित हुए है। जबकि आप हमारे झालावाड़ संसदीय क्षेत्र की उपेक्षा कर रहे हैं। मैं आपसे पुनः अनुरोध करता हूं कि आप हमारे लोगों के प्रति सहानुभूति दिखाए और हमें कुछ ट्रेनों जैसे बुलेट जयपुर, इंदौर एक्सप्रेस को भवानी मंडी और चोमिला, धनबाद एक्सप्रेस (33.49) और पार्श्वनाथ एक्सप्रेस (3350) का भवानी मंडी और चोमिला ठहराव प्रदान किया जाए।

मैं, राजस्थान राज्य के लिए और धौलपुर तथा सवाई माधोपुर जिले के लिए आपसे अनुरोध करता हूं कि आमान परिवर्तन के बाद धौलपुर को सरमुथरा से गंगापुर सिटी तक जोड़ा जाए। आपकी संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के मंत्री माननीय श्री नमोनारायण मीणा, सवाई माधोपुर सीट का प्रतिनिधित्व करते हैं श्री नमोनारायण मीणा ने भी ऐसा करने का अनुरोध किया है। हमारे राज्य में रेलों की बारम्बरता बढ़ाने की आवश्यकता है। मैं सप्ताह में एक बार चलने वाली जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस ट्रेन को सप्ताह में तीन बार चलाने का अनुरोध करता है। मैं आपसे सप्ताह में दो बार चलने वाली जयपुर-बंगलौर एक्सप्रेस ट्रेन को सप्ताह में तीन बार चलाने तथा भवानी मंडी और चोमिला में इसके ठहराव का भी अनुरोध करता हूं।

अंत में मैं आपकी मनपसन्द पंक्तियां उद्धृत करना चाहता हूंः

"सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं,
मेरी कोशिश है कि ये सूरत बदलनी चाहिए।"

[श्री दुष्यंत सिंह]

महोदय, आप आपने बजट प्रावधान की तुलना में अधिक रेल चला रहे हैं। माननीय मंत्री ने कागज पर मात्र अपना दृष्टिकोण प्रस्तुत किया है जोकि व्यावहारिक नहीं है। वह अपनी सरकार के सहयोगियों के क्षेत्रों को ही सुविधाएं प्रदान कर रहे हैं। इसलिए मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि ज्यादा बातें न करे बल्कि बिना किसी पूर्वधारणा और द्वेष के उन लोगों के लिए काम करें। जिन्होंने हमें चुना है। हमें बिना जाति, धर्म और बिना किसी राजनीतिक बाध्यताओं के आम आदमी की मदद करनी चाहिए। मुझे आशा है कि भविष्य में, हमारे प्रति और अधिक सहानुभूति और उदारता दिखायेंगे।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य (शिमला): सभापति महोदय, मैं 26 फरवरी 2005 को हमारे माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे जितने बड़े देश में और जनसंख्या की बढ़ती मांग को देखते हुए मेरे विचार से रेल मंत्री द्वारा बहुत अच्छा काम किया गया है। हमें उनके अच्छे काम की प्रशंसा करनी चाहिए। उन्होंने हमारे समाज के सभी वर्गों की आवश्यकता को ध्यान में रखा है। रेलवे का काम बहुत बड़ा है। मेरे विचार से 1,07,000 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग, प्रतिदिन 11 मिलियन यात्रियों को लाना ले जाना, हमारे देश की 40 प्रतिशत माल ढुलाई करना कोई छोटा मोटा काम नहीं है। इन परिस्थितियों में संतुलित बजट बनाना एक बड़ी चुनौती है। मैं हमेशा उन माननीय सदस्यों की प्रशंसा करूंगा जिन्होंने रेलवे द्वारा किये गये अच्छे कार्यों की तारीफ की है।

मेरे विचार से, संप्रग अध्यक्ष, श्रीमती सोनिया गांधी के स.ज.ग. और सचेत दृष्टिकोण के अंतर्गत और डा. मनमोहन सिंह के सक्षम नेतृत्व में ऐसा लगातार दूसरी बार हुआ है कि रेल बजट में रेल भाड़े में बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। एक बार पुन: मैं कहता हूं कि इसके लिए श्री लालू प्रसाद को श्रेय मिलना चाहिए। माननीय मंत्री ने कई कल्याणकारी उपाय भी शुरू किये हैं। उन्होंने समाज के कमजोर वर्गों यथा अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, अ.पि.व. और अल्पसंख्यक वर्ग के लोगों के लिए लोकप्रिय और लोक हितकारी रियायतें शुरू की हैं। जहां तक ग्रामीण भारत का प्रश्न है, उन्होंने महत्वाकांक्षी ग्रामीण छात्रों और बेरोजगार युवाओं के लिए कई रियायतें दी हैं। इन सबको ध्यान में रखते हुए यह स्वागतयोग्य बजट है। आपने तथा अन्य माननीय सदस्यों ने सही ही बताया है कि इस संदर्भ में हिमाचल प्रदेश की ओर कम ध्यान दिया गया है। हमारी उपेक्षा की गयी है। लार्ड कर्जन के समय 1903 ई. में उद्घाटित एकमात्र रेलमार्ग इसका प्रमाण है। अब यह एक धरोहर रेलवे है। किंतु हमें इसे सुधारना चाहिए, इसका संरक्षण करना चाहिए तथा इसे विश्व स्तरीय बनाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री का आभारी हूं कि उन्होंने चंडीगढ़-बद्दी रेल लाइन की घोषणा की। उन्होने पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेल लाइन के उन्नयन की घोषणा की है। पिछले वर्ष उन्होंने बद्दी, अर्की और दारलघा से होते हुए, जहां एशिया का सबसे बड़ा सीमेंट संयंत्र है, चंडीगढ़-कालका-परवानू रेल लाइन को मंजूरी दी थी। यह एक महत्वपूर्ण रेल खंड है। यदि यह पूरा होता है तो हम पर्यावरण को बचाने और इस क्षेत्र का विकास करने में समर्थ हो पाएंगे। इस क्षेत्र में औद्योगिकीकरण व पर्यटन होंगे, मुझे विश्वास है कि यह उत्तरी केन्द्र, यह उत्तरी कारीडोर जो पावन्ता साहिब, अब त्रिलोकपुर, नाहन, परवानू, बद्दी, बरोटीवाला, नालागढ़ और ऊना के बीच है, एक महत्वपूर्ण कारीडोर है और यहां त्वरित गति से रेल विकास की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री यहां हैं मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि इस पर विशेष ध्यान दें। मैं समझता हूं कि यदि हम इस पर विशेष बल देते हैं तो यह उत्तर भारत का भावी बर्मिंघम होगा।

इस क्षेत्र में आने को निवेशक इच्छुक हैं। किन्तु वह देखते हैं कि अवसंरचना कहां है। वहां अवसंरचना होनी चाहिए। सर्वाधिक महत्वपूर्ण अंग रेलवे है। यदि यह वहां आती है तो मेरे विचार से विकास त्वरित गति से होगा। हमें बेरोजगारी की समस्या से छुटकारा मिल जाएगा जिस समस्या से राज्य गंभीर रूप से जूझ रहा है।

महोदय, मैं मात्र दो बातें और जोड़ना चाहूंगा। पहली बात यह है कि हमें अपना ध्यान टींस नदी, पब्बर घाटी, रोहरू घाटी के साथ-साथ देहरादून की तरफ से सांगला तक या वर्तमान रेल मार्ग बिलासपुर-जोगिन्दर नगर से सतलुज घाटी की ओर जो जम्मू और कश्मीर के रेलमार्ग से जुड़ जाती है की ओर देना चाहिए। हमें उस क्षेत्र में रेलवे का विकास करना चाहिए ताकि सामरिक रूप से महत्वपूर्ण क्षेत्र में लूप पूरा किया जा सके। यह सीमा क्षेत्र भी है। यह विस्वस्तरीय रेल का स्वरूप लेगा। हम इस क्षेत्र का एक भविष्य देख रहे हैं जहां हम औद्योगिकीकरण बढ़ाएंगे, जहां जल विद्युत उत्पादन बड़े पैमाने पर शुरू होगा, जहां बहुत बड़े पैमाने पर बागवानी मिशन 21वीं सदी का दृष्टिकोण अपनाएगा और जहां हम सेवा आधारित अर्थव्यवस्था को भी आगे बढ़ते हुए देखेंगे। इन सबके लिए यदि हम रेलवे को विकसित करते हैं, यदि हम रेलवे पर विशेष बल देते हैं, तो मुझे विश्वास है कि जैसा मैंने पहले कहा था, यह उत्तर भारत का भावी बर्मिंघम होगा।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर इस बजट की सराहना और तारीफ करना चाहूंगा। यह अद्भूत बजट है। सभी कठिनाइयों

के बावजूद, रेल मंत्री के सामने एक बड़ी चुनौती के बावजूद उन्होंने इसका व्यावहारिक निदान किया है। हम सबको इसकी प्रशंसा करनी चाहिए।

मुझे यह अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मुझे सूचित करना है कि रात्रि भोजन तैयार है। महोदय, आप सहित सभी माननीय सदस्यों, प्रेस व स्टाफ के सदस्यों का स्वागत है।

सभापति महोदय: धन्यवाद। अब श्री पी.सी. थामस को बोलना है-वह अनुपस्थित हैं।

श्री फ्रांसिस जार्ज-वह अनुपस्थित हैं।

श्री विजय कुमार खण्डेलवाल।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। रेल बजट पर बहस के समय काफी लम्बी चर्चाएं हो गई हैं। इसलिए मैं अपनी बात कम शब्दों में कहना चाहता हूं। दुनिया के बड़े प्रबंधनों में भारतीय रेल है। जब हमारे देश को आजादी मिली, उस समय देश में कुल 52 हजार किलोमीटर रेल लाइनें थीं और आज 55 साल की आजादी के बाद भी केवल 62 हजार किलोमीटर के आसपास रेलवे लाइनें हुई हैं। इसमें करीब 15 लाख कर्मचारी काम करते हैं। सात हजार रेलवे स्टेशंस हैं और हजारों रेल गाड़ियां रोज चलती हैं। भारत की जनसंख्या का करीब साढ़े चार गुना उपयोग लोग साल भर में करते हैं और अगर यह मानें तो एक करोड़ से ज्यादा आदमी प्रतिदिन रेलवे से सफर करते हैं, परन्तु देश के अधिकतर भागों में आज भी रेल नहीं पहुची है। आदिवासी अंचलों में रेल नहीं है और सरकार का ध्यान सिर्फ महानगरों की तरफ रहता है-मुंबई, कोलकाता, दिल्ली, मद्रास और बंगलौर। मैं छोटे शहरों की बात कर रहा हूं, छोटे शहरों की तरफ सरकार का ध्यान नहीं जाता। मैं चाहता हूं कि सरकार यह भी देखे कि अगर छोटे शहरों की तरफ रेल न जा सके तो कम से कम ईएमयू की सुविधा देकर, जो पैसेंजर्स गाड़ियां जाती हैं, उनकी सुविधा प्राप्त हो सके। मैं ज्यादा आलोचना करना नहीं चाहता, लेकिन कुछ सुझाव जरूर देना चाहता हूं। आज भी प्लेटफॉर्म पर पीने का पानी नहीं है, एसटीडी की सुविधा नहीं है एवं बुक स्टाल नहीं हैं। दलाली प्रथा आज भी चल रही है, वह बंद होनी चाहिए। पूछ-ताछ के केन्द्र से कभी जवाब ही नहीं मिलता। कहते जरूर हैं कि बहुत सुधार कर लिया, परन्तु जब भी पूछें कि गाड़ी चार घंटे लेट है तो रिप्लाई यह आता है कि एक घंटा लेट चलेगी। जैसे इंडियन एयरलाइंस की टिकट बिक्री प्राइवेट एजेंसी को दी जाती है, इन लोगों को भी ऐसे सुविधा देनी चाहिए। लोगों को अपने इलाके में टिकट प्राप्त हो सके, कम्प्यूटर का स्कोप बढ़ना चाहिए। सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाली गाड़ियां खाली चलती हैं, सुविधा को दृष्टिगत रखते हुए, सुबह छः बजे से रात के आठ बजे तक ये सुविधा इन लोगों को प्रदान करनी चाहिए। रेलवे कभी यूटिलाइजेशन केपेसिटी वर्कआउट नहीं करता।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र का एक उदाहरण देना चाहूंगा। गाड़ी खाली चलती है, हम लिख कर और बोल कर परेशान हो गए। यूटिलाइजेशन केपेसिटी का पता लगाएं, गाड़ी खाली चल रही है तो भी ये स्टोपेज नहीं देते। इसलिए यूटिलाइजेशन केपेसिटी का पता लगाना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र में दो मंडल आते हैं-नागपुर और भोपाल। नागपुर से बेतूल तक जब गाड़ी आती है, वह 190 कि.मी. है और तीन घंटे में आती है, परन्तु जब वह इटारसी पहुंचती है, जहां से जबलपुर और बाम्बे के लिए गाड़ियां जाती हैं, वे इटारसी तक 102 कि.मी. की दूरी तीन घंटे में तय करती हैं और उस बीच में एक घोड़ा डोंगरी बहुत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। वहां एक लाख के ऊपर पापुलेशन है, परन्तु वहां पर भी गाड़ियों का स्टापेज नहीं दिया जा रहा है। जबलपुर के लिए नागपुर से गाड़ी चलाई है। नागपुर से जबलपुर 90 प्रतिशत लोग बसं से ट्रेवल करते हैं, क्योंकि उससे वे चार या पांच घंटे में पहुंच जाते हैं और इससे 12 घंटे में पहुंचते हैं। इस गाड़ी का सही फायदा मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को होगा, क्योंकि यह रात को जाती है। उस गाड़ी के स्टोपेज मुतलाई, आमला और घोंडाडोंगरी पर दिये जाने चाहिए, वहां नहीं दिये गये और उस गाड़ी में 25 प्रतिशत यूटिलाइजेशन नहीं है। घोंडाडोंगरी महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और वहां डेढ़ लाख की पापुलेशन रहती है। बिहार के लोग रहते हैं। बिहार के लिए बहुत बातें होती हैं कि उन लोगों के लिए सुविधा दी जाए। वहां महानदी एक्सप्रैस, जो भोपाल तक चलती है, उसका स्टोपेज होना चाहिए। नागपुर, जबलपुर-नागपुर एक्सप्रैस का स्टापेज होना चाहिए, जयपुर एक्सप्रैस जो रायपुर से चेन्नई जयपुर बंगलौर तथा बैंगलोर जयपुर से बिलासपुर चलती है, उसका स्टापेज होना चाहिए। आमला जंक्शन स्टेशन हैं, यहां पर भोपाल बिलासपुर भोपाल महानदी एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाना चाहिए। मुलताई रेलवे स्टेशन, जहां से ताप्ती नदी निकलती है, आज जब रीवर कनेक्टिंग की बात हो रही थी तो वह नदी है, जिसको सूरत तक पहुंचाती है और जो सबसे बड़ी नदियों में से एक है, वह यहां से निकलती है। वहां नागपुर जबलपुर एक्सप्रैस कां स्टापेज होना चाहिए। जयपुर एक्सप्रैस जो अलग-अलग दिनों में अलग-अलग नाम से एक ही समय चलती है, उसका स्टापेज देना चाहिए। बरबटपुर पर स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रैस का स्टापेज होना

[श्री विजय कुमार खंडेलवाल]

चाहिये और इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र के भोपाल मंडल में टिमरनी प्रमुख स्टेशन, जैसे आप अभी कह रहे थे कि चंडीगढ़ दोआब बन गया है और वहां तवा बांध के कारण इतना गेहूं पैदा होता है कि आज वह पंजाब और उत्तर प्रदेश से कम्पीट करता है तो टिमरनी रेलवे स्टेशन पर ताप्ती गंगा एक्सप्रैस हरदा रेलवे स्टेशन पर पवन, सचखंड और ज्ञानगंगा एक्सप्रैस, खिरकिया रेलवे स्टेशन पर पवन और ताप्ती गंगा एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाना चाहिए। ...(व्यवधान)

मुझे दो लाइन बोलने का मौका और दें। एक हाईवे इन्दौर से लेकर बेतूल जाता है और जब वह हरदा में जाता है तो 1-1 घण्टे तक रेलवे का ब्रिज नहीं होने से सिटी के बीच में से रेल जाती है, वहां पर लोग खड़े रहते हैं। इसलिए उस हाईवे पर हरदा रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनना चाहिए। यहां एक समस्या की ओर मैं और ध्यान दिलाना चाहता हूं कि बेतूल स्टेशन पर तीन साल से शेड बनाने की घोषणा की गई, टेंडर बुला लिये गये और हर साल जब चिट्ठी लिखता हूं तो वे कहते हैं कि इस साल चालू हो जायेगा, पर तीन साल से आज तक उस रेलवे स्टेशन पर वह शेड नहीं बना। आय रोज बढ़ती है और इसलिए इन स्टेशनों पर सिर्फ बात सुन लें, ऐसा नहीं हो, कम से कम रेलवे इस पर काम चालू करे, यह उम्मीद है कि इनमें से जो भी सम्भव हो, इस इलाके में इनकम बढ़ी है। हम कोई नई रेलवे लाइन नहीं मांग रहे, कोई सर्वे नहीं मांग रहे, छोटे से 2 मिनट के स्टापेज मांग रहे हैं, यूटीलाइजेशन नहीं है, उसके बाद भी अगर रेलवे न दे तो यह दुर्भाग्य होगा। मैं रेल मंत्री से कहूंगा कि इस पर विचार करें और स्टॉपेज दें।

डा. राजेश मिश्रा (वाराणसी): मान्यवर, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने हमें रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। हम यू.पी.ए. की इस सरकार को, माननीय लालू प्रसाद यादव जी को और रेलवे के दोनों सम्मानित राज्य मंत्रियों को आपके माध्यम से बधाई देना चाहते हैं।

पिछले वर्षों में यह देखा गया कि जब रेल बजट पेश होने की स्थिति बनती थी तो एक सामान्य सी चर्चा पूरे देश में होती थी कि रेलवे का बजट पेश हो रहा है और यात्री भाड़े के किराये में कितनी वृद्धि होगी, लेकिन जब से यह सरकार बनी है, चाहे पिछला रेल बजट हो या इस बार जो रेल बजट आया, इस रेल बजट की विशेषता यह रही कि बिना रेल भाड़े में एक भी पैसे की वृद्धि किये जिस उत्तरदायित्वपूर्ण ढंग से रेलवे ने हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था को मजबूत करने में अपना योगदान दिया है, निश्चित रूप से वह प्रशंसानीय है, सराहनीय है और उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाये, वह कम होगी। एक नये पैसे की यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं हुई। रेलवे ने अपने को संगठित किया, अपने को आधुनिक किया और ज्यादा से ज्यादा अपने संसाधनों का सदुपयोग किया, उसका यह परिणाम हुआ कि आज रेलवे की आय में भी वृद्धि हुई और रेलवे ने तमाम सारी नई-नई सुविधाओं को भी मुहैया कराया और हिन्दुस्तान की आर्थिक प्रगति में रेलवे अपना महत्वपूर्ण योगदान पहले से और भी ज्यादा देने की स्थिति में आज खड़ी हुई है।

मान्यवर, चाहे यातायात के क्षेत्र में हो, चाहे माल ढुलाई के क्षेत्र में हो। संगठित प्रयासों के द्वारा पिछले दिनों जो बकाया की वसूली रही, चाहे उस क्षेत्र में हो, व्यय में वृद्धि के बाद भी, ईंधन के दामों में बढ़ोत्तरी के बाद भी जिस तरह से रेलवे ने अपने को संगठित करके विकास की दिशा में अपना कदम रखा है, वह सराहनीय है। चाहे माल डिब्बों की उपलब्धता हो या उनके आधुनिकीकरण की बात हो, चाहे यातायात की वरीयता को श्रेणियों में विभाजित करने की बात हो। रेलवे ने अपने उद्देश्य को पाया है और हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने में अपना योगदान दिया है। इस रेल बजट के माध्यम से जो तमाम सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं, वह भी सराहनीय हैं। फिर चाहे विकलांगों की बात हो, बेरोजगार नौजवानों की बात हो जो इंटरव्यू देने जाते हैं या जो व्यापार करने जाते हैं, यह सब सराहनीय है। स्टेशनों के आधुनिकीकरण की बात कहे जाने की हम तारीफ करते हैं। सभी माननीय सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्रों में सुविधाएं देने की बात कही है, जोकि स्वाभाविक है। जिस तरह से विकास की गति तेज हो रही है, उसमें यह कहा जा सकता है कि आज हर व्यक्ति की आवश्यकता बढ़ रही है और उस बढ़ती हुई आवश्यकता की वजह से माननीय सदस्य जो मांग करते हैं, वह स्वाभविक और सत्य है।

मान्यवर, हम माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि बिहार की जितनी भी गाड़ियां दिल्ली आएंगी, वे बिना वाराणसी होकर नहीं आ सकती। दिल्ली से आने वाली ट्रेनों को मुगलसराय और वाराणसी से होकर आना होता है और यह निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश का दुर्भाग्य रहा है कि पिछले आठ-दस सालों में शायद रेलवे मंत्रालय के द्वारा इसकी जितनी उपेक्षा की गई है, शायद इससे ज्यादा कभी नहीं की गई है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र वाराणसी है, जिसे पुराने जमाने में काशी कहा जाता था। यह हिन्दुस्तान की तीर्थस्थली है और सभ्यता की केन्द्र रही है। यह पर्यटन का भी केन्द्र है, जिसे पर्यटक सिर्फ देखने या मौज के लिए ही नहीं आते हैं बल्कि बाबा विश्वनाथ के भी दर्शन के लिए आते हैं। काशी और प्रयाग जो कि संगम है के बीच की दूरी मात्र 120 किलोमीटर है और इसी 120 किलोमीटर के अंदर डबलट्रैप नहीं है और कोई विद्युतीकरण नहीं हो पाया है। साढ़े तीन घण्टे में ट्रेनें वहां पहुंचती हैं। मेरा अनुरोध है कि जब रेलवे बजट पर

उत्तर दिया जाए तो इस क्षेत्र को इम्प्रूव करने के प्रयास किये जाने की बात की जाए तथा इस क्षेत्र में डबल लाइन और विद्युतीकरण किया जाए।

मान्यवर, स्वर्गीय कमलापति त्रिपाठी भी रेल मंत्री रह चुके हैं, उन्होंने स्लीपर का कारखाना बनारस में लगाया था परंतु पिछली एनडीए की सरकार ने उस कारखाने को बंदी के कगार पर पहुंचा दिया और आज कांट्रैक्ट बेसिस पर किसी तरह से उस कारखाने के सिर्फ ताले खुले हुए हैं। मेरा अनुरोध है रेल मंत्रालय से कि उस स्लीपर के कारखाने को अपग्रेड करके चलवाया जाए। पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास के लिए उस कारखाने का अपग्रेड होना अनिवार्य है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वाराणसी शहर के अंदर मरुआड़ी का स्टेशन है, वहां पर आरओबी पास हो चुका है, आरओबी पास होने के बाद रेलवे मंत्रालय ने अपने शेयर भी दिये हैं। मेरा अनुरोध है कि उसे कंफर्म किया जाए।

रात्रि 9.00 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

हमारा रेलवे मंत्रालय से अनुरोध है कि उसे कन्फर्म किया जाए और उत्तर प्रदेश सरकार से यह अनुरोध किया जाए कि वह बाकी पैसे दे दे जिससे निकट भविष्य में जल्द से जल्द आरओबी तैयार हो जाए।

इसके अतिरिक्त पूरे वाराणसी के देहात के हिस्से से रेलवे लाइन के अगल-बगल 10-12 गांव पड़ते हैं। वहां आए दिन घटनाएं घटती रहती हैं। लोग ट्रेनों से कट जाते हैं क्योंकि वहां फाटक नहीं बना हुआ है। हमारा अनुरोध है कि यदि वहां रेलवे फाटक का निर्माण करवा दिया जाए तो लोगों को सुविधा होगी और इस तरह की दुर्घटनाएं नहीं घटेंगी। इस कार्य में बहुत थोड़ी सी लागत आएगी।

जीटी रोड वाराणसी शहर के अंदर से होकर गुजरती है। जीटी रोड और सारनाथ, जो हिस्टोरीकल प्लेस है, मात्र दस किलोमीटर की दूरी है। वह मेन लाइन पर पड़ती है, इस नाते वहां चौबीस घंटे जाम रहता है। यदि सरकार वहां एक आरओबी का निर्माण करवा दे तो मैं समझता हूं कि यह वाराणसी शहर, बिहार, सारनाथ जैसे हिस्टोरीकल प्लेस और बाबा विश्वनाथ के दर्शनार्थियों के लिए बहुत कृपा होगी।

मेरा अंतिम अनुरोध है कि बनारस में सारनाथ और बाबतपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। वहां राजघाट का सौ साल पुराना पुल है। वहां छोटा सा रेलवे स्टेशन है। यदि इन दोनों जगहों पर आरक्षण केन्द्र खुलवा दिये जाएं तो शहर और देहात के लोगों को राहत मिलेगी और वे अपनी टिकटों की बुकिंग वहां करवा सकेंगे।

बनारस बनारसी साड़ी और सिल्क उद्योग के लिए प्रसिद्ध है। वहां से नियमित रूप से हैदराबाद, अहमदाबाद और बंगलौर के व्यापारी सिल्क की साड़ियां और कपड़े लेकर जाते हैं। अहमदाबाद और हैदराबाद के लिए ट्रेन है लेकिन बनारस से बंगलौर के लिए कोई ट्रेन नहीं है। बनारस से बंगलौर के लिए एक ट्रेन चलाई जाए जिससे बनारस और पूर्वी उत्तर प्रदेश के व्यापार में बढ़ोत्तरी हो।

मैं अपनी बात यही समाप्त करूंगा और बार-बार आपका आभार व्यक्त करूंगा और कहना चाहूंगा कि वाराणसी धार्मिक और व्यापारिक रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश का केन्द्र बिन्दु है। मंत्री जी के उत्तर के समय इन बातों को इनक्लूड किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं देख रहा हूं कि बहुत से माननीय सदस्य रिपीटिशन कर रहे हैं। यदि कोई माननीय सदस्य अपनी स्पीच ले करना चाहते हैं तो वह भी आज सभा की कार्यवाही का हिस्सा होगा।

दूसरी बात, आप कृपा करके लम्बी स्पीच के बजाए सिर्फ सुझाव दें। मैं श्री लालमणि से रिक्वैस्ट करूंगा कि वे पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करें।

[अनुवाद]

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): *महोदय, मैं रेल बजट पर निम्नवत् विचार रखना चाहूंगा:

इस वर्ष के रेल बजट में, रेल मंत्री जहां तक रेल सुविधाएं बढ़ाने का प्रश्न है, गुजरात राज्य की मांग पर विचार करने में असफल रहे हैं या उसकी उपेक्षा की है। मैंने अपने क्षेत्र के लिए निम्नलिखित मांगें रखी थी जिन पर माननीय रेल मंत्री द्वारा विधान नहीं किया गया है।

(एक) भुज से बरेली के लिए आला हजरत एक्सप्रेस की बारंबरता सप्ताह में चार दिनों के स्थान पर बढ़ाकर दैनिक कर देना चाहिए क्योंकि यह सैन्य कर्मियों तथा मेरे चुनाव क्षेत्र में रहने वाले उत्तर भारत व बिहार के लोगों के लम्बे समय से यह मांग रही है।

(दो) भुज रेलवे स्टेशन का उन्नयन और गांधीधाम रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन घोषित करना।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री पी.एस. गढ़वी]

(तीन) सांखियाली और पालनपुर के बीच आमान परिवर्तन निर्माण कार्य को शीघ्र कराना, जो भारतीय रेल की एक अत्यन्त महत्वपूर्ण और सम्मानजनक परियोजना है।

(चार) कच्छ से आंध्र प्रदेश और उड़ीसा के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कई वर्षों से हजारों श्रमिक रह रहे हैं, और इसलिए (क) भुज से हैदराबाद और (ख) बरास्ता आंध्र प्रदेश भुज से भुवनेश्वर सीधी रेलगाड़ी की लम्बे समय से मांग है।

(पांच) निम्नलिखित रेलगाड़ियों को आगे बढ़ाए जाने की घोषणा की जाए:

(क) नवजीवन एक्सप्रेस ट्रेन सं. 2655/2656 को अहमदाबाद सें भुज तक।

(ख) अहमदाबाद-हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन सं. 8033/8034

(ग) अहमदाबाद जम्मू-तवी सर्वोदय ट्रेन सं. 2473/2474 अहमदाबाद से भुज तक।

(छह) भुज-नालिया-छोटी लाइन रेलगाड़ी सेवा को पुन: शुरू करने की आवश्यकता है क्योंकि यह रेलगाड़ी सेना के जवानों के लिए बहुत उपयोगी थी।

(सात) भुज-नालिया रेलमार्ग का आमान परिवर्तन।

साथ ही मुम्बई और अहमदाबाद के बीच तीसरी रेल लाइन बिछाए जाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है जिस पर भी विचार नहीं किया गया है। इस मार्ग पर माल दाव यात्री यातायात दिन-प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। यदि इस परियोजना को स्वीकृति मिल जाती है तो निश्चित रूप से इससे रेलवे को लाभ होगा।

मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है, कि यद्यपि हमारे माननीय रेल मंत्री गरीबों के हितों के संरक्षक होने का दावा करते रहे हैं परन्तु उनके नेतृत्व में पश्चिम रेलवे के प्राधिकारी मेरे चुनाव क्षेत्र के गरीबों के हितों का दमन कर रहे हैं। मेरे चुनाव क्षेत्र अर्थात् कच्छ में गांधीधाम में कार्गो झोंपड़पट्टी नामक एक छोटा इलाका है जहां 1500 झुग्गियां हैं जिनमें पिछले 25 वर्षों से भी अधिक समय से 15,000 से भी अधिक गरीब मजदूर रह रहे हैं। इनमें से कई गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले समूह में हैं।

हाल ही में पश्चिम रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अज्ञात कारणों से इन झोपड़पट्टी में रहने वालों से बलपूर्वक जगह खाली करवाने की धमकी दी गई और यह भूमि किसी निजी मालदार पार्टी को दी जानी है। झोपड़पट्टी में रहने वाले इन लोगों के पास (क) राशन कार्ड, (ख) चुनाव सूची में नाम, (ग) पानी और बिजली के कनेक्शन आदि हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस मामले में हस्तक्षेप करने तथा यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करना चाहूंगा कि इन झोपड़पट्टी वासियों को पश्चिम रेलवे प्राधिकारियों द्वारा उचित कानूनी कार्यवाही के बिना बलपूर्वक न हटाया जाए। यदि इन झोपड़पट्टी वालों को हटाया जाना ही है तो उस मामले में उन्हें पुनर्वास के लिए भूमि तथा उचित मुआवजा दिया जाना चाहिए।

पिछले रेल बजट के अपने भाषण में मैंने माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने चुनाव क्षेत्र में भुज की ओर आकर्षित किया था जहां पश्चिम रेलवे की 100 करोड़ रु. से अधिक मूल्य की भूमि खाली, अनधिकृत तथा पूर्णत: उपेक्षित स्थिति में पड़ी है। भूमि को हथियाने वालों ने इस भूमि पर कब्जा कर लिया है तथा इनके द्वारा भूमि का अधिग्रहण करना अभी भी जारी है। इस भूमि का वर्तमान बाजार मूल्य लगभग 100 करोड़ रुपये लगाया गया है।

अत: एक ओर पश्चिम रेलवे अपनी खाली, अनधिकृत भूमि का उचित संरक्षण नहीं करता और दूसरी ओर पश्चिम रेलवे के प्राधिकारी 25 से भी अधिक वर्षों से रह रहे गरीब मजदूरों से भूमि खाली कराने का प्रयास कर रहे हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री से गुजरात में रेल सुविधा प्रदान किये जाने संबंधी मांग पर विचार करने तथा पिछले 25 वर्षों से भी अधिक समय से कार्गो झोपड़पट्टी में रह रहे गरीब मजदूरों की रक्षा करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री लालमणि प्रसाद (बस्ती): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट पेश किया गया है, वह जनहित में लाया गया है। रेल बजट में विद्यार्थियों, असहाय लोगों और साक्षात्कार के लिए जो अभ्यर्थी जाते हैं, उनके लिए विशेष सुविधा दी गई है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। पिछड़ा वर्ग, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के लिए आरक्षण का जो कोटा अधूरा था, उसे पूरा करने के लिए रेल मंत्री जी ने जो घोषणा की है, उससे दबे, कुचले समाज की अपेक्षाएं बढ़ी हैं। रेल बजट में किराए नहीं बढ़ाए गए हैं, इसलिए मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और साथ ही मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इन बातों पर गंभीरतापूर्वक विचार करे तथा रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करे।

बस्ती तथा खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सभी ट्रेनें रोकी जाएं क्योंकि खलीलाबाद ऐतिहासिक स्थल है और यहां कपड़े का केन्द्र बिन्दु है। यहां हथकरघा द्वारा कपड़ा बनाया जाता है और भारत के कोने-कोने से व्यापारी आते हैं। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर माल-गोदाम बनाया जाए। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण कराया जाए। गोरखपुर रेलवे कारखाने का विस्तारीकरण कराया जाये और गोरखपुर से लखनऊ तक डबल लाइन बनायी जाये। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर भीड़ ज्यादा होती है, इस कारण आरक्षण केन्द्र और बढ़ा दिये जायें। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर यात्री निवास की बड़ी असुविधा नहीं है। वहां यात्री आते जाते हैं इसलिए उनके रहने के लिए यात्री निवास भवन बनाया जाये। लखनऊ से गोरखपुर मार्ग पर रेलवे क्रासिंग पर आने जाने के कारण घंटों आवागमन बाधित होता है। इस कारण वहां रेलवे क्रासिंग पर ओवरब्रिज बनाया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, दुनिया के कोने-कोने से पर्यटक पूरे देश भर में बौद्ध विचारधारा को मानने वाले बौद्ध स्थली पर आते हैं इसलिए मेरा कहा है कि जहां भी बौद्ध स्थली है, वहां उस स्थली को रेलवे लाइन से जोड़ा दिया जाये जैसे सिद्धार्थ नगर के पास कपिलवस्तु है जो बौद्ध का असली केन्द्र है। मेरा कहना है कि पूरे देश में जहां-जहां बौद्ध स्थली है, जैसे श्रावस्ती, कुशी-नगर आदि, वहां उसको रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। बस्ती और खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सर्किट हाउस बनाया जाये। रेलवे स्टेशन पर यात्रियों का शोषण रेलवे कर्मचारियों एवं दलालों द्वारा किया जाता है, उसको बंद किया जाये। बस्ती एवं खलीलाबाद रेलवे स्टेशन पर सर्किट हाउस बनाया जाये और साथ ही साथ संसद सदस्यों सहित जो भी आदमी रेल में जाते हैं, आज रेलवे में जो लोग अपने को असुरक्षित महसूस कर रहे हैं, इस नाते उनकी सुरक्षा सुनिश्चित की जाये। साथ ही साथ सभी ट्रेनों में साधारण डिब्बे बढ़ाये जायें क्योंकि गरीब तबके के लोगों का भीड़ के कारण जो दोहन होता है, वह न हो। साधारण डिब्बे बढ़ाने से उनको ज्यादा सुविधाएं होंगी। इसके साथ-साथ सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाये।

राजधानी एक्सप्रैस गोरखपुर से नयी दिल्ली तक चलाई जाये। इन सभी मांगों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करता हूं। मुझे पूरी उम्मीद है कि इन सभी बातों पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाएगा और इन समस्याओं के निदान के लिए प्रयास किया जायेगा।

डा. शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद): मोहतरम डिप्टी स्पीकर साहब, मैं इस बजट का समर्थन करता हूं लेकिन इस सिलसिले में मुझे कुछ शिकायत भी है। मैं समझता हूं कि उत्तर प्रदेश हैसियत के ऐतबार से हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा सूबा है, उसको नजरअंदाज किया गया है। खासतौर से मैं मुरादाबाद जिले के लिए कहना चाहूंगा। मुरादाबाद मेरा कांस्टीटूएंसी क्षेत्र है। मैं सम्भल का रहने वाला हूं। मुरादाबाद में कोई नयी रेलवे लाइन नहीं दी गयी है जबकि मुरादाबाद एक्सपोर्टर का बहुत बड़ा सैंटर है जहां फौरेन से भी लोग आते हैं। इसके अलावा देश के कोने-कोने से लोग वहां आते हैं। इसी तरीके से सम्भल भी तिजारत का बहुत बड़ा सैंटर है जहां मैनथाऑयल, उत्तर प्रदेश या इंडिया का नहीं बल्कि एशिया का सबसे बड़ा बिजनेस सैंटर है। सींग की इंडस्ट्री भी बहुत बड़ी है जिसकी सप्लाई हिन्दुस्तान में नहीं बल्कि हिन्दुस्तान के बाहर भी होती है। इस सिलसिले में मेरा कहना है कि हिन्दुस्तान के अंदर नयी लाइनें खोली गयी हैं लेकिन सम्भल के अंदर जो पहले से ब्रांच लाइन थी, वह भी बंद हो गयी है। मुझे अफसोस है कि सम्भल के बारे में, मैं वर्ष 1998 में बजट के समय बोला था। उस समय श्री राम विलास पासवान जी रेल मंत्री थे। उन्होंने मुझसे वायदा किया था और उसका सर्वे भी कराया था। वह सर्वे हो चुका है। मैंने यह गुजारिश की थी कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरोला से मिला दिया जाये क्योंकि हसनपुर में भी रेलवे लाइन नहीं है और गजरोला मेन लाइन पर है जहां से दिल्ली को लाइन जाती है। अगर सम्भल को गजरोला से वाया हसनपुर जोड़ दिया जाता है तो इससे सम्भल की जो तरक्की रुकी हुई है, वह शुरू हो जायेगी। मेरा कहना है कि सम्भल ऐतिहासिक स्थान है। सम्भल हिन्दुस्तान की राजधानी रह चुका है और सम्भल मुगल पीरियड में सूबा रह चुका है लेकिन आज इत्तफाक से वह तहसील है। मैं चाहता हूं कि संभल की तरक्की के लिए रेलवे लाइन का संभल से वॉया हसनपुर-गजरौला से जोड़ना बहुत जरूरी है। इसलिए मेरा ख्वाहिश है कि यह मुलायम सिंह जी का भी पार्लियामेंट्री क्षेत्र रह चुका है और इस वक्त उनके भाई प्रोफेसर राम गोपाल जी उस के एम.पी. हैं। उन्होंने भी मुझसे इस बात के लिए कहा था। मैंने उनसे गुजारिश की थी कि इसे रेलवे लाइन से जुड़वाएं। जब तक संभल रेलवे लाइन से मेन लाइन से नहीं जुड़ेगा और वाया हसनपुर-गजरौला तक नहीं जुड़ेगा, उस वक्त तक संभल तरक्की नही कर पाएगा। संभल बहुत पिछड़ चुका है। इसका सर्वे भी हो चुका है लेकिन मुझे अफसोस है कि उसके लिए कोई एलोकेशन नहीं की गई है और न ही उसका जिक्र किया गया है। मैं चाहूंगा कि इस वक्त स्टेट मिनिस्टर साहब यहां बैठे हुए हैं। जब कल जवाब हो तो वह संभल को जोड़ने के लिए हमें आश्वासन दें जिससे संभल तरक्की कर सके। संभल एक ऐतिहासिक जगह है। आप उसकी तारीख उठाकर देख लीजिए लेकिन रेलवे लाइन न होने की वजह से वह बहुत पिछड़ रहा है।

अंत में, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं और उम्मीद करता हूं कि संभल के सिलसिले में हमदर्दी से रेल मंत्री लालू जी और उनके स्टेट मिनिस्टर साहब गौर करेंगे। लालू जी ने मुझे अपने

[डा. शफीकुर्रहमान बर्क]

ऑफिस में बुलाकर चीफ इंजीनियर साहब से बात कराई थी और उन्होंने कहा था कि इस काम को कराएं, यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है। अंत में, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

डाक्टर शफीक उर्रहमान बर्क (मुरादाबाद): मोहतरम डिप्टी स्पीकर साहब, मैं इस रेल बजट की हिमायत करता हूं। लेकिन इस सिलसिले में मुझे कुछ शिकायत भी है। मैं समझता हूं कि उत्तर प्रदेश हैसियत के एतबार से हिन्दुस्तान का सब से बड़ा सूबा है, इस को नज़रअंदाज किया गया है। खास तौर से मैं मुरादाबाद ज़िले के लिए कहना चाहूंगा। मुरादाबाद मेरी कांस्टीट्यूएंसी है। मैं संभल का रहने वाला हूं। मुरादाबाद में कोई नई रेलवे लाईन नहीं दी गई है जब कि मुरादाबाद एक्सपोर्ट का बहुत बड़ा सेंटर है। जहां विदेश से भी लोग आते हैं। इस के अलावा मुल्क के कोने कोने से लोग वहां आते हैं। इसी तरीके से संभल भी तिजारत का बहुत बड़ा सेंटर है। जहां मिलता आयरन, उत्तर प्रदेश या इंडिया का नहीं बल्कि एशिया का सब से बड़ा बिजनेस सेंटर है। सेनिंग की इंडस्ट्री भी बहुत बड़ी है। जिस की सप्लाई हिन्दुस्तान में नहीं बल्कि हिन्दुस्तान के बाहर भी होती है। इस सिलसिले में मेरा कहना है कि हिन्दुस्तान के अंदर नई लाईनें खोली गई हैं। लेकिन संभल के अंदर जो पहले से ब्रांच लाईन थी, वह भी बंद हो गई है। मुझे अफसोस है कि संभल के बारे में, मैं ने साल 1998 में बजट के वक्त बोला था। उस वक्त जनाब राम विलास पासवान जी वज़ीर रेल थे। उन्हों ने मुझ से वादा किया और उस का सर्वे भी कराया था। वह सर्वे हो चुका है। मैं ने यह गुज़ारिश की थी कि संभल को वाया हसन पुर-गुंगरौला से मिला दिया जाए। क्योंकि हसन पुर में भी रेलवे लाईन नहीं है और गुंगरौला मेन लाईन पर है जहां से दिल्ली की लाईन जाती है। अगर संभल को गुंगरौला से वाया हसन पुर जोड़ दिया जाता है तो उस से संभल की जो तरक्की रुकी हुई है, वह शुरू हो जाएगी। मेरा कहना है कि संभल तारीखी जगह है। संभल रोहिलखंड की राजधानी रह चुका है और संभल मुगल दौर में सूबा रह चुका है लेकिन आज इत्तफाक से वह तहसील है। इसलिए मैं चाहता हूं कि संभल की तरक्की के लिए रेलवे लाईन का संभल से वाया हसन पुर-गुंगरौला से जोड़ना बहुत ज़रूरी है। इसलिए मेरी ख्वाहिश है कि यह मुलायम सिंह जी का भी पार्लियामेंट्री इलाका रह चुका है और उस वक्त उन के भाई प्रोफेसर राम गोपाल जी उस इलाके के एम.पी. थे। उन्हों ने भी मुझ से इस बात के लिए कहा था। मैं ने उन से गुज़ारिश की थी कि इसे रेलवे लाईन से जुड़वाएं। जब तक संभल रेलवे लाईन से मेन लाईन से नहीं जुड़ेगा और वाया हसन पुर-गुंगरौला तक नहीं जुड़ेगा, उस वक्त तक संभल तरक्की नहीं कर पाएगा। संभल बहुत पिछड़ चुका है। उस का सर्वे भी

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब श्री छेवांग थुमस्तन बोलेंगे-अनुपस्थित।

अब श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव बोलेंगी।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव (बोलनगीर): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी। सर्वप्रथम मैं यह कहना चाहूंगी कि यद्यपि इस वित्तीय वर्ष का रेल बजट उपभोक्ता अनुकूल बजट है और उचित रूप से इसमें समाज के कमजोर वर्गों पर ध्यान देने तथा सम्पूर्ण विकास करने का प्रयास किया गया है जो कि निम्नलिखित कारणों से स्पष्ट है जैसे यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं, माल भाड़े में अधिक वृद्धि नहीं की गई, 46 नई रेलगाड़ियां शुरू की गई तथा दस रेलगाड़ियों का आवागमन बढ़ाया गया है आदि। साथ ही ग्रामीण क्षेत्र में स्कूली छात्रों तथा ग्रामीण क्षेत्रों की बालिकाओं को विभिन्न रियायतें दी गई हैं जो कि इस बजट में एक सराहनीय बात है तथापि महत्वपूर्ण क्षेत्रों पर उचित रूप से ध्यान नहीं दिया गया है।

देश की अर्थव्यवस्था के विकास में रेलवे का काफी महत्व है और समग्र विकास सुनिश्चित करने पर ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि क्षेत्रीय असंतुलन पैदा न हो सके। विस्तृत रूप से अध्ययन करने पर यह स्पष्ट हो जाता है कि देश के कई क्षेत्रों पर ध्यान नहीं दिया गया है। यह दुख की बात है कि यद्यपि उड़ीसा की विधान सभा के माननीय अध्यक्ष के नेतृत्व वाली विधान सभा समिति ने पिछले वर्ष अक्तूबर में दिल्ली का दौरा किया था और माननीय प्रधान मंत्री जी से भेंट की थी तथा इसने माननीय रेल मंत्री को एक ज्ञापन दिया था जिसमें राज्य के लिए 700 करोड़ रुपये के आबंटन की मांग की गई थी, दुर्भाग्यवश उड़ीसा पर बिल्कुल ही ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं एक अत्यंत पिछड़े क्षेत्र नामत: बोलनगीर का प्रतिनिधित्व करती हूं, जोकि मेरा चुनाव क्षेत्र है। यह केबीके जिलों में से एक है जोकि बारहमास सूखा प्रवण रहता है। मेरे चुनाव क्षेत्र की कुछ बातें जिन पर माननीय रेल मंत्री द्वारा तुरंत ध्यान दिया जाना आवश्यक है और मैं जिन्हें प्राथमिकता देने का अनुरोध करूंगी वह है-न्योपाड़ा जिले में खरियार रोड स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली। मैं यह भी अनुरोध करूंगी कि स्टेशन का पुन: निर्माण किया जाना चाहिए।

मैं अनुरोध करूंगी कि कतिपय महत्वपूर्ण एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को वहां रोका जाना चाहिए। अन्यथा वहां रेलवे स्टेशन बनाने का

कोई लाभ नहीं है। तितलागढ़-संबलपुर सेक्शन का दोहरीकरण भी किया जाना चाहिए। इसके लिए सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है।

मैं आपसे पश्चिमी उड़ीसा में नई रेलगाड़ियां शुरू करन का भी अनुरोध करूंगी। भुवनेश्वर से जल्द ही शुरू की जाने वाली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को रायपुर से मोड़ा जाना चाहिए ताकि यह संबलपुर और बोलनगीर से होकर गुजरे। यह पश्चिमी उड़ीसा, जो कि अपेक्षाकृत पिछड़ा क्षेत्र है, को तटीय क्षेत्रों से जोड़ने की दिशा में यह एक महत्वपूर्ण कदम होगा। पश्चिमी उड़ीसा में खनन कार्यकलापों की प्रचुरता है। इससे हमारे पिछड़े इलाकों के व्यावसायिक हितों तथा औद्योगिक हितों पर ध्यान दिया जा सकेगा।

मैं माननीय मंत्री जी से भुवनेश्वर-कुर्ला एक्सप्रेस के आवागमन को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार करने का अनुरोध करूंगी। मैं मंत्री जी से बोलनगीर से होकर जाने वाली पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस की बारंबारता को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार करने का अनुरोध करूंगी। मैं पदमपुर से होकर बोलनगीर-न्योपाड़ा तक एक नई रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति देने का भी अनुरोध करती हूं। इस रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की स्वीकृति दी जा चुकी है। मैं आभारी रहूंगी यदि इस बारे में निकट भविष्य में कुछ किया जा सके तथा कांथाबाजी में बड़े रेलवे टैंक की सफाई भी की जानी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री से खुर्दा रोड-बोलनगीर रेल लाइन के लिए निधियां स्वीकृत करने का अनुरोध करूंगी। यह मामला पिछले 20 वर्षों भी अधिक समय से लम्बित पड़ा है। मैं स्वयं भी इस सम्माननीय सभा में इस मुद्दे पर बार-बार बोलकर तथा वर्ष दर वर्ष इस पर ध्यान देने के लिए अनुरोध करके थक चुकी हूं। मैं वास्तविक रूप से माननीय मंत्री जी से इस पर विचार करने का अनुरोध करूंगी। उन्होंने 10 करोड़ रुपये का बजटीय आवंटन किया है और मेरा उनसे विनम्र निवेदन है कि वह इसे कम से कम 50 करोड़ रुपये तक बढ़ा दें। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि दोनों तरफ निर्माण कार्य तुरंत ही शुरू कर दिया जाना चाहिए क्योंकि भूमि अर्जन का कार्य पूरा कर लिया गया है।

मैं समझती हूं कि मुझे मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दोहरीकरण और विद्युतीकरण कार्यों जैसी महती आवश्यकताओं के अलावा राज्य की कतिपय अन्य मांगों के बारे में भी बोलना चाहिए। यह कार्य तालचेर और संबलपुर के बीच रेल लाइन पर आरंभ किया जाना चाहिए ताकि अधिक संख्या में एक्सप्रेस रेलगाड़ियां मुंबई से दिल्ली और अन्य स्थानों के लिए तथा भुवनेश्वर से बरास्ता संबलपुर चलायी जा सकें।

दैतारी-बांसपानी रेल लाइन को पूरा करने के कार्य को विशेष वरीयता प्रदान की जानी चाहिए क्योंकि इस क्षेत्र में बड़ी संख्या में इस्पात संयंत्र, स्पोन्ज आयरन संयंत्र और चार्ज क्रोम संयंत्र स्थापित किया जा रहा है। महोदय यह विडम्बना है कि यद्यपि उड़ीसा खनिज पदार्थों और रत्नों के मामले में सबसे अधिक समृद्ध राज्य है फिर भी यह राज्य बुनियादी सुविधाओं के अभाव में पिछड़ रहा है। यदि इन रेल लाइनों को शीघ्र बिछा दिया जाए तो इससे कम से कम उद्योग और व्यापार जगत को कुछ प्रोत्साहन मिलेगा।

मेरा सुझाव यही है कि हरिदासपुर-पारादीप रेल लाइन संबंधी निर्माण कार्य आरंभ करने के लिए धनराशि प्रदान की जाए। यह रेल लाइन कलिंग नगर के इस्पात नगर को पारादीप से जोड़ता है। मैं यह भी सुझाव दूंगा कि लूंजीगढ़-जूनागढ़ रेल लाइन पर भवानीपटना तक तत्काल निर्माण कार्य आरंभ किया जाना चाहिए जो मेरे पड़ोसी जिले कालाहांडी में है।

महोदय, मैं आपसे विनती करती हूं कि मुझे बोलने के लिए कुछेक मिनट का समय दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय: महोदया, आप अपना शेष भाषण सभा पटल पर रख सकती हैं।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव: महोदय, मैं अपनी बात पूरी करने के लिए केवल दो मिनट का समय लूंगी। अन्य सभी ने अपनी बात कहने के लिए मुझसे अधिक समय लिया है। *...(व्यवधान)*

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण): महोदय, हम सभी उनके इस भाषण का समर्थन करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है, श्रीमती देव, आप अपना भाषण जारी रखें।

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव: महोदय, मैं कुछ अन्य रेलगाड़ियों की मांग करना चाहूंगी। संबलपुर-बोलनगीर-रायपुर होते हुए कोरापुट जिले में पुरी और जयपौर के बीच एक नयी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलायी जानी चाहिए। संबलपुर और इलाहाबाद के बीच एक सुपर फास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी आरंभ की जानी चाहिए। बरास्ता संबलपुर टिटलागढ़ से पुरी के लिए एक नयी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलायी जानी चाहिए। बरास्ता रायगडा कोरापुट और राऊरकेला के बीच एक इंटरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी आरंभ की जानी चाहिए। एक अन्य एक्सप्रेस रेलगाड़ी बरास्ता टिटलागढ़, रायपुर और बिलासपुर विशाखापत्तनम से हावड़ा तक के लिए आरंभ की जा सकती है। इस समय भुवनेश्वर से राजधानी एक्सप्रैस सप्ताह में चार दिन चलती है। शेष 3 दिनों के लिए भुवनेश्वर से दिल्ली तक बरास्ता सम्बलपुर, राउरकेला, रांची और गोमो एक नई राजधानी शुरू की जानी चाहिए। सप्ताह में 3 दिन चलने वाली विशाखापटनम-निजामुद्दीन एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाई जानी चाहिए। सम्बलपुर से रायपुर तक चलने वाली एक्सप्रैस रेलगाड़ी को भुवनेश्वर तक बढ़ाया जाए।

[श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव]

मैं अपनी बात यह कहकर समाप्त करना चाहूंगी कि हम सभी जानते हैं कि बंगाल, बिहार और उड़ीसा बेल्ट अत्यधिक वंचित और पिछड़ी हुई है। यह देखकर कि माननीय मंत्री जी इन्हीं पिछड़े राज्यों में से एक राज्य से हैं, हमें इस क्षेत्र में कुछ सुधारों की बड़ी आशाएं हैं।

यद्यपि इस वर्ष का बजटीय आवंटन गत वर्ष से अधिक है, वस्तुत: यह आज की तिथि तक का सबसे अधिक आबंटन है फिर भी हमें थोड़ी सी निराशा है और हम स्वयं को अपने वास्तविक हिस्से से वंचित महसूस करते हैं। माननीय मंत्री जी से मेरा यह विनम्र अनुरोध है कि चूंकि उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है और प्राकृतिक आपदाओं की आशंका वाला राज्य है-आप सब भी महाचक्रवात, बाढ़ और सूख की आम घटनाओं से परिचित होंगे, इसलिए, हम उनकी तरफ से पूरी सहायता और उदारता की अपेक्षा कर रहे हैं।

श्री अबदुल्लाकुट्टी (कन्नानौर): *महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट, 2005 का स्वागत करता हूं क्योंकि इसने यात्री किराया न बढ़ाकर आम नागरिक को बहुत राहत प्रदान की है।

लेकिन, ऐसे कई क्षेत्र हैं जहां वह महंगी और अनुपयोगी रेल लाइनों को हटाकर, अतिरिक्त रेल भूमि का वाणिज्यिक दोहन करके और मालभाड़े में अल्प वृद्धि कर अतिरिक्त संसाधनों का दोहन कर सकते थे। अतिरिक्त संसाधनों के बगैर रेल परिसरों की बेहतर सफाई और अनुरक्षण सहित मूलभूत विस्तार और यात्री सुख सुविधाएं उपलब्ध कराना कठिन कार्य होगा।

मैं केवल उत्तरी मालाबार क्षेत्र के रेल यात्रियों की पुरानी मांगों के बारे में बोलना चाहता हूं। मंत्री जी ने 46 नयी रेलगाड़ियां आरंभ करने और मौजूदा रेलगाड़ियों के विस्तार की घोषणा की है लेकिन इनमें से कोई भी उत्तरी मालाबार क्षेत्र के लोगों की सेवा में नहीं है।

इस क्षेत्र से बढ़ रहे यात्री यातायात को ध्यान में रखते हुए मैं निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं:

(1) 6604 त्रिवेन्द्रम-मंगलौर-मेवली एक्सप्रेस, वर्तमान में सप्ताह में दो बार चलने वाली इस एक्सप्रेस रेलगाड़ी का प्रतिदिन चलाया जाए।

(2) कन्नूर-यशवंतपुर एक्सप्रेस, इस समय सप्ताह में दो बार चलने वाली इस एक्सप्रेस रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

हाल में आरंभ की गयी मड़गांव-मंगलौर जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी का विस्तार कालीकट तक किया जाना चाहिए क्योंकि गोआ और इससे भी आगे तक जाने वाले पश्चिमी तट के पर्यटन यातायात से बेहतर यातायात राजस्व सुनिश्चित हो सकेगा।

कन्नूर से उत्तर की ओर जाने वाली सभी रेलगाड़ियों जैसे मंगला एक्सप्रेस और त्रिवेन्द्रम नयी दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के लिए अधिक बर्थ कोटा का आबंटन किया जाना चाहिए। इसके अलावा, इस क्षेत्र के सभी रेक पुराने और बेकार हैं। इनके स्थान पर नयी रेक लगायी जानी चाहिए। केरल में दोहरीकरण की परियोजना के लिए मात्र 53.00 करोड़ रुपये का अल्प आबंटन किया गया है। इसमें संशोधन कर इसे कम से कम 250.00 करोड़ रुपये किया जाना चाहिए। इसी प्रकार, समपारों को रेलवे ओवर ब्रिज और अंडरब्रिजों में परिवर्तित करने के लिए पर्याप्त राशि आवंटित नहीं की गयी है। इस आवंटन में वृद्धि होनी चाहिए और केन्द्रीय सड़क कोष जो आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. के निर्माण के लिए ही गठित किया गया था, का उपयोग उच्च वरीयता वाले निम्नलिखित कार्यों के लिए किया जाना चाहिए।

यहां के स्थानीय लोगों की बहुत पुरानी मांग ईरीनावुम कन्नापुरम रेलवे स्टेशन पर रेल ओवरब्रिज/अंडरब्रिज के निर्माण की थी। रेलवे को इस अत्यधिक उपयोगी और सुरक्षा वाली परियोजना पर कार्य आरंभ करने के लिए आगे आना चाहिए और इस परियोजना के लिए 22.00 लाख और 50.00 लाख रुपये की शेष राशि अलग से निर्धारित करनी चाहिए। मैं अपने संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना कोष से योगदान करने के लिए तैयार हूं। रेलवे को मेरी पेशकश पर तत्काल प्रतिक्रिया व्यक्त करनी चाहिए और इस वित्त वर्ष में इस परियोजना पर कार्य आरंभ करना चाहिए।

इसी प्रकार, सघन यातायात वाले दो अन्य रेल समपार हैं जिन्हें रेलवे ओवरब्रिज/अंडरब्रिज में परिवर्तित किये जाने की आवश्यकता है:

(1) राष्ट्रीय राजमार्ग-17 पर एडक्कड और कन्नूर तथा चोवक्का-कन्नूर दक्षिण के बीच जो रेल लाइनों को पार करता है।

(2) पापिनिस्सेरी में राज्य राजमार्ग को पार करने वाली रेल लाइन पर।

(3) पेय-यांगडी में राज्य राजमार्ग को पार करने वाली रेलवे लाइन पर।

कन्नूर सम्पूर्ण उत्तरी मालाबार क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है जबकि मौजूदा सुविधाएं कन्नूर से जाने वाले यात्रियों के बढ़ते

यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने में अपर्याप्त है। कन्नूर केरल का सबसे बड़ा हथकरघा उत्पादन और विपणन केन्द्र होने के कारण यहां बड़ी संख्या में व्यापारी और व्यवसायी आते जाते हैं। स्टेशन परिसर का विस्तार किया जाना चाहिए और विश्रामगृह, प्रतीक्षालय और अमानती घर जैसी यात्री सुविधाएं तथा स्टेशन परिसर में नि:शुल्क पार्किंग सुविधाएं उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए, रेलवे अपनी अतिरिक्त भूमि के वाणिज्यिक दोहन के साथ प्रयोग कर रही है। उदाहरणार्थ, कन्नूर स्टेशन के निकट रेलवे भूमि का एक बड़ा भाग अप्रयुक्त पड़ा है जिसका विकास वाणिज्यिक शॉपिंग प्लाजा के रूप में किया जा सकता है। स्टेशन के चारों और के क्षेत्र के सौन्दर्यकरण के अलावा, इससे अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा तथा रेल यात्रियों के लिए सुविधाओं में भी सुधार होगा।

रेलवे में खानपान सेवा तथा माल निकासी सेवा आदि जैसी सेवाओं में निजी क्षेत्र की बढ़ती हुई भागीदारी मजदूरों, जिससे 7 लाख से अधिक रेलवे कुली तथा खानपान सेवा में लगे 6 लाख से अधिक कामगार शामिल हैं के लिए चिन्ता का विषय होगा। पहियेदार ट्रॉलियों के शुरू किये जाने से कुलियों की औसत आय घट गयी है। माननीय रेल मंत्री अपने आप को गरीबों का मसीहा कहते हैं तथा उन्हें इन गरीबों, एवं कम मजदूरी पर कार्य करने वाले कुलियों तथा खानपान सेवा में लगे कामगारों के लिए कुछ करना चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि उनके आर्थिक हितों पर निजीकरण से किसी भी तरह का प्रतिकूल प्रभाव पड़े।

मुझे आशा है कि रेल बजट को अंतिम रूप देते समय सरकार आम आदमी के व्यापक हित में मेरे इन सुझावों पर ध्यान देंगे।

[हिन्दी]

डा. करण सिंह यादव (अलवर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत इस अच्छे और लोक लुभावन रेल बजट के समर्थन में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं सीधे अपने संसदीय क्षेत्र अलवर की कुछ बातें कहना चाहता हूं। लालू जी ने राजस्थान में चार-पांच नई रेलगाड़ियां दी हैं, उनमें एक पैसेंजर ट्रेन मथुरा से मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर होते हुए बांदीकुई जाती है। उसके लिए मैं उनका तहेदिल से अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आभार प्रकट करना चाहता हूं। साथ ही मैं अपनी वेदना भी व्यक्त करना चाहता हूं। हमारे यहां से एक ट्रेन जोधपुर से लखनऊ होते हुए वाराणसी जाती, जिसको मरूधर एक्सप्रेस कहते हैं यह रेलगाड़ी मथुरा प्रखंड पर चलती थी। अभी आम सुनने में आया है कि रेलवे बोर्ड अब इस रूट को बंद करके इसका रास्ता बांदीकुई से मथुरा करने जा रहा है। इस बात को लेकर समूचे अलवर जिले की जनता में भारी असंतोष है। मैं कहना चाहूंगा कि नई रेलगाड़ी नहीं दे पा रहे हैं और ट्रेन्स नहीं बढ़ा पा रहे हैं, वह अलग बात है। लेकिन जो सुविधा इतने वर्षों से मेरे क्षेत्र की जनता को मिलती रही है, उसे वापस लेने का कोई औचित्य नहीं है। इसलिए मरूधर एक्सप्रेस का रूट जैसे पहले अलवर होते हुए मथुरा तक रहा है, उसे जारी रखा जाए। यह ट्रेन अगर बंद हो जायेगी तो मेरे क्षेत्र के लोगों का उत्तर प्रदेश आना-जाना बंद हो जाएगा और उन्हें भारी असुविधा होगी।

आज जयपुर और अलवर के बीच एक ही ट्रेन है जो दिन में चलती है, बाकी सभी रेलगाड़ियां रात में चलती हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मुम्बई-फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस जो फिलहाल वाया मथुरा, राजकोट होकर चलती है, अगर उस ट्रेन को मथुरा, रिवाड़ी, हांसी, सिरसा, हिसार, भटिंडा होकर चलाया जाए तो इस क्षेत्र की जनता को बहुत लाभ मिलेगा।

मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं कि पहले मीटरगेज की लाइन हुआ करती थी, तो दिन में बहुत सारी रेलगाड़ियां हुआ करती थीं। थ्री या फोर डाउन, फाइव या सिक्स डाउन और थर्टीन या फोर्टीन डाउन जैसी कई रेलगाड़ियां मीटरगेज पर लगातार चलती थीं। जब से ब्राडगेज बनाई गई, रेलगाड़ियां कम हो गई हैं। दिल्ली और जयपुर के बीच कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जो दिन में चलती हो। मैंने पिछली सप्लीमेंट्री डिमांड्स के दौरान भी कहा था कि एक पैसेंजर गाड़ी कम से कम दिल्ली और जयपुर के बीच में चलाई जाए, जो आम आदमी की गाड़ी हो, इससे लोगों को लाभ मिल सकता है।

मैं यह सुझाव भी देना चाहूंगा कि हिसार-रेवाड़ी व दिल्ली-रेवाड़ी आर.डी. दिल्ली से आकर रेवाड़ी रुकती है। इन दोनों रेलगाड़ियों को अलवर होते हुए बांदीकुई तक फास्ट एक्सप्रेस के रूप में बढ़ाया जाए, जिससे मेरे क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सकता है।

अलवर दिल्ली और जयपुर के बीच एक बड़ा नगर है और यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में भी आता है। वहां से हजारों की तादाद में लोग रेवाड़ी और दिल्ली की तरफ रोजाना मजदूरी के लिए आते हैं। कोई लोकल पैसेंजर दिल्ली और रेवाड़ी के बीच और दिल्ली और जयपुर के बीच चलाई जाए।

अब मैं कुछ बातें ठहराव के बारे में कहना चाहता हूं। आश्रम एक्सप्रेस का राजगढ़ और खैरथल में ठहराव और बढ़ाया जाए। राजगढ़ में नई भुज बरेली एक्सप्रेस का ठहराव बढ़ाया जाए। खैरथल में कम्प्यूटरीकृत रेलवे टिकट आरक्षण की मांग काफी

[डा. करण सिंह यादव]

समय से हो रही है, वहां कृषि की बहुत बड़ी मंडी है और काफी व्यापारियों का आवागमन होता है।

मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यहां ठहराव को बढ़ाया जाए। मैं हरसेलरी स्टेशन पर पूजा एक्सप्रेस के ठहराव की भी मांग करता हूं। साथ ही रेवाड़ी से लेकर जयपुर के बीच में दोहरीकरण हो, इसके लिए भी निवेदन करना चाहूंगा। मैं पहले भी मांग करता रहा हूं कि रेवाड़ी से भिवाड़ी होते हुए पलवल तक एक नयी लाइन बनाई जाए। भिवाड़ी में हजारों औद्योगिक इकाइयां हैं और यहां पर इनलैंड कंटेनर डिपो की मांग स्वीकृत की जाए। दिल्ली से यह मात्र 75 किलोमीटर दूर है। रेवाड़ी से भिवाड़ी के बीच में 25 किलोमीटर का फासला है। इस लाइन के बढ़ने से अलवर में औद्योगिक विकास का रास्ता खुलेगा। माननीय रेल मंत्री जी अपनी ओर से कृपा करें तो अलवर जिले और राजस्थान में बहुत विकास होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी वाणी को विराम देता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री बैसीमुथियारी।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी (कोकराझार): महोदय, यदि आप मुझे दो मिनट से ज्यादा समय नहीं देने जा रहे हैं, तो मैं अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखना पसंद करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: ऐसा करने के लिए आपका स्वागत है।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी: महोदय, आपकी अनुमति से, मैं अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री विजय कृष्ण-अनुपस्थित।

श्री रामदास आठवले-अनुपस्थित।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी: *महोदय, आदरपूर्वक, आपके माध्यम से, मैं वर्ष 2005-06 के रेलवे बजट पर अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूं तथा आपसे अनुरोध करता हूं कि इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित करने के लिए आवश्यक कदम उठाएं।

महोदय, आपके माध्यम से, मुझे खेदपूर्वक सभा को सूचित करना है कि मैं रेल बजट 2005-2006 से विशेषकर, पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए निधियों का आवंटन करते समय भेदभावपूर्ण नीति अपनाए जाने के कारण खुश और संतुष्ट नहीं हूं। अब, मैं अपर्याप्त रेलवे सुविधाओं तथा विशेषकर बोडोलैण्ड तथा सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र में भी रेल सम्पर्क से जुड़ी काफी समय से लम्बित अपनी कुछ न्यायोचित मांगों को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्रीजी के सूचनार्थ तथा इन पर आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए रखना चाहता हूं।

लाइन परिवर्तन

1. मुर्खोंग सेलेक (अरुणाचल प्रदेश) तथा संगीया रेलवे जंक्शन के बीच मौजूदा मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए तथा इसे दोहरा किया जाए और आमान परिवर्तन के बाद तुरन्त प्रभाव से मुर्खोंग सेलेक से नई दिल्ली तक बोडोलैण्ड अरुणाचल प्रदेश सुपर फास्ट एक्सप्रेस नामक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।
2. धुबरी से फकीरग्राम रेलवे जंक्शन तक मौजूदा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए तथा उसका दोहरीकरण किया जाए तथा इस उपेक्षित क्षेत्र के लोगों के लिए यथाशीघ्र नियमित रूप से इस मार्ग पर एक रेलगाड़ी चलायी जाए।

नई रेल लाइनें:

निम्नलिखित महत्वपूर्ण सेक्टर के लिए कुछ नई रेलगाड़ियां चलाने की स्वीकृति दी जाए:

1. न्यूजलपाईगुड़ी, दार्जीलिंग सेक्टर पर चलाई जा रही टॉय ट्रेन की तर्ज पर बोडोलैण्ड क्षेत्र में फकीरग्राम रेलवे जंक्शन से कोकराझार जिले में जमदुआर तक उक्त प्रस्तावित नए सेक्टर पर यथाशीघ्र विशेष रेलगाड़ियां चलायी जाए।
2. सालकाटी से गाजेग्फू (भुटान) तक;
3. बारपेटा रोड से "मानस वन्य जीव अभयारण्य-वर्ल्ड हेरीटेज साईट तक"; और
4. रंगिया रेलवे जंक्शन से सान्दरूप जुन्खा (भुटान) तक।

नई रेलगाड़ियां:

1. न्यूजलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक शताब्दी एक्सप्रेस जैसी एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।
2. प्रस्तावित नई रेलगाड़ी-गुवाहाटी-न्यू बोंगाईगांव (दैनिक) को बोडोलैण्ड क्षेत्र में गोंसाईगांव हट तक बढ़ाया जाए।
3. मुर्खोंग सेलेक सीलेक (अरुणाचल प्रदेश) से नई दिल्ली तक बोडोलैण्ड-अरुणाचल एक्सप्रेस ट्रेन नामक एक नई सुपरफास्ट रेलगाड़ी तुरन्त प्रभाव से चलाई जाए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

निम्नलिखित रेलगाड़ियों की सेवाओं तथा स्तर में सुधार किया जाए:

1. फकीरग्राम से गुवाहाटी तक चलायी जा रही सिफूंग ट्रेन को पश्चिम में गोंसाईगांव हट रेलवे स्टेशन तक चलाने की अनुमति दी जाए।

2. धुबरी-गुवाहाटी रेल लाइन पर पुन: रेलगाड़ियां चलाकर धुबरी जिले के लोगों को नियमित रेल सेवा उपलब्ध करायी जाए।

आदर्श रेलवे स्टेशन:

1. कोकराझार रेलवे स्टेशन, तथा

2. बारपेटा रोड रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन का दर्जा देने संबंधी प्रस्ताव का तुरन्त कार्यान्वयन किया जाए।

ऊपरि पुल

निम्नलिखित स्थानों पर ऊपरि पुलों को तुरन्त स्वीकृत किया जाए तथा उनका निर्माण किया जाए:

1. कोकराझार टाउन, 2. श्री रामपुर, 3. गोसाईगांवहट, 4. फकीरग्राम रेलवे जंक्शन, 5. चौटारा, 6. सालकाटी, 7. बसुगांव, 8. डांगटल, 9. सपराकाटा [राष्ट्रीय राजमार्ग 31 (ग) पर], 10. बिजनी-टाउन, 11. पतिलाडोहा, 12. सरयोग, 13. बारपेटा-रोड, 14. सारूपेटा, 15. पाठशाला, 16. रंगिया में राष्ट्रीय राजमार्ग-31 पर, 17. सांगसारी में राष्ट्रीय राजमार्ग-31 पर, 18. रंगिया-संडुप मीटर गेज लाइन, मुनखा रोड, 19. गोरेश्वर, 20. उदालगुंडी, 21. मजबार आदें, 22. राष्ट्रीय राजमार्ग 31 पर चोपराकथा।

रेलगाड़ियों का ठहराव:

निम्नलिखित विशिष्ट रेलगाड़ियों सहित दक्षिण पश्चिम की ओर जाने वाली सभी रेलगाड़ियों को निम्नलिखित रेलवे स्टेशन पर ठहरने की अनुमति दी जाए:

1. दादर, त्रिवेन्द्रम, बैंगलोर, सरायघाट एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, जोधपुर एक्सप्रेस, पूर्वोत्तर जनक्रान्ति एक्सप्रेस, सम्पर्क आदि को कोकराझार पर।

2. कामरूप एक्सप्रेस तथा नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को गोसांईगांव हट पर।

3. कामरूप एक्सप्रेस तथा नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस को विजनी-पर।

4. नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, सरायघाट एक्सप्रेस, पुरी-एक्सप्रेस, जोधपुर/बीकानेर एक्सप्रेस को बारपेटा रोड पर।

5. रंगिया रेलवे स्टेशन मंडल की पश्चिमी सीमा श्री रामपुर रेलवे स्टेशन तक बढ़ायी जाए।

नए प्रस्ताव

1. कोंकण रेलवे निगम की तर्ज पर पूर्वोत्तर क्षेत्र में एक पृथक रेलवे निगम बनाया जाए।

2. पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एक पृथक और स्वतंत्र रेलवे जोन स्थापित किया जाए। पूर्वोत्तर क्षेत्र के युवाओं को रेलवे विभाग में 'ग' और 'घ' श्रेणी में 100 प्रतिशत नौकरियों में आरक्षण दिया जाना चाहिए।

प्रस्तावित संयंत्र:

एन.बी.क्यू. के बाद नार्दन साइट पर सवारी डिब्बों के निर्माण का संयंत्र स्थापित किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री विजय कृष्ण-उपस्थित नहीं।

श्री रामदास आठवले-उपस्थित नहीं।

[हिन्दी]

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़): सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है उसमें औद्योगिकीकरण की बात कही गयी है, आमान परिवर्तन की बात कही गयी है और कर्मचारियों को सुविधा देने की बात कही गयी है। कोई भी बजट रेल के आंकड़ों पर आधारित होता है लेकिन उन आंकडों की कितना कार्यान्वयन होता है यह देखने की बात है। पिछले वर्ष जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया, उसकी कितनी कार्यान्विति हुई, उसके बारे में भी माननीय मंत्री जी जानकारी लेंगे तो काफी अच्छा होगा। मैं जिस राज्य से आता हूं, वह राज्य राजस्थान शक्ति और भक्ति के बारे में, इतिहास के बारे में प्रसिद्ध है। लेकिन इस रेल बजट में न तो पर्यटन, न प्राकृतिक खनिज सम्पदा, न बाड़मेर में तेल भंडार का ध्यान रखा गया है और इस रेल बजट में राजस्थान के साथ बहुत बड़ा अन्याय किया गया है। चाहे आमान परिवर्तन हो, चाहे ट्रेन के स्टापेज का सवाल हो, बजट के आवंटन का सवाल हो, राजस्थान के साथ बहुत अन्याय किया गया है और उसमें सुधार की आवश्यकता है। इस समय राजस्थान में डेढ़ दर्जन योजनाएं-परियोजनाएं रेल विभाग के द्वारा चलाई जा रही हैं जिनमें राजस्थान के लिए ढाई सौ करोड़ रुपये से ज्यादा की आवश्यकता है। लेकिन दुर्भाग्य से राजस्थान को बजट में जो आवंटन किया गया है वह ऊंट के मुंह में जीरे के

[श्री श्रीचन्द कृपलानी]

समान है। राजस्थान में रेल बजट में रेलें भी चलाई गयी हैं लेकिन कितने कर्मचारियों की संख्या बढ़ायी गयी है, इस ओर देखने की आवश्यकता है। एक भी कर्मचारी की संख्या नहीं बढ़ाई गयी है और कर्मचारियों के प्रशिक्षण की बात नहीं कही गयी है, उनके सुधार की बात नहीं कही गयी है। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी इस बात पर निश्चित रूप से विचार करेंगे कि जितनी सुविधाएं बजट में देने की घोषणा की है, उसके अनुसार क्या-क्या व्यवस्थाएं कर रहे हैं, कितने कर्मचारियों की संख्या बढ़ा रहे हैं, कितने कर्मचारियों के काम में सुधार लाने और ईनाम देने की व्यवस्था कर रहे हैं? जो वेकैंसियां खाली पड़ी हैं, उनके बारे में शीघ्र विचार करना पड़ेगा। मैं समझता हूं कि इस पर ज्यादा लम्बा-चौड़ा कहने की आवश्यकता नहीं है लेकिन मैं राजस्थान की समस्या के बारे में जरूर निवेदन करना चाहूंगा। अभी उदयपुर-चित्तौड़गढ़ ब्रॉडगेज लाइन पूर्ण होने को आई है लेकिन पूर्ण तब मानी जाएगी जब अजमेर से चित्तौड़गढ़ आमान परिवर्तन का काम चल रहा है, उसमें राशि बढ़ा कर शीघ्र से शीघ्र पूरा कराया जाएगा। नीमच से रतलाम का जो कार्य चल रहा है, उस काम के लिए राशि बढ़ाकर शीघ्र पूरा नहीं कराया जाएगा तो जो उदयपुर-चित्तौडगढ़ का जो आमान परिवर्तन हुआ है। उसका फायदा नहीं मिल पाएगा। रामगंज मंडी-भोपाल में नई रेल लाइन जो एनडीए के समय स्वीकृत की गई थी, उसके लिए बजट में बहुत कम पैसा दिया गया है। मेरा निवेदन है कि उसके बारे में रेल मंत्री विचार करते हुए उसके लिए राशि बढ़ाए ताकि वहां का प्रसिद्ध कोटा स्टोन और धनिया समय पर पहुंचा सकें।

राजस्थान की ओर रेल लाइनें हैं। अजमेर-पुष्कर, कोलायत-फलोदी दोसा-गंगापुर, जयपुर-दोसा, जैसलमेर-बाड़मेर, श्रीगंगानगर-स्वरूपसर, समदड़ी से भीलडी के लिए राशि की आवश्यकता थी। वहां कई वर्षों से कार्य चल रहा है लेकिन उसमें भी बहुत कम राशि स्वीकृत की गई है। मैं अपने क्षेत्र की बड़ी सादड़ी नीमच लाइन वाया छोटी सादड़ी लाइन का पूर्व सरकार ने सर्वे करवा दिया था। 45 कि.मी. लंबी लाइन के लिए 135 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। हम पिछले कई वर्षों से इस बात का प्रयास कर रहे थे। हमने इसका सर्वे भी करवाया था। मुझे उम्मीद थी कि इस बार के बजट में इस लाइन को स्वीकृत करके कुछ राशि दी जाएगी लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि न तो स्वीकृति दी गई और न ही बजट में इसका प्रावधान किया गया है। आप इसके बारे में निश्चित रूप से विचार करें।

चित्तौड़गढ़ जो एक ऐतिहासिक नगरी है। निम्बाहेड़ा एक औद्योगिक शहर है। वहां रेल ब्रिज की बहुत ज्यादा आवश्यकता है। आप इसके बारे में निश्चित रूप से विचार करेंगे। निम्बाहेड़ा जो चित्तोड़ जिले का सबसे बड़ा शहर है, वहां कम्प्यूटराइजेशन करवाने के बारे में निवेदन करता हूं। हमारे यहां आदिवासी क्षेत्र प्रतापगढ़-रतलाम प्रतापगढ़-मंदसौर, निम्बाहेड़ा, प्रतापगढ़, बांसवाड़ा, दाहोद, गोदरा रेल लाइन स्वीकृत कराने की कृपा करें। हम उदयपुर-अहमदाबाद में आमान परिवर्तन के बारे में समय-समय पर निवेदन करते रहे हैं। रेलवे गेट नम्बर 102 जो हमेशा बंद रहता है, उसमें 20-22 गांव लगते हैं, वहां गेटमैन की नियुक्ति कराने के लिए निवेदन करता हूं।

कोटा मेरे क्षेत्र में आता है। रेलवे ट्रेड एक्ट अप्रेंटिस 1961 के ग्रुप सी-डी की भर्ती में जो 222 पद रिक्त पड़े हैं, 8-10 वर्ष से जो लोग वहां काम सीख रहे हैं, उनको नौकरी देने की निश्चित रूप से व्यवस्था कराएं।

मैं अंत में कुछ ट्रेनों के स्टॉपिज के बारे में आपसे निवेदन करना चाहता हूं। ओखा गुवाहाटी ट्रेन का रामगंज में स्टॉपिज होना आवश्यक है। जयपुर कोटा को नागदा तक बढ़ाया जाए। जबलपुर कोटा ट्रेन को चित्तौड़गढ़, उदयपुर तक बढ़ाया जाए। उदयपुर से मुम्बई तक वाया चित्तौड़गढ़ ट्रेन चलायी जाए। वह ट्रेन नम्बर 297 कोटा, ग्वालियर, भिंड पैसेंजर को चित्तौड़-उदयपुर तक बढ़ाया जाए। बजट में स्वीकृत नई ट्रेन चित्तौड़-नीमच को उदयपुर तक बढ़ाया जाए। उदयपुर से चित्तौड़गढ़ होकर गुवाहाटी, जगन्नाथपुरी, कोलकाता के लिए नई ट्रेन वाया कोटा-उदयपुर चलायी जाए। उदयपुर-चित्तौड़गढ़ से त्रिवेन्द्रम तक नई ट्रेन, जयपुर-बैंगलोर, जयपुर-चेन्नई के फेरे बढ़ाए जाएं। इसी तरह कोटा-नागदा पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। जयपुर-बिलासपुर को भुवनेश्वर तक बढ़ाया जाए। कोटा नगर के रेलवे ओवरब्रिज को शीघ्र पूर्ण कराया जाए। उसके लिए बहुत कम पैसा स्वीकृत किया गया है। इसका तीन हिस्सा बन चुका है। इसके लिए और पैसा स्वीकृत करेंगे। वह शीघ्र बनने से लोगों को राहत मिलेगी। कोटा-बीना रेल लाइन का नवीकरण किया जाए। गत बजट में जनसम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस जोधपुर से दिल्ली शुरू करने की घोषणा हुई थी। उसे प्रारम्भ कराया जाए। देहरादून एक्सप्रेस को बस्सी व पारसोली में स्टॉपिज दिया जाए। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार मानता हूं। मैं रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। निश्चित तौर पर माननीय रेल मंत्री जी ने आधुनिक और बहुत अच्छा बजट अपने सहयोगियों के साथ प्रस्तुत किया है। मैं ज्यादा भूमिका न बांधते हुए मुख्य बातों पर आता हूं।

हापुड़-मेरठ सैक्शन पर एक रेल ओवरब्रिज का सुझाव, मोहन नगर-एन.एच. 58 पर क्लीयरेंस के बाद गाजियाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा सड़क का निर्माण शुरू हो गया है जो उत्तर प्रदेश को दिल्ली

से जोड़ने का काम करता है। लेकिन किन्हीं कारणों से कुछ औबस्ट्रक्शन्स हो गया है। इसलिए काम को गति दिये जाने की आवश्यकता है। संजय नगर-मेरठ के बीच में रेल लाइन चलती है, उस पर रेल ओवर ब्रिज की व्यवसथा की जाये। कविनगर-बुलंदशहर, हापुड़ रोड-डासना रोड, गेट नं. 73 हापुड़ में फाटक खोले, हनुमानपुरी-मोदीनगर अंडरब्रिज बनाया जाये ताकि लोगों को आवागमन के लिए सुविधा हो सके। गढ़ रेल लाइन खंड दोहरा किया जा रहा है तथा यहां पर छोटा सा अंडर ब्रिज बनाया जाए। यह एक धार्मिक नगरी है, रेल लाइन बनने से लोगों को लाभ होगा। मोदीनगर-सम्भावली ओवरब्रिज छोटा सा है, लोग सड़क के रास्ते से बच सकें, इसकी व्यवस्था की जाये। एक रिजर्वेशन काउंटर साहिबाबाद-मोदीनगर में होना चाहिए तथा सीनियर सिटिजंस के लिए एक नीचे से रास्ता दिये जाने की व्यवस्था की जाये। पिलुखआ में हाल्ट किया है और नई ट्रेनों का स्टापेज दिया है, उसके लिए आभार व्यक्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र में मैट्रो रेल की व्यवस्था की जाये जिसके लिए गाजियाबाद विकास प्राधिकरण ने 42 लाख रुपये निर्गत किये हैं। इसलिए सर्वे करा कर मेट्रो से जोड़ने की व्यवस्था की जाये। वैंडर्स का जो काम चल रहा है, उन्हें जारी रखा जाये। वे खाली जमीन पर रह रहे हैं जिसका रेल द्वारा कोई उपयोग नहीं है, लीज पर दी जाये जहां अन्य स्थानों पर लोगों को देने का काम किया है। उत्तर प्रदेश में रेलों को बढ़ाया जाये ताकि आवागमन आसानी से किया जा सके। माननीय रेल मंत्री जी ने बच्चों के लिए जो रियायतें दी हैं, इंटरव्यु पर जाने के लिए सुविधा दी है, विकलांगों के लिए तमाम तरीके से मदद की है, उसके लिए उन्हें बधाई देता हूं। पिछले रिकार्ड के मुताबिक बुक स्टाल पर एकाधिकार था जिसे 25 प्रतिशत करके तमाम लोगों को देने का काम किया है जिसे इस बजट में दर्शाया गया है, उसके लिए रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं और अनुरोध करता हूं कि बनर्जी रिपोर्ट का खुलासा इस पटल पर रखने की कृपा करेंगे।

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

देश की जनता को रेल बजट की बड़ी तीव्रता और उत्सुकता से प्रतीक्षा होती है। आम आदमी इस बात को जानता है कि रेलों द्वारा उसे क्या रियायतें मिलनी हैं, कौन सी नई रेलें क्षेत्र में प्रारम्भ होने वाली हैं। राष्ट्रीय एकात्मकता की दृष्टि से रेल सशक्त माध्यम होती हैं। जब यात्री रेल के डिब्बे में जाते हैं तो उसमें हिन्दू, मुस्लिम, सिक्ख और ईसाई होते हैं। जब जनरल डिब्बे में जाते हैं बहुत भीड़ होती है और कुछ बैठने से इन्कार करते हैं लेकिन थोड़ी ही देर में आपस में सद्भाव हो जाता है और रिश्तेदारी से भी गहरा संबंध हो जाता है। यह सद्भाव सब से सशक्त माध्यम होता है। हमारे कुछ मित्रों ने रेल बजट पर अपने विचार रखे हैं। मैं भी 2-4 बातें कहकर अपना भाषण समाप्त करूंगा। हमारा देश बहुत बड़ी जनसंख्या वाला देश है और इस बढ़ी हुई जनसंख्या की दृष्टि में रखते हुए रेलें ऐसा माध्यम हो सकती हैं, जहां पर बेरोजगारों को बड़ी संख्या में रोजगार दिया जा सकता है। रेलवे बहुत सारा कार्य कांट्रैक्ट लेबर के माध्यम से कराती है। अगर उन लेबर्स का नियमितीकरण कर दिया जाए तो लाखों-करोड़ों लोगों को देश में रोजगार मिल सकता है। भारतीय रेलें देश की धड़कन होती हैं। रेल मंत्री सारे देश के रेल मंत्री होते हैं और सारे प्रदेशों के बारे में एक सा समानता का भाव रखते हुए रेलों को सुविधाएं प्रदान करने के बारे में उन्हें विचार करना चाहिए। अभी हमारे मध्य प्रदेश में जो रोड सुविधाएं प्रदान की गई हैं, उन सुविधाओं की दृष्टि से हमारा मध्य प्रदेश बहुत पिछड़ गया है। जितनी सुविधाएं इस बड़े प्रदेश को मिलनी चाहिए, वह इस बजट में नहीं मिल पाई हैं। मैं मध्य प्रदेश के सागर संसदीय क्षेत्र से आता हूं। अभी जबलपुर से भोपाल एक ट्रेन प्रारम्भ करने की घोषणा की गई है, यह ट्रेन शीघ्र प्रारम्भ होने वाली है। यह वाया इटारसी होकर जाने वाली है। पिछली बार वहां से जनशताब्दी ट्रेन प्रारम्भ हुई थी। रीवांचल एक्सप्रैस भी जबलपुर से होकर जाती है। इसी तरह से इंदौर-बिलासपुर ट्रेन जबलपुर होकर जाती है, इसके अलावा और कई ट्रेनें वहां से जाती हैं। लेकिन जबलपुर से होकर बीना, सागर, दमोह इस मार्ग में जबलपुर से चलने वाली किसी ट्रेन को चलाने के बारे में इस बजट में ध्यान नहीं रखा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी तरह से रेलवे की बहुत सारी भूमि खाली पड़ी रहती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में बीना जंक्शन है। इस जंक्शन में लगभग तीन सौ एकड़ खाली जमीन पर अनधिकृत रूप से लोग खेती कर रहे हैं और बहुत सारे माफिया टाइप के लोग उस जमीन पर कब्जा करके दूसरे लोगों को खेती करने के लिए छोड़ देते हैं और उनसे पैसा वसूलते हैं। इस तरह से सारे देश में न जाने रेलवे की कितनी जमीन होगी, जिसका दुरुपयोग किया जा रहा है। उस भूमिका का ठीक ढंग से उपयोग किया जा सकता है। यह स्टेशन के नजदीक की जमीन है, उसका दुकानें आबंटित करके व्यावसायिक उपयोग भी किया जा सकता है। वहां लोग अनधिकृत रूप से दुकानें रखते हैं। जैसे विकास प्राधिकरण के द्वारा गुमटियां बनाई जाती हैं, वैसी गुमटियां बनाकर दुकानदारों को दुकानें दी जा सकती हैं। इससे रेलवे की आय में वृद्धि होगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी। ये सब बहुत छोटी सी बातें हैं, लेकिन सारे देश की रेल सुविधाओं की दृष्टि से अगर हम विचार करें तो इससे रेलवे की राजस्व आय में वृद्धि होगी और यात्रियों को सुविधा की दृष्टि से भी इसमें फायदा होने वाला है।

[श्री वीरेन्द्र कुमार]

आप कभी झेलम एक्सप्रैस या पठानकोट एक्सप्रैस की पैन्ट्री कार को देखें। इन ट्रेनों में खाने की ओर विशेष ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इन गाड़ियों में दिये जाने वाले खाने में तिलचट्टे निकल कर आते हैं। जब आप खाने का कवर हटाते हैं तो खाने में तिलचट्टे दौड़ते हुए दिखते हैं। इससे खाने वाले के मन में खाने के प्रति विरक्तता का भाव पैदा हो जाता है। इसलिए मैं समझता हूं कि हमें खान-पान की सुविधा को सुधारने की तरफ तेजी से ध्यान देना चाहिए और इसकी समय-समय पर समीक्षा करनी चाहिए कि जो खाना यात्रियों को दिया जा रहा है वह पर्याप्त कैलोरीज का खाना है या नहीं तथा वह सफाई के साथ बनाया जा रहा है या नहीं। इसका स्वाद अधिकारियों को देखना चाहिए। हमारे जनप्रतिनिधि भी जब इस तरह से अनियमितता पाते हैं और मुख्यालय को शिकायत भेजते हैं तो मंत्रालय को उस पर गहराई से विचार करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। कानपुर-छतरपुर-सागर-भोपाल यह एन.एच.-86 घोषित किया गया है और इस एन.एच.-86 पर सागर के मकरोनिया स्टेशन के नजदीक जो एन.एच. है, वहां लम्बे समय तक फाटक बंद रहने से दोनों ओर गाड़ियों की लम्बी लाइनें लग जाती हैं। यदि कोई बीमार होता है, गंभीर रूप से अस्वस्थ होता है और उसे अस्पताल जाना है तो जब तक वहां से रेल नहीं निकलेगी, वे वहां से निकल नहीं पाते हैं। इस तरह के जो संवेदनशील स्थान हैं, जैसे बीना में सागर फाटक है और झांसी फाटक है, वहां पर रेलवे के ओवरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र की जो शेष समस्याएं हैं, इन बाकी समस्याओं को मैं आपकी अनुमति से सदन के पटल पर ले करना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप ले कर सकते हैं।

श्री वीरेन्द्र कुमार: *महोदय, इस रेल बजट में मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड को पूरी तरह उपेक्षित रखा गया, इससे बुंदेलखंड में निराशा की भावना बढ़ी है।

मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख रेल समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

1. सागर संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय तथा संभागीय मुख्यालय भी है, इसको माडल स्टेशन बनाने की बात पहले कही गयी थी, किंतु इस संबंध में कार्यवाही नहीं हुयी। अत: शीघ्र ही सागर स्टेशन को माडल स्टेशन बनाया जाये। प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर शेड छोटा बना है। अत: धूप एवं बारिश से बचाव हेतु शेड की लम्बाई बढ़ायी जानी चाहिए।

2. ललितपुर से छतरपुर सागर करेली रेलवे लाइन बनाए जाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है। अत: शीघ्र सर्वे कराकर उक्त मार्ग पर रेलवे लाइन बिछवाने की कार्यवाही की जानी चाहिए।

3. सागर से भोपाल-इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है। अत: सागर-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस चलवाने का सहयोग करें।

4. बीना एक महत्वपूर्ण जंक्शन है, जिसके प्लेटफार्म क्रमांक-1 पर शेड नाम की कोई चीज नहीं है, जिससे रेल यात्रियों को गर्मी एवं बरसात के दिनों में अत्यधिक कष्टों का सामना करना पड़ रहा है। अत: प्लेटफार्म क्रमांक-1 पर शेड बनाए जाने की आवश्यकता है।

5. खुरई, मध्य प्रदेश की बड़ी अनाज मंडी एवं कृषि यंत्रों के निर्माण के लिए प्रसिद्ध है। यहां सभी गाड़ियों का स्टापेज है। दोनों प्लेटफार्म की लंबाई तो बढ़ायी गयी है, किंतु शेड की नहीं। अत: शेड की लम्बाई भी दोनों प्लेटफार्मों पर बढ़ायी जानी चाहिए।

6. खुरई स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड विंडो शीघ्र प्रारंभ की जानी चाहिए। इस हेतु केबिन बन कर तैयार हो चुका है।

7. गणेशगंज एवं जरूआखेड़ा स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज बनाए जाने की मांग काफी समय से की जा रही है। अनेक दुर्घटनाएं भी वहां घटित हो चुकी है। अत: फुट ओवरब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है।

8. डांगीडहर स्टेशन पर प्लेटफार्म का निर्माण कार्य लगभग पूर्ण होने को है। यहां गाड़ियां रुकती हैं, यात्री चढ़ते-उतरते हैं, किंतु टिकट खिड़की नहीं है। अत: शीघ्र ही टिकट खिड़की प्रारंभ की जानी चाहिए।

9. सागर छावनी मुख्यालय है। अत: बड़ी संख्या में सैनिकों का आना जाना होता है। उनकी आवश्यकताओं एवं जनता की सुविधा को देखते हुए सैनिकों के लिए टिकट विंडों एवं आरक्षण काउंटर अलग से बनाया जाना चाहिए।

10. इटारसी-बीना, दिन भर बीना में खड़ी रहती है। रात्रि में बीना से इटारसी आती है। इसे भोपाल-इटारसी बढ़ाकर सर्कुलर ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए।

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

11. इटारसी-निजामुद्दीन महामाया एक्सप्रेस जो अभी आधी जबलपुर से थी तथा आधी बिलासपुर से चलती है, जबलपुर से ही पूरी ट्रेन के रूप में चलना चाहिए तथा इसे जम्मू तक बढ़ाना चाहिए।

12. मकरोनिया सागर का उपनगरीय स्टेशन है, यहां सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टापेज होना चाहिए।

13. क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस ट्रेनों का रनिंग टाईम बहुत ज्यादा है। सागर से बीना लगभग 3 घंटे का समय दिया गया है जबकि एक्सप्रेस में वास्तविक समय 1 घंटे का लगता है। अत: गणेशगंज, मकरोनिया, जरूआखेड़ा एवं मंडी बामोरा में इन ट्रेनों का स्टापेज किया जाना चाहिए।

14. मंडी बामोरा अनाज की बड़ी मंडी है तथा यही से बड़ी संख्या में व्यापारी, छात्र एवं कर्मचारी तथा जनता दूर-दूर आते जाते हैं। अत: यहां पर झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

15. गणेशगंज पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज था। क्षेत्र की जनता की आवश्यकताओं को देखते हुए इन दोनों ट्रेनों का पुन: गणेशगंज स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

16. बीना स्टेशन पर गोवा, पुष्पक तथा सचखण्ड एक्सप्रेसों का ठहराव किया जाना चाहिए। यह एक महत्वपूर्ण जंक्शन है।

17. सतना से कटनी, दमोह, सागर, बीना होकर दक्षिणी राज्यों को जाने वाली नयी ट्रेन चलाया जाना चाहिए।

18. नरयावली स्टेशन विधान सभा का मुख्यालय है। यहां बीना, इटारसी एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए।

19. जबलपुर-निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का खुरई में स्टापेज किया जाना चाहिए।

20. पूर्व वर्ष में घोषित की गयी जबलपुर निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस आज तक प्रारंभ नहीं की गयी इसे शीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिए।

21. बीना रेलवे स्टेशन पर डिजीटल डिस्प्ले सिस्टम लगाया जाये।

22. बीना रेलवे आरक्षण कार्यालय का समय प्रात: 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक किया जाये।

23. बीना रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों की संख्या देखते हुए एक और प्लेटफार्म बनाया जाये।

24. बीना रेलवे पूछताछ कार्यालय में प्रशिक्षित कर्मचारियों के न होने के कारण चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों द्वारा नागरिकों को सही जानकारी नहीं मिल रही है। इसे शीघ्र दूर किया जाए।

25. 1265 रेवांचल एक्सप्रेस को शाम 6 बजे भोपाल स्टेशन से चलाकर प्रात: 6 बजे रीवा पहुंचाया जाये। इसी तरह 1266 को रात्रि 10 बजे रीवा से चलाकर सुबह 10 बजे भोपाल पहुंचाया जाये। साथ ही प्रतिदिन इसे सागर, दमोह होकर चलाया जाये।

26. हीराकुंड एक्सप्रेस एवं क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह के सातों दिन चलाना चाहिए।

27. झांसी रेलवे फाटक एवं सागर रेलवे फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाये।

28. अमरकंटक एक्सप्रेस को तीन दिन सागर बीना होकर चलाया जाये।

29. बीना में प.म.रे. को जोनल ट्रेनिंग स्कूल खोला जाये।

30. बीना स्टेशन के पास रेलवे की लगभग 300 एकड़ जमीन है, उसमें बहुत सी भूमि पर अनाधिकृत रूप से खेती की जा रही है। अतिक्रमण मुक्त कराना चाहिए तथा स्टेशन के सामने की भूमि पर दुकानों की जगह आवंटित करके उसका व्यावसायिक उपयोग करना चाहिए। रेलवे की राजस्व आय में वृद्धि होगी तथा यात्रियों को भी सुविधा होगी।

[अनुवाद]

श्री ए. साई प्रताप (राजमपेट): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत किये गये वर्ष 2005-06 के रेल बजट का समर्थन और स्वागत करता हूं। संप्रग सरकार का सभी वर्गों के रेल उपभोक्ताओं को संतुष्ट करने वाला यह ड्रीम बजट है। इसे मैं कई प्रकार के सुधार करने वाला यात्री अनुकूल बजट कहूंगा।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने पांच वर्षों की अवधि में आधुनिकीकरण पर 25,000 करोड़ रुपये और रेल सुरक्षा पर 3,500 करोड़ रुपये खर्च करने का निर्णय लिया है। रेलवे 15 लाख लोगों को रोजगार देता है जिसमें से 40 प्रतिशत अकुशल है। 100 से ज्यादा यात्री रेलगाड़ियां अलाभकारी मार्गों पर चल रही

[श्री ए. साईं प्रताप]

हैं। मैं अकुशल मजदूरों के लिए यह सुझाव देता हूं कि 'गोल्डन हैंडशेक' और स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना जैसी योजनाओं को लागू और प्रोत्साहन देना चाहिए। भ्रष्टाचार, चोरी और अन्य कदाचार पर कड़ाई से रोक लगानी चाहिए।

स्टालों के आवंटन के संबंध में एकाधिकार को समाप्त किया जाना चाहिए और बेरोजगार स्नातकों, विशेषकर अनुसूचित जातियों अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़े वर्गों, महिलाओं और विकलांगों के लिए नई नीतियों और दिशानिर्देशों को लागू करने हेतु माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं। इस संबंध में गैर सरकारी संगठनों और संसद सदस्यों की एक समिति बनाई जानी चाहिए जिससे कि वे जरूरतमंद लोगों की आवश्यकताओं पर विचार पर ईमानदारी से उन्हें मंजूरी दे सकें।

बंजरभूमि के संबंध में, मैं माननीय मंत्री जी को जोनल रेलवे से ब्लू प्रिंट सहित रिपोर्टों को प्राप्त करने का सुझाव देता है। उन्हें भूमि का वितरण करने से पहले अन्य विभागों से सलाह लेनी चाहिए। मूल्यवान रेल भूमि और इसकी संपत्तियों का निपटान करते समय स्वास्थ्य और पर्यावरण पहलुओं पर भी विचार करना चाहिए।

मेरे राज्य और संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में, मैं यह बताना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश, परियोजनाओं को मंजूरी देने के संबंध में अन्य राज्यों का तुलना में सबसे नीचे है। आंध्र प्रदेश ने सम्मिलित करने हेतु रेलवे ऊपरिपुल और रेलवे अधोपुल वाली 25 परियोजनाओं का प्रस्ताव किया। परन्तु केवल चार पर विचार किया गया है। इसकी पूरी लागत केवल 260 करोड़ रुपए होती है। इस देश में, वर्ष 2004-05 के दौरान 292 परियोजनाएं चालू हैं और इस हेतु अपेक्षित धनराशि 46,000 करोड़ रुपये है। आंध्र प्रदेश ने केवल अपने राज्य में रेलवे उपरिपुल और रेलवे अधो पुल वाली 25 परियोजनाओं का सिफारिश की है, जिनमें से चार पर विचार किया गया है, नई लाइन की चालू परियोजनाओं के लिए केवल 260 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जबकि केवल 46 करोड़ रुपये की मंजूरी दी गई है। जोकि 18 प्रतिशत होता है।

यात्री सुविधाओं और महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों के संबंध में गत वर्ष 27.9 करोड़ रुपए की धनराशि आवंटित की गई थी और इस वर्ष दक्षिण मध्य रेलवे ने 35 करोड़ रुपये की मांग की है। परन्तु 13.32 करोड़ रुपये की मंजूरी दी गई है।

एक अन्य मुद्दा यह है कि आंध्र प्रदेश सरकार ने स्वीकृति के लिए पांच नई लाइन परियोजनाओं पर विचार किया जिनमें से केवल एक परियोजना योजना आयोग को भेजी गई। अन्य परियोजनाएं भी वित्तीय रूप से उपयोगी हैं जिसने लाभांश दर 14 प्रतिशत से अधिक है।

मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि कुडप्पा-बंगलौर नई रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया है और व्यवहार्यता रिपोर्ट में 17 प्रतिशत से ज्यादा की आमदनी दर्शाई गई है। यह अत्यंत ही पिछड़ा क्षेत्र है और इसके अन्तर्गत कई पिछड़े क्षेत्र आते हैं। यह उपयोगी होगा और खनिज आधारित उद्योगपतियों, खान मालिकों, किसानों और सभी वर्गों के लोगों के लिए यह लाभकारी होगा। एक बार पुन:, मैं माननीय मंत्री जी से इस रेल लाईन को कम से कम अगले बजट भाषण में शामिल करने का अनुरोध करता हूं।

आमान परिवर्तन के संबंध में धरमावरम-पकाला रेल लाईन पर 1997-98 में विचार किया गया था परन्तु इस बजट में कोई आवंटन नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से इस कार्य को आरंभ करने और इस लाइन के आमान परिवर्तन को अगले 2 या 3 वर्षों में पूरा करने हेतु 30 करोड़ रुपये आवंटित करने का अनुरोध करता हूं।

नांदयाल-येरागुंटला रेल लाईन को वहां 1996-97 में मंजूरी दी गई थी और इस परियोजना की कुल लागत 167 करोड़ रुपये थी। मैं माननीय मंत्री जी से इस वर्ष के दौरान कम से कम 25 करोड़ रुपये की संस्वीकृति देने का अनुरोध करता हूं।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि दक्षिण-मध्य रेलवे के सात मंडलों में से, गुंटकुल का आमदनी के क्षेत्र में तीसरा स्थान है। गुंटकुल और रेनिगुंटा के बीच दोहरीकरण और विद्युतीकरण कार्य के पूरा होते ही इसका स्थान दूसरा हो जाएगा। मैं माननीय मंत्री से गंभीरतापूर्वक दोहरीकरण कार्य को युद्धस्तर पर पूरा करने हेतु अधिकारियों को सलाह देने का अनुरोध करता हूं।

नई रेलगाड़ी तिरूपति-नई दिल्ली के संबंध में, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र राजमपेट में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है। इससे येरागुंटला और तड़ीपतरी के औद्योगिक क्षेत्रो में भी ठहराव होगा।

मैं माननीय मंत्री जी से इस पर विचार करने का अनुरोध करता हूं कि ये हाल्ट संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय, राजमेपेट में दिये जाए। दूसरा मुद्दा यह है कि यहां की जनता तिरुपति से शिरडी तक एक नई रेलगाड़ी की मांग कर रही है। गत कुछ वर्षों से मैं माननीय मंत्रियों से इन रेलगाड़ी को आरंभ करने का अनुरोध

करता रहा हूं। इस संबंध में, मैंने दोनों मंत्रियों को स्वयं अभ्यावेदन दिया है। पुन: मैं माननीय मंत्री से इस पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। अंत में, मैं यह कहना चाहता हूं कि संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय राजेमपेट में कोई कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र नहीं है। मैं एक बार फिर माननीय मंत्री से आरक्षण केन्द्र स्थापति करने का अनुरोध करता हूं।

श्री मोहन जेना (जाजपुर): *महोदय मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपने राज्य की रेलवे से संबंधित समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल भाड़े में वृद्धि नहीं की और समाज के कमजोर वर्गों को नई-नई रियायतें प्रदान की हैं।

महोदय, उड़ीसा केन्द्र सरकार के निरन्तर उदासीन रवैये के कारण भारत के सबसे कम विकसित राज्यों में से एक है। उड़ीसा की जनसंख्या का नब्बे प्रतिशत हिस्सा दलित, जनजातियों और पिछड़े वर्गों का है। जहां तक रेलवे का संबंध है स्वतंत्रता के बाद से ही उड़ीसा की संतोषजनक रूप से प्रगति नहीं हुई है। रेल लाइनें राष्ट्र की जीवन रेखा है। रेलवे का विकास प्रगति का सूचक है। यदि रेल नेटवर्क अच्छा है, तो राज्य प्रगतिशील राज्य कहलाता है। मैं रेल लाइनों के राष्ट्रीय औसत के बारे में बोलना चाहता हूं। महोदय, राष्ट्रीय औसत प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर पर 19.11 किलोमीटर है। यदि हम राज्यों का औसत देखें तो पश्चिम बंगाल में यह 43.01 किलोमीटर है और बिहार में यह 30.04 किलोमीटर है। परन्तु, उड़ीसा में, इसका औसत प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर पर केवल 15.03 किलोमीटर है।

महोदय, उड़ीसा में चल रही रेल परियोजनाओं के लिए हमें 5000 करोड़ रुपये के आवंटन की आवश्यकता है। परन्तु हाल का बजटीय आवंटन बहुत ही कम है।

उड़ीसा में 30 जिले हैं जिनमें से 7 रेल से अछूते हैं। ये जिले हैं बौधा, कंधामल, नयागढ़, देवगढ़, केन्द्रपाड़ा, मल्कानगिरि और नवरंगपुर। इसलिए, मैं रेल मंत्रालय का ध्यान इन जिलों को रेलवे से जोड़ने हेतु कदम उठाने की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। उड़ीसा भारतीय रेल को 4000 करोड़ रुपये का राजस्व दे रहा है परन्तु मेरे राज्य पर समुचित रूप से ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

इस पृष्ठभूमि में, मैं सरकार का ध्यान निम्नलिखित समस्याओं/मांगों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं:

1. राज्य की राजधानी को राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ने वाली निजामुद्दीन-भुवनेश्वर हीराकुड एक्सप्रेस का लंबे समय से नवीकरण नहीं किया गया है। इसमें द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे हैं लेकिन इसमें तृतीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे जोड़े जाना भी बहुत आवश्यक है। इस रेलगाड़ी का किराया काफी किफायती होने के कारण बड़ी संख्या में व्यक्ति इस पर निर्भर करते हैं। अत: इस रेलगाड़ी को सप्ताह में दो बार के बजाय प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए।

2. भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस सबसे अधिक महत्वपूर्ण रेलगाड़ी मार्ग संपर्क है। अपने कम यात्रा समय और बेहतर सुविधाओं के कारण व्यवसाय समुदाय और अतिविशिष्ट यात्रियों को अधिक अवसर उपलब्ध कराता है। लेकिन, इस रेलगाड़ी के पश्चिम उड़ीसा में कहीं पर न रुकने के कारण इस क्षेत्र के व्यक्ति इस सुविधा से वंचित हैं।

   अनुगुल-संबलपुर से दिल्ली तक दूसरी राजधानी एक्सप्रेस हमारे राज्य के लिए बहुत-बहुत आवश्यक है।

3. भुवनेश्वर-कुर्ला (मुंबई) के बीच सप्ताह में एक बार चल रही लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए और इसके रूट को अनुगुल-संबलपुर-टिटिलागढ़-रायपुर से होकर जाने वाला किए जाने की आवश्यकता है।

4. पश्चिम उड़ीसा को तटीय उड़ीसा से जोड़ने वाली संबलपुर-बीबीएसआर-इंटरसिटी एक्सप्रेस एक अति महत्वपूर्ण रेलगाड़ी है। लेकिन, दूसरी इंटर-सिटी एक्सप्रेस हमारे राज्य के दोनों छोरों के बेहतर संपर्क के लिए आवश्यक है।

5. संबलपुर के रास्ते पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस सप्ताह में केवल एक बार चल रही है। लेकिन, इस रेलगाड़ी के महत्व को ध्यान में रखते हुए इसे प्रति सप्ताह तीन बार चलाया जाना चाहिए।

6. पुरी-पटना वैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस सप्ताह में केवल एक बार चल रही है। चूंकि यह रेलगाड़ी उड़ीसा और बिहार जैसे दो महत्वपूर्ण राज्यों को जोड़ रही है इसे जनता के हित में प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए।

7. एक शताब्दी एक्सप्रेस राउरकेला और हावड़ा को जोड़ रही है। लेकिन दूसरी शताब्दी एक्सप्रेस बीएसएसआर-हावड़ा को जोड़ने के लिए अति आवश्यक है।

8. बरहामपुर उड़ीसा राज्य का एक महत्वपूर्ण शहर और व्यवसाय का केन्द्र है। अत: इस महत्व को ध्यान में

*लिखित भाषण सभापटल पर रखा गया।

[श्री मोहन जेना]

रखते हुए नई दिल्ली से बरहामपुर तक एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

9. कोणार्क, पुरी जैसे विश्व प्रसिद्ध स्थलों और जाजपुर जिले के प्राचीन बौद्ध स्मारकों के कारण एक उड़ीसा भारत के पर्यटन मानचित्र पर एक महत्वपूर्ण स्थल है। अत: पणजी और भुवनेश्वर से गोवा और उड़ीसा को जोड़ने वाली रेलगाड़ी चलाए जाने से विदेशी पर्यटक आकर्षित होंगे।

10. यह खेद का विषय है कि यद्यपि बीबीएसआर-पालास के बीच विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है लेकिन ईएमयू (इलेक्ट्रो-मल्टीपल यूनिट) अभी तक नहीं चलाई गई है।

11. भुवनेश्वर से चेन्नई तक कोई रेल संपर्क नहीं है और हावड़ा-चेन्नई कोरोमंडल एक्सप्रेस से यह आवश्यकता पूरी नहीं होती है। अत:, बीएसएसआर से चेन्नई तक सीधी रेलगाड़ी बहुत आवश्यक है।

12. भुवनेश्वर में मंचेश्वर की कोच रिपेयरिंग फैक्ट्री को कोच मैनुफैक्चरिंग फैक्ट्री में बदला जाना चाहिए।

13. भुवनेश्वर रेलपे स्टेशन के नवीकरण के साथ इन्हीं लाइनों पर जाजपुर, भद्रक, बालासोर, बरहमपुर और धनमंडल आदि जैसे अन्य महत्वपूर्ण स्टेशनों का नवीकरण किया जाना चाहिए।

14. खुरदा से कटक तक की अपनी यात्रा के लिए बड़ी संख्या में व्यक्ति सड़क मार्ग पर निर्भर करते हैं। अत:, इन दो शहरों के बीच हर घंटे में इंटरसिटी ईएमयू रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

15. बीबीएसआर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के जाजपुर-क्योंझर रोड स्टेशन पर रेलगाड़ी रुकनी चाहिए।

16. भद्रक से अरड़ी (अखंडलमली धाम) से जाजपुर कस्बे (विराज खेता) तक नई रेल लाइन बिछाकर पैसेंजर गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

अत:, मुझे आशा है कि मेरी उपर्युक्त मांगें आपके माध्यम से केन्द्र सरकार के पास पहुंचेंगी।

श्री सर्बानन्द सोनोवाल (डिब्रूगढ़): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे रेल बजट के बारे में कुछ बातें कहनी है। मुझे यह कहते हुए बहुत खेद है कि माननीय रेल मंत्री रेल बजट तैयार करते समय संभवत: यह भूल गए होंगे कि असम और पूर्वोत्तर राज्य भी देश के अभिन्न अंग हैं। वर्ष 1952 से ऐसी ही प्रथा रही है। अत:, मैं अनुरोध करूंगा कि सामान्य बजट की तरह रेल बजट बनाते समय असम और पूर्वोत्तर राज्यों का ध्यान रखा जाए।

मैं असम समझौते से संबंधित एक मुद्दे का विशेष उल्लेख करना चाहूंगा। वर्ष 2002 में जब तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी डिब्रूगढ़ के दौरे पर आए थे तो तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार रेलवे बोर्ड के चेयरमैन की उपस्थिति में असम की जनता से वादा किया था कि छह वर्षों के भीतर रेल सह सड़क सेतु का कार्य पूरा कर दिया जाएगा। लेकिन हमने देखा है कि बोगिबील सेतु के लिए इस वर्ष केवल 12 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। यदि ऐसी ही रवैया रहा तो इस सेतु के कार्य को पूरा करने में 100 साल और लगेंगे। इसीलिए, हमारी पहली मांग यह है कि इस परियोजना को राष्ट्रीय सेतु के रूप में समझा जाए। इसे स्वर्गीय राजीव गाधी द्वारा हस्ताक्षरित असम समझौते में भी स्थान प्राप्त हुआ है। अत: तत्कालीन प्रधान मंत्री की राष्ट्रीय प्रतिबद्धता का सम्मान करने के लिए, इस सेतु के कार्य को यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए?

मुझे कुछ और मुद्दों पर बोलना है। हम यह भी चाहते हैं कि उत्तर-पूर्व रेल जोन के नाम पर पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए अलग जोन होना चाहिए। जैसाकि आप जानते हैं, संवैधानिक तौर पर हमें विशिष्ट श्रेणी के राज्यों में रखा गया है। इसीलिए, इस विशेष क्षेत्र को रेल बजट में अलग रखा जाना चाहिए।

गुवाहाटी में मेट्रो रेलवे प्राधिकरण होना चाहिए। जैसाकि आप जानते हैं, गुवाहाटी की जनसंख्या में भारी वृद्धि हुई हो रही है। यह पूर्वोत्तर राज्यों का प्रवेश द्वार भी है। इसलिए वहां पर यह सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इस पूरे क्षेत्र में अब तक कोई डबल ट्रैक वाली बड़ी रेल लाइनें नहीं है। हमने इस बजट में देखा है कि देश के अन्य भागों के लिए यह प्रावधान किया गया है। असम और पूर्वोत्तर राज्यों के लिए भी विशेषकर यह प्रावधान किया जाना चाहिए। रंगिया से मोकोचेलंग तक डबल ट्रैक वाली बड़ी लाइन होनी चाहिए क्योंकि वहां पर कोई डबल ट्रैक वाली डबल रेल लाइन नहीं है। पहले इस कार्य का वादा किया गया था लेकिन अभी तक नहीं किया गया है।

ब्रिटिश शासन के दौरान असम रेल ट्रेडिंग कंपनी ने वर्ष 1884 में डिब्रूगढ़ में पहली रेल लाइन डाली थी। यह एक रेल हैरीटेड केन्द्र है। इसीलिए, डिब्रूगढ़ रेल हैरीटेड केन्द्र घोषित किया जाना चाहिए।

सदिया में विशेष रूप से अरुणाचल प्रदेश और असम को जोड़ने वाला एक और सेतु होना चाहिए। इसलिए, सदिया में

अलग से रेल-सह-सड़क ऊपरि सेतु होना चाहिए। राजगीमा रेल मंडल का निर्माण कार्य भी किया जाना चाहिए। भारत सरकार की ओर से यह भी वादा किया गया था। मैं यह भी नम्र निवेदन करता हूं कि इसे भी रेल बजट में सम्मिलित किया जाना चाहिए। पूरे क्षेत्र में किसी रेल ऊपरि सेतु का निर्माण नहीं किया गया है और इस समस्या के कारण प्रति वर्ष बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं। दुर्घटनाओं से बचने के लिए तत्काल इन सेतुओं का निर्माण किया जाना चाहिए।

महोदय, मेरा अगला मुद्दा यह है कि असम राज्य में एक इंटर-सिटी रेल सेवा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। राज्य में केवल दो रेलगाड़ियां, चल रही हैं जो कि एक तिनसुकिया से असम तक आने वाली और दूसरी बोंगाईगांव से गुवाहाटी तक आने वाली है। करीब एक ओर ब्रह्मपुत्र घाटी में 65 कस्बे हैं। राज्य में संचार नेटवर्क का विकास करने के लिए इंटर-सिटी सेवा उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

मेरा अगला मुद्दा देश के विभिन्न महानगरों में बेहतर शैक्षणिक सुविधाएं प्राप्त करने के लिए राज्य से बाहर जाने वाले छात्रों को रियायत देने के बारे में है। इसके अतिरिक्त, राज्य के बेरोजगार शिक्षित युवाओं के लिए रेलवे में शत-प्रतिशत आरक्षण भी होना चाहिए। यह राज्य कई क्षेत्रों में पिछड़ा हुआ है। हमारे राज्य में कई लाख शिक्षित बेरोजगार युवा हैं। इन शिक्षित बेरोजगार युवकों हेतु रेल विभाग में शत प्रतिशत आरक्षण होना चाहिए।

मेरा दूसरा मुद्दा राज्य में मालगाड़ियों की संख्या बढ़ाने का है। हमारे राज्य में सीमित संख्या में मालगाड़ियां चल रही है। परिणामस्वरूप स्थानीय उद्योगों को परेशानियों का बहुत सामना करना पड़ रहा है। ये उद्योग देश के अन्य भागों से कच्चा माल नहीं मंगवा सकते हैं और स्थानीय उद्योगों को तैयार उत्पादों को मुख्य स्थानों पर पहुंचाने में बहुत कठिनाई होती है। इसलिए, राज्य में मालगाड़ियों की संख्या में वृद्धि होनी चाहिए।

अन्य मुद्दा जिसका मैं यहां उल्लेख करना चाहता हूं वह यह है कि असम में क्षेत्रीय कोच फैक्टरी की स्थापना की जानी चाहिए। रेल बजट में देश के विभिन्न भागों में कई विनिर्माण इकाइयों की स्थापना का वादा किया गया है। मेरा यह अनुरोध है कि ऐसी ही कोई इकाई असम राज्य में भी स्थापित की जाए।

मेरा अगला मुद्दा रेल मार्गों के विद्युतीकरण का है। जैसाकि उल्लेख किया गया है कि मंत्रालय के पास रेल मार्गों के विद्युतीकरण के प्रस्ताव है। किन्तु अभी तक हमारे राज्य में एक भी रेल मार्ग का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। मेरा यह अनुरोध है कि डिब्रूगढ़ स्थित रेल कार्यशाला का नवीकरण किया जाना चाहिए और इसे विनिर्माण इकाई में परिवर्तित किया जाए।

महोदय, ये कुछ मुद्दे हैं जिन्हें मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। यदि वाद-विवाद का उत्तर देते समय माननीय मंत्री जी इन मुद्दों को ध्यान में रखते हैं तो विशेषकर असम की जनता और सामान्यतः पूर्वोत्तर की जनता बहुत लाभान्वित होगी।

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट के ऊपर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। इस टाइम का बजट बड़ा अकल और होशियारी से इन्होंने पेश किया है। असल में इन्होंने बार-बार बताया कि हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया, लेकिन माल भाड़े में इन्होंने ऐसी बढ़ोत्तरी की, इसका स्लेब ऐसा कर दिया, आपको याद होगा कि पहले जमाने में रेलवे में थर्ड क्लास था, जिसका नाम चेंज करके सैकिंड क्लास कर दिया वैसी होशियारी इस बजट में हुई है।

महोदय, मेरे महाराष्ट्र के ऊपर बहुत बड़ा घोर अन्याय हुआ है। खास कर मेरे यवतमाल जिले की जनता आशा लगा कर बैठी थी। यहां शकुन्तला नाम की रेल चलती है और वह बहुत इंटरस्टेड है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहूंगा। यहां एक ब्रिटिशकालीन रेल चलती है, जिसका नाम लोगों ने शकुन्तला रख दिया है। मुर्तजापुर, यवतमाल की हम कई दिनों से मांग कर रहे हैं, इसे ब्रोडगेज करना जरूरी है। मैंने सुझाव दिया था कि अगर इसे यवतमाल से नांदेड़ जोड़ दिया जाता है तो एक रिंग रेलवे बन जाएगा। जैसे मुंबई से निकल कर नांदेड़ आई और मुर्तजापुर होते हुए मुंबई पहुंच जाएगी। इसके बारे में काफी आंदोलन भी हुए, लेकिन अभी तक सरकार का ध्यान इस तरह नहीं गया। मैं इसके बारे में एक बात कहना चाहूंगा। यहां रेल मंत्री जी बैठे हैं, मैं उनका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहूंगा कि शकुन्तला का मालिक अभी भी ब्रिटिश है। हमारा देश आजाद हो गया, यहां कुछ प्रोपर्टी अपने नाम से हो गई, लेकिन मेरे यवतमाल की शकुन्तला का मालिकाना अभी भी ब्रिटिश के हाथ में है।

रात्रि 10.00 बजे

यह प्राइवेट कम्पनी के हाथ में है, जो हर 10 साल में एग्रीमेंट करवाती है और अभी जो एग्रीमेंट है, आप जरूर फाइल उठाकर देखिये और इसे बुलाइये। अभी 2006 तक इसका एग्रीमेंट है और उसके बाद इसका रिन्युअल करना है। इसके बारे में अपीलेट एथॉरिटी के सामने हम लोग गये थे ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आजाद जी, इसको देखें।

श्री हरिभाऊ राठौड़: जी हां, जरूर देखना चाहिए। दूसरी बात यह है कि जो यहां पर बताया गया था कि यह इकोनोमिकली वायबल नहीं है, यवतमाल जिले में अभी कोयले की खदानें मिली हैं, जो 200 साल तक चलेंगी। यह इलाका सबसे ज्यादा कपास उगाने वाला है, जिसके लिए ब्रिटिशर्स ने रेलवे बनाई थी, वह यवतमाल जिला अभी भी एक नम्बर का है। आप एक बात देखिए कि नांदेड़ यवतमाल को जोड़ना क्यों जरूरी है। अगले साल यहां गुरु गोविन्द सिंह जी की 300वीं जयन्ती मनाई जा रही है, जिसमें पूरे देश से और पूरे वर्ल्ड से यहां लोग आने वाले हैं। अभी महाराष्ट्र सरकार ने इस योजना के लिए 700 करोड़ रुपये का प्रोवीजन किया है, जो नांदेड़ शहर सुशोभित करने में और वहां सारी सुविधाएं मुहैया करने के लिए महाराष्ट्र सरकार कर रही है। अगर सरकार चाहे तो केवल 75 किलोमीटर की बात है। अगर आप 75 किलोमीटर लाइन बना देते हो तो नांदेड़ पूरे देश से जुड़ जायेगा। और यह बहुत अच्छी बात रहेगी। गुरु गोविन्द सिंहजी की 300वीं जयन्ती मनाई जा रही है। मैं एक बात आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि हमारे जिले में ऐसे भी लोग हैं, जिन्होंने अभी तक रेल नहीं देखी, बैठने की बात तो अलग है। रेलवे क्या चीज है, उन्होंने देखा भी नहीं है। इसलिए मैं मुम्बई नांदेड़ यवतमाल वाया मुर्तजापुर मुम्बई ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: जरा सुनिये, ये मुम्बई की बात कर रहे हैं।

श्री हरिभाऊ राठौड़: इस लाइन को आप ब्राडगेज करिये। यह 75 किलोमीटर नई लाइन की बात है तो यह रिंग रेलवे बन जायेगी। मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा।

महाराष्ट्र सरकार बार-बार रेलवे पुलिस का खर्चा 50 परसेंट उठाने की बात लिखती आ रही है, इसके लिए बार-बार मीटिंग्स हो रही हैं, लेकिन केन्द्र सरकार ने महाराष्ट्र सरकार को पैसा नहीं दिया। मुम्बई में आप एक दिन बैठकर देखिये, क्या हाल है, लोग कैसे चलते हैं, महिलाएं कैसे चलती हैं, महिलाओं के लिए हम 33 परसेंट की तो बात करते हैं, लेकिन वहां पांच परसेंट भी महिलाओं के लिए छोटा सा डिब्बा रखा है, सैकिण्ड और फर्स्ट क्लास के लिए भी जगह नहीं है। विकलांगों के लिए आपने जगह रखी है, लेकिन देखिये, डिब्बा कितना छोटा है। हमारे देश में तीन परसेंट विकलांग हैं और मुम्बई में तो सबसे ज्यादा हैं, ऐसी परिस्थिति में मुम्बई में जो एक्सीडेंट होते हैं, आपको शायद मालूम होगा, एवरेज चार एक्सीडेंट होते हैं, एवरेज चार लोग रेलवे में मरते हैं, इसका कारण यहां की भीड़-भाड़ है। आपको जरूर इसके ऊपर ध्यान देना चाहिए।

मैं धामनगांव के लिए नवजीवन एक्सप्रैस के स्टापेज के बारे में हमने कई बार बोला। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने भी हां कहा था, लेकिन अभी तक उन्होंने नहीं दिया। हमने तो 8 गाड़ियों का स्टाप मांगा था, लेकिन सबसे ज्यादा प्रायरटी नवजीवन एक्सप्रैस को दी, आप इसका स्टाप दे दीजिए। लेकिन अभी तक यह बात नहीं हुई है। अगर धामनगांव में आप स्टाप दे देते हो तो अमरावती, चन्द्रपुर, गढ़चिरौली, जो आदिवासी इलाका है, यह सारा इलाका इससे जुड़ जायेगा। मुम्बई में मुलुंड और भांडुप के बीच में एक नाहुर स्टेशन बनाया जा रहा है, लेकिन इसका काम बहुत धीमा गति से चल रहा है, वह भी जल्द से जल्द करना बहुत जरूरी है।

मुझे एक मिनट में अंतिम बात इतनी ही कहनी है कि शकुन्तला, जिसे ब्रिटिशर ने अभी भी घेर रखा है, हमारा देश तो आजाद हो गया, इसकी भी श्रृंखला आप तोड़ दीजिए और शकुन्तला को जरूर उसका रेनोवेशन करके नई 75 किलोमीटर की लाइन दे दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय: डॉ. के.एस. मनोज, आप स्पीच टेबल पर ले नहीं कर सकते? अगर कर दें तो बेहतर है।

[अनुवाद]

डा. के. एस. मनोज (अलेप्पी): सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को एक लोकप्रिय बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं जिसमें लोगों पर यात्री किराया और भाड़ा दरों में वृद्धि का बोझ नहीं है। इसके अतिरिक्त, उन्होंने बेरोजगार युवकों और परीक्षार्थियों हेतु बहुत सी रियायतों की घोषणा की है। हमारे पास राष्ट्रीय ध्वज और राष्ट्रीय गान जैसे राष्ट्रीय एकता के कई प्रतीक हैं। भारतीय रेल भी उनमें से एक गौरवशाली निकाय है। किन्तु हमारे माननीय रेल मंत्री जी बजट प्रस्तुत करते समय राष्ट्रीय एकता को भूल गए। उन्होंने कई नई ट्रेनों और नई लाइनों की घोषणा की, किन्तु इनमें केरल के लिए कुछ भी नहीं है। वे भारत के दक्षिणतम राज्य केरल को भूल गए। नई घोषित 46 ट्रेनों में से, एक भी ट्रेन केरल राज्य के लिए नहीं है।

जहां केरल का राज्य का संबंध है, रेल यातायात यहां सघन है। इस पर आवश्यकता से अधिक भार है। सुरक्षित एवं सुगम रेल यातायात को बनाए रखने के लिए रेल लाइनों का दोहरीकरण आवश्यक है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री जी से मैंगलोर-शोरानुर रेल लाइन को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित करने का अनुरोध करता हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी ने केरल की विनम्र विकासात्मक गतिविधियों के लिए 20,000 करोड़ रुपये की घोषणा की है। इसमें कायमकुलम स्थित वल्लरपदम कंटेनर टर्मिनल और राजीव गाधी ताप विद्युत परियोजना शामिल है। इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए केरल में रेल लाइनों का दोहरीकरण

अनिवार्य है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि अल्लापुझा और कोट्टायम दोनों से होकर गुजरने वाली एर्नाकुलम-कायमकुलम रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए पर्याप्त कदम उठाएं। कोट्टायम और अलेप्पी से होकर एर्नाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक रेल लाइन का विद्युतीकरण भी पूरा किया जाए।

मैं पहले भी उल्लेख कर चुका हूं कि नई घोषित 46 ट्रेनों में से एक भी ट्रेन केरल राज्य के लिए घोषित नहीं की गई है। त्रिवेन्द्रम से मेंगलौर तक जाने वाली ट्रेन सप्ताह में दो बार चलती है। मेरा अनुरोध है कि इस ट्रेन को प्रत्येक दिन चलाया जाए। केरल के काफी विद्यार्थी बंगलौर और मंगलौर में पढ़ रहे हैं। इस रूट पर बहुत से प्राइवेट ऑपरेटर बसें चला रहे हैं। वे त्रिवेन्द्रम से बंगलौर तक दैनिक सेवाएं प्रदान कर रहे हैं। यदि त्रिवेन्द्रम से बंगलौर तक एक नयी रेलगाड़ी चलायी जाती है तो इससे केरल के विद्यार्थियों को बहुत मदद मिलेगी।

दिल्ली मलयाली लोगों के लिए एक अन्य आघात यह है कि नये रेल बजट में राष्ट्रीय राजधानी से केरल को जाने वाली हमारी एक प्रसिद्ध रेलगाड़ी केरल एक्सप्रेस का विस्तार नयी दिल्ली से चंडीगढ़ तक के लिए कर दिया गया है। यह केरल के मलयाली लोगों पर बहुत बड़ा प्रहार है। इसे वापस लिया जाना चाहिए और चंडीगढ़ में रहने वाले मलयाली लोगों के लिए त्रिवेन्द्रम से चंडीगढ़ तक के लिए एक अतिरिक्त से गाड़ी चलायी जानी चाहिए।

एक अन्य अनुरोध यह है कि पिछले बजट में श्री लालू जी ने निजामुद्दीन से कोचूवेली तक के लिए एक नयी रेलगाड़ी, संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की घोषणा की थी। लेकिन इसे अभी तक शुरू नहीं किया गया है। मेरा विनम्र अनुरोध है कि इसे शीघ्रातिशीघ्र आरंभ किया जाए।

दूसरी, पार्सल बुकिंग सेवा है। रेलवे स्टेशनों पर, जहां रेलगाड़ी तीन मिनट से अधिक समय के लिए नहीं रुकती है, वहां पार्सल बुकिंग सेवा की अनुमति नहीं है। इसे छोटे किसानों, उद्योगपतियों और इन रेलवे स्टेशनों पर कार्यरत कुलियों को बहुत कठिनाई होती है। इसलिए मेरा विनम्र अनुरोध है कि यथास्थिति को जारी रखा जाए। पहले जिन रेलवे स्टेशनों पर रेलगाड़ी तीन मिनट अथवा उससे अधिक देर के लिए रुकती थी वहां पार्सल बुकिंग सेवा की अनुमति थी। इसलिए, मैं यही अनुरोध करूंगा कि कृषि मजदूरों, उद्योगपतियों और कुलियों की खातिर यथास्थिति को जारी रखा जाए।

एक अन्य निवेदन यह है कि हरिपद रेलवे स्टेशन एक विकासशील क्षेत्र है। वहां कई तीर्थस्थल हैं। एन.टी.पी.सी. भी वहीं है। ये सभी हरिपद रेलवे स्टेशन के निकट हैं। हरिपद रेलवे स्टेशन पर एक अन्य प्लेटफार्म के निर्माण का प्रस्ताव है। हरिपद रेलवे स्टेशन के कम्प्यूटरीकरण का प्रस्ताव है। मैं अनुरोध करता हूं कि माननीय मंत्री इन दो प्रस्तावों पर विचार करें ताकि इससे केरल के लोग लाभान्वित हो सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री एन.एस.वी. चित्तन (डिंडीगुल): उपाध्यक्ष महोदय, यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

मैं रेल बजट 2005-06 का समर्थन करता हूं। मैं अपने मंत्रियों श्री लालू जी और श्री वेलुजी को दूसरी बार लोकप्रिय बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देना चाहूंगा।

यह बजट पीढ़ियों के लिए एक प्रशंसनीय बजट है। इस बजट की कुछ मुख्य विशेषताएं, जैसा कि हम जानते हैं, यात्री भाड़े और मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गयी है; 46 नयी रेलगाड़ियों की घोषणा की गयी है; 27 रेलगाड़ी रूटों का विस्तार किया गया है; नयी दिल्ली और चेन्नई के बीच 150 कि.मी. प्रति घंटा की गति वाली एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी आरंभ की जानी है। 30 रेलगाड़ियों के चलने के समय को कम किया गया है; भीड़भाड़ वाली रेलगाड़ियों में 400 नये कैरियर जोड़े जायेंगे, और आधुनिकीकरण के लिए 24,000 करोड़ रुपये आबंटित किये गये हैं। राज्य सरकार की नौकरियों के साक्षात्कार में भाग लेने वाले बेरोज़गार युवक-युवतियों के लिए दूसरी श्रेणी में पूरी छूट देने का भी प्रस्ताव है। द्वितीय श्रेणी में राष्ट्रीय स्तर की संस्थाओं की यात्रा करने वाले किसानों और दुग्ध उत्पादकों के लिए पचास प्रतिशत छूट दी जाती है। सरकारी ग्रामीण विद्यालयों के विद्यार्थियों को द्वितीय श्रेणी के किराये में पचहत्तर प्रतिशत छूट दी जाती है। राष्ट्रीय आपदाओं से ग्रस्त लोगों के लिए पूरी छूट देने की घोषणा की गयी है। इस बजट की यही मुख्य विशेषताएं हैं।

तमिलनाडु में, 2500 करोड़ रुपये की ऐसी विभिन्न योजनाएं हैं जिन्हें शीघ्र कार्यान्वित करने और पूरा किये जाने की आवश्यकता है। मुझे यह देखकर दु:ख होता है कि तमिलनाडु इस मामले में बहुत गरीब है। 1800 कि.मी. से लंबी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना है। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री उत्तर देते समय हमारे हिस्से में वृद्धि करेंगे।

मदुरै और चेन्नई के बीच, यातायात की अपार संभावनाएं हैं। दिन के समय चलने वाली एक यात्री रेलगाड़ी शुरू की जा सकती है ताकि गरीब और मध्यम वर्ग के यात्री लाभान्वित हो सकें।

मदुरै और डिंडीगुल के बीच की रेल लाइन का 150 प्रतिशत तक अधिक उपयोग किया गया है। मैंने पिछले वर्ष की रेल बजट

[श्री एन.एस.वी. चित्तन]

चर्चा के दौरान भी इसका उल्लेख किया था। इस समय मदुरै और डिंडीगुल के बीच बड़ी लाइन और मीटर गेज दोनों रेल लाइनें विद्यमान हैं। वर्ष 2003-04 में इन रेल लाइनों के दोहरीकरण संबंधी योजना की घोषणा की गई थी। इस परियोजना के लिए पिछले वर्ष मात्र 3 करोड़ रुपये की अल्प धनराशि आवंटित की गई थी और इस वर्ष 15 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। मदुरै और डिंडीगुल के बीच के दूरी मात्र 62 किलोमीटर है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस परियोजना के लिए पूरी धनराशि आबंटित की जाए ताकि इस परियोजना को इसी वर्ष पूरा किया जा सके।

महोदय, मदुरै और कोट्टयम के बीच नई ब्राड गेज लाइन को बिछाने संबंधी सर्वेक्षण का आदेश पहले ही दिया जा चुका है। ऐसा प्रतीत होता है कि वित्तीय बाधाओं के कारण सर्वेक्षण रिपोर्ट को रोक दिया गया है। तमिलनाडु और केरल के बीच यातायात के लिए यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है और इलायची के निर्यात के लिए भी यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि यह लाइन मदुरै और एर्णाकुलम के बीच सीधा और छोटा रास्ता प्रदान करती है।

इसके बाद पेरियाकुलम से होकर जाने वाली इस ब्राड गेज परियोजना के शीघ्र कार्यान्वयन से डिंडीगुल और केरल के बीच की दूरी 140 किलोमीटर कम हो जाएगी। यह परियोजना दक्षिणी राज्यों के लोगों के लिए बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इससे सबरीमाला तक जाने के लिए सबसे छोटा रास्ता उपलब्ध हो जाएगा जिस पर पूरे वर्ष दक्षिणी राज्यों के लाखों तीर्थयात्रियों का आना-जाना लगा रहता है। इसलिए मैं इस परियोजना को शीघ्र कार्यान्वयन के लिए आग्रह करता हूं।

जहां तक मालभाड़े का संबंध है। लगभग 4000 वस्तुओं को 80 समूहों में बांटा गया है। मैं इस प्रभावशाली कदम का स्वागत करता हूं। लेकिन मुझे यह देखकर दुख होता है कि खाद्यानों के वर्गीकरण के परिणामस्वरूप मालभाड़े में 33.3 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। मैं इसे वर्ग 100 के अंतर्गत लाने का सुझाव देता हूं इससे मालभाड़े की दर में मामूली वृद्धि होगी और आम आदमी पर इसका प्रभाव नहीं पड़ेगा।

इसके अतिरिक्त इस वर्ष तिरुवारूर और नागोर के बीच आमान परिवर्तन के लिए केवल 4 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये हैं। यह धनराशि बहुत कम है। इसके अतिरिक्त नागापट्टिनम और बेलनकन्नी के बीच एक नई रेल लाइन बिछाने का भी प्रस्ताव है। मेरा विचार है कि भूमि अधिग्रहण का कार्य लगभग पूरा हो गया होगा। नागापट्टिनम, पत्तन से भी जुड़ा हुआ है। मुसलमानों के लिए नागौर एक धार्मिक केन्द्र है और यह पर्यटकों को भी आकर्षित करता है। नागौर और कराइकल लाइन से पांडिचेरी और तमिलनाडु दोनों जुड़ जाएंगे। इसलिए मैं इस परियोजना को इसी वर्ष पूरा करने के लिए अतिरिक्त धनराशि प्रदान करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय तिरुवारूर मेरा गृह नगर है जोकि एक नगरीय शहर है जिसमें राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, अन्य महाविद्यालय, प्रतिष्ठित विद्यालय औद्योगिक संपदा और वाणिज्यिक केन्द्र है। इस क्षेत्र के अनेक जवान हमारे राष्ट्र के कई भागों में राष्ट्र की सेवा कर रहे हैं। चूंकि यहां पर व्यापक यात्री यातायात की संभावना है अत: यदि तिरुमंगलम में एक कम्प्यूटरीकृत टिकट आरक्षण केन्द्र खोल दिया जाए तो यह और अधिक उपयुक्त तथा सुविधाजनक होगा।

अन्त में मैं यही कहूंगा कि श्री लालू जी ने इस पुराने मत को बदल दिया है कि किराए और मालभाड़े में वृद्धि करके ही नई योजनाएं शुरू की जा सकती हैं। इन्होंने बहुत ही साहसिक ढंग से मालभाड़े की संरचना को युक्तियुक्त बनाया है और रेलवे की अतिरिक्त भूमि के वाणिज्यिक उपयोग हेतु निजी क्षेत्र को भागीदारी के लिए भी आमंत्रित किया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री सांताश्री चटर्जी-उपस्थित नहीं।

श्री पी. करुणाकरन-उपस्थित नहीं।

[हिन्दी]

श्री महेश कनोडीया (पाटन): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरे विचार से यह बजट शब्दों का मायाजाल और असत्य का पुलिंदा है। उसका सबसे बड़ा उदाहरण अगर कोई है तो वह गुजरात के साथ किया गया अन्याय है। इसके साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र पाटन में बिरमगांव बिलड़ी प्रौजैक्ट जिसे मीटरगेज से ब्राडगेज में बदलना है, वह भी उसका सबसे बड़ा उदाहरण है। वीरनगाम-भीलड़ी जो प्रोजैक्ट है, इसके लिए दो करोड़ रुपये की राशि दी गई है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की जब सरकार थी, तब रेल मंत्री जी ने इसे मंजूर किया था। मेरे क्षेत्र पाटन में खुद तत्कालीन गृह मंत्री लाल कृष्ण आडवाणी जी, नीतीश कुमार जी, राम नाइक जी आए थे और 6 पुलों को रोडवेज में रिपेयर किया गया था। इस बजट में वीरनगाम से मेहसाना तक बात की गई थी लेकिन मेहसाना-पाटन से भीलड़ी तक की बात नहीं की गई है, कुछ छिपाया गया है,

यह अन्याय है। मेरा क्षेत्र उत्तर गुजरात में सबसे बड़ा क्षेत्र पाटन बड़ा पवित्र ऐतिहासिक शहर है। वहां सती जसना और जसराज जैसे लोग हो गये हैं। वहां तालाब में पानी नहीं आता था। वहां बलिदान की आवश्यकता थी। वहां का एक बुनकर जिसे धनकण कहते हैं, एक प्रतिभाशाली नवयुवक था जिसने अपना मस्तिक दिया और वहां पानी आ गया था। ऐसा यह शहर है और सरहद के इलाकों से जुड़ा हुआ मेरा क्षेत्र पाटन है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को कहूंगा कि गुजरात जो महात्मा गांधी जी की पुण्यस्थली है और जिसे सारा विश्व जानता है। आपको गुजरात से प्रेम होना चाहिए लेकिन बजट देखकर ऐसा लगा कि आपको गुजरात से प्रेम नहीं है। वादे ऐसे किये जाते हैं जो निभाए जाएं। ''रघुकुल रीतिसदा चली आई, प्राण जाएं पर वचन न जाइ।'' अब जनता जागरूक हो गई है और वह समझने लगी है। यदि जनता से किये गये वादे पूरे नहीं किये जाते तो जनता हमें काफी माफ करने वाली नहीं है। मैं यह कहूंगा कि उत्तर गुजरात में पाटन मेरा क्षेत्र आंसू बहा रहा है। लेकिन उसके आंसू पोंछने वाला कोई नहीं है। वहां 3-4 गाड़ियां चलती हैं। लेकिन वे भी 4-4 घंटे लेट चलती हैं। उसको कोई देखने वाला नहीं है। मैं वीरनगाम-भीलड़ी प्रोजैक्ट को जल्दी से जल्दी शुरू कराने की मांग करता हूं। ऐसा न हो कि हमें धरना देना पड़े या आंदोलन करना पड़े क्योंकि जब अन्याय होता है तो हमें आंदोलन करना पड़ता है। न चाहते हुए भी सदन को भी बंद कराना पड़ता है क्योंकि अन्याय हम सह नहीं सकते। अन्याय करने वाले से अन्याय सहने वाला ज्यादा खराब होता है। यह अन्याय हम नहीं सह सकते हैं। हम सब सदन की हालत देखते हैं। पूरा विश्व देखता है। मैं दोबारा वीरनगाम-भीलड़ी प्रोजैक्ट की मांग करता हूं और वीरनगाम से मेहसाना जो रोडवेज शुरू किया है, वहां से ट्रेन चलाने की आपसे प्रार्थना करता हूं। इसी के साथ मैं आपको धन्यवाद करता हूं।

[अनुवाद]

डा. टोकचोम मैन्या (आंतरिक मणिपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी पार्टी भारतीय कांग्रेस की तरफ से सभा में अपराह्न 4 बजे से सभा की बैठक समाप्त होने तक बैठने हेतु रोस्टर ड्यूटी पर हूं। यदि वाद-विवाद को आज ही पूरा किया जाना है तो मैं माननीय रेल मंत्री को अपना धन्यवाद देने के लिए आपकी अनुमति चाहूंगा और इसके लिए मुझे क्षमा किया जाए।

महोदय, जैसा की आपको पता है कि मणिपुर को निकटतम रेलवे स्टेशन नागालैंड के दीमापुर और असम के कछार में स्थित है। माननीय मंत्री ने इस वर्ष जिरीबाम से तुपुल अर्थात इंफाल से मणिपुर तक की एक नई रेल लाइन को स्वीकृति दी है। माननीय प्रधान मंत्री श्री मनमोहन सिंह ने जिरीबाम में रेलवे की आधारशिला रखी है। हम इस संदर्भ में अत्यधिक प्रसन्न है कि मणिपुर के लोग, जो कभी भी बाहर नहीं आ सके, जिन्होंने कभी भी रेलवे वैगन और रेल लाइन नहीं देखी उन्हें अब ये सुविधा उपलब्ध होने जा रही है। इस विशेष राष्ट्रीय परियोजना को मार्च 2010 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री और रेल मंत्रालय के अधिकारियों से अनुरोध करता हूं कि वह इस परियोजना को पूरा करने संबंधी कार्यों को गति दें ताकि इस परियोजना को वर्ष 2009 तक पूरा किया जा सके।

वर्ष 2009 हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि 2009 में ही संसदीय चुनाव होने हैं इसलिए कृपया इसका ध्यान रखें।

इन्हीं शब्दों के साथ हम मणिपुर के लोग, मणिपुर सरकार और मैं अपनी ओर से माननीय प्रधान मंत्री द्वारा रेलहेड की आधारशिला रखने और नई रेल लाइन की स्वीकृति के लिए माननीय रेल मंत्री के प्रति आभार व्यक्त करते हैं।

[हिन्दी]

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हं। मैं इस रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं क्योंकि इसमें हमारे बुन्देलखण्ड क्षेत्र की घोर उपेक्षा की गयी है। हमारा क्षेत्र उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में, आता है। इसमें एट से काँच के बीच पिछले कई सालों से एक शटल चलती है। पिछले कुछ महीनों से इसका समय परिवर्तित कर दिया गया है और बार-बार रेल मंत्री जी को लिखने के बाद भी, इसके समय को पूर्ववत नहीं किया गया है। समय परिवर्तित हो जाने के कारण यात्रियों को दो-दो घण्टे तक एट जंक्शन पर बैठकर इन्तजार करना पड़ता है। आज की परिस्थिति में समय का महत्व बहुत अधिक है। अत: यात्रीगण झांसी या कानपुर आने के लिए देर तक न बैठकर शटल का इन्तजार करने की अपेक्षा बस इत्यादि दूसरे साधनों का प्रयोग करते हैं। इससे शटल के यात्रियों की संख्या कम हो जाती है, जिसके परिणामस्वरूप शटल घाटे में जा रही है। मुझे तो ऐसा लगता है कि यह अधिकारियों की साजिश है कि वे शटल का समय बदलकर उसे घाटे में लाना चाहते हैं और फिर उसे घाटे में दिखाकर बंद करना चाहते हैं। अत: मेरा निवेदन है कि इसके समय को पूर्ववत किया जाए क्योंकि इससे यात्रियों को सुविधा होगी और रेलवे को भी लाभ होगा।

[श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा]

महोदय, कौंच रेलवे स्टेशन, जहां से टिकट मिलते हैं, को कम्प्युटरीकृत किया जाना चाहिए, जिससे लोग वहां से अपने टिकट लेकर आगे तक यात्रा कर सकें। हमारे झांसी से कानपुर के लिए एक इन्टरसिटी ट्रेन चलती है। वह सुबह 6 बजे से चलकर 10 बजे तक कानपुर पहुंचती है और कानपुर में वह शाम 6 बजे तक खड़ी रहती है। मेरा निवेदन है कि इसे बढ़ाकर इलाहाबाद तक किया जाए क्योंकि हमारे क्षेत्र से संबंधित राज्य सरकार के अधिकांश कार्यालय जैसे हाईकोर्ट, माध्यमिक शिक्षा परिषद आदि। इस गाड़ी को इलाहाबाद तक बढ़ाए जाने से जनता को काफी सुविधा होगी।

महोदय, नई दिल्ली से पूर्वोत्तर की ओर दर्जनों ट्रेनें जाती हैं, लेकिन हमारा क्षेत्र से इलाहाबाद, पटना या गुवाहाटी की ओर जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरा अनुरोध है कि पूर्वोत्तर के लिए जाने वाली कुछेक गाड़ियों को झांसी की ओर मोड़कर, झांसी से कानपुर होते हुए इलाहाबाद तक चलाई जाएं। महोदय, सामान्य रूप से ऐसा अन्य रेलमार्गों पर भी होता रहा है। इससे बुन्देलखण्ड क्षेत्र की जनता को बहुत सुविधा होगी। अत: मेरी मांग है कि नई दिल्ली से पूर्वोत्तर की ओर जाने के लिए दो या तीन गाड़ियां झांसी होते हुए चलाई जाएं जिससे झांसी और कानपुर सीधा पटना से जुड़ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे कोंच में ऐत शटल चलती है, उसे बार-बार बंद करने की बात की जाती है और अधिकारियों द्वारा पेपरों में भी इस बाबत निकाला जाता है। मेरी मांग है कि उसे कोंच से चलाकर आनंदनगर और सतोह में रोका जाए और फिर उरई तक बढ़ाई जाए। वहां से झांसी तक बढ़ाकर फिर कोंच जाए। इस तरह से घाटे में चलने की जो बात कही जाती है, उसकी भी पूर्ति होगी और वह शटल हमेशा चलती रहेगी।

मैं इस संबंध में एक सुझाव देना चाहता हूं। कोंच स्टेशन करीब 150 साल पुराना है। उस स्टेशन को बंद करने की बात आती है, तो निश्चित ही हम उस क्षेत्र के सांसद हैं, जनता हमसे यह मांग करती है कि इसे बंद नहीं किया जाए। मेरा एक सुझाव है अगर इस स्टेशन को झांसी से लेकर कानपुर के बीच जो मेन लाइन है, उस पर लाया जा सकता है। यदि पिरौना से होते हुए कोंच और एट तक जोड़ दिया जाए तो यह शटल चलती रहेगी। इसलिए इसे मेन लाइन पर पिरौना से कोंच होते हुए इस पर ट्रेन निकाली जाए, तो उससे समस्या का निदान हो जाएगा। आशा है रेल मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

उरई के पास राठ रोड क्रासिंग है। वहां स्थिति यह है कि घंटों जाम लगा रहता है। उस पर ओवर ब्रिज बनाया जाए, जिससे वहां की समस्या का निदान हो सके। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि लखनऊ और कानपुर से दक्षिण की जाने वाली गाड़ियां चाहे वह पुष्पक एक्सप्रेस हो, चाहे कोचीन हो, कालपी एवं एट जंक्शन है, वहां पर उस गाड़ी को रोकने से सैकड़ों यात्री आपको मिलेंगे, जिससे रेलवे को आय होगी और उस क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सकेगा।

मैं आपके सामने एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं। हमारे उरई-कलपी स्टेशनों पर कई दुर्घटनाएं हुई हैं। यह जरूरी नहीं कि वे अनजाने में हुई हैं। जब ट्रेन चलती है, उसका ड्राइवर स्टेशन पर चाय लेने के लिए गाड़ी धीमे करता है और सह ड्राइवर उतर जाता है। उससे गेट पर खड़े यात्री समझते हैं कि गाड़ी खड़ी होने वाली है इसलिए वे उतरने लगते हैं, जैसे ही गाड़ी धीमी होती है, सह चालक चाय के लिए उतरता है, वहां यात्री उतरते हैं तो झटके से गाड़ी चल पड़ती है और प्लेटफार्म पर खड़ी हो जाती है, इससे कई महिलाएं, बच्चे और अन्य लोग नीचे उतरते समय गाड़ी के नीचे आ जाते हैं और दुर्घटना हो जाती है। इसलिए आप यहां से निर्देश दें कि गाड़ी सिर्फ प्लेटफार्म पर सही जगह ही रुकेगी, बीच में नहीं रुकेगी।

झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है, उसका दोहरीकरण होना चाहिए और विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

भिंड से उरई होते हुए महोबा तक रेल लाइन का सर्वे किया गया, जिसमें 422 करोड़ रुपये की लागत आ रही है। उसे भी इस बजट में जोड़ कर काम शुरू करना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

प्रो. एस.पी. सिंह बघेल (जलेसर): उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपके आशीर्वाद से मैं लगातार तीसरी बार जीतकर इस सदन में आया हूं। इन विगत वर्षों में रेल बजटों में मेरे लोक सभा क्षेत्र के बारे में थोड़ा बहुत भी उल्लेख किया जाता तो मुझे हर साल इस रेल की परिचर्चा पर देर रात तक बैठकर अपनी बारी की प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं होती। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र से संबंधित कुछ बातें और अपने क्षेत्र की जनता की सुविधा के लिए कुछ बातों पर चर्चा करना चाहूंगा।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में टूंडला महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और उसके आस-पास जैन धर्म के मानने वाले बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं और महावीर स्वामी में उनकी बहुत आस्था है। उसके आस-पास के गांवों में भी जैन धर्म के अनुयायी रहते हैं और वे शिखर जी के दर्शन करने जाना चाहते हैं। यदि नीलांचल एक्सप्रेस को एक मिनट के लिए दोनों तरफ से टूंडला रोक दिया जाए तो टूंडला के लोगों को बहुत राहत मिलेगी। टूंडला की दृष्टि

से देखें तो आगरा बहुत ही महत्वपूर्ण शहर है और आगरा दिल्ली से झांसी की लाइन पर है। आगरा के निवासी जो बिहार, उड़ीसा, बंगाल जाना चाहते हैं वे दिल्ली न आकर 23 किलोमीटर दूर टूंडला से जाते हैं और टूंडला, फिरोजाबाद से शिखरजी जाने में लोगों को सुविधा हो जाएगी। पुरी एक्सप्रेस जिसका नं. 2816-2815 है, इस गाड़ी को भी अगर टूंडला में एक मिनट के लिए रोक दिया जाए, तो पूरी के दर्शन करने में लोगों को सुविधा हो जाएगी। मैं हर साल यह मांग करता हूं लेकिन मेरी मांग पर आज तक अमल नहीं हो पाया है। इसी प्रकार से जलेसर रोड रेलवे स्टेशन पर संगम और कालका गाड़ी की मांग होती है। ये गाड़ियां अगर वहां रुकने लगेंगी तो दो-तीन जिलों के लोगों को इससे लाभ मिलेगा। इसी प्रकार से बरहन जंक्शन पर कोई भी गाड़ी नहीं रुकती है केवल पैसेंजर गाड़ियां ही रुकती हैं। बरहन-एटा रेलवे लाइन दो-तीन जिलों को कवर करती है। मैं मांग करता हूं कि कटिहार एक्सप्रेस, मूरी और संगम के ठहराव की व्यवस्था वहां की जाए। आगरा से जिन लोगों को लखनऊ जाना होता है तो जो दिल्ली-लखनऊ शताब्दी चलती है अगर टूंडला पर उसके रुकने की व्यवस्था हो जाए तो आगरा के लोगों को लाभ होगा। बाहर से जो लोग आगरा ताजमहल देखने आते हैं। करीब 350 वर्ष ताज को हो गये हैं और ताज महोत्सव कार्यक्रम चल रहे हैं। उत्तर प्रदेश सरकार लगातार कार्यक्रम कर रही है लेकिन रेल की सुविधा नहीं मिल रही है। शताब्दी एक्सप्रेस को टूंडला पर एक मिनट के लिए रुकवाने का कष्ट करें। जितनी भी बातें मैंने कही हैं उसमें एक पैसे का खर्च नहीं आ रहा है। दिल्ली से आगरा के लिए ईएमयू चलाने का कष्ट करें, उससे जो डैली पैसेंजर्स मथुरा-आगरा आते हैं उनको बड़ी सुविधा हो जाएगी। टूंडला रेलवे स्टेशन के पूर्व में रेलवे का फाटक है और वह यमुना नदी पर जाकर सड़क खत्म होती है और वह बहुत ही व्यस्त रूट है। उस रास्ते पर करीब 150 गांव पड़ते हैं, इसलिए व्यस्त रूट है और दो-दो घंटे तक जाम लग जाता है। सात-आठ केसेज ऐसे हुए हैं जब मरीज को ट्रैक्टर पर ले जाते हुए रास्ते में मरीज मर गये हैं क्योंकि फाटक बंद ता। वहां पर ओवर-ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाने का कष्ट करें। आगरा-इटावा रेलवे लाइन का माननीय अटल जी ने शिलान्यास किया था लेकिन पैसे के अभाव के कारण उसका निर्माण नहीं हो सका। इटावा-मैनपुरी के लिए धन का प्रावधान बहुत ज्यादा नहीं किया गया है। गुना-इटावा का काम बहुत तेजी से भिंड तक हो गया है। इटावा तक अगर यह काम भी तेजी से हो जाए तो उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के लोगों को लाभ होगा।

बरहन से जो एटा रेलवे लाइन है, स्वर्गीय रोहन लाल चतुर्वेदी जो हमारे लोक सभा क्षेत्र से एमपी थे, उन्होंने ही इस लाइन को शुरू किया था। उस पर एक ही ट्रेन 25 साल से आती-जाती है। लेकिन अगर एटा से कासगंज जो मेरे ख्याल से केवल 28 किलोमीटर है, वह पूरा इलाका कासगंज के साथ जुड़ने के साथ-साथ बरेली, कानपुर, लखनऊ से जुड़ जाएगा। यह बहुत बड़ा सर्किल बनता है। 28-30 किलोमीटर की रेलवे लाइन एटा से कासगंज हो जाए तो उस क्षेत्र की जनता को बहुत लाभ होगा।

रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के संज्ञान में मैं एक बात लाना चाहूंगा। गोमती एकस्प्रेस किसी जमाने में बड़ी प्रतिष्ठित गाड़ी होती थी। वह जब कानपुर में खड़ी होती थी तो हम उसे झांक कर देखते थे। वह आज लखनऊ से चलती है और दिल्ली आती है। फिर तुरन्त दिल्ली से लखनऊ जाती है। इतवार को उसकी छुट्टी होती है। सोमवार और मंगलवार को ठीक आती है। बुधवार को वह लेट होना शुरू हो जाती है। वह बुधवार को एक घंटे, बृहस्पतिवार को दो घंटे, शुक्रवार को तीन घंटे, शनिवार को चार घंटे लेट हो जाती है। शनिवार को वह ट्रेन ज्यादा लेट होने के कारण निरस्त हो जाती है। वह देर रात लखनऊ पहुंचती है। उसे सुबह चलना होता है। इतनी अनसर्टेनिटी ठीक नहीं है। गोमती में लोग सोमवार और मंगलवार को चलना पसन्द करते हैं। शेष दिनों में उसमें आरक्षण ही नहीं करवा रहे हैं। जो देश की जानी-मानी रेल होती थी, मेरा निवेदन है कि उसमें दो रैक शुरू किये जाएं। मुझे पिछले शनिवार जाना था। मेरा गांव फफूंद स्टेशन है। वह सात घंटे लेट थी। मैं यह सोच कर चल रहा था कि रात को रुक कर अवध गाड़ी से लौट आऊंगा। वह सात घंटें लेट थी। कमोवेश यही स्थिति पूरे साल रहती है, या तो उसमें दो रैक करें और इसके साथ उसकी दूरी बढ़ा दें। आगरा जैसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर अगर राजधानी नहीं रुकती है तो वह किस स्टेशन पर रुकनी चाहिए? कोई भी ट्रेन अगर आगरा नहीं रुक रही है तो वह कहां रुकेगी? यहां पूरे हिन्दुस्तान के पर्यटक आते हैं। इसके साथ विदेशी पर्यटक आते हैं। राजधानी हमारे यहां से निकल जाती है। आगरा कैंट स्टेशन से निकलने वाली प्रत्येक राजधानी को वहां रोका जाए। गोमती के रैक बढ़ाए जाएं। आगरे के साढ़े तीन सौ साल पूरे होने पर आगरा स्टेशन का सौन्दर्यीकरण जरूर करें। विदेशी पर्यटक आगरा आते हैं। हमें आगरा फोर्ट स्टेशन की स्थिति देख कर बहुत दुख होता है।

श्री गणेश सिंह (सतना): उपाध्यक्ष महोदय, यूपीए सरकार का जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, वह शेरो-शायरी पर आधारित है। रेल मंत्री जी ने कहा कि हम रेल को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का बनाना चाहते हैं और इसका आधुनिकीकरण करना चाहते हैं। इसमें अपार संभावनाएं हैं लेकिन वस्तु स्थिति यह है कि आज भी हम यह कह सकते हैं कि 50 परसैंट से अधिक यात्री डिब्बे आउट डेटेड हैं। इसी तरह से पुल-पुलिया अंग्रेजों के जमाने के बने हैं। उनसे कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है। वे आउट टेडेड हो

[श्री गणेश सिंह]

चुके हैं। आप किसी भी स्टेशन को उदाहरण के तौर पर ले सकते हैं। गन्दगी अगर सबसे ज्यादा कहीं मिलेगी तो रेलवे स्टेशनों में मिलेगी। खान-पान की व्यवस्था पूरी तरह से अव्यवस्थित मिलेगी यात्री कहीं सुरक्षित नहीं है। मैं एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूं। 7 फरवरी को ज्ञान गंगा एक्सप्रेस से दौण्ड स्टेशन में हमारे यहां के दीन दयाल शोध संस्थान के राष्ट्रीय सचिव श्री भरत पाठक जी यात्रा कर रहे थे। वहां के टी.सी. श्री एस.आर. देशपाण्डेय कुछ पुलिस वालों को साथ लेकर आये श्री भरत पाठक एक पत्रिका रेलवे स्टेशन में खरीद रहे थे। उनके साथ सीधे मार-पीट करनी शुरू कर दी। उन्होंने उनको इतनी बुरी तरह बेइज्जत किया कि बयान नहीं किया जा सकता। ऐसी घटनाएं रोज हो रही हैं। रेलवे यात्री अगर सुरक्षित नहीं रहेंगे तो आप कैसे रेल को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की बात कह सकते हैं। रेल मंत्री द्वारा कई नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा हुई है। 46 नई रेलगाड़ियां चलायी जानी है। इसके पहले जो गाड़ियां चलाने की घोषणा हुई। उनमें से अधिकांश रेलगाड़ियां आज तक अभी नहीं चली हैं। अभी हमारे एक साथी कह रहे थे कि मध्य प्रदेश की जो सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चली है, वह अपने गन्तव्य स्थान तक पहुंची ही नहीं है। अगर गाड़ियां चलाने की यही रफ्तार रही तो इस तरह के दावे करना ठीक नहीं है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदय कहते हैं कि हमारा मकसद कोई हंगामा खड़ा करना नहीं हैं। मुझे लगता है कि जिस तरह की बातें हो रही हैं, उससे तो सिर्फ हंगामा खड़ा करने की ही बात लगती है। रेलवे पर इंटरनल कंट्रोल होना चाहिए परंतु यह उनके हाथ में नहीं है। हमारा देश रेलवे के दृष्टिकोण से बहुत बड़ा है परन्तु विकास की दृष्टि से कमजोर है। इसमें दिक्कत यह है कि जिस तरह का नेटवर्क होना चाहिए, उस तरह का नेटवर्क रेलवे द्वारा तैयार नहीं किया जा रहा है। मध्य प्रदेश देश के मध्य में स्थित है जहां चारों तरफ से रेलें गुजरती हैं। जिस अनुपात में इस प्रदेश को मदद मिलनी चाहिए उतनी आज तक नहीं दी गई है। अभी जो नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं उनमें से तीन हमारे प्रदेश को दी गई है। तीन में से दो एक ही लोक सभा क्षेत्र गुना में दी गई हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि इतना बड़ा क्षेत्र है और सिर्फ एक ही जगह के लिए दो गाड़ियां दी जाएं और बाकी की जगह के लिए गाड़ियां न दी जाएं, क्या यह उचित है। हमने मांग की थी कि हमारे यहां रीवा से बम्बई के लिए एक नई यात्री गाड़ी दी जाए। चित्रकूट में लाखों यात्री आते हैं, यहां भगवान राम चौदह वर्ष तक बनवास में रहे। उसी जिले में मेहर एक ऐसी जगह है जहां मां शारदा का पावन स्थल है। पूरे देश से यहां लाखों लोग आते हैं। यहां रेल लाईनें तो हैं लेकिन इन दोनों को यात्री गाड़ी से जोड़ने की बात नहीं सोची गई है। मैंने पहले लिखकर भी दिया था और मैं चाहता हूं कि इसे इस बजट में या आने वाले समय में चित्रकूट और मेहर के बीच यात्री गाड़ी चालू करवाने की व्यवस्था करें।

कटनी से कैमोर, जो मेरे लोक सभा क्षेत्र में है, यह रेल लाइन तो हैं लेकिन आज भी वहां कोई यात्री गाड़ी नहीं चलाई गई है, सिर्फ सीमेंट फैक्ट्रियां होने के कारण मालगाड़ियां चल रही हैं। इसके अलावा वहां यात्री गाड़ी नहीं है। मैं चाहता हूं कि वहां पर यात्री गाड़ी चलाने की व्यवस्था की जाए। बारह नये सीमेंट कन्क्रीट के स्लीपर के कारखाने खोलने की बात मंत्री जी ने कही है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सर्वाधिक सीमेंट की फैक्ट्रियां हैं, वहां पर स्लीपर सस्ता पड़ेगा इसलिए सतना में एक सीमेंट कंक्रीट स्लीपर का कारखाना खुलना चाहिए। इस तरह से वहां कारखाना भी खुल जाएगा और लोगों को रोजगार भी मिलेगा।

375 किलोमीटर की रेलों के विद्युतीकरण की घोषणा की गई थी। मेरा क्षेत्र का कटनी से इलाहाबाद तक का रूट जोकि बम्बई का सबसे व्यस्त रूट है। इसी तरह से मानिकपुर से झांसी तक आज भी न तो विद्युतीकरण हो पाया और न लाईनों का दोहरीकरण हो पाया। मैं जानना चाहता हूं कि जिन 375 किलोमीटर की रेलों का विद्युतीकरण करने जा रहे हैं क्या इन्हें उसमें शामिल करने जा रहे हैं या नहीं? देश में 9000 से अधिक गाड़ियां चल रही हैं, आपने कहा है कि आप सदस्यों से सुझाव चाहते हैं कि जहां पर आय कम हो रही है, उन गाड़ियों को बंद करना चाहते हैं। मुझे आशंका है कि एक दिन अखबार में मैंने पढ़ा था और यहां पर भी मामले को उठाया था कि रीवा से दिल्ली जो गाड़ी चलती है, उसे बंद करने की बात हो रही है। अगर उसके स्टापेज बढ़ा दिए जाएं और समय में परिवर्तन कर दिया जाए तो निश्चित तौर पर यह मामला सुलझ सकता है और इससे आय भी बढ़ सकती है।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रेल लाइनें और राष्ट्रीय राजमार्ग भारत सरकार के हैं। मैं बहुत लम्बे समय से यह बात कहता आया हूं कि हमारे क्षेत्र मैहर में जो राष्ट्रीय राजमार्ग है, वहां रेलवे क्रासिंग होती है जिसके कारण शहर की गतिविधियां बंद होती हैं। चौबीस घंटे में से अठारह घंटे फाटक बंद रहता है, उस पर ओवर ब्रिज कौन बनाएगा? मेरे एक सवाल पर माननीय मंत्री ने जवाब दिया है कि राज्य सरकार से दो करोड़ पैंतालीस लाख रुपये की मांग की गई, अगर वह दे दें तो काम चालू कर देंगे। मैं मानता हूं कि अगर इतने में ही यह पुल बनना है और अगर राज्य सरकार को ही देना है तो भारत सरकार का क्या काम है? राष्ट्रीय राजमार्ग और रेललाईनें आपकी हैं और स्थानीय लोग तकलीफ उठा रहे हैं, मैं चाहता हूं कि इसे अपने रेल बजट में शामिल कर वहां ओवर ब्रिज बनाने का काम करें।

अंत में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि चित्रकूट धाम कर्वी, मझगांव, जैतवारा, मैहर, धुनवारा, अमदरा, पथरिया, झुकोही, खन्ना बंजारी, बगहाई स्टेशन जोकि अंग्रेजों के जमाने के स्टेशन हैं,

उनको अपग्रेड किया जाए। रेवांचल एक्सप्रैस को बगहाई तथा धनवारा में स्टॉपिज दिया जाए और इस गाड़ी को इन्दौर तक चलाया जाए। सारनाथ एक्सप्रैस को मझगांव में शक्तिपुंज एक्सप्रैस को खन्ना बंजारी में, रीवा-नई दिल्ली के जैतवारा और बगहाई स्टेशन में, चिरामिडी पैसेंजर को बगहाई में तथा रिवांचल एक्सप्रैस और महाकौशल एक्सप्रैस में सभी श्रेणियों के डिब्बे बढ़ाए जाएं।

रेवांचल एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी ए.सी. डिब्बा जोड़ा जाये, क्षिप्रा तथा कामायनी एक्सप्रैस को प्रतिदिन किया जाये और सतना स्टेशन को आधुनिक सुविधायें देने का काम किया जाये। सतना-मैहर सैक्शन में, गोरावरखुर्द गांव पर रेल फाटक लगाया जाये, सतना में डीआरएम कार्यालय खोला जाये तथा वाशिंग पिट की व्यवस्था की जाये। राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक लाने की घोषणा की गई थी लेकिन आज तक वह सतना तक नहीं पहुंची है। हमारे गुजरात के बहुत से भाई वहां रहते हैं जिन्हें राजकोट एक्सप्रेस से आना-जाना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक किया जाये।

उपाध्यक्ष जी, ललितपुर-सिंगरौली रेल लाईन एक तरफ से चालू है। मैं चाहता हूं कि इतनी बड़ी परियोजना को पूरा करने के लिए दूसरी तरफ सिंगरौली-रीवा-सतना-खजुराहो के बीच का काम शुरू होना चाहिए। खन्नाबंजारे स्टेशन पर रेल सीढ़ी बनाये जाने की एक लम्बे समय से मांग की जा रही है। मैं चाहता हूं कि इसे बनाया जाये। पिछले रेल बजट में रेल मंत्री जी ने खादी और कुल्हड़ लाये जाने की घोषणा की थी लेकिन आज खादी और कुल्हड़ नहीं दिखायी देते हैं, शायद गायब हो गये हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आखिर वे कहां चले गये? खान-पान में माफियागिरी बढ़ रही है। अगर इसे नहीं रोकेंगे तो मैं समझता हूं कि रेल की बदनामी का कारण यहीं होगा। इस ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। उत्तर प्रदेश में सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाई गई है, मैं चाहूंगा कि मानिकपुर से यह सतना तक बढ़ाई जाये।

उपाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री मंजुनाथ कुन्नुर (झारवाड़ दक्षिण): आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर मुझे बोलने की अनुमति देने के लिए आपका धन्यवाद।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान विशेष रूप से मेरे निर्वाचन क्षेत्र तथा सामान्य रूप से कर्नाटक राज्य से जुड़े मुद्दों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। हवेरी जिला मुख्यालय में एक अन्डरब्रिज है और मैंने इस मुद्दे का पिछले वर्ष के अपने बजटीय भाषण में भी जिक्र किया था, जो कि मैंने सभा पटल पर रख दिया था। इस वर्ष भी मैं इसी मुद्दे पर बात करने वाला हूं। मैंने माननीय मंत्री महोदय से रेल भवन में व्यक्तिगत रूप से मुलाकात की थी और माननीय मंत्री श्री वेलु ने मुझे आश्वासन दिया था कि वह इस कार्य पर ध्यान देंगे। यह अन्डरब्रिज जीर्ण-शीर्ण अवस्था में है और यह तकनीकी बातों को ध्यान में रखकर नहीं बनाया गया था। माननीय मंत्री महोदय दक्षिण भारत से हैं, वह तमिलनाडु से हैं जो कि कर्नाटक साथ लगता है। मैं माननीय मंत्री महोदय इसे स्थल का दौरा करके तुरंत निर्णय लेने का अनुरोध करूंगा। इस अन्डरब्रिज से संबंधित कार्य की अनुमानित लागत एक करोड़ रुपये है। मैंने माननीय मंत्री से वादा किया है कि मैं अपने संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास निधि में से 20 लाख रुपये का योगदान दूंगा। अत: मैं माननीय मंत्री जी से इस कार्य को यथाशीघ्र शुरू करने का अनुरोध करूंगा और मुझे आशा है कि अपने अगले बजटीय भाषण में मुझे इस मुद्दे पर बोलने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। उनकी इस कृपा के लिए मैं और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के सारे लोग माननीय मंत्री महोदय को सदा याद रखेंगे।

लोगों को विशेष रूप से वर्षा ऋतु में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है क्योंकि वहां पानी रुक जाता है और जिसके कारण उस क्षेत्र से किसान और लोग अपने खाद्यान्नों को अन्डरब्रिज से ले जाने में असमर्थ हो जाते हैं। मैं आपसे इस अन्डरब्रिज को पुन: बनाने का अनुरोध करूंगा; जनहित में एक विकल्प के रूप में एक फ्लाईओवर का तुरंत निर्माण किया जाना चाहिए। यह पूरा वाक्य यदि मैं हिन्दी में कहूं तो 'दरिया में खसखस' है। यह मंत्रालय की नजर में अत्यंत छोटी बात है। हमारा रेल मंत्रालय हमारे देश का एक महत्वपूर्ण मंत्रालय है और इसने पूरे देश का नेटवर्क बनाने का कार्य शुरू किया है, जिससे गरीब तथा निचले तबके के लोगों को लाभ मिलेगा। अत: आपसे मेरा विनम्र निवेदन है कि इस पुल का निर्माण तुरंत करवाया जाए।

दूसरे, रानीबेन्नूर रेलवे स्टेशन में कोई फुट-ओवरब्रिज नहीं है। इस रेलवे स्टेशन का उन्नयन करने तथा जनहित में इस फुट-ओवरब्रिज का निर्माण करने की आवश्यकता है।

हुबली के बारे में तो जैसा कि आप जानते ही हैं कि जनसंख्या के हिसाब से तथा यात्री आवागमन के हिसाब से यह कर्नाटक का दूसरा सबसे बड़ा शहर है। आपने पहले ही इसकी स्थापना कर दी है परन्तु इसने अभी पूर्ण रूप से कार्य करना शुरू नहीं किया है। इस क्षेत्र के लोग आपसे दक्षिण-पश्चिम रेलवे जोन को भण्डार, रेलवे भर्ती बोर्ड तथा अन्य सभी प्रशासनिक सुविधाएं देकर पूर्णत: कार्यात्मक बनाने का अनुरोध भी करते रहे हैं।

[श्री मंजुनाथ कुन्नुर]

नई सर्वेक्षण लाइनों के संबंध में कर्नाटक में स्थिति यह है कोई नई दोहरी लाइन शुरू नहीं की गई है तथा लाइनों का विद्युतीकरण करने की भी कोई योजना नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध करूंगा कि मेरे क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग 13 पर कोंकण रेलवे में हानागल तथा सिरसी से होते हुए हावेरी-कुमता पर तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 4 पर कुमता से हानागल, बंकापुर क्रास तक एक नया सर्वेक्षण शुरू किया जाए। यालीविगी-सवानूर से गदग तक तटीय बेल्ट से अन्य बेल्ट बहुत महत्वपूर्ण है। अत: इसे भी शुरू किया जाना चाहिए। दावणगेरे से तुमकूर भी अत्यंत महत्वपूर्ण है। उत्तर कर्नाटक के लोगों को यदि बंगलौर जाना होता है तो उन्हें सब 80 कि.मी. की अतिरिक्त दूरी तय करनी पड़ती है। उन्हें दावणगेरे से चक्कर लगाकर चिक्जाजूर, अरसीकैरे से होते हुए जाना पड़ता है। दावणगेरे तथा तुमकूर के बीच चित्रदुर्ग से होते हुए एक सीधी लाइन की काफी आवश्यकता है। अत: इस लाइन को भी शुरू दिया जाए।

बीजापुर-गदग लाइन के आमान परिवर्तन अति आवश्यक है। जैसाकि आप जानते हैं कि कल एक प्रदर्शन किया गया था, जो कि अभी भी जारी है। यह परियोजना कार्य 2005 तक पूरी की जानी थी। तथापि कार्य में विलम्ब हुआ क्योंकि पर्याप्त निधियां उपलब्ध नहीं थी। मेरा आपसे बीजापुर-गदग लाइन पर ध्यान देने का विनम्र निवेदन है।

हुबली-अंकोला लाइन भी एक अति महत्वपूर्ण लाइन है। बड़ी लाइन का पहले से आरंभ किया गया कार्य अभी तक लंबित है। यह कार्य भी आरंभ किया जाए। हुबली से पुणे, हुबली से मुंबई, बंगलोर से हैदराबाद और बैंगलोर से चेन्नई तक नई रेलगाड़ियां चलाए जाने की तत्काल आवश्यकता है। बंगलौर से नई दिल्ली तक जनशताब्दी भी चलाए जाने की आवश्यकता है।

मेरे एक साथी ने तिरूपति से शिर्डी तक एक रेलगाड़ी चलाने का भी अनुरोध किया है। शिर्डी उत्तर भारत का एक महत्वपूर्ण पवित्र स्थल है और तिरुपति दक्षिण भारत का एक महत्वपूर्ण पवित्र स्थल है। बड़ी संख्या में तीर्थयात्री इन दोनों स्थानों के बीच यात्रा करते रहते हैं। इन दोनों स्थलों के बीच शीघ्र एक रेलगाड़ी चलाने की कृपा की जाए।

हवेरी जिले में यताविगी में एक अंडर-ब्रिज बनाए जाने की भी आवश्यकता है। यताविगी, ब्याडजी और रानीबेन्नूर के रेलवे स्टेशनों का उन्नयन आवश्यक है। जनशताब्दी और रानी चेन्नम्मा रेलगाड़ियों की ब्याडजी और यताविगी में ठहरने के प्रबंध करवाने की कृपा की जाए। वहां अनेक ज्वलंत समस्याएं हैं। इसलिए, मैं आपसे इन कार्यों को आरंभ करने की अनुरोध करता हूं। मैं पहले भी इनके बारे में बोल चुका हूं लेकिन मैं इन्हें एक बार फिर माननीय रेल मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री से एक बार फिर हवेरी स्थित जिला मुख्यालय के 395.6 मीटर के मैचुएल फ्लाईओवर के कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता के साथ आरंभ करने और पूरा करने का अनुरोध करूंगा। यदि यह कार्य आरंभ करके यथाशीघ्र पूरा किया जाता है तो मैं इस सरकार को बधाई दूंगा।

मुझे यह अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि, देर रात हो चुकी है, इसलिए मैं अपनी बात विस्तार से नहीं कहूंगा और मैं स्वयं को दो-तीन प्रश्नों तक सीमित रखूंगा।

माननीय रेल राज्य मंत्री श्री वेलु और श्री राठवा इस समय यहां बैठे हैं। मैं यह जानना चाहूंगा कि जिस वक्त श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे तो उस समय पश्चिम रेलवे में शुरू की गई 'आनलाइन सूचना' प्रणाली के संबंध में कितनी प्रगति हुई है। इस प्रणाली के माध्यम से यात्री रेलगाड़ी के बारे में जानकारी लेने के इच्छुक व्यक्ति को यह जानकारी मिल जाती थी कि रेलगाड़ी कहां है। क्या इस संबध में कोई प्रगति हुई है? दूसरे, क्या आप इस प्रणाली को किसी ओर रेलवे में भी शुरू करने जा रहे हैं? तीसरे, वैगनों की निगरानी के बारे में क्या स्थिति है? श्री नीतीश कुमार भी अपने कार्यकाल के दौरान वैगनों की कम्प्यूटरीकृत निगरानी की व्यवस्था कराना चाहते थे।

रात्रि 11.00 बजे

क्या आपने इस स्थिति में कोई प्रगति की है? मालगाड़ियों की गति सीमा बढ़ाने के बारे में आपका क्या विचार है? क्या अपने इस संबंध में कोई उपलब्धि प्राप्त की है? मालगाड़ियां अधिक गति से चलेंगी। विशेष रूप से, उन रेलवे जोनों में जहां से मैं आता हूं-रेलगाड़ियों की सफाई लड़कों द्वारा हर किसी से 50 पैसे वसूलकर कराई जा रही है। रेलगाड़ियों में सफाईकर्मियों का दूर-दूर तक कोई निशान नहीं है। क्या आप सफाईकर्मी विभाग बनाएंगे या अलग से सफाईकर्मी रखेंगे? या आपने सफाई का काम बाहरी व्यक्तियों पर छोड़ दिया है। मैं आपसे इसका उत्तर चाहूंगा।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के रेलवे से संबंधित अन्य विकास कार्यों के संबंध में मैं आपको पत्र लिखूंगा। विकास के संबंध में, खड़गपुर मंडल में दक्षिण-पूर्व रेलवे में जलेश्वर नामक स्टेशन है, यहां से उत्तरी दिशा से उड़ीसा आरंभ होता है, जिसका टर्मिनस के तौर पर विकास किया जा सकता है। अत:, जलेश्वर से कोरापुट, उड़ीसा के अन्य छोर, संबलपुर तक भी रेलगाड़ियां चलाई जा सकती हैं।

अन्त में, महत्वपूर्ण बात यह है कि इस रेल बजट में माननीय रेल मंत्री ने वादा किया है कि रुपसा-बांगिरीपोटी छोटी लाइन का बारीपदा तक आमान परिवर्तन पहले ही पूरा हो गया है। हम कई वर्षों से इसके लिए दबाव डाल रहे थे। धनराशि पहले ही आवंटित हो चुकी थी। सदस्य (अभियांत्रिकी) ने एक साल पहले मुझे पत्र लिखा था कि जून 2004 के अंत तक यह पूरा हो जाएगा। अब माननीय मंत्री ने अपने मुद्रित रेल बजट भाषण में यह स्पष्ट किया है कि आमान परिवर्तन पहले ही पूरा हो गया है। यह उल्लेख किया गया था कि इस वित्तीय वर्ष तक इसे पहले ही पूरा कर लिया गया था। पचास प्रतिशत कार्य अब तक पूरा नहीं हुआ है। कल मैं माननीय रेल मंत्री के विरुद्ध विशेषाधिकार हनन प्रस्ताव लाऊंगा।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। रेल मंत्री ने बहुत सी बातें कही हैं और ऐसा लगा कि उनका रेल बजट शायद सबसे अच्छा बजट है। *...(व्यवधान)*

मैं आपके माध्यम से दोनों रेल राज्य मंत्रियों से कहना चाहता हूं कि कल मंत्री जी द्वारा उत्तर देते समय इस विषय की जानकारी अवश्य दी जाए कि जो परियोजनाएं और बातें माननीय रेल मंत्री जी ने कही थीं, उनको वे कैसे पूरा करेंगे। उन्होंने कहा कि हम 15 प्रतिशत की बचत करेंगे जबकि 92 प्रतिशत व्यय होता है। ये इसको कैसे मीट आउट करेंगे? जैसे पहले एक साथी कह रहे थे कि संपर्क क्रांति एक्सप्रैस भी चलाईं और कुल चार चलीं। यदि पिछले वर्ष की घोषणाएं भी पूरी न हों तो कैसे काम चलेगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि इस समय 16 लाख रेल कर्मचारी देश में कार्यरत हैं। यह संख्या आने वाले समय में कम होगी और सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या बढ़ेगी। आज के समय में करीब 12 लाख सेवानिवृत्त रेल कर्मचारी हैं और रेल विभाग का मानना है कि 13 प्रतिशत उन कर्मचारियों की पैंशन पर व्यय होता है और यह व्यय आने वाले समय में निरंतर बढ़ेगा। पैंशन मिले, यह हम भी चाहते हैं कि मिलनी चाहिए, पर विकास के काम को गति कैसे मिलेगी और तब जबकि ... रेल मंत्री यह भाषण दें और भाषण में कहें कि हम अपने देश की रेल को विस्व स्तर की रेल बनाएंगे। शायद उनकी समझ में यह बात आती है कि दुनिया के अंदर अधिकांश देशों में जहां भी विश्व स्तर की रेल चल रही है, वह घाटे में चल रही है। अगर माननीय रेल मंत्री जी कह रहे हैं कि भारतीय रेल जो थोड़ी बहुत घाटे में नहीं जा रही है, उसको घाटे की दिशा में ले जाना चाहते हैं और शायद उनको लग रहा है कि घाटे की दिशा में ले जाएंगे, इसलिए यह वाक्य जोड़ दें कि हम इसको विश्व स्तर की तरफ ले जाना चाहते हैं, जिससे घाटे की बात दूर हो जाएगी और कहने के लिए कुछ बात नहीं रहेगी।

महोदय, मैं इसके साथ-साथ केवल दो बातें कहना चाहता हूं। मेरे पड़ोस के संसदीय क्षेत्र पीलीभीत की सांसद श्रीमती मेनका गांधी जी ने एक बात कही थी कि बरेली-पीलीभीत के आमान परिवर्तन का काम काफी समय से लम्बित है और अधिकांश रेल मंत्री इसका वायदा भी कर चुके हैं। हम दोनों सांसद इस हेतु धरने के लिए भी तैयार हैं। हम अपने सांसद स्थानीय क्षेत्र विकास निधि से भी धन दे सकते हैं। मैं चाहूंगा इसकी ओर रेल मंत्रालय ध्यान दे और उसके हिसाब से इस पर विचार करें।

महोदय, एक और विशेष बात जो मैं कहना चाहता हूं और खासतौर से जिसके लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूं वह है-रेलवे एक्ट की धारा 123 (बी) में संशोधन है। यह सुझाव मैंने दिया है। इस प्रावधान में वारिश लोगों की जो व्याख्या की गई है, उसमें बालिग भाई का नाम नहीं लिखा है। ऐसे केस हैं जिनके माता-पिता दोनों नहीं हैं और छोटे भाई की, जो रेलवे में सर्विस करता है, उसकी मृत्यु हो गई। उसका कोई वारिस नहीं है, तो उसके बदले में उसके परिवार के किसी अन्य को सहायता नहीं मिल रही है।

मैं, अन्त में, अपने क्षेत्र की एक बात और कहना चाहूंगा। बरेली उत्तर प्रदेश का एक मुख्य स्थान है और अब से कई वर्ष पहले, 20 वर्ष पहले, जब कोच फैक्ट्री की स्थापना के लिए सर्वेक्षण हुआ था, तो सबसे आइडियल प्लेस बरेली माना गया था और इस स्थान को सब तरह से उसके लिए उपयुक्त पाया गया, लेकिन राजनीतिक कारणों से बरेली में कोच फैक्ट्री स्थापित करने का फैसला नही हो पाया और वह दूसरे स्थान पर लगी। इस समय मेरी जानकारी में यह आया है कि वैगन और रेल डिब्बों के स्क्रैप करने का काम रेल मंत्रालय खुद कर रहा है। वर्तमान में बरेली में यह काम हो रहा है और बरेली के अंदर जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसमें करीब 250 से 300 रेल वैगनों और कोचैज को एक माह के अंदर स्क्रैप किया जा सकता है। मेरा आग्रह है कि इस पर विचार करें और बरेली की आवश्यकता और उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए स्क्रैप की जो यूनिट्स स्थापित की जाएं, उनमें बरेली को प्राथमिकता के आधार पर स्थान दिया जाए। मैंने आपका समय लिया, मैं और अधिक नहीं बोलना चाहता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं नहीं चाहता कि श्री अतिथन आर. धनुषकोडी नाराज हो जाएं और कहें कि आसन पर उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन थे, उन्होंने मुझे बोलने के लिए समय नहीं दिया। आप भी दो मिनट ले लें।

[अनुवाद]

श्री धनुषकोडी आर. अतिथन (तिरुनेलवेली): महोदय, सर्वप्रथम मैं दो वर्षों तक रेल किराए में वृद्धि नहीं करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री वेलू जी और श्री राठवा जी को बधाई देता हूं। इससे पता चलता है कि संप्रग की सरकार जनता के कल्याण के प्रति चिन्तित है। हालांकि कई वित्तीय बोझ हैं फिर भी इन्होंने रेल किराया नहीं बढ़ाकर लोगों पर यह बोझ नहीं डाला है। मैं एक बढ़िया रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

महोदय, मैं तिरुनेलवेली निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। यह तमिलनाडु का दक्षिणी हिस्सा है। जनाकांक्षाएं बहुत अधिक हैं। तिरुनेलवेली से तिरचेन्दुर तक लगभग 60 किलोमीटर लम्बी छोटी लाइन है। हम इस खंड के आमान परिवर्तन हेतु गत 15 वर्षों से संघर्ष कर रहे हैं। वहां 165 से अधिक छोटे पुल हैं। इनमें से 145 से अधिक छोटे पुलों का कार्य पूरा हो गया है। जब 1996 में मैं युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय में राज्य मंत्री था तब इन परियोजनाओं को स्वीकृति मिली थी। इसके बावजूद मात्र आधा काम पूरा हुआ है। बजट से पहले मैं माननीय मंत्री श्री वेलु से भी मिला था और उनके सामने इस मामले को रखा था। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए आवश्यक राशि स्वीकृत करें जिससे तिरचेंदुर और अरुमुगनेरी के लोगों की जरूरतें पूरी होंगी।

यह 'साल्ट पैन' का शहर है। लगभग 10,000 लोग वहां 'साल्ट पैन' के कार्य में लगे हुए हैं। अतएव यदि उक्त आमान परिवर्तन होता है तो इन लोगों को बहुत फायदा होगा। यह आमान परिवर्तन बहुत ही आवश्यक है।

महोदय, कन्याकुमारी से चेन्नई एक कार्ड लाइन है। यह मुख्य मार्ग है। इसके दोहरीकरण के लिए एक सर्वेक्षण पहले ही पूरा हो चुका है। कन्याकुमारी और चेन्नई को जोड़ने वाला यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि कन्याकुमारी-चेन्नई कार्ड लाइन के दोहरीकरण हेतु राशि को स्वीकृत करने के लिए कृपया शीघ्र आदेश दें।

महोदय, तिरुनेलवेली इस जिले का मुख्यालय है। परन्तु यहां के प्लेटफार्मों का ठीक ढंग से रख-रखाव नहीं किया जाता है। पहले प्लेटफार्म का काफी महत्व है। परन्तु इस प्लेटफार्म में भी ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तन का कार्य नहीं किया गया है। हमारे जैसे लोग हर रोज यात्रा करते हैं और हमें ब्राड गेज की रेलगाड़ियों को पकड़ने के लिए चौथे और पांचवें प्लेटफार्म पर जाना होता है। मैंने इस मामले पर श्री वेलू को अभ्यावेदन दिया है। अतः, मैं कन्याकुमारी एक्सप्रेस, नेल्लई एक्सप्रेस, मुम्बई एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के पहले प्लेटफार्म पर रुकने की सुविधा प्रदान करने हेतु पहले प्लेटफार्म का लाइन को ब्रॉडगेज लाइन में बदलने का अनुरोध करता हूं। यह अति आवश्यक है।

महोदय, हम चाहते हैं कि तिरुनेलवेली और तूतीकोरीन से चेन्नई तक के लिए नई रेलगाड़ियां चलाई जाए। मेरे क्षेत्र में 10 लाख से ज्यादा लोग कोयम्बतूर और इसके आस-पास की जगहों पर रह रहे हैं। हम यह भी चाहते हैं कि कन्याकुमारी या तिरुनेलवेली और तूतीकोरीन से कोयम्बतूर तक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। इसकी बहुत आवश्यकता है।

दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि नेल्लई एक्सप्रेस को अत्यंत तीव्रगामी रेलगाड़ी बना दिया गया है। इसके बावजूद हम यह चाहते हैं कि एक अच्छी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए जो तूतीकोरिन, नेल्लई, कन्याकुमारी को जोड़ते हुए सीधे दिल्ली आए।

श्री वेलूजी ने हमारे जिले के कलक्टर के रूप में काम किया है। वे तिरुनेलवेली के बहुत ही लोकप्रिय व्यक्ति हैं और तिरुनेलवेली की जनता को उनसे काफी अपेक्षाएं हैं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से इन कार्यों को पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: धन्यवाद। अब यह सभा कल 15 मार्च, 2005 के पूर्वाह्न ग्यारह बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 11.13 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार 15 मार्च, 2005/24 फाल्गुन, 1926 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	तारांकित प्रश्नों की संख्या
1.	श्री सी.के. चन्द्रप्पन श्री चेंगरा सुरेन्द्रन	141
2.	श्री जय प्रकाश श्री निखिल कुमार चौधरी	142
3.	श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल	143
4.	श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा श्री असादूद्दीन ओवेसी	144
5.	श्री काशीराम राणा श्री हरिकेवल प्रसाद	145
6.	श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील	146
7.	श्री बी. विनोद कुमार	147
8.	श्री सज्जन कुमार श्रीमती निवेदिता माने	148
9.	श्री रामजीलाल सुमन श्री तथागत सत्पथी	149
10.	श्री दुष्यंत सिंह योगी आदित्यनाथ	150
11.	श्री जसुभाई दानाभाई बारड़ श्री सुग्रीव सिंह	151
12.	मो. मुकीम श्री प्रबोध पाण्डा	152
13.	प्रो. महादेवराव शिवनकर श्री मुन्शी राम	153
14.	श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे	154
15.	श्री रघुराज सिंह शाक्य श्री किन्जरपु येरननायडु	155
16.	श्री धनसिंह रावत श्री कैलाश मेघवाल	156
17.	श्री एस.के. खारवेनथन श्री हितेन बर्मन	157
18.	श्री डी. विट्टल राव श्री दिनशा पटेल	158
19.	श्री भर्तृहरि महताब	159
20.	श्री दलपत सिंह परस्ते श्री बृज किशोर त्रिपाठी	160

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आरून रशीद, श्री जे.एम.	1566
2.	अबदुल्लाकुट्टी, श्री	1603, 1716
3.	आदित्यनाथ, योगी	1692
4.	आचार्य, श्री बसुदेव	1560, 1612
5.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	1538, 1609, 1629, 1664, 1722
6.	अग्रवाल, डा. धीरेन्द्र	1670
7.	अहमद, श्री अतीक	1507, 1642
8.	अहीर, श्री हंसराज जी.	1558, 1565
9.	अजनाला, डा. रतन सिंह	1559
10.	अनंत कुमार, श्री	1528, 1558, 1611
11.	अप्पादुरई, श्री एम.	1685
12.	अर्गल, श्री अशोक	1628
13.	आठवले, श्री रामदास	1541, 1558, 1700
14.	'बाबा', श्री के.सी. सिंह	1525
15.	'बचदा', श्री बची सिंह रावत	1571
16.	बादल, श्री सुखबीर सिंह	1558, 1608, 1721
17.	बंसल, श्री पवन कुमार	1562
18.	बारड़, श्री जसुभाई दानाभाई	1650
19.	बर्मन, श्री हितेन	1655
20.	बर्मन, श्री रनेन	1518
21.	बेल्लारमिन, श्री ए.वी.	1563
22.	भगोरा, श्री महावीर	1558
23.	भार्गव, श्री गिरधारी लाल	1702
24.	बिश्नोई, श्री जसवंत सिंह	1558, 1584, 1702
25.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	1508, 1643
26.	बरकटकी, श्री नारायण चन्द्र	1496
27.	बोस, श्री सुव्रत	1642, 1655
28.	बुधौलिया, श्री राजनरायन	1580, 1697
29.	चक्रवर्ती, श्री अजय	1557, 1682
30.	चालिहा, श्री किरिप	1528, 1621

1	2	3
31.	चन्देल, श्री सुरेश	1499, 1658
32.	चौरे, श्री बापू हरी	1716
33.	चव्हाण, श्री हरिश्चन्द्र	1660
34.	चिन्ता मोहन, डा.	1574, 1692
35.	चित्तन, श्री एन.एस.वी.	1573, 1691
36.	चौधरी, श्रीमती अनुराधा	1577, 1664, 1693
37.	चौधरी, श्री निखिल कुमार	1555, 1635
38.	चौहान, श्री शिवराज सिंह	1569, 1688
39.	चौधरी, श्री पंकज	1582
40.	चौधरी, श्री अधीर	1498, 1586, 1632, 1634, 1616
41.	चौधरी, श्री विकास	1512, 1544
42.	ढीडसा, श्री सुकदेव सिंह	1559
43.	धोत्रे, श्री संजय	1542, 1670, 1685
44.	गदाख, श्री तुकाराम गंगाधर	1524, 1554, 1776
45.	गढ़वी, श्री पी.एस.	1576
46.	गायकवाड़, श्री एकनाथ महादेव	1524, 1547, 1579, 1695
47.	गांधी, श्रीमती मेनका	1596, 1685, 1714
48.	गंगवार, श्री संतोष	1543, 1554
49.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	1662, 1716
50.	गेहलोत, श्री थावरचन्द	1558
51.	गौडा, श्री डी.वी. सदानन्द	1528, 1661
52.	हमजा, श्री टी.के.	1592
53.	हर्ष कुमार, श्री जी.वी.	1510
54.	जगन्नाथ, डा. एम.	1606, 1664, 1719
55.	जय प्रकाश, श्री	1630
56.	जटिया, डा. सत्यनारायण	1506, 1641
57.	जयाप्रदा, श्रीमती	1523, 1716
58.	झा, श्री रघुनाथ	1530, 1675
59.	जोशी, श्री प्रहलाद	1614, 1664
60.	कलमाड़ी, श्री सुरेश	1558, 1573, 1604, 1664
61.	कामत, श्री गुरूदास	1623, 1664
62.	कनोडीया, श्री महेश	1570
63.	करूणाकरन, श्री पी.	1502, 1637, 1716
64.	खैरे, श्री चन्द्रकांत	1537, 1705
65.	खां, श्री सुनील	1500
66.	खारवेनथन, श्री एस.के.	1669
67.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	1516, 1647
68.	कृष्ण, श्री विजय	1647, 1672
69.	कृष्णदास, श्री एन.एन.	1532, 1592
70.	कुप्पुसामी, श्री सी.	1560, 1683
71.	कुरूप, श्री सुरेश	1597, 1715
72.	कुशवाहा, श्री नरेन्द्र कुमार	1549, 1555, 1626, 1685, 1693
73.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	1574, 1664, 1692, 1716
74.	लिब्रा, सरदार सुखदेव सिंह	1559
75.	माडम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई	1684
76.	माधवराज, श्रीमती मनोरमा	1601, 1685, 1716
77.	महाजन, श्रीमती सुमित्रा	1585
78.	महाजन, श्री वाई.जी.	1598, 1687, 1692, 1697
79.	महतो, श्री बीर सिंह	1673, 1696
80.	महतो, श्री सुनिल कुमार	1529, 1545, 1670, 1673
81.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	1664, 1692, 1704
82.	महताब, श्री भर्तृहरि	1671
83.	महतो, श्री टेक लाल	1605
84.	मल्होत्रा, प्रो. विजय कुमार	1664
85.	मल्लिकार्जुनैया, श्री एस.	1624
86.	मंडल, श्री सनत कुमार	1567, 1625
87.	मंडलिक, श्री सदाशिवराव दादोबा	1540, 1547, 1695, 1706
88.	माने, श्रीमती निवेदिता	1672
89.	मनोज, डा. के.एस.	1521, 1649

1	2	3
90.	मिडियम, डा. बाबू राव	1528
91.	मेघवाल, श्री कैलाश	1558, 1708
92.	मेहता, श्री आलोक कुमार	1625, 1627
93.	मैन्या, डा. टोकचोम	1970
94.	मोघे, श्री कृष्ण मुरारी	1548, 1674
95.	मोहन, श्री पी.	1685
96.	मुकीम, मो.	1664
97.	मो. ताहिर, श्री	1577, 1664, 1693
98.	मोल्लाह, श्री हन्नान	1505, 1705
99.	मुंशी राम, श्री	1577, 1654, 1664
100.	मुर्मू, श्री हेमलाल	1546, 1716
101.	मुर्मू, श्री रूपचन्द	1504, 1657, 1681
102.	नम्बाडन, श्री लोनाप्पन	1568
103.	नरहिरे, श्रीमती कल्पना रमेश	1668
104.	नायक, श्री अनन्त	1515
105.	निखिल कुमार, श्री	1587, 1707
106.	ओराम, श्री जुएल	1501, 1651
107.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	1560, 1639, 1685, 1716
108.	पलनिसामी, श्री के.सी.	1516, 1519, 1684
109.	पाण्डा, श्री प्रबोध	1664, 1681
110.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	1590, 1619, 1710
111.	पासवान, श्री सुकदेव	1572
112.	पटेल, श्री दह्याभाई वल्लभभाई	1564
113.	पटेल, श्री दिनशा	1684
114.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	1561, 1568, 1629
115.	पटैरिया, श्रीमती नीता	1628
116.	पाठक, श्री ब्रजेश	1602, 1717
117.	पाटील, श्री बालासाहिब विखे	1550, 1677, 1716
118.	पाटील, श्री श्रीनिवास दादासाहेब	1686
119.	पिंगले, श्री देविदास	1578, 1610, 1723
120.	प्रभु, श्री सुरेश प्रभाकर	1524, 1668
121.	पुरन्देश्वरी, श्रीमती डी.	1556, 1664, 1680
122.	राजेन्द्र कुमार, श्री	1621
123.	राजेन्द्रन, श्री पी.	1520, 1648
124.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	1549, 1561, 1616, 1718
125.	राणा, श्री काशीराम	1636
126.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	1586, 1620
127.	राव, श्री डी. विट्टल	1670
128.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	1524, 1598, 1652, 1692, 1697
129.	रावले, श्री मोहन	1664
130.	रावत, श्री अशोक कुमार	1622
131.	रावत, श्री कमला प्रसाद	1561, 1664
132.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	1583, 1701
133.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	1575
134.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	1503, 1638
135.	रेड्डी, श्री एन. जनार्दन	1534
136.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	1511, 1619, 1696
137.	साई प्रताप, श्री ए.	1615
138.	सज्जन कुमार, श्री	1663
139.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	1495, 1640, 1681
140.	शर्मा, डा. अरूण कुमार	1536
141.	सरोज, श्री तूफानी	1617
142.	सत्पथी, श्री तथागत	1561, 1644
143.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	1526, 1562, 1670, 1690
144.	सेठी, श्री अर्जुन	1578, 1685, 1694
145.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	1618, 1686
146.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	1632
147.	शर्मा, श्री मदन लाल	1551
148.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	1538, 1629, 1664, 1699, 1705
149.	शिवन्ना, श्री एम.	1558, 1588
150.	शिवनकर, प्रो. महादेवराव	1664, 1667
151.	शुक्ला, श्रीमती करूणा	1544, 1619, 1666

1	2	3
152.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	1553, 1679
153.	सिद्धू, श्री नवजोत सिंह	1535, 1698
154.	सिंह, श्री लक्ष्मण	1580, 1600
155.	सिंह, श्री बृजभूषण शरण	1599, 1681
156.	सिंह, श्री चन्द्रभूषण	1569, 1709
157.	सिंह, श्री चन्द्रभान	1613
158.	सिंह, श्री दुष्यंत	1665
159.	सिंह, श्री गणेश	1539, 1628, 1656
160.	सिंह, श्री गणेश प्रसाद	1627
161.	सिंह, श्री कीर्ति वर्धन	1540, 1547, 1672, 1706
162.	सिंह, श्री मोहन	1607, 1705, 1720
163.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	1531, 1621, 1653, 1695
164.	सिंह, श्री राकेश	1552, 1678
165.	सिंह, श्री रेवती रमन	1581
166.	सिंह, श्री सुग्रीव	1664, 1695, 1718, 1722
167.	सिंह, श्री उदय	1586
168.	सिंह, श्री विश्वेन्द्र	1555
169.	सोलंकी, श्री भरतसिंह माधवसिंह	1517
170.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	1570
171.	सोनोवाल, श्री सर्वानन्द	1594, 1712
172.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	1509, 1645
173.	सुजाता, श्री सी.एस.	1685.
174.	सुमन, श्री रामजीलाल	1664
175.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	1659
176.	स्वाईं, श्री खारबेल	1568
177.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	1514
178.	थामस, श्री पी.सी.	1533, 1713
179.	दुम्मर, श्री वी.के.	1570, 1636
180.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	1544, 1590, 1666, 1710
181.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	1538, 1664, 1703
182.	वर्मा, श्री रतिलाल कालीदास	1494, 1570, 1660, 1664, 1704
183.	वीरेन्द्र कुमार, श्री	1527
184.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	1522, 1589, 1713
185.	वर्मा, श्री भानु प्रताप सिंह	1543
186.	वर्मा, श्री राजेश	1593, 1670, 1711
187.	विनोद कुमार, श्री बी.	1633
188.	यादव, श्री एम. अंजनकुमार	1529, 1545
189.	यादव, श्री बालेश्वर	1513, 1646
190.	यादव, श्री पारस नाथ	1595
191.	यादव, श्री राम कृपाल	1591
192.	यादव, श्री सीता राम	1625
193.	यास्खी, श्री मधु गौड	1549, 1676
194.	येरननायडु, किन्जरपु	1685, 1689
195.	जाहेदी, श्री महबूब	1497, 1631, 1664

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

कृषि	:	147, 151,
रसायन और उर्वरक	:	152, 153, 154, 156
उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण	:	141, 145, 149, 158
पर्यावरण और वन	:	146, 159, 160
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	
श्रम और रोजगार	:	
इस्पात	:	148,
पर्यटन	:	150,
जल संसाधन	:	142, 143, 144, 155, 157

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

कृषि	:	1495, 1496, 1502, 1504, 1506, 1510, 1514, 1517, 1518, 1519, 1524, 1525, 1538, 1547, 1548, 1552, 1553, 1554, 1556, 1557, 1558, 1559, 1566, 1577, 1581, 1584, 1587, 1588, 1590, 1593, 1597, 1605, 1609, 1615, 1617, 1618, 1619, 1620, 1621, 1626, 1629, 1630, 1635, 1637, 1638, 1639, 1641, 1643, 1645, 1646, 1651, 1661, 1662, 1668, 1671, 1673, 1674, 1677, 1697, 1704, 1706, 1713, 1721, 1723,
रसायन और उर्वरक	:	1494, 1498, 1503, 1530, 1535, 1541, 1542, 1564, 1576, 1594, 1599, 1600, 1607, 1608, 1612, 1616, 1623, 1625, 1634, 1659, 1664, 1681, 1703, 1708, 1718,
उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण	:	1497, 1499, 1508, 1520, 1523, 1531, 1540, 1555, 1571, 1572, 1574, 1579, 1582, 1598, 1602, 1604, 1611, 1622, 1627, 1632, 1644, 1648, 1652, 1654, 1675, 1684, 1686, 1696, 1701, 1709, 1711,
पर्यावरण और वन	:	1500, 1507, 1513, 1515, 1521, 1522, 1526, 1529, 1537, 1543, 1562, 1563, 1568, 1569, 1570, 1580, 1589, 1591, 1592, 1595, 1596, 1603, 1606, 1633, 1640, 1647, 1653, 1657, 1663, 1683, 1685, 1688, 1689, 1690, 1705, 1714, 1715,
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	1534, 1551, 1585, 1650,
श्रम और रोजगार	:	1505, 1627, 1528, 1532, 1533, 1545, 1560, 1583, 1601, 1613, 1672, 1678, 1680, 1682, 1692, 1700, 1716, 1717, 1719, 1720,
इस्पात	:	1501, 1512, 1539, 1544, 1550, 1573, 1656, 1666, 1707, 1722,
पर्यटन	:	1578, 1610, 1636, 1642, 1670, 1676, 1687, 1698, 1710,
जल संसाधन	:	1509, 1511, 1516, 1536, 1546, 1549, 1561, 1565, 1567, 1575, 1586, 1614, 1624, 1628, 1631, 1649, 1655, 1658, 1660, 1665, 1667, 1669, 1679, 1691, 1693, 1694, 1695, 1699, 1702, 1712.

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 दूरदर्शन पर सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का दूरदर्शन के विशेष चैनल ''डीडी-लोकसभा'' पर सीधा प्रसारण किया जा रहा है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रात: 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।

पी.एल.एस.–48/8/11/2005 (एन०)
232

© 2005 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स जैनको आर्ट इंडिया, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।