चतुर्दश माला, खंड 30, अंक 10

गुरूवार, 29 नवम्बर, 2007
8 अग्रहायण, 1929 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

बारहवां सत्र

(चौवहवीं लोक सभा)

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No.....64.....
Dated...2.12.2008

(खण्ड 30 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी.डी.टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

ए.के. सिंह
संयुक्त सचिव

प्रतिमा श्रीवास्तव
निदेशक

कमला शर्मा
संयुक्त निदेशक-I

सरिता नागपाल
संयुक्त निदेशक-II

राकेश कुमार
सम्पादक

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

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 30, बारहवां सत्र, 2007/1929 (शक)]

अंक 10, गुरुवार, 29 नवम्बर, 2007/8 अग्रहायण, 1929 (शक)

विषय	कॉलम
बहरीन के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत	1
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 202, 203, 205, 206, 208 और 209	1-46
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 201, 204, 207 और 210 से 220	46-62
अतारांकित प्रश्न संख्या 1772-2001	62-337
सभा पटल पर रखे गए पत्र	336-345
राज्य सभा से संदेश और राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक	346
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति	
कार्यवाही सारांश	346
मंत्रियों द्वारा वक्तव्य	347-355
(एक) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त निगम" (एन. एम. डी. एफ. सी.) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 9वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए. आर. अंतुले	347
(दो) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त निगम" (एन.एम.डी.एफ. सी.) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 18वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए. आर. अंतुले	347
(तीन) इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2006-2007) के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
डा. अखिलेश दास	348
(चार) उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में उद्योग संबंधी स्थायी समिति के 201वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री संतोष मोहन देव	349

*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
(पांच) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम (एन. बी. एफ. डी. सी)" के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 21वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्रीमती मीरा कुमार	349-350
(छह) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति के 14वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री मुरली देवरा	350-351
(सात) उर्वरक विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय से संबंधित रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति के 15वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री वियज हान्डिक	351-353
"रेलवे से कर्मचारियों का पलायन" के बारे में दिनांक 17 मई, 2007 के तारांकित प्रश्न संख्या 603 के उत्तर में शुद्धि करने; तथा उत्तर में शुद्धि करने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण	
श्री आर.वेलु	354
लाभ के पद से संबंधित संवैधानिक और विधिक स्थिति की जांच करने संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाए जाने के बारे में प्रस्ताव	354-355
कार्य मंत्रणा समिति के 43वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	355
सदस्य द्वारा निवेदन	
अनुसूचित जनजाति और अन्य परम्परागत वन निवासी (वन अधिकारों की मान्यता) अधिनियम, 2006 की अधिसूचना शीघ्र जारी करने की आवश्यकता के बारे में	360-361
नियम 377 के अधीन मामले	365-372
(एक) जयपुर के मालवीय इंजीनियरिंग कालेज का उन्नयन कर उसे भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान के स्तर पर लाए जाने की आवश्यकता	
श्री गिरधारी लाल भार्गव	365
(दो) मध्य प्रदेश के सतना संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग 7 और राष्ट्रीय राजमार्ग 75 का मरम्मत कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता	
श्री गणेश सिंह	366
(तीन) देश में ट्रेवल एजेंसियों के कार्यकरण को विनियमित करने के लिए एक विधान लाये जाने की आवश्यकता	
श्री अविनाश राय खन्ना	366
(चार) ग्वालियर और भोगांव के मध्य राष्ट्रीय राजमार्ग 92 की मरम्मत किए जाने की आवश्यकता	
श्री राम लखन सिंह	367

विषय		कॉलम
(पांच)	महाराष्ट्र स्थित वेस्टर्न कोल फील्डस लिमिटेड की बेसूर और नांदेड इकाईयों में कोयला उत्पादन शुरू कराए जाने की आवश्यकता	
	प्रो. महादेवराव शिवनकर	367
(छह)	केरल में स्वतंत्रता संग्राम के जीवित सेनानियों को स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन दिए जाने की आवश्यकता	
	डा. के. एस. मनोज	368
(सात)	उत्तर प्रदेश में किसानों को उर्वरक की उपलब्धता सुनिश्चित कराए जाने की आवश्यकता	
	श्री रघुराज सिंह शाक्य	368-369
(आठ)	सरकारी विभागों में अन्य पिछड़े वर्गों के लिए नौकरी में आरक्षण का अपेक्षित कोटा सुनिश्चित करने की आवश्यकता	
	श्री गिरिधारी यादव	369
(नौ)	जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी रिन्युवल मिशन के अधीन औरंगाबाद शहर को भी शामिल किए जाने की आवश्यकता	
	श्री चंद्रकांत खैरे	369-370
(दस)	उड़ीसा में खुर्दा रोड-बोलंगीर रेलवे लाइन के निर्माण में तेजी लाये जाने की आवश्यकता	
	श्री सुग्रीव सिंह	370
(ग्यारह)	धान का लाभकारी न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करने और किसानों स सीधे धान की खरीद की व्यवस्था करने की आवश्यकता	
	श्री प्रबोध पाण्डा	371
(बारह)	रक्षा मंत्रालय द्वारा उत्तर प्रदेश के बिजनौर में भूतपूर्व सैनिकों के लिए आवासीय प्रयोजन हेतु निर्धारित भूमि में से शेष बची भूमि भी उन्हें आबंटित किए जाने की आवश्यकता	
	श्री मुन्शी राम	371
(तेरह)	देश में गरीब मरीजों को वित्तीय सहायता देने हेतु पृथक कोष सृजित किए जाने की आवश्यकता	
	श्री पी. सी. थामस	371-372
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) 2007-2008 और अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (सामान्य) 2005-20066		372-426
	श्री अधीर चौधरी	374-375
	श्री बिक्रम केशरी देव	375-377
	श्री सुधांशु सील	377-379
	श्री शैलेन्द्र कुमार	379-381
	श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा	381-383

विषय	कॉलम
डा. राम कृष्ण कुसमरिया	383-385
श्री अविनाश राय खन्ना	385-386
श्री भर्तृहरि महताब	386-389
श्री आलोक कुमार मेहता	389-392
श्री के. फ्रांसिस जार्ज	392-394
श्री एस. के. खारवेनथन	394-397
श्री हरिभाऊ राठौड़	397-399
श्री वीरेन्द्र कुमार	399
प्रो. एम. रामदास	399-402
श्री बृज किशोर त्रिपाठी	402-405
श्री सुखदेव पासवान	405-406
श्री हरिभाऊ जावले	406-407
श्री हंसराज ग. अहीर	407-408
श्री गणेश सिंह	409-411
श्री पी. चिदम्बरम	410-426
विनियोग (संख्यांक 4) विधेयक 2007	427-428
पुर:स्थापित करने के लिए प्रस्ताव	427
विचार करने के लिए प्रस्ताव	427
खण्ड 2, 3 और 1	427
पारित करने के लिए प्रस्ताव	427
विनियोग (संख्यांक 5) विधेयक 2007	428-429
पुर:स्थापित करने के लिए प्रस्ताव	429
विचार करने के लिए प्रस्ताव	429
खण्ड 2, 3 और 1	429
पारित करने के लिए प्रस्ताव	429
अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल) 2007-2008 और रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन की सिफारिशों के अनुमोदन संबंधी संकल्प	430-603
श्री लालू प्रसाद	430-431
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय	431-430

विषय कॉलम

श्री जय प्रकाश 436–438

श्री एन. एन. कृष्णदास 438–442

डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी 442–444

श्री शैलेन्द्र कुमार 444–448

श्री राम कृपाल यादव 448–457

श्री ए. के. एस. विजयन 457–459

श्री गणेश सिंह 459–461

श्री सांताश्री चटर्जी 462

श्री भंवर सिंह डांगावास 463

श्री रघुनाथ झा 463–464

श्री मित्रसेन यादव 464–467

श्री कीरेन रिजीजू 467–468

श्री हरिकेवल प्रसाद 468–470

श्री के. सी. पल्लानी शामी 470–473

श्री चंद्रकांत खैरे 473–478

श्री ए. साई प्रताप 478–480

श्री ब्रह्मानंद पंडा 480–482

श्री प्रहलाद जोशी 482–484

श्री प्रबोध पाण्डा 484–486

श्री खगेन दास 486–488

श्री एस. मल्लिकार्जुनैया 488–489

श्री संतोष गंगवार 489–498

चौधरी विजेन्द्र सिंह 498–503

श्री चन्द्रभान सिंह 503–506

श्री सुधांशु सील 506–509

श्री मुन्शी राम 509–511

प्रो. एम. रामदास 511–512

श्री अफजाल अंसारी 512–514

विषय कॉलम

श्री रमेश दूबे 514-515

श्री ए. कृष्णास्वामी 515

श्री किशन सिंह सांगवान 515-519

श्री हंसराज गं. अहीर 519-520

श्री पी. करूणाकरन 520-521

श्री देवव्रत सिंह 521-523

श्रीमती जयाप्रदा 523-525

श्री भर्तृहरि महताब 525-528

श्री रामजी लाल सुमन 528-531

श्री ए. वी. वेल्लारमिन 531-532

डा. सी. कृष्णन 532-534

डा. आर. सेनथिल 534-535

डा. पी. मोहन 536-537

श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई 537-538

श्री अविनाश राय खन्ना 538-541

श्री बह्मानंद पंडा 541-544

श्रीमती अर्चना नायक 545-546

श्री घुरन राम 546

श्री अब्दुल रशीद शाहीन 546-548

श्री जे. एम. आरुन रशीद 548-550

श्रीमती के. रानी 550-551

श्री पन्नियन रवीन्द्रन 551-552

श्री अबु अयीश मंडल 552-553

प्रो. रासा सिंह रावत 553-558

श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा 558-561

श्री तापिर गाव 561-565

श्री गणेश प्रसाद सिंह 565

श्री सीताराम यादव 566

विषय	कॉलम
श्री एस. के. खारवेनथन	566-570
श्री विक्रम केशरी देव	570-573
श्री एम. शिवन्ना	573-575
श्री हरिभाऊ राठौड़	575-576
श्री शंखलाल माझी	576-579
श्री जी. करूणाकर रेड्डी	579-584
श्री नन्द कुमार साय	584-585
श्री रामदास आठवले	585-586
श्री मनोरंजन भक्त	586-587
श्री अनिरूद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव	587
श्री दलपत सिंह परस्ते	587-588
श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील	588-589
श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा	589-590
श्री श्रीपाद येसो नाईक	590-591
श्री विजय कृष्ण	591-603
विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक 2007	603-604
पुर:स्थापित करने के लिए प्रस्ताव	603
विचार करने के लिए प्रस्ताव	603
खण्ड 2, 3 और 1	604
पारित करने के लिए प्रस्ताव	604
अनुबंध-I	
तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	605
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	606-612
अनुबंध-II	
तारांकित प्रश्नों की मंत्रलाय-वार अनुक्रमणिका	613-614
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रलाय-वार अनुक्रमणिका	613-614

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री गिरिधर गमांग
डा. सत्यनारायण जटिया
श्रीमती सुमित्रा महाजन
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय
श्री बालासाहिब विखे पाटील
श्री वरकला राधाकृष्णन
श्री अर्जुन सेठी
श्री मोहन सिंह
श्रीमती कृष्णा तीरथ
श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री पी.डी.टी. आचारी

लोक सभा

गुरुवार, 29 नवम्बर, 2007/8 अग्रहायण, 1929 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[**अध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

अध्यक्ष द्वारा उल्लेख

बहरीन के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, कृप्या अपना स्थान ग्रहण करें। हमारे साथ सम्माननीय अतिथि यहां हैं। माननीय सदस्यों, मुझे एक बहुत ही अच्छी घोषणा करनी है।

मैं अपनी ओर से सभा के माननीय सदस्यों की ओर से भारत की यात्रा पर आए हमारे सम्माननीय अतिथियों किंगडम ऑफ बहरीन की काउंसिल ऑफ रिप्रैजेंटेटिव के चेयरमैन महामहिम श्री खलीफा बिन अहमद अल-धारानी और वहां के संसदीय शिष्टमंडल के सदस्यों का स्वागत करता हूं।

यह शिष्टमंडल बुधवार 28 नवम्बर, 2007 को भारत पहुंचा। वे इस समय विशेष प्रकोष्ठ में विराजमान हैं। हम कामना करते हैं कि हमारे देश में उनका प्रवास सुखद और सार्थक हो। हम उनके माध्यम से किंगडम ऑफ बहरीन के महामहिम राजा, संसद, सरकार और वहां की मैत्रीप्रिय जनता के प्रति अपनी शुभकामनाएं व्यक्त करते हैं।

पूर्वाह्न 11.01 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब, प्रश्न काल आरंभ होता है।

प्रश्न सं. 201–श्री रामदास आठवले-उपस्थित नहीं।

माननीय नेताओं को कोई तरीका खोजना होगा।

प्रश्न सं. 202–श्री गिरधारी लाल भार्गव

[हिन्दी]

विमान कंपनियों द्वारा गठजोड़ बनाना

***202. श्री गिरधारी लाल भार्गव:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी विमान कंपनियों द्वारा विलय के माध्यम से नागर विमानन उद्योग में गठजोड़ बनाने (कार्टेलाइजेशन) के कथित प्रयास एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग के जांचाधीन हैं;

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

(ग) आम विमान यात्रियों के संरक्षण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री गिरधारी लाल भार्गव: महोदय, ऐसी कौन-कौन सी कंपनियां हैं जो भारत सरकार के विमान पत्तन के साथ जुड़ी हुई हैं?

श्री प्रफुल पटेल: कौन सी कंपनियां-सरकारी या निजी, आप किन कंपनियों के बारे में जानकारी चाहते हैं?

श्री गिरधारी लाल भार्गव: महोदय, ऐसी कौन सी निजी कंपनियां हैं जो आपके साथ जुड़ी हुई हैं, जिनका आपके साथ अनुबंध है?

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, हर कंपनी के बारे में ब्यौरा देने से बेहतर यह बताना होगा कि भारत सरकार के माध्यम से चलने वाली कंपनियां एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स हैं, जो हाल ही में मर्ज होकर एयर इंडियन हो गयी हैं। इसके अतिरिक्त अन्य विमानन कंपनियां जेट एयरवेज, सहारा एयरलाइन्स जो कि अब जेटलाइट हो गयी है, किंगफिशर, एयर डेक्कन, फाइवजेट, इंडिगो हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं, उनका कहना है कि वे सरकार के साथ संबद्ध हैं।

श्री प्रफुल पटेल: मैंने, कहा है 'केवल सरकार के साथ-एअर इंडिया।' इसीलिए मैंने उनसे पूछा। उनका कहना है कि वे सबके बारे में जानना चाहते हैं। प्रत्येक कंपनी का ब्यिरण देना थोड़ा कठिन होगा।

अध्यक्ष महोदय: यह आवश्यक नहीं जब तक कि सरकार की इनमें कुछ भागीदारी न हो।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव: महोदय, मेरा आपसे एक विनम्र निवेदन है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कि जयपुर में एक फ्लाइट दीजिए।

श्री गिरधारी लाल भार्गव: महोदय, आपकी कृपा से जयपुर में एक अन्तर्राष्ट्रीय एयरोड्रम बन रहा है, उसमें कुछ दिक्कतें हैं, उनके बारे में मैं अलग से निवेदन करूंगा।

महोदय, नागर विमानन क्षेत्र में एक्चुअल डिमाण्ड से ज्यादा क्षमता है, इतनी क्षमता होने के बावजूद भी ये कंपनियों इस तरह से मैनुपुलेट करती हैं ताकि मार्केट से ज्यादा से ज्यादा भाड़ा मिल सके। जिस प्रकार देश में सीमेंट का बहुत ज्यादा उत्पादन होता है, लेकिन सरकार का उस पर कोई नियंत्रण नहीं है। मेरा प्रश्न यह है कि क्या सरकार इन विमानन कंपनियों पर नियंत्रण करने के लिए ठोस कार्यवाही करेगी जिससे विमान का भाड़ा मांग और पूर्ति कि हिसाब से तय हो सके? इसी के साथ मेरा निवेदन है कि इंडियन एयरलाइंस टैक्स नहीं लेती है, लेकिन अन्य कंपनियां टैक्स भी वसूल करती हैं। यह टैक्स आप तक नहीं पहुंचता है, क्या इस टैक्स वसूली पर आपका नियंत्रण है? यदि नियंत्रण नहीं है तो आपको इसके लिए व्यवस्था करनी चाहिए? आपकी इंडियन एयरलाइंस का किराया काफी कम है, इसके नाते उनका भी किराया कम होना चाहिए, यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है।

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल: कम से कम वह इस बात से तो खुश हैं कि जयपुर में कुछ काम हो रहा है। हमने इस प्रकार से माननीय सदस्य को संतुष्ट किया है।

लेकिन असल बात तो यह है कि हम सभी यह जानते हैं और मैंने पूर्व में भी यह कहा है कि सरकार विमान-भाड़े को विनियमित नहीं करती है।

यही नहीं, प्रतिस्पर्धा का एक लाभ यह हुआ है कि पिछले कुछ वर्षों में ईंधन और अन्य इनपुट सामग्री थी कीमतों में वृद्धि होने के बावजूद विमान भाड़े बढ़ने की बजाय घटे हैं। जहां तक इसका संबंध है मैं सभा को यह आश्वासन देना चाहुंगा कि यदि निर्धारित से अधिक प्रभार लिया जा रहा है तो सरकार के नाते हमें भी उसकी चिंता है।

[हिन्दी]

यही नहीं, जहां तक आपने टैक्स की बात कही, तो मैं कहना चाहता हूं कि सरकार सिर्फ 221 रुपए पैसेंजर सर्विस फीस के रूप में चार्ज करती है। उसके अलावा सरकार की ओर से कोई भी टैक्स नहीं लिया जाता है। पैसेंजर सर्विस फीस का मकसद यह है कि एयरपोर्ट्स की सिक्योरिटी के लिए जैसे सी. आई. एस. एफ. को तैनात किया गया है, यह पैसा इकट्ठा करके ज्यादातर उन पर खर्च होता है। जहां तक अन्य टैक्स की बात है, आपने जो पूछा है, मेरे ध्यान में भी इस बात को लाया गया है कि विशेषकर निजी एयरलाइंस किराए के साथ टैक्स के रूप में अतिरिक्त रकम वसूल करती हैं। यदि कोई निजी एयरलाइन 221 रुपए के अलावा टैक्स के रूप में वसूल करती है तो सरकार निश्चित तौर पर उसके खिलाफ कठोर कार्रवाई करेगी। अगर टैक्स के नाते वह पैसा वसूल किया होगा, तो न केवल हम दंडात्मक कार्रवाई करेंगे, बल्कि कोशिश करेंगे कि टैक्स के माध्यम से लिया गया वह पैसा एकाउंट क्यों नहीं किया गया। जहां तक किराए की बात, आप सभी जानते हैं कि प्रतिस्पर्धा की वजह से आज हवाई सेवा में काफी बदलाव आया है। अब सामान्य आदमी, मध्यम वर्गीय भी हवाई सेवाओं का लाभ ले रहा है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न व्यवसायी समूहन का है और अब हर कोई अपने शहर के बारे में प्रश्न पूछेगा।

अब हम अगले प्रश्न की ओर चलते हैं।

प्रश्न सं. 203–श्री मदन लाल शर्मा–उपस्थित नहीं।

श्री रघुवीर सिंह कौशल

घाटे में चल रहे सरकारी क्षेत्र के उपक्रम

***203. +श्री रघुवीर सिंह कौशल:**
श्री मदन लाल शर्मा:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के काफी संख्या में सरकारी क्षेत्र के उपक्रम घाटे में चल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकारी क्षेत्र के इन उपक्रमों को उपक्रमवार कितना घाटा हुआ है; और

(ग) घाटे में चल रहे सरकारी क्षेत्र के इन उपक्रमों का कार्यनिष्पादन सुधारने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (ग) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) लोक उद्यम विभाग में उपलब्ध जानकारी के अनुसार केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 225 चालू उद्यमों में से 58 उद्यमों ने वर्ष 2005-06 के दौरान 5952 करोड़ रुपए का घाटा उठाया है। वर्ष 2004-05 के दौरान केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के 227 चालू उद्यमों में से 73 उद्यमों ने 9003 करोड़ रुपए का घाटा उठाया; और वर्ष 2003-04 के दौरान केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 230 चालू उद्यमों में से 89 उद्यमों ने 8522 करोड़ रुपए का घाटा उठाया। गत तीन वर्षों (2003-04 से 2005-06 तक) के दौरान केंन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के प्रत्येक उद्यम द्वारा उठाए गए घाटे का वर्षवार ब्यौरा संलग्न अनुबंध-I, II एवं III में दिया गया है।

(ग) सरकार ने केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के रूग्ण तथा घाटा उठाने वाले उद्यमों के सुदृढ़ीकरण, आधुनिकीकरण, पुनरूद्धार तथा पुनर्गठन से संबंधित नीतियों, उपायों एवं योजनाओं के बारे में सरकार को परामर्श देने के लिए दिसम्बर, 2004 में सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बी. आर. पी. एस. ई.) की स्थापना एक अंशकालिक परामर्शी निकाय के रूप में की थी। बी. आर. पी. एस. ई. ने संबंधित प्रस्तावों पर विचार किया है और सरकार को अपनी अनुशंसाएं की हैं। दिनांक 31.10.2007 तक सरकार ने केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के 26 उद्यमों के पुनरूद्धार प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है जिसमें नई पूंजी के निवेश तथा छूट/बट्टे खाते आदि डालने के रूप में 8264/- करोड़ रु. की कुल सहायता अंतर्ग्रस्त है। सरकार द्वारा अनुमोदित पुनरूद्धार पैकेज का ब्यौरा अनुबंध-4 में दिया है। इसके अतिरिक्त सरकार ने बी. आर. पी. एस. ई. को सूचित किए बिना नागालैण्ड पल्प एंड पेपर कं. लि. के पुनरूद्धार पैकेज के साथ-साथ आई. टी. आई. लि. के पुनरूद्धार प्रस्ताव पर विचार किया है और उसे अनुमोदित कर दिया है।

अनुबन्ध-I

घाटा उठाने वाले केंद्रीय सरकारी उद्यमों की सूची तथा वर्ष 2005-06 के दौरान उनका निवल घाटा

(लाख रु. में)

क्र.सं.	कंपनी का नाम	2005-06
1	2	3
1	भारत रेफेक्ट्रीज लि.	-707
2.	जे. एंड. के. मिनरल डेवलपमेंट कारपो. लि.	-342
3.	ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कारपोरेशन लि.	-9978
4.	फर्टिलाइजर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-129400
5.	हिंदुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लि.	-96461
6.	मद्रास फर्टिलाइजर्स लि.	-13174
7.	हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लि.	-4320
8.	हिंदुस्तान फ्लोरोकार्बंस लि.	-1005
9.	हिंदुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लि.	-5661
10.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि.	-59
11.	उड़ीसा ड्रग्स एंड फार्मास्युटिकल्स लि.	-134
12.	साम्भर साल्ट्स लि.	-127
13.	भारत हैवी प्लेट्स एवं वेसल्स लि.	-7138
14.	भारत वैगन एंड इंजी. लि.	-2488
15.	बर्न स्टेंडर्ड कं. लि.	-44274
16.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	-8689
17.	त्रिवेणी स्ट्रक्चर्ल्स लि.	-4891
18.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.	-3008
19.	एंडयू यूले एंड कं. लि.	-7407
20.	हिंदुस्तान केबल्स लि.	-29532
21.	एच.एम.टी. चिनार वाचेज लि.	-3088
22.	एच. एम. टी. मशीन टूल्स लि.	-656
23.	एच. एम. टी. वाचेज लि.	-7631
24.	आई. आई. टी. लि.	-42316

1	2	3
25.	इंस्ट्रूमेंटेशन लि.	-2451
26.	नेशनल इंस्ट्रूमेंट्स लि.	-160
27.	रिचर्डसन एंड क्रूडास (1972) लि.	-4259
28.	सेमी-कंडक्टर कॉम्प्लेक्स लि.	-1553
29.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	-4366
30.	हुगली डॉक एंड पोर्ट इंजीनियर्स लि.	-3803
31.	हिंदुस्तान फोटो फिल्म मैन्यु. कं. लि.	-56090
32.	हिंदुस्तान वेजीटेबल ऑयल कारपोरेशन लि.	-3433
33.	नागालैण्ड पल्प एंड पेपर कं. लि.	-1402
34.	नेपा लि.	-4532
35.	टायर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-4753
36.	अंडमान एवं निकोबार वन एवं पौध विकास निगम लि.	-1215
37.	उत्तर पूर्वी क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लि.	-1349
38.	स्टेट फार्म्स कारपो. ऑफ इंडिया लि.	-1239
39.	ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लि.	-1910
40.	बुशवेयर लि.	-3
41.	नेशनल टेक्सटाइल्स कारपो. (धारक कंपनी) लि.	-700
42.	एन. टी. सी. (आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, केरल एवं माहे) लि.	-10399
43.	एन. टी. सी (दिल्ली, पंजाब एवं राजस्थान) लि.	-2440
44.	एन. टी. सी. (गुजरात) लि.	-7600
45.	एन. टी. सी. (मध्य प्रदेश) लि.	-3349
46.	एन. टी. सी. (उत्तर प्रदेश) लि.	-9788
47.	एन. टी. सी. (पश्चिम बंगाल, असम, बिहार एवं उड़ीसा) लि.	-5606
48.	जूट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-1777
49.	उत्तर पूर्वी हस्तशिल्प एवं हथकरघा विकास निगम लि.	-263
50.	एयरलाइंस एलाइड सर्विसेज लि.	-4394
51.	हिंदुस्तान प्रिफैब लि.	-1383
52.	हिंदुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्र. लि.	-8597
53.	कोंकण रेलवे कारपोरेशन लि.	-23561
54.	होटल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-304
55.	मध्य प्रदेश अशोक होटल कारपो. लि.	-18
56.	उत्कल अशोक होटल कारपो0 लि.	-111
57.	रेलटेल कारपोरेशन इंडिया लि.	-1027
58.	कर्नाटक ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	-80
	योग	-595162

अनुबन्ध-II

घाटा उठाने वाले केंद्रीय सरकारी उद्यमों की सूची तथा वर्ष 2004-05 के दौरान उनका निवल घाटा

(लाख रु. में)

क्र.सं.	सरकारी उपक्रम का नाम	निवल घाटा (-)
1	2	3
1.	भारत हैवी प्लेट एंड वेसल्स लि.	-7823
2.	हिंदुस्तान फ्लोरोकार्बंस लि.	-819
3.	एचएमटी बियरिंग्स लि.	-1108
4.	प्रागा टूल्स लि.	-3439
5.	असम अशोक होटल कारपो. लि.	-10
6.	उत्तर पूर्वी क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लि.	-78
7.	भारत वैगन एंड इंजी. लि.	-2810
8.	एन. टी. सी. (गुजरात) लि.	-9290
9.	इंडियन ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	-51243
10.	एच. एम. टी. चिनार वाचेज लि.	-2523
11.	जे एंड के मिनरल डेवलपमेंट कारपो0 लि.	-72
12.	एच. एम. टी. मशीन टूल्स लि.	-7380
13.	एच. एम. टी. वाचेज लि.	-13453

1	2	3
14.	आई. टी. आई लि.	-30982
15.	कर्नाटक ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	-16
16.	तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	-5752
17.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स (त्रावनकोर) लि.	-16796
18.	मध्य प्रदेश अशोक होटल कारपो. लि.	-21
19.	नेपा लि.	-4802
20.	एन. टी. सी. (मध्य प्रदेश) लि.	-4456
21.	हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लि.	-2293
22.	होटल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-776
23.	इंडियन ऑयल ब्लेंडिंग लि.	-488
24.	नेशनल फिल्म डेवलपमेंट कारपो0 लि.	-512
25.	एन. टी. सी. (महाराष्ट्र उत्तर) लि.	-26266
26.	एन. टी. सी. (महाराष्ट्र दक्षिण) लि.	-27299
27.	रिचर्डसन एंड क्रूडास (1972) लि.	-3306
28.	उत्तर पूर्वी हस्तशिल्प एवं हथकरघा विकास निगम लि.	-211
29.	नागालैण्ड पल्प एंड पेपर कं. लि.	-1290
30.	उत्कल अशोक होटल कारपो. लि.	-108
31.	सेमी-कंडक्टर कॉम्प्लेक्स लि.	-2288
32.	इंस्ट्रुमेंटेशन लि.	-1698
33.	हिंदुस्तान फोटो फिल्म मैन्यु. कं. लि.	-49641
34.	आई. डी. पी. एल (तमिलनाडु) लि0	-56
35.	मद्रास फर्टिलाइजर्स लि.	-5839
36.	एन. टी. सी. (तमिलनाडु एवं पॉडिचेरी) लि.	-4083
37.	भारत पम्प्स एंड कम्प्रेसर्स लि.	-1086
38.	एन. टी. सी. (उत्तर प्रदेश) लि.	-4633
39.	एंड्यू यूले एंड कं. लि.	-7544
40.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	-244
41.	ब्रेथवेट एंड कं. लि.	-2190
42.	बर्न स्टेंडर्ड कंपनी लि.	-11872
43.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	-6726
44.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	-67920
45.	हिंदुस्तान केबल्स लि.	-27088
46.	हिंदुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्र. लि.	-9421
47.	हुगली डॉक एंड पोर्ट इंजीनियर्स लि.	-4192
48.	नेशनल इंस्ट्रूमेंट्स लि.	-871
49.	नेशनल जूट मैन्युफै. कारपोरेशन लि.	-42506
50.	एन. टी. सी. (प. बंगाल, असम, बिहार एवं उड़ीसा) लि.	-6508
51.	टायर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-5686
52.	अंडमान एवं निकोबार वन एवं पौध विकास निगम लि.	-1313
53.	एयर इंडिया एयर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लि.	-2
54.	एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लि.	-2615
55.	सीमेंट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-21894
56.	सेंट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लि.	-56
57.	फर्टिलाइजर कारपो. ऑफ इंडिया लि.	-120985
58.	हिंदुस्तान फर्टिलाइजर कारपो. लि.	-87800
59.	हिंदुस्तान इनसेक्टिसाइड्स लि.	-2647
60.	हिंदुस्तान प्रिफैब लि.	-1340
61.	हिंदुस्तान शिपयार्ड लि.	-790
62.	कोंकण रेलवे कारपोरेशन लि.	-30548
63.	नेशनल प्रोजेक्ट्स कंस्ट्रक्शन कारपो. लि.	-7084
64.	नेशनल स्मॉल इंडस्ट्रीज कारपो. लि.	-1148
65.	नेशनल टेक्सटाइल्स कारपोरेशन (धारक कंपनी) लि.	-662
66.	एन. टी. सी. (दिल्ली, पंजाब एवं राजस्थान) लि.	-5684
67.	रेलटेल कारपोरेशन इंडिया लि.	-1950
68.	स्टेट फार्म्स कारपो. ऑफ इंडिया लि.	-1310

1	2	3
69.	पांडिचेरी अशोक होटल कारपो. लि.	-9
70.	भारत कुकिंग कोल लि.	-95943
71.	भारत रेफ्रेक्ट्रीज लि.	-521
72.	हैवी इंजीनियरिंग कारपो. लि.	-28458
73.	रांची अशोक बिहार होटल कारपो. लि.	-2
	योग	-900275

अनुबन्ध III

घाटा उठाने वाले केंद्रीय सरकारी उद्यमों की सूची तथा वर्ष 2004-05 के दौरान उनका निवल घाटा

(लाख रु. में)

क्र.सं.	सरकारी उपक्रम का नाम	निवल घाटा (-)
1	2	3
1.	भारत हैवी प्लेट एंड वेसल्स लि.	-15292
2.	हिंदुस्तान फ्लोरोकार्बंस लि.	-1013
3.	एच. एम. टी. बियरिंग्स लि.	-1035
4.	ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कारपोरेशन लि.	-4417
5.	उत्तर पूर्वी क्षेत्रीय कृषि विपणन निगम लि.	-48
6.	भारत वैगन एंड इंजी. कं. लि.	-2405
7.	पाइराइट्स, फास्फेट्स एंड केमिकल्स लि.	-11419
8.	इंडियन ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	-26762
9.	सतलुज जल विद्युत निगम लि.	-9310
10.	एच. एम. टी. चिनार वाचेज लि.	-2192
11.	जे एंड के मिनरल डेवलपमेंट कारपो0 लि0	-123
12.	एच. एम. टी. लि.	-797
13.	एच. एम. टी. मशीन टूल्स लि0	-11908
14.	एच. एम. टी. वाचेज लि.	-13481
15.	आई. टी. आई लि.	-70583
16.	कर्नाटक ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	-4
17.	एन. टी. सी. (आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, केरल एवं माहे) लि.	-4193
18.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.	-9997
19.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स (त्रावनकोर) लि.	-16722
20.	मध्य प्रदेश अशोक होटल कारपो. लि.	-10
21.	नेपा लि.	-3926
22.	हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लि.	-1637
23.	हिंदुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लि.	-16462
24.	होटल कारपो. ऑफ इंडिया लि.	-1508
25.	महाराष्ट्र एंटीबायोटिक्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	-298
26.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपो. लि.	-249
27.	नेशनल फिल्म डेवलपमेंट कारपो. लि.	-831
28.	एन. टी. सी. (महाराष्ट्र उत्तर) लि.	-3788
29.	एन. टी. सी. (महाराष्ट्र दक्षिण) लि.	-43001
30.	रिचर्डसन एंड क्रूडास (1972) लि.	-3926
31.	मणिपुर स्टेट ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल लि.	-167
32.	उत्तर पूर्वी हस्तशिल्प एवं हथकरघा विकास निगम लि.	-225
33.	नागालैण्ड पल्प एंड कं. लि.	-1257
34.	उड़ीसा ड्रग्स एंड केमिकल्स लि.	-105
35.	उत्कल अशोक होटल कारपो. लि.	-116
36.	सेमी-कंडक्टर कॉम्प्लेक्स लि.	-2369
37.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि.	-241
38.	इंस्ट्रूमेंटेशन लि.	-2902
39.	साम्भर साल्ट्स लि.	-311
40.	एन्नौर पोर्ट लि.	-480
41.	हिंदुस्तान फोटो फिल्म मैन्यु. कं. लि.	-44303

1	2	3
42.	आई. डी. पी. एल. (तमिलनाडु) लि.	-830
43.	मद्रास फर्टिलाइजर्स लि.	-6374
44.	एन. टी. सी. (तमिलनाडु एवं पांडिचेरी) लि.	-2005
45.	भारत लेदर कारपो. लि.	-319
46.	भारत पम्प्स एंड कंप्रेशर्स लि.	-2494
47.	ब्रुशवेयर लि.	-59
48.	एंड्रयू यूले एंड कं. लि.	-5463
49.	बी. बी. जे. कंस्ट्रक्शन कंपनी लि.	-2429
50.	बंगाल इम्युनिटी लि.	-1876
51.	भारत आप्थैलेमिक ग्लॉस लि.	-3512
52.	बीको लॉरी लि.	-296
53.	बर्ड्स जूट एंड एक्सपोर्ट्स लि.	-882
54.	ब्रेथवैट एंड कं. लि.	-2356
55.	बर्न स्टेडर्ड कंपनी लि.	-11065
56.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	-14791
57.	ईस्टर्न कोल्फील्डस लि.	-32638
58.	हिंदुस्तान केबल्स लि.	-30787
59.	हिंदुस्तान कॉपर लि.	-5616
60.	हिंदुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्र लि.	-8850
61.	हुगली डॉक एंड पोर्ट इंजीनियर्स लि.	-3065
62.	नेशनल इंस्ट्रमेंट्स लि.	-870
63.	नेशनल जूट मैन्युफै. कारपोरेशन लि.	-43713
64.	स्मिथ स्टेनीस्ट्रीट एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	-3160
65.	अंडमान एवं निकोबार वन एवं पौध विकास निगम लि.	-551
66.	एयर इंडिया एयर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लि.	-1
67.	सीमेंट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	-8095
68.	सेंट्रल कॉटेज इंडस्ट्रीज कारपो. ऑफ इंडिया लि.	-7
69.	सेंट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लि.	-236
70.	ईटी एंड टी लि.	-2167
71.	फर्टिलाइजर कारपो0 ऑफ इंडिया लि.	-110953
72.	हिंदुस्तान फर्टिलाइजर कारपो. लि.	-85840
73.	हिंदुस्तान इनसेक्टिसाइड्स लि.	-2192
74.	हिंदुस्तान प्रिफैब लि.	-1225
75.	हिंदुस्तान शिपयार्ड लि.	-5203
76.	हिंदुस्तान वेजीटेबल ऑयल कारपोरेशन लि.	-3433
77.	इंडियन ऑयल टेक्नॉलॉजिज लि.	-1
78.	कोंकण रेलवे कारपोरेशन लि.	-35773
79.	नेशनल इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपो. लि.	-783
80.	नेशनल प्रोजेक्ट्स कंस्ट्रक्शन कारपो. लि.	-7117
81.	नेशनल टेक्सटाइल्स कारपोरेशन (धारक कंपनी) लि.	-1033
82.	रेलटेल कारपोरेशन इंडिया लि.	-1575
83.	स्टेट फार्म्स कारपो0 ऑफ इंडिया लि.	-702
84.	पांडिचेरी अशोक होटल कारपो0 लि.	-5
85.	भारत कुकिंग कोल लि.	-56985
86.	भारत रेफ्रेक्ट्रीज लि.	-940
87.	सेंट्रल माइन प्लानिंग एंड डिजाइन इंस्टीट्यूट लि.	-145
88.	हैवी इंजीनियरिंग कारपो. लि.	-12959
89.	मेकॉन लि.	-1072
	कुल योग	-852256

अनुबन्ध-IV

दिनांक 31.10.2007 तक बी. आर. पी. एस. ई. द्वारा अनुशंसित पुनरूद्धार प्रस्तावों के संबंध में अनुमोदित नकद तथा गैर-नकद सहायता

क्र.सं.	केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों का नाम	सहायता (करोड़ रुपयों में)		
		नकदी #	गैर-नकद @	योग
1	2	3	4	5
1.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि.	4.28	73.30	77.58
2.	एन. टी. सी. लि. और इसकी सहायक कंपनियां	39.23	-	39.23
3.	ब्रिज एंड रूफ कं. इंडिया) लि.	60.00	42.92	102.92
4.	बी. बी. जे. कंस्ट्रक्शन कं. लि.	-	54.61	54.61
5.	एच. एम. टी. बियरिंग्स लि.	7.40	43.97	51.37
6.	प्रागा टूल्स लि.	5.00	209.71	214.71
7.	ब्रैथवैट एंड कंपनी लि.	4.00	280.21	284.21
8.	ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लि.	47.35	-	47.35
9.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	73.60	280.00	353.60
10.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	102.00	1116.30	1218.30
11.	सीमेंट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	184.29	1267.95	1452.24
12.	रिचर्डसन एंड क्रूडास लि.	-	-	-
13.	हिंदुस्तान एंटी बायोटिक्स लि.	137.59	267.57	405.16
14.	हिंदुस्तान आर्गेनिक कैमिकल्स लि.	250.00	-	250.00
15.	फर्टिलाइजर्स एंड कैमिकल्स (त्रावनकोर) लि.	-	670.37	670.37
16.	तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	-	-	-
17.	हिदुस्तान इंसेक्टिसाइड्स लि.	-	267.29	267.29
18.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लि.	-	104.64	104.64
19.	सेंट्रल इलेक्ट्रानिक्स लि.	-	6.02	6.02
20.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	- -*	- -*	- - -*
21.	भारत पम्पस एंड कम्प्रेशर्स लि.	3.37$	153.15	156.52$
22.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	207.19	233.41	440.60

1	2	3	4	5
23.	एच. एम. टी. मशीन टूल्स लि.	723.00	157.80	880.80
24.	मेकॉन लि.	93.00**	23.08	116.08
25.	एंड्रयू यूले एंड कं. लि.	-	457.14	457.14
26.	हिंदुस्तान कॉपर लि.	-	612.94	612.94
	योग	1941.30*	6322.38*	8263.68*

\# नकद सहायता में इक्विटी/ऋण/अनुदान के माध्यम से बजटीय सहायता शामिल है।

@ गैर-नकद सहायता में ब्याज, पैनल ब्याज, भारत सरकार के ऋण, गारंटी, शुल्क की छूट, ऋण को इक्विटी/ऋण-पत्र में बदलना आदि शामिल है।

* सरकार द्वारा अनुमोदित पुनरूद्धार योजना में अन्य बातों के साथ-साथ 2470.77 करोड़ रु0 की नकद भिन्न सहायता तथा वर्ष 2004-2005 से कोल इंडिया लि0 से सेवा प्रभार के प्रति वर्ष 14 करोड़ रु0 की छूट शामिल है।

$ इसके अतिरिक्त ओएनजीसी तथा बी. एच. ई. एल. क्रमशः 150 करोड़ रुपए तथा 20 करोड़ रुपए की नकद सहायता प्रदान करेंगे।

** स्वैच्छिक सेवा-निवृत्त योजना ऋण में प्रतिवर्ष 6.50 करोड़ रुपए से अनधिक 50% ब्याज संबंधी आर्थिक सहायता की जारी रखना शामिल नहीं है।

[हिन्दी]

श्री रघुवीर सिंह कौशल: अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने बताया है कि हजारों-करोड़ रुपए की क्षति इन सार्वजनिक उद्योगों में हुई हैं। उसके लिए उन्होंने 2004 में बी. आर. पी. एस. ई. पुनर्गठन की स्थापना की है। उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। लेकिन ये उद्योग बोर्ड की सिफारिशों को कितना मानते हैं, यह हम सभी जानते हैं। मेरे रिजन में इंस्ट्रूमेंटेशन लि. नाम की एक पी. एस. यू. है। उसकी गुणवत्ता अच्छी है और उत्पाद की डिमांड भी है। लेकिन कुप्रबंध के कारण वह कम्पनी घाटे में चल रही है। 1992-1993 में उसे घाटा हुआ और 1993 में बी. आई. एफ. आर. में रजिस्टर्ड हुई। उसका मोडिफाई रिवाइवल प्लान बी. आर. पी. एस. ई. पुनर्गठन बोर्ड ने बनाया है। उसने रिकमंड भी किया और कमेटी आफ केबिनेट में रेफर भी कर दिया। लेकिन तीन वर्षों से वह कमेटी के सामने जाने का इंतजार कर रही है।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

श्री रघुवीर सिंह कौशल: महोदय, वह उद्योग अंतिम सांसें गिन रहा है। कर्मचारी कम वेतन पर काम कर रहे हैं। पुनर्गठन बोर्ड की सिफारिश के बाद भी यह मामला केबिनेट में नहीं जा पा रहा है। या तो आप इसका मोडिफाई रिवाइवल प्लान मंजूर करें या फिर इसका भेल में विलय कर दिया जाए, क्योंकि उसका घाटा बढ़ता जा रहा है। मेरा नम्र निवेदन है कि आप इसे देखें, क्योंकि उस क्षेत्र में एक अच्छा कार्य करने वाली कम्पनी कुप्रबंधन के कारण घाटे में जा रही है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माफ कीजिए यह कोई प्रश्न पूछने का तरीका नहीं है।

श्री संतोष मोहन देव: महोदय, मैं माननीय सदस्य की भावनाओं की कद्र करता हूँ। मैं केवल इतना बता सकता हूँ कि यह सरकार के विचाराधीन है। अभी तक बी. आर. पी. एस. ई. की रिपोर्ट की जांच की गई है और मंत्रियों का समूह इस पर विचार कर रहे हैं। मुझे विश्वास है कि आपको जल्द ही अच्छी खबर मिलेगी। जैसे हीं हमें सूचना मिलेगी हम आपको इस संबंध में जानकारी दे देंगे।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: क्या आप दूसरा पूरक प्रश्न भी पूछना चाहेंगे?

श्री रघुवीर सिंह कौशल: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि वे मुझे खुशखबरी सुनाएंगे।

[अनुवाद]

श्रीमती अर्चना नायक: मैं माननीय भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री से यह जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार ने इस बात को मानीटर किया है कि जैसे ही घाटे में जा रहे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम निजी कंपनियों के अधीन आते हैं वे लाभ वाली कंपनियों में तब्दील हो जाते हैं? यदि हां तो तत्संबंधी कारण बताएं।

श्री संतोष मोहन देव: महोदय यह आवश्यक नहीं कि निजी लाभ कमा रही हैं। उन्हें यह फायदा है कि वे कर्मचारियों की नियुक्ति कर सकती हैं और उन्हें हटा भी सकती हैं। जो हम नहीं कर सकते। न्यूनतम साझा कार्यक्रम के अनुसार हमें सभी कर्मचारियों के मूलभूत हितों को ध्यान में रखना होगा और कर्मचारियों के हितों की अनदेखी कर कुछ भी नहीं किया जा सकता।

हमनें कंपनियों को पुनरूज्जीवित किया है। महोदय आपको यह जानकर खुशी होगी कि कोलकाता की छह रूग्ण कंपनियां अब स्वयं अपने कर्मचारियों को वेतन दे रही हैं। विज्ञन ग्रुप बहुत ही अच्छी तरीके से चल रही है। जबकि पश्चिम बंगाल सरकार उनका संरक्षण कर रही है। ब्रेथवेट एंड कंपनी ठीक प्रकार से कार्य कर रही है। इसलिए, यह नीति सही साबित हुई है। मैं यहां सभा में कह सकता हूं कि आज कामकाजी वर्ग इस बात को समझ चुका है कि उनका समय आ गया है और इसलिए वह गंभीरता से जितना अच्छा कार्य कर सकता है कर रहा है। इस नीति से हमें लाभ होगा। हम छब्बीस एककों को पुनरूज्जीवित कर चुके हैं और कई और को पुनरूज्जीवित किया जाना है।

मैंने पिछली बार भी सभा में कहा था कि हमें कर्मचारी संघों से चाहे वह किसी भी सिद्धांत को मानते हों, से पूरा सहयोग मिल रहा है। चाहे वह सी. पी. आई से संबद्ध हो चाहे सी. पी. आई (एम.) से या कांग्रेस से या फिर भाजपा से, सभी हमारी सहायता कर रहे हैं...*(व्यवधान)*

श्री गुरूदास दासगुप्त: मंत्री जी ट्रेड यूनियन आंदोलन के संरक्षक बन गए हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह कामकाजी वर्ग के सहयोग को मान रहे हैं। आपको तो खुश होना चाहिए।

...(व्यवधान)

श्री गुरूदास दासगुप्त : उन्होंने इसे महसूस नहीं किया ...*(व्यवधान)*। यह दुर्भाग्यपूर्ण है। उपदेश मत दीजिए ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक नहीं है। यह उचित नहीं है। उन्होंने 26 इकाइयों का पुनरूद्धार किया। यह प्रशंसनीय है।

[हिंदी]

श्री बालासाहिब विखे पाटील: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि घाटा तो कंपनियों को हो रहा है लेकिन सबसे ज्यादा घाटा खाद कंपनी और वैगन कंपनी में हो रहा है। क्या सरकार के पास कोई ऐसा प्रस्ताव है कि वेगन कंपनी रेलवे को दी जाए? हम फर्टिलाईज़र में काफी सब्सिडी दे रहे हैं, फिर भी क्या कारण है कि फर्टिलाईज़र कंपनी घाटे में जाती है? साथ ही यह बताएं कि ऐसी कितनी कंपनियां हैं जिनके कारण सरकार को नफा भी हो क्योंकि लोगों में ऐसी भावना न आए कि सरकारी कंपनियां घाटा करती हैं। क्या सरकार के पास कोई प्रस्ताव हैं ताकि कम से कम 25 प्रतिशत इनका शेयर मार्किट में चला जाए, जिससे इनकी आमदनी बढ़ेगी।

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देव: महोदय, यह तथ्य नहीं है कि सरकारी क्षेत्र की कंपनियों को घाटा हो रहा है। इनमें से कुछ कंपनियां अच्छा मुनाफा कमा रही हैं। आप इसे भली भांति जानते हैं। उदाहरण के तौर पर पेट्रोलियम कंपनियां हैं। इसके बावजूद कि कच्चे तेल की अंतर्राष्ट्रीय कीमत में बढ़ोतरी हो रही है, इन कंपनियों ने अपने लाभों से प्रतिकारक प्रभाव द्वारा इस बोझ को सहन किया है और वे लोगों को अच्छी सेवाएं दे रही हैं। माननीय सदस्य ने उर्वरक कंपनियों के बारे में जो कुछ कहा है, उस संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि चूंकि देश के कृषकों की आवश्यकता के कारण हम उनकी सहायता के लिए अलग से भी व्यवस्था कर रहे है। इनमें से दो कंपनियों का पुनरूद्धार कर दिया गया है तथा तीसरे का पुनरूद्धार किया जा रहा है। हमारे किसानों के लिए उर्वरक की बड़ी जरूरत है। हम जितना कुछ कर सकते हैं, करेंगे।

श्री पी. मोहन: महोदय, माननीय मंत्री ठटी स्थित हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कंपनी से परिचित है। क्या हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कंपनी को घाटा उठाने वाली कंपनी से लाभ कमाने वाली कंपनी बनाने के लिए इसकी हालत में सुधार करने के लिए विशेष कदम उठाए गए हैं?

अध्यक्ष महोदय: सभी लोग केवल कंपनी विशेष के संबंध में पूछें। नीति अथवा कार्यक्रम के बारे में कुछ न पूछें।

मंत्री महोदय, क्या आप हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कंपनी के बारे में कुछ जानते हैं?

श्री संतोष मोहन देव: यह कंपनी ऊटी में है और घाटे में चल रही है। हमें इस कंपनी से सहानुभूति है क्योंकि इसके 75 प्रतिशत कर्मचारी जनजातीय हैं और उनमें से कुछ विकलांग भी है। हमने इस कंपनी की हालत को सुधारने हेतु विश्लेषण के लिए विशेषज्ञ नियुक्त किए हैं। कोई अर्कक्षम रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है। हमने इसे बंद करने का निर्णय नहीं लिया है; हम उनको वेतन दे रहे हैं तथा सांविधिक देयताएं भी दी जा रही हैं। अब तक हमें कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है, किंतु, यह हमारे विचाराधीन है।

[हिंदी]

श्री चंद्रकांत खैरे: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र, औरंगाबाद, महाराष्ट्र में एच. एम. टी. कंपनी है, उसके बारे में मैं पहले भी बता चुका हूं। इसके पहले माननीय मनोहर जोशी थे, माननीय विखे पाटील साहब ने मदद की थी और वह कंपनी प्रॉफिट में आई है। वह फूड प्रोसेसिंग मशीनरी का यूनिट है और महाराष्ट्र में वह अकेला यूनिट है। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करूंगा कि वहां बहुत सारे पुराने एम्प्लाइज हैं, अच्छा प्रोडक्शन चल रहा है, जगह भी बहुत है। इसलिए अगर आप उसके एक्सपेंशन का काम करेंगे तो निश्चित रूप से यह कंपनी और आगे आयेगी।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह कार्रवाई के लिए आपका सुझाव है।

[हिंदी]

सुन लिया।

श्री चंद्रकांत खैरे: उसके लिए एक मीटिंग भी बुलाई थी।

अध्यक्ष महोदय: आप हां या नहीं बोल दीजिए।

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देव: महोदय, हम इस मुद्दे की जांच कर सकते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद

[हिंदी]

आपको जवाब मिल गया है, आप बैठ जाइये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 204, श्री अधीर चौधरी। वस्तुत: यह प्रश्न पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से संबंधित नहीं है। ऐसा भूल वश हो गया है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री केवल इस प्रश्न के भाग । का उत्तर दे सकते हैं। इस प्रश्न को नागर विमानन मंत्रालय को अंतरित किया जाए।

श्री अधीर चौधरी: महोदय, मैं यह प्रश्न किन्हें संबोधित करूं? क्या मैं नागर विमानन मंत्री से पूंछू अथवा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री जी से पूछूं?

अध्यक्ष महोदय: यह विषय नागर विमानन मंत्रालय से जुड़ा हुआ है। यह अभी अभी पता चला कि इस प्रश्न में दूसरे मंत्रालय का नाम उल्लिखित है। कृपया हमारे माननीय मंत्री पर दबाव न डालें। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में हमारे बड़े सक्रिय मंत्री हैं किंतु यह प्रश्न नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत आता है।

श्री अधीर चौधरी: महोदय, मैंने सभा में पूछने के लिए अपना प्रश्न तैयार किया था। क्या यही सूची रखी जाएगी?

अध्यक्ष महोदय: मैं अपने कार्यालय को आपको सूचना देने के अनुरोध के साथ इसे नागर विमानन मंत्रालय भेजने के लिए कह दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, आपको मंत्रालय के इस प्रश्न को लोक सभा सचिवालय में भेज देना चाहिए था क्योंकि यह आपके मंत्रालय से संबंधित नहीं है। यह भूल हुई किंतु भविष्य में ऐसी भूल नहीं होनी चाहिए। इसे ध्यान में रखा जाए। इस संबंध में मेरे कार्यालय की गलती नहीं है, यह आपके मंत्रालय की गलती है।

प्रश्न सं. 205-श्री एम. राजा मोहन रेड्डी।

रेलवे की भूमि पर अतिक्रमण

***205. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:**
श्री एम. अप्पादुरई:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे के स्वामित्व वाली मुख्य भूमि के काफी बड़े भाग पर अनधिकृत व्यक्तियों और भू-माफियाओं का अतिक्रमण है;

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

(ग) रेलवे द्वारा अतिक्रमण हटाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

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

विवरण

(क) और (ख) 30.09.2007 के अनुसार रेलवे के स्वामित्व वाली लगभग कुल 4.31 लाख हेक्टेयर भूमि में से केवल लगभग 1575 हेक्टेयर रेल भूमि अतिक्रमण के अंतर्गत है जिसमें रेलपथों के आस-पास का क्षेत्र तथा स्टेशनों के निकट का क्षेत्र शामिल है. जोन-वार विवरण निम्नानुसार है:-

जोन	अतिक्रमण की संख्या	अतिक्रमण के अंतर्गत क्षेत्र (हेक्टेयर में)
मध्य	27476	77.4
पूर्व	11266	24.56
पूर्व मध्य	7779	17.55
पूर्व तट	3599	30.88
उत्तर	32020	726.40
उत्तर मध्य	2681	53.91
पूर्वोत्तर	2832	32.13
पूर्वोत्तर सीमा	14124	172.90
उत्तर पश्चिम	1047	19.39
दक्षिण	9897	64.98
दक्षिण मध्य	2991	29.22
दक्षिण पूर्व	8646	169.57
दक्षिण पूर्व मध्य	12152	58.21
दक्षिण पश्चिम	861	13.762
पश्चिम	7764	40.59
पश्चिम मध्य	1131	43.817
जोड़	146627	1575.75

(ग) रेलें, राज्य सरकार के स्थानीय प्राधिकारियों के सहयोग से सरकारी स्थान (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 तथा रेल अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के अनुसार अपनी भूमि को अतिक्रमण से मुक्त करने का लगातार कार्य कर रही हैं।

श्री एम. राजा मोहन रेड्डी: महोदय, इन दिनों स्थावार संपदा की कीमत आसमान छू रही है। अतः, खाली पड़ी जमीन को हथियाना एक आकर्षक कार्य बन गया है और रेलवे की जमीन भी इसका अपवाद नहीं है।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या रेल भूमि विकास प्राधिकरण, जिसका गठन खाली पड़ी रेल की जमीन के उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए नवम्बर, 2006 में किया गया था, ने किन्हीं प्रस्तावों की सिफारिश है? यदि हां तो, सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

श्री आर. वेलु: महोदय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण आर. एल. डी. ए. का गठन उस खाली पड़ी जमीन की पहचान करने के विशेष उद्देश्य के लिए कियास गया था, जिस जमीन का उपयोग रेलवे द्वारा दूसरे उद्देश्य के लिए किया जा सकता है। तदनुसार ही, आर. एल. डी. ए. का गठन किया गया है और यह प्राधिकरण ऐसी जमीन का ब्यौरा प्राप्त कर रहा है जो विभिन्न जोनों में उपलब्ध होंगी। वे सूचना जुटा रहे हैं और सूचना एकत्रित करते ही, यह देखेंगे कि रेल के फायदे के लिए इन जमीनों का दोहन किया जाए। संभव हैं कि इसका उपयोग वाणिज्यिक, वृक्षारोपण, संयुक्त उपक्रम इत्यादि के उद्देश्यों के लिए किया जाए।

इसलिए, मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करता हूँ कि हम इन जमीनों को हथियाने नहीं देंगे। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि माननीय सदस्य ने जमीन हथियाने के बारे में उल्लेख किया है। हम ऐसा नहीं होने देंगे क्योंकि हमारा लगातार प्रयास रहा है कि इन वर्षों में जितनी भी जमीन अतिक्रमित हुई है उसे खाली करायी जाए। हम इस दिशा में सफल रहे हैं और हम देखेंगे कि यह जमीन सुरक्षित रहे और इसका उपयोग रेलवे के फायदे के लिए किए जाए।

श्री एम. राजा मोहन रेड्डी: दूसरा, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आप लोकोशेड एवं रेल रख-रखाव डिपो के बंद हो जाने पश्चात् रेलवे की बहुत सी जमीने अनुप्रयुक्त एवं खाली पड़ी हैं। देश में ऐसी कई जगहें हैं। विशेषकर, मैं आन्ध्र-प्रदेश में कुछ जगहों का नाम लेना चाहूंगा यथा बिज्रागुंटा, डोनाकोंडा, नान्डलूर, पकाला, धर्मावरम, राजमूंद्री, तुनी पलासा इत्यादि, जहां बाहर के लोगों के द्वारा इन जमीनों का अतिक्रमण करने का प्रयास किया जा रहा है।

क्या वर्तमान परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए सरकार इस प्रकार भूमि से वाणिज्यिक उपयोग के लिए देने को तैयार है जिससे रेलवे को आय हो?

श्री आर. वेलु: जैसा कि मैंने कहा, रेलवे भूमि विकास

प्राधिकरण निश्चित रूप से इस पहलू को देखेगा कि क्या इसे पट्टे पर दिया जा सकता है, या कोई संयुक्त उद्यम स्थापित किया जा सकता है या स्वयं रेलवे द्वारा ही इसका वाणिज्यिक उपयोग किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय: आज हम अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) पर चर्चा करेंगे। तब आप इन सभी बातों पर बहस कर सकते हैं।

श्री आर. वेलु: मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करना चाहता हूं कि इन भूमियों को भविष्य में उपयोग में लाए जाने के लिए इनका पता लगाया जाएगा।

श्री एम. अप्पादुरई: माननीय अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने ब्यौरा दिया है परन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि जिस समय से वह मंत्री बने हैं अर्थात् पिछले साढ़े तीन वर्षों में, इस प्रकार की भूमि को अतिक्रमण करने वाले लोगों से मुक्त कराने के लिए जो सतत प्रयास किए गए हैं उनका परिणाम क्या रहा है। क्या मंत्री जी हमें भूमि अतिक्रमण का ब्यौरा दे सकते हैं। कम से कम यह बता सकते हैं कि इस सम्बन्ध में मंत्रालय को कहाँ तक सफलता मिली है।

श्री आर. वेलु: महोदय, माननीय सदस्य ने इस बारे में एक अच्छा प्रश्न उठाया है। वास्तव में, इन वर्षों में 1,46,627 व्यक्तियों ने 0.37 प्रतिशत रेल भूमि पर अतिक्रमण किया अर्थात् 1.575 हेक्टेयर भूमि पर अतिक्रमण किया। पिछले पाँच वर्षों में हम लगातार कदम उठा रहे हैं। माननीय सदस्य विगत तीन वर्षों के आँकड़ें जानना चाहते थे। इस दौरान हमने 28,530 अतिक्रमणकर्त्ताओं को भूमि से हटाकर 500.17 हेक्टेयर भूमि को पाने में सफलता प्राप्त की है। अतिक्रमणकर्त्ताओं को भूमि से हटाने के लिए हम धारा 147 (1) के अन्तर्गत सार्वजनिक परिसर अधिनियम और साथ ही साथ रेल अधिनियम का उपयोग कर रहे हैं। परन्तु एक मात्र कठिनाई यह है कि सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 में ज्यादा दम नहीं हैं। अत: हम इस अधिनियम में संशोधन करने की योजना बना रहे हैं। यह विधि मंत्रालय के समक्ष है और रेलवे विधि मंत्रालय द्वारा की गई टिप्पणियों की जाँच करेगा। अधिनियम में संशोधन होने के बाद हमारे सम्पदा अधिकारियों को सिविल कोर्ट के अधिकार मिल जाएंगे ताकि आज्ञप्ति जारी की जा सके और सिविल प्रक्रिया संहिता के अन्तर्गत प्रवृत किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय: आप दोबारा नहीं बोल सकते हैं। आज हम अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) पर चर्चा करेंगे और तब आप इन विषयों पर चर्चा कर सकते हैं।

श्री रूपचंद पाल: महोदय, ये मांगे हैं।

अध्यक्ष महोदय: संभवत: अनूपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) पर चर्चा के दौरान आप में से कोई भी मौजूद नहीं रहेगा। समस्या नहीं है कि हर कोई अनुपस्थित होगा। इस सभा में यही समस्या है।

श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई: रेलवे सबसे बड़े भूस्वामियों में से एक है। जब अन्य सरकारी और स्थानीय निकाय विकास कार्यों के लिए रेलवे की भूमि को पट्टे पर लेने के लिए जाते हैं तो पता चलता है कि कोई सरलीकृत प्रक्रिया है ही नहीं। इसलिए मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या विकास सम्बन्धी गतिविधियों के लिए भूमि को पट्टे पर देने प्रक्रिया के सरलीकरण पर रेलवे विचार करेगी?

श्री आर. वेलु: महोदय, हमने भूमि विकास प्राधिकरण का गठन किया है। मंत्रालय पट्टाकरण अथवा संयुक्त उद्यम जैसे विशेष मुद्दों पर विचार करेगा। प्रक्रिया को सरलीकृत किया जा रहा है। मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करता हूँ कि मंत्रालय द्वारा बहुत शीघ्र ही प्रतिक्रिया व्यक्त की जाएगी या उत्तर अथवा आदेश दिया जाएगा।

श्री रूपचंद पाल: महोदय, उन गरीब लोगों जिन्होंने रेलवे की भूमि पर दुकानें खोल ली हैं, के जीवनयापन को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2003 में, रेल मंत्रालय ने एक नीति की घोषणा कि की यदि ये दुकानदार सहकारिता बना लें, तो उन्हें रेलवे की भूमि पर अपनी दुकानें स्थापित करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर भूमि पट्टे पर दी जाएगी। अब तक क्या प्रगति हुई हैं हमें पता चला है कि इन लोगों द्वारा स्थापित सहकारिताओं की वह भूमि नहीं दी गयी है जिसका आश्वासन मंत्री ने 2003 में दिया था।

श्री आर. वेलु: मैं नहीं जानता कि पूर्व रेलमंत्री ने क्या आश्वासन दिया था, लेकिन मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि जहाँ कहीं भी ऐसी सहकारी समितियां बनाईं जाएंगी और जिन्हें भी भूमि आबंटित की जाएगी, उन्हें उससे बेदखल नहीं किया जाएगा। उन्हें इस प्रकार के विशेषाधिकार दिये गए हैं।

श्री रूपचंद पाल: उन्हें कोई भूमि नहीं दी जा रही है।

श्री आर. वेलु: उन्हें भूमि दी जा रही है और यही मैं कह रहा हूँ। सहकारिताओं को अलग दृष्टिकोण से सुविधाएं दी जा रही हैं, उन्हें पूरा संरक्षण दिया जा रहा है। उन्हें उनके हक से वंचित नहीं किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय: किसी भी माननीय सदस्य जिन्हें अभी अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी जाएगी, उन्हें प्रश्न काल के बाद किसी मामले को उठाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। आपको तय करना है कि आप अनुपूरक प्रश्न उठाना चाहेंगे अथवा अपना मामला उठाना चाहेंगे।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री योगी आदित्यनाथ: माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे की फालतू जमीन जिन पर अतिक्रमण है, जिन दर भू-माफियाओं का कब्जा है, उन जमीनों को मुक्त कराने के लिए रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना की गई थी और यह तय हुआ था कि उन जमीनों का व्यावसायिक प्रतिष्ठान और व्यावसायिक दृष्टि से उपयोग किया जाएगा। देश में कितनी ऐसी जगहों को भू-माफियाओं या अतिक्रमण से मुक्त कराया गया और क्या व्यावसायिक दृष्टि से उस प्रकार के प्रतिष्ठान स्थापित करके रेलवे की आमदनी का स्त्रोत बढ़ाया है? माननीय मंत्री जी हमें स्पष्ट करेंगे?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु: मैं इस प्रश्न का उत्तर पहले ही दे चुका हूँ जब मैं पिछले माननीय सदस्य के प्रश्न का उत्तर दे रहा था। हाल के ढाई वर्षों में हमने 28,530 अतिक्रमण करने वालों को भूमि से बेदखल किया है और कोई 500 हेक्टेयर से ज्यादा भूमि प्राप्त की है। हम आपको आश्वासन देते हैं कि इस भूमि पर फिर दोबारा अतिक्रमण नहीं होने दिया जाएगा। हम या तो उस भूमि पर बाड़ा लगा कर उसे घेर देंगे या फिर उस पर वाणिज्यिक फसले या झटरोफा या अन्य कोई पेड़-पौधे लगा देंगे ताकि उस पर फिर अतिक्रमण न हो पाए। वाणिज्यिक दोहन के प्रश्न पर, जैसाकि आपने उल्लेख किया, हम नि:सन्देह इस पर विचार करेंगे और इस प्रकार की भूमि को उपयोग में लाना सुनिश्चित करेंगे।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, रेल की आवश्यकता को देखते हुए रेलवे डिमांड पर जो जमीनें राज्य सरकार के माध्यम से अधिग्रहण कर ली जाती हैं, जब रेल की जमीन उपयोग में नहीं होती है, उन पर या तो कहीं अतिक्रमण है या लोगों का दखल है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि जो जमीन रेलवे के उपयोग में नहीं आई है और राज्य सरकार ने भू-स्वामियों से अपनी शक्ति का उपयोग करके रेल के उपयोग के लिए दी है, लेकिन उनका उपयोग नहीं हो रहा है, क्या राज्य सरकार के माध्यम से उन जमीनों का पुन: भू-स्वामियों को पैसा वापिस करेंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न अतिक्रमण के सम्बन्ध में है।

[हिन्दी]

यह एन्क्रोचमेंट नहीं है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : नहीं, महोदय।

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु: माननीय सदस्य ने एक मुद्दा उठाया है।

अध्यक्ष महोदय: समस्या यह है कि आप हर बात जानते हैं और हर प्रश्न का उत्तर देते हैं। आपने कहा होता कि आप नोटिस चाहते हैं। ठीक है, अपनी बात जारी रखिए।

श्री आर. वेलु: महोदय, पहले यह कानून था कि जब भी राज्य सरकार के माध्यम से भूमि का अधिग्रहण कर रेलवे को दिया जाएगा अथवा राज्य की भूमि को रेलवे को दिया जाएगा, यदि इस भूमि का उपयोग करने हेतु रेलवे के पास कोई प्रयोजन नहीं होता है, तो रेलवे द्वारा इसे राज्य सरकार को प्रत्यावर्तित कर दिया जाएगा। अब, अनेक-न्यायालयों ने माना है कि यह आवश्यक नहीं है कि रेलवे राज्य सरकार को भूमि वापस करे, रेलवे इस भूमि का उपयोग किसी और कार्य के लिए भी कर सकती है, रेलवे को अपनी इच्छानुसार इसे बेचने का अधिकार है। अत:, हम राज्य सरकारों को भूमि वापस नहीं कर रहे हैं और उस भूमि पर अतिक्रमण की अनुमति भी नहीं दे रहे हैं। हम कार्रवाई कर रहे हैं, जैसा कि आप ने उल्लेख किया।

अनुसूचित जातियों के बच्चों हेतु आवासीय/ गैर-आवासीय स्कूल

***206. श्री परसुराम माझी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:**

(क) अनुसूचित जातियों के बच्चों हेतु आवासीय/गैर-आवासीय स्कूलों के लिए सहायता अनुदान प्राप्त करने की अनिवार्य आवश्यकताएं क्या हैं;

(ख) क्या केवल दो वर्ष पुराना कोई गैर-सरकारी संगठन नए स्कूलों के निर्माण हेतु परियोजना आरम्भ करने हेतु अनुदान के लिए आवेदन कर सकता है;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में राज्य सरकारों के माध्यम से सौंपे जाने वाले दस्तावेजों का ब्यौरा क्या है;

(घ) चालू वर्ष के दौरान प्राप्त परियोजनाओं/प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है तथा उनकी वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ङ) इन परियोजनाओं को स्वीकृति न दिए जाने के क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) से (ङ) एक विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) से (ग) "अनुसूचित जातियों के लिए कार्य कर रहे स्वयंसेवी संगठनों को सहायता अनुदान" योजना के अंतर्गत सहायता के लिए पात्र बनने के लिए एक संगठन को निम्नलिखित मुख्य अपेक्षाओं को पूरा करना आवश्यक है:-

(क) संगठन राज्य/संघ शासित प्रदेश के सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम, 1860 (1860 का XXI) अथवा किसी अन्य सम्बद्ध अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत हो; अथवा

(ख) प्रवृत्त कानून के अंतर्गत पंजीकृत कोई सार्वजनिक न्यास; अथवा

(ग) कंपनी अधिनियम 1958 की धारा 25 के अंतर्गत लाइसेंसशुदा चेरीटेबल कंपनी; अथवा

(घ) इंडियन रेडक्रास सोसाइटी अथवा इसकी शाखाएं; और अथवा

(ङ) अपने वैधानिक दर्जे वाला कोई अन्य सार्वजनिक निकाय अथवा संस्थान;

(च) इस योजना के अंतर्गत अनुदान के लिए आवेदन करते समय स्वयंसेवी संगठन कम से कम दो वर्षों से पंजीकृत होना चाहिए।

(छ) यह किसी व्यक्ति अथवा व्यक्तियों के निकाय के लाभार्थ संचालित नहीं होना चाहिए।

मंत्रालय द्वारा जारी गैर-सरकारी संगठनों/स्वयंसेवी संगठनों की सहायतार्थ दिशा-निदेशों में निर्धारित है कि स्वयंसेवी संगठनों को अपने क्षेत्र में सक्रियतापूर्वक कार्य करने का कम से कम दो वर्षों का अनुभव हो। पंजीकरण, मान्यता, संगम ज्ञापन, लेखा विवरण, वार्षिक रिपोर्ट, सांख्यिकीय आंकड़ों सहित आवेदन निर्धारित प्रोफार्मा में राज्य सरकारों की अनुदान समिति की सिफारिशों के साथ समुचित रूप से प्रस्तुत किया जाना चाहिए। सभी नए प्रस्तावों को जांच समिति द्वारा मूल्यांकित किया जाता है। यह समिति इन प्रस्तावों पर कार्रवाई करने और सिफारिश करने के लिए कुछ मानदंड अपनाती है।

(घ) और (ङ) चालू वर्ष के दौरान विद्यालयों से संबंधित प्राप्त प्रस्तावों की संख्या, उनकी वर्तमान स्थिति और परियोजनाओं को अनुमति न दिए जाने के कारण निम्नलिखित सारणी में दिए गए हैं–

परियोजना का स्वरूप	प्राप्त प्रस्तावों की संख्या	जांच समिति द्वारा अनुशंसित प्रस्तावों की संख्या	जांच समिति द्वारा अनुमति न दिए गए प्रस्तावों की संख्या	उन प्रस्तावों की संख्या जिन पर निर्णय रोका गया है	परियोजना की अनुमति न दिए जाने के कारण
आवासीय प्राथमिक विद्यालय	5	1	3	1	परियोजनाओं को निम्नलिखित एक अथवा अनेक कारणों से अनुमति नहीं दी गई है:
आवासीय माध्यमिक विद्यालय	1	0	1	0	(i) निरीक्षण के समय परियोजना अस्तित्व में नहीं है।
गैर-आवासीय प्राथमिक विद्यालय	11*	0	9	0	(ii) अपर्याप्त आधारीय संरचना
गैर-आवासीय माध्यमिक विद्यालय	0	0	0	0	(iii) विद्यालय राज्य सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त नहीं है।
					(iv) जिले की ग्रामीण अनुसूचित महिला साक्षरता दर 30% से अधिक है।

*दो मामलों को जांच समिति के समक्ष नहीं रखा गया क्योंकि इनकी अनुशंसा भिन्न-भिन्न राज्य सरकारों द्वारा गठित सहायता अनुदान समिति ने नहीं दी थी।

[अनुवाद]

श्री परसुराम माझी: क्या मैं माननीय मंत्री से जान सकता हूँ कि अनुसूचित जातियों के बच्चों के लिए आवासीय व गैर-आवासीय विद्यालयों हेतु अनुदान सहायता प्राप्त करने की क्या अनिवार्य शर्तें हैं? क्या मात्र दो वर्ष पुराना गैर सरकारी संगठन नए विद्यालयों की स्थापना हेतु अनुदान सहायता के लिए आवेदन कर सकता है?

श्रीमती मीरा कुमार: मैंने माननीय सदस्य द्वारा मांगे गए ब्यौरे से संबंधित उत्तर पहले ही दे दिया है।

श्री परसुराम माझी: सरकार को राज्य सरकार द्वारा सिफारिश की गई ऐसी कितनी परियोजनाएं मिली हैं? क्या सरकार चालू वर्ष के दौरान प्राप्त प्रस्तावों एवं परियोजनाओं का ब्यौरा देगी एवं इनकी स्थिति बताएगी?

अध्यक्ष महोदय: अभी ब्यौरा दिए जाने की आवश्यकता नहीं है। यह संभव भी नहीं है। यह प्रश्न काल है।

श्रीमती मीरा कुमार: यह उत्तर में पहले ही दिया जा चुका है।

अध्यक्ष महोदय: उत्तर में ब्यौरा पहले से ही दे दिया गया है। वे अलग-अलग परियोजनाओं का ब्यौरा चाहते हैं।

[हिंदी]

श्री शैलेन्द्र कुमार: माननीय अध्यक्ष जी, यद्यपि यह प्रश्न अनुसूचित जाति के बच्चों के आवास से संबंधित है, परंतु यह शिक्षा से जुड़ा हुआ है, इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि अनुसूचित जाति के जो बच्चे पढ़-लिखकर उच्च शिक्षा में जाते थे तो जहां आवासीय विद्यालय या यूनिवर्सिटीज थीं, वहां उनके लिए पी. सी. एस. और आई. ए. एस. की कोशिश दी जाती थी। लेकिन अब यह व्यवस्था नहीं है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार उसे पुन: चालू करने की व्यवस्था करेगी?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या यह आपके मंत्रालय से संबंधित है?

श्रीमती मीरा कुमार: हमारे पास कोचिंग कार्यक्रम हैं। इससे जुड़ी मंत्रालय की योजना है और हम इसे कार्यान्वित कर रहे हैं।

[हिंदी]

जो आवासीय विद्यालय हैं, वहां पर नहीं है, लेकिन इसके केन्द्र अन्य स्थानों पर हैं। हर आवासीय विद्यालय में ऐसी सुविधा नहीं है। मगर प्रांत में और मुख्य शहरों में ऐसे केन्द्र हैं, जो कोचिंग देते हैं।

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, आज का पहला प्रश्न मेरा ही था, लेकिन मैं ट्रेफिक में अटक गया था। वह महत्वपूर्ण प्रश्न था।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री आठवले, आप इस प्रश्न पर आइए

[हिंदी]

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, जो शेडयूल्ड कास्ट्स के लिए जो रेसिडेंशियल स्कूल की स्कीम है, उसके बारे में अभी मंत्री महोदय ने ऐसा निर्णय लिया है कि जिस जिले में 30 परसैन्ट से कम लिटरेसी है, वैसे जिलों में उन्होंने स्कूल देने का निर्णय लिया है। लेकिन इसके कारण यह प्रॉब्लम हुई है कि महाराष्ट्र से कम से कम एक हजार प्रपोजल्स आये हैं, लेकिन पिछले 6-7 सालों में महाराष्ट्र को एक भी स्कूल नहीं मिला है। इसलिए हमारी मांग यह है कि आपने जो 30 परसैन्ट से कम लिटरेसी रेट का जो नियम बनाया है, उसे रद्द करना चाहिए और महाराष्ट्र तथा अन्य राज्यों में ज्यादा से ज्यादा स्कूल देने के लिए बजट बढ़ाने की आवयश्कता है। इस बारे में मंत्री जी से हम रिप्लाई चाहते हैं।

श्रीमती मीरा कुमार: यह एक महत्वपूर्ण विषय है और एक समस्या भी है, क्योंकि हमारे मंत्रालय के पास इस स्कीम के अंतर्गत जो राशि है, उसमें हम हर जिले में जो भी रेसिडेंशियल स्कूल्स हैं, उन्हें अनुदान नहीं दे सकते हैं, यह संभव नहीं है। 2001 की जनगणना के आधार पर 145 ऐसे जिले हैं, जहां एस. सी. लिटरेसी रेट 30 प्रतिशत से कम है। हमारी कोशिश है कि पहले हम उन जिलों में जो रेसिडेंशियल स्कूल्स हैं, उनकों अनुदान दें और उसके बाद जहां पर लिटरेसी रेट 30 प्रतिशत से ज्यादा है, उन्हें कवर करें। माननीय सांसद ने जिन केसिज के बारे में चर्चा की है, उन्हें मैंने देखा है। वहां पर अधिकांशत: लिटरेसी रेट 60 प्रतिशत से ऊपर है, इसलिए हम पहले जहां कम है, वहां करना चाहते हैं।

श्री हरिभाऊ राठौड़: अध्यक्ष महोदय, 60 प्रतिशत लिटरेसी है, इसलिए आप नहीं दे सकते हैं। जो योजना बनी है, उसमें मुख्य अपेक्षाओं में आपने कभी ऐसा नहीं कहा था कि 30 प्रतिशत अगर लिटरेसी है तो उनको हम नहीं देंगे। महाराष्ट्र में आज 50,000 एस. सी. के बच्चे पढ़ रहे हैं और 6 साल से लगातार एन. जी. ओ. अपने ये स्कूल चला रहे हैं। सरकार का कहना है कि हमारे पास पैसा नहीं है। क्या एस. सी. के लिए आपके पास पैसा नहीं है? एस. सी के 50,000 बच्चे कहां जाएंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: उत्तेजित मत होइए।

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़: अध्यक्ष जी, ऐसी गलत स्कीम बनाई है। आप अपने उत्तर में देखिए। यहां लिखा है कि एन. जी. ओ

को दो साल का अनुभव चाहिए। मंत्रालय में यह कहा गया कि आप दो साल स्कूल पहले चलाइए, फिर हम देंगे। पहले अंडा होगा या मुर्गी? ...*(व्यवधान)* बताइए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ठीक है; अब हो गया। कोई भी व्यक्ति विद्यालय खोल सकता है और सरकार उसका उत्तरदायित्व ले लेगी।

श्री हरिभाऊ राठौड़: ऐसा नहीं है। यह विद्यालय केन्द्र सरकार का है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, उन्हें उत्तर देने दें।

[हिंदी]

श्री हरिभाऊ राठौड़: अध्यक्ष जी, मुझे यह उत्तर चाहिए कि एस. सी. के 50,000 बच्चों के लिए सरकार कुछ करेगी या कुछ नहीं दे पाएगी, आप स्पष्ट बता दीजिए।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपका प्रश्न हो गया। रिपीट करने की जरूरत नहीं है।

...(व्यवधान)

श्रीमती मीरा कुमार: अध्यक्ष महोदय, मैंने शुरू में ही कहा था कि हम सभी इस विषय में चिंतित हैं। माननीय सदस्य महोदय ऐसा न समझें कि किसी को भी मनाही है। हमने सिर्फ प्राथमिकता की बात कही है कि प्रायोरिटाइज कर रहे हैं। इससे आप सहमत होंगे कि जहां लिटरेसी रेट बहुत कम है, पहले हम उन केसेज को लेते हैं, उसके बाद ही दूसरे केस का हम सोच सकते हैं। यही हम करने की कोशिश कर रहे हैं। इसमें मनाही नहीं है कि हम उनको नहीं देंगे। ऐसी कोई नीति नहीं है मगर साधन सीमित होने के हालात में प्रायोरिटाइज करना आवश्यक हो जाता है। वही हमारा मंत्रालय कर रहा है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 207, श्री हंसराज गं. अहीर–उपस्थित नहीं

प्रश्न सं. 208, श्री एल. राजगोपाल

कम लागत वाले विमानपत्तनों की स्थापना

*208. **श्री एल. राजगोपाल:**
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कम लागत वाले विमानपत्तन स्थापित करने हेतु कम लागत वाली कुछ निजी विमान कंपनियों से कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा ऐसे कम लागत वाले विमानपत्तनों के लक्ष्य और उद्देश्य क्या हैं;

(ग) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान शहर-वार ऐसे कितने विमानपत्तनों की स्थापना किए जाने की स्थापना है;

(घ) इस परियोजना पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ङ) ऐसे विमानपत्तनों को स्थापित करने हेतु क्या समय-सीमा तय की गयी है?

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

विवरण

(क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री एल. राजगोपाल: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री बड़े कृपालु हैं कि उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र के हवाई अड्डे के लिए 80 करोड़ रुपए प्रदान किया है। मैं एक सामान्य पूरक प्रश्न पूछना चाहूंगा।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या देश के किसी भी हिस्से विशेषकर आन्ध्र प्रदेश में कम लागत वाले एयरलाइन्स की संस्थापना के लिए किसी राज्य सरकार अथवा किसी निजी प्रवर्तक से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, वे एयरलाइन्स के बारे में पूछ रहे हैं अथवा हवाई अड्डों के बारे में?

अध्यक्ष महोदय: मुझे नहीं पता।

...(व्यवधान)

[हिंदी]

अध्यक्ष महोदय: एयरपोर्ट के बारे में पूछा है।

[अनुवाद]

आप नागर विमानन के संबंध में कुछ भी पूछ सकते हैं।

श्री एल. राजगोपाल: जी हां, हवाई अड्डा नागर विमानन से संबंधित है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मूलत: हवाई अड्डों की स्थापना में कम लागत का हवाई अड्डा अथवा नियमित हवाई अड्डा जैसा कुछ नहीं होता। हवाई अड्डा हवाई अड्डा होता है। जहां तक इस प्रस्ताव का संबंध है, मुझे राज्य सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री का उत्तर है–जी नहीं, अथवा "प्रश्न नही उठता"; और फिर भी आप प्रश्न कर रहे हैं। स्पष्टीकरण किया जाने की आवश्यकता है किंतु यह तर्क संगत हो।

अच्छा, आप कृपया अपना दूसरा पूरक प्रश्न पूछें।

श्री एल. राजगोपाल: महोदय, आन्ध्र प्रदेश सरकार ने नेल्लोर एवं कुडुप्पा में इनकी स्थापना के लिए प्रस्ताव भेजे हैं।

अध्यक्ष महोदय: यह वही समस्या है। प्रत्येक माननीय सदस्य अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में बात करेंगे।

श्री प्रफुल पटेल: वह कम लागत वाला हवाई अड्डा नहीं है। यदि राज्य सरकार नेल्लोर और कुडुप्पा में हवाई अड्डा चाहती है तो यह एक पृथक मामला है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, और कुछ नहीं है।

श्री प्रफुल पटेल: इसका कोई कारण नहीं है; फिर भी उचित प्रक्रिया का अनुसरण कर उसकी स्थापना की जा सकती है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, प्रश्न सं. 209, श्री मोहन सिंह।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: महोदय, मैं भी एक पूरक प्रश्न पूछना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया मुझसे भूल हो गई।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: महोदय, आपके माध्यम से, मैं सर्वप्रथम नागर विमानन के परिप्रेक्ष्य में भारत में हवाई संपर्क हेतु बोर्ड के आधारभूत संरचनाओं में सुधार करने के लिए किए जा रहे जबरदस्त कार्य के लिए मंत्री को बधाई देना चाहूंगा। तथापि, जैसा कि प्रश्नकर्ता ने कहा है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है कि किसी विशेष राज्य में बड़े हवाई अड्डों से छोटे शहरों को जोड़ने का कार्य शुरू किया जाए। इसलिए अंतर्राज्यीय यात्रा भी एक क्षेत्र है जिस पर नागर विमानन मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए ताकि छोटे शहरों को राज्य की राजधानियों से जोड़ा जा सके। प्रत्येक राज्य में छोटे हवाई अड्डों की स्थापना के लिए मंत्रालय क्या करने जा रही है ताकि प्रत्येक राज्य में अंतर्राज्यीय यात्रा को बढ़ावा दिया जा सके?

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, प्रश्न ऐसा ही पूछना चाहिए। मुझे खुशी है कि माननीय सदस्य ने यह प्रश्न पूछा है। मूलत: उन्होंने सही कहा है कि टीयर-2 एवं टीयर-3 के शहरों को अब हवाई मार्ग से जोड़े जाने की आवश्यकता है। इसके लिए सरकार भी सभी राज्य सरकारों को कह रही है, जैसा कि हम सभी जानते हैं राज्य सरकारों के पास शहरों में छोटे हवाई अड्डे हैं जिनका उपयोग शायद ही होता है। यदि वे स्वयं ही अथवा संयुक्त रूप से इनका उन्नयन करे तो वे छोटे शहरों में इसे शुरू करने के लिए प्रक्रिया शुरू करेंगे।

इसके अलावा, हमारी इच्छा ग्रीन फील्ड हवाई अड्डे से संबंधी नीति बनाने की भी है। इस समय यह सरकार के विचाराधीन है। व्यापक रूप से यह विचार अधिकाधिक आधारभूत ढ़ांचे के होने से जुड़ा है। विमानन की यह अभिवृद्धि तब तक टिकाऊ नहीं हो सकती जब तक कि विमानन ढ़ांचे का विकास नहीं किया जाता, इसका विस्तार और मजबूत नहीं किया जाता। प्रत्येक व्यक्ति बड़े शहर से छोटे शहर हवाई मार्ग से यात्रा नहीं कर सकता है। इसे सामान्य कार्य प्रणाली से गुजरना पड़ता है। यह सही है कि यदि हम राज्य के छोटे शहरों को बड़े शहरों अथवा राजधानी से जोड़े और उसके पश्चात् ट्रैफिक को स्थानान्तरित किया जाए तो यह सही दृष्टिकोण होगा। उस हद तक हम सहमत हैं और हम उस दिशा में कार्य कर रहे हैं।

श्री रेवती रमन सिंह: महोदय, मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

[हिंदी]

अध्यक्ष महोदय, कल इन्होंने इलाहाबाद के लिए फ्लाइट चलवा दी है, इसके लिए मैं माननीय जी को हार्दिक बधाई देना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: खाना अच्छा था?

श्री रेवती रमन सिंह: जी हां। ठीक था।...*(व्यवधान)* अध्यक्ष जी, उस फ्लाइट में 28 मुसाफिर गये थे, 23 आए थे। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं वह पूरे देश में ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट लगभग 500 बना रहे हैं, इलाहाबाद में बंदौली का जो एयरपोर्ट है, यह एयरफोर्स का है। इलाहाबाद में अंग्रेजों का बनाया हुआ बहुत बड़ी फील्ड पिरागतंगज में है। क्या जो आप 500 ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट बना रहे हैं, क्या इसे भी सिविल एयरपोर्ट बनाने के लिए कंसीडर करेंगे?

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, कम से कम वे खुश हैं कि उन्हें इलाहाबाद की फ्लाइट मिल गई है। वे शुरू से ही इसके लिए प्रयत्नशील रहे हैं।

[हिंदी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): उससे काम चलाइए।

श्री प्रफुल पटेल: सर, मैंने आपसे पहले ही कहा कि इस वक्त जो हमारे पास इंफ्रासक्ट्रक्चर है, करीब 81 हवाई अड्डों पर यातायात शुरू है। इस संख्या को 2004 की तुलना में अगर हम देखें तो हम पाएंगे कि पहले 50 हवाई अड्डों पर हवाई सुविधाएं थीं, अब 81 हवाई अड्डों पर हवाई सेंवाएं शुरू हैं। हमारे जो बंद हवाई अड्डे हैं, उनको भी विस्तारित करने का कार्य जारी है। इसके अलावा जैसा आपने अभी कहा कि जो ब्रिटिश जमाने के एबंडंड एयरपोर्ट्स हैं, इन सब को अगर धीरे-धीरे राज्य सरकार के सहयोग से क्योंकि इसमें आप लोगों की मदद की जरूरत है। सभी काम केन्द्रीय सरकार की एयरपोर्ट अथॉरिटी के माध्यम से नहीं हो सकते हैं। राज्य सरकारें भी अब आगे आएं। मुझे खुशी है कि विशेषकर तीन-चार राज्यों से ज्यादा इस बारे में उत्साह दिखाया जा रहा है। वे अपनी ओर से ज्वाइंट वेंचर भी प्राप्त कर रहे हैं ताकि इन हवाई अड्डों का विस्तारीकरण हो सके और जो आप 500 हवाई अड्डों के बारे में कह रहे हैं, अगर इसी प्रकार से हवाईअड्डों का विस्तार होगा तो निश्चित रूप से जैसा मैंने कहा कि हमारे देश में इस क्षेत्र में इसकी शुरूआत करनी है, अभी इसे ससटेन करना होगा और हर यात्री को, अगर सामान्य व्यक्ति को भी हवाई सेवाओं का लाभ लेना है तो हवाई अड्डों के बिना यह नहीं होने वाला है।

[अनुवाद]

श्री इकबाल अहमद सरडगी: महोदय, गुलबर्गा जो हैदराबाद-कर्नाटक का सबसे महत्वपूर्ण स्थान है, में हवाई अड्डा के निर्माण का एक प्रस्ताव था। जहां तक राज्य सरकार का संबंध है, वे अपेक्षित आधारभूत ढ़ांचे को पूरा करने की प्रक्रिया में है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि यह हवाई अड्डा कब तक बन कर तैयार हो जाएगा ताकि मंत्रालय से अपेक्षित वित्तीय सहायता को बढ़ाया जा सके।

श्री प्रफुल पटेल: इस हवाई अड्डे का प्रवर्तन कर्नाटक राज्य सरकार द्वारा किया जा रहा है। केन्द्र सरकार ने इसके लिए पूरी सहायता एवं सहयोग दिया है। अब धन दूसरा मुद्दा है। मैं इसे दुहराऊंगा कि प्रत्येक हवाई अड्डा केन्द्र सरकार द्वारा नहीं बनाया जा सकता। साथ ही, यह हमारा कर्तव्य है कि हम इसके लिए सहायता दें और हम गुलबर्गा के मामले में पर्याप्त सुविधा दे रहे हैं।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा: महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय मंत्री को देश भर में हवाई अड्डे से जुड़े आधारभूत ढांचे में वृद्धि करने की अपनी प्रतिबद्धता को दुहराने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं हाल ही में अमेरिका में था और मैंने मेनहट्न के आस-पास कई हवाई अड्डों पर दिलचस्प अनुसंधान किया। मैंने पाया कि लगभग 150 किलोमीटर में फैले न्यूयार्क में उनके पास 70 हवाई अड्डे हैं। चूंकि हमारा एक नियम है, कि यदि 150 किलोमीटर की परिधि में कोई हवाई अड्डा विद्यमान हो तो हमारे पास कोई अन्य हवाई अड्डा नहीं हो सकता है।

मेरा प्रश्न यह है कि हरियाणा सरकार एवं उत्तर प्रदेश सरकार से दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के आसपास हवाई अड्डों की स्थापना के लिए बार-बार प्रस्ताव दिए गए हैं ताकि नई दिल्ली हवाई अड्डे से ट्रैफिक को कम किया जा सके। क्या मंत्री जी इस पर गंभीरता से विचार कर रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय: आप प्रश्न से परे जा रहे हैं।

श्री प्रफुल पटेल: मैं मानता हूं कि विद्यमान हवाई अड्डे से 150 किलोमीटर से जुड़ी नीति एक पुरानी नीति है जो 1997 में लागू की गई थी। गत दस वर्षों और इससे भी अधिक विगत साढ़े तीन वर्ष में विमानन में नाटकीय परिवर्तन आया है। इसलिए मैं निश्चित तौर से कहूंगा कि सरकार इस मामले पर सक्रिय रूप से ध्यान दे रही है। आधारभूत ढ़ांचे संबंधी प्रधानमंत्री की अध्यक्षता वाली समिति इस मामले पर विचार कर रही है।

हम इस पर योजना आयोग और अन्य एजेंसियों के साथ भी चर्चा कर रहे हैं। मैं आशा करता हूँ कि नई नीति से इन मुद्दों का समाधान हो सकेगा तथा इससे न केवल राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली बल्कि देश भर में विकसित हो रहे इस क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए और अधिक अवसंरचना का सृजन होगा।

श्री तापिर गाव: महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से छोटे हवाई अड्डों के बारे में जानना चाहता हूँ। पिछले वर्ष योजना आयोग ने अनुमति दे दी थी और अरूणाचल प्रदेश में पासीघाट और तेजू हवाई अड्डों के निर्माण के लिए अनुमति दे दी गई है। लेकिन नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अभी इस संबंध में पहल की जानी है। अत: मैं मंत्री जी से इन दो हवाई अड्डों के बारे में जानना चाहता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, मेरा भी एक सवाल है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या बात है, मिनिस्टर साहब जवाब दे रहे हैं और आप इंटरप्ट कर रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप पटना एयरपोर्ट के बारे में पूछेंगे, सिटी के बारे में पूछेंगे, सिर्फ यही काम तो नहीं है। मैंने तीन दफा स्पेशल

डिसकशन के लिये टाइम दिया है। आप रेलवे और पैदल जाने वालों की बात नहीं करते हैं, केवल सिविल ऐविएशन की बात करते हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव, आप बाहर जाकर मंत्री जी से अपना प्रश्न पूछिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया संक्षेप में बोलें और अपने भाषण में इतनी अधिक बातों को शामिल न करें।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, माननीय सदस्य यह जानते हैं और मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि सरकार ने दो हवाई अड्डों के लिए संस्वीकृति दे दी है। योजना आयोग ने सभी मानकों से अलग हटकर तथा नागर विमानन मंत्रालय ने भी अरूणाचल प्रदेश और-सिक्किम में एक नया हवाई अड्डा स्थापित करने के लिए सहमति दी है। इन दोनों हवाई अड्डों के लिए अनुमति प्राप्त हो गई है और अब निधीयन पद्धति और अन्य मुद्दों को हल किया जा रहा है। अत: मैं आपको अरूणाचल प्रदेश में नए हवाई अड्डे के बारे में आश्वस्त कर सकता हूं क्योंकि हमें पता चला है कि दो राज्य एक अरूणाचल प्रदेश और दूसरा सिक्किम में विमान सेवा उपलब्ध नहीं है। इसलिए मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि इन दोनों प्रस्तावों को संस्वीकृति मिल चुकी है और मुझे आशा है कि 2008 तक कार्य आरंभ हो जाएगा...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना भाषण यहीं समाप्त करें। श्री शफीकुर्रहमान बर्क मैंने उन्हें यह अवसर इसलिए दिया है क्योंकि वह बहुत ही अनुशासित सदस्य है।

डॉ. शफीकुर्रहमान बर्क: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या मुरादाबाद के लिए प्रपोजल है? अगर है तो उस पर आगे क्या कार्रवाई हुई है? मैं चाहता हूं कि मुरादाबाद एक बहुत ही महत्वपूर्ण जगह है। वहां विदेशों से बहुत लोग आते हैं इस वजह से वहां एयरपोर्ट की बहुत जरूरत है। मैं चाहूंगा कि इस संबंध में बताने की मेहरबानी करें।

ڈاکٹر شفیق الرحمٰن برق (مراد آباد): جناب اسپیکر صاحب، میں مانے منتری جی سے یہ جاننا چاہتا ہوں کہ کیا مراد آباد کے لئے کوئی پرپوزل ہے؟ اگر ہے تو اس پر آگے کیا کاروائی ہوئی ہے؟ میں چاہتا ہوں کہ مراد آباد ایک بہت ہی اہم جگہ ہے۔ وہاں دوسرے ملکوں سے بہت سے لوگ آتے ہیں اس وجہ سے وہاں ائرپورٹ کی بہت ضرورت ہے۔ میں چاہوں گا کہ اس بارے میں بتانے کی مہربانی کریں۔

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे एक दिन मेरे कार्यालय आएं और मेरे साथ एक कप काफी पिएं। मैं उनसे जो भी संभव हो सकता है उसके बारे में चर्चा करूंगा। चूंकि आप उनका इतना आदर करते हैं, इसलिए मैं भी उन्हें उतना ही सम्मान दूंगा।

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, आप स्वयं देख सकते हैं कि नियमों का पालन करने और अनुशासित रहने के कितने फायदे हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उर्वरकों की आपूर्ति हेतु मानदंड

***209. श्री मोहन सिंह:** क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के सभी राज्यों हेतु खरीफ और रबी के मौसमों के दौरान उर्वरकों की आपूर्ति के लिए एकसमान मानदंड हैं;

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

(ग) क्या सरकार को बुआई के मौसम के दौरान उत्तर प्रदेश से बिहार में उर्वरकों की व्यापक स्तर पर की जा रही तस्करी की जानकारी है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इसे रोकने हेतु क्या उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं?

[अनुवाद]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) सरकार ने नई मूल्य निर्धारण नीति (एनपीएस) के चरण-III को अनुमोदित कर दिया है जिसे दिनांक 1.10.2006 से कार्यान्वित किया जाएगा। नई मूल्य निर्धारण नीति के चरण-III के अंतर्गत प्रत्येक जिले में यूरिया को पहुँचाने का प्रयास किया जाता है। जिले में यूरिया के पहुँच जाने पर ही उस पर राजसहायता दी जाएगी। देश के सभी हिस्सों में यूरिया के संचालन के लिए यूरिया इकाइयों को रेल और सड़क की वास्तविक दूरी के आधार पर भाड़े की प्रतिपूर्ति करने का निर्णय लिया गया है।

जहां तक नियंत्रणमुक्त फास्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरकों का संबंध है, उर्वरकों की बिक्री पर राजसहायता दी जाती है। किसी राज्य में नियंत्रणमुक्त उर्वरकों की सम्पूर्ण आवश्यकता को पूरा करने की जिम्मेदारी संबंधित राज्यों की है। राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे राज्य में कम से कम एक ऐसी संस्थागत एजेंसी की पहचान करें जो नियंत्रणमुक्त उर्वरकों की आवश्यक मात्रा के संबंध में कार्रवाई करे।

(ग) और (घ) जी नहीं। प्रवर्तन एजेंसियों के रूप में राज्य सरकारों के पास उर्वरक नियंत्रण आदेश 1985 के तहत किसी प्रकार के कदाचार में लिप्त पाए गए चूककर्ता के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए पर्याप्त अधिकार हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी संकल्प रैली में हैं और देश के किसानों के सामने उर्वरक की गंभीर समस्या इस समय बनी हुई है। चारों तरफ लाठीचार्ज हो रहा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, आप भी श्री रघुनाथ झा को चाय पर बुला सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: श्रीमान्, इस समय रबी की बुआई चल रही है और किसानों में हाहाकार मचा हुआ है। कहीं भी उर्वरक की आपूर्ति नहीं हो रही है। मैंने साफ तौर से सवाल किया था कि उत्तर प्रदेश की खाद तस्करी के जरिए बिहार जाती है और इसी तरह से इंटरनल तस्करी एक राज्य से दूसरे राज्य के बीच में होती है।...*(व्यवधान)* बिहार से भी उत्तर प्रदेश में तस्करी होती है।... *(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आज क्या हुआ है आपको?

श्री मोहन सिंह: वह खाद नेपाल भी जा रही है, यह ठीक बात है। मूल प्रश्न यह है कि हमारे देश की खाद तस्करी के जरिए बाहर जा रही है और किसानों पर लाठीचार्ज हो रहा है, मीलों लंबी लाइन लग रही है, किसानों को खाद मिल नहीं रही है। मैंने प्रश्न किया था कि क्या सरकार इस बात का इंतजाम करेगी कि जब कभी भी रबी और खरीफ के समय किसान को विशेष जरूरत होती है, मौके पर ही उसको खाद मिले। उत्तर में कहा गया है कि एक नयी नीति के तहत किसी भी कारखाने को तभी सबसिडी दी जाएगी जब रेल के जरिये या किसी दूसरे साधन के जरिये वहां पहुंच जाए। यह स्कीम भारत सरकार की कहीं भी सफल नहीं है। जो दूर-दराज के इलाके हैं, वहां कभी भी कारखाने वाले अपनी खाद नहीं पहुचां रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि भारत सरकार अपनी इस नीति पर पुनर्विचार करते हुए कोई ऐसी कारगर नीति तैयार करेगी, जिससे समय से किसानों को खाद मिलने का इंतजाम हो सके?

[अनुवाद]

श्री विजय हान्डिक: अध्यक्ष महोदय, सरकार का यूरिया, डी ए पी और एम ओ पी जैसे उर्वरकों की आपूर्ति का अपना तरीका है।

जहां तक यूरिया की आपूर्ति का संबंध है, 50% सरकार के नियंत्रण में है और शेष 50% की खुली बिक्री व्यापारी बाजार में कर सकते हैं। जहां तक 50% पर नियंत्रण का संबंध है सरकार इस मामले में बहुत दृढ़ है। सभी राज्यों को इसकी आपूर्ति की जाती है। डी ए पी और एम ओ पी के संबंध में मैं यह बताना चाहता हूं कि ये सभी आयातित उर्वरक हैं और सरकार का इन दोनों उर्वरकों पर कोई नियंत्रण नहीं है। राज्य सरकारें एजेंसियों और अन्य आपूर्तिकर्ताओं की पहचान करती हैं ताकि वे एडवांस में आर्डर दे सकें और उर्वरक प्राप्त कर सकें।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, हान्डिक जी हमारे मित्र हैं, इसलिए हम उनको परेशान नहीं करना चाहते।

अध्यक्ष महोदय: किसी को परेशान नहीं करना चाहिए। स्पीकर को तो कभी परेशान नहीं करना चाहिए।

श्री मोहन सिंह: श्रीमन्, हमारी दुष्वारी यह है कि हम परेशान हो रहे हैं कि हमें खाद नहीं मिल रही है। हमारी जो आवश्यकता है, उसकी आपूर्ति नहीं हो रही है। भारत सरकार को इस समस्या पर गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए। जहां तक दो खादों की किस्म के डीकंट्रोल का सवाल है, डीकंट्रोल खादों की उठान नहीं हो रही है और वे खादें किसानों के पॉइंट तक नहीं पहुंच रही हैं। इसलिए हम माननीय मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि डीकंट्रोल की हुई खाद, दोनों के विपणन का नया रास्ता निकालने के लिए कोई संसद सदस्यों की बैठक बुलाकर नई नीति बनाने पर विचार करेंगे? इसके बारे में हम आश्वासन चाहते हैं।

[अनुवाद]

श्री विजय हान्डिक: महोदय, यह सुझाव अच्छा है। हम निश्चित रूप से सदस्यों के साथ मामले पर चर्चा करना चाहते हैं। हमारे पास पहले से ही उर्वरक सलाहकार मंत्र है। इसकी बैठकें वर्ष में कम से कम तीन बार या उससे अधिक बार होती हैं और मामले पर राज्य सरकारों विशेषरूप से कृषि मंत्री के साथ चर्चा की जाती है।

सभी राज्यों में यूरिया की उपलब्धता की मात्रा ठीक है। जहां तक अनियंत्रित उर्वरकों की आपूर्ति का संबंध है, इनकी उपलब्धता की मात्रा भी ठीक है। मैं आपको कुछ आंकड़े बताता हूं ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: रेल मंत्री जी, यह रेल नहीं है, खाद है।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): अध्यक्ष महोदय, यह रेल से संबंधित है।

अध्यक्ष महोदय: थोड़ा कनसैशन दीजिए।

[अनुवाद]

श्री विजय हान्डिक: वर्ष 2006 में खरीफ के मौसम में यूरिया का स्टाक 10.93 एल एम टी था जो अनुमानित आवश्यकता से अधिक था। यह राज्यों में स्टाक की स्थिति है। डी ए पी के मामले में यह 36.14 एल एम टी अर्थात् आवश्यकता से 3.8 एल एम टी अधिक है। तत्पश्चात् एम ओ पी 14.17 एल एम टी अर्थात् 5.8 एल एम टी अधिक था।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत: मान्यवर, मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहूंगा कि गत वर्ष राजस्थान के अंदर उर्वरकों की बहुत कमी रही थी। इस बार भी बुवाई का समय है। राजस्थान के किसानों को खासकर डी ए पी वगैरह बिल्कुल प्राप्त नहीं हो रही है और ब्लैक में मिल रही है, बहुत मंहगे भाव पर मिल रही है। राज्य सरकार ने भी लिखकर केन्द्र को भेजा है। पहले कहा गया कि कांडला से जहाज उतरे हैं और रेल के रैक्स नहीं मिल रहे हैं, इसलिए लाने में देरी हो रही है। अब क्या कारण है कि बुवाई के समय में पीक आवर्स में किसानों को डी ए पी खाद नहीं मिल रहा है? क्या सरकार समुचित व्यवस्था शीघ्र कराएगी?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: उतनी मात्रा में नहीं, इससे थोड़ा कम।

...(व्यवधान)

श्री विजय हान्डिक: मैं चाहूंगा कि माननीय सदस्य राज्य सरकार से पूछें कि क्या उन्हें आबंटित स्टाक ले लिया गया है और उसकी बिक्री कर दी गई है। सबसे पहले यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए। इसके बाद भी, यदि कोई कमी हो तो हम हमेशा राज्य सरकार की सहायता के लिए तैयार हैं।

श्री पी.सी. थामस: महोदय नई कृषि नीति में जैव कृषि पर अधिक बल दिया गया है और किसानों को कम मूल्य पर उर्वरकों की आवश्यकता है। जब आप उर्वरकों की बात करते हैं, आप केवल रसायनिक उर्वरकों के बारे में बोलते हैं। जैव उर्वरकों की क्या स्थिति है? आप जैव उर्वरकों के बारे में नहीं सोच रहे हैं जबकि नई कृषि नीति में जैव कृषि पर बल दिया गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या आप भी जैव कृषि पर अधिक बल देंगे और कम मूल्य पर जैव उर्वरक भी उपलब्ध कराएंगे।

श्री विजय हान्डिक: महोदय, हम यह बात भली-भांति जानते हैं कि जैव उर्वरकों की आवश्यकता है और हम इस संबंध में कार्रवाई भी कर रहे हैं। इस संबंध में शोध और विकास (आर एंड डी) कार्य चल रहा है। निश्चित रूप से वह दिन अब दूर नहीं जब हम जैव उर्वरकों की आपूर्ति भी कर पाएंगे।

[हिंदी]

मोहम्मद सलीम: अध्यक्ष महोदय, बिहार और उत्तर प्रदेश की जो स्थिति है, हमने सुना है कि खाद के लिए वहां हंगामा हो रहा है। इसीलिए मैंने पिछले महीने खाद मंत्री पासवान जी को खत लिखा था और कल हमारे पास जवाब आया है कि बंगाल में भी रबी क्राप का समय है। बिहार से अगर खाद नेपाल जा रही है तो अगर बिहार में संकट होगा तो बंगाल से फिर बिहार जाएगी। फिर स्मगलिंग होगी। इसके लिए हमने एक पत्र लिखा कि हमारी सप्लाइ की आपको गारंटी करनी पड़ेगी। पिछले साल आपने कितना दिया, इस साल कितना डिमांड है और कैसे करेंगे। उसके जवाब में मंत्री जी कह रहे हैं कि डीकंट्रोल्ड खाद का स्टेट गवर्नमेंट से बंदोबस्त कर लो। हमने जो दिया, उससे ज्यादा नहीं दे सकते हैं। स्थिति को बिगड़ने का मौका आप दे रहे हैं। इसलिए मैं समझता हूं कि पूरे पूर्वी भारत और उत्तर प्रदेश के साथ साथ आपको एक पॉलिसी बनानी पडेगी कि रबी सीजन में...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप अपना प्रश्न रखिये।

मोहम्मद सलीम: आप सोचिए किस तरह से आप इस स्थिति से निपटेंगे ताकि रबी क्रॉप के समय हमारे किसानों को खाद की जितनी जरूरत हो, उतनी मिल सके?...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह अनुचित है।

श्री विजय हान्डिक: महोदय, हमने उर्वरकों की उपलब्धता में सुधार लाने के लिए न केवल पश्चिम बंगाल बल्कि बिहार में भी कई कदम उठाए हैं। यदि आप अनुमति दें तो में सरकार द्वारा इस संबंध उठाए गए कदमों के बारे में बता सकता हूं।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, अब समय नहीं है।

श्री विजय हान्डिक: ठीक हैं, मैं इसे माननीय सदस्य को भेज सकता हूँ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

शराबखोरी की लत

***201. श्री रामदास आठवले: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विशेषकर जनजातीय, पहाड़ी और ग्रामीण क्षेत्रों में काफी संख्या में लोगों की शराबखोरी की लत है तथा एक सर्वेक्षण के अनुसार यह संख्या लगातार बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने समाज में इस बुराई को रोकने हेतु कोई कार्य योजना तैयार की है अथवा करने का विचार है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) और (ख) ऐसे कोई प्रमाणित आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं जिससे यह स्पष्ट संकेत मिले की विशेष रूप से देश के जनजातीय, पहाड़ी और ग्रामीण क्षेत्रों में शराबखोरी बढ़ रही है। इस बारे में कोई सर्वेक्षण भी आयोजित नहीं किया गया है।

(ग) और (घ) भारत सरकार सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, देश भर में स्वयंसेवी संगठनों को परामर्श केन्द्रों और उपचार एवं पुनर्वास केन्द्रों की स्थापना और इनके रख-रखाव के लिए और शराब की लत और नशीले पदार्थों की लत छुड़ाने के लिए शिविर और जागरूकता कार्यक्रम, कार्यस्थल पर रोकथाम कार्यक्रम आयोजित करने और गुणवत्ता सेवा प्रदान करने के लिए सेवा प्रदानकर्त्ताओं को प्रशिक्षण देने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने वाली शराबखोरी और मादक पदार्थों (औषध) के दुरूपयोग की रोकथाम योजना संचालित कर रहा है।

विमानन क्षेत्र में ईंधन क्षमता

[अनुवाद]

***204. श्री अधीर चौधरी:**
श्री उदय सिंह:

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

(क) क्या सरकार ने विमानन क्षेत्र में ईंधन के नुकसान की प्रवृत्ति के मामले की जांच करवाने का निर्णय लिया है,

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

(ग) क्या पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान एसोसिएशन (पी. सी. आर. ए.) ने विमानन क्षेत्र में ईंधन क्षमता बढ़ाने के तरीके खोजने के लिए बंगलौर और दिल्ली विमानपत्तनों का अध्ययन करने हेतु भारतीय विज्ञान संस्थान (आई. आई. एस. सी) तथा नेशनल एयरोस्पेस लैबोरेट्रीज (एन. ए. एल.) को कार्य सौंपा है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) जी नहीं। तथापि, पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान संघ (पी. सी. आर ए.) जो पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अधीन एक निकाय है, बंगलौर तथा हैदराबाद हवाई अड्डों के लिए इंडियन इंस्टीट्यूट आफ साइंस (आई. आई. एस. सी) बंगलौर से प्राप्त "ईंधन संरक्षण के लिए अन्वेषण अध्ययन–एयरपोर्ट तथा एयरलाइन परिदृश्य" शीर्षक के एक प्रस्ताव पर विचार कर रहा है।

[हिन्दी]

एन.एम.डी.सी. द्वारा नये संयंत्रों की स्थापना

***207. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उद्यम राष्ट्रीय खनिज विकास निगम (एन. एम. डी. सी.) ने लौह अयस्क का उत्पादन बढ़ाने हेतु नए संयंत्र स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2007-08 के दौरान एन. एम. डी. सी. द्वारा लौह अयस्क के खनन को बढ़ाने संबंधी परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या एन. एम. डी. सी. का विचार लौह अयस्क खानों/संयंत्रों तक रेलवे के सहयोग से रेल लाइन बिछाने में निवेश करने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) जी, हाँ। एन.एम.डी.सी. की नई परियाजनाएँ स्थापित करके लौह अयस्क के उत्पादन में वृद्धि करने की योजना है। चूंकि नई परियोजनाओं में लंबी गेस्टेशन

अवधि होती है इसलिए ये परियोजनाएं वर्ष 2007-08 में चालू नहीं होंगी। तथापि, निम्नलिखित नई परियोजनाएं विचाराधीन हैं:-

1. वर्ष 2010-2011 तक 3 मिलियन टन वार्षिक (एम. टी. पी. ए.) की प्रारंभिक उत्पादन क्षमता से छत्तीसगढ़ में बैलाडिला आयरन ओर प्रोजैक्ट डिपोजिट नं. 11/बी, जिसकी क्षमता वर्ष 2012-13 तक बढ़ाकर 7.0 एम. टी. पी. ए. की जाएगी।

2. 2010-11 तक 3 एम. टी. पी. ए. की प्रारंभिक वार्षिक उत्पादन क्षमता से कर्नाटक में कुमारस्वामी आयरन ओर प्रोजैक्ट, जिसकी क्षमता वर्ष 2013-14 तक बढ़ाकर 7.0 एम. टी. पी. ए. की जाएगी।

3. छत्तीसगढ़ सरकार के एक उपक्रम छत्तीसगढ़ मिनरल डवलपमेंट कारपोरेशन (सी. एम. डी. सी.) के साथ संयुक्त उद्यम परियोजना, जिसकी क्षमता 10 एम. टी. पी. ए. होगी, के रूप में बैलाडिला डिपोजिट-13 को विकसित करना।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपरोक्त (ग) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेल लाइनों का विद्युतीकरण

***210. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:**
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजनावधि के प्रत्येक वर्ष के दौरान रेल लाइनों के विद्युतीकरण हेतु लक्ष्यों तथा उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान रेल-मार्गों के विद्युतीकरण हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) दसवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान लाइनों के विद्युतीकरण का वर्षवार लक्ष्य और उपलब्धि निम्नानुसार हैं:

वर्ष	लक्ष्य (मार्ग किलोमीटर में)	उपलब्धि (मार्ग किलोमीटर में)
2002-03	375	455
2003-04	350	504
2004-05	375	320
2005-06	350	170
2006-07	360	361
जोड़	1810	1810

(ख) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 3500 मार्ग किलोमीटर रेल लाइनों के विद्युतीकरण का प्रस्ताव है।

प्लेटफार्मों पर मूलभूत सुविधाएं

***211. श्री रघुनाथ झा:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे द्वारा प्लेटफार्मों और प्रतीक्षालयों/शेडों में शौचालयों एवं पेशाबघरों की कोई अपेक्षित संख्या निर्धारित की गई है;

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

(ग) क्या अधिकतर प्लेटफार्मों/प्रतीक्षालयों/शेडों में इस समय अपेक्षित संख्या में शौचालय और पेशाबघर नहीं हैं तथा विद्यमान शौचालयों/पेशाबघरों की स्थिति इस्तेमाल योग्य नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो पर्याप्त संख्या में शौचालय/पेशाबघर उपलब्ध कराने और प्लेटफार्मों को साफ-सुथरा बनाए रखने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) और (ख) जी हां। स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों सहित यात्री सुविधाओं की व्यवस्था के लिए व्यापक अनुदेश पहले से ही मौजूद हैं। विभिन्न कोटियों के स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों के लिए न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं हेतु मानकों का ब्यौरा नीचे लिखे अनुसार हैं:

स्टेशनों की कोटि	ए1	ए	बी	सी	डी	ई	एफ
मूत्रालयों की संख्या	12	10	6	4	4	1	-
शौचालयों की संख्या	12	10	6	2	4	1	-

महाप्रबंधक के अनुमोदन से रेलवे द्वारा जल की कमी वाले क्षेत्रों में शौचालयों/मूत्रालयों की संख्या को कम किया जा सकता है।

(ग) और (घ) सभी रेलवे स्टेशनों पर निर्धारित मानकों के अनुसार प्लेटफॉर्मों और प्रतीक्षालयों/प्रतीक्षा कक्षों के लिए शौचालयों और मूत्रालयों सहित सभी न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं की व्यवस्था की गई है। जब कभी आवश्यकता होती है, निधियों की उपलब्धता और अन्य सापेक्ष प्राथमिकताओं के आधार पर वार्षिक निर्माण कार्यक्रम के माध्यम से शौचालय/मूत्रालय सुविधाओं में और बढ़ोत्तरी की जाती है। वर्तमान शौचालयों और मूत्रालयों को नियमित सफाई और अनुरक्षण द्वारा इस्तेमाल योग्य स्थिति में रखा जाता है।

प्लेटफॉर्मों पर स्वच्छ और स्वास्थ्यकर स्थिति को बनाए रखने के लिए मशीनों द्वार सफाई की शुरूआत, धुलनीय एप्रनों की व्यवस्था, 'भुगतान के आधार पर उपयोग करें' शौचालयों की व्यवस्था, सफाई जागरूकता अभियान आदि जैसे कदम उठाए गए हैं। सफाई पर निगरानी रखने और कमी वाले क्षेत्रों की पहचान एवं निवारक उपाय करने के लिए भी रेलवे स्टेशनों पर विभिन्न अधिकारियों द्वारा नियमित निरीक्षण किए जाते हैं।

[हिन्दी]

यूरिया की आवश्यकता

***212. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:**
श्री संजय धोत्रे:

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

(क) क्या भारत विगत में घरेलू उत्पादन से यूरिया की आवश्यकता को पूरा करने में आत्मनिर्भर था;

(ख) यदि हां, तो भारत ने अन्य देशों से यूरिया का कब से आयात करना शुरू किया है;

(ग) क्या वर्ष 2005-06 से आयातित यूरिया पर निर्भरता में वृद्धि हुई है;

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

(ङ) वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानत: कितने यूरिया की आवश्यकता है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (ङ) यूरिया की आवश्यकता और स्वदेशी उत्पादन में अंतर होने पर यूरिया का आयात किया जाता है। वर्ष 2001-02 से 2007-08 आकलित आवश्यकता, वास्तविक बिक्री, स्वदेशी उत्पादन और आयात दर्शाने वाला विवरण नीचे दिया गया है:

(लाख मी. टन)

वर्ष	आकलित आवश्यकता	वास्तविक बिक्री	स्वदेशी उत्पादन	आयात
2001-02	213.05	197.45	191.73	2.10
2002-03	213.67	186.44	187.27	0.00
2003-04	211.58	195.79	192.03	0.00
2004-05	214.07	205.47	202.68	6.41
2005-06	234.25	221.91	200.97	20.57
2006-07	249.46	244.85	203.07	47.18
2007-08 (खरीफ)	131.68	124.58	95.01	33.85
2007-08 (रबी) अनुमानित	140.02		106.88	35.00

पिछड़े वर्गों की शिकायतों का निवारण

***213. डा. करण सिंह यादव:** क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के पास पिछड़े वर्गों की शिकायतों के समाधान का कोई प्राधिकार नहीं है;

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

(ग) उन संस्थाओं के क्या नाम हैं जहां पिछड़े वर्गों के व्यक्ति/कर्मचारी अपनी शिकायतें दर्ज करा सकते हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) से (ग) इंदिरा साहनी और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य मामले में भारत के माननीय, उच्चतम न्यायालय के निदेशों के अनुसरण में, भारत सरकार ने राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग अधिनियम, 1993 (1993 का 27) को, केन्द्र में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग से अलग राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग स्थापित करने के लिए पारित किया। अधिनियम की धारा 9 के अनुसार, आयोग को किसी वर्ग के नागरिक को सूचियों में

पिछड़ा वर्ग के रूप में शामिल किए जाने के अनुरोध की जांच करने और इन सूचियों में किसी पिछड़े वर्ग की अधि-अन्तर्वेशन अथवा अधो-अन्तर्वेशन की शिकायतों को सुनने और जैसा वह उचित समझे, केन्द्र सरकार को ऐसी सलाह देने का अधिकार है। आयोग की सलाह साधारणतया केन्द्र सरकार पर बाध्य होती है।

राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के क्षेत्र से बाहर की शिकायतों के बारे में गैर-अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन-जाति पर लागू साधारण शिकायतें दूर करने की प्रणाली पिछड़े वर्गों पर भी लागू है।

रेलवे स्टेशनों से वेंडरों को हटाना

*214. **श्री संतोष गंगवार:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे विभिन्न रेलवे स्टेशनों परे वेंडर प्रणाली को समाप्त करने पर विचार कर रहा है;

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

(ग) विद्यमान वेंडर प्रणाली के स्थान पर शुरू की जाने वाली प्रणाली का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या रेलवे का विचार विद्यमान वेंडरों को रोजगार प्रदान करने का है; और

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

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (ङ) चाय/कॉफी जलपान, मानक भोजन इत्यादि को रेलों एवं आई. आर. सी. टी. सी की विभागीय खानपान इकाइयों में तैयार किया जाता है तथा कर्मचारियों एवं कमीशन विक्रेताओं/बेयरों द्वारा बेचा जाता है। ये विक्रेता/बेयरे कमीशन के आधार पर काम करते हैं। भारतीय रेलों में विभागीय खानपान इकाइयों को 1992 से बन्द कर दिया गया है। विभागीय खानपान इकाइयों के संबंध में मौजूदा नीति के अनुसार, जब कभी विभागीय कर्मचारियों के सेवानिवृत्त होने तथा कमीशन विक्रेताओं/बेयरों के रेलों में समाहन के कारण रिक्तियां उत्पन्न होने पर इन इकाइयों को समेकित कर दिया जाता है एवं इनका निजीकरण कर दिया जाता है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार, जब कभी रिक्तियां उत्पन्न होती हैं। कमीशन विक्रेताओं/बेयरों को रेलों में समाहित कर लिया जाता है। भारतीय रेलों पर अभी भी लगभग 813 कमीशन विक्रेता/बेयरे (1.10.2007 की स्थिति के अनुसार) समाहित किए जाने बाकी हैं।

[अनुवाद]

फलों और सब्जियों का उपयोग

*215. **श्री रनेन बर्मन:** क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा देश में विशेषकर पश्चिम बंगाल में प्रसंस्करण हेतु फलों और सब्जियों के उपयोग के लिए कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या राज्यों में खाद्य प्रसंस्करण हेतु कोई विशेष जोन स्थापित किए जाने हैं; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) संवर्धनात्मक कार्यकलापों के लिए 10वीं योजना स्कीम के तहत असम, गुजरात, उत्तर प्रदेश, झारखण्ड और महाराष्ट्र राज्यों में फल और सब्जी की उपज तथा उसके प्रसंस्करण की संभावना का मूल्यांकन करने के लिए सर्वेक्षण किए गए हैं। राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड ने पश्चिम बंगाल में कृषि बागवानी उपज के उत्पादन का मूल्यांकन किया है जिसके ब्यौरे संलग्न विवरण में है।

(घ) और (ङ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने योजना आयोग को एक स्कीम प्रस्तुत की है जिसमें 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान देश में तीस मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता देने की परिकल्पना की गई है। स्कीम परियोजना उन्मुखी है जिसका उद्देश्य किसानों, प्रसंस्करणकर्त्ताओं और खुदरा व्यापारियों को एक मंच पर लाने के लिए एक तंत्र उपलब्ध कराना और कृषि उत्पादन को बाजार से जोड़ना है ताकि अधिकतम मूल्यवर्धन, न्यूनतम अपव्यय और किसानों की आय में सुधार सुनिश्चित हो सके। मेगा खाद्य पार्क में सहायक बुनियादी सुविधाओं और सुस्थापित सप्लाई श्रृंखला समेत अधुनातम प्रसंस्करण सुविधाओं को शामिल करते हुए सुपरिभाषित कृषि/बागवानी प्रसंस्करण अंचल की परिकल्पना की गई है। इस स्कीम का प्राथमिक उद्देश्य मूल स्तर पर प्रसंस्करण और अपेक्षित फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज द्वारा समर्थित एक समेकित मूल्य श्रृंखला की स्थापना को सुकर बनाना है। इस स्कीम के अन्तर्गत सभी कार्यान्वयन एजेंसियों को सामान्य क्षेत्रों में परियोजना लागत के 50 प्रतिशत तक और विशेष

श्रेणी वाले राज्यों में परियोजना लागत के 75 प्रतिशत तक सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देने का प्रस्ताव है जिसकी अधिकतम सीमा 50 करोड़ रुपये अथवा अनुमोदित सुविधाओं की लागत, इनमें से जो भी कम हो, होगी।

इसके अलावा, देश में 60 कृषि निर्यात अंचलों की पहचान की गई है। पश्चिम बंगाल में अनानास, लीची, आलू, आम, सब्जियों तथा दार्जलिंग चाय के लिए 6 कृषि निर्यात अंचलों की पहचान की गई हैं

विवरण

पश्चिम बंगाल में फल और सब्जियों के उत्पादन (2004-05) पर एक नजर

फल

(क्षे: क्षेत्र 000* हेक्टेयर में)
(उ: उत्पादन 000* मी. टन में)

केला		खट्टे फल		अमरूद		लीची		आम		पपीता		अनानास		सपोटा		अन्य		कुल	
क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ
26.6	512.5	9.8	82.3	9.4	140.9	7.2	69.9	69.1	460.8	8.7	253.1	12.9	349.8	3.9	45.4	18.7	213.5	166.3	2128.3

सब्जियाँ

बैंगन		बंद गोभी		फूल गोभी		भिंडी		मटर		टमाटर		प्याज		आलू		शकरकंदी		अन्य		कुल	
क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ	क्षे	उ
148.3	2701.7	7.3	186.3.9	6.4.6	168.502	6.3.7	67.7.3	25.0	122.0	46.1	694.9	16.332	183.582	320.6	7106.6	26.1	193.7	407.0	2874.3	1189.0	18103.2

स्रोत : राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड की वेबसाइट का डाटा बेस

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशनों की स्थापना हेतु मानदंड

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

(क) क्या रेलवे ने नए रेलवे स्टेशनों की स्थापना हेतु कुछ मानदंड निर्धारित किए हैं;

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

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

(घ) जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए नए रेलवे स्टेशनों की स्थापना संबंधी प्रक्रिया क्या है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (ग) जी नहीं। रेलवे स्टेशनों की स्थापना के लिए कोई भी मानदंड निर्धारित नहीं हैं। नए रेलवे स्टेशनों को स्थापित करने के लिए कई कारक प्रभावित करते हैं जिसमें है नई लाइन को शुरू करना, एक संतृप्त खंड की लाइन क्षमता का आवर्धन, महत्वपूर्ण परिचालनिक कमियों को खत्म करना, नई साइडिंगें आदि. बहरहाल, जनता की पर्याप्त मांग होने पर हाल्ट स्टेशन खोलने के लिए मानदंड तय किए गए हैं।

निम्नलिखित मानदंड पूरा होने पर हाल्ट स्टेशन स्थापित किए जा सकते हैं:

i. हाल्ट स्टेशन खोलने के लिए वित्तीय औचित्य हो।

ii. गैर-उपनगरीय क्षेत्रों में, प्रस्तावित हाल्ट के स्थान की दूरी दोनों तरफ के स्टेशनों/हाल्टों से कम से कम 5 किमी. हो।

iii. प्रस्ताव परिचालन और इंजीनियरिंग दोनों दृष्टिकोण से ही व्यवहार्य हो।

iv. यदि इसे खोलना लाभप्रद हो, तो हाल्ट स्टेशन खोलने के लिए 3 मील/5 कि. मी. न्यूनतम दूरी की शर्त को नजर अंदाज किया जा सकता है।

v. किसी नए हाल्ट स्टेशन को खोलने के लिए निर्माण की आरंभिक लागत को कम करने के लिए प्रस्ताव पर विचार करने से पूर्व भूमि संबंधी कार्य के लिए श्रमदान के लिए स्थानीय पंचायत/लोगों से एक लिखित वचनबद्धता आवश्यक है।

(घ) जनता की मांग के प्रत्युत्तर में नए रेलवे स्टेशन की स्थापना की क्रियाविधि निम्नानुसार है:

i. किसी हाल्ट स्टेशन के लिए रेलवे को जनता से मांग प्राप्त होने पर, निर्धारित मानदंडों के अनुसार इसके औचित्य के लिए रेलवे द्वारा वित्त के परामर्श से प्रस्ताव को जांचा जाता है।

ii. प्रस्ताव पर सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन हेतु कार्रवाई की जाती है।

iii. अनुमोदन प्राप्त होने के पश्चात् यथापेक्षित कतिपय न्यूनतम यात्री सुविधाओं के प्रावधान सहित हाल्ट स्टेशन को चालू करने का कार्य शुरू किया जाता है।

नई रेल पटरी क्षमता का सृजन

*217. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में यात्री तथा माल ढुलाई रेल परिवहन हेतु आवश्यक रेल पटरी क्षमता के सृजन की वर्तमान तथा भावी कार्य योजना क्या है;

(ख) अपेक्षित रेल पटरी क्षमता रेकों, यात्री डिब्बों का विश्लेषणात्मक ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में मांग और आपूर्ति की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान रेल पटरियों के निर्माण में हुई प्रगति का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (ग) भविष्य में अतिरिक्त माल और यात्री यातायात के संवहन के संबंध में रेलवे के पास 272 रेलपथ क्षमता संबंधी कार्य हैं जिनके पूरा होने पर बड़े आमान प्रणाली में 20,852 मार्ग किलोमीटर जुड़ जाएंगे। इन कार्यों की अनुमानित थ्रो फारवर्ड लागत लगभग 55,000 करोड़ रु. है।

यातायात का एक महत्वपूर्ण भाग उच्च घनत्व मार्गों अर्थात् वे मार्ग जो चार महानगरों दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई, कोलकाता और दिल्ली-गुवाहाटी मार्ग को जोड़ते हैं, से गुजरता है। रेलवे ने दो उच्च संतृप्त मार्गों अर्थात् दिल्ली-मुम्बई और दिल्ली-कोलकाता मार्गों को राहत देने के लिए 28,000 करोड़ रु. से अधिक की लागत से जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट-तुगलकाबाद (1483 किमी) और सोननगर-लुधियाना (जिसे बाद में कोलकाता के डीप सी पोर्ट तक बढ़ाया जाएगा) पर दो समर्पित मालभाड़ा गलियारे बनाने की घोषणा पहले ही कर दी है। इसके अतिरिक्त, चार अन्य गलियारों (i) उत्तर-दक्षिण (दिल्ली-चेन्नै); (ii) पूर्व-पश्चिम (मुम्बई-कोलकाता); (iii) दक्षिण-पूर्व (विजयवाड़ा-खड़गपुर) और (iv) दक्षिण-दक्षिण (चेन्नै-गोवा) पर व्यवहार्यता अध्ययन करने के आदेश दे दिये गये हैं।

इसके अतिरिक्त, रेलवे ने ग्यारहवीं योजना में अपनी रेल पथ क्षमता में 15,500 किलोमीटर की अभिवृद्धि करने का प्रस्ताव किया है जिसमें नई लाइन के 2000 किलामीटर, दोहरीकरण के 3500 किलोमीटर और आमान परिवर्तन के 10,000 किलोमीटर शामिल हैं।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में माल यातायात से अर्जित होने वाला राजस्व 2006-07 के 728 मिलियन टन से बढ़कर 2011-12 में 1100 मिलियन टन होने की आशा है। तदनुसार, फ्रेट आउटपुट 2006-07 के 475 बिलियन टन किलोमीटर (अनंतिम) से बढ़कर 2011-12 में 707 बिलियन टन किलोमीटर होने की आशा है। प्रक्षेपित माल यातायात को पूरा करने के लिए आशा की जाती है कि ग्यारहवीं योजना के दौरान 62000 वैगनों की आवश्यकता होगी। ग्यारहवीं योजना में प्रक्षेपित यातायात को वहन करने के लिए रेलों को 1800 बिजली रेल इंजनों तथा 1800 डीजल रेल इंजनों को शामिल करने की भी आवश्यकता होगी। मौजूदा डीजल एवं बिजली रेल इंजन विनिर्माण इकाइयों की क्षमता बढ़ाने के अलावा रेलवे मरहोरा में एक डीजल इंजन कारखाना तथा मधेपुरा में एक बिजली इंजन कारखाना भी स्थापित करने जा रही है जिनसे क्रमश: प्रति वर्ष 150 तथा 120 रेल इंजनों का उत्पादन होगा।

चूंकि क्षमता आवर्धन में समय लगता है, अत: रेलों ने वैगनों की वहन क्षमता अधिकांश मार्गों पर 6 टन तथा चयनित मार्गों पर 8 टन बढ़ाकर और रेलपथ, पुलों तथा संबंधित संरचनाओं को सुदृढ़ करके उत्पादन को बढ़ाने के लिए तात्कालिक कदम उठाए हैं। इसके अतिरिक्त, 25 टन धुरा भार को लागू करने के लिए 6900 मार्ग किलोमीटर के साथ-साथ 28 भारी खनिज मार्गों की भी पहचान की गई है। इसके साथ-साथ प्रति गाड़ी थ्रूपुट को और बढ़ाने के लिए चयनित मार्गों पर डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियां चलाने की भी अनुमति दी गई है।

रेलें, बेहतर अभिकल्प, उच्च क्षमता, लम्बी आयु तथा अनुरक्षण के लिहाज से कम खर्चीले वैगनों को शामिल करने की भी योजना बना रही है।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में यात्री यातायात के 2006-07 (संशोधित अनुमान) के 6242 मिलियन यात्री से बढ़कर 2011-12 में 8400 मिलियन होने की आशा है। तदनुरूपी पैसेंजर आउटपुट

700 बिलियन पैसेंजर किमी. से बढ़कर 880 बिलियन पैसेंजर किमी. होने की उम्मीद है।

यात्री यातायात की इस वृद्धि की सम्हलाई के लिए यह आशा की जाती है कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 22500 सवारी डिब्बों की आवश्यकता होगी, इसका आशय यह है कि प्रतिवर्ष 4500 सवारी डिब्बे की आवश्यकता होगी। इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए, मौजूदा इकाइयों-सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर और रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला प्रत्येक की 1000 सवारी डिब्बा प्रतिवर्ष की उत्पादन क्षमता को बढ़ाकर क्रमश: 1500 और 1400 सवारी डिब्बा प्रतिवर्ष किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, आवश्यकता और उत्पादन क्षमताओं की कमी को पूरा करने के लिए रायबरेली में एक नए सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना के लिए भी योजना बनाई जा रही है।

रेलवे ने पिछले तीन वर्षों में कुल 4084 मार्ग किलोमीटर रेल पथ का निर्माण किया है। विवरण निम्नानुसार है:

(सभी आंकड़े किलोमीटर में)

कोटि	नई लाइन	दोहरीकरण	आमान परिवर्तन	जोड़
2004-05	150	779	282	1211
2005-06	180	744	231	1155
2006-07	250	1082	386	1718
जोड़	580	2605	899	4084

लौह अयस्क का निर्यात

*218. **श्री पी.एस. गढ़वी:** क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश से लौह अयस्क के अनियंत्रित निर्यात को विनियमित करने का है जैसा कि दिनांक 8 नवंबर, 2007 के 'द इकोनोमिक टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) प्रस्तावित राष्ट्रीय खनिज नीति, 2007 सहित लौह अयस्क के निर्यात की नीति में संशोधनों से संबंधित सिफारिशें इस समय सरकार के विचाराधीन हैं।

[हिन्दी]

पेट्रोल और डीजल के विकल्प

*219. **श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:**
श्री जीवाभाई ए. पटेल:

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

(क) क्या सरकार ने पेट्रोल और डीजल के विकल्पों के विकास हेतु कोई अनुसंधान कराया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या परिणाम निकले; और

(ग) सरकार द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान इन अनुसंधान कार्यों पर कितनी धनराशि खर्च की गई?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी, हां। विशेषकर वाहनों में अनुप्रयोग के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की खपत की अनुपूर्ति करने और उत्सर्जनों पर नियंत्रण पाने के प्रयास में नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एम. एन. आर. ई.) द्वारा पेट्रोल और डीजल की अनुपूर्ति हेतु विकल्पों का उपयोग करने की संभावना का पता लगाने के लिए अनुसंधान किए गए हैं। जैव ईंधनों नामत: बायो एथेनोल और बायो डीजल, हाईड्रोजन ऊर्जा और बैटरी प्रचालित वाहनों की पहचान पेट्रोल और डीजल की अनुपूर्ति करने के लिए संभाव्य भावी विकल्पों के रूप में की गई है।

जैव ईंधनों पर एन आर एंड डी परियोजनाओं के प्रयासों के परिणामस्वरूप जटरोफा करकास, पोंगामिया पिन्नेटा आदि जैसे गैर खाद्य तेलों से जैव डीजल के उत्पादन के लिए इष्टतमीकृत संक्रिया स्थितियों का विकास, बायो डीजल के उत्पादन के लिए 200 लीटर की क्षमता के बायो रीएक्टर के उत्पादन के लिए माइक्रो आर्गेनिज्मस के दक्ष स्ट्रेन्स का आइसोलेशन हुआ है। वास्तविक क्षेत्र परिस्थितियों के अंतर्गत जैव डीजल का इस्तेमाल करते हुए डीजल कार ईंजन के निष्पादन का परीक्षण किया गया है।

फ्यूअल सैल्स सहित हाईड्रोजन पर किए गए आर एंड डी के प्रयासों के फलस्वरूप हाईड्रोजन आधारित मोटर साइकिलों, तिपाहियों, कम क्षमता के इंजिन वाले जेन्-सैटों और फ्यूअल सेल आधारित पावर पैकों निर्बाध ऊर्जा आपूर्ति पद्धतियों और हाईब्रिड

वाहन का विकास हुआ है। एम. एन. आर. ई. ने व्यापकतर स्वीकार्यता और अग्रणी आर एंड डी संस्थाओं के उपयोग के लिए वैद्युत्य वाहनों की लागत कम करने और उनके निष्पादन को सुधारने के लिए वैद्युत्य वाहनों के घटकों, उन्नत बैटरियों, सुपर केपेसिटरों के विकास के लिए अनुसंधान को सहायता प्रदान की है। ग्रामीण परिवहन के लिए एक वैद्युत्य हाईब्रिड वाहन रिक्शा के क्षेत्र परीक्षण पूरे हो गए हैं।

(ग) पिछले तीन वर्ष के दौरान जैव ईंधनों, हाईड्रोजन ऊर्जा और बैटरी प्रचालित वाहनों से संबंधित अनुसंधान कार्यों पर नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय द्वारा व्यय की गई धनराशि संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

2004-05 से 2006-07 तक पिछले तीन वर्ष के दौरान जैव ईंधनों, हाईड्रोजन ऊर्जा और बैटरी प्रचालित वाहनों से संबंधित अनुसंधान कार्यों पर नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय द्वारा व्यय की गई धनराशि निम्नानुसार है:

(रुपये लाख में)

कार्यक्रम	2004-05	2005-06	2006-07
जैव ईंधन	12.00	36.00	68.37
हाईड्रोजन ऊर्जा	250.00	124.00	344.00
बैटरी प्रचालित वाहन	6.00	9.75	7.18

घरेलू रसोई गैस के सिलिंडरों का वाणिज्यिक उपयोग

*220. **श्री कीरेन रिजीजू:**
श्री धर्मेन्द्र प्रधान:

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

(क) क्या सरकार को देश में घरेलू रसोई गैस के सिलिंडरों के व्यापक पैमाने पर किए जा रहे वाणिज्यिक दुरूपयोग की जानकारी है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में कितने मामलों का पता चला/कितने मामले दर्ज किए गए;

(घ) दोषी व्यक्तियों के विरूद्ध की गयी कार्रवाई का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या इस मामले में गैस एजेंसियों की मिलीभगत/संलिप्ता भी पायी गयी है;

(च) यदि हां, तो इनके विरूद्ध की गयी कार्रवाई का ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार द्वारा घरेलू रसोई गैस के सिलिंडरों के दुरूपयोग को रोकने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) राजसहायता प्राप्त और गैर-राजसहायता प्राप्त एल. पी. जी. के मूल्यों में भारी अंतर के कारण कुछ बेइमान तत्वों द्वारा राजसहायता प्राप्त घरेलू एल. पी. जी. सिलेंडरों के विपथन/कालाबाजारी की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

(ग) और (घ) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ. एम. सीज.) ने पिछले तीन वर्ष के दौरान देश में एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरों द्वारा घरेलू एल. पी. जी. सिलेंडरों के विपथन के 1353 सिद्ध मामलों की सूचना दी है और दोषी डिस्ट्रीब्यूटरों के विरूद्ध विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एम. डी. जी.), 2001 के उपबंधों के अनुसार कार्रवाई की गई।

(ङ) और (च) ओ. एम. सीज. ने इस संबंध में डिस्ट्रीब्यूटरों की किसी मिली भगत की सूचना नहीं दी है। तथापि विपथन के सिद्ध हुए मामलों में वितरकों को विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एम. डी. जी.)/डिस्ट्रीब्यूटरशिप करार के अनुसार दंडित किया जाता है।

(छ) घरेलू सिलेंडरों के दुरूपयोग को रोकने के लिए सरकार ने "तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (आपूर्ति और वितरण का विनियमन) आदेश, 2000" विनिर्मित किया है और "विपणन अनुशासन दिशा निर्देश, 2001" बनाए हैं जिनमें एल. पी. जी. के विपथन में लिप्त होने वाले एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरों के विरूद्ध दंडात्मक कार्रवाई का प्रावधान है।

जब कभी ओ एम सीज को शिकायतें प्राप्त होती हैं इनकी जांच की जाती है और यदि शिकायत की पुष्टि की जाती है तो एम. डी. जी. के प्रावधानों के अनुसार एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटर/डिस्ट्रीब्यूटरों के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई की जाती है। एम.डी.जी. में डिस्ट्रीब्यूटर के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए निम्नलिखित प्रावधान हैं–

- पहले अपराध पर 20,000 रुपये का जुर्माना तथा वाणिज्यिक दर पर विपथित एल. पी. जी. का मूल्य।
- दूसरे अपराध पर 50,000 रुपये का जुर्माना तथा वाणिज्यिक दर पर विपथित एल. पी. जी. का मूल्य।
- तीसरे अपराध पर डिस्ट्रीब्यूटरशिप समाप्त करना।

ओ. एम. सीज. द्वारा की गई कार्रवाई के अलावा राज्य सरकारें घरेलू एल. पी. जी. की कालाबाजारी के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए आवश्यक वस्तु अधिनियम 1955 के अधीन प्रख्यापित एल. पी. जी. (आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) आदेश 2000 के अधीन शक्तिप्रदत्त है। इसी प्रकार राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के माप तथा तौल विभाग कम वजन वाले एल. पी. जी. सिलेंडरों की आपूर्ति करने वाले एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरों के खिलाफ कानूनी कार्रवाई आरंभ करते हैं। राज्य सरकारों को अनधिकृत उपयोग के लिए घरेलू सिलिंडरों की कालाबाजारी/विपथन के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए समय-समय पर सावधान किया गया है।

सरकार ने विज्ञापन जारी किए हैं जिनमें जनता को सावधान किया गया है कि घरेलू एल. पी. जी. का गैर घरेलू प्रयोजनों के लिए उपयोग गैर कानूनी, खतरनाक तथा राष्ट्रीय हित के विरुद्ध है। इन विज्ञापनों के माध्यम से आम जनता का सहयोग मांगा जाता है कि वे ओ. एम. सीज. को किसी प्रकार की अनियमितता/कालाबाजारी की रिपोर्ट करें।

इसके अलावा एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरों को भी निर्देश दिये जाते हैं कि वे ग्राहकों के घरों पर सुपुर्दगी से पहले अपने गोदाम पर सिलिंडरों का 100% वजन सुनिश्चित कर लें। ग्राहकों को अधिक संतुष्ट करने के उद्देश्य से चुने हुए बाजारों में ओ. एम. सीज. द्वारा डिस्ट्रीब्यूटरों को सलाह दी गई है कि एक स्प्रिंग तराजू दिया जाये ताकि ग्राहक सिलिंडर में एल. पी. जी. के वजन की सत्यता की जांच कर सकें। ओ. एम. सीज. ने देश के प्रमुख बाजारों में यह योजना आंरभ कर दी है।

ओ. एम. सीज. के अधिकारी डिस्ट्रीब्यूटरों के गोदाम, सुपुर्दगी स्थलों, और साथ ही रास्ते में आकस्मिक जांच करते हैं ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई कालाबाजारी नहीं हो रही है। ओ. एम. सीज. के डिस्ट्रीब्यूटरों को सुपुर्दगी से पहले अपने गोदामों पर सिलिंडरों के वजन की जांच के लिए कड़े अनुदेश दिये गये हैं और केवल निर्धारित वजन वाले सिलिंडर ही ग्राहकों को सुपुर्द किए जाते हैं। डिस्ट्रीब्यूटरों को यह सुनिश्चित करने के निदेश भी दिये गये हैं कि सीलों की जांच की जाती है और सुपुर्दगी के समय ग्राहकों को दिखाई जाती है। यदि ग्राहक द्वारा कम वजन का कोई सिलिंडर प्राप्त किया जाता है तो ओ. एम. सीज. द्वारा किसी प्रभार के लगाये बिना नया भरा हुआ सिलिंडर दिया जाता है।

गैस एजेंसियों द्वारा गैस चूल्हे, गैस के रबड़ पाइपों की बिक्री

1772. श्री मुन्शी राम: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रसोई गैस वितरकों को घरेलू उपयोग हेतु किन्हीं विशेष कंपनियों के गैस के चूल्हें, गैस की रबड़ पाइप की बिक्री करने का निदेश दिया है;

(ख) यदि हां, तो उन विशेष कंपनियों के क्या नाम हैं जिनके ब्रांडों की सरकार द्वारा घरेलू उपयोग हेतु सलाह दी जाती है तथा वितरकों से उन्हें बेचने के लिए कहा गया है; और

(ग) ऐसी कंपनियों के ब्रांडों के मूल्य निर्धारित करने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) जी नहीं। सरकार ने ग्राहकों को घरेलू उपयोग के लिए किसी कंपनी विशेष के गैस चूल्हें और गैस रबड़ पाइपें बेचने के लिए एल. पी. जी. वितरकों को निर्देश नहीं दिए हैं। तथापि, सुरक्षा की दृष्टि से ग्राहकों को सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ. एम. सीज.) द्वारा ऐसी एल. पी. जी. ट्यूबें प्रयोग करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है जो लंबी चलने वाली, अग्नि रोधक गुणवत्ता, चूहारोधी तार गोटाबद्ध और ओजोन प्रतिरोधक परत जैसी उन्नत सुरक्षा प्रदान करें। ओ. एम. सीज. ने ऐसे "ग्रीन लेबल" चूल्हों के उत्पादन के लिए कुछ चूल्हा निर्माताओं के साथ भी समझौता किया है जिनकी अपेक्षाकृत उच्चतर तापीय दक्षता होती है और जो उपभोक्ताओं के लिए किफायती होने के अलावा ईंधन बचाने और पर्यावरण की सुरक्षा करने में भी सहायक होते हैं। उपभोक्ता इन उत्पादों को प्रतिस्पर्धात्मक मूल्यों पर भी खरीद सकते हैं परन्तु वे इन्हें एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरों से खरीदने के लिए बाध्य नहीं है। वास्तव में ग्राहक अपनी पसंद के किसी भी स्त्रोत से इन उपकरणों (जो बी. आई. एस. विनिर्देश पूरे करते हों) को खरीदने के लिए स्वतंत्र हैं। उन कंपनियों विशेष के नाम ओ. एम. सीज. के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं जिनके ब्रांडों को खरीदने के लिए ओ. एम. सीज द्वारा सलाह दी जाती है।

[अनुवाद]

पी.सी.पी.आई.आर. में निवेश

1773. श्री रेवती रमन सिंह: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पेट्रोलियम, रसायन और पेट्रोलियम निवेश क्षेत्रों (पी. सी. पी. आई. आर.) में 4000 से 10.000 करोड़ रुपए निवेश करने का है;

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

(ग) क्या कुछ राज्य सरकारों ने इस संबंध में निवेश हेतु अपने प्रस्ताव भेजे हैं;

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

(ङ) उनके द्वारा कितनी धनराशि निवेश की जाएगी और उक्त प्रस्तावों के संबंध में क्या निर्णय लिया गया है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) मंत्रिमंडल ने हाल ही में पेट्रोलियम, रसायन और पेट्रोरसायन निवेश क्षेत्रों (पी. सी. पी. आई. आर.) की स्थापना हेतु नीति अनुमोदित की है और इसका प्रकाशन भारत के राजपत्र (असाधारण, भाग I, खंड 1 दिनांक 4 अप्रैल, 2007) में किया गया है तथा इसे रसायन और पेट्रोरसायन विभाग के वेबसाइट www. chemicals. nic. in पर भी डाला गया है। राज्य सरकार पी.सी. पी.आइ.आर. की स्थापना में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी और चिन्हित स्थल हेतु एक परियोजना प्रस्ताव तैयार करेगी। केन्द्र सरकार इस नीति के अनुरूप पी. सी. पी. आई. आर. की स्थापना हेतु राज्य सरकारों के आवेदनों पर विचार और अनुमोदन करेगी और रेल, सड़क, पतन और हवाईअड्डों सहित बाह्य भौतिक अवसंरचनात्मक संपर्कों की उपलब्धता को सुगम बनाएगी। इसी प्रकार पी. सी. पी. आई. आर. हेतु आवेदन करने वाली राज्य सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि इसके क्षेत्राधिकार के तहत आने वाली सभी भौतिक अवसंरचनाओं और उपयोगिता संपर्कों को स्थल पर मुहैया कराया जाए।

पी. सी. पी. आई. आर. की स्थापना के निम्नांकित चार प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं–

(i) विशाखापत्तनम और पूर्व गोदावरी जिले में विशाखापत्तनम-काकीनाडा-राजामुंदरी में एक पी.सी.पी. आई.आर. की स्थापना हेतु आंध्र प्रदेश सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ii) कर्नाटक के उडुपी और दक्षिणी कन्नड़ के तटवर्ती जिलों में एक पी. सी. पी. आई. आर. की स्थापना के लिए कर्नाटक सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(iii) दक्षिण गुजरात के भरूच और वागरा ब्लॉकों तक फैले दाहेज में एक पी. सी. पी. आई. आर. की स्थापना हेतु एक प्रस्ताव गुजरात सरकार से प्राप्त हुआ है।

(iv) पूर्वा मेदिनीपुर में हल्दिया नगर निगम और नयाचार द्वीप समूह तक फैले हल्दिया में एक पी.सी.पी.आई.आर. की स्थापना हेतु पश्चिम बंगाल सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

किसी पी. सी. पी. आई. आर. की निवेश आवश्यकताएं इसके अवस्थापन स्थल और अन्य कारकों पर निर्भर करेंगी जिसमें विद्यमान अवसंरचना की उपलब्धता और परियोजना प्रस्तावों के ब्यौरे शामिल हैं। निवेश के ब्यौरे अलग-अलग स्थान पर भिन्न-भिन्न होंगे और इस पर भारत सरकार के संबंधित विभागों और राज्य सरकार की सहमति लेनी होगी। निवेश की वास्तविक मात्रा प्रस्तावित ब्यौरा विशेष पर निर्भर करेगी।

[हिंदी]

गुजरात में रसोई गैस की एजेंसियों का खोला जाना

1774. श्री हरिसिंह चावड़ा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास गुजरात के बनासकांठा और पाटन में रसोई गैस की एजेंसी खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ. एम. सीज.) ने सूचना दी है कि गुजरात के पाटन जिला स्थित सामी में समाप्त किए गए डिस्ट्रीब्यूटरशिप के स्थान पर स्वतंत्रता सेनानियों (एफ. एफ.) के लिए एक एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलने के लिए दिनांक 29.9.2007 को पहले ही विज्ञापन दिया गया है। ओ. एम. सीज. ने आगे सूचित किया है कि बनासकांठा जिला के 3 स्थानों अर्थात् वादगाम, शियोरी एवं डान्टे स्वतंत्र नए एल. पी. जी. डिस्ट्रीब्यूटरशिप स्थापित करने/खोलने के लिए उद्योग विपणन योजना में शामिल/नामित भी किए गए हैं।

[अनुवाद]

भेषज के खुदरा क्षेत्र में इक्विटी का निवेश

1775. श्री के.एस. राव: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न क्षेत्रों विशेषकर भेषज के खुदरा क्षेत्र में परिचर्या और जीवन शैली सेवाओं के लिए इक्विटी निवेश के विनियमन हेतु मानदंड एवं मार्गदर्शी सिद्धान्त क्या हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार इस क्षेत्र में निवेश हेतु सुरक्षित वातावरण सुनिश्चित करने के लिए कोई नीतिगत मार्गदर्शी सिद्धान्त तैयार करने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क)

भारतीय प्रतिभूति और विनियम बोर्ड ने सूचित किया है कि सेबी प्रकटन और निवेशक सुरक्षा (डी. आई. पी.) मार्गनिर्देश सेक्टर तटस्थ हैं, जो प्राथमिक बाजार इश्यूज के लिए विनियामक ढाँचा प्रदान करते हैं। अत: सेबी (डी. आई. पी.) मार्ग निर्देशों में फार्मा के खुदरा क्षेत्र के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं है।

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

भाषा सम्मान पुरस्कार

1776. **श्री एस.के. खारवेनथन:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सौराष्ट्र भाषा के प्रख्यात विद्वानों को भाषा सम्मान पुरस्कार प्रदान करने के लिए काफी समय से लम्बित मांग की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) साहित्य अकादमी, जो संस्कृति मंत्रालय द्वारा पूर्णत: वित्तपोषित एक स्वायत्त निकाय है, ने पहले ही दो विद्वानों नामत: श्री ताडा सुब्रमणियम और श्री. के. आर. सेतुरमण को सौराष्ट्र, भाषा और साहित्य में उनके योगदान के सम्मान में "भाषा सम्मान पुरस्कार" प्रदान कर दिया है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में नए विमानपत्तनों के लिए प्रस्ताव

1777. **श्री बालेश्वर यादव:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने केन्द्र सरकार के पास राज्य के कुशीनगर, मुरादाबाद, आजमगढ़ और चित्रकूट इत्यादि जैसे कतिपय शहरों में नए विमानपत्तनों के निर्माण के संबंध में कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) उक्त प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) हाल ही में ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे गोदामों से कबाड़ की चोरी

1778. **श्री पुन्नूलाल मोहले:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे गोदामों की समुचित निगरानी के अभाव में बड़ी मात्रा में पुराना कबाड़ चोरी हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे को देश में विशेषकर बिलासपुर मंडल के अंतर्गत रेलवे के गोदामों से कबाड़ की चोरी के बारे में शिकायत प्राप्त हुई है;

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

(घ) रेलवे द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

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

(ख) और (ग) बहरहाल, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के बिलासपुर मंडल के रेलवे गोदामों से रेलवे स्क्रैप की चोरी से संबंध में ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

वर्ष 2007 के दौरान (सितंबर तक) भारतीय रेलों में रेलवे गोदामों से स्क्रैप की चोरी से संबंधित मामलों की संख्या, दर्ज मामले, चुराई गई/बरामद की गई संपत्ति का मूल्य और की गई गिरफ्तारी को दर्शाने वाला विवरण निम्नानुसार है:

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	संपत्ति का मूल्य		गिरफ्तार किए गए
		चुराई गई (रुपयों में)	बारमदगी (रुपयों में)	
2007 (सितंबर तक)	85	18,09,880	17,63,357	156

(घ) जब कभी स्क्रैप की चोरी के संबंध में शिकायतें प्राप्त होती हैं, उस मामले को रेलवे संपत्ति (गैरकानूनी कब्जा) अधिनियम और भारतीय दंड संहिता के तहत दर्ज किया जाता है। अपराध आसूचना इकट्ठा करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए जाते हैं और अपराधियों को गिरफ्तार करके बरामदगी की जाती है।

[अनुवाद]

तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा असम नवीकरण परियोजना

1779. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम में तेल उत्पादन में गिरावट के मद्देनजर तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा 4,000 करोड़ रुपए के निवेश परिव्यय से एक असम नवीकरण परियोजना तैयार की गई है;

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

(ग) इसे क्रियान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) ओ.एन.जी.सी. ने असम नवीकरणीय परियोजना (ए. आर. पी.) में जल भूतल सुविधाओं और पाइपलाइन नेटवर्क के उन्नयन/आधुनिकीकरण, कार्यकुशलता और विश्वसनीयता में सुधार करने के लिए 2230.15 करोड़ रुपए का निवेश करने की मंजूरी दे दी है। इसके अलावा, ओ. एन. सी. जी. असम के रूद्रसागर, गेलेकी और लाकवा नामक तीन प्रमुख क्षेत्रों में उत्पादन में सुधार लाने के लिए उन्नत तेल निकासी (आई. ओ. आर.) योजनाओं में 1483.54 करोड़ रुपए का निवेश कर रही है।

(ग) ओ. एन. जी. सी. के बोर्ड ने 03.10.2007 को हुई अपनी बैठक में 2230.15 करोड़ रुपए के निवेश की मंजूरी दे दी है। बोर्ड ने यह निर्णय भी लिया है कि इन कार्यों को तीन समूहों में आरंभ किया जाए ताकि प्रतियोगी बोली आमंत्रित की जा सके।

रसोई गैस आधारित समुदाय किचन

1780. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकारी तेल विपणन करने वाली कंपनियों (ओ. एम. सीज) द्वारा कर्नाटक में अभी तक जिले-वार और कंपनी-वार कितने रसोई गैस आधारित समुदाय किचनों की स्थापना की गई है;

(ख) उन स्थानों के क्या नाम हैं जहां पर चालू वर्ष के दौरान जिले-वार ऐसे किचनों की स्थापना किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) समुदाय किचन योजना का संपूर्ण ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) 1.11.2007 की स्थिति के अनुसार सरकारी क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ. एम. सीज.) ने कर्नाटक राज्य में 32 सामुदायिक रसोई घर स्थापित किए हैं। ओ. एम. सीज. द्वारा वर्ष 2007-08 के दौरान कर्नाटक राज्य में 5 और सामुदायिक रसोई घर स्थापित करने का प्रस्ताव है। जिला-वार विवरण संलग्न है।

(ग) ये सामुदायिक रसोई घर योजना ओ. एम. सीज. द्वारा निम्न आय वर्ग के उन व्यक्तियों के लिए आरंभ की गई है जो एल. पी. जी. के उपयोग के लिए अलग-अलग कनेक्शन नहीं ले सकते हैं। इस योजना के अंतर्गत ओ. एम. सीज. स्थानीय सामुदाय प्रमुख/पंचायत के साथ परामर्श करके अभिज्ञात स्थान पर एल.पी. जी. सिलेंडर और बर्नर मुहैया करती हैं। उपभोक्ताओं को प्रचालन व्यवहारों और साथ ही सुरक्षा पहलुओं दोनों के बारे में प्रशिक्षण भी दिया जाता है। उपयोगकर्ताओं को सामुदायिक रसोई घर सुविधा के उपयोग के लिए मामूली प्रभार देने होते हैं।

विवरण

1.11.2007 की स्थिति के अनुसार कर्नाटक राज्य में सामुदायिक रसोई घरों का जिलावार ब्यौरा

क्र.सं.	जिला	रसोई घरों की संख्या
1.	बंगलौर	12
2.	बेलगांव	3
3.	बीजापुर	2
4.	बेल्लारी	1
5.	हवेरी	3
6.	गडग	1
7.	दक्षिण कन्नड़	6
8.	ऊडीपी	4
	योग	32

कर्नाटक राज्य में वर्ष 2007-08 के दौरान स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित सामुदाय रसोई घरों का जिलावार ब्यौरा

1.	बंगलौर ग्रामीण	1
2.	चिकबालापुर	2
3.	धारवाड़	1
4.	कोलार	1
	योग	5

[हिन्दी]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड द्वारा गैस पाइपलाइन नेटवर्क

1781. श्री राकेश सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (पी.एन.जी.आर.बी.) को कंपनियों की ओर से देश के शहरी क्षेत्रों में गैस पाइपलाइन नेटवर्क बिछाने के संबंध में कोई आवेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या उक्त नेटवर्क के लिए शहरों के चयन के लिए कोई मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

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

(ङ) क्या सरकार इस योजना में जबलपुर के शहरी क्षेत्र को भी शामिल करने पर विचार करेगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी हां। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (पी.एन.जी.आर.बी.) को देश के विभिन्न शहरी इलाकों में गैस पाइपलाइन बिछाने के लिए 12 आवेदन पत्र सीधे ही प्राप्त हुए हैं। इसके अलावा, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने विभिन्न शहरी इलाकों में गैस पाइपलाइन नेटवर्क से संबंधित 22 आवेदन पत्र पी.एन.जी.आर.बी. को अग्रेषित किए हैं।

(ग) से (च) यदि पी. एन. जी. आर. बी. को किसी विशेष शहर में लाइन बिछाने, निर्माण करने अथवा नगर प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क संचालन के लिए प्राधिकार हेतु कोई आवेदन पत्र मिलता है तो उस नगर में नेटवर्क का कार्यान्वयन आरंभ किया जा सकता है, उस प्रयोजन के लिए बोर्ड इच्छुक पक्षकारों से आवेदन पत्र आमंत्रित कर सकता है। इसके अलावा, पी.एन.जी.आर. बी. किसी नगर में नगर गैस वितरण नेटवर्क के कार्यान्वयन के लिए स्वयं किसी शहर को ले सकता है और इच्छुक पक्षकारों से आवेदन पत्र आमंत्रित कर सकता है। पी. एन. जी. आर. बी. ने विनियमों का मसौदा प्रकाशित किया है जिनमें किसी नगर अथवा स्थानीय गैस वितरण परियोजना के विकास के लिए किसी निकाय के चयन हेतु प्रक्रिया और मानदंड का उल्लेख है। जिन तथ्यों पर विचार किया जाएगा उनमें अन्य बातों के साथ-साथ गैस की उपलब्धता, आवश्यक संरचना चालू करना, आर्थिक साध्यता और किसी सक्षम न्यायालय के निर्देश शामिल हैं।

[अनुवाद]

तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा हेलीकॉप्टरों को किराए पर लेना

1782. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा अपने अपतटीय उत्पादन के लिए किराए पर लिए गए हेलीकॉप्टर पुराने हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा मुंबई में मैसर्स ग्लोबल वेक्ट्रा से किराए पर लिया गया प्रत्येक हेलीकॉप्टर कितना पुराना है; और

(घ) तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओ. एन. जी. सी.) द्वारा मुंबई रेंज में मैसर्स ग्लोबल वेक्ट्रा से भाड़े पर लिए गए हेलीकाप्टरों का निर्माण वर्ष 1986 से 2006 तक के बीच हुआ था। हेलीकाप्टरों की आयु 19 वर्ष तक की है।

ओ.एन.जी.सी. के अपतटीय प्रचालनों के लिए उपर्युक्त प्रचालकों द्वारा उपलब्ध कराए गए हेलीकाप्टरों के पास नागर उड्डयन महानिदेशालय (डी.जी.सी.ए.) से उड़ान योग्य होने का प्रमाण पत्र है।

हरिहर और बीरूर के बीच सवारी गाड़ी

1783. श्री जी.एम. सिद्धीश्वर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने रेलवे को हरिहर और बीरूर के बीच एक सवारी गाड़ी शुरू करने संबंधी प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) इस समय हरिहर और बिरूर के बीच 4 जोड़ी यात्री गाड़ियों सहित 13 जोड़ी गाड़ियां उपलब्ध हैं। हरिहर और बिरूर के बीच अतिरिक्त यात्री गाड़ी चलाना लाइन क्षमता संबंधी तंगियों के कारण फिलहाल व्यावहारिक नही हैं।

यूरिया का वितरण

1784. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सरकार ने केन्द्र सरकार का ध्यान संवितरण के लिए बनाई गई नई प्रणाली के अंतर्गत यूरिया के वितरण में आ रही विभिन्न समस्याओं की ओर आकृष्ट किया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) कृषि मंत्री, गुजरात सरकार ने वांछित स्थलों पर उर्वरक पहुंचने में होने वाले विलंब की आशंका से केन्द्र सरकार से संपर्क किया था।

देश के सभी हिस्सों में उर्वरकों की उपलब्धता में और सुधार लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

(i) प्रत्येक राज्य को अब उर्वरकों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए माहवार, कंपनीवार और जिलावार प्रपत्र में एक मासिक आपूर्ति योजना तैयार करनी होती है।

(ii) चूंकि राज्य के स्थान पर जिला उर्वरकों की उपलब्धता की योजना बनाने का आधार है, अत: अब उर्वरक कंपनियों को राजसहायता का भुगतान स्वीकृत आपूर्ति योजना के अनुरूप प्रत्येक जिले में उर्वरकों के पहुंचने पर ही किया जा रहा है।

(iii) यह सुनिश्चित करने के लिए कि यूरिया की आपूर्ति करने वाली उर्वरक कंपनियों द्वारा इसे प्रत्येक जिले में पहुंचाया जाए, यूरिया उत्पादकों को भाड़े की प्रतिपूर्ति रेल और सड़क की वास्तविक दूरी के आधार पर की जाती है।

(iv) आगामी माह के लिए न्यूनतम स्टॉक रखने सहित मासिक आपूर्ति योजना तैयार की जा रही है।

(v) स्वीकृत आपूर्ति योजना के अनुसार उत्पादकों/आपूर्तिकर्ताओं द्वारा उर्वरकों की आपूर्ति की वेब आधारित उर्वरक निगरानी प्रणाली के जरिए निगरानी की जा रही है जिसके द्वारा जिला स्तर पर उत्पादन, आयात, प्रेषण, आगमन और बिक्री की निगरानी रखी जाती है।

(vi) राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि वे (क) राज्यों की संस्थागत एजेंसियों को सुदृढ़ बनाएं जो आपूर्ति को सरल बनाने के लिए उर्वरकों के उत्पादकों और आयातकर्ताओं के साथ समन्वय करेंगी (ख) ब्लॉक स्तर पर मांग का आकलन कर ब्लॉक स्तर तक उपलब्धता सुनिश्चित करें (ग) ब्लॉक स्तर तक पर्याप्त संख्या में डीलर उपलब्ध कराने के लिए अपने-अपने राज्यों में डीलर नेटवर्क सुनिश्चित करें। उनसे अपने-अपने राज्यों में रेलवे अवसंरचना की समीक्षा करने और राज्यों के सभी हिस्सों में उर्वरकों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सुधारात्मक उपाय सुझाने का भी अनुरोध किया गया है।

बेंगलूर और मंगलौर के बीच सवारी गाड़ी

1785. श्री एम. शिवन्ना:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे शीघ्र ही बेंगलूर और मंगलौर के बीच सवारी गाड़ियां चलाने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेल सुरक्षा आयुक्त ने इस बात को प्रमाणित किया है कि हासन जिले में सकलेशपुर और दक्षिण कन्नड़ जिले में सुब्रामण्या रोड के बीच का रेलपथ सवारी गाड़ी के लिए सुरक्षित है;

(ग) यदि हां, तो क्या हासन-सकलेशपुर-मंगलौर रेल लाइन को अब राज्य के सवारी गाड़ी नेटवर्क से जोड़ दिया जाएगा; और

(घ) यदि हां, तो बेंगलूर और मंगलौर के बीच प्रस्तावित नई गाड़ी की शुरूआत कब तक किए जाने की संभावना है?

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

(घ) दो जोड़ी गाड़ियां यथा अर्सिकेरे के रास्ते 6515/6516 मंगलौर-यशवंतपुर (दिन में) और मैसूर के रास्ते 6517/6518 मंगलौर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (रात में) चलाने का प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

उर्वरकों पर राजसहायता

1786. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

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

(क) क्या सरकार का विचार फसलों को पोषकता प्रदान करने वाले कतिपय अन्य उर्वरकों पर राजसहायता प्रदान करने का है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे उर्वरकों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की जा रही है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) सल्फेट ऑफ पोटाश (एस. ओ. पी.) और निम्न ग्रेड रॉक फॉस्फेट को राजसहायता व्यवस्था के अन्तर्गत शामिल करने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। फसलों को पोषक तत्व प्रदान करने वाले अन्य उर्वरकों को राजसहायता व्यवस्था के अन्तर्गत शामिल करने के मुद्दे पर मंत्रियों के एक समूह द्वारा विचार किया जा रहा है। इस समूह का गठन उर्वरकों के सतत् उपयोग और संगत राजसहायता और मूल्य निर्धारण मामलों पर विचार करने के लिए किया गया है।

[अनुवाद]

रिलायंस कंपनी द्वारा गैस की बिक्री

1787. श्री सुनील खां:
श्री स्वेदश चक्रवर्ती:

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

(क) क्या रिलायंस कंपनी ने 2 प्रतिशत से कम के स्थान पर 4.2 प्रति क्यूबिक मीटर की दर से गैस बेचने की पेशकश की है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आर. आई. एल. के मूल्य का विद्युत और उर्वरकों के मूल्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा;

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या देश में गैस का उत्पादन करने वाली किसी कंपनी को कच्चे तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य के आधार पर गैस का मूल्य निर्धारित करने की अनुमति दी जा सकती है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ङ) एक शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह ने इसी संबंधित मुद्दों पर विचार करने के बाद नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन. ई. एल. पी.) के तहत गैस मूल्यनिर्धारण मुद्दों पर निर्णय लिया है। आर. आई. एल.–निक्को परिसंघ द्वारा प्रचालित डी-6 ब्लाक के मामले में शक्तिप्रदान मंत्री समूह द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार गैस का मूल्य सुपुर्दगी स्थल पर 4.20 अमरीकी डालर प्रति एम. एम. बी. टी. यू. होगा। सभी क्षेत्रों के लिए गैस मूल्य एक समान रूप से लागू होगा।

शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह ने यह भी निर्णय लिया कि अनुमोदित गैस मूल्य फार्मूला में क्रूड के मूल्य की अधिकतम सीमा 60 अमरीकी डालर प्रति बैरल पर स्थिर की जाएगी। जब कभी अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल मूल्य में वृद्धि होती है तो उपभोक्ता मूल्य कम रहेगा। इसका उद्देश्य लगातार अंतर्राष्ट्रीय कच्चे तेल मूल्य में होने वाली वृद्धि से गैस उपभोक्ताओं के हितों की रक्षा करना है।

कोझीकोड और कोचीन विमानपत्तनों से विदेशी एयरलाइनों की उड़ानें

1788. श्रीमती सी.एस. सुजाता: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कोझीकोड और कोचीन विमानपतनों से उड़ान सेवाएं शुरू करने के लिए विदेशी एयरलाइनों से कोई आवेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या विदेशी एयरलाइनों को परिचालन हेतु मंजूरी दी गई है;

(घ) यदि हां, तो इन विमानपत्तनों से सेवाएं कब तक शुरू होने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) कोझीकोड और कोचीन हवाई अड्डों के लिए प्रचालन करने के लिए यातायात अधिकारों के लिए समय-समय पर विदेशी राष्ट्रों से अनुरोध प्राप्त होते हैं। इस प्रकार के अनुरोध अधिकांशत: खाड़ी और मध्य-पूर्व देशों प्राप्त हुए हैं।

(ग) जी, हां। इस समय 12 अंतरराष्ट्रीय एयरलाइनें कोचीन के लिए/से प्रचालन कर रही हैं और । अंतरराष्ट्रीय एयरलाइन कोझीकोड के लिए/से प्रचालन कर रही है। नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (पूर्ववर्ती एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस) के अतिरिक्त एयर इंडिया एक्सप्रैस कोचीन और कोझीकोड हवाई अड्डों से खाड़ी और मध्य-पूर्व के लिए काफी संख्या में अंतरराष्ट्रीय उड़ानों को प्रचालन कर रही हैं।

(घ) और (ङ) जबकि खाड़ी, मध्य-पूर्व और दक्षिण-पूर्व एशिया से एयरलाइनों कोचीन के लिए पहले ही प्रचालन कर रही हैं, इन देशों की एयरलाइनों को 2008 से कोझीकोड के लिए प्रचालन को सरल बनाने के लिए सरकार ने खाड़ी ओर मध्य-पूर्व में देशों के साथ यातायात अधिकारों का विनिमय करने का निर्णय लिया है।

विमानपत्तनों पर सुविधाएं

1789. श्री नवीन जिन्दल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी एयरलाइनों की बढ़ती हुई संख्या से अधिकतर विमानपत्तनों पर विद्यमान सुविधाओं पर दबाव पड़ रहा है;

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

(ग) बढ़ती हुई उड़ानों से निपटने और विमानों के समय पर उतरने की सुविधा हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, नहीं तथापि सी.एस.आई. हवाई अड्डा, मुम्बई तथा आईजीआई हवाई अड्डा, दिल्ली में विमानों की आवाजाही में वृद्धि हो जाने के कारण, व्यस्ततम घंटों के दौरान भीड़भाड़ बढ़ जाती है।

(ग) उड़ानों की संख्या में वृद्धि से निपटने के लिए तथा समय पर अवतरण को सरल बनाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं: (1) दिल्ली और मुम्बई हवाई अड्डों पर ऊया तीव्र गति वाले बाहर जाने वाले टैक्सीपथों तथा दिल्ली में समानांतर टैक्सी ट्रैक का निर्माण किया गया है। (2) दिल्ली में नये अतिरिक्त रन वे का निर्माण आंरभ कर दिया गया है। (3) यातायात भीड़भाड़ की अवधि के दौरान दिल्ली और मुम्बई पर दोनों रनवे का साथ-साथ उपयोग। (4) सुधरी हुई ए. टी. सी. कार्यविधि तैयार की गई है। (5) मुम्बई और दिल्ली हवाई अड्डों पर क्लीयरैंस डिलीवरी स्थिति स्थापित की गई है। (6) दिल्ली और मुम्बई हवाई अड्डों पर व्यस्ततम घंटों के दौरान सामान्य विमानन विमान की उड़ानों पर प्रतिबंध लगाया गया है। (7) दिल्ली और मुम्बई में ए. टी. सी. स्वचलन प्रणाली का दर्जा बढ़ाया जा रहा है। (8) दिल्ली हवाई अड्डे पर भू-संचालन राडार संस्थापित कर दिया गया है तथा इसका कार्य आरम्भ हो गया है। (9) दिल्ली में अग्रिम भू-संचालन मार्गदर्शन तथा नियंत्रण प्रणाली संस्थापित की जा रही है तथा मुम्बई हवाई अड्डे पर भी लगाने की योजना है। (10) विमान यातायात प्रवाह (वेग) प्रबंध प्रणाली को तैयार किया जा रहा है। (11) कोलकाता पर उपकरण अवतरण प्रणाली का श्रेणी-II आई. एल. एस. तक स्तरोन्नयन किया जा रहा है। (12) चेन्नई और कोलकाता के लिए नये एकीकृत स्वचलन प्रणाली की योजना बनाई जा रही है। (13) स्लाट आबंटन के समय, उड़ानों के समय को गैर व्यस्ततम घंटों में करने के लिए कार्रवाई की गई है। (14) गैर व्यस्ततम समय रात्रिकालीन/भोर में प्रात:कालीन घंटों की ओर ले जाने को 'रेड आई' उड़ानों को प्रोत्साहित किया जा रहा है।

[हिन्दी]

यूरिया का उत्पादन

1790. श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

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

(क) क्या सरकार ने देश में यूरिया के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ कोई बातचीत की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम निकले हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) सरकार ने यूरिया उत्पादन इकाइयों के लिए 8 मार्च, 2007 की नई मूल्य निर्धारण योजना चरण-III से संबंधित नीति की घोषणा की है जो सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र की उर्वरक कंपनियों पर समान रूप से लागू होंगी। इस नीति का उद्देश्य देश में मौजूदा यूरिया इकाइयों की संस्थापित क्षमता के 100% से अधिक उत्पादन को प्रोत्साहित कर अधिक उत्पादन को बढ़ावा देना है।

देश में चालू वर्ष के दौरान यूरिया की मांग, यूरिया के स्वदेशी उत्पादन से काफी अधिक है। मांग और आपूर्ति के बीच के अंतर को सरकार द्वारा यूरिया का आयात कर पूरा किया जा रहा है। इस संदर्भ में देश में यूरिया का उत्पादन बढ़ाने के लिए उद्योग को नियमित रूप से प्रोत्साहित किया जा रहा है। उद्योग ने चालू रबी मौसम के दौरान अधिकतम उत्पादन करने आश्वासन दिया है बशर्ते कि फीडस्टॉक की सुनिश्चित उपलब्धता हो।

[अनुवाद]

कर्नाटक में रेल परियोजनाएं

1791. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने कुछ परियोजनाएं प्रस्तुत की हैं, जो कार्यान्वयन के अधीन हैं और जिन्हें शीघ्र पूरा किया जाना है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) इन परियोजनाओं के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) कर्नाटक सरकार द्वारा अनुरोध की गई कुछ चालू परियोजनाएं, उनके ओहदे, समाप्ति की लक्ष्य तारीख, जो नियत की गई है, निम्नलिखित है:

क्र.सं.	परियोजना	समाप्ति की निर्धारित तारीख और स्थिति
	नई लाइन	
1.	कोट्टुर-हरिहर(65 किमी.)	कोट्टुर-हरपनहेल्ली (30 किमी.) को 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। भूमि अधिग्रहण और पुल कार्य भी शेष भाग पर शुरू कर दिया गया है।
2.	हुबली-अंकोला (167 किमी.)	हुबली-किरवट्टी खंड पर मिट्टी और पुल कार्य शुरू कर दिया गया है। शेष भूमि के लिए भूमि अधिग्रहण और वन भूमि का मार्ग परिवर्तन भी शुरू कर दिया गया है।
3.	गुलबर्गा-बीदर (106.6 किमी.)	भूमि अधिग्रहण, मिट्टी का कार्य पुल कार्य और गिट्टी की सप्लाई शुरू कर दी गई है।
4.	मुनिराबाद-महबूबनगर (246 किमी.)	भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य और पुल कार्य शुरू कर दिया गया है।
5.	बैंगलूरू-हसन (166 किमी.)	हसन-श्रवणबेलगोला (43 किमी.) एवं बेंगलूरू (चिकबन्नावर)-नेलामंगला (14 किमी.) कार्य एवं पूरा हो गया है। शेष भाग पर भूमि अधिग्रहण, मिट्टी कार्य, पुल कार्य शुरू कर दिया गया है।
	आमान परिवर्तन	
1.	शिमोगा-तलगुप्पा (97 किमी.)	शिमोगा-आनंदपुरम खंड (57 किमी.) को 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। शेष भाग पर मिट्टी कार्य, पुल कार्य और गिट्टी सप्लाई का कार्य भी शुरू कर दिया गया है।
2.	सोलापुर-गडग (284 किमी.)	सोलापुर-बगलकोट खंड (191 किमी.) पर काम पहले ही शुरू हो चुका है। बगलकोट-गडग (93 किमी.) का कार्य 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
	दोहरीकरण	
1.	बैंगलूरू-रामनगरम-मैसूर का विद्युतीकरण के साथ	बेंगलूरू-केनगेरी (12.46 किमी.) के दोहरीकरण का कार्य पूरा हो गया है और केनगेरी-बिदादी-रामनगरम (31 किमी.) का कार्य 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। रामनगरम-मैसूर (91.5 किमी.) का दोहरीकरण केनगेरी-मैसूर खंड के विद्युतीकरण के साथ 2007-08 के बजट में शामिल कर लिया गया है।

तत्काल टिकटों का कोटा

1792. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस बात की जानकारी है कि प्राय: ''तत्काल टिकटों'' के कोटे के अंतर्गत टिकटों की बिक्री नहीं हो पाती और इसके कारण रेलवे को भारी नुकसान उठाना पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे के पास प्रतीक्षा सूची के यात्रियों को तत्काल टिकटों की बुकिंग का विकल्प देने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरूप कितना राजस्व अर्जित होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं, तत्काल योजना के अंतर्गत आरक्षण की उपलब्धता केवल चार्ट तैयार करने के समय तक होती है और तत्काल योजना के शेष स्थान जिन्हें तत्काल योजना के अंतर्गत उपयोग नहीं किया जाता है, उन्हें उसी समय सामान्य प्रतीक्षासूची के यात्रियों के लिए रिलीज कर दिया जाता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) उन गाड़ियों, जिनमें स्लीपर श्रेणी में तत्काल कोटा में उपलब्ध स्थान का 50% से भी कम उपयोग किया जाता है, में तत्काल कोटा की उपयोगिता में सुधार लाने और सामान्य प्रतीक्षासूची के यात्रियों को तत्काल योजना के अंतर्गत बर्थ की बुकिंग के लिए पुन: आरक्षण काउंटर पर जाने की असुविधा से बचाने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलों को इस आशय के अनुदेश जारी कर दिए गए हैं कि ऐसी गाड़ियों के प्रतीक्षासूची के यात्रियों को अपनी प्रतीक्षासूची का टिकट खरीदते समय, यहाँ तक कि संबंधित गाड़ी के लिए तत्काल बुकिंग की अग्रिम आरक्षण (तत्काल कोटा का 50% तक) अवधि प्रारंभ होने के पहले तत्काल कोटा के अंतर्गत बुकिंग कराने का अवसर प्रदान किया जाए। इस मद से उत्पन्न होने वाले संभावित अतिरिक्त राजस्व की मात्रा का परिकलन करना संभव नहीं है।

वित्तीय सहायता का अनुदान

1793. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने राज्य में भिक्षावृत्ति पर प्रतिबंध लगाने के लिए एक वैकल्पिक कदम के रूप में कुछ वित्तीय अनुदान प्रदान किए जाने के लिए केन्द्र सरकार से संपर्क किया है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

ट्रेनों में खान-पान सेवा हेतु नया शिकायत फार्म

1794. श्री हितेन बर्मन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेल खान-पान और पर्यटन निगम (आई. आर. सी. टी. सी.) ने ट्रेनों में खान-पान की सेवाओं के संबंध में शिकायतें प्राप्त करने के लिए एक नया शिकायत फार्म शुरू किया है;

(ख) यदि हां, तो नए फार्म के प्रयोग में आने के बाद से अभी खान-पान सेवाओं के संबंध में कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ग) इन शिकायतों के मद्देनजर खान-पान सेवाओं में कितना सुधार किया गया है; और

(घ) रेलवे द्वारा भविष्य में खान-पान का उच्च स्तर सुनिश्चित गया करने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न हीं उठता।

(घ) चूंकि खान-पान सेवाएं एक सतत् प्रक्रिया है, इसलिए भारतीय रेल की खानपान सेवाओं पर क्षेत्रीय रेलों और भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम (आई. आर. सी. टी. सी.) जो कि भारतीय रेल की पूर्ण स्वामित्व वाली कंपनी है और जिसका गठन भारतीय रेल की खानपान और आतिथ्य सेवाओं के उन्नयन के लिए किया गया है, द्वारा पैनी निगाह रखी जाती है। आई. आर. सी. टी. सी. द्वारा विभिन्न व्यंजनों वाले अत्याधुनिक फूड प्लाजाओं की स्थापना की जा रही है, ठंडा और गर्म पेय पदार्थों के वितरण के लिए स्वचालित वेडिंग मशीनें लगाई जा रही हैं और रेलवे की

मौजूदा बेस रसोई घरों को आधुनिक बनाया जा रहा है। रेलों और भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम के अधिकारियों द्वारा खानपान सेवाओं की नियमित निगरानी की जा रही है। भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम द्वारा स्वतंत्र खाद्य लेखा-परीक्षा एजेंसी की सेवाएं ली जा रही हैं ताकि भारतीय रेल के यात्रियों को परोसे जाने वाले भोजन की गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके। खानपान इकाइयों में सभी उत्तम क्रियाकलापों जैसे प्रगामी आई. एस. ओ. (मानकीकरण के अन्तर्राष्ट्रीय संगठन) और एच. ए. सी. सी. पी. (आपद विश्लेषण और संवदेनशील नियंत्रण बिंदु) प्रमाणन का अनुपालन किया जा रहा है। सामान्य तौर पर यात्रियों से प्राप्त शिकायतों की आई. आर. सी. टी. सी. द्वारा जाँच की जाती है और प्रमाणित होने पर ठेका रद्द करने, जुर्माना लगाने, चेतावनी देने जैसी कार्रवाई की जाती है। आई. आर. सी. टी. सी. द्वारा शिकायतों को प्राप्त करने और उनका निवारण करने के लिए नई दिल्ली, मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और सिकंदराबाद में नियंत्रण कक्षों की स्थापना की गई है। इन सभी नियंत्रण कक्षों में ब्रॉडबैंड संपर्कता और डेडिकैटेड टेलीफोन लाइनों की व्यवस्था है। कोई भी रेल यात्री इनमें से किसी भी नियंत्रण कक्ष से टेलीफोन कर सकता है और उनकी शिकायतों/सुझावों पर तत्काल कार्रवाई की जाती है।

उपर्युक्त के अलावा, खानपान सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए निम्नलिखित कदम जैसे मेसर्स आई. एम. आर. बी. के माध्यम से ग्राहक संतुष्टीकरण सर्वे कराया जाना, गाड़ियों, बेस किचनों और फूड प्लाजाओं सहित 112 इकाइयों का मेसर्स टी. यू. वी. सूद साउथ एशिया द्वारा फूड लेखा-परीक्षा किया जाना, चल यूनिटों के साथ-साथ स्थाई यूनिटों के आई. एस. ओ. 22000-2005 प्रमाणन के लिए मेसर्स राइट्स को अनुबंधित किया जाना, गुणवत्ता नियंत्रण व्यवसायिकों (क्यूसीपी; के माध्यम राजधानी, शताब्दी और अन्य मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों सहित प्रिमियम गाड़ियों पर विशेष अभियान चलाया जाना ताकि खानपान सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार लाया जा सके, रंगीन मेन्यू कार्ड, जिसमें दरों सहित व्यंजन सूची की मदें दर्शाई गई हों, की शुरूआत जैसे उपाय किए गए हैं।

उड़ीसा के महानदी बेसिन में खोज

1795. श्री तथागत सत्पथी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उड़ीसा के महानदी बेसिन में तेल तथा प्राकृतिक गैस की खोज शुरू करने के लिए तेल कंपनियों को अनुमति दी है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या लक्ष्य निर्धारित किया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) आयल इंडिया लिमिटेड इस समय नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन.ई.एल.पी.) दौर-2 के अंतर्गत सौंपे गए एक ब्लाक में महानदी तट पर बेसिन में हाइड्रोकार्बन अन्वेषण कार्य कर रही है।

ओ.एन.जी.सी. भारत सरकार द्वारा इसको सौंपे गए सात अन्वेषण ब्लाकों में इसके एकमात्र ख़तरे पर/या परिसंघ में अपतट महानदी बेसिन में अन्वेषण कार्य जारी रख रही है। इस ब्लाकों में से तीन महानदी बेसिन के छिछले जल में और चार गहरे जल समुद्र अपतट क्षेत्र में हैं।

भारत सरकार ने अब तक आयोजित एन. ई. एल. पी. के छह दौरों के विभिन्न अन्वेषण और उत्पादन (ई. एंड पी) कंपनियों को महानदी बेसिन में कुल 14 अन्वेषण ब्लाक सौंपे हैं।

(ग) उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पी. एस. सी.) के अनुसार, अन्वेषण चरण-1 में न्यूनतम कार्य कार्यक्रम (एम. डब्ल्यू. पी.) प्रचालक द्वारा पूरा करना होता है। ब्लाकों और एम. डब्ल्यू पी. के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

महानदी बेसिन में सौंपे गए अन्वेषण ब्लाक

क्र.सं.	ब्लाक नाम	प्रचालक	चरण-1 में वचनबद्ध न्यूनतम कार्य कार्यक्रम		
			2डी ए पी आई एलकेएम	3 डी एपी आई वर्ग कि.मी.	कुएं संख्या
1	2	3	4	5	6
1.	एम एन-डीडब्ल्यूएन-98/2	आरआईएल	3000	1000	0
2.	एम एन-डीडब्ल्यूएन-98/3	ओएनजीसी	1400	0	0

1	2	3	4	5	6
3.	एमएन-ओएसएन-97/3	ओएनजीसी	1500	0	0
4.	एमएन-ओएसएन-2001/1	ओएनजीसी	500	0	0
5.	एमएन-ओएसएन-2000/2	ओएनजीसी	1000	0	0
6.	एमएन-ओएनएन-2000/1	ओआईएल	200	0	0
7.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2002/1	ओएनजीसी	1600	2000	3
8.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2002/2	ओएनजीसी	2000	1500	2
9.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2003/1	आरआईएल	2100	1800	3
10.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2004/1	आआईएल	9885	1200	1
11.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2004/2	आरआईएल	11813	1500	1
12.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2004/3	आरआईएल	11316	1500	1
13.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2004/4	आरआईएल	8822	1200	1
14.	एमएन-डीडब्ल्यूएन-2004/5	आरआईएल	10454	1200	0
	कुल		65590	12900	12

[हिन्दी]

खजुराहो हवाई अड्डा

1796. श्री गणेश सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने खजुराहो हवाईअड्डा के विकास के लिए जमीन मुफ्त में उपलब्ध कराई है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त राज्य सरकार से अब तक अधिगृहीत भूमि कितनी है;

(ग) भूमि के अधिग्रहण के पश्चात् एयर स्ट्रिप की लंबाई बढ़ाने जैसे विकास कार्य तथा अन्य किए गए संबंधित निर्माण कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है;

(घ) क्या कार्य अब तक पूरा नहीं हुआ है;

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

(च) कब तक इसे पूरा कर दिया जायेगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी हां।

(ख) 355.66 एकड़।

(ग) से (च) भूमि के अधिग्रहण के बाद, निम्नलिखित विकास कार्य किए गए हैं:

(i) रनवे को 6000 फुट से 7500 फुट तक विस्तार एवं सुदृढ़ीकृत किया गया।

(ii) 5 विमानों को खड़ा करने के लिए नए एप्रन का निर्माण, जो दिसम्बर, 2007 तक पूरा किए जाने की सम्भावना है।

(iii) आइसोलेशन बे का निर्माण, जो दिसम्बर, 2007 तक पूरा किए जाने की सम्भावना है।

(iv) 500 यात्रियों की आवश्यकता पूर्ति के लिए एक नए टर्मिनल भवन का निर्माण आदि। यह परियोजना कार्य सितम्बर, 2008 तक पूरा किए जाने की आशा है।

[अनुवाद]

नए रेलवे जोनों के लिए मुख्यालय

1797. श्री प्रहलाद जोशी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिण पश्चिम रेल (एस. डब्ल्यू. आर.), हुबली सहित चार वर्ष पूर्व अस्तित्व में आए सभी नए रेल जोनों के पास उनका अपना मुख्यालय भवन है;

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

(ग) क्या मुख्यालयों के परिसरों का निर्माण शुरू कर दिया गया है; और

(घ) यदि हां, तो एस डब्ल्यू. आर, हुबली के मुख्यालय परिसर के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है तथा इसके निर्माण में कौन सी एजेंसी संलग्न है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) सभी नए रेलवे जोनों के लिए क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय भवन निर्माणाधीन है। बहरहाल, ये सभी कार्यालय अस्थाई रेल आवास और/या किराए के भवनों से कार्य कर रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) हुबली में दक्षिण रेलवे के मुख्यालय भवन का निर्माण कार्य मैसर्स हिंदुस्तान स्टील वर्क कंस्ट्रक्शन लिमिटेड को सौंपा गया है, अभी तक कार्य का 30% भाग पूरा हुआ है।

तिरूअनन्तपुरम हवाई अड्डे पर कार्गो परिचालन

1798. श्री वरकला राधाकृष्णन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा केरल राज्य औद्योगिक उद्यम लिमिटेड का प्रस्तावित नए अन्तरराष्ट्रीय टर्मिनलों पर कार्गो परिचालन के प्रबंध हेतु संयुक्त उद्यम की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा प्रस्ताव का वर्तमान चरण क्या है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार तिरूअनन्तपुरम अन्तरराष्ट्रीय हवाईअड्डे पर प्रस्तावित आधुनिकीकरण हेतु भूमि अधिग्रहण लागत का एक हिस्सा देने पर विचार करेगी;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) केरल स्टेट इंडस्ट्रीयल इंटरप्राइजेज तिरूवनन्तपुरम एयरपोर्ट पर कार्गो प्रचालन को संभालना जारी रखेगा।

(ग) से (ङ) केरल सरकार, तिरूवनन्तपुरम एयरपोर्ट के आधुनिकीकरण के लिए मुफ्त में भूमि प्रदान करने के लिए सहमत हो गई है।

सच्चर समिति की सिफारिशों पर क्रियान्वयन हेतु समिति

1799. श्री मिलिन्द देवरा: क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सच्चर समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए इक्वल अपॉरचुनिटी कमीशन को स्थापित करने के तरीके खोजने हेतु एक पांच सदस्यीय समिति नियुक्त की है;

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

(ग) समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (ग) सच्चर समिति की सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई के रूप में प्रस्तावित 'समान अवसर आयोग' की संरचना, कार्य क्षेत्र और कार्यप्रणाली की अनुशंसा करने हेतु एक विशेषज्ञ दल का गठन 31 अगस्त, 2007 को किया गया। विशेषज्ञ समिति द्वारा विचारणीय मुद्दे इस प्रकार हैं:

(i) प्रस्तावित 'समान अवसर आयोग' की संरचना, कार्यक्षेत्र और कार्य प्रणाली की अनुशंसा करना;

(ii) ऐसे आयोग के लिए समुचित वैधानिक ढांचे से संबंधित सलाह देना;

(iii) अपर्युक्त से संबंधित अन्य संगतपूर्ण अनुशंसा करना।

विशेषज्ञ दल को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए तीन माह का समय दिया गया है। दल ने कुछ समय और मांगा है।

[हिन्दी]

अमृतसर साहेब रेल परियोजना

1800. श्री अविनाश राय खन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अमृतसर साहेब-आनंदपुर साहेब रेल परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) उक्त परियोजना के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) अमृतसर से गढ़शंकर साहेब को पहले ही बड़े आमान वाले रेल नेटवर्क से जोड़ा जा चुका है. गढ़शंकर से आनंदपुर साहिब तक नई रेल लाइन निर्माण के लिए सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है। सर्वेक्षण के अनुसार, इस 44.84 कि. मी. लंबी लाइन के निर्माण की लागत 532 करोड़ रु. आंकी गई है। यह परियोजना स्वीकृत नहीं है।

(ख) क्योंकि परियोजना अभी स्वीकृत नहीं है, इसलिए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

डीप वाटर रिग्स की आपूर्ति

1801. श्री सुग्रीव सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम की विदेशी कंपनी के साथ "डीप वाटर रिग्स" की आपूर्ति का समझौता संकट में पड़ गया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त कंपनी की कठिन शर्तों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ये शर्त तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम के उस कंपनी के साथ किए गए समझौता ज्ञापन का हिस्सा है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस संबंध में तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम ने क्या उपचारात्मक उपाय किया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) उपरोक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

मीरज रेलवे जंक्शन का आधुनिकीकरण

1802. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार चालू वर्ष के दौरान मीरज रेलवे जंक्शन का विकास तथा आधुनिकीकरण करने का है;

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

(ग) इस कार्य को कब तक शुरू किए जाने और पूरा किए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) मीरज रेलवे स्टेशन पर आधुनिकीकरण/विकास संबंधी निम्नलिखित कार्य पूरे कर लिए गए हैं:-

इंटरएक्टिव वॉयस रिस्पोंस सिस्टम (आई. वी. आर. एस.) की व्यवस्था, हाई प्रेशर जेट क्लीनिंग सिस्टम की व्यवस्था, परिचलन क्षेत्र में रोशनी में सुधार और प्लेटफार्म सं. 1, 3 और 4 पर सतह में सुधार करना।

मीरज स्टेशन पर 31 मार्च, 2008 तक आधुनिकीकरण संबंधी निम्नलिखित कार्य पूरे करने की योजना है:

प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के प्रतीक्षा कक्षों (महिला एवं पुरूष), प्रतीक्षालय, डोरमेटरी प्लेटफार्म की दीवार में सुधार, स्टेशन इमारत का सौंदर्यवर्धन, परिचलन क्षेत्र में सुधार, प्लेटफार्म के सायबान का विस्तार, अतिरिक्त ऊपरी पैदल पुल (एफ. ओ. बी.), स्टेशन और रेलवे कॉलोनी के लिए पानी सप्लाई योजना, संकेत चिह्नों, चमकने वाले गाड़ी टाइम टेबल बोर्डों की व्यवस्था, अतिरिक्त वॉटर कूलर, एकीकृत कोच गाइडिंग प्रणाली की व्यवस्था, प्लेटफार्मों की गाड़ी संसूचक, अनारक्षित टिकट प्रणाली (यू.टी.एस.) और यात्री आरक्षण प्रणाली (पी. आर. एस.) के लिए टर्मिनल मॉनीटर रिपीटर की व्यवस्था।

[हिन्दी]

विलय की गई एयरलाइनों के कर्मचारी

1803. प्रो. प्रेम कुमार धूमल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया में विलय की गई इंडियन एयरलाइंस के कर्मचारियों को एयर इंडिया के कर्मचारियों के समान वरिष्ठता, वेतनमान तथा अन्य सुविधाएं मिलेंगी;

(ख) यदि हां, तो क्या इन कर्मचारियों को वायुदूत के कर्मचारियों की तरह एक अलग विभाग में नियुक्त किए जाने की संभावना है जैसाकि इसके इंडियन एयरलाइंस में विलय के समय नियुक्त किया गया था;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या विलय के पश्चात् वर्ष 1994 से 1998 तक पदोन्नति तथा अन्य सुविधाओं से वंचित वायुदूत के कर्मचारी वर्ष 1994 से इसके योग्य होंगे;

(ङ) यदि हां, तो इसे कब तक कार्यान्वित कर दिए जाने की संभावना है; और

(च) यदि नहीं, तो वायुदूत के कर्मचारियों को वरिष्ठता सूची में निम्नतम स्थान देने के क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) समामेलन की अनुमोदित योजना में प्रावधान है कि पूर्ववर्ती एअर इंडिया एयरलाइंस के कर्मचारियों को विलय की प्रभावी तिथि पर उन पर अभ्यर्पित शर्तों तथा स्थितियों के समतुल्य अनुकूल शर्तों तथा स्थितियों पर एन. ए. सी. आई. एल. में नियुक्त किया जाएगा।

(ख) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) वायुदूत लिमिटेड के कर्मचारियों को पुनर्वास उपलब्ध कराने के सरकार के निर्णय के परिणामस्वरूप, कम्पनी को शॉर्ट हॉल ऑपरेशन्स डिपार्टमेंट (एस. एच. ओ. डी.) के रूप में 1994 में पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइंस को एक पृथक अभिज्ञेय विभाग के रूप में विलय कर दिया गया। मार्च 1998 में, एस. एच. ओ. डी. के कर्मचारियों की वरिष्ठता को इंडियन एयरलाइंस की मुख्य धारा में विलयित करने का एक सिद्धांत रूप में निर्णय लिया गया। तदनुसार, एस. एच. ओ. डी. के कर्मचारियों (जिनमें कार्यकारी तथा अधिकारी दोनों शामिल थे) की गैर-तकनीकी श्रेणियों की वरिष्ठता को दिनांक 1.3.98 के अनुसार संबंधित वेतनमान/ग्रेड में स्वैच्छिक आधार पर इंडियन एयरलाइंस की मुख्य धारा में विलयित कर दिया गया। तदोपरांत यह निर्णय लिया गया कि एस. एच. ओ. डी. के जिन कर्मचारियों ने मुख्य धारा का विकल्प नहीं चुना था अथवा एस. एच. ओ. डी. में अपनी वरिष्ठता पर बने रहने का विकल्प चुना था उनको दिनांक 1.6.2006 की स्थिति के अनुसार संबंधित संवर्ग/ग्रेड/वेतनमान की वरिष्ठता के न्यूनतम स्तर पर रखा जाएगा। उनकी वरिष्ठता का विलय मुख्य धारा में हो जाने के परिणामस्वरूप ये कर्मचारी वर्तमान मुख्य धारा में यथाविद्यमान कैरियर प्रगति के पात्र होंगे।

[अनुवाद]

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारियों के वेतन में संशोधन

1804. श्री सुरेश अंगड़ि: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उपक्रमों/उद्यमों में कितने कर्मचारी कार्यरत हैं;

(ख) क्या सरकार की सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारियों के वेतनमान में संशोधन की कोई योजना है;

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

(घ) इसकी रिपोर्ट सरकार को कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या सरकार का विचार सिफारिशें स्वीकार किए जाने तक कर्मचारियों को अंतरिम राहत देने का है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) दिनांक 31.3.2006 तक केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उद्यमों में 16.49 लाख कर्मचारी (अनियत एवं दिहाड़ी कामगारों को छोड़कर) थे। इस संख्या में 3.09 लाख कार्यपालक तथा असंघबद्ध पर्यवेक्षक शामिल हैं।

(ख) और (ग) केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के संघबद्ध कामगारों के लिए 7वें दौर की मंजूरी वार्ता से संबंधित मार्गनिर्देश जारी कर दिए गए हैं। केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के प्रबंधन तथा श्रमिक संघ संघबद्ध कामगारों की मंजूरी के संबंध में वार्ता करते हैं। भारत सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के कार्यपालकों तथा असंघबद्ध पर्यवेक्षक के लिए न्यायमूर्ति श्री एम. जगन्नाथ राव की अध्यक्षता में दिनांक 30.11.2006 को द्वितीय वेतन संशोधन समिति का गठन कर दिया है।

(घ) से (च) इस समिति को अपनी अनुशंसाएं करने के लिए 18 महीने का समय दिया गया है।

बोधगया से विमान सेवा

1805. श्री अनन्त नायक: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास बोधगया होकर भुवनेश्वर को वाराणसी से वायु मार्ग से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस पर क्या कार्रवाई की है; और

(ग) यदि नहीं, तो उपर्युक्त प्रस्ताव पर कब तक विचार किया जाएगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के अनुसार भुवनेश्वर और वाराणसी के बीच, वर्तमान यातायात क्षमता को देखते हुए सेक्टर पर और उड़ानें प्रचालित करने का कोई औचित्य नहीं है। इसके अतिरिक्त सरकार ने देश के भिन्न-भिन्न प्रदेशों में हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकताओं के मद्देनजर उनका बेहतर विनियमन करने की दृष्टि से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात की मांग और उसकी व्यवसायिक व्यवहार्यता के आधार पर विनिर्दिष्ट स्थानों के लिए हवाई सेवाएं उपलब्ध करवाएं। इस प्रकार से एयरलाइनें, सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए देश भर में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र है।

अल्पव्यस्क कानूनी उत्तराधिकारी

1806. श्री निखिल कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन ने मूल आबंटियों के अल्पव्यस्क कानूनी उत्तराधिकारी द्वारा साझेदार बनाने से मना करने पर वित्तीय साझेदार के नाम में कुछ रसोई गैस वितरण अधिकारी का पूरी तरह से पुनर्गठन किया है;

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

(ग) क्या अल्पव्यस्क कानूनी उत्तराधिकारी द्वारा इंकार किया जाना कानून की नजर में वैध है; और

(घ) वितरण अधिकारों के मूल आवंटियों के ऐसे अल्पव्यस्क कानूनी उत्तराधिकारियों के अधिकार को संरक्षण प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए जाने वाले हैं/ उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आई. ओ. सी.) ने सूचित किया है कि वित्त भागीदार के पक्ष में पुनर्गठन केवल उन मामलों में किया गया है जिनमें भागीदारी के जारी रखने के लिए इन्कार ऐसे पति/पत्नी की ओर से आया हो जो आवश्यक बच्चे का नैसर्गिक संरक्षक भी हो।

(ग) और (घ) उपर्युक्त (क) और (ख) के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

छुआछूत प्रथा तथा जातिगत भेदभाव

1807. श्री एन. एन. कृष्णदास:
श्री सुभाष सुरेशचन्द्र देशमुख:
श्री भाई लाल:
श्री असादूद्दीन ओवेसी:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश के कतिपय भागों में अब भी चल रही छुआछूत प्रथा तथा निर्मम जातिगत भेदभाव से संबंधित कतिपय रिपोर्टों की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में कितने मामले दर्ज किए गए तथा गत तीन वर्षों के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार उन पर क्या कार्रवाई की गई; और

(ग) इन सामाजिक बुराइयों को दूर करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1995 और अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 संबंधित राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। इन अधिनियमों के अंतर्गत पंजीकृत मामलों में संबंधित ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

इन अधिनियमों के प्रावधानों को सही अर्थों में क्रियान्वित करने के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को समय-समय

पर संबोधित किया जाता है और उपयुक्त केन्द्रीय सहायता प्रदान की जाती है। माननीय सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री की अध्यक्षता में एक समिति भी गठित की गई है जिसकी एक वर्ष में अब तक दिल्ली, जयपुर और मुम्बई में तीन बैठक हुई हैं।

अनुसूचित जातियों के विरूद्ध अस्पृश्यता तथा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों पर अत्याचार के अपराधों विषय पर अनन्य रूप से माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में अन्तर-राज्य परिषद् की बैठक भी आयोजित की गई थी।

विवरण

वर्ष 2004, 2005 और 2006 के दौरान सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 तथा अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अंतर्गत पंजीकृत मामलों की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 के के अंतर्गत मामले			अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अतंर्गत पंजीकृत मामले		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	32	61	105	2236	3571	4579
2.	अरूणाचल प्रदेश	0	0	0	0	56	27
3.	असम	0	0	0	0	498	526
4.	बिहार	4	95	2	1785	1811	2097
5.	छत्तीसगढ़	0	1	0	769	950	1027
6.	गोवा	0	0	0	0	3	4
7.	गुजरात	5	6	4	1070	1538	1155
8.	हरियाणा	0	0	0	61	288	283
9.	हिमाचल प्रदेश	1	5	2	0.22	0.60	107
10.	जम्मू कश्मीर	3	1	2	0	0	0
11.	झारखण्ड	0	168	45	232	592	620
12.	कर्नाटक	24	28	26	1232	1913	1918
13.	केरल	2	0	0	374	427	439
14.	मध्य प्रदेश	7	1	1	4135	5970	5711
15.	महाराष्ट्र	31	32	36	922	1057	1284
16.	मणिपुर	0	0	0	0	0	0
17.	मेघालय	0	0	0	0	0	0
18.	मिजोरम	0	0	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8
19.	नागालैंड	0	0	0	0	0	114
20.	उड़ीसा	0	0	0	1407	2041	1502
21.	पंजाब	0	1	0	66	139	184
22.	राजस्थान	0	1	0	5391	4657	4877
23.	सिक्किम	0	0	0	0	29	2
24.	तमिलनाडु	2	12	84	891	1207	931
25.	त्रिपुरा	0	0	0	1	50	23
26.	उत्तर प्रदेश	35	28	133	2863	4375	4838
27.	उत्तराचंल	0	0	0	133	100	69
28.	पश्चिम बंगाल	0	0	0	28	24	20
29.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	0	0	0	1	2	17
30.	चंडीगढ़	0	0	0	0	0	2
31.	दादर नगर हवेली	0	0	0	0	4	3
32.	दमन व दीव	0	0	0	1	2	1
33.	दिल्ली	0	1	0	9	21	21
34.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0
35.	पांडिचेरी	20	12	14	0	2	0
	कुल	126	453	454* *अनंतिम	23629	31387	32407* *अनंतिम

[हिन्दी]

एचबीजे पाइपलाइन के माध्यम से गैस की आपूर्ति

1808. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने इंदौर में उद्योगों तथा अन्य उपभोक्ताओं को एचबीजे पाइपलाइन के माध्यम से गैस आपूर्ति करने के लिए केन्द्र सरकार को प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) संयुक्त उद्यम रूप में मध्य प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम (एम. पी. एस. आई. डी. सी.) द्वारा स्थापित किए जाने वाले 150 मे. वा. विद्युत संयंत्र को गैस आपूर्तियों के लिए मध्य प्रदेश सरकार ने दिनांक 21.7.2005 को इस मंत्रालय से अनुरोध किया और इंदौर, उज्जैन और ग्वालियर में सी. एन. जी. परियोजनाओं के लिए प्रशासित मूल्य व्यवस्था (ए. पी. एम.) वाली गैस के आबंटन के लिए भी अनुरोध किया था।

(ख) और (ग) मध्य प्रदेश से गुजरने वाले एच.बी.जे. नेटवर्क के अलावा, गेल ने मध्य प्रदेश राज्य में जागोती-उज्जैन-

इंदौर-पीतमपुर-देवास तथा केलारस-ग्वालियर-मालनपुर पाइपलाइनें बिछाई हैं। गेल मध्य प्रदेश राज्य में अपने उपभोक्ताओं को प्रति दिन 3.9 मिलियन मानक घन मीटर (एम.एम.एस.सी.एम.डी.) की औसत प्रमात्रा की आपूर्ति कर रही है।

मध्य प्रदेश राज्य में नगर गैस परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए, गेल और एच. पी. सी. एल. ने जून, 2006 में अवन्तिका गैस लिमिटेड के नाम से एक संयुक्त उद्यम कंपनी को प्रोन्नत किया है। इस कंपनी ने इंदौर शहर में परियोजना क्रियान्वयन कार्यों की शुरूआत की है, और इसकी उज्जैन और ग्वालियर में ऐसी परियोजनाओं को शुरू करने की योजना है।

राजस्थान में रसोई गैस एजेंसी का खोला जाना

1809. **श्री श्रीचन्द कृपलानी:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार राजस्थान में कोटा स्थित रामगंज मंडी में सामान्य श्रेणी के अंतर्गत रसोई गैस एजेंसी खोलने का है;

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

(ग) क्या इस संबंध में स्थानीय प्रतिनिधियों द्वारा बार-बार अनुरोध किया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) जी नहीं। रामगंज मंडी का एक व्यवहार्य स्थल के रूप में पहचान की गई है और रक्षा श्रेणी के तहत विपणन योजना 1986-87 में शामिल की गई है। यद्यपि उक्त स्थल के लिए तीन बार विज्ञापन जारी किया गया था लेकिन किसी भी योग्य उम्मीदवार की पहचान नहीं की जा सकी और इसलिए डिस्ट्रीब्यूटरशिप चालू नहीं किया जा सका। इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आई.ओ.सी.) ने सूचित किया है कि आवास एवं आय के पात्रता मानदंडों में कुछ छूट देते हुए नए चयन दिशानिर्देशों के तहत एल.पी.जी. डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलने/स्थापित करने के लिए उन्होंने दिनांक 3.11.07 को रामगंज मंडी के लिए पुन: विज्ञापन जारी किया है।

इस्पात स्क्रैप का आयात

1810. **श्री ब्रजेश पाठक:** क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में इस्पात के बढ़ते मूल्य को नियंत्रित करने के लिए सस्ते इस्पात स्क्रैप का आयात करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक वर्ष देश में आयातित इस्पात स्क्रैप की कुल लागत कितनी है;

(ग) इन आयातों पर कितने प्रतिशत शुल्क लगाए गए हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार आयात शुल्क को पूरी तरह हटा लेने का है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) देश में इस्पात नियंत्रणमुक्त है और इस्पात स्क्रैप सहित इस्पात की आयात कीमत बुनियादी तौर पर घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजार परिस्थितियों पर निर्भर करती है। अत: सरकार इस्पात स्क्रैप की आयात कीमत तय नहीं करती है। धातु स्क्रैप की आयात कीमत इसकी वैश्विक मांग और इसके अनुरूप अंतर्राष्ट्रीय बाजार में इसकी कीमत पर निर्भर करती है।

(ख) पिछले 5 वर्षों और अप्रैल-अक्तूबर, 2007-08 के दौरान कीमत तथा मात्रा, दोनों की दृष्टि से गलन स्क्रैप के आयात संबंधी आंकड़े नीचे तालिका में दिए गए हैं:

वर्ष	स्क्रैप का आयात	
	मात्रा: हजार टन	मूल्य: करोड़ रुपए
2002-03	1280	967
2003-04	1497	1471
2004-05	2042	3052
2005-06	3336	4437
2006-07	2185	4406
अप्रैल-अक्तूबर, 2007-08 (अनंतिम)	1300	3463

स्रोत: जेपीसी

(ग) इस्पात स्क्रैप पर 5 प्रतिशत बेसिक सीमा शुल्क, 16 प्रतिशत काउंटरवेलिंग ड्यूटी, 4 प्रतिशत अतिरिक्त सीमा शुल्क और 3 प्रतिशत सैस (2 प्रतिशत एज्यूकेशन सैस और 1 प्रतिशत सेकेंडरी तथा हायर एज्यूकेशन सैस) है।

(घ) और (ङ) फिलहाल सरकार इस्पात स्क्रैप पर आयात शुल्क हटाने के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

[अनुवाद]

शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए विशेष रोजगार कार्यालय हेतु धनराशि

1811. श्री हरिभाऊ राठौड़: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान महाराष्ट्र में शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना के अंतर्गत विशेष रोजगार कार्यालय हेतु कुल कितनी राशि जारी की गई;

(ख) उक्त अवधि के दौरान जारी की गई राशि में से महाराष्ट्र राज्य द्वारा व्यय की गई राशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस संबंध में किए गए आबंटन के अनुसार महाराष्ट्र राज्य को धनराशि जारी नहीं की गई है;

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

(ङ) शेष राशि को कब तक जारी कर दिए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) यह योजना दिनांक, 1.4.2005 से राज्य क्षेत्र को स्थानांतिरत कर दी गई है। वर्ष 2004-05 के दौरान जब योजना केन्द्र प्रायोजित थी तब महाराष्ट्र सरकार को कोई निधि जारी नहीं की गई थी।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) इस योजना के अंतर्गत राज्यवार आबंटन नहीं किया गया था। चूंकि यह योजना राज्य योजना को स्थानांतरित कर दी गई है इसलिए इस उद्देश्य के लिए आगे कोई निधि जारी करने का प्रश्न नहीं उठता।

ओ. एन. जी. सी. केजी बेसिन प्रबंधन

1812. श्री बाबू राव मिडियम: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ. एन. जी. सी बेसिन प्रबंध ने केजी बेसिन में श्रमिकों की आपूर्ति में कार्यरत पंजीकृत समितियों के साथ समझौता किया;

(ख) यदि हां, तो समझौते की निबंधन एवं शर्तें क्या है;

(ग) क्या प्रबंधन प्रतिवर्ष समिति के 60 श्रमिकों की सेवाओं को नियमित कर रहा है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी, हां। ओएनजीसी, राजामुंद्री ने विविध और आवर्तक स्वरूप की विभिन्न कार्य संविदाओं के लिए पंजीकृत सहकारी समितियों के साथ करार किया है। सहकारी समितियां कार्य की मांग के आधार पर कामगारों की नियुक्त करती हैं।

(ख) करार की शर्तें ओएनजीसी के पास उपलब्ध हैं।

(ग) और (घ) जी, नहीं।

[हिन्दी]

इथेनॉल की खरीद

1813. श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन''
डा. चिन्ता मोहन:

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

(क) क्या तेल कंपनियां चीनी मिलों द्वारा उत्पादित इथेनॉल की निर्धारित मात्रा में खरीद नहीं कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं और उन तेल कंपनियों के नाम क्या हैं जो निर्धारित कोटा खरीदने में विफल रहीं; और

(ग) वे कौन-कौन से राज्य हैं जहां चीनी मिलों के पास बिक्री के लिए इथेनॉल का भंडार है तथा प्रत्येक राज्य में इथेनॉल का कितना भंडार है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी हां। विपणन कंपनियां (ओएमसीज) इस स्थिति में नहीं हैं कि वे राज्य सरकारों द्वारा लगाए गए विभिन्न करों/शुल्कों और उनके द्वारा निर्धारित जटिल प्रक्रियाओं के कारण एथेनोल के मुक्त अंतर-राज्यीय आवागमन में बाधाओं की वजह से चीनी मिलों द्वारा उत्पादित एथेनोल की निर्धारित मात्रा खरीद सकें।

ओएमसीज द्वारा खरीदे गए एथेनोल की मात्राओं की राज्यवार स्थिति के बारे में एक विवरण संलग्न है।

(ग) पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा इस प्रकार के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। खाद्य तथा सार्वजनिक वितरण विभाग ने सूचित किया है कि वे चीनी मिलों और राज्यों के पास एथेनोल के स्टॉक से संबंधित कोई आंकड़े नहीं रखते हैं।

विवरण

एथेनोल मिश्रित पेट्रोल (ईबीपी) कार्यक्रम के लिए ओएमसीज द्वारा निश्चित और खरीदी गई एथेनोल की मात्रा से संबंधित राज्यवार ब्यौरे

(i) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)

राज्य/संघ शासित प्रदेश	3 वर्ष के लिए निश्चित एथेनोल की मात्रा	31.10.07 तक खरीदी गई एथेनोल की मात्रा
उत्तर प्रदेश	86601	30689
उत्तराखंड	6000	1308
दिल्ली	56808	12396
हरियाणा, चंडीगढ़	34417	5266
पंजाब	39863	5876
राजस्थान	22760	600
बिहार	7678	444
झारखंड	9307	144
गुजरात, दमन और दीव, दादरा और नगर हवेली	86300	1152
महाराष्ट्र	79427	7124
गोवा	4000	420
मध्य प्रदेश	7194	0
आंध्र प्रदेश	31111	1191
कर्नाटक	49685	5957
केरल	1560	0
तमिलनाडु पॉडिचेरी	72237	635
योग	594948	73202

(ii) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड

राज्य/संघ शासित प्रदेश	3 वर्ष के लिए निश्चित एथेनोल की मात्रा	31.10.07 तक खरीदी गई एथेनोल की मात्रा
1	2	3
उत्तर प्रदेश	44777	14391
उत्तराखंड	40563	8403
दिल्ली	21774	588
हरियाणा, चंडीगढ़	21128	1060
पंजाब	17706	130
राजस्थान	9531	144
बिहार	7367	48
झारखंड	29700	40
गुजरात, दमन और दीव, दादरा और नगर हवेली	68256	2520
महाराष्ट्र	7500	420
गोवा	12770	0
मध्य प्रदेश	36003	1952
आंध्र प्रदेश	32249	2718
कर्नाटक	12330	0
केरल	51171	259
तमिलनाडु पॉडिचेरी	412825	32673

(iii) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड

उत्तर प्रदेश	30509	7321
उत्तराखंड	3150	1034
दिल्ली	31325	6558
हरियाणा, चंडीगढ़	15972	1166
पंजाब	17973	1480
राजस्थान	20893	360

1	2	3
बिहार	4650	0
झारखंड	6820	60
गुजरात, दमन और दीव, दादरा और नगर हवेली	969	60
महाराष्ट्र	94998	8400
गोवा	5100	597
मध्य प्रदेश	1092	0
आंध्र प्रदेश	38568	5188
कर्नाटक	25848	2905
केरल	30863	30
तमिलनाडु पांडिचेरी	328730	35159

अनुसूचित जाति के छात्रों को उच्च शिक्षा के लिए छात्रवृत्तियां

1814. श्री महावीर भगोरा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुसूचित जाति के छात्रों को उच्च शिक्षा के लिए छात्रवृत्ति देने के लिए कम से कम 60 प्रतिशत अंक प्राप्त किए जाने को आवश्यक शर्त बनाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या नये नियमों के अंतर्गत केवल 'फ्री सीट' पर अध्ययन कर रहे छात्र इन छात्रवृत्ति के योग्य होंगे;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने उक्त नियम को क्रियान्वित करने के पूर्व कोई सर्वेक्षण कराया है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) अनुसूचित जाति के छात्रों को मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति की केन्द्रीय प्रायोजित योजना को निम्न संशोधनों के साथ 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जारी रखा गया है। (1) व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के मामले में यह केवल उन छात्रों के लिए ही उपलब्ध होगी जिन्हें "फ्री सीट", चाहे यह सरकारी संस्थानों में हों या निजी संस्थानों में हो, के सामने प्रवेश दिया जाता है। (2) निजी संस्थानों के व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के मामले में, जहां पर प्रवेश सामान्य परीक्षा के बजाय 12वीं स्तर की परीक्षा के अंकों के आधार पर होता है, की स्थिति में छात्रवृत्ति को प्राप्त करने के लिए 60% का बेंचमार्क होगा।

ये संशोधन केवल व्यावसायिक पाठ्यक्रमों तक ही सीमित है और गैर-व्यावसायिक मैट्रिकोत्तर पाठ्यक्रमों के लिए लागू नहीं है।

(ग) और (घ) उपर्युक्त संशोधन बड़े राज्यों की सरकारों जैसे आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, महाराष्ट्र तमिलनाडु, राजस्थान और उत्तर प्रदेश, जोकि मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना को कार्यान्वित कर रहे हैं, के परामर्श से किए गए हैं।

[अनुवाद]

इस्पात कंपनियों द्वारा 'स्पेशल पर्पज वेहिकल'

1815. श्री सी. के. चन्द्रप्पन:
श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:
श्री गुरूदास दासगुप्त:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रमुख इस्पात कंपनियों द्वारा अपनी बढ़ती उत्पादन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विदेश में कोयला संपत्तियों के अधिग्रहण हेतु 'स्पेशल पर्पज वेहिकल' गठित करने का अनुमोदन कर दिया है;

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

(ग) विदेश में कोयला खानों को अधिगृहीत करने को अनुमति प्रदान करने के क्या कारण हैं; और

(घ) इसमें कुल कितना निवेश अन्तर्ग्रस्त है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) से (घ) जी, हां। सरकार ने 10000 करोड़ रुपए की प्रारंभिक प्राधिकृत पूंजी और 3500 करोड़ रुपए तक की प्रारंभिक साम्या पूंजी सहित एक स्पेशल परपज व्हीकल (एस. पी. वी.) स्थापित करने के प्रस्ताव को दिनांक 8.11.2007 को मंजूर कर दिया है। इस एस. पी. वी. में आवश्यकता पड़ने पर निजी क्षेत्र के भागीदारों को शामिल करने के प्रावधान सहित सरकारी उपक्रमों से स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (1000 करोड़ रुपए), राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (500 करोड़ रुपए), कोल इंडिया लिमिटेड (1000 करोड़ रुपए), नेशनल थर्मल पॉवर कार्पोरेशन लिमिटेड (500 करोड़ रुपए) और नेशनल मिनरल डवलपमेंट कार्पोरेशन लिमिटेड (500 करोड़ रुपए) की साम्या भागीदारी शामिल होगी। इस एसपीवी को औपचारिक नवरत्न दिए बगैर वह स्वायत्तता और

स्वतंत्रता प्रदान की जाएगी जो इस समय नवरत्न कंपनियों को दी गई है।

प्रस्ताव का मुख्य उद्देश्य वर्ष 2011-12 तक मध्यकालिक लक्ष्य के रूप में विदेशी परिसंपत्तियों से लगभग 5 लाख टन वार्षिक आयातित मैट कोल की आपूर्ति सुनिश्चित करना और वर्ष 2019-2020 तक लगभग 500 मिलियन टन के मैटाको भंडारों का स्वामी बनना भी है।

[हिन्दी]

15 सूत्री कार्यक्रम तथा सच्चर समिति की सिफारिशों की मासिक पुनरीक्षा

1816. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':

क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अल्पसंख्यकों हेतु 15 सूत्री कार्यक्रम तथा सच्चर समिति की सिफारिशों के क्रियान्वयन की मासिक पुनरीक्षा हंतु सरकार ने कोई व्यवस्था की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त व्यवस्था की रूपरेखा क्या है;

(ग) यह व्यवस्था कब से कार्य करने लगी है; और

(घ) इस व्यवस्था पर कितना वार्षिक व्यय होने की संभावना है?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (घ) सच्चर समिति की सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई और अल्पसंख्यकों के कल्याण से जुड़े प्रधानमंत्री के नए 15 सूत्रीय कार्यक्रम के कार्यान्वयन की प्रगति की निगरानी के लिए प्रति माह समीक्षा बैठकें आयोजित करने का निर्णय लिया गया है। प्रथम समीक्षा बैठक 07 नवम्बर, 2007 को आयोजित हुई थी। इस प्रयोजन से व्यय के लिए अलग व्यवस्था अपेक्षित नहीं है।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग की सिफारिश

1817. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री: यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय अल्पसंख्यक आयोग ने अल्पसंख्यकों के सामाजिक, आर्थिक और शैक्षिक विकास पर ध्यान देने के लिए 11वीं योजना में पिछड़े अल्पसंख्यक सामाजिक एवं आर्थिक योजना' को शुरू करने की सिफारिश की थी;

(ख) यदि हां, तो क्या योजना आयोग ने इस योजना का विरोध किया है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) क्या सरकार ने अल्पसंख्यकों हेतु उपयोजना के संबंध में अंतिम निर्णय ले लिया है;

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

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (छ) राष्ट्रीय अल्पंसख्यक आयोग के प्रधानमंत्री को गत माह यह लिखा है कि 11वीं योजना अवधि में अल्पंसख्यकों के लिए उप-योजना शुरू करने की सलाह योजना आयोग को दिया जाए। इस संबंध में अब तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

भटिंडा तेलशोधन परियोजना

1818. श्री रशीद मसूद: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पंजाब स्थित भटिंडा तेलशोधन परियोजना के लिए धनराशि जारी की है;

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

(ग) उक्त परियोजना पर कब तक कार्य शुरू होने की संभावना है; और

(घ) इस परियोजना के पूरा होने की लक्षित तिथि क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) वर्तमान निधि व्यवस्था योजना के अनुसार, इस परियोजना के लिए किसी सरकारी निधि व्यवस्था की कोई परिकल्पना नहीं की गई है। परियोजना गुरू गोबिन्द सिंह रिफाइनरीज लिमिटेड द्वारा कार्यान्वित की जा रही है जो हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड और मित्तल एनर्जी इन्वेस्टमेंट प्राइवेट लिमिटेड के बीच एक संयुक्त उद्यम है।

(ग) परियोजना के कार्य पहले से चल रहे हैं तथा पीएमसी और लाइसेंसधारक की नियुक्ति का प्रारंभिक मील पत्थर कार्य पूरा कर लिया गया है। स्थल पर विभिन्न गैर संयंत्र भवन, हरित पट्टी आदि कार्य प्रगति पर हैं।

(घ) परियोजना का वर्ष 2010-11 में पूरा होने का कार्यक्रम है।

[अनुवाद]

रूट मैप की अनुपलब्धता

1819. श्री पी.सी. गद्दीगउडर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस तथ्य की जानकारी है कि कई पर्यटक मुंबई तथा दिल्ली रेलवे स्टेशनों पर रूट मैप की अनुपलब्धता के कारण शोलापुर के रास्ते छठी शताब्दी में निर्मित कर्नाटक के पट्टाडकल्लू, इहोल, बादामी स्थित स्मारकों की यात्रा करने में कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे का विचार मुंबई तथा दिल्ली रेलवे स्टेशन पर रूट मैप लगाने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

विल्लुपुरम और डिंडिगुल के बीच बड़ी लाइन

1820. श्री पी. मोहन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंग कि:

(क) क्या योजना आयोग ने विल्लुपुरम और डिंडिगुल के बीच बड़ी लाइन के दोहरीकरण हेतु स्वीकृति प्रदान की है;

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

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

(घ) इस संबंध में रेलवे द्वारा भविष्य में क्या कार्रवाई किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) योजना आयोग ने दोहरीकरण की परियोजना के अनुमोदन को "सैद्धांतिक रूप में" अपनी सहमति प्रदान नहीं की है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) विल्लुपुरम-डिंडीगुल के दोहरीकरण का प्रस्ताव वित्तीय दृष्टि से अर्थक्षम नहीं है। योजना आयोग ने इस परियोजना को राज्य सरकार के साथ मिलकर शुरू करने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए कहा है। तमिलनाडु सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह इस परियोजना की जाँच करें तथा कम से कम 50% लागत वहन करने के संबंध में अपनी सहमति दें।

हिमालय क्षेत्र के राज्यों में पर्यटन

1821. श्री विजय बहुगुणा: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करें कि:

(क) क्या उत्तराखंड सरकार द्वारा हिमालय क्षेत्र में पर्यटन को प्रोत्साहन देने के लिए तैयार की गयी योजना केन्द्र सरकार के पास लम्बित है;

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

(ग) इन योजनाओं को केन्द्र सरकार द्वारा कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटन का विकास और संवर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए, जिनका निर्धारण उनके साथ परामर्श और बातचीत के द्वारा किया जाता है, निम्न योजनाओं के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्रदान करता है:

(i) गंतव्यों और परिपथों के लिए उत्पाद/अवसंरचना का विकास

(ii) सूचना प्रौद्योगिकी

(iii) मेले/त्योहार/कार्यक्रम

(iv) भारी राजस्व सृजक परियोजनाएं।

चालू वित्त वर्ष में उत्तराखंड राज्य के लिए निम्न परियोजना प्रस्तावों को स्वीकृति दी गई है:

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	परियोजना का नाम	स्वीकृत राशि
1.	रीठा साहिब और नानक मत्था में तीर्थ स्थल परिपथ का एकीकृत विकास	466.59
2.	उत्तराखण्ड में धनोलटी-चम्बा-नरेन्द्र नगर पर्यटक परिपथ का विकास	554.93
3.	मुंसियसार का पर्यटक गंतव्य के रूप में विकास	452.52
4.	कॉर्बेट नेशनल पार्क का पर्यटक परिपथ के रूप में विकास	602.00
5.	देहरादून, विरासत हैरिटेज फेस्टिवल, 2007	05.00

पर्यटन मंत्रालय समर्पित मीडिया अभियान चला कर, वेबसाइट और प्रचार एवं प्रासंगिक सामग्रियां तैयार कर उत्तराखण्ड सहित, सभी राज्यों में पर्यटन का संवर्धन करता है। भारत तथा विदेश में, उत्तराखण्ड के गंतव्यों सहित, सभी पर्यटन स्थलों के विषय में सूचना का प्रसार, भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से किया जाता है।

[हिन्दी]

तेल से चलने वाले भाप के इंजन

1822. श्री पुन्नू लाल मोहले: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने भाप के पुराने इंजनों का इस्तेमाल करने के लिए तेल से चलने वाले भाप के इंजनों के प्रौद्योगिकी स्थानांतरण परियोजना का वित्तपोषण किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसका इस्तेमाल कितना किफायती होगा;

(ग) क्या यह डीजल और बिजली के इंजनों से ज्यादा लाभदायक होगा;

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

(ङ) क्या भाप के पुराने इंजनों को कबाड़ की तरह हटा दिया गया है; और

(च) यदि नहीं, तो भाप के पुराने इंजनों को किस प्रकार हटाया जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) दार्जिलिंग हिमालय रेलवे के लिए धरोहर संबंधी महत्व को ध्यान में रखकर विदेशी सहयोग से परामर्शी प्रभारों का भुगतान किए बिना एक तेल से चलने वाले भाप के रेल इंजन का विनिर्माण किया गया है। यद्यपि डीजल और विद्युत कर्षण अधिक किफायती है परन्तु पर्यटन और धरोहर संबंधी महत्व के लिए कुछ भाप के इंजनों को सेवा में रखने की आवश्यकता है।

(ङ) और (च) जी नहीं, कुछ भाप के इंजन अभी भी चल रहे हैं और इनके पर्यटन और विरासत संबंधी महत्व के कारण फिलहाल इन्हें हटाया नहीं जा रहा है।

[अनुवाद]

बैड एण्ड ब्रेकफास्ट स्कीम

1823. डा. एम. जगन्नाथ:
श्री हेमलाल मुर्मू:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2006 से 2007 की अवधि के दौरान सितम्बर, 2007 तक "बैड एण्ड ब्रेकफास्ट स्कीम" के अन्तर्गत निजी मकान मालिकों को कितने लाइसेंस प्रदान किए गए हैं;

(ख) सितम्बर 2007 की स्थिति के अनुसार इस योजना के अन्तर्गत पर्यटकों के लिए कुल कितने अतिथि कक्षों की क्षमता का सृजन किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस योजना को पूरे देश में लागू करने का है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) इनक्रेडिबल इंडिया बैड एण्ड ब्रेकफास्ट स्कीम के अंतर्गत सितम्बर, 2007 तक 280 कमरों के साथ 97 ईकाईयां अनुमोदित की गई हैं।

(ग) और (घ) इनक्रेडिबल इंडिया बैड एण्ड ब्रेकफास्ट योजना समूचे देश में प्रारंभ की गई थी। भारत के विभिन्न केन्द्रों में अवस्थित सभी 20 भारत पर्यटन कार्यालयों को आवेदन स्वीकार करने और मकान मालिकों को सुविधा प्रदान करने हेतु प्राधिकृत किया गया है।

[हिन्दी]

राजस्थान में स्थलों की खुदाई

1824. श्रीमती किरण माहेश्वरी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 1999 में जैसलमेर जिला, राजस्थान के कुण्डा गांव में सिन्धु घाटी सभ्यता के अवशेष प्राप्त हुए थे तथा इसकी आधिकारिक पुष्टि भी हुई थी;

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

(ग) क्या आज तक भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग ने इस स्थल की खुदाई शुरू नहीं की है;

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

(ङ) इस स्थल पर कब तक खुदाई शुरू होने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) ऐसा कोई प्रमाण नहीं है जिससे यह संकेत मिलता हो कि राजस्थान के जैसलमेर जिले के कुंडा गांव में पाए गए ऐतिहासिक अवधि के अवशेष सिन्धु घाटी सभ्यता से संबंधित हैं।

(ग) से (ङ) कुंडा गांव में पाए गए ऐतिहासिक अवशेषों के महत्व के स्तर को ध्यान में रखते हुए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा स्थल पर उत्खनन करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

उत्पादों की गुणवता

1825. श्री एन.एस.वी. चित्तन: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि खाद्य प्रसंस्करण उद्योग अपने घटिया उत्पादों के कारण यूरोपीय संघ सहित अन्य देशों के बाजार में नुकसान झेल रहे हैं;

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

(ग) इन उद्योगों के उत्पादों की गुणवत्ता सुधारने तथा इन्हें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धात्मक बनाए जाने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) ऐसी कोई सूचना नहीं है कि खाद्य प्रसंस्करण उद्योग अपने घटिया उत्पादों की वजह से यूरोपीय संघ समेत विभिन्न विदेशी बाजारों में नुकसान झेल रहा है सिवाय समुद्री उत्पादों के जिसे प्रतिजैविकी अवशेषों की वजह से मुख्यत: यूरोपीय संघ द्वारा कई बार अस्वीकृत किया गया है।

(ख) मछली पालन श्रिंप में प्रतिजैविकी अवशेषों का पता लगाने की वजह से यूरोपीय संघ समेत विदेशी बाजारों में भारतीय समुद्री खाद्य उत्पादों को कई बार कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वर्ष 2007 के दौरान यूरोपीय संघ भारतीय श्रिंप निर्यात की प्रविती के खिलाफ 18 तत्काल चेतावनी अधिसूचनाएँ जारी की हैं।

(ग) इन खाद्य उत्पादों की गुणवत्ता को बेहतर बनाने और उन्हें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धायोग्य बनाने के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी स्कीम के अंतर्गत नई यूनिटों की स्थापना अथवा मौजूदा खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के विस्तार के लिए सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। इस स्कीम के तहत मंत्रालय प्रसंस्करण इकाइयों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र एवं मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपये है अथवा दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपये है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। वित्तीय सहायता का तीव्र वितरण सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने 1 अप्रैल, 2007 से खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार संबंधी स्कीम के तहत संवितरण प्रक्रिया का विकेंद्रीयकरण बैंकों के जरिए करने का निर्णय लिया है। अब आवेदक अपने पड़ोस में स्थित उन बैंकों के जरिए अनुदान/सहायता प्राप्त कर सकेंगे जिन्होंने परियोजना का मूल्यांकन किया है और उन्हें ऋण उपलब्ध कराया है।

भारत सरकार ने यूरोपीय संघ और अमेरिकी विनियमों के समरूप, देश में कतिपय प्रदूषकों हेतु सीमाओं और मछली उत्पादों में कतिपय प्रतिबंधित मदों के प्रयोग को प्रतिबंधित करने को भी अधिसूचित किया है। भारत सरकार ने मछली पालन में रसायनों के प्रयोग को विनियमित तथा उस पर निगरानी रखने के लिए एक कानूनी आधार के तौर पर अंडज उत्पत्तिशालाओं, फार्मों, चारा यूनिटों, पूर्व प्रसंस्करण तथा प्रसंस्करण केंद्रों में 20 पदार्थों (प्रतिजैविकी और अन्य औषधविज्ञान की दृष्टि से सक्रिय पदार्थ) पर प्रतिबंध लगाने तथा कीटनाशकों, भारी धातुओं आदि के लिए अधिकतम अवशेष सीमा का उल्लेख करते हुए 10.07.2007 को एक अधिसूचना जारी की।

सरकार के पास इन अवशेषों के निम्नतम संवेदनशीलता स्तर पर अवशोषित प्रतिजैविकी अथवा अन्य पर्यावरणीय अवशेषों की जांच के लिए पर्याप्त सुविधाएँ मौजूद हैं क्योंकि विकासशील देशों में इन अवशेषों की जांच/उन पर निगरानी की जा रही है। यूरोपीय संघ द्वारा निर्धारित संवेदनशीलता स्तरों पर प्रतिजैविकी अवशेषों की उपस्थिति की जांच के लिए सरकार ने 13.5 करोड़ रुपये की कुल लागत से 9 प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन का भी निर्णय लिया है।

मछली पालन उत्पादन में प्रतिजैविकी और कीटनाशक अवशेषों तथा रासायनिक तत्वों की निगरानी के जरिए एक राष्ट्रीय अवशेष नियंत्रण कार्यक्रम है। यूरोपीय संघ के कहने पर फार्मड श्रिंप/प्रॉन/मछली की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए श्रिंप/मछली में कीटनाशकों और प्रतिजैविकी के अवशेष स्तरों की निगरानी की गई और कीटनाशकों और प्रतिजैविकी के लिए अपेक्षित संख्या में नमूनों की जांच की जा रही है।

सरकार चुनौतीपूर्ण अंतर्राष्ट्रीय अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए हैजार्ड एनालिसिस एंड क्रिटिकल कंट्रोल प्रोग्राम के कार्यान्वयन के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित कर रही है। सरकार देश के विभिन्न राज्यों में प्रौद्योगिकीविदों, प्रसंस्करणकर्ताओं, मछली की उठाई-धराई करने वालों, मछुआरों, बोट-क्रू और मछली उत्पादों की उठाई-धराई करने वाले अन्य व्यक्तियों के लिए क्षेत्रवार विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित कर रही है ताकि उन्हें विभिन्न चरणों पर मछली की हैंडलिंग स्वच्छतापूर्ण ढंग से करने के लिए शिक्षित किया जा सके।

देश के एक्वा किसानों को मछली-खेती करने वाले गांवों में नियमित अभियानों के जरिए प्रतिजैविकी के कुप्रभावों से अवगत कराया जाता है।

माल ढुलाई गलियारा मार्ग

1826. श्री बसुदेव आचार्य: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार माल ढुलाई गलियारा के मार्गों की समीक्षा करने का है जैसा कि दिनांक 28 जुलाई, 2007 के 'बिजनेस स्टैण्डर्ड' में समाचार प्रकाशित हुए हैं;

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

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

(घ) इस संबंध में क्या कार्रवाई की गयी है/किए जाने का विचार है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस स्तर पर मार्ग में बदलावों पर विचार करना आवश्यक नहीं है क्योंकि निर्माण कार्य के रास्ते में रिपोर्ट की गई कठिनाइयों को सरेखण में पुन: समायोजित करके उनका सुधार किया जाना प्रस्तावित है।

(घ) अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है।

परंपरागत दवाओं में उच्च विषैले संघटक

1827. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय परंपरागत दवाओं में अधिक विषैले पदार्थ होते हैं और इस कारण कुछ देशों ने अपने लोगों को उन्हें खरीदने से रोक रखा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और भारतीय परंपरागत दवाओं में उच्च विषैले संघटक होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या जनवरी, 2006 से भारत सरकार द्वारा शुरू की गई अनिवार्य जांच के बावजूद कई दवाओं में विषैले संघटक होते हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में दवा लाइसेंसिंग अथॉरिटी अनुदेशों/नियमों का अनुपालन किस प्रकार सुनिश्चित करती है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में एफ.पी.आई. हेतु निजी सरकारी भागीदारी

1828. श्री मनोरंजन भक्त: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के संबंध में अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में अवसंरचना विकास हेतु निजी सरकारी भागीदारी के लिए कोई प्रस्ताव है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय अपनी योजना स्कीम के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के बुनियादी विकास के लिए वर्तमान मार्गदर्शन के अनुसार राज्य सरकारों समेत विभिन्न संगठनों से प्राप्त परियोजना प्रस्तावों को वित्तीय सहायता देता है। मंत्रालय को खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के बुनियादी विकास के लिए सार्वजनिक निजी साझेदारी हेतु अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह से कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने योजना आयोग को एक स्कीम प्रस्तुत की है जिसमें 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान देश में तीस मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता देने की परिकल्पना की गई है। स्कीम परियोजना उन्मुखी है जिसका उद्देश्य किसानों, प्रसंस्करणकर्त्ताओं और खुदरा व्यापारियों को एक मंच पर लाने के लिए एक तंत्र उपलब्ध कराना और कृषि उत्पादन को बाजार से जोड़ना है ताकि अधिकतम मूल्यवर्धन, न्यूनतम अपव्यय, किसानों की आय में सुधार सुनिश्चित हो सके। मेगा खाद्य पार्क में सहायक बुनियादी सुविधाओं और सुस्थापित सप्लाई श्रृंखला समेत अधुनातम प्रसंस्करण सुविधाओं को शामिल करते हुए सुपरिभाषित कृषि/बागवानी प्रसंस्करण अंचल की परिकल्पना की गई है। इस स्कीम का प्राथमिक उद्देश्य मूल स्तर पर प्रसंस्करण और अपेक्षित फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज द्वारा समर्थित एक समेकित मूल्य श्रृंखला की स्थापना को सुकर बनाना है। इस स्कीम में इसके कार्यान्वयन के लिए निजी नेतृत्व वाली पद्धति की परिकल्पना की गई है।

घाटा उठाने वाले रेल मार्ग

1829. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में घाटा उठाने वाले रेलमार्गों की कुल संख्या कितनी हैं;

(ख) तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) देश में इस समय 111 अलाभप्रद शाखा लाइनें मौजूद हैं। इस प्रकार की सूचना रेलवे जोनवार ही रखी जाती है न कि राज्यवार।

(ग) इस संबंध में किए गए उपायों में कर्मचारियों का इष्टतम उपयोग, अनावश्यक साइडिंगों को उखाड़ना, रेल बस सेवाएं शुरू करने की संभावना की तलाश, परिचालन में किफायत बरतना आदि शामिल हैं।

रोहतक में रसोई गैस एजेंसी

1830. श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को हरियाणा के रोहतक जिला में नई रसोई गैस एजेंसी खोले जाने हेतु कोई अनुरोध मिला है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) इसे कब तक खोले जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) जी हां। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को रोहतक जिले में जसिया गांव में रोहतक मेडिकल कालेज परिसर एवं गांव किलोई में नए एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलने के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ है।

जिले की एलपीजी आवश्यकता की पूर्ति ओएमसीज द्वारा नियुक्त किए गए 18 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों द्वारा की जा रही है, जिनमें से 13 डिस्ट्रीब्यूटर व्यवहार्यता की उच्चतम सीमा से कम पर प्रचालन कर रहे हैं। प्राप्त अनुरोध के आधार पर ओएमसीज द्वारा व्यवहार्यता अध्ययन संचालित किया गया, जिसमें यह पाया गया है कि इन स्थानों पर इस समय स्वतंत्र एलपीजी, डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलना/स्थापित करना वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य नहीं होगा।

[हिन्दी]

अ.पि.व. के विद्यार्थियों हेतु मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति

1831. श्री गिरिधारी यादव:
श्री एम. अंजनकुमार यादव:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अन्य पिछड़ा वर्ग के विद्यार्थियों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति दिए जाने की योजना सफल सिद्ध नहीं हुई है;

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

(ग) इस योजना की विफलता के कारणों का पता लगाने तथा उन्हें दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) अब तक उठाए गए कदमों से सरकार को कितनी सफलता मिली है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों में अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों का शैक्षिक सशक्तिकरण की योजना सफल रही है। मंत्रालय ने 10वीं योजना के दौरान 12.63 लाख अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों के लाभार्थ 154.48 करोड़ रुपए की धनराशि जारी की है।

[अनुवाद]

निजी क्षेत्र द्वारा पेट्रोलियम खुदरा केन्द्र खोला जाना

1832. श्री अबु अयीश मंडल: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पूरे देश में पेट्रोलियम खुदरा बिक्री केन्द्र खोलने के लिए निजी क्षेत्र को अनुमति दी है;

(ख) यदि हां, तो स्वीकृति का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को जानकारी है कि इन बिक्री केन्द्रों द्वारा सरकारी दर से अधिक मूल्य वसूला जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने निजी क्षेत्र द्वारा वसूली जा रही कीमत को नियंत्रित करने के लिए कोई नीति तैयार की है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) सरकार ने अपने दिनांक 8 मार्च, 2002 के संकल्प द्वारा चार निजी कंपनियों नामत: मैसर्स रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल), मैसर्स एस्सार आयल लिमिटेड (ईओएल), मैसर्स शैल इंडिया मार्किटिंग प्रा. लिमिटेड (एसआईएमपीएल) और मैसर्स रिलायंस पेट्रोलियम लिमिटेड (आरपीएल) को परिवहन ईंधनों का विपणन करने के लिए प्राधिकार प्रदान किया है।

(ग) से (ङ) संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य सरकार के साथ परामर्श से सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। निजी तेल कंपनियां सरकार द्वारा मूल्य निर्धारण प्रतिबंधों के अध्यधीन नहीं हैं और वे वाणिज्यिक दृष्टिकोणों के आधार पर अपने मूल्य निर्धारण निर्णय लेने के लिए स्वतंत्र हैं।

[हिन्दी]

तेल शोधन शालाओं की स्थापना

1833. श्री राजनरायन बुधौलिया: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में वर्तमान में कितनी तेल शोधन शालाएं चल रही हैं;

(ख) क्या सरकार देश में कुछ और तेल शोधन शालाओं की स्थापना करने पर विचार कर रही है;

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

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

(ङ) देश में वर्तमान में चल रही तेल शोधन शालाओं द्वारा एक महीने में कितनी मात्रा में उत्पादों का शोधन किया जा रहा है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) देश में इस समय 17 रिफाइनरी सार्वजनिक क्षेत्र में और 2 रिफाइनरी निजी क्षेत्र में कार्यरत हैं।

(ख) से (घ) रिफाइनरी क्षेत्र का लाइसेंस जून 1998 में समाप्त कर दिया गया था। तब से प्रवर्तक की अपनी व्यवहार्यता के अनुमान पर निर्भर करते हुए, रिफाइनरी निजी या सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम द्वारा भारत में कहीं पर भी स्थापित की जा सकती है। केन्द्र सरकार रिफाइनरी स्थापित करने के प्रस्तावों पर विचार नहीं करती अपितु सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के उद्यम करते हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के निम्नलिखित तीन उपक्रमों ने नई रिफाइनरीज स्थापित करने के लिए प्रस्ताव किए हैं:

कंपनी	रिफाइनरी	क्षमता (एमएमटीपीए)*
आईओसीएल	पारदीप (उड़ीसा)	15.00
एचपीसीएल	भटिंडा (पंजाब)	9.00
बीपीसीएल	बीना (मध्य प्रदेश)	6.00

*मिलियन मीटरी टन प्रति वर्ष

(ङ) अप्रैल से सितंबर 2007 के दौरान वर्तमान रिफाइनरियों द्वारा औसत मासिक संसाधित कच्चा, तेल और उत्पादित क्रमश: 12.5 मिलियन मीटरी टन (एमएमटी) और 11.9 एमएमटी थे।

उपक्रमों में निवेश

1834. **श्री काशीराम राणा:**
डॉ. धीरेन्द्र अग्रवाल:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उप्रक्रमों में निवेश के संबंध में कोई नीति तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इस नीति का ब्यौरा तथा तत्संबंधी मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) इस नीति के क्रियान्वयन हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा जिन उपक्रमों में निवेश किया गया है उनका ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (ग) केन्द्रीय सरकारी उद्यमों में निवेश पंचवर्षीय योजनाओं के अंतर्गत किए गए योजना प्रावधानों के परिणाम हैं। केन्द्रीय सरकारी उद्यमों में सार्वजनिक निवेश संबंधित मंत्रालयों द्वारा तथा अनुमोदित योजना के अनुसार अपेक्षित निवेश को पूरा करने के लिए किया जाता है।

(घ) उपलब्ध सूचना के अनुसार, गत तीन वर्षों के दौरान सरकारी उद्यमों में निम्नलिखित निवेश किए गए हैं:

वर्ष	(करोड़ रुपये) राशि
2004-05 (संशोधित अनुमान)	85294.02
2005-06 (संशोधित अनुमान)	115446.43
2006-07 (सशोधित अनुमान)	138354.79

विभिन्न सरकारी उद्यमों में निवेश का ब्यौरा संबंधित वर्षों के व्यय बजट खण्ड-I जो एक सरकारी दस्तावेज है तथा जिसे संसद के दोनों सभापटलों पर रख दिया गया है, के विवरण संख्या 14 में दिया गया है।

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड

1835. **श्री बृज किशोर त्रिपाठी:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड ने सभी कंपनियों को सरकार की स्वीकृति से पाइपलाइन तथा शहर गैस वितरण नेटवर्क बिछाने का निर्देश दिया है;

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

(ग) इस संबंध में सरकारी मानदंडों/दिशानिर्देशों का उल्लंघन करती पायी गई कंपनियां कौन-कौन सी हैं; और

(घ) वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान ऐसे मानदंडों का उल्लंघन करती पायी गई विभिन्न कंपनियों पर अब तक लगाए गए अर्थदंड का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड ने यह निदेश देते हुए एक प्रैस विज्ञप्ति जारी की है कि कोई भी निकाय जो पाइपलाइन बिछा रहा है, बना रहा है या विस्तार कर रहा है या जो सामान्य वाहक या संविदा वाहक या शहर या स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क के रूप में कोई पाइपलाइन बिछाने, बनाने, प्रचालन या विस्तार का प्रस्ताव करता है, वह पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 के अंतर्गत प्राधिकार प्राप्त करने के लिए बोर्ड को लिखित रूप में आवेदन करेगा। तथापि, भारत सरकार द्वारा किसी भी समय इन कार्यकलापों के लिए मुकर्रर दिन से पहले प्राधिकृत कोई भी निकाय, मुकर्रर दिन से 6 माह के भीतर बोर्ड को ऐसे कार्यकलापों के विवरण प्रस्तुत करेगा, इस संबंध में यह बताया गया है कि किसी भी कंपनी द्वारा मानदंडों/मार्गदर्शी सिद्धान्तों का उल्लंघन नहीं किया गया है।

(घ) बोर्ड द्वारा अभी तक कोई अर्थ-दंड नहीं लगाया गया है।

सेलम इस्पात संयंत्र का विस्तार

1836. **श्री के. सुब्बारायण:** क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सेलम इस्पात संयंत्र में एक पूर्णत: एकीकृत खनन संयंत्र की स्थापना करने का है;

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

(ग) सेलम इस्पात संयंत्र के प्रस्तावित विस्तार के कारण कितना विकास अपेक्षित है; और

(घ) सेलम इस्पात संयंत्र के विस्तार के कारण रोजगार के कितने अवसरों का सृजन होने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) सेलम इस्पात संयंत्र को एकीकृत संयंत्र बनाने के लिए बैकवर्ड इंटीग्रेशन के भाग के रूप में इसमें 180,000 टन वार्षिक क्षमता की नई इस्पात गलन सुविधाएं स्थापित कर रहा है। प्रारंभ में इस्पात उत्पादन के लिए आदान सामग्री के रूप में स्क्रैप का उपयोग किया जाएगा। तथापि, भविष्य में इसके एक विकल्प के रूप में डारेक्ट रिड्यूसिंग आयरन (डीआरआई) पर भी विचार किया जा रहा है। इसके लिए सेल ने तमिलनाडु सरकार को कंजामलाई लौह अयस्क भंडार के पट्टे के लिए पहले ही आवेदन कर दिया है।

(ग) विस्तार योजना में विक्रेय इस्पात मौजूदा 0.18 मिलियन टन वार्षिक के उत्पादन को बढ़ाकर 0.34 मिलियन टन वार्षिक करने की परिकल्पना की गई है।

(घ) सेलम इस्पात संयंत्र की विस्तार योजना के तहत स्थापित की जाने वाली प्रस्तावित अतिरिक्त सुविधाओं से प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे। हालांकि इस समय इनकी सही-सही संख्या निर्धारित नहीं की गई है।

ईंधन आपूर्ति हेतु, अफ्रीकी देशों में निवेश

1837. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार ईंधन आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए अफ्रीकी देशों में लगभग 12 बिलियन डालर का निवेश करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस निवेश के परिणाम कब तक प्राप्त होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम देश की ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाने के लिए नीतियां बनाए जाने की आवश्यकता पर जोर डालता है। महत्वपूर्ण उपायों में एक उपाय का सम्बन्ध विदेश में इक्विटी तेल और गैस से है। इसलिए सरकार सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उद्यमों (पीएसईज) को विदेश में तेल और गैस परिसम्पत्तियों के अर्जन के लिए प्रोत्साहित करती है। तेल पीएसईज, विभिन्न प्रस्तावों की जांच के बाद और उनको लाभप्रद पाए जाने के बाद, विदेश में तेल और गैस की परिसम्पत्तियों का अर्जन करते हैं।

[हिन्दी]

इलाहाबाद में विमान सेवाएं

1838. श्री शैलेन्द्र कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार इलाहाबाद से छोटे अस्सी सीटों वाली विमान सेवा संचालित करने का है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार शहर से उड़ान शुरू करने के लिए निजी विमान कंपनियों को अनुमति देने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। एलाइंस एअर 48 सीटों वाले ए. टी. आर-42 विमान के साथ, दिल्ली-इलाहाबाद-दिल्ली सेक्टर पर दिनांक 28 नवम्बर, 2007 से प्रति सप्ताह छः उड़ानें आरम्भ कर रहा है।

(ग) से (ङ) जेटलाइट, 50 सीटों वाले सी. आर. जे. विमान के साथ, दिल्ली-गोरखपुर-इलाहाबाद-दिल्ली सेक्टर पर पहले से ही प्रति सप्ताह तीन उड़ाने परिचालित कर रहा है। इसक अतिरिक्त, सरकार ने पूर्वोत्तर क्षेत्र सहित, देश के भिन्न-भिन्न प्रदेशों में हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकताओं को देखते हुए उनको बेहतर विनियमन करने की दृष्टि से रूट डिस्पर्सल दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। तथापि, यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात की मांग और उसकी व्यावसायिक व्यवहार्यता को, आधार पर विनिर्दिष्ट स्थानों के लिए हवाई सेवाएं उपलब्ध करवाएं। इस प्रकार से एयरलाइनें, सरकार द्वारा जारी रूट डिस्पर्सल दिशा निर्देशों का पालन करते हुए देश में कहीं भी परिचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

एचईसी का पुनरूद्धार

1839. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हैवी इंजीनियरिंग कार्पोरेशन (एचईसी), रांची के पुनरूद्धार कार्य को पूरा करने के लिए कोई कार्य योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में केन्द्र सरकार, राज्य सरकार तथा अन्यों के साथ कोई वार्ता की गयी है;

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

(घ) एचईसी के पुनरूद्धार हेतु राज्य सरकार और अन्य के द्वारा कौन सी अवसंरचनात्मक तथा वित्तीय सहायता दी गयी है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) जी, हां। सरकार ने हैवी इंजीनियरिंग कार्पोरेशन (एचईसी रांची के लिए एक) पुनरूद्धार योजना तैयार कर ली है।

(ख) से (घ) जी, हां। सरकार द्वारा दिसम्बर, 2005 में और उसके बाद उच्च न्यायालय, झारखण्ड द्वारा फरवरी, 2007 में कंपनी के पुनरूद्धार और वित्तीय पुनर्गठन का अनुमोदन किया गया। पुनरूद्धार पैकेज की कुल लागत 2121.30 करोड़ रुपए (150 करोड़ रुपए की सरकारी गांरटी को छोड़कर) थी जिसे भारत सरकार और झारखण्ड सरकार द्वारा वित्तपोषित किया जाना है। भारत सरकार ने पहले ही 1218 करोड़ रुपए (योजना ऋण को इक्विटी मे परिवर्तित करने के लिए 15.27 करोड़ रुपए, गैर-योजनागत ऋण और योजनागत तथा गैर-योजनागत ऋण पर उपचित ब्याज की माफी के लिए 1101.03 करोड़ रुपए और 102 करोड़ रुपए का ब्रिज ऋण) के अपने भाग की वित्तीय सहायता मुहैया करा दी है और 150 करोड़ रुपए की सरकारी गारंटी भी मुहैया कराई गई है।

पुनरूद्धार योजना पर भारत सरकार और झारखण्ड सरकार के बीच अंतिम बार दिनांक 10.05.2007 को विचार-विमर्श हुआ था। झारखण्ड सरकार से उच्च न्यायालय, झारखण्ड के आदेश के अनुसार पैकेज का उसका भाग जारी करने के अनुरोध किया गया। झारखण्ड राज्य सरकार द्वारा पुनरूद्धार योजना में उल्लिखित सहायता अभी मुहैया कराई जानी है।

[अनुवाद]

गरीब नि:शक्त व्यक्तियों के लिए कृत्रिम अंग

1840. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय कृत्रिम अंग विनिर्माण निगम (एएलआईएमसीओ) कृत्रिम अंगों का विनिर्माण और आपूर्ति करता है; और

(ख) यदि हां, तो यह निगम नि:शक्त व्यक्तियों के निर्धनतम तबके की आवश्यकताओं की पूर्ति किस प्रकार करता है तथा विभिन्न सहायक उपकरणों के उत्पादन की लागत को किस प्रकार इष्टतम बनाता है?

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

(ख) एल्मिको, कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 25 के अंतर्गत पंजीकृत एक गैर-लाभकारी कम्पनी है।

यह आई एस ओ-9001-2000 कंपनी है।

एल्मिको ने अपने उत्पादों की गुणवत्ता मानदंडों को बनाए रखते हुए उत्पादन की इष्टतम लागत के लिए विभिन्न लागत में कमी लाने वाले उपायों को अपनाया है।

गैस एजेंसियों का खोला जाना

1841. श्री सुकदेव पासवान: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों ने वर्ष 2003 से किसी गैस एजेंसी का आबंटन नहीं किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या वर्ष 2003 में जारी किए कुछ आशय पत्र (एलओआई) के प्रति अभी तक एजेंसी नहीं दी गई हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या पूरे देश में गैस एजेंसियों की वर्तमान संख्या रसोई गैस की दैनन्दिन आवश्यकता की पूर्ति के लिए पर्याप्त हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो नई गैस एजेंसी के आबंटन को रोकने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी नहीं। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने वर्ष 2003 से अब तक 1167 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का आबंटन किया है।

(ख) उपरोक्त (क) के परिप्रेक्ष्य में प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां। ओएमसीज ने बताया है कि वर्ष 2003 से आबंटित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों में से केवल 35 डिस्ट्रीब्यूटरशिपे अब तक चालू नहीं हो पाई हैं। एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का चालू किया जाना सभी मामलों में, एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप की स्थापना के लिए आवश्यक बुनियादी सुविधा तैयार करने तथा उपयुक्त भूमि का पता लगाने हेतु आशय पत्र धारक की क्षमता पर निर्भर करता है, सिवाए अ. जा./अ. ज. जा. श्रेणी के क्योंकि यहां ओएमसीज को डिस्ट्रीब्यूटरशिप स्वयं उपलब्ध करानी अपेक्षित होती है।

(घ) और (ङ) दिनांक, 1.10.2007 की स्थिति के अनुसार ओएमसीज देश में 9355 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के माध्यम से 979.8 लाख एलपीजी ग्राहकों की सेवा कर रही है। तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचित किया है कि इस समय देश में एलपीजी की कुल मिलाकर कोई कमी नहीं है और एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के पास पंजीकृत ग्राहकों की मांग के अनुसार देशी उत्पादन और आयातों के माध्यम से ओएमसीज द्वारा डिस्ट्रीब्यूटरों को एलपीजी की आपूर्तियां की जा रही हैं।

एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप की स्थापना एक सतत प्रक्रिया है और इसमें उपयुक्त स्थल का पता लगाना, गोदाम बनाने के लिए भूमि व्यवस्था तथा अन्य सांविधिक मंजूरियां शामिल हैं। ओएमसीज ने एक साझी औद्योगिक विपणन योजना को अंतिम रूप दिया है, जिसमें मुख्यत: देश के ग्रामीण और शहरी-ग्रामीण (अर्धशहरी) स्थलों में एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना के 841 स्थलों को शामिल किया गया है।

बी.वी.एफ.सी.एल. तथा ए.पी.एल. के अंतर्गत इकाइयों की व्यवहार्यता स्थिति

1842. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कारपोरेशन लि. (बी. वी. एफ. सी. एल.) तथा असम पेट्रोकेमिकल्स लि. (ए.पी. एल.) के अंतर्गत इकाइयों की व्यवहार्यता स्थिति क्या है;

(ख) क्या बी. वी. एफ. सी. एल. तथा ए. पी. एल. के अंतर्गत इकाइयों के पुनरूद्धार एवं उनके विस्तार के लिए कोई योजना सरकार के विचाराधीन है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कुल परिव्यय, आरक्षित राशि तथा ग्यारहवीं योजनावधि के दौरान आरम्भ किए जाने के लिए निर्धारित लक्ष्य क्या हैं;

(घ) सरकारी क्षेत्र के इन दो पुराने उपक्रमों के वर्तमान क्रियाकलापों की सहायता के लिए क्या कोई प्रस्ताव स्वीकृति हेतु लंबित है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) मैसर्स ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लिमिटेड (बीवीएफसीएल) की नामरूप इकाइयां देश में यूरिया इकाइयों की नई मूल्य-निर्धारण योजना के अंतर्गत आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं हैं। कंपनी नामरूप में अपनी इकाइयों के 100% क्षमता उपयोग के लिए अपनी इकाइयों की कम ऊर्जा दक्षता और गैस की अपर्याप्त उपलब्धता के कारण घाटे में चल रही हैं।

नामरूप-II और नामरूप-III इकाइयों का पुनरूद्धार दसवीं योजना अवधि के दौरान शुरू किया गया था और उसे नवंबर 2005 में पूरा किया जा चुका है। कंपनी ने अपने प्रचालन आर्थिक रूप से स्थायी करने के लिए नई मूल्य-निर्धारण योजना के अंतर्गत विशेष छूट देने के लिए कहा है। कंपनी ने नामरूप-II इकाई के लिए 12.70 जीकैल प्रति मी. टन. तथा नामरूप-III इकाई के लिए 12.78 जीकैल प्रति मी. टन पर उच्च ऊर्जा पूर्व-निर्धारित मानदण्ड के लिए अनुरोध किया है। कंपनी ने अपने रियायत मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए यूरिया इकाइयों की नई मूल्य-निर्धारण योजना के अंतर्गत मार्च 2003 की अंतिम तारीख के बाद संयंत्र में पूंजी निवेश को मान्यता देने का भी अनुरोध किया है। कंपनी का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के अंतर्गत असम पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एपीएल) के नाम से सार्वजनिक क्षेत्र का कोई उपक्रम नहीं है।

रसोई गैस की कृत्रिम कमी

1843. श्रीमती पी. सतीदेवी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि तेल कंपनियां रसोई गैस की कृत्रिम कमी कर रही है तथा कीमतों में बढ़ोतरी का प्रयास कर रही हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है/की जा रही हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी नहीं। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचित किया है कि इस समय देश में एलपीजी की कुल मिलाकर कोई कमी नहीं है, और एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के पास पंजीकृत ग्राहकों की मांग के अनुसार देशी उत्पादन और आयातों के माध्यम से ओएमसीज द्वारा डिस्ट्रीब्यूटरों को एलपीजी की आपूर्तियां की जाती हैं। तथापि, ओएमसीज ने यह रिपोर्ट दी थी कि प्राकृतिक आपदाओं, जैसे बाढ़ों, सड़क टूटने, पूल टूटने, कर्मचारियों के विभिन्न वर्गों, वाहन कर्मियों तथा ठेका श्रमिकों द्वारा काम रोकने हड़तालों आदि के कारण कई राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में यदा-कदा "बैकलाग" हो जाता था। सरकार ने ओएमसीज को सलाह दी है कि छुट्टी के दिनों में तथा अधिक

कार्य समय तक भरण संयंत्रों का प्रचालन करते हुए राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में बैकलॉग को समाप्त किया जाए।

महाराष्ट्र में चल रही परियोजनाओं के लिए निधियां

1844. श्री मोहन रावले:
श्री प्रकाश बी. जाधव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में नई रेलवे परियोजनाओं तथा इस संबंध में किए गए सर्वेक्षणों एवं इन परियोजनाओं की प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन परियोजनाओं के लिए कितनी निधियां आबंटित की गई हैं तथा कितनी राशि व्यय की गई है;

(ग) क्या राज्य सरकार ने इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए केन्द्र सरकार से किसी विशेष पैकेज के लिए अनुरोध किया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) महाराष्ट्र में पांच नई लाइन परियोजनाएं शुरू की गई हैं जिसके लिए 2007-08 के दौरान 43 करोड़ रुपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है और मार्च, 2007 तक प्रत्याशित व्यय 392.17 करोड़ रुपए है। कार्यों को संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार आगे बढ़ाया जा रहा है।

महाराष्ट्र में नई रेल लाइनों के लिए 34 सर्वेक्षण अभी तक पूरे नहीं हुए हैं।

(ग) और (घ) एक विशेष मामले के रूप में, रेल मंत्रालय ने महाराष्ट्र की राज्य सरकार द्वारा 40% लागत की भागीदारी सहित यवतमाल नई लाइन के रास्ते वर्धा-नांदेड, कार्य को शुरू करना स्वीकार किया है। बहरहाल, महाराष्ट्र सरकार ने यवतमाल-पुसाड नई रेल लाइन के रास्ते वर्धा-नांदेड़ परियोजना के लिए राज्य रोजगार गारंटी योजना (ई जी एस) के जरिए मिट्टी संबंधी कार्य और गिट्टी की लागत को पूरा करने हेतु स्वीकृति दी है। चूंकि राज्य सरकार का प्रस्ताव लागत में भागीदारी के लिए 40% से बहुत कम है, उन्हें दुबारा प्रस्तावित लाइन की लागत में कम से कम 40% लागत में की भागीदारी करने को कहा गया था लेकिन राज्य सरकार ने प्रस्तावित लाइन की लागत में 40% की भागीदारी करने को स्वीकृति नहीं दी है।

[हिन्दी]

एअर कार्गो की वृद्धि

1845. श्री सुभाष सुरेशचन्द्र देशमुख: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष देश के प्रमुख विमानपतनों पर एअर कार्गो के लिए निर्धारित लक्ष्यों तथा वास्तविक वृद्धि का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस संबंध में कमी के क्या कारण हैं तथा आगामी पांच वर्षों में अनुमानित रूप से कितनी वृद्धि होने की संभावना है;

(ग) एअर कार्गो की बढ़ती मात्रा का प्रबंध करने के लिए मूलभूत सुविधाओं के सुदृढ़ीकरण, विस्तार कार्य, आधुनिकीकरण तथा स्वचालित प्रणालियां आरम्भ करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और

(घ) आगामी पांच वर्षों में एअर कार्गो की अनुमानित वृद्धि के इष्टतम उपयोग के लिए बुनियादी नेटवर्क को सुदृढ़ करने तथा इसके विस्तार के लिए अनुमानित रूप से कितने निवेश की आवश्यकता है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान देश के प्रमुख हवाई अड्डों (मुम्बई, दिल्ली, चेन्नई, तथा कोलकाता पर विमान कार्गो की वास्तविक संवृद्धि और निर्धारित लक्ष्यों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) वास्तविक यातायात तथा लक्ष्यों में नाम मात्र की गिरावट आई है।

(ग) बढ़े हुए हवाई कार्गो की आवश्यकता को पूरा करने के लिए हवाई अड्डों पर आयात और निर्यात कार्गो के क्लियरेंस में तेजी लाने तथा नि:शुल्क अवधि को कम करने, प्रेषणों की बार कोडिंग सामुदायिक भागीदारों के बीच इलेक्ट्रॉनिक माध्यम से संदेशों के प्रसारण के लिए ई-ट्रेड कार्यान्वयन के लिए कदम उठाए गए हैं।

(घ) आगामी पांच वर्षों में विमान कार्गो की वृद्धि के लिए मूल नेटवर्क में विस्तार के लिए अनुमानित निवेश आवश्यकता लगभग 763 करोड़ रुपए है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में प्रमुख हवाई अड्डों पर विमान कार्गो की वास्तविक संवृद्धि और निर्धारित लक्ष्य के ब्यौरे

अंतरराष्ट्रीय कार्गो (00000 मेट्रिक टन में)

मुम्बई हवाई अड्डा

	लक्ष्य	वास्तविक
2004-05	2.73	2.73
2005-06	3.03	2.88
2006-07	3.33	3.28
दिल्ली हवाई अड्डा		
2004-05	2.38	2.37
2005-06	2.58	2.73
2006-07	2.78	2.73
चेन्नई हवाई अड्डा		
2004-05	1.50	1.46
2005-06	1.65	1.67
2006-07	1.82	1.95
कोलकाता हवाई अड्डा		
2004-05	0.32	0.30
2005-06	0.35	0.32
2006-07	0.40	0.36

[अनुवाद]

औषधि निर्माण करने वाली लघु इकाइयां

1846. डॉ. मुनव्वर हसन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) प्रमुख औषधि उत्पादकों से सम्बद्ध लघु इकाइयों के नाम क्या हैं;

(ख) क्या ये सम्बद्ध इकाइयां लघु इकाइयों को मिलने वाली सुविधाओं का लाभ उठा रही हैं; और

(ग) यदि हां, तो ऐसी प्रत्येक इकाई के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) ऐसा समझा जाता है कि कुछ संहयोगी यूनिट लघु उद्योग यूनिटों की सुविधाओं का लाभ उठाती हैं। तथापि, इस विभाग द्वारा प्रमुख औषध उत्पादकों से संबंधित लघु उद्योग यूनिटों के नामों के बारे में कोई विशिष्ट आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा उठाए गए कुछ कदमों जैसे कीमतों की पहली बार मिली स्वीकृति के दौरान उल्लंघन के मामलों का पता लगाना, बाजार से दवा के नमूनों का संग्रहण, राज्य औषध नियंत्रक प्राधिकरणों के साथ बेहतर तालमेल, उपभोक्ता जागरूकता उत्पन्न करना, सभी करों सहित अधिकतम खुदरा मूल्य लागू करना, गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों की बेहतर निगरानी इत्यादि के परिणामस्वरूप औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 के प्रावधानों का बेहतर प्रवर्तन और अनुपालन हुआ है।

[अनुवाद]

विदेशी विमान कंपनियों द्वारा निवेश

1847. श्री पी.सी. थामस: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशी विमान कंपनियों द्वारा निवेशों पर प्रतिबंध है;

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

(ग) क्या अनेक ऐसी कंपनियां अधिक निवेश के लिए संबंधित प्राधिकारियों से स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रही हैं; और

(घ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी हां। विदेशी एयरलाइन कम्पनियों को घरेलू एयरलाइनों में प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष निवेश की अनुमति नहीं है।

(ग) वर्तमान में, यह मंत्रालय विदेशी एयरलाइनों द्वारा घरेलू एयरलाइनों में निवेश के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रहा है।

(घ) उपर्युक्त के दृष्टिगत, प्रश्न नहीं उठता।

भेषज उत्पादों की कीमतें

1848. **श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:**
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या देश में विनिर्मित भेषजीय उत्पादों की कीमतें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में संगत हैं तथा अपनी गुणवत्ता एवं लागत के कारण तीसरी दुनियां के देशों में इनकी काफी मांग है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारत और तीसरी दुनियां के देशों के बीच और अधिक सहयोग की गुंजाइश है;

(ग) यदि हां, तो तीसरी दुनियां के बाजार का दोहन करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या देशीय भेषज क्षेत्र के तीव्र विकास के लिए पृथक मंत्रालय/विभाग के सृजन के लिए कोई प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) भारतीय दवाओं की गुणवत्ता और उनका मूल्य निर्धारण अन्तर्राष्ट्रीय बाजार के अनुकूल है। भारतीय दवाओं की तीसरी दुनियां के देशों की आपूर्ति की जा रही है क्योंकि उनकी गुणवत्ता अनुकूल एवं मूल्य अपेक्षाकृत कम है। भारत और तीसरी दुनियां के देशों के बीच बेहतर सहयोग की गुजांइश है।

(ग) सरकार ने आमतौर पर फार्मास्यूटिकल मदों के निर्यात के लिए कई राजकोषीय लाभ प्रदान किए हैं और निर्यात को बढ़ावा देने के लिए कतिपय अन्य गैर-राजकोषीय उपाय भी किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, फार्मा एक्सपोर्ट प्रमोशन काउंसिल (फार्मेक्सिल) सेमिनारों/बैठकों का आयोजन कर निर्यात को सुगम बना रहा है।

(घ) और (ङ) इस विभाग को फार्मास्यूटिकल क्षेत्र के लिए अलग से एक विभाग या मंत्रालय के सृजन के लिए एक माननीय सदस्य से सुझाव प्राप्त हुआ है।

विमान कंपनियों द्वारा ग्राहक संतुष्टि

1849. **श्री रायापति सांबासिवा राव:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सरकारी विमान कंपनियों तथा निजी विमान कंपनियों के बीच ग्राहक संतुष्टि के अंतर के बारे में जानकारी मिली है;

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

(ग) क्या निजी विमान कंपनियों में ग्राहक संतुष्टि के स्तर विशेषकर समय पालन तथा ग्राहक सुविधाओं के रूप में संतुष्टि के स्तर के साथ तालमेल बैठाने के लिए कोई नई विधियां अपनाई गई हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सरकारी तथा निजी एयरलाइनों के बीच ग्राहक संतुष्टि के स्तर पर सरकार ने कोई तुलनात्मक अध्ययन नहीं किया है।

(ग) से (ङ) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ लिमिटेड (एनएसीआईएल) के सभी प्रमुख हवाईअड्डों पर ग्राहक सेवा काउंटर तथा मुख्यालय और क्षेत्रों में ग्राहक सेवा अनुभाग हैं। बेहतर ग्राहक संतुष्टि स्तर पाने के लिए ग्राहकों को उनके फीडबैक/टिप्पणियां/सुझाव भेजने की सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती हैं। एनएसीआईएल अनुसूची के अनुसार उड़ानें प्रचालित करने का प्रयास करता है। तथापि, अप्रत्याशित विलम्ब की स्थिति में यात्रियों को वैकल्पिक परिवहन प्रबंध, आगे आरक्षण कराने में सहायता, समयानुसार भोजन, अल्पकालीन होटल ठहराव, यात्रियों की इच्छानुसार टिकटों के पूर्ण भुगतान आदि के जरिए सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। एनएसीआईएल चुने हुए मार्गों पर ई-टिकटिंग जैसी सुविधाएं भी प्रदान करती है। मुम्बई में ई-चैकिंग का प्रावधान किया गया है जिसे अन्य स्टेशनों पर भी उपलब्ध कराया जा रहा है। यात्रियों को अग्रिम चेक-इन, सिटी-चैक-इन आदि की पेशकश भी दी जा रही है।

विमानपत्तनों पर सुरक्षा चूकें

1850. **प्रो. एम. रामदास:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत एक वर्ष के दौरान विभिन्न विमानपत्तनों पर सुरक्षा चूकों के कितने मामले सरकार की जानकारी में आए हैं;

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

(ग) क्या विमानपत्तनों पर सुरक्षा कार्मिकों सहित दोषी व्यक्तियों के विरूद्ध अभी तक कोई कार्रवाई की गई है;

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

(ङ) विमानपत्तनों पर सुरक्षा चूकों को रोकने के लिए सरकार द्वारा कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो द्वारा विभिन्न एयरपोर्टों पर घुसपैठ और अन्य प्रकार की सुरक्षा संबंधी कमियों के कुल 22 मामले सामने आए हैं।

(ग) से (ङ) घुसपैठियों को कानूनी कार्रवाई किए जाने के लिए पुलिस को सौंप दिया गया। दोषी सुरक्षा कर्मचारियों को कार्य से हटा दिया गया, उन्हें निलम्बित कर दिया गया तथा जांच चल रही है तथा उनमें से एक कर्मचारी को जांच के बाद सेवा से हटा दिया गया।

देश के सभी एयरपोर्टों पर इकाओ के मानकों तथा सिफारिश की गई पद्धतियों एवं राष्ट्रीय नागर विमानन सुरक्षा कार्यक्रम के अनुसार सुरक्षा संबंधी उपाय किए गए हैं। सुरक्षा संबंधी किसी भी प्रकार की कमी से बचने के लिए सुरक्षा व्यवस्थाओं को सतत् निगरानी की जा रही है। विमानन सुरक्षा पाठ्यक्रम आयोजित किए गए हैं। नियमित स्क्रीनर प्रमाणीकरण जांच चल रही है। जब भी कोई सुरक्षा संबंधी कमी पाई जाती है तो विस्तृत जांच की जाती है और दोषी कर्मचारियों के विरूद्ध कार्रवाई की जाती है।

इजरायल से रेलवे सुरक्षा प्रणाली की खरीद

1851. श्री विजय कृष्ण: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इजरायल से रेलवे सुरक्षा प्रणाली की खरीद करने तथा उनके साथ संयुक्त उद्यम शुरू करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) जान और माल की क्षति को कम करने के लिए हमारी रेलवे सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ करने में यह किस प्रकार सहायक होगी?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

वृद्धाश्रम

1852. श्री भाईलाल: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार प्रत्येक जिले में वृद्धाश्रमों की स्थापना की योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन वृद्धाश्रमों में कितने वृद्धजन रह सकते हैं;

(ग) क्या ये वृद्धाश्रम जिला प्रशासन के प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण के अंतर्गत आएंगे;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन वृद्धाश्रमों का प्रशासन गैर-सरकारी संगठनों को देने का है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ङ) माता-पिता एवं वरिष्ठ नागरिक भरण-पोषण व कल्याण विधेयक, 2007 की धारा 19 के अनुसार, राज्य सरकारें चरणबद्ध तरीके में वृद्धाश्रमों को स्थापित और इनका अनुरक्षण कर सकती हैं, जिसमें शुरूआत में प्रत्येक जिले में डेढ़ सौ निर्धन वरिष्ठ नागरिकों को ऐसे गृहों में रखने के लिए कम से कम एक गृह हो। विधेयक में यह भी प्रावधान है कि राज्य सरकारें मुहैया कराई जाने संबंधी जीवन-स्तर और सेवओं के मानकों सहित वृद्धाश्रमों के प्रबंधन के लिए एक योजना निर्धारित कर सकती हैं। वृद्ध व्यक्तियों के लिए "एकीकृत कार्यक्रम" योजना के अंतर्गत गैर सरकारी संगठनों को वृद्धाश्रमों, दिवा देखभाल केन्द्रों और सचल चिकित्सा देखभाल यूनिटों के रखरखाव के लिए सहायता अनुदान प्रदान की जाती है।

पश्चिम बंगाल स्थित झाड़ग्राम एवं सरडीहा रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाना

1853. श्री रूपचन्द मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को पश्चिम बंगाल स्थित झाड़ग्राम तथा सरडीहा रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों की ऊंचाई बढ़ाने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इन प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है;

(घ) इन परियोजनाओं का कार्य कब तक आरंभ होने तथा पूरा होने की संभावना है; और

(ङ) इन परियाजनओं की अनुमानित लागत कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) केवल झाड़ग्राम स्टेशन पर प्लेटफार्म का स्तर ऊँचा करने के लिए एक प्रस्ताव दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया है।

(ग) से (ङ) स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के उन्नयन/सुधार के लिए प्रस्ताव पर विचार करना एक चालू प्रक्रिया है और आवश्यकता, निधियों की उपलब्धता और अन्य संबंधित प्राथमिकताओं के आधार पर वार्षिक निर्माण कार्यक्रम के जरिए किया जाता है।

[हिन्दी]

उर्वरकों की कमी

1854. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रबी फसलों के लिए यूरिया, डी. ए. पी. तथा अन्य उर्वरकों की मांग पूरा करने के लिए प्रबंध किए गए हैं;

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

(ग) क्या राज्य स्तर तथा मंडल स्तरों पर पर्याप्त उर्वरकों के लिए प्रबंध किए गए है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) रबी 2007-08 के लिए 140.02 लाख मीट्रिक टन यूरिया, 49.13 लाख मीट्रिक टन डी. ए. पी. और 19.61 लाख मैट्रिक टन एमओपी की मांग होने का आकलन किया गया है। मौसम के दौरान यूरिया और डी ए पी का स्वदेशी उत्पादन 106.88 लाख मैट्रिक टन और 26.13 लाख मीट्रिक टन होने का अनुमान लगाया गया है और एमओपी की आवश्यकता की पूर्ति पूरी तरह से आयात द्वारा की जाती है क्योंकि इसके उत्पादन के स्वदेशी स्त्रोत नहीं है। आकलित आवश्यकता और स्वदेशी उपलब्धता के बीच के अन्तर को आयात द्वारा पूरा किया जा रहा है।

(ग) और (घ) रबी 2007-08 में राज्य स्तर पर बिक्री जारी रखने के लिए उर्वरकों की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित की गई है। रबी 2007-08 के दौरान दिनांक 25.11.2007 तक उर्वरकों की राज्यवार, माहवार संचयी मांग, उपलब्धता और बिक्री का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

रबी: 2007-08

नवम्बर 2007 तक उर्वरकों की राज्यवार आवश्यकता, उत्पादकता उपलब्धता, बिक्री और अंतिम स्टॉक

मात्रा (000) मी. टन में

उत्पाद / राज्य का नाम	यूरिया				डीएपी				एमओपी			
	नवम्बर, 2007 तक आवश्यकता	25 नवम्बर 2007 को संचयी उपलब्धता	25 नवम्बर 2007 तक संचयी बिक्री	25 नवम्बर 2007 को अंतिम स्टॉक	नवम्बर, 2007 तक आवश्यकता	25 नवम्बर 2007 को संचयी उपलब्धता	25 नवम्बर 2007 तक संचयी बिक्री	25 नवम्बर 2007 को अंतिम स्टॉक	नवम्बर, 2007 तक आवश्यकता	25 नवम्बर 2007 को संचयी उपलब्धता	25 नवम्बर 2007 तक संचयी बिक्री	25 नवम्बर 2007 को अंतिम स्टॉक
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
आंध्र प्रदेश	455.00	557.25	267.69	289.56	135.00	121.45	116.05	5.40	130.00	89.65	62.91	26.74
कर्नाटक	200.00	205.71	119.16	86.55	57.00	61.97	52.40	9.57	72.50	50.26	28.33	21.93
केरल	34.00	29.83	21.02	8.81	5.80	5.24	3.31	1.93	35.00	24.94	21.24	3.70
तमिलनाडु	220.00	271.19	188.76	82.43	90.00	64.96	50.94	14.02	104.00	94.77	67.03	27.74

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
गुजरात	320.00	315.25	87.74	227.51	205.00	174.00	122.81	51.19	49.00	42.94	28.58	14.36
मध्य प्रदेश	426.06	445.79	299.58	146.21	370.41	245.11	162.42	82.69	45.00	18.63	14.44	4.19
छत्तीसगढ़	22.00	53.92	5.82	48.10	11.00	9.26	5.61	3.65	2.00	3.27	1.10	2.17
महाराष्ट्र	276.00	356.54	110.01	246.53	74.00	88.66	71.33	17.33	69.00	47.29	25.21	22.08
राजस्थान	365.00	306.96	200.81	106.15	260.00	210.01	190.07	19.94	10.00	4.82	3.15	1.67
हरियाणा	395.00	417.82	207.79	210.03	345.00	231.52	198.29	33.23	15.00	11.44	5.90	5.54
पंजाब	520.00	480.59	293.38	187.21	420.00	240.34	229.39	10.95	25.00	16.14	8.76	7.38
जम्मू कश्मीर	10.00	16.52	2.24	14.28	10.00	8.45	6.45	2.00	3.00	0.60	0.55	0.05
उत्तर प्रदेश	825.00	1106.65	499.59	607.06	650.00	525.46	371.14	154.32	100.00	16.04	10.82	5.22
बिहार	406.00	385.68	155.91	229.77	110.00	94.36	39.77	54.59	40.00	39.90	25.67	14.23
झारखण्ड	25.50	17.73	6.70	11.03	17.80	8.86	8.27	0.59	1.75	3.37	3.30	0.07
उड़ीसा	30.00	94.48	15.31	79.17	5.20	18.42	4.15	14.27	8.20	26.77	5.72	21.05
पश्चिम बंगाल	257.50	255.63	131.77	123.86	112.00	59.12	40.07	19.05	90.00	49.72	42.14	7.58
असम	26.40	48.19	12.40	35.79	9.90	0.19	0.00	0.19	11.00	5.16	0.00	5.16
अखिल भारत	4860.55	5426.42	2644.93	2781.49	2903.90	2176.63	1678.38	498.25	822.83	554.94	363.64	191.30

[अनुवाद]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों में निजी उद्यमियों को प्रोत्साहन

1855. श्री किसनभाई वी. पटेल: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय बाजारों के लिए फलों के प्रसंस्करण तथा इन्हें डिब्बाबंद करने के माध्यम से खाद्य प्रसंस्करण उद्योग को वाणिज्यिक एवं आर्थिक रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए निजी उद्यमियों को आकर्षित करने का है;

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में निजी उद्यमों को प्रस्तावित प्रोत्साहनों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान अभी तक देश में फलों के प्रसंस्करण एवं इन्हें डिब्बाबंद करने के लिए पहचान किए गए केंद्रों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय फलों और सब्जियों की डिब्बाबंदी सहित नए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने के लिए निजी उद्यमियों को आकर्षित करने हेतु विभिन्न स्कीमें कार्यान्वित कर रहा है। फल और सब्जी प्रसंस्करण उद्योग के संवर्धन के लिए मंत्रालय द्वारा डिब्बाबंदी यूनिट सहित नए यूनिट की स्थापना अथवा वर्तमान खाद्य प्रसंस्करण यूनिट के विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी स्कीम के अंतर्गत अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता दी जा रही है। इस स्कीम में तहत मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण इकाइयों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र एवं मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपये है अथवा दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपये है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। वित्तीय सहायता का तीव्र वितरण सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने 01 अप्रैल, 2007 से खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार

संबंधी स्कीम के तहत संवितरण प्रक्रिया का विकेंद्रीकरण बैंकों के जरिए करने का निर्णय लिया है। अब आवेदक अपने पड़ोस में स्थित उन बैंकों के जरिए अनुदान/सहायता प्राप्त कर सकेंगे जिन्होंने परियोजना का मूल्यांकन किया है और उनको ऋण उपलब्ध कराया है।

सरकार फल तथा सब्जी उत्पादों को सीमाशुल्क भुगतान से पहले ही छूट दे चुकी है। सरकार ने फल और सब्जियों के प्रसंस्करण, परिक्षण और पैकेजिंग के लिए स्थापित नए कृषि प्रसंस्करण उद्योगों को आयकर अधिनियम के तहत 5 सालों के लिए लाभ पर 100% कटौती और उसके बाद के 5 सालों के लिए लाभ पर 25% कटौती की है।

(ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की स्कीमें परियोजनान्मुखी हैं। फलों की डिब्बाबंदी सहित खाद्य प्रसंस्करण यूनिट की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण संबंधी कोई भी ऐसा प्रस्ताव जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य तथा तकनीकी रूप से साध्य है, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय से अनुदान लेने का पात्र है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 (27.11.2007 तक) के दौरान फल तथा सब्जी प्रसंस्करण यूनिटों को राज्यवार जारी अनुदान विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

वर्ष 2006-07 और 2007-08 (27/11/2007 तक) के दौरान फल तथा सब्जी प्रसंस्करण यूनिटों को राज्य-वार जारी अनुदान

ब्यौरा	राशि (लाख रुपये में)
1	2
2006-2007	राशि
कर्नाटक	196.33
आंध्र प्रदेश	153.33
पंजाब	67.70
नागालैंड	58.81
मणिपुर	53.74
महाराष्ट्र	361.86
केरल	226.51
उत्तर प्रदेश	61.71
झारखण्ड	25.00
जम्मू और कश्मीर	5.49
हिमाचल प्रदेश	112.52
हरियाणा	29.12
गुजरात	84.79
असम	692.17
मध्य प्रदेश	74.75
उत्तराखण्ड	182.74
पश्चिम बंगाल	49.58
तमिलनाडु	120.70
कुल	2557.45
2007-2008	
झारखण्ड	4.34
उत्तराखण्ड	91.19
उत्तर प्रदेश	85.40
त्रिपुरा	13.87
तमिलनाडु	292.54
पंजाब	81.55
महाराष्ट्र	178.91
मध्य प्रदेश	11.56
कर्नाटक	39.31
पश्चिम बंगाल	192.53
जम्मू-कश्मीर	4.34
हिमाचल प्रदेश	47.97
हरियाणा	32.91
गुजरात	10.84
बिहार	7.73
असम	292.46
आंध्र पद्रेश	118.66
केरल	286.50
कुल	1792.61
कुल योग	4350.06

अनुसूचित जातियों के छात्रों के लिए छात्रावास

1856. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि विभिन्न स्थानों पर अनुसूचित जातियों के छात्रों के लिए बनाए गए छात्रावासों का उपयोग अन्य प्रयोजनों हेतु किया जा रहा है;

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

(ग) इन्हें खाली करवाने तथा इनका उपयोग अनुसूचित जातियों के छात्रों के लिए करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

पश्चिम बंगाल, असम तथा पूर्वोत्तर में परिसंपत्ति कार्यालय

1857. श्री नरहरि महतो: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल, असम तथा पूर्वोत्तर में तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) के कितन परिसंपत्ति कार्यालय है;

(ख) पश्चिम बंगाल, असम तथा पूर्वोत्तर में ओएनजीसी की कालोनियों में कितने प्राथमिक विद्यालय चलाए जा रहे हैं; और

(ग) पश्चिम बंगाल, असम तथा पूर्वोत्तर में व्यवसायियों को किराए पर कितने दुकान प्रतिष्ठान दिए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) ओएनजीसी के दो परिसंपत्ति कार्यालय हैं जिनमें से एक नजीरा (असम) और दूसरा अगरतला (त्रिपुरा) में है। इसके अतिरिक्त, अन्वेषण, उत्पादन और अन्य प्रचालनात्मक आवश्यकताओं में सहायता के लिए चार और कार्यालय, 2 पश्चिम बंगाल में और 2 असम में हैं।

(ख) ओएनजीसी कर्मचारियों के कल्याण के उपाय के रूप में, ओएनजीसी कालोनियों के भीतर 6 (छह) स्कूल चलाए जाते हैं जो प्राथमिक शिक्षा देते हैं।

(ग) ओएनजीसी कार्य केन्द्रों में कालोनियों में रह रहे अपने कर्मचारियों को सामान्य वस्तुओं की आसान उपलब्धता को सुविधाजनक बनाने के लिए, खुदरा आधार पर व्यापारियों के जरिए पचपन दुकानें चलाई जा रही हैं।

गोवा में प्रशिक्षण संस्थान

1858. श्री जोवाकिम बखला: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गोवा में तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) का कोई प्रशिक्षण संस्थान है;

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

(ग) अभी तक कितने कार्मिकों को प्रशिक्षित किया गया है;

(घ) अभी तक किस प्रकार के पाठ्यक्रम आयोजित किए गए हैं; और

(ङ) संस्थान द्वारा हासिल विशिष्ट उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी, हां। आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) ने बेतूल, दक्षिणी गोवा में पेट्रोलियम सुरक्षा, स्वास्थ्य और पर्यावरण प्रबंधन संस्थान (आईपीएसएचईएम) नामक एक प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किया है।

(ग) 23.11.2007 की स्थिति के अनुसार विभिन्न प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों में कुल 22961 कार्मिकों को प्रशिक्षत किया गया है।

(घ) इस संस्थान द्वारा आयोजित स्वास्थ्य, सुरक्षा और पर्यावरण (एचएसई) प्रबंधन के संबंध में सैद्धान्तिक और व्यावहारिक पाठ्यक्रमों को आधारभूत, उन्नत, पुनश्चर्या और वर्गीकृत पाठ्यक्रमों में श्रेणीबद्ध किया गया है जिनमें ग्राहकों की आवाश्यकताओं के लिए उपयुक्त टेलर-मेड पाठ्यक्रम और ओएनजीसी के विभिन्न कार्य केन्द्रों पर परिसरेत्तर गुणवत्ता स्वास्थ्य, सुरक्षा और पर्यावरण पाठ्यक्रम शामिल हैं।

(ङ) यह संस्थान अनन्य रूप से अपतट में जाने वाले कार्मिकों के लिए एक आधुनिक सामुद्रिक परजीविता प्रशिक्षण पोत सहित एक छत के नीचे आधुनिकतम कला एचएसई प्रशिक्षण सुविधाओं वाले अंतर्राष्ट्रीय मानक के रोल माडल के रूप में विकसित है। यह आईएसओ अधिप्रमाणित (आईएसओ-9001, आईएसओ 14001 और ओएचएसएएस/आईएस-18001) है। इसके द्वारा कतर, सूडान जैसे देशों को इन-हाउस फैकल्टीज नियुक्त की गई और अन्य ई एंड पी कंपनियों के कर्मिकों को प्रशिक्षित किया गया। इसने अन्य अध्ययन किए और सुरक्षा प्रबंधन और पर्यावरण प्रबंधन में अंतर्राष्ट्रीय डिप्लोमा कार्यक्रम भी आयोजित किए।

इस संस्थान ने वर्ष 2001 और 2003 के लिए स्वर्ण मयूर राष्ट्रीय प्रशिक्षण पुरस्कार, वर्ष 2004 के लिए स्वर्ण मयूर पर्यावरण प्रबंधन पुरस्कार और वर्ष 2003-04 और 2006 के लिए ग्रीनटेक पर्यावरण उत्कृष्टता पुरस्कार सहित अनेक शानदार पुरस्कार भी जीते।

ए.ई.आर.ए. की स्थापना

1859. श्री किन्जरपु येरननायडु:
श्री प्रहलाद जोशी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वैमानिक सेवाओं के लिए शुल्क ढांचे की समीक्षा करने तथा भारतीय विमानपत्तनों पर पूर्व-निर्धारित निष्पादन मानदण्डों की निगरानी के लिए विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (ए.ई.आर.ए.) की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई विधान अधिनियमित किया गया है;

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

(घ) क्या ए. ई. आर. ए. सेना तथा अर्ध-सैनिक बलों के विमानपत्तनों की भी निगरानी करेगा; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) प्रमुख हवाईअड्डे के संबंध से निम्नलिखित कार्यों को करने के लिए हवाईअड्डा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एइआरए) नामक स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण की स्थापना का प्रस्ताव है; (i) विमानिक सेवाओं के लिए वसूली ढांचे का निर्धारण करना, (ii) विकास शुल्कों की राशि का निर्धारण करना; (iii) विमान अधिनियम, 1934 के अन्तर्गत निर्मित विमान नियम, 1937 के नियम के अन्तर्गत लगाए जाने वाले यात्री सेवा शुल्क की राशि का निर्धारण करना; (iv) गुणवता, निरन्तरता तथा विश्वसनियता से संबंधित निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की मानीटरिंग; (v) दरसूची के निर्धारण के लिए यथा आवश्यक सूचना मंगवाना; (vi) केन्द्र सरकार द्वारा यथा सौंपे गए ऐसे अन्य कार्यों को निष्पादित करना। इस उद्देश्य के लिए, 5 सितंबर, 2007 को लोक सभा में ऐरा बिल 2007 पेश किया गया है। बिल को परिवहन, पर्यटन एवं संस्कृति पर संसदीय स्थायी समिति से संबंधित विभाग को भेजा गया है।

(घ) और (ङ) जी, नहीं। बहरहाल, हवाईअड्डे आर्थिक विनियामक प्राधिकरण ऐसे हवाईअड्डों पर सिविल इंकलेवों के संबंध में निर्धारित क्रियाओं का निष्पादन करेगा बशर्ते ऐसे सिविल इंकलेव "प्रमुख हवाईअड्डे" हों।

मिजोरम में नई रेलवे लाइन

1860. डा. एच.टी. संगलिआना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मिजोरम राज्य में भैराबी-सिनरोग-आइजवाल के संबंध में रेलरोड की नई लाइन का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो विलंब के क्या कारण हैं; और

(घ) उक्त कार्य कब तक आरंभ तथा पूरा होने की संभावना है तथा उक्त कार्य की अनुमानित लागत कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) भैराबी से साइरंग तक (51.38 कि. मी) नई बड़ी आमान लाइन के लिए सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है। योजना आयोग ने "सैद्धांतिक रूप में" इसके अनुमोदन को अपनी सहमति प्रदान कर दी है। परियोजना का मूल्यांकन करने के लिए इसे योजना आयोग के पास भेजा गया है।

[हिन्दी]

कोयले का रूपांतरण तेल में करने के लिए एस.ए.एस.ओ.एल. से प्रस्ताव

1861. श्री संतोष गंगवार: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कोयले का रूपांतरण तेल में करने की तकनीकों का अग्रेषण करने के लिए साऊथ अफ्रीकन पेट्रोकेमिकल कंपनी "एस. ए. एस. ओ. एल." से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) एक अंतर-मंत्रालयी समूह में इस प्रस्ताव पर विचार किया गया था और अंतर-मंत्रालय समूह की रिपोर्ट में यह

बताया गया कि कई कारकों के कारण अपने वर्तमान रूप में इस प्रस्ताव का समर्थन नही किया जा सकता है।

[अनुवाद]

उत्तर प्रदेश में रसोई गैस एजेंसियों का खोला जाना

1862. श्री हरिकेवल प्रसाद: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश के देवरिया तथा बलिया जिलों में किन-किन स्थानों पर रसोई गैस एजेंसियों की स्थापना की गई है और इनकी स्थापना कब से की गई है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष इन एजेंसियों को रसोई गैस के कितने अतिरिक्त कनेक्शन दिए गए हैं;

(ग) उक्त अवधि के दौरान नए कनेक्शनों के लिए इन एजेंसियों के पास कितने व्यक्ति दर्ज हैं; और

(घ) इन जिलों में ऐजेंसी-वार कितने अतिरिक्त कनेक्शन जारी किए गए हैं और कितने व्यक्ति प्रतीक्षा सूची में हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां उत्तर प्रदेश के देवरिया और बलिया जिलों में क्रमश: 10 और 13 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप प्रचालित कर रही हैं। इन डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के स्थान और स्थापना/शुरू करने की तारीख संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ख) से (घ) वास्तविक घरेलू ग्राहकों के लिए मांग पर नए एलपीजी कनैक्शन उपलब्ध हैं और उत्तर प्रदेश के देवरिया और बलिया जिले में नए कनेक्शन जारी करने के लिए कोई प्रतीक्षा-सूची नहीं है। विगत तीन वर्षों के दौरान ओएमसीज ने देवरिया और बलिया जिलों में क्रमश: 31200 और 26418 नए एलपीजी कनैक्शन जारी किए हैं। डिस्ट्रीब्यूटरशिप वार जारी किए गए नए कनेक्शनों के ब्यौरे संबंधित ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

विवरण

उत्तर प्रदेश राज्य के जिला देवरिया में एलपीजी एजेंसियां

क्र.सं.	वितरक का नाम	स्थान	स्थापना की तारीख
1	2	3	4
1.	मैसर्स सुमित्रा इन्डेन गैस सर्विस	भाटनी बाजार	24.03.2003
2.	मैसर्स बरहाज गैस सर्विस	बरहाज	24.10.1989
3.	मैसर्स आशा गैस	देवरिया	20.12.1981
4.	मैसर्स श्री गणेश इन्डेन	लार	26.12.2001
5.	मैसर्स दुग्धेश्वर नाथ इन्डेन	रूद्रपुर	03.06.2002
6.	मैसर्स देवरिया पुलिस लाइन	देवरिया	31.07.1999
7.	मैसर्स देवरिया गैस सर्विस	देवरिया	19.05.1986
8.	मैसर्स शोभा भारत गैस	देवरिया	22.07.2005
9.	मैसर्स सुमित्रा भारत गैस एजेंसी	मझोलीराज	25.02.2002
10.	मैसर्स रमेश भारत गैस	भाटपारानी	22.07.2005

उत्तर भारत राज्य के जिला बलिया में एलपीजी एजेंसियां

क्र.सं.	वितरक का नाम	स्थान	स्थापना की तारीख
1.	मैसर्स शार्दूल इन्डेन	मनियार	23.10.2007
2.	मैसर्स परमार्थ इन्डेन गैस सर्विस	रानीगंज	23.09.1999
3.	मैसर्स गौतम इन्डेन सेवा केन्द्र	रियोटी	30.09.1999
4.	मैसर्स चैन शक्ति इन्डेन सर्विस	साहतवार	30.09.1999
5.	मैसर्स विक्रम गैस सर्विस	बलिया	27.07.1982
6.	मैसर्स उपहार गैस सर्विस	बलिया	06.09.1995
7.	मैसर्स इन्डेन पुलिस गैस सर्विस	बलिया	31.03.2000
8.	मैसर्स संजय भारत गैस	चिदबरागांव	14.01.2002
9.	मैसर्स रूद्र भारत गैस सर्विस	बांसडीह	19.02.2002
10.	मैसर्स सीबीएस गैस सर्विस	रासरा	26.12.1993
11.	मैसर्स विजय गैस सर्विस	बलिया	03.06.2002
12.	मैसर्स श्री लक्ष्मी गैस सर्विस	सिकन्दपुर	15.03.2003
13.	मैसर्स ओम गैस एजेंसी	बलथारा रोड	14.09.2004

[हिन्दी]

1857 के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम के शहीदों के स्मारक

1863. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1857 के प्रथम स्वंतत्रता संग्राम के शहीदों की याद में बनाए गए स्मारक की मरम्मत/पुरूद्धार के लिए सरकार ने कोई पहल की है;

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

(ग) क्या उक्त स्वतंत्रता सेनानियों के जन्मस्थलों पर अथवा उनके शहीद होने के स्थान पर कोई स्मारक बनाए गए हैं तथा क्या कोई योजनाएं उनके नाम से शुरू की गई हैं; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) भारत सरकार ने प्रथम स्वतंत्रता संग्राम 1857 की 150वीं वर्षगाँठ, भारतीय स्वतंत्रता की 60वीं वर्षगाँठ; वन्दे मातरम् को राष्ट्रीय गीत के रूप में अंगीकार करने की शताब्दी; तथा शहीद भगत सिंह की शहादत की 75वीं पुण्यतिथि तथा जन्मशताब्दी मनाने संबंधी कार्यक्रम तैयार करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में एक राष्ट्रीय समिति गठित की है। इन समारोहों को मनाने के लिए कार्यक्रमों और कार्यकलापों के कार्यान्वयन हेतु एक राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति भी गठित की गई है। राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण तथा भारतीय ऐतिहासिक अनुसंधान परिषद के परामर्श से संरक्षण और पुनरूद्धार हेतु स्वतंत्रता आंदोलन से संबंद्ध अनेक स्थलों को चिन्हित करने का निर्णय किया है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति ने इस आशय के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है कि दिल्ली में शहीदों के लिए एक स्मारक/शहीद मीनार स्थापित की जाए।

अनुसूचित जातियों का विकास

1864. श्री पुन्नुलाल मोहले: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास अनुसूचित जातियों के समग्र विकास हेतु विभिन्न मंत्रालयों तथा विभागों द्वारा लागू की गई योजनाओं तथा कार्यक्रमों का अलग-अलग ब्यौरा है;

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

(ग) क्या अनुसूचित जातियों के विकास हेतु केन्द्र सरकार के उपरोक्त मंत्रालय, अन्य मंत्रालयों तथा विभागों में विभिन्न विकास कार्यक्रमों तथा कल्याण योजनाओं के लिए अनुमोदित तथा आबंटित धनराशि की निगरानी एवं उनका आकलन करने के लिए कोई तंत्र है;

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

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान छत्तीसगढ़ तथा अन्य राज्यों में इस तंत्र के जरिए किए गए आकलन एवं निगरानी का ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या परिणाम निकले?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) योजना आयोग द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसरण में अनुसूचित जाति उप-योजना के अंतर्गत लक्षित कवरेज हेतु 14 मंत्रालयों/विभागों को निधि आबंटित की गई है। इसके अतिरिक्त, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय भी अनुसूचित जातियों के शैक्षिक विकास और सामाजिक-आर्थिक सशक्तिकरण के लिए योजनाएं क्रियान्वित कर रहा है।

(ग) से (ङ) संबंधित मंत्रालयों और योजना आयोग द्वारा नियमित मॉनीटरिंग की जाती है। उनका आवधिक मूल्यांकन भी किया जाता है और अपेक्षित परिवर्तन/सुधार किया जाता है। तथापि, कार्य राज्य-वार नहीं किया जाता।

गोसलपुर डुन्डी साइडिंग को बंद किया जाना

1865. श्री राकेश सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम-मध्य रेलवे जोन के अंतर्गत जबलपुर रेलवे मंडल की गोसलपुर डुन्डी साइडिंग के बंद किए जाने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या इसके परिणामस्वरूप उक्त मंडल को आर्थिक हानि हुई है;

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

(घ) लाभ लक्ष्य प्राप्त करने के लिए की गई/प्रस्तावित कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जबलपुर मंडल पर गोसलपुर और डुंडी साइडिंगों को क्रमशः पूरे रैक और आधे रैक टर्मिनल के रूप में अधिसूचित किया गया है। गोसलपुर और डुंडी गुड्स साइडिंगों को चालू करने के पश्चात बंद करने का कोई मामला नहीं है बहरहाल, परिचालनिक कारणों से, इन साइडिंगों से जाने और आने वाले माल को कुछ समय तक प्रतिबंधित किए जाने के मामले हैं।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

यात्रा टिकट परीक्षकों तथा सुरक्षा कर्मचारियों द्वारा यात्रियों की प्रताड़ना

1866. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस बात की जानकारी है कि अम्बाला सिटी रेलवे स्टेशन पर तैनात यात्रा टिकट परीक्षक तथा सुरक्षा कर्मचारी दूर-दराज, विशेषकर उत्तर प्रदेश तथा बिहार से आने वाले यात्रियों को अकारण प्रताड़ित करते हैं एवं उनसे जबरन वसूली कर रहे हैं;

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

(ग) 240 किलोमीटर से अधिक दूरी से आने वाले यात्रियों के लिए अंबाला सिटी तथा अंबाला छावनी के लिए किराया सामान ही होने के बावजूद भी यात्रा टिकट परीक्षकों द्वारा जबरन वसूली को रोकने तथा यात्रियों की अनावश्यक प्रताड़ना को रोकने के लिए रेलवे ने क्या कदम उठाए हैं; और

(घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए दिशा-निर्देश जारी करने हेतु रेलवे द्वारा क्या उपाय किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) ऐसी कोई घटना नोटिस में नहीं आई है।

(ग) और (घ) टिकट जांच तथा सुरक्षा कर्मियों की कार्य-प्रणाली पर निगरानी रखने के लिए सतर्कता, वाणिज्यिक और सुरक्षा विभागों द्वारा नियमित ओर औचक जांचें की जाती हैं। कदाचार में संलिप्त पाए गए कर्मचारियों के विरूद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के तहत कार्रवाई की जाती है। इसके अलावा, इन कर्मचारियों की कार्य प्रणाली संबंधी शिकायतों के निवारण के लिए मुख्यालय और मंडल दोनों स्तरों पर जन शिकायत कक्ष कार्य कर रहे हैं।

[अनुवाद]

विकलांग व्यक्तियों हेतु सहायक उपकरणों की मांग तथा आपूर्ति

1867. श्री जी. एम. सिद्देश्वर: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कर्नाटक में जिला विकलांगता पुनर्वास केन्द्रों से विकलांग व्यक्तियों हेतु सहायक उपकरणों की मांग तथा आपूर्ति की स्थिति क्या रही;

(ख) मांग के अनुसार उपकरणों की आपूर्ति सुनिश्चत करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कर्नाटक में विकलांग सहायक उपकरण उपलब्ध कराने के लिए आयोजित कैंपों का स्थान-वार ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) सरकार ने पिछले तीन वर्षों के दौरान कर्नाटक में जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्रों को कोई सहायता अनुदान स्वीकृत नहीं किया है। चालू वर्ष के लिए कर्नाटक में जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्रों से सहायता अनुदान के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

ए.टी.एफ. की कीमतों में कमी

1868. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय एयरलाइंस संघ (एफ.आई.ए.) ने एवियेशन टरबाइन फ्यूल (ए.टी.एफ.) पर सीमा-शुल्क तथा उत्पाद शुल्क में कमी करने का अनुरोध किया है तथा ईंधन की आपूर्ति के लिए निजी कंपनियों को अनुमति देने का अनुरोध किया है;

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

(ग) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। फेडरेशन ऑफ इंडियन एयरलाइंस ने अंतरदेशीय एयरलाइनों के लिए विमानन टरबाईन ईंधन पर करों के युक्तिकरण तथा मूल कीमत के कमी का मामला उठाया है। एफआईए द्वारा घरेलू प्रचालनों के लिए एटीएफ पर सीमा शुल्क ड्यूटी घटाने का अनुरोध किया गया। एटीएफ पर सीमा शुल्क ड्यूटी को 4% किया जाना है तथा एटीएफ को "घोषित सामान" का दर्जा दिया जाए तथा इस प्रकार सम्पूर्ण भारत में एक ही प्रकार का 4% विक्रय कर को आकर्षित करता है।

(ग) एटीएफ पर करों के युक्तिकरण तथा एटीएफ पर मूल कीमत में कमी का मुद्दा समय-समय पर पेट्रोलियम मंत्रालय तथा वित्त मंत्रालय के साथ उठाया गया है। अनुसूचित एयरलाइनों द्वारा प्रचालित चालीस हजार किलोग्राम से कम अधिकतम उड़ान सहित एक विमान को बेचा गया एटीएफ को "घोषित समान" का दर्जा दिया गया है। इससे पहले, यह लाभ केवल आपरेटर के प्रकार

पर किसी भी अर्हता के बिना केवल टर्बो प्राप विमानों पर ही उपलब्ध थी।

[हिन्दी]

पाइपलाइन बिछाने के लिए बांग्लादेश तथा बर्मा के साथ वार्ता

1869. श्री कीरेन रिजीजू: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र में राज्यों में पाइपलाइन बिछाने के लिए बांग्लादेश तथा बर्मा के साथ वार्ता चल रही है;

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

(ग) क्या प्राकृतिक गैस के क्षेत्रों की खरीद तथा उनके विकास के संबंध में बांग्लादेश तथा चीन के साथ पूर्व में हुए समझौते के कारण बांग्लादेश एवं बर्मा के साथ भारत की वार्ताओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) भारत ने म्यांमार में ए1 तथा ए3 ब्लाकों से प्राकृतिक गैस का आयात करने का प्रयास किया था। म्यांमार से गैस की निकासी के लिए आरंभ में, बांग्लादेश के रास्ते पाइपलाइन बिछाने के विकल्प पर विचार किया गया था। परन्तु, बांग्लादेश के साथ मतभेद होने के कारण इसमें प्रगति नहीं हुई। बांग्लादेश से बाहर-बाहर भारत के उत्तर पूर्वी राज्यों से होकर पाइपलाइन के परिवर्तित विकल्प पर भी विचार किया गया था। बाद में, म्यांमार ने चीन को गैस बेचने का फैसला कर लिया है।

भारत ने बांग्लादेश से प्राकृतिक गैस का आयात करने का प्रयास भी किया था। तथापि, बांग्लादेश ने विचार व्यक्त किया कि गैस की अपनी आंतरिक मांग को देखते हुए उनके पास निर्यात करने के लिए गैस की पर्याप्त मात्रा नहीं है। इसलिए, फिलहाल भारत का बांग्लादेश से गैस आयात करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) ऊपर (क) तथा (ख) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

मेट्रोपोलिटन शहरों में नए टर्मिनल

1870. श्री एस. के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के पास विद्यमान स्टेशनों पर भीड़ को कम करने के लिए मेट्रापोलिटन शहरों में और अधिक नए टर्मिनल बनाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इसके लिए किन-किन स्थानों की पहचान की गई है;

(ग) नए टर्मिनल कब तक बना दिए जाएंगे;

(घ) क्या यात्रियों को उनके गंतव्य स्थल पर पहुंचाने के लिए एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल तक शटल सेवा चलाने का भी कोई प्रस्ताव है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां, नई दिल्ली और दिल्ली मेन स्टेशनों के मौजूदा टर्मिनलों पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए दिल्ली में आनंद विहार में एक टर्मिनल निर्माणाधीन है। इस टर्मिनल का कार्य 31.03.2009 तक पूरा होने की संभावना है। अन्य स्थानों के लिए टर्मिनलों के बारे में अभी निर्णय लिया जाना है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

कम किराये वाली एयरलाइनों का प्रभाव

1871. श्री नवीन जिन्दल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कम किराये वाली एयरलाइनों की शुरूआत के बाद विमान यात्रियों की संख्या में वृद्धि का अवलोकन किया है;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान यात्रियों की संख्या में हुई वृद्धि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इसके परिणामस्वरूप इंडियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया के राजस्व में कमी आई है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, नहीं। वर्ष 2005 में क्रमशः लगभग 232.31 मिलियन तथा 32.67 मिलियन हवाई यात्रियों ने घरेलू मार्गों पर यात्रा की। इसी प्रकार, वर्ष 2007 में (अक्तूबर तक) 35.37 मिलियन हवाई यात्रियों ने घरेलू मार्गों पर यात्रा की।

(ग) और (घ) किसी एयरलाइन का राजस्व निष्पादन वर्धित प्रतिस्पर्धा समेत अनेक कारकों पर निर्भर करता है। एअर इंडिया/इंडियन एयरलाइंस के राजस्व निष्पादन पर किसी एक कारक के प्रभाव की गणना करना व्यवहार्य नहीं है।

(ङ) राष्ट्रीय वाहकों के सुदृढ़ीकरण के लिए उठाए गए/उठाए जाने के लिए प्रस्तावित कदम इस प्रकार हैं; (i) कम लागत वाहक "एअर इंडिया इक्सप्रैस" की शुरूआत; (ii) एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस का विलय; (iii) 111 नए विमानों का अर्जन; (iv) उत्पाद/सेवा में सुधार; (v) अंतरराष्ट्रीय पहचान का विस्तार करने के लिए विमान की ड्राई/बैट लीजिंग; (vi) कार्गो, एल सी सी, ग्राउण्ड हैण्डलिंग, एम आर ओ जैसी रणनैतिक बिजनेस यूनिटों की स्थापना जिनमें से प्रत्येक का प्रबंधन राजस्व अर्जित करने वाली डिविजनों के रूप में किया जाएगा तथा; (vii) ग्राहकों को मूल्य संबंधित सेवा प्रदान करने के लिए एक रणनैतिक गठबंधन में शामिल होना।

ए.टी.सी. को ए.ए.आई. से अलग किया जाना

1872. श्री एल. राजगोपाल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर ट्रैफिक कंट्रोल (ए.टी.सी.) को भारतीय प्राधिकरण (ए.ए.आई.) से अलग किये जाने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार अलग कंपनी के रूप में ए.टी.सी. की स्थापना करने का है;

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

(ङ) क्या ए.टी.सी. को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से अलग किए जाने पर ए. ए. आई. को राजस्व की बहुत अधिक हानि होगी; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (च) नागर विमानन सेक्टर के लिए एक रोडमैप तैयार करने के लिए सरकार द्वारा पूर्व मंत्रिमंडल सचिव श्री नरेश चन्द्र की अध्यक्षता में गठित एक समिति ने, अन्य बातों के साथ-साथ, सिफारिश की थी कि एटीसी सेवाओं को अंतरराष्ट्रीय परिपाटियों की तर्ज पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के वर्तमान अधिकार क्षेत्र से बाहर करके एक पृथक निगमित सत्ता के रूप में गठित किया जाए। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने तदनुसार निम्न पर परामर्श देने के लिए एक सलाहकार को संलिप्त किया है;

(i) ए एन एस सेवाओं के निगमीकरण के लिए उपलब्ध विभिन्न विकल्पों की जांच करना और उन पर सिफारिशें करना। (ii) अनुशंसित संरचना के अनुसार एएनएस सेवाओं के निगमीकरण के वित्तीय, वाणिज्यिक तथा अन्य लाभों का अनुमान लगाना जिसमें गुणात्मक लाभ शामिल है। (iii) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण पर, विशेषकर वित्तीय तथा मानव संसाधन संबंधी रूप में, एएनएस सेवाओं के निगमीकरण के प्रभाव का आंकलन करना और, यदि आवश्यक हो, तो उपचारात्मक उपाय सुझना। (iv) प्रौद्योगिकीय स्तरोन्नयन तथा अन्तरराष्ट्रीय परिपाटियों आदि की आवश्यकता की पृष्ठभूमि में, निगमित सत्ता के लिए समुचित संगठनात्मक ढ़ांचे तथा आर्थिक मॉडल का सुझाव देना। (v) विनिर्दिष्ट महत्वपूर्ण बिन्दुओं सहित निगमित सत्ता के सृजन के लिए रोडमैप तैयार करना। (vi) कानूनी/तकनीकी/प्रक्रियागत औपचारिकताओं में सलाह/सहायता प्रदान करना, तथा (vii) इस संबंध में यथा आवश्यक अन्य सिफारिशें करना। इस प्रकार, इस मामले में कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

राष्ट्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी प्रबंधन संस्थान

1873. श्री के. सी. पल्लानी शामी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों, विशेषकर तमिलनाडु में राष्ट्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी उद्यमिता तथा प्रबंधन संस्थान (एन.आई. एफ.टी.ई.एम.) के थीम सेन्टर खोले जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके लिए किन-किन स्थानों की पहचान की गई है; और

(ग) ये थीम सेन्टर कब तक खोल दिए जाने की संभावना है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) राष्ट्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी उद्यमशीलता एवं प्रबंधन संस्थान कुंडली (हरियाणा) में एक शीर्ष स्तरीय संस्थान के रूप में की जा रही है। इस संस्थान में खाद्य प्रसंस्करण के विभिन्न उप-क्षेत्रों पर विशेष जोर देने वाले सेक्टोरल और क्रास

सेक्टोरल थीम सेन्टर होंगे। देश के विभिन्न भागों में उक्त संस्थान के थीम सेन्टरों की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इंडियन आयल तथा भारत पेट्रोलियम के बंद पड़े तेल डिपो

1874. श्री गणेश सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात से जानकारी है कि मध्य प्रदेश के सतना में इंडियन आयल तथा भारत पेट्रोलियम के तेल डिपो बंद कर दिए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को इन डिपुओं के बंद होने के बाद उपभोक्ताओं को हो रही मुश्किलों के बारे में जानकारी है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी, हां। इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) डिपो में प्रथमत: 14.6.1997 को और दूसरी 17.8.2001 को हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) डिपो में दो अग्नि दुर्घटनाएं घटीं। इन डिपुओं में अग्नि दुर्घटनाओं के बाद जिला मजिस्ट्रेट और सतना (मध्य प्रदेश) के कलेक्टर ने इन डिपुओं में प्रचालन बंद करने के लिए इन तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को नोटिस जारी किए। सतना में दोनों डिपो उपर्युक्त नोटिस जारी किए जाने के परिणामस्वरूप सुरक्षा कारणों से बंद कर दिए गए हैं।

(ग) और (घ) सतना से आपूर्ति पाने वाले बाजार को पेट्रोलियम उत्पादों की पर्याप्त आपूर्तियां पिछले एक वर्ष से अधिक समय से जबलपुर और सागर डिपुओं से जारी है। इन डिपुओं पर अतिरिक्त आपूर्तियों का ध्यान रखने के लिए पर्याप्त ढांचा उपलब्ध है और विषयान्तर्गत स्थान पर पेट्रोलियम उत्पादों की कोई कमी नहीं रही है और ऐसी स्थिति में सतना में उक्त डिपुओं के बंद होने के बाद उपभोक्ताओं को कोई कठिनाई नहीं हुई है।

लौह अयस्क/तैयार माल की दरें

1875. श्री अविनाश राय खन्ना: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या लौह अयस्क तथा तैयार माल की कीमतों में उतार-चढ़ाव से लोहा व्यापारी दुविधा में पड़ गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या व्यापारियों को भारी नुकसान हो रहा है; और

(घ) यदि हां, तो उक्त कीमतों को स्थिर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) से (घ) लौह अयस्क और तैयार माल के मूल्य नियंत्रणमुक्त हैं तथा लौह अयस्क या तैयार माल के मूल्यों को नियंत्रित करने में सरकार की कोई भूमिका नहीं होती है। पिछले एक वर्ष के दौरान, लौह अयस्क के तात्कालिक मूल्यों में एक वृद्धिपरक रूख दिखाई दिया है। अक्तूबर, 2004 से अक्तूबर, 2007 की तीन वर्ष की अवधि के दौरान, खुदरा बाजार में इस्पात की कीमतें विभिन्न इस्पात उत्पादों के मामले में 2.6% से 12.4% के दायरे में बढ़ी हैं। जहां तक लौह अयस्क और तैयार माल की दरों में आए उतार-चढ़ाव के कारण कारोबारियों को हुए नुकसान का संबंध है, सरकार ने इस संबंध में कोई आँकड़े नहीं रखे हैं।

[अनुवाद]

कंपनी ओन्ड कंपनी आपरेटेट (सी.ओ.सी.ओ) संबंधी नीति

1876. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृमिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल, निगमों ने विशेषकर स्थाई कोको के लिए "कंपनी ओन्ड कंपनी आपरेटेड" के प्रबंधन के विषय के संबंध में सरकार की नीति लागू की है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में सरकारी क्षेत्र के प्रत्येक उपक्रम ने व्यापक नीति बनाई है तथा परिचालित की है;

(ग) यदि नहीं, तो सरकारी आदेश/नीति को लागू नहीं किए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार ने उक्त नीति का विचार त्याग दिया है;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) देश में सरकारी क्षेत्र के चार तेल उपक्रमों द्वारा चलाए जा रहे स्थाई कोको के नाम क्या हैं; और

(छ) अस्थाई कोको तथा स्थाई कोको के संबंध में प्रत्येक

सरकारी क्षेत्र के उपक्रम की व्यापक नीति कब तक बना ली जाएगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (छ) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने दिनांक 6.9.2006 के पत्र द्वारा कंपनी के स्वामित्व में कंपनी द्वारा प्रचालित (कोको) खुदरा बिक्री केन्द्रों के प्रचालन पर व्यापक दिशानिर्देश जारी किए हैं जिनके आधार पर सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज), अर्थात् इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी) और भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी) को अपने विस्तृत दिशानिर्देश तैयार करने की सलाह दी गई है। ओ एम सीज इस विषय पर अपने विस्तृत दिशानिर्देश तैयार करने की प्रक्रिया में है।

वर्तमान में, ओ एम सीज द्वारा देश में 556 स्थायी कोको खुदरा बिक्री केन्द्रों का प्रचालन किया जा रहा है।

औषधियों के खुदरा मूल्य में वृद्धि

1877. **श्री अधीर चौधरी:** क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भेषज उद्योग ने औषधियों के खुदरा मूल्य में 3 से 4% की वृद्धि करने की अनुमति देने तथा औषधियों की टैम्पर प्रूफ पैकेजिंग शुरू करने के लिए सरकार से अनुरोध किया जैसा कि दिनांक 21 अगस्त, 2007 के "द टाइम्स इंडिया" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या भेषज उद्योग ने औषधि विनिर्माताओं को विनिर्माण लाइसेंस स्वीकृत करने के संबंध में कड़े उपाय करने के लिए भी सरकार से अनुरोध किया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) जी, हां। मैसर्स निकोलस पिरामल इंडिया लि. ने जुलाई, 2007 में इस विभाग में अभ्यावेदन दिया जिसमें उसने देश में नकली दवाओं के खतरे के संबंध में अपनी चिंता व्यक्त की और इस विभाग को इस समस्या का सामना करने के लिए चोरी रोधी पैकेजिंग के लिए डीपीसीओ के अन्तर्गत उच्चतर अधिकतम अनुमत्य विनिर्मातोत्तर व्ययों (एमएपीई) की मंजूरी, विनिर्माण लाइसेंसों के आवंटन को नियंत्रित करने वाले कानूनों और विनियमों की समीक्षा, नकली दवानिर्माताओं के लाइसेंस निरस्त करने आदि जैसे कुछ सुझाव दिए हैं। चूंकि दवाओं की गुणवत्ता का मामला स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा प्रशासित औषधि एवं सौंदर्यप्रसाधन अधिनियम 1940 के अधिकार क्षेत्र में आता है, इसलिए इस मामले की जाँच करने का अनुरोध उक्त मंत्रालय से किया गया है। जहाँ तक दवाओं की टेम्परप्रूफ पैकेजिंग को लागू करने के लिए उच्चतर एमएपीई की मंजूरी का सम्बन्ध है, इस विभाग द्वारा मामले की जाँच की जा रही है।

[हिन्दी]

भारतीय तेल निगम में ए.सी./एस.टी. का बैकलॉग

1878. **श्री रामदास आठवले:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय तेल निगम (आई ओ सी) में कुल कितने कर्मचारी/अधिकारी कार्य कर रहे हैं तथा उनमें से अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों/अधिकारियों की संख्या कितनी है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान कुल कितने कर्मचारी नियुक्त किए गए तथा उनमें से अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या आरक्षित पदों से संबंधित कोई बैकलॉग है; और

(घ) यदि हां, तो विशेष भर्ती अभियान के जरिए बैकलॉग भरने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) 30.6.2007 की स्थिति के अनुसार, इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी) में कार्यरत अधिकारियों और गैर-अधिकारी कर्मचारियों की कुल संख्या और उनमें से अनुसूचित जातियों (अ.जा.) और अनुसूचित जनजातियों (अ.ज.जा.) की संख्या निम्नानुसार हैं

	कुल	अ.जा.	अ.ज.जा.
अधिकारी	11861	1979	745
गैर-अधिकारी	19863	3879	1486

(ख) विगत तीन वर्षों अर्थात 2004 से 2006 के दौरान, आई ओ सी में 1872 व्यक्ति नियुक्त किए गए हैं, जिनमें से 294 व्यक्ति अ. जा. से और 108 अ. ज. जा. से संबंधित हैं।

(ग) 30.6.07 की स्थिति के अनुसार, आई.ओ.सी. में सीधी भर्ती में अ.जा. और अ.ज.जा. रिक्त पदों की कमी निम्नानुसार है:

समूह	30.6.07 की स्थिति के अनुसार, पिछले रिक्त पदों (कमी) की संख्या	
	अ.जा.	अ.ज.जा.
क	6	4
ख	इस समूह में भर्ती नहीं की जाती है।	
ग	0	0
घ	0	8

(घ) आई ओ सी का समूह 'क' और 'घ' में मामूली कमी को भर्ती की सामान्य स्थिति में भरने का प्रस्ताव है, इसलिए कारपोरेशन इनके लिए विशेष अभियान चलाने की योजना नही बना रहा है।

[अनुवाद]

बिस्किट उद्योग

1879. **श्री जी. करूणाकर रेड्डी:** क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गेहूँ के महंगा होने के कारण बिस्किट उद्योग सहित गेहूँ तथा आटा आधारित उद्योगों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है;

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

(ग) क्या इसके कारण कुछ छोटे उद्योग बंद हो गए हैं; और

(घ) यदि हाँ, तो इन समस्याओं के समाधान के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) से (घ) खाद्य प्रसंस्करण मंत्रालय को गेहूँ और आटा आधारित उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों जिसमें गेहूँ और आटा आधारित उद्योग शामिल है, की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए अपनी योजना स्कीमों के तहत वित्तीय सहायता देता है।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय को किसी ऐसे उदाहरणों की जानकारी नहीं है जिनमें गेहूँ के मंहगे होने की वजह से बिस्कुट उद्योग समेत गेहूँ और अनाज आधारित उद्योग बंद कर दिए गए हैं।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड के कामगारों को बोनस

1880. **श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:**
श्री संजय धोत्रे:
श्री बापू हरि चौरे:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वित्तीय वर्ष 2006-07 के दौरान राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) ने निवल लाभ के रूप में करोड़ों रुपए अर्जित किए हैं;

(ख) यदि हां, तो कंपनी द्वारा अर्जित निवल लाभ का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त कंपनी के कामगारों को अर्जित लाभ का कुछ हिस्सा दीवाली बोनस या अन्य किसी रूप में दिया गया था/दिया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) जी, हाँ। वर्ष 2006-07 के लिए आरआईएनएल द्वारा अर्जित निवल लाभ 1363.43 करोड़ रुपए का है।

(ग) और (घ) आरआईएनएल के कामगारों को अक्तूबर, 2007 में वार्षिक निष्पादन पुरस्कार योजना के तहत 14,000 रुपए की राशि का भुगतान किया गया था।

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

औषधियों का उत्पादन

1881. **श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:**
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान सरकारी क्षेत्र की भेषज कंपनियों में औषधियों का उत्पादन नहीं किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) उक्त अवधि के दौरान सरकारी क्षेत्र के अन्तर्गत उत्पादित औषधियों की मात्रा का कंपनीवार ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान इन कंपनियों को हुई हानि तथा प्रदान की गई वित्तीय सहायता का कंपनी-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) बन्द भेषज कंपनियों का पुनरूद्धार करने के लिए सरकार द्वारा प्रयास किए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) विगत तीन वर्षों के दौरान कंपनीवार उत्पादन मूल्य निम्न प्रकार हैं:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं	पीएसयू का नाम	2004-05	2005-06	2006-07
1.	हिन्दुस्तान एंटिबायोटिक्स लि. (एचएएल)	71.24	47.25	54.47*
2.	बंगाल केमिकल्स एण्ड फार्मास्युटिकल्स लि. (बीसीपीएल)	66.28	68.76	52.00*
3.	इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्युटिकल्स लि. (आईडीपीएल)	9.6*	7.2*	17.9*
4.	कर्नाटक एंटिबायोटिक्स एण्ड फार्मास्युटिकल्स लि. (केएपीएल)	115.69	121.00	154.93
5.	राजस्थान ड्रग्स एण्ड फार्मास्युटिकल्स लि. (आरडीपीएल)	16.21	29.00	41.00

*अनंतिम

(घ) विगत तीन वर्षों के दौरान हुई हानि और सरकार द्वारा दी गई आर्थिक सहायता के ब्यौरे निम्न प्रकार हैं--

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	पीएसयू का नाम	वर्ष	निवल हानि	दी गई आर्थिक सहायता
1.	एचएएल	(i) 2004-05	(i) 38.54	(i) 7.27
		(ii) 2005-06	(ii) 34.81	(ii) 30.30
		(iii) 2006-07	(iii) +200.49#	(iii) 131.69
2.	बीसीपीएल	(i) 2004-05	(i) 3.53	(i) 4.64
		(ii) 2005-06	(ii) 8.45	(ii) 9.73
		(iii) 2006-07	(iii) 4.04*	(iii) 124.19
3.	आईडीपीएल	(i) 2004-05	(i) 399.63*	(i)' शून्य
		(ii) 2005-06	(ii) 353.91*	(ii) 7.00
		(iii) 2006-07	(iii) 346.00*	(iii) 0.95

*अनंतिम

#औद्योगिक और वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआईएफआर) द्वारा 239.55 करोड़ रुपए की स्वीकृत पुनर्वास योजना के अंतर्गत भारत सरकार, बैंकों, वित्तीय संस्थानों तथा कंपनी के अन्य देनदारों द्वारा दी गई विभिन्न राहतों और रियायतों के कारण एचएएल ने 2006-07 के दौरान 200.49 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाया है।

(ङ) इस विभाग के अधीन एक पीएसयू बंगाल इम्युनिटी लि0 बंद हो गया है। कोलकाता उच्च न्यायालय द्वारा सरकारी समापक की नियुक्ति की जा चुकी है। तथापि, बीआईएल कर्मचारी यूनियन द्वारा दायर रिट याचिका तथा तदंतर इस विभाग द्वारा बीआईएल के संबंध में परिसमापक की नियुक्ति को इस आधार पर स्थगित कर दिया गया है कि बीसीपीएल जैसे अन्य पीसएयूज द्वारा इस कंपनी को अपने हाथ में लेने के मसले की जांच करने के लिए एक समिति गठित की गई है। अब समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।

[अनुवाद]

रिलायंस इंडस्ट्रीज द्वारा कच्छ में एक तेल ब्लाक का वापस किया जाना

1882. श्री पी.एस. गढ़वी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रिलायंस इंडस्ट्रीज को कच्छ में एक तेल ब्लाक वापस करने का आदेश दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रिलायंस को चार ब्लाक वापस करने होंगे तथा

कार्य पूरा नही कर पाने के कारण अर्थ दण्ड का भुगतान करना पड़ेगा;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने कच्छ के एक ब्लाक सहित चार ब्लाकों के लिए नई निविदाएं आमंत्रित की हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इसके लिए क्या समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ङ) रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पी एस सी) के प्रावधानों के अनुसार कच्छ में जी के-ओ एस एन-97/1 नामक एक ब्लाक त्याग दिया गया है।

उपर्युक्त ब्लाक के अलावा, मैसर्स आर आई एल ने भारत सरकार को चार अन्वेषण ब्लाक वापस कर दिए हैं जिनमें से तीन के जी बेसिन में थे। आर आई एल ने प्रचालक के रूप में अस्थायी रूप से इन ब्लाकों के संबंध में अपूर्ण न्यूनतम कार्य कार्यक्रम के प्रति परिसमापन हर्जाने का भुगतान किया है।

छोड़े गये रकबों को पुनर्चक्रित किया जाता है तथा इन्हें संभावना और अन्वेषण की स्थिति के अनुसार, एन ई एल पी बोलियों के भावी दौरों में प्रस्तुत किया जाता है।

केरोसिन की कालाबाजारी

1883. श्री मदन लाल शर्मा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1999 से केरोसिन तेल की कालाबाजारी के कितने मामले सामने आए हैं तथा इन पर क्या कार्रवाई की गई है;

(ख) क्या यह पाया गया है कि नागरिक आपूर्ति अधिकारियों तथा केरोसिन तेल डीलरों के बीच कोई सांठ गांठ हैं;

(ग) यदि हां, तो केरोसिन तेल की कालाबाजारी को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) ऐसे कालाबाजारियों के विरूद्ध की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पी डी एस) के अंतर्गत वितरण के लिए तिमाही आधार पर विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को भारत सरकार द्वारा पी डी एस मिट्टी तेल का आबंटन किया जाता है। राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के अंदर आगे वितरण अपने पी डी एस नेटवर्क के माध्यम से संबंधित राज्य/संघ शासित क्षेत्रों की जिम्मेदारी है। तेल विपणन कंपनियां (ओ एम सीज) अपने एस के ओ डीलरों का नियमित और औचक निरीक्षण करती हैं तथा दोषियों के विरूद्ध विपणन दिशानिर्देशों के अंतर्गत कार्रवाई करती है। ओ एम सीज ने सूचित किया हैं कि 1999 से सितम्बर, 2007 तक मिट्टी तेल की काला बाजारी के 15 मामले प्रकाश में आए हैं। उपर्युक्त मामलों में की गई कार्रवाई का ब्यौरा इस प्रकार है:-

की गई कार्रवाई	मामलों की संख्या
समाप्त की गई	04
बिक्री तथा आपूर्ति के निलंबन के बाद आपूर्ति अभी चालू होनी है	03
बिक्री तथा आपूर्ति निलंबन के बाद थोक लाइसेंस बहाल	08

सरकार को नागरिक आपूर्ति अधिकारियों और मिट्टी तेल डीलरों के बीच मिलीभगत की जानकारी नहीं है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पी डी एस) मिट्टी तेल की कालाबाजारी को रोकने के उद्देश्य से केन्द्र सरकार ने अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत मिट्टी तेल (प्रयोग पर प्रतिबंध और उच्चतम मूल्य का निर्धारण) आदेश 1993 के प्रावधानों को जारी किया है जिनके द्वारा निर्धारित मूल्य पर पी डी एस मिट्टी तेल नहीं बेच सकते हैं और पी डी एस मिट्टी तल डीलरों को भण्डार के स्थान सहित व्यापार के ध्यानाकर्षी स्थान पर बोर्ड पर स्टाक एवं मूल्य लिखकर अवश्य दर्शाना चाहिए।

अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत मिट्टी तेल के विपथन तथा काला बाजारी को रोकने के लिए सरकार द्वारा जारी किए गए नियंत्रण आदेशों के तहत, राज्य सरकारों को कालाबाजारी तथा अन्य अनियमितताओं में लिप्त सभी लोगों के विरूद्ध कार्रवाई करने के अधिकार प्रदान किए गए हैं।

सरकार ने यह सुनिश्चित करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल नेटवर्क का आमूल चूल सुधार करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना जन केरोसीन परियोजना (जेकेपी) का भी अनुमोदन किया है। यह अत्यधिक रियायती उत्पाद वास्तव में अभीष्ट लाभार्थियों को रियायती मूल्यों पर वांछित मात्राओं में उपलब्ध करया जाए और द्वितीयत: इस प्रकार मिलावट के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल के विपथन को नियंत्रित, कम और अंतत: समाप्त किया जा सके। इस योजना की मुख्य विशेषता यह है कि उप थोक केन्द्रों को आपूर्तियां सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों की प्रत्यक्ष निगरानी और उत्तदायित्व के अंतर्गत की जाएंगी। यह योजना 2 अक्तूबर, 2005 से देश में 414 ब्लाकों में प्रायोगिक आधार पर शुरू की गई है। प्रायोगिक योजना को 31.12.2007 तक और आगे बढ़ाया गया है।

रियायती मिट्टी तेल का विपथन/चोरी को रोकने के मद्देनजर और पेट्रोलियम उत्पादों का परिवहन करने वाले टैंक ट्रकों के संचलन की निगरानी करने हेतु सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों को सभी टैंक ट्रकों पर वैश्विक अवस्थिति प्रणाली (जी पी एस) आधारित वाहन ट्रेकिंग प्रणाली स्थापित करने का परामर्श दिया है। इस प्रणाली की अनिवार्य विशेषता यह है कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली एस के ओ को ले जाने वाले वाहन पर एक उपकरण लगा होता है और इसके आपूर्ति स्थान से जाने और गन्तव्य तक पहुंचने तक इसका वास्तविक समय आधार पर पता लगाया जा सकता है।

वाहन ईंधनों में मिलावट रोकने के लिए सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को विभिन्न उपाय करने को कहा है जिसमें अपमिश्रकों में मार्कर प्रणाली आरंभ करना सम्मिलित है। ओएमसीज ने 1.10.2006 से अखिल भारत आधार पर मिट्टी तेल में मार्कररर प्रणाली आरंभ कर दी है। नई प्रणाली के अंतर्गत सभी डिपुओं में मिट्टी तेल में मार्कर डाला जा रहा है। यह प्रणाली संपूर्ण आपूर्ति श्रृंखला में परिवहन ईंधनों में मिलावट नियंत्रित करने और अंतत: समाप्त करने के लिए विश्व स्तर की प्रौद्योगिकी का आरंभ किए जाने की द्योतक है। मार्कर की उपस्थिति से मिट्टी तेल में बहुत थोड़ी मिलावट का भी पता लगाया जा सकता है। मिलावट रोकने के लिए मिट्टी तेल में मार्कर प्रणाली आरंभ करने के संबंध में प्रावधान बनाने के लिए एमएस/एचएसडी नियंत्रण आदेश, 2005, मिट्टी तेल नियंत्रण आदेश, 1993 तथा एमडीजी 2005 को संशोधित किया गया है। मार्कर प्रणाली की प्रगति की निगरानी हेतु मंत्रालय द्वारा एक समिति का गठन किया गया है। साथ ही साथ निजी क्षेत्र में तेल विपणन कंपनियों से भी मिट्टी तेल में मार्कर आंरभ करने के लिए कहा गया है, जैसा कि सार्वजनिक क्षेत्र की ओएमसीज द्वारा किया जा रहा है।

[हिन्दी]

गैस तथा पेट्रोलियम की रायल्टी

1884. **श्री जीवाभाई ए. पटेल:**
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

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

(क) क्या सरकार का विचार गैस तथा पेट्रोलियम उत्पादों की रायल्टी में वृद्धि करने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

[अनुवाद]

विदेशी पायलट

1885. **श्री गिरधारी लाल भार्गव:** क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय उड़ानों में कॉकपिट चालक दल के सभी सदस्यों के विदेशी होने की अनुमति देने से कॉकपिट चालक दल तथा एटीसी के बीच संप्रेषण संबंधी समस्याएं आएंगी;

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) जी नहीं, सभी विदेशी विमान चालकों को एक मौखिक परीक्षा के बाद रखा जाता है जिसमें उनके अंग्रेजी क्षमता को नागर विमानन महानिदेशालय के अधिकारियों के एक बोर्ड द्वारा जांचा (आंकलित) किया जाता है और यदि उन्हें इसके लिए संतोषजनक पाया जाता है उनके विदेशी लाइसेंसों को भारत में पंजीकृत विमानों के प्रचालन के लिए वैद्यता दी जाती है।

पेट्रोलियम उत्पादों पर राजसहायता

1886. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:**
श्री के.एस. राव:

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

(क) आज की तिथि के अनुसार पेट्रोलियम उत्पादों पर दी जा रही राजसहायता का उत्पाद-वार तथा राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इसके परिणामस्वरूप वर्ष-वार कितना व्यय हुआ;

(ग) क्या सरकार का विचार निकट भविष्य में चरणबद्ध तरीके से राजसहायता में कमी करने का है तथा बाजार दरों के बराबर ईंधन की कीमतें निर्धारित करने देने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) सरकार पी डी एस मिट्टी तेल तथा घरेलू एल पी जी राजसहायता योजना, 2002 को प्रशासित कर रही है जिसके द्वारा सरकारी क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) को केन्द्रीय बजट से समान दर अर्थात 22.58 रुपए प्रति 14.2 कि. ग्रा. घरेलू एल पी जी सिलेन्डर और 0.82 रुपए प्रति लीटर पी डी एस मिट्टी तेल के लिए 2002-03 के 1/3 स्तर पर राजसहायता दी जा रही है। सरकार ने इस राजसहायता योजना को इन्हीं दरों पर 31.3.2010 तक के लिए बढ़ा दिया है।

इस योजना के अंतर्गत राजसहायता की दरें प्रत्येक डिपो/भरण संयंत्र के लिए अलग से निकाली जाती हैं और राजसहायता डिपो/भरण संयंत्र में की गई पी डी एस मिट्टी तेल तथा घरेलू एल पी जी की वास्तविक बिक्री पर दी जाती है। जहां तक पी डी एस मिट्टी तेल का प्रश्न है, यह राजसहायता राज्य-वार आबंटनों तक सीमित है।

पी डी एस मिट्टी तेल तथा घरेलू एल पी जी के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा दी गई राजसहायता नीचे दी गई:-

करोड़ रुपए

वर्ष	एस के ओ	एल पी जी	योग
2004-05	1146.67	1783.64	2930.31
2005-06	1057.22	1604.77	2661.99
2006-07	969.67	1554.09	2523.76

तेल के मूल्यों में तीव्र वृद्धि के पूर्ण भार को उपभोक्ताओं पर डालने से आम आदमी को कठिनाई हो जाएगी, इसलिए पेट्रोल, डीजल, पी डी एस केरोसीन मिट्टी तेल तथा घरेलू एल पी जी के खुदरा बिक्री मूल्य अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में वृद्धि के अनुरूप नहीं बढ़ाये गये हैं और सरकार ने पी डी एस मिट्टी तेल तथा घरेलू एल पी जी पर राजसहायता समर्थन देना जारी रखा है।

सरकार ने सरकार और आयल पी एस यूज के बीच भार वहन करने का समानता का सिद्धांत अपनाया है ताकि समाज के कमजोर वर्ग के हितों की रक्षा की जा सके। इस संदर्भ में सरकार ने वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान ओ एम सीज को हुई कम वसूलियों की क्षतिपूर्ति के भाग के रूप में क्रमशः 11,500 करोड़ रुपए तथा 24,121 करोड़ रुपए के तेल बांड जारी किए थे। वर्ष 2007-08 के लिए सरकार ने समग्र कम वसूलियों के 42.7% तक तेल बांड जारी करने की अनुमति दे दी है। अपस्ट्रीम तेल कंपनियों ने भी वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान क्रमशः 14,000 करोड़ रुपए तथा 20,507 करोड़ रुपए और अप्रैल-सितम्बर, 2007 के दौरान कच्चे तेल तथा पेट्रोलियम उत्पादों पर छूट देकर 8,788 करोड़ रुपए का योगदान दिया है। संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों का निर्धारण ओ एम सीज द्वारा सरकार के साथ परामर्श करके किया जाता है।

[हिन्दी]

विमानों द्वारा कार्गो की ढुलाई

1887. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय और घरेलू मार्गों पर विशेष कार्गो विमानों के चलने से देश में विमानों द्वारा कार्गो की ढुलाई बढ़ी है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वित्तीय वर्षों के दौरान विमानों के माध्यम से कार्गो की ढुलाई का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को पिछले तीन वर्षों के दौरान विमानों की तुलना में रेलवे तथा नौवहन द्वारा कार्गो में तुलनात्मक वृद्धि के संबंध में एसोचैम द्वारा कराए गए अध्ययन की जानकारी है; और

(घ) यदि हां, तो अन्तर्राष्ट्रीय तथा घरेलू कार्गो में वृद्धि के प्रतिशत का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) वर्ष 2004-05, 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान संभलाई किया गया कुछ कार्गो (अंतरराष्ट्रीय तथा अंतर्देशीय टनों में) क्रमशः 1278472 मेट्रिक टन, 1397302 मेट्रिक टन तथा 1550906 मेट्रिक टन था।

(ग) जी, हां।

(घ) पिछले तीन वर्षों में हवाई कार्गो में वृद्धि, शिपिंग तथा रेलवे कार्गो में हुई क्रमशः 10.3% तथा 9.2% वृद्धि की तुलना में लगभग 19 प्रतिशत हुई है। सभी हवाई अड्डों पर कुल कार्गो वर्ष 2005-06 में 15.6 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2006-07 में 21.5 प्रतिशत हुआ है जिसमें पिछले 6 वर्षों के लिए 9.5 प्रतिशत चक्रवृद्धि वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई है।

एकीकृत रेल पूछताछ प्रणाली में भीड़भाड़

1888. श्री रशीद मसूद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फोन पर उपलब्ध एकीकृत रेल पूछताछ प्रणाली

का यह पता लगाने के लिए मूल्यांकन किया गया है कि इस प्रणाली तक पहुंचने में कितना समय लगता है;

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

(ग) क्या इस प्रणाली को हमेशा व्यस्त ही पाया गया, जिसके परिणामस्वरूप लोगों को असुविधा होती है;

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

(ङ) विशेषकर महानगरों में उक्त स्थिति को सुधारने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

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

(ख) किसी कॉल का उत्तर देने में 2 से 4 सेकेंड का समय लगता है जो इस बात पर निर्भर करता है कि कॉल का उत्तर इंटरएक्टिव वॉयस रिस्पोंस सिस्टम (आई वी आर एस) द्वारा दिया जा रहा है अथवा किसी कॉल एजेंट द्वारा।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) इस प्रणाली द्वारा 1.67 लाख कॉल्स प्रति घंटा संभाली जा सकती हैं जबकि आज तक प्राप्त होने वाली कॉल्स की अधिकतम संख्या मात्र 8500 है।

एन बी सी एफ डी सी तथा एन एस एफ डी सी द्वारा ऋण का संवितरण

1889. डा. करण सिंह यादव: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम (एन बी सी एफ डी सी) तथा राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगन (एनएसएफडीसी) का वार्षिक बजट कितना है;

(ख) इन निगमों द्वारा पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष के दौरान विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत संवितरित ऋणों का ब्यौरा क्या है तथा इसके लाभार्थियों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या लाभार्थियों ने ऋण राशि का वास्तव में उस प्रयोजनार्थ उपयोग किया, जिसके लिए वह धनराशि उन्हें उपलब्ध कराई गई थी; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) वर्ष 2007-08 में इस मंत्रालय से आर्थिक सहायता के रूप में राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम तथा राष्ट्रीय अनुसूचित वित्त और विकास निगम के लिए बजट इस प्रकार है:-

एनबीसीएफडीसी	एनएससीएफडीसी
रुपए 28 करोड़	रुपए 40 करोड़

(ख) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

बागलकोट, कर्नाटक में संस्मारकों का संरक्षण

1890. श्री पी. सी. गद्दीगउडर: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बागलकोट, कर्नाटक में संस्मारकों तथा स्मारकों के संरक्षण हेतु कितनी धनराशि आबंटित तथा जारी की गई;

(ख) इस धनराशि में से भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा आज की तारीख तक वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) पर्यटन विकास हेतु सभी भावी प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) जिला बागलकोट में 111 केन्द्रीय संरक्षित स्मारक हैं। स्मारकों के संरक्षण और परिरक्षण हेतु आवंटित और खर्च की गई धनराशि का ब्यौरा निम्नानुसार है:

आवंटित की गई धनराशि (2007-08)	आज तक खर्च की गई धनराशि
1,83,38,000/-रुपए	1,69,54,298/-रुपए

(ग) इस अवस्था में सभी भावी प्रस्तावों के ब्यौरे देना संभव नहीं है। स्मारकों के आसपास की भूमि/सम्पत्तियों का अधिग्रहण करने के लिए कर्नाटक सरकार के पास 2,71,56,000/-रुपए जमा कराए गए हैं।

सड़क तथा रेल मालभाड़े पर मुआवजा

1891. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2006-07 के दौरान महाराष्ट्र में सड़क और रेल मालभाड़े पर रबी फसलों के किसानों को पर्याप्त मुआवजा प्रदान किया है; और

(ख) यदि हां, तो किसानों को अब तक दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) यूरिया की नई मूल्य निर्धारण योजना के प्रावधानों और सरकार द्वारा नियंत्रणमुक्त पीएण्ड के उर्वरकों के लिए घोषित की गई रियायत योजना के अनुसार जिलों में उर्वरकों के पहुँच जाने के बाद ही उर्वरकों का उत्पादन/आयात करने वाली इकाइयों को माल भाड़े का भुगतान किया जाता है। किसानों को मालभाड़ा सीधे नहीं दिया जाता है।

सरकार द्वारा अधिसूचित राजसहायता प्राप्त खुदरा मूल्य, जिस पर किसानों को उर्वरक उपलब्ध होता है, के रूप में किसानों को राजसहायता प्राप्त होती है। जिले में उर्वरक पहुँच जाने के बाद फार्मगेट स्तर पर उर्वरक की मानकीकृत सुपुर्दगी लागत और अधिसूचित बिक्री मूल्य के अंतर का भुगतान उत्पादकों/आयातकर्ताओं को मुआवजे के रूप में किया जाता है। इसलिए, किसी राज्य विशेष में मालभाड़े पर किसानों को मुआवजा देने का प्रश्न नहीं उठता।

हिमालय क्षेत्र के राज्यों में एल पी जी की सप्लाई

1892. श्री विजय बहुगुणा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का हिमाचल क्षेत्र के राज्यों में एल पी जी रसोई गैस का कोटा तथा उसकी आपूर्ति बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है जिससे कि खाना बनाने के लिए लकड़ी के इस्तेमाल हेतु पेड़ों का काटा जाना रोका जा सके;

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

(ग) क्या सरकार का विचार उपभोक्ताओं को अतिरिक्त राजसहायता प्रदान कर हिमालय के क्षेत्रों में लकड़ी पर एल पी जी रसोई गैस के इस्तेमाल को वरीयता देकर इसे बढ़ावा देने का भी है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने सूचित किया है कि वर्तमान में, हिमालय क्षेत्र के राज्यों समेत समग्र रूप से देश में एल पी जी की कोई कमी नहीं है और डिस्ट्रीब्यूटरों को एल पी जी की आपूर्तियां ओ एम सीज द्वारा एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरों के पास पंजीकृत किए गए उपभोक्ताओं की आवश्यकतानुसार की जा रही हैं।

शीतकाल के दौरान और/अथवा वर्षात के मौसम के दौरान देश के अन्य भागों में अलग-थलग पड़ जाने वाले स्थानों समेत सभी स्थलों में पूरे वर्ष में एल पी जी की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए इन क्षेत्रों में एल पी जी सिलेंडरों का स्टाक करने के लिए ओ एम सीज विशेष प्रयास करती है।

ओ एम सीज ने शहरीय, उप शहरीय एवं ग्रामीण स्थलों के कम आय वाले लोगों की मांग की पूर्ति करने के लिए और साथ ही देश के पर्वतीय भूभाग एवं आंतरिक क्षेत्रों में एल पी जी की पहुंच बढ़ाने के लिए अगस्त, 2002 से 5 कि. ग्रा. वाले घरेलू एल पी जी सिलेंडरों की भी शुरूआत की है।

(ग) और (घ) सरकार पूरे देश में घरेलू एल पी जी सिलेंडरों पर राजसहायता देती है। हाल के वर्षों में पेट्रोलियम उत्पादों के अंतरराष्ट्रीय मूल्य कई गुणा बढ़ गए लेकिन सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने घरेलू एल पी जी के मूल्य में वृद्धि नहीं की है। सरकार बजट से, 14.2 कि. ग्रा. वाले हर घरेलू एल पी जी सिलेंडर पर 22.58 रुपए की राजसहायता देती है जबकि ओ एम सीज प्रति 14.2 कि. ग्रा. के सिलेंडर पर 165.36 रुपए की राजसहायता देती है इस प्रकार 14.2 कि. ग्रा. के प्रति सिलेंडर पर 187.94 रुपए (अप्रैल-सितम्बर 2007 के दौरान) की कुल राजसहायता दी जाती है। सरकार दूरस्थ क्षेत्रों में घरेलू एल पी जी की आपूर्ति के लिए भाड़ा राजसहायता भी देती है। 30.10.2007 की स्थिति के अनुसार, ओ एम सीज ने 14.2 कि. ग्रा. वाले हर घरेलू एल पी जी सिलेंडर की स्थिति के अनुसार, ओ एम सीज ने 14.2 कि. ग्रा. वाले हर घरेलू एल पी जी सिलेंडर पर 215.10 रुपए की कम वसुलियों वहन की हैं। तथापि, उच्च अंतरराष्ट्रीय तेल मूल्यों द्वारा पड़े बोझ को सरकार एवं तेल पी एस यूज वहन कर रही है।

बहुराष्ट्रीय भेषज कंपनियों द्वारा निवेश

1893. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत, बहुराष्ट्रीय दवा कंपनियों के लिए भेषज उत्पादन तथा विपणन में निवेश हेतु एक आकर्षक बाजार के रूप में उभर रहा है;

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

(ग) क्या सरकार ने इन बहुराष्ट्रीय कंपिनयों में हमारी श्रमशक्ति के लिए अधिकतम रोजगार सुनिश्चित करने के लिए कोई दिशानिर्देश तैयार किए हैं;

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

(ङ) भेषज कंपनियों हेतु उच्च स्तर के भेषज विशेषज्ञ तैयार करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) रोगियों की बहुत अधिक संख्या के कारण, भारत बहुराष्ट्रीय दवा कंपनियों (एमएनसीज) के लिए फार्मा विनिर्माण व विपणन में निवेश हेतु काफी आकर्षक बाजार के रूप में तेजी से उभर रहा है। इसके अलावा, सुधरे हुए बौद्धिक संपदा अधिकार तंत्र में, एमएनसी की भारत में निवेश की रूचि फिर से जागृत हुई है। अधिकांश सुप्रसिद्ध बहुराष्ट्रीय कंपनियां अपने उत्पाद भारतीय दवा बाजार में बेच रही हैं।

(ग) से (ङ) भारत में आधारित एमएनसीज अधिकांशत: स्थानीय मानव संसाधन पर खासतौर पर उत्पादन स्तर पर अधिक निर्भर रहती हैं। फार्मा कंपिनयों के लिए प्रशिक्षित व योग्य मानव संसाधन की आवश्यकता को पूरा करने के साथ-साथ भारतीय युवाओं को बेहतर रोजगार सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने राष्ट्रीय औषध शिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान (नाईपर) छह स्थानों यानी अहमदाबाद (गुजरात), हैदराबाद (आंध्र प्रदेश), हाजीपुर (बिहार) कोलकाता (पश्चिम बंगाल), गुवाहाटी (असम) व रायबरेली (उत्तर प्रदेश) में स्थापित करने का निर्णय किया है। इससे पूर्व नाइपर केवल मोहाली (पंजाब) में प्रचालित था। ये संस्थान वर्तमान वैश्विक परिदृश्य में दवा उद्योग की जरूरतों के अनुरूप उच्च योग्यता वाले दवा विशेषज्ञ प्रदान करेंगे।

राज्यों में पर्यटन अवसंरचना का विकास

1894. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए राज्यों में अवसंरचना विकसित करने हेतु इस वित्त वर्ष के प्रथम चार माह में 27 परियोजनाओं के लिए सहायता/धनराशि स्वीकृत की है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन राज्यों को यह सहायता दी गई है; और

(ग) इन राज्यों में किन-किन स्थानों को विकसित किया जा रहा है/विकसित किया जाना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) वर्तमान वित्तीय वर्ष 2007-08 के दौरान, पर्यटन मंत्रालय ने पर्यटक गंतव्यों/परिपथों के विकास और अवसंरचना के निर्माण के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को 126 परियोजनाओं के लिए (अक्तूबर 2007 तक) 294.50 करोड़ रुपए अवमुक्त किए हैं।

राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को परियोजनाओं के लिए अवमुक्त की गई धनराशि का विवरण संलग्न है।

विवरण

(लाख रुपये में)

क्र.सं. सं.	परियोजना का नाम	अवमुक्त राशि
1	2	3
	आन्ध्र प्रदेश	
1.	पश्चिम गोदावरी जिले में कोलेरू झील का विकास	358.09
2.	आन्ध्र प्रदेश के चित्तूर जिले में होर्सली हिल्स	207.82
	कुल	565.91
	छत्तीसगढ़	
1.	रत्नपुर का गंतव्य विकास	199.65
2.	डुंगरगढ़ का गंतव्य विकास	253.58
3.	छत्तीसगढ़ से रायपुर-मुक्तांगन-चम्पारण-कोडार में पर्यटक परिपथ	532.40
4.	ओध ग्रामीण पर्यटन परियोजना	33.64
	कुल	1019.27
	गुजरात	
1.	अमरेली में वन्यजीव इंटरप्रटेशन पार्क	379.00
	नागेश्वर ग्रामीण पर्यटन परियोजना	40.00
	कुल	419.00
	कर्नाटक	
1.	बीजापुर बीदर गुलबर्ग परिपथ	512.78
	कुल	512.78

1	2	3
	केरल	
1.	केरल में वायानाड का विकास	161.38
2.	कोड्डुंगल्लर हैरिटेज परिपथ	289.40
3.	पथीरामन्नल बॉयो पार्क	400.00
	कुल	850.78
	मध्य प्रदेश	
1.	सलकानपुर का गंतव्य विकास	341.24
2.	मध्य प्रदेश पर्यटन दिवस	8.00
3.	शिवपुरी का गंतव्य विकास	237.76
4.	सांची का गंतव्य विकास	370.04
5.	ओरछा का गंतव्य विकास	86.00
6.	तामिया का गंतव्य विकास	268.54
7.	ग्वालियर उत्सव, उक्तूबर 07	8.00
8.	उज्जैन गंतव्य विकास	378.67
9.	देवपुर ग्राम के रूप में ग्रामीण पर्यटन	32.27
	कुल	1730.52
	महाराष्ट्र	
1.	गोरेगांव फिल्मसीटी में कला एवं शिल्पग्राम	309.21
2.	चिकलधारा और कालीदास उत्सव	8.00
3.	एलोरा उत्सव	8.00
	कुल	325.21
	पांडिचेरी	
1.	प्रोमैनाडे बीच का सौंदर्यीकरण	400.00
2.	पांडिचेरी में गांधी थिडल और शिल्प बाजार का पुनरूद्धार	213.60
3.	कराइकल, पुद्दुचेरी में अरासालर और वनजिआर के तट के साथ-साथ वाकवे का विकास	382.51
4.	योग उत्सव (4-7 जनवरी, 2008)	4.00
5.	कराइकल कार्निवाल (जनवरी, 2008 के दूसरे सप्ताह में)	12.00
	कुल	1012.11
	तमिलनाडु	
1.	चेट्टीनाड का गंतव्य विकास	380.28
2.	तमिलनाडु में श्रीरंगम का विकास	298.16
3.	तमिलनाडु में मरीना बीच का विकास	394.21
4.	परिपथ (उदयमंडलम-माड्डूमलाई-अन्नामलाई, तमिलनाडु	351.60
5.	वाल्लौर फोर्ट क्षेत्र का विकास	71.46
6.	मामल्लापुरम नृत्य उत्सव, 2008	12.00
7.	राष्ट्रीय सांस्कृतिक उत्सव, कन्याकुमारी	4.00
	कुल	1511.71
	बिहार	
1.	विष्णुपद मंदिर का विकास	257.44
2.	छपरा में रेवेलगंज का विकास	371.21
3.	बिहार के नवनालन्दा में ह्यूएन सांग ग्राम के निर्माण हेतु अतिरिक्त केन्द्रीय वित्तीय सहायता	408.93
	कुल	1037.58
	झारखंड	
1.	दिल्ली में कांगनहेड़ी जलक्रीड़ा पर्यटन परियोजना का विकास	238.30
2.	दिल्ली में छावला जलक्रीड़ा पर्यटन परियोजना का विकास	332.97
3.	गार्डन टूरिज्म उत्सव	4.00
4.	कुतुब उत्सव	4.00
	कुल	
	हरियाणा	
1.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में सूरजकुण्ड	183.62

1	2	3
2.	मोरनी-पिंजोर हिल्स और सुल्तानपुर राष्ट्रीय पार्क में ईको पर्यटन का विकास	263.20
3.	कालेशर में ईको पर्यटन का विकास	255.20
4.	धारूहेड़ा पर्यटक परिसर का विकास	288.52
5.	होडल पर्यटक परिसर का विकास	292.01
6.	आम उत्सव, पिंजोर	4.00
7.	गीता जयन्ती उत्सव	4.00
8.	हैरिटेज उत्सव, पिंजोर	8.00
	कुल	1298.55
	हिमाचल प्रदेश	
1.	हिमाचल प्रदेश में सिहुन्ता-सामोटे-जोत का एक पर्यटक गंतव्य के रूप में विकास	284.00
2.	स्पीति में ईको पर्यटन पर विशेष फोकस के साथ जनजातीय परिपथ का विकास	558.40
3.	मणीमहेश	320.00
4.	हिमाचल प्रदेश में ईको पर्यटन का विकास	294.57
5.	आउटर सेराज का विकास	304.00
6.	कम्पयूटरीकरण/सीडी रोम्स/वीसीडीज का निर्माण	45.00
7.	माउंटने बाइकिंग कार्यक्रम	8.00
8.	हिमालयन एडवेंचर रेस	4.00
9.	ग्रेट हिमालयन मेराथन	4.00
10.	कुल्लू दशहरा उत्सव	4.00
	कुल	1825.97
	उड़ीसा	
1.	महानदी सेंट्रल हैरिटेज का विकास	315.00
2.	कपीलदास-जोरांडा-सप्तसाज्या का विकास	230.27
3.	महानदी रीवर हैरिटेज का विकास	568.16
4.	सोनपुर-खांडापाड़ा-नर्सिंगपुर-कटक-पारादीप का विकास	370.88
5.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में हरिशंकर-नपरसिंहनाथ-रानीपुरजियाल का विकास	520.17
6.	उड़ीसा पर्यटन सूचना पोर्टल का विकास	42.50
7.	कोणार्क नाट्य मंडप ग्रामीण पर्यटन का गुरूकुल	40.00
	कुल	
	राजस्थान	
1.	राजस्थान में स्मारकों की प्राकशपुंज व्यवस्था का विकास	640.00
	कुल	640.00
	उत्तर प्रदेश	
1.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में जोनपुर का विकास	352.08
2.	उत्तर प्रदेश के मथुरा जिले में बरसाना का विकास	255.00
	कुल	607.58
	उत्तराखंड	
1.	तीर्थ परिपथ	333.82
2.	उत्तराखंड में धनोलटी-चम्बा-नरेन्द्रनगर का विकास	439.44
3.	एक पर्यटक परिपथ के रूप में कारबेट राष्ट्रीय पार्क का विकास	481.60
4.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में मुन्शयारी का विकास	362.00
5.	देहरादून में अंतर्राष्ट्रीय हैरिटेज और लोक उत्सव	3.48
	कुल	1620.34
	पश्चिम बंगाल	
1.	झाडग्राम ईको पर्यटन का विकास	533.24
2.	पश्चिम बंगाल के बीरभूम जिले में बोलपुर-बकरेश्वर-नलहाटी का एक पर्यटक परिपथ के रूप में विकास	519.68

1	2	3
3.	पश्चिम बंगाल, कोलकाता में महात्मा के पथ पर इंडियन फ्रीडम सर्किट का विकास	181.69
4.	गंतव्य दार्जिलिंग	396.00
5.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में कालीम्पोंग का विकास	279.63
6.	साउथ 24-परगना जिले में बाखाली-फ्रेजरगंज और सागर द्वीप का विकास	376.55
7.	दार्जिलिंग में दार्जिलिंग गोरखा हिल काउंसिल के अंतर्गत आईटी परियोजना हेतु प्रस्ताव	45.00
8.	पश्चिम बंगाल भोजन एवं पर्यटन उत्सव	4.00
9.	विष्णुपुर मेला	4.00
10.	पश्चिम बंगाल पर्यटन उत्सव	3.48
	कुल	2343.27
	सिक्किम	
1.	पूर्वी सिक्किम में अन्य पर्यटन अवसंरचना सहित असम लिंगजे से खेडी ट्रेक रूट का विकास	263.27
2.	पश्चिमी सिक्किम में पर्यटन के एकीकृत विकास के अंतर्गत बोजे में सामुदायिक पार्क और ही पुल में वाटर गार्डन का विकास	344.44
3.	दक्षिणी सिक्किम के नामची में फ्लावर शो पैविलियन का निर्माण	378.56
4.	पूर्वी सिक्किम के गंगटोक में हनुमान टोक, तासी व्यू प्वाइंट और गणेश टोक में पोनी ट्रेक और अन्य अवसंरचना का निर्माण	344.00
5.	दक्षिणी सिक्किम के समुद्रप्तसे में कार पार्क और मीटिंग हाल का विकास	269.40
6.	पूर्वी सिक्किम में गंगटोक के आस-पास अक्कवाखानी में व्यू टावर और फूड ट्रेल का निर्माण	154.50
7.	दक्षिणी सिक्किम के टेक में पर्यटक हैरिटेज केन्द्र का निर्माण	87.72
8.	पूर्वी सिक्किम के केन्द्रीय पंडम में बुडेग गाडी (फोर्ट) का विकास	166.99
9.	पूर्वी सिक्किम में चोचेनफेरी के साथ-साथ बौद्ध पर्यटक परिपथ का विकास	177.89
10.	सिक्किम में इंटरप्रटेशन हॉल, मेडीटेशन हॉल, स्वागत एवं पर्यटन सुविधा ब्लॉक, बुद्ध की प्रतिमा का निर्माण	349.00
11.	दक्षिणी सिक्किम में जोरेथांग निर्वाचन क्षेत्र के पर्यटक अवसरंचना	262.36
12.	पूर्वी सिक्किम में नाथुला-मेमेनचो-कुपुफ-नाथांग पर्यटक परिपथ का विकास	363.44
13.	पश्चिम सिक्किम के गुफादारा, ही बरमीक में झील और आस-पास का विकास	151.96
14.	दक्षिणी सिक्किम के चैमचेय फेस-2 में साहसिक एवं ईको पर्यटन के लिए इंडियन हिमालयन सेंटर का निर्माण	311.63
15.	उत्तरी सिक्किम में डामबोचे जकनथांग और थांगुफू के हाई आल्टीट्यूट ट्रेक सहित काबी से तमजे तक ट्रेकिंग रूट का विकास	305.87
16.	पूर्वी सिक्किम के रंगपो में पर्यटक स्वागत केन्द्र	362.73
17.	गांव चुनबुंग ग्रामीण पर्यटन	39.96
18.	गांव तींगचीम ग्रामीण पर्यटन	38.97
	कुल	4372.69
	अरूणाचल प्रदेश	
1.	उपरी शियांग के गेकू में पर्यटक लॉज का विकास	107.00
2.	उपरी शियांग के टूटिंग में पर्यटक परिसर का विकास	286.80
3.	ईटानगर जीरो-दापोर्जी-बसर पर्यटक परिपथ का विकास	607.90
4.	मायुदिया लोवर दिबांग में पर्यटक परिसर का विकास	337.78

5.	ईटानगर के पास गेयाकर सिनयी झील का विकास और सुधार	340.80
6.	मेचुका पर्यटन गंतव्य का विकास	353.24
	कुल	2033.52
	नागलैण्ड	
1.	वर्ष 2007-08 के लिए परियोजना टिजू कुखा और साहसिक गंतव्य	399.39
2.	सूचना प्रौद्योगिकी	39.64
3.	खेनसा में पर्यटक गंतव्य विकास	367.15
4.	आवाचेका ग्रामीण पर्यटन परियोजना	40.00
5.	छांगटोंगया ग्रामीण पर्यटन परियोजना	40.00
6.	लेसुमी ग्रामीण पर्यटन परियोजना	40.00
	कुल	926.18
	मिजोरम	
1.	दक्षिणी पर्यटक परिपथ चरण-2 लुगलेई-साइछो-थेंजाल-अलसुक-मुईफांग का विकास	565.34
2.	साकावर्डी का गंतव्य विकास	377.65
	कुल	942.99
	असम	
1.	पर्यटक परिपथ विकास के अंतर्गत 'ब्रह्मपुत्र वेली एण्ड टूर हिल' हेतु केन्द्रीय वित्तीय सहायता का प्रस्ताव	484.34
2.	(पश्चिमी असम परिपथ) धुबरी-महामाया-बारपेटा-हाजो पर्यटक परिपथ का विकास	398.35
3.	सिमसागर में एक साउंड एंड तालातालघटर स्थापित करने हेतु प्रस्ताव	126.83
	कुल	1009.52
	त्रिपुरा	
1.	दुर्गाबाड़ी ग्रामीण पर्यटन परियोजना	27.74
2.	देवीपुर ग्रामीण पर्यटन परियोजना	38.84
3.	मलायनगर ग्रामीण पर्यटन परियोजना	31.74
	कुल	98.32

प्रतिस्पर्धी बोली फार्मूला/तंत्र

1895. डा. एम. जगन्नाथ: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में निजी कंपनियों द्वारा उत्पादित गैस के संबंध में प्राकृतिक गैस की बिक्री हेतु "प्रतिस्पर्धी बोली फार्मूला/तंत्र" की अनुमति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो रिलायंस जैसे गैस उत्पादकों के एकाधिकार वाले दर्जे के मद्देनजर इस निर्णय का क्या औचित्य है;

(ग) क्या मूल्य निर्धारित करने की प्रतिस्पर्धी बोली की नीति से आंध्र प्रदेश जैसे गैस बेसिन राज्य वंचित हो जाएंगे, जोकि गैस पर प्रशासनिक मूल्य तंत्र (ए पी एम) पर निर्भर हैं; और

(घ) यदि हां, तो ए पी एम राज्यों के आसपास प्राकृतिक गैस का उचित और किफायती मूल्य निर्धारित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) गैस के मूल्य निर्धारण और एन ई एल पी के अंतर्गत गैस के वाणिज्यिक उपयोग के मुद्दों पर विवाद करने और निर्णय लेने के लिए सरकार ने विदेश मंत्री के नेतृत्व में शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह (ई जी ओ एम) गठित किया था। ई जी ओ एम ने सभी संगत सामग्री पर विचार करने के बाद एन ई एल पी क अंतर्गत गैस के मूल्य निर्धारण मुद्दे पर निर्णय ले लिया है।

एन ई एल पी व्यवस्था के अंतर्गत उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पी एस सी) के उपबंधों के अनुसार, सरकार गैस का मूल्य निर्धारित नहीं करती। सरकार को सूत्र/आधार अनुमोदित करना होता है जिस पर, ठेकेदार द्वारा प्राकृतिक गैस की बिक्री के पहली सरकार द्वारा उठाई जाने वाली मात्रा के मूल्यांकन के प्रयोजनार्थ, मूल्य निर्धारित किए जाएं।

इसके अतिरिक्त, ठेकेदारों को घरेलू बाजार में आर्म्स लैंथ मूल्य पर, संविदा में सम्मिलित पक्षकारों के लाभ के लिए गैस बेचने की स्वतंत्रता है।

राष्ट्रीय भेषज शिक्षा एवं अनुशासन संस्थान, हैदराबाद

1896. श्री बाडिगा रामकृष्णा:
श्री एल. राजगोपाल:

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

(क) क्या हैदराबाद में राष्ट्रीय भेषज शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान (एन आई पी ई आर) ने कार्य करना आरंभ कर दिया है;

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

(ग) एन आई पी ई आर में शुरू किए गए पाठ्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(घ) एन आई पी ई आर में प्रवेश लेने की प्रक्रिया है; और

(ङ) भेषज उद्योग की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नए पाठ्यक्र शुरू करने की संस्थान की भविष्य की क्या योजना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, हां।

(ख) राष्ट्रीय औषध शिक्षण एवं शोध संस्थान (नाईपर, हैदराबाद) की स्थापना एक सेंटर संस्थान के रूप में सीमित संख्या में पाठ्यक्रमों का संचालन करने के लिए इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ केमिकल टेक्नोलाजी (आईआईसीटी) की मदद से की गई है।

(ग) शुरू किए गए पाठ्यक्रमों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

एम. एस. (फार्म)-फार्मास्यूटिकल एनालिसिस

एम. एस. (फार्म)-फार्माकोलॉजी एवं टॉक्सीकोलॉजी में

एम. एस. (फार्मा)-मेडिसिनल केमिस्ट्री में

(घ) फिलहाल नाईपर में प्रवेश की प्रक्रिया राष्ट्रीय औषध शिक्षण एवं शोध संस्थान (नाईपर), एस.ए.एस. नगर, (मोहाली), पंजाब द्वारा आयोजित संयुक्त प्रवेश परीक्षा के माध्यम से होती है।

(ङ) संस्थान की योजना सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन के उपरांत आगामी वर्ष में स्नातकोत्तर/डाक्टोराल स्तर पर औषध विज्ञान/प्रौद्योगिकी में अनेक अन्य पाठ्यक्रम शुरू करने की है।

नए रेल जोनों का आकलन

1897. श्री मनोरंजन भक्त: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंग कि:

(क) क्या सरकार ने भारतीय रेल में नए जोनों/मंडलों का सृजन करते समय निर्धारित की गई प्रणाली में सुधार/विकास का मूल्यांकन किया है;

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

(ग) रेलवे की कार्यकुशलता विशेषकर रेलगाड़ियों के चलने की समयबद्धता तथा यात्रियों की सुरक्षा में कार्य-कुशलता में अब तक कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

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

(ख) प्रशासनिक दृष्टि से छोटे रेलवे जोनों का गठन करके बेहतर पर्यवेक्षण और निगरानी के द्वारा रेलों की क्रिया-कलापों में समग्र सुधार लाना संभव हो पाया है। चूंकि सभी भारतीय रेलवे के समग्र कार्यनिष्पादन में सभी जोनों का योगदान रहता है, इसलिए भारतीय रेलवे के समग्र निष्पादन में सुधार नए जोनों के महत्वपूर्ण योगदान को इंगित करता जिसका नीचे की तालिका से सही-सही आकलन किया जा सकता है:

	2001-02 (पुनर्गठन से पहले)	2005-06 (पुनर्गठन से पहले)
यात्री यातायात (मिलियन में)	5093	6237
यात्री आमदनी (करोड़ रुपए में)	11162.2	17181.99
माल यातायात लदान (मिलियन टन में)	492.5	727.3
माल यातायात आमदनी (करोड़ में)	24586.8	41754.9
परिचालन अनुपात (प्रतिशत में)	96.2%	78.54%

(ग) भारतीय रेल में पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की समय पालन निष्पादन निम्नानुसार हैं:

2004-05 (व.ला.)	2005-06 (व. ला.)	2006-07 (व. ला.) (अनंतिम)
90.8	91.2	91.5

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कानून एवं व्यवस्था राज्य सरकार का विषय है और भारतीय दंड संहिता (आई पी सी) से संबंधित अपराधों में जांच करने का अधिकार पुलिस के पास होता है। इस प्रकार रेल मंत्रालय को रेलों पर होने वाले अपराधों को नियंत्रित करने के लिए काफी हद तक इन पर निर्भर होना पड़ता है।

बहरहाल, रेलें गाड़ियों और यात्रियों की आवाजाही वाले क्षेत्रों में यात्रा करने वाले यात्रियों को बेहतर सुरक्षा, मुहैया कराने के लिए रेलवे 1 जुलाई, 2004 में गाड़ियों के मार्गरक्षक और रेलवे स्टेशनों पर एक्सेस केट्रोल ड्यूटी के लिए रेलवे सुरक्षा बल को तैनाती करके रेलों पर होने वाले अपराध की रोकथाम में राज्य सरकारों की सहायता कर रही है। लगभग 2200 गाड़ियों में राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा किए जा रहे मार्गरक्षण के अतिरिक्त लगभग 1400 गाड़ियों का मार्गरक्षण करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को लगाया जा रहा है।

रेलवे स्टेशनों पर टच स्क्रीन टर्मिनल

1898. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन रेलवे स्टेशनों के नामों का ब्यौरा क्या है जहां वर्ष 2006-07 के दौरान टच स्क्रीन टर्मिनल उपलब्ध कराए गए हैं तथा उन पर जोनवार कितना खर्च आया;

(ख) क्या रेलवे का विचार देश में अन्य रेलवे स्टेशनों पर और अधिक टच स्क्रीन टर्मिनल प्रदान करने का है; और

(ग) यदि हां, तो वर्ष 2007-08 के दौरान इस सुविधा के प्रावधान हेतु चयनित रेलवे स्टेशनों के नामों का ब्यौरा क्या है तथा इन पर जोनवार कितना खर्च आएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

कोलकाता विमानपत्तन से उड़ानें

1899. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की स्थिति के अनुसार कोलकाता विमानपत्तन प्राधिकरण से परिचालित इंडियन एयरलाइंस की उड़ानों का ब्यौरा क्या है तथा इनके मार्ग कौन-कौन से हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार कोलकात्ता से दिल्ली तथा अन्य महानगरों के बीच अधिक से अधिक सीधी उड़ाने शुरू करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) नेशनल एविएशन कम्पनी ऑफ इंडिया लि. (एनएसीआईएल) (पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइंस) कोलकाता से प्रति सप्ताह दिल्ली तथा गुवाहाटी प्रत्येक के लिए 21 उड़ानें, मुम्बई तथा अगरतला प्रत्येक के लिए प्रति सप्ताह 14 उड़ानें, बैंगलौर, चेन्नई, पोर्ट ब्लेयर तथा दीमापुर प्रत्येक प्रत्येक के लिए प्रति सप्ताह 7 उड़ानें, डिब्रूगढ़ के लिए प्रति सप्ताह 5 उड़ानें, जयपुर (वाया अहमदाबाद), इम्फाल (वाया एजवाल) तथा चेन्नई (वाया भुवनेश्वर) प्रत्येक के लिए सप्ताह 4 उड़ानें, बागडोगरा, अहमदाबाद (वाया जयपुर), एजवाल (वाया इम्फाल) प्रत्येक के लिए प्रति सप्ताह 3 उड़ाने, जोरहाट (वाया तेजपुर) के लिए प्रति सप्ताह 2 तथा जोरहाट (वाया शिलांग) तथा तेजपुर (वाया शिलांग) के प्रत्येक के लिए प्रति सप्ताह उड़ान प्रचालित कर रही है। नेशनल एविएशन कम्पनी आफ इंडिया लि-1 कोलकाता से यंगून के लिए प्रति सप्ताह 1, काठमांडु के लिए प्रति सप्ताह 6 तथा यंगून (वाया गया) के लिए प्रति सप्ताह 1 उड़ान प्रचालित कर रही है तथा साथ ही कोलकाता-गुवाहाटी-इम्फाल-अगरतला-कोलकाता सेक्टर पर प्रति सप्ताह 6 मालवाहक विमान सेवाएं प्रचालित कर रही है।

(ख) से (घ) नेशनल एविएशन कम्पनी आफ इंडिया लि. ए-320 श्रेणी के 43 विमानों के नए बेड़े को शामिल करने की प्रक्रिया में है जिनमें से एयरलाइन ने पहले ही सात विमानों को प्राप्त कर लिया है तथा शेष विमान मार्च 2010 तक लगभग विमान प्रति माह की औसत से प्राप्त किए जाएं कम्पनी नए विमानों को बाजार परिस्थितियों के मद्देनजर मेट्रो सेक्टरों तथा कोलकाता-दिल्ली मार्ग सहित प्रमुख प्रतियोगी मार्गों पर उड़ानों में वृद्धि करने के लिए प्रयोग करने की योजना बना रही है।

मिश्रित उर्वरकों का खुदरा मूल्य

1900. श्री सुग्रीव सिंह: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में मिश्रित उर्वरकों के खुदरा मूल्य को कम करने का है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार खुदरा मूल्य कम करने हेतु उर्वरक निर्माताओं को क्षतिपूर्ति के तौर पर कोई पैकेज देने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस क्षतिपूर्ति हेतु क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) मिश्रित उर्वरकों सहित उर्वरकों के खुदरा मूल्य में किसी प्रकार का परिवर्तन करने का कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

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

[हिन्दी]

आई टी डी सी होटलों की बिक्री

1901. श्री गिरिधारी यादव:
श्री एम. अंजनकुमार यादव:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारत पर्यटन विकास निगम (आई टी डी सी) के बहुत से बड़े होटलों को औने-पौने दामों पर बेच दिया गया है;

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

(ग) वह एजेंसी कौन-सी है जिसे जांच कार्य करने का जिम्मा सौंपा गया है; और

(घ) जांच की वर्तमान स्थिति क्या है तथा उक्त जांच के कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) (क) सरकार ने विनिवेश नीति के अनुसरण में वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के दौरान 19 आई टी डी सी होटल परिसम्पत्तियों को विनिवेशित किया जिसमें से एक होटल को पट्टा-सह-प्रबंध न करार के आधार पर दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान, किसी आई टी डी सी होटल की बिक्री नहीं की गई है।

(ग) सरकार ने इस प्रकार का कोई जांच कार्य नहीं करवाया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

कमर्शियल पायलट प्रशिक्षण पाठ्यक्रम हेतु शुल्क

1902. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कमर्शियल पायलट प्रशिक्षण पाठ्यक्रम की फीस कम करने तथा इसे आम आदमी पर केन्द्रित करने की कोई योजना तैयार करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) जी नहीं, उड़ान प्रशिक्षण की लागत ऐसे प्रशिक्षण में लगाई लागत के अनुरूप है। सरकार उड़ान क्लबों में उड़ान प्रशिक्षण प्रभारों को नियमित नहीं करती है।

[अनुवाद]

एम.ए.एम.सी.का पुनरूद्धार

1903. श्री अबु अयीश मंडल: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार माइनिंग एण्ड अलाइड मशीनरी कार्पोरेशन लिमिटेड (एम ए एम सी), दुर्गापुर के पुनरूद्धार की इच्छुक है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (ग) माननीय उच्च न्यायालय, कोलकाता के आदेश के अनुसार माइनिंग एण्ड अलाइड मशीनरी कार्पोरेशन लिमिटेड (एमएएमसी) दिनांक 26.05.2003 से ही परिसमापनाधीन है। एमएएमसी की सभी परिसम्पत्तियां उच्च न्यायालय, कोलकाता द्वारा नियुक्त सरकारी परिसमापक की अभिरक्षा में हैं।

कोल इंडिया लिमिटेड और दामोदर वैली कॉरपोरेशन (डीवीसी) ने परिसमापनाधीन कंपनी की चल रही स्थिति में अधिग्रहण करने के लिए उच्च न्यायालय, कोलकाता के समक्ष एक आवेदन प्रस्तुत किया है। उच्च न्यायालय, कोलकाता ने दिनांक 05.10.2007 के आदेश के तहत कंपनी की परिसम्पत्तियों की बिक्री पर 14 सप्ताह की अवधि के लिए रोक लगा दी है ताकि कोल इंडिया लि. और डीवीसी को परिसमापनाधीन कंपनी की वित्तीय स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए पर्याप्त समय मिल सके।

[हिन्दी]

पर्यटन कार्यालय

1904. श्री काशीराम राणा:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान विदेशों के पर्यटन कार्यालयों द्वारा भारत में कितने विदेशी पर्यटकों को भेजा गया तथा तत्संबंधी पर्यटन कार्यालयवार ब्यौरा क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन पर्यटन कार्यालयों पर उठाए गए खर्च का अलग-अलग ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इन पर्यटन कार्यालयों के कार्यकरण की समीक्षा की है;

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

(ङ) इस समीक्षा के निष्कर्ष के आधार पर सरकार द्वारा रणनीति अपनाई गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान विदेश स्थित पर्यटन कार्यालयों के क्षेत्राधिकार के अंदर कवर किए जाने वाले विभिन्न क्षेत्रों से पर्यटक आगमन के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं;

क्षेत्र	पर्यटक आगमन		
	2004	2005	2006
उत्तरी, दक्षिणी और सेंट्रल अमेरिका (न्यूयार्क, लॉस एंजिलस और टोरांटो में कार्यालयों द्वारा कवर)	685129	804394	904747
यूरोप और यू. के. (फ्रेंकफर्ट, पेरिस, लंदन, मिलान और एम्स टर्डम में कार्यालयों द्वारा कवर)	1117087	1427077	1651936
पश्चिमी एशिया और अफ्रीका (दुबई और जोहासंबर्ग में कार्यालयों द्वारा कवर)	236626	253800	275716
आस्ट्रेलेशिया (सिडनी और सिंगापुर में कार्यालयों द्वारा कवर)	302339	349764	403518
पूर्वी ऐशिया (टोकियो में कार्यालय द्वारा कवर)	203856	235219	298629

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान संवर्धनात्मक/विपणन गतिविधियों और स्थापना के व्यय दोनों के लिए विदेश स्थित भारत पर्यटन कार्यालयों द्वारा वहन किए गए व्यय नीचे दिए गए अनुसार हैं:-

(लाख रुपये में)

	2004	2005	2006
योजनागत बजट (संवर्धनात्मक एवं मार्किटिंग कार्यकलापों के लिए)	5807.25	8375.00	9400.00
गैर-योजनागत बजट (स्थापना व्यय के लिए)	1786.09	1893.17	1979.47

(ग) जी, हां। पर्यटन मंत्रालय वर्ष के शुरूआत में प्रत्येक कार्यालय की वार्षिक कार्रवाई योजना को मंजूरी प्रदान करता है और समय-समय पर कार्यालयों के प्रगति की समीक्षा करता है।

(घ) और (ङ) पर्यटन मंत्रालय विदेश स्थित अपने भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से विदेश में प्रमुख बाजारों में एक पसंदीदा गंतव्य के रूप में भारत का संवर्धन करता है। देश में पर्यटक आगमनों में और वृद्धि करने के लिए एक सीराज में संवर्धनात्मक गतिविधयां चलाई जाती हैं। इनमें विज्ञापन, मेलों एवं प्रदर्शनियों में भागीदारी, संगोष्ठियों, कार्यशालाओं और रोड शो का आयोजन, विवरणिकाओं का प्रकाशन, संयुक्त विज्ञापन और विवरणिका समर्थन प्रदान करना तथा मीडिया कर्मियों, टूअर ऑपरेटरों और विचारकों के परिचायक दौरे शामिल हैं।

[अनुवाद]

विदेशों के फ्लाइंग स्कूलों में भारतीय आकांक्षी

1905. श्री बृजकिशोर त्रिपाठी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बड़ी संख्या में भारतीय छात्र उड़ान प्रशिक्षण हेतु प्रति वर्ष विदेश जाते हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान आज की तारीख तक कितने भारतीय छात्र विदेश गए;

(ग) क्या विदेश के फ्लाइंग स्कूलों में भारतीय छात्रों की दुर्घटनाओं के मामलों की संख्या बढ़ती जा रही है;

(घ) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान प्रकाश में आए ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ङ) भारतीय फ्लाइंग प्रशिक्षण छात्रों के विदेश में प्रशिक्षण को वरीयता देने के क्या कारण हैं; और

(च) भारतीय छात्रों में इस प्रकार की प्रवृत्ति पर रोक लगाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सरकार इस प्रकार के रिकार्ड नहीं रखती है।

(ग) और (घ) विदेशों के उड़ान स्कूलों में उड़ान प्रशिक्षण लेने वाले भारतीय आकांक्षियों की निगरानी संबंधित देशों की सरकारों के विनियामम प्राधिकरणों द्वारा की जाती है।

(ङ) और (च) भारत अथवा विदेश में प्रशिक्षण लेना, प्रशिक्षार्थी की व्यक्तिगत रूचि का मामला है। भारत के वर्तमान उड़ान प्रशिक्षण संस्थान, उद्योग में पायलटों की बढ़ती हुई मांग से निपटने की कोशिश कर रहें हैं। इस स्थिति को और सुगम बनाने के लिए सरकार ने विभिन्न कदम उठाए हैं। इनमें शामिल हैं:–इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी इग्राआ की प्रशिक्षण क्षमता को बढ़ाने के लिए इसका उद्देश्य एवं आधुनिकीकरण किया जाना, गौंड़िया महाराष्ट्र, में विश्व स्तर के उड़ान क्लब की स्थापना करना तथा नागर विमानन महानिदेशालय/भारतीय एयरो क्लब के माध्यम से ट्रेनर विमान देकर उड़ान क्लबों की सहायता करना।

आईजीआरयूए का प्रबंधन

1906. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रायबरेली के इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (आई जी आर यू ए) के बेहतर और अधिक पेशेवर प्रबंधन हेतु कनाडा की सी ए ई इंक को इसका प्रबंधन सौंपने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा अकादमी हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किए जा रहे हैं; और

(ग) इससे पायलटों की मांग और आपूर्ति के बीच का अंतर कितना कम होगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी हां।

(ख) प्रस्तावित प्रबंधन करार के तहत इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इग्रुआ) की वार्षिक क्षमता को प्रतिवर्ष 40 प्रशिक्षुओं से बढ़ाकर 100 प्रशिक्षु, किया जाएगा और प्रशिक्षण अवधि को दो वर्ष से घटाकर एक वर्ष कर दिया जाएगा।

(ग) इस समय 804 पायलटों की कमी है, जिसे एयरलाइनों द्वारा विदेशी पायलटों की भर्ती करके पूरा किया जा रहा है। प्रस्तावित प्रबंधन करार से इग्रुआ प्रतिवर्ष 60 और पायलट प्रशिक्षित कर सकेगी और इससे पायलटों की मांग तथा आपूर्ति के बीच का अंतर कुछ हद तक कम किया जा सकेगा।

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लोगों को कमर्शियल पायलट प्रशिक्षण

1907. श्री शैलेन्द्र कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश भर में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के केवल 20 व्यक्तियों को कमर्शियल पायलट प्रशिक्षण प्रदान करने का उपबंध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इन व्यक्तियों की संख्या बढ़ाने पर विचार कर रही है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इग्रुआ), जो नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत एक स्वायत संस्थान है, की

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के छात्रों के लिए सीटों में क्रमशः 15% तथा 7.5% आरक्षण की योजना है। अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों को वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस (सीपीएल) के लिए प्रशिक्षण प्रदान करने का कोई पृथक प्रावधान नहीं है। नागर विमानन महानिदेशालय निजी पायलट लाइसेंस (पीपीएल) स्तर पर 40 अनुसूचित जाति/अनुसचूति जनजाति के अभ्यर्थियों के लिए आर्थिक सहायता प्रशिक्षण भी प्रदान करता है।

[अनुवाद]

मॉडल प्रोडक्शन शेयरिंग कांट्रेक्ट

1908. **श्री असादूद्दीन ओवेसी:**
श्री निखिल कुमार:

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

(क) क्या सचिवों की अधिकार प्राप्त समिति द्वारा मॉडल प्रोडक्शन शेयरिंग कांट्रेक्ट में कुछ सिफारिशें की गई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है;

(ग) क्या ऑफशोर तेल एवं गैस कंपनियां सरकार के प्रस्ताव से सहमत हैं;

(घ) यदि हां, तो ऐसे सौदों से सरकार द्वारा कितना राजस्व अर्जित किए जाने का अनुमान है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या निबंधन एवं शर्तें निर्धारित की गई हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन ई एल पी) के प्रत्येक दौर को शुरू करने से पहले, सभी पणधारियों कि सुझाव देने के लिए और बोली मूल्यांकन मानदंड (बी ई सी), प्रस्ताव आमंत्रित करने के नोटिस (एन आई ओ) और आदर्श उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (एम पी एस सी) में सुधार शामिल करने के लिए विचार-विमर्श किए जाते हैं। वही प्रक्रिया एन ई एल पी (एन ई एल पी-7) की आगामी सातवें दौर के लिए अपनाई जा रही है। सचिवों की शक्ति प्रदत्त समिति ने ब्लाक के वर्गीकरण सहित बोली लगाने योग्य मानदंडों में कुछ परिवर्तनों की सिफारिशों की है। इन सिफारिशों को एन ई एल पी 7 में शामिल किया जाएगा।

(घ) और (ङ) उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पी एस सी) के अनुसार पेट्रोलियम लाभ का सरकारी हिस्सा बोली लगाने योग्य है।

[हिन्दी]

वाराणसी-रांची इंटरसिटी एक्सप्रेस का पटरी से उतरना

1909. **श्री हेमलाल मुर्मू:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को वाराणसी-रांची इंटरसिटी एक्सप्रेस के पटरी से उतरने की दुर्घटना की जानकारी है जैसा कि दिनांक 12 नवंबर, 2007 के "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसमें जान-माल की कितनी हानि हुई;

(ग) उक्त दुर्घटना के क्या कारण थे;

(घ) पीड़ितों को कितना मुआवजा/अनुग्रह भुगतान किया गया तथा क्या अन्य राहत उपाय किए गए; और

(ङ) उक्त दुर्घटना की जांच, इसके निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है तथा दोषी पाए गए अधिकारियों/व्यक्तियों के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई?

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

(ख) यह घटना 10.11.2007 को घटी थी। 8612 डाउन वाराणसी-रांची इंटरसिटी एक्सप्रेस, पूर्व रेलवे में धनबाद मंडल के बरवाडी-बरकाखाना खंड पर रिचुघुटा-चेतर स्टेशनों के बीच पटरी से उतर गई थी। इस दुर्घटना में कोई जन-हानि नहीं हुई थी। इस दुर्घटना के कारण 23,50,350रु-रू. की संपत्ति की हानि हुई थी।

(ग) इस दुर्घटना का प्रथम दृष्टयता कारण तोड़-फोड़ है।

(घ) इस दुर्घटना में जन-हानि और घायल होने का कोई मामला नहीं है, इसलिए क्षतिपूर्ति/अनुग्रह राशि के भुगतान और अन्य राहत उपायों का प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) एक विभागीय जांच समिति को इस दुर्घटना की जांच करने के आदेश दिए गए हैं. कमेटी की जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है।

[अनुवाद]

रसोई गैस सिलिंडरों की आपूर्ति

1910. **श्री हितेन बर्मन:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 31 अक्तूबर 2007 की स्थिति के अनुसार पश्चिम बंगाल के कितने प्रतिशत लोग रसोई गैस का उपयोग कर रहे हैं;

(ख) संपूर्ण पश्चिम बंगाल राज्य में कब तक सभी लोगों को रसोई गैस सिलिंडर उपलब्ध कराए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार का विचार राज्य में गरीब परिवारों को गैस सिलिंडरों में कुछ रियायत देने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) 1.10.2007 की स्थिति के अनुसार सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) पश्चिमम बंगाल राज्य में 49.6 लाख घरेलू एल पी जी ग्राहकों को सेवाएं प्रदान कर रही थीं जो 2001 की जनगणनानुसार 31.3% जन संख्या को कवर करता है।

ओ एम सीज ने नई एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिप स्थापित करने के लिए पश्चिम बंगाल राज्य में 64 स्थानों को शामिल करते हुए एक साझा उद्योग-विपणन योजना को अंतिम रूप दिया है। उसके लिए विज्ञापन 16.9.2007 जारी कर दिया गया है और अंतिम तारीख 7.11.2007 थी।

(ग) से (ङ) सरकार पूरे देश में घरेलू एल पी जी सिलेंडरों पर राजसहायता दे रही है। हाल के वर्षों में पेट्रोलियम उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में कई गुणा वृद्धि हुई है परन्तु, ओ एम सीज द्वारा घरेलू एल पी जी के मूल्य में वृद्धि नहीं की गई है। बजट से सरकार प्रति 14.2 कि. ग्रा. घरेलू एल पी जी सिलेंडर पर 22.58 रुपये की राजसहायता देती है जबकि ओ एम सीज प्रति 14.2 कि.ग्रा. सिलेंडर पर 165.36 रुपये की राजसहायता देती है जिससे प्रति 14.2 कि. ग्रा. सिलेंडर (अप्रैल-सितम्बर, 2007) पर कुल राजसहायता 187.94 रुपये बनती है। 30.10.2007 की स्थिति के अनुसार ओ एम सीज को प्रति 14.2 कि. ग्रा. घरेलू एल पी जी सिलेंडर पर 215.10 रुपये की अल्प वसूलियां हुईं। तथापि, सरकार और तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम ऊंचे अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों द्वारा डाले गए बोझ को वहन कर रही हैं।

रसोई गैस सिलिंडरों की आपूर्ति

1911. श्री सुरेश अंगड़ि: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में विशेषकर कर्नाटक में तेल कंपनियों/डीलरों को ग्राहकों की बुकिंग समय के 24 घंटे के भीतर रसोई गैस सिलिंडरों की आपूर्ति करने हेतु कोई दिशानिर्देश/निर्देश जारी किए हैं;

(ख) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में तेल कंपनियों की क्या प्रति[illegible]या है;

(ग) यदि नहीं, तो ग्राहकों को रसोई गैस सिलिंडरों की पर्याप्त और त्वरित आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी नहीं।

(ख) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने रिपोर्ट दी है कि वर्तमान में, कर्नाटक राज्य समेत समग्र रूप से देश में एल पी जी की कोई कमी नहीं है और डिस्ट्रीब्यूटरों को एल पी जी की आपूर्तियाँ, ओ एम सीज द्वारा देशी उत्पादन एवं आयातों के माध्यम से एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरों के साथ पंजीकृत किए गए ग्राहकों की आवश्यकता के अनुसार की जा रही है।

[हिन्दी]

डीजल और पेट्रोल पर लगाए गए कर

1912. श्री रामजीलाल सुमन:
डा. चिन्ता मोहन:

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

(क) क्या पेट्रोल और डीजल के बिक्री मूल्य में सीमा शुल्क, तेल शोधन व्यय, राज्य अधिभार, उत्पाद शुल्क, विशेष उत्पाद शुल्क, बिक्री कर, डीजल कमीशन और वैट के रूप में कर शामिल हैं;

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

(ग) क्या उक्त कर वसूलियों के कारण ग्राहक के लिए पेट्रोल और डीजल का मूल्य बहुत अधिक हो जाता है; और

(घ) यदि हां, तो अक्तूबर, 2007 माह में दिल्ली में डीजल और पेट्रोल पर लगाए गए करों के रूप में प्रति लीटर कितना राजस्व अर्जित किया गया?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क का वर्तमान ढांचा और पेट्रोल और डीजल पर वैट नीचे दिए गए हैं:–

उत्पाद	उत्पाद शुल्क* मूल्यानुसार	विशिष्ट	सीमा शुल्क*	दिल्ली में वैट
पेट्रोल	6%	13/-रुपए प्रति	7.5%	20%
डीजल	6%	3.25 रुपए प्रति लीटर	7.5%	12.5%

*शिक्षा उपकर सभी शुल्कों पर 3% की दर से लागू है।

उत्पादों की खुदरा बिक्री कीमतों पर शुल्क के मूल्यानुसार घटक का प्रपाती प्रभाव होता है। दिल्ली में पेट्रोल और डीजल के मूल्य घटकों का विस्तृत विवरण संलग्न है।

विवरण

दिल्ली में पेट्रोल और डीजल के मूल्य घटकों का विवरण:-

दिल्ली में पेट्रोल की खुदरा बिक्री मूल्य में शुल्कों और करों का हिस्सा

क्र.सं.	विवरण	रुपए प्रति लीटर
1.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटकों के बिना मूल्य (इसमें डीलर का कमीशन रुपए 1.02 प्रति लीटर शामिल हैं)	20.12
2.	सीमा शुल्क (अक्तूबर 07 के प्रथम पखवाड़े के आधार पर	1.49 (4%)
3.	उत्पाद शुल्क (6%+रुपए 13.00/लीटर+ 3% शिक्षा उपकर की दर से लगाया गया)#	14.66 (33%)
4.	वैट (इसमें डीलर के कमीशन पर वैट रुपए 0.20/लीटर और राज्य अधिकर रुपए 4/के एल शामिल हैं)	7.25 (17%)
5.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटक (2+3+4)	23.40 (54%)
6.	दिल्ली में खुदरा बिक्री मूल्य (1+5)	43.52

*कोष्ठक में दिए गए आंकड़े सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर, क्रम संख्या 6 के प्रतिशत के रूप में बिक्री कर घटक दर्शाते हैं।

#उत्पाद शुल्क 6%+ 5रु0/ए लीटर+विशेष अतिरिक्त उत्पाद शुल्क और अतिरिक्त उत्पाद शुल्क

@रुपए 6/लीटर और रु0 2/लीटर क्रमशः शिक्षा उपकर 3% की दर पर सभी कारकों पर उद्ग्रहणीय है।

दिल्ली में डीजल के खुदरा बिक्री मूल्य में शुल्कों और करों का हिस्सा

क्र.सं.	विवरण	रुपए/लीटर
1.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क बिक्री कर घटकों के बिना मूल्य (इसमें डीलर का कमीशन रुपए 0.60/लीटर शामिल है)	20.70
2.	सीमा शुल्क (अक्तूबर 07 के प्रथम पखवाड़े के आधार पर)	1.70 (6%)
3.	उत्पाद शुल्क (6%+3.25 रुपए/लीटर+3% शिक्षा उपकर की दर से लगाया गया)##	4.69 (15%)
4.	वैट (इसमें डीलर के कमीशन पर वैट रु0 0.07/लीटर और राज्य अधिभार रु0 2/के एल शामिल हैं)	3.39
5.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटकों का योग (2+3+4)	9.78 (32%)
6.	दिल्ली में खुदरा बिक्री मूल्य (1+5)	30.48

*कोष्ठक में आंकड़े सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर के घटक क्रम संख्या 6 के प्रतिशत के रूप में दिए गए हैं।

##उत्पाद शुल्क 6%+1.25/लीटर और अतिरिक्त उत्पाद शुल्क 2 रु0/लीटर/शिक्षा उपकर 3% की दर से सभी कारकों पर उद्ग्रहणीय है।

[अनुवाद]

रनवे पर विमानों का फिसलना

1913. श्री निखिल कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रनवे पर विमानों के फिसलने की घटनाओं में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान रनवे पर हुई ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने उसके सही-सही कारण की जांच की है, जिसकी वजह से विमान रनवे पर फिसल जाते हैं;

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

(ङ) क्या सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई कदम उठाए हैं कि भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृति न हो?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) वर्ष 2005 के दौरान विमान के रनवे से फिसल जाने की कोई घटना नहीं हुई जबकि वर्ष 2006 तथा 2007 के दौरान क्रमशः एक तथा पांच घटनाएं बिना किसी गंभीर परिणाम के हुई थीं।

(ग) और (घ) जी हां, ऐसी सभी घटनाओं की जांच नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा की गई थी। जांचों के पश्चात विमानों के रनवे से फिसल जाने के मुख्य कारण हैं, भारी वर्षा के कारण नम रनवे, एक्वा नियोजन, अस्थिर पंहुच मार्ग आदि।

(ङ) ऐसी घटनाओं की आवृत्ति को रोकने के लिए विभिन्न कदम उठाए गए हैं जिनमें शामिल हैं घर्षण परीक्षण आरम्भ करना, जल भराव के लिए रनवे का नियमित निरीक्षण, उचित व स्थिर एप्रोच निष्पादित करने के लिए पायलटों को दिए जाने वाले निर्देशों को दोहराना, रनवे चिन्हन तथा प्रकाश व्यवस्था प्रणाली का उचित अनुरक्षण तथा मानसून के दौरान किए जाने वाले पूर्वोपायों के संबंध में सभी एयरलाइनों तथा एयरोड्रम प्रचालकों को संवदेनशील बनाना।

[हिन्दी]

पेट्रोलियम उत्पादों की मांग और आपूर्ति

1914. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख:
श्री बालासाहिब विखे पाटील:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विशेषकर जनजातीय क्षेत्रों में पेट्रोलियम उत्पादों/एल पी जी की अनुमानित मांग का राज्यवार ब्यौरा क्या है और वास्तव में कितनी मात्रा में इनकी आपूर्ति की गई;

(ख) केरोसिन, एल पी जी, पेट्रोल और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की अनुमानित मांग कितनी है और उक्त मांग को पूरा करने के लिए सरकारी उपक्रमों और निजी क्षेत्र की कंपनियों द्वारा तैयार की गई विपणन योजना का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) चालू वर्ष के दौरान देश में एल पी जी, पेट्रोल, केरोसिन और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों के विपणन के लिए सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की विपणन योजना का सरकारी क्षेत्र के उपक्रमवार ब्यौरा क्या है;

(घ) चालू वर्ष के लिए डीलरशिप के चयन को अंतिम रूप देने हेतु गुजरात तेल चयन बोर्ड के पुनर्गठन के संबंध में क्या प्रगति हुई है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान पेट्रोल डीजल, एल पी जी और मिट्टी तेल (एस के ओ) की राज्यवार खपत का ब्यौरा संलग्न विवरण I, II और III में दिया गया है। आदिवासी क्षेत्रों के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की खपत के आंकड़े पृथक रूप से नहीं रखे जा रहे हैं।

(ख) और (ग) पेट्रोलियम उत्पादों की राज्यवार मांग का अनुमान लगाने के लिए कोई अध्ययन नहीं किया गया है। एल पी जी का विपणन घरेलू और गैर-घरेलू क्षेत्र में किया जाता है। घरेलू क्षेत्र में एल पी जी का विपणन उन एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के माध्यम से किया जाता है जिनका चयन समाचार पत्रों में विज्ञापन के माध्यम से आवेदन आमंत्रित करके और एक पारदर्शी चयन प्रक्रिया द्वारा किया जाता है। गैर घरेलू एल पी जी का विपणन सीधे और एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिप नेटवर्क के माध्यम से भी किया जाता है। पेट्रोल और डीजल का विपणन जनसामान्य को खुदरा बिक्री केन्द्रों (आर ओज) के जरिए किया जाता है।

(घ) मई, 2002 से पहले डीलरों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का चयन पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा नियुक्त डीलर चयन बोर्डों द्वारा किया जाता था। मई, 2002 में डीलर चयन बोर्डों को समाप्त किए जाने के बाद डीलरों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपां का चयन ओ एम सीज विशेष द्वारा गठित चयन समितियों द्वारा किया जाता है। साक्षात्कार आयोजित करने के लिए चयन समितियां स्थाई समितियां नहीं होती बल्कि उनका गठन विशिष्ट साक्षात्कारों के लिए ओ एम सीज द्वारा किया जाता है।

(ङ) उपर्युक्त (घ) के उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

विवरण I

थोक उत्पादों की राज्यवार संचयी खपत (सभी आंकड़े हजार एम टीज में) 2004-2005

राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के नाम	एल पी जी	एम एस	एस के ओ	एच एस डी
1	2	3	4	5
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	10.3	6.3	5.9	72.7
आंध्र प्रदेश	783.7	601.6	506.6	3716.8

1	2	3	4	5
अरूणाचल प्रदेश	9.7	12.3	11.7	39.4
असम	155.2	89.2	264.5	419.8
बिहार	244.1	118.4	645.5	1021.0
चंडीगढ़	30.7	60.4	11.1	64.1
छत्तीसगढ़	92.7	108.2	147.0	601.8
दादर और नगर हवेली	8.6	8.2	4.0	153.8
दमन और द्वीयू	5.0	9.1	3.8	87.4
दिल्ली	576.2	639.2	169.4	1214.4
गोवा	42.2	63.9	19.8	301.5
गुजरात	607.8	688.3	756.0	2429.6
हरियाणा	374.9	306.1	151.0	2248.7
हिमाचल प्रदेश	77.2	58.4	49.4	296.6
जम्मू कश्मीर	103.4	82.8	146.6	339.8
झारखंड	90.4	120.9	211.0	908.9
कर्नाटक	629.2	511.1	472.2	2585.8
केरल	482.0	436.2	230.5	1383.4
लक्ष्यद्वीप	0.3	0.0	0.3	6.4
मध्य प्रदेश	382.3	319.8	494.0	1575.8
महाराष्ट्र	1508.5	1177.0	1292.5	3584.7
मणिपुर	17.0	14.0	24.8	31.0
मेघालय	11.8	26.0	20.9	159.2
मिजोरम	16.1	9.9	6.9	24.1
नागालैण्ड	12.7	14.5	13.6	24.8
उड़ीसा	131.1	154.0	313.5	1002.6
पांडिचेरी	24.0	47.5	13.4	238.1
पंजाब	510.9	439.5	239.0	2355.8
राजस्थान	425.7	347.4	401.2	2794.8
सिक्किम	3.5	5.7	12.4	30.3

1	2	3	4	5
तमिलनाडु	925.8	741.9	610.6	3278.9
त्रिपुरा	18.1	13.8	30.4	42.6
उत्तर प्रदेश	1059.4	718.8	1265.8	4387.1
उत्तराखण्ड	126.0	75.1	91.2	332.4
पश्चिम बंगाल	483.2	223.0	758.4	1795.7
योग	9979.7	8248.5	9394.9	39549.8

विवरण II

थोक उत्पादों की राज्यवार संचयी खपत (सभी आंकड़े हजार एम टीज में) 2005-2006

राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के नाम	एल पी जी	एम एस	एस के ओ	एच एस डी
1	2	3	4	5
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	4.9	6.5	6.6	73.6
आंध्र प्रदेश	800.7	614.9	524.2	3788.5
अरूणाचल प्रदेश	9.5	13.0	11.7	45.6
असम	162.2	96.6	263.3	462.1
बिहार	243.6	126.9	648.3	967.0
चंडीगढ़	30.6	62.2	11.8	63.6
छत्तीसगढ़	97.7	121.8	146.7	661.4
दादर और नगर हवेली	8.9	9.0	4.1	68.8
दमन और द्वीयू	5.5	9.4	3.7	53.7
दिल्ली	566.6	676.1	158.8	1163.2
गोवा	44.4	66.7	19.5	293.1
गुजरात	626.3	701.1	750.0	2622.4
हरियाणा	368.5	334.8	148.4	2478.9
हिमाचल प्रदेश	78.4	60.5	51.8	316.7
जम्मू कश्मीर	105.6	85.7	142.1	366.7
झारखंड	92.2	130.4	211.8	986.4
कर्नाटक	653.0	544.5	471.4	2694.2

1	2	3	4	5
केरल	455.9	459.2	227.2	1392.4
लक्ष्यद्वीप	0.2	0.0	0.5	4.4
मध्य प्रदेश	390.5	339.9	493.5	1536.9
महाराष्ट्र	1511.1	1210.5	1301.7	3657.3
मणिपुर	15.9	15.2	20.4	32.2
मेघालय	12.3	27.4	20.4	165.5
मिजोरम	17.2	10.3	6.4	25.8
नागालैण्ड	12.9	14.9	13.7	27.2
उड़ीसा	129.5	167.8	312.8	1065.3
पांडिचेरी	23.5	53.8	13.9	260.1
पंजाब	494.5	433.1	239.2	2292.6
राजस्थान	422.6	380.8	396.5	2753.7
सिक्किम	7.8	6.3	10.6	33.3
तमिलनाडु	932.7	782.7	617.2	3269.3
त्रिपुरा	17.8	14.7	30.8	43.2
उत्तर प्रदेश	1052.0	752.2	1242.6	4347.5
उत्तराखण्ड	127.0	81.9	90.6	353.8
पश्चिम बंगाल	501.0	234.8	760.6	1697.7
योग	10022.9	8645.6	9372.6	40064.1

विवरण III

थोक उत्पादों की राज्यवार संचयी खपत (सभी आंकड़े हजार एम टीज में) 2006-2007

राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के नाम	एल पी जी	एम एस	एस के ओ	एच एस डी
1	2	3	4	5
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	5.2	6.8	6.5	82.5
आंध्र प्रदेश	846.2	671.5	528.7	4170.3
अरूणाचल प्रदेश	10.1	12.4	12.2	50.8
असम	167.2	100.5	261.1	495.4

1	2	3	4	5
बिहार	251.9	136.5	644.9	1022.6
चंडीगढ़	32.6	64.0	10.9	68.5
छत्तीसगढ़	101.7	133.5	145.5	723.7
दादर और नगर हवेली	9.4	9.6	3.2	68.8
दमन और द्वीयू	5.7	11.0	2.2	56.4
दिल्ली	585.6	702.9	162.0	1325.0
गोवा	47.6	73.4	19.2	323.0
गुजरात	611.7	717.7	753.7	2793.7
हरियाणा	390.8	381.3	147.1	2733.3
हिमाचल प्रदेश	81.9	65.2	52.2	347.1
जम्मू कश्मीर	110.8	89.5	159.5	386.6
झारखंड	95.4	137.3	210.6	893.5
कर्नाटक	705.9	606.2	466.5	2854.7
केरल	478.6	498.9	225.6	1434.6
लक्ष्यद्वीप	0.2	0.0	0.8	9.1
मध्य प्रदेश	409.9	364.8	492.8	1592.7
महाराष्ट्र	1612.5	1322.0	1286.6	4224.4
मणिपुर	15.1	18.5	20.2	38.1
मेघालय	12.8	29.3	20.0	179.2
मिजोरम	17.8	10.4	6.2	28.8
नागालैण्ड	13.6	15.4	13.9	26.9
उड़ीसा	134.4	183.8	316.1	1166.0
पांडिचेरी	27.3	64.8	12.5	299.7
पंजाब	521.1	444.7	238.8	2420.5
राजस्थान	444.2	418.5	402.8	2943.2
सिक्किम	8.2	6.6	10.1	29.1

1	2	3	4	5
तमिलनाडु	978.8	844.3	616.2	3464.3
त्रिपुरा	18.9	16.0	30.7	49.4
उत्तर प्रदेश	1070.2	789.4	1244.6	4370.1
उत्तराखण्ड	179.0	97.5	96.2	397.7
पश्चिम बंगाल	530.7	249.1	758.6	1762.9
योग	10533.0	9293.3	9378.7	42832.6

[अनुवाद]

निजी विमान कंपनियों को विदेशी गंतव्य स्थानों के लिए उड़ान की अनुमति

1915. श्री एन.एन. कृष्णदास:
श्री मंजुनाथ कुन्नुर:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास विदेशी गंतव्य स्थानों के लिए अधिक सेवाओं का प्रचालन करने हेतु कुछ निजी विमान कंपनियों के प्रस्ताव लंबित हैं;

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

(ग) ऐसे प्रस्ताव को स्वीकृति देने में सरकार द्वारा क्या प्रक्रियाएं अपनाई जाती हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) विदेश जाने के पात्र सभी अनुसूचित भारतीय वाहकों को अंतरराष्ट्रीय यातायात अधिकारों की स्वीकृति एक निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। प्रक्रिया के अनुसार, सभी पात्र वाहक प्रत्येक वर्ष की पहली तथा तीसरी तिमाही में अपने प्रचालन योजना की जानकारी देते हैं। जांच के बाद, किसी विशेष देशों/मार्गों को यातायात अधिकारों की उपलब्धता तथा राष्ट्रीय वाहकों की प्रचालनात्मक योजनाओं पर विचार करने के बाद, निजी अनुसूचित वाहकों को यातायात अधिकार स्वाकृत किए जाते हैं।

मूल्य नियंत्रण के तहत औषधियां

1916. चौ. मुनव्वर हसन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण ने हाल ही में 20 औषधियों को डी पी सी ओ 1995 के पैरा 10(ख) के तहत मूल्य नियंत्रण के अंतर्गत शामिल किया है;

(ख) यदि हां, तो इन दवाइयों के नामों का ब्यौरा क्या है, मूल्यों में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई, इनकी अवधि क्या है और क्या मूल्य निर्धारित किया गया है;

(ग) क्या एन पी पी ए और रसायन विभाग के विचारों में कोई अंतर है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) सरकार ने औषध (मूल्य नियंत्रण) ओदश, 1995 (डी पी सी ओ, 95) के पैरा 10 (बी) के अधीन "जनहित" में गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों का मूल्य निर्धारित करने के लिए राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) को शक्तियां प्रत्यायोजित की हैं। शक्तियों के प्रत्यायोजन के तदंतर एनपीपीए ने जून 07 से अक्तूबर 07 के बीच डी पी सी ओ, 95 के पैरा 10 (बी) के अधीन 22 गैर-अनुसूचीबद्ध फामूर्लशनों का मूल्य निर्धारित किया है (सूची संलग्न विवरण में संलग्न)। प्रत्यायोजन से गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के संबंध में निर्धारित सीमा से अधिक की मूल्य वृद्धि से संबंधित मूल्य निगरानी एवं नियंत्रण करने में एन पी पी ए द्वारा तेजी से कार्रवाई सुगम हुई है।

बल्क औषधों एवं फार्मूलेशनों का मूल्य निर्धारण/संशोधन एन पी पी ए द्वारा की जाने वाली अनवरत प्रक्रिया है। तथापि, डी पी सी ओ 1995 के प्रावधानों के अधीन सरकार को एन पी पी ए के मूल्य निर्धारण/संशोधन आदेशों की पुनरीक्षा करने की शक्ति प्राप्त है।

विवरण

22 मामलों के ब्यौरे-हाल में डी पी सी ओ, 1995 के पैरा 10 (ख) के अन्तर्गत निर्धारित मूल्य

क्र.सं.	कम्पनी का नाम	उत्पाद का नाम	उत्पाद शुल्क व स्थानीय कर सहित पैरा 10 (ख) के अन्तर्गत निर्धारित मूल्य	प्रतिशत कमी
1	2	3	4	5
1.	निकोलस मीरामल इंडिया लि.	फेनरगन इलीक्सर 5 मि. ग्राम 60 मि. लि.	22.96	4.32
2.	लुपिन लि./लायका लि.	रेबलेट वायल ड्राई+सोल 20 मि. ग्रा. 10 मि. लि.	57.40	9.02
3.	नोवारटिस इंडिया लि./इंडि स्विफ्ट लि.	अरकलर फिल्म सी 250 एम. जी. x 4	99.84	4.16
4.	ग्रीसा लैब्स	यूलीकिट टैब्स	43.34	5.68
5.	सिस्टोपिक लैब	नोरमेक्सिन टेबस	18.68	20.53
6.	मियर ओरगेनिक्स/मेयर हेल्थकेयर	ज्वाइन्टेस	84.84	2.87
7.	रेनबैक्सी	रोसलिन 500 मि. ग्राम	66.77	2.28
8.	यूयसवी	पिओज-जी	61.92	0.76
9.	रेनबैक्सी	रोसीसिलिन केप. 250	30.00 39.20	36.23
10.	रेनबैक्सी लैब्स लि.	सिलानेम 500 मि. ग्राम	1113.00	5.68
11.	डा. रेड्डीज लैब	रीलेन्ट 10 का	35.78	7.90
12.	रेनबेक्सी लैब्स लि.	केवीरटा टेब 50 मि. ग्राम	34.73	17.57
13.	ग्लैक्सो स्मिथक्लाइन प्रा. लि./मेसर्स यूसीबी इंडिया प्रा. लि.	वोजेट 5 मि. ग्राम 10 का	49.00	8.71
14.	केडिला फार्मा लि.	इनवास 2.5 मि. ग्राम	26.35	7.02
15.	केडिला फार्मा लि.	इनवास 5 मि. ग्राम	42.98	6.71
16.	वेलेस फार्मा/वेलेस लैब्स	वालामाइनिसन सस्पेंशन 30 मि. लि.	25.46	19.17

1	2	3	4	5
17.	ग्लैक्सो स्मिथ क्लाइम फार्मा लि.	टीनोवेट-जीएम क्रीम 10 मि. ग्राम	20.98	21.60
18.	डीप कास्ट हेल्थ प्रा. लि./ मेसर्स सनवेज (इंडिया) प्रा. लि.	लेक्रीजेल 5 ग्राम	53.66	13.45
19.	लुपिन लैब्स लि.	रिमिस्टार-ए	47.61	27.43
20.	यश फार्मा	पी एन वी टैब 25 मि. ग्राम	19.97	3.62
21.	मनीष फार्मा फाइजर	बेनाड्रिल कफ फार्मूलेशन 100 मि. लि.	38.61	22.78
22.	मनीष फार्मा फाइजर	केलाड्रिल 100 मि. लि.	55.91	3.73

अमरीका में इंडिया एट सिक्स्टी इवेंट

1917. श्री रेवती रमन सिंह: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अमरीका में चार दिनों तक चला "इंडिया एट सिक्स्टी इवेंट" एक सफल आयोजन रहा था;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या आगामी तीन वर्षों में पर्यटन से 50,000 करोड़ रु. से अधिक राजस्व बढ़ने की संभावना है; और

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

पर्यटन मंत्री संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) इनक्रेडिबलइंडिया @ 60 भारत की स्वतंत्रता के 60 वर्ष मनाने के लिए न्यूयार्क में एक चार दिवसीय कार्यक्रम था। "इंडिया @ 60" के दौरान आयोजित किए गए विभिन्न कार्यक्रमों में, लोक एवं शास्त्रीय नृत्यों के सांस्कृतिक कार्यक्रम, संगीत बैंड, फैशन शोज, हस्तशिल्पों और हथकरघों का प्रदर्शन, भारतीय व्यंजन, चाय, काफी और मसालों की सेम्प्लिंग और प्रदर्शन, फोटोग्राफिक प्रदर्शनियां, ताजमहल की एक रेत की प्रतिमा, सेमिनार और पेनल विचार-विमर्श सम्मिलित थे। इस कार्यक्रम में अनिवासी भारतीयों और अमेरिकियों, दोनों से जबरदस्त रिस्पॉंस प्राप्त हुए।

(ग) और (घ) मंत्रालय में ऐसे कोई अनुमान उपलब्ध नहीं हैं।

विद्युत परियोजनाओं को गैस की आपूर्ति

1918. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रशीद मसूद:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या 2250 मेगावाट की परियोजनाएं गैस की कमी के कारण शुरू होने के लिए लंबित हैं;

(ख) यदि हां तो क्या राज्य सरकारों ने सभी मौजूदा गैस आधारित परियोजनाओं और अभी भी निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए गैस की पर्याप्त आपूर्ति हेतु केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है;

(ग) इस पर केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या कुछ परियोजनाओं का पहले ही निर्माण किया जा चुका है, लेकिन वे गैस आपूर्ति न होने के कारण विद्युत का उत्पादन नहीं कर पा रही हैं;

(ङ) यदि हां, तो ऐसी परियोजनाओं के लिए कुल कितनी गैस की आवश्यकता है; और

(च) मौजूदा गैस आधारित परियोजनाओं और निर्माणाधीन विद्युत परियोजनाओं के लिए गैस की पर्याप्त आपूर्ति के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जैसा कि केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (सी ई ए) ने बताया है, गैस की कमी के कारण 1285 मेगावाट क्षमता की बिजली परियोजनाएं चालू किए जाने के लिए लंबित पड़ी हैं।

(ख) सरकार को आंध्र प्रदेश में स्वंतत्र बिजली उत्पादकों (आई पी पीज) के संबंध में गैस की आपूर्ति के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

(घ) और (ङ) जैसा कि ई ए ने बताया है, 590 मेगावाट की क्षमता वाली बिजली परियोजनाएं चालू की गई हैं लेकिन गैस की आपूर्ति उपलब्ध नहीं होने के कारण, बिजली उत्पन्न करने में असमर्थ हैं। इन बिजली संयंत्रों के लिए अपेक्षित गैस 90% संयंत्र भार उपकरण (पी एल एफ) पर 2.84 मिलियन मीटरी मानक घन मीटर प्रतिदिन (एम एम एस सी एम डी) है।

(ग) और (च) भारत सरकार ने घरेलू बाजार के लिए गैस की आपूर्तियां बढ़ाने के लिए विभिन्न कदम उठाने में पहल की है। इनमें शामिल हैं–

(क) घरेलू ई एंड पी कार्यकलापों में तेजी लाना:

(ख) कोल बेड मीथेन (सी बी एम) गैस का दोहन;

(ग) प्राकृतिक गैस हाइड्रेट कार्यक्रम (एन जी एच पी) का कार्वान्वयन ताकि हाइड्रेट संसाधनों का मूल्यांकन और उनका संभव वाणिजिज्यक दोहन किया जा सके।

(घ) एल एन जी का आयात; और

(ङ) राष्ट्रपार गैस पाइपलाइन के जरिए गैस जुटाना।

[हिन्दी]

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की शोधनशालाओं द्वारा अर्जित लाभ

1919. **श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन'':**
डा. चिन्ता मोहन:

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

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल शोधनशालाओं का लाभ वर्ष 2006 की अवधि की तुलना में वर्ष 2007 में बढ़ गया है;

(ख) यदि हां, तो अभी तक इन शोधनशालाओं द्वारा तेल शोधनशाला-वार प्रति बैरल कितना औसत लाभ अर्जित किया गया है;

(ग) पिछले वर्ष 2006 की तुलना में यह लाभ किस सीमा तक अधिक है;

(घ) इन शोधनशालाओं में इक्विटी के रूप में कितनी विदेशी पूंजी का निवेश किया गया है;

(ङ) क्या सरकार का विचार उक्त इक्विटी के रूप में विदेशी पूंजी निवेश को बढ़ाने का है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी पूर्ण विवरण क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) वर्ष 2005-06, 2006-07, वर्ष 2006-07 की प्रथम छिमाही तथा वर्ष 2007-08 की प्रथम छमाही के दौरान विदेशी पूंजी इक्विटी की प्रतिशतता के साथ-साथ क्रूड संसाधन द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की रिफाइनरियों द्वारा अर्जन को दर्शाते हुए सकल शोधन लाभ (जी आर एम) संबंधी विवरण संलग्न है।

(ङ) और (च) सार्वजनिक क्षेत्र उपकम के मामले में शोधन क्षेत्र में 26% तक सीधे विदेशी निवेश (एफ डी आई) की अनुमति है। तथापि, मित्तल इन्वेस्टमेंट एस ए आर एल, लक्जमबर्ग की 100% सहायक कंपनी मैसर्स मित्तल एनर्जी इन्वेस्टमेंट पी टी ई लिमिटेड को हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड की 100% सहायक कंपनी गुरू गोबिन्द सिंह रिफाइनरीज लि. में शामिल करते हुए संयुक्त उद्यम गठन के लिए सरकार का अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है, जिसमें दोनों भागीदारों की इक्विटी प्रतिभागिता 49% की हो।

विवरण

सकल शोधन लाभ (जी आर एम) प्रति अमरीकी डालर

रिफाइनरियां	जी आर एम (अप्रैल-सितंबर, 2007	जी आर एम (अप्रैल-सितंबर, 2006)	जी आर एम 2006-07	जी आर एम 2005-06	विदेशी पूंजी इक्विटी का प्रतिशत
1	2	3	4	5	6
आई ओ सी					
गुवाहाटी	12.70	8.24	10.48	10.17	शून्य
बरौनी	3.71	0.02	1.92	2.91	शून्य

1	2	3	4	5	6
गुजरात	7.77	4.94	5.28	3.75	शून्य
हल्दिया	6.62	1.29	3.38	3.05	शून्य
मथुरा	11.32	4.49	4.61	5.58	शून्य
पानीपत	9.58	0.15	2.62	5.36	शून्य
डिग्बोई	26.77	17.14	19.10	19.84	शून्य
एच पी सी एल-मुबई रिफाइनरी	6.26	5.38	4.78	3.22	शून्य
एच पी सी एल-विशाख रिफाइनरी	6.14	5.41	3.51	2.56	शून्य
बी पी सी एल-मुबंई रिफाइनरी	4.54	3.48	3.64	1.64	शून्य
बी पी सी एल-कोच्चि रिफाइनरी	6.32	3.04	3.46	3.17	शून्य
सी पी सी एल	7.79	5.42	5.00	4.37	15.40
एन आर एल	10.00	9.83	11.35	10.01	शून्य
बी आर पी एल	17.00	11.40	13.80	10.50	शून्य
एम आर पी एल	7.29	4.14	4.79	3.43	शून्य

विमानपत्तनों का वाणिज्यिक उपयोग

1920. श्री हरिसिंह चावड़ा:
श्री जीवाभाई ए. पटेल:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार देश में विशेषकर गुजरात राज्य में मेहसाणा और डीसा विमानपत्तनों का वाणिज्यिक उपयोग करने का है;

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

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) मेहसाणा एयरपोर्ट, गुजरात राज्य सरकार का है तथा दिशा, भारतीय विमानपत्तन का है। फिलहाल, मेहसाणा एवं दिशा एयरपोर्टों के विकास के लिए कोई योजना नहीं है। तथापि व्यावासयिक अर्थात गैर एयरोनॉटिकल राजस्व को अधिकतम करने की दृष्टि से सार्वजनिक निजी भागीदारी तरीके से सिटी साइड को विकसित करने के लिए 35 गैर महानगरीय एयरपोर्टों में से 24 गैर-महानगरीय एयरपोर्टों को विकसित करना 11वें पंचवर्षीय योजना में शामिल कर लिया गया है। इनमें से तीन एयरपोर्ट नामत: अहमदाबाद, राजकोट और बड़ोदरा एयरपोर्ट गुजरात में है।

सार्वजनिक निजी भागीदारी के साथ सिटी साइड के विकास के लिए चुने गए राज्य-वार एयरपोर्ट इस प्रकार हैं:-आंध्र प्रदेश में विशाखापत्तनम, असम में गुवाहाटी, छत्तीसगढ़ में रायपुर, गुजरात में अहमदाबाद, राजकोट एवं बडोदरा, झारखंड में रांची, केरल में त्रिवेन्द्रम, कर्नाटक में मंगलौर, महाराष्ट्र में औरंगाबाद, मध्य प्रदेश में भोपाल, इंदौर एवं खजुराहो, नागालैंड में दीमापुर, उड़ीसा में भवुनेश्वर, पंजाब में अमृतसर, राजस्थान में जयपुर एवं उदयपुर, तमिलनाडु में मदुरै एवं त्रिची, त्रिपुरा में अगरतल, उत्तर प्रदेश में लखनऊ एवं वाराणसी तथा उत्तराखंड़ में देहरादून।

विमानपत्तनों पर सुरक्षा

1921. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पालम विमानपत्तन पर एक कर्मचारी की मौत की घटना की जानकारी है; जैसा कि दिनांक 24 अक्तूबर, 2007 के "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा दोषी व्यक्तियों के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। दिनांक 22.10.2007 को रात्रि 10 बजकर 10 मिनट पर टैक्सी मार्ग-ई शोल्डर के पास बे 127 के सामने एक महिला कर्मचारी पड़ी मिली थी जो उंची दृश्यता वाली जैकेट पहने थी और उस पर एयर डेकन लिखा हुआ था। स्थल पर एक डाक्टर बुलाया गया जिसने जांच के बाद उसे मृत घोषित कर दिया।

(ग) मामला दिल्ली पुलिस के जांच के अधीन है।

(घ) दिल्ली के आईजीआई एयरपोर्ट पर भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए निम्नलिखित विनियमन बनाए गए हैं–

(i) एयरपोर्ट के एयरसाइड में चलने वाले सभी वाहनों को गति नियंत्रण उपकरणों से सुसज्जित किया जाना चाहिए।

(ii) ड्राइवरों को एयरसाइड ड्राइविंग परमिट अवश्य ले लेना करना चाहिए जिसके बिना उन्हें एयरसाइड पर गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(iii) एयरसाइड पर वाहनों की संख्या कम से कम हो। विमान तक स्टाफ/क्रू के आने/जाने के लिए बस/शटल सेवा का प्रयोग किया जाए।

(iv) एयरसाइड पर कार्य करने वाले कार्मिकों के लिए सुरक्षा जैकेटें पहनना अनिवार्य हैं।

(v) एयरसाइड पर दोपहिया वाहन निषिद्ध हैं तथा पैदल आने-जाने पर रोक है।

(vi) एप्रन एवं टैक्सी मार्गों की निगरानी किए जाने के लिए एयरपोर्ट के अंदर सीसीटीवी लगाए जाएं।

(vii) ग्राउंड हैंडलिंग उपकरणों को खड़ा किए जाने के लिए स्थान निर्धारित किया जाए।

(viii) वाहनों के प्रचालन ग्राउंड हैंडलिंग उपकरणों तथा विमानों के आने-जाने में नागर विमानन महानिदेशालय, हवाईअड्डा प्रचालक के साथ मिल कर सुरक्षा सुनिश्चित करें।

[अनुवाद]

उड़ीसा में किसान प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना

1922. श्री अनन्त नायक: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन फार्मर्स फर्टीलाइजर्स कोपरेटिव लि. (इफको) का विचार उड़ीसा में एक किसान प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो कब तक और किसानों को किस प्रकार का प्रशिक्षण दिए जाने का प्रस्ताव है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोऑपरेटिव लिमिटेड (इफको) ने सूचित किया है कि वे उड़ीसा में एक किसान प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने पर विचार कर रहे हैं जिसके लिए इफकों ने भूमि आबंटन हेतु उड़ीसा सरकार को आवेदन किया है। प्रशिक्षण का उद्देश्य किसानों को कृषि में अद्यतन प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल, जल संग्रहण, उर्वरकों के संतुलित उपयोग, अधिक पैदावार वाले बीजों के उपयोग में सक्षम बनाना है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा राजस्व अर्जन

1923. श्री प्रहलाद जोशी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न उड़ान प्रचालकों द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (ए ए आई) के लिए संग्रहित कुल राजस्व का कंपनी-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान विभिन्न उड़ान प्रचालकों द्वारा यातायात और गैर-यातायात प्रभारों के लिए अलग-अलग संग्रहित राजस्व का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) एयरलाइन ऑपरेटर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की ओर से केवल यात्री सेवा शुल्क वसूलते हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान (करोड़ रुपयों में) 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान एयरलाइन ऑपरेटरों द्वारा वसूले गए यात्री सेवा शुल्क के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) एयरलाइन ऑपरेटर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की ओर से यात्री सेवा शुल्क के अलावा कोई अन्य राजस्व (यातायात अथवा गैर यातायात) नहीं वसूल करते।

विवरण

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	एयरलाइन का नाम	कुल		
		2004-05	2006-07	2006-07
1	2	3	4	5
1.	ए. आर. एयरवेज	0	0	0.08
2.	एरोफ्लोट	1.73	0	0
3.	एरोविट एयरलाइंस	0.2	0	0
4.	एयर अरेबिया	0.	0.43	2.4
5.	एयर अस्थाना	7.09	0	0
6.	एयर कनाडा	1.52	0.01	0
7.	एयर डेक्कन	18.41	55.48	80.32
8.	एयर फ्रांस	*3.77	0	1.53
9.	एयर इंडिया	52.56	21.53	21.69
10.	एयर लंका	7.68	9.14	9.21
11.	एयर मॉरिशस	0.97	0	0
12.	एयर स्लोवाकिया	0	0	0.51
13.	एयरवेज इंडिया	0.01	0	0
14.	एक्काई एयीएन	0	0.01	0
15.	एलिटालिया एयरलाइंस	2.25	0	0
16.	एरियाना अफगान	0.33	0	0
17.	एशियाना एयरलाइंस	1.6	0	0.31
18.	ऑस्ट्रियन एयरलाइंस	0.01	0	0.01
19.	एविएशन इंडिया	0	0.02	0
20.	अजल इंडिया	1	0	0
21.	विमान बांग्लादेश एयरलाइंस	2	1.2	0.94
22.	ब्रिटिश एयरवेज	6.86	2.46	3.6
23.	केथे पेसिफिक एयरवेज	5.01	0	0
24.	चार्टर्ड फ्लाइट्स-गोवा	3.16	3.98	3.79
25.	चाइना इस्टर्न एयरलाइंस	0.41	0	0
26.	कॉस्मिक एयर	0.24	0.22	0.07
27.	डेक्कन एविएशन	7.71	0.04	0.0
28.	डेल्टा	2.23	0.99	0.54
29.	ड्रक एयर	0.2	0.32	0.4
30.	इलाल इजराइल एयरलाइन लि.	0.48	0	0
31.	एमिरेट्स	13.84	4.61	7.9
32.	एस्सार गुजरात	0.02	0.01	0
33.	एस्सार ऑयल	0	0	0.02
34.	एस्सार स्टील लि.	0	0.01	0
35.	इथिहेड एयरवेज	1.75	0	0
36.	इथियोपियन एयरलाइंस	0.75	0	0
37.	इवा एयर	0.01	0	0
38.	फिन्न एयर	0	0	0.6
39.	फर्स्ट चॉइस	0	0.05	0.02
40.	फोरम आई एविएशन	0	0	0.01
41.	फयुटुरा ट्रेवल्स प्रा0 लि.	0.03	0	0
42.	ग्लोब्ल हेलिकॉपर्स	0.09	0.18	0.18
43.	ग्लोबल वेक्ट्रा हेलकॉर्प	0	0	0.38
44.	जी एम जी एयरलाइंस	0.05	0.18	0.35
45.	गो एयर	0	1.98	13.96

1	2	3	4	5
46.	गवर्नमेंट ऑफ छत्तीसगढ़	0	0	0.01
47.	गवर्नमेंट ऑफ गुजरात	0	0	0.03
48.	ग्रासिग इंडस्ट्रीज	0.01	0.01	0.19
49.	गल्फ एयर	9.58	3.92	3.89
50.	इंडिया फ्लाई सेफ एविएशन	0	0	0.01
51.	इंडियन एयरलाइंस तथा एलाइंस एयर	163.81	195.67	118.8
52.	इंडो पेसिफिक एविएशन लि.	0	0	0.01
53.	इंडस एयरवेज	0	0	0.05
54.	इंटरग्लोब एविएशन (इंडिगो)	0	0.06	7.88
55.	इरान एयरलाइंस	0.29	0	0
56.	जापान एयर	0.58	0	0
57.	जेट एयरवेज	163.33	140.96	112.23
58.	जेट लाइट (इंडिया) लि./ (एयर सहारा)	54.39	64.33	33.98
59.	जेट स्टार एशिया	0	0.1	0.36
60.	जिंदल आयरन एण्ड स्टील	0.01	0	0
61.	केन्या एयरवेज	1.27	0	0
62.	के एफ एल	0	0	1.19
63.	किंगफिशर एयरलाइंस	0	12.22	37.01
64.	किर्लोस्कर ऑयल	0.01	0	0
65.	के.एल.एम. रायल डच एयरलाइंस	2.4	0.31	1.07
66.	कोरियन एयरलाइंस	0.78	0	0
67.	कुवैत एयरवेज	4.53	1.76	1.48
68.	किर्गिस्तान एयरलाइंस	0.07	0	0
69.	लक्षद्वीप एडमिन	0.01	0.01	0
70.	लार्सन एण्ड द्बो	0.01	0	0
71.	लुफ्थांसा	8	4.57	5.96
72.	लुफ्थांसा कार्गो	0.01	0	0
73.	महान एयर	0.46	0.03	0.04
74.	मलेशियन एयरलाइंस	4.9	3.38	2.88
75.	मोनार्क एयरलाइंस	0.09	0	0
76.	माई ट्रेवल	0	0	8.73
77.	म्यांमार एयरवेज	0.39	0	0
78.	नार्थ वेस्ट एयरलाइंस आईएनसी	3.52	0	0
79.	ओमान एयर	3.47	2.84	2.27
80.	पाकिस्तान इंटरनेशनल एयरलाइंस	1.82	0	0
81.	पारामाउंट एयरवेज	0	0.46	6.28
82.	पवन हंस	0.15	0.31	0.16
83.	पूनावाला एविएशन	0.03	0.01	0
84.	क्वांटास	3.53	2.58	1.91
85.	कतार एयर	1.58	0	0
86.	राजस्थान गवर्नमेंट	0	0.01	0.01
87.	रैन एयर सर्विसेज	0	0	0.01
88.	रेमण्ड्स	0.01	0.01	0
89.	रेमण्ड्स वूलर मिल्स	0	0	0.01
90.	रिलांयस इंडस्ट्रीज	0.25	0.17	0
91.	रिलांयस इन्फ्रास्ट्रक्चर	0	0	0.01
92.	रिलांयस ट्रांसपोर्ट एण्ड ट्रेवल	0.02	0.02	0.01
93.	रॉयल भुटान एयरलाइंस	0.13	0	0
94.	रॉयल ब्रुनई एयरलाइंस	0.21	0.05	0
95.	रायल जोर्डेनियन एयरलाइंस	0.91	0	0
96.	रॉयल नेपाल एयरलाइंस	0.77	0.08	0
97.	सउदी अरेबियन एयरलाइंस	3.95	2.55	2.25
98.	सिल्क एयर	1.21	1.01	0.44
99.	सिंगापुर एयरलाइंस	4.53	5.84	6.36

1	2	3	4	5
100.	साऊथ अफ्रिकन एयरवेज	1.01	0	0
101.	स्पान एयर	0	0	0.1
102.	स्पाइस जेट	0	30.88	33.06
103.	श्रीलंकन एयरलाइंस	0.79	0	0.07
104.	स्विस एयर	1.37	0	0
105.	साइरेन अरब एयरलाइंस	0.39	0	0
106.	ताज एयर	0	0.01	0
107.	ताज एविएशन	0	0	0.01
108.	थाई एयरवेज	7.6	3.82	4.69
109.	टिस्को	0.01	0.02	0.13
110.	ट्रांसएरो एयरलाइंस	0	0	0.52
111.	टर्किस एयरलाइंस	0.54	0	0
112.	तुर्कमेनिस्तान एयरलाइंस	1.14	0.86	1.24
113.	यूनाइटेड हेलिकॉप्टर्स	0	0	0.06
114.	उजबेकिस्तान एयरवेज	1.49	0.98	0.74
115.	विडियोकॉन	0.01	0	0
116.	वीर्जिन एटलांटिक एयरवेज	0.83	0	0
117.	यमन एयरवेज	0.59	0	0
118.	अन्य पार्टियां/समायोजन	0.13	121.23	15.53
	कुल	600.89	703.89	560.33

सेल द्वारा स्टील काम्पलेक्स लि. का अधिग्रहण

1924. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल सरकार ने भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) के कालीकट स्थित स्टील काम्पलेक्स लिमिटेड का अधिग्रहण करने की पेशकश की है;

(ख) यदि हां, तो क्या सेल ने उक्त प्रस्ताव पर सहमति दे दी है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) से (ग) केरल सरकार ने इस्पात मंत्रालय और स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि. (सेल) से एक प्रस्ताव के बारे में सिफारिश की है, इस प्रस्ताव में मैसर्स स्टील कॉम्पलैक्स लि. (एससीएल), कालीकट, केरल के प्रचालनों का आधुनिकीकरण करने और उन्हें इष्टतम बनाने के लिए सेल के निवेश और आदानों की मंजूरी प्राप्त करना शामिल है तथा सेल और स्टील कॉम्पलैक्स लि. (एस सी एल) के बीच एक संयुक्त उद्यम (जे वी) के रूप में डाऊनस्ट्रीम फिनिशिंग क्षमता स्थापित करना भी शामिल है। मंत्रालय को भेजे गए पत्र में सेल द्वारा एस सी एल के अधिग्रहण का प्रस्ताव भी किया गया है।

सेल के आर एंड डी सेंटर के विशेषज्ञों को नियुक्त करके सेल ने एस सी एल, केरल को जून, 07 के बाद से तकनीकी सहायता उपलब्ध कराई है। उनके दिशा-निर्देशों के परिणामस्वरूप, एस सी एल के निष्पादन में सुधार आया है।

सेल एस सी एल, केरल में अन्य कारोबार संबंधी अवसरों का पता लगाने के लिए अब एक अध्ययन करा रहा है और एस सी एल के साथ सेल का समझौता अध्ययन के नतीजों पर निर्भर करेगा।

[हिन्दी]

उर्वरकों पर सब्सिडी

1925. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उर्वरकों पर दी जा रही सब्सिडी में कटौती करने का है;

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

(ग) वर्तमान में दी जा रही सब्सिडी और कटौती के लिए प्रस्तावित सब्सिडी का तुलनात्मक ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

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

[अनुवाद]

पी सी पी आई आर/एम ई सी की स्थापना

1926. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पी सी पी आई आर/एम ई सी की स्थापना हेतु स्थल के चयन के लिए मै. दलाल मॉट मेक्डोनाल्ड को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या गुजरात में दाहेज का एक महत्वपूर्ण स्थल के रूप में चयन किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो पी सी पी आई आर की दाहेज में कब तक स्थापना हो जाएगी?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) देश में एक मेगा केमिकल इंडस्ट्रियल इस्टेड की स्थापना हेतु एक व्यहार्यता अध्ययन करने के लिए शुरू में मेसर्स दलाल मॉट मैकडोनाल्ड की सेवाएं ली गई थीं। अब पी सी पी आई आर नीति लागू होने के बाद, मेसर्स दलाल मॉट मैकडोनाल्ड को रसायन और पेट्रोरसायन विभाग को प्राप्त हुए राज्य सरकारों के पी सी पी आई आर परियोजना प्रस्तावों की तकनीकी जांच में सहायता प्रदान करने के काम में लगाया गया है।

(ख) और (ग) गुजरात राज्य ने दक्षिणी गुजरात में भरूच जिले के वागरा और भरूच तक फैले दाहेज में एक पी सी पी आई आर की स्थापना के लिए आवेदन प्रस्तुत किया है। इसकी स्थापना की कोई समय सीमा तय नहीं की जा सकती।

भेल में कर्मचारियों की कमी

1927. श्री. एस.के. खारवेनथन: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) कर्मचारियों की कमी का सामना कर रहा है और उसे अपने लक्ष्यों को हासिल करने में काफी कठिनाई हो रही है;

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

(ग) क्या भेल में अपने लक्ष्यों को हासिल करने के लिए कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) और (ख) जी, नहीं। भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (बी एच ई एल) अपनी आवश्यकताओं के अनुसार और लक्ष्यों को पूरा करने के लिए कर्मचारियों की संख्या में लगातार वृद्धि कर रहा है।

(ग) और (घ) जी, हां। भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (बी एच ई एल) 11वीं योजना में बढ़ाए गए लक्ष्यों को पूरा करने के लिए कार्य भार के अनुरूप कर्मचारियों की संख्या बढ़ा रहा है। क्षमता विस्तार, अधिक क्रयादेश की स्थिति और विस्तार योजनाओं को ध्यान में रखते हुए, बी एच ई एल पिछले वर्ष में लगभग 1,600 कर्मचारियों की भर्ती कर चुका है और अगले पांच वर्षों में 20,000 और कर्मचारियों की भर्ती करने की योजना बना रहा है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों/स्टेशनों पर सशस्त्र महिला बटालियन/महिला कमांडों तैनात करना

1928. श्री एल. राजगोपाल:
श्री मिलिन्द देवरा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल सुरक्षा बल (आर पी एफ) ट्रेनों में और स्टेशनों पर महिलाओं के साथ छेड़खानी और अन्य अपराधों से निपटने के लिए एक सशस्त्र महिला बटालियन का गठन अथवा महिला कमांडों तैनात कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस बल को क्या विस्तृत जिम्मेदारी सौंपी गई हैं;

(ग) रेल सुरक्षा बल में महिलाओं की कुल संख्या कितनी है;

(घ) क्या उनकी संख्या रेलवे की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त है;

(ङ) यदि नहीं, तो इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं;

(च) क्या रेल सुरक्षा विशेष बल (आर पी एस एफ) में भी महिलाओं को शामिल किया जाएगा, जो कि वर्तमान में जम्मू कश्मीर में तैनात है; और

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

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

(ख) उपर्युक्त को देखते हुए इसका प्रश्न नहीं उठता।

(ग) 1123

(घ) जी नहीं।

(ङ) चालू भर्ती के जरिए रेल सुरक्षा बल में और महिलाओं को भर्ती किया जा रहा है।

(च) और (छ) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, क्षेत्र में आवश्यकताओं के आधार पर समय-समय पर इन निर्णयों की पुनरीक्षा की जाती है।

इस्पात क्षेत्र को अवसंरचना क्षेत्र का दर्जा

1929. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस्पात क्षेत्र ने स्वयं को एक प्राथमिकता वाले क्षेत्र के रूप में समझे जाने और अपने को "अवसंरचना" क्षेत्र का दर्जा दिए जाने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या इस्पात की खरीद के लिए ऋण आसानी से उपलब्ध कराए जाने के लिए एक इस्पात वित्तीय निगम की स्थापना किए जाने का भी प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) इस्पात मंत्रालय को कफैडरेशन ऑफ इंडियन इंडस्ट्री (सी आई आई) से इस्पात उद्योग को अवसंरचना का दर्जा प्रदान करने का अनुरोध करते हुए एक अभ्यावेदन दिनांक 26.4.2007 को प्राप्त हुआ है। वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग (केंद्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड) से परामर्श करके इसकी जांच की गई है और इसका यह उत्तर दिया गया है कि इस्पात संयंत्र के मामले में चूंकि कोई पोजिटिव एक्सटर्निटी नहीं है और सभी लाभ इंटरनलाइज्ड हैं अत: इस्पात उद्योग को टैक्स होलीडे मंजूर करने का कोई मामला नहीं है।

(ग) और (घ) सरकार का इस्पात खरीद के लिए ऋण की आसान उपलब्धता के लिए इस्पात वित्त निगम स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि वित्तीय संस्थाओं की मौजूदा व्यवस्था जरूरतों को पूरा कर रही है।

[हिन्दी]

रोपड़, नांगल और गढ़शंकर में सड़क उपरिपुल

1930. श्री अविनाश राय खन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार रोपड़, नांगल और गढ़शंकर (जिला होशियारपुर) में सड़क उपरिपुलों के निर्माण करने का है;

(ख) यदि हां, तो उक्त सड़क उपरिपुलों का कब तक निर्माण किए जाने की संभावना है; और

(ग) उक्त सड़क उपरिपुलों की अनुमानित लागत कितनी है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

आई बी पी के कोको बिक्री केन्द्र

1931. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार/तेल निगमों में आई बी पी के कंपनी ओन्ड कंपनी आपरेटिड (कोको) बिक्री केन्द्रों के भू-स्वामित्व के मुद्दे का समाधान करने के लिए निदेशकों की एक समिति का गठन किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस कंपनी द्वारा अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी नहीं।

(ख) उपरोक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

"पैराइट" मेटीरियल के विनिर्देश में बदलाव

1932. श्री संतोष गंगवार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने गत 3-4 वर्षों में ड्रिलिंग फ्लूड में इस्तेमाल होने वाले "पैराइट" नामक मेटीरियल के विनिर्देश में बदलाव किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी हां। आयल तथा प्राकृतिक गैस निगम लि. (ओ एन जी सी) "बेराइट्स" नामक मद खरीदता है।

2005 से पहले, ओ एन जी सी के पास बेराइट्स के 2 विनिर्देश अर्थात् 4.10 विशिष्ट ग्रेविटी (स्प्रे. ग्रे.) वाला ग्रेड-1 तथा 4.20 विशिष्ट ग्रेविटी वाला ग्रेड-2 थे। परन्तु ग्रेड 2 की ऊंची लागत को देखते हुए ओ एन जी सी 4-5 वर्षों से 2004 तक केवल ग्रेड 1 बेराइट्स खरीदती रही है। इस मद की उपलब्धता, लागत तथा साथ ही अशुद्धता की समस्या जैसी अनेक बातों को देखते हुए, ओ एन जी सी द्वारा जून, 2005 में यह निर्णय लिया था कि इस विनिर्देश को 4.10 विशिष्ट ग्रेड से संशोधित करके 4.15 विशिष्ट ग्रेड किया जाए।

विमानन उद्योग में पी आई ओ द्वारा निवेश

1933. श्री पी.एस. गढ़वी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा घरेलू नागर विमानन क्षेत्र में भारतीय मूल के लोगों (पी आई ओ) की भागीदारी को अनुमति देने संबंधी प्रस्ताव को अंतिम रूप दे दिया गया है;

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

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

(घ) इस मामले को कब तक अंतिम रूप दिए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) मामला सरकार के पास विचाराधीन है।

[हिन्दी]

भारतीय तेल निगम के अधिकारियों को प्रशिक्षण

1934. श्री रामदास आठवले: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार द्वारा जारी निदेशों के अनुसार देश में भारतीय तेल निगम के अनुसूचित जाति/जनजाति से संबद्ध अधिकारियों को प्रशिक्षण में आरक्षण देने के प्रावधान हेतु कोई नियम/दिशानिर्देश विद्यमान हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान देश तथा विदेश में कितने प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित किए गए हैं, तो तथा इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में नामांकित सामान्य श्रेणी के आवेदकों की तुलना में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के आवेदकों की वर्ष-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या इसमें भारी अंतर है; और

(घ) यदि हां, तो प्रशिक्षण देने के लिए क्या कार्यवाही की जानी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) आई ओ सी ने सूचित किया है कि लोक उद्यम विभाग (डी पी ई) द्वारा दिनांक 25.4.91 को जारी किए गए दिशानिर्देशों में अन्य बातों के साथ साथ यह व्यवस्था है कि समूह "क" में उच्च श्रेणी पदों पर चयन के लिए अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारियों के अवसर बढ़ाने की दृष्टि से अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारियों को संस्थागत प्रशिक्षण के लिए तथा सेमिनारों/गोष्ठियों/सम्मेलनों में भाग लेने के लिए अधिक अवसर प्रदान किए जाने चाहिए। इन दिशानिर्देशों में यह व्यवस्था भी है कि जहां कहीं संभव हो, यह उपयुक्त होगा कि प्रशिक्षण कार्यक्रम में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारियों के लिए 25% सीटें निश्चित की जाएं।

देश तथा विदेशों में आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रमों का ब्यौरा तथा प्रशिक्षण कार्यक्रमों के लिए नामित अधिकारियों की वर्षवार संख्या इस प्रकार है:-

	भारत में			विदेशों में**		
	2004-05	2005-06	2006-7	2004-05	2005-06	2006-07
आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रमों की संख्या	1840	1578	1265	27	48	74
नामित अ. जा. अधिकारियों की संख्या	2024	1581	1608	2	15	28
नामित अ. ज. जा. अधिकारियों की संख्या	890	674	671	0	4	5
नामित अ. जा./अ. ज. जा. अधिकारियों की संख्या	2914	2255	2279	2	19	33
नामित सामान्य श्रेणियों के अधिकारियों की संख्या	10673	7265	7480	55	126	161
मनोनीत अधिकारियों की कुल संख्या	13537	9520	9759	57	145	194

**आई ओ सी विदेशों में प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित नहीं करती है। उपर्युक्त कार्यक्रम बाहरी एजेंसियों द्वारा आयोजित किए जाते हैं।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारियों के भाग लेने पर पर्याप्त महत्व दिया जाता है और भारत में प्रशिक्षण के लिए नामित करने की संख्या 2004-05 के 21.5% से बढ़ कर 2006-07 में 23.3% और विदेशों में नामित करने की संख्या 2004-05 के 3.5% से बढ़कर 2006-07 में 17.0% हो गई है।

[अनुवाद]

पर्यटन को उद्योग का दर्जा

1935. श्री मदन लाल शर्मा: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार पर्यटन को उद्योग का दर्जा देने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में मंत्रालय द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) (क) और (ख) वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक नीति एवं प्रोन्नति विभाग) ने जम्मू एवं कश्मीर, हिमाचल प्रदेश और उत्तरांचल के राज्यों के लिए इन राज्यों में स्थापित इको-पर्यटन उद्योगों सहित कुछ चिन्हित् विशेष उद्योगों के लिए पैकेजों की घोषणा की है। इसके बाद औद्योगिक नीति एवं प्रोन्नति विभाग ने पूर्वोत्तर औद्योगिक एवं विनिवेश संवर्धन नीति (एन ई आई आई पी), 2007 ने घोषणा की है जिसके अंदर विभिन्न औद्योगिक एवं सेवा क्षेत्र की गतिविधियों, जिसमें सिक्किम सहित पूर्वोत्तर के राज्यों में होटल, एडवेंचर, अवकाश क्रीड़ा और रज्जूमार्ग शामिल हैं, पूंजी निवेश इमदाद उपलब्ध है।

भेषज उद्योग द्वारा अनुसंधान और विकास

1936. श्री अधीर चौधरी: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भेषज उद्योग क्षेत्रों में अनुसंधान और विकास (आर एण्ड डी) को बढ़ाने के लिए भेषज उद्योग को और राहत देने का है;

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

(ग) भेषज उद्योग को किस प्रकार से राहत दिए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) सरकार ने उद्योग में अनुसंधान और विकास (आर एण्ड डी) को बढ़ावा देने तथा औद्योगिक विकास के लिए स्थानीय रूप से उपलब्ध

आर एण्ड डी के विकल्पों के अधिकाधिक उपयोग के लिए अनेक राजकोषीय प्रोत्साहन दिए हैं और अन्य सहायता उपाय किए हैं। तथापि, राजस्व विभाग (टी. पी. एल. प्रभाग) ने सूचित किया है कि कराधान या उससे राहत बजट कार्य का एक हिस्सा है। इसलिए इस मामले पर उनके द्वारा उचित समय पर विचार किया जाएगा।

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

तिरूपति से होते हुए तिरूमाला तक रेलवे लाइन

1937. **श्री एम. राजामोहन रेड्डी:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का आंध्र प्रदेश में तिरूपति से होते हुए तिरूमाला तक रेलवे लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है ताकि इस मंदिर में श्रद्धालुओं की बढ़ती संख्या की आवश्यकता को पूरा किया जा सके; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सी पी एल द्वारा उड़ान के घंटों में कमी करना

1938. **श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रशिक्षु पायलटों को वाणिज्यिक पायलट (सी पी एल) जारी करने के लिए आवश्यक उड़ानों की अवधि को कम कर दिया है;

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

(ग) क्या उड़ानों की सुरक्षा पर उड़ान अवधि कम करने के प्रभाव का कोई आकलन किया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सुरक्षित उड़ान को सुनिश्चित करने के लिए समुचित उड़ान प्रशिक्षण देने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन मानकों को देखते हुए, वाणिज्यिक विमानचालक लाइसेंस जारी करने के लिए उड़ान घंटे आवश्यकता को वायुयान नियम, 1937 में संबंधित प्रावधानों में संशोधन करके 200 घंटों तक घटा दिया गया है।

(ग) से (च) उड़ान घंटों की अपेक्षाओं में संशोधन करते समय विमान सुरक्षा के साथ कोई समझौता नहीं किया गया है। ऐसा इसे अंतर्राष्ट्रीय प्रैक्टिस के समान लाने के लिए किया गया है।

डी आर एस ओ में अग्नि परीक्षण प्रयोगशाला

1939. **श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:**
श्री संजय धोत्रे:
श्री बापू हरी चौरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डिजाइन रिसर्च एंड स्टैन्डर्ड्स आर्गेनाइजेशन (डी आर एस ओ) में अग्नि परीक्षण प्रयोगशाला स्थापित करने का प्रस्ताव काफी समय से लंबित है;

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

(ग) इसमें विलब के क्या कारण हैं; और

(घ) इस प्रयोगशाला को कब तक, स्थापित किए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आर डी एस ओ), लखनऊ द्वारा परामर्श ठेका देने के लिए एक ग्लोबल टेंडर की प्रक्रिया चल रही है। परामर्श कार्य जून, 2008 तक पूरा होने की संभावना है। परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर प्रयोगशाला स्थापना करने की आगे की कार्रवाई की जाएगी।

अनुसूचित जाति तथा अन्य पिछड़े वर्ग के उम्मीदवारों के लिए प्रशिक्षण केन्द्र

1940. **डा. करण सिंह यादव:** क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

ऐसे अनुसूचित केन्द्रों के नाम क्या हैं जिन्हें यू पी एस सी परीक्षा के लिए अन्य पिछड़े वर्ग तथा अनुसूचित जाति के उम्मीदवारों को प्रशिक्षण देने के लिए अनुदान प्रदान किए गए हैं और गत तीन वर्षों के दौरान इसके लिए प्रदत्त राशि का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) अनुसूचित जातियों, अन्य पिछड़े वर्गों एवं अल्पसंख्यकों सहित कमजोर वर्गों के लिए कोचिंग और संबद्ध सहायता की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत समूह 'क', 'ख' और प्रवेश परीक्षाओं हेतु कोचिंग प्रदान करने के लिए सहायता अनुदान दिया जाता है। 2006-07 तक, अनुसूचित जातियों, अन्य पिछड़े वर्गों एवं अल्पसंख्यकों के छात्रों को 5:3:2 के अनुपात में कोचिंग प्रदान की गई। विशेष रूप से संघ लोक सेवा आयोग और राज्य लोक सेवा आयोगों द्वारा आयोजित समूह 'क' परीक्षाओं के लिए कोचिंग प्रदान करने हेतु पिछले पांच वर्षों के दौरान संबंधित संगठनों को जारी की गई राशि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। अप्रैल, 2007 से इस योजना को संशोधित किया गया है। संशोधित योजना के अंतर्गत, अनुसूचित जातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों को 7:3 के अनुपात में कोचिंग दी जाती है। अल्पसंख्यक समुदाय के छात्रों को अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय की योजना के अंतर्गत कोचिंग प्रदान की जाती है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान समूह 'क' कोचिंग के लिए जारी निधि और लाभार्थियों की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	अनुदानग्राही का नाम	2004-05		2005-06		2006-07	
			राशि (लाख रु.)	लाभार्थियों की संख्या	राशि (लाख रु.)	लाभार्थियों की संख्या	राशि (लाख रु.)	लाभार्थियों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आन्ध्र प्रदेश	आन्ध्र प्रदेश सरकार	0.00	0	9.34	160	85.82	1612
2.	आन्ध्र प्रदेश	श्री कृष्ण देवराय विश्वविद्यालय, अंनतपुर	3.88	40	0	0	0	0
3.	आन्ध्र प्रदेश	नागार्जुन विश्वविद्यालय गुंटूर	15.52	160	0	0	0	0
4.	असम	गुवाहाटी विश्वविद्यालय, गुवाहाटी	4.85	50	0	0	0	0
5	बिहार	पटना विश्वविद्यालय, पटना	9.70	100	0	0	3.88	40
6.	छत्तीसगढ़	नूतन महाकौशल शिक्षण समिति, महाकौशल एकेडमी फॉर एडमिनीस्ट्रेटिव केरियर, सी/272 रोहिणी पुरम, रायपुर	0	0	0	0	3.88	40
7.	दिल्ली	दिल्ली शैक्षणिक केन्द्र, 15-ए, जिया सराय, आई आई टी, हौजखास नई दिल्ली	7.76	80	3.88	40	0	0
8.	दिल्ली	हमदर्द एजूकेशन सोसाइटी, तलिमाबाग, संगम बिहार, नई दिल्ली	3.88	40	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	दिल्ली	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली, दिल्ली सरकार	0	0	2.16	40	0	0
10.	दिल्ली	जामिया मिलिया इस्लामिया, नई दिल्ली	3.88	40	0	0	0	0
11.	हिमाचल प्रदेश	हिमाचल प्रदेश विश्वविद्यालय, शिमला	0	0	0	0	3.88	40
12.	जम्मू-कश्मीर	डॉ. सक्सेना विजन फाउंडेशन, 55 गागजीबाग, श्रीनगर, जम्मू कश्मीर	3.88	40	7.76	80	0	0
13.	झारखंड	दिल्ली एजूकेशन सेंटर, 49, थारपाकना, एचवी रोड, रांची झारखंड	0	0	3.88	40	0	0
14.	कर्नाटक	बंगलौर विश्वविद्यालय, बंगलौर	4.85	50	0	0	0	0
15.	कर्नाटक	यूनिवर्सल कोचिंग सेंटर, नं. 283, 20वीं मेंन मारेनहल्ली रोड, बंगलौर	0	0	3.88	40	3.88	40
16.	कर्नाटक	दलित महासभा, डावेनगेरे	0	0	0	0	3.88	40
17.	मध्य प्रदेश	सुरूचि व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थान, 22 द्वारिकाधीश कॉलोनी, गांधीरोड, थातीपुर, ग्वालियर, म. प्र.	1.94	20	0	0	0	0
18.	मध्य प्रदेश	विक्रम विश्वविद्यालय, उज्जैन, मध्य प्रदेश	3.88	40	3.88	40	0	0
19.	मध्य प्रदेश	डॉ. बाबा साहेब अम्बेडकर राष्ट्रीय विज्ञान संस्थान, मऊ, मध्य प्रदेश	3.88	40	3.88	40	0	0
20.	मध्य प्रदेश	जीवाजी विश्वविद्यालय, ग्वालियर, मध्य प्रदेश	4.85	50	0	0	0	0
21.	मध्य प्रदेश	देवी अहिल्या विश्वविद्यालय, इंदौर, म. प्र.	5.82	60	0	0	0	0
22.	महाराष्ट्र	ध्यानवर्धनी एजूकेशनल एंड चेरीटेबल फाउंडेशन, 151 रेलवे लाइन्स, उमानंद अपार्टमेंट, डफरिन चौक, शोलापुर, महाराष्ट्र	3.88	40	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
23.	महाराष्ट्र	राष्ट्र संत तुकादोजी महाराज, नागपुर विश्वविद्यालय, नागपुर	3.88	40	3.88	40	0	0
24.	महाराष्ट्र	बाबा साहेब अंबेडकर मराठवाडा विश्वविद्यालय	0	0	0	0	3.88	40
25.	महाराष्ट्र	अखिल भारतीय लेवा समाज उत्कर्ष मंडल, उनमेश, प्लाट सं. 5, भारत पेट्रो क्वार्टर जलगांव	0	0	0	0	3.88	40
26.	महाराष्ट्र	मुंबई विश्वविद्यालय, मुंबई	3.88	40	0	0	0	0
27.	महाराष्ट्र	पुणे विश्वविद्यालय, पुणे	0	0	5.82	60	0	0
28.	पांडिचेरी	पांडिचेरी विश्वविद्यालय, पांडिचेरी	5.82	60	0	0	0	0
29.	पंजाब	पंजाब सरकार	0	0	4.31	80	0	0
30.	पंजाब	गुरू नानक देव विश्वविद्यालय, अमृतसर	0	0	3.88	40	0	0
31.	राजस्थान	उदयपुर स्टडी सर्कल, 19 फतेहपुरा, उदयपुर,राजस्थान	0	0	3.88	40	0	0
32.	तमिलनाडु	महेन्द्र एजूकेशन ट्रस्ट, कालीपट्टी, तिरूचेनगोडू, टीजे नमक्कल जिला तमिलनाडु	0	0	3.88	40	0	0
33.	तमिलनाडु	दि कोंगू वेल्लालार इंस्टीच्यूट आफ टेक्नालाजी ट्रस्ट, कोंगू आर्ट एंड साइंस कालेज, नंजनपुरम, काथीरामपट्टी, इरोट	0	0	3.88	40	0	0
34.	तमिलनाडु	भारती दासन विश्वविद्यालय, तिरूचिरापल्ली	9.70	100	0	0	0	0
35.	उत्तर प्रदेश	इलाहाबाद विश्वविद्यालय, इलाहबाद	10.28	106	15.52	160	11.64	120
36.	उत्तर प्रदेश	हेल्थ केयर एंड डवलपमेंट सोसाइटी, कानपुर रोड, लखनऊ	0	0	3.88	40	0	0
37.	उत्तर प्रदेश	सोसल साइंस सुधा रिसर्च इंस्टीच्यूट, कानपुर	3.88	40	3.88	40	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
38.	उत्तर प्रदेश	डॉ. राम मनोहर लोहिया व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थान, 174 एमई हेमंत विहार, बर्रा-2 कानपुर	3.88	40	3.88	40	0	0
39.	उत्तर प्रदेश	जनसेवा खादी ग्रामोद्योग सेवा संस्थान, 64 कटरा, सेवाकली, नयाशहर, इटावा, उ. प्र.	3.88	40	0	0	0	0
40.	उत्तर प्रदेश	मोतीलाल नेहरू नेशनल इंस्टीच्यूट आफ टेक्नालाजी, इलाहाबाद	5.33	55	0	0	0	0
41.	उत्तर प्रदेश	ए आई डी ओ एस सोसाइटी आफ आर्ट एंड कल्चर, 306 मानस इंक्लेव, पिकनिक स्पाट रोड, फरीदीनगर, सी आई एम ए पी लखनऊ	5.33	0	0	0	0	0
42.	उत्तर प्रदेश	अलीगढ़ मुस्लिम विश्व विद्यालय, अलीगढ़	28.13	290	0	0	0	0
43.	उत्तरांचल	एचएन बहुगडा गढ़वाल	2.91	30	3.88	40	3.88	40
		कुल	164.02	1691	103.11	1180.00	128.50	2052.00

एल.पी.जी. में मिलावट

1941. **श्री हरिकेवल प्रसाद:**
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सरकार को एल पी जी में अपेक्षित भार से कम भार होने तथा इसमें मिलावट के संबंध में कितनी शिकायतें मिली हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार उक्त शिकायतों को दूर करने के लिए एल पी जी सिलिन्डरों पर कम्प्यूटर चिप लगाने का है;

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

(घ) उक्त चिपों की लागत का वहन करने वाली एजेन्सी का नाम क्या है तथा इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) सरकार द्वारा उक्त चिपों की लागत का वहन न करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने गत तीन वर्षों के दौरान देश में एल पी जी सिलेंडरों में मिलावट संबंधी किसी शिकायत की रिपोर्ट नहीं दी है। तथापि, ओ एम सीज ने गत तीन वर्षों अर्थात 2004-05, 205-06, 2006-07 तथा अप्रैल-सितम्बर, 2007 के दौरान अपने एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरों द्वारा उपभोक्ताओं को कम भार के सिलेंडरों की आपूर्ति संबंधी शिकायतों के 176 मामलों की रिपोर्ट दी है। ओ एम सीज द्वारा विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एम डी जी) के प्रावधानों के अनुसार चूक करने वाले डिस्ट्रीब्यूटरों के विरूद्ध कार्रवाई की गई थी।

(ख) से (ङ) घरेलू एल पी जी सिलेंडर के विपथन की जांच के लिए कंप्यूटर चिप्स अर्थात रेडियो फ्रीक्वेंसी आईडेंटिफिकेशन (आर एफ आई डी) प्रणाली की शुरूआत करने के प्रस्ताव को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[अनुवाद]

शापुर और कुडाची के बीच बड़ी लाइन

1942. श्री पी.सी. गद्दीगउडर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या शापुर-कुडाची (बेलगांव के निकट) को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कार्य रूक गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस कार्य को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) शापुर से कुडाची तक ऐसी कोई मीटर लाइन नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

विज्ञापनों से अर्जित राजस्व

1943. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे विज्ञापनों से राजस्व अर्जित कर रहा है;

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

(ग) क्या रेलवे ने विज्ञापनों के माध्यम से आय अर्जन की संभावनाओं का पता लगाया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) से (ङ) रेलवे की विभिन्न परिसंपत्तियों जैसे स्टेशन परिसरों, गाड़ियों महत्वपूर्ण स्टेशनों के पहुँचमार्गों और अन्य उपयुक्त क्षेत्रों का उपयोग करके वाणिज्यिक विज्ञापनों के माध्यम से राजस्व का उपार्जन करने के लिए क्षेत्रीय रेलों की नीति संबंधी दिशानिर्देश जारी कर दिए गए हैं। विज्ञापनों के माध्यम से अतिरिक्त राजस्व के सृजन की संभावनाओं की तलाश करना एक सतत् प्रक्रिया है और इस स्त्रोत के माध्यम से आमदनी को बढ़ाने के लिए विभिन्न प्रकार के नए विचार/योजनाओं को आजमाया जाता है।

विवरण

रेलों में (जोनवार) पिछले तीन वर्षों (2004-05, 2005-06 तथा 2006-07) के दौरान विज्ञापनों से हुई राजस्व आमदनी का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(हजार रुपयों में)

रेलवे	2004-05	2005-06	2006-07
मध्य रेलवे	55844	130301	237165
पूर्व रेलवे	25216	35888	53052
पूर्व मध्य रेलवे	5992	4589	4338
पूर्व तट रेलवे	6792	6960	9012
उत्तर रेलवे	96562	104483	53769
उत्तर मध्य रेलवे	4644	3528	15869
पूर्वोत्तर रेलवे	5716	7757	8732
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	1032	4072	12647
उत्तर पश्चिम रेलवे	16514	21924	28649
दक्षिण रेलवे	32367	61760	124054
दक्षिण मध्य रेलवे	16220	27240	32658
दक्षिण पूर्व रेलवे	6892	9144	11997
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	12131	4515	4257
दक्षिण पश्चिम रेलवे	16523	26622	29342
पश्चिम रेलवे	144778	256622	262019
पश्चिम मध्य रेलवे	4217	9395	12911
मैट्रो रेलवे, कोलकाता	50662	66052	104538
कुल	502102	780852	1005009

[अनुवाद]

संरक्षित स्मारकों में टिकटिंग प्रणाली

1944. श्री जी.एम. सिद्धीश्वर: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के ऐसे संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा क्या है जिनके लिए टिकटिंग प्रणाली प्रचलन में है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान आज की तारीख तक टिकटों की बिक्री से कितना राजस्व अर्जित किया गया है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान इन स्मारकों के पुनरूद्धार तथा रख-रखाव पर कितनी धनराशि खर्च की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) भारतीय सर्वेक्षण के अधीन 116 टिकट लगे (टिकटेड) स्मारक हैं। टिकट लगे (टिकटेड) स्मारकों और पिछले तीन वर्षों के संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

(ग) इस अवधि के दौरान उपर्युक्त टिकट लगे (टिकटेड) स्मारकों के संरक्षण और अनुरक्षण पर खर्च की गई धनराशि संलग्न विवरण-2 में दी गई है।

विवरण

केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों (राज्य-वार) से प्रवेश शुल्क के रूप में एकत्र किए गए राजस्व का ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य/स्मारक का नाम	2004-05	2005-06	2006-07
1	2	3	4	5
	आन्ध्र प्रदेश			
1.	निचला किला (राजा और रानी महल) चन्द्रगिरि, जिला चित्तूर	494725	466830 4$	502915 34$
2.	गोलकोंडा किला, गोलकोंडा, जिला हैदराबाद	4892790 1628$	5299530 2014$	6727450 2820$
3.	क्षतिग्रस्त बौद्ध स्तूप तथा अन्य अवशेष, अमरावती, जिला गुटूंर	100760 66$	439975 478$	138650 798$
4.	प्राचीन अवेशेषों सहित नागार्जुनकोंडा की पहाड़ी, पुल्लारेड्डीगुडम, जिला गुंटूर	532270 76$	976470 489$	595505 774$
5.	चार मंजिला शैलकृत हिन्दू मंदिर, उन्डावली जिला गुंटूर	1777.05 26$	144615 177$	283875 20$
6.	बौद्ध स्मारक, गुंटापल्ले, जिला पश्चिम गोदावरी	104880	103595	122695 85$
7.	वारंगल किला, वारंगल, जिला वारंगल	283930	333150	374270
8.	चारमीनार, हैदराबाद, जिला हैदराबाद	6188560 260$	6732000 176$	7619545 154$
	असम			
9.	अहोम राजा का महल, गढ़गांव, जिला सिबसागर	141655	159230	125600
10.	अहोम राजाओं का कारेंघर, सिबसागर, जिला सिबसागर	437710	387155	323035

1	2	3	4	5
11.	चार मैदानों का समूह, चराईदेव, जिला सिबसागर	142575	124955	83970
12.	विष्णुदोल, जॉय सागर, जिला सिबसागर	37170	35935	25555
13.	रंगधर अवशेष जॉय सागर, जिला सिबसागर	115545	150210	117430
	बिहार			
14.	मौर्य महल का स्थल, कुमराहार, पटना, जिला पटना	169595	215140	291205
15.	प्राचीन खंडहर वैशाली, जिला वैशाली	343535 20426$	183075 15898$	436060 30680$
16.	शेर शाह का मकबरा, सासाराम, जिला रोहतास	447245 132$	493125 70$	542175 54$
17.	उत्खनित स्थल, नालन्दा, जिला नालन्दा	1691030 29588$	1411950 46036$	1911140 62446$
18.	विक्रमशिला का प्राचीन स्थल, अंतीचाक, जिला भागलपुर	37185	67335	92320 22$
	छत्तीसगढ़			
19.	लक्ष्मण का मंदिर तथा प्राचीन स्थल जिसमें मूर्तियां शामिल हैं, सिरपुर, जिला रायपुर	62175	3171135	200270
	गुजरात			
20.	सूर्य मंदिर, मोधेरा, जिला मेहसाणा	726573	736724	771247
21.	रानी की वाव, पाटन, जिला पाटन	615196	753559	821486
22.	चम्पानेर स्मारक, चम्पानेर, जिला गोधरा	237140	296595	511151
23.	अशोक शैल अभिलेख, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	305420	301850	265470
24.	बौद्ध गुफाएं, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	245425	270741	285547
25.	बाबा प्यारे, खपरा कोडिया गुफाएं, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	2622	3765	8906
	हरियाणा			
26.	शेख चिल्ली का मकबरा, थानेसर, जिला कुरुक्षेत्र	211860 24$	236045	222340

1	2	3	4	5
27.	सूरज कुंड, लखरपुर, जिला फरीदाबाद	176080 4$	193755 15$	152375 6$
	हिमाचल प्रदेश			
28.	क्षतिग्रस्त किला, कांगड़ा, जिला कांगड़ा	242760 12$	294045 10$	321465 10$
29.	शैलकृत मंदिर तथा मूर्तिया, मसरूर, जिला कांगड़ा	85725 2$	92265 2$	88225 2$
	जम्मू और कश्मीर			
30.	मंदिर समूह, किरामची, जिला उधमपुर	2935	2865	3020
31.	राजा सुचेत सिंह को समर्पित प्राचीन महल, रामनगर, जिला उद्यमपुर	10570	11240	8585
32.	अवन्तिस्वामी मंदिर, अवन्तिपुरा, जिला पुलवामा	21125 52$	45630	33230 64$
33.	प्राचीन महल, लेह, जिला लेह (लद्दाख)	49250 3304$	146650 684$	158075 552$
	कर्नाटक			
34.	स्मारक समूह, हम्पी, जिला, वेल्लरी	8412475	8290134	10125186
35.	दरिया दौलत बाग, श्रीरंगपटनम्, जिला मांड्या	4702334	4829828	5657415
36.	केशव मंदिर, सोमनाथपुर, जिला मैसूर	1416711	1431916	1833442
37.	टीपू सुल्तान का महल, बंगलौर, जिला बंगलौर	1061993	1213493	952299
38.	किला तथा मंदिर चित्रदुर्गा किला, चित्रदुर्गा, जिला चित्रदुर्गा	1065055	735790	1132260
39.	वेल्लरी किला, वेल्लरी, जिला वेल्लरी	24330	16450	15627
40.	दुर्गा मंदिर, एहोल, जिला बागलकोट	812115 2528$	858215 2206$	2351455 2666$
41.	बादामी स्थित गुफा, जिला बीजापुर	1318425 4612$	1370580 3598$	1900615 3172$
42.	मंदिर समूह, पट्टडकल, जिला बागलकोट	2152220 7640$	2227450 7525$	2811640 8955$
43.	गोल-गुम्बज, बीजापुर, जिला बीजापुर	3217460 962$	3370900 846$	3815615 906$

1	2	3	4	5
44.	इब्राहिम रोजा, बीजापुर, जिला बीजापुर	758166 616$	735440 514$	758470 720$
45.	मंदिर तथा मूर्ति दीर्घा, लक्कुण्डी, जिला गडग	42780 30$	41390 254$	51345 280$
	केरल			
46.	बेकल किला, पल्लीकेरे, जिला कासरगोड	644595	782715	740996
	मध्य प्रदेश			
47.	पश्चिमी मंदिर समूह, खजुराहो, जिला छतरपुर	17544212	18316812	21112081
48.	किला में महल, बुरहानपुर, जिला बुरहानपुर	208855	204035	233705
49.	बौद्ध गुफाएं, बाघ, जिला धार	81005	85450	72299
50.	स्मारक समूह, मांडु, जिला धार	794799	910383	870627
51.	रूपमती का पैवेलियन, मांडु, जिला धार	881909	896384	951689
52.	होशंगशाह का मकबरा, मांडु, जिला धार	278229	266751	525871
53.	बौद्ध स्मारक, सांची, जिला रायसेन	4129347	4449577	5717935
54.	ग्वालियर किला, ग्वालियर, जिला ग्वालियर	1656769	1832426	1989884
55.	भोजशाला तथा कमाल मौला की मस्जिद धार, जिला धार	38787	17984	14496
	महाराष्ट्र			
56.	अजन्ता गुफाएं, अजन्ता, जिला औरंगाबाद	9225767	9172624	10265832
57.	एलोरा गुफाएं, एलोरा, जिला औरंगाबाद	7309930	6396845	6490855
58.	पांडुलेना गुफाएं, माहूर, जिला नांदेड	282166	289728	530405
59.	दौलताबाद किला, दौलताबाद, जिला औरंगाबाद	2196620	1879260	1816138
60.	राबिया दुरानी का मकबरा (बीबी का मकबरा), औरंगाबाद, जिला औरंगाबाद	3936935	4518383	5007460
61.	औरंगाबाद गुफाएं, औरंगाबाद, जिला औरंगाबाद	353321	342579	303249

1	2	3	4	5
62.	एलीफेंटा गुफाएं, धारापुरी, जिला रायगढ़	4612950 65225$	3823720 76395$	3667320 84955$
63.	बौद्ध गुफाएं, कनहेरी, जिला मुम्बई सुबुरबन	436790 994$	282160 1246$	318815 1382$
64.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख, कारले, जिला पुणे	734900 374$	584685 560$	524915 488$
65.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख जुन्नार, जिला पुणे	1042730 4$	929390 24$	972590 20$
66.	रायगढ़ किला, रायगढ़, जिला रायगद	428790	298170	296565 46$
67.	शनिवारवाड़ा, पुणे, जिला पुणे	1512840 258$	1715345 228$	1890775 346$
68.	हीराकोटा प्राचीन किला, (कोलाबा या अलीबाग), अगरकोट, जिला रायगद	149820	151560	163580
69.	प्राचीन किला, शोलापुर, जिला शोलापुर	11850	9050	23680
70.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख, भजा, जिला पुणे	223790 198$	214525 330$	190320 232$
71.	आगा खां महल भवन, पुणे, जिला पुणे	661070 216$	710315 324$	823370 296$
	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली			
72.	जन्तर मन्तर	1946735 1810$	2582621 2474$	2613103 2052$
73.	खान-ए-खाना	17455	14590	23410
74.	पुराना किला	3053745 1962$	3385841 1890$	3927225 1934$
75.	तुगलकाबाद किला	170800 358$	157546 268$	143570 66$
76.	कोटला फिरोज शाह	153655 10$	231250 166$	429140 92$
77.	सफदरजंग मकबरा	1388650 1680$	1538000 1916$	2012180 1986$
78.	लाल किला	18393110 48726$	19993018 50384$	22154345 46420$
79.	हुमायूं का मकबरा	26133080 281085$	22985320 328990$	2768930 306588$

1	2	3	4	5
80.	कुतुब मीनार	36514080 686595$	38318355 735620$	46135033 910080$
81.	सुल्तान गढ़ी	1125	1128	2375
	उड़ीसा			
82.	सूर्य मंदिर, कोणार्क, जिला पुरी	11192440	11024840	13459750
83.	राजारानी मंदिर, भुवनेश्वर, जिला पुरी	131955	167300	248595
84.	उदयगिरि तथा खण्डगिरि पहाड़ियों पर प्राचीन अवशेष, भवनेश्वर, जिला खुर्दा	913701	770245	1139315
85.	रत्नागिरि स्मारक, रत्नागिरि, जिला जाजपुर	67340	78425	102135
86.	बौद्ध मंदिरों के खण्डहर तथा प्रतिमाएं, ललितगिरि, जिला कटक	41205	41135	52750
	राजस्थान			
87.	डीग भवन, डीग, जिला भरतपुर	219728	199620	213847
88.	कुम्भलगढ़ किला, कुम्भलगढ़, जिला राजसमंद	1741413	1738873	1913976
89.	चित्तौड़गढ़ किला, चित्तौड़गढ़, जिला चितौड़गढ़	2866220	2850016	3064882
	तमिलनाडु			
90.	स्मारक समूह, महाबलीपुरम, जिला कांचीपुरम	13065790 61610$	12624900 68070$	16874430 102540$
91.	जिंजी किला (राजगिरि तथा कृष्णगिरि), जिंजी, जिला विल्लुपुरम	830580 170$	869695 76$	970415 186$
92.	किला, डिन्डीगुल, जिला डिन्डीगुल	166080	163655	183805
93.	मुवारकोइल, कोडम्बलुर, जिला पुडुक्कोट्टई	10605 56$	14225 14$	9480 4$
94.	शैलकृत जैन मंदिर, सित्सटनवस्सल, जिला पुडुक्कोट्टई	93305 10$	90975 9$	97460 4$
95.	एलादीपल्लानन नामक प्राचीन कंदरा सित्टनवस्सल, जिला पुडुक्कोट्टई	90080 4$	92920 12$	93550 8$
96.	किला, तिरूमयम, जिला पुडुक्कोट्टई	180395 12$	144860 18$	223910 16$

1	2	3	4	5
97.	फोर्ट सेन्ट जॉर्ज, चेन्नई, जिला चेन्नई	578185 484$	562560 1402$	631670 1168$
	उत्तर प्रदेश			
98.	ताज स्मारक समूह, आगरा, जिला आगरा	114746030	132586354	148171080
99.	आगरा किला, आगरा, जिला आगरा	73009245	63860470	78897025
100.	फतेहपुर सीकरी, जिला आगरा	38538330	36137405	36969405
101.	अकबर का मकबरा, सिकन्दरा, आगरा जिला आगरा	5784015	5337831	5262744
102.	मरियम का मकबरा, सिकन्दरा, आगरा, जिला आगरा	61030	73043	47325
103.	एतमाउद्दौला का मकबरा, आगरा, जिला आगरा	4087194	4237972	4125771
104.	रामबाग स्मारक समूह, आगरा, जिला आगरा	61930	76770	123580
105.	मेहताब बाग, आगरा, जिला आगरा	64866	161896	365810
106.	रानी झाँसी किला, झाँसी, जिला झाँसी	554470 242$	594314 514$	731952
107.	रानी लक्ष्मीबाई महल, झाँसी, जिला झांसी	38170 12$	42885 20$	59202
108.	साहेत-माहेत स्थल, जिला स्त्रावस्तीनगर	121405 27164$	934760 43540$	4626781
109.	रेजीडेन्सी बिल्डिंग, लखनऊ, जिला लखनऊ	64505 362$	875761 376$	962338
110.	बौद्ध स्थल, सारनाथ, जिला वाराणसी	2135375 132138$	2131025 155360$	1448525 179046$
111.	मानसिंह की वेधशाला, वाराणसी, जिला वाराणसी	24900	51845	27115
112.	लॉड कॉर्नवालिस का मकबरा, जिला जिला गाजीपुर	24690	28590	24760
113.	प्राचीन किला, जौनपुर, जिला जौनपुर	298365 46$	304815 26$	386520 36$

1	2	3	4	5
	पश्चिम बंगाल			
114.	हजारदुआरी महल, किला निजामत, जिला मुर्शिदाबाद	1761210	1796840	1942245
115.	कूच बिहार महल, कूच बिहार, जिला कूच बिहार	8876695	1091080	1232540
116.	विष्णुपुर के मंदिर, विष्णुपुर, जिला बंकुरा	335175	390740	419514
	कुल भारतीय मुद्रा-अमरीकी डालर	466253453 1384857$	476814555 1552192$	541865122 17,56,868$
	में (अमरीकी डालर-45-रुपए)	62318565	69848640	79059060
	भारतीय मुद्रा में कुल योग	52,85,72,018	54,66,63,195	63,03,63,182

विवरण II

पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय संरक्षित टिकट लगे (टिकटेड) स्मारकों पर खर्च की गई धन राशि को दर्शाने वाली सूची

क्र.सं.	राज्य/स्मारक का नाम	2004-05	2005-06	2006-07
1	2	3	4	5
	आन्ध्र प्रदेश			
1.	निचला किला (राजा और रानी महल) चन्द्रगिरि, जिला चित्तूर	1022674	1384786	975656
2.	गोलकोंडा किला, गोलकोंडा, जिला हैदराबाद	4967316	4373643	6427551
3.	क्षतिग्रस्त बौद्ध स्तूप तथा अन्य अवशेष, अमरावती, जिला गुटूंर	65157	1717974	870519
4.	प्राचीन अवेशेषों सहित नागार्जुनकोंडा की पहाड़ी, पुल्लारेड्डीगुडम, जिला गुंटूर	1056796	826130	313361
5.	चार मंजिला शैलकृत हिन्दू मंदिर, उन्डावल्ली जिला गुंटूर	50288	251778	2334
6.	बौद्ध स्मारक, गुंटापल्ले, जिला पश्चिम गोदावरी	1145734	335122	1592245
7.	वारंगल किला, वारंगल, जिला वारंगल	1879699	1919979	1094494
8.	चारमीनार, हैदराबाद, जिला हैदराबाद	1285239	339250	394649

1	2	3	4	5
	असम			
9.	अहोम राजा का महल, गढ़गांव, जिला सिबसागर	172514	67847	34964
10.	अहोम राजाओं का कारेंघर, सबिसागर, जिला सिबसागर	670945	1186474	901399
11.	चार मैदानों का समूह, चराईदेव, जिला सिबसागर	286254	466821	1199931
12.	विष्णुदोल, जॉय सागर, जिला सिबसागर	499453	439254	38798
13.	रंगधर अवशेष जॉय सागर, जिला सिबसागर	15000	15992	9000
	बिहार			
14.	मौर्य महल का स्थल, कुमराहार, पटना, जिला पटना	1541568	3025695	709254
15.	प्राचीन खंडहर वैशाली, जिला वैशाली	1446854	1833055	274598
16.	शेर शाह का मकबरा, सासाराम, जिला रोहतास	547827	271696	2162133
17.	उत्खनित स्थल, नालन्दा, जिला नालन्दा	5473707	1145435	660414
18.	विक्रमशिला का प्राचीन स्थल, अंतीचाक, जिला भागलपुर	2219582	4911823	414297
	छत्तीसगढ़			
19.	लक्ष्मण का मंदिर तथा प्राचीन स्थल जिसमें मूर्तियां शामिल हैं, सिरपुर, जिला रायपुर	2422132	2979082	2370670
	गुजरात			
20.	सूर्य मंदिर, मोधेरा, जिला मेहसाणा	411818	427426	382061
21.	रानी की वाव, पाटन, जिला पाटन	1920180	2739268	733722
22.	चम्पानेर स्मारक, चम्पानेर, जिला गोधरा	5,04,905	788565	1357086
23.	अशोक शैल अभिलेख, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	66246	31592	26482
24.	बौद्ध गुफाएं, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	50104	128186	39123
25.	बाबा प्यारे, खापरा कोडिया गुफाएं, जूनागढ़, जिला जूनागढ़	194651	346843	123914

1	2	3	4	5
	हरियाणा			
26.	शेख चिल्ली का मकबरा, थानेसर, जिला कुरूक्षेत्र	355785	1134204	2312131
27.	सूरज कुंड, लखरपुर, जिला फरीदाबाद	788966	143471	2822369
	हिमाचल प्रदेश			
28.	क्षतिग्रस्त किला, कांगड़ा, जिला कांगड़ा	699383	1207435	2267906
29.	शैलकृत मंदिर तथा मूर्तिया, मसरूर, जिला कांगड़ा	81313	219139	152199
	जम्मू और कश्मीर			
30.	मंदिर समूह, किरामची, जिला उधमपुर	129592	669925	417274
31.	राजा सुचेत सिंह को समर्पित प्राचीन महल, रामनगर, जिला उद्यमपुर	2619790	136130	1953531
32.	अवन्तिस्वामी मंदिर, अवन्तिपुरा, जिला पुलवामा	532934	199013	1087265
33.	प्राचीन महल, लेह, जिला लेह (लद्दाख)	1379305	944281	3321085
	कर्नाटक			
34.	स्मारक स्मूह, हम्पी, जिला, वेल्लरी	1686932	622990	10000
35.	दरिया दौलत बाग, श्रीरंगपटनम्, जिला मांड्या	157500	52811	1098814
36.	केशव मंदिर, सोमनाथपुर, जिला मैसूर	38981	754249	171166
37.	टीपू सुल्तान का महल, बंगलौर, जिला बंगलौर	969518	1495285	398727
38.	किला तथा मंदिर चित्रदुर्गा किला, चित्रदुर्गा, जिला चित्रदुर्गा	4414795	3296364	9059560
39.	वेल्लरी किला, वेल्लरी, जिला वेल्लरी	---	---	1247249
40.	दुर्गा मंदिर, एहोल, जिला बागलकोट	520173	138029	977744
41.	बादामी स्थित गुफा, जिला बीजापुर	1302129	1500	81045
42.	मंदिर समूह, पट्टडकल, जिला बागलकोट	1345801	544489	602889
43.	गोल-गुम्बज, बीजापुर, जिला बीजापुर	109500	95108	1753103

1	2	3	4	5
44.	इब्राहिम रोजा, बीजापुर, जिला बीजापुर	16092	32676	893887
45.	मंदिर तथा मूर्ति दीर्घा, लक्कुण्डी, जिला गडग	---	---	---
	केरल			
46.	बेकल किला, पल्लीकेरे, जिला कासरगोड	942337	1469009	1353212
	मध्य प्रदेश			
47.	पश्चिमी मंदिर समूह, खजुराहो, जिला छतरपुर	167073	7610790	3081453
48.	किला में महल, बुरहानपुर, जिला बुरहानपुर	1147992	817887	1577771
49.	बौद्ध गुफाएं, बाघ, जिला धार	416729	393738	1039202
50.	स्मारक समूह, मांडु, जिला धार	392335	52877	1564847
51.	रूपमती का पैवेलियन, मांडु, जिला धार	322106	1027213	1018498
52.	होशंगशाह का मकबरा, मांडु, जिला धार	580214	270336	2163972
53.	बौद्ध स्मारक, सांची, जिला रायसेन	805399	1408059	1156525
54.	ग्वालियर किला, ग्वालियर, जिला ग्वालियर	1380844	1088092	664532
55.	भोजशाला तथा कमाल मौला की मस्जिद धार, जिला धार	41364	100083	244579
	महाराष्ट्र			
56.	अजन्ता गुफाएं, अजन्ता, जिला औरंगाबाद	6678859	6195641	6753457
57.	एलोरा गुफाएं, एलोरा, जिला औरंगाबाद	6438981	5006728	4382700
58.	पांडुलेना गुफांए, माहूर, जिला नांदेड	655985	311078	262369
59.	दौलताबाद किला, दौलताबाद, जिला औरंगाबाद	4612803	4857110	10105922
60.	राबिया दुरानी का मकबरा (बीबी का मकबरा), औरंगाबाद, जिला औरंगाबाद	2731559	2997930	4551866
61.	औरंगाबाद गुफाएं, औरंगाबाद, जिला औरंगाबाद	2850554	600956	2183215

1	2	3	4	5
62.	एलीफेंटा गुफाएं, धारापुरी, जिला रायगढ़	2130548	2457252	2915182
63.	बौद्ध गुफाएं, कनहेरी, जिला मुम्बई सुबुरबन	861728	1434046	470206
64.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख, कारले, जिला पुणे	400645	1014080	2093568
65.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख जुन्नार, जिला पुणे	1066006	2276144	665724
66.	रायगढ़ किला, रायगढ़, जिला रायगद	2351182	1153212	1957478
67.	शनिवारवाड़ा, पुणे, जिला पुणे	150101	728341	777327
68.	हीराकोटा प्राचीन किला, (कोलाबा या अलीबाग), अगरकोट, जिला रायगद	1059985	1131798	146704
69.	प्राचीन किला, शोलापुर, जिला शोलापुर	81717	586562	1711459
70.	गुफा, मंदिर तथा अभिलेख, भजा, जिला पुणे	99267	112016	100472
71.	आगा खां महल भवन, पुणे, जिला पुणे	45000	513420	1229796
	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली			
72.	जन्तर मन्तर	394623	465407	246091
73.	खान-ए-खाना	265625	350619	418938
74.	पुराना किला	8843268	1122369	1346097
75.	तुगलकाबाद किला	3567103	1406866	5679700
76.	कोटला फिरोज शाह	2033020	5003872	734342
77.	सफदरजंग मकबरा	3320185	1877575	3341719
78.	लाल किला	1724952	2214551	4153331
79.	हुमांयू का मकबरा	5530181	6874612	4839690
80.	कुतुब मीनार	2712766	2753339	1607395
81.	सुल्तान गढ़ी	25464	28035	30512
	उड़ीसा			
82.	सूर्य मंदिर, कोणार्क, जिला पुरी	12866861	7728845	9479847
83.	राजारानी मंदिर, भुवनेश्वर, जिला पुरी	897680	314272	330720

1	2	3	4	5
84.	उदयगिरि तथा खण्डगिरि पहाड़ियों पर प्राचीन अवशेष, भवनेश्वर, जिला खुर्दा	186816	527999	932758
85.	रत्नागिरि स्मारक, रत्नागिरि, जिला जाजपुर	1626466	1018351	1961045
86.	बौद्ध मंदिरों के खण्डहर तथा प्रतिमाएं, ललितगिरि, जिला कटक	1052440	857367	854450
	राजस्थान			
87.	डीग भवन, डीग, जिला भरतपुर	221082	196838	1258925
88.	कुम्भलगढ़ किला, कुम्भलगढ़, जिला राजसमंद	3238963	2486634	3284237
89.	चित्तौड़गढ़ किला, चित्तौड़गढ़, जिला चित्तौड़गढ़	2500405	2295627	2506942
	तमिलनाडु			
90.	स्मारक समूह, महाबलीपुरम, जिला कांचीपुरम	1793134	588850	5073064
91.	जिंजी किला (राजगिरि तथा कृष्णगिरि), जिंजी, जिला विल्लुपुरम	40746	831640	1457865
92.	किला, डिन्डीगुल, जिला डिन्डीगुल	155880	761857	62768
93.	मुवारकोइल, कोडम्बलुर, जिला पुडुक्कोट्टई	3510	1110	3355
94.	शैलकृत जैन मंदिर, सित्सटनवस्सल, जिला पुडुक्कोट्टई	31419	9695	3330
95.	एलादीपल्लानन नामक प्राचीन कंदरा सित्टनवस्सल, जिला पुडुक्कोट्टई	16792	10234	3500
96.	किला, तिरूमयम, जिला पुडुक्कोट्टई	881355	1542562	1687254
97.	फोर्ट सेन्ट जॉर्ज, चेन्नई, जिला चेन्नई	872849	1169201	247376
	उत्तर प्रदेश			
98.	ताज स्मारक समूह, आगरा, जिला आगरा	7790975	8986413	11766567
99.	आगरा किला, आगरा, जिला आगरा	18631010	18533316	14322985
100.	फतेहपुर सीकरी, जिला आगरा	11282459	8979339	15453814

1	2	3	4	5
101.	अकबर का मकबरा, सिकन्दरा, आगरा जिला आगरा	2891804	1597162	2395187
102.	मरियम का मकबरा, सिकन्दरा, आगरा, जिला आगरा	363860	79532	326336
103.	एतमाउद्दौला का मकबरा, आगरा, जिला आगरा	2269755	1515511	616874
104.	रामबाग स्मारक समूह, आगरा, जिला आगरा	939434	1880001	543140
105.	मेहताब बाग, आगरा, जिला आगरा	2767655	1451516	76231
106.	रानी झाँसी किला, झाँसी, जिला झाँसी	2603396	2813545	1853146
107.	रानी लक्ष्मीबाई महल, झाँसी, जिला झांसी	710169	1608934	1230245
108.	साहेत-माहेत स्थल, जिला स्त्रावस्तीनगर	6482402	2001025	1865842
109.	रेजीडेन्सी बिल्डिंग, लखनऊ, जिला लखनऊ	2084946	2219096	2982133
110.	बौद्ध स्थल, सारनाथ, जिला वाराणसी	2399364	2334494	1132050
111.	मानसिंह की वेधशाला, वाराणसी, जिला वाराणसी	276188	841411	929877
112.	लॉड कॉर्नवालिस का मकबरा, जिला जिला गाजीपुर	676195	206298	153886
113.	प्राचीन किला, जौनपुर, जिला जौनपुर	471495	2094685	1024946
	पश्चिम बंगाल			
114.	हजारदुआरी महल, किला निजामत, जिला मुर्शिदाबाद	2997032	2874187	1361220
115.	कूच बिहार महल, कूच बिहार, जिला कूच बिहार	3679903	3053174	1499700
116.	विष्णुपुर के मंदिर, विष्णुपुर, जिला बंकुरा	208903	252722	255729
	कुल	20,98,06,965	19,50,15,901	21,93,33,764

अल्पसंख्यक बहुल जिलों के लिए धनराशि का आबंटन और इसे जारी किया जाना

1945. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 90 अल्पसंख्यक बहुल जिलों की पहचान उनकी जनसंख्या तथा पिछड़ेपन संबंधी मानदण्डों के आधार पर की गई है तथा उनके विकास घाटे को पूरा करने के लिए 2007-08 के लिए 120 करोड़ रुपए का बजटीय प्रावधान किया गया है;

(ख) यदि हां, तो 90 अल्पसंख्यक बहुल जिलों में प्रत्येक को उक्त बजटीय प्रावधान तथा अल्पसंख्यकों के कल्याण हेतु प्रधान मंत्री के नए 15 सूत्रीय कार्यक्रम में से आबंटित तथा जारी धनराशि का जिला-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन 90 अल्पसंख्यकों बहुल जिलों को शैक्षिक प्रयोजनों के लिए 'शिक्षा उपकर' में से कुछ धनराशि आवंटित की जाती है; और

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

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (घ) जी हां। अल्पसंख्यक बहुल जिलों में बहु-क्षेत्रीय विकास कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए वार्षिक योजना 2007-08 में 120 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। इन जिलों में 'कम विकास दर' के कारणों को अभिनिर्धारित करने के लिए आधारभूत सर्वेक्षण कार्य शुरू किया गया है जिससे इन जिलों में बहु-क्षेत्रीय योजना का आधार तैयार होगा। इन जिलों को किया जाने वाला आवंटन प्रत्येक जिले के लिए स्वीकृत योजनाओं और उन जिलों के आकार पर आधारित होगा।

क्रूज पर्यटन

1946. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा शुरू किए गए क्रूज पर्यटन ने अधिक खर्च करने वाले पर्यटकों को आकर्षित किया है;

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

(ग) वर्ष 2010 तक किन लक्ष्यों को पूरा किया जाना है;

(घ) क्या सरकार का 7500 कि. मी. लम्बी भारतीय तटरेखा का दोहन करके अधिक खर्च करने वाले विदेशी पर्यटकों को आकर्षित ब्यौरा क्या है;

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

(च) क्या सरकार सरकारी निजी भागीदारी के आधार पर क्रूज पर्यटन का विकास करने पर भी विचार कर रही है; और

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या ठोस उपाय तथा कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ङ) पर्यटन मंत्रालय, क्रूज पर्यटन सहित विविध पर्यटन उत्पादों का ब्रोशर्स, सीडीज तथा प्रचार सामग्री के माध्यम से संवर्धन करता है, जिनका वितरण भारत तथा विदेश स्थित इसके भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से किया जाता है। तथापि, सम्भावित पर्यटकों की संख्या के संबंध में कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया जाता है।

(च) और (छ) जहाजरानी मंत्रालय की ड्राफ्ट क्रूज शिपिंग पॉलिसी में चरणबद्ध तरीके से बंदरगाहों के विकास का प्रावधान है।

कर्नाटक में नई रेल की पटरियां

1947. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नौवीं तथा दसवीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान देश में विशेष रूप से कर्नाटक में जोड़ी गई नई रेल की पटरियों का ब्यौरा क्या है तथा इनकी लंबाई कितनी है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान नवीकृत तथा बड़ी लाइन में उन्नत की गई रेल पटरियों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बिछाई जाने वाली नई रेल की पटरियों तथा नवीकृत की जाने वाली पटरियों की लंबाई कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) नौवीं और दसवीं योजना अवधियों के दौरान कर्नाटक में हासन-श्रवणबेलागोला (42 कि. मी.) नई लाइन पर कार्य पूरा किया गया और लाइन को यातायात के लिए खोला गया। इसी अवधि के दौरान देश में कुल 1582 कि. मी. नई बड़ी लाइन का इजाफा हुआ है।

(ख) इस अवधि के दौरान 6,392 कि. मी. आमान परिवर्तन और 40,532 कि. मी. रेलपथ नवीकरण का कार्य पूरा किया गया।

(ग) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। बहरहाल, ग्यारहवीं योजना के दौरान 2000 कि. मी. नई लाइन तथा 16,500 कि. मी. रेलपथ नवीकरण का कार्य पूरा करने का प्रस्ताव है।

नि:शक्तों के लिए एन. आई. एम. एच. आदर्श विशेष शिक्षा केन्द्र

1948. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आंध्र प्रदेश में मानसिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों की अनुमानित संख्या कितनी है;

(ख) उक्त व्यक्तियों की शैक्षिक तथा अन्य आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस राज्य में कितने एन. आई. एम. एच. आदर्श विशेष शिक्षा केन्द्र (एम. एस. ई. सी.) स्थित हैं;

(ग) क्या मानसिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों के लिए राज्य में गैर-सरकारी संगठनों द्वारा कोई विशेष स्कूल चलाए जा रहे हैं;

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

(ङ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान आंध्र प्रदेश में एन. आई. एम. एच./एम. एस. ई. सी. के लिए कितनी धनराशि की मंजूरी दी गई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) आन्ध्र प्रदेश में लगभग, 1,55,1999 लोग मानसिक रूप से मंद हैं।

(ख) राष्ट्रीय मानसिक विकलांग संस्थान आन्ध्र प्रदेश में कोई आदर्श विशेष शिक्षा केन्द्र संचालित नहीं करता।

(ग) और (घ) जी, हां। आन्ध्र प्रदेश में मानसिक रूप से मंद व्यक्तियों के लिए 163 विशेष स्कूल गैर-सरकारी संस्थाओं द्वारा संचालित हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

आटो नीति के लिए अन्तर-मंत्रालयी समूह

1949. श्री मनोरंजन भक्त: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने छोटी सस्ती यात्री कारों, ट्रेक्टरों तथा दुपहिया वाहनों के निर्माण की संभावना की जांच करने के लिए एक अन्तर-मंत्रालयी समूह बनाया है;

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

(ग) क्या इस गठित अन्तर-मंत्रालयी समूह ने अपनी रिपोर्ट भेज दी है;

(घ) यदि हां, तो इनके निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

एयरबस इंजीनियरिंग एण्ड ट्रेनिंग सेन्टर

1950. श्री एम. शिवन्ना: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अग्रणी वैश्विक विमान निर्माता एयरबस इंडस्ट्रीज ने बंगलौर में अपना एयरबस इंजीनियरिंग एण्ड ट्रेनिंग सेन्टर शुरू किया है;

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

(ग) क्या इस सुविधा को देवनहल्ली में स्थानांतरित किए जाने की संभावना है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी, हां।

(ख) मैसर्स एयरबस फ्रांस ने बंगलौर में एक इंजीनियरिंग प्रशिक्षण सुविधा स्थापित की है। प्रशिक्षण सुविधा को इ. ए. एस. ए. द्वारा, एयरबस विमान के सभी किस्मों पर इंजीनियरिंग कार्मिकों को एयरफ्रेम, इंजिन तथा वैमानिकी में प्रशिक्षण देने के लिए भाग 147 के अधीन अनुमोदित किया जाता है।

(ग) और (घ) सितम्बर, 2008 तक इस सुविधा को देवनहल्ली हवाई अड्डे के निकट एक स्थायी स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।

वृद्धों का कल्याण

1951. श्री सुग्रीव सिंह:
श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री अनन्त नायक:
श्री जी. करूणाकर रेड्डी:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में कल्याण योजनाओं के अंतर्गत वृद्धों को वित्तीय सहायता प्रदान करती है;

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

(ग) इन योजनाओं के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों (एन. जी. ओ.)/स्वैच्छिक संगठनों (वी) ओ.) को आवंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान प्राप्त प्रस्तावों का योजना-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान ऐसी योजनाओं के अंतर्गत योजना-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने वृद्ध व्यक्तियों ने लाभ प्राप्त किया;

(ङ) वर्ष 2006-07 के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत धनराशि उपयोग का एन. जी. ओ./वी. ओ. वार तथा योजना-वार ब्यौरा क्या है;

(च) देश में ऐसी योजनाओं के कार्यान्वयन के अनुवीक्षण हेतु क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं;

(छ) क्या ग्यारहवीं योजना अवधि के दौरान वृद्धों के लिए कार्यक्रमों हेतु आवंटन बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) जी, हां। सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय वृद्धाश्रमों, दिवा देखभाल केन्द्रों, सचल चिकित्सा देखभाल यूनिटों और गैर-संस्थागत सेवाओं की स्थापना और अनुरक्षण के लिए गैर-सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान मुहैया कराता है। इसी तरह वृद्धाश्रमों और बहु सेवा केन्द्रों के निर्माण के लिए पात्र संगठनों को भी सहायता अनुदान मुहैया कराई जाती है।

(ग) से (ङ) "वृद्ध व्यक्तियों के लिए एकीकृत" कार्यक्रम की योजना के अंतर्गत जारी निधि इस प्रकार हैं:-

क्र.सं.	वित्त वर्ष	जारी निधि लाख रु. में	लाभान्वित वृद्ध व्यक्तियों की सं.
1.	2005-06	1400.00	48475
2.	2006-07	1253.75	43880

2007-08 के दौरान जारी निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में है।

"वृद्ध व्यक्तियों के लिए वृद्धाश्रमों/बहु-सेवा केन्द्रों के निर्माण के लिए पंचायती राज संस्थाओं/स्वैच्छिक संगठनों/स्व सहायता समूहों को सहायता" की योजना के अंतर्गत जारी निधि इस प्रकार है:-

क्र.सं.	वित्त वर्ष	जारी निधि लाख रु. में	लाभान्वित वृद्ध व्यक्तियों की सं.
1	2005-06	42.40	125
2	2006-07	5.00	25

2007-08 के दौरान काई निधि जारी नहीं की गई। राज्यवार/गैर-सरकारी संगठन वार ब्यौरा मंत्रालय की वेबसाइट www.socialjustice.nic.in और वार्षिक रिपोर्टों में उपलब्ध है।

(च) सहायता अनुदान किसी गैर-सरकारी संगठन को पूर्व अनुदानों के संबंध में उपयोग प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के बाद ही जारी की जाती है। इसके अतिरिक्त राज्य सरकारों द्वारा भी गैर-सरकारी संगठनों की कार्य प्रणाली का भी नियमित तौर पर अनुवीक्षण और मूल्यांकन किया जाता है और इनके अधिकारी परियोजनाओं का आवधिक निरीक्षण करते हैं।

(छ) और (ज) योजना आयोग द्वारा गठित कार्य समूह ने योजना हेतु 10 वीं योजना अवधि के दौरान 106.89 करोड़ रु. बजट प्रावधान के सामने 11वीं योजना अवधि में 265 करोड़ रू. के प्रावधान की संस्तुति की।

विवरण

2007-08 हेतु "वृद्ध व्यक्तियों के लिए एकीकृत कार्यक्रम" की योजना के अंतर्गत आबंटित निधि और लाभान्वित वृद्ध व्यक्तियों की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	प्रस्तावों की संख्या	2007-08 की पहली तिमाही के दौरान जारी सहायता अनुदान	लाभार्थियों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	आंध प्रदेश	46	108.45	3796
2.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	0	0	0
3.	अरूणाचल प्रदेश	0	0	0
4.	असम	24	18.76	657
5.	बिहार	0	2.22	78
6.	छत्तीसगढ़	0	1.18	41

1	2	3	4	5
7.	दमन व दीव	0	0	0
8.	दादर व नगर हवेली	0	0	0
9.	दिल्ली	0	9.16	321
10.	गोवा	0	0	0
11.	गुजरात	0	0	0
12.	हरियाणा	15	24.17	846
13.	हिमाचल प्रदेश	0	3.42	120
14.	जम्मू कश्मीर	0	0.57	20
15.	झारखंड	0	0	0
16.	कर्नाटक	44	26.37	923
17.	केरल	1	2.22	78
18.	लक्षद्वीप	0	0	0
19.	मध्य प्रदेश	1	0	0
20.	महाराष्ट्र	13	8.18	286
21.	मणिपुर	26	9.69	339
22.	मेघालय	0	0	0
23.	मिजोरम	0	0	0
24.	नागालैंड	1	0	0
25.	उड़ीसा	92	62.11	2174
26.	पांडिचेरी	3	3.97	139
27.	पंजाब	11	1.80	63
28.	राजस्थान	4	2.76	97
29.	सिक्किम	0	0	0
30.	तमिलनाडु	48	9.93	348
31.	त्रिपुरा	0	5.00	175
32.	उत्तर प्रदेश	9	6.55	229
33.	उत्तरांचल	0	3.64	127
34.	पं. बंगाल	59	24.56	860
35.	चंडीगढ़	0	0	0
	कुल	397	334.71	11715

[हिन्दी]

विमानपट्टियों का विकास

1952. **डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:**
श्री भाईलाल:
श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कई राज्यों में ऐसी विमानपट्टियां हैं जिनका प्रयोग नहीं हो रहा है;

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

(ग) क्या सरकार ने ऐसी विमानपट्टियों का विकास और उपयोग करने के लिए कोई योजना बनाई है;

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

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में सरकार द्वारा वर्ष-वार और विमानपट्टी-वार कितनी धनराशि खर्च की गई/किए जाने का प्रस्ताव है; और

(च) उक्त विमानपट्टियों पर कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) इस प्रकार की हवाईपट्टियों का राज्य-वार विवरण निम्न प्रकार है:-

आंध्र प्रदेश-6, अरूणाचल प्रदेश-1, असम-7, बिहार-22, गुजरात-11, जम्मू तथा कश्मीर-8, झारखंड-3, छत्तीसगढ़-2, महाराष्ट्र-7, मिजोरम-1, राजस्थान-18, उड़ीसा-18, पश्चिम बंगाल-16, मध्य प्रदेश-11, पंजाब-5, हरियाणा-1, तमिलनाडु-2, मेघालय-1, कर्नाटक-5, मणिपुर-2, उत्तर प्रदेश-4, त्रिपुरा-1, नागालैण्ड-1

(ग) और (घ) यात्री तथा कार्गो यातायात में आवश्यकताओं में वृद्धि के कारण, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने कुछ अप्रयुक्त हवाई अड्डों पर राज्य सरकार के सहयोग से विभिन्न विकासात्मक कार्य आरंभ किए हैं। अकोला, बेहाला, कूचबिहार, कुड्डापाह, झारसुगुडा, कमालपुर, कैलाशाहर, मालदा, मैसूर, पासीघाट, तेजू, वारंगल, सूरत और गोंदिया पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के गैर-प्रचालनात्मक हवाई अड्डों को विकसित किया जा रहा है। विकसित किए जाने का प्रस्ताव है।

(ङ) और (च) गैर-प्रचालनात्मक हवाई अड्डों के पुनर्विकास पर पिछले तीन वर्षों (अर्थात 2004-05, 2005-06 और 2006-07) के दौरान खर्च की गई राशि है (करोड़ रुपयों में) मैसूर हवाई अड्डे पर 0, 0.07 तथा 4.14, कैलाशाहर हवाई अड्डे पर 0. 10, 0.48 तथा 0.65, कमालपुर हवाई अड्डे पर 0, 1.36, 1. 29, अकोला हवाई अड्डों पर 0, 0, 1.08, गोंदिया हवाई अड्डे पर 0, 0.03 तथा 26.96, झारसुगुडा हवाई अड्डे पर 0, 0, 0. 08 मालदा हवाई अड्डे पर 0, 0, तथा 1, बेहाला हवाई अड्डे पर 0, 0, 0, 12, कूचबिहार हवाई अड्डे पर 0, 3.40 तथा 0.80, सूरत हवाई अड्डे पर 3.76, 6.82 तथा 24.04 है।

[अनुवाद]

अल्पसंख्यकों के लिए 15 सूत्री कार्यक्रमों की निगरानी

1953. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या **अल्पसंख्यक मामले मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में मंत्रालयों/विभागों को सकारात्मक कार्यवाही हेतु अल्पसंख्यकों के लिए कार्यक्रम की निरंतर निगरानी करने का निदेश दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या हाल ही में अल्पसंख्यकों के कल्याण हेतु प्रधान मंत्री के 15 सूत्रीय कार्यक्रम की हाल की एक समीक्षा में यह दिखाया गया है कि अर्द्ध-सैनिक बलों में अल्पसंख्यकों की दर बढ़ी है जबकि ऋण की उपलब्धता तथा शिक्षा की स्थिति चिंताजनक क्षेत्र है जिनमें कोई प्रगति नहीं की गई है;

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

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

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): (क) से (घ) अल्पसंख्यकों के कल्याणार्थ प्रधानमंत्री के नए 15 सूत्रीय कार्यक्रम के कार्यान्वयन से संबंधित जो दिशानिर्देश संबद्ध मंत्रालयों/विभागों को भेजे गए थे, उनमें कार्यक्रम कार्यान्वयन की निगरानी हेतु तंत्र का उल्लेख भी है। निगरानी तंत्र को हाल ही में सुदृढ़ बनाया गया है। जनवरी, 2007 में संशोधित दिशानिर्देश में उल्लिखित मुद्दों के अनुसरण में कुछ केन्द्रीय अर्द्ध सैनिक बलों में अल्पसंख्यक समुदाय के व्यक्तियों/कार्मिकों की भर्ती में उल्लेखनीय प्रगति हुई है। अल्पसंख्यकों के लिए शैक्षिक सुविधाओं की स्थिति में सुधार के लिए मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा किए गए पहलों के अतिरिक्त इस मंत्रालय द्वारा भी विशिष्ट योजनाओं के माध्यम से कई उपाय किए गए हैं। अल्पसंख्यकों को धन सहायता संबंधी सुविधाओं में सुधार के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के सभी बैंकों को यह निर्देश जारी किए गए हैं कि आगामी तीन वर्षों में प्राथमिकता वाले क्षेत्र को दिए जाने वाले ऋण में से अल्पसंख्यकों को दी जाने वाली धन सहायता को बढ़ाकर 15% करें।

[हिन्दी]

राष्ट्रमंडल खेलों के लिए आवासीय सुविधाएं

1954. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रमंडल खेलों के दौरान सरकार के समक्ष विदेशी पर्यटकों को बेहतर आवासीय सुविधाएं मुहैया करना मुख्य चुनौती है तथा इस संबंध में कार्य प्रगति अत्यन्त धीमी है;

(ख) यदि हां, तो दिल्ली राष्ट्रमंडल खेल 2010 के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण (डी. डी. ए.) तथा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सी. पी. डब्ल्यू. डी.) को सौंपे गए दायित्वों का ब्यौरा क्या है;

(ग) राष्ट्रमंडल खेलों से पहले निर्धारित अवधि में प्रस्तावित निर्माण कार्य पूरा करने के लिए सरकार द्वारा अब तक क्या प्रभावी कदम उठाए गए हैं; और

(घ) ऐसी होटल निर्माण एजेन्सियों का ब्यौरा क्या है जिन्हें कर से राहत मिल रही है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) होटलों का निर्माण मुख्य रूप से निजी क्षेत्र की गतिविधि है और पर्यटन मंत्रालय इसमें सहायता देता है। तथापि, आगामी राष्ट्रमंडल खेल, 2010 को देखते हुए पर्यटन मंत्रालय होटल स्थलों की पहचान के लिए नागर विमानन मंत्रालय, दिल्ली विकास प्राधिकरण, शहरी विकास मंत्रालय और राज्यों की भू-स्वामित्व वाली एजेंसियों के निरंतर संपर्क में है। दिल्ली तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में विशेष रूप से बजट श्रेणी में रूम इन्वेंटी बढ़ोत्तरी जैसी योजनाएं भी चलाई हैं।

(ख) और (ग) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने 34 होटल स्थलों की पहचान की है। यें 6600 होटल कमरे प्रदान करेंगे। यह सुनिश्चित करने के लिए कि होटलों का निर्माण राष्ट्रमंडल खेल के पहले हो सके, ऐसा प्रावधान है कि निर्माण एक निर्धारित अवधि के भीतर पूरा किया जाए और इसका अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए बैंक गारंटी के रूप में बोली की राशि का 5% परफारमेंस सिक्योरिटी के रूप में प्राप्त कर लिया गया है। होटल के निर्माण कार्य की समाप्ति में विलंब के मामलें में इसे कार्य निपटान की शर्तों में वर्णित शेड्यूल के अनुसार भुनाया जाएगा। प्रगति की समीक्षा निरंतर की जा रही है।

(घ) बजट प्रस्ताव 2007-08 में वित्त मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली और फरीदाबाद, गुड़गांव, गौतमबुद्ध नगर तथा गाजियाबाद के जिलों में 1.4.2007 से 31.3.2010 के बीच बनाए जाने वाले 2, 3 और 4 सितारा श्रेणी के होटलों के लिए 5 वर्ष के कर अवकाश की मंजूरी प्रदान की है।

[अनुवाद]

रेल पटरियों तथा खड़े रेल डिब्बों की स्वच्छता

1955. श्री नवीन जिन्दल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल की पटरियों और खड़े सवारी डिब्बों का विक्रेताओं और स्टेशनों के आस-पास रहने वाले व्यक्तियों द्वारा शौच के लिए दुरूपयोग किया जाता है;

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

(ग) क्या इस बुराई को रोकने के लिए स्वच्छता बनाए रखने हेतु जिम्मेदार रेल कर्मचारियों ने कोई कदम उठाया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कितनी सफलता प्राप्त हुई है;

(ङ) क्या निजी ठेकेदारों को पटरियों तथा रेलगाड़ियों की स्वच्छता का कार्य सौंपे जाने हेतु कोई निर्णय लिया गया है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी निबंधन व शर्तें क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां, कुछ महानगरों में वेंडरों और इन क्षेत्रों के आसपास रहने वाले लोगों द्वारा शौच आदि द्वारा गंदगी फैलाकर रेल पटरियों का दुरूपयोग किया जाता है।

(ग) और (घ) रेलपथ का अनुरक्षण और निरीक्षण करने वाले कर्मचारियों की इस संबंध में कुछ सीमाएं होती हैं जिस कारण वे इस पर नियंत्रण करने की स्थिति में नहीं हैं। बाहरी एजेंसियों को भी इस कार्य के लिए लगाया गया था परंतु इसमें भी पूरी सफलता नहीं मिली। यह स्थिति केवल एक लाइन से दूसरी लाइन पर मौजूद हो जाती है।

(ङ) और (च) जी हां। रेलपथ के सफाईकरण के कार्य को सुव्यवस्थित सफाई प्रणाली के रूप में विस्तारित करने के लिए यह कार्य अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा निजी एजेंसियों/व्यक्तियों के माध्यम से, कुछ चयनित स्थानों जैसे बड़े शहरों के पहुंच पर, जहां रेलपथ पर मल-मूत्र की समस्या अधिक विकट है, सफाई का कार्य किया जा रहा है।

इसी तरह, गाड़ियों के सफाईकरण और स्वास्थ्यप्रदता के मानकों को और बेहतर बनाने के लिए कुछ स्थानों पर इन कार्यों को बाहरी पेशेवर एजेंसियों के माध्यम से कराया जा रहा है।

ओ.बी.सी. की सूची से जातियों को निकाला जाना

1956. श्री सुरेश अंगड़ि: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार मंडल आयोग आरक्षण आदेश के 13 वर्षों के पश्चात् उन जातियों को आरक्षण सूची से निकालने का विचार कर रही है जो आरक्षण की परिधि में नहीं रही हैं और उन्नति कर चुकी हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग अधिनियम, 1993 की धारा 11 (1) के अंतर्गत प्रत्येक 10 वर्षों के पश्चात् विचार करता है। अत: फिलहाल यह अपेक्षित नहीं है।

[हिन्दी]

गन्ना उत्पादन हेतु ब्राजील में भूमि अधिग्रहण

1957. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":

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

(क) क्या सरकारी तेल कंपनियों की गन्ना उत्पादन हेतु ब्राजील में भूमि अधिग्रहण करने में रूचि है;

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

(ग) क्या यह सच है कि इंग्लैंड स्थित डी.आई.,ओ.आई. एल.एस.पी.एल.सी. (जट्रोफा का सबसे अधिक उत्पादन करने वाली कंपनी) ने देश में 3.5 लाख हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण करने की इच्छा व्यक्त की है;

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

(ङ) क्या भारतीय कंपनियों ने देश के भीतर ऐथनॉल उत्पादन की संभावनाओं से इन्कार किया है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) तीन तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम अर्थात बी पी सी एल, आई ओ सी एल और एच पी सी एल को मिला कर उद्योग कार्य-बल ने व्यवहार्यता अध्ययन शुरू किया था। इस अध्ययन में बताया गया था कि ब्राजील में एथेनाल में निवेश करना भारतीय तेल उद्योग के लिए व्यवहार्य, आकर्षक और अत्यधिक कार्यनीतिक है। उद्योग कार्य-बल ने ब्राजील में संयुक्त उद्यम बनाने हेतु उपयुक्त स्थानीय भागीदारों का पता लगाने के लिए, विस्तृत अध्ययन करने हेतु अगस्त, 2007 के अंतिम सप्ताह में ब्राजील का दौरा किया था। ब्राजील में निवेश करने के लिए उपयुक्त स्थानीय भागीदारों की पहचान करने वाली परियोजना का अगला चरण प्रगति पर है।

(ग) और (घ) इनके बारे में सरकार को जानकारी नहीं है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

जनजातीय क्षेत्रों में तेल के डिपो

1958. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में विशेषकर जनजातीय क्षेत्रों में किन-किन स्थानों पर विभिन्न तेल कंपनियों के तेल के डिपो स्थित हैं;

(ख) प्रत्येक डिपो का स्थान-वार ब्यौरा क्या है और इनकी भंडारण क्षमता कितनी है;

(ग) क्या उक्त उपक्रमों से स्थानीय व्यक्ति लाभान्वित होते हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) देश के जनजातीय क्षेत्रों में तेल विपणन कंपनियों के डिपों की भंडारण क्षमता समेत राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण मे हैं।

(ग) से (ङ) स्थानीय व्यक्ति प्रत्यक्ष रोजगार से लाभान्वित होते हैं, ढुलाई/वहन ठेका, सुरक्षा ठेका परिवहन ठेका आदि जैसे परोक्ष रोजगार भी हैं। उपर्युक्त के अलावा आपूर्ति स्थलों के निकटता के कारण पेट्रोलियम उत्पादों की यथासमय आपूर्ति से भी लाभान्वित होते हैं।

विवरण

जनजातीय क्षेत्रों में तेल विपणन कंपनियों के डिपों की भंडारण क्षमता समेत राज्यवार ब्यौरे

राज्य का नाम	डिपों की संख्या	टैंक क्षमता (कि. ली. में)
आंध्र प्रदेश	2	260422
अरूणाचल प्रदेश	2	7390
छत्तीसगढ़	2	9570
जम्मू कश्मीर	1	5850
झारखंड	6	37931
मध्य प्रदेश	2	21409
महाराष्ट्र	3	373592
मणिपुर	1	6760
मेघालय	1	6250
मिजोरम	1	1520
नागालैण्ड	1	9890
उड़ीसा	1	35
सिक्किम	2	2200

[अनुवाद]

कतिपय उर्वरकों के उत्पादन में कमी

1959. श्री एन. एन. कृष्णदास: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कतिपय उर्वरक कारखानों विशेषकर फैक्ट जैसे उर्वरक कारखानों में फैक्टोमफोस जैसे खास उर्वरकों के उत्पादन में कमी लाने का निर्णय लिया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि फैक्ट प्रबंधन विभिन्न आदानों/कच्ची सामग्रियों की उपलब्धता और लागत के अनुसार समय-समय पर विभिन्न उर्वरकों के उत्पादन स्तर को बनाए रखने के लिए वाणिज्यिक निर्णय लेता है।

फैक्ट द्वारा वर्ष 2007 में अप्रैल-अक्तूबर अवधि के दौरान 3.09 लाख मी. टन फैक्टमफोंस का उत्पादन किया गया जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान 3.07 लाख मी. टी फैक्टमफोंस का उत्पादन हुआ था।

बाजार में दवाइयों की उपलब्धता

1960. चौ. मुनव्वर हसन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन 886 दवाइयों की सूची बनाई है जिसमें ग्यारह कंपनियों द्वारा मूल्य कम किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो 50% से अधिक दवाइयां बाजार में उपलब्ध नहीं हैं और अप्रचालित हैं; और

(ग) यदि हां, तो तथ्य की गलत सूचना देने के कारण इन कंपनियों के विरूद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की जा रही है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) सरकार के प्रयासों के परिणामस्वरूप, औषध उद्योग 886 फार्मूलेशनों के मूल्यों में स्वैच्छिक रूप से कटौती के लिए सहमत हो गया था। तथापि, घटी हुई कीमतों पर इन फार्मूलेशनों की उपलब्धता में अलग-अलग राज्यों में अंतर है।

पी.एन.जी. की आपूर्ति

1961. श्री रेवती रमन सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली सहित देश के उन क्षेत्रों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है जहां इंद्रप्रस्थ गैस लिमिटेड द्वारा पाइन द्वारा प्राकृतिक गैस (पी एन जी) की आपूर्ति की जा रही है;

(ख) क्या पी एन जी के रजिस्ट्रेशन सहित कनेक्शन के लिए विभिन्न क्षेत्रों में अलग-अलग दरों पर पैसे वसूल किए जा रहे हैं;

(ग) यदि हां, तो अलग-अलग दरों पर पैसे वसूल करने के क्या कारण हैं; और

(घ) स्केल आफ आपरेशन्स की इकोनोमी पर भरोसा करने के बजाय कंपनी द्वारा अलग-अलग दरों को अपनाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आई जी एल) दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के 66 इलाकों (सूची संलग्न) विवरण में है। में पाइप्ड प्राकृतिक गैस (पी एन जी) की आपूर्ति कर रही है।

(ख) से (घ) आई जी एल ने पी एन जी कनेक्शनों को दो भागों में अर्थात (1) फ्लैटों और (2) स्वतंत्र घरों,में वर्गीकृत किया है। दिल्ली में किसी भी जगह जहां पी एन जी सुविधा उपलब्ध हैं, फ्लैटों के वर्तमान में पंजीकरण प्रभार 7500/-रुपए प्रति कनेक्शन है। दिल्ली में किसी भी जगह, जहां पीएन जी सुविधा उपलब्ध है, स्वतंत्र घरों के लिए वर्तमानप में पंजीकरण प्रभार 1500/-रुपए और ग्राहक के परिसर के भीतर बिछाई गई भूमिगत एम डी पी ई पाइपलाइन की वास्तविक लागत है। चूंकि फ्लैटों के मामले में किसी यूनिट एरिया में मूलभूत सुविधा लागत अपेक्षाकृत अधिक संख्या में लोगों में बंट जाती है, इसलिए स्वतंत्र घरों की तुलना में फ्लैटों के लिए पंजीकरण प्रभार अपेक्षाकृत कम है।

विवरण

दिल्ली में घरेलू पी एन जी कनेक्शनों वाले क्षेत्र

क्र.सं.	क्षेत्र	क्र.सं.	क्षेत्र
1	2	1	2
1.	काका नगर	12.	ब्रह्मपुत्र अपार्टमैंट, एमपी फ्लैट
2.	बापा नगर	13.	पालिका वास
3.	पंडारा रोड/पार्क	14.	गांधी सदन
4.	सुजान सिंह पार्क	15.	पालिका निकेतन
5.	निजामुद्दीन	16.	पेशवा रोड
6.	सुन्दर नगर	17.	बाल्मिकी सदन
7.	गोल्फ लिंक्स	18.	सरिता विहार
8.	खान मार्केट	19.	सुखदेव विहार
9.	आईआईपीए (आईटीओ)	20.	जाकिर बाग
10.	डीआईजेड एरिया	21.	ईश्वर नगर
11.	औरंगजेब रोड	22.	कालिन्दी कालोनी

1	2	1	2
23.	फ्रैन्डस कालोनी (ई एण्ड डब्ल्यू)	45.	नारोजी नगर
24.	महारानी बाग	46.	चाणक्य पुरी
25.	न्यू फ्रैन्ड्स कालोनी	47.	नेताजी नगर
26.	भारत नगर	48.	लक्ष्मी बाई नगर
27.	श्रीनिवासपुरी	49.	किदवाई नगर (पू. और प.)
28.	जंगपुरा एक्सटेंशन	50.	मोती बाग
29.	पंत नगर	51.	मोहम्मद पुर
30.	जोर बाग	52.	आर के पुरम
31.	लोधी कालोनी	53.	मुनीरिका डी डी ए
32.	लोधी काम्पलैक्स	54.	मुनीरिका एन्कलेव
33.	प्रगति विहार होस्टल	55.	मुनीरिका विहार
34.	एशियन गेम्स विलेज	56.	वसन्त कुंज
35.	गुलमोहर पार्क	57.	पटपड़गंज
36.	गुलमोहर एन्कलेव	58.	मयूर विहार फेज-2
37.	नीति बाग	59.	मयूर विहार फेज-1
38.	एंड्यूज गंज	60.	वसुन्धरा एन्कलेव
39.	माईफेयर गार्डन	61.	रोहिणी
40.	हुडको	62.	पीतमपुरा अपार्टमैंट
41.	आनन्द लोक	63.	पश्मिच विहार
42.	एंड्यूज गंज एक्सटेंशन	64.	विकास पुरी
43.	सादीक नगर	65.	द्वारका
44.	सरोजनी नगर	66.	एनआईएचएफडब्ल्यू (मुनीरिका एरिया)

उत्कृष्टता पुरस्कार

1962. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अमलराव पाटील शिवाजीराव:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने उत्कृष्टता पुरस्कारों हेतु समूह-वार सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले सरकारी क्षेत्र के केन्द्रीय उद्यमों का चयन करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या समझौता ज्ञापन पुरस्कार योजना संबंधी अभिमुखीकरण अभ्यास हेतु राज्य सरकारों और उनके उद्यमों के लिए कार्यशाला आयोजित करने का कोई प्रस्तावा है; और

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

भारी उद्योग और लोग उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) जी, हाँ।

(ख) समझौता ज्ञापन उत्कृष्टता पुरस्कारों की कुल संख्या 12 होगी (प्रत्येक 10 सिंडिकेट समूहों से एक, सूचीबद्ध केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों से एक तथा रूग्ण एवं घाटा उठाने वाले उद्यमों के आमूल-चूल परिवर्तन वाले मामलों से एक)। उत्कृष्ट निष्पादन वाले अन्य केन्द्रीय सरकारी उद्यमों को समझौता ज्ञापन उत्कृष्टता प्रमाण-पत्र दिए जायेंगे।

(ग) जी, हाँ।

(घ) लोक उद्यम विभाग शीघ्र ही समझौता ज्ञापन प्रणाली के संबंध में राज्य सरकारों तथा उनके सरकारी उद्यमों हेतु एक कार्यशाला/संगोष्ठी का आयोजन करेगा। इसमें निष्पादन मूल्यांकन की क्रियाविधि शामिल की जाएगी, जिसके आधार पर पुरस्कार दिए जाएंगे।

[हिन्दी]

ओ.एन.जी.सी. द्वारा किसानों को मुआवजा

1963. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओ.एन.जी.सी.) ने उन किसानों के परिवारों के व्यक्तियों को रोजगार प्रदान किए हैं जिनसे उसने गैस और तेल संबंधी कार्यकलाप करने हेतु भूमि अधिगृहीत की है;

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

(ग) यदि नही, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) ऐसे परिवार के उन व्यक्तियों को रोजगार देने हेतु सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है जिनकी भूमि को ओ एन जी सी द्वारा अधिगृहीत किया गया है; और

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान उठाए गए कदमों के परिणामस्वरूप वर्ष-वार कितने व्यक्तियों को रोजगार प्रदान किया गया?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ङ) जी नहीं।

भारत सरकार के दिनांक 3.12.1986 के का.ज्ञा. संख्या 15/13/84-बी पी ई (सी) के द्वारा जारी किए गए निर्देशों के अनुसार भूमि खोने वालों को रोजगार सहायता हटा दी गई है।

तथापि, आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) प्रशिक्षण एवं कौशल के विकास के द्वारा स्वयं ही भूमि प्रभावित लोगों के पुनर्वास की सहायता करती है।

ओ एन जी सी प्रचालन क्षेत्रों के समीप स्वास्थ्य एवं शिक्षा के कई सामाजिक विकास कार्यक्रम, आरम्भ करने के अलावा परोक्ष रोजगार के द्वारा भी भूमि प्रभावित लोगों की सहायता करती है।

[अनुवाद]

क्योंझर विमानपत्तन

1964. श्री अनन्त नायक: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का क्योंझर में सिलसुआन विमानपत्तन का अन्नयन करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या उपर्युक्त विमानपत्तन को सुविधा संपन्न घरेलू विमानपत्तन के रूप में विकसित करने का विचार है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) क्योंझर हवाई अड्डा उड़ीसा राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में है तथा गैर-प्रचालनिक है। चूंकि राज्य सरकार या किसी अनुसूचित एयरलाइनों से इस हवाई अड्डे को प्रचालनिक बनाने की कोई मांग प्राप्त नहीं हुई है इसलिए, वर्तमान में इस हवाई अड्डे को विकसित करने की कोई योजना नहीं है।

उड़ीसा में रिफाइनरी संयंत्र को स्थापित किया जाना

1965. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन ने 9 एमएमपीटीए रिफाइनरी संयंत्र को स्थापित करने हेतु उड़ीसा सरकार के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त संयंत्र पर अनुमानत: कितना खर्च होने की संभावना है;

(घ) इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ङ) उक्त परियोजना को समय पर पूरा करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) उड़ीसा सरकार तथा इंडियल आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) के बीच उड़ीसा में पाराद्वीप में 9 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) वाली गैस आधारित शोधनशाला स्थापित करने के लिए 16.2.2004 को एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे। इस परियोजना की आर्थिक वहनीयता में सुधार करने के लिए पारादीप में पूर्व में योजित अपने तरह की अकेली शोधनशाला के स्थान पर एक एकीकृत शोधनशाला एवं पेट्रोरसायन परिसर की साध्यता की, शोधन क्षमता की समीक्षा के साथ, जांच की गई थी। पारादीप शोधनशाला परियोजना के लिए तैयार की गई विस्तृत साध्यता रिपोर्ट के आधार पर आई ओ सी द्वारा उड़ीसा के पारादीप में लगभग 25.646 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 15 एमएमटीपीए की स्थापित क्षमता वाला एक शोधनशाला एवं पेट्रोरसायन परिसर स्थापित किया जा रहा है जिसके अक्तूबर 2011 में पूरा होने का कार्यक्रम है।

(घ) और (ङ) इस परियोजना के विभिन्न संघटकों में की गई प्रगति इस प्रकार है:–

(i) परियोजना के लिए 3347 एकड़ भूमि अर्जित कर ली गई है;

(ii) सांत्रा क्रीक के ऊपरी पुलों का निर्माण, शोधनशाला स्थल को एन एच 5ए से जोड़ने के लिए लगभग 7 कि. मी. संपर्क मार्ग (जिसमें रेल ऊपरी-पुल

शामिल है) का निर्माण पहले पूरा कर लिया गया है।

(iii) निर्माण कार्य चरण के लिए आवासीय मकान, सी एस आई एफ कालोनी, समुद्रतटीय संपर्क मार्ग, हरित पट्टी विकास आदि पर विभिन्न चरणों में कार्य चल रहा है।

(iv) तालडांडा नहर से बस्ती/शोधनशाला तक निर्माण/पेय जल लाइन बिछाने का काम चल रहा है।

(v) सभी संक्रिया इकाईयों के लिए प्रौद्योगिकी चयन पूरा कर लिया गया है।

(vi) परियोजना के फ्रंट एंड इंजीनियरी तथा डिजाइन (एफईईडी) चरण के लिए परियोजना प्रबंधन सलाहकार का चयन 1.12.2006 को कर लिया गया है।

(vii) परियोजना के लिए पर्यावरण स्वीकृति 6.7.2007 को प्राप्त हो गई है।

(viii) 31.10.2007 की स्थिति के अनुसार, इस परियोजना पर 935.97 करोड़ रुपए की राशि खर्च की जा चुकी है।

विमानपत्तनों के विस्तार हेतु परियोजनाएं

1966. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ के अनुसार देश में विमानपत्तन परियोजनाओं के सबसे बड़े प्रत्याशित विस्तार में अपर्याप्त विमानपत्तन और हवाई यातायात प्रबंधन क्षमता द्वारा कटौती की जा सकती है जैसा कि दिनांक 29 अक्तूबर, 2007 के द **इकानामिक टाइम्स** में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) हाल ही में विमान यातायात में आई अप्रत्याशित वृद्धि ने देश में हवाई अड्डा अवसंरचना के लिए कई चुनौतियां खड़ी की हैं। तथापि, स्थिति से निपटने के लिए सरकार ने विभिन्न पहल की है जो इस प्रकार है (i) संयुक्त उपक्रम मार्ग के माध्यम से दिल्ली और मुम्बई हवाई अड्डों की पुनर्संरचना का निर्माण (ii) हैदराबाद तथा बंगलौर में नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों का निर्माण (iii) चेन्नई और कोलकाता हवाई अड्डे का स्तरोन्नयन/विस्तार (iv) 35 चुने हुए गैर मैट्रो हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण (v) प्रयोग में नहीं आ रहे कुछ अप्रयुक्त हवाई अड्डों का प्रचालनात्मकता (vi) पूर्वोत्तर क्षेत्र में नये हवाई अड्डे (vii) नागपुर में एक कार्गो हब का विकास। इनमें से अधिकांश परियोजनाओं पर आगामी 3 वर्षों में कार्यान्वयन की संभावना है। इसके अतिरिक्त विमान यातायात प्रबंध प्रणाली पर्याप्त रूप से आवश्यकता की पूर्ति कर रही है। तथापि मुंबई और दिल्ली पर एटीसी प्रणाली/सुविधाओं का स्तरोन्नयन का कार्य पहले ही आरंभ कर दिया गया है। इसी प्रकार अन्य हवाई अड्डे पर भी नई प्रणाली कार्यान्वित की जा रही है जो यातायात की भविष्य की संवृद्धि को पूरा करेगा। एटीसी प्रणाली का स्तरोन्नयन एक सतत प्रक्रिया है जो यातायात के भविष्य की संवृद्धि से तालमेल कर सकेगी।

माल-भाड़ा

1967. श्री एस. के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने माल-भाड़े हेतु 'एंप्टी फ्लो डायरेक्शन' पर छूट की घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना के अंतर्गत रेलवे द्वारा अर्जित राजस्व सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस योजना का आगे विस्तार किए जाने का भी विचार है और राजस्व अर्जित करने हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) रेलवे ने परंपरागत रिक्त प्रवाह दिशा के लिए प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत मालभाड़ा रियायत की घोषणा की है। अधिसूचित परंपरागत रिक्त प्रवाह दिशा में बुक किए गए यातायात पर 30% तक मालभाड़े में छूट स्वीकार्य है। विभिन्न प्रोत्साहन योजनाओं के अंतर्गत रेलवे द्वारा अर्जित राजस्व के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(ग) से (ङ) जी हां, यह योजना अगली सूचना तक जारी रहेगी। विशिष्ट योजनाओं से राजस्व उपार्जन के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

[हिन्दी]

पश्चिम मध्य रेल के कोटा मंडल में महिला इंजन चालक

1968. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम मध्य रेल के कोटा मंडल में महिला इंजन चालकों को तैनात किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त चालकों के ट्रेन चालन संबंधी दायित्वों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ट्रेन चालन संबंधी दायित्वों के अलावा उक्त चालकों को अन्य दायित्व भी सौंपे गए हैं;

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

(ङ) क्या पुरुष इंजन चालकों को भी ट्रेन चालन के अलावा अन्य दायित्व सौंपे जाते हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। कोटा मंडल में एक महिला चालक तैनात है।

(ख) पुरुष एवं महिला चालक की ड्यूटियां एक जैसी हैं।

(ग) से (च) कभी-कभी चालकों को स्थावर ड्यूटियां भी सौंपी जाती हैं। कोटा मंडल में 29 चालकों/सहायक चालकों को कर्षण क्रू नियंत्रक, कर्षण लोको नियंत्रक और पॉवर नियंत्रक के रूप में कार्य करने के लिए तैनात किया गया है।

[अनुवाद]

चेन्नई में सार्वजनिक द्रुत परिवहन प्रणाली

1969. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को चेन्नई के सार्वजनिक द्रुत परिवहन प्रणाली (एम आर टी एस) का शहर के अन्य भागों से पर्याप्त संपर्क न होने के कारण दैनिक यात्रियों के सामने आ रही समस्याओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या एम आर टी एस का शहर के अन्य गंतव्य स्थानों में चल रही अन्य उपनगरीय रेलवे लाइन के साथ एकीकरण करने का प्रस्ताव है;

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

(घ) उपर्युक्त प्रस्तावों को कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

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

(ग) व्यापक द्रुत परिवहन प्रणाली फेज II परियोजना के अंतर्गत मास रेपिड ट्रांजिट प्रणाली (एम आर टी एस) के विस्तार के भाग के रूप में, वालचेरी से सेंट थॉमस माउंट तक लाइन के विस्तार को मंजूरी दी जा चुकी है और इस परियोजना के लिए विस्तृत अनुमान को भी 495.74 करोड़ रु. की लागत पर स्वीकृति दी गई है।

(घ) एस आर टी एस चरण II के अंतर्गत वालचेरी से सेंट थॉमस माउंट तक एम आर टी एस के विस्तार की परियोजना को 4 वर्षों की समय सीमा के भीतर पूरा करने का लक्ष्य है। परियोजना समय पर पूरी हो, यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त निधि के आवंटन तथा भूमि के स्थानांतरण के लिए तमिलनाडु राज्य सरकार से निरंतर संपर्क रखा जा रहा है।

[हिन्दी]

पंजाब में गैस एजेंसी खोला जाना

1970. श्री अविनाश राय खन्ना: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का पंजाब में आनंदपुर साहिब में गैस एजेंसी खोलने/आबंटित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो गैस एजेंसी को कब तक आबंटित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों ने रिपोर्ट दी है कि आनंदपुर साहिब की सामान्य श्रेणी के तहत एक व्यवहार्य स्थान के रूप में पहचान की गई है, जहां एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलने/स्थापित करने के लिए निकट भविष्य में उद्योग आधार पर विज्ञापन दिया जाएगा।

[अनुवाद]

देश में तेल माफिया द्वारा अवैध तेल व्यवसाय

1971. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तेल माफिया ने विभिन्न राज्यों में वस्तुतः ईंधन व्यवसाय पर कब्जा कर लिया है;

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

(ग) क्या माफिया के तेल कंपनियों के अधिकारियों के साथ संबंध है और ये खुलेआम मिलावटी ईंधन बेच रहे हैं;

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

(ङ) ऐसे अवैध व्यवसाय को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (घ) पेट्रोल/डीजल और बाजार में उपलब्ध विभिन्न उपमिश्रकों के मूल्य के बीच भारी अंतर और पेट्रोल/डीजल में इन उत्पादों के आसानी से घुल जाने के कारण कुछ बेईमान तत्वों द्वारा पेट्रोल/डीजल में मिलावट की संभावना को नकारा नहीं जा सकता। विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में मिट्टी तेल की वास्तविक मांग आवश्यकताओं का मूल्यांकन करने की दृष्टि से सरकार ने राष्ट्रीय अनुप्रयोग आर्थिक अनुसंधान परिषद (एन सी एई आर) के माध्यम से इस विषय पर दिसम्बर, 2004 में प्रथम बार व्यापक अध्ययन शुरू किया था। एन सी एई आर ने अक्तूबर, 2005 में प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत वितरण के लिए मिट्टी तेल की कुल लीकेज/विपथन 38.6 प्रतिशत होने का अनुमान लगाया है।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने रिपोर्ट दी है कि उनके पास ऐसा कोई प्रमाणित मामला नहीं है, जहां उनके अधिकारियों की मिलावट के मामलों में तेल माफिया के साथ मिलीभगत रही हो। तथापि, आचार नियमों और विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एम डी जी), 2005 में ऐसी व्यवस्था है कि मिलावट सहित अनियमितताओं/कदाचारों में लिप्त पाए जाने वाले अधिकारियों के विरूद्ध कार्रवाई की जाए।

(ङ) आटो ईंधनों में मिलावट तथा पी डी एस मिट्टी तेल के विपथन की जांच के उद्देश्य से, सरकार ने तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) को मिलावट की शिकायतों की रोकथाम हेतु विभिन्न कदम उठाने के लिए कहा है:–

(i) अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत ईंधन मिलावट की रोकथाम करने के लिए सरकार द्वारा जारी किए गए नियंत्रण आदेशों के तहत राज्य सरकारें मिलावट में लिप्त होने वालों के विरूद्ध कार्रवाई करने के लिए शक्ति प्रदान है। सरकार ने राज्य सरकारों/केन्द्र शासित प्रदेशों के प्रशासनों से मिलावट को नियंत्रित करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध किया है।

(ii) ओ एम सीज खुदरा बिक्री का नियमित और औचक निरीक्षण करती हैं और मिलावट एवं कदाचारों में लिप्त होने वालों के विरूद्ध विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एम डी जी) और डीलरशिप करारों के अंतर्गत कार्रवाई भी करती हैं। एम डी जी में मिलावट सिद्ध होने के मामले में डीलरशिप की समाप्ति का प्रावधान है।

(iii) सरकार ने टैंक ट्रकों की आवाजाही की निगरानी की रोकथाम करने के लिए ग्लोबल पोजीशनिंग सिस्टम (जी पी एस) को लगाने में तेजी लाने के लिए पहल की है।

(iv) परिवहनकर्त्ताओं द्वारा बीच रास्ते में मिलावट की रोकथाम करने के लिए ओ एम सीज ने नई टैंपर प्रूफ टैंक ट्रक लाकिंग प्रणाली लागू की है;

(v) मिलावट के लिए एस के ओ के दुरूपयोग/विपथन के मद्देनजर निजी पक्षकारों द्वारा एस के ओ का आयात ओ एम सीज के माध्यम से होता है।

(vi) सरकार द्वारा दी गई सलाह के अनुसार तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने निदेशक (विपणन) के अलावा एक निदेशक को रिपोर्ट करने के लिए एक पृथक विंग का सृजन किया है जो मिलावट की रोकथाम करने के लिए सभी क्रियाकलापों और प्रचालनों की देखरेख और निगरानी करेगा तथा इस संबंध में मानक और दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करेगा।

मिलावट की जांच के लिए सरकार ने हाल ही में कई अतिरिक्त पहलें की हैं जो संलग्न विवरण में दी गई हैं।

विवरण

पेट्रोल/डीजल में मिलावट को रोकने और सा. वि. प्र. मिट्टी तेल वितरण को सुप्रवाही बनाने के लिए की गई नई पहलों का ब्यौरा।

मिलावट की जांच करना एक सतत प्रक्रिया है और पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय समय-समय पर मिलावट को नियंत्रित करने के लिए उठाये गये उपायों की समीक्षा करता रहा है। इस प्रक्रिया में मिलावट को नियंत्रित करने के लिए कई प्रौद्योगिकीय

और संस्थागत उपाय किए गए हैं। मंत्रालय द्वारा किए गए हाल के उपाय नीचे संक्षेप में दिए गए हैं–

(1) खुदरा बिक्री केन्द्रों का स्वचलन: नवीनतम प्रौद्योगिकीय सुधार अपनाकर खुदरा बिक्री केन्द्रों में क्रियाकलापों की निगरानी करने के लिए उनके स्वचलन को लागू किया जा रहा है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने तेल विपणन कंपनियों को प्रति माह 200 कि. ली. से अधिक की बिक्री करने वाले खुदरा बिक्री केन्द्रों का स्वचलन पूरा करने के निर्देश दिये हैं।

(2) खुदरा बिक्री केन्द्रों का तृतीय पक्षकार प्रमाणन: तेल विपणन कंपनियों को 100 कि. ली. प्रति माह से अधिक बिक्री करने वाले खुदरा बिक्री केन्द्रों का तृतीय पक्षकार प्रमाणन पूरा करने का निर्देश दिया है।

(3) जी पी एस के माध्यम से टैंक ट्रकों के संचलन की निगरानी: परिवहन के दौरान मिलावट रोकने के लिए तेल विपणन कंपनियों को कंपनी के स्वामित्व/डीलर के स्वामित्व/अनुबंधकर्ता के स्वामित्व वाले सभी टैंक ट्रकों के संचलन की पूर्ण निगरानी के लिए जी पी एस की स्थापना करने का निर्देश दिया गया है।

(4) मिट्टी तेल में मार्कर प्रणाली: वाहन ईंधनों में मिलावट रोकने के लिए सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को विभिन्न उपाय करने को कहा है जिसमें अपमिश्रकों में मार्कर प्रणाली आंरभ करना सम्मिलित है। ओएमसीज ने 1.10.2006 से अखिल भारत आधार पर मिट्टी तेल में मार्कर प्रणाली आंरभ कर दी है। नई प्रणाली के अंतर्गत सभी डिपुओं में मिट्टी तेल में मार्कर डाला जा रहा है। यह प्रणाली संपूर्ण आपूर्ति श्रृंखला में परिवहन ईंधनों में मिलावट नियंत्रित करने और अंतत: समाप्त करने के लिए विश्व स्तर की प्रौद्योगिकी का आंरभ किए जाने की द्योतक है। मार्कर की उपस्थिति से मिट्टी तेल में बहुत थोड़ी मिलावट का भी पता लगाया जा सकता है। मिलावट रोकने के लिए मिट्टी तेल में मार्कर प्रणाली आंरभ करने के संबंध में प्रावधान बनाने के लिए एम एस/एच एस डी नियंत्रण आदेश, 2005, मिट्टी तेल नियंत्रण आदेश, 1993 तथा एम डी जी 2005 को संशोधित किया गया है। मार्कर प्रणाली की प्रगति की निगरानी हेतु मंत्रालय द्वारा एक समिति का गठन किया गया है। साथ ही साथ निजी क्षेत्र में तेल विपणन कंपनियों से भी मिट्टी तेल में मार्कर आंरभ करने के लिए कहा गया है, जैसा कि सार्वजनिक क्षेत्र की ओएमसीज द्वारा किया जा रहा है।

(5) विपणन अनुशासन दिशानिर्दशों को संशाधित करना: विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एम डी जी), जिनके अंतर्गत तेल विपणन कंपनियां चूककर्ता डीलरों के विरूद्ध दंडात्मक कार्रवाई करती हैं, में अगस्त 2005 के दौरान संशोधन कर दिया गया है और दंडात्मक कार्रवाई को और अधिक कठोर बना दिया गया है। एम डी जी, 2005 के अनुसार मिलावट के पहले ही मामले में डीलरशिप समाप्त की जाएगी।

(6) जन केरोसीन परियोजना: पी डी एस मिट्टी तेल वितरण प्रणाली को सुप्रवाही बनाने के लिए और मिलावट तथा अन्य अनधिकृत उपयोंगो के लिए मिट्टी तेल के विपथन को नियंत्रित करने के लिए 2.10.2005 से आंरभ में 6 महीनों की अवधि के लिए 414 ब्लाकों में प्रायोगिक आधार पर जन केरोसीन परियोजना आंरभ की गई थी। इस प्रायोगिक परियोजना की समयावधि आगे बढ़ाकर 31.12.2007 तक कर दी गई है।

(7) स्मार्ट कार्ड योजना: इस उद्देश्य को सुनिश्चित करने के लिए कि राजसहायता लक्षित उपभोक्ताओं के पास कारगर और किफायती ढंग से पहुंचे और दुरूपयोगों को रोकने के लिए इस मंत्रालय ने पी डी एस मिट्टी तेल के वितरण के लिए स्मार्ट कार्ड प्रणाली आंरभ करने का प्रस्ताव किया है। यह योजना प्रारंभ में प्रायोगिक आधार पर लागू करने का प्रस्ताव है। प्रयोगिक परियोजना में स्मार्ट कार्ड के माध्यम से रियायती मिट्टी तेल गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों को उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है जबकि सभी अन्य राशन कार्ड धारकों को गैर रियायती मिट्टी तेल दिया जाएगा। प्रायोगिक योजना के कार्यान्वयन की संपूर्ण अवधि के दौरान तेल विपणन कंपनियां (ओ एम सीज) पी डी एस ओर गैर रियायती मिट्टी तेल की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करेंगी।

महानगर के विमानपत्तनों पर सुविधाएं/सेवाएं

1972. श्री मदन लाल शर्मा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महानगरों विशेषकर दिल्ली और मुंबई के विमानपत्तनों पर ग्राहक संतुष्टि का स्तर अंतर्राष्ट्रीय मानकों से बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इन विमानपत्तनों पर सुविधाओं में सुधार करने हेतु गत तीन वर्षों के दौरान क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) इन विमानपत्तनों पर सेवाओं में सुधार करके अंतरराष्ट्रीय मानकों के बराबर लाने हेतु सराकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) पांच प्वाइंट पैमाने पर उपभोक्ता संतुष्टि स्तर को अंतरराष्ट्रीय बेंचमार्किंग और मेट्रो हवाई अड्डों पर उपभोक्ता संतुष्टि कार्यक्रम से मापा जाता है। अंतरराष्ट्रीय और घरेलू टर्मिनलों के

लिए विश्व औसत क्रमशः 3.83 और 3.73 है। मेट्रो हवाई अड्डों पर अंतरराष्ट्रीय टर्मिनलों के लिए इसमें 3.04 से 3.50 तथा घरेलू टर्मिनलों के लिए 3.09 से 3.58 तक का अंतर रहता है। इसलिए, मेट्रो हवाई अड्डों पर उपभोक्ता संतुष्टि स्तर विश्व औसत के आस पास रहता है।

(ग) इन हवाई अड्डों पर अतिरिक्त टर्मिनल और एयर साइड क्षमता इन सुविधाओं के सुधार की ओर विकसित की गई है।

(घ) दिल्ली, मुंबई, हैदराबाद और बंगलौर हवाई अड्डों के मामले में परियोजना कंपनियों के साथ करार किए गए हैं जिसके अधीन वे एक दी गई अवधि के लिए हवाई अड्डा प्रचालनों के कार्य-निष्पादन स्तर में सुधार के लिए बाध्य हैं जिसके असफल होने पर उन्हें दण्डित किया जाएगा।

तेल का आयात

1973. **श्री अधीर चौधरी:**
श्रीमती किरण माहेश्वरी:
श्री निखिल कुमार:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अघलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री सुरेश अंगड़ि:

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

(क) क्या देश में तेल की जरूरत की लगभग 90 प्रतिशत मांग को तेल आयात से पूरा किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान तेल आयात के मूल्य को दर्शाते हुए तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या देश में बड़ी मात्रा में तेल ब्लाकों की खोज के बावजूद तेल आयात में वृद्धि हो रही है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और गत तीन वर्षों में तेल के घरेलू उत्पादन, आयात और खपत का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या घरेलू मांग को पूरा करने हेतु तेल उत्पादन के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए तेल ब्लाकों को निजी क्षेत्र और बहु-राष्ट्रीय कंपनियों को देने की सरकार की रणनीति विफल हो गई है;

(च) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या हैं और तेल आयात को कम करने हेतु आगे की योजना का ब्यौरा क्या है;

(छ) राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था पर तेल आयात का क्या प्रभाव पड़ता है; और

(ज) तेल के घरेलू उत्पादन में वृद्धि करने और "बफर स्टाक" रखने हेतु उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी नहीं। वर्ष 2006-07 में रिफाइनरीज में संसाधित लगभग 79% कच्चा तेल आयात किया गया था। विगत तीन वर्षों में कच्चे तेल के आयातों के ब्यौरे निम्नानुसार हैं–

वर्ष	मात्रा (एम एम टी)	मूल्य (रुपए करोड़)
2004-05	95.9	117003
2005-06	99.4	171702
2006-07	11105	219029

(ग) से (च) और (ज) जी हां। विगत वर्षों के दौरान, कच्चे तेल का आयात रिफाइनिंग क्षमता में वृद्धि होने से बढ़ता रहा है और उसी अवधि में घरेलू कच्चे तेल के उत्पादन का स्तर लगभग स्थिर रहा है। विगत तीन वर्षों के दौरान, कच्चे तेल का घरेलू उत्पादन, आयात और संसाधन के ब्यौरे निम्नानुसार हैं–

वर्ष	उत्पादन (संघनित किए बिना)	आयात	संसाधन
2005-05	32.1	95.9	124.3
2005-06	30.1	99.4	127.0
2006-07	31.5	111.5	141.5

भारत सरकार ने पूर्व एन ई एल पी और एन ई एल पी के बोली लगाने के विभिन्न दौरों के अंतर्गत विभिन्न कंपनियों को 190 अन्वेषण ब्लाक दिए थे। इन ब्लाकों में अन्वेषण कार्य से अभी तेल/गैस की 79 खोजें की गई हैं। 79 खोजों में से स्थानिक तल के 951 एम एम टी जोड़कर तथा गैस (0+एस ओ ई जी) के बराबर तेल होने से 32 खोज वाणिज्यिक घोषित की गई है। शेष खोजें मूल्य निर्धारण/मूल्यांकन के विभिन्न चरणों में हैं। निजी कंपनियों/संयुक्त उद्यम कंपनियों ने 4.83 एम एम टी तेल उत्पादित किया है जबकि वर्ष 2006-07 में लक्ष्य 4.69 एम एम टी था।

तेल के आयात को कम करने के लिए, तेल के घरेलू उत्पादन को बढ़ाने के लिए और देश में "बफर स्टाक" बनाने के लिए सतत आधार पर विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं जो इस प्रकार हैं–

1. नई अन्वेषण लाईसेंसिंग नीति (एन ई एल पी) के अधीन प्रस्तुत अन्वेषण के लिए प्राकृतिक गैस के अधिक से अधिक क्षेत्र तैयार करना।

2. खोजे गए गैस भंडारों का शीघ्रतर विकास करना ताकि उत्पादन आरम्भ किया जा सके।

3. विद्यमान प्राकृतिक गैस क्षेत्रों से उत्पादन बढ़ाने के लिए उत्प्रेरण तकनीकी का उपयोग करना।

4. विद्यमान क्षेत्रों से प्राप्ति घटक को बढ़ाने के लिए वर्धित तेल प्राप्ति (ई और आर)/उन्नत तेल प्राप्ति (आई ओ आर) तकनीकों का उपयोग करना।

5. पुराने क्षेत्रों में उत्पादन में आई गिरावट को रोकना।

6. विदेशों में अन्वेषण रकबे और तेल उत्पादन संपत्तियों का अर्जन करना ताकि तेल इक्विटी देश में लाई जा सके।

7. ऊर्जा के अपारम्परिक स्त्रोत जैसे बायो डीजल, एथेनोल आदि का उपयोग करके तेल का प्रतिस्थापन करना।

8. सरकार ने तीन स्थानों अर्थात् विशाखापट्टनम, मंगलौर और पाडूर में 5 एम एम टी क्षमता के कच्चे तेल के कार्यनीतिक भंडार निर्मित कर के कच्चे तेल का "बफर स्टाक" बनाने का निर्णय लिया है। प्राकृतिक आपदा आदि की स्थिति में, यह "बफर" या भंडार, कम अवधि के लिए आपूर्ति में गड़बड़ी/तेल की अंतरराष्ट्रीय कीमतों में अत्यधिक वृद्धि की स्थिति से निपटने में देश की सहायता करेगा।

(छ) जी हां, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि हमारे कच्चे तेल की मांग का 79% आयातों के जरिए पूरा किया जाता है, तथापि बढ़ रही अन्तर्राष्ट्रीय कीमतों का प्रभाव पेट्रोलियम उत्पादों की घरेलू कीमतों पर भी अवश्य पड़ता है।

सस्ते होटल

1974. श्री एम. राजामोहन रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने देश के विभिन्न भागों में सस्ते होटलों का निर्माण करने की अपनी योजना को स्थगित कर दिया है;

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

(ग) क्या रेलवे देश में विभिन्न गंतव्य स्थानों पर यात्रा के दौरान यात्रियों के ठहरने की परेशानियों को कम करने के लिए किन्हीं वैकल्पिक उपयों पर भी विचार कर रहा है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता। इसके अलावा, यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलवे स्टेशनों पर विश्राम कक्षों की सुविधा पहले ही मौजूद है।

पार्सल सेवाओं की आउटसोर्सिंग

1975. श्री एल. राजगोपाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे द्वारा अपनी पार्सल सेवाओं से प्रतिवर्ष अर्जित राजस्व का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेलवे ने अब अपनी पार्सल सेवाओं को आउटसोर्स करने का निर्णय लिया है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या रेलवे आनलाइन पार्सलों का पता लगाने में सहायता हेतु बार कोड व्यवस्था शुरू करने की भी योजना बना रहा है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलों द्वारा अपनी पार्सल सेवाओं से पिछले तीन वर्षों के दौरान अर्जित राजस्व का ब्यौरा निम्नानुसार है–

(करोड़ रुपयों में)

वर्ष	राशि
2004-05	487.37
2005-06	577.21
2006-07	793.00

(ख) पार्सल का काम बाहरी स्त्रोत से नहीं करवाया गया है। बहरहाल, रेलों द्वारा ब्रेकवैनों का अधिकाधिक उपयोग कर आमदनी में वृद्धि करने के उद्देश्य से यात्री गाड़ियों के ब्रेकवैनों (द्वितीय श्रेणी, सामान एवं ब्रेकवैन) में पार्सल स्थान को पट्टे पर देने की योजना शुरू की थी।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) से (च) इस समय दिल्ली-हावड़ा के बीच चल रही एक जोड़ी गाड़ियों में परीक्षण के तौर पर पार्सलों की बारकोडिंग करने का प्रस्ताव है ताकि इस परीक्षण के आधार पर पार्सल प्रबंधन प्रणाली, जिसे दिल्ली-हावड़ा गलियारा पर एक पायलट परियोजना के रूप में शुरू की गई है, का उपयोग करके पर्सलों की ट्रैकिंग और ट्रैसिंग में इस प्रणाली की कारगरता का पता लगाया जा सके। इस परीक्षण से प्राप्त निष्कर्षों के आधार पर पार्सलों की बारकोडिंग को शुरू करने के संबंध में अंतिम निर्णय लिया जा सकेगा।

[हिन्दी]

उच्चाधिकार प्राप्त समिति

1976. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री बापू हरी चौरे:
श्री संजय धोत्रे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में वर्षों से लंबित रेल परियोजनाओं की समीक्षा करने के लिए एक "उच्चाधिकार प्राप्त समिति" का गठन किया गया है;

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

(ग) इस समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट कब तक दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) 100 करोड़ रु. और इससे अधिक की लागत वाली चालू परियोजनाओं की प्रगति की समीक्षा के लिए एक अंतर्मंत्रालीय अधिकार प्राप्त समिति है। ऐसी अलग से कोई उच्चाधिकार प्राप्त समिति नहीं है, जिसकी रिपोर्ट की प्रतीक्षा हो।

राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग में कर्मचारियों की संख्या

1977. डा. करण सिंह यादव: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग में अधिकारियों और कर्मचारियों की श्रेणी-वार कुल संख्या कितनी है; और

(ख) इनमें से ओ. बी. सी., अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और सामान्य वर्ग के कितने कर्मचारी हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग में अधिकारियों और कर्मचारियों की संस्वीकृत संख्या 54 है जिसमें एक अध्यक्ष आयोग के चार सदस्य और 15 आयोग के सम समाप्य निजी स्टाफ है।

शेष 34 संस्वीकृत पदों में से 28 पद इस समय भरे हुए हैं और उनका श्रेणीवार ब्यौरा निम्नानुसार है–

श्रेणी	अधिकारियों/स्टाफ की संख्या
अनु. जाति	09
अनु. ज. जाति	--
अ. पि. वर्ग.	04
सामान्य वर्ग	15

कुलियों की स्थिति

1978. श्री संतोष गंगवार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर कितने कुली कार्यरत हैं;

(ख) इन कुलियों को रेलवे द्वारा क्या सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं;

(ग) क्या इन कुलियों को रेल कर्मचारियों की तरह मानने के लिए प्रस्ताव विचाराधीन है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) देश में विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर लाइसेंसधारी पोर्टरों की संख्या लगभग 36,000 है।

(ख) उन्हें वर्दी, रेल अस्पतालों में बहिरंग चिकित्सा सुविधाएं, रेल विद्यालयों में उनके बच्चें को दाखिला, पास एवं सुविधा टिकट आदेश (पी टी ओ) और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर विश्राम स्थल मुहैया कराए जाते हैं।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

चिकजाजूर रेलवे स्टेशन का उन्नयन

1979. श्री जी. एम. सिद्धेश्वर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक राज्य सरकार ने चिकजाजूर रेलवे स्टेशन के उन्नयन हेतु प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो क्या केंद्र सरकार ने इन प्रस्तावों पर विचार करके इन्हें स्वीकृति दे दी है;

(ग) उक्त कार्य को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है; और

(घ) इन परियोजनाओं हेतु कितनी धनराशि आवंटित की गई है?

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

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे के आधुनिकीकरण हेतु निवेश

1980. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेलवे ने निजी क्षेत्र के साथ चालू ग्यारहवीं योजना अवधि के दौरान अन्य परियोजनाओं के अतिरिक्त रेलवे के आधुनिकीकरण पर 3 लाख करोड़ रुपये की भारी धनराशि का निवेश करने की योजना बनाई है;

(ख) यदि हां, तो रेलवे द्वारा तैयार कार्य योजना का ठोस कार्यक्रम क्या है;

(ग) कर्नाटक राज्य में इन परियोजनाओं हेतु कितनी धनराशि का निवेश किए जाने की संभावना है;

(घ) क्या कर्नाटक राज्य के सभी लंबित प्रस्तावों पर विचार किया जाएगा; और

(ङ) यदि हां, तो कर्नाटक राज्य को धनराशि कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ङ) 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए रेलवे के कार्यक्रमों तथा निधि की आवश्यकता को योजना आयोग के परामर्श से अंतिम रूप दिया जा रहा है। रेलों पर कार्यों की योजना राज्यवार तैयार नहीं की जाती है।

होटलों के कमरों की मांग-आपूर्ति

1981. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या होटल एसोसिएशन ऑफ इण्डिया ने इस क्षेत्र में निवेश को बढ़ावा देने के लिए 2020 तक होटलों में कमरों की मांग-आपूर्ति स्थिति का जायता लेने के लिए कोई अध्ययन किया है;

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

(ग) देश में होटलों के कमरों की वर्तमान में कितनी कमी है और इस अध्ययन से उद्योग को बढ़ावा देने और क्षेत्र में निवेश बढ़ाने में कितनी सहायता मिलेगी?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) पर्यटन मंत्रालय का अनुमान है कि वर्ष 2010 तक देश में 1,50,000 होटल कमरों की कमी होगी।

देश में आई.टी.डी.सी. के होटल

1982. श्री मनोरंजन भक्त: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्य-वार आई.टी.डी.सी. के कितने और कौन-कौन से होटल हैं;

(ख) क्या सरकार ने भ्रमण और पर्यटन के लिए राज्य के स्वामित्व वाले और अधिक होटलों की मांग के संबंध में कोई आकलन किया है;

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

(घ) क्या केन्द्र सरकार को अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में बेहतर पर्यटन प्रयोजनों हेतु होटलों की स्थापना और उन्हें चलाने के लिए निजी उद्यमियों से आवेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और कब तक कितनी प्रगति हुई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) भारत पर्यटन विकास निगम (आईटीडीसी) के देश में 08 होटल हैं और उनका ब्यौरा निम्नानुसार है–

क्र.सं.	होटल का नाम	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम
1.	पाटलिपुत्र अशोक होटल, पटना	बिहार
2.	(i) अशोक होटल, नई दिल्ली	दिल्ली
	(ii) सम्राट होटल, नई दिल्ली	
	(iii) जनपथ होटल, नई दिल्ली	
3.	जम्मू अशोक होटल, जम्मू	जम्मू-कश्मीर
4.	ललित महल पैलेस होटल, मैसूर	कर्नाटक
5.	कलिंग अशोक होटल, भुवनेश्वर	उड़ीसा
6.	जयपुर अशोक होटल, जयपुर	राजस्थान

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों में मोड्युलर किचन

1983. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में यात्रियों को गुणवत्तायुक्त भोजन प्रदान करने के लिए मोड्युलर किचनों की स्थापना का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ग) यह प्रक्रिया कब तक पूरी होने की संभावना है;

(घ) क्या देश के सभी रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधाओं के लिए पेय एवं भोज्य पदार्थ प्राप्त करने के लिए ऑटोमेटिक वेंडिंग मशीन और फूड प्लाजा/फास्ट फूड यूनिट्स/द्रुत सेवा फूड किओस्क स्थापित करने का भी प्रस्ताव है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(च) इन सेवाओं के लिए जोन/राज्य-वार चयनित रेलवे स्टेशनों के नामों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी नहीं। वर्तमान में रेलों में खानपान सेवाओं को पैंट्री कारों, मिनी पैंट्रियों और ट्रेन साइड वेंडिंग द्वारा मुहैया कराया जाता है।

(घ) से (ङ) भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम को भारतीय रेलों पर आटोमैटिक वेंडिंग मशीनों, फूड प्लाजा/फास्ट फूड यूनिटों को, इस प्रकार की परियोजनाओं की व्यावहार्यता और लाभप्रदता के अनुसार स्थापित करने का अधिकार दिया गया है।

(च) इस तरह की गतिविधियों का राज्यवार विवरण नहीं रखा जाता है। एक विवरण संलग्न है, जिसमें क्षेत्रवार फूड प्लाजा/फास्ट फूड इकाइयों और आटोमैटिक वेंडिंग मशीनों का ब्यौरा दर्शाया गया है।

विवरण

भारतीय रेल पर चालू फूड प्लाजा/फास्ट फूड यूनिटों और आटोमैटिक वेंडिंग मशीनों का जोनल ब्यौरा

रेलवे	फूड प्लाजा/ फास्ट फूड यूनिट	आटोमैटिक वेंडिंग मशीन
1	2	3
मध्य	2	70
पूर्व मध्य	4	9
पूर्व तट	-	-
पूर्व	4	-
उत्तर मध्य	3	24
पूर्वोत्तर	-	34
पूर्वोत्तर सीमा	2	-
उत्तर पश्चिम	1	16
उत्तर	3	26

1	2	3
दक्षिण मध्य	7	61
दक्षिण पूर्व	2	-
दक्षिण पूर्व मध्य	5	5
दक्षिण पश्चिम	1	49
दक्षिण	14	77
पश्चिम मध्य	2	33
पश्चिम	2	39
योग	52	443

ए.ए.आई. की बकाया धनराशि

1984. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री अनन्त नायक:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (ए.ए.आई.) की बहुत बड़ी राशि कई अनुसूचित विमान कम्पनियों और विदेशी विमान कंपनियों पर बकाया है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि के अनुसार विमान कंपनी-वार बकाया धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ए.ए.आई. का विचार ए.ए.आई. की बकाया राशि को चुकाने के लिए विभिन्न विमान कंपनियों से जमानत राशि लेने का है;

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

(ङ) इस संबंध में अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अपनाई जाने वाली पद्धतियों का ब्यौरा क्या है; और

(च) इनमें से प्रत्येक विमान कंपनी की लंबित बकाया राशि की वसूली के लिए ए. ए. आई. ने क्या कदम उठाए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। 30 सितम्बर, 2007 तक राष्ट्रीय वाहकों के साथ विभिन्न घरेलू अनुसूचित एयरलाइनों का बकाया (करोड़ रुपये में) निम्न प्रकार से है–

एयर इंडिया-126, इंडियन एयरलाइन्स-429, एलायंस एयर-25.51, पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड-3.38, एयर डेक्कन-57.67, गो एयरलाइन्स-11.58, इन्टरग्लोब एविएशन-2.62, जेट एयरवेज-30.84, जेट लाइट (भारत) लिमिटेड-13.27, किंगफिशर एयरलाइन्स-56.33, पैरामाउंट एयरवेज-7.32, स्पाइसजेट-5.061, इसके अतिरिक्त कुछ गैर-प्रचालनिक एयरलाइनों के आउटस्टैंडिग बकाया निम्न प्रकार से हैं–ईस्ट वेस्ट एयरलाइन्स-11.87, मेस्को एयरलाइन्स-0.47, एनईपीसी एयरलाइन्स-3.04, स्काईलाइन एनईपीसी-1.15 और वीआईएफ एयरवेज-0.31। विदेशी एयरलाइनों के बकाया देय राशियां निम्न प्रकार हैं–एलिटालिया एयरलाइन्स-1.05, एयर यूरोपा–3.75, ब्रिटिश एयरवेज-4.64, बांग्लादेश विमान-2.10, केथे पेसेफिक-2.33, डूक एयर-1.18, इवा एयर कारपोरेशन-1.48, यूरोफ्लाई एस. पी. ए.–1.12, इतिहाद एयरवेज-3.01, आमीरात्स-5.59, फिन् एयर-102, गल्फ एयर-4.21, गरूड़ इंडोनेशिया-3.36, लुफ्थांसा जर्मन-3.17, मलेशियन एयरलाइनस-2.36, मार्टिन एयर हालैंड एन वी-1.27, फिलीपीन्स एयरलाइन्स-1.15, कतर एयरवेज-5.61, थाई इन्टरनेशनल एयरलाइन्स-3.72, तुर्किश एयरलाइन्स-1.55, ट्रान्साइरो एयरलाइन्स-1.28, सिंगापुर एयरलाइन्स-3.02, सिंगापुर एयरलाइन्स कार्गो लिमिटेड-2.14 सऊदी अरेबियन एयरलाइन्स 1.05, श्री लंका एयरवेज-5.37, वियतनाम एयरलाइन्स-1.18।

(ग) और (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को उपलब्ध निजी घरेलू एयरलाइनों से संबंधित सुरक्षा जमा राशि (करोड़ रुपयें में) निम्न प्रकार से है–एयर डक्कन-32, गो एयरलाइन्स-13, इन्टर ग्लोब एविएशन-36.05, जेट एयरवेज-22.37, जेट लाइन (भारत) लिमिटेड-12.74, किंगफिशर एयरलाइन्स-25, पैरामाउन्ट एयरवेज-6.25, स्पाइसजेट-30.28।

(ङ) एएआई देश के सभी भागों में बड़ी संख्या में फैले हुए हवाईअड्डों का स्वामी/प्रबंधकर्ता है। इस संगठन द्वारा अन्तरराष्ट्रीय स्तर पर अपनाई जाने वाली पद्धतियों के तुलनात्मक प्रकृति की सूचना सामने नहीं आई है।

(च) बकायेदार घरेलू अनुसूचित एयरलाइनों को कहा गया है कि वे अपने बकायों का भुगतान करें अन्यथा एएआई के पास उनके जमा सुरक्षा राशि को जब्त कर लिया जाएगा। गैर-प्रचालनिक एयरलाइनों के संबंध में, मामला न्यायालय/ट्रिब्यूनल के सामने विचाराधीन है। विदेशी एयरलाइनों के विरूद्ध बकाया मुख्यतया ओवरफ्लाइंग प्रचालनों से संबंधित है। यह मुद्दा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई यातायात एसोसिएशन के माध्यम से एक करार के अधीन विचार के लिए उठाया जा रहा है।

कियोस्क संबंधी ठेके देने में पारदर्शिता

1985. **श्री असावुद्दीन ओवेसी:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर कियोस्क के लिए ठेके देने में अनियमितता बरतने के बारे में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर कियोस्क संबंधी ठेके देने के लिए वर्तमान में क्या प्रक्रिया अपनाई जा रही है;

(ग) क्या ऐसे ठेके देने के लिए अपनाई जा रही प्रक्रिया पारदर्शी है; और

(घ) यदि नही, तो कियोस्क के लिए ठेके देने की प्रक्रिया में पारदर्शिता लाने के लिए रेलवे द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं, भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आई आर सी टी सी) और क्षेत्रीय रेलों द्वारा रेलवे स्टेशनों पर खानपान स्टॉल और ट्रॉलियों जैसे क्योस्क आबंटित करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया पारदर्शी हैं। भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम सभी ठेकों के आबंटन के लिए द्वि पैकेट निविदा प्रणाली को अपनाता है, जबकि क्षेत्रीय रेलें प्रेस अधिसूचना की प्रक्रिया के जरिए लाइसेंसधारियों का चयन करती हैं, जिसके बाद अधिकारियों की एक समिति, जिसमें वाणिज्यिक, वित्त और किसी अन्य विभाग का एक अधिकारी शामिल होते हैं, द्वारा चयन किया जाता है।

(ग) जी हां।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

फूड पार्क

1986. **श्री हेमलाल मुर्मू:**
श्री हितेन बर्मन:
श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री रनेन बर्मन:
श्री सुब्रत बोस:
श्री गणेश सिंह:

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

(क) क्या सरकार देश के प्रत्येक राज्य में फूड पार्कों की स्थापना के लिए एक समान नीति नहीं अपना रही है;

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

(ग) क्या सरकार के पास मौजूदा फूड पार्कों के निष्पादन के मूल्यांकन की कोई पद्धति है;

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और मौजूदा फूड पार्कों संबंधी आकलन क्या है;

(ङ) फूड पार्कों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है और इससे लोगों को क्या लाभ हुए हैं; और

(च) गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वित्त वर्ष में आज की तिथि तक देश में फूड पार्कों की स्थापना के लिए सरकार द्वारा प्रदान की गई वित्तीय सहायता का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (च) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय अपनी योजना स्कीम के तहत खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वर्तमान मार्गदर्शन के अनुसार राज्य सरकारों समेत विभिन्न संगठनों से प्राप्त परियोजना प्रस्तावों को वित्तीय सहायता देता है। खाद्य पार्क की स्कीम परियोजना उन्मुखी है तथा बिजली की आपूर्ति, जल की आपूर्ति, शीतानगर, भंडागार सुविधाओं, बहिस्त्राव उपचार संयंत्र, खाद्य जांच और विश्लेषण प्रयोगशालाओं, सामान्य प्रसंस्करण सुविधाओं आदि जैसी सामान्य सुविधाओं के सृजन के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है। मंत्रालय द्वारा वित्तीय सहायता के लिए देश में अनुमोदित खाद्य पार्कों की संख्या का राज्यवार ब्यौरा दर्शाने वाली सूची विवरण में संलग्न है।

मंत्रालय अनुमोदित खाद्य पार्कों के कार्यनिष्पादन को कार्यान्वयन एजेंसियों तथा संबंधित राज्य सरकारों/राज्य नोडल एजेंसियों के साथ समय-समय पर मानीटर करता है तथा कार्यान्वयन एजेंसियों से प्राप्त आवधिक प्रगति रिपोर्टों का उपयोग वर्तमान खाद्य पार्कों के कार्यनिष्पादन के मूल्यांकन के लिए किया जाता है। एक स्वतंत्र एजेंसी द्वारा निदानसूचक अध्ययन का भी संचालन इस उद्देश्य से किया जाता है ताकि खाद्य पार्कों के पूर्ण उपयोग को प्राप्त करने के लिए नीतिगत और संवर्धनात्मक दोनों स्तर पर अपेक्षित अतिरिक्त समर्थन और मापदण्डों के संबंध में दबाव को पहचाना जा सके और उद्योग की जरूरतों को समझा जा सके।

पिछले 3 वर्षों के दौरान देश में खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित वित्तीय सहायता का राज्य-वार ब्यौरा नीचे दिया गया है–

क्र.सं.	राज्य	अनुमोदित वित्तीय सहायता (लाख रु. में)			
		2004-05	2006-07	2006-07	कुल
1.	कर्नाटक	--	--	400.00	400.00
2.	केरल	--	388.00	--	388.00
3.	महाराष्ट्र	--	387.00	400.00	787.00
4.	नागालैंड	--	--	387.12	387.12
5.	राजस्थान	--	--	351.98	351.98
6.	तमिलनाडु	325.00	--	--	325.00
7.	उत्तर प्रदेश	323.11	--	--	323.11
8.	पश्चिम बंगाल	578.92	379.88	--	958.80
	कुल	1227.03	1154.88	1539.10	3921.01

10वीं योजना अवधि क्योंकि 31 मार्च, 2007 को समाप्त हो चुकी है, इसलिए वर्ष 2007-08 के दौरान, 10वीं योजना स्कीम के अंतर्गत कोई खाद्य पार्क परियोजना वित्तीय सहायता के लिए अनुमोदित नहीं की गई है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने योजना आयोग को एक स्कीम प्रस्तुत की है जिसमें 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान देश में तीस मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता देने की परिकल्पना की गई है।

विवरण

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा वित्तीय सहायता के लिए अनुमोदित खाद्य पार्कों की राज्य-वार संख्या

क्र.सं.	राज्य	वित्तीय सहायता के लिए अनुमोदित खाद्य पार्कों की संख्या
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	1
2.	असम	1
3.	बिहार	1
4.	छत्तीसगढ़	1
5.	हरियाणा	2
6.	जम्मू-कश्मीर	3
7.	कर्नाटक	4
8.	केरल	4
9.	मध्य प्रदेश	6
10.	महाराष्ट्र	7
11.	मणिपुर	2
12.	मिजोरम	1
13.	नागालैण्ड	1
14.	उड़ीसा	1
15.	पंजाब	1
16.	राजस्थान	4
17.	तमिलनाडु	2
18.	त्रिपुरा	1
19.	उत्तर प्रदेश	5
20.	पश्चिम बंगाल	8
	कुल	56

आई.ओ.सी.की अनुषंगी कंपनी को घाटा

1987. श्री रामजी लाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':

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

(क) क्या भारतीय तेल निगम की अनुषंगी कंपनी श्रीलंका में तेल व्यापार में प्रति माह 6 मिलियन डालर का घाटा उठा रही है;

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

(ग) सितम्बर, 2007 तक कंपनी को कुल कितना घाटा हुआ; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान कंपनी द्वारा औसतन कितना व्यापार किया गया?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी) ने रिपोर्ट दी है कि वर्तमान वित्तीय वर्ष 2007-08 के पहले 6 महीनों अर्थात अप्रैल-सितम्बर, 2007 के दौरान लंका आई ओ सी प्रा. लिमिटेड कंपनी, जो आई ओ सी की श्रीलंका स्थित सहायक कंपनी है, ने 11.67 मिलियन अमरीकी डालर की राशि का लाभ अर्जित किया है। लंका आई ओ सी द्वारा दिनांक 30.9.2007 तक 12.46 मिलियन अमरीकी डालर के संचित लाभ की सूचना दी गई है।

(घ) गत तीन वर्ष अर्थात वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान कंपनी द्वारा किए गए औसत व्यापार की मात्रा निम्नानुसार है–

वर्ष	आय मिलियन एल के आर में	मात्रा कि. ली. में
2004-05	27,586	605,428
2005-06	37,493	635,075
2006-07	32,796	490,127

औद्योगिक इकाइयों की स्थापना

1988. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकारी क्षेत्र में राज्य-वार बड़े और मध्यम आकार की औद्योगिक इकाइयों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इनमें से कितनी इकाइयां निर्यातोन्मुख हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार कुछ और अधिक निर्यातोन्मुख इकाइयों की स्थापना करने का है; और

(घ) यदि, हां तो इस संबंध में इस वित्तीय वर्ष के लिए तैयार किए गए कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (घ) पूंजीनिवेश अभिप्राय से संबंधित जानकारी (राज्य वार), जिसमें वर्ष 2003-04 से सितम्बर, 2007 तक की अवधि की औद्योगिक इकाइयां शामिल हैं, औद्योगिक नीति एवं संवर्धन विभाग से प्राप्त हुई है और संलग्न विवरण में दी गई है।

सरकार निर्यातोन्मुखी इकाइयों (ईओयूज) की स्थापना नहीं करती है। इन इकाइयों की स्थापना निजी व्यक्तियों/निगम निकायों द्वारा सरकार के अनुमोदन से की जाती है। दिनांक 31 अक्तूबर, 2007 तक की स्थिति के अनुसार देश में ई और यूज की संख्या 2408 है।

विवरण

1.5 राज्यवार तथा वित्तीय वर्षवार पूंजीनिवेश (आई ई एम-एलओआई+डीआईएल) वर्ष 2003-04 के बाद से

क्र.	राज्य का नाम	2003-04		2004-05		2005-06		2006-07		2007-08 (अप्रैल-सितम्बर)	
		संख्या	प्रस्तावित निवेश (रु. करोड़ में)	संख्या	प्रस्तावित निवेश (रु. करोड़ में)	संख्या	प्रस्तावित निवेश (रु. करोड़ में)	संख्या	प्रस्तावित निवेश (रु. करोड़ में)	संख्या	प्रस्तावित निवेश (रु. करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	0	0	0	0	2	31	0	0	0	0
2.	आंध्र प्रदेश	266	16527	422	16596	493	19001	582	48660	169	20505

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.	अरूणाचल प्रदेश	7	68	6	51	7	41	4	111	0	0
4.	असम	39	163	73	430	71	809	47	2044	13	643
5.	बिहार	5	27	12	314	37	3913	52	4850	10	1337
6.	चंडीगढ़	0	0	2	1	0	0	5	234	1	18
7.	छत्तीसगढ़	212	16155	453	47602	242	39914	207	118737	143	100586
8.	दादर एवं नागर हवेली	227	4137	96	834	88	2374	93	2794	32	2093
9.	दमन एवं दीव	91	390	54	418	72	780	45	1559	19	214
10.	दिल्ली	9	14	7	20	5	20	9	218	5	37
11.	गोवा	33	325	29	171	36	296	24	316	11	349
12.	गुजरात	447	32341	613	29695	753	82901	478	72283	158	62678
13.	हरियाणा	185	8372	198	2737	232	5578	210	16095	74	4328
14.	हिमाचल प्रदेश	63	1126	107	3384	115	1774	89	1906	15	702
15.	जम्मू-कश्मीर	56	774	126	2719	134	2058	80	2306	25	1006
16.	झारखण्ड	65	1861	88	10539	202	54089	81	35257	42	50963
17.	कर्नाटक	180	14074	224	10969	286	15353	268	72250	118	37783
18.	केरल	20	417	26	294	48	610	29	1211	10	55
19.	लक्ष्यद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.	मध्य प्रदेश	70	1616	139	8538	175	18782	202	12537	60	4149
21.	महाराष्ट्र	685	8878	709	13256	826	24694	760	62191	256	37479
22.	मणिपुर	0	0	1	0	1	7	1	10	0	0
23.	मेघालय	32	99	32	215	33	634	12	1280	10	1556
24.	मिजोरम	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25.	नागालैण्ड	5	16034	1	2	0	0	0	0	2	81
26.	उड़ीसा	155	17718	248	45565	167	38255	126	96869	61	27080
27.	पांडिचेरी	51	252	34	263	48	411	41	753	7	855
28.	पंजाब	110	1844	170	4190	195	7127	191	10128	63	3027
29.	राजस्थान	170	1096	156	2162	186	5077	157	10040	34	7761
30.	सिक्किम	2	18	5	243	7	548	11	882	11	429

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
31.	तमिलनाडु	256	2898	419	54481	630	11841	698	20377	231	12891
32.	त्रिपुरा	2	2	7	251	0	0	0	0	1	150
33.	उत्तर प्रदेश	238	2179	565	21633	631	31710	475	33745	86	4052
34.	उत्तराखण्ड	142	1334	174	2441	392	5706	396	14887	55	4861
35.	पं. बंगाल	450	7637	452	14078	380	12047	287	51836	108	20095
36.	एक से अधिक राज्य में स्थिति	2	9	1	2	0	0	0	0	0	0
	योग	4275	158385	5649	294094	6476	386381	5678	696366	1830	407763

टिप्पणी: नवम्बर, 2003 से फाइल किए गए औद्योगिक उद्यमीयता ज्ञापन (आई ई एम) जारी आशयपत्र (एल ओ आई) तथा जारी किए गए प्रत्यक्ष औद्योगिक लाइसेंस के संदर्भ में निवेश।

[अनुवाद]

एन.पी.पी.ए. द्वारा दवाइयों के नमूनों का संग्रहण

1989. डॉ. मुनव्वर हसन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपी पीए) की सतर्कता टीम ने 3 सितम्बर, 2007 को गाजियाबाद से दवाइयों के नमूने एकत्र किये हैं;

(ख) यदि हां, तो इन कंपनियों के नाम सहित एकत्र नमूनों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त कंपनियां अधिसूचित मूल्यों का अनुपालन कर रही हैं;

(घ) यदि नहीं, तो ज्यादा वसूली गई कीमतों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) ज्यादा राशि वसूलने के लिए इन कंपनियों के विरूद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) जी हाँ। राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एन पी पी ए) ने 3 सितम्बर 2007 को गाजियाबाद बाजार से 79 नमूने एकत्र किए हैं। इन नमूनों की जाँच की गई और 17 मामलों में प्रथम-दृष्टया यह पाया गया कि कंपनियां अधिसूचित मूल्यों से अधिक मूल्य प्रभारित कर रही हैं और 19 मामलों में प्रथम-दृष्टया प्रतीत होता है कि औषध (मूल्य नियंत्रण), आदेश, 1995 (डी पी सी ओ, 95) के प्रावधानों के अधीन अपेक्षित मूल्य अनुमोदन के बगैर फार्मूलेशन बेचे जा रहे हैं। चूककर्ता कंपनियों के विरूद्ध डी पी सी ओ, 95 के प्रावधानों के अधीन आवश्यक कार्रवाई शुरू की जा चुकी है।

[हिन्दी]

केरोसिन मिश्रित पेट्रोल और डीजल

1990. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:
श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान पेट्रोल और डीजल में केरोसिन तेल/इथनोल मिलाए जाने के कितने मामले पकड़े गए;

(ख) इन मिलावटों में लिप्त/दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरूद्ध सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) इस संबंध में आज की तिथि तक की गई कार्रवाई के क्या परिणाम निकले?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ग) पेट्रोल और डीजल के मूल्यों और बाजार में उपलब्ध विभिन्न अपमिश्रकों के मूल्य में भारी अंतर तथा इन उत्पादों की पेट्रोल/डीजल के साथ आसानी से मिश्रित होने के कारण कुछ बेइमान तत्वों द्वारा पेट्रोल/डीजल में मिलावट की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। जहां तक एथेनाल का संबंध है, आई.ए.एस.

2796:2000 संशोधन 5 के अनुसार सिफारिश की गई है कि 5% तक एनहाईड्रस डीनेचरड एथेनोल (आई एस 1546:42004 के अनुरूप मोटर गैसोलीन के साथ सम्मिश्रित करने के लिए उपयोग में लाया जा सकता है। 5% एथेनोल के साथ सम्मिश्रित पेट्रोल कुल मिलाकर पेट्रोल के लिए बी आई एस विनिर्देश पूरे करता है। अत: तेल विपणन कंपनियां (ओ एम सीज) को 5% एथेनोल के साथ मिश्रित पेट्रोल बेचने की अनुमति है। तदनुसार, 5% एथेनोल के साथ सम्मिश्रित पेट्रोल वाला एथेनोल कुछ राज्यों में खुदरा बिक्री केन्द्रों से वितरित किया जा रहा है।

पिछले तीन वर्ष के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) द्वारा पता लगाए गए पेट्रोल और डीजल की मिलावट के मामलों की संख्या और की गई कार्रवाई का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

पिछले तीन वर्ष अर्थात 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) द्वारा पता लगाए गए पेट्रोल और डीजल की मिलावट के मामलों की संख्या और की गई कार्रवाई का राज्यवार ब्यौरा।

राज्य का नाम	2004-05	2005-06	2006-07
1	2	3	4
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	0	0
आंध्र प्रदेश	6	15	12
अरूणाचल प्रदेश	0	0	0
असम	0	0	1
बिहार	2	8	6
चंडीगढ़	2	0	0
छत्तीसगढ़	1	8	5
दादर और नगर हवेली	0	0	0
दमन और द्वीयू	0	0	0
दिल्ली	3	6	3
गोवा	0	3	0
गुजरात	18	8	18
हरियाणा	6	4	8
हिमाचल प्रदेश	0	1	0
जम्मू-कश्मीर	1	3	2
झारखंड	1	0	1
कर्नाटक	11	7	6
केरल	3	7	4
लक्ष्यद्वीप	0	0	0
मध्य प्रदेश	8	10	15
महाराष्ट्र	14	10	12
मणिपुर	0	0	1
मेघालय	0	0	0
मिजोरम	0	0	0
नागालैण्ड	0	1	0
उड़ीसा	3	8	4
पांडिचेरी	0	0	0
पंजाब	13	10	8
राजस्थान	12	14	13
सिक्किम	0	0	0
तमिलनाडु	11	6	11
त्रिपुरा	0	0	0
उत्तर प्रदेश	21	26	19
उत्तराखण्ड	3	1	1
पश्चिम बंगाल	7	15	4
योग	146	171	154
की गई कार्रवाई मिलावट के कारण डिस्ट्रीब्यूटरशिप की समाप्ति	15	30	84

[अनुवाद]

वैश्विक विरासत सूची में शिमला टॉय ट्रेन

1991. श्री एस. के खारवेलवन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने वैश्विक विरासत सूची में शिमला टॉय ट्रेन को शामिल करवाने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ग) क्या 'इंटरनेशनल काउंसिल ऑन मोन्यूमेंट्स एंड साईट्स' के किसी दल ने शिमला टॉय ट्रेन का निरीक्षण किया है;

(घ) यदि हां, तो इसके निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या कालका-शिमला रेल (के. एस. आर.) बारंबार तकनीकी समस्याओं का सामना कर रही है जिसकी वजह से कई बार रेल सेवा को रोकना पड़ता है; और

(च) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई?

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

(ख) रेलवे में जनवरी, 2005 में यूनेस्को (संयुक्त राष्ट्र शैक्षिक वैज्ञानिक एवं सांस्कृतिक संगठन) के पास एक आवेदन पत्र भेजा था जिसमें "भारत की पर्वतीय रेल" (जिसमें दार्जिलिंग हिमालय रेलवे और नीलगिरी पर्वतीय रेलवे शामिल है) के क्रम में कालका-शिमला रेलवे (के एस आर) को विश्व विरासत स्थल के रूप में मान्यता देने के लिए कहा गया था। क्योंकि यूनेस्को प्रति वर्ष एक देश के एक ही स्थान के लिए विचार करती है, इसलिए 2006 में के. एस. आर. का नामांकन नहीं किया गया था और भारत द्वारा भेजे गए अन्य नामांकन सफल नहीं हो पाए थे। इसी प्रकार 2007 में भी के. एस. आर. को प्रस्तुत नहीं किया गया था और भारत के अन्य नामांकन जैसे लालकिला को विश्व विरासत स्थल के रूप में मान्यता दी गई थी। एक संशोधित आवेदन पत्र नए फार्मेट में जो कि 2007 के लिए उपयुक्त था, को जनवरी, 2007 में यूनेस्को को भेजा गया था। इस पर यूनेस्को द्वारा विचार किया जा रहा है और इसी क्रम में स्मारक एवं स्थल की अन्तर्राष्ट्रीय परिषद के एक दल ने सितंबर, 2007 में के एस आर का निरीक्षण किया है।

(ग) जी हां।

(घ) स्मारक एवं स्थल की अंतर्राष्ट्रीय परिषद (आई सी ओ एम ओ एस) के एक दल ने सितंबर, 2007 में के. एस. आर. का निरीक्षण किया है। सांस्कृतिक विरासत वाले स्थलों के लिए यह परिषद यूनेस्को का एक हिस्सा है। इस परिषद की रिपोर्ट और सिफारिशों के आधार पर आई. सी. ओ. एम. ओ. एस. और यूनेस्को द्वारा अपने स्तर पर भारत के आवेदन पत्र की अगले चरण की जांच की जाएगी और जुलाई, 2008 में कनाडा में यूनेस्को विश्व विरासत समिति की अगली बैठक में के एस आर को विश्व विरासत स्थल के रूप में सूचीबद्ध करने पर विचार किया जा सकता है।

(ङ) जी हां।

(च) के. एस. आर. के परिचालन और अनुरक्षण में महसूस की जा रही तकनीकी अड़चनों पर नियमित रूप से ध्यान दिया जा रहा है। रेल पटरियों, पुलों और सुरंगों का निरीक्षण निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार किया जा रहा है और इस संबंध में आवश्यक अनुरक्षण/नवीकरण के कार्य नियमित रूप से किए जा रहे हैं। इसके अलावा, रेल संरक्षण के बिल्कुल ऊपर बनी सड़क के चौड़ीकरण और मरम्मत का रेल लाइन पर सीधा प्रभाव पड़ता है जिसके कारण रेल सेवाएं समय-समय पर प्रभावित होती रहती हैं।

[हिन्दी]

राजस्थान में केन्द्रीय औद्योगिक इकाईयों को बन्द करना

1992. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान में 500 से अधिक कामगारों की श्रमशक्ति वाली कई केन्द्रीय औद्योगिक इकाईयां बन्द कर दी गई हैं;

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

(ग) क्या उक्त इकाईयों में से किसी केन्द्रीय औद्योगिक इकाई को पुन: चालू किया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार, राजस्थान राज्य में केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के किसी ऐसे उद्यम को बन्द नही किया गया है जिसकी इकाइयां वहाँ हों और जिनमें 500 से अधिक कामगार काम करते हों।

(ग) से (ङ) सरकार ने हिन्दुस्तान कॉपर लि. (612.94 करोड़ रुपए की कुल सहायता), तथा हिन्दुस्तान साल्ट्स लि. (77.58 करोड़ रुपए की कुल सहायता) की पुनरूद्धार योजना अनुमोदित कर दी थी। इन दोनों केन्द्रीय सरकारी उद्यमों की इकाइयां राजस्थान में हैं।

[अनुवाद]

पवन जनित्रों से विद्युत उत्पादन

1993. श्री के. सी. पल्लानी शामी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम ने विभिन्न राज्यों में पवन जनित्रों से विद्युत उत्पादन की योजना बनाई है;

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

(ग) क्या यह पद्धति रक्षित डीजल अथवा गैस फील्ड जनित्रों की तुलना में लागत प्रभावी है जो कि प्रदूषण भी फैलाते हैं;

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

(ङ) पवन जनित्रों से और अधिक विद्युत उत्पादन के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी हां। ओ एन जी सी गुजरात राज्य में 50 मे. वा. आकार के विंड पावर प्लांट विकिसत करने का प्रस्ताव कर रही है।

(ग) और (घ) जी हां। तुलनात्मक विवरण इस प्रकार है–

स्त्रोत	अनुमानित लागत प्रति इकाई (कि.वा.घं) रु.
विंड	2.25-2.75
डीजल	5.50-7.00
गैस	2.40-2.70*

*(प्राकृतिक गैस के वर्तमान बाजार मूल्य 4.44 अमरीकी डालर प्रति मिलियन बी टी यू की दर पर आधारित)

(ङ) 7660 मे. वा. की एक समेकित विंड पावर क्षमता देश में पहले ही स्थापित हो गई है। भारत सरकार देश में वाणिज्यिक विंड पावर परियोजनाएं स्थापित करने के लिए बढ़ावा देती है। इसके लिए वित्तीय प्रोत्साहन जैसे विंड पावर जनेरेटर के कुछ संघटकों पर रियायती आयात शुल्क, उत्पाद शुल्क में छूट, विंड पावर परियोजनाओं पर दस वर्ष की कर छूट, बढ़ते हुए मूल्यह्रास का लाभ तथा भारतीय नवीकरणीय ऊर्जा विकास एजेंसी (आई आर ई डी ए) से ऋण दिया जाता है। विंड ऊर्जा प्रौद्योगिकी केन्द्र, (सी-वेट), चेन्नई द्वारा भावी संभावना वाले स्थलों का पता लगाने के लिए विस्तृत विंड संसाधन आकलन सहित तकनीकी सहायता प्रदान की जाती है। इसके अलावा, अधिकांश विंड पावर संभावना वाले राज्यों को अधिमानी प्रशुल्क प्रदान किया जा रहा है।

असम में ओ.एन.जी.सी. को उल्फा उग्रवादियों की धमकी

1994. **श्री उदय सिंह:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओ एन जी सी) को उल्फा उग्रवादियों के संगठन से जबरन वसूली की सूचना मिली है;

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

(ग) क्या ओ. एन. जी. सी. के कर्मचारियों की जान-माल और असम में निगम की परिसम्पत्तियां पूर्णत: असुरक्षित हैं और उल्फा उग्रवादी उन्हें गंभीर परिणाम भुगतने की धमकी दे रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में ओ. एन. जी. सी. द्वारा उठाए गए/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) और (ख) जी हां। सहायक प्रबंधक, असम परिसंपत्ति को संबोधित दिनांक, 1.1.2006 का एक पत्र जो संभवत: उल्फा द्वारा 500 करोड़ रुपए की मांग के लिए लिखा गया था, प्राप्त हुआ। उसके बाद कोई धमकी नहीं मिली है।

(ग) और (घ) ओ एन जी सी, असम परिसंपत्ति के जान माल पर फिलहाल कोई खतरा नहीं है। ओ एन जी सी का कोई कर्मचारी उग्रवाद से संबंधित किसी घटना से प्रभावित नहीं था।

उल्फा उग्रवादियों द्वारा हाल ही में गणतंत्र दिवस तथा उल्फा के अन्य तथा कथित "शुभ दिवसों" के दौरान विस्फोटक लगाकर पाइपलाइन को उड़ाने के कुछ प्रयास किए गए हैं। अत: कर्मचारियों का सामान्य जीवन और क्षेत्र प्रचालन कार्य उल्फा उग्रवादियों की किसी धमकी से प्रभावित नहीं है।

इंडियन कमर्शियल पायलट लाइसेंस जारी करना

1995. **श्री अधीर चौधरी:**
श्री निखिल कुमार:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इंडियन कमर्शियल पायलट लाइसेंस जारी करने में बरती जा रही अनियमितताओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या मुख्य उड़ान अनुदेशक ने पायलटों की क्षमता की जांच करने के लिए आयोजित की जाने वाली आवश्यक उड़ान जांच को आयोजित किए बिना ही पायलटों के अधिकतर मामलों को मंजूरी दे दी है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस मामले की जांच करने और इसमें शामिल अधिकारियों को दंड देने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ङ) दिनांक 6 नवम्बर, 2007 के टाइम्स आफ इंडिया में रिपोर्ट आई है कि मैसर्स कारवेर एविएशन अकादमी, बारामती के मुख्य उड़ान अनुदेशक (सी एफ आई) कैप्टन आशिम तक्सली ने कुछ छात्र पायलटों को बिना उनकी उड़ान परीक्षा के उत्तीर्ण कर दिया। कारवेर एविएशन अकादमी में रिपोर्ट किए गए कदाचार की जांच के लिए नागर विमानन महानिदेशक ने जांच के आदेश दे दिए हैं। अंतिम जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा है। कैप्टन आशिम तक्सली को अंतिम जांच के लंबित रहने तक मैसर्स कारवेर एविएशन अकादमी में सी एफ आई के पद से हटा दिया गया है। सी एफ आई का पद कैप्टन ए. के. मोहन ने ग्रहण कर लिया है। कैप्टन आशिम तक्सली तथा उनके द्वारा उत्तीर्ण किए गए छात्र पायलटों को कारण बताओ नोटिस जारी कर दिए गए हैं। अगली कार्रवाई जांच को अंतिम रूप दिए जाने के बाद की जाएगी।

रायगेडा से कोरापुट रेल लाइन पर अवरोध

1996. श्री गिरिधर गमांग: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रायगेडा से कोरापुट रेल लाइन को रेल तथा माल यातायात के लिए खोले जाने के बाद से इस रेल लाइन पर बार-बार अवरोध आ जाते हैं;

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

(ग) इस लाइन पर ऐसे अवरोधों को दूर करने तथा रेलगाड़ियों की सुगम एवं समयानुसार आवाजाही के लिए क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) कोंकण रेल लाइन पर स्थाई रूप से क्या सुरक्षा उपाय अपनाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां, रायगेडा से कोरापुटा तक रेलवे लाइन पर अवरोध की घटनाएं इस लाइन के शुरूआत से ही मौजूद रही थी। यह व्यवधान मुख्यत: शिलाखंडों के गिरने, भूस्खलन, इस लाइन के अधिकांश भाग पर ऊंचे और खड़े कटावों पर चट्टानों/शिलाखंडों के बीच ढीली मिट्टी, जिसके कारण कीचड़ बहकर रेलपथ पर आ जाता है, की वजह से होता है।

(ग) और (घ) कई सुधारात्मक कार्यों के अतिरिक्त ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए निम्नालिखित कार्य किए गए हैं, ये कार्य कोंकण रेलवे लाइन के लिए अपनाए गए कार्यों जैसे ही हैं–

(i) 5183 मीटर से अधिक लंबाई की पुश्ता-दीवार का निर्माण किया गया है।

(ii) 10243 मीटर से अधिक लंबाई के कैच वाटर ड्रेन्स का निर्माण किया गया है।

(iii) 36268 वर्ग मी. क्षेत्र पर तारों के जाल की व्यवस्था की गई है।

(iv) 2900 घन मीटर पर ग्यूबिन्स की व्यवस्था की गई है।

रेलवे जोनों के संगठन के संबंध में उच्चाधिकार प्राप्त समिति

1997. श्री पी. सी. थामस: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एक उच्चाधिकार प्राप्त समिति (रेलवे सुधार समिति या अन्य कोई समिति) ने रिपोर्ट में कहा है कि बेहतर क्षमता के लिए ज्यादा संख्या में छोटे जोन स्थापित किए जाएं;

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

(ग) क्या पश्चिम तटीय जोन बनाए जाने हेतु दक्षिण रेल को दो भागों में बांटे जाने की मांग की गई है जिसका मुख्यालय केरल में हो; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेल सुधार समिति और सलाहकारों की समिति ने आकार के मापदंड, कार्यभार, कार्यकुशलता संबंधी आवश्कताओं के अनुरूप अन्य परिचालनिक/प्रशासनिक आधार पर अतिरिक्त जोनों के सृजन की सिफारिश की है।

(ग) जी हां।

(घ) प्रस्ताव पर जब उपरोक्त मापदंडों के आलोक में विचार किया गया तो व्यवहार्य नहीं पाया गया।

विशेषज्ञों का अस्थाई समूह

1998. श्री किन्जरपु येरननायडु: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने केन्द्र सरकार के उद्यमों को दिशा-निर्देश जारी करने, परिसंपत्तियों के अंतरण की सिफारिश करने, नई इक्विटी जारी करने और अपनी सहायक कंपनियों में शेयरधारिता का विनिवेश करने हेतु विशेषज्ञों के एक अस्थाई समूह (एजीई) की स्थापना की है;

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

(ग) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के उद्यमों को लाभ अर्जन में सहायता करने हेतु बजटीय सहायता दी है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम में (एन. सी. एम. पी.) में अन्य बातों के साथ-साथ, यह उल्लेख भी किया गया है कि सरकार प्रतिस्पर्धी परिवेश में प्रचालनरत सफल, लाभ कमाने वाली कंपनियों को पूर्ण प्रबंधकीय तथा वाणिज्यिक स्वायत्तता देने के लिए प्रतिबद्ध है। इसी के अनुसरण में नवम्बर, 2004 में तदर्थ विशेषज्ञ समूह (एजीई) का गठन किया गया था, जिसे संबंधित केन्द्रीय सरकारी उद्यमों (सीपीएसईज) से संबंधित विभिन्न मुद्दों, यथा स्वायत्तता, अधिक वित्तीय शक्तियों के प्रत्यायोजन, नैगम अभिशासन, प्रतिस्पर्धी परिवेश में प्रभावी कार्यचालन पर विचार करना है। समूह ने अपनी रिपोर्ट अप्रैल, 2005 में प्रस्तुत कर दी थी। तदर्थ विशेषज्ञ समूह की अनुशंसाओं के आधार पर सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुमोदित किया है कि:

(i) नवरत्न, मिनीरत्न और लाभ कमाने वाले अन्य केन्द्रीय सरकारी उद्यमों को पूंजीगत व्यय, संयुक्त उद्यमों/सहायक कंपनियों में निवेश, विलय एवं अधिग्रहण आदि के क्षेत्रों में और अधिक वित्तीय और प्रचालनात्मक शक्तियाँ प्रत्यायोजित करना;

(ii) धारक कंपनियों को कतिपय शर्तों के अधीन परिसंपत्तियों के अंतरण, नई इक्विटी के प्रवाह तथा सहायक कंपनियों की शेयरधारिता के विनिवेश आदि की शक्तियां प्रदान करना।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम में यह भी प्रावधान किया गया है कि रूग्ण सरकारी उद्यमों का पुनर्गठन तथा आधुनिकीकरण करने का भरपूर प्रयास किया जायेगा। इस नीति के परिप्रेक्ष्य में, सरकार ने दिसम्बर, 2004 में सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड का गठन किया था। सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड की अनुशंसाओं के आधार पर, सरकार ने अब तक केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 26 उद्यमों के लिए 1941 करोड़ रुपए की नकद सहायता तथा 6322 करोड़ रुपये की गैर-नकद सहायता वाले पुनरूद्धार पैकेज को अनुमोदित किया है।

आरसीएफ द्वारा संयुक्त उद्यम परियोजनाओं की स्थापना

1999. **श्री बसुदेव आचार्य:** क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स (आर सी एफ) की पश्चिम एशिया में संयुक्त उद्यम परियोजनाओं की स्थापना के लिए कुवैत की दो पेट्रोरसायन फर्मों के साथ वार्ता अंतिम चरण में है, जैसाकि दिनांक 15 अप्रैल, 2007 के "द बिजनैस स्टैंडर्ड" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (आर सी एफ) ऐसे संसाधन सम्पन्न देशों में एक संयुक्त उद्यम उर्वरक परियोजना स्थापित करने की संभावना का पता लगा रहा है जहां प्राकृतिक गैस उचित मूल्य पर पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। कंपनी का उपरोक्त प्रयास केवल अन्वेषणात्मक स्तर पर है।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

उड़ानों में विलंब/रद्द होना

2000. **श्रीमती पी. सती देवी:**
श्री ब्रजेश पाठक:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया की अंतरराष्ट्रीय तथा घरेलू मार्गों पर कुछ उड़ानें नियमित रूप से विलम्बित/रद्द हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन माह के दौरान आज की तिथि तक विलम्बित/रद्द हुई उड़ानों के ब्यौरे सहित इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उड़ानों में विलम्ब होने/रद्द होने के कारण यात्रियों को सभी प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ङ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जहां एयर इंडिया के पूरे अंतर्देशीय और अंतरराष्ट्रीय नेटवर्क पर उड़ानों में कुछ विलम्ब/रद्दकरण हुए हैं वहीं किसी भी विनिर्दिष्ट उड़ान को निंरतर विलम्ब/रद्दकरण का सामना नहीं करना पड़ा है।

(ख) विलम्ब/रद्दकरण मुख्यत: तकनीकी तथा वाणिज्यिक कारणों, कर्मीदल के कार्य समय की सीमा, खराब मौसम, परिणामी विलम्ब की वजह से हुए हैं।

(ग) से (ङ) नेशनल एवएिशन कम्पनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (एनएसीआईएल) की देश में सभी प्रमुख हवाई अड्डों पर, विलम्बित/रद्द उड़ानों पर सवार यात्रियों समेत सभी यात्रियों की सहायता/सुविधा के लिए ग्राहक सेवा काउंटर हैं। विलम्बित/रद्द उड़ानों के यात्रियों असुविधा को न्यूनतम करने के उद्देश्य से एयरलाइनों द्वारा निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान की जाती हैं–(i) हवाई मार्ग अथवा परिवहन के किसी अन्य साधन के द्वारा उनके गंतव्य तक यात्रा का वैकल्पिक प्रबंध, (ii) लम्बे/घुमावदार मार्गों के जरिए औचक पुन: मार्गीकरण, (iii) आगे/वापसी वैकल्पिक आरक्षण कराने में सहायता, (iv) अन्य एयरलाइनों के साथ सम्पर्क, यदि यात्रियों के साथ उनका आगे का आरक्षण है, (v) होटल में अल्पावास तथा उड़ानों के रद्दकरण की स्थिति में होटल में 24 घंटे का ठहराव, (vi) यदि यात्री की इच्छा हो तो टिकट का पुनर्भुगतान, (vii) एयरलाइनों के अपने नेटवर्क/संचार चैनलों का इस्तेमाल करके गंतव्य के स्टेशनों को संदेश भेजना, तथा (viii) यदि यात्री अपने निवास/होटल में वापस जाना चाहता है तो परिवहन उपलब्ध कराया जाता है और जहां आवश्यक हो वाहन प्रभारों की प्रतिपूर्ति की जाती है।

पुरातात्विक स्थलों का संरक्षण

2001. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बढ़ रही जनसंख्या तथा विकासात्मक क्रियाकलापों के कारण देश में बड़ी संख्या में पुरातात्विक स्थलों के उत्खनन की संभावना खत्म हो रही है;

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

(ग) क्या कई पुरातात्विक स्थल निर्माण तथा खेती के अंदर दबे हुए हैं;

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

(ङ) क्या किसी विकासात्मक परियोजना को शुरू करने से पहले किसी पुरातत्ववेता की मदद से सांस्कृतिक संसाधन सर्वेक्षण किया जाता है;

(च) यदि नही, तो इसके क्या कारण हैं; और

(छ) किसी परियोजना के विकास के पूर्व इस प्रकार का सर्वेक्षण करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (छ) प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 तथा नियम, 1959 में सांस्कृतिक संसाधनों के पूर्व सर्वेक्षण की अनिवार्यता का कोई प्रावधान न होने के कारण इस समय विकासात्मक परियोजनाओं तथा कार्यकलापों को शुरू करने के समय इस प्रकार का कोई सर्वेक्षण नहीं किया जाता है। चूंकि सम्भावी पुरातत्वीय स्थलों के संबंध में रिकार्ड नहीं रखे जाते हैं, इसलिए ऐसे स्थलों के संबंध में सूचना मुहैया कराना सम्भव नहीं है जो निर्माण/खेती के समय दब गए हों।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं–

(1) (एक) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2001-2002 के सातवें प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति, आयोग नई दिल्ली के वर्ष 2001-2002 के सातवें प्रतिवेदन पर की-गई-कार्यवाही ज्ञापन 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 एलटी–7430/07]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता 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) तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7431/07]

(ख) (एक) इंडियन स्ट्रेटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंडियन स्ट्रेटेजिक पेट्रोलियम रिजर्व्य लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7432/07]

(2) हजीरा क्षेत्र के रूप में चिह्नांकित संविदा क्षेत्र के संबंध में भारत सरकार और गुजरात स्टेट पेट्रोकेमिकल कारपोरेशन लिमिटेड, इंडिया और निको रिसोर्सेज, कनाडा के बीच उत्पादन साझेदारी संविदा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7433/07]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): मैं अपनी सहयोगी श्रीमती अम्बिका सोनी की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता 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) एम. पी अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एम. पी. अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल का वर्ष 2005-2006 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7434/07]

(ख) (एक) पांडिचेरी अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, पांडिचेरी के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) पांडिचेरी अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, पांडिचेरी का वर्ष 2005-2006 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 वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7435/07]

(3) (एक) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7436/07]

(5) (एक) दिल्ली पब्लिक लाईब्रेरी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) दिल्ली पब्लिक लाईब्रेरी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7437/07]

(7) निम्नलिखित संस्थानों के संबंध में वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे:–

(एक) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, गोवा।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7438/07]

(दो) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, चेन्नई।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7439/07]

(तीन) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, ग्वालियर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7440/07]

(चार) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, अमदाबाद।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7441/07]

(पांच) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन (सोसाइटी), गुरदासपुर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7442/07]

(छः) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, बंगलौर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7443/07]

(सात) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, भुवनेश्वर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7444/07]

(आठ) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट हाजीपुर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7445/07]

(नौ) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, भोपाल।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7446/07]

(दस) डा. अम्बेडकर इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, चंडीगढ़।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7447/07]

(ग्यारह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, हैदराबाद।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7448/07]

(बारह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, गुवाहाटी।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7449/07]

(तेरह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, कोलकाता।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7450/07]

(चौदह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, लखनऊ।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7451/07]

(पंद्रह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, जयपुर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7452/07]

(सोलह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, अमदाबाद।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7453/07]

(सत्रह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, नई दिल्ली।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7454/07]

(अठारह) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, शिलांग।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7455/07]

(उन्नीस) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, शिमला।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7456/07]

(बीस) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, श्रीनगर।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7457/07]

(इक्कीस) इंस्टिट्यूट ऑफ होटल मैनेजमेंट, कैटरिंग टेक्नोलॉजी एण्ड एप्लाइड न्यूट्रिशन, तिरूवनंतपुरम।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7458/07]

(8) उपर्युक्त संस्थानों के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7459/07]

(9) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ टूरिज्म एण्ड ट्रैवल मैनेजमेंट, ग्वालियर के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ टूरिज्म एण्ड ट्रैवल मैनेजमेंट, ग्वालियर के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7460/07]

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:–

(1) (एक) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7461/07]

(2) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 की धारा 43 के अंतर्गत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (जनरल मैनेजमेंट, एण्ट्री फॉर ग्राउंड हैंडलिंग सर्विसेज) विनियम, 2007, जो 18 अक्तूबर, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ. सं. ए ए आई/लीगल/जी एच आर ई जी/2007 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7462/07]

अध्यक्ष महोदय: श्री नारनभाई रठवा।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): मैं अपने साथी श्री नारनभाई रठवा की ओर से सभा पटल पर..

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, इस संबंध में कोई पूर्व सूचना नहीं दी गई थी। मैं आपको अनुमति क्यों दूँ?

ठीक है, अभी आप ऐसा कर सकते हैं किंतु भविष्य में ऐसा नहीं होना चाहिये। कम से कम अध्यक्ष को इस बारे में सूचना दी जानी चाहिए। भविष्य में, मैं इसकी अनुमति नहीं दूँगा।

श्री आर. वेलु: मैं, अपने साथी श्री नारनभाई रठवा की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:–

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):–

(क) (एक) राइट्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) राइट्स लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7463/07]

(ख) (एक) भारतीय रेल खान-पान और पर्यटन निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारतीय रेल खान-पान और पर्यटन निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7464/07]

(ग) (एक) रेलटेल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) रेलटेल कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी–7465/07]

(घ) (एक) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7466/07]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): मैं अपनी साथी श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:–

(1) (एक) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7467/07]

(3) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के बीच वर्ष 2007-2008 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7468/07]

(4) (एक) स्वामी विवेकानन्द इंस्टिट्यूट ऑफ रिहैबिलिटेशन ट्रेनिंग एण्ड रिसर्च, कटक के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्वामी विवेकानन्द नेशनल इंस्टिट्यूट ऑफ रिहैबिलिटेशन ट्रेनिंग एण्ड रिसर्च, कटक के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7469/07]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): मैं अपनी साथी श्रीमती कांति सिंह की ओर से 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) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7470/07]

(ख) (एक) इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स 'इंडिया' लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) यह विवरण कि ई पी आई के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन में लेखापरीक्षकों/नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियों तथा उन पर प्रबंधन द्वारा दिए गए उत्तरों की संवीक्षा सरकार द्वारा की गई है।

(तीन) इंजीनियरिंग प्रोजक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7471/07]

(ग) (एक) इन्स्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड, कोटा के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इन्स्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड, कोटा का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7472/07]

(घ) (एक) नेपा लिमिटेड, नेपानगर के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) नेपा लिमिटेड, नेपानगर का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एलटी–7473/07]

अध्यक्ष महोदय: श्री दिनशा पटेल।

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मैं श्री दिनशा पटेल की ओर से सभा पटल पर..

अध्यक्ष महोदय: यह अंतिम बार है। मैं भविष्य में इसकी अनुमति कभी नहीं दूँगा। यदि माननीय मंत्री जी अन्यत्र व्यस्त हैं और उनके पास सदन को सूचित करने का समय भी नहीं है, तो यह अनुमति कभी नहीं दी जायेगी। आज यह अंतिम बार है।

श्री विजय हान्डिक: मैं, अपने साथी श्री दिनशा पटेल की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-7474/07]

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-7475/07]

अपराह्न 12.01 बजे

राज्य सभा से संदेश और राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक

[अनुवाद]

महासचिव: महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेशों की सूचना सभा को देनी है:-

(i) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 127 के उपबन्धों के अनुसरण में मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा 28 नवम्बर, 2007 को हुई अपनी बैठक में लोक सभा द्वारा 22 नवम्बर, 2007 को अपनी बैठक में पारित किये गये "अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान और स्नात्तकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान (संशोधन) विधेयक, 2007 पर बिना किसी संशोधन के सहमत हुई।"

(ii) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 111 के उपबन्धों के अनुसरण में, मुझे राज्य सभा द्वारा 28, नवम्बर, 2007 को हुई अपनी बैठक में पारित "सशस्त्र/सीमा बल विधेयक, 2007" की एक प्रति संलग्न करने का निदेश हुआ है।"

(2) महोदय, मैं राज्य सभा द्वारा 28 नवम्बर, 2007 को पारित सशस्त्र सीमा बल (विधेयक) 2007 सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.01½ बजे

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति

कार्यवाही सारांश

[अनुवाद]

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर): मैं सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति की 30 अगस्त, 2007 को हुई आठवीं बैठक का कार्यवाही सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.02 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

(एक) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त निगम" (एन एम डी एफ सी) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 9वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

अल्पसख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): मैं अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम" (एन एम डी एफ सी) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 9वें प्रतिवेदनों में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.02 ½ बजे

(दो) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक वित्त निगम" (एनएमडीएफसी) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 18वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति**

[अनुवाद]

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): मैं अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम" (एन एम डी एफ सी) के कार्यकरण के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 18वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

---

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी–7476/07

**सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी–7477/07

अपराह्न 12.03 बजे

(तीन) इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2006-2007) के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

अध्यक्ष महोदय: श्री राम विलास पासवान।

[अनुवाद]

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): मेरे सहयोगी श्री राम विलास पासवान की ओर से मैं सभा पटल पर रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय: मेरी टिप्पणियां वहीं है। आज आखिरी दिन है। मैं इस तरह की बातों की अनुमति भविष्य में नहीं दूंगा। अध्यक्ष पीठ को कम से कम थोड़ी इज्जत तो दो।

डा. अखिलेश दास: माननीय अध्यक्ष के निदेश 73क के अनुसरण में **देखिए** लोक सभा समाचार–भाग दो, दिनांक 1 सितम्बर, 2004 में मेरे सहयोगी, श्री राम विलास पासवान की ओर से इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2006–2007) के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

उपरोक्त 22वां प्रतिवेदन 19.12.2006 को लोक सभा को प्रस्तुत किया गया था। यह प्रतिवेदन वर्ष 2006–07 के लिए इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों की जांच करने के संबंध में है।

समिति ने उक्त प्रतिवेदन में मंत्रालय के उद्देश्यों, लक्ष्यों तथा उपलब्धियों के संदर्भ में और जहां सरकार की ओर से कार्रवाई की जाने कि आवश्यता है से संबंधित कुल 17 सिफारिशों की हैं।

इस प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी विवरण को 4.102007 को कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति को भेजा गया है।

समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति को मेरे वक्तव्य जिसे लोक सभा के पटल पर रखा गया है, के साथ अनुबंध में दर्शाया गया है। मैं इस अनुबंध को पूरा पढ़ कर सभा का मूल्यवान समय नहीं लेना चाहता इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसे पठित समझा जाए।

---

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी–7478/07

अपराह्न 12.03 ½ बजे

(चार) उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में उद्योग संबंधी स्थायी समिति के 201वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): माननीय लोक सभा अध्यक्ष द्वारा जारी निदेशों के अनुसरण में, देखिए लोक सभा समाचार-भाग दो, दिनांक 1 सितम्बर, 2004, मैं उद्योग संबंधी स्थायी समिति के 201वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति संबंधी वक्तव्य इसके साथ संलग्न कर सभा पटल पर रखता हूं।

विभिन्न सिफारिशों के संबंध में कार्रवाई पूरी हो चुकी है। आरंभ की जा रही है। प्रत्येक सिफारिशों के संबंध में की गई कार्रवाई का ब्यौरा देते हुए की गई कार्रवाई टिप्पण पहले ही 4 अक्तूबर, 2007 को समिति को प्रस्तुत कर दिया गया है।

अपराह्न 12.04 बजे

(पांच) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय से संबंधित "राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम (एन बी एफ डी सी) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 21वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति@

[अनुवाद]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): महोदय, माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73-क के अनुसरण में देखिए समाचार भाग-दो दिनांक 1 सितम्बर, 2004) मैं सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) के 21वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों के कार्यान्वयन की स्थिति एक वक्तव्य सभा पटल पर रखती हूं। मैंने पहले भी 23 अगस्त, 2007 को समिति के 15वें प्रतिवेदन पर इसी प्रकार का वक्तव्य दिया था।

इस स्थायी समिति का 21वां प्रतिवेदन 18.12.2006 को लोक सभा को प्रस्तुत किया गया था। यह प्रतिवेदन 'राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम' (एन बी सी एफ डी सी) से संबंधित है। इस प्रतिवेदन में एन बी सी एफ डी सी के संबंध में समिति द्वारा अपने 15वें प्रतिवेदन में की गई 19 सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियाँ अंतर्विष्ट हैं। जबकि 15वें प्रतिवेदन के पैरा सं. 1.9, 1.31, 2.4, 3.17, 3.19, 4.21, 5.10, तथा 5.11 की आठ सिफारिशों के संबंध में मंत्रालय के उत्तर को समिति ने स्वीकार कर लिया है। 11 सिफारिशों के 1.17, 1.18, 1.30, 1.32, 3.18, 3.20, 4.17, 4.18, 4.19, 4.20 तथा पुन: 21वें प्रतिवेदन में समाविष्ट किया गया है। समिति द्वारा की गई सभी 11 सिफारिशों पर मंत्रालय ने की गई कार्रवाई टिप्पण प्रस्तुत कर दिये हैं।

समिति द्वारा अपने 21वें प्रतिवेदन में की गई सभी 11 सिफारिशों पर कार्यान्वयन की स्थिति को मेरे वक्तव्य के साथ, जोकि सभा पटल पर रखा गया है, दर्शाया गया है। मैं अनुबंध को विषय वस्तु को पढ़ कर सभा का मूल्यवान समय लेना नहीं चाहती। मेरा अनुरोध है कि इसे पठित समझा जाए।

अपराह्न 12.04 ½ बजे

(छह) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति के 14वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): महोदय, मैं, दिनांक 01 सितंबर, 2004 के लोक सभा बुलेटिन भाग-II के तहत माननीय लोक सभा अध्यक्ष के निर्देश 73क के अनुसरण में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) की 14वीं रिपोर्ट में निहित सिफारिशों का कार्यान्वयन की स्थिति पर यह वक्तव्य दे रहा हूं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) की चौदहवीं रिपोर्ट लोक सभा में दिनांक 26.4.2007 को प्रस्तुत की गई थी। इस रिपोर्ट का संबंध पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय की वर्ष 2007-08 की अनुदान मांगों की पड़ताल से है।

समिति की रिपोर्ट में निहित सिफारिशों/अभिमतों पर कृत कार्रवाई विवरण पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस की स्थायी समिति को दिनांक 8.8.2007 को भेज दिए गए थे।

---

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया देखिए संख्या एलटी-7479/07

@सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया देखिए संख्या एल टी-7480/07

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल टी-7481/07

उक्त रिपोर्ट में समिति द्वारा 21 सिफारिशें की गई हैं जिन पर सरकार को कार्रवाई करनी है। इन सिफारिशों का संबंध ऐसे मुद्दों से है जैसे तेल एवं प्राकृतिक गैस के अन्वेषण तथा उत्पादन में वृद्धि करना, भंडार में अभिवृद्धि गेल, ओ एन जी सी और ओ आई एल द्वारा अपनी-अपनी आर एंड डी परियोजनाओं में की गई प्रगति, म्यांमार से प्राकृतिक गैस के आयात के संबंध में प्रगति, ईरान-पाकिस्तान-भारत गैस पाइपलाइन परियोजना की प्रगति, ईंधन गुणवत्ता उन्नयन परियोजनाएं, मिट्टी तेल के विपथन को रोकने के लिए प्रभावी उपाय, सभी खुदरा बिक्री केन्द्रों का स्वचलन, पेट्रोलियम उत्पादों जिनमें करों/शुल्कों में मूल्यानुसार घटक की समाप्ति सम्मिलित है, के कराधान में सुधार, पी डी एस मिट्टी तेल और घरेलू एल पी जी पर राजसहायता, सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उपक्रमों के लिए वेधन रिंग पूल बनाना, आई ओ सी द्वारा परियोजनाओं के कार्यक्रमों का पालन करना, बीको लॉरी लिमिटेड का पुनरूद्धार आदि।

समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुबंध में उल्लिखित है जो सदन पटल पर रख दी गई है। मैं इस अनुबंध में उल्लिखित सभी सामग्री पढ़ कर सदन का बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहूंगा। कृपया इसे पढ़ा हुआ समझा जाए।

अपराह्न 12.05 बजे

(सात) उर्वरक विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय से संबंधित रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति के 15वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): मैं रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति के 15वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति से संबंधित वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

महोदय, उर्वरक विभाग रसायन और उर्वरक मंत्रालय के अंतर्गत आता है। विभाग का मुख्य उद्देश्य देश में कृषि उत्पादन को अधिकतम करने के लिए उर्वरकों की पर्याप्त और समय पर उपलब्धता सुनिश्चित करना है तथा इस उद्देश्य के लिए उर्वरक क्षेत्र में उद्योगों को बढ़ावा देना और उनकी सहायता करना तथा उर्वरकों के आयात की व्यवस्था और वितरण करना है।

उर्वरक विभाग की मुख्य गतिविधियों में उर्वरक उद्योग का आयोजना, संवर्धन और विकास करना, उत्पादन कार्यक्रम बनाना और निगरानी करना, मूल्य-निर्धारण, उर्वरकों का आयात और आपूर्ति तथा स्वदेशी और आयातित उर्वरकों की राजसहायता/रियायत के जरिए वित्तीय संसाधन का प्रबंधन करना शामिल है। विभाग सांकेतिक अधिकतम खुदरा मूल्य (एम आर पी) पर किसानों को उपलब्ध कराई गई रियायत योजना के अंतर्गत नियंत्रणमुक्त उर्वरकों के उत्पादकों/आयातकों को भुगतान भी करता है।

इसके अलावा, उर्वरक विभाग के कार्यकलापों में उर्वरक क्षेत्र में सार्वजनिक क्षेत्र के निम्नलिखित उपक्रमों और सहकारी समितियों का प्रशासनिक नियंत्रण करना भी शामिल है:-

(i) एफ सी आई (बंदीकरण हो रहा है)

(ii) फैक्ट

(iii) एम एफ एल

(iv) एन एफ एल

(v) आर सी एफ

(vi) बी वी एफ सी एल

(vii) एच एफ सी (बंदीकरण हो रहा है)

(viii) पी डी आई एल

(ix) एफ सी आई, अरावली जिप्सम एण्ड मिनरल्स इंडिया लिमिटेड

(x) कृभको

कार्यकारी निदेशक का कार्यालय, उर्वरक उद्योग समन्वय समिति (एफ आई सी सी) भी विभाग के अंतर्गत कार्य करती है। यह कार्यालय उर्वरकों के स्वदेशी उत्पादन को बढ़ाने के लिए नाइट्रोजनयुक्त उर्वरकों की प्रतिधारण मूल्य योजना और विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं चलाने के लिए गठित एफ आई सी सी को सचिवालयी सहायता प्रदान करता है।

मैं दिनांक 1 सितंबर, 2004 के लोक सभा बुलेटिन भाग-II द्वारा जारी माननीय लोक सभा अध्यक्ष के निर्देश 73-क के अनुसरण में रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति की पंद्रहवीं रिपोर्ट में निहित सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर वक्तव्य दे रहा हूं।

रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति ने उर्वरक विभाग की अनुदान मांगों (2005-06) संबंधी समिति की छठी रिपोर्ट में

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल टी-7482/07

निहित सिफारिशों पर सरकार द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की जांच की गई थी। समिति ने नौवीं और बारहवीं रिपोर्टों में निहित सिफारिशों के कार्यान्वयन की प्रगति तथा उर्वरक विभाग द्वारा प्रस्तुत की गई कार्रवाई के उत्तरों की समीक्षा भी की। समिति द्वारा पंद्रहवी रिपोर्ट लोक सभा और राज्य सभा में क्रमशः 27 फरवरी, 2007 और 1 मार्च, 2007 को प्रस्तुत की गई थी। इस रिपोर्ट में 7 सिफारिशें थीं जिन पर सरकार द्वारा अंतिम उत्तर दिया जाना था। इसके अलावा, ऐसी दो सिफारिशें थीं जिन पर सरकार के उत्तरों को प्रस्तुत किया जाना था। ये सिफारिशें निम्नलिखित से संबंधित हैं:-

(i) उर्वरकों का संतुलित प्रयोग, इकाइयों की नई मूल्य निर्धारण योजना के चरण-III की नीति का निर्माण और कार्यान्वयन, रूग्ण/घाटे में चल रही उर्वरक पी एस यू तथा बंद उर्वरक पी एस यू के गतिरोध दूर करना/पुनरूद्धार करना मैसर्स कर्सन लिमिटेड से बकाया राशि की वसूली करना।

(ii) 10वीं योजना अवधि के दौरान योजना निधियों के उपयोग में कमी, तथा परियोजनाओं का कार्यान्वयन न होना।

(iii) पी एस यू/सरकारी समितियों में निधि उपयोग, परियोजना और कार्यान्वयन में रूझान की समीक्षा।

(iv) उर्वरक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 11वीं पंचवर्षीय योजना के लिए परियाजनाओं की पहचान करना तथा योजना नीतियां बनाना।

(v) चरण-II, जो 31.3.2006 को समाप्त हुआ था, के बाद यूरिया इकाइयों के लिए नई मूल्य निर्धारण योजना (एन पी एस) को अंतिम रूप देना।

(vi) किसानों को सीधे उर्वरकों पर राजसहायता देना।

(vii) उर्वरक इकाइयों का गतिरोध दूर करना तथा विस्तार संबंधी प्रस्ताव।

उर्वरक उद्योग के लिए संकट हरण बीमा योजना की सफलता का मूल्यांकन।

उपरोक्त सिफारिशों पर की गई कार्रवाई का उत्तर समिति को 28.6.2007 को प्रस्तुत किया गया है।

अपराह्न 12.06 बजे

"रेलवे से कर्मचारियों का पलायन" के बारे में 17 मई, 2007, को तारांकित प्रश्न संख्या 603 के उत्तर में शुद्धि करने तथा उत्तर में शुद्धि करने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण*

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): महोदय, दिनांक 17.05.2007 को तारांकित प्रश्न सं. 603 के उत्तर और तारांकित प्रश्न सं. 603 के संबंध में 17.05.2007 को श्रीमती करूणा शुक्ला, संसद सदस्य द्वारा पूछे गए पूरक प्रश्नों के उत्तर में यह सूचित किया गया था कि पिछले वर्ष के दौरान 422 कर्मचारियों ने सेवा से इस्तीफा दिया है और 3645 कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत ली है। कुछ गलत व्याख्या के कारण कुछ क्षेत्रीय रेलें निजी क्षेत्र में कार्यग्रहण करने के प्रयोजन से अथवा अन्यथा स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति द्वारा रेलवे से इस्तीफा देने या नौकरी छोड़ने वाले कर्मचारियों की सही संख्या सूचित नहीं कर पाई थीं। संशोधित सूचना इस प्रकार हैं:-

कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने सेवा से इस्तीफा दिया	कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति ली है
437	4881

अध्यक्ष महोदय: यह एक गलती है।

अपराह्न 12.07 बजे

लाभ के पद से संबंधित संवैधानिक और विविध स्थिति की जांच करने संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाए जाने के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

श्री इकबाल अहमद सरडगी (गुलबर्गा): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं:-

"कि यह सभा लाभ के पद से संबंधित संवैधानिक और विधिक स्थिति को जांच करने संबंधी संयुक्त समिति का

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी-7483/07

प्रतिवेदन प्रस्तुत करने की समय सीमा बजट सत्र, 2008 के अंतिम सप्ताह के प्रथम दिवस तक बढ़ाती है।''

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न है:

''कि यह सभा लाभ के पद से संबंधित संवैधानिक और विधिक स्थिति की जांच करने संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने की समय सीमा बजट सत्र, 2008 के अंतिम सप्ताह के प्रथम दिवस तक बढ़ाती है।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.08 बजे

कार्य मंत्रणा समिति के 43वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

''कि यह सभा 28 नवम्बर, 2007 को सभा में प्रस्तुत किये गये कार्य मंत्रणा समिति के 43वें प्रतिवेदन से सहमत है।''

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न है:

''कि यह सभा 28 नवम्बर, 2007 को सभा में प्रस्तुत किये गये कार्य मंत्रणा समिति के 43वें प्रतिवेदन से सहमत है।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब हम अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर आते हैं। मुझे खेद है कि कल एक बिल्कुल ही अवांछनीय स्थिति उत्पन्न हो गई थी। मुझे खेद इसलिये भी है कि अध्यक्ष की सूचना में लाये बिना ही कुछ मुद्दे यहाँ पर उठाये जाते हैं और तुरंत ही शोरगुल आरंभ हो जाता है। यहाँ तक कि अध्यक्ष पीठ को यह अवसर भी नहीं दिया जाता कि वह इन मुद्दों पर विचार कर सके। इससे सदन के कार्यकरण में कोई सहायता नहीं मिलती। आपको अध्यक्षपीठ द्वारा दिये गये कुछ निर्णयों को स्वीकार करना ही होता है। आप सदैव इन निर्णयों की चुनौती नहीं दे सकते। अत: मैं सभी माननीय सदस्यों से इस संबंध में अपील करता हूं।

नियमों के अंतर्गत यदि संभव हो और अनुज्ञेय हो तो अध्यक्ष पीठ की ऐसी कोई मंशा नहीं होती कि किसी मामले को उठाने की अनुमति न दे। यहाँ तक कि इन नियमों को भी अनदेखा करना होगा यदि सदस्य ऐसे विषय भी उठाते हैं तो या तो राज्यों से संबंधित हैं या किसी अन्य मामले से। मैं नहीं जानता कि हम किस प्रकार कार्य करेंगे। किंतु चूंकि यहाँ यह धारणा बन रही है कि कुछ मामलों को उठाने की जानबूझकर अनुमति नहीं दी जा रही, अत: मैं इसका पुरजोर खण्डन करता हूं।

अब मैं श्री अर्जुन सेठी जी से निवेदन करूँगा कि वे अपने विचार प्रकट करें। वे जानते हैं कि मामले की क्या सीमाए हैं।

श्री अर्जुन सेठी (भद्रक): महोदय, मुझे अत्यंत खेद है कि आवेश में आकर मैं कुछ ऐसा कह गया जो मुझे नहीं कहना चाहिये था। मैं एक बार फिर खेद, प्रकट करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। कृपया इसे भूल जाइये। मैं सदन के सभी वर्गों से अनुरोध करता हूँ कि वे अध्यक्षपीठ से सहयोग करे। आप देखेंगे कि लगभग सभी मामलों को उठाने की अनुमति दी जाएगी।

श्री अर्जुन सेठी: धन्यवाद, महोदय। कल मैंने इस मुद्दे को उठाने की कोशिश की थी।

महोदय, मैं अब आपके माध्यम से सभा का ध्यान एक महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर दिलाना चाहता हूँ। भारत सरकार के एक माननीय मंत्री ने उड़ीसा राज्य के विधान सभा सदस्यों को यह कहते हुए पत्र लिखा कि जब तक एक विशेष प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया जाता है, सभा की कार्यवाही नहीं होने दी जाए। इस मामले पर निश्चित रूप से हम सम्मानीय सभा और अध्यक्ष महादेय को विचार करना चाहिए। केन्द्रीय मंत्रिमण्डल में मंत्री होते हुए क्या कोई अपनी पार्टी के विधायकों को यह लिख सकता है कि जब तक कोई विशेष मामला स्वीकार नहीं किया जाता, सभा की कार्यवाही चलने नहीं दी जाए? यह पत्र भेजा गया हैं। मैंने माननीय अध्यक्ष के सचिवालय में इसे प्रस्तुत किया है।

अध्यक्ष महोदय: श्री सेठी, क्या मैं एक टिप्पणी करूँ? यह सभी निर्वाचित प्रतिनिधियों का परम कर्तव्य है कि वे यह देखें कि सभी निर्वाचित निकाय अपना कर्तव्य वहां के नियमों, प्रक्रियाओं और वहां की स्थिति के अनुसार निभा रहे हैं। इसलिए, निश्चित रूप से यह संसद का विषय नहीं हैं। पर चूंकि यह ऐसा मुद्दा है जो देश के प्रत्येक सदन से ताल्लुक रखता है। इसलिए मैंने आपको इसे यहां पर उठाने की अनुमति दी है। मैं प्रत्येक माननीय सदस्य से केवल अपील कर सकता हूँ–न केवल वे जो यहां हैं बल्कि पीठासीन अधिकारियों के सम्मेलन के चेयरमैन की हैसियत से सभी निर्वाचित माननीय सदस्यों से चाहे वे किसी भी सदन के हों, कि वे अध्यक्ष पीठ से सहयोग करें और यह देखें कि सभा

की कार्यवाही उसी तरीके से हो जैसी कि आशा की जाती है इसलिए कोई भी व्यक्ति जो इसमें हस्तक्षेप करता है उसे इस बात पर गंभीरता से विचार करना चाहिए कि यह संसदीय प्रजातंत्र के हित में है या नहीं।

श्री अर्जुन सेठी: धन्यवाद, महोदय। इस पत्र की वजह से उड़ीसा राज्य की विधान सभा की कार्यवाही पिछले दस दिनों से ठप्प है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने अपनी टिप्पणी आपके पक्ष में की हे।

श्री बृज किशारे त्रिपाठी: (पुरी) धन्यवाद, महोदय, उड़ीसा विधान सभा में हम पत्र की वजह से कोई कार्यवाही नहीं हो पा रही है।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं उनके द्वारा दल के नेता की हैसियत से लिखे गए पत्र को वापस लेने के लिए उन्हें बाध्य नहीं कर सकता।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: धन्यवाद, महोदय। इससे यह पता चलता है कि किस प्रकार सत्ताधारी दल अन्य राज्यों में व्यवहार कर रहा है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री त्रिपाठी, इस मुद्दे को उठाने में उनका साथ देने की आपको कोई आवश्यकता नहीं है। श्री सेठी इस मुद्दे को उठाने के लिए सक्षम हैं।

श्री अर्जुन सेठी: वे केन्द्रीय मंत्री हैं। उन्होंने मंत्री पद ग्रहण करते समय शपथ ली थी...*(व्यवधान)* उन्होंने भारत के संविधान के संरक्षण और परिरक्षण की शपथ ली थी।

अध्यक्ष महोदय: वास्तव में यह मुद्दा यहां का नहीं है।

श्री अर्जुन सेठी: राज्य विधान सभा संविधान द्वारा सृजित है। कोई मंत्री किस प्रकार यह निदेश दे सकता है कि उड़ीसा राज्य की विधान सभा में कोई कार्यवाही नहीं चलने दी जाए क्योंकि वहां पर मानवीय अध्यक्ष ने किसी एक विशेष प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया? यह राज्य विधान सभा के कार्यकरण में हस्तक्षेप है।

महोदय, आपने बहुत सही तरीके से अपना निर्णय दिया है या अपनी टिप्पणी की है।

अध्यक्ष महोदय: मुझे विश्वास है कि अब माननीय मंत्री को निश्चय ही इस बारे में कहा गया होगा।

श्री अर्जुन सेठी: उन्हें संविधान का संरक्षण और परिरक्षण करना चाहिए। उन्हें राज्य विधान सभा, जो राज्य के लोगों द्वारा सम्यक रूप से निर्वासित है, को अपनी कार्यवाही चलाने देना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया इस बात को समझें कि यह पत्र उनके द्वारा दल के नेता की हैसियत से लिखा गया था न कि मंत्री की हैसियत से। एक मंत्री के रूप में उन्होंने ऐसा कुछ नहीं कहा है। पर चूंकि वे मंत्री हैं और आपने जो मुद्दा उठाया है, वह सभी सदनों को पेश आ रही हैं, चूंकि यह सदन के सुचारू कार्यकरण के बारे में है, जैसा कि मैंने पहले भी कहा, पीठासीन अधिकारियों के सम्मेलन या निकाय के चेयरमैन की हैसियत से, मैं देश में सभी लोगों से अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर विचार करें और आत्मनिरीक्षण करें कि क्या हम संसदीय लोकतंत्र जिसका देश में कोई विकल्प नहीं है के हित में कार्य कर रहे हैं। कोई भी यह सुझाव नहीं दे रहा है कि संसदीय लोकतंत्र का पालन नहीं किया जाना चाहिए। परंतु किसी न किसी कारण से कभी-कभी हम यह मानने लगते हैं कि लोकतंत्र के मंदिरों को सुचारू रूप से कार्य नहीं करने देना चाहिए। मेरी आप सभी से अपील है कि हम इस पर विचार करे। धन्यवाद। आपका संदेश बहुत अच्छी तरह से पहुंचा है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हां, श्री के. फ्रांसिस जार्ज।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप ऐसा नहीं करें। संसद इससे संबंधित नहीं है। मैं इस विषय पर बहुत अधिक बोल चुका हूँ। यह मुद्दा उठाने के लिए धन्यवाद। काश मुझे पहले पता होता कि ऐसा भी कोई मामला था। अचानक, आप सभा पटल के नजदीक आ गए, जिसकी मुझे आशा नहीं थी।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं वह अध्याय भूल चुका हूँ।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): महोदय, बहुराष्ट्रीय कंपनियों और बड़े व्यावसायिक *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: वे भी एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा उठा रहे हैं। आप श्री सेठी से अपने आप को सम्बद्ध कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। केवल आपके नाम कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित किए जाएंगे कि आप इस मुद्दे से अपने आप को सम्बद्ध कर रहे हैं।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, श्री मोहन जेना, श्रीमती अर्चना नायक, श्री सुग्रीव सिंह, श्री प्रसन्न आचार्य, श्री बृज किशोर, त्रिपाठी और श्री प्रबोध पाण्डा ने अपने आप को भी अर्जुन सेठी द्वारा उठाए गए मामले से सम्बद्ध किया है।

श्री के. फ्रांसिस जॉर्ज: महोदय, खुदरा व्यापार क्षेत्र में बहुराष्ट्रीय कंपनियों और बड़े व्यवसायिक समूहों के प्रवेश से बहुत मुश्किल स्थिति पैदा हो गयी है। व्यापारी संगठनों तथा विभिन्न राजनीतिक दलों द्वारा अत्यन्त हिंसक विरोध किया गया है। इससे देश के खुदरा व्यापार से जुड़े समुदायों के लगभग 40 मिलियन लोग प्रभावित होंगे। भारत में खुदरा बिक्री केन्द्रों का घनत्व विश्व भर में सर्वाधिक है, खुदरा व्यापार का 98 प्रतिशत असंगठित क्षेत्र के द्वारा, परिवार के छोटे-छोटे दुकानों, सड़क किनारे के स्टॉलों, फेरीवालों और रेहड़ी वालों के माध्यम से किया जाता है। भारत के शहरों में लगभग आधे मिलियन रेहड़ी वाले हैं। आजकल बड़े व्यावसायिक समूह जैसे रिलायंस ग्रुप, आर पी जी. ग्रुप, आदित्य बिड़ला ग्रुप है, रहेगा, है, वाडिया है, सभी इसमें आ गए हैं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया शांत रहें। कृपया आपस में बातचीत नहीं करे।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज: महोदय, मैं जानता हूँ कि हम इसे रोक नहीं सकते। परंतु ये लोग कृत्रिम कमी और मूल्यवृद्धि की स्थिति पैदा कर रहे हैं। वे बाजार को अपनी कब्जे में कर रहे है और चीजों का भंडार इकट्ठा कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: श्री जॉर्ज यह वाद-विवाद नहीं है।

श्री के. फ्रांसिस जॉर्ज: मैं सोचता हूँ कि यदि हम इस गति से आगे बढ़ेंगे, तो छोटे और मध्यम व्यापारिक समुदाय के लोग भी आत्महत्या करने लगेंगे, जिस तरह से हम किसानों की आत्महत्या की समस्या का सामना कर रहे हैं। इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह देश में खुदरा व्यापार क्षेत्र के संबंध में एक उपयुक्त नीति तैयार करे ताकि हम समुदाय के इन अतिसाधारण और सीमांत वर्गों को संरक्षण प्रदान कर सकें।

---

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अपराह्न 12.18 बजे

सदस्य द्वारा निवेदन

अनुसूचित जनजाति और अन्य परम्परागत वन निवासी (वन अधिकारों की मान्यता) अधिनियम, 2006 की अधिसूचना शीघ्र जारी करने की आवश्यकता के बारे में प्रस्ताव

[हिन्दी]

श्री रामजी लाल सुमन (फिरोजाबाद): अध्यक्ष महोदय, संसद के दोनों सदनों ने आम राय से अनुसूचित जनजाति एवं अन्य परंपरागत वन निवासी कानून, 2006 पास किया, लेकिन 11 महीनों के बाद भी अभी तक इस कानून को अमलीजामा नहीं पहनाया गया है। संसद से पास होने के बाद दस दिन के अंदर राष्ट्रपति जी ने इसको मंजूरी दे दी, लेकिन अभी तक इसे अधिसूचना नहीं किया गया यानी इसका नोटिफिकेशन नहीं किया गया है। कानून के अस्तित्व में न आने के कारण वनों की धुआंधार कटाई हो रही है। वन माफिया सक्रिय हैं। पिछले पांच वर्षों में पांच लाख हेक्टेअर से अधिक जंगल नष्ट हुए हैं और बड़ी मात्रा में लकड़ी माफिया सक्रिय हैं। बर्बर हिंसा जारी है और जंगल में रहने वालों को बेरहमी से बेदखल किया जा रहा है। विकास के नाम पर जो परियोजनाएं बनाकर जंगलों को खाली कराया जा रहा है, राजस्थान, छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु सहित आठ प्रांतों के वनों में जो लोग रहते हैं, उनके गांवों को उजाड़ा जा रहा है। 23 नवंबर से जंतर-मंतर पर विभिन्न संगठनों के लोग हजारों की संख्या में धरना दिए बैठे हैं। यह बहुत गंभीर मामला है कि 11 महीने में, जब संसद के दोनों सदनों से कानून सर्वसम्मति से पास हो गया, इसके बाद भी *...(व्यवधान)* संसदीय कार्यमंत्री क्या आप हमारी बात सुन रहे हैं? *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय, लीडर ऑफ द हाउस यहां बैठे हैं, संसदीय कार्यमंत्री यहां बैठे हैं, मेरा विनम्र आग्रह है, यह बहुत गंभीर मामला है और मुझे लगता है कि सरकार एक ग्रुप के दबाव में है, अत: मेरा आपके मार्फत् विनम्र निवेदन है कि हजारों की संख्या में लोग जंतर-मंतर पर इसके लिए बैठे हैं और हम अपेक्षा करेंगे कि सरकार तत्काल इस कानून को नोटीफाइड करे।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री और सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): मैं आपके माध्यम से सभा के माननीय

सदस्यों को यह बताना चाहता हूँ कि यह विधेयक दोनों सदनों द्वारा पारित किया गया था। दूसरी बात कि यह मामला संप्रग के अध्यक्ष की जानकारी में है, जो कि अधिसूचना में देरी के प्रति काफी अधिक चिन्तित है।

कई और वर्गों ने भी इस बात को व्यक्त किया है। मैं जन्तर-मन्तर पर धरना पर बैठे लोगों का आदर करता हूँ क्योंकि उन्होंने वास्तविक चिंता व्यक्त की है। सरकार मामले को यथा शीघ्र अधिसूचित करने के लिए सक्रियता से विचार कर रही है।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन: अध्यक्ष महोदय, समय-सीमा बतानी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: सुमन जी, मैं आपको इतना कह सकता हूं कि इस पर तुरंत कार्यवाही हो रही है। खुद प्रधान मंत्री जी की नजर में यह बात आ गई है।...*(व्यवधान)* आपने जिस बात का जिक्र किया है, उसे बहुत जल्दी मान्यता मिलने वाली है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव, उन्होंने सभा में प्रतिबद्धता जताई है। 'तुरंत' का अर्थ है 'बहुत जल्दी'। देखते हैं।

[हिन्दी]

अगर 'वैटी' नहीं होगा तो देखेंगे, पकड़ लेंगे।

...(व्यवधान)

श्री एस. के खारवेनथन (पलानी): अध्यक्ष महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य द्वारा उठाए जाने वाले इस मुद्दे पर मुझे अब कई नोटिस मिले हैं। मैं सभी को शामिल करने का प्रयास करूंगा। कृपया प्रतीक्षा करें।

श्री एस. के. खारवेनथन: महोदय, मलेशिया में रह रहे तमिल लोग ब्रिटिशों द्वारा 19वीं शताब्दी में दक्षिण भारत से मलेशिया लाए गए मजदूरों के वंशज है।

अध्यक्ष महोदय: श्री खारवेनथन, कृपया एक मित्रवत् देश के विरूद्ध कोई आरोप न लगाएं।

श्री एस.के. खारवेनथन: नहीं, महोदय, मैं देश के बारे में कोई टिप्पणी नहीं कर रहा हूँ। मैं केवल तथ्यों को बयान कर रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय: चाहे आप तथ्य ही बता रहे हों लेकिन कृपया एक मित्रवत् देश के विरूद्ध कोई टिप्पणी न करें।

श्री एस.के खारवेनथन: मलेशिया में 'भारतीय' अल्पसंख्यकों में सबसे बड़ा वर्ग तमिल भाषियों का है, जो कि लगभग 1.5 मिलियन या कुल जनसंख्या का 9 प्रतिशत है। इस वर्ग में 85 प्रतिशत लोग तमिलभाषी है। दिनांक 25.11.2007 को उन्होंने ब्रिटिश सरकार द्वारा उनके विरूद्ध दर्ज किए गए कानूनी मामले में इंग्लैंड की महारानी से सहायता का आग्रह करने संबंधी एक दो पृष्ठीय ज्ञापन देने के लिए कुआलालम्पुर के अम्पांग डिप्लोमोटिक एन्कलेव स्थित ब्रिटिश उच्चायोग जाने की योजना बनाई।

अध्यक्ष महोदय: इसमें सरकार क्या कर सकती है?

श्री एस.के. खारवेनथन: महोदय, मैं उसी बात पर आ रहा हूँ।*

अध्यक्ष महोदय: कृपया वहां तक न जाएं। कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा। मैं क्षमा प्रार्थी हूँ।

श्री एस.के. खारवेनथन: वे अपने भविष्य के लिए लड़ रहे हैं। इस संबंध में तमिलनाडु के हमारे मुख्यमंत्री डा. कलईनार करूणानिधि ने माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह को एक आवश्यक कार्रवाई करने के लिए पत्र भी भेजा है। इसलिए, मैं केन्द्र सरकार के इस मामले में हस्तक्षेप करने का आग्रह करता हूँ।*

अध्यक्ष महोदय: कृपया इसे मेरे पास लाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपको गंभीरता से सोचना होगा। हम प्रत्येक देश का सम्मान करते हैं। हमारे उनके साथ अच्छे मित्रवत् संबंध हैं।

श्री. एस.के खारवेनथन: महोदय, हमारे लोग प्रभावित हो रहे हैं। उन्हें गिरफ्तार करके जेल में डाल दिया गया है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: अब मैं किसी को अनुमति नहीं दे रहा हूं।

...(व्यवधान)

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा, योगी आदित्यनाथ, प्रो. रासा सिंह रावत, डा. सी कृष्णन, प्रो. एक. रामदास, श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई, और श्री ए. के. एस. विजयन श्री खारवेनथन द्वारा उठाए गए मुद्दे से संबद्ध होंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह एक मित्रवत् देश है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: यही तो परेशानी है। जब मैं केवल संदर्भ देने की अनुमति देता हूँ, आप एक मित्रवत् राज्य के विरूद्ध आरोप लगाते हैं। यह कोई तरीका नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री बृज किशोर त्रिपाठी।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय विदेश मंत्री यहां पर हैं। वह सभा के नेता हैं और एक उत्तरदायी व्यक्ति हैं। आपने उनकी उपस्थिति में यह उल्लेख किया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: एक भी शब्द कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: कृपया और नहीं। माफ कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया सहयोग करें। वह एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठा रहे हैं, उन्हे अपनी बात रखने दें।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: केवल श्री त्रिपाठी का निवेदन ही कार्यवाही वृत्तांत में शामिल किया जाएँगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: यह उन्हीं के लिए है। मैं उन्हें निदेश नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया, शांत रहें, यह कोई तरीका नहीं है हमारा लोकतंत्र उत्तरदायी लोकतंत्र हैं। हमारी सरकार भी उत्तरदायी सरकार है और हमें उसी के अनुरूप व्यवहार करना चाहिए। आप किसी और देश की इस तरह चर्चा कैसे कर सकते हैं। मुझे यह अच्छा नहीं लगा इसलिए मैंने कहा कि केवल मामले का उल्लेख करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं माफी चाहता हूँ। एक भी शब्द कार्यवाही वृत्तांत में शामिल न किया जाए।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: केवल श्री त्रिपाठी की बात को ही कार्यवाही वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: यदि आप ऐसा करेंगे तो मुझे टी वी बंद करना पड़ेगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: टी वी बंद कर दिया जाए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं, मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब सभा अपराह्न 1 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.28 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 1 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अपराह्न 1.04 बजे

लोक सभा अपराह्न 1.04 बजे पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

नियम 377 के अधीन मामले*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: नियम 377 के अधीन मामले में मद सं. 22 को सभा पटल पर रखा माना जाए और वह कार्यवाही का अंग बने।

[हिंदी]

डॉ. राम लखन सिंह (भिण्ड): महोदय, नियम 377 के अधीन मामले के माध्यम से ही हमें बोलने का अवसर मिलता है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आज बोलने के लिए बिजनेस बहुत ज्यादा है, इसमें आए जितना मर्जी हो बोल लेना। आपकी अनुमति दे दूंगा। मैं आप सभी को बोलने का अवसर देने का प्रयास करूंगा।

[अनुवाद]

(एक) जयपुर के मालवीय इंजीनियरिंग कालेज का उन्नयन कर उसे प्रौद्योगिकी संस्थान के स्तर पर लाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, भारत सरकार ने राजस्थान में एक भारतीय तकनीकी संस्थान खोलने की घोषणा की थी जो अभी तक पूरी नहीं हुई है। जयपुर स्थित मालवीय इंजीनियरिंग कॉलेज को भारतीय तकनीकी संस्थान में परिवर्तित किया जाये क्योंकि जयपुर शहर में सड़क, रेल वायुयान, मेडिकल कॉलेज तथा पर्याप्त जमीन भारत के लिए उपयुक्त स्थान है, ये सभी व्यवस्थाएं होने के बावजूद भी भारत सरकार ने कोई कार्यवाही नहीं की है।

केन्द्र सरकार से मेरी मांग है कि जयपुर स्थित मालवीय इंजीनियरिंग कॉलेज को भारतीय तकनीकी संस्थान में परिवर्तित कर शीघ्र ही खुलवाने की उचित कार्यवाही करें।

*सभा पटल पर रखा माना गया।

(दो) मध्य प्रदेश के सतना संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग 7 और राष्ट्रीय राजमार्ग 75 का मरम्मत कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, मध्य प्रदेश के अंदर मेरे लोक क्षेत्र से होकर राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 7 एवं 75 निकलते हैं। दोनों सड़कों की हालत अत्यंत खराब है। एन. एच. 7 बेला से कटनी तक पूरी तरह गड्ढों में तब्दील हो गयी है। वाहन चलने पर इतनी धूल उड़ रही है कि सड़कों के किनारे बसे लोगों की हालत अत्यंत खराब हो गयी है। इसी तरह पन्ना देवेन्द्रनगर से लेकर सतना रीवा तक राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 75 भी गड्ढों में तब्दील हो रही है। इस मार्ग से निकलना अत्यंत कठिन हो गया है। मेरे द्वारा लगातार ध्यान आष्कृट कराने के बाद भी किसी भी तरह का सुधार नहीं हो पाया है।

अत: सदन के माध्यम से मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि दोनों सड़कों के सुधार हेतु तत्काल कदम उठाये जायें, साथ ही एन एच 7 पर मैहर के पास रेलवे ओवर ब्रिज एवं एन एच 75 पर सतना नगर में बाईपास के निर्माण कार्यों की स्वीकृति देकर तत्काल कार्य प्रारंभ कराये जायें।

(तीन) देश में ट्रेवल एजेंसियों के कार्यकरण को विनियमित करने के लिए एक विधान लाने की आवश्यकता

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान एक बहुत बड़ी गंभीर समस्या की ओर दिलाना चाहता हूं। हमारे देश में प्रतिवर्ष हजारों लोग विभिन्न देशों में रोजगार के लिए जाते हैं। विदेश जाने वाले अधिकतर लोग विभिन्न ट्रेवल एजेंटों के जरिए जाते हैं और ट्रेवल एजेंटों द्वारा इनसे बहुत मोटी रकम वसूली जाती है। इनमें से कई लोग विदेशों में वहां के कानून में फंस जाते हैं, इस कारण कई देशों में हमारे नागरिक बंद हैं।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि देश में एजेंटों के लिए कोई कानून बनाया जाये ताकि विदेशों को गलत तरीकें से भेजने पर ट्रेवल एजेंट के खिलाफ कानूनी कार्यवाही की जा सके और भोले-भाले लोगों को फंसने से बचाया जा सके। देश में सब्जी की दुकान खोलने के लिए भी लाइसेंस लेना पड़ता है, लेकिन इंसान का सौदा करने के लिए कोई कानून नहीं है। इसलिए इस व्यवस्था को ठीक करने के लिए एक रेगुलेटरी अॅथारिटी बनाई जाये।

(चार) ग्वालियर और भोगांव के मध्य राष्ट्रीय राजमार्ग 92 की मरम्मत किए जाने की आवश्यकता

डॉ. राम लखन सिंह: महोदय, आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान ग्वालियर से भोगांव वाया भिन्ड राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 92 की स्थिति की ओर दिलाना चाहता हूं। ग्वालियर वाया भिन्ड राष्ट्रीय राजमार्ग की स्थिति इतनी खराब है कि रोड के नाम पर कुछ बचा नहीं है, सिर्फ गड्ढे ही गड्ढे ही नजर आते हैं और जिसके कारण इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर आये दिन बहुत दुर्घटनाएं होती रहती हैं और जाम भी लग जाता है, लोग जाम में फंसे रहते हैं। यह मार्ग मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश को जोड़ने वाला महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग है। इस मार्ग पर जाम लगने के कारण आवश्यक सेवाएं पूरी तरह से ठप्प हो जाती हैं और इसके पास कोई रेल मार्ग भी नहीं है। इस मार्ग पर एक चम्बल नदी का पुल है जो बार बार टूट जाता है, जिसके कारण आवागमन अवरूद्ध हो जाता है।

अत: मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इस राष्ट्रीय राजमार्ग की स्थिति को देखते हुए केन्द्र सरकार तुरंत इसके लिए आवश्यक धनराशि जारी करने की कृपा करें।

(पांच) महाराष्ट्र स्थित वेस्टर्न कोल फील्डस लिमिटेड की बेसूर और नांदेड़ इकाइयों में कोयला उत्पादन शुरू कराए जाने की आवश्यकता

प्रो. महादेवराव शिवनकर (चिमूर): महोदय, महाराष्ट्र के चिमूर, जिला चन्द्रपुर में मूरपार कोयला खदान में इस वर्ष एक लाख मैट्रिक टन कोयले के उत्पादन की संभावना है। इसी के पास बेसूर एवं नांदेड़ में वेस्टर्न कोल फील्ड्स ने दो कोयले की खदानें शुरू करने की योजना बनाई है। अगर यह दो खदानें भी उत्पादन शुरू कर दें तो इस क्षेत्र में कुल तीन लाख मैट्रिक टन कोयले का उत्पादन होगा। मेरी सरकार से गुजारिश है कि कोयले के उत्पादन की मात्रा को ध्यान में रखते हुए चिमूर में एक थर्मल पॉवर स्टेशन स्थापित किया जाये। इस थर्मल पॉवर स्टेशन के जरिये एक हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन किया जा सकता है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस कोयले की ढुलाई के लिए उमरेड से मूरपार एवं मूरपार से चिमूर तथा वरोरा तक रेलवे द्वारा विशेष प्रबंध किये जायें। उसी प्रकार से मूरपार-उमरेड 33 किलोमीटर का पक्का रास्ता बनाने से ट्रक द्वारा कोयला ढुलाई आसान एवं सस्ती भी होगी। कोयला, विद्युत एवं रेल मंत्रालय आपस में तालमेल बैठाकर इस विषय पर गंभीरता से विचार करें जिससे इस क्षेत्र का चहुंमुखी विकास सुनिश्चित हो सके।

(छह) केरल में स्वतंत्रता संग्राम के जीवित सेनानियों को स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन दिए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

डा. के. एस. मनोज (अलेप्पी): केरल में हुए पुन्नापारा, व्यालार, करयूर, करिवेल्लौर, कवुम्बयी, अरिवेल्लौर, मोराझा विद्रोह और मालाबार की विशेष पुलिस का आंदोलन भारतीय स्वतंत्रता संग्राम का ऐतिहासिक अंग है। इन्हें भारतीय स्वंतत्रता संग्राम का हिस्सा माना जाता है और इस आंदोलन में भाग लेने वालों को स्वतंत्रता सेनानी के रूप में मान्यता दी गई। लेकिन उल्लिखित केरल राज्य के विद्रोहों के जीवित सैनानियों को स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन योजना 1980 के अंतर्गत उसके लाभों से वंचित रखा गया। 1998 में केरल सरकार द्वारा बार-बार अभ्यावेदन दिए जाने के पश्चात् केन्द्र सरकार ने उक्त आंदोलनों को भारतीय स्वतंत्रता संग्राम का अंग माना और गृह मंत्रालय, भारत सरकार के दिनांक 20.1.1998 के आदेश सं. 6/1/97-एफ पी (पी) द्वारा उक्त आंदोलनों के जीवित सेंनानियों को एस एम एस पी देने की सहमति दी। लेकिन, इसके लिए बनाए गए मार्गनिर्देशों के कारण इन आंदोलनों से भाग लेने वाले कई सेनानियों को पेंशन नहीं मिली। जेल प्राधिकारी, जिला अधिकारी अथवा राज्य सरकार से प्राथमिक साक्ष्य प्राप्त करना काफी मुश्किल है और दिए गए गौण साक्ष्यों को केन्द्र सरकार द्वारा निरक्त कर दिया गया था। इस संबंध में यह मार्गनिर्देश अपनाया जा सकता है कि राज्य सरकार द्वारा जिन व्यक्तियों की पहचान कर ली गई है और जिन्हें राज्य स्वतंत्रता सेनानी पेंशन दी गई है, भारत सरकार उन्हें एस एस एस पी हेतु मान्यता दे। देश-भक्तों की इस उचित मांग को पूरा करने के लिए स्थानीय क्षेत्र के संसद सदस्यों, गृह मंत्रालय के उच्च अधिकारियों और राज्य सरकार के प्रतिनिधियों की एक समिति गठित की जाए और कम से कम इस वर्ष जब हमारा राष्ट्र प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ और हमारी स्वतंत्रता की हारिक जयंती मना रहा है, राष्ट्र द्वारा उन्हें मान्यता दी जाए।

(सात) उत्तर प्रदेश में किसानों को उर्वरक की उपलब्धता सुनिश्चित कराए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा): महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान उत्तर प्रदेश के किसानों की समस्या की ओर आकृष्ट करते हुए कहना है कि पूरे उत्तर प्रदेश में खाद की कमी

है। कृषक परेशान एवं असहाय हैं, आलू की बुआई बिना खाद के करनी पड़ी। तत्काल में गेहूं के बुआई का समय है। किसानों को घंटों तक लाइन में खड़ा रहने के बावजूद खाद उचित मूल्य पर नहीं मिल पा रही है और अधिक मूल्य से खरीदनी पड़ रही है। पूरे उत्तर प्रदेश के किसान के साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र इटावा के किसानों में भी आक्रोश व्याप्त है। अत: सरकार से मांग है कि खाद की समुचित व्यवस्था की जाए। साथ ही साथ बिजली-पानी की भारी किल्लत है। इसकी भी व्यवस्था कराने की कृपा करें जिससे कि किसानों की समस्या का निदान हो सके।

(आठ) सरकारी विभागों में अन्य पिछड़े वर्गों के लिए नौकरी में आरक्षण का अपेक्षित कोटा सुनिश्चित करने की आवश्यकता

श्री गिरिधारी यादव (बांका): देश में पिछड़े वर्ग के आरक्षण कानूनों पर केन्द्र सरकार के विभिन्न एजेन्सियों में समुचित ढंग से पालन नहीं किया जा रहा है। कई महकमों के प्रथम श्रेणी के पदों पर नौकरशाहों द्वारा ओ. बी. सी. के उम्मीदवारों की नियुक्ति नहीं की जा रही है। केन्द्र सरकार के मंत्रालय, विभागों एवं उपक्रमों में ए श्रेणी और बी श्रेणी के पदाधिकारियों में 27 प्रतिशत आरक्षण का कोटा अभी तक पूरा नहीं किया गया है और केन्द्र सरकार इस दिशा में समुचित कार्यवाही नहीं कर रही है जिसके कारण पिछड़े वर्ग के अभ्यर्थी जो योग्य हैं, वे ए श्रेणी और बी श्रेणी के पदों से वंचित हैं। ऐसा नहीं है कि ओ. बी. सी. वर्ग के लोग योग्य नहीं हैं, योग्य हैं, शिक्षित हैं परन्तु नौकरशाहों पर बैठे कुछ वर्ग द्वारा पक्षपात ढंग से काम किया जा रहा है जिसके कारण संसद द्वारा पारित मंडल कमीशन के तहत 27 प्रतिशत का आरक्षण का उद्देश्य अभी तक पूरा नहीं कर पाये हैं। सरकारी बैंकों, दिल्ली विश्वविद्यालय, केन्द्रीय लोक सेवा आयोग इत्यादि में ऐसी नीति अपनाई जा रही है जिससे ओ. बी. सी. के लोगों को फायदा ही नहीं मिले।

सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि जिन अधिकारियों को 27 प्रतिशत आरक्षण लागू करने का कार्य सौंपा गया है उसकी समीक्षा की जाये।

(नौ) जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी रिन्युवल मिशन के अधीन औरंगाबाद शहर को भी शामिल किए जाने की आवश्यकता

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): मेरा संसदीय क्षेत्र सम्भाजीनगर (औरंगाबाद) भारत का एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल है। यहां विश्व धरोहर अजंता-एलोरा होने के कारण इस शहर का अपना अलग महत्व है। यहां बड़ी संख्या में विदेशी पर्यटकों के साथ-साथ पूरे देश से लोग आते हैं। इस शहर की एक प्रमुख समस्या पेयजल की है। महाराष्ट्र सरकार के माध्यम से औरंगाबाद नगरपालिका ने शहरी विकास मंत्रालय में ज. ने. रा. श. न. मि. योजना के अंतर्गत प्रस्ताव डाला है। इस शहर की आज की जनसंख्या 10 लाख से ऊपर की है। मैं माननीय प्रधान मंत्री एवं माननीय शहरी विकास मंत्री से निवेदन करता हूं कि इस ऐतिहासिक शहर की, जहां दिन-प्रतिदिन पर्यटकों की संख्या बढ़ती जा रही है, पेयजल की समस्या के समाधान के लिए इस योजना को स्वीकृति दें। जिस प्रकार नांदेड़ शहर को स्पेशल केस में इस योजना के अंतर्गत शामिल किया गया है। उसी प्रकार औरंगाबाद शहर को भी में स्पेशल केस में ज. ने. रा. श. न. मि. में ले।

(दस) उड़ीसा में खुर्दा रोड-बोलंगीर रेलवे लाइन के निर्माण में तेजी लाये जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री सुग्रीव सिंह (फूलबनी): खुर्दा रोड-बोलंगीर के बीच 289 किमी लंबी रेल लाइन के 1994-95 के दौरान संस्वीकृत की गई थी, किंतु उक्त परियोजना पर कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। 1000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत की तुलना में मार्च 2006 तक इस परियोजना पर मात्र 45.01 करोड़ रुपए खर्च किए गए। खुर्दा रोड की छोर से 36 किमी के लिए भू-अधिग्रहण का कार्य काफी पहले ही पूरा कर लिया गया है किंतु रेल मंत्रालय द्वारा निधियों के कम आबंटन के कारण परियोजना के इस भाग का कार्य बहुत ही धीरे चल रहा है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के ग्रामीण एवं व्यवसायीगण मांग कर रहे हैं कि उनके लाभ के लिए माधोपुर से फूलबनी के बीच संपर्क लाइन हों। इस क्षेत्र के जनजातीय लोगों एवं अनुसूचित जाति के लोगों को सड़क मार्ग से ही जिला मुख्यालय जाना पड़ता है क्योंकि वे अभी भी भारतीय रेल की सेवा से वंचित हैं। इस रेल संपर्क से तटीय उड़ीसा एवं पश्चिमी उड़ीसा के बीच भावनात्मक जुड़ाव होगा।

अत:, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे कृपया खुर्दा रोड-बोलंगीर के बीच की नई रेल लाइन परियोजना को निर्धारित समयावधि में पूरा कराएं ताकि लागत में वृद्धि न हो और समय भी अधिक न लगे। मैं उस समय सीमा को भी जानना चाहूंगा जिसके भीतर रेलवे इस परियोजना को पूरा करने में सक्षम होगा।

(ग्यारह) धान का लाभकारी न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करने और किसानों से सीधे धान की खरीद करने की व्यवस्था करने की आवश्यकता

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): इस वर्ष धान उत्पाद की लागत पहले की अपेक्षा अधिकतम है। धान हमारे देश की मुख्य फसल है। करीब 80 प्रतिशत किसान इस फसल पर निर्भर है। यह फसल उनकी जीविका का मुख्य आधार है। धान उत्पादन करने वाले संबंधित किसानों विशेषकर छोटे एवं सीमांत किसानों को उनके उत्पादन के लिए लाभकारी मूल्य प्राप्त नही होता है। इसलिए, हर वर्ष उन्हें हानि उठानी पड़ी। इसके विपरीत उत्पादन लागत में प्रति वर्ष वृद्धि होती जा रही है। इस संबंध में राष्ट्रीय किसान आयोग ने फसल पैदा करने वालों के हित में कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशें की हैं।

यह वांछनीय है कि यू पी ए सरकार न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम एस पी) के रूप में प्रति क्विन्टल धान के लिए, 1000 रुपए (एक हजार रुपए) की घोषणा कर तत्काल इस समस्या का समाधान करेगी, और देश भर के किसानों से धान की प्रत्यक्ष खरीदारी के संबंध में आवश्यक व्यवस्था करने के लिए भारतीय खाद्य निगम को अनुदेश देगी।

मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करता हूं कि वे इस मामले को तत्काल मानकर आवश्यक कार्रवाई करे।

(बारह) रक्षा मंत्रालय द्वारा उत्तर प्रदेश के बिजनौर में भूतपूर्व सैनिकों के लिए आवासीय प्रयोजन हेतु निर्धारित भूमि में से शेष बची भूमि भी उन्हें आबंटित किए जाने की आवश्यकता

[हिंदी]

श्री मुंशी राम (बिजनौर): मेरी लोक सभा क्षेत्र के अन्तर्गत परगना अफजलगढ़ तहसील धामपुर, जिला बिजनौर, उत्तर प्रदेश में भूतपूर्व सैनिक उपनिवेश योजना के तहत 12 गांव क्रमश: कादराबादण, तुर्रतपुर, लड्डूवाला, नवाबपुरा, चकमोरी, रसूलाबाद, मुरलीवाला, जामनवाला, कल्लूवाला, भीखावाला, मीरापुर नार्थ, मीरापुर साउथ में केन्द्रीय सरकार के रक्षा विभाग द्वारा मकान, सड़क व स्कूल बनाकर 1950 से 1969 तक दस एकड़ भूमि प्रत्येक सैनिक को देकर बसाया गया था। 12 मई, 1959 को भारत सरकार के उप रक्षा मंत्री ने कादराबाद अफजलगढ़ में यह कार्य संपन्न किया था। इस क्षेत्र में इस उपनिवेश योजना के अंतर्गत अभी भी लगभग 20,000 एकड़ भूमि शेष है जो कि भूतपूर्व सैनिकों को दी जाये।

(तेरह) देश में गरीब मरीजों को वित्तीय सहायता देने हेतु पृथक कोष सृजित किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस (मुवलुपुजा): प्रधानमंत्री राहत कोष उन असंख्य गरीब भारतीयों, जिन्हें मंहगे चिकित्सीय उपचार की आवश्यकता है, के लिए एक बड़ी राहत एवं मदद है। तथापि, आवेदकों की संख्या इतनी अधिक है कि कई पात्र गरीब रोगियों को संभवत उपलब्ध निधियों की अत्यधिक कमी के कारण सहायता नहीं दी जा रही है। यह आवश्यक है कि सरकार ज्यादा से ज्यादा ऐसे जरूरतमंद रोगियों को सहायता देने के लिए दान हेतु एक नए कोष की स्थापना करे। नागरिकों एवं व्यावसायियों को इस कोष में दान करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए, अच्छा यह होगा कि इस प्रकार का कोष भारतीय गौरव 'मदर टेरेसा' जो स्नेह, शांति एवं दान के लिये विश्व विख्यात हैं, के नाम पर स्थापित किया जाए। संसार भर के दानकर्ता भी मदर के नाम पर गरीब लोगों की सहायता के लिए प्रेरित होंगे।

अपराह्न 1.05 बजे

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) 2007-2008 और अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (सामान्य) 2005-2006-*जारी*

[अनुवाद]

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय वित्त मंत्री जी ने अनुमति मांगी है और वर्ष 2007-2008 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों को प्रस्तुत किया है, जिसमें 33290.87 करोड़ रुपए की 42 अनुदान एवं एक विनियोग शामिल है।

इन प्रस्तावों में कुल 11,869.60 करोड़ रुपए की निवल नकदी का निर्गमन शामिल है। कुल 21,420.82 करोड़ रुपए के सकल अतिरिक्त व्यय को मंत्रालयों/विभागों की बचतों, वृद्धिगत प्राप्रियों एवं वसूलियों द्वारा पूरा किया जाता है।

महोदय, प्रचलित वैश्विक दरों से कम दर पर पेट्रोल एवं डीजल की बिक्री से हुई हानियों को पूरा करने के लिए 11,257 करोड़ रुपए की मांग की गई है, जिसे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के आयल बाण्ड्स जारी करके पूरा किया जाएगा। स्थिरीकरण निधि योजना की सीमा में वृद्धि के कारण 'डॉलर' के मुकाबले 'रुपए' के अधिमूल्यन के प्रभाव को कम करने के लिये मंत्रालय ने ब्याज भुगतान देयता हेतु 4,500 करोड़ रुपए की मांग रखी है। यह निर्यातकों हेतु 5,500 करोड़ रुपए मूल्य के पैकेज का हिस्सा है और यह देखा गया है कि तेल विपणन कंपनियों को 50,000 करोड़ रुपए की हानि हो रही है।

महोदय, अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर अपना भाषण शुरू करते हुए एन डी ए के सदस्य ने दावा किया है, कि सुधार की प्रक्रिया एन डी ए के कार्यकाल के दौरान शुरू की गई थी। सच्चाई से परे कुछ भी नहीं है क्योंकि सारा विश्व जानता है और प्रत्येक भारतीय भी जानते हैं कि भारत में सुधार की प्रक्रिया औपचारिक तौर से वर्ष 1991 में शुरू की गई थी। तथापि, अनौपचारिक रूप से इसे उसके पहले ही शुरू किया गया था।

महोदय, प्रशासित मूल्य तंत्र के पुनरूज्जीवन के लिए हम लोगों की आलोचना की गई है। महोदय, जैसा कि आप जानते ही हैं, ईंधन की बढ़ती कीमत का हमारी अर्थव्यवस्था पर बड़ा ही प्रतिकूल

प्रभाव पड़ रहा है। यदी हम बढ़ती कीमत के साथ सामन्जस्य बिठाने के लिए कोई सहायता प्रदान नहीं करते हैं तो अंतोगत्वा गरीब लोग एवं हमारे समाज के कमजोर वर्ग प्रभावित होंगे। हम एक ही रात में राज-सहायता को समाप्त नहीं कर सकते है। अभी भी हमारे सकल घरेलु उत्पाद का दो प्रतिशत ईंधन, उर्वरक एवं खाद्य पदार्थों, पर दी जाने वाली राज-सहायता पर खर्च किया जाता है, क्योंकि अभी भी हम खाद्य एवं उर्जा के क्षेत्र में असुरक्षित महसूस करते है। इसलिए, यह सरकार हमारी अर्थव्यवस्था के राजसहायता वाले हिस्से को जुटाने और मुद्रा स्फीति को कम करने के लिए विभिन्न नवोन्मेषी उपाय एवं अग्रसक्रिय उपाय कर रही है।

महोदय, हम उस स्थिति में हैं जो अभूतपूर्व हैं, जहां हमारे यहां बड़ी मात्रा में निधियों का अंतर्वहन, 'रुपए' का अधिमूल्यन एवं उच्च ब्याज दर है, जो हमारी निर्यात वृद्धि एवं ब्याज संबंधी हिस्से पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहा है। स्वाभाविक रूप से, इससे ग्राहकों की संख्या कम होगी। इसलिए, सरकार के लिए यह अपरिहार्य है कि हमारे औद्योगिक उत्पादन में गतिशीलता बनाये रखने के लिए ग्राहकों को भी संख्या को बढ़ाये।

हमने पहले ही अपने विशाल विदेश मुद्रा भंडार, जो अब 286 बिलयन डालर हो गया है, का लाभ उठाया है। हमने स्थानीय अवसंरचना विकास के लिए पांच बिलियन विदेशी मुद्रा उधार ली थी। किंतु अभी भी हमारे यहां अवंसरचना संबंधी कमियां और अवरोध हैं।

हमारी अर्थव्यवस्था की सबसे प्रमुख विशेषता यह है कि गत तीन वर्ष के श्री चिदम्बरम के कार्यकाल में हम अपनी अर्थव्यवस्था में 8.6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि दर्ज कर रहे हैं एवं चालू वित्तीय वर्ष में यह वृद्धि दर बढ़कर 9.2 प्रतिशत हो गयी है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य को पहले ही प्राप्त कर लिया गया है अब हम अपनी अर्थव्यवस्था में और सफलता दर्ज करने जा रहे हैं। हम पहले से ही तीव्र एवं समतापूर्ण विकास के मंत्र को अपना रहे हैं। वर्षों से हमें केवल गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के बारे में सुनने की आदत पड़ गयी है। किंतु समतापूर्ण विकास का दृष्टिकोण केवल गरीबी उन्मूलन तक ही सीमित नहीं है। इससे अधिक यह हमारी बचत राशियों को बढ़ाने निवेश एवं दरों संबंधी वितरणात्मक न्याय एवं से है जिससे और अधिक रोजगार पैदा होगा और शिक्षा एवं स्वास्थ्य में गुणवत्ता आयेगी। इसलिए हम अपनी अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण विकास को देखने के लिए शिथिल नहीं बैठ सकते हैं।

महोदय, अगस्त, 2007 में अधिशेष राशि दिखाई गई थी। यह राशि 26,070 करोड़ रुपए थी। हमारी अर्थव्यवस्था की अधिशेष राशि निम्न सकल मौद्रिक घाटे को प्रतिबिम्बित करती है, जो पूर्व के 86,461 करोड़ रुपए की तुलना में अब 81,200 करोड़ रुपए है। कुल कर, राजस्व में 24 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। कराधान में हुई तीव्र वृद्धि का श्रेय हमारी अर्थव्यवस्था के तीव्र विकास और बेहतर कर अनुपालन को जाता है। भारत के आर्थिक इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ है कि प्रत्यक्ष करों का संग्रहण अप्रत्यक्ष करों से संग्रहीत राशि से अधिक हो गया है।

महोदय, प्रत्यक्ष करों में पहले ही 85 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की जा चुकी है, और जहाँ तक कर अनुपालन की बात है तो हम विकसित देशों के बहुत अधिक निकट हैं। इसलिए इसका पूरा श्रेय वित्त मंत्रालय को दिया जाना चाहिए क्योंकि कर प्रशासन बेहतर हुआ है और कर अनुपालन की संख्या में भी वृद्धि हो रही है।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया आप अब अपनी बात समाप्त कीजिए। हमें दूसरों के लिए समय निकालना है।

श्री अधीर चौधरी: महोदय, मैं जानता हूँ कि समय की कमी है। दो तीन मिनट में मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली, जो हमारे देश के गरीब लोगों की खाद्य सुरक्षा प्रदान करने का मुख्य जरिया है, अपनी सुदृढ़ता के हिसाब से काम नहीं कर रही है।

महोदय, पश्चिम बंगाल में समस्त पी डी एस लगभग ध्वस्त हो चुकी है और खाने के लिए संघर्ष और मारा-मारी चल रही है। पर्याप्त अवसंरचना न होने के कारण, राज्य सरकार के खाद्य आपूर्ति विभाग को अपेक्षित स्टॉक को बनाए रखने में सफलता नहीं मिल सकती है। तथापि, राज्य सरकार ए पी एल चावल की खरीद 830 रु प्रति क्विन्टल की दर से कर रही है। अगले दिन, वे उसी ए पी एल चावल को वितरक को 870 रु प्रति क्विन्टल के भाव से बेच रहे हैं, और वे 40 रु प्रति क्विन्टल का मुनाफा कमा रहे हैं। जब यह चावल वितरक स्तर पर जाता है तो इसका भाव अधिकतम खुदरा मूल्य पर 890 रु प्रति क्विन्टल हो जाता है। इसी प्रभाव, ए पी एल गेहूं के मामले में, भारतीय खाद्य निगम 610 रु प्रति क्विन्टल ले रहा है और तब खाद्य आपूर्ति विभाग को गेहूं दे रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री अधीर चौधरी: खाद्य आपूर्ति विभाग 645 रु प्रति क्विन्टल के भाव से गेहूँ खरीद रहा है। जहाँ तक वितरण की बात है। तो उस स्तर पर यह भाव 655 रु प्रति क्विन्टल है। अत: मैं माननीय वित्त मंत्री और सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इस मामले की जाँच करें। पश्चिम बंगाल में भूख से असंख्य मौते हुई हैं। सारी सार्वजनिक वितरण प्रणाली ध्वस्त हो गई है। समस्या यह है कि धन की कोई समस्या नहीं है परन्तु समस्या है धन के उचित प्रवाह की, जो कि हमारी अर्थव्यवस्था का तंत्र है, जो नहीं रहा है बल्कि पैसा गायब का अनुचित हो रहा है। अत: मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि इस पर ध्यान दें।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब, मैं निवेदन करता हूँ श्री बी. के. देव से कि वे आएं और केवल पांच मिनट में अपनी बात कहें।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी): महोदय, पाँच मिनट का समय तो बहुत कम है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं इस बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यद्यपि वित्त मंत्री वे अपने पिछले भाषण में स्पष्ट कहा है कि जी डी पी की दर में वर्ष 2004-05 में 7.5 प्रतिशत से बढ़कर 9 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, फिर से अग्रिम अनुभवों के अनुसार, त्वरित अनुभवों के अनुसार, वर्ष 2006-07 के यह 9.2 प्रतिशत है। अर्जित वृद्धि दर 8.6 है जो दसवीं पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य था। इसमें 8 प्रतिशत का लक्ष्य प्राप्त किया जा चुका है। उत्पादन और इन सभी क्षेत्रों में वृद्धि हुई है। यह बहुत अच्छी बात है।

मैं यहाँ पर यह कहना चाहता हूँ कि आज हमारी अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार कृषि है। विनिर्माण और सेवा क्षेत्र जी डी पी में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। परन्तु साथ ही यह बात भी सही है कि हमारी अर्थव्यवस्था की सबसे महत्वपूर्ण बात और मुख्य आधार, जिस पर अधिकतर जनसंख्या निर्भर है, वह है कृषि और उसके लिए हमें 4.4 प्रतिशत की विकास दर प्राप्त करना अपेक्षित है परन्तु हमने केवल 2.3 प्रतिशत विकास दर प्राप्त की है। अत: हम उस विकास दर को प्राप्त करने की आशा कैसे कर सकते हैं? साथ ही साथ, यू पी ए सरकार का कहना है कि उन्होंने 2,40,000 हेक्टेयर की सिचाई की है और सरकार अतिरिक्त 4,40,000 हेक्टेयर की सिंचाई करने जा रही है जिसमें ए आई बी पी से 90,000 हेक्टेयर सम्मिलित है। परन्तु मुझे मालूम नहीं कि उपलब्धि क्या है, क्योंकि राज्य के आंकड़ों को देखने पर पता चलता है कि यह उपलब्धि लगभग 50 प्रतिशत भी नहीं है, कुछ कांग्रेस शासित राज्यों में महत्वपूर्ण कार्यक्रम में आपकी उपलब्धि 30-35 प्रतिशत से अधिक नहीं हो सकी है।

अत: मैं कहना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र की घोर अपेक्षा की गई है और देश में मुद्रास्फीति पर नियंत्रण नहीं लगाया गया है जो लगभग 4.4 प्रतिशत होना चाहिए। यह 5.4 प्रतिशत को पार कर चुकी है। मैं खाद्यान्नों के बारे में आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूँ जैसा कि सतापक्ष कि हमारे मित्र गरीबों के लिए खाद्य सुरक्षा के बारे में बात कर रहे थे। उनके लिए खाद्य सुरक्षा नहीं है। मैं एनडीए सरकार के दौरान मई 2004 के प्रति कि.ग्रा. मूल्य के बारे में उद्धृत करना चाहता हूँ। गेहूँ का मूल्य लीजिए। यह 9200 प्रति कि.ग्रा. था। अब इसका मूल्य 15 रु. है। आटे का मूल्य 10 रु. किलोग्राम से बढ़कर 17 रु. किग्रा हो गया है। मैदे का मूल्य 12 से बढ़कर 17 रु. हो गया है। ब्रेड का मूल्य 8 से बढ़कर 12 रु. हो गया है। चीनी का मूल्य 14 रु. से बढ़कर 18 रु. हो गया है। डीजल का मूल्य 40 रु. से बढ़कर 45 रु. हो गया है। सरसों के तेल का मूल्य 40 रु. प्रति लीटर से बढ़कर 60 रु. प्रति लीटर हो गया है। जो इस समय 2006-2007 में है। अरहर की दाल का मूल्य बढ़ गया है। प्रत्येक उपभोक्ता वस्तु जो कि आम आदमी की जरूरत है वह उसे उपलब्ध नहीं है। ऐसा इसलिए है क्योंकि आप मुद्रास्फीति की दरों पर नियंत्रण लगाने में असफल रहे हैं। आप के यहाँ यह बताया है कि कृषि तथा गेहूँ और चावल के उत्पादन में स्थिरता आई है। भारत निर्माण में आपके लम्बे-चौड़े वायदे, जिससे ग्रामीण स्तर पर गरीब से गरीब किसान तक पहुँचने की बात की गयी थी। अधूरे रह गए हैं, लाभ ग्रामीण स्तर तक नहीं पहुंच पाए है। ये केवल भाषणों और कागजों पर ही हुआ है। परन्तु वास्तविकता यह है कि इसका लाभ निम्नतम सार तक नहीं पहुँच पाया है।

यहाँ, मैं सूक्ष्म वित्त के बारे में बताना चाहता हूँ। इसकी हालत बड़ी खराब है। मैं केन्द्र के सुधार पैकेज का उल्लेख करता हूँ। इस संबंध की प्रतिक्रिया महत्वपूर्ण है क्योंकि भारतीय रिजर्व बैंक ने अभी हाल ही श्री यी. एस-दास, कार्यकारी निदेशक, आर बी ई की अध्यक्षता में एक आन्तरिक कार्य समूह का गठन किया है ताकि कृषि ऋणग्रस्तता के बारे में राधाकृष्णन विशेषज्ञ समूह की सिफारिशों की जांच की जा सके। समिति की रिपोर्ट को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है। भूखमरी से मौते हो रही हैं। पलायन जारी है। कृषि के साथ अकाल और बाढ़ के समय इतनी मुसीबतें आ पड़ती हैं और कृषि बुरी तरह प्रभावित हो रही है।

यहां, मैं उल्लेख करना चाहता हूँ कि जब सरकार गेहूँ का प्रापण मूल्य 1000 रु. प्रति क्विन्टल घोषित करती है, तो धान के मूल्य को बढ़ाकर 1000 रु. प्रति क्विन्टल क्यों नहीं करती? हमारे देश में चावल खाने वालों की संख्या आटा खाने वालों से ज्यादा है। उत्तर पूर्व, पूर्व क्षेत्र और दक्षिण क्षेत्र में रहने वाली अधिकतर जनसंख्या चावल खाने वालों की है। हमारी अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार धान है। अत: किसानों को सुरक्षा प्रदान करने के लिए ऋण उधारी नीति को उचित रूप से क्रियान्वित किया जाना चाहिए। ब्याज दर को घटाकर 4 प्रतिशत किया जाए। एम. एस. स्वामीनाथन समिति ने सुझाव दिया है कि देश को खाद्यान्न सुरक्षा प्रदान करके और कृषकों को बचाने के लिए, ब्याज दर 4 प्रतिशत होनी चाहिए और उन किसानों के लिए इस दर में पूरी पूरी छूट उन किसानों को दी जानी चाहिए जो सूखा-प्रभावित और बाढ़-प्रभावित क्षेत्रों से है। मैं यह और कहीं से नहीं कह रहा हूँ बल्कि यह श्री पी. साईनाथ के व्याख्यान से है जो बी पी एस टी, लोक सभा

सचिवालय द्वारा व्याख्यान श्रृंखला के रूप में दिया गया था और जो बहुत ही ज्ञानवर्धक था। यह व्याख्यान किसानों को बचाने के बारे में था।

परन्तु वास्तविकता यह है कि किसान आत्महत्या कर रहें हैं। आत्महत्याएं हो रही हैं। यह चिन्ता की बात है। किसानों की घर-गृहस्थी का सवाल है। इस पर बहुत ही गंभीरता से सोचने की जरूरत है। यदि आप चाहते हैं कि देश आगे बढ़े तो इस मामले में पहल की जानी चाहिए।

महोदय, अब मैं खनन क्षेत्र के बारे में बात करता हूँ जो बहुत महत्वपूर्ण है। हमारे प्राकृतिक संसाधनों का दोहन किया जाना होगा। पिछली आर्थिक सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, यह देखा गया है कि खनन क्षेत्र में आई गिरावट के कारण राजस्व अर्जन प्रभावित हुआ है। इसकी ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री सुधांशु सील (कलकता उत्तर-पश्चिम): धन्यवाद, उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। सर्वप्रथम, मैं कहना चाहता हूँ कि मैं माननीय वित्त मंत्री द्वारा अतिरेक अनुदानों की मागों पर दिए गए प्रस्ताव को स्वीकार करता हूँ। इसका समर्थन करते हुए, मैं वित्तमंत्री का ध्यान दो तीन बातों पर आकर्षित करना चाहता हूँ। जैसा कि पूर्व वक्ता ने कहा, जी डी पी वृद्धि लगभग 10 प्रतिशत है। परन्तु कृषि क्षेत्र में हमें अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हो पा रहे हैं।

जैसा कि आप जानते हैं, हमारे देश में 70 प्रतिशत जनसंख्या ग्रामीण क्षेत्रों में रहती है। मेरा मानना है कि हम ग्रामीण क्षेत्र, कृषि क्षेत्र का उन्नयन कर सकते हैं, यदि सरकार कुछ उपायों को प्रारम्भ करने पर गंभीरता से विचार करे। मैं यह उदाहरण देता हूँ। कृषि उत्पाद सभी नष्ट हो जाने वाले उत्पाद है, परन्तु हमारे पास अपेक्षित अवसंरचना नहीं है कि हम इस नष्ट होने वाले उत्पादों को संरक्षित रख सकें। अत: हमें सभी मिलों और गांवों में शीतगृहों की आवश्यकता है, जो हमारे पास नहीं है। कुल उत्पाद का लगभग 30 प्रतिशत, जो हमें उत्पादकों से प्राप्त होता है, संरक्षण सुविधाओं के अभाव में प्रति दिन नष्ट हो जाता है।

हमारे उत्पादों के लिये स्वदेशी के साथ ही विश्व बाजार बहुत बड़ा है। हम निर्यात कर सकते हैं और हम यह कर भी रहे हैं, परन्तु पिछले दो-तीन वर्षों से हम माननीय मंत्री से मांग कर रहे हैं कि इन उत्पादों का निर्यात करने के लिए अवसंरचनामक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिएं। विश्व बाजार तथा बड़ा है कि हम अपने समस्त उत्पादों का निर्यात कर सकते हैं। हमारा यह अनुभव है कि हम सब्जियां, फल, फूल और आलूओं का भी निर्यात कर रहे हैं। हम अन्य देशों से प्राप्त प्रशीतक कन्टेनरों में आलू का निर्यात कर रहे हैं, स्वतन्त्रता के 60 वर्षों बाद भी, हमारे पास अपने प्रशीतक कन्टेनर नहीं है। अत:, मेरा यह विशेष प्रस्ताव था कि हमारे पास अपने प्रशीतक कन्टेनर होने चाहिएं।

हमारे द्वारा उत्पादित किए जाने वाले कृषि उत्पादों के सम्बन्ध में अब समय आ गया है कि हमें अपने फलों और सब्जियों से मूल्य-वर्धित उत्पादों का उत्पादन करना चाहिए। हमें उनसे बहुत से मूल्य-वर्धित उत्पाद मिल सकते हैं। उसके लिए, उन्होंने पश्चिम बंगाल में अनेक खाद्य प्रसंस्करण इकाइयां प्रारम्भ की हैं। मैं समझता हूँ कि अन्य राज्यों में भी वहाँ के लोग इस दिशा में प्रयास कर रहे हैं। यदि हम इन उत्पादन इकाइयों को कुछ सहायता और सहयोग दें तो निर्यात की अत्यधिक संभावना है। फिर हम उत्पाद क्षेत्र में बहुत अच्छा कर सकेंगे और विश्व बाजार पर अपनी पकड़ बना सकेंगे।

यह हमारा अनुभव है कि जब नए उद्यमी बैंकों में जाते हैं, तो उन्हें बैंकों से पर्याप्त सहायता नहीं मिल पाती है। चूंकि यह विषय नया है और वे उद्यमी नए हैं, इसलिए बैंक उन्हें वित्त प्रदान करने में झिझकतें हैं। मैं माननीय वित्त मंत्री से निवेदन करता हूं कि वे बैंकों को आवश्यक निर्देश दें ताकि इस प्रकार के नए उद्योगों को विशेष लाभ मिल सके।

यू पी ए सरकार गरीब जनता की देखभाल करने के लिए वचनबद्ध है। पिछले बजट में, मैंनें कहा था कि कारीगरों, बढ़ईयों और कार-मरम्मत करने वाले मैकेनिकों को अच्छे यत्रों, हस्त चालित-यंत्रों की आवश्यकता है। इन हस्त-चालित यंत्रों पर 12 प्रतिशत उत्पाद शुल्क लगता है। अन्य यंत्रों पर, वित्त मंत्री ने इसे घटाकर 4 प्रतिशत कर दिया है। अत: मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि इस पर विचार करें। यदि कारीगरों को अच्छे यंत्र मिलेंगे, तो इसमें उन्हें अच्छी सामग्री उत्पादित करने का प्रोत्साहन मिलेगा। विश्व बाजार में हमारा अनुभव रहा है कि हमारे उत्पाद, इनमें स्वयं-सहायता समूहों द्वारा उत्पादित सभी उत्पाद सम्मिलित हैं, स्वीकार्य हैं। उन्हें इस प्रकार के छोटे-छोटे औजारों की आवश्यकता है।

यह ग्रामीण क्षेत्र ग्रामीण बैंकों के माध्यम से सुविधाएं प्राप्त करता है। ग्रामीण बैंकों की वास्तविक स्थिति क्या है? ग्रामीण बैंकों को कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है, यदि आज उनकी तुलना राष्ट्रीयकृत बैंकों से करें तो ऐसा ही पाएंगे, जबकि वे सभी मांगें कर रहे हैं। सरकार भी उच्चतम न्यायालय के आदेश पर विचार नहीं कर रही है। मैं माननीय वित्त मंत्री से निवेदन करता हूं कि वर्षों से ग्रामीण बैंकों द्वारा सामना की जा रही समस्याओं पर ध्यान दिया जाए और उनका समाधान किया जाए।

[श्री सुधांशु सील]

एक प्रतिवेदन आया है, और वित्त मंत्री इसे देख चुके हैं कि, भारत में प्रत्येक 30 मिनट के अन्दर एक किसान आत्महत्या कर रहा है। यह हमारे लिए बड़ी ही शर्म की बात है यदि आजादी के 60 वर्षों के बाद भी हम इस बारे में गंभीर नहीं है और कृषि क्षेत्र पर विशेष ध्यान नहीं देते हैं। हमारी जी डी पी की विकास दर अच्छी है। हमारी सेवा क्षेत्र और इंजीनियरी क्षेत्र की उपलब्धियाँ वास्तव में उल्लेखनीय हैं।

मैं इसके लिए श्री चिदम्बरम जी को बधाई देना चाहता हूं, परन्तु कृषि क्षेत्र में कटाव जारी है। अत:, आपकी इस समस्या का समाधान करना होगा। इसमें निश्चित तौर पर अधिक रोजगार का सृजन होगा, और इससे यूपीए सरकार के न्यूनतम साझा कार्यक्रम के उद्देश्य की प्राप्ति होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय: अगले वक्ता हैं–श्री शैलेन्द्र कुमार। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वे अपना भाषण पाँच मिनट में समाप्त करें।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): उपाध्यक्ष महोदय, आपने जो मुझे आज यहां बोलने का समय दिया है, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। वर्ष 2007-2008 के जो अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर जो चर्चा हो रही है, उसमें भाग लेने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। आज अगर देखा जाए तो पूरे देश के अंदर 83 करोड़ 60 लाख जो हमारे भारतीय हैं, 20 रुपये प्रतिदिन से कम पर गुजारा कर रहे हैं, यह स्थिति भी बहुत चिंताजनक है। हम चाहें जितना विकास कर लें, आज लोग इतने गरीब हैं और गरीबी के कारण इतने संकटग्रस्त है कि उनकी तरफ भी विशेष तौर पर हमें ध्यान देना होगा। जहां तक देखा गया है, आज देश के अंदर सौ प्रतिशत साक्षरता अभी नहीं हो पाई है जबकि प्राथमिक शिक्षा को बीच में छोड़ देने वाले बच्चों की संख्या कम हुई है लेकिन हमने केवल उस पर इतना ध्यान दिया है कि वह व्यक्ति केवल हस्ताक्षर कर लेता है। बाकी मैं अभी आंकड़े देख रहा था, नवजात शिशु के भरण-पोषण के लिए भी कोई व्यवस्था नहीं की गई है और शिशु-मृत्यु दर में कमी लाने की आरे भी हमारा प्रयास इस बजट में तेज होना चाहिए। जैसा कि कहा गया है कि पूरे देश के अंदर सभी के लिए स्वच्छ पेयजल की व्यवस्था कराई जाएगी। लेकिन आज तक वह नहीं हो पाया है और ज्यादातर ग्रामीण क्षेत्रों में देखा गया है और खासकर जो अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति की बस्तियां हैं, या स्लम बस्तियां हैं उनमें आज भी प्रकाश की व्यवस्था नहीं हो पाई है। यह देश के लिए गंभीर संकट है और सरकार के लिए सोचने वाली बात है। इस बजट मतें माननीय मंत्री जी प्रावधान अवश्य करेंगे।

जहां तक ऊर्जा का सवाल है, यह सरकार के लिए चुनौती बनी हुई है। आज हम देखें तो कच्चे तेल का जो हमारे पास सीमित भंडार है, उससे भी समय-समय पर कठिनाइयां उठती हैं और तेल के दामों में हमेशा बढ़ोतरी होती रहती है। आज चाहे वह बॉयोगैस हो या सौर ऊर्जा हो, कृषिअपशिष्ट अक्षय ऊर्जा या आक्रामक दोहन की ओर हम बढ़ रहे हैं, आज यह भी हमारे सामने चुनौती है। इसके लिए भी हमें गंभीरता से सोचना पड़ेगा। हम अगले वर्ष 11वीं पंचवर्षीय योजना के लिए पदार्पण कर रहे हैं लेकिन हमें यह देखना पड़ेगा कि पांच वर्षों के अंदर जो यू. पी. ए. गवर्नमेंट की एक प्रतिबद्धता है कि हम पांच वर्षों में गरीबी का उन्मूलन कर लेंगे लेकिन आज गरीब आदमी गरीब होता जा रहा है। बहुत से ऐसे लोग हैं जो रोज कमाते हैं और रोज खाते हैं। हमें उनके लिए भी व्यवस्था करनी पड़ेगी। आपने व्यवस्था की है कि जो संभावित टैक्सों की चोरी पूरे देश में होती है, उससे हमारे राजस्व का बहुत नुकसान हो रहा है। उसमें आपने यह व्यवस्था की है कि हम उसको प्रोफाइल बनाएंगे और जहां तक हमने देखा है कि आज भी देश को आजाद हुए 60 वर्ष हो गए हैं लेकिन 15 वर्षों में असमानता इस देश में बढ़ी है। आज हम उस असमानता को दूर करने में कामयाब नहीं हो पाए हैं। इसलिए हमें गंभीरता से इस पर सोचना पड़ेगा। अगर हम अपने देश की तुलना अमरीका से करें तो हम पाएंगे कि हमारे देश में धनाढ्य लोगों की कमी नहीं है। दूसरे नं. पर अभी देश में धनाढ्य लोगों की गिनती हुई है लेकिन अगर गरीबी देखें तो आज भी ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी जैसी की तैसी ही है। आज हमारी सरकार जो लोग 12 रुपये से कम अर्जन कर रहे हैं, उसमें गुजारा करने वाले लोग हैं, उससे कम को गरीबी रेखा से नीचे मानते हैं। लेकिन बहुत से लोग ऐसे हैं अगर वे काम करने न जाएं तो उनके घर में चूल्हे नहीं जलते हैं, उनको खाना नहीं मिल पाता है। इसकी चिंता हमें करनी होगी। आज भी समाज का एक बड़ा हिस्सा है जो विकास से कोसों दूर है। गांवों में विकास होता है, मेन गांव में तो हो जाता है लेकिन जो छोटे-छोटे हिस्से हैं जहां पर स्लम बस्तियां हैं या एस सी ए सटी के लोग हैं, उनके यहां आज भी विकास नहीं हो पा रहा है। आज अगर बिजनैस कम्युनिटी इंडैक्स में देखा जाए तो प्रतिस्पर्धा में चीन 57वें स्थान पर है। भारत 31वें स्थान पर है जब कि इसके पहले यह चीन से आगे था। इसलिये हमें इस बात का प्रयास करना पड़ेगा कि यह चीन से आगे बढ़े।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि आज भी हमारे देश में करोड़पतियों की संख्या में बढ़ोत्तरी हो रही है लेकिन हमारे वित्त मंत्री जी ने अनुपूरक मांगों के माध्यम से और पैसे मांगे है। इसलिये मेरी मांग है कि माननीय वित्त मंत्री जी ग्रामीण

और विशेषकर कृषि क्षेत्र की ओर ज्यादा ध्यान दें। हमारे एस. सी., एस. टी. और मॉईनौरटीज के लोग, जो स्लम बस्तियों में रहते हैं, उनके जीवन-स्तर को ऊंचा उठाने और उनकी जिन्दगी में रोजमर्रा की चीजों की कमी न हो, उन्हें उपलब्ध कराने की व्यवस्था करें, तभी हमारा देश विकास कर सकता है।

[अनुवाद]

श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा (बोब्बिली): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2007-08 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगों (सामान्य) के समर्थन में खड़ी हुई हूँ। इनका समर्थन करते हुए, मैं माननीय वित्त मंत्री जी के विचारार्थ कुछ सुझाव रखना चाहती हूँ।

यू पी ए सरकार की उपलब्धियां उल्लेखनीय हैं। जहाँ तक प्रत्यक्ष कर संग्रहण की बात है, इसमें 1 अप्रैल 2007 से 15 नवम्बर 2007 के बीच 43.9 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। निबल कर संग्रहण 1,40,373 करोड़ रुपए है। मुझे यह जानकर खुशी है कि आयकर विभाग ने इस वित्तीय यर्ष के प्रथम सात महीनों में 30 लाख से अधिक लोगों को कुल 18.448 करोड़ रुपए की राशि लोगों को वापस की गई। 2 नवम्बर, 2007 को भारत के निर्यात में 1.9 प्रतिशत हुई है। ये सभी उच्च आर्थिक विकास के द्योतक हैं।

इन्दिरा आवास योजना के अन्तर्गत प्रत्येक मकान की प्रति एकक लागत में वृद्धि हुई है, जो कच्चे माल जैसे सीमेन्ट, स्टील के मूल्यों में वृद्धि की वजह से हुई है। अत:, मैं सरकार से तदनुसार बजट में वृद्धि का निवेदन करती हूँ जैसाकि माननीय सदस्य श्री राहुल गांधी ने पहले ही अनुरोध किया है कि एम आर ई जी पी का विस्तार कर इसे सारे देश में कार्यान्वित करने की आवश्यकता है। एन.आर.ई.जी.पी. के अंतर्गत किये जाने वाले कार्यों की सूची की मदों में वृद्धि किये जाने की भी आवश्यकता है। उदाहरण के लिए, पशु चारा प्लाटों का विकास करना, धोबी घाटों का निर्माण करना, श्मशानों का पुनरूद्धार करना और उनकी मरम्मत करना इत्यादि। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता की मांग है और मेरा विचार है कि कुछ और निर्वाचन क्षेत्रों से भी यह मांग होगी कि एन आर ई जी पी की अवधि को 100 दिन से बढ़ाकर 150 दिन कर दिया जाए। निसन्देह, 100 दिनों की कार्य योजना ने ग्रामीण जनसंख्या के शहरी क्षेत्रों की ओर पलायन को बखूबी रोका है। एन आर ई जी पी के अन्तर्गत, हम टिकाऊ आस्तियों का सृजन करने, कार्य करने का सुनिश्चित अधिकार, और सुनिश्चित खाद्य पदार्थ, और बेहतर स्वच्छता सुविधाओं को बनाने में समझ रहे हैं। एन आर ई जी पी के अन्तर्गत, यदि कोई दानकर्ता स्थायी संरचना जैसे विद्यालयी इमारतें, आंगनवाड़ी इमारतें, सड़कों नालियों इत्यादि को बनाने के लिए वित्तीय सहायता देना चाहे, दानकर्ताओं का स्वागत करना चाहिये और उन्हें प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के तहत हम स्वास्थ्य पर बहुत पैसा खर्च कर रहे हैं। यहां भी हमें प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, प्राथमिक स्वास्थ्य उप केन्द्र जैसे स्थायी आधारभूत संरचना सृजित करने चाहिए जिनमें हम पैरा-मेडिकल कर्मचारियों को उनके आवास के लिए कमरा उपलब्ध करा सकें। आपातकालीन मामले में उनकी पहुंच ग्रामवासियों तक हो।

जहां तक मध्याह्न-भोजन संबंधी योजना का संबंध है, यह सुविधा दसवीं कक्षा तक के विद्यालय जाने वाले बच्चों को मिलनी चाहिए। ऐसा हो रहा है कि यदि एक परिवार में दो बच्चे हैं जिसमें एक सातवीं कक्षा में और दूसरा नौवीं कक्षा में पढ़ रहा है, तो सातवीं कक्षा में पढ़ने वाला बच्चा मध्याह्न-भोजन योजना के अंतर्गत आता है जबकि दूसरा बच्चा जो नौवीं कक्षा में है, इससे वंचित रह जाता है। यहां भी सर्व शिक्षा अभियान के तहत स्थायी रसोई भवन एवं अन्य आधारभूत संरचना तैयार किए जा सकते हैं। शिक्षकों की सेवानिवृत्ति के पश्चात् रिक्त पदों को नहीं भरा जा रहा है। विद्या स्वयं सेवक हैं जो छात्रों को पढ़ाने के लिए आगे आ रहे हैं। उन्हें अधिक प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। संगीत, कला, नृत्य, योग, शारीरिक स्वास्थ्य, दिमागी क्षमता, भारतीय संस्कृति एवं परम्परा जैसे विषयों को शामिल कर व्यावसायिक शिक्षा के दायरे को बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। सर्व शिक्षा अभियान के तहत अतिरिक्त आबंटन को बढ़ाया जा सकता है।

जहां तक कृषि क्षेत्र का संबंध है, तेल से चलने वाली छोटी मशीनों की लागत को कम किए जाने की आवश्यकता है। मैंने इस संबंध में माननीय कृषि मंत्री जी को पत्र लिखा था। उन्होंने बड़ी दयालुता के साथ आश्वासन दिया कि इसे लागू किया जाएगा। मैं सोचती हूँ कि इसे जल्द से जल्द लागू किए जाने की आवश्यता है क्योंकि इससे छोटे एवं सीमांत किसानों को सब्जी, फल इत्यादि जैसी नकदी फसलों को उगाने के लिए तालाबों से पानी खींच कर सूखी धरती की सिंचाई में काफी सहायता मिलेगी।

कृमि खाद बनाने में कम लागत लगती है और इससे अधिक लाभ प्राप्त होता है। कृमि खाद का उपयोग बागवानी, मत्स्य पालन एवं अन्य कृषि क्षेत्रों में किया जा सकता हैं। इससे फसल पैटर्न के चक्रण को मजबूती मिलेगी और उत्पादन भी अधिक होगा।

राष्ट्रीय विषाणु जनित रोग नियंत्रण कार्यक्रम एवं एकीकृत रोग निगरानी नियंत्रण कार्यक्रम के लिए अतिरिक्त निधियों का आबंटन एक स्वागतयोग्य कदम है। इससे बिमारियों को नियंत्रित करने एवं अनुसंधान व विकास प्रयत्नों को मदद मिलेगी। इस संबंध में, मैं सरकार को ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि मैंने विजयनगरम में विषाणु जनित रोग नियंत्रण एवं अनुसंधान संस्थान को खोलने का अनुरोध पहले ही किया है, यह संस्था आन्ध्र प्रदेश के जनजातीय लोगों और साथ ही उड़ीसा, छत्तीसगढ़ एवं मध्य प्रदेश [illegible] राज्यों

[श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा]

की देख-रेख करेगी। मैं सरकार से पुन: आग्रह करूंगी कि वह कृपया आंध्र प्रदेश राज्य में इस केन्द्र की स्थापना करने पर विचार करे क्योंकि यह पड़ोसी राज्यों के लिए भी उपयोगी होगा।

जहां तक सिने कलाकारों द्वारा कर वंचन का संबंध है, आयकर विभाग को उनसे बकाया कर वसूलने में कोई उदारता नहीं दिखानी चाहिए। मैं समझती हूँ कि एक गुटखा फैक्ट्री द्वारा बड़ी मात्रा में केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की वंचना की जाती रही है। विभाग को बकायों की वसूली के लिए इस कंपनी से कठोरता पूर्वक निपटना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करती हूँ और अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूँ।

[हिन्दी]

डा. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो): उपाध्यक्ष महोदय, कहा गया है–

"सर्वे भवन्तु सुखिन: सर्वे सन्तु निरामया:
सर्वे भद्राणि पश्यन्तु मा कश्चित् दुखभागभवेत्।"

मान्यवर, इस आधार पर यदि हम आपके कार्यकलापों को देखे तो कहीं आप लोगों को सुख-सुविधा नहीं दे पाए हैं। आज लोग मंहगाई से परेशान हैं। महंगाई बढ़ रही है और आम आदमी का जीना मुश्किल हो रहा है। लोगों को गांव गांव में जो गैस मिलने का प्रावधान हो गया था, अब फिर से लोगों को उसकी कमी होने लग गई है और वे कहने लगे हैं कि सांसद जी, आपके कोटे से क्या गैस नहीं मिलती? यह बिल्कुल उलट हो रहा है। इस पर आपको ध्यान देना पड़ेगा। हमने रामराज की कल्पना की है और लोक कल्याण के लिए सरकार को बनाया गया है। रामराज की जो परिभाषा थी, उसमें कहा गया है–

"दैहिक, दैविक भौतिक तापा, राम राज नहिं काहू व्यापा।"

लेकिन अतिवृद्धि, बाढ़ और सुखाड़ के कारण तबाही हो रही है। हमारे संसदीय क्षेत्र में टीकमगढ़ छतरपुर लेकिन अतिवृष्टि, बाढ़ और सुखाड़ के कारण तबाही हो रही है। हमारे संसदीय क्षेत्र में टीकमगढ़ छतरपुर, खजुराहो और उसरो लगे हुए रीवां संभाग के जिले दमोह, पन्ना, सागर, रीवा, सतना और साथ लगे उत्तर प्रदेश के कुछ हिस्सों में चार वर्षों से वर्षों नहीं हुई है। अकाल की स्थिति पैदा हो गई है। तालाबों और नदियों का पानी सूख गया है। चारा नहीं है। जो फसलें बोई गई, वे नहीं आई। नई फसलें बोए जाने का सवाल ही पैदा नहीं होता। पलायन हो रहा है। गांव के गांव उठ रहे हैं। उसके बाद भी केन्द्र से कोई दल नहीं गया। हमारे यहां माननीय मुख्य मंत्री शिवराज जी अपने सीमित साधनों द्वारा लोगों की मदद कर रहे हैं, लेकिन अभी तक हमारे कृषि मंत्री जी ने कोशिश नहीं की कि उस इलाके में जाकर स्थिति देखें।

मैं आपको आमंत्रित करता हूं, आप वहां केन्द्रीय दल को लेकर आइए और मुआयना करवाइए। वहां हालात बहुत खराब है। किसानों के पास कुछ नहीं है। उनके पास जो बीज था, वह उन्होंने खेत में बो दिया। उसका जर्मीनेशन नहीं हुआ। सिंचाई के संसाधन नहीं हैं। जितने थे वे सब सूख गए हैं। अब ऐसे हालात में किसानों के पास कुछ नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि एक तो किसानों के कर्जे माफ कीजिए। बिजली में उतना करंट नहीं है जितना बिजली के बिल में है। उसके कारण आदमी परेशान हैं। घरों से लोगों की मोटरें जब्त हो रही हैं, लोगों के ट्रैक्टर जब्त हो रहे हैं। आपकी गरीबी को ऊपर उठाने की पॉलिसी हमारी समझ में नहीं आती। ट्रैक्टरों की कीमत दुगनी और तिगुनी हो रही है और कारें सस्ती हो रही हैं। यह किसानों का देश है। यह कृषि प्रधान देश है। इस तरफ आपको ध्यान देना चाहिए, लेकिन इस तरफ आपका ध्यान नहीं है। इस प्रकार वहां जो स्थिति बन रही है, उसे गम्भीरता से लेना पड़ेगा।

महोदय, रोजगार गारंटी का जो कार्यक्रम है, उसके अंदर आपको अधिकारी बंदरबांट कर रहे हैं। वहां कोई भी काम ढंग से नहीं हो रहा है। उसे देखने की आवश्यकता है। जनप्रतिनिधियों से कोई बात नहीं होती है। कलैक्टर मनमाने ढंग से वितरण कर रहे हैं। इसे भी आपको देखना पड़ेगा। मैं एक बात और आपको बताना चाहता हूं कि जब माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार थी, तब बी. एस. एन. एल. के जितने काम हुए, उसके बाद उनमें कोई इजाफा नहीं हुआ है। कोई नए टॉवर नहीं लगे हैं। दूरसंचार का जो भोपाल सर्किल है, उसके गोदाम से करोड़ों रुपए की चोरियां हो रही हैं। 30-40 अधिकारियों के ऊपर कार्रवाई हो रही है। उन्हें अलग किया गया है। उसके बाद भी वहां जो दूरसंचार सर्किल में जो भ्रष्टाचार हो रहा है, उसके ऊपर कोई कार्रवाई नहीं हो रही है। उन्हें ऊपर से संरक्षण दिया जा रहा है।

मान्यवर, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आज गरीबी के कारण आदमी परेशान है। बेरोजगारी बहुत है। काम मिल नहीं रहा है। महंगाई बहुत बढ़ रही है जिससे गरीबी और ज्यादा बढ़ रही है। बड़े लोगों और गरीबी के बीच जो खाई है, उसे पाटने के लिए आपने डिमांड्स फॉर ग्रांट में कोई व्यवस्था नहीं की है और न ही हमें इन्हें देखने से ऐसा लगता है कि आपकी कोई ऐसी सोच है कि आप देश में व्याप्त बेरोजगारी और गरीबी को दूर करना चाहते हैं। इसलिए हमारा निवेदन है कि–

जिन्हें रोटी की जरूरत थी, रोटी न मिली,
जिन्हें बोटी की जरूरत थी, बोटी न मिली,
क्या तुम्हारी सियासी जकरीरों को चाटें,
नंगे को लंगोटी न मिली।

महोदय, देश में ऐसे हालात हैं। आप जाइए, जरा देखिए। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे यहां खजुराहो और ओरछा हैं, जो राष्ट्रीय ही नहीं बल्कि अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल हैं। इन्हें यदि आप इंडस्ट्रीज की तरह देखें और उन्हें लोकलाइज करें, सार्वजनिक करें, तो इससे वहां के लोगों को रोजगार मिलेगा, काम बढ़ेगा और लोगों की माली हालत सुधरेगी। सड़कों की हालत खराब है। वहां आवागमन नहीं है। वे टूरिस्ट प्लेस हैं, लेकिन खजुराहो के लिए भी कोई आवागमन की अच्छी सुविधा नहीं है। रेलवे के अन्तर्गत ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन बन रही है। आपके वन विभाग द्वारा उसमें अड़ंगे डाले जा रहे हैं। विकास कार्यों में अड़ंगे लग रहे हैं। दूरसंचार के काम में अड़ंगे लगाए जा रहे हैं। उन्हें ठीक करने की आवश्यकता है। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपका धन्यवाद करते हुए, यह निवेदन करूंगा कि हमारे उस संसदीय क्षेत्र में और बुंदेलखंड के उत्तर प्रदेश मध्य प्रदेश के हिस्से में, रीवां संभाग के हिस्से में, चार वर्षों से वर्षा न होने के कारण भयानक सूखा पड़ रहा है। वहां हालात बहुत खतरनाक हैं। वहां से पलायन हो रहा है। इसलिए वहां के किसानों के कर्ज माफ कीजिए। उनके बिजली के बिल माफ कीजिए। पशुओं के लिए चारे का इंतजाम कीजिए। वहां पीने का पानी ट्रांसपोर्ट कर के पहुंचाना पड़ेगा जिससे लोगों को पीने का पानी मिल सके। उसके लिए इंतजाम कीजिए। इसके अलावा और कोई उपाय नहीं है, क्योंकि वहां नदी-नाले और तालाब सब सूख गए हैं। हमारी बार-बार प्रार्थना है कि इनके ऊपर आप विशेष रूप से ध्यान दें।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: इससे पूर्व कि मैं अगले वक्ता से बोलने के लिए अनुरोध करूं, मैं एक अनुरोध करना चाहूंगा। मेरे पास उन माननीय सदस्यों की लंबी सूची है जो बोलना चाहते हैं। मैं उन माननीय सदस्यों से अनुरोध करना चाहूंगा कि जो सदस्य अपने लिखित भाषण को पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं और ये भाषण कार्यवाही वृत्तांत का हिस्सा होंगें।

अब मैं श्री महताब से बोलने के लिए अनुरोध करता हूं, कृपया पांच मिनट का समय लें।

[हिन्दी]

***श्री अविनाश राय खन्ना** (होशियारपुर): महोदय, मैं सामान्य बजट पर कुछ लिखित सुझाव टेबल पर रखने की अनुमति चाहता हूं कि हम सब जानते हैं कि सारा देश करदाताओं के द्वारा दिये गये कर से चलता है और सरकार बार-बार कर दर में संशोधन कर उसे बढ़ाती भी है यही पॉलिसी रहती है कि ज्यादा से ज्यादा कर देशवासियों से कैसे वसूला जाये। जिस हिसाब से करदाताओं को अपना हिसाब किताब रखना पड़ता है और सी. ए. और वकील करके अपने हिसाब किताब को इनकम टैक्स या अन्य टैक्स विभागों में जमा कराना पड़ता है। जो दुर्दशा करदाता की इन दफ्तरों में होती है वो काबिले बयान नहीं है। करदाता एक तरफ तो कर देता है दूसरी तरफ बेईज्जत भी होता है। जबसे देश आजाद हुआ है देश के करदाता ने कर देना शुरू किया है उसके बदले उन्हें कभी भी मान सम्मान नहीं मिला न ही कोई सामाजिक सुरक्षा जैसे कानून हम उन्हें दे जाये।

इस बहस में बहुत से सुझाव आ चुके हैं बहुत सी बातें रखी जा चुकी हैं मैं उनको दोहराना नहीं चाहता। मैं माननीय वित्त मंत्री को एक सुझाव देना चाहता हूं कि करदाता का विभागों में सरकार में वह सरकारी कर्मचारियों में सम्मान बढ़े ऐसी योजना सरकार को बनानी चाहिए। उदाहरण के तौर पर जो किसी प्रदेश में सबसे अधिक कर देता है उसको प्रदेश स्तर की किसी भी सरकारी कमेटी में सदस्य लेकर उसका मान सम्मान किया जा सकता है और इस बात को जिला और मंडल इकाई तक लागू किया जाना चाहिए। सबसे ज्यादा कर देने वाले व्यक्ति को 15 अगस्त और 26 जनवरी के कार्यक्रमों में सम्मान किया जाना चाहिए ताकि वे लोग बाकी सभी देशवासियों के लिए प्रेरणा के स्त्रोत बने। अगर किसी करदाता की मृत्यु हो जाती है या व किसी कारण विक्लांग हो जाता है। तो उसकी सामाजिक सुरक्षा की जिम्मेदारी सरकार अपने ऊपर ले। उदाहरण के तौर पर सभी कर देने वाले लोगों का उनके कर के अनुपात में अगले कई वर्षों तक का बीमा कराया जा सकता है। अस्पतालों में भी करदाताओं के लिए विशेष सुविधाओं की व्यवस्था होनी चाहिए।

मेरा एक मत है कि जब तक देश का हर नागरिक देश की अर्थव्यवस्था में अपना योगदान नहीं डालता तब तक देश इस देश का जो विकास होना चाहिए वो नहीं कर सकता। इसलिए एक ऐसी योजना बनाई जाये जिसमें स्वच्छा से लोग अपना योगदान देश के विकास में डालें। इससे एक तो देश के प्रति प्यार बढ़ेगा और देश के विकास में प्रधानमंत्री से लेकर एक आम आदमी तक का योगदान होगा।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): महोदय, मैं अपनी पार्टी का पहला वक्ता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: समस्या यह है कि मैंने सवा दो बजे तक अतिरिक्त अनुदानों की मांगों (सामान्य) पर चर्चा को समाप्त करना है क्योंकि मिनिस्टर साहब ने सवा दो बजे जवाब देना है।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब: ठीक है, महोदय मैं यथा संभव संक्षेप में बोलने का प्रयास करूंगा।

हमारे देश द्वारा बाहर से लिए गए ऋण से संबंधित एक प्रश्न के लिए सरकार द्वारा दिया गया उत्तर यह था कि इसमें लगभग 23 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। यह आंकड़ा मार्च 2007 के अंत तक का है। यही उत्तर दिया गया था। यह वृद्धि गत एक वर्ष में हुई है और यह धन आधारभूत संरचना के विकास के लिए है।

हम इसके खिलाफ नहीं हैं। किंतु वास्तविक खर्च समयबद्ध रूप से हो और इसमें पारदर्शिता हो। कुछ समय पहले, वित्त मंत्री जी ने गत वर्ष 18 अक्तूबर को हार्वर्ड विश्वविद्यालय में स्मारक व्याख्यान देते हुए कहा था

> "किसी लोकतंत्र में विकास संबंधी चुनौती कम विकट होगी क्योंकि आर्थिक प्रगति तीव्र गति से होती है। इसमें कोई विवाद नहीं है। भारत स्वदेशी उद्यमी प्रतिभाओं से सम्पन्न है। यह गरीब है क्योंकि कई नीतिगत एवं प्रक्रियागत बाधाएं आड़े आती हैं।"

मेरा प्रश्न यही है। वित्त मंत्री जी ने समस्या की पहचान कर ली है। इसका समाधान खोजने में उन्हें क्या बाधा आ रही है? कारण का पता चलने पर ही दवाई दी जाती है। उन्होंने लगातार चार बजट प्रस्तुत किए हैं।

सभी मुद्दे नहीं बल्कि 3-4 मुद्दे जो आज चिंता के विषय हैं, के बारे में चर्चा करते हुए मैं समझना चाहूंगा कि युवा जनसंख्या की दक्षता एवं उपलब्ध कार्य की प्रकृति के बीच अंतर है जिसे पूरा किए जाने की आवश्यकता है।

मैं समझता हूँ कि कौशल उन्नयन के लिए लगभग 31,000 करोड़ रुपए व्यय करने का प्रस्ताव है। हमें खुशी होगी यदि अनुदान की अनुपूरक मांगों पर जवाब देते समय वित्त मंत्री जी कौशल उन्नयन पर 31,000 करोड़ रुपए व्यय करने की इस परियोजना पर कुछ प्रकाश डाल सकें।

किंतु दसवीं योजना के संबंध में, मैं सरकार को ध्यान दिलाना चाहूंगा कि माध्यमिक शिक्षा के व्यावसायिकरण की केन्द्र प्रायोजित योजना के अंतर्गत यह आबंटन 350 करोड़ रुपए का था। आप इस मांग को कैसे पूरा करते हैं? आप यह धन कहां से लाएंगे? हमारी समग्र नीति में कौशल उन्नयन की विश्वसनीयता यह है कि हम अपने कौशल उन्नयन कार्य को सही परिप्रेक्ष्य में पाते हैं। हम इस कौशल-युवा वर्गों के कौशल एवं ग्रामीण भारत के कौशल-को काम में लगाते रहेंगें ताकि इससे हमें जनसांख्यिकीय लाभ प्रदान हों। यदि हमें यह लाभ नहीं प्राप्त होता है तो हमें जनसांख्यिकीय आपदा का सामना करना होगा।

यह वह समय है जब हमें दो तरह के भारत की बात करना बंद कर देना चाहिए, जोकि हम प्राय: सुनते आए हैं–एक शहरी भारत और दूसरा ग्रामीण भारत।

किंतु, विशेषकर हमारे देश की आर्थिक नीति के कारण गत 16-17 वर्षों में काफी बदलाव आए हैं। आज शहर अकुशल श्रमिकों को स्वीकार करने, खपाने एवं नौकरी देने में असमर्थ हैं। ग्रामीण अर्थव्यवस्था को कृषि से जुड़े कामगारों को अर्थव्यवस्था के अधिक उत्पादनकारी हिस्सों में लगाने में और भी अधिक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करनी है। उनके लिए राज्य एवं जिला स्तरों पर अधिक कर अंतराल, सरलीकृत विनियम एवं राज्य तथा जिला स्तरों पर भ्रष्टाचार की आवश्यकता है। ग्रामीण भारत की अपेक्षा शहरी भारत में तीव्र आर्थिक वृद्धि के दृष्टिकोण में बदलाव लाए जाने की आवश्यकता है।

अन्य धारणा यह है कि ग्रामीण भारत अब भी एक कृषि आधारित अर्थव्यवस्था है। वर्ष 2000 के अनुसार, ग्रामीण आर्थिक क्रियाकलापों में आधे से अधिक भाग के लिए कृषि उत्तरदायी था। यह लगभग 66 प्रतिशत था। दूसरी ओर ग्रामीण क्षेत्र में सेवा संबंधी क्रियाकलाप की, 28 प्रतिशत है, जो वर्ष 1981 में 21 प्रतिशत थी। उत्पादन कार्यों, सुविधा संबंधी क्रियाकलापों एवं निर्माण कार्यों की ग्रामीण अर्थव्यवस्था में हिस्सेदारी वर्ष 2000 में लगभग दोगुनी अर्थात् 18 प्रतिशत हो गयी, जबकि वर्ष 1971 में यह लगभग 10 प्रतिशत थी। इसलिए, शहरी एवं ग्रामीण भारत के बीच आय संबंधी अंतर में भी कमी आ रही है। इस प्रकार की नई गतिविधियां हो रही हैं। तदनुसार ही, बजटीय प्रावधान भी किए जाने चाहिए।

अन्य महत्वपूर्ण तथ्य सहज प्राप्य योग्य शहरी आवास है। शहरी क्षेत्रों में आधारभूत सुविधाएं भी समान रूप से दुष्प्राप्य हैं। केवल 15 प्रतिशत शहरी घरों के अपने परिसरों में पेय जल, विद्युत एवं शौचालय की सुविधाएं हैं। उनमें से 25 प्रतिशत से भी कम के पास स्वच्छता सुविधा प्रणाली है। आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय के आंकड़े दर्शाते हैं कि वर्ष 2012 तक शहरी आवास संबंधी आवश्यकता 25 मिलियन इकाई अधिक होगी जिसमें 97% गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले गरीब वर्ग होगा। अत: इस पहलू पर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है क्योंकि यह बहुत गंभीर मामला है।

ग्रामीण विद्युतीकरण के क्षेत्र में गरीबी रेखा से नीचे कुल लक्ष्य के केवल छह प्रतिशत घरों तक बिजली पहुंची है। हम बार-बार माननीय ऊर्जा मंत्री की अतिश्योक्तिपूर्ण बातें सुन रहे हैं लेकिन वास्तविकता क्या है। पिछले दो वर्षों में बमुश्किल लक्षित बी पी एल घरों के दो प्रतिशत घरों का विद्युतीकरण हुआ है। पहले दो वर्षों में 10 मिलियन हेक्टेयर की अतिरिक्त सिंचाई क्षमता को सृजित किये जाने के लक्ष्य की तुलना में केवल 2.6 मिलियन हेक्टेयर के लक्ष्य की प्राप्ति हुई है। जिन आवासीय स्थानों पर पेयजल की गुणवत्ता ठीक नहीं है, उनमें से केवल 5 प्रतिशत कवरेज ही किया जा सका।

अब, मैं भारत निर्माण पर आता हूं। पारदर्शिता, जवाबदेही की कमी और आंकड़ों का प्रामाणिक न होना भारत निर्माण की पहल करने के रास्ते में आने वाली अन्य समस्याएं हैं। प्रधानमंत्री जी ने भारत निर्माण को ग्रामीण भारत के लिए एक नई अर्थनीति माना है लेकिन वास्तव में यह अधकचरी नीति है। हमें वास्तविकता को देखना होगा। लगातार चार वर्षों तक अर्थव्यवस्था ने सरकारी भविष्यवाणी को युक्तियुक्त ढंग से धता बताया है। लेकिन मेरी राय है कि जी डी पी की उच्च दर मुख्यत: उपभोक्ता-मांग पर आधारित है। व्यय पर निर्बंधन से उद्योग पर प्रभाव पड़ेगा और इससे विकास दर की गति पर अंकुश लगेगा।

अपराह्न 2.00 बजे

उच्च ब्याज दरों पर भी ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। यह व्यय पर निरंतर कमी लाता है।

हाल ही में, मैंने हिन्दी के एक अखबार का संपादकीय पढ़ा। इसमें रसोई गैस के आयात को कम करने की आलोचना की गई है। इससे वे ग्रामीण क्षेत्र और अर्द्ध-शहरी क्षेत्र, जहां अधिकांशत: मध्य आय वर्ग के लोग रहते हैं प्रभावित हुए हैं और उन क्षेत्रों में रसोई गैस की आपूर्ति नहीं हो पा रही है। मुझे नहीं पता कि तेल कंपनियों को ऐसा करने की सलाह किसने दी। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वे इस पर पुन: विचार करें। ये सुविधाएं मांग के अनुसार दी जानी चाहिए। अधिकांश लोग रसोई गैस पर सब्सिडी नहीं चाहते। आप इसे उपलब्ध क्यों नहीं करा सकते?

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आज सप्लीमेंट्री डिमांड फार ग्रांट्स 2007-2008 पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं इसका समर्थन करता हूं और इसी के साथ मैं धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूं, माननीय वित्तमंत्री चिदंबरम जी को, देश के प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी को ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: बधाई टेबल पर लिखकर भी दी जा सकती है।

श्री आलोक कुमार मेहता: यू पी ए अध्यक्षा सोनिया गांधी जी को और लालू प्रसाद जी को। लालू प्रसाद जी को इसलिए बधाई कि इन बजटों में और देश के आर्थिक विकास में पिछले तीन वर्षों में रेल विभाग का बड़ा स्टेक रहा है। देश में भारत निर्माण योजना, शिक्षा के क्षेत्र में सर्वशिक्षा अभियान, मिड-डे-मील, संपूर्ण स्वच्छता अभियान, प्रधानमंत्री संपूर्ण रोजगार योजना, इंदिरा आवास योजना, जवाहर लाल नेहरू शहरी विकास योजना, राजीव गांधी विद्युतीकरण योजना, आदि तमाम योजनाओं के माध्यम से देश में विकास की गति तीव्र हुई है और सस्टेनेबल डेवलपमेंट का ट्रेंड बना है। मैं बधाई देना चाहता हूं कि लगातार 8 से 9 प्रतिशत ग्रोथ रेट को बनाए रखने में वर्तमान यू पी ए सरकार सफल रही है, जो बहुत बड़ी उपलब्धि है।

महोदय, जो बजट से संबंधित जो बातें हैं, उसको विस्तार से हमारे पूर्ववक्ताओं ने बताया। बहुत सारी बातें जो जनोपयोगी हैं, जनहित की हैं, उनसे मैं सहमत हूं और कृषि क्षेत्र पर एलोकेशन बढ़ाए जाने की मैं इच्छा रखता हूं। हमेशा से अपने भाषण में हम लोगों ने उन बातों को रखा है। अनाज के साथ-साथ फ्रूट्स और वेजिटेबल, जो प्रति वर्ष लगभग पचास हजार करोड़ रुपए का बर्बाद होता है, जो या तो किसानों के खेत में सड़ जाता है या किसानों को उसका किसी भी तरह से मूल्य नहीं मिल पाता है, उस ओर मैं वित्त मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। उस क्षेत्र में कोई सपोर्ट प्राइज भी नहीं है। ऐसे क्षेत्र में सपोर्ट प्राइज की व्यवस्था यदि न कर सकें, तो कम से कम विकेंद्रीकृत रूप से गांव-गांव तक उसके प्रोसेसिंग का या उसके वैल्यू एडीशन का इंतजाम केंद्र सरकार को करना चाहिए।

महोदय, जहां तक दुग्ध की बात है, पिछले दिनों यह बताया गया कि नकली दूध का उत्पादन शुरू हो गया है। असली दूध गांवों में छ: या सात रुपए किलो बिक रहा है, जबकि नकली दूध की मिठाइयां दिल्ली जैसे बड़े शहरों में परोसी जा रही हैं। ऐसी चीजों पर प्रतिबंध लगाने की व्यवस्था होनी चाहिए। सस्टेनेबल डेवलपमेंट, ग्रोथ रेट को गांव तक विकेंद्रीकृत करने की योजनाओं को बढ़ावा मिलना चाहिए। हमारे यहां कई स्वयंसेवी संस्थायें हैं और यहां स्वयं सहायता समूह बनाने की बात भी कही गयी। गांव-गांव में यह ग्रुप बन रहा है। सहकारी संस्थानों और स्वयं सहायता समूहों के माध्यम से हमें उसे मजबूत करने की आवश्यकता है, उसे आर्थिक रूप से मजबूत करने की आवश्यकता है और उन्हें उत्तम किस्म का आधुनिक प्रशिक्षण भी दिए जाने की आवश्यकता है।

[श्री आलोक कुमार मेहता]

उन्हें धनराशि उपलब्ध करवाने की आवश्यता है ताकि वे भी आत्मनिर्भर बन सकें और आर्थिक क्षेत्र में विकास के साथ-साथ उनका विभिन्न क्षेत्रों में भी विकास हो सके।

पिछले दिनों विपक्ष के साथी ने अमरीका के बारे में कहा। देश में भी अमीरों की संख्या बढ़ रही है, यह अच्छी बात है, लेकिन अमीरों और गरीबों के बीच खाई नहीं बढ़नी चाहिए, इस बात पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

देश में पेयजल में क्वांटीटेटिव डैवलपमैंट हुई है, लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि जहां आर्सेनिक और फ्लोराइड आदि जैसे पदार्थ पाए जाते हैं, वहां क्वालीटेटिव ग्रोथ की भी आवश्यकता है जिससे बीमारियों पर रोक लग सके। *...(व्यवधान)*

विकासशील अर्थव्यवस्था का लाभ आधे से अधिक लोगों तक गांवों तक पहुंचे, इसके लिए सहकारिता के मॉडल में माकूल सुधार किए जाने की आवश्यकता है। पिछले कई वर्षों से विभिन्न सरकारों के माध्यम से समाजवादी मूल्यों का हनन किया गया है और उसे कैपिटलिज्म पैटर्न पर ढालने की कोशिश की जा रही है। इसलिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि देश के सहकारी संस्थानों को, जो समाजवादी सिद्धान्तों पर आधारित हैं, उन्हें प्रोत्साहित किया जाना चाहिए और विभिन्न तरह की मदद दी जानी चाहिए।

मैं आपको बिहार के बारे में कुछ बातें बताना चाहूंगा। पूरे देश में बी पी एल की सूची में बहुत बड़े पैमाने पर गड़बड़ी हो रही है, लेकिन बिहार में कुछ ज्यादा हो रही है। अभी तक वहां शुद्ध सूची नहीं बनाई गई है। प्रावधानों के अनुरूप उसे पंचायत भवनों में लगाया जाना था, लेकिन अभी तक कहीं कोई सूची नहीं लगी है। यहां से इंदिरा आवास योजना के तहत जो पैसा भेजा गया, वह जैसे का तैसे रखा हुआ है। जॉब कार्ड नहीं बनाया गया है, इसीलिए बिहार में रोजगार गारंटी योजना का कार्यान्वयन शून्य पर है। बिहार में भारी अनियमितता है।*...(व्यवधान)* बिहार में एक मंत्री का नाम बी पी एल सूची में है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री आलोक कुमार मेहता: समस्तीपुर जिले में राजीव गांधी विद्युतीकरण योजना का कार्यान्वयन अभी शुरू भी नहीं हुआ है। *...(व्यवधान)* उसका उद्घाटन भी नहीं हुआ है। उसकी एजैंसी बिहार विद्युत बोर्ड है। *...(व्यवधान)* मैं कहना चाहूंगा कि इंडो-नेपाल हाई डैम प्रोजैक्ट को बनाया जाए। *...(व्यवधान)*

लालू प्रसाद जी और हम लोगों ने मिलकर प्रधान मंत्री जी को ज्ञापन दिया था कि एटॉमिक एनर्जी प्लांट की शुरूआत की जाए। इसलिए उसे भी अपने एजेंडे में रखें।*...(व्यवधान)* फॉरेस्टेशन, वाटर मैनेजमैंट और नान-कन्वैशनल एनर्जी पर एम्फेसिस दिया जाना चाहिए। बिहार में सीडी रेशियो मात्र 33 प्रतिशत है जबकि राष्ट्रीय औसत 65 प्रतिशत है। बिहार में इस वर्ष बाढ़ प्रभावितों के साथ-साथ भीषण वर्षा और जल जमाव से कुप्रभावित कृषि क्षेत्रों एवं लोगों को भी विशेष इंदिरा आवास एवं अन्य सहायता दी जाए। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब कुछ भी कार्यवाही वृत्तात में शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। अभी कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इडुक्की): मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों (सामान्य) का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान केवल दो पहलूओं की ओर दिलाना चाहता हूँ। राष्ट्रीय बचत योजना हमारे देश में काफी प्रचलित रही है। पहले यह बहुत ही लोकप्रिय योजना थी। लेकिन 13.2.2006 से राष्ट्रीय बचत की ब्याज दरों में कोई संशोधन नहीं हुआ है जबकि बैंकों ने अपनी जमा योजनाओं की ब्याज दरों में कई बार संशोधन किया है। व्यावहारिक रूप से राष्ट्रीय बचत योजना अभी इतनी प्रसिद्ध नहीं है और डाकघरों में जमा बचत निधियों का भारी मात्रा में प्रत्याहरण हो रहा है। मासिक योजनाओं पर परिवक्वता बांड था 10% दिया जाता था लेकिन वह अब रोक दिया गया है। केरल के मामले में 2007-2008 में इन महीनों में कुल 2600 करोड़ रुपए अग्रहित किये गए। इसलिए, भारी मात्रा में प्रत्याहरण से राज्य का योजनागत व्यय प्रभावित होगा क्योंकि राष्ट्रीय बचत के अंतर्गत संग्रहित की जा रही इस निधि को अनुदान के रूप में राज्यों को दिया जा रहा है।

---

*कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम): यह अनुदान नहीं है, यह ऋण है।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज: हो सकता है, यह ऋण हो। वह ऋण भी राज्यों के उपलब्ध नहीं होगा और इसलिए इससे राज्य का योजनागत व्यय प्रभावित होगा। मैं माननीय वित्त मंत्री जी से इस बिंदु पर पुन: विचार करने का अनुरोध करूंगा।

सहकारी क्षेत्र के मामले में, सहकारी बैंकों को आयकर अधिनियम की धारा 80 (त) के अंतर्गत कर का भुगतान करने से छूट दी गई है। और वर्ष 2006-2007 के बजट में इसे हटा दिया गया है। यह वास्तव में सहकारी क्षेत्र को गंभीरता से प्रभावित करता है। केरल विधान सभा ने एकमत से एक संकल्प पारित किया है और मुख्यमंत्री जी ने इस संबंध में वित्त मंत्री जी को पत्र लिखा है लेकिन अभी तक इस बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

महोदय सरकार अनसूचित बैंकों के जमाकर्ताओं को आयकर पर छूट देती है। यह सुविधा सहकारी बैंकों विशेषकर शहरी सहकारी बैंकों, प्राथमिक क्रेडिट सोसाइटियों और सहकारी बैंकों को दी गई है। केरल के मामले में केवल केरल राज्य सहकारी बैंक ही अनुसूचित बैंक है। अत:, यह शहरी और प्राथमिक सहकारी समिति बैंकों की जमा स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है और इससे जमा राशि धीरे-धीरे ह्रास प्राप्त हो जाती है। इसलिए, केन्द्र सरकार की ये नीतियां हमारे देश में सहकारिता प्रणाली की जड़ों को काट रही हैं। ऐसा केवल केरल के मामले में ही नहीं है। ऐसा सभी राज्यों में हैं।

महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान उनके द्वारा बजट 2007-2008 में की गई घोषणा की ओर दिलाना चाहता हूँ। उन्होंने घोषणा की थी कि हमारी आरक्षित विदेशी मुद्रा का एक भाग अवसंरचना के निधीयन पर व्यय किया जाएगा। उस घोषणा के कई महीनों के बाद ऐसा लगता है कि इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है। यही नहीं, सभा के सभी वर्ग अधिक सड़कों और देश में विकसित की जाने वाली कई अन्य अवसंरचनात्मक सुविधाओं में और अधिक निवेश की मांग हर रोज कर रहे हैं। आज सुबह भी हमारी माननीय भूतल परिवहन मंत्री के साथ चर्चा हुई थी लेकिन उन्होंने कहा कि इसके लिए कोई निधि नहीं है। अत:, मैं माननीय वित्त मंत्री जी से इस बारे में घोषणा करने का अनुरोध करूंगा कि 261 बिलियन की विदेशी मुद्रा में से इस पर व्यय करने के लिए कौन से विशेष प्रयोजन का माध्यम रखा गया है। अब हमारे पास निधि प्रवाह अत्यधिक है और हमारी मौद्रिक नीति, जिसका प्रबंधन काफी कठिन है के कारण मुद्रा यह बन गया है कि इन निधियों का प्रबंधन कैसे किया जाए।

मैं माननीय वित्त मंत्री से अनुरोध करूंगा कि कृपया इस संबंध में हमारा मार्गदर्शन करें। यही नहीं वृहत निधि प्रवाह के कारण हमारी मुद्रा दर असंतुलित हो गई है। रुपए के मूल्य में वृद्धि हुई है और हमारे निर्यात में आकर्षण नहीं रह गया है इस प्रकार की बमेल स्थिति कैसे आई है? हमारे पड़ोसी देश चीन के पास हमसे अधिक आरक्षित विदेशी मुद्रा है। यही नहीं यह हमारी तुलना में उसके पास 1.43 ट्रिलियन है। लेकिन एक दशक से उनकी मुद्रा स्थिर है। अत: मैं माननीय वित्त मंत्री से अनुरोध करूंगा कि हमारी आरक्षित विदेशी मुद्रा का हमारी अवसंरचना के विकास के लिए बेहतर ढंग से उपयोग किया जाए। और सहकारी क्षेत्र के संबंध में भी अनुकूल घोषणा की जाए।

श्री एस. के. खारवेनथन (पलानी): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय वित्त मंत्री का ध्यान तिरूपुर, तमिलनाडु में हौजरी उद्योग और वस्त्र उद्योग की दु:खद स्थिति की ओर दिलाना चाहता हूँ। तिरूपुर भारत के निटवियर का केन्द्र है। वर्ष 1968 में वहां पर केवल 250 हौजरी इकाईयां चल रही थीं। अब यह बढ़कर 5000 एकक तक पहुंच गया है। वहा पर 700 बलीचिंग इकाईयों और 3000-जॉब वर्क ईकाईयां कार्य कर रही हैं। वर्ष 1966 के दौरान केवल 13 लाख रुपए की हौजरी का निर्यात किया जा रहा था। वर्ष 1981 में यह 350 करोड़ रुपए पहुंच गया और वर्ष 1991 में यह बढ़कर 600 करोड़ रुपए हो गया। अब तिरूपुर में 1,000 से अधिक वस्त्र निर्यातक हैं और इसका राजस्व 11,000 करोड़ रुपए पहुंच गया। परंतु हम वर्ष राजस्व 10 प्रतिशत घट सकता है। लगभग 4.50 लाख कर्मचारी हौजरी निर्माण एककों में कार्यरत है। डॉलर की दरों में कमी के कारण यह उद्योग बंद होने के कगार पर हैं। भारतीय रुपए के अनुसार डॉलर की दरों में 5 रुपए की कमी हो गयी है अर्थात् 11 प्रतिशत की दर से कमी हुई है। हौजरी निर्यात एककों को विदेशों से डॉलर की दर पर ऑर्डर मिले हैं परंतु डॉलर की दर में तेजी से कमी के कारण निर्यात में कमी आई है। अब निर्यात 18.23 प्रतिशत कम हो गया है। यह तिरूपुर के हौजरी उद्योग के इतिहास में सबसे खराब निष्पादन वर्ष रहा है। यदि वर्तमान गिरावट का दौर जारी रहा तो वस्त्र और निटवियर एककों में लाखों रुपए के कार्य की कमी हो सकती है।

वर्तमान संकट के समाधान के लिए सरकार के हस्तक्षेप और समर्थन की आवश्यकता है। माननीय मंत्री श्री ई. वी. के. एस. इलानगोवन की पहल पर हमारे माननीय वित्त मंत्री ने सभी स्टेकहोलडरों की बैठक बुलाई और 1,400 करोड़ रुपए के पैकेज की घोषणा की। परंतु यह समस्या के समाधान के लिए पर्याप्त नहीं है। वहां के उद्यमियों को सरकार के हस्तक्षेप की दरकार है और सरकार को निर्यात मदों पर लगाए गए सभी सरकारी शुल्कों को वापस लेना होगा और आयात कर वापसी की दरों को बढ़ाना होगा। साथ ही वे चाहते हैं कि निर्यात व्यापार में एक अनुकूल

[श्री एस. के. खारवेनथन]

दर का रास्ता साफ करने के लिए दोहरे विनियम दर की प्रणाली हो और ब्याज दर कम कर 6 प्रतिशत कर दिया जाए।

हमारे माननीय वित्त मंत्री जो तमिलनाडु से हैं, वे तिरूपुर के हौजरी उद्योग को पेश आ रही समस्याओं से अच्छी तरह से अवगत हैं। इसलिए मैं माननीय वित्त मंत्री से इस हौजरी उद्योग को बचाने के लिए हस्तक्षेप करने और तिरूपुर में काम कर रहे लगभग छह लाख कामगारों के जीवन की रक्षा करने का अनुरोध करता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं अपने भाषण का शेष हिस्सा सभा-पटल पर रखने की अनुमति चाहता हूँ।

*महोदय वर्ष 2004 के दौरान केन्द्र में संपग्र सरकार के सत्ता सभालने के बाद इस सरकार ने गरीब कृषकों, ग्रामीण कारीगरों और शिक्षा के लिए बड़ी मात्रा में निधि आबंटित की है।

वर्ष 2007-08 में शिक्षा के लिए कुल आंबटन बढ़कर 32352 करोड़ हो गया जो पिछले वर्ष की तुलना में 34% अधिक है। सार्वभौमिक प्रारंभिक शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए हमारी सरकार द्वारा प्रमुख केन्द्रीय करों पर 2 प्रतिशत शिक्षा अधिकार लगाया गया था। माध्यमिक और उच्च शिक्षा के निधीयन के लिए 2007-2008 में प्रमुख केन्द्रीय करों पर 1% अतिरिक्त शिक्षा अधिभार लगाया जाना शुरू किया गया। वर्ष 2007-08 के दौरान विद्यालयी शिक्षा के लिए 23,142 करोड़ रुपए आबंटित किए गए। नवम्बर, 2006 तक लगभग 1.81 लाख नए विद्यालय खोले गए और 7.38 लाख शिक्षकों की नियुक्ति की गयी। 1.5 लाख विद्यालय भवन और 5.8 लाख अतिरिक्त कक्षाएं बनायी गयी। 1.52 लाख स्थानों पर पेयजल की सुविधाएं सृजित की गयी और 2 लाख शौचालयों का निर्माण किया गया। वर्ष भर में 5.78 करोड़ बच्चों को मुफ्त में पाठ्यपुस्तकें वितरित की गयी। सर्व शिक्षा अभियान से विद्यालयों में दाखिले का प्रतिशत 96 प्रतिशत तक पहुंच गया परंतु ड्रॉप आउट का प्रतिशत ऊँचा बना रहा। ड्रॉप आउट को कम करने के लिए सरकार ने राष्ट्रीय साधन-सह-मेधा छात्रवृत्ति योजना शुरू की है। इस योजना के माध्यम से लगभग 1 लाख विद्यार्थियों को नवीं और बारहवीं कक्षा की पढ़ाई के लिए 6000 रुपए प्रतिवर्ष दिए जाते हैं। सरकार ने ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान केन्द्रीय विद्यालय प्रणाली के अधीन 1000 नए विद्यालयों और जवाहर नवोदय विद्यालय प्रणाली के अधीन 700 और विद्यालयों को खोलने की योजना बनाई है। संप्रग सरकार ने सरकारी और सरकारी सहायता प्राप्त विद्यालयों में पढ़ने वाले सभी बच्चों के लिए पके हुए मध्याह्न भोजन का राष्ट्रीय कार्यक्रम चलाया है। इसमें साढ़े नौ लाख विद्यालयों में पढ़ रहे 12 करोड़ बच्चों को शामिल किया गया है। मध्याह्न भोजन कार्यक्रम के लिए योजना परिव्यय 2007-2008 में बढ़ाकर 7,324 करोड़ रुपए कर दिया गया है यद्यपि भारत सरकार ने मध्याह्न भोजन योजना के लिए काफी बड़ी मात्रा में निधियां आबंटित की हैं, ग्रामीण क्षेत्र के अधिकांश विद्यालयों में किचन शेड नहीं है और खाना पकाने के बरतन तक नहीं है। वे खुली जगहों में खाना तैयार कर रहे हैं और बच्चों को बिना किसी देखभाल के खाना परोस रहे हैं जिससे बच्चों का स्वास्थ्य प्रभावित हो रहा है। उच्च शिक्षा के विकास के लिए संपग्र सरकार हर वर्ष अभियांत्रिकी शिक्षा के लिए 350 छात्रवृत्तियां और चिकित्सा शिक्षा के लिए 150 छात्रवृत्तियां दे रही है। राजीव गांधी राष्ट्रीय छात्रवृत्ति योजना शुरू की गयी है जिसके अन्तर्गत प्रतिवर्ष 2000 अध्येतावृत्तियों का निधीयन किया जाता है। सशस्त्र सेना कार्मिकों के परिवार के 5000 छात्रों को प्रधानमंत्री मेधा छात्रवृति योजना के माध्यम से छात्रवृत्ति प्रदान की जाती है। पिछले तीन वर्षों से हमारी सरकार अल्पसंख्यकों में शिक्षा के स्तर को बढ़ाने के लिए गंभीरता से कार्य कर रही है। पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रमुख रूप से अल्पसंख्यक समुदाय का समाज के कमजोर वर्गों की लड़कियों को कक्षा-छह तक की नि:शुल्क आवासीय शिक्षा प्रदान करने के लिए 2180 नए आवासीय कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालयों को मंजूरी दी गयी है। देश भर में सभी बैंकिग संस्थाओं को निदेश दिए गए है कि वे भारत तथा विदेश में पढ़ने वाले सभी विद्यार्थियों को शिक्षा ऋण प्रदान करें। ग्रामीण क्षेत्रों के विधार्थियों को उनके अनेक क्षेत्र में स्थित बैंकों के पास जाने के लिए कहा गया है। परंतु बैंकर उन्हें इस आधार पर ऋण देने से मना कर रहे है कि किसी एक व्यक्ति द्वारा चलाए जाने वाले को इस योजना से छूट दी गयी है और विद्यार्थियों को नजदीकी तालुक मुख्यालयों में स्थित बैंकों से सम्पर्क करने के लिए कहा जाता है। तालुक मुख्यालयों में स्थित बैंक विद्यार्थियों को बैंक में घुसने की अनुमति नहीं दे रहे हैं। मैं वित्त मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस समस्या के समाधान के लिए बैंकिग प्राधिकारियों को उपयुक्त निदेश दें।

वर्ष 2004 में केन्द्र में संप्रग सरकार के सत्ता में आने के बाद हमारे माननीय वित्त मंत्री, श्री पी. चिदम्बरम और उनकी टीम ने किसानों, विद्यार्थियों और ग्रामीण कारीगरों तथा स्व-सहायता समूहों को बैंकिग सुविधा उपलब्ध कराकर बैंकर-उधारकर्ता संबंध को सुदृढ़ करने के लिए कई प्रभावी और साहसपूर्ण कदम उठाए हैं। हमारे माननीय वित्त मंत्री का उद्देश्य सरकारी और निजी दोनों क्षेत्रो के बैंकों में कार्यरत शाखा प्रबंधकों को अपेक्षित स्वीकृति देने संबंधी शक्ति एवं प्राधिकार देकर कृषि ऋण के प्रति उनका दृष्टिकोण विकसित करना है। कृषि और सम्बद्ध कार्यकलापों के लिए निचले स्तर पर कुल ऋण का प्रवाह 1999-2000 में 46,268 करोड़ रु. से बढ़कर 2003-2004 में 86,981 करोड़ रू. हो गया है और 2004-2005 में यह और बड़कर 1,25,305 करोड़ रू. और 2005-2006 में 1,41,000 करोड़ रु. हो गया है। सभी बैंकों द्वारा

... भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

लगभग 58.3 लाख नए किसानों को वित्तीय सहायता दी गई है। वाणिज्यिक बैंकों ने 4,074 किसानों को 14 करोड़ रु. अग्रिम के रूप में दिए है ताकि वे साहूकारों से लिए गये कर्ज लौटा सके। 2,939 करोड़ रु. की राशि संकटग्रस्त और कर्ज में डूबे हुए किसानों को सभी एजेन्सियों द्वारा कर्ज राहत के रूप में और नवम्बर 20,2005 तक एक मुश्त सहायता के अंतर्गत दी गई है।

इस सरकार तथा हमारे माननीय वित्त मंत्री श्री पी. चिदम्बरम की एक और उपलब्धि स्व-सहायता समूह (एस एच ग्यू) तथा बैंक लिंकेज कार्यक्रम है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत हमारे माननीय वित्त मंत्री ने ग्रेडिग तथा बिना किसी राजसहायता के आधार पर स्वं सहायता समूह को वित्त संबंधी संचालनात्मक स्वंतत्रता दी है। वर्ष 2003-2004 के दौरान स्वं सहायता समूहों को बैंक अग्रिम के रूप में केवल 1,855.53 करोड़ रु. से 3,61,731 करोड़ रु. दिए गये परन्तु वर्ष 2004-2005 के दौरान 5,39,365 स्वं सहायता समूहों को लगभग 2,994.25 करोड़ रु. आबंटित किए गए जो कुल मिला कर 6,898.46 करोड़ रु. होते हैं। 31.12.2005 की स्थिति के अनुसार लगभग 18.29 लाख स्वं सहायता समूहों ने कुल मिला कर 9,6376.76 करोड़ रु. तक का बैंकों से ऋण लिया है। हमारे माननीय वित्त मंत्री ने पूरे देश का दौरा किया है और व्यक्तिगत रूप से बड़ी संख्या में बैंकों का दौरा किया और शाखा प्रबंधकों को समाज के निचले तबकों की ऋण संबंधी जरूरतों को पूरी करने तथा ग्रामीण समाज में वंचित तथा जरूरतमंद गरीबों को वित्तीय सेवाएं प्रदान करने की सलाह दी है।

इन्ही शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ तथा अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।*

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): उपाध्यक्ष महोदय, अनुदानों की पूरक मांगों पर इस सदन का अनुमोदन मांगा गया है। आप प्लानिंग करते हैं, हर बार यहां पर चर्चा होती है, अनुमोदन दिया जाता है, यह सिलसिला वर्षों से चलता आ रहा है, लेकिन आम आदमी, जो गरीब हैं, गांवों में बसने वाले, दूरदराज क्षेत्रों में रहने वाले एससी, एसटी, बैकवर्ड, डिनोटीफाइड नोमेडिक ट्राइब्स हैं, उनके लिए इसमें कुछ दिखता नहीं

[अनुवाद]

अभिगृहित निर्यात में, शुल्क वापसी के दावों संबंधी निपटान तथा 600 करोड़ रु. के केन्द्रीय बिक्री कर की प्रतिपूर्ति तथा 300 करोड़ रु. के विशेष आर्थिक जोन के लिए टर्मिनल उत्पाद शुल्क।''

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

मुझे शंका है कि क्या यह बेनिफिट किसानों को दिया जाता है, गरीबों को दिया जाता है या बड़े-बड़े बिजनेसमेन लोगों के लिए ये सारी रियायतें दी जाती हैं। देश में आज 15 करोड़ डिनोटीफाइड नोमेडिक ट्राइब्स के लोग हैं। क्या उनके लिए आपके पास कोई योजना है, क्या उनके लिए कोई प्रावधान अभी तक सरकार की ओर से किया गया है?

वित्त मंत्री जी बहुत योग्य व्यक्ति हैं। इसके अलावा प्रधान मंत्री जी और योजना आयोग के उपाध्यक्ष मोंटेक सिंह अहलूवालिया जी भी बहुत बड़े अर्थशास्त्री कहलाते हैं। मैं सोच रहा था कि तीन-चार साल में बदलाव आएगा। इस सरकार को बने हुए करीब साढ़े तीन साल हो गए हैं, लेकिन बदलाव नाम की कोई चीज हमने नहीं देखी। पहले कांग्रेस पार्टी और उसकी सरकार ने 'गरीबी हटाओ' का नारा देश को दिया था, लेकिन गरीब नहीं हटा पाए। बाद में इन्होंने आम आदमी का नारा दिया, क्योंकि गरीबी हटाने की बात पर काफी बदनामी हो गई थी। इसलिए 'आम आदमी' का दूसरा नारा आया। लेकिन अब ये लोग 'भारत निर्माण' की बात करते हैं। इसके तहत अनेक योजनाएं ली गई हैं।

सांसद निधि कोष में इस समय प्रत्येक सांसद को प्रति वर्ष दो करोड़ रुपए दिए जाते हैं। हमने कई बार मांग की है इस राशि को बढ़ाकर पांच करोड़ रुपए करना चाहिए। लेकिन सरकार ने अभी तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया है। राज्यों में विधायकों को, महाराष्ट्र में एक करोड़ रुपया दिया जाता है और मध्य प्रदेश में तो दो करोड़ रुपए प्रति वर्ष दिए जाते हैं, जबकि उनका क्षेत्र सीमित होता है। हम सांसदों के संसदीय क्षेत्र में छः-छः विधान सभा क्षेत्र आते हैं और कहीं-कहीं तो नौ-नौ विधान सभा क्षेत्र एक संसदीय क्षेत्र में आते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: पंजाब में भी नौ हैं।

श्री हरिभाऊ राठौड़: इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस राशि को बढ़ाना चाहिए। गरीबों के लिए रोटी, कपड़ा, मकान, शिक्षा और चिकत्सा जैसी सुविधाओं के लिए सरकार कई योजनाएं बनाती हैं। मैं सोचता हूं कि इन छोटी-छोटी योजनाओं के बजाय आप हर गरीब को प्रतिमाह 1500 रुपए स्थाई रुपए से देने का प्रावधान कर दें। मुझे लगता है कि इससे देश की गरीबी मिट जाएगी। इस पर आप गम्भीरता से सोचे और ऐसा प्रावधान करें कि इस राशि के वितरण में भ्रष्टाचार न आने पाए और गरीबी को समय पर पूरा पेमेंट मिल जाए। देश में गरीब और अमीर के बीच खाई बढ़ रही है। कहा जाता है कि देश में लोगों के पास बहुत सा कालाधन है। अगर सरकार कोई योजना लाकर, टैक्स लगाकर उस काले धन को सफेद धन में बदलने की पहल करे

[श्री हरिभाऊ राठौड़]

तो बहुत सा कालाधन बाहर आएगा और विकास के कार्यों में लगेगा। मुझे नहीं लगता कि इससे अच्छा और कोई प्रावधान हमारे पास है। इसलिए मेरे इस सुझाव को आप गम्भीरता से लें।

मैंने गरीबी हटाने के लिए ये जो दो-तीन सुझाव बताए हैं, अगर आपके पास इससे अच्छा कोई और प्रावधान है तो उसे आप जरूर देखें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): महोदय अनुपूरक मांगों की चर्चा में मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे देश में ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों के लोगों की आय में काफी असमानता होने से सामाजिक आर्थिक एवं शैक्षणिक विषमता की खाई बढ़ती जा रही है तथा नौकरियों में एवं बड़े व्यवसायों में शहरी लोगों का दबदबा बढ़ता जा रहा है तथा गांव के लोग शहरों की ओर भागकर केवल मजदूरों की संख्या में वृद्धि कर रहे हैं इस असमानता को खत्म करने ग्रामीण रोजगारोन्मुखी लघु एवं कुटीर उद्योगों को बढ़ाने की आवश्यकता है पिछले 3.4 वर्षों से देश के कई राज्यों में कम वर्षा होने से किसानों के सामने गंभीर रोजगार एवं भरण पोषण की समस्या उत्पन्न हो गई है मध्य प्रदेश का बुन्देलखंड क्षेत्र जिसमें सागर दमोह पन्ना छतरपुर टीकमगढ़ तथा कटनी सतना आदि जिलों में सोयाबीन की फसल तो खराब हुई गेहूं, चना की फसल की बोवनी भी बारिश नहीं होने से किसान नहीं कर पा रहे हैं अत: मध्य प्रदेश के बुन्देलखंड के इन जिलों सहित देश के उन सभी स्थानों में जहाँ किसान परेशान हैं वहाँ विशेष पैकेज देकर रोजगारोन्मुखी को प्रारंभ किये जाना चाहिये। सागर मध्य प्रदेश की बीना नदी परियोजना एवं ऊपर चंदिया बांध की औपचारिकतायों को शीघ्र पूर्ण कर केन्द्र सरकार को शीघ्र ही वित्तीय प्रावधान करना चाहिये जिससे किसानों को राहत मिल सके। देश के कई राज्यों में विधायकों को विकास निधि की राशि एक करोड़ प्रति विधान सभा क्षेत्र दी जा रही है। सांसदों को मिलने वाली राशि प्रति वर्ष 2 करोड़ बहुत कम जिसे बढ़ाकर कम से 5 करोड़ किया जाना चाहिये। सागर के केन्द्रीय विद्यालय क्रमांक-3 के भवन निर्माण हेतु राशि का आबंटन होना चाहिये।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): माननीय उपाध्यक्ष, महोदय, मैं वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगें के दूसरे बैच का समर्थन करता हूँ जिसमें हमारे अनुरोध के परिणामस्वरूप संसद के प्राधिकार से 33,290.87 करोड़ रु. के सकल अतिरिक्त व्यय को पूरा किया जाएगा जिसमें से 11,869.60 करोड़ रू. की राशि का बहिर्वाह शामिल है।

महोदय, माननीय मंत्री द्वारा प्रस्तुत अनुदानों की अनुपूरक मांगों की महत्वपूर्ण तथा मुख्य विशेषताओं में से एक है कि कुल नकद बहिंगमन में से 49 प्रतिशत योजना परिव्यय में जाएगा और 57 प्रतिशत गैर-योजना परिव्यय में जाएगा।

57 प्रतिशत गैर-योजना परिव्यय में जाएगा। यह इस अर्थ में यह एक नई परंपरा है कि भारत के राजकोषीय इतिहास में हमने हमेशा यह देखा है कि गैर-योजना व्यय को महत्ता दी जाती है जो विकास एवं यथार्थ वितरण को बढ़ावा देने हेतु परिसम्पत्ति सृजित नहीं कर सकता है। परन्तु यहा हमने बिल्कुल अलग व्यवस्था देखी है जहां माननीय वित्त मंत्री ने योजना परिव्यय का सहारा लिया है। सम्भवत: वर्तमान संप्रग सरकार और साथ ही माननीय वित्त मंत्री को व्यवहारिक दृष्टिकोण के कारण ही भारतीय अर्थव्यवस्था आज 9.2 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है जो कि भारतीय आर्थिक इतिहास में अभूतपूर्व घटना है। इसी अवधि में जब विश्व के बाकी देश अथवा संपूर्ण विश्व की अर्थव्यवस्था 5 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है जिसे राजकृष्णा द्वारा एक बार हिन्दू विकास दर कहा गया था। अब जब विश्व अर्थव्यवस्था में हिन्दू विकास दस के लक्षण हैं तब भारतीय अर्थव्यवस्था 9.2 प्रतिशत दर से बढ़ रही है। अत: हम इस व्यवहारिक दृष्टिकोण अपनाने के लिए सरकार को अवश्य बधाई देनी चाहिए। मैं माननीय वित्त मंत्री को धन आपूर्ति पर गुणात्मक प्रतिबंध का इस्तेमाल करके सामाजिक, आर्थिक उपाय करने पर बधाई देता हूँ। वह देश में मुद्रास्फीति बढ़ाने वाले ताकतों को काम करने में कामयाब हो गए।

इस बजट का चौथा महत्वपूर्ण पहलू है कि 11,865 करोड़ रु. व्यय के बावजूद माननीय वित्त मंत्री राजकोषीय घाटे तथा राजस्व घाटे की सीमा समाप्त करने वाले हैं। पूर्व में सप्रंग सरकार ने यह वादा किया था कि राजस्व घाटा शून्य होगा और हम यह उपलब्धि को प्राप्त करने के निकट ही है। राजकोषीय घाटा भी 3 प्रतिशत के आसपास रहेगा। अत: हमें माननीय वित्त मंत्री की इन सभी नवोन्मेष उपायों के लिए सराहना करनी चाहिए जिसकी भारत जैसे बड़े देश की प्रगति के लिए आवश्यकता है। पर परन्तु जब मैं व्यय के विभिन्न मदों पर नजर डालता हूं तो मैं उनमें से प्रत्येक के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। कृषि संबंधी मामले में 11,000 करोड़ रु. में से मंत्री जी कुल 867.94 करोड़ रु. आबंटित कर रहे हैं जो मेरे विचार से भारतीय कृषि के सामने आ रहे वर्तमान चुनौतियों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। अत: इसके लिए और अधिक धनराशि का अबंटन किया जाना चाहिए। सबसे बड़ी चिंता की बात यह है कि दो राज्य विधानमंडल सहित सभी सातों संघ राज्य क्षेत्रों के लिए जिसमें मेरा निर्वाचन क्षेत्र संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी भी शामिल है माननीय वित्त मंत्री ने केवल एक करोड़ रु. आबंटित किए है जिसे सातों संघ राज्य क्षेत्रों को आपस में बाटना होगा। पुडुचेरी जैसे संघ राज्य क्षेत्र जहां इतनी समस्याओं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

का सामना करना पड़ रहा है एक करोड़ रु. की राशि भी अपर्याप्त है। अत: माननीय वित्त मंत्री को इस संबंध में कुछ करना चाहिए।

संस्कृति मंत्रालय में, माननीय मंत्री ने जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय के लिए कुछ अध्ययनपीठ का निर्धारण किया है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वे डा. अम्बेडकर तथा चिंतानीचिरपी सिंगरावेलार जो कि भारत के पहले साम्यवादी थे जिनको इस देश में कम लोग जानते थे परन्तु वे संपूर्ण विश्व में काफी जाने माने साम्यवादी थे के नाम पर अध्ययनपीठ स्थापित किया जाए। अत: पुडुचेरी केन्द्रीय विश्वविद्यालय में डा. अम्बेडकर तथा सिंगराविलार पर एक क्रम अध्ययनपीठ अवश्य स्थापित किया जाना चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय वित्त मंत्री ऐसा कर पाऐंगे।

जहां तक राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को राशि अंतरण का प्रश्न है माननीय वित्त मंत्री ने 4,500 करोड़ रु. का प्रावधान किया है। परन्तु कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के पास उपलब्ध रिपोर्ट से यह पता चलता है कि अनेक राज्यों ने केन्द्र सरकार द्वारा दी गई राशि का अभी तक उपयोग नहीं किया है। लगभग 4,000 करोड़ रु. की राशि का अभी तक उपयोग नहीं किया गया है और केन्द्र सरकार को उपयोग प्रमाणपत्र अभी भी प्राप्त नहीं हुआ है। इन परिस्थितियों में माननीय वित्त मंत्री को यह जांच करनी चाहिए कि इस राशि का उपयोग क्यों नहीं किया है और राज्य सरकारों को अधिक से अधिक राशि देने से पूर्व क्या कदम उठाए जा सकते हैं।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में छात्रवृत्ति योजना के अंतर्गत 200 करोड़ रुपये की राशि आबंटित की जाती है। किंतु मैं माननीय वित्त मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि वे एक बात पर अवश्य विचार करें। सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय ने अनुसूचित जाति के लड़के और लड़कियों के लिये स्कूलों के निर्माण के लिये एक नयी योजना आरम्भ की है। सरकार को इस योजना के लिये पर्याप्त वित्तीय समाधान उपलब्ध कराने चाहिये।

इसके साथ ही, मैं एक मिनट का समय और लेते हुए माननीय वित्त मंत्री जी से पुन: निवेदन करना चाहूंगा कि पुडुचेरी को बी-1 श्रेणी के शहर की मान्यता दी जाए। महोदय, मैं आपसे न बहुत अधिक, न बहुत कम-पर न्याय की अपील करना चाहता हूँ। गृह मंत्रालय तथा गृह कार्य संबंधी स्थायी समिति दोनों ने ही सिफारिश की है कि पुडुचेरी एक सक्रिय शहर है जो पूर्णत: बी-1 श्रेणी के शहर को दर्जा प्राप्त करने के योग्य है। इसे अभी 'सी' श्रेणी के अंतर्गत रखा जा रहा है जो कि अंडमान और निकोबार द्वीप समूहों के एक गांव के बराबर का दर्जा है। गृह मंत्रालय कभी भी इस मामले की सिफारिश नहीं करता यदि उन्हें इस बात का विश्वास नहीं होता कि पुडुचेरी बी-2 श्रेणी का दर्जा प्राप्त करने के सर्वथा योग्य है। माननीय वित्त मंत्री बार-बार केवल यह मानदंड दोहरा रहे हैं कि इसके लिये जनसंख्या 5 लाख होनी चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय: धन्यवाद।

प्रो. एम. रामदास: केवल एक मिनट और। आप हमारे संघ राज्य क्षेत्र की सहायता कर रहे हैं। मैं उन्हें कहना चाहूँगा कि समानता सुनिश्चित की जानी चाहिये। यदि यह कहा जाये कि 5 लाख की जनसंख्या होना अनिवार्य है तो इसी वित्त मंत्रालय ने पणजी को मान्यता दी है जबकि, वहाँ की जनसंख्या केवल 1.75 लाख है। पोर्ट ब्लेयर को भी मान्यता दी है जबकि उसकी जनसंख्या केवल 0.75 लाख है। अत: पुडुचेरी जिसकी जनसंख्या 2.5 लाख है, उसे यह दर्जा न दिये जाने का कोई कारण नहीं है। इस आधार पर कि पणजी और पोर्ट ब्लेयर को पहले ही मान्यता दी जा चुकी है, पुडुचेरी को भी यह दर्जा अवश्य दिया जाना चाहिये। ऐसा करके आप पुडुचेरी वासियों के हृदय में स्थान पा लेगें जो कि आप से इसकी फरयाद कर रहे हैं। मैंने यू पी ए सरकार की ओर से उन्हें यह आश्वासन दिया है कि पुडुचेरी को जल्द ही बी-2 श्रेणी का दर्जा प्राप्त हो जायेगा। ऐसा करने में किसी प्रकार का वित्तीय बोझ या ऐसा ही कुछ नहीं होने वाला। जब समितियों ने 219 सिफारिश कर दी हैं तो मुझे नहीं मालुम कि वित्त मंत्रालय बाधा क्यों बन रहा है। जहां तक इस मामले का प्रश्न है, हमें लोकानुकूल नीति अपनानी चाहिये।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): महोदय, हम वर्ष 2007-2008 के लिये अनुपूरक मांगों तथा वर्ष 2005-2006 के लिये अतिरिक्त अनुदानों की मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। इन मांगों पर चर्चा के दौरान हमें देश की आर्थिक स्थिति के बारे में चर्चा का अवसर भी मिलता है। माननीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय वित्त मंत्री जी एक लम्बे समय से इस देश के वित्तीय प्रबंध का बागडोर संभाले हुए हैं। 17 वर्ष के आर्थिक सुधारों बल्कि अबाधित सुधारों के बाद, कहना ही होगा कि हमें परिणामों का विश्लेषण करना चाहिये। इन 17 वर्षों में हमने जो प्राप्त किया, उसके क्या परिणाम हुए हैं। तीव्र आर्थिक विकास स्वत: ही धनी वर्ग से सीमांत और निर्धन वर्ग तक पहुँच जायेगा जैसी अवधारणा बिल्कुल गलत सिद्ध हुई हैं। सुधारों और जी डी पी में रिकार्ड वृद्धि के बावजूद भी सूचकांकों की विस्तृत श्रेणियों मानव विकास सूचकांक से लेकर भ्रष्टाचार, आर्थिक स्वतंत्रता का सूचकांक तथा अन्य व्यापार सूचकांकों पर भारत का स्थान काफी नीचे है। यह एक विश्व रिर्पोट है। विश्व के अर्थशास्त्रियों ने हमारे देश की आर्थिक स्थिति का विश्लेषण किया है और मैं उन्हीं के द्वारा दी गई रिर्पोट के संदर्भ में बात कर रहा हूँ। ब्रिटिश वीकली के एक अर्थशास्त्री ने भारत को 15 उभरते हुए बाजारों में सबसे नीचे स्थान पर रखा है। इस प्रक्रिया

[श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी]

में प्रयुक्त किये गये चार सूचकांक चालू खाता घाटा, राजकोषीय घाटा, बैंक साख में वृद्धि और मुद्रा स्फीति में जो कि बहुत ही प्रासंगिक है। विश्व बैंक डाटा के अनुसार व्यापार करने में भारत 120वें स्थान पर है।

भारत का स्थान भूटान जो कि 119वें स्थान पर है और होडारंस जो कि 121वें स्थान पर है, कि बीच में है। हम दो छोटे देशों भूटान और हुडारंस के बीच है। यह स्थिति है। विश्व बैंक ने यह टिप्पणी की है।

महोदय, ''व्यापार आरम्भ करने में'' भी यह 111वें स्थान पर है। लाइसेंस व्यवस्था के संबंध में भी भारत 134वें स्थान पर है जो कि पिछले वर्ष के 133वें स्थान से भी नीचे गिर गया है। चाहे, समग्र रूप से भारत 132वें स्थान से बढ़ कर 120वें स्थान पर आ गया है, किंतु अधिकतर मानदंडों पर इसकी स्थिति और अधिक खराब हुई है। इसे बढ़ावा केवल सीमा पार व्यापार'' के कारण ही मिला है जहाँ इसका स्थान 142 से ऊपर उठ 79 पर आ गया है। किंतु भारत का स्थान पहले 10 देशों जिन्होंने अपनी स्थिति में सुधार किया है, की श्रेणी में नहीं आता है। विश्व बैंक के विभिन्न अर्धशास्त्रीयों ने यह टिप्पणियाँ की है। उन्होंने हमें इस श्रेणी में डाल दिया है।

भारत में लाइसेंस या किसी व्यापार के लिये 20 तरह की प्रक्रियाएं हैं जबकि ओ ई सी डी के लिये 14 और सिंगापुर में 11 हैं। इसमें 224 दिन का समय लगता है जबकि जैसा कि मैंने अभी उल्लेख किया अन्य देशों में यह क्रमशः 153 और 102 दिन का समय लगता है। स्थिति इतनी हास्यावद हो चुकी है कि मुम्बई उच्च-न्यायालय की एक खंडपीठ ने भी हमारी स्थिति के संबंध में कुछ टिप्पणिया की हैं। मुम्बई उच्च न्यायालय की खंडपीठ में यह निर्णय दिया है कि बक्शीश या स्वीड मनी एक कर कटौती योग्य व्यय है। ऐसी धारणा है कि किसी भी कार्य को कराने के लिये रिश्वत देना जरूरी है। यह टिप्पणी मुम्बई उच्च न्यायालय द्वारा इस सरकार के संबंध में की गई है। यह आर्थिक स्थिति है हमारे देश की। यह विश्व अर्थशास्त्रियों की टिप्पणी है और यह न्यायपालिका द्वारा की गई टिप्पणी।

कम होते हुए भूसंसाधनों तथा अल्प प्राकृतिक संसाधनों के निगमितीकरण के कारण, अकुशल ग्रामीण लोग धीरे-धीरे आर्थिक विकास से अलग होते जा रहे हैं। शहरों और गांवों के बीच की बढ़ती इस खाई को के लिये नीतिगंत हस्तक्षेप की आवश्यकता है। अब ग्रामीण लोग शहरों की तरफ भाग रहे हैं क्योंकि ग्रामीण अर्थव्यवस्था में गिरावट आ रही है। उन्हें ग्रामीण क्षेत्रों में रोजगार के अवसर प्राप्त नहीं हो रहे हैं। सरकार द्वारा पूरे कृषि क्षेत्र को अनदेखी की जा रही है। इसी कारण, काम के लिये, रोजगार के लिये और अपनी आजीविका के लिये ग्रामीण लोग शहरों में आ रहे हैं। सरकार को कृषि अर्थव्यवस्था में सुधार के लिए कदम उठाने चाहिये जिससे ग्रामीण लोग गांवों में ही अपनी आजीविका के साधन प्राप्त कर ले और उन्हें शहरी क्षेत्रों में आने की आवश्यकता ही न पड़े।

जब तक हम कृषि को एक व्यवसाय के रूप में बढ़ावा नहीं देंगे तब तक अपने सीमांत किसानों को देश के आर्थिक विकास की मुख्य धारा में सम्मिलित करने की आशा नहीं कर सकते। पिछले 60 वर्षों में कृषि की पूरी तरह से अनदेखी की गयी है। 2001 की जनगणना से पता चला है कि हम अपनी सिंचाई क्षमता का केवल 36.7 प्रतिशत ही उपलब्ध करा पाये हैं। स्वतंत्रता से पूर्व हमारी सिंचाई क्षमता केवल 17 से 18 प्रतिशत तक थी। इन 60 वर्षों में सब ने अधिक लोकप्रिय सुधारकाल के दौरान हम केवल 20 प्रतिशत अतिरिक्त सिंचाई क्षमता ही उपलब्ध करा पाये। यदि कृषि क्षेत्र को सिंचाई सुविधाएं प्राप्त नहीं कराई जायेगी तो कृषि उनके लिये बहुत अधिक लाभकारी नहीं रह जायेंगी। सिंचाई के अभाव में अच्छी फसलें प्राप्त नहीं हो सकती। वे लोग अधिकतर प्रकृति पर ही निर्भर रहेंगे। इसी कारण हमारे देश में कृषि क्षेत्र अपना अस्तित्व खोता जा रहा है। सैनसेक्स इंडैक्स के अनुसार कोई भी व्यक्ति संसार का सबसे अधिक धनी व्यक्ति हो सकता है। हम इस बात पर गर्व कर सकते हैं क्योंकि यह सैनेक्स इंडेक्स का जादू है। किंतु वास्तव में निर्धन लोगों को सुख, सुविधाएं और भोजन की न्यूनतम आवश्यकताओं की पूर्ति भी नहीं हो पा रही हैं। हमारे देश में गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोगों की संख्या अधिक है।

अतः मैं माननीय वित्त मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि वे इन सब बातों पर विचार करें। विदेशी साख के बारे में सदन में बहुत कुछ कहा गया है, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता। मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूँगा कि हमारा विदेशी ऋण भी बढ़ता जा रहा है।

अतः हमें ध्यान रखना होगा। मैं ऋण लेने के विरोध में नही हूँ। मैं इस बात के पक्ष में हूँ कि ऋण यदि लिया जाए तो इसे अवसंरचनात्मक कार्यों पर खर्च किया जाये। हमें एक संतुलन बनाए रखना होगा। आप राज्य सरकारों से कह रहे हैं कि वे और ऋण न लें। आप गरीब राज्यों की सहायता नहीं कर रहे हैं।

इस देश में क्षेत्रीय असंतुलन विद्यमान है। मैं माननीय वित्त मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि वे इन सब बातों पर ध्यान दें जिससे पूरा देश एक साथ उन्नति करे। अन्यथा क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ता ही जायेगा।

मेरी अंतिम बात मेरे राज्य से संबंधित है। मैने राज्य ने निवेदन किया है–उड़ीसा इस समय बहुत भारी आर्थिक संकट का सामना कर रहा है–कि ऋण माफ कर दिया जाए किंतु केन्द्र सरकार इस बात पर कोई विचार नहीं कर रही है। राज्य का स्त्रोत क्या है? मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान एक महत्वपूर्ण बात की ओर आकर्षित कराना चाहूँगा। यह संसद एक राष्ट्रीय संसद है और हम इन सब बातों पर यहाँ चर्चा कर रहे हैं किंतु हम राज्यों की आर्थिक स्थिति पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। हमने कानून इसी तरह से बनाए हैं और यह एक कहानी की तरह है–राज्य पूरा निवेश करेगा और इसका लाभ केन्द्र उठायेगा।

हमने खनिज संरक्षण और विकास अधिनियम बनाया है। खनिज संसाधन केन्द्र के अधिकार क्षेत्र में आता है और राज्यों को इस संबंध में कोई अधिकार नहीं है। राज्यों के पास अन्य कोई संसाधन नहीं है। बजट के माध्यम से राज्य सरकारों को वित्त आयोग, गैर-योजना आबंटन और केन्द्र से पर्याप्त राशि नहीं मिल रही है।

माननीय वित्त मंत्री जी को राज्यों की आर्थिक स्थिति पर विचार करना चाहिये तथा गरीब राज्यों जैसे उड़ीसा आदि को पर्याप्त मात्रा में धनराशि उपलब्ध करायी जानी चाहिये। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहूँगा कि वे उड़ीसा सरकार के ऋण माफी के निवेदन पर अनुकूल रूप से विचार करें।

[हिन्दी]

***श्री सुकदेव पासवान** (अररिया): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, अनुदानों की अनुपूरक मांग पर बोलने की अनुमति देने के लिए धन्यवाद। देश में किसानों की संख्या सबसे ज्यादा है लेकिन फिर भी किसानों की हालत में सुधार नहीं हो पा रहा है। किसान के लिए अभी गेहूं, आलू, मक्का आदि लगाने का समय है, जो डी ए पी की कीमत 475 रुपए प्रत्येक बोरी है, डी ए पी अभी किसानों को 750 रुपए से 800 रुपए प्रत्येक बोरी मिलता है। यूरिया, पोटास, सभी खाद की कीमतों में मनमाने ढंग से किसानों से पैसा लेकर खाद मिलता है। केंद्र सरकार के उर्वरक एवं रसायन मंत्री का कहना है कि खाद की कीमत में वृद्धि नहीं होगी, मैं काफी मात्रा में बिहार में खाद की आपूर्ति दे रहा हूं, जो सही नहीं है। मैं उपाध्यक्ष महोदय के माध्यम से भारत सरकार से मांग करता हूं कि किसानों के लिए उचित मूल्यों पर खाद की आपूर्ति हो, ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित करें।

धान की कीमत केंद्र सरकार ने जो निर्धारित की है, वह किसानों को नहीं मिल पा रही है। किसानों को 500 रुपए प्रति क्विंटल मजबूर होकर बेचना पड़ रहा है क्योंकि धान बेचकर ही गेहूं की खेती लगा पाएगा। किसानों की जूट की कीमत काफी कम हो गई है जो जूट 1300 रुपए से 1500 रुपए प्रति क्विंटल कुछ माह पहले मिलता था, वह कीमत घट कर 650 से 700 रुपए प्रति क्विंटल कर दी गई है। किसान बैंक से या अन्य उपायों से कर्ज लेकर खेती करते हैं, उसे भरपाई करना दूभर हो गया है। अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति साठ दशक बीतने के बाद भी शिक्षा के क्षेत्र में काफी पिछड़ा है, सामाजिक, आर्थिक आदि क्षेत्रों में काफी पिछड़ा हुआ है। इन्दिरा आवास योजना में मात्र 25,000 रुपए दिया जाता है, पांच से सात हजार रिश्वत में ले लिया जाता है, 80 प्रतिशत इन्दिरा आवास नहीं बन पाता है अत: केंद्र सरकार से मैं मांग करता हूं कि कम से कम 50,000 रुपए किया जाए।

अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के गरीब लोगों के बच्चों के लिए प्रत्येक प्रखंड में कम से कम दो आवासीय विद्यालय, प्रथम कक्षा से लेकर बी. ए. तक केंद्र सरकार के खर्च से चलवाया जाए। विद्यालय में शिक्षा सी बी एस सी के सिलेबस के मुताबिक दी जाए ताकि समाज के उच्च वर्ग के बच्चों के साथ समानता प्राप्त कर सकें। आजादी के साठ साल बाद भी एस सी और एसटी के पास रहने के लिए न जमीन है और न घर है। अभी कुछ लोगों को सरकार द्वारा एक एकड़ जमीन का पट्टा दिया गया है, जो समाज के दबंग जाति या व्यक्ति द्वारा दावा किए हुए हैं, केंद्र सरकार ऐसी व्यवस्था करे या राज्य सरकार को आदेश दे कि समय सीमा निर्धारित करे ताकि उन गरीबों को जमीन प्राप्त हो सके।

सांसदों को दो करोड़ क्षेत्रीय विकास के लिए दिया जाता है जबकि विधायकों को कहीं एक और कहीं दो करोड़ दिया जाता है, मैं मांग करता हूं कि सांसदों को कम से कम छ: करोड़ रुपए दिया जाए। एक लोक सभा के सदस्य के पास कम से कम छ: विधायक क्षेत्र, कहीं-कहीं 16 विधायक क्षेत्र रहते हैं इसलिए छ: करोड़ क्षेत्रीय विकास हेतु दिया जाए जिससे पिछड़े इलाकों का विकास हो सके।

आपने मुझे बोलने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

श्री हरिभाऊ जावले (जलगांव): उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2007-2008 की सप्लीमैन्टरी डिमांड्स पर चर्चा न करते हुए आपके माध्यम से माननीय वित्त मंत्री जी के सामने अपनी पांच-छ: डिमांड्स रखना चाहता हूं। मैं महाराष्ट्र के जलगांव संसदीय क्षेत्र से आता हूं। वहां कम से कम साठ हजार हैक्टेअर भूमि पर गेहूं का उत्पादन होता है। लेकिन राष्ट्रीय अन्न सुरक्षा मिशन में जलगांव जिले का समावेश नहीं किया गया है। मैं आपके माध्यम से विनती करता हूं कि जलगांव जिले का समावेश उपरोक्त मिशन में होना

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री हरिभाऊ जावले]

चाहिए। जलगांव जिला पूरे देश में सबसे ज्यादा बनाना सप्लाई करता है। इस जिले में बनाना का उत्पादन सबसे अधिक होता है। लेकिन खराब मौसम की वजह से बनाना का नुकसान सबसे ज्यादा होता है। मेरा निवेदन है कि आप जो बीमा योजना शुरू कर रहे हैं, उसमें बनाना क्राप का समावेश किया जाए।

महोदय, फाइनैन्स मिनिस्टर एक्सीलैन्ट मिनिस्टर हैं। आपके पास दो तिजोरियां हैं। इनमें से एक शहर में रखी हुई हैं और एक ग्रामीण भाग में रखी हुई हैं। मैं आपसे विनती करता हूं कि ग्रामीण भागों के लिए वहां की तिजोरी में पैसा दिया जाए और उसके माध्यम से एग्रो बेस्ड इंडस्ट्रीज ग्रामीण भागों में खड़ी की जाएं, जैसा कि हमारे जलगांव डिस्ट्रिक्ट में डिमांड है कि वहां बनाना फूड प्रोसैसिंग इंडस्ट्रीज शुरू होनी चाहिए, वहां एक बनाना पार्क शुरू होना चाहिए। आपकी जो इच्छा है कि एग्रीकल्चर की जी. डी. पी. बढ़नी चाहिए। यदि एग्रो बेस्ड इंडस्ट्रीज ग्रामीण भागों में शुरू हो जाए तो वहां के शिक्षित बेरोजगारों को भी काम मिल जायेगा और आप जो भारत निर्माण का काम सोच रहे हैं, उसमें आपको मदद मिल जायेगी। माननीय फर्टिलाइजर इम्पोर्ट करते हैं, वह पूरे देश में हर जगह मिलती है। मेरी समझ में नहीं आ रहा है कि जब वाटर सोल्युबल फर्टिलाइजर पूरे देश में मिलती है और उसकी कहीं शॉर्ट सप्लाई नहीं है, फिर भी उस पर सब्सिडी नहीं है। अगर किसान इसे यूज करना चाहते हैं तो वे इसे महंगा होने की वजह से ले नहीं सकते। मेरी विनती है कि वाटर सोल्युबल फर्टिलाइजर जो अभी ड्रिप के लिए अच्छा काम कर रहा है, उसे सब्सिडी मिलनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से वित्त मंत्री जी से एक विनती करना चाहता हूं कि यह जो जी डी पी 9 प्रतिशत आप कहते हैं और एग्रीकल्चर में जो 2.5 के नीचे है, अगर उसमें बढ़ोतरी होनी चाहिए, आप बढ़ोतरी चाहते हैं तो किसानों को न्याय मिलना चाहिए। मेरी आपके माध्यम से सरकार से एक मांग है कि आपका पूरा सहयोग ग्रामीण भागों में अगर किसानों के लिए रहा तो निश्चित रूप से भारत निर्माण की ओर चल सकते हैं।

*श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): महोदय, मैं 2007-2008 के अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। वित्त मंत्रालय अनिश्चित खर्च के लिए सदन में मांगों को रख रहा है। आज देश में आम आदमी की बात करने वाले यू पी ए नेतृत्व वाली सरकार से मोहभंग हो गया है। आम आदमी की बात करने वाले सरकार के राज में वह प्रताड़ित महसूस कर रहा है। देश के कई राज्यों में किसान आत्महत्याएं कर रहे हैं। किसानों के लिए उनके उत्पादन का लागत मूल्य के अनुरूप दाम मिले तो किसान समृद्ध हो सकता है। यू पी ए सरकार ने कृषि क्षेत्र का वृद्धि दर 4 प्रतिशत पर लाने का वचन दिया लेकिन कृषि क्षेत्र की उपेक्षा के चलते कृषि विकास का वृद्धि दर 4 प्रतिशत पर लाने का वचन दिया लेकिन कृषि क्षेत्र की उपेक्षा के चलते कृषि विकास का वृद्धि दर केवल 2 से 2.5 प्रतिशत तक ही रहा है। किसानों को न्यूनतम समर्थन मूल्य मिलना चाहिए, केवल सार्वजनिक वितरण प्रणाली के खातिर किसानों का शोषण नहीं किया जाना चाहिये। सरकार पी डी एस के अंतर्गत अनाज उपलब्ध कराने के लिए बाजार से अनाज खरीदे तो किसान की अन्य उत्पाद को जैसे अपने उत्पाद का दाम तय कर सकते हैं। इससे कृषि में और निवेश होगा और हम खाद्य सुरक्षा भी भविष्य में कायम कर सकेंगे फिर हमें खाद्य सुरक्षा मिशन चलाने की भी आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

इसी तरह मैं मंत्री जी का ध्यान एक महत्वपूर्ण विषय पर आकर्षित करना चाहता हूं जब देश में फल-सब्जियों विशेषकर टमाटर, प्याज के दाम बढ़ जाते हैं तो सरकार उसे नियंत्रित कराने के लिए स्वयं वहन करती है, लेकिन पिछले कई महीनों से सीमेंट, इस्पात के दाम आसमान को छू रहे लेकिन सरकार इसे नियंत्रित कराने के लिए असफल साबित हो रही है। 50 रुपये के लाइम स्टोन से 5000 रुपये का सीमेंट बनता है। मुनाफाखोरी की हद के कारण सीमेंट लगातार मंहगा होता जा रहा है। यह देखने में आया है कि जहां पर ताप बिजली संयंत्र है वहां से फ्लाय एश को मुफ्त में उठाकर उसे सीमेंट में मिश्रित कर बेचने के बावजूद सीमेंट संयंत्रों द्वारा दाम को नहीं घटाये जा रहे यह लोगों को बेवकूफ बनाने का तरीका चल रहा और सरकार इस मामले में अनियंत्रित हो रहे हैं, इस मंहगाई से सरकारी परियोजनाओं के साथ आम आदमी का भी भवन निर्माण का सपना दुभर बनने नजर आ रहा है। मैं सरकार से मांग करता हूं कि सरकार भवन निर्माण के लिए उपयोगी इस्पात और सीमेंट की दरों को नियंत्रित कराने के लिए तत्काल प्रभावी कदम उठाये।

सरकार द्वारा अनुपूरक मांगों के माध्यम से 33290.89 करोड़ रुपये की मांगों को रखा गया है। इससे जाहिर होता है कि बजटीय अनुमान गलत साबित हो रहे हैं। सरकार सेज के माध्यम से उद्योगों को 10 वर्ष के लिए करों में भारी छूट दे रही है। इससे लघु उद्योगों पर बुरा असर पड़ने की आशंका है। लघु उद्योग प्रतिस्पर्धा में टिक नहीं पायेंगे। आज देश के कई जनमाननीय और किसान आत्महत्या प्रभावित क्षेत्र विकास से कोसों दूर है। वहां के उद्योगों के माध्यम से स्थानीय स्तर पर रोजगार उपलब्ध कराने के लिए सरकार द्वारा सेज की तरह ही करों में रियायत दी जानी चाहिये। आज सरकार ने उत्तर पूर्वी राज्यों, भूकंप ग्रस्त भुज में करों में छूट दी है। हमारा विदर्भ क्षेत्र भी अविकसित और जनजातीय क्षेत्र है। यहां पर अकूत खनन सामग्री है, लेकिन इसके आधार पर इस क्षेत्र में उद्योग स्थापना के लिए करों में छूट देने की मैं मांग करता हूं। विदर्भ के आत्महत्या ग्रस्त किसानों को रोजगार के माध्यम से समृद्ध बनाने के लिए करों में छूट देने की सरकार घोषणा करे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, देश की अर्थव्यवस्था में लगातार ग्रोथ रेट की वृद्धि बतायी जा रही है, लेकिन जब तक सभी वर्गों की आर्थिक स्थिति में सुधार नहीं दिखाई देता तब तक मैं इस अर्थव्यवस्था का असमानता से बढ़ाने वाला अर्थव्यवस्था मानता हूं। देश का एक बड़ा वर्ग रोटी कपड़े और मकान की समस्या से जूझ रहा है। देश में सरकारी आंकड़ों पर भले गरीबी रेखा का प्रतिशत घटता दिखाई दे रहा हो लेकिन वास्तविक रूप से गरीबी की संख्या में लगातार वृद्धि हो रही है। भारत निर्माण राज्यों द्वारा यू पी ए सरकार वह धरती में कोई बड़ा परिवर्तन नहीं ला सका, सिंचाई का प्रतिशत चींटी के चाल बढ़ा है, किसान दिनोंदिन गरीब हो रहा है, छोटे तथा सीमांत किसान कर्ज के बोझ से पूरी तरह दबा हुआ है। मजबूर होकर आत्मदाह कर रहा है। देश के किसानों को फसल का उचित दाम नहीं मिलता वहीं विदेशों से मंहगे दर में अनाज आयात किया जाता है। अर्थव्यवस्था में खेती का जो योगदान था वह 3 वर्षों में 21 प्रतिशत से घट कर 19 प्रतिशत में आ गया है। देश में फार्मों की खेती बढ़ती जा रही है जिससे छोटे किसानों की संख्या घटती जा रही है।

खेती पर अभी तक 70 प्रतिशत लोग लगे हुए थे अब वह भी घटता जा रहा है। मंहगाई आसमान में जा रही है। जिस पर देश की सरकार रोक लगाने में विफल रही है। देश में अपेक्षाकृत बेरोजगारी बढ़ रही है। एन डी ए सरकार ने प्रतिवर्ष एक करोड़ लोगों को रोजगार देने में सफलता पाई थी लेकिन यू पी ए सरकार में रोजगार गांरटी योजना का उदाहरण दिया जा रहा है जब कि इस योजना में लोगों को न्यूनतम मजदूरी भी नहीं मिल पा रही है। देश के आंकड़े बता रहे हैं कि 25 से 30 रुपये की मजदूरी एन आर जी पी योजना में लोगों को मिल पा रही है फिर लोगों की प्रतिवर्ष आय में बढ़ोत्तरी कैसे हो सकती है, आंकड़ों में प्रति व्यक्ति आय बढ़ती दिखाई दे रही है जबकि वास्तविक रूप से प्रति व्यक्ति आय बढ़ने के बजाय घट रही है।

ग्रामीण क्षेत्रों में बुनियादी सुविधाएं अभी तक पूरी नहीं हो पायी लेकिन गांवों से पलायन बुनियादी सुविधाओं के अभाव में हो रही है शहरों में जनसंख्या का प्रतिशत बढ़ रहा है जिससे असमानता बढ़ रही है, शासकीय सेवा में दिनोंदिन कम हो रही है। प्राईवेट सेक्टर में रोजगार जिन्हें मिल रहा है उनमें शहरों का प्रतिशत 80 प्रतिशत से अधिक है ग्रामीण क्षेत्रों में जब तक नहीं पैदा की जायेगी तब तक असमानता नहीं दिखाई जा सकती है। ग्रामीण क्षेत्रों में तकनीकी शिक्षा देना आवश्यक है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अंत में मैं यह कह सकता हूं कि देश एक अंधी दौड़ में है जिसके भविष्य का परिणाम क्या होगा।

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम): उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन सभी माननीय सदस्यों का धन्यवाद करता हूँ जिन्होंने अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर वाद विवाद में भाग लिया और मैं उनका आभारी हूं कि उन्होंने इतने मूल्यवान सुझाव दिये।

जैसा कि मांगें प्रस्तुत करते हुए मेरे साथी ने बताया, इतनी बड़ी धनराशि की मांग जो हम संसद में करते हैं, वह राज्यों को ही जाती है। उदाहरणत: राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को अंतरण, 4,500 करोड़ रुपये राज्यों को नकद स्यानानंतरण के रूप में दिये जाते हैं, 565 करोड़ रुपये राज्य योजना के अंतर्गत कृषि के लिये सहायता अनुदान राशि के रूप में दिये जाते हैं, 198.75 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा मिशन के लिये है जो कि वास्तव में राज्यों के लिये लाभकारी हैं।

अत: अब हम जो कुछ भी कर रहे हैं राज्यों की सहायता के लिये कर रहे हैं जिससे वे अपने लिये निर्धारित बहुत से उद्योगों और लक्ष्यों को प्राप्त कर पायें। साथ ही कुछ अनपेक्षित दायित्व भी हैं जो हमें मानने होंगे। उदाहरणत: बाजार स्थिरीकरण योजना को प्रोत्साहन देने के लिये हमने सीमा में व्यापक वृद्धि की है जिसके परिणामस्वरूप 4,500 करोड़ रुपये की अतिरिक्त ब्याज देनदारी होगी।

हमने अपने निर्यातकों की सहायता भी की है तथा अपने उत्तर के अंत में मेरे पास कहने के लिये बहुत कुछ होगा। हमने 900 करोड़ रुपये की निर्यात संबंधी आर्थिक सहायता भी दी है। हमने सरसों के समर्थन मूल्य कार्यवाही के अंतर्गत राष्ट्रीय कृषि विपणन संघ (एन ए एफ इ डी) के 200 करोड़ रुपए तक की हानि की प्रतिपूर्ति की है। ये सभी ऐसे खर्चे है जिन्हें हम टाल नहीं सकते, ऐसे व्यय जो किसी देनदारी को पूरा करने के उद्देश्य से किये गये हैं, जो परिहार्य हैं, अत: इन खर्चों के लिये मैं सदन का समर्थन चाहूँगा।

मैं सदस्यों को स्मरण कराना चाहूँगा कि बजट भाषण में मैंने आम आदमी बीमा योजना की घोषणा की थी। मैंने इस योजना के लिए धनराशि की अलग से व्यवस्था कर रखी थी और आज हम आम आदमी बीमा योजना को क्रियान्वित करने के लिये कायिक निधि के सृजन हेतु 1500 करोड़ रुपये की राशि का अंतकरण कर रहे हैं। यह 2 अक्तूबर, 2007 में आरम्भ की गई थी और मुझे आशा है कि 12 महीनों के समय में, 2 अक्तूबर, 2007 से 2 अक्तूबर, 2008, तक जीवन बीमा निगम एक करोड

[श्री पी. चिदम्बरम]

भूमिहीन ग्रामीण परिवारों को आम आदमी बीमा योजना के अंतर्गत सम्मिलित कर लेगा।

इसी प्रकार माननीय सदस्यों को स्मरण होगा कि मैंने प्रत्येक आई टी आई को 2.5 करोड़ रुपए के ब्याज मुक्त ऋण का प्रस्ताव किया था। देश में 1,396 आई. टी. आई हैं ये सभी आई टी आई किसी न किसी राज्य सरकार द्वारा संचालित हैं। मैंने प्रत्येक आई टी आई के उन्नयन के लिए 2.5 करोड़ रुपए का ब्याज मुक्त ऋण देने का प्रस्ताव किया था। इस वर्ष हम 300 आई. टी. आई को यह ऋण देंगे, जिसके लिए मैंने 750 करोड़ रुपए का अलग से प्रावधान रखा है। यह धनराशि अन्तरित की जा रही है ताकि इस वर्ष 300 आई टी आई का उन्नयन किया जा सके।

महोदय, सार्वजनिक क्षेत्र के नियमों को पुनरूजीवित किए जाने की हमारी प्रतिबद्धता के रूप में हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड के पुनर्गठन के लिए 562.94 करोड़ रुपए भी दिए जा रहे हैं। इसलिए मैं, इन अनुपूरक मांगों को दिए गए व्यापक समर्थन के लिए माननीय सदस्यों के प्रति आभार प्रकट करता हूँ। मैं उनसे अनुरोध करता हूँ, कि वे मतदान के समय इनके पक्ष में मत दे।

कुछ मुद्दे उठाए गए थे। व्यापक हितों वाले कुछ मुद्दे और कुछ राज्यों के विशेष हितों वाले मुद्दे उठाए गए थे। कृपया मुझे पांच-सात मिनट का समय दें ताकि मैं प्रमुख मुद्दों का उत्तर देने की कोशिश करूं।

किसानों को सहायता पहुंचाने का सबसे अच्छा तरीका उन्हें लाभकारी मूल्य देना है। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिए हम यही कर सकते हैं कि किसानों को लाभकारी मूल्य मिलना चाहिए। परंतु जब आप किसानों को लाभकारी मूल्य देते हैं तो इसका अर्थ यह भी होता है कि उपभोक्ता को थोड़ा अधिक भुगतान करना पड़ेगा। हर वर्ष राजसहायता का बिल बढ़ता जा रहा है। इसलिए यदि हम राजसहायता के बिल को बढ़ाते भी है तो किसानो को लाभकारी मूल्य देने से उपभोक्ता को थोड़ी अधिक कीमत तो अदा करनी पड़ेगी। हममें से हर कोई उत्पादक और उपभोक्ता के बीच बंटा हुआ है। जब हम किसानों से बात करते हैं, हम यह कहते हैं कि अधिक कीमत की अपनी मांग का हम समर्थन करते हैं। जब हम उपभोक्ता से बात करते हैं, हम यह कहते हैं कि हम कम कीमत के आपके दावे का समर्थन करते हैं। मेरा आशय यह है कि यह ऐसी चीज है जिसे हम जानते हैं। यह हम सभी के साथ प्रतिदिन होता है। फिर भी संप्रग सरकार ने सोच समझकर यह निर्णय लिया है कि किसानों को अधिक मूल्य दिया जाए। आइए जरा आंकड़ों को देखें।

1998-99 में गेहूँ का न्यूनतम समर्थन मूल्य 550 रुपए था। राज्य सरकार के पहले वर्ष में उन्होंने इसे बढ़ाकर 580 रुपए किया। छह वर्ष तक उन्होंने इसे 10 रुपए प्रति वर्ष बढ़ाया और यह 630 रु. हो गया। पांच वर्षों में उन्होंने गेहूँ का न्यूनतम समर्थन मूल्य 580 रु से बढ़ाकर 630 रुपए किया। संप्रग सरकार के चार वर्षों के दौरान हमने इसे 630 रुपए से बढ़ाकर 850 रुपए कर दिया। अब अगले वर्ष के लिए हमने गेहूँ के लिए 1,000 रुपए की दर की घोषणा की है।

अब इसका क्या अर्थ है? यदि आप गेहूँ का प्रापण 1,000 रुपए प्रति क्विंटल की दर पर करते है, तो एक किलो गेहूँ की खरीद की लागत 10 रुपए होगी, यदि आप 10 रु. की दर से गेहूं खरीदते हैं तो यह खुदरा बाजार में 10 रुपए की दर से नहीं बेचा जा सकता है। थोक विक्रेता का अपना लाभ होता है, खुदरा विक्रेता का अपना फायदा होता है। परिवहन की लागत आती है। इसको पीस कर आटा बनाया जाता है। इसलिए इससे कीमत में वृद्धि होती है और यही कारण है कि हम खाद्यानों को राजसहायता देते हैं। परंतु तथ्य यह है कि किसान जिन्हें, राजग सरकार के अंतिम वर्ष में 630 रु प्रति क्विंटल मिल रहा था उन्हें अगले रबी मौसम से 1000 रुपए प्रति क्विंटल मिलेगा।

ऐसा ही धान के मामले में है। जब राजग सरकार सत्ता से बाहर हुई, ग्रेडेड धान के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य 580 रुपए प्रति क्विंटल था। यह 520 रुपए से बढ़कर 580 रुपए हुआ था। हमने इसे 580 रुपए से बढ़ाकर इस वर्ष 775 रुपए प्रति क्विंटल तक बढ़ा दिया है। मूल्य और अधिक बढ़ाने की मांग की जा रही है। परंतु जैसे ही आप इस मांग को मान लेते हैं उपभोक्ता मूल्य में बढ़ोतरी हो जाती है। इसलिए जब भी हम मांग करते हैं और हम जो भी निर्णय लेते हैं, हमें यह बात निश्चित तौर पर ध्यान में रखनी चाहिए कि उत्पादकों के लिए उच्चतर मूल्य व्यायसंगत हो परंतु इससे उपभोक्ताओं को कुछ अधिक मूल्य चुकाना पड़ता है।

महोदय, कृषि अभी भी हमारी योजनाओं में प्रमुख स्थान रखती है। हम कृषि क्षेत्र के लिए कई नई पहल करना चाहते हैं। चूंकि कई सदस्यों ने कृषि क्षेत्र के बारे में अपनी बात कही है, मैं जल्दी से कुछ नई पहलों के बारे में बताता हूँ।

शोध की प्राथमिकता अब कृषि-जलवायु स्थितियों के अनुकूल फसल प्रणाली विकसित करने और वर्षा-सिंचित क्षेत्रों में पैदावार की संभावना बढ़ाने की ओर हो गई है।

अपराह्न 2.55 बजे

[श्री बालासाहिब विखे पाटील *पीठासीन* हुए]

कृषि अनुसंधान पर सार्वजनिक व्यय कृषि सकल घरेलू-उत्पाद के 0.7 प्रतिशत से बढ़कर ग्यारहवीं योजना के दौरान एक प्रतिशत हो जाएगा।

सिंचाई क्षेत्र में चालू परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया जाएगा और ए आई बी पी के अन्तर्गत इसके लिए आबंटन बढ़ाया जाएगा। भूमिजल के दोहन के क्षेत्र में अधिक मात्रा में भू-जल उपलब्धता वाले क्षेत्रों जैसे असम, बिहार, छत्तीसगढ़, उड़ीसा, झारखंड, उत्तर प्रदेश के कुछ भागों और पश्चिम बंगाल को प्राथमिकता दी जाएगी। नया राष्ट्रीय वर्षा जल सिंचाई प्राधिकरण अपना ध्यान वर्षा जल सिंचित क्षेत्रों की समस्याओं और संभावनाओं पर केन्द्रित करेगा और केन्द्र सरकार के प्रयासों और अन्य विशेषज्ञ सलाहों का सामंजस्य कर राज्यों को अपने कृषि योजनाओं में इन्हें समाकलित करने के लिए सुविधा प्रदान करेगा। नया खाद्य सुरक्षा मिशन पैदावार की उपज अवधि को कम करने और खाद्यान्न उत्पादन कम से कम 20 मिलियन टन धान के लिए 10 मिलियन टन, गेहूँ के लिए 8 मिलियन और दालों के लिए दो मिलियन टन की वृद्धि का लक्ष्य रखा गया है।

ग्यारहवीं योजना के दौरान केन्द्रीय जी बी एस द्वारा अनुमानित रूप से नियत मूल्यों पर कुल परिव्यय 54701 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया था जबकि 2001-2002 की कीमतों के अनुसार दसवीं योजना का परिव्यय 20.513 करोड़ रुपए था। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय कृषि विकास योजना के माध्यम से केन्द्रीय सहायता के रूप में 25,000 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए जाएंगे। साथ ही, सिंचाई के लिए राज्य योजना के अधीन कुल परिव्यय 1,82,000 करोड़ रुपए, ए आई बी पी के लिए 45,415 करोड़ रुपए और केन्द्रिय योजना के अधीन 4,470 करोड़ रुपए परिव्यय का प्रस्ताव है। इसलिए ग्यारहवीं योजना में सिंचाई के लिए कुल आबंटन 2,31,935 करोड़ रुपए है।

प्रश्न यह है कि क्या यह धनराशि अनुचित तरीके से व्यय की जायेगी। क्या ये प्रभावी तरीके से खर्च किए जायेंगे? क्या इसका अपव्यय नहीं होगा? क्या ये जनता के लाभ के लिए व्यय किए जाएंगे या ठेकेदारों के लाभ के लिए व्यय किए जाएंगे? मैं यह अत्यन्त खेद के साथ कह रहा हूँ और इसका आशय किसी भी राज्य का अनादर करना नहीं है। दुर्भाग्यवश, पूरी प्रणाली लाभार्थियों की बजाए ठेकेदारों के अधिक अनुकूल है। हम इतनी अधिक धनराशि उपलब्ध कराते है, आप उस धनराशि के लिए सहमति देते हैं, यह धनराशि राज्यों के पास भेजी जाती है परंतु क्या अंततः हम उस धनराशि का पूरा लाभ प्राप्त कर पाते हैं? यही एक प्रश्न है जो मैं हर दिन अपने आप से बार-बार करता हूँ। हां इस वर्ष भी मैं बजट में अनुमानित राजस्व से अधिक अर्जित करूंगा और राज्यों को उससे अधिक धनराशि दी जाएगी जितना कि पहले वादा किया गया था। परंतु क्या अंततः मेरी अन्तरात्मा अंतुष्ट होगी कि धनराशि का समुचित व्यय किया गया है? मैं सोचता हूँ कि हम सबों की अन्तरात्मा को इस बात का उत्तर देने के लिए अपने आप पर जोर देना चाहिए। ग्यारहवीं योजना में केवल कृषि के लिए ही 2,31,935 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक क्या हम पैसे का उचित मूल्य मिल पाये। यदि हम ऐसा कर पाते हैं तो हमारे देश में कृषि क्षेत्र का पूरा परिदृष्य ही बदल जायेगा।

महोदय, आज हम कम से कम यह संकल्प तो लें ही कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में हम यह सुनिश्चित करेंगे कि अन्य क्षेत्रों में चाहे जो हो, किंतु कम से कम सिंचाई के लिये दी गई धनराशि उचित रूप से व्यय की जायेगी और यह लाभार्थी अनुकूल हो न कि ठेकेदार के अनुकूल।

महोदय, वर्ष 2003-2004 में कृषि अनुसंधान के लिये कुल धनराशि 1,435 करोड़ रुपये थी जबकि वर्ष 2007-2008 में यह राशि 2,458 करोड़ रुपये है। मैं बीच के आंकड़े पढ़ना नहीं चाहता। कृषि अनुसंधान के लिए पूरे एक हजार रुपये अधिक दिये गये हैं। रक्षा विभाग के अलावा अन्य विभागों में अनुसंधान और विकास के लिये वर्ष 2003-2004 में 5338 करोड़ रुपये दिये गये। हर वर्ष इस धन राशि को बढ़ाते हुए, यह धन राशि चालू वर्ष में 10,338 करोड़ रुपये हो गयी हैं। अनुसंधान के लिये धनराशि दी जा रही है। मैं यह नहीं कह रहा कि यह पर्याप्त है। अनुसंधान और विकास के लिये और अधिक व्यय किये जाने की आवश्यकता है। किंतु वर्तमान में हम केवल इतना व्यय करने में ही समर्थ हैं। फिर भी यह 5336 करोड़ रुपये से बढ़कर 10,338 करोड़ रुपये हो गयी है। ...*(व्यवधान)*

श्री सुधांशु सील: फलों और सब्जियों के परिरक्षण की क्या योजना है? ...*(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: महोदय, लोगों को और अधिक कुशल बनाने के लिये क्या किया जा रहा है, इस पर भी कोई प्रश्न पूछा गया था। हमने एक नया कौशल विकास उपक्रमण कार्यक्रम आरम्भ किया है। यह काफी बड़ा कार्यक्रम है। इस योजना का उद्देश्य कौशल के उन क्षेत्रों में लघु अवधि प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाना है जिनकी मांग अधिक है। राष्ट्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण परिषद से पहले ही संबद्ध लगभग 5,114 आई टी आईस और टी सीस यह प्रशिक्षण देंगे।

अपराह्न 03.00 बजे

अन्य व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रदाताओं को पैनलित करने हेतु शीर्ष स्तर की एक समिति द्वारा तंत्र का विकास किया जायेगा। प्रवेग के लिये न्यूनतम आयु सीमा 15 वर्ष निर्धारित की गई है। प्रशिक्षण

[श्री पी. चिदम्बरम]

हेतु प्रस्तावित फीस संरचना निम्न प्रकार है: 150 घंटे के एक मोडयूल के लिये फीस एक हजार रुपये है और फीस संरचना का एक पैमाना है। महिलाओं और अनु. जाति अनु. जनजाति अभ्यर्थियों को 25% छूट दी जायेगी। श्रम मंत्रालय के अधीन रोजगार एवं प्रशिक्षण निदेशालय स्वतंत्र निर्धारक निकायों की नियुक्ति करेगा, जो कि निर्धारकों से संबंधित एक डाटाबेस तैयार करेगा और निर्धारण के लिये उन्हें काम पर रखेगा। कार्यक्रम के प्रबंधन के लिये राष्ट्रीय एवं राज्य स्तर पर एक शीर्ष समिति का गठन कर लिया गया है। परिणामत: हम आशा कर रहे हैं कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना व्यवधि के दौरान हम 1 लाख युवाओं को प्रशिक्षण दे पायेगें और हमने इस परियोजना के लिये 550 करोड़ रुपये दिये हैं। साथ ही प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आंरभ करने के लिये हमने प्रत्येक सरकारी आई टी आई को 3 लाख रुपये की अग्रिम राशि दी जायेगी। यह एक महत्वकांक्षी कार्यक्रम है, पर हम इसे और भी बड़ा तथा और अधिक महत्वाकांक्षी बनाने का प्रयास कर रहे हैं। आशा है आने वाले समय में भी मैं इस सदन में वापिस आ पाऊँगा और यह बता सकूँगा कि क्या हम इसे और अधिक महत्वकांक्षी कार्यक्रम बना पाये?

बाढ़ नियंत्रण के संबंध में भी कुछ प्रश्न पूछे गये हैं। योजना आयोग ने 19.3 लाख हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि के संरक्षण हेतु राज्य क्षेत्र के लिये 4,619 करोड़ रुपये का परिव्यय स्वीकृत किया था। यह दसवीं पंचवर्षीय योजना वृद्धि के दौरान किया गया था। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में भी बाढ़ प्रबंधन कार्यक्रम सम्मिलित किया जायेगा और इस कार्यक्रम के लिये पर्याप्त धनराशि भी आंबटित की जायेगी।

एक प्रश्न यह भी पूछा गया कि कितनी बंजर या बेकार पड़ी भूमि को कृषि भूमि में परिवर्तित किया गया है। कृषि मंत्रालय द्वारा मुझे उपलब्ध कराए गये आँकड़ों के अनुसार मंत्रालय के अंतर्गत, राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना, नदी घाटी परियोजना, झूम खेती के लिये पनधारा विकास परियोजना, एलकेलाइन मिट्टी का उद्धार, पनधारा विकास निधि कार्यक्रम-एक बाह्य सहायता प्राप्त कार्यक्रम आदि के माध्यम से कुल 187.73 लाख हेक्टेयर भूमि को कृषि योग्य भूमि बनाया गया है। ग्रामीण विकास मंत्रालय ने बताया है कि डी पी ए पी के अंतर्गत मरूस्थल विकास, समेकित पनधारा विकास परियोजना, एक बाह्य-सहायता प्राप्त योजना के माध्यम से 320 लाख हेक्टेयर भूमि को कृषि योग्य बनाया गया है।

कृषि विकास की दर अभी भी काफी मंद है। वास्तव में गांवों में गरीबी का यह भी एक कारण है। यदि कृषि विकास की दर उद्योगों और सेवाओं में विकास की दर के समान हो जाए तो ग्रामीण क्षेत्रों में भी लोगों की आय शहरी क्षेत्रों के लोगों की आय के लगभग बराबर ही हो जायेगी। वर्ष 2005-2006 में यह 6 प्रतिशत थी और 2006-2007 में 2.7 प्रतिशत थी। हमें लगता है कि औसतन यह 3.2 प्रतिशत के लगभग होगी। इस वर्ष इसके 4 प्रतिशत तक पहुँचने की आशा है जबकि औसत 3.2 प्रतिशत रहेगा। तथापि यह ठीक नहीं है। यह औसत 4 प्रतिशत होना चाहिए और कुछ वर्षों में विकास का हमारा लक्ष्य 5 से 5.5 प्रतिशत होना चाहिए। इसके लिए भारी मात्रा में निवेश करना होगा। हालांकि अन्य मदों में निवेश से मदद मिलेगी किंतु जिस वास्तविक मद में निवेश से मदद मिलेगी–इस बिंदु को पुन: दुहराये जाने के लिए क्षमा चाहता हूँ–वह है सिंचाई में निवेश। यदि आप किसान को पानी देंगे, तो किसान अपनी जमीन में कुछ उगायेंगे और बाकि सभी चीजें सही हो जाएंगी। अत: मेरी सभी राज्य सरकारों से अपील है कि वे कृपया सिंचाई परियोजनाओं को प्रभावी तरीके से एवं निर्धारित समय में लागू करें।

महोदय, एल पी जी कनेक्शन और पेट्रोल एवं डीजल की कीमतों के बारे में कुछ प्रश्न गए थे। मैं डीजल एवं पेट्रोल के संबंध में कुछ आंकड़ों को पढ़ सकता हूँ। शायद यह बहुत महत्वपूर्ण नहीं है। आज कच्चे तेल की कीमत लगभग 100 डालर प्रति बैरल है और जब एन डी ए सत्ता में थी तो यह कीमत लगभग 23-24 डॉलर प्रति बैरल थी। मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि वृद्धि-दर के मामले में हम भाग्यशाली हैं किंतु कच्चे तेल की कीमत के मामले में हम भाग्यशाली नहीं है। काश! कच्चे तेल की कीमत 25 डॉलर प्रति बैरल होता तो पूरा बजट ही अगल रूप में होता। किंतु कच्चे तेल की इतनी अधिक कीमत से जूझते हुए हमने भारी मात्रा में राजसहायता ही है, इस कारण ग्राहकों के किए इसकी कीमत को निम्न स्तर पर रख पाये हैं।

एल पी जी कनेक्शनों के बारे में कुछ शिकायत थी। मैं इसके कारण को नहीं जानता हूँ। वर्ष 2003-2004 में घरेलु एल पी जी कनेक्शनों की संख्या सात करोड़ उन्नहत्तर लाख थी एवं वर्ष 2006-2007 में यह संख्या नौ करोड़ बयालिस लाख है। ऐसा नहीं है कि कनेक्शनों की संख्या में कमी आ गयी है। वास्तव में, कनेक्शनों की संख्या में वृद्धि हो रही है। हो सकता है कि स्थानीय स्तर पर एल पी जी की आपूर्ति में कुछ कमी हो। मैं पेट्रोलियम मंत्रालय से इस मामले की जांच करने के लिए कहूंगा। एल पी जी कनेक्शनों में कमी करने का प्रश्न नहीं है। वर्ष 2007 में अब तक हमने वर्तमान नौ करोड़ बयालीस लाख कनेक्शनों में 27 लाख नए कनेक्शन जोड़े हैं...*(व्यवधान)*

श्री भर्तृहरि महताब: रसोई गैस के आयात में कमी किए जाने की बात चल रही थी।

श्री पी. चिदम्बरम: किसी और सदस्य ने भी चर्चा की थी कि एल पी जी कनेक्शन नहीं दी जा रही है, यह सही नहीं है। हम एल पी जी कनेक्शन दे रहे हैं।

हस्त चालित औजारों के बारे में प्रश्न पूछा गया था। कृषि से जुड़े हस्त चालित औजारों पर कोई उत्पाद-शुल्क नहीं है, किंतु औद्योगिक क्षेत्र में प्रयोग किए जाने वाले हस्त चालित औजारों पर 16 प्रतिशत उत्पाद-शुल्क है। किंतु इसका 65 प्रतिशत भाग केन्द्रीय मूल्य निर्धारित कर (सेन्वेह) के अधीन है। इसलिए, देय प्रभावी उत्पाद शुल्क केवल 35 प्रतिशत है क्योंकि 65 प्रतिशत केन्द्रीय मूल्य वर्धित कर है। यदि हम अंतिम उत्पाद पर उत्पाद-शुल्क नहीं लगाते हैं तो केन्द्रीय मूल्यवर्धित कर संग्रह समायोजन योग्य नहीं होगा। किंतु अब जबकि आपने इसका उल्लेख किया है, कि शायद 16 प्रतिशत कुछ अधिक है, तो मैं इसकी समीक्षा करूंगा।

श्री सुधांशु सील: धन्यवाद महोदय।

श्री पी. चिदम्बरम: भारत निर्माण एक महत्वाकांक्षी एवं महत्वपूर्ण कार्यक्रम है। मैं पुन: तर्क-वितर्क में नहीं फंसना चाहता किंतु भारत निर्माण एक नारा भर नहीं है। 'भारत-निर्माण' एक लक्ष्य आधारित कार्यक्रम है। मैं आपको बता सकता है कि हमने प्रत्येक वर्ष क्या प्राप्ति की है। मैंने भारत निर्माण कार्यक्रम के तहत चालू वर्ष में पहले ही सिंचाई संबंधी आकंड़े दिए हैं। भारत निर्माण में 28.5 लाख हेक्टेयर भूमि को सिंचाई सुविधा दिए जाने का लक्ष्य है। ए आई बी पी के अंतर्गत संभावित लक्ष्य 15 लाख हेक्टेयर है, जिसको प्राप्त कर लिए जाने की आशा है।

जहां तक पेय जल का संबंध है, हमने गत वर्ष 73,120 गांवों के लक्ष्य की तुलना में 1,07,152 गांवों में यह सुविधा दी है। ग्रामीण सड़कों के संदर्भ में, चालू वर्ष में 43,990 किलोमीटर सड़कों का निर्माण कर 20,071 गांवों को जोड़ने का लक्ष्य है। सितम्बर तक 2,613 गांवों को जोड़ा गया है और 8,738 किलोमीटर सड़क का निर्माण किया गया है। जहां तक ग्रामीण आवास का संबंध है, सितम्बर, 2007 तक 6.31 लाख आवासों का निर्माण कर दिया गया है और 6.68 लाख आवास निर्माणाधीन है। ग्रामीण विद्युतीकरण के मामले में 26 अक्तूबर, 2007 तक 43,572 गांवों का विद्युतीकरण किया जा चुका है और गरीबी रेखा से नीचे रह रहे 14,92,384 परिवारों को बिजली के कनेक्शन दे दिए गए हैं। टेलिफोन के मामले में कहने की जरूरत ही नहीं है कि हम लक्ष्य से काफी आगे हैं।

हमारा लक्ष्य आधारित भारत निर्माण कार्यक्रम क्यों है? क्योंकि ये चीजें परिणामजन्य एवं परिमेय है। वे ग्रामीण लोगों को वस्तु एवं सेवाएं देते हैं। हालांकि अब भी बड़ी आबादी वस्तु एवं सेवा से वंचित हैं किंतु कोई भी व्यक्ति अपने दिल पर हाथ रख कर यह नहीं कह सकता है कि किसी भी व्यक्ति को किसी प्रकार की वस्तु या सेवा नहीं मिल रही है। अधिकाधिक लोगों को वस्तु एवं सेवा मिल रही है। फिर भी मैं इससे सहमत हूँ कि अब भी बड़ी संख्या में लोग मूलभूत वस्तु एवं सेवाओं से वंचित हैं। प्रयास यह है कि जैसे ही वृद्धि अधिक समावेशित होगी और अधिक राजस्व सृजित होगा, हम इस राजस्व राशि को इन वस्तुओं एवं सेवाओं को ग्रामीण भारत के अधिकाधिक लोगों को पहुंचाने में इस्तेमाल कर पायेंगे।

राज्यों के पास धन की कमी नहीं है। मैं इसे पुन: दुहराऊंगा कि राज्यों के पास धन की कमी नहीं है। 21 नवम्बर, 2007 तक की स्थिति के अनुसार राज्यों के खजाने में 28,173 करोड़ रुपए है। इसलिए धन उपलब्ध है, राज्यों को अपना धन प्रभावी रूप से खर्च करना चाहिए।

अंत में, कुछ समूहों विशेषकर निर्यातकों द्वारा रुपए की कीमत में वृद्धि के परिणामस्वरूप, सामने आ रही समस्यों के संदर्भ में बहुत कुछ कहा गया। मैं इस संदर्भ में कहना चाहता हूँ, 3 अप्रैल, 2007 एवं 20 नवम्बर, 2007 के मध्य अमरीकी डॉलर की तुलना में रुपए में 9.7 प्रतिशत की हानि हुई। अक्तूबर, 2006 एवं अक्तूबर 2007 के मध्य, वर्ष दर-वर्ष, आधार पर अमरीकी डॉलर की तुलना में रुपए की मूल्य वृद्धि 15.1 प्रतिशत रही। इसका एक कारण यह है कि अमरीकी डॉलर की कीमत में किन्हीं कारणों से कमी आयी है।

अन्य दुर्लभ मुद्रा की तुलना में रुपए के मूल्य में, वृद्धि अपेक्षाकृत कम रही है। उदाहरण के लिए, यू. के. पौंड की तुलना में चालू वित्तीय वर्ष में यह मूल्य वृद्धि केवल 5.6 प्रतिशत है, जापानी येन की तुलना में यह वृद्धि 2.5 प्रतिशत मात्र है, तथा यूरो की तुलना में इस वर्ष भर में कोई मूल्य वृद्धि नहीं हुई है।

कई प्रकार से रुपए की यह मूल वृद्धि हमारी अर्थव्यवस्था की सुदृढ़ता परिलक्षित करती है कि यह आगे बढ़ रही है। आपको याद होगा कि जब रुपये का अवमूल्यन हुआ था, लोग आलोचना कर रहे थे कि हम रुपए की कीमत को अक्षुण रखने में समर्थ नहीं है और रुपए की कीमत घट रही है। हमने संयम से उस आलोचना को सहा। आज यह आलोचना की जा रही है कि रुपए में वृद्धि हो रही है। इस आलोचना को भी हम संयमित होकर सह रहे हैं। रुपए के मूल्य में वृद्धि एवं कमी होती रही है।

[श्री पी. चिदम्बरम]

कई तरह से रुपए के मूल्य में वृद्धि से हमारी अर्थव्यवस्था की मजबूती परिलक्षित होती है। आयातित कच्चे माल एवं मध्यवर्ती वस्तु आयात, निम्न तेल आयात बिल एवं बाह्य ऋण सेवा की कम लागत कार्य वाले क्षेत्रों में कम उत्पाद लागत के संदर्भ में रुपए की मूल्य वृद्धि का एक सकारात्मक पहलू है। फिर भी, गत कुछ महीनों में रुपए की तीव्र मूल्य-वृद्धि से वस्त्र, हस्तकरघा, चमड़ा एवं समुद्री उत्पाद जैसी कम आयात मात्रा वाले निर्यात क्षेत्रों पर दबाव पड़ा है। सरकार इन क्षेत्रों पर पड़ने वाले दबाव के प्रति संवेदनशील है और निर्यात क्षेत्र में रोजगार के अवसर कम होने से बचाने के लिए सहायता देने की आवश्यकता और इन क्षेत्रों को बदलते आर्थिक परिदृष्य के साथ सुचारू रूप से सामंजस्य के लिए समय दिए जाने के प्रति सजग है।

इस संबंध में, इस वित्तीय वर्ष में सरकार ने निर्यातकों को दो सहायता पैकेजों का प्रस्ताव दिया था। पहला पैकेज जुलाई, 2007 में दिया गया था जुलाई, 2007 के पैकेज में शामिल हैं: निर्यातकों को देय टर्मिनल उत्पाद शुल्क तथा केन्द्रीय बिक्री कर की राशि की तेजी से प्रतिपूर्ति राशि;

सरकार ने 1 अप्रैल, 2007 से 31 दिसम्बर, 2007 की अवधि के लिए बकाया राशियों पर इन ऋणों पर ब्याज दर दो प्रतिशत आर्थिक सहायता के रूप में देने का निर्णय लिया है। यह व्यवस्था नौ क्षेत्रों जिसमें वस्त्र, चमड़ा, हस्तशिल्प तथा समुद्री उत्पाद शामिल है, तथा एस एम ई क्षेत्र के सभी उत्पादों के सभी निर्यातकों के लिए की गई है, आयात कर की वापसी अथवा डी ई पी बी की दरों का ऊपरी संशोधन। चार सेवाओं के संबंध में निर्यातों के लिए सेवा कर (वापसी अथवा छूट) उपरोक्त उपायों से करीब 1,400 करोड़ रुपए के कुल वित्तीय राहत होने का अनुमान लगाया गया।

अक्तूबर, 2007 में सरकार ने सहायता के लिए दूसरा पैकेज दिया जिसमें निम्न शामिल थे: तीन और सेवाओं पर सेवा कर (वापसी अथवा छूट); बकाया शेष राशियों पर, निर्यातकों के ई ई एफ सी खातों पर ब्याज अदायगी का प्रावधान बशर्ते की वह अधिकतम अमरीकी $ मिलियन पोत लदान से पूर्व तथा लदाने के बाद ऋण पर ब्याज संबंधी आर्थिक सहायता की अवधि 31. 12.2007 से 31.12.2008 तक बढ़ाई गई है; पोत लदान से पूर्व तथा पोत लदान के बाद ऋण के अंतर्गत ब्याज संबंधी आर्थिक सहायता के लिए पात्र निर्यात क्षेत्रों की पूर्व सूची में चार और क्षेत्र जोड़े गये है। ये हैं पटसन तथा कारपेट, काजू, कॉफी और चाय, सोलवेंट एक्सट्रेक्शिन तथा डिआयल्ड केक और प्लासटिक तथा लिनोलिन;

क. विशेष कृषि तथा ग्राम उद्योग योजना जिसका लक्ष्य कृषि तथा ग्रामीण उद्योग के उत्पादों के निर्यात को बढ़ावा देना है, के कवरेज को अतिरिक्त उत्पादों को शामिल करने के लिए बढ़ाया गया तथा बजट आबंटन को 300 करोड़ रु. से दुगुना कर 600 करोड़ रु. किया गया। महोदय, निर्यातकों तथा संबंधित मंत्रालयों के साथ मेरी चर्चा में मैंने पाया कि निर्यातकों को कुछ और सहायता देना आवश्यक है। अत: अगले, हमारे निर्यात क्षेत्र की सहायता के लिए आज निम्नलिखित पैकेज की घोषणा करते हुए खुशी हो रही है।

विशेष रूप से, चमड़ा, हस्तशिल्प, समुद्री उत्पाद तथा वस्त्र क्षेत्र अपने निम्न आयात प्रवाह तथा अधिक मूल्य वर्धित विशेषताओं के मद्देनजर रुपये के अधिमूल्यन के कारण बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। निर्यात उद्योग तथा उद्योग संघों ने प्रधान मंत्री, वाणिज्य मंत्री तथा मुझसे मुलाकात की। मैंने भी उनके साथ विस्तृत बैठकें की। इन बैठकों के आधार पर, हम अब नियातकों को निम्नलिखित अतिरिक्त सहायता दे रहे हैं:

निम्नलिखित क्षेत्रों को पोत लदान से पूर्व तथा लदान के बाद ऋण में दो प्रतिशत की अतिरिक्त आर्थिक सहायता पूर्व में दिए गए दो प्रतिशत के अतिरिक्त):

(क) चमड़ा तथा चमड़ा विनिर्माता

(ख) समुद्री उत्पाद

(ग) मानव-निर्मित रेशों को छोड़कर आर एम जी तथा कालीन सहित विद्यमान योजना के अंतर्गत सभी श्रेणी के वस्त्र

(घ) हस्तशिल्प

कुल आर्थिक सहायता, इस शर्तें के अत्यधीन होंगी कि आर्थिक सहायता के बाद ब्याज दर सात प्रतिशत से नीचे नहीं जाएगी। यह वही दर है जो हम कृषि क्षेत्र को देते है। इसकी वैधता अवधि 1 नवम्बर, 2007 से 31 मार्च, 2008 तक है।

कालीन क्षेत्र को छोड़कर, जिसके लिए पोत-पूर्व की अवधि 270 दिन और पोत लदान के बाद की अवधि 90 दिनों की है, न पोत लदान से पूर्व ऋण की अवधि 180 दिन है। पोत लदान के बाद के लिए यह अवधि 90 दिनों की है। तीन और क्षेत्रों के अंतर्गत निर्यातकों को सेवा कर से छूट दी जाएगी:

- भंडारण तथा माल गोदाम सेवाएं
- धुआं करने तथा कीटाणुरहित सहित विशेषीकृत सफाई संबंधी सेवाएं
- व्यवसाय प्रदर्शनी संबंधी सेवाएं

टर्मिनल उत्पाद शुल्क तथा केन्द्रीय बिक्री कर की प्रतिपूर्ति हेतु आबंटन 300 करोड़ रु. से बढ़ाकर 600 करोड़ रु. की गई है जिसके

लिए द्वितीय अनुपूरक मांग में प्रावधान किया गया है। वर्तमान में, वापसी दावों की प्रतिपूर्ति में 30 दिनों से अधिक विलम्ब होने पर छह प्रतिशत ब्याज का भुगतान किया जाता है। 30 दिनों के अंदर अदायगी पर कोई ब्याज देय नहीं है। यदि 30 दिनों से अधिक का विलम्ब होता है तो ब्याज का भुगतान अनुमोदन की तिथि से भुगतान की तिथि तक हुए विलम्ब की अवधि में देय है।

सरकार ने टर्मिनल उत्पाद शुल्क तथा केन्द्रीय बिक्री कर के भुगतान में हुए विलम्ब के लिए भी ब्याज की अदायगी के समान प्रावधान को लागू करने का निर्णय लिया है।

पी एस एफ तथा पी एफ वाई पर सीमा शुल्क को वर्तमान 7.5 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत और अन्य मानव निर्मित रेशों पर 10 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत किया जा रहा है।

पी एस एफ तथा पी एफ वाई जैसी मध्यवर्ती वस्तुएं जैसे पॉलियेस्टर चिटस, डी एम टी, पी टी ए तथा एम ई जी पर सीमा शुल्क 7.5 प्रतिशत से घटा कर 5 प्रतिशत और पैराक्सीलीन जो कि पी टी ए के लिए कच्ची सामग्री है, पर सीमा शुल्क 2 प्रतिशत से घटा कर शून्य किया जाएगा।

नायलॉन चिप, नायलॉन धागा, केप्रोलेक्टम, रेयॉन श्रेणी की लकड़ी की लुग्दी एवं एक्रीलोनिट्राइल पर प्रभारित होने वाले उत्पाद शुल्क में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। इससे जुड़ी अधिसूचना जल्द ही जारी कर दी जाएगी।

वस्त्र क्षेत्र के निर्यात हेतु संबंधित विशेषज्ञ परिषदों ने वापसी दरों की आगे और पुनरीक्षा करने का अनुरोध किया है। उनसे कहा गया है कि वे कर वापसी के लिए गठित समिति को संबंधित आंकड़े सौंपे, जो इस प्रस्ताव का अध्ययन करेगी एवं सरकार को अपनी सिफारिशें प्रस्तुत करेगी। कर वापसी के लिए गठित समिति की सिफारिशो के आधार पर इस मामले में निर्णय लिए जाएंगे।

महोदय, मुझे आशा है कि इस तीसरे पैकेज से निर्यातकों को चालू वित्तीय वर्ष की शेष बची अवधि में कुछ राहत प्राप्त होगी। इन्हीं शब्दों के साथ में अनुरोध करता हूँ कि अनुपूरक मांगों के लिए मतदान किया जाए।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या-1 से 3, 5, 9 से 12, 14, 17 से 19, 31 से 33, 35, 46, 51, 52, 56 से 59, 61, 63, 64, 66, 67, 70, 78, 80, 86, 87, 90, 91, 93, 99, 100 और 102 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2008 को समाप्त होने वाले वर्ष में भुगतान के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य, सूची के स्तम्भ 3 में दिखायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक, राशिया भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जाये।"

लोक सभा

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2007-2008 के अनुदानों की पूरक मांगों का दूसरा बैच (सामान्य)

संख्या	मांग का शीर्षक	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदानों की मांग की राशि	
		राजस्व रुपए	पूंजी रुपए
1		2	3
1.	कृषि और सहकारिता विभाग	1067,95,00,000	
2.	कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा विभाग	1,00,000	96,00,00,000
3.	पशुपालन, डेरी कार्य और मात्स्यिकी विभाग	3,00,000	...
5.	परमाणु ऊर्जा	1,00,000	2,00,000
9.	नागर विमानन मंत्रालय	548,01,00,000	...
10.	कोयला मंत्रालय	127,19,00,000	...
11.	वाणिज्य विभाग	900,01,00,000	29,78,00,000

	1	2	3
12.	औद्योगिक नीति तथा संवर्धन विभाग	...	5,00,00,000
14.	दूरसंचार विभाग	...	1,00,000
17.	उपभोक्ता कार्य विभाग	2,00,000	...
18.	उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय	278,86,00,000	... ...
19.	संस्कृति मंत्रालय	34,96,00,000	...
31.	विदेश मंत्रालय	100,01,00,000	...
32.	आर्थिक कार्य विभाग	1,00,000	...
33.	वित्तीय संस्थानों को भुगतान	...	1500,00,00,000
35.	राज्य और संघ राज्य क्षेत्र सरकारों को अन्तरण	7763,28,00,000	...
46.	स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग	280,51,00,000	2,30,00,000
51.	मंत्रिमण्डल	74,00,00,000	...
52.	पुलिस	1,00,000	...
56.	विद्यालयी शिक्षा और साक्षरता विभाग	2,00,000	...
57.	उच्च शिक्षा विभाग	1,00,000	...
58.	सूचना और प्रसारण मंत्रालय	4,92,00,000	1,00,000
59.	श्रम और रोजगार मंत्रालय	4,00,000	750,00,00,000
61.	विधि और न्याय मंत्रालय	2,00,000	...
63.	खान मंत्रालय	585,34,00,000	1,00,000
64.	अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय	1,00,000	...
66.	प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय	1,00,000	...
67.	पंचायती राज मंत्रालय	1,00,000	...
70.	पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	11256,93,00,000	...
78.	ग्रामीण विकास विभाग	1,00,000	...
80.	पेय जल आपूर्ति विभाग	1,00,000	...
86.	सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम मंत्रालय (पूर्वनाम-लघु उद्योग मंत्रालय)	4,05,00,000	...
87.	सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय	200,01,00,000	...

	1	2	3
90.	इस्पात मंत्रालय	4,27,00,000	...
91.	कपड़ा मंत्रालय	1454,03,00,000	...
93.	जनजाति कार्य मंत्रालय	1,00,000	...
99.	शहरी विकास विभाग	...	142,02,00,000
100.	लोक निर्माण कार्य	...	45,00,00,000
102.	जल संसाधन मंत्रालय	1,00,000	...
	जोड़	24684,58,00,000	2570,16,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय: मैं वर्ष 2005-2006 के लिए 2005-2006 की अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (सामान्य) सभा में मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रश्न यह है:

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 8, 14, 25, 61, 96 एवं 99 के सामने दिखाए गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च 2006 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जाये।"

लोक सभा

लोक सभा की स्वीकृति हेतु प्रस्तुत वर्ष 2005-2006 की अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेलवे को छोड़कर)

	मांग की संख्या एवं शीर्षक	सदन की स्वीकृति हेतु प्रस्तुत मांग राशि	
		राजस्व रुपए	पूंजी रुपए
8.	उर्वरक विभाग	167,44,04,796	...
14.	डाक विभाग	97,64,56,000	...
25.	रक्षा सेवाएं-वायु सेना	42,75,63,997	...
61.	श्रम एवं रोजगार मंत्रालय	17,26,98,810	...
96.	चंडीगढ़	...	28,34,562
99.	लक्षद्वीप	3,58,58,028	...
	जोड़	328,69,81,631	28,34,562

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 3.21 बजे

विनियोग (संख्या 4) विधेयक 2007@

सभापति महोदय: श्री पी. चिदम्बरम्-मद सं.-25

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम्) मैं वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग हेतु प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति देने का प्रस्ताव करता हूँ।

सभापति महोदय: प्रश्न यह है:

"वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग हेतु प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री पी. चिदम्बरम: मैं इस विधेयक को पुर: स्थापित* करता हूँ।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

"कि वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय और राशियों के संदाय एवं विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

सभापति महादेय: प्रश्न यह है:

"कि वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय और राशियों के संदाय एवं विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सभापति महोदय: अब सदन विधेयक के पर खंडवार पर विचार करेगा।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि विधेयक को पारित किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 3.23 बजे

विनियोग (संख्या 5) विधेयक 2007*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री पी. चिदम्बरम-मद सं.-27

श्री पी. चिदम्बरम: मैं प्रस्ताव करता हूं कि 31 मार्च, 2006 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गयी हैं उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय: प्रश्न यह है:

"कि 31 मार्च, 2006 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गयी हैं, उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर: स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री पी. चिदम्बरम: मैं विधेयक पुर: स्थापित* करता हूँ।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

@भारत के राजपत्र (असाधारण) के भाग-II खंड 2 दिनांक 29.11.2007 में प्रकाशित।
*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

"कि 31 मार्च, 2006 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गयी हैं उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाऐ।"

सभापति महोदय: प्रश्न यह है:

"कि 31 मार्च 2006 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गयी हैं, उनके भुगतान सेवाओं पर व्यय की गयी है, उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सभापति महोदय: अब सदन विधेयक पर खण्ड वार विचार करेगा।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और खंड 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड 2 और खंड 3 को विधेयक में जोड़ा गया।

अनुसूची, खंड 1, अधिनियमन सूत्र और

विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

सभापति महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अपराह्न 3.25 बजे

अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल) 2007-2008* और रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन की सिफारिशों के अनुमोदन संबंधी संकल्प

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब, सभा पद संख्या 29 और 30 पर संयुक्त रूप से विचार करेगी। श्री लालू प्रसाद।

संसदीय कार्य मंत्री और सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी): महोदय, इससे पहले कि आप माननीय मंत्री जी को बुलाएं, मैं सभा को यह बताना चाहता हूँ कि आज हमें इस चर्चा में भाग लेने के लिए सांयकाल देर तक बैठना पड़ सकता है। हमने सदस्यों, संसद के सचिवालय कर्मचारियों के और लोक सभा सचिवालय के कर्मचारियों के लिए रात के भोजन का प्रबंध किया है। हमें आज ही समस्त चर्चा समाप्त करनी है। मैंने अध्यक्ष महोदय से भी बात की है। कल तत्काल प्रश्न काल के बाद माननीय मंत्री महोदय उत्तर देंगे।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): इसे आज ही पारित करवा दीजिए।

[अनुवाद]

यह आज ही पारित हो जाना चाहिए।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: अगर आप इसे आज ही पारित करना चाहते हैं तो हमें कोई समस्या नहीं है।

श्री लालू प्रसाद: मुझे कोई समस्या नहीं है।

सभापति महोदय: ठीक है, सभा का अनुमोदन मिल गया है। अब माननीय सदस्य द्वारा कृपया संकल्प प्रस्तुत किया जाए।

श्री लालू प्रसाद: मैं निम्नलिखित संकल्प प्रस्तुत करता हूँ:

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को संदेय लाभांश की दर की समीक्षा करने हेतु नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन, जिसे 26 अप्रैल 2007 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा 54, 55, 56, 57, 59, 60 और 61 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

सभापति महोदय: प्रस्ताव स्वीकृत हुआ:

"कि कार्य सूची के स्तंभ दो में मांग सं. 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च 2008 को समाप्त होने

---

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

[सभापति महोदय]

वाले वर्ष में भुगतान के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तंभ तीन में दिखाई गई राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व, आदि को संदेय लाभांश की दर की समीक्षा करने हेतु नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन जिसे 26 अप्रैल 2007 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 और 61 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

लोक सभा

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की जाने वाली 2007-08 के लिए अनुदान की पूरक मांगों (रेलवे) की सूची के लिए कार्य सूची के अनुसार

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की जाने वाली अनुदान की पूरक मांगों की राशि
1	2	3
16	परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	600,00,10,000
	रेलवे निधियां	10,000
	जोड़	600,00,20,000

[हिन्दी]

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर): सभापति महोदय, हम रेलवे की अनुदानों की पूरक मागों पर चर्चा करने जा रहे हैं। यह सही है कि पिछले दिनों रेलवे ने जो प्रगति की है और जिस प्रकार उसका चित्र उपस्थित हुआ है, उसके कारण सभी को प्रसन्नता हुई है, लेकिन रेलवे में अभी भी बहुत किया जाना बाकी है। इन अनुदानों की मांगों में कतिपय कुछ ऐसी बातों का उल्लेख किया गया है जिनकी पहले भी चर्चा की गयी है, विशेष तौर पर पश्चिम रेलवे के उन क्षेत्रों में जहां पर गुड्स शेड्स की आवश्यकता थी, देवास में, लक्ष्मीबाई नगर में, मांगलिया में तथा उन क्षेत्रों में जहां और निवेश की आवश्यकता है, उसके बारे में यहां मांग रखी गयी है। इन मांगों के बारे में हम आपका निश्चित रूप से समर्थन करेंगे क्योंकि उक्त मांगें हमने भी रखी थी। लेकिन कुछ अन्य बातों की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। कुछ बातें अवश्य ऐसी हुई हैं जिससे रेलवे में परिवर्तन लाकर आपने आज इस जगह पर खड़ा कर दिया है, लेकिन आज भी रेलवे में सुप्रबन्ध और सुव्यवस्था की बहुत आवश्यकता है, जिसके अभाव में रेलवे में आपके द्वारा जो अच्छे काम किए गए हैं, उन पर भी पानी फिरता जा रहा है। हम नहीं चाहते हैं कि आपके अच्छे प्रयासों पर इस तरह से पानी फिर जाए, इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि आपने जो सुविधाएं प्रदान की है, उन सुविधाओं को लाभ न देकर किस तरह से रेलवे में मनमानी चल रही है, उसके दो-तीन उदाहरण मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। रेलवे में एक अच्छी योजना आप लागू करने जा रहे हैं। यह फ्रेट कारीडोर की योजना पश्चिम में भी होगी और पूर्वी क्षेत्र में भी होगी। इससे निश्चित रूप से माल की ढुलाई कम समय में हो सकेगी, गुड्स का आवागमन सुगम हो सकेगा। लेकिन इस योजना पर कितना धन व्यय होगा और उसका प्रबन्ध आपने किस सप्रकार से किया है? क्या इसमें आप जापान से किसी प्रकार से सहयोग लिया जा रहा है? यदि हां, तो जापान से कितना सहयोग लिया जाएगा और किस प्रकार से इस योजना में निजी क्षेत्र से कितना सहयोग आप लेना चाहते हैं? आपने पहले रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण की घोषणा की थी। उनके आधुनिकीकरण के लिए आपने जिन रेलवे स्टेशंस का उल्लेख किया है, उनमें मुम्बई, पटना हावड़ा, भोपाल, अहमदाबाद, जयपुर हैं, लेकिन इस पर कितना खर्च होगा और उसमें निजी क्षेत्र का हिस्सा कितना होगा तथा रेल विभाग कितना खर्च करेगा, इसका भी ब्यौरा दें? इसी के साथ क्या उसके पूरा करने के लिए आपने समयावधि निश्चित की है कि एक या दो साल में या फिर अगली पंचवर्षीय योजना में उसे पूरा करेंगे, इसका भी उल्लेख अपने जवाब में करने की कृपा करें? फ्रेट कॉरीडोर के बारे में भी आप कितना समय लेंगे और वह किन-किन क्षेत्रों में जाएगी, इस बारे में भी बताएं? यद्यपि आपने योजना का प्रारूप दिया है, लेकिन उसमें विस्तार से जाने की आवश्यकता है, ताकि हमें पूरी जानकारी मिल सके कि उससे कितने क्षेत्र लाभान्वित होंगे और यह कब तक पूरी हो जाएगी।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। समाचार पत्रों में छपा है कि आपने एक योजना लागू की है कि अगर ए.सी. श्रेणी में खाली जगह हो तो उसमें सामान्य स्लीपर वाला भी बैठ सकता है। इसका परिणाम यह हो रहा है कि ए.सी. श्रेणी वाले यात्रियों को धक्का देकर बाहर कर दिया जाता है और उसमें सामान्य श्रेणी वाले लोग बैठ जाते हैं। यह समाचार "राष्ट्रीय सहारा" के 10 अक्तूबर के अंक में छपा है। उसमें बताया है कि लालू प्रसाद जी के अठन्नी में रुपए की रेलयात्रा का लाभ बड़ी संख्या में रेल यात्रियों को मिल रहा है। कुछ यात्री ऐसे भी हैं जिन्हें टिकट से वास्तविक यात्रा का लाभ नहीं मिल रहा है। वे अपने हक के लिए ट्रेन में टिकट परीक्षक से गुहार करते रहते हैं और बेबस टिकट परीक्षक आरक्षण चार्ट का हवाला देकर उन्हें शांत कर देता है। यह सब हो रहा है, रेल मंत्री जी की टिकट अपग्रेड योजना के तहत। इसलिए मंत्री जी इस पर भी ध्यान देने की कृपा करें कि जिस प्रकार यात्री लाभान्वित होने चाहिए वे क्यों नहीं हो रहे हैं। इससे काफी नुकसान भी हो रहा है।

जिन प्लेटफार्मों को बढ़ाने की बात आपने कहीं हैं, उनके न बढ़ाने के कारण भी काफी नुकसान हो रहा है। आपने यूनीगेज की बात कही है। आप आमान परितर्वन करने जा रहे हैं। कुछ समय पहले लालू जी जब मेरे क्षेत्र में गए थे, तो इन्होंने रतलाम-नीमच रेल लाइन के अमान परिवर्तन के बाद गाड़ी परिचालन का शुभारम्भ किया था। उसके बाद इन्होंने एक और घोषणा की थी कि रतलाम से अकोला तक का भी आमान परिवर्तन होगा। मैं चाहता हूँ कि उसे भी शीघ्र पूरा किया जाए, अन्यथा अजमेर से लेकर रतलाम तक तो आमान परिवर्तन हो गया है, वह एक प्रकार से अधूरा लगता है। अगर रतलाम से अकोला तक का आमान परिवर्तन नहीं किया जायेगा तो दक्षिण भारत से हम नहीं जुड़ पाएंगे। यह बीच का हिस्सा है इसलिए इस कार्य को शीघ्र ही योजना बनाकर कार्यान्वित करने की कृपा करें।

प्रबंधन के बारे में आपने कहा है और कुछ गाड़ियों को अपग्रेड करने की बात कही है। जिस प्रकार से आपने सुपर फास्ट गाड़ियां चलाने के लिए कहा है, उसके लिए सुपर फास्ट का चार्ज भी ले रहे हैं, लेकिन वे गाड़ियां हर स्टेशन पर रूक रही हैं। मैं उदाहरण देना चाहूंगा, इंदौर से निजामुद्दीन के बीच चलने वाली गाड़ी सुपर फास्ट है और उसका सुपर फास्ट का चार्ज भी लिया जाता है।

श्री लालू प्रसाद: आप लिखित में दे दें। हम लोग नाम नोट कर लेंगे, बाकी प्रोसीडिंग में चला जाता है। अगर लिखित में देंगे तो ध्यान देंगे और समय पर काम होगा। इसलिए आप लिखित में सुझाव दे दें।

सभापति महोदय: लिखित में देने से लाभ होगा, तो इसमें कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: मैं लिखित में भी दूंगा। लेकिन मैं आपको कहना चाहता हूं कि आप जो बात कहते हैं, वह आपके रेलवे बोर्ड के अधिकारी नहीं मानते हैं। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बार-बार कहने के बाद भी काम नहीं होता है। आपने घोषणा की थी कि अमुक रेलगाड़ी अमुक स्टेशन पर रुकनी चाहिए। मैं आपसे मिला भी था। उस समय आपके चेम्बर में राम कृपाल यादव जी भी बैठे हुए थे। आज तक वह रेलगाड़ी उस स्टेशन पर नहीं रुकती है। लगता है रेलवे में लालू जी की चलती नहीं है।

सभापति महोदय: इन्हीं की चलती है, और किसी की नहीं चलती है।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: अगर रेलवे बोर्ड आनाकानी करता है और काम नहीं करता है तो हमें बड़ा आश्चर्य होता है।

श्री लालू प्रसाद: पांडे जी, आप गाड़ी रुकवाना चाहते हैं?

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: लालू जी, मैंने आपसे कहा था का मंदसौर में गाड़ी रुकनी चाहिए। उदयपुर से जो गाड़ी बांद्रा जाती है, मंदसौर में पशुपतिनाथ जी का मंदिर है और जावरा में हुसैन टेकरी शरीफ एक बड़ी दरगाह है, वहां गाड़ी रुकनी चाहिए, दोनों स्थानों पर गाड़ी रुके, लेकिन यह काम नहीं हो रहा है। आपने दूसरे स्थानों पर ओवर ब्रिजेज बनाने की बात कही है, पश्चिमी रेलवे के रतलाम में आपने नया प्लेटफार्म तो बना दिया, लेकिन उस पर ओवरब्रिज नहीं बनाया है। पांच नम्बर के प्लेटफार्म से अगर सात नम्बर प्लेटफार्म पर जाएं तो कैसे जाएं? ओवरब्रिज न होने के कारण यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है और एक्सीडेंट होने का खतरा रहता है।

ठीक इसी प्रकार से मंदसौर और नीमच में भी फुट ओवरब्रिजेज नहीं हैं, जिसके कारण वहां भी एक्सीडेंट का खतरा बना रहता है। आप यहां फुट ओवरब्रिज बनाने का काम शीघ्रतिशीघ्र करवाएं, आपके बजट में इसेक लिए राशि सैंक्शन्ड है, लेकिन कार्य मे विलम्ब हो रहा है और विलम्ब होने के कारण वहां पर आठ-दस दिन में एक एक्सीडेंट्स हो ही जाता है। एके प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर क्रासिंग के लिए यात्री लोग इधर से उधर जाते हैं तब उन्हें बड़ी दिक्कत होती है।

इसके साथ ही रेलवे केटरिंग की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जिस प्रकार से रेलवे का अपना केटरिंग हैं, उस केटरिंग में ठीक से खान-पान की सुविधा नहीं हैं। आपने जो निजी केटरिंग के ठेके दे रखे हैं, ठेकेदारों के द्वारा काम ठीक से नहीं किया जा रहा है। कृपया इस ओर भी आप अपना ध्यान दें, ताकि खान-पान की सुविधा ठीक हो सके। जैसा आपने कहा, बाकी चीजें मैं आपको लिखकर दे रहा हूं।

मेरे क्षेत्र में लोगों को आमान परिवर्तन की योजनाओं का लाभ तभी मिल पाएगा, जब आप उदयपुर से लेकर चित्तौड़, चित्तौड़ से लेकर रतलाम, चित्तौड़ से लेकर अजमेर लाइनों का दोहरीकरण और विद्युतीकरण शीघ्र करेंगे। दोहरीकरण और विद्युतीकरण जब तक इस लाइन का नहीं होता है तब तक इस लाइन का कोई विशेष लाभ नहीं है। इस लाइन से पैसेजर्स का वर्तमान में कोई विशेष लाभ नहीं है। वहां पर 10-11 गाड़ियां मीटरगेज पर चलती थीं, आज केवल दो गाड़ियां चल रही हैं, यात्री परेशान हैं। मैं समझता हूं कि यात्री रतलाम से अजमेर-जयपुर होकर सीधे दिल्ली पहुंच सकें, इसकी भी बहुत आवश्यकता है। मैंने कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है। मैं पहले भी रेलवे प्लेटफार्म के विस्तार के बोर में, यात्रियों की सुविधाओं के बारे में, टायलेट्स के बारे में, नयी गाड़ियां इस रेल खंड पर चलाने के बारे में कह चुका हूं। उदयपुर से लेकर रतलाम और रतलाम से वाया नागदा-इंदौर जाइये तथा वाया नागदा-उज्जैन-भोपाल जाइये, यदि ये गाड़ियां इस प्रकार से जाती हैं तो भोपाल राजधानी है और राजधानी में जाने का लाभ लोगों को मिल जाएगा क्योंकि अभी रतलाम से इंदौर की गाड़ी कोई है ही नहीं, वहां तो मीटर गेज है। वहां कनैक्शन नहीं है। वर्तमान में जो वहां गाड़ियां चल रही हैं, उनमें मीटर गेज और ब्रॉडगेज का भी कनैक्शन नहीं है। एक गाड़ी आ जाती है तो दूसरी गाड़ी तीन घंटे बाद मिलती है। इसलिए इनका कनैक्शन भी ठीक करियेगा। जहां आप दूसरी सुविधाएं लोगों को दे रहे हैं,

[डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय]

स्टेशनों का आधुनिकीकरण आप कर रहे हैं, विदेशों की तर्ज पर बड़ी सुविधाएं देने जा रहे हैं लेकिन छोटी-छोटी सुविधाओं का अभाव है। मैं चाहूंगा कि उन सुविधाओं की ओर आप ध्यान दें। शेष बातें जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित हैं मैं लिखकर दूंगा। अंत में मैं फिर निवेदन करूंगा कि कृपया आप याद रखियेगा, आपने जो आश्वासन दिया है उन्हें पूरा करवा दीजिएगा ताकि गाड़ियां वहां पर रुक जाएं और लागे कहें कि लालू जी की कही हुई बातें ठीक थीं, अन्यथा लोग कहेंगे कि लालू जी द्वारा कही हुई बात पूरी नहीं हो पाती हैं।

*महोदय, मैं कतिपय अन्य महत्पपूर्ण मांगों या आवश्यकताओं की ओर ध्यान आकर्षित कर रहा हूं। नीमच-रतलाम के मध्य अमान परितर्वतन हुआ है तथा चितौड़-अजमेर के मध्य भी किंतु विद्युतीकरण व लाइन का दोहरीकरण के अभाव में वास्तविक लाभ नहीं मिल रहा है। अत: उक्त मार्ग का विद्युतीकरण व दोहरीकरण हो। साथ ही रतलाम अकोला रेल खण्ड का अमान परिवर्तन हो। रेलवे में सुप्रबंध की आवश्यकता है। ए. सी. वालों को बाहर कर दिया जाता है और सामान्य श्रेणी के अंदर आ जाते हैं फिर निरीक्षक असहाय होता है। पिछले दिनों यात्री डिब्बों के बारे, इंजनों के विषय में तथा माल डिब्बे के निर्माण के बारे में चर्चा हुई। इनका मूर्त रूप हो, नये वैगन्स व नये यात्री डिब्बों की जहां आवश्यकता है वहीं इंजिनों को भी इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

कतिपय समाचार पत्रों में ए. सी. कोच में यात्रा करने वालों की परेशानियां भी प्रकाश में आयी हैं उन्हें ठीक किया जाना चाहिए। इसी तरह रेल यात्रियों को जबरन बाहर फेंक दिया जाता है इसका भी सुप्रबंध हो और उनकी सुरक्षा हो। ट्रेनों से यात्रियों को बाहर फेंका गया समाचार पत्रों में विस्तार से आया है। फ्रेट कॉरीडोर के बारे में विस्तार से पूरी योजना बताएं क्या विदेशी निवेश भी होगा? कब तक कार्य पूरा होगा? इसी प्रकार स्टेशनों के आधुनिकीकरण पर भी निजी निवेश की बात आई है कृपया स्पष्ट करें।

अब मैं निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगे रख रहा हूं। चित्तौड़, रतलाम के मध्य और गाड़ियां यात्री सुविधा के लिए चलाई जाएं व वर्तमान में चल रही सभी गाड़ियों का स्टापेज ढोढर, जावरा, मंदसौर पिपलिया, मल्हारगढ़ में हो। नीमच से इंदौर वाया नागदा उज्जैन व भोपाल भी वाया नागदा उज्जैन चलाई जाए। सुपर फास्ट ट्रेन का किराया है लेकिन गाड़ी लोकल की तरह है अत: सुपर फास्ट का किराया या चार्ज न लिया जाये।

मंदसौर जओरा व नीमच में फुट ओवर ब्रिज बनाई जाये व प्लेटफार्म पर शेड हो। मंदसौर में रेक पाइंट सुविधा हो। शामगढ़ (पश्चिम रेलवे) स्टेशन पर जम्मू तवी सुपरफास्ट का ठहराव हो। इसी तरह इंदौर जोधपुर का ठहराव सुवासरा में हो व इंटरसिटी इंदौर निजामुद्दीन का गरोठ में हो।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

मैं चाहूंगा कि यात्री सुविधा अच्छी हो, गाड़ियों का परीचालन ठीक हो तो व जंक्शन पर कनैक्शन व्यवस्थित हो।

रेलवे अनुदान की पूरक मांगे 2007-08 के बारे में पुन: दोहराता हूं। कतिपय महत्वपूर्ण मांगें मंदसौर जावरा व मंदसौर में स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनाया जाये। बांद्रा-उदयपुर का स्टापेज मंदसौर व जावरा स्टेशनों पर हो। उदयपुर से नीमच रतलाम होकर वाया नागदा उज्जैन इन्दौर व भोपाल गाड़ियां चलाई जायें। रतलाम-नीचम के मध्य वर्तमान में चल रही गाड़ियों का कनैक्शन रतलाम में ठीक से समयचक्र तदनुसार बनाया जये।*

सभापति महोदय: जो सदस्य अपना भाषण और सुझाव टेबल पर रखना चाहते हैं वे रख सकते हैं, वह प्रोसीडिंग में चला जाएगा।

श्री जय प्रकाश (हिसार): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी ने जो अनुपूरक मांगे रखी हैं मैं इनके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। हमारे प्रतिपक्ष के साथी भी इस बात को मानते हैं कि रेल का विभाग जो घाटे में था लेकिन माननीय मनमोहन सिंह जी के मार्ग-दर्शन और माननीय लालू प्रसाद जी के हाथों रेलवे को जिस तरीके से लाभ की दिशा में पहुंचाया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद करता हूं। साथ ही मैं प्रतिपक्ष के अपने साथियों को भी धन्यवाद देता हूं। इन्होंने इस बात को माना कि रेल बढ़िया चल रही है। पिछले दिनों जो क्रेन्स खरीदी गई थी, उनकी जरूर जांच करायी जाए। मुझे रेल के अधिकारियों से यह पता लगा है कि क्रेन्स ठीक से काम नहीं करती हैं। अगर घटिया सामान खरीदा जाएगा तो उसका रेलवे को लाभ नहीं होगा। रेल भाड़ा न बढ़ाना, दो बड़े-बड़े कॉरिडोर बनाना प्रगतिशील कार्य हैं। आपने पूरे देश में रेलवे ओवर ब्रिज भी बहुत बनाए हैं। इसमे दो-तीन बहुत महत्वपूर्ण हैं–दिल्ली से भटिंडा का जो ट्रैक है, जीन्द एक रेलवे जंक्शन है वहां नेशनल हाईवे नम्बर 71 है, वहां फाटक पर दो-दो घंटे तक जाम लगता है, दो रेलवे लाइनें वहां से क्रांस करती हैं–एक जीन्द से पानीपत की तरफ जाती है और दूसरी जीन्द से दिल्ली–भटिंडा की है। वहां रेलवे आवेर ब्रिज बनाया जाए। इसी तरह से नरवाना में नेशनल हाई वे नम्बर 65 है। हिसार से चंडीगढ़, सिरसा से चंडीगढ़ का जो ट्रैफिक है, नरवाना में रेलवे फाटक में कई-कई घंटे तक वाहन खड़े रहते हैं, उससे लोगों को दिक्कत आती है। उचाना एक धार्मिक स्थल है। वहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाए। उसके एक तरफ मंडी है और दूसरी तरफ गांव है, लोगों को आने-जाने की बड़ी दिक्कत है। आपने पिछली बार घोषणा की थी कि देश में कही भी अनमैंड फाटक नहीं होंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र में 3-4 अनमैन्ड फाटक हैं जिसके ऊपर हमारी राज्य सरकार ने सड़कें बनानी हैं। वे सड़कें इसलिए नहीं बन रही हैं कि वहां मैंड फाटक नहीं हैं, मैंड रेलवे क्रॉसिंग नहीं है। जीन्द से भटिंडा को जाते हैं तो जुलानी एक गांव है। वहां शुगर मिल

है। वहां रेलवे क्रॉसिग बनाया जाए। हरियाणा सरकार वहां सड़क बनाने के लिए तैयार है।

इसी तरह से खेड़ी मसानिया में 6-7 गांव पड़ते हैं। वहां भी अनमैंड फाटक हैं। वहां मैंड क्रॉसिंग बनाया जाए। हिसार से भटिंडा जो रेल लाइन है, उसके पास एक नया गांव है। वहां पिछले 25 वर्ष से अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग है। वहां दुर्घटनाएं घट जाती हैं। वहां जब तक मैंड क्रॉसिंग नहीं होंगे, प्रदेश सरकार तब तक वहां सड़क नहीं बनाएगी। 30 किलोमीटर दूर गांवों के लोगों को मात्र चार किलोमीटर की बजाय 30 किलोमीटर लंबा रास्ता तय करना पड़ा है। उसी ट्रैक में रादली एक गांव है। वहां मैन्ड क्रॉसिंग लगा देंगे तो हरियाणा सरकार वहां सड़कें बनाने का काम करेगी। माननीय जीएम साहब जीन्द गए थे। जीन्द से पानीपत एक ट्रैक है। वहां सुन्दरपुर गांव में एक हाट बनना है। रेल विभाग द्वारा यह कहा गया है कि वहां बिल्डिंग बनेगी। वहां बिल्डिंग बन गई है। रेलवे प्लेटफार्म बना दिया गया लेकिन वहां रेले नहीं रुकती हैं। वहां रेलें रोकी जाएं।

हरियाणा के मुख्य मंत्री जी ने रेल विभाग को एक चिट्ठी लिखी है। जीन्द एक रेलवे जंक्शन है। जीन्द से सोनीपत रेल लाइन बिछाने का काम जल्द से जल्द पूरा किया जाए। हरियाणा पहला प्रदेश है जहां एक रेल लाइन बिछायी गई जिसका काम अभी चल रहा है। रिवाड़ी से रोहतक वाया झज्जर में रेल लाइन बनाने के लिए आधा पैसा प्रदेश सरकार ने दिया है। हिसार स्टील सिटी के नाम से जाना जाता है। उसका दिल्ली से कोई कनैक्शन नहीं है। एन सी आर का भार कम करने के लिए केन्द्र सरकार कई कदम उठा रही है। हांसी से रोहतक एक रेलवे लाइन बना दी जाए। इससे दिल्ली, रोहतक, हांसी और हिसार सीधा कनैक्ट हो जाएगा। अभी लोगों को दायें-बायें चक्कर लगाकर आना पड़ता है। यदि केंद्र सरकार स्वीकृति दे दे, रेल मंत्रालय स्वीकृति दे दे तो हरियाणा प्रदेश सरकार आधा खर्चा देने के लिए तैयार है। जहां तक रेल चलाने की बात है, मैं हर सेशन में कहता हूं कि जींद हरियाणा प्रदेश का महत्वपूर्ण इलाका और जिला है, इसका इतिहास में नाम है, जींद से चंडीगढ़ तक कोई रेलवे लाईन नहीं बिछानी है, जींद-नरवाणा-कुरुक्षेत्र-अम्बाला-चंडीगढ़ सीधा रेलवे ट्रैक है, एक रेल सुबह जाए और शाम हो आए, इस तरह से चला दी जाए तो रेल मंत्री जी की बहुत मेहरबानी होगी।

इसके अलावा एक और रेल दिल्ली से रोहतक जाती है, अगर उसे जींद तक बढ़ा दिया जाए तो जींद के साथ जो एन सी आर का इलाका लगता है, वहां डेली पैसेंजर को आने जाने में सुविधा होगी क्योंकि उनके लिए दिल्ली में रुकना बहुत कठिन है, इससे डेली पैसेंजर, उपभोक्ता और परचेजर जो आते हैं उनको सुविधा होगी। जींद से ब्यास एक नई रेल चलाई जाए। हमारे साथी श्री अरविंद

शर्मा ने, जब रेल बजट आया था, पिछले सेशन में भी कहा था और मैं अब उनकी तरफ से निवेदन करना चाहूंगा कि शान-ए-पंजाब को करनाल में रुकवा दिया जाए, हिमालय क्वीन को समालका में रुकवा दिया जाए। झेलम एक्सप्रेस पहले घरोंदा में रुकती थी, लेकिन यह कहकर रेलवे विभाग ने उसका स्टॉपेज कैंसल कर दिया कि इससे आमदनी नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि डेमोक्रेसी में सरकार केवल लाभ की बात न कहे क्योंकि कई ऐसे विभाग भी हैं जिन पर जनहित के लिए खर्च किया जाता है। समालका में डेली पैसेंजर्स को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है इसलिए झेलम एक्सप्रेस को घरोंदा में रुकवाया जाए।

मैं रेल मंत्री जी से एक बात कहना चाहता हूं, यहां वेलू जी बैठे हैं, कि तीन वर्षों से हरियाणा प्रदेश में रेलवे ट्रैक बिछाना या नई रेलगाड़ी चलाना, जैसे जींद से बठिंडा का इलैक्ट्रिफिकेशन करना बाकी है। सारे देश की जनता रेल विभाग से खुश है लेकिन हरियाणा प्रदेश की जनता रेल विभाग से इसलिए खुश नहीं है कि एक भी अनमैन्ड फाटक को मैन्ड नहीं बनाया। इससे हरियाणा का विकास रुका हुआ है। पांच मैन्ड फाटक बनाने हैं, क्योंकि जब रेल एक्सीडेंट होते हैं तो हमारी सरकार उस पर सड़क नहीं बनाती, जब हम प्रदेश सरकार को चिट्ठी लिखते हैं तब जवाब में चिट्ठी आती है कि आप केंद्र सरकार के रेल विभाग से लिखवाकर दीजिए कि यहां मैन्ड क्रॉसिंग बना देंगे, ऐसा होने पर हम सड़क बना देंगे। देश का औद्योगीकरण हो रहा है, रास्ते छोटे होंगे और बढ़िया होंगे। यहां शुगर मिल बहुत बड़ी है, अगर जींद के पास दुलाड़ी मैन्ड क्रॉसिंग करा देंगे तो जो किसान को जो बीस किलोमीटर गन्ना ढोना पड़ता है, उसे सस्ता पड़ जाएगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा क्योंकि पिछली बार उन्होंने सदन के सामने हां कर दी थी, जैनियों का एक तीर्थ स्थान बड़ौदा जो जींद और उचियाना के बीच में पड़ता है यानी दिल्ली या जींद से जो ट्रैक जाकड़ को जाता है, वहां जैनियों के बहुत बड़े साधु और संत हुए हैं। वहां हाल्ट रेलवे या सरकार बना दे तो हम प्लेटफार्म के लिए काफी खर्च मांग कर देंगे, वहां बड़ौदा रेल हॉल्ट बनाया जाए। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आप ये काम करवा दें चाहे बजट जितना मर्जी रेल में खर्च कर दें। मैं फिर एक बार आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि तीन-चार रेल, मैन्ड फाटक, आरओपी जो हरियाणा प्रदेश में नहीं बने हैं, बनवा दें।

[अनुवाद]

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, जैसा कि सभी जानते हैं भारतीय रेल श्री लालू प्रसाद के नेतृत्व में सही दिशा में कार्य कर रही है।

[श्री एन. एन. कृष्णदास]

आज जब हर कोई भारतीय रेल की इसके अच्छे कार्य-निष्पादन के लिए प्रशंसा कर रहा है। हम भारतीय रेल के समग्र विकास जैसे नई रेल लाइनों का निर्माण, नए कोचों का विनिर्माण, यात्रियों को नई सुविधाएं प्रदान करना इत्यादि को लेकर अत्यधिक चिंतित है। चूंकि हम भारतीय रेल के समग्र विकास को लेकर चिंतित है, इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि नि:सन्देह भारतीय रेल के विकास से हमारे राष्ट्र के समग्र विकास को सहायता प्रत्येक व्यक्ति को मिल रही है। इसलिए संसद सदस्य, और राजनैतिक दलों के सदस्यों सहित भारतीय रेल के संपूर्ण विकास को लेकर चिंतित है।

आज जब हम अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा कर रहे हैं, मुझे लगता है कि यह वर्तमान बजट मं दी गई भारतीय रेल की चालू परियोजनाओं की प्रगति की जांच करने का सही समय है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई समय निर्धारित की गई है। मैं यह जानकारी इसलिए मांग रहा हूँ क्योंकि पिछले कई वर्षों से विशेषकर मेरे राज्य केरल में कई सड़क उपरिपुल निर्माणधीन हैं।

मेरे राज्य में, 20 सड़क उपरि पुल पिछले 10 वर्षों से निर्माणाधीन हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र सड़क उपरिपुल एल सी 49, 50 और 159 हैं। पिछले 10 वर्षों से राज्य में 20 से भी अधिक सड़क उपरि पुल निर्माणाधीन हैं। उनका निर्माण कार्य अभी भी चल रहा है। पिछले दस वर्षों से निर्माण कार्य चल रहा है। मैं केवल कुछ उदाहरण दे रहा हूँ। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या इन निर्माण कार्यों को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की गई है।

अब लाइनों के दोहरीकरण की बात करते हैं। शोरानुर-मंगलौर के दोहरीकरण का कार्य दक्षिण रेल के पालाक्काड खंड के अंतर्गत वर्ष 1996 में आंरभ किया गया था। 12 वर्ष के बाद निर्माण कार्य चल ही रहा है। जब हम पर्याप्त निधि देते हैं और एक बजट विशेष में परियोजना आंरभ करते हैं तो क्या हमें कार्य को पूरा करने के लिए समय सीमा निर्धारित नहीं करनी चाहिए? अत: मैं एक बार फिर यह जानना चाहता हूँ कि क्या इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की जाएगी। यद्यपि मैं कुछ ही परियोजनाओं का उल्लेख कर रहा हूँ, मैं पूरे देश के संबंध में जानकारी चाहूंगा।

समयाभाव के कारण मैं ब्यौरे में नहीं जा रहा हूँ। रेल बजट पर वाद-विवाद में भाग लेते हुए मौजूदा पालघाट डिवीजन के विभाजन और झेलम में नए डिवीजन के सृजन के संबंध में केरल के लोगों की आंशका के संबंध में उल्लेख किया गया था। अब इस मुद्दे का सौहार्दपूर्ण ढंग से समाधान हो गया है। माननीय प्रधानमंत्री ने इसमें हस्तक्षेप किया है और माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद ने भी इन सभी मामलों के समाधान के लिए प्रेरक कदम उठाया है।

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री और माननीय मंत्री, लालू प्रसाद ने उस चर्चा के दौरान हमें इन मुद्दों का समाधान किए जाने का आश्वासन दिया था। पिछली बार रेल बजट का उत्तर देते हुए उन्होंने सभा में यह आश्वासन दिया था कि केरल में एक अत्याधुनिक कोच फैक्ट्री स्थापित की जाएगी। साथ ही, प्रधानमंत्री से चर्चा के दौरान भी उन्होंने हमें यह आश्वासन दिया था। इसलिए आपके माध्यम से मैं रेल मंत्रालय से जानना चाहता हूँ कि इसे लागू करने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं।

महोदय, रेलवे स्टशेनों के आधुनिकीकरण के संबंध में मैं अपना तीसरा मुद्दा रखना चाहता हूँ। वर्तमान बजट में यह भी घोषणा की गई थी। कई बार, माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद, अन्य माननीय राज्य मंत्रियों ने रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण से संबंधित एक प्रश्न के उत्तर देते हुए हम सम्माननीय सभा में इसका उल्लेख किया है। मैं यह जानना चाहता हूँ वर्तमान बजट के प्रावधानों के अनुसार कितने रेलवे स्टेशनों को आधुनिकीकरण के इस कार्य के लिए चुना गया है और कितने रेलवे स्टेशनों पर आधुनिकीकरण का कार्य शुरू कर दिया गया है। इसलिए मैं रेल मंत्रालय से इन महत्वपूर्ण प्रश्न का उत्तर जानना चाहता हूँ।

महोदय मैं, रेल मंत्रालय को बधाई देना चाहता हूँ कि भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार, दक्षिणी रेलवे के अधीन जनमत-संग्रह करवाया गया। यह जनमत संग्रह 26 से 28 नवम्बर, 2007 तक दक्षिण रेलवे के अंतर्गत रेलवे यूनियनों के अनुमोदन के लिए किया गया। यह मामला बहुत दिनों से लंबित था और अब इस बारे में कार्यवाही की गई है।

चौथा मुद्दा यह है कि महोदय मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय के ध्यान में चालू परियोजनाओं के विद्युतीकरण संबंधी मामला लाना चाहता हूं। एक बार फिर शोरानूर जंक्शन से मंगलौर तक विद्युतीकरण परियोजना को अभी तक शुरू नहीं किया गया है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि आगामी बजट में इस विद्युतीकरण परियोजना को शुरू किया जाए।

अब, मैं पोल्लाची से पालघाट तक आमान-परिवर्तन पर आता हूं। अब इसके कुछ हिस्से का कार्य तो सेलम में नए रेल डिवीजन की स्थापना से ही हो गया। अब पोल्लाची क्षेत्र को मौजूदा पालघाट डिवीजन के साथ शामिल किए जाने की निर्णय लिया गया है। इसलिए पोल्लाची से पालघाट तक आमान परिवर्तन की चालू परियोजना को पूरा करना महत्वपूर्ण है।

महोदय, केरल में केन्द्रित एक नए रेलवे जोन की स्थापना की काफी समय से ही जाती रही है। हमने अपनी मांग माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री को भेजी है जिसमें मौजूदा त्रिवेन्द्रम डिवीजन, नव स्थापित सेलम डिवीजन, मौजूदा पालघाट डिवीजन और, कोंकण रेलवे का एक हिस्सा भी शामिल है। हमने कोंकण रेलवे कॉरपोरेशन का गठन केवल इसके निर्माण के लिए किया था। निर्माण कार्य पूरा हो चुका है अब, प्रचालन के लिए मौजूदा कोंकण रेलवे क्षेत्र को मौजूदा किसी जोन के साथ जोड़ा जाना चाहिए। अभी यह किसी भी विद्यमान जोन से अलग है। इसलिए इस कोंकण रेलवे क्षेत्र के हिस्से के साथ आप त्रिवेदम डिवीजन, सेलम डिवीजन, पालघाट डिवीजन को मिलकर एक नए जोन की स्थापना करें। हम केरल में केन्द्रित एक नए जाने की स्थापना कर सकते है।

अपराह्न 4.00 बजे

इसे केरल में स्थापित किया जाना चाहिए। इसलिए हम सरकार से आग्रह करते हैं कि इस मामले पर विचार करे।

यह नई रेल लाईनों के निर्माण के संबंध में है। यह अधिक महत्वपूर्ण है। रेलवे सुविधाओं का नए क्षेत्रों में विस्तार अधिक महत्वपूर्ण है। देश में समग्र रूप से रेलवे के विकास पर विचार करते समय इस बात पर विचार करना अधिक महत्वपूर्ण है कि प्रत्येक वर्ष कितने किलोमीटर रेल लाईन का निर्माण किया गया। एक प्रस्ताव पहले से है। सर्वेक्षण का काम हो गया है और सब कुछ तैयार है। फिर भी हम परियोजना के आरम्भ किए जाने की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

अब मैं कोल्लानगोडु से त्रिचूर तक एक नई रेल लाईन के निर्माण पर आता हूँ। यह केवल कुछ किलोमीटर का ही मामला है, कोल्लानगोडु से त्रिचूर की दूरी लगभग 50 कि. मी. है। जब हम कोल्लानगोडु से त्रिचूर के बीच रेल लाईन का निर्माण करेगें तो दक्षिण भारत के अत्यधिक महत्वपूर्ण तीर्थस्थल जैसे गुरूवयूर, पलानी, मदुरै आदि अच्छी तरह से जुड़ जाएंगे। अतः, मैं आपके माध्यम से सरकार, माननीय मत्री से आग्रह करता हूँ कि इस परियोजना को शुरू किया जाए। कोल्लानगोडु से त्रिचूर तक नई रेलवे लाईन का निर्माण शुरू किया जाए।

एक और, चिर लंबित मांग है। यह निलाम्बुर-नान जानगूडु रेल लाईन के बारे में है। रेलवे का ही एक प्रस्ताव बहुत दिनों से लंबित पड़ा हुआ है। शोरानुर रेलवे स्टेशन पर त्रिभुजाकार रेलवे स्टेशन का प्रस्ताव है। रेलवे बोर्ड ने स्वयं ही कहा है कि त्रिभुजाकार रेलवे स्टेशन के स्थान पर एक गोल (बल्ब) आकार का स्टेशन बनाना बेहतर है। मैं नहीं जानता कि बल्ब आकार का स्टेशन बनाए जाने की किस प्रकार की तकनीकी आवश्यता है। परंतु यह प्रस्ताव

स्वयं रेलवे बोर्ड से आया है। जो भी हो, चाहे त्रिभुजाकार स्टेशन हो या बल्ब आकार का स्टेशन, शोरानुर में स्टेशन बनाया जाना चाहिए।

एक अन्य मामला कुछ ट्रेनों के संबंध में है। माननीय राज्य मंत्री इससे अच्छी तरह से अवगत हैं। तमिलनाडु के मेरे सभी सहयोगी यहां उपस्थित हैं। वे भी इस से अच्छी तरह से अवगत हैं।

अपराह्न 4.03 बजे

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव *पीठासीन* हुए]

दक्षिण भारत में दो महत्वपूर्ण महानगर हैं। एक कोयम्बूर और दूसरा कोचीन है। ये दोनों वाणिज्य, व्यापार, उद्योग और सभी मामलों में अत्यधिक महत्वपूर्ण लोकप्रिय केन्द्र हैं। इसलिए कोयम्बटूर और कोचीन के बीच में-जल्द ही एक अंतर-नगरीय (इंटरसिटी) एक्सप्रेस शुरू की जाए। तिरूवनन्तपुरम से मंगलौर के बीच उच्च गति यात्री कॉरीडार केरल की जीवन रेखा है। तिरूवनन्तपुरम से मंगलौर तक उच्च गति यात्री कॉरीडोर के संबंध में एक प्रस्ताव है। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि इस पर जल्द कार्यवाही की जाए।

अंत में, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि सेलम में नए रेल डिवीजन की स्थापना करते समय विभिन्न मुद्दों पर एक समझौता हुआ था। यह लिखित समझौता था। तमिलनाडु और केरल से सभी संसद सदस्य, सभी मंत्री और, रेलवे बोर्ड के अधिकारी वहां थे एक महत्वपूर्ण तथ्य यह है कि मौजूदा पालघाट डिवीजन से सेलम डिवीजन में किसी एक कर्मचारी का भी जबरन स्थानांतरण नहीं होगा, यह रेल मंत्रालय और सदस्यों के बीच समझौता हुआ था। यह लिखित समझौता था। परन्तु दुर्भाग्य से हाल में, कुछ दिनों पहले पालघाट डिवीजन कार्यालय में एक आदेश आया है जिसमें 300 से अधिक मौजूदा कर्मचारियों का स्थानांतरण पालकाड डिवीजन से सेलम डिवीजन करने के लिए कहा गया है।

तब हमने माननीय रेल मंत्री से अनुरोध किया और अब किसी तरह, इसको रोका गया है। परंतु यह वास्तव में समझौते का उल्लंघन है। इसलिए मैं रेल राज्य मंत्री से इसका ध्यान रखने के लिए कह रहा हूँ। यह समझौते का उल्लंघन था। यही वे मुद्दे हैं जिन पर मैं सभा का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। महोदय, अब मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

*डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी (भुवनेश्वर): महोदय, यह बहुत खेद और चिंता का विषय है कि जन-आंदोलन के, दबाने के लिए समय पर कार्यान्वयन हेतु विशेष रूप से यह मांग की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी]

जा रही है। मेरे और उड़ीसा के माननीय सदस्यों की खुर्दा-बोलांनगीर रेलवे लाईन की लगातार मांग के बाद रेल-विभाग द्वारा खुर्दा-बोलांनगीर रेलवे लाईन के शीघ्र कार्यन्वयन की मंजूरी दी गयी। हमारी लगातार मांग के बावजूद, रेल बजट में जितनी धनराशि का प्रावधान किया गया है, वह पर्याप्त नहीं है। इस कार्य में काफी देरी हुई है और यदि इसी तरीके से कार्य चला तो इस कार्य को पूरा होने में कम से कम 20 वर्ष लगेंगे।

महोदय, आप जानते हैं और हर कोई जानता है कि हमारे देश भारत में अन्य राज्यों की तुलना में उड़ीसा सबसे गरीब राज्य है। राजनीतिक नेताओं द्वारा लगातार और जानबूझकर की गई उपेक्षा और राजनीतिक इच्छा की कमी के कारण उड़ीसा राज्य की अनदेखी की गयी है और विकास संबंधी सभी मामलों में उसे किनारे किया गया है। वहां पर विकास के केवल वादे किए गए हैं और विकास के नाम पर लूट खसोट ही ज्यादा हुई है। वास्वत में हमें नौकरशाहों द्वारा जानबूझकर किए गए अपमान के माध्यम से दबाया गया है। उड़ीसा एक ऐसा राज्य है जहां कई क्षेत्र और कई जिले वित्तीय व्यवहार्यता की कमी के कारण लगातार बेहतर संचार सुविधाओं से वंचित रहे है।

आपकी जानकारी के लिए, मैं बताना चाहता हूँ कि खुर्दा-बोलांनगीर रेल लाईन के निर्माण इसलिए लिया गया क्योंकि हम क्षेत्र में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य उप जातियों की बहुलता से ओर वे अत्यधिक गरीब है और ये क्षेत्र बोलानगीर, कंधामल, फुलबानी और नयागढ़ जिला है। स्वतंत्रता के समय ये अब तक इस क्षेत्र में रहने वाले लोग बेहतर संचार, बेहतर स्वास्थ्य, बेहतर शिक्षा और बेहतर आर्थिक स्थिति से वंचित रहे हैं। यदि खुर्दा-बोलांनगीर, रेल लाईन को जल्दी पूरा कर लिया जाए तो फिर पश्चिमी क्षेत्र उत्तरी क्षेत्र से जुड़ जाएगा, दक्षिण क्षेत्र पश्चिमी क्षेत्र से जुड़ जाएगा और इस प्रकार आवागमन की बेहतर सुविधा से उड़ीसा में एक नए युग की शुरूआत होगी। वहां के समृद्ध वन और कृषि उत्पादों का बेहतर चैनलीकरण किया जा सकेगा जिससे इनके उत्पादकों को अच्छा आर्थिक लाभांश दिया जा सकेगा। इसके अतिरिक्त, बिहार और उड़ीसा, इन दो गरीब राज्यों को इस नए लाईन के माध्यम से जोड़ा जा सकेगा और बदले में विभिन्न वस्तुओं के व्यापार के कारण इसकी वित्तीय व्यवहार्यता भी बनी रहेगी।

इन दु:खद परिस्थितियों में, मैं केवल यह आग्रह करता हूँ, यह मांग करता हूँ कि इस परियोजना के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए और अधिक धनराशि दी जाए क्योंकि प्राथमिक कार्य जैसे कि सार्वजनिक भूमि और निजी भूमि के अर्जन का कार्य पूरा हो चुका है। इसलिए माननीय रेल मंत्री से भी अनुरोध करता हूँ कि वे मेरी अपील पर समुचित रूप से और ईमानदारी से विचार करें और इस परियोजना के लिए और अधिक धनराशि दिए जाने के लिए उपयुक्त कदम उठाएं।

महोदय मेरा दूसरा निवेदन वीर सुरेन्द्र साईं समपार (लेवल क्रॉसिंग) और 'शहीद नगर समपार (लेवल क्रॉसिंग) के निकट रेल उपरिपुल बनाए जाने के लिए है। महोदय, निरंतर मांग के कारण चार समपार (लेबल क्रॉसिंग) पर उपरिपुल के निर्माण के लिए पूरी राजधानी का सर्वेक्षण किया गया था।

(एक) पूनामा समपार (लेवल क्रॉसिंग)

(दो) मालगोदाम समपार (लेवल क्रॉसिंग)

(तीन) शहीद नगर समपार (लेवल क्रॉसिंग)

(चार) वीर सुरेन्दु साईं समपार (लेवल क्रॉसिंग)

अधिक जनसंख्या की संभावना और उस स्थिति में भारी यातायात के अनुमान को देखते हुए इन चार लेवलक्रॉसिंग पर उपरिपुल बनाने का निर्णय किया गया था। इनमें से केवल (एक) और (दो) को ही पूरा किया गया है परंतु (तीन) और (चार) का निर्माण रेल विभाग द्वारा किया जाना है। बार-बार कहे जाने के बावजूद रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अब तक कोई कार्रवाई नहीं की गयी है।

महोदय, आखिरी दो क्षेत्र अत्यधिक जनसंख्या घनत्व वाले क्षेत्र हैं और अपर्याप्त सुरक्षा उपायों के कारण सैकड़ों निर्दोष लोगों को अपनी जान से हाथ धोना पड़ता है। इन दु:खद घटनाओं के कारण भुवनेश्वर में सड़क घेराबंदी की घटनाएं आम हो गयी हैं। इसलिए मैं यह महसूस करता हूँ कि मेरा यह कर्तव्य है कि मैं इन उपरिपुलों के निर्माण के लिए पर्याप्त निधियों की अपनी दूसरी मांग को सामने रखूं।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आदमी हूं कि आपने वर्ष 2007-08 की अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर बोलने का अवसर प्रदान किया। चूंकि प्रतिवर्ष इसकी डिमांड होती है और जैसा हमारे लोकप्रिय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने पहले भी बजट में कहा कि हम रेल को एयरलाइन्स से बिल्कुल मिला देंगे और जो सेवाएं एयरलाइन्स नहीं देंगी, वह सेवाएं रेलवे से मिलेंगी। यह बड़ी खुशी की बात है। रेल किरायों में जो दस प्रतिशत की कमी की गई

है, और साथ ही साथ जो एक तत्काल आरक्षण योजना लागू की थी, जिसमें 200 करोड़ रुपये का फायदा हुआ, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ और उनको धन्यवाद देता हूँ। वहीं पर यह देखा गया है कि तत्काल आरक्षण में जो हमारे वरिष्ठ नागरिक हैं, उनको रियायत नहीं दी गई है। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहूंगा कि जो हमारे वरिष्ठ नागरिक हैं, उनको भी तत्काल आरक्षण योजना में रियायत देने का कष्ट करें ताकि उनको लाभ मिल सके। जहां तक पूरे देश की जो रिपोर्ट मंडल से आई है, वह बेहतर सेवा की रिपोर्ट आई है। जो रेल की आमदनी बढ़ी है, उसका एक मुख्य कारण यह भी है। 2006-07 में जैसा कि दर्शाया गया है कि पूर्वोत्तर रेलवे में 28 प्रतिशत की आमदनी हुई है, यह बहुत सराहनीय बात है। अभी रेल मंत्री जी ने कुछ माह पहले घोषणा की थी कि फ्रीट कॉरीडोर में भारतीय रेलवे की महत्वाकांक्षी योजनाएं हैं जिसमें जापान से कर्ज लेकर करीब 18200 करोड़ रुपये खर्च करने की योजना है। मेरे ख्याल से इससे रेल की बेहतर सेवा उपलब्ध हो पाएगी। जो घोषणा माननीय मंत्री जी ने की है, जो माल ढुलाई के लिए अलग से ट्रैक बनेंगे, तो मेरे ख्याल से यह बात एक बहुत अच्छी योजना है क्योंकि रेलवे को जो मुख्य फायदा है, वह मालगाड़ियों से ज्यादा होता है। इसका अलग ट्रैक हो जाएगा तो मेरे ख्याल से अभी जो पैसेन्जर या रेल कुछ लेट होती हैं, वे सही वक्त पर पहुंच जाएंगी। इससे बहुत बड़ा फायदा पैसेन्जर्स को मिलेगा।

वर्ष 2007-08 में 1 अप्रैल से 30 सितम्बर के दौरान कुल 32579 करोड़ 29 लाख रुपये का जो अनुमानित राजस्व लाभ हुआ है, मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। उसके साथ साथ रेलटैल का जो दूरसंचार नैटवर्क 2006-07 में 33.28 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाने में सफल हुआ है, उसके लिए भी मैं बधाई देना चाहूंगा।

जहां तक रेलवे को और बेहतर सेवा बनाने के लिए जो घोषणा की गई है कि तेज रफ्तार की ट्रेनें चलाई जाएं और उसमें 12 राज्यों में हाई स्पीड पैसेन्जर कारिडोर योजना में आपने 12 राज्यों को इनक्लूड किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। उसमें मुम्बई, अहमदाबाद, दिल्ली, अमृतसर की जो रेल सेवा है, इसे तेज रफ्तार करने की जो योजना है। इससे यात्रियों की काफी लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि रेलवे की योजनाओं को पूरा करने के लिए निजी क्षेत्र से भी सहयोग लिया जा रहा है, जिसमें 19 शहरों का चयन किया गया है। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से गुजारिश करना चाहूंगा कि उसमें कम से कम उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद को भी जोड़ें, क्योंकि इलाहाबाद विश्व के मानचित्र में है, तो बेहतर होगा।

महोदय, रेल मंत्री जी ने एक और घोषणा की है कि देश के 15 शहरों में विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाएंगे। इनमें दिल्ली, मुम्बई, हावड़ा, चेन्नै, लखनऊ, पटना, अहमदाबाद, मंगलौर, सिकन्दराबाद, पुणे, भोपाल, त्रिवेन्द्रम, जयपुर, भुवनेश्वर और अमृतसर हैं। इनके साथ यदि आप इलाहाबाद को भी जोड़ लें, तो मेरे ख्याल से बहुत अच्छा होगा। वहां प्रति वर्ष माघ मेला, अर्ध कुम्भ मेला और कुम्भ मेला लगता है और करोड़ों की संख्या में केवल देशी ही नहीं बल्कि विदेशी सैलानी भी आते हैं। इलाहाबाद अपने आप में आजादी का एक केन्द्र बिन्दु रहा है। धार्मिक स्थल भी है और ऐतिहासिक तौर पर उस शहर का महत्व है। मेरे ख्याल से 15 शहरों के अलावा उसमें 16वें शहर के रूप में इलाहाबाद को जोड़ा जाना चाहिए।

महोदय, श्री लालू प्रसाद, रेल मंत्री महोदय ने विनिवेश के लिए राइट्स कंपनी के माध्यम से हरी झंडी दिखाई है और उसकी जो योजना बनाई है, वह बहुत अच्छी है। इससे बहुत बेहतरी होगी और रेलवे में सुधार होगा। मेरे ख्याल से आने वाले फरवरी या मार्च में आप जो बजट प्रस्तुत करेंगे, वह स्वाभाविक रूप से आश्चर्यजनक और चुनावी बजट होगा। इन्हीं बातों के साथ, मैं अब अपने क्षेत्र की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

सभापति महोदय, मनोहरी, भरवारी, सिराथू और खागा, ये चार रेलवे क्रॉसिंग मेरे पार्लियामेंट्री क्षेत्र में ऐसे हैं, जो मुगलसराय से दिल्ली आने वाली रेल लाइन पर पड़ते हैं। ये रेलवे क्रॉसिंग सीधे, जी. टी. रोड, जो चार लेन की नैशनल हाइवे बना है, उससे जुड़ते हैं। इसलिए आए दिन वहां जाम लगा रहता है। देखा गया है कि आधे-आधे घंटे और पौने-पौने घंटे वहां ट्रैफिक जाम रहता है। इसी के साथ मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं कि जहां पर रेलवे के फाटक हैं, वहां अक्सर देखा जाता है कि चार पहिए का ठेला, फलों की दुकान, बस स्टेंड या टैक्सी स्टेंड बना दिए जाते हैं, जिनके कारण आए दिन वहां जाम की समस्या रहती है और एक्सीडेंट होने की संभावना भी बढ़ती है। इसलिए मैं मांग करना चाहूंगा कि कम से कम मनोहरी, भरवारी, सिराथू और खागा, जो रेलवे क्रॉसिंग मेरे उत्तर प्रदेश के पार्लियामेंट्री क्षेत्र में पड़ते हैं, जो जी. टी. रोड से जुड़ते हैं और मैन लाइन पर हैं, उनके ऊपर यदि ब्रिज बनाया जाए, तो मेरे ख्याल से जाम की समस्या दूर होगी और दो राज्यों, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश को जोड़ने का काम

[श्री शैलेन्द्र कुमार]

भी ये करेंगे। जनपद कौशाम्बी, चूंकि नवसृजित जनपद है और वहां यमुना नदी पर अभी पुल बन रहा है, जिससे मध्य प्रदेश के खजुराहो का पर्यटन स्थल और मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश की दूरी भी कम होगी और जाम की समस्या से छुटकारा मिल सकेगा।

महोदय, भरवारी एक रेलवे स्टेशन है। वह क्रॉसिंग है। वह टाउन एरिया भी है और मुख्यालय से नजदीक है। वहां पर राष्ट्रीय समविकास योजना से लगभग 6 करोड़ रुपए ऊपरी पुल बनाने के लिए स्वीकृत हुए हैं। इसमें उत्तर प्रदेश सरकार भी अपनी सहभागिता दे रही है। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस पुल की आप परमीशन दे दें, ताकि भरवारी रेलवे क्रॉसिंग पर जो ओवर ब्रिज बनेगा, उससे मुख्यालय का भी गौरव बढ़ेगा और जो दो राज्यों की दूरी हैं, वह भी कम होगी। जी. टी. रोड और मैन लाइन पर चलने वाले जो लोग हैं, उन्हें भी सुविधा मिल सकेगी।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि भरवारी, खागा, सिराथू और मनोहरी, ये जो रेलवे स्टेशन हैं, इनमें खासकर सिराथू और भरवारी स्टेशन, जनपद मुख्यालय से 10-12 किलोमीटर की दूरी पर हैं। चूंकि कौशाम्बी एक बुद्धिस्ट स्थल है, इसलिए जापान, कोरिया, कोरिया, इंडोनेशिया और चायना आदि देशों से बुद्धिस्ट आते हैं, लेकिन वहां जाम की समस्या बनी रहती है। अच्छी-अच्छी रेल गाड़ियों का ठहराव भी इन स्टेशनों पर नहीं है, जिसके कारण विदेशी पर्यटकों को वहां पहुंचने को वहां पहुंचने में भारी कठिनाई होती है। यहां इस समय रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि इन दोनों स्टेशनों पर अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव करें, जिससे जो हमारे तमाम विदेशी सैलानी आते हैं, उन्हें सुविधा मिल सकें।

दूसरी बात, जो कि मैं पहले भी कह चुका हूं कि जब हम मुगलसराय से दिल्ली किसी भी ट्रेन से आते हैं तो अक्सर देखा गया है कि गाजियाबाद तक तो ट्रेन राइट टाइम पर आती है लेकिन गाजियाबाद से दिल्ली तक पहुंचने में वह करीब पौना से एक घंटा तक लेती है। आज तक प्रयागराज एक्सप्रैस दिल्ली में राइट टाइम पर पहुंच ही नहीं पाई है। इस वजह से कई बार संसद सत्र में भाग लेने के लिए लेट हो जाते हैं। इस पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

महोदय, उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है। लेकिन इलाहाबाद में बहुत से केन्द्रीय कार्यालय हैं और हाई कोर्ट भी हैं। लखनऊ से इलाहाबाद की दूरी यदि आप अपनी व्हीकल से तय करें तो यह तीन घंटे में तय कर लेते हैं, लेकिन सिंगल रेल ट्रैक होने के कारण लखनऊ से इलाहाबाद पहुंचने में छः-सात घंटे का समय लगता है। इसलिए कोई भी ट्रैक को डबल बनाया जाए और विद्युतीकृत ट्रेन चलाई जाए।

महोदय, जनपद गाजी, उत्तर प्रदेश में रऊजा रेलवे ब्रिज के निर्माण की घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की थी। लेकिन उसका निर्माण अभी तक नहीं हो पाया है। यह एनएच 29 पर स्थित है। इसे गम्भीरता से मंत्री जी लें और अपने सपलीमेंटरी बजट में इसको शामिल करवाएं। मेरे ख्याल से रेल मंत्री जी असत्य नहीं बोलते हैं, जिस कार्य की वे घोषणा करते हैं, वह अवश्य होता है। इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): आपके मंत्री हैं और आपका ही डिपार्टमेन्ट हैं तो आपको भाषण देने की क्या आवश्यकता है?

श्री राम कृपाल यादव (पटना): यहां पर बोलने के लिए सभी लोगों को समान अधिकार प्राप्त है।

सभापति महोदय: त्रिपाठी जी, यहां पर दल के आधार पर नहीं, स्ट्रैंथ के आधार पर माननीय सदस्यों को बोलने के लिए बुलाया जाता है।

श्री राम कृपाल यादव: सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि मुझे आपने रेल की अनुपूरक मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं इसके समर्थन में बोलने का समय दिया। मैं इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। निश्चित तौर पर इस सदन को इस पर अविलम्ब अपना समर्थन देना चाहिए। माननीय मंत्री जी ने जो काम किए हैं, साढ़े तीन वर्ष की जो उपलब्धियां रही हैं, वे ऐतिहासिक रही हैं। मैं आदरणीय श्री लालू प्रसाद को इसके लिए बधाई देना चाहता हूं। आजादी के बाद से जितने भी रेल मंत्री हुए हैं, उन्होंने रेल भाड़े में वृद्धि की है, लेकिन जनसुविधाएं पर्याप्त मात्रा में नहीं दी हैं। फिर भी रेल घाटे में जाता रहा है, जिस कारण से रेल भारत सरकार पर एक बोझ बनकर परेशानियां पैदा करता रहा है। भारतीय रेल की अपनी एक महत्ता है और यह आम लोगों की लाइफलाईन है। यदि एक दिन भी रेलवे लाइन बंद हो जाती है या कोई ट्रेन रूक जाती है तो हाहाकार मच जाता है और पूरा जन-जीवन अस्त-व्यस्त हो जाता है। मैं किसी पर दोषारोपण नहीं करना चाहता हूं, लेकिन जो व्यवस्था थी, उसके कारण से यह लाइफलाईन, रेल विभाग घाटे में जा रहा था। मैं समझता हूं कि ऐसा एक विचार आ गया था कि इस रेल डिपार्टमेंट का प्राइवेटाइजेशन कर दिया जाये और इसकी तैयारी भी हो गई थी। एक कमेटी भी पूर्ववर्ती सरकार ने गठित की थी, जिसकी रिपोर्ट भी आई थी कि इसको प्राइवेटाइज कर दिया जाये। अगर रेल मंत्री लालू प्रसाद जी नहीं रहे होते और यू. पी. ए. की सरकार नहीं बनी होती तो शायद यह रेल प्राइवेट में चली गई होती। मैं समझता हूं कि बड़ी परेशानियों का सबब आम लोगों के लिए होता, क्योंकि मनमाने ढंग से जो काम करने वाली प्राइवेट कम्पनियां होतीं, वे अपने फायदे के लिए आम लोगों पर बोझ डालने का काम करतीं, इसलिए यह एक बड़ा काम है।

मैं बताऊं कि इन्होंने अपनी कार्यकुशलता से और 14 लाख कर्मचारियों और अधिकारियों के सहयोग से माननीय रेल मंत्री जी ने इसे 20 हजार करोड़ रुपये के मुनाफे में लाने का काम किया, जो एक ऐतिहासिक काम है। मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूं, एक से एक कार्य हुए हैं, पूरे देश में जहां एक ओर रेलवे लाइन का जाल बिछाया गया है और उसमें कोई भेदभाव नहीं बस्ता गया ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: जब आप बोलें, तब अपनी बात कहिये।

श्री राम कृपाल यादव: जब इनकी सरकार थी तो रेल बेची जा रही थी। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप इसमें प्रोवोक मत होइये। आप अपनी बात कहिये। राम कृपाल यादव जी, आप अपनी बात कहिये। आप उससे प्रोवोक क्यों हो जाते हैं, आप अपनी बात कहिये।

श्री राम कृपाल यादव: रेल बेची जा रही थी, रेल समाप्त हो गई होती। ये लोग क्या बोलेंगे। मैं प्रोवोक नहीं हो रहा, मैं इनकी बात का उत्तर दे रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: उसका उत्तर देने की जरूरत नहीं है।

श्री राम कृपाल यादव: एन. डी. ए. वाले लोग रेल को कहां ले गये थे और क्या करने वाले थे, यह देश की जनता जानती है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपको रनिंग कमेंट्री का जवाब देने की जरूरत नहीं है।

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, साइनिंग इंडिया का नाम आपने सुना होगा, साइनिंग इंडिया में रेल को ये बर्बाद कर रहे थे। खैर, देश की जनता किसी को बख्शती नहीं है और पिछले चुनाव में इनको भी नहीं बख्शा। आज जनता ने रेल डिपार्टमेंट और रेल मंत्री को जो मौका दिया, उसका परिणाम आज आपके सामने है। मैं समझता हूं कि इस तरह के अनेकों कार्य किये गये हैं।

मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि न सिर्फ देश की जनता का ये ख्याल रखते हैं, बल्कि जो रेल डिपार्टमेंट के लाखों हाथ इसे गति प्रदान करने में लगे हैं, रेलवे डिपार्टमेंट मुनाफा बढ़ाने में लगे हैं, उन 14 लाख कर्मचारियों को भी इन्होंने इग्नोर नहीं किया और शायद पहली बार 70 दिनों का बोनस दिया गया है, यह एक ऐतिहासिक काम हुआ है।

जहां रेल के कारखाने लगाये गये, उसमें सिर्फ बिहार तक सीमित नहीं रहे, बिहार में इन्होंने दिया, क्योंकि आजादी के बाद आज तक बिहार में कोई रेल का कारखाना नहीं लगा था और किसी भी तरह का कारखाना, जो बचा हुआ बिहार था, विभाजित बिहार है, उसमें नहीं लगा था और वहां आवश्यकता थी, वहां उन्होंने रेल का कारखाना दिया, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं ही, मगर भारत की अन्य जगहों पर भी इन्होंने रेल का कारखाना लगाने का काम किया। जैसे बरेली में रेल कोच कारखाना लगाने का काम किया। केरल में भी रेल कोच कारखाना लगाना प्रस्तावित है। उसके लिए केरल सरकार के साथ एम. ओयू. साइन हो चुका है। मैं समझता हूं कि यह एक बड़ी उपलब्धि होगी और देश के अन्य भागों में भी इन्होंने कार्य करने का काम किया है।

मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि ये जो रेल की परियोजनाएं लगती हैं, तो राज्य सरकारों पर निर्भर करना पड़ता है। राज्य सरकार जब तक जमीन उपलब्ध नहीं कराती हैं, तब तक कोई भी केन्द्रीय परियोजनाओं का क्रियान्वयन नहीं हो पाता है। बिहार में भी, जैसा देश के अन्य भागों में रेल परियोजनाएं लगाई गई, उसी तरह से बिहार में भी माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी के निर्णय से चार विभिन्न बड़ी-बड़ी परियोजनाएं लगाने का निर्णय लिया गया है, मगर मैं आपको बताऊं कि विभिन्न परियोजनाओं में पांच हजार करोड़ रुपये का इन्वैस्टमेंट आ रहा है। मगर आपको यह जानकर तकलीफ होगी, दुख होगा, निश्चित रूप से यह एक चिन्ता का विषय है कि आखिर विकास हो तो कैसे हो।

राज्य सरकार वहां असहयोग करने का काम कर रही है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि जिन परियोजनाओं का प्रारूप आना है, मगर निर्णय हो चुका है, सब कुछ सैंक्शन हो गया है, राशि आ गयी है, लेकिन वहां जमीन उपलब्ध हीं करायी जा रही है। न आरओबी की जमीन उपलब्ध करायी जा रही है और न ही विभिन्न परियोजनाओं में जिनके लिए कारखाने की राशि आबंटित की गयी है, उनके लिए भी जमीन उपलब्ध नहीं करायी जा रही है और काम में बाधा पहुंचाने का काम किया जा रहा है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि अगर किसी परियोजना में राज्य सरकार के असहयोग के कारण एक साल देर हो जाता है, अगर कोई काम एक साल पेंडिग रह गया, तो दस से पच्चीस प्रतिशत तक उसकी राशि बढ़ जाती है। पांच हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट माननीय रेल मंत्री जी ने बिहार की विभिन्न परियोजनाओं में किया है, मगर वहां राज्य सरकार के असहयोग के कारण, जहां

[श्री राम कृपाल यादव]

राज्य सरकार जमीन उपलब्ध नहीं कराने का काम कर रही है, लगभग एक साल से ज्यादा हो चुके हैं, उससे एक हजार करोड़ रुपए की केंद्र की राशि में क्षति हो जाएगी और उसके कुल खर्च में वृद्धि हो जाएगी। कौन एक हजार करोड़ रुपया देगा? केंद्र सरकार को यह रिस्पांसिबिलिटी फिक्स करनी चाहिए कि आपके असहयोग के कारण जो एक हजार करोड़ रुपए का घाटा होगा, जो वृद्धि होगी, उसका दायित्व आपके ऊपर है। किसी भी राज्य सरकार के साथ हो तो ऐसा करना चाहिए। मैं आपके माध्यम से प्रधानमंत्री जी और मंत्री जी से मांग करूंगा कि निश्चित रूप से इसके लिए कानून बनना चाहिए। यह कानून बनना चाहिए कि केंद्र सरकार की जो परियोजनाएं हैं, अगर उसके लिए जमीन अधिग्रहण करने की बात हो, तो स्वयं केंद्र सरकार अपनी योजनाओं को प्रारूप देने के लिए सक्षम हो। उसे मूर्त रूप देने के लिए वह अधिग्रहण कर सकती है, इस पर निश्चित तौर पर विचार करना चाहिए और इस पर कानून बनाने की आवश्यता है। आपस में डिफरेंसेज तो रहेंगे, पोलिटिकल पार्टीज के लोग हैं, कभी केंद्र सरकार किसी पार्टी की रहेगी और राज्य सरकार किसी पार्टी की रहेगी, अगर राज्य सरकार के असहयोग की वजह से इस तरह का काम होगा, तो प्रदेश का विकास अवरूद्ध हो जाएगा। ऐसी स्थिति में प्रदेश विकसित नहीं हो सकता है।

महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि राज्य सरकार के अपने जो पूर्वाग्रह हैं, जो छोटी राजनीति है, उसे माननीय मुख्यमंत्री बिहार सरकार छोड़ दें। वहां आवाम आपकी भी है और हमारी भी है। जब आवाम रहेगी, तभी कोई राजनीति हो सकती है। विकास में कोई राजनीति की बात आप नहीं कहते रहे हैं, मगर विकास में तो राजनीति आप कर रहे हैं। आप कहते हैं कि हम विकास की धारा बहा देंगे। विकास की धारा कैसे बहेगी? जब राज्य सरकार, केंद्र सरकार को सहयोग नहीं करेगी, रेल परियाजनाओं को कार्यक्रम देने के लिए वह असहयोग करने का काम करेगी, तो निश्चित तौर पर राज्य का विकास अवरूद्ध होगा। हमारा प्रदेश पिछड़ा हुआ है। वहां गरीबी और बेरोजगारी है। माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी ने एक बड़ा अवसर प्रदान किया है। रेल विभाग ने ऐतिहासिक काम किया है कि एक नहीं चार-चार कारखाने वहां लगवाने का काम किया है, मगर आप उसमें सहयोग नहीं कर रहे हैं। आप असहयोग कर रहे हैं, ताकि वे अलोकप्रिय हो जाएं और यह योजना पूर्ण नहीं हो। इसके लिए निश्चित तौर पर इस तरह के कानून की व्यवस्था करनी चाहिए कि केंद्र सरकार अपने किसी भी परियोजना को लागू करने के लिए या लगाने के लिए जमीन के अधिग्रहण करने का काम स्वयं कर सकती है। यह चिंता का विषय है। यह राष्ट्रीय क्षति है। यह किसी एक व्यक्ति की क्षति नहीं है। जो भारत सरकार कां पैसा है, उसमें क्षति राष्ट्रीय क्षति है।

महोदय, इसी तरह से नवीनगर में एक बहुत बड़ा काम हुआ है। भारतीय रेल तथा एन पी सी के सहयोग से पांच हजार करोड़ रुपए की विद्युत उत्पादन करने की योजना चालू की जा रही है। यह निर्णय हुआ, मगर वहां जमीन नहीं दी जा रही है और पानी की व्यवस्था नहीं की जा रही है। माननीय मुख्यमंत्री जी ने स्वयं कहा है कि मैं असहयोग करने का काम करूंगा, मैं जमीन और पानी नहीं दूंगा। यह भी एक चिंता का विषय है। इस तरह का असहयोग राज्य सरकार के माध्यम से हो रहा है। बिहार के विकास में बाधा पहुंचाने की कोशिश की जा रही है। यह निश्चित तौर पर हम लोगों के लिए दुख और शर्म की बात है। विकास में कोई राजनीति नहीं होनी चाहिए। आप विकासपुरूष बन रहे हैं। क्या इस तरह के कामों को करके आप विकासपुरूष बनेंगे? आप अड़ंगा लगाने का करेंगे। रेल परियोजना में ही नहीं और भी केंद्र सरकार की जो दूसरी परियोजनाएं हैं, उनमें राज्य सरकार असहयोग करने का काम कर रही है, उसमें बाधा पहुंचाने का काम कर रही है। इससे ऊपर उठना होगा, तभी किसी प्रदेश का विकास हो सकता है।

महोदय, माननीय मंत्री जी को मैं इस बात के लिए बधाई दूंगा और आभार व्यक्त करूंगा और सदन को जानकर खुशी होगी कि माननीय मंत्री जी ने प्रयास से भारतीय रेल का आपरेटिंग रेश्यो विश्व में सबसे अच्छा हो गया है। यह रेश्यो 78 प्रतिशत हो गया है। शायद यह घटना पहली बार घटित हुई है। मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री का आभार व्यक्त करता हूं। इसके लिए उन्हें शील्ड भी प्रदान की गयी है। यह भी एक ऐतिहासिक काम रेल में हुआ।

कश्मीर तो अछूता था, वहां रेल नहीं थी, वहां बड़ी परियोजनाओं को कार्यरूप देने का काम किया जा रहा है ताकि देश की एकता और अखंडता मजबूत हो। इस तरह के महत्वपूर्ण कदम उठाए जा रहे हैं।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का इस बात के लिए आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि गरीब तबके के लोग, जिन्होंने कभी एसी कोच में सफर नहीं किया था, उनके लिए पिछले साल चार गरीब रथ गाड़ियां चलाई गईं और इस बार करीब आठ गरीब रथ गाड़ियां चलाने का निर्णय लिया गया है। यही नहीं, माननीय मंत्री जी की निगाह पूरे देश पर रहती है। मुम्बई सबर्बन के लिए 150 आधुनिक ट्रेन चलाई गई हैं जोकि ऐतिहासिक कदम है। बड़े शहरों की लोकल ट्रेनों में बहुत ज्यादा लोड रहता है, चाहे कोलकाता हो, मुम्बई हो, दिल्ली हो या और कोई शहर हो। ऐसे शहर जो रेल पर डिपैंडैंट हैं, उनके लिए मंत्री जी ने जो कदम उठाए हैं, वे ऐतिहासिक कदम हैं।

पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने 1857 के शहीदों की याद में बैरकपुर से कानपुर होते हुए झांसी तक प्रथम स्वतंत्रता संग्राम एक्सप्रैस चलाने का निर्णय लिया था जो 24 नवम्बर से प्रारंभ हो गई है। भाई शैलेन्द्र जी ठीक कह रहे थे कि रेल मंत्री जी जो कहते हैं, उसे करने का काम करते हैं, घोषणा घोषणा नहीं रह जाती। निश्चित तौर पर जिसकी कटिबद्धता होगी, वहीं मंत्री, वही सरकार इस तरह के काम करती है। कहने के लिए लोग बहुत कुछ कहते रहे हैं मगर काम नहीं होता। जब नीयत और नीति ठीक रहेगी तभी आवाम के लिए काम हो सकता है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब आप कनक्लूड कीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, मैं पहला वक्ता हूं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपकी पार्टी के और भी माननीय सदस्य बोलेंगे।

...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: मुझे विश्वास है कि आप हमें अपनी पूरी बात कहने का अवसर प्रदान करेंगे।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: माननीय सदस्य रघुनाथ झा जी लिखित भाषण ले करना चाहते हैं। आप अपना भाषण ले कर सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: मुगलसराय से झाझा बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। उसमें इतना अधिक लोड बढ़ गया है कि उसी लाइन पर पैसेंजर ट्रेन, एक्सप्रैस ट्रेन और मलगाड़ी चलती है। जब तक किसी तीसरी लाइन की व्यवस्था नहीं होगी, तब तक आम लोगों को सहूलियत नहीं होगी। जब मुगलसराय से झाझा तक तीसरी लाइन का निर्माण हो जाएगा, तब पैसेंजर्स को आसानी होगी, क्योंकि उस लाइन पर स्पैशल पैसेंजर गाड़ी चलेगी। पटना की पौपुलेशन दिनों-दिन बढ़ती जा रही है। दैनिक पैसेंजर्स की संख्या में दिन-रात बढ़ोत्तरी हो रही है। पटना कैपिटल टाउन है और वहां बाहर से आने वाले लोग, व्यापार करने वाले लोग, नौकरी करने वाले लोगो की संख्या में वृद्धि हो गई है जिसकी वजह से वहां हमेशा डिस्टर्बैंस रहती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां के लोगों को राहत देने के लिए पैंसेजर ट्रेन अलग से

चलाई जाए क्योंकि एक्सप्रैस ट्रेन में कभी बाधा नहीं पहुंचती। आपको अहसास होता होगा, लोग कहते हैं कि जब बिहार की तरफ गाड़ियां जाती हैं तो उनकी स्पीड कम हो जाती है, वह रूक जाती हैं। उसका मुख्य कारण यह है कि वहां दो लाइन हैं और उन पर काफी लोड है। इसलिए जब तक तीसरी लाइन की व्यवस्था नहीं की जाएगी, तब तक लोड कम नहीं होगा और न पैंसेजर गाड़ी स्मूथ चल पाएंगी, न माल भाड़े की गाड़ी और न ही एक्सप्रैस गाड़ी चल पाएगी।

यहीं नहीं, भागलपुर इलाका बहुत महत्वपूर्ण है। उस इलाके के लोगों को किसी भी काम के लिए कोलकाता जाना पड़ता है। इससे वहां के लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। इसलिए मेरा निवेदन है कि भागलपुर में अलग रेल डिवीजन का खंड खोला जाए ताकि लोगों को सहूलियत मिल सके। उस डिवीजन के खुल जाने से बिहार, झारखंड और देवधर तक के इलाके के लोगों को फायदा होगा। आप इस बारे में जरूर गौर करें और निश्चित तौर पर कोठ ठोस निर्णय लेने का काम करें।

सभापति महोदय, भारत वैगन के अन्तर्गत भारी उद्योग मंत्रालय ने दो कल कारखानें चलाये हैं जो वैगन बनाने का काम करते हैं। लेकिन आज वे कारखाने सिक यूनिट हो गये हैं। पिछले दिनों माननीय रेल मंत्री जी ने मुजफ्फरपुर और मोकामा में कल कारखाने के लिए कुछ काम दिया था। इस वजह से वह कारखाना कुछ काम कर पा रहा है। लेकिन वह सिक यूनिट हो गया है। भारी उद्योग मंत्रालय ने एक प्रस्ताव दिया है कि रेल डिपार्टमेंट इस कारखाने को अपने अंडर ले ले क्योंकि वहां रेल का ही काम होता है। हमारा कहना है कि मंत्री जी, आप सक्षम हैं इसलिए आप इस कारखाने को अपने मंत्रालय के अंडर ले लीजिए ताकि वह ढंग से काम कर सके। वह सिक यूनिट जिंदा हो सके और जो लोग वहां रोजगार कर रहे हैं, उनकी रोजी भी चलती रहे। जमालपुर कारखाना वहां पहले से है लेकिन उसका आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण नहीं किया गया है। आप पिछले दिनों जब उस इलाके में गये थे तब वहां के लोगों ने आपसे निवेदन किया था कि जमालपुर कारखाने का आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण किया जाये। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इस पर आप गोर करके कदम उठाने का काम करें। धनबाद से किऊल तक इंटरसिटी चलाई जाये। इसके साथ-साथ मैं कुछ और मांगे आपक सामने रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय, सीतामढ़ी-भीट्ठा मोड़ से जयनगर-लदनियां-लौकहा-लौकही-निर्मली तक नई रेलवे लाइन हेतु सर्वे का कार्य पूरा हो गया है। वहां शीघ्र नयी रेल लाइन बिछाने हेतु आवश्यक राशि का उपबंध नहीं हो सका है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि यह महत्वपूर्ण और दो डिस्ट्रिक्ट को जोड़ने वाली योजना

[श्री राम कृपाल यादव]

है। इससे उस इलाके के लाखों गरीब लोगों का कल्याण हो जायेगा। नेपाल से जुड़े हुए सीमावर्ती क्षेत्र के लोगों को भी इससे लाभ होगा। मेरा आपसे निवेदन है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना जिसका आपने सर्वे कराकर रखा हुआ है, उसमें राशि आवंटित कीजिए ताकि वहां के लोगों का सपना पूरा हो सके। इस रेल लाइन के बिछ जाने से वहां विकास में काफी गति आयेगी।

महोदय, घोघरडीह किसनी पट्टी रेलवे क्रासिंग में भलुआही-कोशी क्षेत्र-भेजा-जमालपुर तक नई रेल लाइन बिछाने का सर्वे करवा कर वहां नई रेल लाइन को स्वीकृति प्रदान करने की दिशा में पहल की जाये। कोसी पीड़ित क्षेत्र का ग्रामीण अंचल का यह जन-उपयोगी रेलवे लाइन होगी। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। मैं निवेदन करूंगा कि इस पर आप गौर करने का काम करे जिससे उत्तरी बिहार का इलाका जो हमेशा बाढ़ से पीड़ित रहता है, वहां हमेशा लोग परेशानियों में रहते हैं। गरीबी का आलम यह है कि लोगों को दो वक्त की रोटी भी नहीं मिलती। इस रेल लाइन से वहां की बहुत बड़ी मांग पूरी हो जायेगी और उस क्षेत्र के विकास में यह काफी लाभदायक कदम उठाया जायेगा।

महोदय, हमारा एक निवेदन और है कि सकटी-झंझारपुर-निर्मरली छोटी लाइन और झंझारपुर से लौकहा बाजार तक छोटी रेल लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है। यह निर्णय हो चुका है और इसमें पैसा भी आ गया है। टेंडर भी हो गया है लेकिन उसका कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है। 355 करोड़ रुपया इन्हीं दो योजनाओं में दिया गया है मगर अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। यह चिंता का विषय है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जब टेंडर और पैसा है, तो आप उस पर काम क्यों नहीं करा रहे हैं? हमारा निवेदन है कि इन योजनाओं पर आप जल्दी काम करवाइये।

महोदय, हम माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की तरफ भी दिलाना चाहेंगे। पटना-गया-लाइन के दोहरीकरण का निर्णय बहुत पहले हुआ है। परसा से नदोल तक का कार्य तो हुआ है मगर उसके आगे दोहरी लाइन का काम नहीं हो रहा है। यह बहुत पापुलर डिमांड है। यह मांग बहुत पहले से चली आ रही है। इसे पूर्ववर्ती सरकार ने स्वीकृत भी किया है मगर आगे लाइन बिछाने का काम नहीं हो रहा है। मैं निवेदन करूंगा कि आप इस पर गौर करें और तुरंत कार्रवाई करने का काम करें। हमारे क्षेत्र में धनबाद डिवीजन है वहां बड़ी संख्या में रेल स्टाफ के लोग रहते हैं। उनके लिए आवास की व्यवस्था है, वह ठीक नहीं है। वहां क्वार्टर, पानी, सड़कों की हालत बहुत खराब हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप कर्मचारियों पर, जो आपके हाथ और पैर हैं जिसकी वजह से आप चल रहे हैं, गति दे रहे हैं, उनकी तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। हमारे क्षेत्र में इतवारपुर रेलवे क्रासिंग बनाने की बात है। वह आज तक नहीं बन पाया है। इस बारे में हमने आपको बहुत बार लिखा है। आपने हमें आश्वासन भी दिया था और अधिकारियों को निर्देश भी दिया था मगर अभी तक कार्रवाई नहीं हो सकी है। मेरा निवेदन यह होगा कि इस पर तुरंत कार्रवाई करने का काम करें। जो पैसेंजर ट्रेन है, उसकी स्थिति आज भी ठीक नहीं है। आपके लाख प्रयास करने के बाद भी पैसेंजर ट्रेनों में लाइट गायब है, पानी की अव्यवस्था है। उसमें इन तमाम चीजों की आवश्यकता है।

महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान खान-पान की व्यवस्था की ओर भी दिलाना चाहूंगा। राजधानी एक्सप्रेस, जो कि हमारी प्राइम ट्रेन है, उसमें भी खान-पान की व्यवस्था ठीक नहीं है। सभापति महोदय, आपको याद होगा कि जब हम दस-बारह सांसद एक साथ यात्रा कर रहे थे, तो उस समय खान-पान की व्यवस्था ठीक नहीं थी, तो आपके नेतृत्व में हम लोगों ने उसके लिए लिखने का काम किया था। ट्रेनों में सफाई की व्यवस्था भी ठीक नहीं है। आम आदमी, गरीब तबके के लोग जिन ट्रेनों में सफर करते हैं, उनमें सफाई की व्यवस्था ठीक नहीं होती है। उन पूरे कोचेज में अगर आप देखिए तो कहीं शीश टूटा होगा, तो कहीं गेट टूटा होगा। कभी-कभी मुझे लगता है कि बिहार के लिए सबसे रद्दी कोचेज ही दिए जाते हैं। वे कोचेज बहुत खराब हालत में होते हैं, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप इस पर गौर करें।

मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उत्तरी बिहार में एक चिरियाटांड पुल है, पूरे क्षेत्र के लोग उस पुल के माध्यम से आते हैं। वह पुल तो बन गया है, लेकिन उसकी साइड में सीढ़ी लगाने का भी आपने निर्णय किया है, उस पर आज तक काम शुरू हो जाया है। वह पुल मेरे घर के बिल्कुल पास स्थित है। इस पुल के साइड में जो फुटब्रिज बनाना है, वह बहुत महत्वपूर्ण काम है, मेरा निवेदन है कि उस पर आप ध्यान देंगे। उसका निर्णय हो चुका है, लेकिन कार्यवाही नहीं हो पाई है, आप इस पर ध्यान दें। आपने बहुत महत्वपूर्ण योगदान दिया है, आपकी नीतियों की वजह से तत्काल आरक्षण सेवा के माध्यम से मैं समझता हूं कि रेलवे को बहुत लाभ हुआ है। आपने आम जनता के लिए कुशन की सीटें लगवाई, महिलाओं के लिए अलग से व्यवस्था की, यह भी बड़े निर्णय हैं जिनके लिए आने वाले समय में स्वर्ण अक्षरों में लिखे जाएंगे।

मैं निवेदन करूंगा कि जयनगर से दिल्ली तक वाया पटना एक गरीब रथ चलाया जाए। यह बहुत पापुलर डिमाण्ड है, इससे उत्तर बिहार में नेपाल की सीमा से लगने वाले क्षेत्रों के लोग लाभान्वित होंगे। उनको राजधानी से जोड़ने का काम होगा। राजधानी में आने की सभी इच्छा होती है, लेकिन उत्तर बिहार के सीमावर्ती के लोगों

ने आज तक राजधानी नहीं देखी होगी, इसलिए अगर गरीब रथ शुरू होगा तो गरीब तबके के लोग उससे यात्रा करके अपने इस सपने को पूरा कर सकेंगे। सभी लोगों का सपना पूरा हो सके, यही सरकार की नीति होनी चाहिए।

महोदय, आपने कई ऐसे महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं जिनसे रेलवे को लाभ हुआ है। आपने आरक्षण में जो तत्काल की व्यवस्था शुरू की है, उसकी वजह से 200 करोड़ रुपए एक साल में रेलवे को कमाई हुई है। ऐसी नीतियों की वजह से ही 20,000 करोड़ रुपए का रेलवे का लाभ हुआ है। आपने फ्रेट कॉरीडोर के लिए स्वीकृति प्रदान की है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। रेलवे की मुख्य आमदनी माल भाड़े से ही होती है। इसलिए यह एतिहासिक कदम है, इसके लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का विशेष तौर पर आभार व्यक्त करना चाहता हूँ और उनके दाएं हाथ एवं बाएं हाथ के रूप में काम करने वाले दोनों राज्यमंत्रियों का भी आभार व्यक्त करते हुए विश्वास के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ कि आज सदन में मैंने जिन विषयों की ओर आपका ध्यान आकर्षित कराया है, उन पर आप कार्यवाही करेंगे और निश्चित रूप से आने वाला बजट भी एतिहासिक बजट होगा। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: माननीय सदस्य आप बैठ जाइए। अब आपका भाषण समाप्त हो गया है। मैंने श्री मित्रसेन यादव जी को बोलने के लिए आमंत्रित किया है।

श्री राम कृपाल यादव: यह पूरे देश के प्रति आपका एक अच्छा कदम होगा, इसी के साथ मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए रेल बजट की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

***श्री ए. के. एस. विजयन** (नागापट्टिनम): महोदय, मैं रेलवे के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। सबसे पहले मैं सेलम डिवीजन जिसका मुख्यालय सलेम में है, को बनाने के हमारे चिर स्वपन को वास्तविकता में बदलने के लिए रेल मंत्रालय जो श्री लालू प्रसाद यादव और श्री आर. वेलु के सुयोग्य नेतृत्व में कार्य कर रहा है, को धन्यवाद देता हूँ। इस अवसर पर मैं माननीय मुख्यमंत्री और हमारे नेता डा. कलंनार करूणानिधि को धन्यवाद देता हूँ जिनके नेतृत्व में हम सवेम डिवीजन बनाए जाने के लिए पिछले कई वर्षों से प्रयास कर रहे थे।

रेल मंत्रालय के लिए अतिरिक्त अनुदान को उचित अनुपात में बांटने के लिए इन विधेयकों का स्वागत और समर्थन करते हुए,

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र और तमिलनाडु से संबंधित महत्वपूर्ण मांगों को आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ।

एक वर्ष से भी अधिक समय पहले अपने तिरूवरूट चेन्नी एक्सप्रेस ट्रेन की घोषणा की थी परंतु अभी तक यह ट्रेन शुरू नहीं की गयी है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप अपनी घोषणा को कार्य रूप दें।

मैसूर ट्रेन जो नागापट्टिनम से शुरू होती थी, इन दिनों मईलादुतुरई से चलाई जा रही है। इस ट्रेन को चलाने का उद्देश्य नागौर, वेलनकन्नी और नागापट्टिनम जाने वाले तीर्थयात्रियों को यात्रा की सुविधा देना है परंतु यदि इस ट्रेन को नागापट्टिनम से शुरू करने के लिए जल्द कदम नहीं उठाए गए कि तो इसका उद्देश्य ही विफल हो जाएगा। पड़ोसी राज्यों से यात्रा करने वाले लोगों को ध्यान में रखते हुए भी, रेलवे को इस संबंध में उपाय करने चाहिए।

पिछले वर्ष एक घोषणा की गयी थी कि तिरूवरूर-नागौर-वेलनकन्नी रेलवे लाइन मार्च, 2007 तक पूरी कर ली जाएगी। परंतु कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। लोगों के मन में भी शंका पैदा हो गयी है। रेलवे रेलवे लाइन बिछाने के कार्य को शीघ्र पूरा कर इन शंकाओं को दूर कर सकता है और रेलगाड़ियां चला सकता है।

थिरूथराईपूंडी तक आमान परिवर्तन तथा नागापट्टिनम से वलनकन्नी, तिरूकुवालाई से ईदुकुटी तक आमान परिवर्तन का कार्य भी शीघ्र शुरू किया जाएगा।

कावेरी डेल्टा क्षेत्र में बेहतर रेल संपर्क देने की दीर्घकालिक मांग को पूरा करने के लिए थिरूपुराईपुंडी, पुपुपर, थयी और कराईकुडी को माईलडुथुराई से जोड़ा जाना चाहिए। मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करता हूँ कि वह इसके लिए निधि आबंटित करे। आप कृपया थिरूथराईपुंडी, अगस्थीअमपल्ली में आमान परिवर्तन भी करें।

नीडमंगलम, मन्नारगुडी एवं पदुकोट्टई के बीच रेल लाइन बिछाने की भी घोषणा की गई थी। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि सर्वेक्षण कार्य को पूरा करें और इस परियोजना को यथाशीघ्र शुरू करें।

तिरूची एवं चैन्नई ईगमोर के बीच चलने वाली रॉक फोर्ट एक्सप्रेस का विस्तार तंजावुर एवं कुंभकोनम तक कर दिया गया है। थिरूवरूर से नागापट्टीनम के बीच बड़ी लाइन नहीं होने के कारण हमारे संसदीय क्षेत्र से यात्रा करने वाले लोग इस संपर्क लाइन की क्षमता का पूर्ण उपयोग नहीं कर रहे हैं। तीर्थयात्रियों एवं पर्यटकों की बढ़ती संख्या की आवश्यकता को पूरा करने में आमान परिवर्तन

[श्री ए.के.एस. विजयन]

का यह कार्य जल्द से जल्द पूरा किया जाए। इससे रेल सेवा को बेहतर बनाने हेतु ट्रेन कारों को चलाने में भी हमें मदद मिल सकती है। इसके साथ ही मैं इस बात पर जोर बताना चाहूंगा कि बिट्रिश काल के इतने पुराने तिरूचिरापल्ली से नागौर के बीच के रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया जाए।

इससे दक्षिणी राज्य तमिलनाडु के लोगों एवं पड़ोसी राज्यों के साथ साथ देश के विभिन्न भागों से आने वाले पर्यटकों को भी बड़ा लाभ होगा इससे रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी। इसलिए आप इस पर गंभीरता से विचार करें।

मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करना चाहूंगा कि वह पुल्लची को जोड़ने वाले रेल खंड, पालघाट मंडल को हस्तांतरित करने के अपने निर्णय पर पुनर्विचार करें क्योंकि लोग इस बारे में बहुत आंदोलित हैं। आप इस प्रस्ताव को निरस्त कर सकते हैं। इसके साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

***श्री गणेश सिंह** (सतना): महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा लगातार यह कहा जा रहा है कि भारत की रेल को विश्व की सबसे बढ़िया रेल बनाया जाएगा, जबकि मुझे यह एक हसीन सपने से अधिक और कुछ दिखाई नहीं देता है। क्योकि जब तक देश के अंदर रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को सुधारा नहीं जाएगा, तब तक विश्व की प्रमुख रेल बनने का सपना अधूरा ही रहेगा। यह सही है कि सुधार प्रगति पर हैं, लेकिन यह सुधार कछुए की चाल की ही तरह है। देश में कुछ स्टेशनों को, कुछ रेवले यात्री गाड़ियों को सुविधा प्रदान कर देने मात्र से ही सम्पूर्ण व्यवस्था में सुधार नहीं हो सकता है। देश के अंदर पांच या छः स्तर के रेलवे स्टेशन हैं, लेकिन विकास मात्र प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के रेलवे स्टेशनों में किया जा रहा है। शेष श्रेणी के रेलवे स्टेशनों की हालत अत्यन्त खराब है। पीने के पानी, बिजली, फुट ओवर ब्रिज, प्लेटफार्म, टिकट घरों की कमी है। ट्रेनों में सुरक्षा का भगवान ही मालिक है। रोज छीनाझपटी, चोरी, लूट और मारपीट की खबरें आती रहती हैं।

सुपरफास्ट गाड़ियों का किराया बढ़ाने के लिए उन्हें सुपरफास्ट का नाम तो दे दिया गया है, लेकिन इन गाड़ियों में एक्सपायरी डेट के डिब्बे, जिनकी हालत जीर्ण-शीर्ण है, वह चलाए जाते हैं। महाकौशल एक्सप्रेस, रीवा-नई दिल्ली एक्सप्रेस, गोंडवाना एक्सप्रेस, सारनाथ एक्सप्रेस, हावड़ा-बम्बई एक्सप्रेस, पवन एक्सप्रेस, कामायिनी एक्सप्रेस तथा सम्पर्क क्रान्ति जैसी सैंकड़ों गाड़ियों में घटिया स्तर के डिब्बे लगाए जाते हैं। यदि इन्हें नहीं बदला गया तो कभी भी कोई बड़ी दुर्घटना घट सकती है। गाड़ियों में जो बेड रोल दिया जाता है, उसमें से अत्यन्त बदबू आती है, लगता है उसे कभी धोया ही नहीं जाता है। गाड़ियों में निम्न स्तर का नाश्ता एवं खाना दिया जाता है। डिब्बों में चूहे, कॉकरोच और खटमल आम तौर पर देखे जा सकते हैं। मैंने खुद महाकौशल एक्सप्रेस, गोंडवाना एक्सप्रेस, रीवा एक्सप्रेस में यात्रा करते समय ऐसी तमाम अनियमितताओं के संबंध में शिकायतें लिखी थीं, लेकिन कोई सुधार नहीं हो पाया है। ऐसा लगता है कि जैसे कोई इन शिकायतों को देखता ही नहीं है। यदि इनको देखा जाता तो सुधार अवश्य होता।

महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी रेलवे में ऊपर की तरफ तो देख रहे हैं, लेकिन नीचे की तरफ उनकी नजर नहीं है। इसीलिए तमाम समस्याएं बढ़ती जा रही हैं। रेल मंत्री जी रेलवे में असमानता को बढ़ावा दे रहे हैं। उन्होंने खास तौर से मध्य प्रदेश के पश्चिम मध्य रेलवे की खास उपेक्षा की है। तीन सालों से उस क्षेत्र को कुछ नहीं मिला है जबकि हमारे लोक सभा क्षेत्र से सात हजार करोड़ रुपए व्यापार हर वर्ष रेलवे को मिल रहा है।

महोदय, मैंने स्वयं अपने क्षेत्र में चित्रकूट कर्वी, मानिकपुर, मझगवी, चितहरा, खटहा, जैतवार, सगमा, हाटी, कैमा, सकरियां, रामवन, तुर्की, लगरगवां, उचेहरा, मैहर, मदनपुर, धुनवारा, अमदरा, पकरिया, झरेही, खन्ना वंजारी आदि रेलवे स्टेशनों के विकास हेतु मैंने रेल रोको आन्दोलन किया था परन्तु आज तक कोई कारगर निर्णय नहीं लिया गया है। जगह-जगह रेलवे प्लेटफार्म की ऊंचाई एवं लम्बाई बढ़ाने, प्रतिक्षा रूम बनाने, रेलवे फुट ओवर ब्रिज बनाने, पेयजल की व्यवस्था करने की जरूरत है, परन्तु कुछ भी नहीं हुआ है।

महोदय, मैंने लगातार निजामुद्दीन से चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस एवं रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाड़ी के समय में परिवर्तन करते हुए सुबह 9 बजे तक दिल्ली पहुंचने हेतु पिछले तीन वर्षों से मांग करता रहा है, लेकिन आश्वसन देने के बाद भी आज तक समय में परिवर्तन नहीं किया गया है।

राजकोट एक्सप्रेस जो कटनी तक आती है, उसे सतना तक बढ़ाने की, महकौशल एक्सप्रेस को हजरत निजामुद्दीन से जबलपुर के बजाय सतना तक, मैहर से चित्रकुट धाम कर्वी तक नई शटल गाड़ी चलाए जानने की मांग करता आ रहा हूं, जिस पर आज तक ध्यान नहीं दिया गया है। कटनी से सतना, मानिकपुर, इलाहाबाद, सतना से रीवा, मानिकपुर से झांसी तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने एवं मानिकपुर से झांसी, सतना से रीवा तक लाइन के दोहरीकरण की भी लगातार मांग करने के बाद भी पिछले तीन बजटों में शामिल नहीं किया गया है। सतना से मैहर के बीच

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

लगरगवां स्टेशन के पास गोवराद भरहत मरजत मोड़ में रेलवे फाटक तथा मैहर के पास करिया पानी मोहल्ले के पास पिपरा उमरी के पास रेलवे फाटक बनाए जाने की मांग पर भी अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

सतना रेलवे स्टेशन में खड़ी होने वाली सभी गाड़ियों में प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित श्रेणी और स्लीपर में आरक्षित कोटे की लगातार मांग की जा रही है क्योंकि उक्त स्टेशन से हर रोज दस हजार से अधिक लोगों का आना जाना होता है। सतना जिले में मैहर एवं उत्तर प्रदेश के चित्रकूट धाम कर्वी रेलवे स्टेशनों में वर्ष भर में 50 लाख से अधिक लोगों का आना जाना होता है क्योंकि दोनों स्टेशन, मैहर एवं चित्रकूट धार्मिक स्थल हैं।

रेलवे के पास बिना उपयोग की भूमि पड़ी हुई है। सतना रेलवे स्टेशन के दोनों तरफ उपयोगहीन भू खंड है। मैं चाहता हूं कि उक्त भू खंडों को व्यापारिक उपयोग हेतु दिया जाए। सतना में जिला कलैक्ट्रेट के सामने जहां इस वर्ष दशहरे का उत्सव किया गया था, उस स्थल को हमेशा के लिए नगर-निगम या जिला प्रशासन को दे दिया जाए।

रेलवे स्टेशन पर पानी की आपूर्ति के लिए पर्याप्त साधन नहीं हैं। सतना नदी में एक इन्टकवेल तथा स्टॉप डैम बनाया जाए तथा पेयजल आपूर्ति हेतु एक प्लान्ट लगाया जाए।

सतना रेलवे स्टेशन का प्रवेश द्वार संकरा है, उसे चौड़ा किया जाए तथा रोजन्द्र नगर की तरफ नया प्लेटफार्म बनाकर उसे तत्काल चालू कराया जाए क्योंकि वर्तमान में भयंकर भीड़ होती है, जिससे भीड़ डायवर्ट की जा सकती है।

सतना रेलवे स्टेशन में खान पान की क्वालिटी की शिकायत लगातार बनी रहती है, जिस पर तत्काल सुधार की जरूरत है।

सतना से बम्बई के लिए रीवा से इन्दौर तथा दक्षिण की तरफ बंगलौर, हैदराबाद, चेन्नई, कन्याकुमारी के लिए नई गाड़ियां चलाई जाएं।

सतना रेलवे कालोनी में कर्मचारियों के जो कमरे हैं, वे अत्यन्त जीर्ण-शीर्ण हालत में हैं। सड़क, पानी, प्रकाश आदि की गंभीर समस्या है। अत: कर्मचारियों के लिए भी कुछ कार्य कराया जाना आवश्यक है।

मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि अनुदान मांगों से हमारे द्वारा बताई गई समस्याओं के समाधान के लिए बजट में प्रावधान किया जाए।

[अनुवाद]

*श्री सांताश्री चटर्जी (सेरमपुर): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री के विचारार्थ रेल विनियोग विधेयक से जुड़े निम्नांकित बिन्दुओं को सभा पटल पर रखता हूँ।

अधिक से अधिक राजस्व प्राप्त करने के लिए रेल की अधिशेष जमीन का न्यायसंगत उपयोग। कोनागोर बाजार रेल निगम सोसाइटी के प्रति ध्यान आकृष्ट किया गया है जिसके तहत उन्हें भूमि दी जा सकती है।

जैसाकि आश्वासन दिया गया है–रेलवे स्टेशनों पर फेरीवालो के पुनर्वास के लिए प्रायोगिक परियोजना तैयार करना। रेल सुरक्षा बल द्वारा फेरीवालों के विरूद्ध किए जाने वाले अत्याचार को रोकने के लिए अधिकारियों को निर्देश देना। प्राधिकारियों द्वारा पश्चिम बंगाल में फेरीवालों की समस्याओं की ओर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यता है।

दंकुनी रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए शीघ्र निर्णय लेना।

पूर्वी रेल में बेंडिल, शेओरापट्टी, सरेमपुर इत्यादि रेलवे स्टेशनों पर विशेष ध्यान देना।

हावड़ा एवं सियालदह स्टेशनों में यात्री सेवाओं में सुधार लाना।

यात्री सुविधाओं में सुधार करना।

सभी ट्रेनों विशेषकर मेल, एक्सप्रेस एवं सुपरफास्ट ट्रेनों को नियमित रूप से चलाए जाने को सुनिश्चित किया जाना।

पूर्वी रेल में कमरकुंडू, मोगरा, रिशरा, बैधावत्ती, उत्तरपाड़ा जैसी कुछ आरओ बी परियोजनाओं को प्राथमिकता आधार पर लिया जाना।

हावड़ा-आम्टा लाइन पर ट्रेन सेवाओं में वृद्धि करना, बरगछिया लेवेल क्रॉसिंग जिसकी चर्चा कई बार की गई है, में सड़क निर्माण दक्षिण-पूर्वी रेल के अंतर्गत आम्टा एवं बगनान रेलवे स्टेशनों को जोड़ना।

फुरफुराह रेल लाइन होते हुए हावड़ा-सिरवारा-चम्पाडंगा रेल लाइन बिछाना।

क्षेत्रीय उपभोक्ता समितियों की नियमित बैठकें आयोजित करना।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

*श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर): महोदय, मैं 2007-08 में रेलवे पर केंद्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगे के संबंध में निवेदन कर रहा हूं कि मेरा क्षेत्र उत्तर पश्चिम रेलवे के खंड में आता है। इस खंड के लिए कोई भी इन मांगों में राशि की पूरक मांग नहीं की गई है। इसका एक कारण प्रतीत होता है कि जो मांगे हमने गत 3 वर्षों में रखी थी उनमें से कोई भी काम प्रारंभ नहीं हुआ अत: पूरक मांग रखने का प्रश्न नहीं उठता।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण मांग जो है वह है, पुष्कर (अजमेर) से मेडता सिटी तक नई रेल लाइन बिछाने की थी। इस संबंध में मैं रेल मंत्री महोदय, श्री लालू प्रसाद यादव जी से दो बार रेल भवन जाकर मिल चुका हूं और आखिरी बार जो भेंट हुई उन्होंने श्री पी. के. सांगी, एक्जीक्यूटिव डायरेक्टर (वर्क्स) से मिलने का निर्देश दिया। मैं श्री सांगी से मिल व जानकारी प्राप्त की तो मालूम हुआ कि इस रेल लाईन का अभी तक सर्वे कार्य ही हो रहा है और सर्वे अधिकारियों के अनुसार यह रेल लाईन लाभप्रद नहीं है।

उन्होंने जितने यात्री अजमेर व पुष्कर आते हैं उनका पूरी गणना नहीं की है। अजमेर में दरगाह के वार्षिक मेले पर व पुष्कर के पशु मेले पर कई लाख व्यक्ति जियारत व पुष्कर में मंदिर के दर्शन व स्नान के लिए आते हैं। इसके अतिरिक्त यदि वह लाइन बन जाती है तो बीकानेर व जोधपुर से अजमेर की दूरी कई कि. मी. कम हो जाएगी और यह क्षेत्र पश्चिम व दक्षिण भारत से सीधे जुड़ जायेंगे। इसके अतिरिक्त बीकानेर, नोखामंडी, व मेडता सिटी में कृषि उपज मंडियां हैं उनकी उपज की सारी पैदावार पूर्वी, दक्षिण व पश्चिम भारत में जाती हैं। उदाहरणत: मूंगफली, सरसों व जीरा इसमें माल ढोन में रेलवे को बहुत लाभ होगा और इन फसलों को पैदा करने के लिए खाद, जो सैंकड़ों वैगने खाद जो कारखानों से आता है उसे लाने में भी आसानी होगी।

अत: आग्रह है कि इस लाइन को उपरोक्त तथ्यों के आधार पर लाभप्रद मानकर अगले बजट में जरूर स्वीकृति प्रदान करें।

*श्री रघुनाथ झा (बेतिया): महोदय, आज सदन में प्रस्तुत माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल विभाग के मांग का समर्थन करता हूं। यह सर्वविदित है कि यू पी ए के सरकार में जबसे लालू प्रसाद जी इस विभाग का दायित्व संभाला है तबसे घाटा में चल रहे विभाग का कायाकल्प हुआ है और 20 हजार करोड़ के ऊपर की आमदनी एवं मुनाफा यह विभाग में कमाया है।

महोदय, मैं अपने प्रदेश बिहार की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

दरभंगा नरकटिया गंज भया सीतामढ़ी छोटी लाईन का बड़ी लाइन में परिवर्तन का काम करीब 10 सालों से ऊपर से चल रहा है। मैं मांग करता हूं कि इस समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर रेल लाइन का कार्य भी विगत 10 सालों से ऊपर से चल रहा है, उसे भी शीघ्र पूरा कराया जाये।

मोतीहारी सीढ़ामढ़ी भाया शिवहर नई रेल लाइन का सर्वे संबंधी कार्य शीघ्र आरम्भ कराया जाए। हाजीपुर, वैशाली, सुगौली रेल लाइन का कार्य मंथर गति से चल रहा है, इसको तेजी से पूरा कराया जाये।

32 रेल ओवर ब्रिज आर ओ बी आइविभाग द्वारा स्वीकृत है, इसी क्रम में रक्सौल, सुगौली, बेतिया, नरकटियागंज, मोतिहारी, मुजफ्फरपुर, हाजीपुर एवं डागीपुर से छपरा तक स्वीकृत आर ओ बी का कार्य पूरा कराया जाये।

रक्सौल, सुगौली, बेतिया एवं नरकटियागंज स्टेशनों को आधुनिक बनाया जाये।

रक्सौल, मुजफ्फरपुर नरकटियांगज, सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन के पास काफी जमीन बिना उपयोग के पड़े हुए है उसका उपयोग किया जाये।

मोतिहारी बेतिया रक्सौल, गोरखपुर होते एक नयी ट्रेन खोला जाये।

गोरखपुर नरकटियागंज से सोनपुर तक आती जाती सवारी गाड़ी में बहुत भीड़ होती है। उसमें अतिरिक्त 5 डिब्बा बढ़ाया जाये गाड़ी संख्या 520 नम्बर है।

ट्रेन संख्या 402 जो गोरखपुर नरकटियागंज में साढ़े ग्यारह बजे अपराह्न में आती है और 3.45 में गोरखपुर के लिए खुलती है उसे सुगौली तक बढ़ाया जाये क्योंकि साढ़े सात बजे सफर के बाद सवारी गाड़ी 6 बजे संख्या में हैं इस कारण साढ़े 9 घंटा तक लोगों को कठिनाई होती है।

2557 और 2558 सुपरफास्ट सप्त क्रांति एक्स, को मुजफ्फरपुर से 11 बजे खोला जाये एवं नई दिल्ली से 8.40 बजे के बीच खोला जाये। अभी यह ट्रेन 5 घंटा विलम्ब से चलती है।

मोतिहारी-बेतिया-नरकटियागंज-गोरखपुर तक की लाईन का दोहरीकरण कराया जाये।

श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद): सभापति जी, आपने देश के महत्वपूर्ण विभागीय बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

मैं आपका आभारी हूं। इस विभाग के पास कई महत्वपूर्ण योजनाएं हैं। इसलिए उनके बारे में एक समीक्षा हमारे सामने आती तो बेहतर रहता। चाहे रेलगाड़ियों को द्रुत गति से चलाने की योजना हो, बड़े शहरों को जोड़ने की योजना हो, चाहे रेल लाइनों पर ओवर ब्रिज बनाकर क्रासिंग की जो परेशानी है, उसे दूर करने की योजना हो, चाहे पूरे देश में आदर्श रेलवे स्टेशंस बनाने की योजना हो, चाहे महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां चलाकर लोगों को सुविधा देने की योजना हो या रेलवे का आधुनिकीकरण करने की योजना हो, ये सब महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं, इनकी समीक्षा हम कैसे कर सकते हैं। इनकी समयसीमा क्या रखी गई है, लक्ष्य क्या रखा गया है, ऐसा कोई आकलन हमारे सामने नहीं आता है और न ही हमें पता चलता है कि समयावधि में हमने कौन सा कार्य किया है।

यह सही है कि रेल विभाग ने बड़ी उपलब्धियां हासिल की हैं। लोकप्रिय रेल मंत्री जी ने देश में रेल विभाग को काफी समृद्ध बनाया है। आज देश में रेलवे करोड़ों लोगों को रोजाना इस कोने से दूसरे कोने तक पहुंचाने का काम कर रहा है और इससे रोजाना देश के खजाने में अरबों रुपए जमा हो रहे हैं, जो कि एक बहुत बड़ा काम आपने किया है, इसमें कोई संदेह नहीं है। जिस प्रकार से आवश्यकता बढ़ती जा रही है, यह आवश्यकताओं का ही नतीजा है कि लोग इतनी प्रगति के बाद भी आज वैसे ही बोल रहे हैं, जैसे पहले बोला करते थे कि रेल विभाग में यह होना चाहिए। इसमें कठिनाई क्या है, कुछ हमारे साथी कह रहे थे कि राज्य सरकारें हमारे रेल विभाग की परियोजनाओं पर सहयोग नहीं करते हैं। इसके अलावा कुछ और भी दिक्कतें हो सकती हैं। लेकिन रेल विभाग के कर्मचारी या अधिकारी जिस निष्ठा से काम कर रहे हैं, उसमें और सुधार लाने की कोशिश करें तो काफी सुधार होगा। बाहर से तो सुधार होगा नहीं इसलिए उन्हें ही सुधार करना होगा।

रेल विभाग में निजीकरण की चर्चा काफी हो रही है, जो कि बहुत ही खतरनाक बात है। हिन्दुस्तान जैसे महान देश में बेकारी बड़ी समस्या है। उसके समाधान के लिए आप जितना भी निजीकरण करेंगे, उतनी ही यह समस्या बढ़ती जाएगी। हिन्दुस्तान में रेल विभाग का निजीकरण किसी भी क्षेत्र में करने की कोशिश की गई, तो इससे देश की जनता का बहुत बड़ा अहित होगा। इसलिए मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जहां आप अच्छा काम कर रहे हैं, तो कोई ऐसा एक बुरा काम न कर दें कि सारे अच्छे कामों पर पानी फिर जाए। इसलिए निजीकरण की बात कभी नहीं करनी चाहिए।

समयाभाव के कारण मैं पूर्व में मेरे साथियों द्वारा कही गई बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। लेकिन अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं को बताना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र में लखनऊ से पटना और हावड़ा के बीच रेलगाड़ियां चलती हैं। उनमें से कुछ इलाहाबाद

होकर, कुछ प्रतापगढ़ होकर और कुछ सुल्तानपुर-जौनपुर और मुगलसराय होकर जाती हैं। एक लाइन बाराबंकी-फैजाबाद-जौनपुर होकर जाती है। उस पर अयोध्या पड़ता है। गोरखपुर से आने वाली रेलगाड़ियों पर आपने धग्धर पर अरबों रुपए की लागत से पुल बनाया है, लेकिन आज तक उस लाइन का न तो दोहरीकरण हुआ है और न ही विद्युतीकरण किया गया है। नतीजा यह हुआ है कि जो जम्मू तवी-हावड़ा ट्रेन चलती है, वह कभी समय पर नहीं आती। लाइनों के उपलब्ध न होने के कारण द्रुत गति नहीं पकड़ पाती।

इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहेंगे कि लखनऊ से बाराबंकी के बाद फैजाबाद और जाफराबाद जो मुश्किल से 150 किलोमीटर है, इसका दोहरीकरण कर दिया जाए, विद्युतीकरण कर दिया जाए, जिससे हावड़ा और पटना जाने के लिए हमें कोई दिक्कत न हो। अगर ऐसा होता है तो हम और लाइनों की बजाए इस लाइन से बहुत जल्दी पहुंच सकते हैं। अयोध्या को आदर्श स्टेशन बनाने का कार्य आपकी सूची में है, वह आदर्श स्टेशन बनाने का काम भी पूरा हो सकता है। इसलिए हम आपसे कहना चाहेंगे कि अगर आप लखनऊ से सुल्तानपुर-जोनपुर, मुगलसराय-लखनऊ से प्रतापगढ़ और जोनपुर-मुगलसराय तथा इलाहाबाद-मुगलसराय दोहरीकरण अगर कह रहे हैं तो जितनी दूरी दोहरीकरण में हैं उससे कम दूरी में यह काम हो सकता है और ज्यादा से ज्यादा पैसे का भी आपको लाभ हो सकता है।

मान्यवर, रेल विभाग को पूरे देश में एक समान रूप से काम करना चाहिए जिससे विसंगति न हो। आज हमारे देश में विसंगति के कारण ही तमाम का उग्रवाद, आतंकवाद, नक्सलवाद पैदा हो रहा है। पूरे राष्ट्र में जो विषमता है और हमारी पंचवर्षीय योजनाओं का सही क्रियान्वयन न होने के कारण जो विसंगति बढ़ती जा रही है, उसके कारण ही समस्याएं बढ़ रही हैं। किसी प्रदेश में एजुकेशन, सिंचाई, ट्रांसपोर्टेशन कहीं बहुत ज्यादा है तो किसी प्रदेश में कम है। अगर हरियाणा में ये ऊंचे हैं तो बिहार में बहुत नीचे हैं। अगर ये विसंगति जब तक आप समाप्त नहीं करेंगे, तब तक जनता में आक्रोश है वह खत्म नहीं होगा। इस प्रकार की विसंगति अगर देश के किसी भी भाग में है और उसे समाप्त नहीं किया जाएगा तो लोगों में असंतोष रहेगा।

रेल विभाग ऐसा विभाग है जिसको पूरे देश में समान रूप से विकास करने की कोशिश करनी चाहिए और कहीं भी एक-तरफा या पक्षपातपूर्ण तरीके से किसी प्रकार की परियोजना को लागू नहीं करना चाहिए। आज हमारे सामने रेल विभाग गरीब लोगों से जुड़ा हुआ विभाग है। आवागमन के लिए रेल विभाग की आवश्यकता है और सस्ते मे आम आदमी उससे लाभ उठाता है। रेल के मुकाबले में दूसरा सस्ता साधन आपके पास नहीं है जो जनता को लाभ पहुंचा सके। रेलवे ही ऐसा विभाग है जिसमें लोगों

[श्री मित्रसेन यादव]

को सुरक्षित रूप से आने-जाने की सुविधा है। सड़कों पर तो लाखों लोग एक्सीडेंट से रोज मरते हैं। रेलवे ही लाखों लोगों को सुरक्षित पहुंचाने का सस्ता साधन है। इसलिए हम आपसे कहेंगे कि जो हमारा लक्ष्य है और जो सुंदर से सुंदर योजनाएं हैं, उन योजनाओं को समय से पूरा किया जाना चाहिए, जिससे हमारी उपलब्धियां बढ़ सकें। आप जानते हैं कि जितनी देर जिस काम में होती है, उसकी लागत उतनी बढ़ती है और जो योजनाएं समय में की जाती हैं उनसे हमें अधिक लाभ होता है। लाभ और हानि का मापदंड यही है कि अगर किसी योजना को आपने दो साल के बजाए चार साल में पूरा किया तो उसकी लागत दुगनी बढ़ जाएगी और अगर आपने समय में योजना पूरी की तो लाभ भी दुगना हो जाएगा। इसलिए हमें योजनाओं को समय के अंदर ही पूरा करना चाहिए।

मान्यवर, रेल विभाग में कहीं-कहीं पर इंजीनियर्स की कमी है और तकनीकी कमी के कारण गंभीर घटनाएं हो जाती हैं। इसके बारे में हमें बहुत सतर्क रहना चाहिए और जिस तरह से हम अपनी गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा रहे हैं, गाड़ियों की तादाद बढ़ रही है, एफीशिएंसी बढ़ा रहे है तो उसके साथ-साथ जो तकनीकी कमियां हैं उनको दूर करने के लिए आपके पास अच्छे से अच्छे इंजीनियर्स होने चाहिए। मैं अपने इन सुझावों के साथ निवेदन करूंगा कि फैजाबाद, अयोध्या जो तीर्थ-स्थल है, धर्म-स्थल है। उसे प्रयाग से चित्रकूट और चित्रकूट से त्रिवेन्द्रम जोड़ने का काम करें। बहराइच में लकड़ी का कारोबार होता है। उत्तर में जंगलात बहुत हैं। तराई के क्षेत्रों में लकड़ी का बहुत अच्छा कारोबार होता है लेकिन उनको फायदार नहीं मिलता है। यह लाइन दक्षिण भारत तक जोड़ दी जाए। इससे लकड़ी के उद्योगों में काम करने वाले लोग बहुत लाभान्वित हो सकते हैं। गोरखपुर से अयोध्या, अयोध्या से प्रयाग, प्रयाग से चित्रकूट और त्रिवेन्द्रम को जोड़ने की जो लाइन है, उनका दोहरीकरण करने की बात सोची जानी चाहिए। इन लाइनों से पूरे देश को और खास तौर पर कई क्षेत्रों को फायदा होने वाला है। इन्हीं सुझावों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री किरेन रिजीजू** (अरूणाचल पश्चिम): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश करने के दौरान बोगीबील पुल एवं रांगिया-मोरकुंगसेलेक को युक्तिमूलक परियोजना का दर्जा देने की घोषणा की थी। वित्त मंत्री जी आपकी घोषणा के पालन में इच्छुक नहीं दिखते हैं और परियोजनाओं के कार्यान्वयन में कुछ भ्रांति भी थी। मैंने दोनों परियोजनाओं को तत्काल शीघ्रता से कार्यान्वित किए जाने के बारे में पूर्व में भी मांग की थी। मैंने रेल मंत्रालय एवं रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ हुई अपनी बैठकों में अपनी मांग रखी थी।

चूंकि इस देश में अरूणाचल प्रदेश एक मात्र ऐसा राज्य है जिसे मूलतः रेल से जोड़ा जाना है, सभी जिलों को दिए गए याचिका संबंधी कोटे को तत्काल बढ़ाया जाए तथा कंप्युटरीकृत आरक्षण प्रणाली को तत्काल शुरू किए जाने एवं इसे सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है। पूर्वोत्तर क्षेत्र से देश के अन्य सभी भागों से जुड़ी सभी ट्रेनों की यात्रा-अवधि में, ठहराव स्टेशनों की संख्या कम कर तथा ट्रेनों की गति में वृद्धि कर, कमी की जाए।

सभी ट्रेनों में सुरक्षा बढ़ायी जाए क्योंकि पूर्व में पूर्वोत्तर के लोगों के साथ लूटपाट, हिंसा, छेड़खानी एवं चोरी की घटनाएं हुई हैं। सुरक्षा के लिए पर्याप्त उपाय किए जाएं जिनमें संपूर्ण मार्ग पर विभिन्न वैज्ञानिक व सतर्कता उपाय अपनाए जाएं।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे रेलवे प्लेटफार्मों एवं डिब्बों के भीतर साफ-सफाई सुनिश्चित कराएं एवं खाद्य पदार्थों की गुणवत्ता में तत्काल सुधार कराएं।

[हिन्दी]

***श्री हरिकेवल प्रसाद** (सलेमपुर): महोदय, माननीय रेलमंत्री जी ने सदन में रेलवे की जो अनुदान मांगें प्रस्तुत की हैं, उसके संबंध में मुझे अनुरोध करना है कि इस सार्वजनिक धन का सदुपयोग यात्री सुविधाओं को बढ़ाने तथा रेलवे का बुनयादी ढ़ांचा सुदृढ़ करने पर होना चाहिए। साथ ही माननीय रेलमंत्री जी को पूरे देश की रेलवे पर समान दृष्टि रखनी चाहिए ताकि विभिन्न क्षेत्रों के बीच असंतुलन न हो तथा किसी के साथ भेद-भाव नहीं हो सके। रेलमंत्री जी ने अपने बजट भाषण में अथवा अनुदान मांगों पर सदन में जो घोषणाएं करते हैं या आश्वासन देते हैं, उनका गंभीरता से उन्हें अनुपालन भी कराना चाहिए। मैं माननीय रेलमंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि उन्होंने अपने दूसरे ही बजट भाषण में यह घोषणा की थी कि उत्तर प्रदेश में बरहज बाजार से रामजानकी मार्ग के दोहरीघाट होते हुए फैजाबाद तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया जाएगा परन्तु यह कार्य आज तक प्रारम्भ नहीं किया जा सकता है। इसी तरह आज ही प्रश्नकाल में माननीय रेलमंत्री जी ने बताया कि रेल भूमि में लम्बे समय से दुकानें चला कर अपने परिवार की आजीविका चलाने वाले छोटे दुकानदारों को समिति के माध्यम से दुकानें आबंटित कर दी जाएगी। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के सलेमपुर जंक्शन रेलवे स्टेशन पर रेल भूमि पर 30 वर्षों से अधिक समय से अपनी दुकाने चलाने वाले छोटे दुकानदारों को मंडल रेल प्रबंधक ने उजाड़ने का आदेश दिया है। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड के आदेश पर इन 403 दुकानदारों ने पटरी व्यवसायी प्राथमिक उपभोक्ता सहकारी समिति लि. के माध्यम से मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, वाराणसी में आवेदन किया था, जिस पर कार्यालय के अधिकारियों द्वारा मौके पर जाकर जांच की गयी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

और आवंटन की समूची औपचारिकता पूरी कर दी गयी थी, परन्तु मंडल रेल प्रबंधक ने नियमों को ताख पर रखकर इन गरीब दुकानदारों को निर्वासित करने का आदेश दिया है जबकि इस मामले को माननीय रेलमंत्री के संज्ञान में भी लाया गया था।

महोदय, भारतीय रेलवे में खान-पान की व्यवस्था अत्यंत ही लचर हैं। एक तरफ खान-पान की गुणवत्ता निरन्तर खराब होती जा रही है, वहीं इसकी कीमतें भी बढ़ रही हैं। अन्य यात्री सुविधाओं की भी यही हालत है। रेलगाड़ियां घंटों विलम्ब से चलती हैं, लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। इसी तरह बिहार में तो हर साल अंधाधुंध नई रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं, परन्तु पिछड़े और उपेक्षित लोग वंचित रह जाते हैं। यात्री सुरक्षा की हालत तो अत्यंत ही चिंताजनक है। रेलगाड़ियों में जहरखुरानी तथा डकैती जैसी घटनाओं में लगातार वृद्धि होती जा रही है। रेल सुरक्षाबल और जी आर पी के सिपाही यात्रियों की सुरक्षा करने की जगह खुले आम पैसा वसूलते हैं और मौका मिलने पर उन्हें लूट भी लेते हैं। रेलवे का सतर्कता भाग खुद संदेह के घेरे में हैं। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर में तो कई ऐसे सतर्कता निरीक्षक हैं जो पैसा लेकर गलत रिपोर्ट विभाग को दे देते हैं। इसी तरह रेल अधिकारी स्वेच्छाचारी होते जा रहे हैं। यहां तक कि सांसदों के पत्रों का भी भ्रामक और तथ्यों को छिपाकर उत्तर दिया जाता है तथा जनहित की पूरी तरह उपेक्षा की जाती है।

रेलवे में अभी तक अनुसूचित जाति का कोटा पूरा नहीं किया जा सका है। लखनऊ में सफाईकर्मी के पदों पर बड़े पैमाने पर सवर्णों की भर्ती करके भारी धन उगाही की गयी है। इसी तरह पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय, गोरखपुर में चतुर्थ श्रेणी एवं अनुकंपा के आधार पर की जाने वाली भर्तियों में भारी अनियमितता और भेदभाव किया जा रहा है। कुछ पेशेवर लोगों द्वारा पैसा लेकर अयोग्य अभ्यर्थियों को पास कराया जाता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निम्न मांगें करना चाहता हूँ:

पूर्वोत्तर रेलवे के बाराबंकी से छपरा रेल लाइन का शीघ्र दोहरीकरण और विद्युतीकरण किया जाए।

इसी रेलवे के देवरिया रेलवे स्टेशन पर बिहार सम्पर्क क्रांति एवं गरीब रथ का ठहराव सुनिश्चित किया जाए जिसका आश्वासन माननीय मंत्री जी दे चुके हैं।

वाराणसी मंडल के भटनी जंक्शन पर कम्प्युटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था कराई जाए, इंजन शेड बनवाया जाए तथा बन्द पड़े रेलवे अस्पताल को पुनः चालू कराया जाए।

भाटपार रानी स्टेशन का सुन्दरीकरण कराया जाए और यहां के जर्जर भवन का निर्माण कराया जाए।

सलेमपुर स्टेशन पर हटाए गए कंप्युटर को पुनः स्थापित कराकर उससे टिकट देनें की व्यवस्था कराई जाए तथा विश्रामालय की व्यवस्था कराते हुए पूर्व में घोषित माडल स्टेशन का स्वरूप दिया जाए।

कृषक ट्रेन का पूर्व की भांति नुनखार स्टेशन पर ठहराव किया जाए।

इंटरसिटी ट्रेन का पूर्व की भांति किड़िहरापुर तथा नुनखार स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित किया जाए।

बापू धाम एक्सप्रेस का सलेमपुर व विल्थरारोड में ठहराव किया जाए तथा इन्हीं स्टेशनों पर दुर्ग एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

सलेमपुर स्टेशन के दक्षिणी ढाले पर ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।

बरहज बाजार से सीवान, छपरा जंक्शन तथा गोरखपुर रेलगाड़ी चलाई जाए।

विल्थरारोड स्टेशन के दक्षिण में जर्जर मार्ग का निर्माण एवं विश्रामालय का निर्माण कराया जाए।

गोरखपुर-छपरा के बीच पूर्व में घोषित इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए।

बिल्थरा रोड-तुर्तीफर स्टेशनों के बीच बंद पड़ी पुलिया का शीघ्र निर्माण कराया जाए।

[अनुवाद]

***श्री के.सी. पल्लानी शामी** (करूर): माननीय सभापति महोदय, नमस्कार, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ और अपना भाषण प्रारम्भ करने से पहले, मैं अपने नेता कलंगर करूणानिधि और तालापति मु. क. स्टेलिन जो द्रविड़ आन्दोलन के वाहक हैं, और जिन्होंने मुझे अब इस सम्मानित सभा में अपनी बात कहने के लायक बनाया है, उनके प्रति अपनी कृतज्ञता और हार्दिक आभार प्रकट करना चाहता हूँ। मैं दोनों रेल मंत्रियों श्री लालू प्रसाद यादव और श्री आर. वेलु को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने यह सुनिश्चित किया है कि भारतीय रेल विश्व में अद्वितीय रेल व्यवस्था के रूप में कार्य कर रहीं है पहले की सरकारों के शासक काल के दौरान भी योजनाएं और कार्यक्रम बने। परन्तु उनमें से अधिकतर को मूर्त रूप में परिणत नहीं किया गया। अब, माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह के संचालन में परियोजनायें बना रही है। और सफलतापूर्वक उनको

*मूल रूप से तमिल भाषा में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

[श्री के.सी. पल्लानी शामी]

कार्यान्वित कर रही है। टिकटों को अग्रिम रूप से प्राप्त करने संबंधी सुविधाओं को अद्यतन किया गया है। अब न केवल इन्टरनेट अपितु डाकखानों और पेट्रोल पम्पों के माध्यम से भी रेल टिकटों का आरक्षण प्राप्त किया जा सकता है। वे अब कारगर तरीके से कार्य कर रहे हैं। यह भी सराहनीय है कि माल को तेजी से लाने ले जाने के लिये विशेषरूप से माल वाहक गाड़ियों चलाने के प्रयास जारी हैं इस सम्बन्ध में परियोजनाएं बनाई गई हैं। हमें इन अग्रगामी परियोजनाओं पर गर्व है और हम खुश हैं कि ये परियोजनाएं हमारे राष्ट्र की विकासशील अर्थव्यवस्था को आगे ले जाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभायेंगे और आर्थिक विकास के नए आयाम खोलेंगे। श्री लालू प्रसाद और श्री वेलु के समर्थ और जबरदस्त नेतृत्व में रेलवे बेहतर कार्य कर रहा है। मैं अपने राज्य और विशेषरूप से अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की ओर से अथवा तीन मांगे रखना चाहूंगा। हमारे माननीय रेल मंत्री ने पिछले बजट में विल्लुपुरम और डिण्डीगुल के बीच लाइनों का दोहरीकरण करने की घोषणा की थी। इस 273 कि. मी. लम्बे रेलपथ के लिए 250 करोड़ रुपए निर्धारित किए गए हैं। मैं रेलवे से अनुरोध करता हूँ कि इस परियोजना हेतु समय पर निधियां जारी करके उस पर कार्य आंरभ करे। यह रेल मार्ग तमिलनाडु की जीवन रेखा है और इस दोहरीकरण को शीघ्रगतिशीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता है। आप कृपया सभा को इस परियोजना की प्रगति के बारे में जानकारी दें और वर्तमान में यह परियोजना स्तर पर है।

अगला मैं आपके सामने एक परियोजना संबंधी मांग रखता हूँ जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र करूर से सम्बन्धित है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि त्रिचुरापल्ली और इसेड के बीच की लाइन का विद्युतीकरण किया जाए। इससे इस खण्ड के रेल यात्रियों को बहुत लाभ होगा, अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इस परियोजना पर विचार करें।

करूर को सलेम से जोड़ने का कार्य अभी पूरा किया जाना है और इसे पिछले 8 वर्षों से पूरा किया जाना शेष है। अभी तक 25 प्रतिशत निर्माण कार्य भी पूरा नहीं हो पाया है। विलम्ब का कारण बताया गया है कि निधियों का न तो प्रत्यायोजन किया गया है और न ही उन्हें जारी किया गया है। रेलवे का यह भी कहना है कि उन्हें राज्य प्रशासन से पर्याप्त सहयोग नहीं मिला था। लेकिन यह बीती बात है। पिछले डेढ़ वर्षों में, हमारे मुख्यमंत्री और नेता डा. कलंगर करूणानिधि के नेतृत्व ने तमिलनाडु सरकार सहयोग प्रदान कर रही है। अनेक लम्बित न्यायलयी मामले जो नमक्कल क्षेत्र में थे उनको सौहादपूर्ण ढंग से निपटाया गया, ताकि इसका त्वरित कार्यान्वयन हो सके। रेलवे के लिए भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को त्वरित किया गया है। जब विधिक बाधाओं को दूर कर दिया गया है तो मेरी समझ में यह नहीं आता कि यह विलम्ब क्यों हो रहा है। मैं रेलमंत्री से यह स्पष्टीकरण चाहूंगा कि आखिर यह विलम्ब क्यों हो रहा है। मैं आपसे इस परियोजना को पूरा करने की मांग करता हूँ जैसा कि आपके घोषणा की थी कि इसे 10 वर्षों में पूरा कर दिया जाएगा। अमूमन 8 वर्ष अब तक बीत गए हैं। अगले दो वर्षों में, आप कदम उठाएं ताकि इस परियोजना, जिसके माध्यम से करूर को सलेम से जोड़ा जाना है, पूरा किया जा सके। आपके पास दो साल का शासन काल और हैं और इसलिए यह आवश्यक है कि इसे 2009 तक पूरा किया जाये। आवश्यक निधियां आबंटित और जारी की जाएं, ताकि इस परियोजना को शीघ्रअतिशीघ्र पूरा किया जा सकें।

सलेम-करूर रेल लाइन को बनाने के लिये कई पुलियाओं के अलावा, नदी पर एक पुल का निर्माण भी पूरा किया जाना है। मैं समझता हूँ कि निविदाएं आमंत्रित करके उन्हें अन्तिम रूप भी दे दिया गया है और मुझे आशा है कि शीघ्र ही निर्माण काल आरम्भ होगा। मैं आपसे इस परियोजना का काम संभालने और इसे शीघ्र पूरा करने का निवेदन करता हूँ।

हमारे नेता डॉ कलंगर करूणानिधि की ओर से, अपनी पार्टी द्रविड़ मुनेत्र कजगम की ओर से और तमिलनाडु की जनता की ओर से सलेम रेल मण्डल की स्थापना करने के साथ ही सलेम को इसका मुख्यालय बनाने के लिये आपको धन्यवाद देना चाहूंगा।

माननीय रेलमंत्री ने कई बार चेन्नै इगमोटा रेलवे स्टेशन को चेन्नै सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन से जोड़ने के बारे में कहा है। बाहरी स्थानों से आने वाले यात्री इन स्टेशनों के बारे में यह सोचते हैं कि चेन्नै सेन्ट्रल और चेन्नै इगमोट स्टेशन एक दूसरे से काफी दूर हैं जबकि वे एक-दूसरे के काफी नजदीक हैं। हमारे माननीय मुख्यमंत्री और नेता डा. कलंगर करूणानिधि और डा. मरून्दर अय्या द्वारा जब सलेम रेल मण्डल के उद्घाटन के अवसर पर इस ओर इशारा किया गया था। अत: मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि चेन्नै सेन्ट्रल का चेन्नै इगमोटा के साथ सीधा सम्पर्क स्थापित किया जाए। तमिलनाडु के लोग ही नहीं अपितु वे सभी यात्री भी जो देश के विभिन्न भागों से आते हैं, इस चेन्नै सेन्ट्रल के साथ चेन्नै इगमोर को रेल सम्पर्क से लाभान्वित होंगे। इस महत्वपूर्ण परियोजना को यथाशीघ्र पूरा किया जाए ताकि लोगों को यह जानकारी होने के बाद किये स्टेशन पहले से भी कहीं करीब हैं, उनका रेलवे पर विश्वास बढ़ाया जा सके।

अपराह्न 5.00 बजे

मैंने अनेक बार यह निवेदन किया है कि करूर और तिरूचि के बीच एक यात्री रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। दफ्तरों को जाने वाले, रेल कर्मचारी, विद्यार्थीकरण और मजदूर वर्ग सभी को तिरूचि को करूर को जोड़ने वाली यात्री रेलगाड़ी के चलाए जाने के बहुत

लाभ होगा। इस मांग को पूरा होने में हो रहे विलम्ब का कारण बताया गया है कि लाइनें पर्याप्त नहीं हैं। आप कह रहे हैं कि चैन्नै-तिरूचि के बीच भी जो लाइन है उसका अधिकतर हिस्सा एकल लाइन है। कम से कम विल्लुपुरम और डिण्डीगुल के बीच रेलवे लाइनों के दोहरीकरण के पश्चात् तो आप तिरूचि-करूर रेल सेवाओं में वृद्धि और विस्तार पर कार्य कर सकते हैं।

मैं इस ओर इशारा करना चाहूंगा कि करूर एक औद्योगिक शहर है और बुनकर उद्योग का गढ़ है। करूर से प्रतिवर्ष लगभग 5000 करोड़ के बुर्न हुए कपड़ों का निर्यात किया जाता है। इस प्रकार, हमारा शहर करूर अत्यधिक विदेशी मुद्रा अर्जित करता है। अत: इस महत्वपूर्ण निर्यात गढ़ पर और ज्यादा ध्यान देने की आवश्यता है। इस समय करूर से चैन्नै जाने के लिए केवल एक रेलगाड़ी है। कृपया करके कम-से-कम एक और रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। अब मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): सभापति महोदय, आपने मुझे अनुदान की अनुपूरक मांगों के संबंध में बोलने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। तेरहवीं और चौदहवीं लोक सभा में हर रेलवे बजट पर मैं अभी तक बोलता रहा हूं। मेरा क्षेत्र औरंगाबाद है, लेकिन मैं पूरे मराठवाड़ा के बारे में कहूंगा। मैंने इस सदन में मराठवाड़ा रेलवे के बारे में कई बार मामला उठाया है और उसका नतीजा भी अच्छा निकला है। यह नीतीश कुमार, ममता जी के समय में शुरू हुआ और माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने मराठवाड़ा के लिए मदद की, अभी माननीय मनमोहन सिंह जी की सरकार भी माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी के माध्यम से मदद करने के लिए बहुत आगे आए है, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। लालू प्रसाद जी हमेशा कहते हैं कि बीस-पच्चीस हजार करोड़ रुपए मुनाफा हुआ, किसी सरकार या किसी मंत्री ने यह नहीं किया जो लालू प्रसाद जी ने किया है, इसके लिए मैं उनका अभिनंदन करता हूं। अगर वे यहां होते तो ज्यादा अभिनंदन करता। 7 दिसंबर से लातूर-उस्मानाबाद, जो रेल शुरू होने वाली है, मैं उसका अभिनंदन भी करता हूं। रेलवे का क्षेत्र बहुत बड़ा है, सभी सांसदों के क्षेत्रों की डिमांड होती है, यह डिमांड कभी कम नहीं होगी यह तो बढ़ेगी। लेकिन एक बात जरूर है कि रेल में यात्री बहुत ज्यादा बढ़ते जा रहे हैं, यातायात बढ़ रहा है। इसके लिए केन्द्र सरकार को ज्यादा से ज्यादा अनुदान करना चाहिए, अभी तक 60,000 करोड़ की डिमांड की है अगर अगर उससे भी ज्यादा दी है तो कोई बड़ी बात नहीं है।

अपराह्न 5.05 बजे

[श्री वरकला राधाकृष्णन *पीठासीन हुए*]

सभापति महोदय, मैं यह कहूंगा कि मेरा एक बहुत पुराना मामला अभी तक पैंडिग है। जो हमारा मराठवाड़ा है, मैं उसके बारे में बताना चाहता हूं कि जिस समय हिंदुस्तान की रचना हुई थी, भाषावार प्रांतवार रचना के माध्यम से अलग-अलग भाषा के जो स्टेट्स थे, उसमें एक ही स्टेट में एक ही भाषा के पूरे जिले वहां एकत्र किये गये और ऐसी भाषा और पंच की रचना हुई। वैसे ही हमारा मराठवाड़ा पहले आंध्र प्रदेश की निजाम स्टेट में था, उसके बाद आंदोलन हुआ और 1960 में महाराष्ट्र का निर्माण हुआ और हम लोग महाराष्ट्र में आये। हम मराठी भाषी मुम्बई से जोड़े जाते हैं और हमारे महाराष्ट्र की कैपिटल मुम्बई है। हमने हमेशा यह डिमांड की है और सारे मराठवाड़ा में यह आंदोलन चलता रहा है कि साउथ-सैन्ट्रल रेलवे में जो हमारा नांदेड़ डिवीजन है, वह नांदेड़ डिवीजन मुडखेड़ और धामाबाद से लेकर उसे सैन्ट्रल रेलवे में जोड़ा जाए। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। एक समय इसके बारे में कैबिनेट में प्रस्ताव भी आने वाला था, लेकिन बिहार में कुछ घटना होने के कारण वह पीछे चला गया। मैं लालू प्रसाद जी, वेलु जी और राठवा जी से विनती करूंगा कि मराठवाड़ा की जो मांग है कि उसे साउथ सैंट्रल रेलवे से निकाल कर सैंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए। चूंकि हमारा सारा सम्पर्क मुम्बई से रहता है, हैदराबाद से इतना सम्पर्क नहीं रहता है। इसलिए मुम्बई स्थापित करने के लिए कृपया हमारी यह मांग मंजूर करें।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जो हमारी पांच रेल लाइनें मराठवाड़ा की थीं, जिसमें मुडखेड़-आदिलाबाद, सिंकदराबाद-मुडखेड़-जनकमपेट-बोधन तीसरा अकोला-पूर्णा चौथा मिरज-लातूर और पांचवां अहमदानगर-बीड-परलीवैजनाथ, इनमें से मुडखेड़-आदिलाबाद पूरा हो गया है। इसके अलावा मुडखेड़, जनकमपेट, बोधन भी पूरा हो रहा है। अकोला-पूर्णा हो सकता है कि तीन-चार महीने में पूरा हो जायेगा। इन तीन प्रोजैक्ट्स के लिए मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि तीनों प्रोजैक्ट्स शीघ्र गति से पूरे हो रहे हैं। मिरजलातूर का भी हो रहा है। लातूर-उस्मानाबाद का सात दिसम्बर को लालू जी के हाथ से शुभारम्भ भी है। लेकिन अहमदनगर-बीड-परलीवैजनाथ पर 428 करोड़ रुपये लगने वाले हैं और अभी तक यह शुरू नहीं हुआ है। इसके लिए 10-15 करोड़ रुपये मिलते हैं, लेकिन यह भी खर्च नहीं होते हैं। यह मार्ग इतना जरूरी है कि अगर यह हो गया तो बहुत बड़ा काम होगा। चूंकि इसके लिए कई आंदोलन हुए हैं। मराठवाड़ा के बीड शहर में रेलवे नहीं है। यदि यह काम पूरा हो गया है तो इससे पश्चिम महाराष्ट्र से मराठवाड़ा जुड़ जायेगा। मैं आपसे विनती करता हूं कि अभी आने वाले बजट में हमने मराठवाड़ा की जो पांच लाइनों का जिक्र किया है, इस पर छ: सौ करोड़ रुपये खर्च होने वाले हैं। मैं लालू जी का अभिनन्दन करता हूं कि उनके कार्यकाल में जो बीस हजार करोड़ रुपये का रेलवे को प्रोफिट हुआ है, उसमें आप हमारे

[श्री चंद्रकांत खैरे]

मराठवाड़ा को छः सौ करोड़ रुपये दे दें, मैं आपसे इसके लिए विनती करता हूं। यदि इस प्रोजैक्ट के लिए छः सौ करोड़ रुपये मिल गये तो हमारे मराठवाड़ा की जो आज तक की मांग है, वह पूरी हो जायेगी।

महोदय, यहां सप्लीमैन्ट्री डिमांड पर चर्चा चल रही है और सप्लीमैन्ट्री डिमांड की किताब में हमारा साउथ सैन्ट्रल रेलवे और सैन्ट्रल रेलवे के बारे में कुछ नहीं आया है। इसलिए रेलवे बजट के बारे में हमें जो भी मुद्दे रखने हैं, उन्हें हम आज ही रखेंगे, ताकि रेलवे बजट बनाते समय हमारे इन मुद्दों को मंत्री जी नजरअंदाज नहीं कर सकेंगे, बल्कि उनका रेफरेंस लेंगे।

इसके अलावा हमारी एक और महत्वपूर्ण मांग है। मैं वेलु जी से कहूंगा कि साउथ के लोग हमारे यहां शिरडी के दर्शन करने आते हैं और महाराष्ट्र के लोग साउथ में तिरूपति जी के दर्शन करने जाते हैं। हमारे यहां साई बाबा हैं तो उनका दर्शन तो हम लोग हमेशा ही करते हैं। लेकिन हम लोगों को तिरूपति का आकर्षण है। साउथ में चाहे आंध्र प्रदेश हो, तमिलनाडु हो या कर्नाटक हो, वहां से सब लोग हमारे यहां साई बाबा के दर्शन करने के लिए शिरडी आते हैं। इस तरह से तिरूपति से शिरडी को जोड़ने के लिए एक रास्ते के बारे में मैंने कई बार बोला है। हमारे यहां भारतीय जनता पार्टी के एक विधायक थे, जो अभी नहीं रहे, उनका उनका नाम बसैये बंधु था। उन्होंने कई बार इसके लिए मांग की थी और कई बार आंदोलन भी किया, लेकिन वह सफल नहीं हुए। हम उनके नाम से यह कहना चाहते हैं। रोटेगांव-पुनतम्बा लाइन पर 37 करोड़ रुपये लगने वाले हैं। यदि यह पैसा खर्च कर दिया गया तो शिरडी और तिरूपति की लाइन पूरी तरह से क्लियर हो जायेगी। मेरे साथ साउथ के एम. पीज. भी एक बार साउथ सैन्ट्रल रेलवे की मीटिंग में थे, उन्होंने भी इसके लिए प्रपोज किया था। लेकिन कुछ भाग जो सैन्ट्रल रेलवे में आता है और कुछ भाग साउथ सैन्ट्रल में आता है। इसलिए हम महाराष्ट्र के लोग डिमांड करते हैं कि हमें साउथ सैन्ट्रल रेलवे नहीं, सैन्ट्रल रेलवे चाहिए, क्योंकि हमारे ऊपर अन्याय होता है।

लालू जी आइए। मैंने आपका स्वागत किया है और यहां मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। हमारे मराठवाड़ा के लिए आपने बहुत अच्छा काम किया है और 7 तारीख को आप हमारे उस्मानाबाद में भी रेल शुरू करने के लिए जा रहे हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र के लोग जो शिरडी, साईं बाबा का दर्शन करते है और तिरूपति हमेशा जाते हैं और साउथ वाले तिरूपति से लेकर शिरडी में आते हैं। इस रास्ते को डाइरेक्टली जोड़ने वाला जो रास्ता है वह रोटेगांव-पुनतम्बा है। वेणु जी, लालू प्रसाद जी आ गये हैं, इसलिए मैं एक चांस ले रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से एक विनती करता हूं कि रोटेगांव-पुनतम्बा का अगर आप एक सर्वे करवा दें तो ठीक हो जाएगा। सर्वे कराने के बाद यह ट्रेन चालू हो जाएगी तो सारे लोग जा सकते हैं और मैं आपसे कई बार विनती कर चुका हूं तथा आपको कई बार लोगों ने कहा है।

[अनुवाद]

सभापति महोदयः अभी बहुत सारे सदस्यों को बोलना है। ऐसा रहा तो यह चर्चा मध्यरात्री तक चलेगी। हमें दूसरों को भी बोलने का मौका देना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरेः सभापति जी, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। जो हमारे मनमाड़-मुंदेड़-मराठवाड़ा और महाराष्ट्र का एक मेन भाग है, उसमें सिंगल लाइन है। उसे डबल लाइन करके उसका इलैक्ट्रिफिकेशन कर दीजिए ताकि मुम्बई से सीधे आ सके ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदयः जो बोलना चाहते हैं वे अपना लिखित वक्तव्य प्रस्तुत कर सकते हैं, जिससे समय की बचत हो सके। आप जो भी कहना चाहते हैं, लिखित में दें सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरेः सर, मेरा भाषण चालू है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदयः श्री खैरे आप भी अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित आवश्यकताओं को लिखित में दे सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरेः सर, शिवसेना से तो 12 सांसद हैं और अगर आप थोड़ा समय नहीं देंगे तो महाराष्ट्र के साथ अन्याय हो जाएगा।...*(व्यवधान)* मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि जो हमारा शोलापुर-जलगांव एक बड़ा पुराना मार्ग है जिसके लिए जलगांव से शोलापुर जोड़ने के लिए कई स्वतंत्रता सेनानियों ने आंदोलन किया था।...*(व्यवधान)* खांदेश से पश्चिम महाराष्ट्र मराठवाड़ा से रेल जाएगी, यह एक बहुत पुरानी मांग है। आप सर्वे करा दीजिए क्योंकि अगर सर्वे हो गया तो शोलापुर-तूलजापुर-धाराशुर-उसमानाबाद-गेबराई-पैठण-संभाजीनगर-औरंगाबाद-सिल्लोर-अजन्ता-जलगांव ऐसा यह मार्ग है। आप सर्वे का आदेश अगर दे देंगे तो सर्वे एक साल-डेढ़ साल तक होता रहेगा। फिर जो आपने 20,000 करोड़ रुपये जो आपने प्रॉफिट

कमाया है जिसका मैंने अभिनंदन किया है उसी में से खर्च कराइए ...*(व्यवधान)* सर, जालना-खमगाँव का भी यही केस है। इसका भी सर्वे कराने के लिए बोल दीजिए।...*(व्यवधान)* सचखंड एक्सप्रैस जिसके लिए मैंने आपसे विनती की है और आपने पूरे सात दिन चालू करने के लिए कहा है। सचखंड एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी नहीं है। सिख समुदाय के लोग वहां आएंगे तो उसमें ए. सी. प्रथम श्रेणी की व्यवस्था के लिए मैं आपसे विनती करता हूं। ...*(व्यवधान)* सर, दो-तीन नयी ट्रेन चालू करने के लिए मैं आपसे विनती करता हूं। बैंगलोर की ट्रेन नांदेड़ से चालू होती है। नांदेड़-बैंगलोर जो हम्पी एक्सप्रैस चलती है, वह नांदेड़ से चार दिन चलाई जाए और तीन दिन हमारे औरंगाबाद से चलाई जाए, ऐसी मैं विनती करता हूं। मेगा ब्लॉक के लिए भी मैं आपसे कहना चाहता हूं,

[अनुवाद]

नांदेड डिवीजन के बड़े खण्ड का जो कार्य प्रगति पर था वह निधियों के अभाव में बाधित हुआ है।

[हिन्दी]

आप कुछ भी करिए लेकिन फंड्स दीजिए। फंड्स सिर्फ पांच करोड़ मिलने वाले हैं।

[अनुवाद]

अत: कार्य पूरा करने के लिए अतिरिक्त निधियों की आवश्यकता है।

[हिन्दी]

गूरूतागड़ी कार्यक्रम के समय में नांदेड़ का भी यह काम हो जाएगा।

सर, मैंने आपसे विनती की थी। आपने पटना गाड़ी चालू की है। मैंने आपका अभिनंदन किया कि पटना...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री ब्रह्मानंद पंडा, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी शामिल नही किया जाएगा। श्री पंडा कृपया अब आप बोलिए। वे नहीं रोंकेगे।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: श्री ब्रह्मानंद पंडा के भाषण के अलावा कार्यवाही वृत्तातं में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: माननीय मंत्री जी आप की उपस्थिति के कारण वे बोलना बंद नहीं करेंगे।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: सभापति जी, मेरा माननीय सदस्य से आग्रह करना है कि यह सप्लीमेंटरी और छोटा बजट है जिस पर हम भी छोटा भाषण करेंगे, वे भी संक्षिप्त में बोलें। जब हम रैगुलर बजट फरवरी में लायेंगे, तब तवा गर्म रहेगा तो हथौड़ा मारने से हम काम कर सकेंगे। इसलिये अपने सैगमेंट के बारे में थोड़ी बात रखें। हम जी. एम की मीटिंग कराते हैं, उसमें आपके लिखित सुझावों को रखने से अच्छा होगा। अगर आप लिखित में जो दे देंगे, हम उस समय तक अध्ययन कर लेंगे। जो माननीय सदस्य ज्यादा बोले हैं, हमने उन्हें डांटा भी है। इसलिये माननीय सदस्य अपने अपने सुझाव दें ताकि हम भी 8 बजे तक इस सप्लीमेंटरी बजट को पास कर देंगे।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: वे माननीय सदस्य जो चर्चा में भाग लेना चाहते हैं कृपया वे माननीय मंत्री जी के सुझावों का पालन करें। उन्होंने जो कुछ कहा है यह एकदम सही है। यह चर्चा केवल अनुदानों की अनुपूरक मागों के बारे में है, जो चालू वर्ष में किए जाने वाले अतिरिक्त व्यय के लिए है। वे किसी नई योजना को आंरभ नहीं कर सकते हैं। आप इन परियोजनाओं पर तब बोल सकते हैं जब मुख्य रेल बजट प्रस्तुत किया जायगा। ये सभी मामले तब उठाए जा सकते हैं। यह चर्चा केवल चालू परियोजनाओं पर किये जाने वाले अतिरिक्त व्यय से संबंधित हैं। अत: अपना भाषण सीमित रखें, जैसा कि माननीय मंत्री जी द्वारा सुझाव दिया गया है।

...(व्यवधान)

***श्री ए. साई प्रताप** (राजमपेट): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी द्वारा प्रस्तुत विधेयक का समर्थन करता हूँ।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री ए. साई प्रताप]

महोदय, मैं आंध्र प्रदेश के रायलसीमा के एक पिछड़े क्षेत्र का निवासी हूँ। महोदय, मैंने रायलसीमा जिले के क्षेत्रों की जरूरी आवश्यकताओं संबंधी एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। महोदय यह प्रस्ताव मुख्यत: नई रेल लाइन के संबंध में है, जिसके बारे में इस सम्माननीय सभा में अनेक बार चर्चा की गई है। महोदय कड़पा, बंगलौर के मध्य नई लाइन एक महत्वपूर्ण लाइन है, जो एल आर. पल्ली रापाचुरी माधवपल्ली रामासमुन्द्रम कोलार बंगलौर से होकर गुजरती है पिछले प्राक्कलन में इसकी लागत 673.71 करोड़ रु. दिखाई गई है। महोदय माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने अपने पिछले बजट भाषण में कहा था कि कडडुपा बंगलौर की इस लाइन के निर्माण प्राथमिकता आधार पर विचार किया जाएगा, क्योंकि आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री ने कुल लागत में से 50 प्रतिशत लागत का योगदान देने के लिए सहमति जताई है।

महोदय मैं अनुरोध करता हूं कि कृपया आप इस लाइन को यथाशीघ्र अनुमति एवं स्वीकृति दें, ताकि यह लाइन अत्यधिक पिछड़े और नक्सल प्रभावित क्षेत्रों को जोड़ सके। यह लाइन आंध्र प्रदेश और कर्नाटक राज्य के सात या इस से अधिक विधानसभा क्षेत्रों की सीमाओं से होकर गुजरती है।

महोदय, आर ओ आर घटक 14 प्रतिशत से अधिक हो गया है अत: उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए पिछड़े क्षेत्र के लोगों के लिए इस लाइन को कृपया शुरू करवाइए और आज अथवा वर्ष 2008-2009 के आगामी बजट में इसकी घोषणा कीजिए और उन व्यक्तियों को इसका लाभ प्रदान कीजिए जिन्हें इसकी आवश्यकता है और जिन्हें पिछले 60 वर्षों से इसका इंतजार है।

महोदय, मैं पुन: यह बात आपकी जानकारी में लाना चाहता हूँ कि सबसे पुरानी रेलवे लाइनों में से एक पकालाधरमा वनम रेल लाइन कि अमान परिवर्तन हेतु पिछले बजट में केवल 85 करोड़ रु. ही जारी किए गये थे। महोदय, कृपया आने वाले बजट में 150 करोड़ रु. जारी करें और यह सुनिश्चित करें कि इस लाइन का कार्य उतने ही वर्षों में पूरा जो जाये, जैसा कि वादा किया गया और आपने आपने पिछले बजट भाषण में कहा था।

महोदय, इरागुंटला और नंदपाल के मध्य जाने वाली नई लाइन को पूरा करने के लिए 127 करोड़ रु. और आबंटित करें ताकि हैदराबाद जाने तथा आंध्र प्रदेश के अनेक तटीय इलाकों और यहां तक कि दिल्ली के लिए छोटा मार्ग बन सके। महोदय, आर बी एवं आर पूर्वी के संबंध में आंध्र प्रदेश राज्य में 50% हिस्सेदारी के आधार पर विचार किया जाए। महोदय, मैं नदालोर से गूटटी के मध्य काफी समय से लंबित दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण कार्य को पूरा करने के लिए आपका ध्यान आकर्षित करता हूँ क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण तथा रेलवे के राजस्व अर्जित करने वाली लाइन है।

महोदय, ई एम यू तथा डी एम यू ट्रेनों को नंदालोर से रेनीगुंटा के मध्य और नंदालोर से थाड़ीपत्री के मध्य डी एम यू ट्रेन चलायी जायें। महोदय आपने अपने पिछले बजट भाषण में इन ट्रेनों को चलाने का वादा किया था। अत: यदि आप इन ट्रेनों को पहली बार चलाने पर विचार करते है तो लोग इन सुविधाओं का लाभ उठाऐंगे। महोदय इन्हीं शब्दों के साथ, मैं पुन: इस विधेयक का समर्थन करता हूँ तथा अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री ब्रह्मानन्द पंडा (जगतसिंहपुर): माननीय सभापति महोदय मैं वर्ष 2007-2008 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) के संबंध में चर्चा में भाग लेने का यह मौका देने के लिए आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूँ।

मैं बीजू जनता दल का प्रतिनिधित्व करता हूँ, जो कि उड़ीसा राज्य का एक क्षेत्रीय दल है। रेलवे ने इस देश के आर्थिक, सामाजिक, और सांस्कृतिक उत्थान में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई हैं। अवसंरचना का प्रश्न है देश के किसी भी भागे के साथ भेदभाव नहीं बरता जा सकता अथवा अनदेखी नहीं की जा सकती।

मेरा राज्य विशिष्ट है। इसके पास विपुल खनिज भंडार हैं, उत्कृष्ट पर्यटन स्थल हैं तथा कुशल मानव संसाधन है। मेरा राज्य जगन्नाथ भगवान की पवित्र भूमि है जो अनंतकाल से शांति, सुख, सार्वभौमिक भाईचारे तथा राष्ट्रीय एकता का संदेश देते आ रहे हैं। माननीय मंत्री जी कर्मठ है और उन्होंने इस देश के विभिन्न क्षेत्रों के सर्वांगीण विकास हेतु देश भर में व्यापक कार्य किया है।

इस परिप्रेक्ष्य में, मैं माननीय रेल मंत्री से अपील करना चाहता हूँ कि जहां तक रेल अवसंरचना का विकास का प्रश्न है उड़ीसा के साथ भेदभाव नहीं किया जाना चाहिए।

महोदय, उड़ीसा के माननीय मुख्यमंत्री, जिन्होंने राज्य में औद्योगिक क्रांति की शुरूआत की है, ने हाल ही में विभिन्न इस्पात संयंत्रों, विद्युत संयंत्रों तथा उड़ीसा की तटीय रेखा के साथ उच्च क्षमता वाले पतन के निर्माण के लिए अनेक समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं। उड़ीसा, जो कि एक पिछड़ा राज्य है को समुचित आर्थिक उत्थान की आवश्यकता है। जैसा कि माननीय रेल मंत्री गरीबों, आम आदमी, दलितों के उत्थान की बातें करते हैं, यह उनके लिए बाध्यकारी है कि वे उड़ीसा की रेल अवसंरचना का विकास करें, क्योंकि यह अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति बहुल क्षेत्र हैं। राज्य के अधिकांश भागों में, रेलवे नेटवर्क नहीं है और जनजातीय लोगों ने अभी तक रेल क्रांति नहीं देखी है और वे भारतीय रेल के सेवा नेटवर्क से बाहर हैं।

महोदय भिन्न-भिन्न मौकों पर हमने माननीय मंत्री को अभ्यावेदन भी दिए थे, जिससे यह बात उनके ध्यान में लाई जा सके कि

कई चालू परियोजनाएं पूरी नहीं हुई हैं, जिसके परिणामस्वरूप राज्य बहुत त्रस्त हैं। चूंकि यह उड़ीसावासियों की आर्थिक समृद्धि के मामले से संबंधित है, अत: मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि चालू परियोजनाएं कब तक पूरी हो जायेंगी। वर्ष 1992 तथा 1995 में आरम्भ की गई परियोजनाएं अभी पूरी नहीं हो पाई हैं क्योंकि इन परियोजनाओं को पर्याप्त मात्रा में धनराशि का आबंटन नहीं किया गया है। इसीलिये रेल संबंधी स्थायी समिति के सभापति तथा सदस्यों ने इस संबंध में चिंता व्यक्त की चूंकि उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ राज्य है, अत: ये परियोजनाओं को पूरा करने का काम युद्ध स्तर पर किया जाना चाहिये।

महोदय, मैं यहाँ उल्लेख करना चाहूँगा कि खुर्दा-पुरी रेल लिंक का दोहरीकरण करना समय की माँग है। मेरे नेता माननीय श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी द्वारा यह मामला बहुत बार प्रकाश में लाया गया है।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं, पुरी एक आध्यात्मिक केन्द्र बन चुका है और यह न केवल भारतीयों अपितु विदेशियों के लिए आकर्षण का भी केन्द्र है। जैसा कि आप जानते हैं, एक मुस्लिम सलालबेग और अनुसूचित जाति का एक व्यक्ति दासिया बौरी, दोनों भगवान जगन्नाथ के परम भक्त थे। अत: भगवान जगन्नाथ विश्व बंधुत्व, साम्यवाद, समाजवाद के प्रतीक हैं। वे सभी धर्मों और विश्वास में समाये हैं।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब माननीय मंत्री जी ने पहले ही सारी स्थिति स्पष्ट कर दी है। सदस्य केवल अपने बिंदु प्रस्तुत कर सकते हैं। अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर चर्चा है और सरकारी संकल्प है। अत: कोई भी परियोजना चर्चा में नहीं उठाई जायेगी।

...(व्यवधान)

श्री ब्रह्मानन्द पंडा: महोदय, पैरादीप-हरीदासपुर रेल परियोजना तथा महानदी नदी पुल पर दूसरा पुल आदि सभी महत्वपूर्ण परियोजनाएं अभी तक पूरी नहीं हुई हैं। अत: मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि वे इन्हें प्राथमिकता दें। जहाँ तक राज्य के अन्य हिस्सों यथा पश्चिमी उड़ीसा तथा दक्षिणी उड़ीसा का संबंध है ये हिस्से रेल अभी तक रेल मार्ग से ठीक तरह से नहीं जुड़े हुए हैं।

महोदय, हम लोग स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। जैसा कि आप जानते हैं, वीर सुरेन्द्र साई जयराज गुरू, बौक्सी जगबंधु विद्याधर महापात्र आदि साई ने देश की स्वतंत्रता में अपूर्व योगदान दिया।

मैं माननीय मंत्री जी से अपील करूँगा कि इन महान स्वतंत्रता सेनानियों, जिन्होंने अंग्रेजों को भगाने में इतना बड़ा योगदान दिया, के नाम पर कुछ सुपर फास्ट एक्सप्रेस गाड़ियां पुरी से दिल्ली और सम्बलपुर से दिल्ली के लिये चलाई जाएं। पूरा देश रेलमार्ग से जुड़ा होना चाहिये।

मैं अब गरीब रथ के बारे में कहना चाहूँगा। यह गरीब लोगों का सपना था। एक गरीब रथ उड़ीसा से भी चलाया जाना चाहिये था। मेरे मुख्य मंत्री जी ने मांग की थी कि उड़ीसा राज्य को रेल अवसंरचना में सुधार तथा विकास की विशेष योजना के अंतर्गत 2000 करोड़ रुपये लिये जाने चाहिये। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपकी पार्टी का काम खत्म हो गया है। आप यह लिख कर दे सकते हैं। अभी हमारे पास समय नहीं है।

श्री ब्रह्मानन्द पंडा: गाड़ियों, की आवृत्ति एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा है। अत: मैं आपसे निवेदन करूँगा कि इस पर विचार करें। यदि माननीय सभापति जी मुझे अनुमति दें तो मैं अपनी मांगे लिखित रूप में सभा पटल पर रख दूँगा। चूंकि आपने मुझे काफी समय दिया, अत: मैं हृदय से आपका धन्यवाद करता हूँ।

***श्री प्रह्लाद जोशी** (धारवाड़ उत्तर): हुबली-धारवाड़ जुड़वां शहर बंगलौर के बाद कर्नाटक का दूसरा बड़ा शहर है। यह शहर बड़े व्यापार केन्द्र तथा सूचना प्रौद्योगिकी के हब के अलावा जाना माना शैक्षणिक केन्द्र भी है। चूंकि शहर व्यापार और उद्योग में भी तेजी से तरक्की कर रहा है, रेलवे यात्रियों की संख्या भी तेजी से वृद्धि हुई है। वर्तमान में हुबली और बंगलौर के मध्य दो इंटरसीटी रेलगाड़ियां चल रहीं हैं जो हुबली जंक्शन से शुरू होती है। धारवाड़ा हुबली से सिर्फ 20 कि. मी. दूर है और लोग यह लगातार मांग कर रहे हैं कि इंटरसीटी को धारवाड़ तक बढ़ाया जाए। मैंने यह मामला अनेक बार दक्षिण पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक से लेकर रेल मंत्री तक के साथ उठाया है। लोगों द्वारा भी आंदोलन किए गए। यह मांग वास्तविक है तथा उचित भी है। दुर्भाग्य से रेलवे ने लोगों की इस मांग पर ध्यान नहीं दिया है।

हुबली-धारवाड़ के रेल यात्रियों की यह बराबर मांग रही है कि हुबली से बंगलौर तथा हुबली से मुंबई के बीच नई रात्रि रेल गाड़ी चलाई जाए। इन लाइनों पर यात्रियों की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। जनता की लगातार अपील के बाद भी रेलवे ने इस मांग को पूरा नहीं किया है इसलिए लोग अधीर हो रहे है।

रानीचेन्नमा एक्सप्रेस के समय के परिवर्तन की भी मांग उठाई है। चूंकि रेलगाड़ी सं. 6590,6589 समय पर नहीं चल रही है

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

[श्री प्रह्लाद जोशी]

इसलिए लोग इस बात पर जोर दे रहे हैं कि यह रेलगाड़ी मीरज के बजाय कोइलापुर स्टेशन पर समाप्त होनी चाहिए। इस रेलगाड़ी का अपने निर्धारित समय से देरी से चलने का मूल कारण इसे अनावश्यक रूप से कोइलापुर तक चलाना है। इसी कारण-वश एस डब्ल्यू आर को अनेक बार यह सुझाव दिया गया है कि रानीचेन्नमा एक्सप्रेस को बंगलौर और हुबली दोनों जगह से रात दस बजे चलाया जाए।

मैं आग्रह करता कि सरकार दक्षिण-पश्चिम रेलवे, हुबली से संबंधित निम्नलिखित मामलों पर ध्यान दे:-

हुबली-एनकोफा एस एम ई. डब्ल्यू-ब्राडगेज लाईन "यह एक आदर्श परियोजना है जो इस क्षेत्र की आर्थिक उन्नति के नये युग का सूत्रपात करने में सक्षम है और इसे भारत सरकार द्वारा अनुमोदन मिलने ही वाला है। इस पृष्ठभूमि में यह अनुरोध है कि इस वित्तीय वर्ष में इस कार्य हेतु पर्याप्त निधि आबंटित की जाए।

रेलगाड़ियों तथा रेलवे स्टेशनों का अनुरक्षण तथा स्वच्छता:-दक्षिण पश्चिम रेलवे से संबंधित अनेक रेलगाड़ियों के अनुरक्षण तथा परिचालन से संबंधित जनता से अनेक गंभीर शिकायतें प्राप्त हुई हैं। अधिकांश बोगियां बहुत गंदी रहती हैं तथा इनकी समय समय पर सफाई भी नहीं होती है। उदाहरण के लिए हुबली और बंगलौर के बीच चलने वाली प्रात: इंटरसीटी ट्रेन में अनेक अनियमितताएं है जैसे यह रेलगाड़ी हमेशा अपने निर्धारित समय से देरी से चलती है तथा फेरीवाले कई तरह की परेशानियां खड़ी करते हैं तथा रेलवे कर्मचारी यात्रियों की तकलिफों पर ध्यान नहीं देते हैं। यही हाल रानीचेन्नमा, गोआ एक्सप्रेस और विभिन्न स्थानों के बीच चलने वाली अन्य कई महत्वपूर्ण एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का भी है। आरक्षित बोगियों में यात्रियों का घुसना एक आम बात है जिस पर कोच कंडक्टर तथा टी टी ई मूक दर्शक बने रहते हैं। इसीलिए लोग शिकायत करते हैं। यह सब रेल कर्मचारियों की मिली-भगत से ही होता है। मैं यह बात बार-बार रेलवे प्राधिकारियों की ध्यान में लाता हूँ परन्तु व्यवस्था को सुधारने के लिए कुछ नहीं किया जा रहा है। मैं रेल मंत्री से रेलवे में स्वच्छता बनाए रखने तथा लम्बी दूरी के रेलगाड़ियों के बोगियों की समय-समय पर सफाई सुनिश्चित करने के लिए तत्काल कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूँ।

दक्षिण-पश्चिम रेलवे द्वारा स्थानीय संसद सदस्यों की अनदेखी किया जाना: महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात रखना चाहता हूँ कि दक्षिण पश्चिम रेलवे के प्राधिकारी विभिन्न विकासात्मक परियोजनाओं को आरंभ करने के लिए आयोजित विभिन्न कार्यक्रमों में स्थानीय संसदं सदस्यों को आमंत्रित नहीं करते हैं। वे सरकार द्वारा समय-समय पर जारी शिष्टाचार संबंधी दिशानिर्देशों के पालन के बारे में गंभीर नहीं है। यहां तक कि वे ऐसे कार्यक्रमों के बारे में स्थानीय संसद सदस्य तथा लोगों के प्रतिनिधियों को सूचित करने की शिष्टता भी नहीं दिखाते हैं। हाल ही में समाचार पत्र पढ़ने पर मुझे पता चला कि दक्षिण पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक ने कई कार्यक्रमों का स्वयं ही उद्घाटन किया। इन कार्यक्रमों में मेरी उपस्थिति तो दूर की बात है यहां तक कि मुझे औपचारिक रूप से निमंत्रित भी नहीं किया गया। इससे जनता में गलत संदेश जाता है कि स्थानीय प्रतिनिधि रेलवे के विकासात्मक कार्यों का समर्थन नहीं करते हैं। सरकार को इसे गंभीरता से लेना चाहिए।

उपरोक्त के मद्देनजर मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इन सभी मांगों पर गंभीरता से ध्यान दें तथा लोगों को अब जो असुविधा हो रही है उसे दूर करें।

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): माननीय सभापति महोदय यह चर्चा कतिपय राशि के संबंध में अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर हो रही है तो इस चर्चा का दायरा बहुत सीमित है।

सभापति महोदय: इस चर्चा का दायरा बहुत सीमित हैं।

श्री प्रबोध पाण्डा: मैं यही तो बता रहा हूँ इसलिए इस विषय पर चर्चा की गुंजाइश बहुत सीमित है।

इसी के साथ मैं माननीय मंत्री के कार्यनिष्पादन की सहायता करता हूं कि उन्होंने रेलवे को सही दिशा दी। मैं उनके विशेषकर रेलवे के मामले में हमारे देश के पिछड़े वर्गों को लाभ पहुंचाने संबंधी विचारों की सराहना करता हूँ। परन्तु यह विचार विभिन्न क्षेत्रों में परिलक्षित नहीं हैं।

सर्वप्रथम मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बात करूँगा हांलाकि यह सीमित क्षेत्र के लिए है अर्थात् यह केवल पांच जोनल क्षेत्रों के लिए ही है। अत: यह भेदभावपूर्ण है। अन्य जोनों की समस्याओं पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। दक्षिण पूर्व रेलवे की पूरी तरह से अनेदेखी की गई है। मेरा पहला मुद्दा यह है कि अनुपूरक मांगों का दायरा चाहे कितना भी सीमित हो इसे भेदभावपूर्ण नहीं होना चाहिए।

अब मैं भूमि संबंधी समस्या पर बात करूंगा। मैं रेलवे द्वारा अपनी भूमि अतिक्रमणकारियों से वापस लेने हेतु की गई पहल की आमतौर पर सराहना और समर्थन करता हूँ। परन्तु फिर भी यह बात है जिसकी जानकारी श्री लालूजी तथा श्री वेलुजी को भी है कि, विभिन्न रेलवे स्टेशनों से सटी रेलवे भूमि पर अनेक लोग रहते हैं जो आज से नहीं अनेक दशकों से रह रहे है। अत: यदि आप उनको अतिक्रमण करने वालों के समकक्ष रखेंगे तो समस्या नहीं सुलझेगी क्योंकि ऐसे हजारों लोग हैं जो रह रहे हैं।

मैं खड़गपुर रेलवे स्टेशन का उल्लेख करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जानते है कि 30,000 से अधिक लोग रेलवे भूमि पर रह रहे हैं। वे अपना स्थान छोड़कर यहां तब आकर बसे थे जब खड़गपुर रेलवे जंक्शन बना था। यदि आप उन्हें रेलवे की भूमि से हटाते हैं तो दूसरी सामाजिक समस्या खड़ी हो जाएगी अत: आपको इस पर विचार करना होगा।

जब मैं दिल्ली से संबंधित उन अधिनियमों एवं विधेयकों का हवाला देना चाहूँगा, जिन्हें इसी सभा में पारित किया गया है। दिल्ली नगर निगम क्षेत्र में सीमांत किसान, गरीब वर्ग, दलित लोग दशकों से रह रहे हैं। हमने उनके लाभार्थ कुछ विधेयक पारित किए हैं। इसलिए रेल विभाग को भी इसी के अनुरूप अपने मामले के बारे में सोचना चाहिए। जो लोग दशकों से रेल भूमि में रह रहे हैं। उन गरीब लोगों की समस्याओं पर उचित रूप से विचार-विमर्श किया जाना चाहिए।

दूसरा, भूमि को पटटे पर दिए जाने के बारे में मैं यह कहना चाहूंगा कि आप इन जमीनों को वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए पटटे दे रहे हैं। यह बात तो समझ में आती है।

किंतु वाणिज्यिक उद्देश्य का अर्थ यह नहीं होता है कि गरीब लोगों को लाभ नहीं मिलेगा। जब श्रीमती ममता बैनर्जी रेल मंत्री थीं, तब खड़गपुर हर ढ़ाचे को गिरा दिया गया। यह वादा किया गया था कि जब कम्प्लेक्स बन कर तैयार हो जाएगा तब गरीब लोगों को भी इसमें उचित स्थान दिया जाएगा। अब जबकि कम्पलेक्स बन कर तैयार हो गया है, तो इसका किराया इतना अधिक है कि कोई भी गरीब अथवा छोटे कारोबारी इस कम्पलेक्स में स्टॉल नहीं ले पाएगा। इसलिए रेल द्वारा निर्मित भवनों के किराए की समीक्षा की जानी चाहिए। सियालदाह में बड़ी संख्या में रेल की दुकानें खाली पड़ी हैं, किंतु कोई भी उसे लेने नहीं आ रहा है। इन रेलवे स्टॉलों को लेने के लिए एक ही मानदंड नहीं होना चाहिए। आप संयुक्त उपक्रम स्थापित करना चाहते हैं, किंतु यह न तो किसी गरीब व्यक्ति के लिए होता है न की किसी गरीब व्यवसायी अथवा मध्यम दर्जे के व्यावसायी के लिए। इसलिए नौकरों एवं मध्यम दर्जे के व्यवसायियों का भी ध्यान रखा जाना चाहिए। यही मेरी अपील है।

दूसरे, यह अच्छी बात है कि नए डिब्बों, दूसरे दर्जे के डिब्बों के निर्माण के लिए कुछ धन आबंटित की गई है। किंतु 400 किलोमीटर तक चलने वाले नए डिब्बों में भी प्रसाधन सुविधा नहीं दी गई है। जब आप दूसरे दर्जे के डिब्बों का निर्माण करते हैं तो कृपया इसे ध्यान में रखे कि कुछ ऐसे डिब्बों का निर्माण किया जाना चाहिए जिनमें प्रसाधन सुविधाएं उपलब्ध हों।

महोदय, मैं आपके समक्ष एक अन्य समस्या रख रहा हूँ। खड़गपुर जैसे कुछ स्टेशन हैं जो उच्चे स्थान पर अवस्थित है जबकि नगरपालिका निम्न स्थान पर अवस्थित है। इसलिए, ऐसे स्थलों पर किसी प्रकार की योजना संभव नहीं है। स्थानीय प्रशासन एवं रेल प्रशासन के बीच कोई समन्वय नहीं है। इसलिए, यदि रेल प्रशासन एवं इस क्षेत्र के स्थानीय नगर पालिका प्रशासन साथ मिल जाएं तो इस समस्या का समाधान किया जा सकता है। इन्हें निगम बनाया जा सकता है। मैं नहीं जानता कि रेलवे अथवा शहरी विकास विभाग इस बारे में वास्तविक प्राधिकरण कौन है। मैं इस समस्या को अभी इसलिए रख रहा हूँ ताकि उस क्षेत्र का विकास एक निगम के रूप में किया जा सके और लोगों को इससे लाभ मिले।

अब मैं क्वार्टरों के मुद्दें पर आता हूँ। बड़ी संख्या में रेल कर्मचारियों के क्वार्टरों को गिराया जा रहा है किंतु नए क्वार्टर नहीं बनाए जा रहे हैं। सड़क, जल निकास प्रणाली, बिजली सभी बुरी स्थिति में है। इसलिए आप इन सभी समस्याओं की ओर ध्यान दें।

दूसरा मुद्दा रेल लाइनों के दोहरीकरण के बारे में है। जब पूर्ण बजट प्रस्तुत किया जाएगा तो हम आपके समक्ष सब कुछ रखेंगें और मैं लालू जी को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने प्रसन्नता के साथ इससे संपर्क किया है ताकि हम उन्हें समस्याएं लिखित रूप में दे, ताकि रेलबजट में प्रत्येक समस्या को ध्यान में रखा जा सके। आप जानते हैं कि खड़गपुर से मेदिनीपुर के बीच रेल पटरी के दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो चुका है। आप इस स्थिति से अवगत है। आप इसे भली-भांति जानते हैं। इसलिए मैं समझता हूँ कि आगामी बजट में दोहरीकरण के इस कार्य को आरम्भ किया जाए। यही सारी चीजें थीं जो मुझे कहनी थीं। कुछ और मुद्दों के बारे में मैं रेल मंत्री को पत्र लिखूंगा इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

*श्री खगेन दास (त्रिपुरा पश्चिम): रेल संबंधी अनुपूरक अनुदानों की मांगों 2007-08 पर चर्चा में भाग लेते हुए, आरम्भ में मैं कहना चाहूंगा कि भारतीय रेल हमारी राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। आजादी के 60 वर्षों में इस मूल पक्ष को उचित महत्व नहीं दिया गया है। यह दुर्भाग्य है कि रेल मंत्रालय देश के दूर-दराज क्षेत्रों में संचार के इस सबसे महत्वपूर्ण तरीके को अपेक्षित लाभ पहुंचाने के लिए राष्ट्रीय दृष्टिकोण से बाहर नहीं आ पाया है। यदि यह कार्य समय पर किया गया होता तो राष्ट्रीय एकता संबंधी हमारी अनेक वर्तमान समस्याएं पैदा ही नहीं होती।

यहां मैं भेद-भाव का एक ज्वलंत उदाहरण प्रस्तुत कर सकता हूँ।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

[श्री खगेन दास]

पूर्वोत्तर राज्यों में रेल-लाइन प्रति 100 वर्ग किलोमीटर क्षेत्रफल में मात्र एक किलोमीटर से भी कम है, जो राष्ट्रीय औसत के आधे से भी कम है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के सातों राज्यों के राजधानियों को अभी रेल से जोड़ा जाना शेष है। संचार के दृष्टि से यह क्षेत्र सबसे पिछड़ा हुआ है एवं यहां के लोगों में उपेक्षा एवं वचन का भाव है। केन्द्र में जो लोग सत्ता पक्ष में हैं, वे पूर्व से सबक सीखने को तैयार नहीं हैं।

इस संबंध में, मैं माननीय रेल मंत्र का ध्यान यू पी ए सरकार के 'राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम' में किए गए वादों की ओर दिलाना चाहूंगा। मैं उद्धृत करता हूँ ''पूर्वोत्तर के सभी राज्यों को अपने अवसंरचना के उन्नयन एवं विस्तार के लिए विशेष सहायता दी जाएगी।'' मैं आशा करता हूँ कि यू पी ए सरकार अपने वादों के प्रति निष्ठावान होगी।

मेरे क्षेत्र जैपुर में मान तक रेलवे लाइन है और अगरतला तक रेल लाइन बिछाने का कार्य चल रहा है किंतु 'राष्ट्रीय परियोजना' होने के बावजूद इसमें निर्धारित समय से अधिक लग गया है।

अगरतला से सुब्रूम तक रेल लाइन का विस्तार त्रिपुरा के लोगों की बहुप्रतीक्षित मांग रही है। सुब्रूम को जोड़े जाने से बंग्लादेश के चिटगांव के साथ पूर्वोत्तर क्षेत्र को जोड़ना सहज हो जाएगा और इस संपर्क से त्रिपुरा दक्षिण-पूर्व एशिया के अन्य देशों से व्यापार के लिए एक प्रवेश द्वार बन सकता है।

बिम्सटेक एवं 'साफ्ट' के तहत भारत के जिन पड़ोसी देशों के साथ व्यापारिक समझौते हुए हैं जिनमें बंग्लादेश भी हैं। इससे पूर्वोत्तर क्षेत्र में अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं पर मालों का सतत प्रवाह सुनिश्चित होगा तथा आवाजाही में इस वृद्धि पर ध्यान देना सुनिश्चित होगा। अगंकला-सुब्रूम-चिटगांव लाइन एक आवश्यकता बन चुकी है।

त्रिपुरा सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र तीन दशकों से राष्ट्र विरोधी विद्रोह की समस्याओं से जूझता रहा है। यह एक तथ्य है कि इस विद्रोह संबंधी समस्या के मूल कारण में पिछड़ापन एवं आय विकास है। संपर्क की आधुनिक प्रणाली के तीव्र विकास से इस क्षेत्र में आमूल परिवर्तन आ सकता है।

रेल संबंधी स्थायी समिति ने भी सिफारिश की है कि मैं उद्धृत कर रहा हूँ–''पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल नेटवर्क का विस्तार नीतिगत प्रासंगिकता के दृष्टिकोण से सामाजिक-आर्थिक विकास के लिए अपरिहार्य है।''

यहां पूर्वोत्तर क्षेत्र आर्थिक रूप से सबसे पिछड़ा है। इसके बावजूद त्रिपुरा की वाम सरकार ने परियोजना की कुल अनुमानित लागत का पंद्रह प्रतिशत भाग वहन करने पर सहमति जताई है। लोगों के मस्तिष्क में उठे अनिश्चिता एवं वंचन के भाव को दूर करने में रेल संपर्क मुख्य एवं मूलभूत भूमिका अदा कर सकता है और इसलिए पिछड़े क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक विकास एवं इसके नीतिगत महत्व को देखते हुए इस रेल लाइन के अत्यधिक महत्व के ध्यान में रखते हुए इस रेल लाइन का विस्तार तत्काल (सुब्रूम) तक किया जाए।

*श्री एस. मल्लिकार्जुनैया (तुमकुर): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने विद्युतीकरण, आमान परिवर्तन और रेल लाइनों के दोहरीकरण सहित विभिन्न रेल परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान करते समय कर्नाटक राज्य के साथ भेदभाव किया है। अनेक रेल परियोजनाएं पिछले 15-20 वर्षों से रेल मंत्रालय के समक्ष लम्बित पड़ी हैं।

अत: मैं माननीय रेल मंत्री जी से सविनय निवेदन करूँगा कि वे अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) 2007-08 में कुछ अत्यधिक महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं पर विचार करें।

महोदय, वर्ष 1991 में यशवंतपुर-तुमकुर रेल लाइन के दोहरीकरण की घोषणा की गई थी जब श्री जाफर शरीफ जी रेल मंत्री थे। किंतु यह काम अभी पूरा किया जाना है। यह काम बहुत ही मंद गति से चल रहा है जिससे लोगों को बहुत असुविधा हो रही है। अत: यह काम जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। मेरे बार-बार निवेदन करने पर भी तुमुकुर-यशवंतपुर रेल लाइन के विद्युतीकरण का कार्य आरम्भ नहीं किया गया है। चूंकि तुमकुर बंगलौर से केवल 70 कि. मी. दूर है, अत: इस मार्ग पर यात्रियों की संख्या में धीरे-धीरे वृद्धि हो रही है।

तुमकुर में उपाराहली के निकट रे. उ. पु. बनाया जाना चाहिये ताकि शहर के इस हिस्से में रहने वाले 50 हजार लोगों को सुविधा हो सके। नए और पुराने दोनों ही शहर काफी भीड़-भाड़ वाले हैं।

यशवंतपुर-तुमकुर-अरासीकेर रेललाइन पर स्थित स्टेशनों को 'माडॅल' स्टेशन बनाया जाए। सभी रेलवे फाटकों पर गेट का निर्माण कराया जाए। बनासांदश और तुमकुर के बीच भी यात्रियों की संख्या बढ़ रही है। अत: इस रेल मार्ग पर और अधिक गाड़ियां चलाई जाएं।

चूंकि बड़ी संख्या में स्कूलों और कालेजों के छात्र एक्सप्रेस गाड़ियों सहित सभी रेलगाड़ियों से आते जाते हैं, अत: कराड़ी स्टेशन पर कम से कम 2 मिनट का ठहराव अवश्य दिया जाए। संबंधित प्राधिकरण को इस संबंध में आवश्यक निर्देश दिये जाने चाहिएं।

इसके अतिरिक्त नई दिल्ली और बंगलौर के बीच चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस रेल गाड़ी में सामान्य श्रेणी की 4 बोगियां और

*मूलत: कन्नड़ में सभा पटल पर रखे गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर

जोड़ दी जानी चाहिये। जहाँ तक महत्वाकांक्षी बंगलौर मेट्रो रेल परियोजना का संबंध है, धन राशि की कमी के कारण कार्य की प्रगति काफी धीमी है। अत: इस परियोजना के कार्य की गति तेज करने के लिये और अधिक धनराशि निर्गत की जाए।

मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री मेरे क्षेत्र के लोगों की इन सभी वास्तविक मांगों पर विचार करेंगे तथा मैं रेल मंत्री जी से यह भी आग्रह करूँगा कि वे और विलम्ब किये बिना इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिये आवश्यक कदम उठाएं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से पुन: आग्रह करूँगा कि वे इन सभी परियोजनाओं को और विलम्ब किए बिना पूरा कराएं।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): सभापति जी, हम उम्मीद करते थे कि माननीय मंत्री जी यहां पर रहेंगे, क्योंकि दो महीने के बाद फरवरी में फिर वे नया बजट प्रस्तुत करेंगे और जैसा लोग बता रहे हैं कि इसके आगे चुनाव होगा, इसलिए वे एक ऐसा बजट प्रस्तुत करेंगे, जिसमें बहुत सारी लुभावनी बातें होंगी। जैसा अभी माननीय मंत्री जी कह रहे थे, यह हम जानते हैं कि ये तो अनुपूरक मांगों का बजट है और यह एक आवश्यता है। हम इनको समझते हैं और इसके ऊपर कोई टिप्पणी करने की आवश्यकता हम महसूस नहीं करते हैं। अनुपूरक रूप में जो भी आवश्यक है, उसको पूरा किया जाये और उसको पास किया जाये। पर कुछ बातों की ओर हम जरूर ध्यान दिलाना चाहेंगे। मैं समझता हूं कि शायद अपने कमरे में बैठकर माननीय मंत्री जी मेरी बात निश्चित रूप से सुन रहे होंगे। 20 हजार करोड़ रुपये के लाभ की उपलब्धि और उसके साथ में गत वर्ष जो बातें माननीय मंत्री जी ने उल्लेख की कि तेज रफ्तार की लम्बी गाड़ियां, साधनों का अधिकतम उपयोग, संचालन में तालमेल, गतिशीलता, बाजार की अधिक ग्राहकोन्मुखी नीति, बजट में बढ़ोत्तरी माल भाड़े में कटौती, कम खर्च, व्यय में कमी, मुनाफायुक्त निवेश, ये बातें माननीय मंत्री जी ने हम लोगों के सामने यहां पर प्रस्तुत की थीं, पर कुछ बातें इसके बाद भी समझ में आती हैं, जैसे उन्होंने कहा कि यह चमत्कार है कि बिना किराया बढ़ाये, हम ये सारे काम कर रहे हैं।

पर एक बात जरूरत समझ में आती है कि 150 साल पुराना हमारा जो ढांचा है, इस ढांचे का अगर नवीनीकरण नहीं किया, इस ढांचे को अगर हमने दुरूस्त नहीं किया तो आने वाले समय में क्या समस्या रहेगी, इसको हम समझ सकते हैं। जब हमें इतना लाभ था तो पिछले वर्ष ही योजना आयोग से रेल मंत्रालय ने 8100 करोड़ रुपये की सहायता मांगी थी और यह बात सही है कि उससे पिछले वर्ष में 6800 करोड़ रुपये की सहायता मिली थी और इस

वर्ष में, जो वर्ष चल रहा है, 7300 करोड़ रुपये योजना आयोग ने माने और दिये और यह कहा कि 500 करोड़ रुपये आप किराया बढ़ाकर लें। हमें यह लगता है कि जब हम मुनाफे में चल रहे हैं तो फिर क्या हम सब्सिडी की ओर ध्यान दें? रेल मंत्रालय क्या सब्सिडी की ओर ध्यान देगा और सब्सिडी की चिन्ता करेगा? यह रेल मंत्रालय चाहे आज न कहे, हम जब फरवरी में अपनी बात रखें, तब उनको इस ओर ध्यान देना चाहिए ओर इस और बताना चाहिए, क्योंकि हम यह जानते हैं कि जो भी आय रेलवे की हुई, इसमें 75 प्रतिशत आय माल भाड़े की ढुलाई की है। इसमें भी एक तथ्य सामने है कि 85 परसेंट जो रेवेन्यू मिला है, वह सरकारी चीजों की ढुलाई का मिला है। यह तथ्य भी अगर दिमाग में रहेगा तो देशवासियों की समझ में आयेगा कि रेलवे के लाभ में जाने का कारण क्या हैं। देश में इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, विदेशी मुद्रा का भंडार बढ़ रहा है, एन. डी. ए. की सरकार ने जो एक व्यवस्था बनाई और पूरा इतना सारा काम किया, पूरे देश में सड़कों का जाल बिछाया गया, इसके कारण ट्रांसपेर्टेशन बढ़ा और ट्रांसपोर्टेशन की वजह से रेल की आमदनी भी बढ़ी, इसको स्वीकारना चाहिए।

पर एक बात और समझ में आनी चाहिए कि अगर वर्तमान रेल की व्यवस्था के बारे में जो कुछ माननीय रेल मंत्री कह रहे हैं, उन्होंने पांच वर्ष की प्लानिंग दी है और इस पांच वर्ष की प्लानिंग के लिए तीन लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। रेल का जो सुधारीकरण होगा, जो सारी बातें होंगे, इसमें तीन लाख करोड़ रुपये की सुधार के लिए आवश्यक होगी। ये तीन लाख करोड़ रुपए की व्यवस्था कैसे करेंगे, कहां से करेंगे, ये इसके हिसाब से बात करके आपको तय करना पड़ेगा।

यह बात सही है कि प्रगति हो रही है, प्रगति दिखाई दे रही है और इसमें मंत्री जी को श्रेय मिल रहा है। हमें इसमें कोई शिकायत नहीं है। मंत्री जी और बढ़कर काम करें। आज की राजनीति के अन्दर और देश के अन्दर दो गुणा दो चार नहीं होता है, आठ और दस होता है, हमारी प्रगति इसी हिसाब से हो। पर हमे देखना चाहिए कि दुनिया के कौन से देश रेल की प्रक्रिया में हैं। हम अन्य देशों की बात नहीं कर रहे हैं, हम केवल यह कहना चाहते हैं कि चीन के साथ हम जरूर मुकाबला करें, क्योंकि चीन की समस्याएं हमसे अलग हैं, एक जैसी हैं। पर चीन के अन्दर एक बात हो गई है कि वे अपने विकास को बढ़ावा तो देते हैं, पर वहां के रेल मंत्री व्यक्तिगत रूप से अपनी नहीं थपथपाते। अन्तर में थोड़ा सा संदेह है, मैं इसलिए बताना चाहूंगा, इस अन्तर को हम अगर समझ लेंगे तो जो बजट पेश करेंगे, माननीय मंत्री जी इस बात को ध्यान में रखेंगे कि इस अन्तर कैसे आगे बढ़ायें। भारत में आज रेल 80 से 100 किलोमीटर की रफ्तार पर चल रही है।

[श्री संतोष गंगवार]

चीन में वही रेल दो सौ किलोमीटर की रफ्तार पर चलती है। चीन का लक्ष्य है कि वर्ष 2020 तक तीन सौ किलोमीटर रफ्तार की ट्रेन तैयार करेंगे। भारत के अंदर मालगाड़ी पच्चीस किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार से चलती है, जबकि चीन में इसके औसत चलने की रफ्तार 32 किलोमीटर प्रतिघंटा है। वर्ष 2005-06 में हमारे पास दो लाख 22 हजार 379 वैगन थे, जबकि चीन के पास 5 लाख 48 हजार 368 वैगन थे। भारतीय रेल के पास 7 हजार 9 सौ 10 इंजन है। रेल ट्रैक के विद्युतीकरण में हम 27 प्रतिशत हैं जबकि चीन 26 प्रतिशत हैं। वैगन लोडिंग-अनलोडिंग में हमारे यहां चार से पांच घंटे लगते हैं, पर चीन में बिल्कुल यांत्रिक उपकरण प्रक्रिया है, जो कंप्यूटराइज्ड है, उसमें मात्र 45 मिनट लगते हैं। हमारे देश के अंदर ट्रैफिक मैनेजमेंट का कंप्यूटीकरण किया जा रहा है, तो मैं कहना चाहूंगा कि चीन में ट्रेन का टर्न एराउंड एक और दो दिन का है जबकि भारत में टर्न एराउंड चार और पांच दिन का है।

महोदय, एक और खास बात है। चीन हर साल 1 हजार किलोमीटर नयी रेल लाइन बिछाता है, जबकि हम दौ सो किलोमीटर प्रतिवर्ष लाइन बिछा रहे हैं। चीन ने हाई-स्पीड रेल पटरी बनायी है, जो 6 हजार किलोमीटर की है और 3.8 बिलियन डालर की है। यह मैं इसलिए कहना चाहता हूं क्योंकि टेक्नालॉजी में हमारा देश बहुत आगे है। टैक्नालॉजी में हमारा देश चीन से आगे है। इसके बाद भी इस दिशा में हम जब पीछे हैं, तो कैसे हम तरक्की करेंगे? हम मानते हैं कि वर्ष 2020 से 2025 के बीच हम पहले तीन-चार देशों में होंगे, लेकिन उसके लिए अगर इस ओर ध्यान नहीं दिया, तो कैसे बात बनेगी?

महोदय, मैं कुछ बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने यहां भाषण दिया था कि बिहार की हरी पत्तेदार सब्जियां दिल्ली में बिकेंगी। शायद उनकी स्मरण में न हो, इसलिए मैं उनको स्मरण करा रहा हूं कि अगले बजट में वे इस ओर ध्यान दें। उन्होंने कहा था कि यहां पर कुल्हड़ में चाय मिलेगी और कई सारे काम होंगे। यह तो वे जाने कि क्या होगा, पर मैकडोनाल्ड और बाकी दूसरी चीजें हमने जरूर वहां देख ली हैं कि सब बहुत अच्छे ढंग से काम कर रहे हैं।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी देश की जनता आप पर कुछ विश्वास करती है और भरोसा करती है कि आप जैसा कहेंगे, उसी के हिसाब से काम होगा। पर कुछ बातें बिल्कुल ऐसी समझ में आ रही हैं और अगर हमने उनकी ओर ध्यान नहीं दिया, तो लगेगा कि हम रेल के मामले में पीछे जा रहे हैं। जब छठा पे-कमीशन आप लागू कर देंगे, तो कितना पैसा आपको रेल कर्मचारियों को देना पड़ेगा और उस समय आपकी आर्थिक स्थिति कैसी होगी? इसका भी आप ध्यान करें। पिछला इतिहास बताता है कि हर पे-कमीशन लागू होने के बाद आर्थिक स्थिति का जायजा रेल मंत्रालय लेता है कि हमारी आर्थिक स्थिति क्या है? देश की आबादी बढ़ रही है, पर रेल के अंदर रेलकर्मियों की संख्या निरंतर कम हो रही है। ये आंकड़े सत्य हैं, इसको झुठलाया नहीं जा सकता। आप यह कह सकते हैं कि कंप्यूटरीकरण हो रहा है, यांत्रिकीकरण हो रहा है, आम-आदमी का काम नहीं है। जिस देश की आबादी सौ करोड़ से ऊपर है, वहां अब से पांच-सात साल पहले जितने इंप्लाई थे, उनको हम निरंतर क्यों कम करते जा रहे है? माननीय मंत्री जी ने इस ओर अगर ध्यान नहीं दिया तो जो इस देश की जनसंख्या के साथ समस्या जुड़ी है, इस समस्या को भी ध्यान में रखकर माननीय मंत्री जी को देखना चाहिए कि इसका हल क्या है और इसको कैसे दुरूस्त करेंगे?

महोदय, दो-तीन छोटी-छोटी बातें और कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी बयान दें कि रेलवे के रसोइयों को मिलेगी फाइव स्टार होटलों की ट्रेनिंग, इसके तहत उन्हें होटलों में काम करने जैसी ट्रेनिंग मिलेगी। हमारी रेल में कितने लोग चलते हैं? हमारे यहां तीस करोड़ से ज्यादा लोग गरीबी रेखा के नीचे रहते हैं, वे फाइव स्टार का क्या खायेंगे? चलती ट्रेन में यात्रियों के साथ हादसों में इजाफा निरंतर अखबारों में आता है। यू पी में रेलवे ट्रैक 9 हजार 2 सौ 27 किलोमीटर है। वहां 21 रेलवे यार्ड, 750 ट्रेनें, 12 लाख यात्री रोजाना चलते हैं और जी आर पी का स्टाफ 6 हजार है। ऐसी स्थिति में ढाई सौ ट्रेनें ऐसी हैं जिनकी देखभाल नहीं होती है। उन्हें भगवान सहारे छोड़ देते हैं। ट्रेन के अंदर चाहे कुछ भी घटना-दुर्घटना होती रहे। आज इस ओर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि हिंदुस्तान एसी वन, एसी टू या एसी थ्री में नहीं चलता है, हिंदुस्तान जनरल डिब्बों में चलता है। जनरल डिब्बे कम होते जा रहे हैं, तो ऐसे में वह टू-टायर में सफर करता है।

अगर आप वहां पर टॉयलेट्स और अन्य सारी चीजें देखें तो आपको लगेगा कि बहुत बदलाव की आवश्यकता है। मैं चाहता हूं कि इन सारी बातों पर माननीय मंत्री जी विचार करे और भविष्य में जब अपना बजट रखें, उसके लिए मैं दो बातों की ओर उल्लेख करूंगा-एक, अब आपने खान-पानप की व्यवस्था आई आर सी टी सी के हवाले कर दी। जो ठेकेदार वर्षों से काम कर रहे थे, उनके साथ जो वैंडर्स थे, उस सिस्टम को आपने बंद कर दिया जिससे उसने पास काम खत्म हो गया। आप हर स्टेशन पर पता करें कि ऐसे कितने वैंडर हैं जो पांच, दस साल से काम कर रहे हैं। उनकी ओर ध्यान दें और उन्हें सही दिशा देने का काम करें।

इस देश में कुलियों की भी अच्छी-खासी संख्या है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री संतोष गंगवार: महोदय, मैं केवल दो मिनट लूँगा।

सभापति महोदय: आज 40 सदस्यों को अभी और बोलना है।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार: कुलियों के बारे में आप हमेशा चिन्ता करते हैं। मैं चाहता हूं कि कुलियों को भी सहायता देने की बात करें, एक निर्देश दें। ...*(व्यवधान)*

मैं अन्य बातें नहीं कहना चाहता। मैं केवल एक ही बात कहना चाहूंगा कि सब माननीय सदस्य आपको अपने क्षेत्र की बहुत सी समस्याएं बताते हैं। जिस दिन माननीय मंत्री जी मिलते हैं तब हम भी उन्हें अपने क्षेत्र की समस्याएं बताते हैं। मेरा निवेदन है कि हम जो समस्याएं आपको लिखकर दें, बताएं हमें उनका फॉलो-अप मिले कि आपने यह बात बताई थी, इसका यह असर हुआ और इस पर यह कार्यवाही हो रही है। मैंने पिछले बजट के दौरान भी कुछ लिखकर दिया था, लेकिन मुझे एक बात का भी जवाब नहीं मिला। मैं आज भी उस पर समय नष्ट नहीं करूंगा, मैं उस सारे विवरण को आपके लिए यहां प्रस्तुत कर रहा हूं और चाहता हूं कि इनके बारे में हमें जवाब मिले कि इस पर यह कार्यवाही हो रही है, जिससे हम अपने क्षेत्र में जानकारी दे सकें कि हमने इस समस्या को उठाया था। ...*(व्यवधान)*

अभी राम कृपाल जी ने बहुत लम्बा-चौड़ा भाषण दिया। विशेष बात यह है कि हमारे अधिकांश रेल मंत्री एक ही सूबे और उसके आसपास के रहे हैं। लेकिन उसके बाद भी ऐसा लगता है कि उस सूबे की समस्याएं हल नहीं हुई हैं।...*(व्यवधान)* हम चाहते हैं कि अगर आप उस सूबे से उठकर पूरे देश की बात करें तो लगेगा कि रेल वास्तव में सही दिशा में चल रही हैं और उसके हिसाब से काम कर रही है। मैं अपने क्षेत्र की मुख्य समस्याओं को सभा पटल पर रखता हूं और उम्मीद करता हूं कि हमें इनका जवाब मिलेगा।

*माननीय रेल मंत्री महोदय, मेरे क्षेत्र से संबंधित कुछ मुख्य समस्याओं के शीघ्र समाधान वे उपयुक्त कार्यवाही की मांग करता हूँ।----

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

बरेली (उ. प्र.) पूर्वोत्तर रेल का इज्जतनगर में डिब्बा सुधार व क्रेन निर्माण कारखाना है जो कार्य के अभाव में बद होने की दिशा में है। पहले यहां पर 1000 से ज्यादा कर्मचारी कार्यरत थे परन्तु इनकी संख्या निरंतर कम होती जा रही है। जबकि रेल द्वारा इस स्थान के लिये कोच फैक्ट्री बनाये जाने हेतु सर्वाधिक उपयुक्त स्थाना माना गया तथा राजनैतिक कारणों से फैसला नहीं हो पाया, आग्रह है कि इस ओर ध्यान दे तथा शीघ्र किसी उपयुक्त कारखाने की घोषणा की जाये। इसी से जुड़ा हुआ कार्य इज्जतनगर वर्कशाप से बरेली जंक्शन तक तत्काल अमान परिवर्तन कर जोड़ने की कार्यवाही की जाये।

पूर्व में (गर्मियों) दिल्ली-मुरादाबाद-लखनऊ के मध्य शताब्दी ट्रेन चलाई गई थी जिसको ट्रेनों को जो बरेली नहीं आ पाती है, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोका जाये तथा चनहेटी को बरेली कैन्ट के रूप में विकसित किया जाये।

लखनऊ-मुरादाबाद के मध्य कई ट्रेन व्हाया चनहेटी-चंदौसी-मुरादाबाद चल रही हैं। इन सभी ट्रेनों को जो बरेली नहीं आ पाती हैं, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोका तथा चनहेटी को बरेली कैन्ट के रूप में विकसित किया जाये। यह मांग काफी पहले से की जा रही है।

दिल्ली-मुरादाबाद रेल लाइन दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर समय-सीमा तय करते हुए पूरा किया जाये।

काठगोदाम लालकुआं-बहेड़ी-कोसी-मथुरा मार्ग का प्रस्तावित अमान-परिवर्तन प्राथमिकता के आधार पर समय सीमा तय करते हुए प्रारम्भ कर पूरा किया जाये।

बरेली-पीलीभीत-मैलानी-लखीमपुर-लखनऊ मार्ग का अमान परिवर्तन आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए शीघ्र प्रारम्भ कर पूरा किया जाये।

बरेली महानगर के अंतर्गत इज्जतनगर, हार्टमैन, (कटघर) (श्मशान भूमि) रेल क्रासिंग पर आर. ओ. बी. (रेल ओवर ब्रिज) की आवश्यकता को देखते हुए प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।

बरेली श्यामगंज रेलवे स्टेशन का उपयोग नहीं हो रहा है खाली जमीन पर काफी अतिक्रमण है। यह शहर के मध्य स्थित है। अतिक्रमण तत्काल समाप्त कर इस स्थान में कमर्शियल काम्पलेक्स बनाया जाये।

बरेली महानगर है इसकी आबादी को ध्यान में रखते हुए शहर के मध्य सिटी बुकिंग एजेन्सी खोली जाये।

बरेली जं. पर प्लेटफार्म नं. 2 और 4 पर टीन शेड डाला जाये। यहां पर टीन शेड नहीं होने यात्रियों को भारी परेशानी होती है।

[श्री संतोष गंगवार]

अन्य कुछ मांगे जो मुझे अपने संसदीय क्षेत्र से प्राप्त हुई हैं वे मैं संलग्न कर रहा हूं।

बरेली से कानपुर तक के लिए ब्रॉड गेज की ट्रेन वाया लखनऊ चलवाई जाये। अभी तक वाया कॉसगंज चल रही ट्रेन मीटर गेज की है जिसमें दूरी, समय, पैसा अधिक होता है।

अमान परिवर्तन के कारण मीटर गेज की सभी ट्रेने सिर्फ मथुरा तक जा रही हैं आगरा तक जाने वाली मीटर गेज की कोई ट्रेन वर्तमान में नहीं है अत् बड़ी लाइन पर बरेली आगरा (वाया चंदौसी) पैंसेजर की संख्या बढ़ाई जाये साथ ही आगरा तक एक्सप्रेस भी वाया चन्दौसी उपलब्ध कराई जाये।

बरेली से लखनऊ तक सुबह के समय एक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलाई जाये। वर्तमान में यात्री सुबह के समय पंजाब डुप्लीकेंट या किसान एक्सप्रेस में स्थान उपलब्ध न हो पाने के कारण स्लीपर क्लास में बैठकर जाते हैं जिस कारण 250 रू. पेनाल्टी का भय दिखाकर टी. टी. ई. द्वारा यात्रियों से अवैध वसूली की जाती है।

ट्रेन नम्बर 3289 जो राजेन्द्र नगर (पटना से आगे) से चलकर जम्मूतवी तक जाती है का स्टॉपिज बरेली नहीं है यह ट्रेन लखनऊ से छूटकर सीधी मुरादाबाद रूकती है। इस ट्रेन का स्टॉपिज बरेली भी किया जाये तथा इसके चलने के दिन भी बढ़ाये जाये, ताकि बरेलीवासियों को जम्मूतवी तक वैष्णों देवी यात्रा के लिए एक ट्रेन मिल सके।

माननीय अटल बिहारी जी के निर्वाचन क्षेत्र से लखनऊ जम्मूतवी सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलाई जाये वर्तमान में लखनऊ के पीछे से जम्मूतवी तक आने वाली ट्रेनें घंटों लेट रहने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। आप जम्मूतवी के लिए लखनऊ से बनकर चलने वाली ट्रेन नहीं है।

बरेली से मेरठ जाने के लिए यात्रियों को एकमात्र ट्रेन नौचन्दी एक्सप्रेस के लिये सारी रात जागना पड़ता है चूंकि मेरठ व्यापार के लिये महत्वपूर्ण स्थान है इस कारण सुबह के समय एक एक्सप्रेस ट्रेन बरेली से या लखनऊ से मेरठ के लिए चलाई जाये।

दिल्ली लखनऊ वाया बरेली एक जनशताब्दी एक्सप्रेस व एक सुपरफासट ट्रेन की चलवाई जाये ताकि बरेली के लोग कम किराया व समय में इन स्थानों तक पहुंच सके।

ट्रेन नम्बर 4115 इलाहाबाद, हरिद्वार एक्सप्रेस के दिनों की संख्या बढ़ाकर इसे रोजाना कर दिया जाये ताकि यात्रियों को और अधिक सुविधा मिल सकें।

बरेली को कानपुर से जोड़ने के लिये एक नये रूट पर सर्वे कराया जाये वर्तमान में कानपुर, फरूखाबाद के बीच आमान परिवर्तन कार्य बहुत तेज गति से चल रहा है इधर बरेली से मीरानपुर कटरा तक ब्रॉडगेज की लाइन पहले से ही है। यदि मीरानपुर कटरा से फरूर्खाबाद (लगभग 75 कि. मी.) का सर्वे करा कर निकट भविष्य में इसको ब्रॉडगेज से जोड़ दिया जाये तो उत्तर प्रदेश की सबसे बड़ी व्यापारिक मण्डी कानपुर से बरेली तक व्यापार व यात्रा से रेलवे को भारी मुनाफा होगा।

यदि रेल विभाग यह कहता है कि कोचों का अभाव है तो यह उल्लेख करना समुचित होगा कि बरेली में त्रिवेणी एक्सप्रेस लगभग 20 घंटे तक लखनऊ सें चंडीगढ़ एक्सप्रेस 14 घंटे पुष्पक एक्सप्रेस लगभग 10 घंटे खड़ी रहती है। साथ ही लखनऊ में कई अन्य ट्रेनें 10 से लेकर 16 घंटे खड़ी रहती हैं यदि इन्हें ट्रेनों को बरेली लखनऊ के बीच चला दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा तथा रेलवे की आमदनी होगी।

मान्यवर मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि आप उक्त विषयों को जनहित में उठावेंगे तथा रेल बजट में संशोधन कराने हेतु कारगर कदम उठायेंगे ऐसा मेरा विश्वास है।

मान्यवर, बरेली/पुरी/भुवनेश्वर के बीच नीलांचल एक्सप्रेस 8476 जो दिल्ली से वाया कानपुर से लखनऊ होते हुए पुरी जाती है, के संबंध में प्रार्थना है कि इस गाड़ी का रूट दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होते हुए लखनऊ करवाने की कृपा करें। इस निवेदन हेंतु निम्न तथ्यों को प्रेषित करता हूं।

बरेली में भारत सरकार के निम्न बड़े प्रतिष्ठान हैं–

एयर फोर्स, बरेली
थल सेना
भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान
केन्द्रीय पक्षी अनुसंधान संस्थान
स्वयं रेल विभाग
बी. एस. एफ
इफको आवला

भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान, इज्जतनगर में अनेक छात्र उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार इत्यादि के अध्ययन करते हैं।

दिल्ली से भुवनेश्वर के लिए निम्न रेलगाड़ियां चलती हैं।

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2816 वाया कानपुर-इलाहाबाद

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 वाया कानपुर-लखनऊ

नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस, पुरूषोत्तम गाड़ी, संख्या 2802 वाया कानपुर-इलाहाबाद

निजामुद्दीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8406 वाया मथुरा-आगरा

नई दिल्ली भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2422 वाया कानपुर-मुगलसराय

निजामुद्दीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8478 वाया मथुरा-आगरा

उपरोक्त वर्णित में से कोई भी रेलगाड़ी बरेली होकर नहीं गुजरती हैं। आपसे विनम्र अनुरोध है कि कम से कम नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 जो कि नई दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ से गुजरती हुई भुवनेश्वर जाती है। उसका रूट नई दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होती हुई लखनऊ से गुजरते हुए भुवनेश्वर को किया जाना ही न्यायोचित और न्यायसंगत होगा, जिससे कि बरेली में अध्ययनरत छात्रों के अतिरिक्त दिल्ली-बरेली से लखनऊ के बीच के शहर कस्बों गांव की जनता को भी पुरी तक पहुंचाने के लिए एक बहुमूल्य यात्रा का अवसर मिल सकेगा।

आशा है आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेलगाड़ी नई दिल्ली-पुरी एक्सप्रेस नीलांचल एक्सप्रेस 8476 का रूट नई दिल्ली से बरेली होते हुए लखनऊ से गुजरते हुए पुरी/भुवनेश्वर के लिए आदेश पारित करके कृतार्थ करेंगे।

आपके संज्ञान में लाना है कि बरेली महानगर के मोहल्ला गढ़ीनाथ के मुख्य मार्ग पर निकास हेतु उत्तर रेलवे की पुलिया संख्या 103 निर्मित है जिसके ऊपर से रेलवे लाईन गुजरती है और नीचे से जनमानस का आवागमन रहता है। यह पुलिया काफी पुरानी है और अत्यधिक संकरी है जिस कारण लोगों को आवागमन में अत्यधिक असुविधा हो रही है।

उक्त पुलिया की अप लाइन 1995 में बनी थी जिसकी चौड़ाई 20 फीट है परन्तु इसके पहले जो पुरानी लाईन पूर्व में बनी थी, इसकी चौड़ाई मात्र 10 फीट है इस कारण यातायात अक्सर अवरूद्ध हो जाता है तथा जाम लग जाता है जबकि इस क्षेत्र से करीब 5 लाख नागरिकों का आना जाना रहता है। इस पुलिया को समान बनाने तथा छोटे हिस्से को भी चौड़ा करने का अनुरोध क्षेत्रवासी पहले से करते आ रहे हैं। इस संबंध में मेरे द्वारा पूर्व में लिखे गये पत्रों के आधार पर रेल विभाग ने इस कार्य की आवश्यकता को समझा तथा जनवरी 2007 में डिवीजनल इंजीनियर, बरेली, उ. प्र. द्वारा अपने पत्र के माध्यम से उक्त पुलिया को ठीक करने हेतु 15 लाख रुपये का आंकलन पत्रांक संख्या 024/015 के द्वारा दिनांक 25.10.07 को मंडल रेल प्रबंधक, मुरादाबाद के पास भेजा है।

मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकता के आधार पर उक्त पुलिया का आधा भाग का चौड़ीकरण करने के आदेश संबंधित अधिकारियों को जारी करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान गाड़ी सं. 2435/2436 नई दिल्ली डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल दो दिन चलती है के फेरे बढ़ाए जाने की ओर आकर्षित कराना चाहता हूं। वह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन चलती है जिससे अन्य दिनों में यात्रा करने वाले लोगों को काफी परेशानी होती है। यदि इसके फेरे बढ़ा दिये जाते हैं तो इससे इस मार्ग पर यात्रा करने लोगों को फायदा होगा तथा रेलवे को भी अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी। मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में इस गाड़ी के फेरे बढ़ाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें।

पीलीभीत में भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकरपुर व पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ रेलवे लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने हेतु पिछले कई वर्षों से प्रयास किया जा रहा है। जिसके परिणामस्वरूप पिछले रेलवे बजट में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री आर वेलु जी ने पीलीभीत की दोनों मुख्य छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाइन के विस्तारीकरण की योजना में शामिल करने हेतु आश्वासन दिया था और पिछले रेलवे बजट में पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ व भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर रेलवे लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने के लिए शामिल कर लिया है।*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: धन्यवाद। आपने पूरी तरह से तैयार किया हुआ भाषण दिया है। इसीलिये मैंने समय बढ़ा दिया था।

श्री वेलु, क्या आपने सुना है कि उन्होंने रेल विभाग में हमारे दो पड़ोसियों के बीच किस तरह तुलना की है?

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

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): सभापति जी, आपने मुझे रेल की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका शुक्रया अदा करता हूं। सही मामले में हम इस विभाग की जितनी तारीफ करें उतनी कम है। हिन्दुस्तान में आजादी से कुछ पहले 154 वर्ष पूर्व रेल विभाग की मुम्बई से पुणे के बीच मात्र 21 किलोमीटर की दूरी पर लाइन बिछाई गई थी। आज पूरे मुल्क में 64,455 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई है। यदि जनता के घनत्व के अनुसार सही मायने में उसका मूल्यांकन किया जाए

[चौधरी विजेन्द्र सिंह]

तो इस विभाग से ज्यादा किसी और विभाग में विकास नहीं हुआ है।...*(व्यवधान)* इस विभाग ने इस देश की संस्कृति के मुताबिक आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक एवं राजनीतिक हर क्षेत्र में अपने कर्तव्य का निर्वहन करके एक आदर्श प्रस्तुत किया है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं माननीय सदस्यों से एक बार-फिर निवेदन करूंगा कि यदि उनके पास लिखित भाषण है तो वे इसे सभा पटल पर रख सकते हैं, ये सदन की कार्यवाही का ही हिस्सा माने जायेंगे। यह काफी सहायक सिद्ध होगा क्योंकि अभी 40 सदस्यों को और बोलना है। यह संभव नहीं होगा कि उन सभी को पर्याप्त समय दिया जाए। क्योंकि ये अनुपूरक अनुदानों की मांगे हैं।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: अभी गंगवार साहब जो कह रहे थे, इसमें कोई दो राय नहीं कि 154 वर्ष पूर्व 21 किलोमीटर रेल लाइन के रूप में इसकी शुरूआत हुई थी और आज पूरे देश में 64,455 किलोमीटर मार्ग पर लाइन बिछाई जा चुकी है। सबसे बड़ी बात है कि आज की तारीख में रेलवे के पास 4 लाख 97 हजार 851 माल डिब्बे हैं और 4,263 यात्री वाहन डिब्बे हैं। इसके बावजूद यदि हम इसके डाटा पर नजर डालें, अभी गंगवार साहब कह रहे थे कि एन डी ए के कार्यकाल में 1998 से 2004 तक छः साल में 4100 डिब्बों का निर्माण हुआ था।

जहां तक यू पी ए सरकार के कार्यकाल का सवाल है, लालू जी के कार्यकाल का सवाल है, तो वर्ष 2004-05 में 1428 डिब्बों का निर्माण किया गया था। इससे साढ़े तीन साल में जोड़ा जाये, तो पाँच साल में इससे दुगना एचीवमैंट होगा। इसके साथ-साथ इस्पात, डीजल और रॉ मैटीरियल में जितनी महंगाई है, उसमें लगातार वृद्धि हो रही है। उसके बावजूद भी यू पी ए के साढ़े तीन साल के कार्यकाल में, लालू जी के रेल मंत्री होते हुए सीमित संसाधनों में हमने माल भाड़े और यात्री किराये में आज तक कोई बढ़ोत्तरी नहीं होने दी। हिन्दुस्तान में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में इस बात के लिए रिसर्च की जा रही है कि यू पी ए गवर्नमैंट में ऐसी क्या खासियत है? लालू जी में ऐसी क्या खासियत है कि इतनी मंहगाई के बावजूद, इतने संसाधनों के होते हुए और विकास के लिए...*(व्यवधान)* यह मैं बताऊंगा। आप सुन लीजिए कि आपने कितनी जमीन बेची थी और हमने कितनी बेची है।...*(व्यवधान)*

श्री संतोष गंगवार (बरेली): ओवर लोडिंग बहुत हो रही है। ...*(व्यवधान)*

चौधरी विजेन्द्र सिंह: सवाल इस बात का नहीं है। यदि आप सार्थक आलोचना करे, तो कोई दो राय नहीं है। लेकिन आप पूरक बजट पर नहीं बोल रहे थे बल्कि आलोचना करने के रूप में बोल रहे थे। अभी माननीय सदस्य यू पी ए के कार्यलय में इलैक्ट्रीफिकेशन की बात कर रहे थे कि इससे डीजल पर महंगाई आ रही है। आपने अपने कार्यकाल में 1202 किलोमीटर लाइन का इलैक्ट्रीफिकेशन किया था। वर्ष 1998 से 2004 तक आपके कार्यकाल में केवल 400 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण किया गया जबकि लालू जी के कार्यकाल में वर्ष 2004-05 में 224 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण किया गया। यदि पांच साल का आंकलन किया जाये, तो वह एक हजार किलोमीटर के बराबर होगा। आप यह भी छोड़िये।

जहां तक लाभांश का सवाल है, तो आपके कार्यकाल में वर्ष 2001 से 2002 में 1355 करोड़ रुपये, वर्ष 2002-03 में 1115.6 करोड़ रुपये, 2003-04 में 1099 करोड़ रुपये का लाभांश हुआ था। जब से यू पी ए गवर्नमैंट आई है, तो तमाम संसाधनों और सुविधाओं को देने के बावजूद, रेल यात्री डिब्बों और विद्युतीकरण के बढ़ाए जाने के बावजूद हमारे स्टार काल का लाभांश 2005-06 में 4380.44 करोड़ रुपये है जो 2006-07 में बढ़कर 20 हजार करोड़ रुपए तक पहुंच गया है। सवाल यह नहीं है कि हम क्या कह रहे हैं। सवाल यह है कि आंकड़े क्या कह रहे हैं। अभी यादव जी बोल रहे थे कि बहुत से कामों की शुरूआत नहीं की जाती क्योंकि उस पैसे का दूसरी तरफ डायवर्जन कर दिया जाता है। उससे लाभांश दिखा दिया जाता है। हमारा कहना है कि ऐसी बात नहीं है। यह तो आपके कार्यकाल में भी हुआ था और हमेशा हुआ है। बहुत से प्रौजेक्ट किसी न किसा कारण से रूक जाते हैं। जब बजट एलोकेट हो जाता है, तो उसको लाभांश में कैसे जोड़ा जा सकता है। जब कोई भी चीज सैंक्शन हो जाती है, उसका बजट एलोकेट हो जाता है, तो उसमें यथावत रहता है। इसके साथ-साथ मैं एक-दो बातें और कहना चाहता हूं।

महोदय, सबसे बड़ी बात है कि लाभांश क्यों बढ़ा? लाभांश बढ़ने का एक ही कारण है कि उस समय आपकी माल ढुलाई की जो नीति थी, वह हमारे यहां के व्यापारियों को सूट नहीं की थी। उसमें बहुत सारी अनियमितताएं थीं। यही कारण था कि लोग माल भाड़े के लिए ट्रकों का प्रयोग कर रहे थे। जब यू पी ए गवर्नमैंट आयी और लालू जी रेल मंत्री बने तब इन्होंने अपनी नीति में परिवर्तन किया और व्यापारी वर्ग को प्रभावित किया। माल भाड़े

की नीति में परिवर्तन करने से व्यापारी वर्ग आकर्षित हुआ। उसके कारण माल ढुलाई में वृद्धि हुई जिससे लाभांश बढ़ा। यही कारण है कि आज रेल विभाग 20 हजार करोड़ रुपये के लाभ पर पहुंच गया है।

महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। राजनैतिक क्षेत्र में भी इस विभाग ने अच्छा काम किया है। पड़ोसी देशों से हमारे संबंध मधुर रहें, सद्भाव और संस्कृति बनी रहे, इसके लिए भी यू पी ए सरकार ने कोशिश की है। एन डी ए के कार्यकाल में भी पाकिस्तान के लिए ट्रेन चलाई गयी थी। हमारे कांग्रेस के कार्यकाल में अटारी एक्सप्रेस चलाई गयी थी। अब यू पी ए के कार्यकाल में भी ट्रेन चलाई गयी है। यही नहीं, पूरे देश के तमाम प्रदेशों की "भिन्न है भाषा, भिन्न है देश फिर है भारत देश है एक।" इस सद्भावना, मोहब्बत और एकता को बनाये रखने के लिए रेल विभाग ने जितना अच्छा कार्य किया है उतना शायद किसी विभाग ने नहीं किया है।

महोदय, मैं अपनी कांस्टीट्एंसी की बात कहना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश इस देश का एक विशाल प्रदेश है। इस विशाल प्रदेश में हमारा जनपद अलीगढ़ है। अलीगढ़ जनपद में अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय है जो राष्ट्रीय ही नहीं बल्कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर का विश्वविद्यालय होने के नाते विश्व विख्यात है। वहां पर लगभग 36 देशों के बच्चे अध्ययन करने आते हैं। इसलिए इसकी उपयोगिता बढ़ जाती है। मैं एक बात कहना चाहता हूं कि अलीगढ़ से लगा हुआ मथुरा है जो कृष्ण की जन्मभूमि है। देश विदेश के बहुत से पर्यटक, शासक, प्रशासक वहां पर आते हैं।

जब वे मथुरा से अलीगढ़ आते हैं तो उनको बहुत असुविधा होती है। यह मांग इतने लम्बे अर्से से बार-बार की जा रही है कि अलीगढ़ से मथुरा को रेल लाइन से जोड़ा जाए। कुछ ही दिन पहले 19 नवंबर को जब लिच्छवी एक्सप्रेस अलीगढ़ से होकर गुजर रही थी, तो जेल कि फाटक पर एक बहुत गंभीर दुर्घटना हुई, जिसमें तीन लोगों की मौत हुई और 18 लोग घायल हुए। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जिन लोगों की मौत हुई उनके परिजन पांच-पांच लाख रुपए मुआवजा दिया जाए और वहां पर रेल फाटक पर एक ओवरब्रिज का निर्माण सैंक्शन किया जाए जिससे इस तरह की दुर्घटनाएं बंद हों।

इसके साथ ही मैं यह कहना चाहूंगा कि अलीगढ़ महत्वपूर्ण स्टेशन है। हालांकि उसका चयन कर लिया गया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, लेकिन इसके साथ-साथ यह कहना चाहता हूं कि वहां पर कम से कम दो ट्रेन्स-विक्रमशिला एक्सप्रेस और लिच्छवी एक्सप्रेस-का स्टापेज जरूर किया जाए क्योंकि बिहार के छात्र हजारों की संख्या में अलीगढ़ आते हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री विजयेन्द्र सिंह, ये ऐसे मामले नहीं हैं जिन्हें अनुपूरक अनुदानों की मांगों के अंतर्गत लिया जाए।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि कासगंज के लिए हमारे यहां से कोई छोटी लाइन नहीं है, एक लम्बे अर्से से केवल एक बरेली लाइन है। देश की आजादी के 60 साल बाद भी, उस लाइन पर मात्र एक ट्रेन चलती है। वहां जनसंख्या बढ़ी है, डिमाण्ड बढ़ी है, इसके बावजूद उस गाड़ी में न डिब्बे बढ़े, न ट्रेन्स बढ़ीं, न लाइन का इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ। मै कहना चाहता हूँ आज के डिमाण्ड को देखते हुए अलीगढ़ से बरेली की लाइन पर ट्रेन बढ़ाई जाएं या डिब्बे बढ़ाए जाएं। *...(व्यवधान)*

श्री संतोष गंगवार: वहां उस ट्रेन में अक्सर लूटपाट की घटनाएं होती हैं।

चौधरी विजेन्द्र सिंह: लूटपाट भी होती है।

महोदय, इस समय हम अपनी तुलना चाइना से करते हैं, यू पी ए की सरकार की तुलना चाइना से कर रहे थे। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: आप चीन के साथ इसकी तुलना नहीं कर सकते हैं।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: यह धार्मिक उन्माद नहीं है। हर व्यक्ति का अपना धर्म है। आप राम को भी नहीं छोड़ते हैं तो चाइना से तुलना कैसे होगी?*...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कार्यवाही वृत्तात में अब कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: अब श्री सुधांशु सील के बोलने की बारी है।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: चीन के साथ तुलना से हमारा कोई संबंध नहीं है।

श्री सुधांशु सील (कलकत्ता-उत्तर पश्चिम): सभापति महोदय,...*(व्यवधान)*

महोदय, कृपया उन्हें अपना भाषण खत्म कर लेने दें *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री विजयेन्द्र सिंह, कृपया सहयोग कीजिए। यह हमारे ही हित में है। आप अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रख सकते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह: वहां हापुड़ क्रासिंग पर एक ओवरब्रिज की आवश्यकता है।...(व्यवधान) वहां से संगम एक्सप्रेस ट्रेन चलती है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह आपके हित में ही है कि हम इस चर्चा को जल्दी खत्म कर लें। आप सत्ता दल से हैं। आपको अवश्य सहयोग करना चाहिये।

चौधरी विजयेन्द्र सिंह: धन्यवाद, महोदय...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

***श्री चन्द्रभान सिंह** (दमोह): महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से निम्नलिखित प्वाइंट्स पर निवेदन करना चाहता हूं कि:-

ललितपुर, सिंगरोली स्वीकृत रेल लाइन में प्रतिवर्ष जो राशि दी जाती है वह ऊंट के मुंह में जीरा के समान है। यह प्रोजेक्ट 990 करोड़ रुपए की राशि से वर्ष 1997 में चालू की गई थी तथा 40 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के मान से यह प्रोजेक्ट 25 वर्ष में भी पूर्ण नहीं हो सकती तथा इस प्रोजेक्ट की लागत 2000 करोड़ रुपये की हो जायेगी। इस तरह से पचास वर्ष में भी यह प्रोजेक्ट पूर्ण नहीं हो सकती।

मैं आपसे कहना चाहता हूं कि प्रोजेक्ट को पूर्ण करने की समयावधि निर्धारित की जाए और इस परियोजना को पर्याप्त राशि प्रति वर्ष आबंटित की जाए।

जबलपुर, दमोह, पन्ना में सर्वेक्षण का काम पूरा हो चुका है, किन्तु रेल मंत्रालय द्वारा राजनीतिकरण के कारण इस परियोजना पर इस बजट वर्ष में राशि देने का प्रावधान नहीं रखा गया है। यदि प्रोजेक्ट को संशोधित कर जोड़ा जाता है तो जबलपुर से दमोह की दूरी 200 कि. मी. के स्थान पर 100 कि.मी. पड़ेगी तथा दमोह से पन्ना की दूरी वाया कटनी, सतना पर पर से जाने पर 300 कि. मी. पड़ता है। यह मात्र 150 किलोमीटर से कम पड़ेगी। जनहित में इसे संशोधित बजट में राशि देने की कृपा करें।

नई परियोजना के तहत दमोह, कुंडलपुर रेल लिंक को 50-50 प्रतिशत राज्य/केन्द्र शासन के तहत स्वीकृत राशि देने को कहा है। अत: आपसे अनुरोध है कि इसे 100 प्रतिशत रेलवे प्रशासन संशोधित कर राशि देने का प्रावधान करने की कृपा करें।

दमोह, कुंडलपुर नई रेल लाइन का सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है। इसी बजट सत्र में संशोधित कर आवंटन प्रदान करें।

दमोह स्टेशन पर स्वीकृत मॉडल स्टेशन निर्माण कार्य को शीघ्र प्रारंभ किया जाये।

मध्य प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस एवं दयोदय जबलपुर से जयपुर एक्सप्रेस तथा जबलपुर से जम्मू का पथरिया में स्टॉपेज किया जाये।

दमोह स्टेशन पर एक वी.आई.पी. प्रतीक्षालय का निर्माण शीघ्र कराया जाये।

छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति का दमोह एवं सागर में स्टॉपेज किये जायें।

दमोह रेलवे स्टेशन पर ए टी एम सुविधा मुहैया करायी जाये।

जबलपुर जम्मू तवी एक्सप्रेस को एक दिन के स्थान पर चार दिन चलाया जाये एवं उक्त ट्रेन को उधमपुर तक बढ़ाया जाये जिससे जबलपुर एवं सागर में छावनी के जवानों को उधमपुर तक जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

गोंडवाना एक्सप्रेस 2412, 2411 में एसी प्रथम श्रेणी का फुल रैक लगाया जाये।

दमोह रेलवे स्टेशन का आरक्षण कोटा वर्तमान कोटे से दुगुना किया जाये।

दमोह-बीना चलने वाली पैसेंजर गाड़ी को भोपाल तक बढ़ाया जाये।

रीवांचल एवं ओवर नाइट गाड़ियों को भोपाल से इंदौर तक बढ़ाया जाये।

शिप्रा एक्सप्रेस गाड़ी को तीन दिन के स्थान पर सातों दिन चलाया जाये।

राजकोट एक्सप्रेस को दो दिन के स्थान पर तीन दिन चलाया जाये।

विध्यांचल एक्सप्रेस को घटेरा एवं सगौनी में पूर्वत: स्टॉपेज दिया जाये।

बिलासपुर राजधानी को सागर, दमोह, कटनी होकर रायपुर चलाया जाये। अनूपपुर बिलासपुर स्टॉपेज देते हुए उक्त गाड़ी का नाम रायपुर राजधानी रखा जाये।

ललितपुर-सिंगरोली रेल लाइन का कार्य पन्ना, गंगऊ अभ्यारण में नेशनल पार्क के डायरेक्टर ने रेल लाइन निकालने पर रोक लगा दी है। इसे वाया अजयगढ़ से सर्वे करवाकर कार्य यथाशीघ्र शुरू कराया जाये अथवा गंगऊ अभ्यारण के नेशनल पार्क से निकालने की स्वीकृति दी जाये।

दमोह रेलवे गुडस प्लेटफार्म को हाफ रेक पोन्ट के स्थान पर फुल रेक पोन्ट को विस्तार कराया जाये जिससे फूड, ग्रीन एवं लाइम स्टोन की फुल रेल वैगन अनलोडिंग एवं लोडिंग की व्यवस्था हो सके।

दमोह में पथरिया फाटक पर ओवर ब्रिज बना है, उसे पथरिया मार्ग की ओर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।

अमरकंटक एक्सप्रेस को सागर-बीना होकर चलाया जाये जिससे दमोह-सागर के यात्रियों को भोपाल के लिए एक अतिरिक्त रेल सुविधा उपलब्ध हो जायेगी। अत: सप्ताह में तीन दिन अमरकंटक एक्सप्रेस वाया दमोह-सागर-बीना होकर चलाया जाये।

भोपाल-बिलासपुर एक्सप्रेस सुबह पांच बजे बिलासपुर पहुंचती है जो दिन भर वहीं खड़ी रहती है। इस गाड़ी को दुर्ग तक बढ़ाया जाये। इससे आम नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे मंत्रालय को अतिरिक्त गाड़ी नहीं चलानी पड़ेगी।

जबलपुर से बाम्बे नई रेल चलायी जाये।

जबलपुर से नागपुर एक्सप्रेस जो सप्ताह में तीन दिन चलती है तथा नागपुर में खड़ी रहती है। उसे नागपुर से बेंगलौर तक बढ़ाया जाये।

गोंडवाना एक्सप्रेस एवं (म. प्र.) सम्पर्क क्रांति में दमोह रेलवे स्टेशन पर एसी प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय तथा स्लीपर का कोटा बढ़ाया जाये।

अत: मान्यवर, आपसे विनम्र अनुरोध है कि उपरोक्त सभी बिन्दुओं को जनहित में ध्यान रखते हुए स्वीकृत करने की कृपा करें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: लोगों को बोलने के लिए खड़े होते समय स्थिति की गंभीरता को समझना चाहिए।

आप सत्ता पक्ष से हैं, आपको सभा का कार्य सुचारू ढंग से चलाने के लिए अपना सहयोग देना चाहिए। भाषण बहुत लम्बा नहीं होना चाहिए। यहां केवल अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर ही चर्चा हो रही है। विपक्ष के सदस्यों द्वारा बोलने के लिए ज्यादा समय लेने की बात समझ तो में आती है लेकिन आपको बोलने के लिए इतना समय लेने का कोई अधिकार नहीं है। इसके बजाय आपको सभा की कार्यवाही में अपना सहयोग देना चाहिए। आपको चीन के साथ तुलना करने की आवश्यकता नहीं है।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: जी हां, श्री सील आप अपनी बात जारी रखिए।

श्री सुधांशु सील (कलकत्ता-उत्तर पश्चिम): माननीय सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय मंत्री द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) का समर्थन करता हूँ।

अपना निवेदन करते समय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि जैसा कि आपको याद होगा पिछले रेल बजट के दौरान हमने मेट्रो रेल सेवा को दमदम से बारानगर रेलवे स्टेशन तक बढ़ाने का एक प्रस्ताव पारित किया था। परन्तु अंतत: रेलवे प्राधिकारियों ने यह निर्णय लिया कि इसे कालीघाट मंदिर तक बढ़ाया जाएगा। सभी जानते हैं कि कालीघाट मंदिर एक प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। सर्वेक्षण का क्या हश्र हुआ मुझे नहीं आया। मैं माननीय मंत्री से यही अनुरोध करूंगा कि वे सर्वेक्षण का कार्य पूरा करें तथा इस कार्य को शीघ्र आरंभ करें।

[श्री सुधांशु सील]

दूसरे, माननीय मंत्री जानते हैं कि कुमारी ममता बैनर्जी, तत्कालीन रेल मंत्री के कार्यकाल में दमदम हवाई अड्डे को जोड़ने के लिए निर्माण कार्य आंरभ किया गया था। सर्कुलर रेल को यथावत रखने का भी प्रस्ताव था...

सभापति महोदय: कृपया इंतजार कीजिए।

माननीय सदस्यों अब 6 बज गए हैं यदि सभा सहमत है तो हमें सभा का समय बढ़ाना होगा।

कुछ माननीय सदस्य: जी हां महोदय, हम सहमत हैं।

सभापति महोदय: मुझे हमेशा सभा के समय को बढ़ाने का कार्य करना पड़ता है।

सायं 6.00 बजे

चर्चा समाप्त होने तक समय बढ़ाया जाता है। मैं कोई आश्वासन नही दे सकता क्योंकि 7 बजे तक भी हम चर्चा समाप्त नहीं कर पाएंगें। माननीय मंत्री जी कितने समय की आवश्यता है? एक दो घटे या दो घंटे की?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): चर्चा समाप्त होने तक समय बढ़ाया जाए ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: ठीक है, चर्चा समाप्त होने तक समय बढ़ाया जाता है। कोई 'शून्य काल' नहीं होगा।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह (सतना): जीरो ऑवर का क्या होगा?

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह चर्चा अनुदानों की मांगे (रेल) से संबंधित है अब हर कोई चर्चा में भाग लेने के लिए स्वतंत्र है। प्रत्येक व्यक्ति बोल सकता है।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: कल भी नहीं हुआ था।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं यहां उपस्थित रहूंगा। कोई 'शून्य काल' नहीं होगा।

श्री सुधांशु सील: माननीय सभापति महोदय, आपको जानकर खुशी होगी कि रेल मंत्री ने पहले ही घोषणा कर दी है कि सभी को रात्रि भोज मिलेगा, भोजन तैयार है। आप भी साथ दे सकते है।

मैं यह कह रहा था। मैं उस पुल की ओर ध्यान दिलाने का प्रयत्न कर रहा था जो दम दम हवार्ह अड्डे को जोड़ता है। पहले यह निर्णय लिया गया था कि सर्कुलर ट्रेन वहां तक चलती रहेगी। परन्तु हमारा विशेष प्रस्ताव है कि मैट्रो रेल दमदम हवाई अड्डे तक चलनी चाहिए। इस मामले में क्या होगा? यह दम दम हवाईअड्डा केवल पश्चिम बंगाल के लोगों के द्वारा ही इस्तेमाल नहीं किया जाता है। यह एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है। इससे सभी हवाई यात्रियों को मेट्रों रेल सेवा का उपयोग करने में सहूलियत होगी।

अब जहां तक मेट्रो रेल का सवाल है, यह आम परम्परा है कि यह कार्य 50:50 के अनुपात के आधार पर किया जाता है। इसमें 50 प्रतिशत की हिस्सेदारी राज्य सरकार की होनी चाहिए और 50 प्रतिशत हिस्सेदारी रेल मंत्रालय की होनी चाहिए। हमारा प्रस्ताव यही है। आपको सभी राज्यों की वित्तीय स्थिति के बारे में पता है। इसलिए यदि यह अनुपात बदलकर 75:25 किया गया है तो इससे हम दो अथवा तीन विशेष प्रस्ताव लाने में सक्षम होंगे जिससे अंतत: हमारे उपभोक्ता ही लाभांवित होंगे।

हम आपके विभाग और आपके द्वारा प्रदत्त सेवाओं पर गर्व करते हैं। मेरा एक विशेष प्रस्ताव है। आप रेलवे में जिन सीटों, परदों तथा कंबलों का उपयोग कर रहे हैं यदि उसे शत प्रतिशत स्व सहायता समूहों, खादी से खरीदा जाए तो इससे हजारों उत्पादकों को फायदा होगा। वे सभी गरीब समुदाय से हैं। इससे इन्हें लाभ भी पहुंचेगा और अधिक रोजगार सृजित करने में मदद मिलेगी।

चौथी बात यह है कि प्रात: प्रश्न काल के दौरान हमारे नेता श्री रूपचंद पाल ने एक महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया था कि रेलवे की भूमि पर कुछ दुकानें हैं तथा कुछ खोमचे वाले हैं। आपको याद होगा कि दो या तीन साल पहले भी इस पर चर्चा हुई थी और तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा यह घोषणा की गई थी कि यदि यह कार्य सहकारिता के अंतर्गत होगा तो इसे वैद्य तथा नियमित किया जाएगा। अत: मैं आपसे आश्वासन चाहता हूँ कि ऐसा किया जाये।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कलकत्ता की एक परियोजना के बारे में बात करूंगा। कलकत्ता में पहले जो भी मुख्य सड़कें बनती थी वह उत्तर दक्षिण संपर्क सड़कों पर ही बनती थी। अब कलकत्ता

का विस्तारपूर्व की तरफ हो रहा है। अत: हमें बड़ी संख्या में पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर की आवश्यकता होगी। इसलिए मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तीन रेलवे पुल हैं। इन्हें पुल सं. 1, सं. 2, सं. 3 कहा जाता है। ये पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक के अधीन हैं। मैंने पहले ही इस मामले पर हमारे नेता तथा स्थायी समिति के सभापति, श्री बसुदेव आचार्य तथा सभी स्थानीय विधायकों और पार्षदों के साथ चर्चा की है। हम सभी ने इस संबंध में अभ्यावेदन भी दिया है और मैंने सर्वेक्षण के कार्य के लिए अपने सं. सं. स्था. क्षे. वि. निधि से 8 लाख रु. भी दिए हैं। परन्तु मुझे उनसे यह पता चला है कि उन्हें इस कार्य के लिए निधि की आवश्यकता है। अत: सर्वेक्षण के तुरंत बाद हम चाहते हैं कि इस पुल को चौड़ा किया जाए तथा इसे मजबूत बनाया जाए इस उद्देश्य के लिए पश्चिम बंगाल सरकार ने आपको पहले ही लिखित में दिया है कि आर ओ बी वाले हिस्से संबंधी खर्चे को रेलवे उठाए।

विस्तारित भाग के सभी खर्चे राज्य सरकार द्वारा उठाये जाएं। पश्चिम बंगाल सरकार ने पहले ही आपको इस संबंध में लिखित आश्वासन दिया है। अत: मेरी आपसे पुरजोर निवेदन है कि इस समय कलकत्ता में भारी यातायात के मद्देनजर यदि इन तीनों पुलों को चौड़ा तथा मजबूत किया जाए तो इससे वाहनों की आवाजाही तेज की जा सकेगी। इन तीनों पुलों का कार्य तत्काल आरंभ किया जाए। इसके संबंध में आपके विभागीय अधिकारियों को आवश्यक निर्देश दिये जाएं।

इन्हीं कुछ शब्दों के साथ मैं पुन: अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

*श्री मुन्शी राम (बिजनौर): अध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुदान पूरक मांगे वर्ष 2007-08 का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि इस बजट में रु. 1165 करोड़ विशेष रेल सुरक्षा पर खर्च का प्रावधान के साथ ऐसी नई रेल लाइनों के निर्माण में निम्न अनुसार खर्चे।

उधमपुर श्रीनगर बारामूला में 600 करोड़ रु. खर्च का प्रावधान

कुमार घाट-अगरतला में 400 करोंड़ रुपये खर्च का प्रावधान

बदरपुर से बेराग्राम विस्तार पर 125 करोड़ खर्च का प्रावधान

लमडिंग-सिल्चर मिग्रेडिसा डिटांकथेडा 75 करोड़ रु. खर्च का प्रावधान, जो कि लाभांश रहित बजटीय सहायता का प्रावधान रखा गया है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

इसी के साथ साथ अत्यंत आवश्यक बिजनौर हस्तिनापुर मेरठ रेल मार्ग जो केवल 30.6 कि. मी. का निर्माण होने पर जो दूरी सड़क के रास्ते 80 कि. मी. में तय की जाती है वह अब केवल लगभग 40 कि. मी. रेल से तय हो जायेगी इस समय आपके अधिकारियों द्वारा इस मार्ग को अलाभकारी बताकर किसी निर्माण योजना में नहीं रखा गया है। मैं दावा करता हूं कि आपके अधिकारियों ने जो रिपोर्ट दी है वह गलत साबित होगी। यह मार्ग दो मण्डल मुरादाबाद-मेरठ को जोड़ने वाला छोटा मार्ग होगा इसी के साथ साथ इस मार्ग पर पड़ने वाला स्टेशन हस्तिनापुर एक धार्मिक एवं ऐतिहासिक महाभारत सर्किट का भाग है जिस पर जैन धर्म का काफी बड़ा धर्मस्थल भी इसी स्थान पर है। अत: इस रेल मार्ग को मैं जनहित में बनवाये जाने की मांग करता हूं।

मेरा गृह नगर जम्मूतवी-हावड़ा मुख्य रेल मार्ग के नगीना स्टेशन पर है। मैं पिछले तीन वर्षों से इस स्टेशन पर दिन के समय में चलने वाली रेल गाड़ी जो अति आवयश्क नहीं है जिनमें कोई भी तृतीय शयनयान कोच भी नहीं है, अमृतसर-सहरसा जन सेवा एक्सप्रेस (5209-5210) अमृतसर-दरभंगा जन नायक एक्सप्रेस (5211-5212) के ठहराव की मांग करता आ रहा हूं जो मानी जानी चाहिए यह भी जनहित में आवश्यक होगा।

जम्मूतवी-हावड़ा मुख्य लाईन के मौजम्मपुर नारायण जं. से पूर्व मौजम्मपुर नारायण जं. गजरौला लाईन पर हाईवर्जन बनाये जाना इस क्षेत्र के लिए अत्यंत आवश्यक होगा जिसके लिये मैं लगातार मांग करता आ रहा हूं। नजीबाबाद-दिल्ली के लिये एक नई ट्रेन प्रात: 5 से 6 बजे एवं वापस दिल्ली-नजीबाबाद जं. के लिये सायं 6 बजे के पश्चात नई ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता जो इस क्षेत्र के व्यापारियों एवं आम जनता की मांग है जिसे गंभीरता से लिया जाये जो क्षेत्र की जनता के लाभ के साथ साथ रेलवे को भी लाभकारी होगी जिसे चलाये जाने की मांग करता हूं।

जिला बिजनौर एवं जे. पी. नगर आसपास के क्षेत्र से कोई भी सीधी रेलगाड़ी देश के दक्षिण एवं पश्चिम भाग में जाने के लिए नहीं है जबकि इस क्षेत्र के लाखों मजदूर एवं व्यापारी देश के दक्षिण एवं पश्चिम भाग में कार्य करते हैं जिन्हें सीधी रेल सेवा इस क्षेत्र से नहीं मिलती जिसे चलाये जाने की मांग करता हूं।

रेलवे क्रासिंग नेशनल हाईवे-74 के नजीबाबाद जं. के पास एल एक्स आई एन जी नं. 483ए एवं नगीना रेलवे स्टेशन के समीप एल एक्स आई एन जी नं. 471 पर पुल का निर्माण कराया जाना इस नेशनल हाईवे-74 जो उत्तराखंड की राजधानी देहरादून एवं उच्च न्यायालय नैनीताल को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग है जिस पर

[श्री मुंशी राम]

अधिकांश वी आई पी वाहनों का चलन रहता है जो ज्यादातर जाम की हालत में रहता है जिस पर पुलों का निर्माण होना जनहित में आवश्यक होगा।

[अनुवाद]

*प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। इन अनुदानों का समर्थन करते हुए मैं माननीय श्री लालू प्रसाद जी माननीय श्री वेलु और माननीय श्री रठवा जी के सक्षम निर्देशन में भारतीय रेल द्वारा किए गए शानदार कार्य की सराहना करना चाहता हूँ। हमें विशेष रूप से प्रसन्नता है कि माननीय मंत्रीगण ने तमिलनाडु में मंडल खोले जाने के दीर्घकालिक स्वप्न को पूरा किया है। यह पहल इस बात को साबित करती है कि डा. मनमोहन सिंह जी के नेतृत्व में और श्रीमती सोनिया गांधी जी के कुशल मार्ग निर्देशन में कार्य कर रही संप्रग सरकार दूसरे की बात सुनने वाली और जिम्मेदार सरकार है।

रेलवे ने नि:सन्देह अपनी स्थिति मे सुधार किया है और यह संप्रग सरकार द्वारा किए गए प्रयासों के कारण सरकारी क्षेत्र का शक सुदृढ़ संगठन बन गया है।

अनुपूरक अनुदानों पर चर्चा समाप्त हुए मैं रेलवे का ध्यान पुडडुचेरी संघ राज्यक्षेत्र की कुछ वर्षों पुरानी समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूँ।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि पुडडुचेरी संघ राज्य क्षेत्र सीधे भारत सरकार नियंत्रणाधीन है परंतु रेलवे के विकास के मामले में यह काफी पिछड़ा हुआ है। इसकी भौगोलिकीय अवस्थिति बड़ी अनोखी है। यह दूर-दूर तक फैला हुआ है। कोरोइकल जो तमिलनाडु में है पुडडुचेरी से 160 कि. मी. की दूरी पर है, जो केरल में पुडडुचेरी से 800 कि. मी. की दूरी पर है। यूओन जो आंध्र प्रदेश में है, पुडडुचेरी से 890 कि. मी. की दूरी स्थित पर है। देश में कहीं भी किसी एक संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में इतना विस्तृत क्षेत्र नहीं है इस तीसरे तथ्य को रेलवे को समझना चाहिए। अत: पुडडुचेरी के संबंध में दो चीजों का समाधान किए जाने की आवश्यकता है:-

इस संघ राज्य क्षेत्र के चार क्षेत्रों पुडडुचेरी से कोरोइकल, पुडडुचेरी से होबल, पुडडुचेरी से येनम को रेलवे से जोड़ा जाए।

पुडडुचेरी को देश के अन्य राज्यों की राजधानियों और भारत की राजधानी से रेलवे से जोड़ें।

निम्नलिखित सुविधाएं तत्काल उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है-

पुडडुचेरी रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं सृजित करना, ताकि वहां से नई रेलगाड़ियों का संचालन और आगमन-प्रस्थान हो सके। यह पता चला है कि त्रिची रेल लाईन के महाप्रबंधक ने 7 करोड़ रुपये का एक प्रस्ताव भेजा है। इसे कृपया अनुमोदित किया जाय।

विलूपोरोई पुडुचेरी के बीच अनेक रेल सेवाओं को बढ़ाया जाए। ताकि पुडुचेरी के लोग विलूपोरोई में विभिन्न एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का लाभ उठा सकें।

नोगोव और कोरोईकल के बीच बड़ी लाईन में आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए। कोरोईकल को बरास्ते तिरूमैंग्लोर मोईटोउडुटुमोल जोड़ा जाए। आमान परिवर्तन के बाद कोरोईकल एक्सप्रेस का पुडुचेरी तक विस्तार किया जाए।

पुडुचेरी से मंगलौर तक एक नहीं रेलगाड़ी चलाई जाए जिससे पुडडुचेरी के लोगों को विभिन्न क्षेत्रों से सम्पर्क की सुविधा मिल सके।

पुडुचेरी से बंगलौर तक बरास्ते विरिधा तोलोपूर, सलेम, धरमपुर एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।

वर्तमान पुडुचेरी चैन्ने एक्सप्रेस को मौजूदा सप्ताह में पांच दिन के बजाए रोजना चलाया जाए।

पुडुचेरी-तिरूपति रेलगाड़ी को भगवान वेंकटेश्वर के भक्तों की सुविधा के लिए रात्रि के समय चलाया जाए।

पुडुचेरी से नई दिल्ली के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।

[हिन्दी]

श्री अफ़ज़ाल अनसारी (गाजीपुर): सभापति जी, रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की जो मांग रखी गयी है उसे पास किये जाने के क्रम में माननीय सदस्यों ने जो चर्चा की और उनके माध्यम से जो ज्वलंत समस्याएं व्यावहारिक रूप से उनके क्षेत्र की थीं, उनको रखा गया। मैं भी अपने आपको उनसे जोड़ते हुए, इस विषय पर कुछ चर्चा करना चाहता हूं। अब भारतीय रेल करोड़ों रुपये के लाभ में है, यह एक चमत्कार जैसा प्रतीत होता है। जहां तक माननीय रेल मंत्री जी के चमत्कारी फैसलों की सराहना हो रही है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं आपसे पुन: लिखित भाषण प्रस्तुत करने की अपील करता हूं ताकि समय खराब न हो। यदि आप लिखित भाषण प्रस्तुत कर देंगे, तो काफी समय बचाया जा सकता है। यह

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है और मामला नहीं है। वर्तमान वर्ष पर ही चर्चा की गई है।

श्री अफ़ज़ाल अनसारी: मैं दो मिनट और लूंगा। जैसा मैंने कहा कि जहां माननीय रेल मंत्री जी के फैसलों की सराहना हो रही है वहीं अब भी कुछ ऐसे सवाल हैं जिन पर गंभीरता से कुछ विचार करके, ऐसी योजनाएं बनाने की जरूरत है जिससे भारत की रेल, जिसका मुकाबला एन डी ए की सरकार के माननीय पूर्व मंत्री जी, चीन की रेलवे से करने की तुलना कर रहे थे। मैं कहना चाहता हूं कि उससे कई गुना स्थिति में भारत की रेल है। हमारे देश में, भारतीय रेल में तीन मुख्य बातों को हम चाहेंगे। माननीय रेल मंत्री जी हर चीज पर सूक्ष्म नजर रखते हैं लेकिन ट्रेनों में यात्रा करने वाले जो यात्री हैं, उनकी सुरक्षा के लिए कुछ और पुख्ता प्रबंध किये जाएं। सुरक्षा एक ज्वलंत समस्या है। आये दिन कहीं न कहीं कोई घटना होती है और उसकी वजह से रेलवे बदनाम होती है। दूसरा, रेलवे की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बहुत उपाय किये गये हैं लेकिन इसको और बेहतर बनाने की जरूरत है। अभी इसके लिए ठीक से जिम्मेदारी फिक्स नहीं की गयी है। अगर इसके लिए जिम्मेदारी फिक्स की जाए तो रेल में दुर्घटनाएं कम से कम हों। अगर ऐसा होता है तो हमारी रेल मील का पत्थर साबित होगी।

तीसरा, प्रत्येक दशा में, अगर माननीय मत्री जी अपने समय में ट्रेनों को टाइम से चलाने की व्यवस्था कर दें तो न केवल यह देश बल्कि दुनिया को हमारा लौहा मानना पड़ेगा कि व्यवस्था में जब आप आये थे तो आपका उपहास उड़ाया जाता था कि चरवाहा विश्वविद्यालय में एक और एक ग्यारह होते हैं। आपने सचमुच एक और एक ग्यारह करके रेलवे की व्यवस्था चला करके माननीय लालू प्रसाद जी ने दिखाया। एक छोटा सा विषय है, माननीय रेल मंत्री जी गाजीपुर के दौरे पर गये थे और स्वयं घोषणा की थी। इनके बारे में रोज सुना जाता है कि इन्होंने जो फैसले लिये, जो घोषणाएं बिहार में कीं, वहां की सरकार भूमि उपलब्ध नहीं कर पा रही है कि उन घोषणाओं को अमल में लाया जा सके।

आप एक छोटी सी घोषणा गाजीपुर में एन एच 29 और एन एच 19 का जो वाई प्वाइंट रोजा है वहां ओवर ब्रिज बनाने की करके आए थे। आज उत्तर प्रदेश में पूर्वांचल के लोग आपकी तरफ आस लगा कर देख रहे हैं कि क्या आपकी यह कोरी घोषणा थी या उसे अमली जामा पहनाया जाएगा?

सभापति महोदय, मैं एक और निवेदन करके अपनी बात को समाप्त करूंगा। मैं नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जब आ रहा था तो एक मुझे एक घटना के बारे में जानकारी हुई। अजीब संयोग की बात है कि लालू जी रेल मंत्री हैं और 15 अगस्त जब देश

की आजादी का दिन मनाया जा रहा था, उस दिन रेलवे स्टेशन पर 50 गरीब कुलियों के टोकन किसी सिर-फिरे अधिकारी ने रखवा लिए। उनके ऊपर न जाने कौन सा इल्जाम लगाया कि उन 50 माल ढोने वाले गरीब कुलियों के पेट पर लात पड़ी, उनकी रोजी-रोटी छीन ली गई और उन्हें खाली बैठा दिया गया। दुर्भाग्य का यह विषय है कि वे पूरे 50 के 50 अल्पसंख्यक हैं। मैं जब भी ट्रेन से आता-जाता हूं, वे इकट्ठे होकर मुझ से कहते हैं। आप से वे लोग न्याय की अपेक्षा रखते हैं इसलिए इस सवाल को हम जैसे आदमी के सामने भी रखते हैं। इन्हीं बातों को रखते हुए मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री रमेश दुबे (मिर्जापुर): सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलते हुए सबसे पहले रेलवे के विकास के लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। वाराणसी से इलाहाबाद दोहरी लाइन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं आशा करता हूं कि उसे जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश की जाएगी। वाराणसी से लखनऊ वाया प्रतापगढ़ रेल लाइन डबल करने की आवश्यकता है क्योंकि वहां जितनी ट्रेन्स चाहिए, नहीं चल पाती हैं। वाराणसी से कानपुर, इलाहाबाद के लिए वाया जंघई होते हुए कोई ट्रेन नहीं है। व्यापारियों को कानपुर जाने के लिए या इलाहाबाद हाई कोर्ट जाने के लिए सुबह कोई ट्रेन नहीं मिलती है। इलाहाबाद से वाया ज्ञानपुर होते हुए कोलकाता जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है जबकि पूर्वी उत्तर प्रदेश के काफी लोग कोलकाता में रहते हैं। उनके लिए कोई ट्रेन नहीं है जबकि पूर्वी उत्तर प्रदेश के काफी लोग कोलकाता में रहते हैं। उनके लिए कोई ट्रेन वहां से आने-जाने के लिए नहीं है। उनकी दिक्कतों को देखते हुए, उनकी मांग पूरा करने की कृपा करें।

माधोसिंह रेलवे स्टेशन पर यदि टर्मिनल बनाया जाता है तो वाराणसी में यात्रियों की जो भीड़ हो रही है, वह कम हो सकती है। परसीपुर मोड़, सुरियांवा, सराय, कनसराय चौखण्डी-सेवापुरी आने-जाने के लिए सम्पर्क मार्ग रेलवे स्टेशनों के साथ अभी तक नहीं है। आवश्यकता है कि लुम्बनी, मिर्जापुर मार्ग पर भदोही एवं माधोसिंह स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाया जाए। वहां घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। सैंकड़ों गाड़ियां लाइन में खड़ी रहती हैं। लोगों को बड़ी असुविधा होती है।

भदोही कारपेट की नगरी कही जाती है। जहां तक कारपेट एक्सपोर्ट करने का सवाल है, भदोही का उसमें नाम है। वहां से एक पूर्वा ट्रेन नई दिल्ली के लिए चलती थी जिसे लोग रात को लेते थे और सुबह दिल्ली पहुंचते थे। वह ट्रेन बंद कर दी गई है। इससे लोगों को भारी असुविधा हो रही है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि यह ट्रेन अवश्य चलायी जाए।

[श्री रमेश दुबे]

वाराणसी जंघई के बीच शटल ट्रेन की आवश्यकता है क्योंकि जो कर्मचारी बैंकों में काम करने के लिए या जिले के प्रधान कार्यालय में आते हैं, उनके लिए कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जो समय से आ-जा सके। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मुम्बई से इलाहाबाद के लिए राजधानी की तर्ज पर ट्रेन चलाने की आवश्यकता है ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश में कल-कारखाने स्थापित हो सकें और समय पर लोग तथा व्यापारी लोग आ-जा सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री महोदय का आभार मानते हुए, उनको कार्य प्रगति के लिए बधाई देता हूं और आशा करता हूं कि वह हमारी मांगें कुछ हद तक पूरी करने की कृपा करेंगे।

[अनुवाद]

***श्री ए. कृष्णास्वामी** (श्री पेरूम्बुदूर): महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र की निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने की कृपा करें:-

1. एल सी. 10 पट्टाबीराम रेल ऊपरी पुल
2. एल सी. 12 थिनिरूबून रेल ऊपरी पुल
3. नेमनिलिचेरी न्यू आर एस
4. तिरूमवल्लूर अथवा अवदि में एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव
5. अवदि और गम्मूडिपूण्डी को उप-नगरीय हाल्ट बनाया जाए ताकि चेन्नै में यातायात कम हो सके।

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

सायं 6.15 बजे

[हिन्दी]

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): उपाध्यक्ष महोदय, अनुदान की अनुपूरक मांगों के बारे में चर्चा चल रही है। मैं लगभग पिछले दस साल से रेल बजट और सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर बोलता रहा हूं। मैं सदन में हरियाणा प्रदेश की जितनी समस्याएं हैं उनके बारे में लालू जी और जो मंत्री पहले रहे हैं, उनके सामने रखता रहा हूं। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि जब भी रेल बजट पेश हुआ है उसमें केवल एक साल को छोड़कर जिसमें हरियाणा को दो प्रोजेक्ट मिले थे इसके अलावा आज तक हरियाणा रेलवे की दुष्टि से इगनोर रहा है। हमें ऐसा लगता है कि हरियाणा रेलवे के मानचित्र पर नहीं है। हमें कोई प्रोजेक्ट या नई गाड़ियां नहीं मिलती हैं। हरियाणा दिल्ली के तीन तरफ लगता है और एन सी आर एरिया में बहुत एरिया कवर होता है। एन सी आर एरिया इसलिए बनाया गया था ताकि दिल्ली पर आबादी और ट्रेफिक का बढ़ते हुए बोझ को कम किया जाए, आसपास के इलाकों में फैसिलिटी दी जाए ताकि दिल्ली का लोड कम हो। लेकिन हो उलटा रहा है, लगातार जनसंख्या बढ़ती जा रही है, डेली पैसेंजर्स, दूध बेचने वाले, स्टूडेंट्स और कर्मचारी दिल्ली में आते हैं और रोज वापिस जाते हैं। रेलवे की दुष्टि से दिल्ली के एन सी आर इलाके में चारों तरफ बहुत ज्यादा लोड बढ़ रहा है। दूसरे प्रदेशों से जितनी भी ट्रेन्स, एक्सप्रेस आती हैं, उनके स्टॉपेज यहां नहीं होते हैं और नई गाड़ियां यहां चल नहीं रही हैं और इस तरह से लोड बढ़ता गया। आज बहुत भयंकर स्थिति पैदा हो गई है और एन सी आर एरिया के डेली पैसेंजर्स के लिए बहुत भारी समस्या बन गई है। हम बार-बार चिल्ला रहे हैं लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। इस पर बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है क्योंकि सबसे ज्यादा लोड एन सी आर एरिया का है और वहां कोई फैसिलिटी नहीं है। यहां जितनी भी सब-अर्बन सिटीज हैं, उनमें कोई नई ट्रेन नहीं चलाई गई, न तो ए एम यू और न ही लोकल ट्रेन। विशेषतौर पर मेरा क्षेत्र सोनीपत जो अम्बाला तक चला गया है, वहां दो लाईन ट्रैक है। जब भी हम नई ट्रेन या स्टॉपेज की मांग करते हैं तो रेलवे डिपोर्टमेंट की तरफ से यही जवाब आता है कि ट्रैक खाली नहीं है। मेरी सबसे पहली मांग है कि हिमाचल, पंजाब, चंडीगढ़, जम्मू-कश्मीर के लोग इस लाईन से आते हैं, उस लाईन को दो लाईन के बजाय चार ट्रैक किया जाए तब ये समस्या हल हो सकती है। इसमें कोई लंबा-चौड़ा एक्सपेंस भी नहीं है और अगर है भी तब भी आप बड़े प्रॉफिट में जा रहे हैं, एक साल में बीस हजार करोड़ रुपए कमा लिए हैं और जब इससे चार प्रदेशों की समस्या का हल हो सकता है तो इसे किया जाए।

जैसा कि मैंने पहले कहा 15-20 साल में जो प्रोजेक्ट सैंक्शन हुए थे-झज्जर-रिवाड़ी-रोहतक और जींद-गोहाड़ा-सोनीपत, उस वक्त ममता जी मंत्री थी, नीतीश जी थे जब वह सैंक्शन हुई थी। रिवाड़ी वाली लाईन पर काम शुरू हो गया है और वह भी इस कंडीशन में हुआ है कि राज्य सरकार को टोटल कॉस्ट का पचास प्रतिशत शेयर देना पड़ा, तब जाकर शुरू हुआ। लेकिन जींद-सोनीपत लाईन के लिए हर साल दो, तीन या चार करोड़ प्रोजेक्ट के लिए मिलता रहा है और पिछले साल तो 16 करोड़ रुपया बजट में मिला था लेकिन वह सारा लैप्स हो गया। रेलवे बोर्ड के पास फाईल पड़ी रही कि दोबारा एस्टीमेट करें, रिएस्टीमेट करेंगे इस तरह से 16 करोड़ रुपए लैप्स हो गए और आज तक काम भी शुरू नहीं हुआ जब उस पर पचास प्रतिशत दे दिया तो काम शुरू हो गया। यह एक नया ट्रेंड रेलवे डिपार्टमेंट ने शुरू कर दिया है जो बहुत खतरनाक है। अगर कोई भी प्रोजेक्ट सैंक्शन होता है तो राज्य सरकार से पचास प्रतिशत की मांग करते हैं, अगर स्टेट गरीब है

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

तो पचास प्रतिशत शेयर कैसे देंगे? अगर सरकार किसी प्रोजेक्ट के बारे में कुछ नहीं चाहती है तो वह पेंडिंग पड़ा रहेगा।

इस तरह से रेलवे का जो 50 परसैन्ट शेयर का ट्रैंड चला है, यह बड़ा खतरनाक है। यह नहीं होना चाहिए। रेलवे का अपना बजट संसद से पास होता है, उसके मुताबिक प्रोजैक्ट्स आगे बढ़ने चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, दूसरा जो प्रोजैक्ट मैं जींद-सोनीपत का बता रहा हूं, इसमें मजबूर होकर हरियाणा सरकार ने 50 परसैन्ट शेयर देना भी स्वीकार कर लिया। लेकिन उसके बाद भी काम शुरू नहीं हो रहा है। रेलवे डिपार्टमैन्ट का जो प्रोसीजर है, वह इतना टैक्निकल और डिलेइंग है कि आधे प्रोजैक्ट्स तो पैंडिंग पड़े रह जाते हैं और इस बीच में कास्ट बढ़ जाती है। फिर कहते हैं कि इसका दोबारा ऐस्टीमेट बनाओ। मैं समझता हूं कि यह सिस्टम बदलना पड़ेगा। इसलिए मेरी आपसे मांग है कि जींद-सोनीपत की लाइन जिस पर पचास परसैन्ट खर्चा राज्य सरकार ने स्वीकार किया है, सर्वे आदि सब कुछ हो चुका है। इसे चालू कथिा जाए। फोर लेनिंग की मांग मैंने आपके सामने बताई है।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि गन्नौर में एक आर. ओ. बी. बन रहा है। इसके बारे में हम बार-बार अपनी बात उठाते रहे हैं और हमने लिखित में भी दिया है। रेलवे बोर्ड ने लिखित में यह दिया था कि यह आर. ओ. बी. दिसम्बर, 2006 में बनकर तैयार हो जायेगा। अभी दिसम्बर, 2007 आ रहा है, लेकिन कोई प्रोग्रैस नहीं हो रही है। इस प्रकार से यह छोटी-मोटी टैक्निकल बातों में उलझा हुआ है। मेरा माननीय लालू जी से हमारा यह अनुरोध है कि अपने बोर्ड के अधिकारियों पर पर थोड़ा सा अंकुश लगायें, उनकी खिंचाई करें। वे फॉर्मेलिटी करते हैं। कोई सांसद या जनप्रतिनिधि जब कोई बात लिखता है तो आमतौर पर निगेटिव जवाब आता है। कभी कहेंगे कि पैसा नहीं है, कभी कुछ कहेंगे और कोई न कोई बहाना बनाकर सारे कामों को लटका देते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं समय की कमी को देखते हुए अपने क्षेत्र की दो-तीन बातें और कहना चाहता हूं। पूरे अम्बाला और पंजाब से जो ट्रैफिक आता है, पानीपत से लेकर दिल्ली तक सुबह दस बजे के बाद उधर से कोई ट्रेन नहीं आती है। इतना बड़ा इलाका है और सुबह आठ बजे के बाद दिल्ली से पानीपत की तरफ उसके बाद कोई ट्रेन नहीं जाती है। जो भी ट्रेन जाती है वह शाम को जाती है। इस बीच में कितना बड़ा टाइम गैप है, इसमें कोई न कोई व्यवस्था होनी चाहिए। ताकि आने-जाने वाले लोग ट्रेन की सुविधा का लाभ उठा सकें। हमने यह मांग भी की है कि सोनीपत इंडस्ट्रियल सिटी है, बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, इसलिए उसे मॉडल स्टेशन बनाया जाए। इस बात को हम बार-बार उठाते रहे हैं। एक बार हमने पता भी लगाया था कि

बनाया जायेगा, लेकिन जब लिस्ट देखी तो उसमें इसका नाम शामिल नहीं पाया। हमारी मांग है कि इसे एक मॉडल स्टेशन बनाया जाए। स्टापेज के बारे में मैं ज्यादा नहीं कहूंगा। इस बारे में मैं बार-बार लिखित में भी देता रहा हूं और अब भी लिखकर दे दूंगा कि किन-किन ट्रेनों के स्टापेज की आवश्यकता है। क्योंकि उधर से बहुत ज्यादा पैसेंजर्स आते-जाते हैं। इसलिए उनके बारे में भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए। गन्नौर और बहादुरगढ़ में जो रेलवे स्टेशन है, वह स्टेशन इन दोनों शहरों को डिवाइड करता है। स्टेशन के कारण गन्नौर और बहादुरगढ़ दो हिस्सों में बंट जाता है। इनकी आधी आबादी इधर है और आधी आबादी उधर है। हमने सैकिंड एन्ट्री की मांग बार-बार की है कि दूसरी तरफ भी टिकट घर बन जाए, ताकि लोगों को बहुत दूर से आना न पड़े।

अंत में मालभाड़े के लिए मैं कुछ कहना चाहता हूं। माल उतरने-चढ़ने के लिए सोनीपत बहुत बड़ा हैडक्वार्टर था। लेकिन पिछले कई सालों से इसे खत्म कर दिया गया है। मैं मांग करूंगा कि इसे बहाल किया जाए। ताकि जितने भट्टे वाले हैं, कोयले वाले हैं, लोहे वाले हैं, उनका जितना माल आता है, वह दिल्ली की बजाय सोनीपत में बहाल हो जायेगा तो लोग वहां से अपना माल उठा लेंगे। मेरी मांग है कि इन सब बातों पर आप सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं माननीय सदस्यों से रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि मेरे पास तकरीबन चालीस बोलने वाले मैम्बर्स साहेबान की लिस्ट है। इस हिसाब से 12 बजेंगे। इसलिए

[अनुवाद]

जो माननीय सदस्य अपने लिखित भाषण सभा-पटल पर रखना चाहते हैं, वे अपने भाषण सभा-पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

दूसरे मैं चाहता हूं कि जो भी मैम्बर्स बोलना चाहते हैं वे सभी बहुत ब्रीफ में बोलें और तीन-चार मिनट में अपनी बात कहें। श्री देवव्रत सिंह जी आप बोलिये।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): सर, 45 मिनट पहले 40 मैम्बर्स थे, अभी भी चालीस है, क्या इसमें नाम बढ़ जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: क्या करूं।

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): सर, उस दिन आपने इसलिए नहीं बोलने दिया, क्योंकि आपने कहा था कि रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर बोलें। लेकिन अब कह रहे हैं कि समय कम है। इस तरह से हम अपनी बात कैसे रखेंगे।

[श्री अविनाश राय खन्ना]

उपाध्यक्ष महोदय: टाइम तो आपको देंगे। किसी को बगैर टाइम दिये नहीं रहेंगे। जितने भी बोलने वाले हैं, सबको बोलने का टाइम दिया जायेगा। ऐसी बात नहीं है, सबको टाइम मिलेगा। लेकिन प्लीज टाइम एडजस्ट करना पड़ेगा। टाइम हम जरूर देंगे। एक-एक, दो-दो मिनट में जो खास बात कहनी हैं, वह पहले कह लें, बाकी का टेबल पर ले कर दें।

***श्री हंसराज गं. अहीर** (चन्द्रपुर): महोदय, रेलवे देश की बड़ी ताकत, जनता की सुविधा तथा प्रगति विकास का मार्ग है। इस रेलवे का देश के सभी स्थानों, क्षेत्रों, सभी वर्गों को समान रूप से लाभ मिले इस दिशा में रेलवे की नीति होनी चाहिए। बजट भी उसी के मद्देनजर होना चाहिए।

दुर्भाग्य से पिछले तीनों रेल बजट में जब से यू पी ए सरकार के रेल मंत्री जो बजट ला रहे हैं, उस बजट में रेलवे का विस्तार तथा नई गाड़ियों को बढ़ावा नहीं दिया गया है। रेलवे सुविधा है आम जनता की गरीब दूरदराज आदिवासी वन बहुत क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासी जनता को रेल सुविधा मिलने हेतु सरकार द्वारा कोई कदम नहीं उठाया जा रहा है। विद्यमान रेलवे स्टेशनों की सुविधाएं बढ़ाई जाएं। मॉडल स्टेशन बनवाए जाएं। जहां सुविधाएं नहीं हैं, वहां सुविधाएं बढ़ाई जाएं। गाड़ियों को बुलेट ट्रेन बनवाकर रेलवे का विस्तार नहीं हो रहा है बल्कि जो रेलवे सेवा ब्रिटिश काल से मिल रही थी, उसी क्षेत्र को सुविधा बढ़ा कर दी जा रही है। जहां रेलवे नहीं है, वहां नई लाइनें बिछाने में कार्य को महत्व दिया जाना चाहिए। नई-नई जगह रेल लाइनें बिछाई जाएं। सर्वव्यापी रेलवे बनाई जाए।

मेरे क्षेत्र में गडचिरोली जिले में रेलवे नहीं चलती है। बार-बार मांग की है, फिर भी इंकार किया जाता है। रेलवे नीति में आर ओ आर में नहीं बैठता, यह कैसी नीति है। जिसमें गरीब उद्योगहीन आदिवासी दूरदराज नक्सली गतिविधियों से प्रभावित इस जिले को बडसा से आरमोरी गडचिरोली तक जिसका सर्वे हुआ है, फिर भी रेलवे लाइन बिछाई नहीं जा रही है। 100 करोड़ के करीब धनराशि की जरूरत है। इस रेल लाइन हेतु महाराष्ट्र सरकार ने अपनी ओर से धनराशि का हिस्सा दिए जाने का लिखित पत्र भी भेजा है। इस रेल लाइन के लिए बजट में प्रावधान करें। लाइमस्टोन इत्यादि मिनरल उस क्षेत्र में पाए गए हैं। बल्लारशाह से सूरजागढ़ तक नई रेल लाइन हेतु सर्वे किया जाना चाहिए। दिल्ली-चेन्नई-बंगलौर लाइन चंद्रपुर स्टेशन से हो कर गुजरती है। देश की महत्वपूर्ण इस लाइन को नागपुर से आगे बल्लारशाह तक तीसरी रेल लाइन बिछाई जाए, ताकि इस मार्ग से और भी गाड़ियां चलें। जिसमें बल्लारशाह से मुंबई तक सीधे गाड़ी चलाने तथा बल्लारशाहा-चन्द्रपुर से नागपुर से नागपुर शटल ट्रेन चलाने की मांग करता हूं। मेरे क्षेत्र में कई स्टेशनों पर पी आर एस सुविधा नहीं है। सभी स्टेशनों पर पी आर एस-वी टी एस देने की मांग करता हूं। चांदा फोर्ट स्टेशन से गोंदिया स्टेशन तक दूसरी रेल लाइन तथा विद्युतीकरण भी किया जाए। इस मार्ग पर और भी गाड़ियां चलाई जानी चाहिए, जिसकी हमने बार-बार मांग की है।

चंद्रपुर रेलवे स्टेशन से लगकर गुड्स शेड हैं, उसे हटाकर अंयत्र ताड़ाकी या घुगुस नया गुड्स शेड बनवाया जाए। बाबुपेठ ओवरब्रिज (चंद्रपुर शहर) बनाया जाए। नागपुर से चलने वाली सेवाग्राम एक्सप्रेस मुंबई चलती है, जिसका विस्तार बल्लारशाह तक तथा नंदीग्राम-नागपुर-मुंबई गाड़ी नागपुर के बजाए बल्लारशाहा से चलाई जाए।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री पी. करूणाकरन** (कासरगोड): महोदय, मैं रेलवे की वर्ष 2006-07 की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं रेल मंत्री जी अन्य मंत्री जी को भी इस सरकारी उपक्रम को लाभ में चलाने के लिए बधाई देता हूँ। रेलवे को लाभ कमाने वाला उपक्रम बनाने में उसके कर्मियों के योगदान की अनदेखी नहीं की जा सकती।

इस सभा के पिछले सत्र में रेल मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी ने केरल राज्य को विशेष रूप से सलेम मण्डल की स्थापना के बाद, कोई विशेष पैकेज देने का वायदा किया था। हमने माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को प्रस्ताव दे दिए हैं।

मैं वेस्ट कोस्ट जोन बनाने की अपनी दीर्घ कालिक मांग को पुन: दोहराता हूं जिसका मुख्यालय केरल में। यह राज्यों के विकास का स्थायी समाधान है। रेल मंत्री जी ने सभा में पहले ही यह घोषणा कर दी है कि पालक्कड में कोच फैक्ट्री की स्थापना की जाएगी। इस परियोजना के कार्य को शीघ्र किए जाने की आवश्यकता है और मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि दिसम्बर के महीने में ही इसकी आधारशिला रखी जाए। केरल में रेलवे विकास के लिए त्रिवेन्द्रम से मंगलोर तक समर्पित तीव्र गति यात्री कारिडॉर की पूर्वावेक्षा है। शोरनूर-मंगलोर के विद्युतीकरण का कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है। इसे रेल परियोजना में सम्मिलित किया जाए। मैंने नयी रेल लाइनों जैसे कोलनकोड़-त्रिचूर, तेल्लीचेरी-मैसूर और नीलम्बूर-नन्जनगोड के निर्माण के प्रस्ताव पहले ही दे दिए हैं। पिछले रेल बजट के कुछ प्रस्तावों जैसे-शोरनूर में ट्रांयुलार रेलवे स्टेशन पर शीघ्रातिशीघ्र कार्यवाही की जाए। कोचीन-बंगलोर और कन्नूर-यशवन्तपुर रेलगाड़ियों को प्रतिदिन चलाया जाए। माला डिब्बा मरम्मत कार्यशाला संबंधी कार्य के प्रस्ताव, जिसे नेमम त्रिवेन्द्रम ने पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है को शीघ्र पूरा किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

चूंकि केरल पर्यटक राज्य है, इसलिए कन्याकुमारी से गोवा के लिए रेलगाड़ियां चलाई जाएं और कालीकट-मंगलौर, एर्नाकुलम-कोयम्बटूर इन्टरसिटी एक्सप्रेस चलाए जाने की भी आवश्यकता है।

माननीय रेल राज्य मंत्री श्री वेलु जी कन्नूर से मंगलोर तक यात्री गाड़ी चलाए जाने के लिए तब ही सहमति दे चुके हैं, जब वह केरल में कासरगोड के दौर पर आए थे। कम-से-कम इस बार तो इसे चलाया जाए।

केरल में लगभग 65 आर ओ बी हैं। 10 आर ओ बी का कार्य पूरा हो गया है और 10 अन्य आर ओ बी का कार्य विभिन्न चरणों में है। कुछ मामलों में यह सत्य है कि भूमि-अधिग्रहण समस्या है, लेकिन ऐसे भी उदाहरण हैं, जहां राज्य सरकार ने अपने हिस्से का पुल तो पूरा कर दिया है परंतु इसके बाकी हिस्से का कार्य रेलवे द्वारा पूरा किया जाना है। कासरगोड में बकैल, कन्नूर में मुजारपाइलंगद और पलक्कड जिले में पलक्कड ऐसे उदाहरण हैं। रेलवे की ओर से इस अनावश्यक विलम्ब कोई औचित्य नहीं है।

मैं इस सत्र में रेलवे द्वारा अपनाई गई नई नीति के कारण रेल पोर्टरों और कर्मियों की समस्याओं का स्मरण करना चाहता हूँ। अनेक रेल पोर्टर स्टेशनों पर पार्सलों का रखरखाव करने और सामान सेवाए देने में असमर्थ हैं। यह बात खानपान सेवा के मामले में भी सत्य है। इसका दायित्व आई आर सी टी को सौंपा गया है जिसमें उसने अन्य लोगों को आगे ठेका दे दिया है। जिसके फलस्वरूप खानपान सेवाओं में कार्यरत अनेक कामगार बेरोजगार हो गए हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस आशा के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री इन सभी बातों पर पूरा ध्यान देंगे।

[हिन्दी]

श्री देवव्रत सिंह (राजनंदगाँव): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और उनके द्वारा जो सदन में अनुदान मांगे रखी गई हैं, उन मांगों के समर्थन में खड़े होते हुए यह कहना चाहूंगा कि निश्चित रूप से जिस राशि की अनुदानों मांगों से मांग की गई हैं, वह राशि लालू प्रसाद जी को दी जानी चाहिए।

पिछले लगभग साढ़े तीन वर्षों में ऐसा क्या हो गया कि रेलवे की आधारभूत संरचना में एक बड़ा परिवर्तन आया है। क्या ऐसा कारण बना कि यू पी ए सरकार और लालू प्रसाद जी को इस बात का श्रेय दिया जा रहा है कि एक बहुत बड़ा परिवर्तन रेलवे में आया है। आज रेलवे की सेवाओं में जो उत्तरोत्तर अच्छी बात

सामने आई है और सबसे बड़ी बात यह है कि रेलवे के साथ एक भ्रष्टाचार का मुद्दा हुआ करता था, वह यह था कि जब आम आदमी ट्रेन में सफर करता था तो वह यह बात लेकर चलता था कि अगर मेरा रिजर्वेशन नहीं हुआ है तो बिना पैसे के मुझे नहीं मिलेगी। मैं लालू जी को इस सदन के माध्यम से धन्यवाद देना चाहूंगा कि निश्चित रूप से रेलवे की प्रणाली में बड़े पैमाने पर कमी आई है और आम आदमी को राहत पहुंची है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि उनके पास कोइ जादू की छड़ी नहीं थी कि उन्होंने घुमाई और रेलवे में परिवर्तन हो गया। यह केवल एक बेहतर प्रबन्धन था, एक बेहतर सोच थी और सबसे बड़ी बात यह थी कि लालू जी के मन में यह बात थी कि एक आम आदमी को कैसे रेलवे से लाभ मिल सके, कैसे राहत मिल सके, इसके लिए उन्होंने प्रयास किया।

मैं सीधे अपने राज्य छत्तीसगढ़ की ओर आऊंगा और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि छत्तीसगढ़ राज्य अपने आप में एक पिछड़ा हुआ राज्य है और जहां पर बैठे पैमाने पर खनिज संभावनाएं हैं। मेरे लोक सभा क्षेत्र राजनंदगांव में ढ़ोंगरगढ़ से ठहरगढ़-कवर्णा होकर कोटा रेल लाइन का मैंने सर्वे किया है। मैंने निवेदन किया है कि उसके लिए स्वीकृति प्रदान करे, इससे निश्चित रूप से एक बड़ी आय रेलवे की होगी और लोगों को लाभ होगा। इसके साथ ही मेरा यह भी निवेदन है कि ढ़ोंगरगढ़ जहां मां विमलेश्वरी देवी जी का पवित्र मंदिर है और जहां लगभग वर्ष में 30-40 लाख लोग दर्शन करने के लिए आते हैं, उस स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन के रूप में घोषित किया जाए। साथ में ढ़ोंगरगढ़ में ही जो एक रेलवे का बड़ा ग्राउंड है, उसे रेलवे स्टेडियम का रूप दिया जाए और उसके साथ-साथ हमारे छत्तीसगढ़ में जो सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस चलती है जो रायपुर-दुर्ग-बिलासपुर होकर दिल्ली आती है। उस सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस का नाम गुरू घासीदास बाबा के नाम पर सतनाम सम्पर्क क्रांति के नाम से रखा जाए, इससे बड़े लोगों में रेलवे के प्रति एक अच्छी भावना बनेगी।

मैं एक और निवेदन करना चाहूंगा कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस करके एक ट्रेन आती है, छत्तीसगढ़ के लोगों के लिए उत्तर से जोड़ने की एक बात कही गई थी लेकिन आपसे कहना चाहूंगा कि हमारे बहुत सारे छत्तीसगढ़ के लोग जो पंजाब जाना चाहते हैं और दिल्ली आना चाहते हैं, उनको तकलीफ यह होती है कि भोपाल के पास से छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस एक पैसेंजर की तरह हो जाती है और जगह-जगह रूकते हुए आती है। उसके स्टेशन पर रोक लगाई जाए। मेरी एक विनती है कि रेलवे विभाग ने, लालू जी ने बहुत सारी योजनाएं सामने रखी हैं, बुलैट ट्रेन, संचार व्यवस्था, मोबाइल सेवा इत्यादि की रेलवे में बात हो रही है। इन सभी के लिए केन्द्र सरकार जो अधिक बजट दे सकें, उनको देने

[श्री देवव्रत सिंह]

का कष्ट करे और साथ ही जो मैंने रेलवे स्टॉपेज इत्यादि छोटी-छोटी मांगें रखी हैं, उसे मैं सदन पर रखता हूं। धन्यवाद।

*हावड़ा से कुर्ला (मुंबई) (ज्ञानेश्वरी एक्सप्रैस), भुवनेश्वरी से कुर्ला (मुंबई), हटिया से कुर्ला (मुंबई), हावड़ा से कुर्ला (मुंबई) इत्यादि ट्रेन्स को राजनंदगांव पर स्टापेज दिया जाए और बिलासपुर-निजामुद्दीन (दिल्ली) तथा हावड़ा-पूना आजा हिन्द एक्सप्रैस को डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर स्टापेज दिया जाए।

छत्तीसगढ़ से रायपुर बिलासपुर से अजमेर पुष्कर हेतु ट्रेन चलाई जाए।

सारनाथ एक्सप्रैस को छपरा से दुर्ग से आगे बढ़ाकर गोंदिया से चलाये जाने हेतु आदेश जारी किया जाए।*

श्रीमती जयाप्रदा (रामपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आज सप्लीमेंट्री डिमांड्स के बारे में मुझे कुछ बात रखनी है। भारत देश में आजादी के बाद भारतीय रेलवे में बहुत परिवर्तन लाने के लिए आदरणीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने जी ने बहुत कम समय में काफी अच्छा काम किया है और जो नुकसान में रेलवे विभाग चलता था लेकिन आज उसे करोड़ों में लाभदायक बनाया। यह बहुत अच्छी बात है लेकिन आज सप्लीमेंट्री डिमांड्स के लिए मौका दिया गया, उसमें उत्तर प्रदेश के लिए भी बहुत जरूरी है।

उपाध्यक्ष जी, मैं बताना चाहती हूं कि देश में जिस तरह से रेल की रफ्तार है, उसमें एक तो सुविधा और दूसरा सुरक्षा चाहिये। लेकिन देखने में आता है कि बी-ग्रेड के स्टेशनों पर जो सुविधायें यात्रियों को मिलनी चाहिये, वे नहीं मिल रही हैं। बी-ग्रेड स्टेशन पर सुविधा की बात तो दूर सुरक्षा तक नहीं है। मैं सदन का ध्यान इस बात की ओर खींचना चाहती हूं कि सुरक्षा ऐसी चीज है और खासकर महिलायें, जो रेल से यात्रा करती हैं या जितने समय रेल में रहती हैं, उनके लिए कोई सुरक्षा की व्यवस्था नहीं है। कई स्टेशन ऐसे हैं जहां लूटपाट होती रहती है। ऐसे स्टेशनों को सुधारने की जरूरत है। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि जो सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं उनमें परिवर्तन लाने के लिये रेल मंत्री कोशिश कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, बी-ग्रेड स्टेशनों पर रेल आरक्षण के लिये कम्प्युट्रीकृत रिजर्वेशन आफिस बनाने की जरूरत है जो वहां नहीं है। इससे अलावा रेलवे ने कुछ नई लाइनें बिछाने के लिये योजना बनाई है। जो नई रेल लाइनें उत्तर प्रदेश के लिये इंट्रोड्यूस की गई हैं, वहां पर रेलवे ट्रेक कि रिपेयरिंग और मेनटिनैंस के लिये कोई सुविधा नहीं है। उत्तर प्रदेश देश का सब से बड़ा पापुलेशन वाला प्रदेश है। अगर आन्ध्र प्रदेश में जाकर देखें तो मालूम होगा कि जब वहां बाढ़ आती है तो रेलवे ट्रेक पानी में डूब जाते हैं। नतीजे के तौर पर ट्रेन के डिब्बे पलट जाते हैं और कई लोग मर जाते हैं। इस संबंध में रेल मंत्री भी वहां जाकर देख चुके हैं। मेरा निवेदन है कि ऐसी हालत में ट्रेक की रिपेयरिंग के लिये पैसे का प्रबंध करें। इससे यात्रियों को सुविधा मिलेगी। जिन बी-ग्रेड स्टेशनों पर रात में ट्रेन रूकती है, वहां बिजली की व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को तकलीफ होती हैं। उन स्टेशनों पर कई ऐसी दुर्घटनायें हुई हैं। इसके अलावा ऐसे स्टेशनों पर गाड़ी लेट आती है तो वहां पीने की व्यवस्था नहीं है। रेल मंत्रालय बड़े बड़े प्रोजैक्ट बना रहा है और अंतर्राष्ट्रीय लैवल पर टाई अप करने की सोच रहा है लेकिन आम जनता को रेल में सुविधा और सुरक्षा नहीं है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र रामपुर की एक मिसाल देना चाहती हूं। दिनांक 22 नवम्बर को कैमरी-घाटमपुर जो रामपुर-काठगोदाम रेल मार्ग पर है, वहां ट्रेक्टर से रेल इंजिन की टक्कर होने से कुछ लोग घायल हो गये। उनके लिए रेलवे से कोई मदद नहीं भेजी गई। जो मृतक परिवार हैं, उनके बारे में सोचने की बात तो दूर, उनकी सहायता के लिए भी कोई नहीं है। जो लोग मर चुके हैं, उनके परिवार के लिए रेलवे से जो भी मुआवजा मिलना चाहिए, उनके बारे में कोई सोचने वाला नहीं है। दूसरी बात यह है कि वहां पर जो फाटक लगाना है, जो आने जाने के लिए होता है, वहां पर कोई ऐसा प्रबंध नहीं है जिससे लोग सुरक्षित महसूस कर सकें। जो इंजन वहां चला है, उसमें कोई लाइट नहीं है। वह पीछे हो रहा था और एक ट्रैक्टर आकर उससे टकरा गया। आदरणीय मंत्री जी यहां मौजूद हैं। मैं उनसे अनुरोध करती हूं कि मृतकों के परिवार वालों के लिए दो लाख रुपये की मुआवजा राशि का एलान करें और जो घायल हुए हैं, उनके लिए एक लाख रुपए दें जिससे उनके परिवार और बच्चों का गुजर-बसर हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, आगरा एक टूरिस्ट प्लेस है। वहां बहुत पर्यटक जाते हैं। मैं चाहती हूं कि दिल्ली से आगरा तक की एक पैलेस ऑन व्हील्स ट्रेन शुरू करें। ताजमहल ऐसी जगह है जहां से हमने अंतर्राष्ट्रीय पहचान बनाई है। जिस प्रकार पैलेस ऑन व्हील्स जयपुर आती है, उसी तरह की गाड़ी आगरा के लिए भी चल जाए तो अच्छा रहेगा।

एक बात मेरे क्षेत्र से संबंधित है। सुरक्षा व्यवस्था के लिए और रिजर्वेशन के लिए रामपुर में सिंगल विन्डो से ही हजार लोग रिजर्वेशन कराते हैं। मैं अनुरोध करना चाहूंगी कि कुछ एडीशनल विन्डो भी वहां खोले ताकि रिजर्वेशन आसानी से हो जाए। इसके अलावा रामपुर से अजमेर के लिए एक एडीशनल ट्रेन चलाने का भी मैं अनुरोध करती हूँ।

श्री लालू प्रसाद: इतना काम हमने किया है।

श्रीमती जयाप्रदा: सर, आपने हमारा बहुत साथ दिया है। पहले से मैं आपकी फैन रही हूं, अभी भी फैन हूँ। रामपुर बहुत पिछड़ा

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

हुआ इलाका है इसलिए वहां विकास की बहुत जरूरत है। वहां मुस्लिम माइनारिटीज के लोग रहते हैं। इसके लिए रामपुर से अजमेर के लिए एक एडीशनल ट्रेन बन जाए तो उनको बहुत सुविधा होगी।

श्री लालू प्रसाद: पुरानी जो एम. पी. साहिबा थीं, वह ले गई काम करवाकर।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: धन्यवाद महोदया, आप बाकी पॉइंट्स लिखकर दे दीजिए।

श्रीमती जयाप्रदा: मैं सिर्फ एक मिनट लूंगी। रामपुर से अलीगढ़ यूनिवर्सिटी के लिए कई स्टूडैन्ट्स जाते हैं। इसके लिए अगर रामपुर में गाड़ियों का स्टापेज बन जाए और उसके लिए कुछ एडीशनल ट्रैक बनवाने हैं तो उसके लिए भी मैं अनुरोध करती हूँ। रामपुर से मुरादाबाद और बरेली तक एक रेल बस चलाने का भी मैं अनुरोध करती हूँ।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आप अपने भाषण को सभा पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती जयाप्रदा: उपाध्यक्ष महोदय, बहुत बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मेरी जो बाकी मांगें हैं, वह मैं सदन के पटल पर रख दूँगी।

उपाध्यक्ष महोदय: डॉ. सी. कृष्णन, आपके लिए केवल दो तीन मिनट हैं। जो आपकी खास बात है, वह आप कह दें और बाकी टेबल पर रख दें। यदि आप टेबल पर ले करेंगे तो भी मिनिस्टर साहब आपकी स्पीच पढ़ लेंगे।

[अनुवाद]

***श्री भर्तृहरि महताब** (कटक): महोदय, रेल संबंधी स्थायी समिति को सभापति ने हाल ही में कहा है कि भारत में रेल नेटवर्क विकास की गति हमारे पड़ोसी देश चीन से बहुत पीछे है। उनकी चीन के लिए कहीं गई बातों को हम समझ सकते हैं लेकिन सप्रंग सरकार पर रेलवे के विकास पर जोर देने के लिए दबाव डालने से उन्हें कौन रोक रहा है? क्या रेलवे के पास कोई संदर्शी योजना है श्री आचार्य का कहना है कि पिछले 60 वर्षों के दौरान, भारत ने 10 हजार कि. मी. की नई रेल लाइन बिछाई है जबकि चीन ने पिछले 50 वर्षों में 64 कि. मी. की रेल लाइन बिछाई है। मैं उनसे पूर्णत: सहमत हूँ और उनके विचारों को दोहराता हूँ कि देश के रेल नेटवर्क के विस्तार की गति माल तथा यात्री यातायात में वृद्धि की दर के अनुरूप होनी चाहिए तथा जनजातीय और पिछड़े

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु पर्याप्त धन का प्रावधान किया जाना चाहिए।

सरकार एक्सप्रेस-वे के निर्माण के लिए 60 हजार करोड़ रु. व्यय कर रही है। सरकार अति आवश्यक रेल नेटवर्क के विस्तार पर समयबद्ध तरीके से 25 हजार करोड़ रु. भी खर्च क्यों नहीं कर सकती है। अधिकांशत: पर्वतीय, आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों में नई लाइनें बिछाने संबंधी करीब 200 परियोजनाएं लंबित है किन्तु उन्हें पूरा करने के लिए कोई बजटीय सहायता प्रदान नहीं की गई है। बल्कि रेलवे के लिए बजटीय सहायता कम कर दी गई है। मैं पुन श्री आचार्य की बात यहां उद्धृत करूंगा, उन्होंने कहा है कि रेलवे के लिए पहली पंचवर्षीय योजना में बजटीय सहायता 75 प्रतिशत थी जो घटकर दसवीं पंचवर्षीय योजना में मात्र 24 प्रतिशत रह गई हैं। यही कारण है कि मंत्रालय संसाधन के आंतरिक सृजन और अतिरिक्त बजट सहायता पर निर्भर है। जब तक पर्वतीय आदिवासी तथा पिछड़े क्षेत्रों को रेल नेटवर्क से नहीं जोड़ा जाता जब तक इन क्षेत्रों का विकास कैसे होगा? यदि उन पर तुरंत पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया तो ये लोग हमेशा के लिए पिछड़े ही रह जाऐंगे।

उड़ीसा देश के उन राज्यों में से है जहां पर्याप्त मात्रा में प्राकृतिक संसाधन, विपुल खनिज और संभावित पत्तन स्थल सहित लंबी समुद्र तट रेखा है। तथापि पर्याप्त आधारभूत अवसंरचना के अभाव में इस राज्य का विगत में विकास नहीं हो पाया। उड़ीसा में रेल मार्ग की लंबाई केवल 2340 कि. मी. है। उड़ीसा में औसत रेल लंबाई केवल 15.03 कि. मी. है। राज्य में वर्ष 2002-2003 से उद्योगीकरण में सकारात्मक बदलाव हो रहे हैं। अनेक नए इस्पात, एल्यूमिनियम संयंत्र की स्थापना हुई है। आर्सिलोर-मित्तल क्योंझर में 12 एम टी पी ए की क्षमता वाले एक इस्पात संयंत्र की स्थापना कर रहे हैं। आशा है कि वर्ष 2016 तक अतिरिक्त माल परिवहन 200 मिलियन टन हो जाएगा। 11000 में. वा. ऊर्जा उत्पादन के लिए 10 स्वतंत्र विद्युत संयंत्र की स्थापना की जा रही है। ऐसे तीव्र उद्योगीकरण के लिए अवसंरचना के विकास पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता होगी। पत्तन क्षेत्र में, धर्मा-चांदवाली पत्तन और गोपालपुर पत्तन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर के अनुरूप बारहमासी पत्तन के रूप में विकसित किया जा रहा है। रेलवे ने उड़ीसा के लिए विद्युतीकरण परियोजनाओं सहित 6 नई बड़ी रेल लाइनें, 11 दोहरीकरण और दो अमान परिवर्तन की परियोजनाओं को स्वीकृति दी है ताकि यातायात की अतिरिक्त वृद्धि को संभाला जा सके। इस बदलते परिदृश्य में इन स्वीकृत परियोजनाओं को पूरा करने के साथ ही नई लाइनों, सर्वेक्षण और विद्युतीकरण आदि कार्य के अनुमोदन हेतु रेल मंत्रालय द्वारा भारी निवेश किए जाने की आवश्यकता है। मैं सरकार से सभी स्वीकृत परियोजनाओं को 5 वर्षों में पूरा करने का अनुरोध करता हूँ।

[श्री भर्तृहरि महताब]

रेलवे परियोजनाओं हेतु निधि के आबंटन में वृद्धि किए जाने तथा अर्थक्षम रेल परियोजनाओं हेतु एस पी वी की संभावना तलाशने की आवश्यकता है। हरिदासपुर-पारादीप बड़ी रेल लाइन संपर्क के संबंध में शेयर धारकों का समझौता पहले ही पूरा हो चुका है। उड़ीसा सरकार अंगुल-डुबरी-सुकींडा सड़क हेतु एस जीवी के गठन के लिए सुविधा दे रही है। इसी प्रकार नौपाडा-गुनुपुर रेल सम्पर्क का थेरूवली तक विस्तार करने की संभावना का भी प्राथमिकता के आधार पर पता लगाया जाना चाहिए।

मैं सरकार से पूर्वी तट के क्षेत्राधिकार का विस्तार किए जाने का अनुरोध करता हूँ क्योंकि यह अधिक संख्या में उपभोक्ताओं के साथ बेहतर तालमेल तथा उन्हें सुविधा देने के लिए आवश्यक है। मैं संबलपुर डिवीजन क्षेत्राधिकार को बढ़ा कर झारसुगुंडा-बार-सुआन-कीरीबुरू-राउरकेला नुआगांव झारसुगुंडा-हिमगीरि को शामिल करने का अनुरोध करता हूँ अथवा राउरकेला या झारसुगुंडा को मुख्यालय बनाकर एक नए डिवीजन का सृजन किया जा सकता है जिसका क्षेत्राधिकार जैसाकि उल्लिखित है पूर्वतट रेलवे के अधीन होगा।

मैं मंत्रालय से पूर्व तट रेलवे के क्षेत्राधिकार का विस्तार करने तथा उसमें बांसपानी से पाडापहार खण्ड तथा खुदरा रोड (डिवीजन) में भद्रक-लक्ष्मणनाथ खण्ड को शामिल करने का अनुरोध करता हूँ।

अब मैं बड़ी रेल परियोजना का उल्लेख करता हूँ जिस पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। खुर्दा रोड से बोलंगीर परियोजना को 1000 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से 1994 में संस्वीकृत दी गई थी परन्तु पिछले 12 वर्षों में मुश्किल से 50 करोड़ रु. ही व्यय हुए है। खुर्दा से 36 कि. मी. की भूमि अधिग्रहण का कार्य पूरा हो चुका है तथा 36-112 क मी हेतु 316 करोड़ रु. का विस्तृत प्रक्कलन प्रस्तुत कर दिया गया है। इस परियोजना हेतु पर्याप्त निधि आबंटित किए जाने की आवश्यकता है।

हरिदासपुर-पारादीप रेल संपर्क के लिए यह आवश्यक है कि पर्याप्त आबंटित की जाए तथा 2011 तक समयबद्ध कार्यक्रम की शुरूआत सुनिश्चित की जाए क्योंकि धुबरी-कालिंगा नगर काम्पलैक्स में बड़ी संख्या में इस्पात संयंत्र सहित पोस्को तथा मित्तल परियोजनाएं भी आ रही हैं। यह रेल संपर्क कटक, डेंकानाल, झारसुंगुडा संबलपुर जिलों में स्थापित उद्योगों के लिए आयातित कोक आदि हेतु फीडर लाइन होगी।

रेल मंत्रालय को तालचेर-गोपालपुर बड़ी लाइन रेल संपर्क संबंधी सर्वेक्षण रिपोर्ट काफी समय पहले प्रस्तुत की गई थी और इसमें अनुकूल लाभ का संकेत दिया गया था। इस्पात, विद्युत तथा एल्यूमीनियम संयंत्रों की स्थापना के साथ उद्योगीकरण पर हाल ही में जो जोर दिया जा रहा है, उसके लिए तालचेर से गोपालपुर के मध्य कच्ची सामग्री तथा तैयार माल के निर्यात के लिए एक समर्पित रेल संपर्क की आवश्यकता होगी। मैं मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि भुवनेश्वर नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में सात दिन चलाने पर विचार किया जाए।

उड़ीसा के पास केवल भुवनेश्वर में ही एक कोच टर्मिनल है जो चारों ओर से घिरा हुआ है और इस कारण से टर्मिनल का विस्तार नहीं किया जा सकता। इस टर्मिनल का विस्तार किया जाना चाहिए ताकि अधिक रेलगाड़ियों के लिए जगह बन सके। इसी प्रकार ब्रह्मपुर, संबलपुर तथा कोरापुट में समुचित कोच टर्मिनल विकसित किया जा सकता है।

मैं कटक और भुवनेश्वर के मध्य एक अंतर्राष्ट्रीय स्तर के स्टेशन को विकसित करने के सरकार के निर्णय का स्वागत करता हूँ। मेरा केवल यही अनुरोध है कि इस परियोजना को एक समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाए।

अपनी बात समाप्त करने से पूर्व मैं कहना चाहता हूँ कि भारतीय रेलवे ने वर्ष 2005-06 में 14,700 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय अर्जित कर सबको चौका दिया। जो अगले वर्ष बढ़ कर 20,000 करोड़ रु. से अधिक हो गई और इस वित्तीय वर्ष में यह आय 21,578 रु. होने की संभावना है। परन्तु इस बात को समझने की आवश्यकता है कि यह लक्ष्य किस तरह प्राप्त किया गया।

अधिक लदाई के बाद एक्सेल लदाई में वृद्धि तथा सर्वांगीण आर्थिक विकास, इन दोनों के कारणों से यातायात में वृद्धि हुई तथा वर्गीकरण संबंधी बदलाव के माध्यम से युक्तिसंगत माल भाड़े के कारण रेलवे को लाभ हुआ।

एक पड़ाव पार कर लिया गया है। रेलवे का भविष्य अब पी पी पी योजनाओं की सफलता पर बहुत अधिक निर्भर हैं। समिति फ्रेट कॉरिडोर और हाई स्पीड पैसेंजर कॉरीडॉर परियोजनाओं पर अधिक ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

समर्पित कॉरीडोर से दोनों यातायात में वृद्धि होगी और मालगाड़ी की गति के कारण औद्योगिक विकास विशेषकर पूर्वी क्षेत्र में पर्याप्त यातायात की मांग बढ़ेगी। उदाहरण के लिए इस्पात का उत्पादन बढ़ जाएगा। पूर्वी क्षेत्रों से तैयार इस्पात अन्य क्षेत्रों तक पहुंचाया जाएगा। अत:, मैं सरकार से चालू परियोजना को शीघ्र पूरा करने पर अधिक जोर देने का आग्रह करता हूँ।

[हिन्दी]

*श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): महोदय, वर्ष 2007-08 में रेलवे पर केंद्रीय सरकार के खच के लिए अनुदान की पूरक

*अंग्रेजी में अनुवाद सभा पटल पर रखा गया।

मांगों पर यह सदन चर्चा कर रहा है। रेल बजट के बाद रेल मंत्री दूसरी बार सदन में धन मांगने आए हैं। ये एक अच्छी परंपरा नहीं है और रेल का बजट बनाने वालों ने बुद्धिमानी का परिचय नहीं दिया है। रेल मंत्रालय को अपनी दूरदृष्टि से प्रति वर्ष ऐसा बजट बनाना चाहिए जिस पर केन्द्रित होकर काम किया जा सके। अनुदान की पूरक मांगों का सीधा अर्थ यह है कि सरकार के बजट अनुमान सही नहीं थे, जितना पैसा मांगना जरूरी है उससे भी ज्यादा जरूरी है खर्च करना।

महोदय, अभी केन्द्रीय सांख्यिकी मंत्रालय ने रेल मंत्रालय के संबंध में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है, जिसमें कहा गया है कि रेल मंत्रालय बिना ठोस आकलन के परियोजनाएं घोषित कर देता है। मंत्रालय के अधीन 35 ऐसी परियोजनाएं हैं जिन पर कोई ठोस रिपोर्ट ही तैयार नहीं की गई है और उनके पूरा करने की समय सीमा का भी कोई उल्लेख नहीं है। अक्टूबर से दिसंबर 2006 के दौरान 284 रेलवे की परियोजनाओं का अध्ययन निगरानी प्रणाली के तहत किया गया उनमें से 101 परियोजनाएं ऐसी थीं जिनके निर्माण पूरा होने की समय सीमा के संबंध में रेल मंत्रालय मौन है, निर्माण लागत की राशि का भी उल्लेख इसमें नहीं है। इसके अतिरिक्त 150 परियोजनाएं ऐसी हैं जिनकी निर्माण लागत की राशि का भी उल्लेख इसमें नहीं है। इसके अतिरिक्त 150 परियोजनाएं ऐसी हैं जिनकी निर्माण लागत मूल निमाण लागत से 55 प्रतिशत बढ़ गई है। 33 परियोजनाएं ऐसी हैं जो तीन माह से लेकर 159 माहों की देरी से निर्माण हो रही हैं। 174 परियोजनाओं की निर्माण के लिए 28,602 करोड़ रुपये का लक्ष्य रखा गया था जो अब बढ़ कर 55,266 करोड़ रुपए हो गया है। इसी रिपोर्ट में आगे कहा गया है कि रेल मंत्रालय पुरानी परियोजनाओं को पूरा किए बिना नई परियोजनाएं शुरू कर देता है जिससे विभाग को अत्यधिक नुकसान होता है।

महोदय, उत्तर प्रदेश में आगर-इटावा बड़ी लाइन परियोजना 1999 में शुरू हुई थी। इस परियोजना का बहुत बड़ा हिस्सा मेरे संसदीय क्षेत्र फिरोजाबाद से गुजरता है। इसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ थी। लगभग 8 वर्ष बीता जाने के बाद इस परियोजना के लिए आधा धन भी अभी तक अब मुक्त नहीं हुआ है जिस गति से इस परियोजना पर काम चल रहा है उससे यह कहना अंसभव है कि यह परियोजना कितने वर्षों में पूरी होगी। किसी परियोजना के लिए निर्माण का लक्ष्य निर्धारित न करना अत्यधिक चिंता का विषय है। मैं रेल मंत्री से अपेक्षा करूंगा कि इस परियोजना पर अविलंब एकमुश्त धन अवमुक्त करें जिससे इसे शीघ्र पूरा किया जा सके। रेलवे द्वारा भाड़े से आय बढ़ाने का मैं एक उदाहरण रखना चाहता हूं। रेलवे ने अनेकों जोनल क्षेत्रों में माल ढोने को बढ़ाने के लिए प्रोत्साहन योजना घोषित की और ये प्रोत्साहन प्रतिष्ठानों को दिया जा रहा है। रिलाइंस इंडस्ट्री और इस्पात इंडस्ट्री को कहा गया है कि वे अपने माल की ढुलाई अधिक से अधिक रेलवे द्वारा कराएं, इन प्रतिष्ठानों को 10 प्रतिशत से लेकर 60 प्रतिशत तक कमीशन दिया जाता है। जो राहत इन प्रतिष्ठानों को दी जा रही है यह छूट सभी प्रतिष्ठानों को होनी चाहिए जिससे सभी लोग रेलवे के ढुलाई के लिए आकर्षित हों। चंद प्रतिष्ठान ही क्यों हो?

1999 में गायशल रेलवे स्टेशन पर हुई दुर्घटना में 400 यात्री मारे गए। दो विपरीत दिशाओं से रेलगाड़ियां एक ही पटरी पर चल रही थीं और ये 40 किलोमीटर तक एक दूसरे के सामने चलीं, जाहिर है कि रेलवे के आला अफसरान का इसमें दोष रहा होगा। आज 8 साल बाद रेल मंत्रालय 6 छोटे कर्मचारियों को 2-2 वर्ष की सजा दिला पाई है जो बड़े कर्मचारी उस समय नौकरी से निलंबित किए गए थे वे साफ बच गए और आज वे नौकरी कर रहे हैं। यह रेल मंत्रालय का रवैया ठीक नहीं है। इतने बड़े हादसे के बाद आला अफसरान को दण्डित करना बहुत जरूरी था। इतना सब कुछ होने के बावजूद भी रेलवे प्रशासन सजग नहीं है। अभी 27 नवंबर को गाजियाबाद यार्ड से एक मालगाड़ी बिना ड्राईवर के 12 किलोमीटर तक चली गई जिसकी रफ्तार 30 मील प्रति घंटा थी और उसने अनेकों सिग्नल भी पार कर लिए यह संयोग है कि कोई अप्रिय घटना नहीं हुई लेकिन रेलवे की इससे ज्यादा लापरवाही और क्या हो सकती है?

सी. ए. जी. ने अपनी रिपोर्ट में, रेलवे ने किस तरह कमाई की है, उसका खुलासा किया है। वर्ष 2005-06 में 15 हजार करोड़ रुपए यात्रियों से अतिरिक्त वसूल किए गए और प्रचार किया गया कि हमने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया है जो वसूली की गई वह रिजर्वेशन तथा रिजर्वेशन का रद्द करना सुपरफास्ट गाड़ियों पर चार्ज और सरचार्ज लगाना शामिल है। भार तो यात्रियों पर ही पड़ा लेकिन अप्रत्यक्ष रूप से। दूसरी ओर माल भाड़े में जो वृद्धि की गई वह वैगनों में अतिरिक्त 8 से 10 टन तक लोड भर कर जो अत्यधिक जोखिम का काम है इससे लाभ तो हुआ लेकिन इससे वैगनों की आयु भी घटेगी।

महोदय, रेल मंत्री पूरे देश के रेल मंत्री हैं सिर्फ बिहार के नहीं हैं। तमाम ऐसे महत्वपूर्ण नगर व महानगर हैं जिन पर महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का ठहराव नहीं है। मेरा संसदीय क्षेत्र फिरोजाबाद कांच उद्योग के लिए विश्वविख्यात है। फिरोजाबाद रेलवे स्टेशन पर पूर्वा एक्सप्रेस, जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस, नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस तथा स्वतंत्रता संग्राम सेनानी का ठहराव बहुत जरूरी है। इस स्टेशन पर शुलभ शौचालय की समुचित व्यवस्था नहीं है। यहां रिजर्वेशन के और भी काउंटर बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। रिजर्वेशन लिंक बी एस एन एल से है जिससे अत्यधिक दिक्कत होती है, यह लिंक रेलवे का होना चाहिए। मैं आशा व्यक्त करता

[श्री रामजी लाल सुमन]

हूं कि प्राथमिकता के आधार पर रेल मंत्रालय मेरे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर ध्यान देगा।

[अनुवाद]

***श्री ए.वी. बेल्लारमिन** (नागरकोइल): महोदय, मुझे बोलने का यह अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। सर्वप्रथम मैं भारतीय रेल में हुए अच्छे कार्यों के लिए माननीय मंत्रियों श्री वेलुजी और श्री लालू जी की सराहना करता हूं। मैं बजट में कोयंबटूर-नागरकोइल नाइट एक्सप्रेस की घोषणा करने के लिए उनका धन्यवाद करता हूं। लेकिन दुख की बात यह है कि यह रेलगाड़ी अभी शुरू नहीं की गई है। उपर्युक्त रेलगाड़ी शीघ्र चलाने के लिए आवश्यक प्रबंध किए जाएं। महोदय, दक्षिण रेलवे में कन्याकुमारी-चैन्नै लाइन काफी लाभप्रद यात्री लाइन है। यह एक सामान्य अनुभव है। त्यौहारों के दौरान घोषित विशेष रेलगाड़ी घोषणा के समय से आधे घंटे के भीतर पूरी भर गई। हमने उस लाइन पर पूरे वर्ष यात्रियों की ऐसे ही भीड़ देखी है। इन रेलपथों का 180% से भी ज्यादा उपयोग किया जाता है। इसके बावजूद भी दोहरीकरण का कार्य शुरू नहीं किया गया। विल्लुपुरम से कन्याकुमारी तक लाइन का दोहरीकरण अत्यन्त आवश्यक है। विल्लुपुरम से कन्याकुमारी तक लाइन का विद्युतीकरण भी शीघ्र किया जाए क्योंकि इससे प्रचालन लागत कम हो जाएगी और प्रचालन समय घट जाएगा और यह पर्यावरण के अनुकूल भी होगा। महोदय, आप जानते हैं कि कन्याकुमारी हमारे देश का दक्षिणी छोर है। त्रिवेन्द्रम, मदुरै, तिरूनेलवेली में ठहरने और वहा से चलने वाली सभी रेलगाड़ियां कन्याकुमारी से शुरू होंगी। काफी लंबे समय से मांगी जा रही बैंगलोर से नागरकोइल रात्रि रेलगाड़ी की घोषणा शीघ्र की जाए।

नागरकोइल से तूतीकोरन-मैसूर एक्सप्रेस का संपर्क, अपराह्न में नागरकोइल से तिरूनेलवेली तक और सायं के समय त्रिवेन्द्रम से नागरकोइल तक यात्री रेलगाड़ियां चलाए जाने की मांग काफी लंबे समय से की जा रही है। नागरकोइल, कन्याकुमारी स्टेशनों का विस्तार, नागरकोइल वधियारविलाई सुचेन्द्रपुरम और पलियाडी में भूमिगत पैदल पारपथ पुथीरी में रेल ऊपरी पुल की अभी मंजूरी नहीं दी गई है। पार्वतीपुरम में स्टेशन निर्माण के लिए विशेष मंजूरी दी जाए।

महोदय, अपनी बात समाप्त करने से पूर्व मैं दो और मुद्दे उठा रहा हूं। कन्याकुमारी सेक्टर के नागरकोइल में कार्यरत कर्मचारियों की एक रेफरल हस्पताल की मांग अभी तक पूरी नहीं की गई है। कृपया इसके लिए मंजूरी दें। कन्याकुमारी सेक्टर के छँटनी किए गए कर्मचारियों को अदालती आदेशों और निर्देशों के बावजूद भी रोजगार नहीं दिया गया। मुश्किल से उनका चार-पांच वर्ष का सेवा काल बचा है। लेकिन उनको मौका देने के बजाए रेलवे अपील करने जा रहा है। यह घोर अन्याय है। कृपया उनको रोजगार दें।

महोदय, रेलवे एक प्रतिष्ठित सार्वजनिक क्षेत्र है, जो भारत के विभिन्न स्थानों, जलवायु क्षेत्रों और सभी जातियों, समुदायों और धर्मों को आपस में जोड़ता है। (आउटसोसिंग), ठेकाकरण और निजीकरण के सभी प्रस्ताव त्याग दिए जाने चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

डा. सी. कृष्णन (पोल्लाची): महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र पोल्लाची है, जो पहले दक्षिण रेलवे के मदुरै मंडल का हिस्सा था। लेकिन रेलवे के सलेम मंडल का गठन मुझे बताए बगैर और मुझसे विचार-विमर्श किए बिना और जन प्रतिनिधियों से कोई सलाह मश्विरा किए बिना किया गया है। पोल्लाची मंडल के इस हिस्से पर कब्जा कर इसे पलक्कड़ मंडल के ओलवेलेच्चू के साथ जोड़ दिया गया है।

महोदय, हम रेलवे के सलेम मंडल के गठन का स्वागत करते हैं, जो तमिलनाडु के लोगों की लंबे समय से मांग थी। लेकिन, बिना किसी कारण के इसे केरल को सौंप दिया गया है। यह किसी भी तरह से पलक्कड़ के साथ नहीं मिल सकता।

पहले भी यह तमिलनाडु में कोयंबतूर का हिस्सा था। केरल और तमिलनाडु के कुछ माननीय सदस्यों ने इस क्षेत्र के हस्तांतरण से संबंधित पत्र पर हस्ताक्षर किए थे। मैं नहीं जानता कि उन्हें किसी ऐसे रिकार्ड पर हस्ताक्षर करने के लिए प्राधिकृत किया जा सकता था या नहीं, जो तमिलनाडु के मदुरै मंडल के एक हिस्से को केरल के पलक्कड़ मंडल में स्थानातंरण से संबंधित था। इससे मेरी भावनाओं को अत्यधिक ठेस पहुंची है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग अत्यंत निराश हैं और वे इस बात के बारे में चिंतित हैं कि उनके द्वारा चुने गए व्यक्ति से विचार-विमर्श किए बिना तमिलनाडु के किसी क्षेत्र को करेल स्थित किसी अन्य मंडल को कैसे सौंपा जा सकता है। यह मेरे क्षेत्र के लोगों की वास्तविक चिन्ता यही है। इसके विरोध में हमारे मुख्य मंत्री श्री वाइको ने 19.09.07 को चार पांच दिन तक रेल रोको आंदोलन किया था और हरेक को यह बताने के लिए गांवों का भी दौरा किया था कि उस क्षेत्र को केरल के पलक्कड़ मंडल में स्थानांतरित करने के बारे में स्थानीय संसद सदस्य को कोई जानकारी नहीं दी गई। 04.10.07 को भूख हड़ताल की गई थी। इस क्षेत्र को मदुरै मंडल अथवा सलेम मंडल वापस देने की मांग करते हुए पोल्लाची में एक विशाल जन सभा भी की गई थी।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, जब सलेम मंडल का गठन किया गया था तब निमंत्रण में मेरा नाम भी नहीं था। यह गलती संबंधित प्राधिकारियों द्वारा की गई थी। इस प्रकार, प्राधिकारियों द्वारा मेरा पुनः अपमान किया गया। यहां मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह मांग करता हूं कि वह पोल्लाची किनाथुकाडावु क्षेत्र, जो केरल मंडल को हस्तांतरित कर दिया गया है, को पुनः सलेम मंडल अथवा मदुरै मंडल में लाया जाए।

महोदय, मैं अपनी बाकी मांगें सभा पटल पर रख रहा हूँ।

*महोदय, स्वतंत्रता प्राप्ति के समय से ही तमिलनाडु के मेरे क्षेत्र, में पोल्लाक्टि कोयंबतूर में पोल्लाक्टि स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण के सिवाय कोई सुधार नहीं हुआ है। कोयंबतूर में उडुमालपेट स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण की अत्यधिक आवश्यकता है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र की मौजूदा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने संबंधी मांग काफी समय से लंबित है और 2006-2007 के दौरान डिंडीगुल-पलानी-पोल्लक्टि के आमान परिवर्तन के आरंभिक कार्य के लिए एक करोड़ रुपए की धनराशि मंजूर की गई थी। पोल्लाची से कोयंबतूर और पोल्लाची से पारधाड, केरल तक। मैं उपर्युक्त बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के लिए 30 करोड़ रुपए की धनराशि मंजूर करने के लिए माननीय रेल मंत्री लालू जी और राज्य मंत्री श्री तिरूवेलु जी का धन्यवाद करता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे अधिकारी इस कार्य को शीघ्र शुरू करने के लिए कार्य कर रहे हैं। अभी तक आम आदमी को कुछ भी दिखाई नहीं दे रहा है। यद्यपि 30 करोड़ रुपए के बजट आबंटन के बाद लगभग नौ महा गुजर चुके हैं। यह कार्य तुरन्त शुरू किया जाना चाहिए और बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का काम अति शीघ्र पूरा किया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की यही प्रत्याशा है और यही उनका आग्रह है।

सड़क उपरि पुल संबंधी बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त निधियां मंजूर किया जाना बहुत महत्वपूर्ण है।

कूआथूकाडवू और पोल्लाक्टि-मुल्लुपाडी के बीच 'आर ओ बी' के साथ रेल गेट की सुविधा होनी चाहिए।

पोल्लाची में, कोटलूर-वालपाराई रेल गेट को तुंरत चौड़ा किया जाए और 'आर ओ बी' का निर्माण किया जाए।

उडुमालपेट में, उडुमालपेट-धाली सड़क-रेल गेट को 'आर ओ बी' हेतु मंजूरी मिल चुकी है, लेकिन अभी तक कार्य शुरू नहीं हुआ है। उडुमालपेट-धाली रोड तथा, उडुमालपेट रेलवे स्टेशन के बीच भूमिगत मार्ग का निर्माण किया जाना चाहिए जिससे कि द्वि पहिया वाहन रूधरप्पा नगर-उडुमालपेट के निकट से निकल सकें।

मडतुकुलम, उडुमालपेट टी. के. कोयम्बटूर डी. एल. से पांच गाड़ियां जाती हैं जो पोल्लाची के रास्ते पलानी और कोयम्बटूर की ओर जाती हैं और अब वहां रूकते हुए चलती हैं, इन गाड़ियों का ठहराव मडतुकुलम में जारी रहना चाहिए जिससे की मेरे क्षेत्र के स्थानीय लोग इन गाड़ियों का उपयोग करते रहें क्योंकि रेलगाड़ी निर्धन व्यक्तियों द्वारा उपयोग की जाती है। स्टेशन पनाहायाट शहर में है और यहां से कार्यालय और बस स्टैन्ड पांच सौ फीट की दूरी पर है। मुख्य कोयम्बटूर पोल्लाची पलानी राष्ट्रीय राजमार्ग 600 फीट की दूरी पर है।

रेलवे के मदुरै मंडल के कियुआथुकादावा और पोल्लाची क्षेत्र को केरल के ओलवक्कोड में शामिल कर दिया गया है। ऐसा सलेम रेलवे मंडल की स्थापना के दौरान किया गया था।

पोल्लाची का निर्वाचित जन प्रतिनिधि होने के बावजूद मेरे निर्वाचन क्षेत्र की इस महत्वपूर्ण रेलवे गतिविधि के संबंध में न तो मुझे जानकारी दी गई और न ही मुझ से परामर्श लिया गया है। कतिपय अप्राधिकृत माननीय संसद-सदस्यों ने इन क्षेत्रों को केरल के साथ हस्तांतरित करने हेतु समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं, यह समझौता आने वाले समय में खरा नहीं उतरेगा।

महादेय, इन क्षेत्रों को मुदरै या रेलवे के नव सृजित सलेम मंडल में पुनः शामिल करने हेतु, हमने 19.10.07 को रेल रोको आंदोलन किया थां। तमिलों के प्रिय नेता थिरू वैको के नेतृत्व में 2000 व्यक्तियों चार रेलगाड़ियों को रोकने के लिए गिरफ्तार किया गया था। वे सैकड़ों स्थानीय गांवों में गये तथा उन्हें इस बारे में जागरूक किया था। हमने पोल्लाची शहर में एक रैली का आयोजन किया था तथा हमारे आदरणीय नेता थिरू वैको के नेतृत्व में पोल्लाची शहर में एक विशाल जन सभा भी की गयी थी।

महोदय, इसके अलावा मेरे दल मारूमालायती द्रविड़ मुन्नेत्र कषगम के 3000 सदस्य थिरू वैको के नेतृत्व में पोल्लाची और किणयुक्कडुवु को मदुरै मंडल या नव सृजित सलेम मंडल में पुनः शामिल किए जाने की मांग के समर्थन में 4.10.07 को एक दिन की भूख हड़ताल की थी।

ऐसी स्थिति में, मैं रेल मंत्री माननीय लालू जी तथा रेल राज्य मंत्री माननीय आर वेलू से अनुरोध करता हूँ कि पोल्लाची और किणथुक्कडुवु क्षेत्रों को 'सलेम' या मदुरै मंडल में पहले जैसे फिर शामिल किया जाए।

डा. आर. सेनथिल (धर्मपुरी): महोदय, सबसे पहले मैं अपने प्रिय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी को धन्यवाद देता हूं कि

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[डा. आर. सेनथिल]

सलेम डिवीजन का उद्घाटन कर लोगों का सपना पूरा किया। सलेम मंडल का उद्घाटन करने हेतु मैं उनका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, भारत विकास की ओर अग्रसर है। हमारे पड़ोसी राज्य केरल में न केवल शत-प्रतिशत साक्षरता है बल्कि शत-प्रतिशत बड़ी लाइन है, जबकि तमिलनाडु में समस्त मीटर लाइन सिवाय 83 किलोमीटर के बड़ी लाइन में परिवर्तन हेतु अनुमोदित कर दी गई है। परन्तु, दुर्भाग्यवश यह मात्र एक घोषणा बन कर रह गई है। इसके लिए कोई वित्तीय आवंटन नहीं किया गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि तमिलनाडु में आमान परिवर्तन हेतु निधियां आवंटित करें।

महोदय, विद्युतीकरण की स्थिति यह है कि पड़ोसी राज्यों में 50 प्रतिशत रेल मार्ग का विद्युतीकरण हो चुका है जबकि, तमिलनाडु में यह 25 प्रतिशत है। तमिलनाडु की जीवन रेखा रेल मार्ग अर्थात चेन्नै-रामेश्वरम और विल्लीपूरम-रामेश्वरम का तत्काल विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। इसके अलावा मदुरै-तूतीकोरिन और मानिगाची-नागरकोइल का भी विद्युतीकरण करना होगा।

कई नई लाइनों की घोषणा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री को नगरी-दिनदिवानम;दिनदिवानम-तिरूवन्नामलाई; नागपटट्टीनम-तिरूतुरईपूंडी; और सलेम-करूर की नई लाइन की घोषणा करने हेतु धन्यवाद देता हूँ। परन्तु दुर्भाग्यवश इन रेल लाइनों का निर्माण कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि अधिक निधियां आवंटित करें जिससे कि इन लाइनों को शीघ्र पूरा किया जा सके।

महोदय, कुछ अन्य लाइनों के सर्वेक्षण की भी घोषणा की गई है। ये हैं मोराप्पुर-धर्मपूरी और दिण्डीगुल-लोवर कैम्प। मुझे इनकी स्थिति की जानकारी नहीं है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि सर्वेक्षण कार्य की शीघ्र पूरा किया जाए। 277 किलोमीटर की लंबी लाईन का दोहरीकरण किया जाना आवश्यक है क्योंकि इस मार्ग में राजा का यात्री घनत्व सर्वाधिक है। इसके लिए 822 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। योजना आयोग ने सुझाव दिया है कि इस प्रकार की परियोजना को राज्य सरकार के सहयोग से किया जाना चाहिए। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि राज्य सरकार इस प्रयोजन हेतु पर्याप्त निधि उपलब्ध नहीं करा सकेगी इसलिए मेरा रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने हेतु इसे स्वयं अपने हाथों में ले।

महोदय, अंत में मेरा निवेदन है कि ओटोमेटिक सिगनलिंग का चेन्नै से कोयम्बटूर तक विस्तार किया जाए। पुडुचेरी से संबंधित कुछ मांगें और भी हैं और उनके बारे में मैंने लिखित में दिया है।

***श्री पी. मोहन** (मदुरै): महोदय, मैं रेलवे को इस बात के लिए बधाई देता हूँ और सराहना करता हूँ कि रेलवे का अर्जित लाभ 20,000 करोड़ रुपये तक बढ़ जाने का दावा किया गया है। यह और भी खुशी की बात है कि इस वर्ष यह लाभ और भी बढ़ जाएगा। आपने यह भी बताया कि लाभ का कारण रेलवे कर्मचारियों द्वारा सतत प्रयास भी है। इस समय मैं जानना चाहूंगा कि क्या रेलवे केन्द्रीय कर्मचारियों हेतु पिछले वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार वेतन और अनुलब्धियां दे रहा है। रेलवे क्वार्टर्स की हालत दयनीय है। साफ-सफाई और पेय जल तक उपलब्ध नहीं है। रेल कर्मचारियों के जीवन स्तर में सुधार हेतु वेतन और अनुपलब्धियों में वृद्धि किए जाने की तत्काल आवश्यकता है। रेल कर्मचारियों के क्वार्टरों का तत्काल पुनरूद्धार किए जाने की आवश्यकता है ताकि उनमें मूलभूत सुविधाएं प्रदान की जा सकें। रेल अस्पताल, मंडल मुख्यालयों में होते हैं तथा अधिकतर अस्पतालों में डाक्टर पर्याप्त संख्या में नहीं होते हैं और न ही शल्य चिकित्सा हेतु आवश्यक सुविधाएं होती हैं। मैंने कोयम्बूटर के रेल अस्पताल को स्वयं देखा है। यह एक बहुत ही पुराने भवन में स्थित है और स्थान अपर्याप्त है। अनेक वर्षों से शल्य-चिकित्सा कर्मचारी नए अस्पताल की मांग कर रहें हैं।

एक तरफ आप दावा करते हैं कि लाभ में वृद्धि हो रही है इस प्रकार के लाभ के देखते हुए रेलवे अस्पतालों में बाह्य और निजी एजेंसियों से बिस्तर तथा अन्य कार्य कराने की क्या आवश्यकता है। रेलवे अस्पतालों में साफ-सफाई भी निजी ठेकेदारों से कराई जाती है। अब सैकड़ों पुरूष और महिलायें वर्ष भर बिना सामाजिक सुरक्षा और रोजगार सुरक्षा के काम करेंगे और रेलवे इन्हें जो स्वयं सबसे बड़ा नियोक्ता है, द्वारा नियुक्त ठेकेदारों द्वारा काम पर लगाया जाएगा। अनेक बेनामी ठेकेदार भी इस कार्य में लगे हैं।

रेलवे ने इंजीनियरी कार्यों हेतु भी बाह्य एजेंसियों से कार्य कराना आरंभ कर दिया है। उदाहरण के लिए पोदानूर सिग्नल्स यूनिट ने अपना 60 प्रतिशत कार्य बाह्य एजेंसियों से कराया है। इसे रोका जाना चाहिए।

इसी प्रकार रेल पटरी के रख-रखाव का कार्य भी मशीनीकरण से किया जा रहा है। इससे कार्य शीघ्र पूरा हो जाएगा। परन्तु मशीन ट्राली हेतु मात्र पांच व्यक्तियों की आवश्यकता होती है। इन्हें जोन में कहीं भी कभी भी कई बार पन्द्रह दिनों तक निरंतर घर से दूर रहते हुए मूलभूत सुविधाओं के बगैर काम करना होता है। इसलिए इनके ड्यूटी स्थल और प्रचालानत्मक आवश्यकताओं को सुनिश्चित तथा सुचारू किया जाना चाहिए। प्रत्येक रेल पटरी रख-रखाव इकाई में पांच के स्थान पर दस व्यक्ति अवश्य ही होने चाहिए।

---

*सभा पटल पर रखे गए तमिल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैं 24 नवम्बर से लागू की गई तत्काल योजना की खामियां बताना चाहता हूं। नई योजना के अनुसार किसी रेलगाड़ी में यदि एक वित्तीय वर्ष में तत्काल कोटे का पचास प्रतिशत से कम का उपयोग होता है तो तत्काल बुकिंग का 50 प्रतिशत प्रतिक्षा सूची वालों को दे दिया जाएगा जिन्हें 150 रुपये का अतिरिक्त प्रभार देना होगा। कहा जाता है कि अग्रिम आरक्षण के समय ही 50 प्रतिशत तत्काल बुकिंग की जा सकेगी। न बेचे जाने वाली वस्तु पर छूट देना सामान्य बात है। परन्तु रेलवे ने 50 रुपये के तत्काल प्रभार के उपयोग न किए जाने की स्थिति में इसे बढ़ा कर 150 रुपये कर दिया है। यह सही नहीं है। यह उपयोगी प्रतीत हो सकता है परन्तु वास्तव में यह सेवा प्रभारों में वृद्धि है। इसे इस प्रकार किया जाना चाहिए। जिन रेल गाड़ियों में तत्काल कोटे का उपयोग 50 प्रतिशत से कम होता है तो तत्काल प्रभार को 50 प्रतिशत कम करके 25 रुपये कर दिया जाना चाहिए।

मदुरै आदि मनमाड के बीच रेलगाड़ी सेवा आरंभ किए हुए एक वर्ष से अधिक बीत गया है। पिछले बजट में कहा गया था कि मदुरै-मनमाड को गाड़ी सप्ताह में दो बार चलेगी। अत: मैं रेलवे से अनुरोध करता हूँ कि पिछले रेल बजट में की गई घोषणा को कार्यान्वित करने हेतु एक और गाड़ी चलाई जाए।

विल्लुपुरम-दिण्डीगुल-कन्याकुमारी रेल लाइन के आमान परिवर्तन तथा विद्युतीकरण के बारे में योजना आयोग से बात की जानी चाहिए तथा कार्य आंरभ करने हेतु रेलवे को इसकी अनुमति अवश्य लेनी चाहिए।

मदुरै और दिण्डीगुल के बीच बड़ी लाइन बिछाए जाने का कार्य युद्ध स्तर पर अवश्य ही पूरा किया जाना चाहिए।

***श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई** (शिवकाशी): महोदय, मैं एम. डी. एम. के. की ओर से रेलवे के लिए वर्ष 2007 की अनुपूरक मांगों के बारे में बोल रहा हूँ। मैंने देखा है कि केन्द्र सरकार के मंत्रिमंडल ने निर्णय किया है कि दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-कोलकाता के बीच अलग फ्रेट कारीडोर बनाए जाएं। वहीं इस समर्पित रेल फ्रेट कारीडोर के मामले में दक्षिण भारत में चेन्नई की अनदेखी की गई है।

चेन्नई आटोमोबाइल और अन्य इंजीनियरिंग उद्योगों का विकसित होता हुआ केन्द्र है इसलिए चेन्नई और इनौर पत्तन को देश के अन्य भागों से जोड़ा जाना चाहिए। अत:, मैं रेल मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि मुंबई और दिल्ली से चेन्नई तक समर्पित फ्रेट कॉरीडोर बनाया जाए।

हम चेन्नई-त्रिची-मुदरै-तूतीकोरन-कन्याकुमारी रेलवे लाइन के दोहरीकरण की मांग कर रहे हैं तथा इसके साथ-साथ क्षेत्र की इस जीवन रेखा का विद्युतीकरण भी किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

घोषणा के छह महीने बाद भी प्रस्तावित नागरोइल-कोयंबटूर एक्सप्रेस ट्रेन अभी आंरभ नहीं कि गई है। विरूधुरागढ़ और मनमदुरै के बीच आमान परिवर्तन का कार्य कम से कम दिसंबर, 2008 के अंत तक समयबद्ध ढंग से पूरा किया जाना चाहिए। यह काफी समय से लंबित है। इसके आस पास के ट्रेन रूट पहले ही जोड़े जा चुके हैं या परिवर्तनाधीन हैं। इस रूट को एक द्वीप की तरह अलग-थलग छोड़ दिया गया है।

अरूप्पोकोटाई दक्षिण तमिलनाडु के बड़े शहरों में से एक है। परूप्पुकोट्टारी में एक लाख से अधिक लोग रह रहे हैं। अत: यहां पर कंप्यूटरीकृत टिकट आरक्षण की सुविधा दी जानी चाहिए।

सिरिलपुन्तुर मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक अन्य महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। यहां पर भी कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की आवश्यकता है।

कोविलपट्टी राष्ट्रीय राजमार्ग पर पड़ने वाला एक महत्वपूर्ण व्यापारिक शहर है। यहां पर बहुत बड़ी संख्या में माचिस के कारखाने लगे हुए हैं और इसके कारण कोरीपोल्टीस से दक्षिण रेलवे की अच्छी आमदनी हो रही है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि कन्याकुमारी एक्सप्रेस का कोरीपट्टी पर ठहराव की भी यथाशीघ्र की जाए।

सतूर एक अन्य व्यापारिक शहर है व्यवस्था जहां पर आस पास कोई माचिस उद्योग या पटाखा उद्योग नहीं है। बड़ी संख्या में यात्री और व्यापारी लोग व्यापारिक प्रयोजनों के लिए इस रेलवे स्टेशन का उपयोग करते हैं। अत: मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि हावड़ा-कन्याकुमारी साप्ताहिक एक्सप्रेस को सतूर में आने-जाने अर्थात् दोनों ओर ठहराव दिए जाने की व्यवस्था की जाए।

शिवाकाशी मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक बड़ा औद्योगिक शहर है जहां पर शिवाकाशी से श्रीविलीपुत्तूर रोड़ रेलवे समपार तक सड़क उपरि पुल की आवश्यकता है। राजा पलायम में भी अलंगुलम रोड क्षेत्र में भूमिगत पैदल पार पथ की आवश्यकता है।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना: लालू जी, सबसे पहले तो मैं आपको पंजाब में आने का निमंत्रण देता हूं, क्योंकि श्री आनन्दपुर साहिब से अमृतसर के लिए आपने पिछले सैशन में रेलवे लाइन बिछाने का जो वायदा किया था, उसका शिलान्यास अगर आप कर जायें तो एक बहुत बड़ा एहसास, एक बहुत बड़ी बात पंजाब के लिए होगी। मैं इसके लिए आपको अपनी कांसटीट्वेंसी में आमंत्रित करता हूं। दूसरी बात, आज जब सुबह प्रश्नकाल में जो जमीन रेलवे की एन्क्रोच्ड है, उसके बारे में बात चल रही

[श्री अविनाश राय खन्ना]

थी तो मैं भी एक प्रश्न पूछना चाहता था। मैं एक रिक्वैस्ट करूंगा कि सबसे ज्यादा जो एन्क्रोच्ड लैंड है, वह नोर्दर्न रेलवे के परव्यू में आती है। अगर रेलवे को वह जमीन नहीं चाहिए तो जिनके पास उसका पजेशन है, उनके पजेशन को लीगलाइज करने के लिए, रैगुलराइज करने के लिए अगर उनको लीज, पट्टे या रेंट पर दे दी जाये तो एक तो उससे रेलवे को फायदा होगा, दूसरे जो लोग वहां काम कर रहे हैं, वे बस जाएंगे।

माननीय रेल मंत्री जी, बहुत सी बातें रेलवे के बारे में निगेटिव पोजिटिव कही गई हैं, लेकिन मैं दो-तीन बातों के ऊपर आपका ध्यान लाना चाहता हूं। पिछले दिनों सिक्योरिटी पाइंट ऑफ व्यू से देखा जाये तो रेलवे में पूजा एक्सप्रैस में एक डी. आई. जी. ने एक परिवार के साथ जिस हिसाब से व्यवहार किया और टी. वी. में उसका जो फ्लैश हुआ था, जिस ढंग से उन बच्चों को और लेडीज को थाने में रखा गया, वह हमारे समाज में एक शर्मनाक बात है। इसी तरह एक आई. ए. एस. आफिसर की बहन के साथ भी जो व्यवहार हुआ, वह भी ठीक नहीं है।

मुझे चण्डीगढ़ और फगवाड़ा से शताब्दी में सफर करने का मौका मिलता है। एक दिन इतनी हैरानी की बात हुई, चण्डीगढ़ रेलवे स्टेशन के ऊपर हबड़ा-दबड़ी मच गई कि हमारी तो सीटें ही कन्फर्म नहीं हैं। जब पता किया तो पता चला कि 19.11 को ट्रेन आनी थी और 18.11 का चार्ट वहां लगा हुआ था, किसी का नाम भी उसमें नहीं था, ऐसी गलतियां रेलवे की इमेज को डैमेज करती हैं। इसी तरह रेलवे में ट्रेन दिल्ली में रोज देरी से आती हैं, यहां तक कि शताब्दी भी दिल्ली से अमृतसर या फगवाड़ा में देरी से जितनी भी लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, उनमें ए. सी. फर्स्ट के जो डिब्बे होते हैं, उनमें सफाई का बिल्कुल ध्यान नहीं रखा जाता। फॉरेन से जितने भी लोग आते हैं, वे बाई एयर सफर करने के बाद रेलवे को प्रिफर करते हैं। अगर वहां सफाई नहीं होगी तो उसका गलत प्रभाव पड़ेगा। मैंने आपको इस बारे में लिखकर भी दिया था और दूसरी शिकायत भी मैंने लिखकर दी थी, लेकिन उस पर कोई एक्शन नहीं हुआ। ए. सी. फर्स्ट क्लास के डिब्बे में सिगरेट बीड़ी के सिगरेट पड़े हुए थे, इसका भी हमें ध्यान रखना चाहिए।

कुछ बातें मैं अपनी कांस्टीट्वेंसी के बारे में इस सदन में रखना चाहता हूं। रोपड़ एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है। वहां रेलवे लाइन हैं, पर ईयर रेलवे की गुड्स ट्रेन से 70 करोड़ रुपये की इनकम है और इसी तरह जो पैसेंजर ट्रेन है, उससे डेली एक लाख रुपये की इनकम है, लेकिन उस स्टेशन का हाल क्या है, मुझे देखने का मौका मिला। मुझे वहां बुलाया गया, वहां एक वाटर कुलर भी नहीं है, जो शैड है, बहुत छोटा है और प्लेटफार्म केवल एक है, वह भी गाड़ी से काफी नीचे है। दूसरा पलेटफार्म वहां बनाने की जरूरत है। हैडक्वार्टर होने के कारण वहां पर डिस्पेंसरी रेलवे बनाये, ताकि इतनी बड़ी आमदनी वहां से रेलवे ले रही है तो कुछ न कुछ उनको रिटर्न किया जाये। मैंने पिछली बार भी आपको कहा था कि पंजाब में एक कहावत है कि हींग लगे न फिटकरी, रंग चोखा आये। बिना कुछ खर्चे किय हुए काफी कुछ आप हमारी कांस्टीट्वेंसी को दे सकते हैं, सिर्फ थोड़ी सी एडजस्टमैंट करने की जरूरत है। जैसे एक गाड़ी होशियारपुर रेलवे स्टेशन से जालंधर जाकर टर्मिनेट हो जाती है। अगर वहां से अमृतसर जाना हो तो लोगों को दूसरी गाड़ी लेनी पड़ती है। अगर सीधी गाड़ी होशियारपुर से अमृतसर के लिए चला दी जाये तो रेलवे का कोई खर्च नहीं होगा, सिर्फ टाइम का एडजस्टमेंट है। देश की आजादी से पहले होशियारपुर से लाहौर तक ट्रेन जाती थी, लेकिन आजादी के बाद यह जालंधर तक रह गई है, कृपया इस गाड़ी को होशियारपुर से अमृतसर तक किया जाये।

एक गाड़ी अभी फिरोजपुर के लिए चलायी गयी है, उसका नाम होशियारपुर-जालंधर-फिरोजपुर रखा गया, लेकिन वह नेट के अंदर नहीं है। कृपया उस गाड़ी का नाम होशियारपुर से फिरोजपुर किया जाए। एक ही गाड़ी है जो होशियारपुर जाती है, लेकिन उसका नाम अभी तक होशियारपुर से फिरोजपुर नहीं किया गया। होशियारपुर में गुड्स ट्रेन की काफी संभावनाएं हैं। वहां बहुत ज्यादा इंडस्ट्री हैं। आपका कोई भी गोडाउन वहां प्रापर ढंग से काम नहीं करता है।...*(व्यवधान)* आप करेंगे, तो कुछ न कुछ होगा। हम तो तीन साल से यही बातें कह रहे हैं, आपके ऊपर कुछ भी असर नहीं हो रहा है। पंचायत दा किहा सिर मत्थे, पराणा ओथे-ओथे, यह पंजाब की कहातव है।...*(व्यवधान)* अगर वहां से जो डी एम यू जाती हैं, उसको डायरेक्ट चाहे अमृतसर के लिए लगा दिया जाए, तो बहुत बड़ा काम मेरी कांस्टीच्युएंसी के लिए हो सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय: आप चाहे तो बाद में ले कर दें।

श्री अविनाश राय खन्ना: महोदय, मैं जल्द ही अपनी बात समाप्त करूंगा। हम जानते हैं कि आनंदपुरसाहब एक बहुत बड़ा ऐतिहासिक स्थान है। अभी एक बहुत बड़ा फंक्शन हमारे पंजाब में होने वाला है। आनंदपुरसाहब से पटनासाहब तक रेलवे लाइन है। अगर एक गाड़ी आनंदपुरसाहब से पटना साहब तक चला दी जाए, तो धार्मिक दृष्टि से टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा और हमारे जो सेंटीमेंट्स हैं, उनकी भी आप रेस्पेक्ट कर पायेंगे।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। दिल्ली के लिए दो डिब्बे होशियारपुर से आते हैं। एक इंजन दो डिब्बों को लेकर आता है, फिर वे डिब्बे खाली वापस जाते हैं। मैं रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि वे डिब्बे खाली न आए। उनको गाड़ी में कन्वर्ट कर दिया। जब

भी वे डिब्बे चलें, तो उनमें पैसेंजर भी बैठकर होशियारपुर से आ पायें और इससे रेलवे को भी लाभ होगा। इसी तरह जालंधर जाने के लिए डिब्बों का ऐज पैसेंजर गाड़ी के लिए यूज किया जा सकता है। मैं एक विनती करना चाहूंगा कि पठानकोट से दिल्ली तक बहुत पोटैंशियल है। वहां बहुत सवारी हैं। अगर जनशताब्दी या गरीब-रथ पठानकोट से दिल्ली के लिए चला दिया जाए, तो उसके कारण बहुत बड़ा फायदा पंजाब को हो सकता है।...*(व्यवधान)* दुसवा में डबल लाइन की गयी है, जिसके कारण वहां सारा बिजनेस खराब हो गया है। अगर फुट ब्रिज बन जाए, तो उसके कारण भी लोगों को काफी सुविधा हो सकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

[अनुवाद]

***श्री ब्रह्मानन्द पंडा** (जगतसिंहपुर): महोदय, मैं वर्ष 2007-2008 के लिए रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों के बारे में उड़ीसा राज्य में रेल अवसंरचना के विकास से संबंधित कुछ महत्त्वपूर्ण पहलुओं पर प्रकाश डालना चाहता हूँ। आपकी जानकारी हेतु परियोजनाओं और मांगों का ब्यौरा नीचे दिया गया है।

उड़ीसा देश के उन कुछ राज्यों में से है जहां पर अत्यधिक प्राकृतिक संसाधन हैं, भारी मात्रा में खनिज हैं और महत्वपूर्ण बंदरगाहों सहित 480 कि. मी. की तट रेखा है। तथापि, पूर्व में अपर्याप्त अवसंरचना के कारण राज्य का विकास नहीं हुआ है। उड़ीसा में रेलमार्ग की लंबाई केवल 2340 कि. मी . है। 19 किमी. 1000 किमी. के राष्ट्रीय औसत की तुलना में उड़ीसा का औसत केवल 15.03 किमी. है। विगत में रेल अवसंरचना की अनुपलब्धता के कारण अत्यधिक खनिज संसाधनों जैसे कोयला, लौह अयस्क, चूना पत्थर, बॉक्साइट, मैगनीज क्वार्टज, ग्रेफाइट और डोलोमाइट का दोहन करना संभव नहीं था, लेकिन राज्य की बदलते हुए सामाजिक आर्थिक विकास के कारण मुख्य रेल सम्पर्कों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण इत्यादि के रूप में यातायात अवसंरचना के त्वरित विकास की आवश्यकता है।

वर्ष 2002-03 से राज्य में उद्योगीकरण में सकारात्मक परिवर्तन हो रहा है। इस्पात संयंत्र और एल्युमीनियम/एल्युमिना संयंत्र स्थापित करने के लिए कई समझौता, ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। प्रमुख उद्यमी जैसे पोस्को (पी ओ एस सी ओ) एस्सार, टाटा, जिन्दल, भूषण आदि ने उड़ीसा में इस्पात संयंत्र स्थापित करने का निर्णय किया है। हाल ही में, उड़ीसा सरकार ने क्योंझर जिले में 12 एम टी पी ए की क्षमता वाला इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए आर्सेलर-मित्तल के साथ समझौते ज्ञापन भू पर हस्ताक्षर किए हैं। आशा है कि 2016 तक 200 मिलियन का अतिरिक्त व्यापार होगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

बजट सत्र 2007 उड़ीसा के संसद सदस्यों हेतु जानकारी

रेल मंत्रालय से चालू रेल परियोजनाओं, नई लाइनों की स्वीकृति, सर्वेक्षणों, अधिक यात्री सुविधाएं, नई गाड़ियों के चलाए जाने, गाड़ियों के बढ़ाए जाने तथा सप्ताह में अधिक बार चलाए जाने आदि हेतु से 880.00 करोड़ रुपये आवंटित करने का अनुरोध किया जाता है।

अनुबंध क

	परियोजना जानकारी परियोजना का नाम	जिस वर्ष स्वीकृति दी गई
1.	लानजीगढ़ रोड़-जूनागढ़ (56 कि. मी.)	1993-94
2.	खुरदा रोड-बोलंनगीर (289 कि. मी.)	
3.	हरिदासपुर-परादीप (82 कि. मी.)	1996-97
4.	रुपसा-बांगरी पोसी आमान परिवर्तन (89 कि. मी.)	1995-96
5.	नुआपाडा-गुनुपुर आमान परिवर्तन (90 कि. मी.)	1997-98
6.	अंगुल-ढूबरी-सुकिन्दा रोड (90 कि. मी.)	1997-98

दैत्री-बांसपानी रेल संपर्क परियोजना (155 कि.मी.)

स्वीकृति का वर्ष	1992-93
अनुमानित लागत	913.87 करोड़ रुपये
मार्च, 2007 तक व्यय	739.00 करोड़ रुपये

लांजीगढ़ रोड-जुनागढ़ (56 कि. मी.)

स्वीकृति का वर्ष	1993-94
अनुमानित लागत	119.29 करोड़ रुपये
मार्च 206 तक व्यय	27 करोड़ रुपये

खुरदा रोड-बोलंगीर (289 कि.मी.)

स्वीकृति का वर्ष	1994-95
अनुमानित लागत	1,000.00 करोड़ रुपये
मार्च 2006 तक व्यय	45.01 करोड़ रुपये

खुरदा रोड के अंत से 36 कि.मी. भूमि अर्जन का कार्य पूरा किया जा चुका है। मिट्टी संबंधी कार्य और ब्रिजों का निर्माण कार्य प्रगति पर है 36-112 कि.मी. तक 316.67 करोड़ रुपये का विस्तृत

[श्री ब्रह्मानन्द पंडा]

अनुमान रेल मंत्रालय को सौंप दिया गया है। 112-289 तक अंति स्थल का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है 2007-2008 में 0-36 कि.मी. खंड चालू हो जाएगा। रेल मंत्री से अनुरोध है कि इसे शीघ्र पूरा करने के लिए 2007-2008 हेतु 100.00 करोड़ रुपये/पर्याप्त निधियों का आबंटन करे।

हरिदासपुर-परादीप (82 कि.मी.)

अंगुल-ढुबरी-सुकिन्दा रोड (90 कि. मी.)

तालचेर-बिमलागढ़ (154 कि. मी.)

रूपसा-बांगरीपोसी (89 कि. मी.)

नुआपाडा-गुनुपुर (90 कि. मी.)

दोहरीकरण और विद्युतीकरण

तीन दोहरीकरण परियोजनाएं अर्थात निरगुन्डी-रघुनाथपुर, रहामा-परादीप और रजतगढ़-निरगुन्डी पूरी की गई हैं। दो दोहरीकरण परियोजनाओं की मंजूरी 2006-2007 में दी गई थी। यातायात में अतिरिक्ति वृद्धि की मांग को पूरा करने हेतु पिछले वर्ष स्वीकृत दो परियोजनाओं सहित वर्तमान से दोहरीकरण की ग्यारह परियोजनाएं प्रगति पर हैं। महानदी में कथाजोरी और कुआखाई में दूसरे पुल और हरिदासपुर-जखापुर (तीसरी लाइन) हेतु निधियों के आवंटन में से अधिक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि उड़ीसा में दोहरीकरण परियोजनाओं हेतु 300 करोड़ रुपये आवंटन करे।

दैत्री-बांसपानी बड़ी लाइन संपर्क (155 कि. मी.) तालचेर-संबलपुर बड़ी लाइन संपर्क हरिदासपुर-परादीप ने नए दोहरीकरण के प्रस्ताव

बड़ी लाइन संपर्क

विद्युतीकरण

विशाखापत्तनम से खड़गपुर तक इस्ट कोस्ट लिंक विद्युतीकरण पूरा हो गया है। तथापि शेष कार्य रेल मंत्रालय द्वारा 2007-2008 हेतु 40.00 करोड़ रुपये आवंटित किए जाने हैं। इस्ट कोस्ट रेल लिंक विद्युतीकरण कार्य पूरा हो जाने के कारण प्रचालानात्मक रणनीति के तहत फीडर लिंक्स के विद्युतीकरण की आवश्यकता है।

रेल मंत्रालय से निम्नलिखित विद्युतीकरण की मंजूरी दिए जाने का अनुरोध है:

(क) दैत्री-बांसपानी बड़ी लाइन रेल संपर्क

(ख) हरिदासपुर-परादीप बड़ीं लाइन रेल संपर्क

(ग) तालचेर-सम्बलपुर-झारसुगुड़ा बड़ी लाइन रेल संपर्क

नई लाइन और सर्वेक्षण

नुआपाडा-गुनुपुर बड़ी लाइन संपर्क का येरूवली तक (79 कि. मी.) आमान परिवर्तन तथा विस्तार

जेपोर-मलकानगिरी (117 कि. मी.)

इस रेल संपर्क हेतु प्रारंभिक सर्वेक्षण 2004 में किया गया था। इसके बाद रेल मंत्रालय ने अद्यतन सर्वेक्षण पूरा किया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 562.05 करोड़ रुपये से 14.28 प्रतिशत व्यवहार्य लाभ दर के साथ है। इस रेल संपर्क की स्वीकृति से उड़ीसा के अति पिछड़े जिलों को सहायता मिलेगी। इससे मलकानगिरी और कोरापुट जिलों का सामाजिक-आर्थिक विकास सुनिश्चित होगा तथा नक्सल गतिविधियों को कम किया जा सकेगा। रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि इसे स्वीकृति प्रदान करे।

बरगढ़-नुआपाडा (120 कि. मी.) बरास्ता पदमपुर

तालचेर-गोपालपुर (245 कि. मी.)

पुरी-कोणार्क (35 कि. मी.)

जालेसवर-डीधा (40 कि. मी.)

रूपसा-बांगरीपोसी से गोरू महिसानी (35 कि.मी.) बादाम पहाड़ से क्योंझर (70 कि.मी.) बरहामपुर से फूलबनी (169. 8 कि. मी.)

सर्वेक्षण

रेल मंत्रालय से वर्ष 2007-08 हेतु निम्नलिखित चार सर्वेक्षणों का अनुरोध किया जाता है:

1. सम्बलपुर-बरहामपुर (408 कि. मी.) बीर महाराजपुर बरास्ता
2. बोलंगीर-नवापाड़ा (159 कि. मी.)
3. बांसपानी-बिमलागढ़ (80 कि. मी.)
4. जाजपुर क्योंझर रोड-जाजपुर (30 कि. मी.)

रेलगाड़ियों की बारम्बारता में वृद्धि

भुवनेश्वर सम्भल होते हुए कुरला एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिनों के बजाय पांच दिन चलाया जाना। पूरी-अहदाबाद एक्सप्रेस रोज चलाया जाना। इससे, के. बी. के. क्षेत्र में पिछड़े जिले के लोगों को लाभ होगा। इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि माननीय मुख्य मंत्री श्री नवीन पटनाईक द्वारा आरंभ की गयी औद्योगिक क्रांति को ध्यान में रखते हुए उड़ीसा के रेल अवसंरचना विकास हेतु विशेष पैकेज की घोषणा की जाए।

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाडा): महोदय, मुझे अनुपूरक अनुदान की मांगें (रेल) 2007-08 पर इस चर्चा में भाग लेने की अवसर देने हेतु, मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

माननीय रेल मंत्री जी को रेलवे का कुशलतापूर्वक नेतृत्व करने पर बधाई देने के साथ-साथ मैं उनके ध्यान में कुछ बातें लाना चाहती हूं।

उड़ीसा के माननीय मुख्यमत्री, श्री नवीन पटनायक, के कुशल नेतृत्व में पारादीप उड़ीसा के मुख्य औद्योगिक केन्द्र के रूप में विकसित हो रहा है। वहां बहुत सा प्रत्यक्ष विदेशी निवेश किया जा रहा है जिससे वहां आर्थिक विकास और रोजगार का सृजन हो रहा है। वर्तमान में, पारादीप पत्तन, पारादीप में उर्वरक कम्पनियां और कुछ अन्य प्रकार की औद्योगिक इकाईयां हैं। अत:, हरिदासपुर-पारादीप रेललाइन के कार्य को तत्काल गति प्रदान किए जाने की आवश्यकता है, यह क्षेत्र मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है, तथा इसे एक निर्धारित समयावधि में पूरा किए जाने की आवश्यकता है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि हरिदासपुर-पारादीप रेलवे लाइन का कार्य शीघ्रता से पूरा होने पर इससे सात से आठ जिले जुड़ जाऐंगे, यह उड़ीसा की आर्थिक जीवन-रेखा भी बन जायेगी।

भुवनेश्वर से दिल्ली के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में चार दिन चलती है इसे प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए। वर्तमान में कुर्ला/मुम्बई और भुवनेश्वर के बीच सप्ताह में एक बार चलने वाली लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाया जाना चाहिए। लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस में रसोई यान की सुविधा नहीं है। कृपया इसमें यह सुविधा प्रदान की जाए। उड़ीसा के माननीय संसद सदस्यों ने माननीय रेल मत्री जी को उक्त मामले पर विचार करने हेतु मई, 2007 में एक अनुरोध पत्र भी लिखा था।

इसी प्रकार, पुरी-तिरूपति एक्सप्रैस, जिसमें बड़ी संख्या में पर्यटक और तीर्थयात्री आते हैं, में द्वितीय श्रेणी के वातानुकूलित डिब्बे तथा एक रसोई यान भी उपलब्ध कराया जाए। इस रेलगाड़ी को सुपर फास्ट एक्सप्रैस रेल गाड़ी बनाया जाना चाहिए।

महोदय, एक अनुरोध यह भी है कि हावड़ा से चेन्नै के बीच चलने वाली कोरामण्डल एक्सप्रैस को गुडूर में ठहराव दिया जाए, जिससे कि तिरूपति जाने वाले यात्री। तीर्थयात्री आसानी से वहां जा सकें। पुरी से रामेश्वरम के बीच की एक नई रेल गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

महोदय, अंत में मैं माननीय रेल मंत्री जी से अकेले यात्रा करने वाली महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने का अनुरोध करती हूं। रेलगाड़ियों में महिला सुरक्षा कर्मियों का प्रावधान भी किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं आशा करती हूं कि माननीय रेल मंत्री जी उक्त मांगों पर विचार करेंगे।

महोदय, इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करना चाहती हूं।

[हिन्दी]

***श्री घूरन राम** (पलामू): महोदय, मैं आग्रह के साथ कहना चाहता हूं कि पलामू लोक सभा क्षेत्र के अन्तर्गत अनेकों समस्यायें हैं, जिससे श्रीमान् भी अवगत हैं। पलामू की जनता ने श्रीमान् से आग्रह भी किया था। कृपया सभी समस्याओं का समाधान करें। इसे अति आवश्यक समझा जाए। जिसका ब्यौरा इस प्रकार है।

बरवाडीड से भवनाथपुर तक पैसेंजर ट्रेन चलवाना। नई दिल्ली रांची राजधानी वाया वरकाकाना (2454/2453) को सप्ताह में तीन दिन करवाना। बरवाडीह जं से चिरमिरि (छ. ग.) वाया अम्बिकापुर रेल लाइन बनवाना। डेहरी ऑन सोन से बरवाडीह जे. तक ई एम यू ट्रेन चालू करना। नई दिल्ली से गया जंक्शन तक चलने वाली महाबोधी एक्सप्रेस (2398) में डेहरी ऑन सोन से बरवाडीह जंक्शन तक लिंक एक्सप्रेस चालू करवाना। वाराणसी से हटिया तक चलने वाली इंटरसिटी एक्सप्रेस को नवाडीह स्टेशन पर ठहरावा करवाना। बरवाहीड से लखनऊ तक चलने वाली लिंक एक्सप्रेस को मेराल ग्राम स्टेशन पर ठहराव करवाना। झारखंड स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस (2873) को अलीगढ़ में ठहराव करवाना। हैदर नगर स्टेशन को हाई लेवल स्टेशन को मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। नवाडीह स्टेशन का मॉडल स्टेशन एवं फुट ब्रिज का निर्माण करवाना। पंजरी ग्राम के पास रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण करवाना। कादल ग्राम के पास रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण करवाना। पलामू लिंक एक्सप्रेस में मेराल स्टेशन से 4 बर्थ का आरक्षण कोटा सुनिश्चित करवाना। हावड़ा से जबलपुर चलने वाली शक्तिपुंज एक्सप्रेस से पैन्ट्रीकार चालू करना। बरवाडीह से लखनऊ तक चलने वाली त्रिवेणी एक्सप्रेस में पैन्ट्रीकार चालू करना। बमनी स्टेशन बनकर तैयार, इसे चालू करवाना। अंरगी स्टेशन बनकर तैयार है, इसे चालू करवाना। पलामू एक्सप्रेस का लालगढ़ स्टेशन पर ठहराव। शक्तिपुंज एक्सप्रेस का मेराल ग्राम में ठहराव।

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला): महोदय, सप्लीमैंट्री ग्रांट्स में कुछ प्रोजेक्ट्स के लिए जिक्र हैं जिसमें उधमपुर, बारामूला, काजीगुंड प्रोजैक्ट का भी जिक्र है। मैं बहुत ही इख्तिसार के साथ एक-दो बातें रेलवे मिनिस्टर साहब के नोटिस में लाना चाहता हूं। रेलवे मिनिस्टर साहब की बहुत तारीफें होती हैं और बेशक वे तारीफों के लायक हैं। कहते हैं कि इन्होंने बहुत सारे

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री अब्दुल रशीद शाहीन]

कमालात किए हैं। किए होंगे, लेकिन मैं इन्हें कश्मीर के सिलसिले में कहना चाहता हूं कि ये तारीखसाली का काम कर सकते हैं अगर ये बारामूला, कुपवाड़ा प्रोजैक्ट के लिए सैंक्शन करवा दें। बारामूला-काजींगुंडा और उधमपुर-काजीगुंड का प्रोजैक्ट एक तारीखी प्रोजैक्ट है और हिन्दुस्तान की रेलवे के लिए यह इन्हाई फख्र की बात होगी कि इन्होंने एक ऐसा कमाल करके दिखाया। जब हमारी रोड पर बनिहाल का डेढ़ किलोमीटर का टनल बना था, तो हमारे लेजिसलेचर में एक मैम्बर ने कहा था कि हमने पहाड़ों के सीने चीर लिए और हिन्दुस्तान के साथ इलहाक को मुकम्मल कर दिया। लेकिन आज उधमपुर से काजीगुंड तक एक सौ से ज्यादा किलोमीटर का जो टनल बन रहा है, वह वाकई काबिले मुबारकबाद है। उस सिलसिले में बीजेपी के साथ हजार इख्तिलाफात का जो टनल बन रहा है, वह वाकई काबिले मुबारबाद है। उस सिलसिले में बीजेपी के साथ हजार इख्तिलाफात सही, हम उनकी सरकार के लीडर वाजपेयी जी का शुक्रिया किए बगैर नहीं रह सकते, क्योंकि उन्होंने इस प्रोजक्ट को नेशनल प्रोजैक्ट बनाया, धन की कमी नहीं होने दी और यह बहुत तेजी के साथ उन हालात में चला जब मुमकिन ही नहीं था कि यह प्रोजैक्ट होता। लेकिन हमारे काबिल तरीन रेलवे मिनिस्टर साहब, जिन्होंने वाकई कुछ इन्कलाब कर दिए और कुछ इन्कलाब इनके जहन में हैं, जिनके बारे में पता चलता है कि अब ये कार्बन प्रोजैक्ट पर काम कर रहे हैं और दूसरे काम भी कर रहे हैं। अगर ये इस मरहले पर कुपवाड़ा का प्रोजैक्ट करवा दें तो रेलवे डिपार्टमेंट के लिए फायदा होगा, मुल्क के लिए फायदा होगा और एक अहम तारीखी काम मुकम्मल होगा।

इसके साथ मैं यह गुजारिश भी करना चाहता हूं कि वैष्णों माता के दर्शन के हजारों यात्री मुल्क में आते हैं। रेलवे मिनिस्टर साहब की मौजूदगी में यह होना चाहिए कि वे जम्मू रेलवे स्टेशन को बुसत दें और वहां यात्रियों के लिए सुविधाएं पैदा करें ताकि उन्हें मुश्किल वक्त में कोई दिक्कत न आए। वह रेलवे स्टेशन बहुत ही छोटा है और उसमें बड़ी दिक्कत है। जब वहां यात्रियों का सैलाब होता है तब बहुत सारे लोगों को तकलीफ होती है।

मैं इनकी नजर में एक अहम मसला यह लाना चाहता हूं कि ये रेलवे डिपार्टमेंट में चंद हजार सिपाहियों से काम चला रहे हैं। कश्मीर-अमृतसर-जालंधर रोड के बीच ऐसे कुछ हादसे हुए जिसमें हमारे बहुत कीमती लोगों की जानें गईं, लेकिन उसमें तहकीकात नहीं हो सकी, क्योंकि पुलिस की जुरिस्डिक्शन उस मुतल्लिक स्टेट की होती है जिससे रेल गुजरती है। किसी की चोरी हो जाए, किसी को तकलीफ हो जाए, कौन रेल को छोड़कर पुलिस में चला जाए। मैं माननीय रेलवे मिनिस्टर से दरखास्त करना चाहता हूं कि वे इसकी तरफ तवज्जह दें, यह इनका एक बहुत बड़ा कंट्रिब्यूशन होगा।

इसके साथ जिन लोगों ने इस प्रोजैक्ट को बनाया, इस तरफ से हमारे एक दोस्त ने कहा कि प्रशंसा नही होनी चाहिए, लेकिन मैं इस बात का कायल नहीं हूं। जो लोग कम करते हैं, बरमला उनकी तारीफ होनी चाहिए। रेलवे मिनिस्टर ने जो कमालात किए हैं, उनकी तारीफ होनी चाहिए। इनकी ब्यूरोक्रेसी ने इनका जो साथ दिया और वहां जो इंजीनियर दिन-रात इस प्रोजैक्ट के साथ लगे हुए हैं, जिन्होंने ऐसे हालात में, जब सिक्युरिटी प्रैशर्स थे, जब उनकी जिंदगी दांव पर लगी हुई थी, उन्होंने जो काम किया और कर रहे हैं हम उसकी जरूर तारीफ करेंगे और वे उस तारीफ के मुसतहिक है।

सायं 7.00 बजे

मैं आखिरी में रेलवे मिनिस्टर से यह दरख्वास्त करना चाहता हूं कि एक इंजीनियर और उसका भाई जो दो लोग वहां मारे गये, वे एक राइवलरी के शिकार हुए। उसकी जिम्मेदारी अल्ट्राज के ऊपर डाली गयी। इनको भी उसका अहसास है, लेकिन उसकी तहकीकात नहीं हुइ और जिस आदमी की जान गयी, उसके बारे में हमारी नजर में कुछ नहीं हुआ कि उसके लिए क्या किया गया।

मैं इन गुजारिशात के साथ रेलवे मिनिस्टर से दरख्वास्त करता हूं कि वे इन सब बातों पर तवज्जो दें।

[अनुवाद]

***श्री जे.एम. आरुन रशीद** (पेरियाकुलम): महोदय, मैं रेलवे के लिए अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं वास्तव में इस बात की प्रशंसा करता हूं कि श्री लालू प्रसाद यादव जी के कुशल नेतृत्व में रेलवे विभाग सभी पहलुओं से अच्छा कार्य कर रहा है। रा. ज. ग. सरकार के समय में रेलवे एक घाटे में चल रही इकाई था और वे प्रतिवर्ष यात्री और मालभाड़े में वृद्धि करते जाते थे और वे कभी भी यात्रियों और गरीबों की वास्तविक आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर पाए। प्रत्येक व्यक्ति भा. ज. पा. के शासनकाल में रेलवे पर दोषारोपण कर रहा था।

महोदय अब, हमारे माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी विश्व स्तर के विश्वविद्यालय में स्नातकोत्तर छात्रों की कक्षाएं ले रहे हैं जबकि स्वयं उनकी शैक्षिक योग्यता बहुत कम है। प्रत्येक व्यक्ति को तहे-दिल से इस बात की प्रशंसा करनी पड़ेगी कि वे स्नातकोत्तर और व्यवसाय प्रबंधन के छात्रों को पढ़ा रहे हैं।

महोदय, अपने साढ़े तीन वर्ष के कार्यकाल में रेलवे, प्रतिवर्ष, अच्छा लाभ अर्जित कर रहा है, यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

की गई है और रेलों की समय सारणी का अच्छी तरह से पालन किया जा रहा है। यह सब देखकर भा. ज. पा. के सदस्यों को कष्ट हो रहा है। श्रीमती सोनिया गांधी जी के शुभ नेतृत्व और डा. मनमोहन सिंह जी के कुशल मार्गनिर्देशन में हमारे लालू प्रसाद जी का रेल विभाग विश्व स्तरीय प्रतिरूपों में से एक हो गया है।

महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के मामलों पर आते हुए माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी से अनुरोध करता हूं कि वे अयप्पन मंदिर के तीर्थयात्रियों की सुविधा के लिए डिंडीगुल-बायलगुंडु-पेरियाकुलम-थेनी-बोडी-कम्बम होते हुए और अयप्पन मंदिर की पहाड़ी की तलहटी से एक सुरंग का निर्माण करते हुए गुडालूर से एक बड़ी लाइन बिछाएं। यदि ऐसा किया जाता है तो अयप्पन मंदिर जाने वाले लाखों तीर्थयात्री श्री लालू प्रसाद जी और सं. प्र. ग. सरकार के समृद्ध कार्यकाल और उनके अगले चुनाव में पुनः जीत कर आने के लिए प्रार्थना करेंगे।

महोदय, गत वर्ष, मैंने मदुरै-थेनी-बोडी बड़ी लाइन के लिए अनुरोध किया था। माननीय मंत्री जी तथा राज्य मंत्री जी वेलु जी ने सभा को यह आश्वासन दिया था कि वे सर्वेक्षण कराया गया है और कार्य आरम्भ हो जाऐगा। श्री वेलु जी मुझे, श्री गणादेसिकन और अन्य माननीय संसद सदस्यों को लेकर माननीय वित्त मंत्री जी से मिलकर धनराशि जारी कराने गए थे। माननीय मंत्री जी भी इससे सहमत थे और उन्होंने अपने वित्त अध्यक्ष, श्री मोंटेक सिंह आहलुवालिया से धनराशि जारी करने के लिए बात की थी। लेकिन जहां तक मुझे जानकारी है, अभी तक कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है कि इस कार्य के दौरान दो ऊपरी पुल भी बनाने होंगे एक थेनी के निकट और कलेक्टरेट को बाई-पास से जोड़ेगा और दूसरा थेनी कम्बम राजमार्ग पर बनेगा। भीड़ के समय वाहनों के यातायात का मीलों लम्बा जाम लग जाता है और छात्रों तथा अन्य यात्रियों के उस क्षेत्र से निकलने के लिए बहुत मेहनत करनी पड़ती है। मैंने थेनी में इलायची, चाय और पान के लिए एक माल बुकिंग केन्द्र बनाने का अनुरोध भी किया था। अब, इलायची और चाय उत्पादक तथा अन्य आवश्यक वस्तुओं के उत्पादक अपना माल टेम्पो या लारी आदि में कोयम्बतूर अथवा मदुरै ले जाते हैं और वहां से उसे बुक कराते हैं। उन्हें दोगुना भाड़ा देना पड़ता है और बिक्री-कर तथा अन्य समस्याओं का सामना भी करना पड़ता है। उन्हें पुलिस भी बहुत परेशान करती है, छोटे उत्पादकों को भारी कठिनाई होती है। यदि रेलवे छोटे उत्पादकों की मांग पर ध्यान दे तो वे सभी रेल विभाग के प्रयासों की प्रशंसा करेंगे। मीटर लाइन के दोनों ओर की बसावटों को हटाते समय वहां झुग्गी-झोंपड़ियों में रहने वाले गरीबों को वैकल्पिक आवास प्रदान किए जाने चाहिए। लालू जी गरीबों के मसीहा हैं। मैं आशा करता हूं कि वे निश्चित रूप से गरीब झुग्गी वालों का ध्यान रखेंगे।

मैं सलेम रेलवे मंडल प्रदान करने के लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। इसी के साथ-साथ तमिलों की बहुत सी मांगें पूरी नहीं की गई हैं विशेषकर मदुरै-रामेश्वरम लाइन, चेन्नै-तंजौर-नागापट्नम[1] रेल लाइन, मइलादुतुस-कराठइकुडी रेलवे लाइन। इन सभी कार्यों को युद्ध-स्तर पर शुरू किया जाना चाहिए और एक निर्धारित समयावधि में पूरा किया जाना चाहिए। रामनन्द-किलाकराई तथा तन्जौर-थिरूवासर-नागौर-नागापट्टिम, मुसलमान और ईसाईयों के सर्वाधिक महत्वपूर्ण तीर्थस्थल हैं। यहां के कार्य की प्रगति ठीक नहीं है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे विभाग को इस कार्य को यथाशीघ्र पूरा करने का निर्देश हैं। महोदय, मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी तमिलनाडु के लोगों के लिए निश्चित रूप से कुछ करेंगे और तमिलनाडु के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे। महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्रीमती के. रानी (रासीपुरम): महोदय वर्ष 2007-08 की रेल की अनुपूरक अनुदानों की मागों पर चर्चा में भाग लेने के लिए अवसर प्रदान करने हेतु मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

इस बजट का हृदय से समर्थन करते हुए मैं माननीय मंत्री के विचारार्थ कुछ मुद्दे उठाना चाहती हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि वे वाद-विवाद का उत्तर देते समय हमें वर्तमान स्थिति से अवगत कराएं।

अब मैं मेरे चुनाव क्षेत्र की सलेम-करूर रेल लाइन की चर्चा करती हूँ। मेरे चुनाव क्षेत्र का मुख्य मुद्दा सलेम-करूर रेल लाइन से संबंधित है। यह 10 वर्षों से लम्बित है। जब 1996-97 में इसकी संकल्पना की गई थी तब इस पर लगभग 129 करोड़ रुपये का खर्च आने का अनुमान था लेकिन लागत में वृद्धि तथा काफी समय बीत जाने के कारण अब इस पर 360 करोड़ रुपये व्यय होने का अनुमान है। इस परियोजना पर भारत के किसी भी न्यायालय द्वारा रोक नहीं लगाया गया है। इसे शुरू करने के केवल धन की कठिनाई है। इसके अतिरिक्त, इस 85 कि. मी. लम्बे मार्ग के बड़े भाग पर अभी कार्य शुरू होना बाकी है। साथ ही 111 छोटे पुल, 3 बड़े पुल तथा 21 रेल उपरिपुल तथा 50 भूमिगत पार-पथ बनाए जाने है।

हमारे पास मल्लूर और मोहनपुर में कुछ छोट भवन भी है जबकि रासीपुरम, पुदुचतीरम नामक्कल आदि में भवनों का निर्माण अभी शुरू किया जाना है।

कावेरी नदी पर मोहानपुर और वांगल के बीच 24 करोड़ रुपये की लागत से एक पुल के निर्माण के लिए संविदा दी जा चुकी

[श्रीमती के. रानी]

है लेकिन इस नदी पर हमे केवल खंभे ही नजर आ रहे हैं। परियोजना की यह बहुत ही खराब और दयनीय स्थिति है। इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए प्रतिवर्ष 100 करोड़ रुपये आवंटित करने की आवश्यकता है लेकिन रेलवे ने मात्र 20 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं। मुझे आशंका है कि कोई नहीं जानता कि यह राशि जारी कर दी गई है या अभी मंजूरी मिलना बाकी है।

तमिलनाडु के सलेम में एक अलग रेल बनाने के लिए वहां के लोगों की लम्बे समय से चली आ रही मांग को मान लेने के लिए मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देना चाहती हूं। मेरे चुनाव क्षेत्र का एक हिस्सा होने के नाते रेल मंडल बनाने के रेलवे के निर्णय से बहुत खुश है। इसके लिए में अपने चुनाव क्षेत्र तथा तमिलनाडु के लोगों की ओर से माननीय रेल मंत्री का निष्ठापूर्ण धन्यवाद देती हूँ।

दूसरा मुद्दा केरल से उत्तर की ओर चलने वाली रेल गाड़ियों जैसे केरल एक्सप्रैस, में सलेम से आपात-कालीन कोटा जारी किए जाने संबंधी हमारे अनुरोध को मानने से संबंधित है। नया सलेम मंडल के सृजन के बाद भी यह कोटा पलक्कड़ से दिया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि सुविधाएं उपलब्ध करायी जाए जिससे सलेम से ही कोटा उपलब्ध हो सके। इस संबंध में मैं माननीय मंत्री से इन बिंदुओं पर विचार करने तथा मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करती हूँ।

अंत में मैं कहना चाहती हूँ कि हाल में उन्होंने वृंदालम से सलेम के लिए एक रेलगाड़ी शुरू की है। मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों का अनुरोध है कि इसे एक दिन में तीन बार चलाया जाए। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय मेरी यह बात मानेंगे।

महोदय, यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

***श्री पन्नियन रवीन्द्रन** (तिरूवनन्तपुरम): महोदय, केरल राज्य की आबादी का लगभग 25 प्रतिशत दिल्ली, मुम्बई, चैन्नई, बंगलौर और कलकत्ता जैसे महानगरों में रहता है। उनके यात्रा का मुख्य साधन रेल है। इसलिए, यह आवश्यक है कि केरल से और अधिक रेलसेवाएं शुरू की जानी चाहिए।

अर्नाकुलम-दिल्ली-मंगला एक्सप्रेस को तिरूवनन्तपुरम तक बढ़ाया जाना चाहिए। बंगलौर से केरल के लिए नई रेलगाड़िया शुरू की जानी चाहिए।

यात्री गाड़ियों के लिए अलग रेललाइन बिछानी जानी चाहिए। डिब्बों का रखरखाव नियमित और समयबद्ध होना चाहिए। यात्रियों की सुरक्षा भी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

पालघाट-मंगलापुरम लाइन तथा कोट्टायम और अलेप्पी होकर अर्नाकुलम-तिरूवनन्तपुरम लाइन के विद्युतीकरण तथा दोहरीकरण का काम पूरा किया जाना चाहिए।

निलमपुर-नांगकोड रेल लाइन तथा तालशेरी मैसूर रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा किया जाना चाहिए तथा इसे चालू किया जाना चाहिए। लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में प्रथम श्रेणी के डिब्बे अनिवार्य रूप से लगाए जाने चाहिए।

यह एक व्यावहारिक कदम होगा यदि दिन के समय अधिक यात्री गाड़ियां चलाई जाएं।

रेलगाड़ी द्वारा तिरूवनन्तपुरम से मुम्बई के बीच गरीब रथ चलाने का वायदा किया गया था लेकिन यह गाड़ी शुरू नहीं की गई है। तिरूवनन्तपुरम से दिल्ली तक एक अन्य गरीब रथ गाड़ी चलायी जानी चाहिए। मंगलापुरम और तिरूवनन्तपुरम के बीच एक तीव्र यात्री गाड़ी गरीबों के लाभ के लिए शुरू की जानी चाहिए। सबरी मार्ग पूरा किया जाना चाहिए। तिरूवनन्तपुरम-कन्याकुमारी मार्ग का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण का काम पूरा किया जाना चाहिए।

एक वेस्ट कोस्ट रेल जोन का गठन किया जाना चाहिए जिसमें सलेम डिवीजन के तिरूवनन्तपुरम-पालघाट तथा गोवा तक का कोकण रेलवे सम्मिलित होगा।

रेलवे स्टेशनों पर की दुकानों का किराया बहुत अधिक हो गया है। बुक-स्टॉलों का किराया भी 300-400 प्रतिशत तक बढ़ गया है।

रेलकुलियों से जुड़ी सभी समस्याओं का समाधान सहानुभूतिपूर्वक किया जाना चाहिए। मैं ये सारी मांगे लालू जी और वेलु जी के समक्ष रखता हूँ।

श्री अबु अयीश मंडल (कटवा): महोदय, मैं वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हूँ। अनुदानों का समर्थन करने के साथ ही मैं कुछ ज्वलंत समस्याओं का उल्लेख करना चाहता हूँ जिनका समाधान किया जाना है।

23 नवम्बर, 2006 के एक अतारांकित प्रश्न संख्या 343 के उत्तर में माननीय रेल राज्यमंत्री श्री आर. वेलु जी ने इस सम्मानीय सभा को बताया था कि बंडेल-कटवा खंड पर बंडेल-जिरात लाइन का दोहरीकरण कार्य शुरू हो गया है। यह बहुत दु:ख की बात है कि यह पूरा नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि कार्य यथाशीघ्र पूरा किया जाए।

*मूलत: मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

दूसरी बात, महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान पश्चिम बंगाल के बंडेल-कटवा रेल खंड पर सप्तग्रगढ़-और कालीनगर रेलवे स्टेशनों की दयनीय स्थिति की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। ये दोनों स्टेशन महान गंगा नदी से मात्र 40 मीटर की दूरी पर है जबकि 5 वर्ष पहले गंगा नदी इन दोनों स्टेशनों से 2 किलोमीटर दूर थी। मैंने इस संबंध इस सभा में कई बार गंभीर चिंता व्यक्त की है। मैं इन दोनों स्टेशनों तथा इसे पुरी रेल लाइन को बचाने के लिए सभी प्रकार के कदम उठाने की मांग करता हूँ।

तीसरी बात, चूंकि रेलवे-भूमि के वाणिज्यिक विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण का गठन किया गया है, में रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि जो लोग इन जमीनों पर वर्षों से रह रहे है तथा इनका उपयोग कर रहे हैं उनके साथ कोई व्यावसायिक समझौता किया जाए। उनमें से अधिकांश तत्कालीन पूर्वी पाकिस्तान से आए है जो अब बंगलादेश है।

मेरा अंतिम मुद्दा सियासदह-बोंगईगांव रेल लाइन में दोहरीकरण के बारे में है जो दस वर्षों से चल रहा है। मेरी मांग है कि इस कार्य को यथाशीघ्र पूरा कराया जाए'

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे के अनुपूरक बजट, जिसमें कश्मीर, असम और देश के अन्य भागों के लिए योजनाएं शामिल हैं, उसका स्वागत करता हूँ। मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बढ़ता है। यदि यह कहा जाए कि बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर, हिंदुस्तान की जिन्दगी है रेलवे की रफ्तार पर, तो इसमें कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। मंत्री जी ने बिना यात्री और माल भाड़ा बढ़ाए, जिस तरह रेलवे को लाभ में पहुंचा दिया, वह सचमुच ही चमत्कार है। जब आप अजमेर में तशरीफ लाए थे, अजमेर शरीफ के प्रति आपकी बहुत आस्था है, उस समय आपने घोषणा की थी कि अजमेर रेलवे स्टेशन को एक विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाएंगे। उस समय हजारों लोगों की करतल-ध्वनि के मध्य आपने यह घोषणा की थी, निश्चित रूप से आपको इसका स्मरण होगा। उस सूची में अजमेर को सम्मिलित करके, उस विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने में आप सहयोग करेंगे, ऐसी मैं आशा करता हूँ। आपने पूजा एक्सप्रेस, जो जयपुर से जम्मूतवी के बीच चलती है, को अजमेर तक पहुंचाया है, लेकिन यह गाड़ी हमेशा दो-तीन घंटे विलम्ब से चलती है, जिसकी वजह से वैष्णो देवी जाने वाले हजारों यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि रेलवे में पंक्चुअलिटी, सैफ्टी और सिक्योरिटी के तीनों सिद्धान्तों का दृढ़ता से पालन कराइए।

मान्यवर, आपने दिल्ली मेल को अहमदाबाद से अजमेर होते हुए हरिद्वार तक बढ़ा दिया, यह एक अच्छी बात है। लेकिन दिल्ली में यह गाड़ी छठे, सातवें या आठवें प्लेटफार्म पर रूकती है, जोकि बहुत छोटे हैं। यहां पर हजारों यात्री चढ़ते और उतरते हैं। कई बार भीड़ के कारण हादसा भी हो जाता है और कई लोगों की मौत हो जाती है। इसलिए इस ट्रेन को मेल प्लेटफार्म पर खड़ा किया जाए। इसके अलावा इस ट्रेन में थोड़े और डिब्बे बढ़ाए जाएं तथा समय की पाबंदी निश्चित की जाए।

अजमेर से उदयपुर, रतलाम, चितौड़ रेल लाइन को आपने बड़ी लाइन बना दिया और गाड़ियों की शुरूआत भी कर दी, लेकिन चेतक एक्सप्रेस जो मीटर गेज के समय अजमेर, भीलवाड़ा, जयपुर होकर दिल्ली जाती थी, वह बंद कर दी गई। इसके अलावा अन्य गाड़ियों को भी बंद कर दिया गया। लोग कोटा होकर जाते हैं, इससे बहुत समय लगता है। इसलिए रतलाम से उदयपुर, चित्तौड़, अजमेर, जयपुर, भीलवाड़ा होकर दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलाई जाएं, जो चेतक एक्सप्रेस की तरह ही हो, तो उससे समय भी कम लगेगा और रेलवे को भी अधिक लाभ होगा। भीलवाड़ा से दिल्ली जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इस पर भी ध्यान दें। अजमेर से दिल्ली के लिए दिन में कोई ट्रेन नहीं है। शताब्दी एक्सप्रेस जाती है, लेकिन बहुत मंहगी है। बाकी रेलगाड़ियां रात में जाती हैं। पहले मीटरगेज थी तो एक ट्रेन अहमदाबाद से आती थी। वह सवेरे अजमेर पहुंचती थी और शाम को दिल्ली आती थी। ऐसी ही एक ट्रेन चला दें तो काफी फायदा होगा और रेलवे को भी लाभ होगा।

अमृतसर से जयपुर तक आपने ट्रेन चलाई है। राधास्वामी के अनुयायी बड़ी संख्या में उसमें यात्रा करते हैं। उसे अगर अजमेर तक बढ़ा दें तो बहुत अच्छा होगा। अजमेर से पुष्कर तक रेलवे लाइन बनाने की आपने घोषणा की थी। उस पर काम धीमी गति से चल रहा है। आपके कार्यकाल में अगर पुष्कर जैसा तीर्थस्थल रेल लाइन से जुड़ जाए, तो इससे बढ़कर और क्या सौगात होगी। मैं समझता हूं ब्रह्मा जी के पुष्कर के लिए भी यह बहुत बड़ी सौगात होगी।

मैं पांचवीं बार लोक सभा में अजमेर संसदीय क्षेत्र से जीतकर आया हूं। यहां पर राम कृपाल यादव जी भी बैठे हुए हैं। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि जैसे रामजी के दरबार में तुलसीदास जी ने हनुमान जी के माध्यम से विनयपत्रिका भेजी थी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि ब्यावर एक लाख की आबादी वाला शहर है और अजमेर जिले में ही है। वहां व्यापार-उद्योगों को बड़ी मंडी है। अगर वहां आश्रम एक्सप्रेस का दो मिनट का ही-स्टापेज दे दें तो दक्षिण भारत में जो लोग आते-जाते हैं। अगर ऐसा हो जाता है तो अजमेर जिले की जनता, खासकर ब्यावर की, आपके प्रति

[प्रो. रासा सिंह रावत]

बहुत आभारी रहेगी। आपने पहले भी कहा था कि यह हो जाएगा इसलिए प्राण जाए पर वचन न जाए, यही मैं आपसे अपेक्षा करता हूं।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आपने ईस्टर्न-वेस्टर्न फ्रेट कारीडोर बनाने की घोषणा की है, जिसका मैं स्वागत करता हूं। इससे पश्चिम वाले, पूर्व वाले काफी लाभान्वित होंगे और देश के अंदर व्यापार भी बढ़ेगा और यातायात भी बढ़ेगा।

रेलगाड़ियों में सफाई की ओर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। जब हम ट्रेन से यात्रा करते हैं तो लोग शिकायत करते हैं कि देखिए बैडरोल कितने गंदे हैं और शौचालय दिखाते हैं कि कितना गंदा है। इस तरह हमें नीचा देखना पड़ता है। हम केवल यही कहते हैं कि होते-होते काम ठीक हो जाएगा। इसलिए इस मामले में थोड़ी सख्ती करें। आपने यात्री वर्ष और सफाई वर्ष मनाने की घोषणा की है, उसे कार्यान्वित सही तरीके से किया जाए तो उत्तम होगा।

आपने बिहार, झारखंड से कई गाड़ियां चलाकर अजमेर को जोड़ा, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। अजमेर को गुवाहाटी से भी जोड़ दिया जाए। इसी तरह हैदराबाद से भी ब्राडगेज से जोड़ दिया जाए। आपने रतलाम तक तो कर दिया है, फिर खंडवा, काचीगुड़ा तक जो मीटरगेज लाइन है, उसे ब्राडगेज में बदल दिया जाए तो आध्रं प्रदेश से सीधा सम्पर्क यहां के लोगों का हो जाएगा। आंध्र प्रदेश से भी हजारों लोग हर साल अजमेर शरीफ के उर्स में आते हैं इसलिए इसकी व्यवस्था जरूर करा दें।

यह ठीक है कि यह रेलवे का पूरक बजट है, लेकिन हमारी मजबूरी है कि अगर हम रेलवे पर बोलें तो लोग समझते हैं कि हमारे इलाके के लिए कुछ कहा है। गांवों में रेलवे फाटकों पर चौकीदार आदि की कोई व्यवस्था नहीं है। वैसे आपने ऐसी जगहों पर चौकीदार की व्यवस्था की घोषणा की है। अगर यह व्यवस्था जल्दी कर देंगे तो काफी सुविधा हो जाएगी। गांव में अगर किसी महिला को रात को डिलीवरी हो, फाटक बंद मिले तो उसे कोई खोलने वाला नहीं होता है। इस तरह काफी पेरशानी होती है और परिणामस्वरूप किसी की मौत भी हो जाती है। आपने छोटी जगहों पर रेलवे फाटक पर चौकीदार की व्यवस्था के लिए सर्वे भी कराया है इसलिए इस काम को शीघ्र कराएं।

अजमेर में तोपदड़ा पर कोई ओवरब्रिज नहीं है। राजस्थान सरकार ने लिखकर दिया है कि वहां रेल लाइन पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। लेकिन रेलवे के अधिकारी अगर-मगर कर रहे हैं। आपके यहां से आदेश जाना चाहिए कि तोपदड़ा, जो अजमेर रेलवे स्टेशन के पास है, ओवरब्रिज बनाया जाए। राज्य सरकार ने आधा पैसा देने की बात की लिखित में भेजी है और रेलवे ने सैद्धांतिक मंजूरी दी है। लेकिन जो छोटे इंजीनियर्स हैं वे अगर-मगर करते हैं, नगर-परिषद सहयोग नहीं करेगी तो रेलवे को भी दिक्कत आ जाएगी। इसलिए आपसे प्रार्थना है। किशनगढ़ जो एशिया की सबसे बड़ी मार्बल की मंडी है, वहां पर आपने ओवरब्रिज स्वीकार कर लिया लेकिन उसके बनने की गति बड़ी धीमी है। इसलिए किशनगढ़ का ओवरब्रिज जिसमें आपने 56 करोड़ रुपये मंजूर किये हैं, उसे शीघ्र पूरा कराएं। आपकी आज्ञा से, बाकी हिस्सा, मैं लिखित में पेश कर दूंगा।

*महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे पूरक बजट में 600,00,20 लाख रुपये की पूरक मांगे सम्मिलित हैं।

मैं आपका ध्यान क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े भौगोलिक विभिन्नताओं वाले तथा रेलवे की दृष्टि से पिछड़े सीमावर्ती राज्य राजस्थान की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। देश के अन्य राज्यों की तुलना में राजस्थान में रेलवे सेवाओं का विस्तार कम है। राजस्थान की अनेक आमान परिवर्तन, नई रेल लाइनें बिछाने, विस्तार करने की पूर्व स्वीकृत परियोजनाएं अपूर्ण, चिर प्रतीक्षित लम्बित हैं जिन पर लागत में निरन्तर वृद्धि हो रही है।

दिल्ली-रेवाड़ी-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद रेलवे लाइन राजस्थान गुजरात जीवन रेखा है इसका दुहरीकरण तथा विद्युतीकरण शीघ्र ही किये जाने की आवश्यकता है। शेखावटी क्षेत्र में अभी आमान परिवर्तन होना बाकी है। बागड़ क्षेत्र (बांसवाड़ा-डूंगरपुर) अभी रेल सेवाओं से वंचित है।

आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि रिवाड़ी-रींगस-फुलेरा लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य प्रारंभ हो गया है।

अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-रतलाम, चित्तौड़ उदयपुर बड़ी लाइन में तो बदल गया परन्तु गाड़ियां बहुत कम चलाई गयी है। मीटर गेज के समय जितनी गाड़ियां चलती थीं कम से कम उतनी गाड़ियां भी चलायें। सभी छोटे बड़े स्टेशनों पर रूकने वाली सामान्य गाड़ी भी चलायें ताकि जन साधारण भी लाभान्वित हो सके। महोदय, अभी उदयपुर चित्तौड़ कोटा होकर गाड़ी दिल्ली जा रही है परन्तु चित्तौड़ उदयपुर से भीलवाड़ा अजमेर जयपुर होकर दिल्ली जाने वाली कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इस रूट पर जनता की प्रबल मांग है कि पूर्व में चेतक एक्सप्रेस की भांति ब्रॉडगेज पर चेतक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाये।

पूजा एक्सप्रेस (जयपुर-जम्मूतवी) आपने अजमेर तक तो कर दी परन्तु पता नहीं किन कारणों से यह ट्रेन रोज दो घंटे तक

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

अजमेर विलम्ब से पहुंचती है फलस्वरूप वैष्णवों देवी जाने वाली यात्रियों की घोर असुविधा होनी है। इसे टाइम पर चलाया जाये।

अजमेर-भीलवाड़ा शटल चलाई जाये जिससे रास्ते के लाखों ग्रामीणों को भी रेल में चढ़ने उतरने आने जाने का सौभाग्य मिल सके।

अजमेर-रतलाम, अजमेर-चित्तौड़, उदयपुर रूट पर चलने वाली गाड़ियों नसीराबाद एवं विजयनगर स्टेशनों पर अवश्य रूके क्योंकि नसीराबाद महत्वपूर्ण सैनिक छावनी है तथा विजयनगर बड़ी मण्डी वाला शहर है।

महोदय, दिल्ली अहमदाबाद के मध्य चलने वाली आश्रम (सुपरफास्ट) एक्सप्रेस को एक लाख से अधिक आबादी वाले उद्योग एवं व्यापार के केन्द्र ब्यावर स्टेशन पर अवश्य स्टापेज दिया जाये। यह रेलवे के लिय लाभप्रद रहेगा।

एशिया की सबसे बड़ी मार्बल मण्डी किशनगढ़ स्टेशन पर शताब्दी एक्सप्रेस तथा अन्य लम्बी दूरी की एक्सप्रेस गाड़ियों को भी रोका जाये।

हरिद्वार-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर दिल्ली मेल को दिल्ली जंक्शन से मुख्य प्लेटफार्म पर रोका जाये तथा इसमें डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाये। साथ ही समय की पाबन्दी का भी ध्यान रखा जाये।

महोदय, अजमेर से पुष्कर निर्माणाधीन रेलवे लाइन को शीघ्र पूरा कराकर इसे रेल सेवा से जोड़ते हुए मेडता रोड तक बढ़ाया जाये जिससे पश्चिमी राजस्थान से अजमेर सीधा जुड़ सकें।

महोदय, ग्वालियर-आगरा-जयपुर ट्रेन को अजमेर तक बढ़ाया जाये। इसी प्रकार अमृतसर-जयपुर को भी अजमेर तक बढ़ाने का कष्ट करें।

मान्यवर रेलों में सफाई का विशेष ध्यान रखा जाये, समय की पाबन्दी का पालन कराया जाये तथा रेलवे समय की पाबन्दी तथा यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा का भी विशेष ध्यान रखा जाये।

मान्यवर, जब आप अजमेर पधारे थे तब आपने हजारों लोगों की विशाल सभा में अजमेर को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की थी। अत: अपनी संघोषणा को क्रियान्वित करने हेतु इसे बजट में सम्मिलित किया जाये।

अजमेमर के लोको एवं कैरीज कारखानों में आधुनिकीकरण करते हुए वहां पर डिब्बे निर्माण, इंजन मरम्मत आदि का अधिकाधिक कार्य दिया जाये तथा भरती पर लगी पाबन्दी को हटाया जाये।

रेलवे कालोनियों की ओर भी विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। क्वाटर, सड़कें जीर्णोशीर्ण हो रही है, बगीचे उजड़े हुए हैं। अत: रेलवे आवासीय सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा जाये।

अजमेर में तोपधड़ा, सुभाषनगर, जौसगंज तथा नाकामदार में रेलवे लाइन पर अत्यधिक आवागमन होने, दोनों तरफ अधिक कालोनियों के होते हुए उपरी ब्रिजों का निर्माण होना अत्यंत आवश्यक है।

महोदय, किशनगढ़ जिला अजमेर में स्टेशन के निकट बन रहे अपने रूपनगढ़ रोड ओवरब्रिज का निर्माण शीघ्र ही पूरा करवाया जाये।

महोदय, दिल्ली-अहमदाबाद के मध्य एक और गाड़ी वाया अलवर-जयपुर-अजमेर होकर चलाई जाये क्योंकि अभी अजमेर से दिल्ली के लिये दिन में कोई ट्रेन नहीं है। शताब्दी महंगी है।

पैलेस ऑन व्हील्स को अजमेर जैसे ऐतिहासिक होकर चलाया जाये। अजमेर-इंदौर, अजमेर-लखनऊ, अजमेर-कोटा, इंटरसिटी, अजमेर-गोहाटी, अजमेर-हैदराबाद, अजमेर-चैन्नई, अजमेर-त्रिवेन्द्रम हेतु नई गाड़िया चलाई जाये।

अजमेर-रतलाम तक तो बड़ी लाइन हो गई परन्तु पूर्णा होकर काचीगुड़ा तक इसे ब्राडगेज किये जाने की आवश्यकता है।

इस्टर्न एवं वेस्टर्न फ्रेट कोरीडोर की स्वीकृति के लिए हार्दिक बधाई । अजमेर के रेलवे हॉस्पीटल का स्तर बढ़ाया जाये। वहां से डाक्टरों को अन्यत्र नहीं भेजा जाये। अजमेर में रेलवे की खाली पड़ी जमीन का व्यवसायिक उपयोग किया जाये तथा रेलवे बजटरी होटल अजमेर का निर्माण किया जाये।

ग्रामीण क्षेत्र में रेलवे फाटकों पर चौकीदार नियुक्त किया जाये जो रात में भी उपलब्ध रहे तथा अबाध रूप से लोगों की आवाजाही हो सके। मकरेड़ा, लामाना, मुहामी, दांता न्यारा फाटकों पर अविलम्ब चौकीदार नियुक्त हो।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका अत्यंत आभारी हूं।*

[अनुवाद]

श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा (बोब्बिली): उपाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद। मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए प्रस्ततुत अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का समर्थन करती हूँ।

सर्वप्रथम मैं विस्यमकारी विकास के लिए माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी और उनके सहयोगी को बधाई देती हूँ।

[श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा]

भारतीय रेल एशिया का रेल तंत्र है। एकल प्रबंधन के अधीन यह विश्व का दूसरा सबसे बड़ा तंत्र है। इसके मार्गों की लंबाई 62,800 किलोमीटर और कर्मचारियों की संख्या 1.4 मिलियन है। यह 8,049 यात्री गाड़ियां और 5500 मालगाड़ियां प्रति दिन चलाती है और 13.6 मिलियन यात्रियों और 1.2 मिलियन टन सामान की प्रति दिन ढुलाई करती हैं।

मुझे यह जानकर प्रसन्नता हुई है कि लालूजी के नेतृत्व में रेल निधि शेष मात्र 149 करोड़ रुपए से बढ़कर 12,000 करोड़ रुपए हो गई है। वे आलोचक, जो भारतीय रेल के "बर्बादी के दिन" की भविष्यवाणी कर रहे थ, गलत सिद्ध हुए हैं। 2001-2004 के दौरान रेल की कुल आम सामान्य थी। लेकिन 2004-05 से इसमें दो अंकों में वृद्धि दिखाई देने लगी, जब इसकी आय में 10 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई, जिसमें पुन: 15 प्रतिशत का उछाल आया।

श्री लालू जी के अधीन रेलवे का सर्वांगीण विकास भारत और विदेशों में भारतीय प्रबंधन संस्थान और हार्वर्ड बिजनेस स्कूल जैसे अग्रणी व्यावसायिक स्कूलों में व्यावसायिक पाठ्यक्रम का हिस्सा बन चुका है। इस उपलब्धि के लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देती हूँ।

मुझे यह जानकर भी प्रसन्नता हुई है कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सर्वाधिक निवेश समर्पित माल-ढुलाई गलियारे डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर के निर्माण पर किया जाएगा। मुझे आशा है कि वे इस गलियारे में आन्ध्र प्रदेश को शामिल करेंगे।

रेल नेटवर्क में सूचना प्रौद्योगिकी सुविधाओं के उन्नयन के लिए भारतीय रेलवे की काफी निवेश करने की आवश्यकता है। उदाहरणार्थ, मेरे निर्वाचन क्षेत्र, विजयनगरम में, उपग्रह संपर्क में अक्सर खराबी आने के कारण लोगों, विशेषत: विकलांगों और वरिष्ठ नागरिकों को विभिन्न गंतव्य स्थानों के लिए आरक्षण प्राप्त करने में कठिनाई होती हैं। इसलिए, उपग्रह संपर्क में सुधार किए जाने और उसका उन्नयन किए जाने की आवश्यता है ताकि कोई खराबी न आए।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, बोब्बिली में 15 प्रतिशसत से अधिक लोग विकलांग हैं। मैं, रेलमंत्री जी से गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने इन वाले लोगों को रियायती रेल पास देने का नम्र निवेदन करती हूं। मैं रेल मंत्री जी से गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाली गर्भवती महिलाओं को भी रियायती रेल पास देने का आग्रह करती हूं। गरीबी रेखा से नीचे के परिवारों हेतु राज्य सड़क परिवहन में यह सुविधा उन्हें राज्य सरकार पहले से ही दे रही है। जहां वे सड़क मार्ग से यात्रा नहीं कर सकती, वहां वे रेल से यात्रा कर सकती हैं। देश के विभिन्न भागों में रेलवे प्लेटफार्म विकलांग व्यक्तियों को सुगम्य बनाना चाहिए। विकलांग व्यक्तियों के लिए अलग पार्किंग सुविधा भी दी जानी चाहिए।

बोब्बिली, आंध्र प्रदेश में औद्योगिकी विकास केन्द्र स्थापित हो रहे हैं, विभिन्न उद्योगपतियों द्वारा 200 इकाईयों में 10,000 करोड़ रुपए से भी अधिक की राशि का निवेश किया जा रहा है, जिसमें इस्पात संयत्र, लौह मिश्रधातु संयंत्र, जूट उद्योग, कृषि उद्योग और इंजीनियरी उद्योग शामिल हैं। एक लघु समेकित औद्योगिक गलियारा विकसित किया जा रहा है। इस संबंध में, मैं रेल मंत्री जी से उद्योगपतियों की बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए बोब्बिली रेलवे स्टेशन का उन्नयन करने का आग्रह करती हूं। इससे रेलवे को अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी।

महोदय, विजयनगरम के कंटकपल्ली, मा-महामाई, डक्कन, जिन्दल और आन्ध्र लौह मिश्रधातु इस्पात संयंत्र पहले से विद्यमान रेलवे स्लाईडिंग का प्रयोग कर रहे हैं, जिसकी क्षमता सीमित है और रेलवे बढ़ती हुई मांग को पूरा करने में असमर्थ है। उद्योग की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए वर्तमान रेलवे स्लाईडिंग का विकास और विस्तार किया जाना चाहिए।

मैं सभा को बताना चाहती हूं कि तटीय आंध्र प्रदेश के पिछड़े जिले विजयनगरम, जो भारत और विदेशों में अनेक स्थानों का केन्द्र बिन्दु है से आमों का निर्यात किया जाता है। वैगनों की सीमित उपलब्धता के कारण अधिक मात्रा में आमों का निर्यात संभव नहीं है। इसलिए, आम उत्पादकों को भारी नुकसान उठाना पड़ता है। जब वे अपने उत्पाद को न तो बाजार में बेच पाते हैं और न ही उसका निर्यात कर पाते, तो इसका फायदा बिचौलिए उठाते हैं और वे उत्पादकों से इसे कम दामों पर खरीद लेते हैं। परिणामस्वरूप, उत्पादक आदान लागत तक भी नहीं वसूल पाते। इसलिए, मैं रेल मंत्री जी से कृषि विपणन यार्ड में एक रेलवे स्लाईडिंग बनवाने और कम-से-कम आम के अगले मौसम से पहले पर्याप्त संख्या में वैगन उपलब्ध कराने का अनुरोध करती हूं।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में चिपुरूपल्ली और राजम व्यापारिक केन्द्र हैं। वे ग्रेनाइट और ग्रेफाइट का निर्यात करते हैं। इसके अलावा, इन क्षेत्रों में इंजीनियरी और चिकित्सा महाविद्यालय हैं। मैं रेल मन्त्री जी से यह अनुरोध करती हूँ कि वे इन स्थानों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव देने के लिए अधिकारियों को अनुदेश दें ताकि लोग उनका लाभ उठा सकें।

रेल ऊपरि पुलों के बारे में मैंने मनपुरम और गिरिडिह के लिए अनुरोध भेजा है। कृपया इन दोनों रेल ऊपरि पुलों पर पुन: विचार करें।

जहां तक रेलवे द्वारा पर्यटन को बढ़ावा देने की बात हैं, मैं चंद शब्द कहना चाहती हूं। रेलवे आन्ध्र प्रदेश में ऐतिहासिक और महत्वपूर्ण पर्यटक स्थलों का प्रचार प्रसार कर सकती है। रेलवे क्वार्टरों के पुनरूद्धार के मेरे अनुरोध को मनाने के लिए मैं, विजयनगरम के रेल कर्मचारियों की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करती हूँ।

रेल मंत्रालय ने सभी राज्यों की राजधानियों को जोड़ने का नीतिगत निर्णय लिया है। मैं रेल मंत्री जी की आभारी हूं कि उन्होंने अनेक राज्यों की राजधानियों को जोड़ा है। लेकिन मैं उनसे रायोगोडा, बोब्बिली, विजयनगरम होते हुए रायपुर (छत्तीसगढ़) को हैदराबाद (आन्ध्र प्रदेश) से और झांसी, अनुपुर, रायपुर होते हुए बारास्ते बीना और कटनी, समता निजामुद्दीन को जोड़ने का छोटा सा अनुरोध करती हूं।

इन चंद शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करती हूं और अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का समर्थन करती हूं।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, भाषण ले करवा दीजिए।

श्री तापिर गाव (अरूणाचल प्रदेश): उपाध्यक्ष महोदय, मैं ले कर दूंगा।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: जो सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं, उन्हें ऐसा करने की अनुमति है। वे अपने भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री तापिर गाव: महोदय, सदन में जब भी रेलवे पर डिस्कशन होता है लालू जी और वेलु जी की तारीफ की बारिश बरसती है लेकिन मेरे पास एक बूंद भी बरसाने के लिए नहीं है *...(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): वहां सूखा है।

श्री तापिर गाव: रेलवे ने वहां सूखा करके रखा है।

[अनुवाद]

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि हम इस सभा में प्रतिवर्ष रेल बजट प्रस्तुत करते हैं लेकिन हम भूल जाते हैं और पूर्वोत्तर राज्य को नहीं जोड़ते। आज, इस देश में रेल विभाग में यह परंपरा बन गई है कि अरूणाचल को रेल से बिना जोड़े छोड़ दिया गया है।

पिछली बार, माननीय मंत्री लालू जी ने अरूणाचल प्रदेश को जोड़ने के लिए तीन परियोजनाओं का वादा किया था। एक परियोजना हरमोती से इटानगर की है। और एक मुरकोंगसेलेक से पासीघाट की है, जिसकी जांच आंरभ की गई थी लेकिन आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। तीसरी (परियोजना) रूपाई से

परशुरामकुंड, एक धार्मिक स्थल से संबंधित है। एक विशाल मेले के लिए पूरे देश से तीर्थयात्री परशुरामकुंड आते हैं और यहां अन्य कार्यों की बात तो छोड़िए आज तक सर्वेक्षण और जांच कार्य तक नहीं हुआ है।

इसलिए, मुझे रेल मंत्रालय को देने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि अरूणाचल प्रदेश और पूर्वोत्तर क्षेत्र में अधिक रेल संपर्क देना केवल तीव्र आर्थिक विकास के ही हित में नहीं है, बल्कि यह राष्ट्र के हित में भी है। यह रक्षा रणनीति की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है।

यदि 1962 के युद्ध जैसी कोई बात होती है, तो यह राष्ट्र के सर्वाधिक दुखद त्रासदी होगी। इसलिए, हमें केवल आर्थिक व्यवहार्यता की दृष्टि से ही नहीं, बल्कि हमें राष्ट्रीय हित और रक्षा रणनीति की दृष्टि से भी इसका महत्व देखना चाहिए।

महोदय, मुझे एक बात और कहनी है। जब माननीय रेल मंत्री जी अपना उत्तर दें तो मैं उनसे एक स्पष्टीकरण चाहता हूं। बोगीबील पुल को राष्ट्रीय परियोजना के अंतर्गत रखा गया था। मैं नहीं जानता कि रेलवे बोर्ड मात्र चंद महीनों में आज तक तीन बार बोगीबील पुल पर 'पोल' के निर्माण के लिए निविदाएं क्यों रद्द कर चुका है।

डिब्रूगढ़ से मोरान तक का संपर्क का कार्य वर्ष 2006 में समाप्त किया जाना था, लेकिन इस लाइन का मुख्य फोकस अभी देखा जाना बाकी है। निस्संदेह, मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। अगरतला और लुम्डिंग लाइनों में कुछ संपर्क फोकस में आया है, लेकिन और संपर्क की आवश्यकता है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में एक किलोमीटर लाइन का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है और अरूणाचल प्रदेश में अनेक नई वृहत जलविद्युत परियोजनाएं स्थापित हो रही हैं। इन वृहत जल विद्युत परियोजनाओं के लिए और भारी उपकरणों के परिवहन की आवश्यकता होगी। इसलिए और अधिक रेल संपर्क की आवश्यकता है। देश रेल आवश्यकताओं को समझने में विफल रहा है। चीन ने हिमालय की चोटी पर लगभग 21,000 फीट की ऊंचाई पर रेल लाइन का निर्माण किया है। अत: रेल मंत्रालय अथवा रेल विभाग अरूणाचल प्रदेश के कुछ जिलों को जोड़ने में सक्षम क्यों नहीं हैं?

रूलाई से तिनसुखिया लाइन रोइंग तक है। यह वृहत जलविद्युत परियोजनाओं के लिए अत्यन्त व्यवहार्य लाइन है। लेखापानी से मियाओ और लेखापानी से जयरामपुर-दो लाइनें और हैं। भारत सरकार, विशेषत: सप्रंग, सरकार ने दक्षिण एशियाई देशों को जोड़ने का अत्यंत महत्वपूर्ण कार्यक्रम बनाया है। स्टिलवेल सड़क मार्ग को

[श्री तापिर गाव]

चीन के कुसिंग से जोड़ने के लिए प्रोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने काफी धनराशि दी है। अत: दक्षिण एशियाई देशो को जोड़ने के लिए यह 'विंडो' गलियारा है। भविष्य में जयरामपुर सीमा व्यापार का केन्द्र बनेगा। अत: नई लाइन को लेखापानी से जयरामपुर तक बढ़ाया जाए ताकि इस मार्ग से दक्षिण एशियाई देशों को जोड़ा जा सके।

[हिन्दी]

मैं आपकी परमिशन से स्पीच ले करूंगा और इन्हीं शब्दों के साथ मै कहना चाहता हूं और मैंने पिछली बार भी कहा था कि हर यात्री की सुविधा के लिए इंडियन रेलवे बोगी में कैमरा लगाया जाए ताकि रेलवे पुलिस हर कम्पाठंड में मॉनिटर कर सके।

[अनुवाद]

यह ऐसी सुविधा है जिससे हम यात्रियों की सुरक्षा कर सकते हैं।

[हिन्दी]

अंत में, मैं कहूंगा कि माननीय लालू जी के चेहरे पर इस उम्र में भी जिस तरह मुस्कान है उसी तरह भारतीय रेलवे को भी चमका दिया जाए, साफ-सुथरा बनाया जाए।

[अनुवाद]

महोदय, आपकी अनुमति से मैं अपने भाषण का बाकी भाग सभा पटल पर रखना चाहता हूं।

*महोदय, माननीय रेल मंत्री प्रतिवर्ष रेल बजट प्रस्तुत करते हैं, और देश में रेल संपर्क में काफी प्रगति हुई है। लेकिन रेल मंत्री सदैव पूर्वोत्तर राज्यों में रेल संपर्क दर्शाने की उपेक्षा कर दे रहे हैं और उसे छोड़ देते हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल संपर्क राष्ट्र हित में अत्यन्त महत्वपूर्ण है और इसी पर इस क्षेत्र की रणनीति और उसका आर्थिक विकास निर्भर है। मैं प्रतिवर्ष रेल से जुड़े वे प्रमुख मुद्दे उठाता हूं, जो पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास के लिए महत्वपूर्ण हैं।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे की अनेक परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाओं के अंतर्गत लिया गया है, लेकिन वे मात्र कागजों पर हैं और रेल मंत्री के वायदे के कोई अनुसार वास्तविक प्रगति नहीं दिखाई देती। नामत: (1) बोगीबील पुल। मैं रेल मंत्री जी से विशिष्ट रूप से यह पूछना चाहता हूँ कि क्यों रेल बोर्ड और रेल मंत्री तीन बार इस पुल के निर्माण की वैश्विक निविदाएं क्यों रद्द कर चुके हैं? क्या इस परियोजना की निविदाएं बार-बार रद्द करने के पीछे कोई निहित स्वार्थ है। यदि नहीं, तो रेल, मंत्री जी इसकी संविदा संबंधी फाइलों को दिल्ली में क्यों रोके हुए हैं? (2) रनगिया-मुर्कुगसेलेक-छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन के कार्य में कोई वास्तविक प्रगति क्यों नहीं हुई है? उत्तर-पूर्व सीमांत रेलवे को यह परियोजना पूरी करने में कितने वर्ष और लगेंगे? मैं जानना चाहता हूं कि आगामी रेल बजट में रेल मंत्रालय इस परियोजना के लिए कितना बजटीय प्रावधान कर रहा है। (3) डिब्रूगढ़ से मोरान-इस रेल लाइन को वर्ष 2006 में पूरा करने का लक्ष्य था। लेकिन इस परियोजना के संबंध में अभी कोई प्रगति नहीं हुई है।

पिछले रेल बजट में अरूणाचल प्रदेश को (1) मुर्कुगसेलेक से पासीघाट (2) हार्मूती से इटानगर (3) रूपाई से परशुराम कुंड रेल लाइनों के साथ जोड़ने के लिए सर्वेक्षण और जांच संबंधी अनेक नई परियोजनाओं की घोषणा की गई थी। मैं इन सभी परियोजनाओं की प्रगति जानना चाहता हूँ, जिनके लिए अरूणाचल प्रदेश के विभिन्न जिलों को जोड़ने हेतु रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था। ये परियोजनाएं केवल अरूणाचल प्रदेश के आर्थिक विकास के लिए ही महत्वपूर्ण नहीं है, बल्कि यो इनका सशस्त्र सेनाओं के आवागमन के लिए रक्षा-रणनीति के रूप में भी देश के लिए उतनी ही महत्वपूर्ण हैं। यदि 1962 के युद्ध जैसी कोई घटना हुई तो, यह रेलवे विभाग की भारी विफलता होगी। और अरूणाचल प्रदेश में अनेक वृहत जलविद्युत परियोजनाएं लग रहीं हैं। अत: भारी उपकरणों की ढुलाई केवल रेल सपंर्क से ही संभव है।

मैं अरूणाचल प्रदेश में और अधिक रेल संपर्क का प्रस्ताव करता हूं। नई रेल लाइनों का (1) डांगोरी से सादिया होते हुए रोईंग तक (2) लेकापानी से मियाओ और जयरामपुर तक विस्तार होना चाहिए। भारत सरकार स्टिलवेल सड़क मार्ग के जरिए दक्षिणपूर्व एशियाई देशों को जोड़ना चाहती है। अत: जयरामपुर भविष्य में एशियाई देशों में होने वाले सीमा व्यापार का केन्द्र है। अत: इस रेल संपर्क को शीघ्र जोड़े जाने वाले को हमें गंभीरता से लेना होगा।

पूर्वोत्तर संसद सदस्य मंच विशेष रूप से पूर्वोत्तर के लिए एक अलग रेलवे जाने के सृजन की मांग बार-बार कर रहा है, जिसमें बिहार और पश्चिम बंगाल न हों। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए अलग रेलवे जोन के अभाव में वहां के शिक्षित युवाओं को रेल विभाग में सेवा का अवसर नहीं मिल रहा है, जिसकी वजह से पूर्वोत्तर राज्यों के शिक्षित युवाओं के मन में अलगाववाद की भावना अधिक आ रही है। रेल विभाग सभी पुरानी और खराब सवारी डिब्बे पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में, क्यों धकेल रहा है।

---

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

यात्रियों की बेहतर और सुरक्षित यात्रा के लिए पूर्वोत्तर राज्यों को नये सवारी डिब्बे मुहैया कराए जाएं।

यदि रेलवे लाभ में हैं, तो रेल मंत्रालय देश में प्लेटफार्मों की साफ-सफाई के लिए अधिक धन प्रदान क्यों नहीं कर रहा। यात्रियों की सुरक्षा के लिए मैं रेल विभाग से भारतीय रेल के प्रत्येक सवारी डिब्बे में विडियो कैमरे लगाने का प्रस्ताव करता हूं। यात्रा के दौरान यात्रियों के साथ अवांछित घटनाओं पर नजर रखने के लिए रेलवे पुलिस आधुनिकीकृत प्रणालियों से सज्जित होनी चाहिए।*

[हिन्दी]

***श्री गणेश प्रसाद सिंह** (जहानाबाद): महोदय, आज अनुपूरक बजट 2007-08 की अनुदान की मांगों पर आज के माध्यम से माननीय रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद जी का ध्यान आकृष्ट कराते हुए जहानाबाद संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की आम जनता की मांगों की पूर्ति के लिए मैं विगत 2004-05 से आग्रहपूर्वक निम्नांकित मांगों को सदन में रखता आया हूँ।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने देश की जनता की कठिनाइयों का ध्यान रखकर अभी हाल ही में पटना से अनुग्रहनारायण रोट स्टेशन तक नई रेललाइन की स्वीकृति देकर शिलान्यास किया था, साथ ही डिहरी आनसेन से पटना वाया गया से इन्टरसिटी एक्सप्रेस चलाया। इसके लिए इस क्षेत्र की जनता की ओर मैं धन्यवाद देते हुए आपका आभार प्रकट करता हूँ।

महोदय, अभी भी कुछ काम लंबित पड़े हुए हैं, जिनकी पूर्ति के लिए मैं माननीय मंत्री जी को पुनः स्मरण कराते हुए अनुरोध करना चाहता हूँ कि:

पटना गया लाइन के दोहरीकरण का कार्य जिस गति से होना चाहिए, अभी तक नहीं हो रहा है।

अतः इस लंबित कार्य को यथाशीघ्र पूरा कराया जाए।

जहानाबाद-अरवल मोड़ के निकट अरवल जाने के लिए रेलवे लाइन के ऊपरी पुल के निर्माण की स्वीकृति देकर निर्माण कार्य वर्ष 2007-08 तक पूरा कराया जाए।

जहानाबाद कोर्ट स्टेशन से पश्चिम से रेलवे की ओर से सड़क निर्माण कराया जाए जिससे आम जनता को कठिनाई का सामना न करना पड़े।

तारेगना स्टेशन के दक्षिण मसौढ़ी गुमटी के ऊपर पुल का निर्माण कराया जाए, साथ ही तारेगना स्टेशन से पूरब तरफ से छोटकी मसौढ़ी हॉल्ट तक सड़क का निर्माण कराया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

***श्री सीता राम यादव** (सीतामढ़ी): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि निम्न क्षेत्रों में कार्य करा दें।

सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन को समय सीमा मार्च 2008 तक पूरा कराया जाये।

दरभंगा सीतामढ़ी नरकटियागंज छोटी लाइन को मार्च 2008 तक बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।

सीतामढ़ी स्लीपर फैक्ट्री को शीघ्र चालू किया जाये।

सीतामढ़ी-सोनबरसा, परिहार-सुरसंड-चोरौट-जयनगर-निर्मली नई लाइन जिसका सर्वे हो चुका है स्वीकृत कर कार्य कराया जाये।

मुजफ्फरपुर (नारायणपुर) कटरा, औराई जनकपुर रोड नई रेल लाइन जिसका सर्वे हो चुका है, स्वीकृत कर कार्य कराया जायें। इन दोनों रेल लाइन की घोषणा मा. मंत्री कई सभाओं में कर चुके हैं।

दरभंगा-सीतामढ़ी रेल लाइन के बीच सीतामढ़ी जंक्शन के पूरब तथा पश्चिमी दो आर ओ बी बनाया जाये।

जनकपुर रोड के पूरब गुमटी पर एक आर ओ बी बनाया जाये।

सीतामढ़ी एवं दरभंगा के बीच कराये जा रहे कार्य भिन्न स्तर के हैं, कार्रवाई की जाये।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री एस. के. खारवेनथन, यदि आप चाहें तो अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री एस.के. खारवेनथन (पलानी): महोदय, मैं कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूं तत्पश्चात मैं अपना भाषण सभा पटल पर रख दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है।

[अनुवाद]

श्री एस.के. खारवेनथन: उपाध्यक्ष महोदय, मैं नए सलेम डिवीजन गठन करने और उसका 1 नवम्बर, 2007 को उद्घाटन करने के लिए रेल मंत्री को बधाई और धन्यवाद, दोनों देना चाहूँगा, मेरे मित्र डा. कृष्णन ने एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा उठाया है। सलेम डिवीजन के संसद सदस्यों को सलेम में आयोजित समारोह

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एस.के. खारवेनथन]

में नहीं आमंत्रित किया गया था। उनके नाम न तो आमंत्रण-पत्र में थे और न ही समाचार-पत्र के विज्ञापन में थे। इस संबंध में, मैंने 1 नवम्बर को ही दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक के विरूद्ध कार्रवाई करने हेतु माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी को पत्र भेजा था।

लेकिन अभी तक, मुझे रेल मंत्रालय से कोई अंतर प्राप्त नहीं हुआ है, इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से जानना चाहूँगा कि मेरे आवेदन पत्र पर क्या कार्यवाही की गई। उस समारोह में भी, जो संसद सदस्य आमंत्रित किए गए थे, उनकी बेइज्जती हुई, रेल प्राधिकारियों द्वारा उनको कोई आदर नहीं दिया गया।

महोदय, एक-दो महत्त्वपूर्ण मुद्दे हैं, जिन्हें मैं यहां रखना चाहूँगा। दक्षिण रेलवे में पांच डिवीजन हैं अर्थात् चेन्नई, मदुरई, पालघाट, तिरूची और त्रिवेन्द्रम। तमिलनाडु से हम 40 संसद सदस्य हैं और 13-14 मंत्री सरकार में भी हैं। लेकिन मुझे खेद है कि कोई भी डिवीजन आपात कोटे के आवेदन पर ध्यान नहीं देता। वे हमारे परिवार के सदस्यों तक के लिए भी आपात कोटा जारी नहीं कर रहे हैं। प्रत्येक डिवीजन में कुछ दलाल हैं और वे लोगों को आपात कोटा के कूपन बेच रहे हैं, इसलिए, मैं रेल मंत्रालय के तीनों मंत्रियों से उनके विरूद्ध कार्रवाई करने और अधिकारियों को तात्कालिक प्रयोजनों के लिए संसद सदस्यों द्वारा दाखिल आपात कोटे के कूपनों के संबंध में संसद सदस्यों से परामर्श करने के लिए निर्देश देने का अनुरोध करता हूं। हालांकि, आपात कोटा जारी करने का पदानुक्रम है पर किसी डिवीजन में इसका अनुपालन नहीं किया जा रहा है।

दूसरी चीज, जो मैं यहां रखना चाहता हूँ, वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित है। वर्ष 2005-06 के रेल बजट के दौरान, ईरोड से पलानी तक एक नई रेल लाइन की घोषणा की गई थी। इस लाइन का सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा हो गया है। रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट भी सौंप दी गयी है। इसकी लागत 284.84 करोड़ रुपए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस परियोजना को शीघ्र स्वीकृत करने के लिए नम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: धन्यवाद।

श्री एस. के. खारवेनथन: महोदय, मुझे दो-तीन और अन्य बातें रखनी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: तब आपको अपने भाषण के किसी भाग को सभा पटल पर रखने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

श्री एस.के. खारवेनथन: महोदय, मुझे केवल एक बात रखने की अनुमति दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय: तो फिर, आपको अपने भाषण के शेष भाग को लिखित रूप में सभापटल पर रखने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

श्री एस.के. खारवेनथन: महोदय, मैं यहां बहुत ही छोटे मुद्दे उठा रहा हूँ।

महोदय, डिंडुगल-कोयम्बटूर लाइन पर आमान परिवर्तन का कार्य पहले ही शुरू कर दिया गया है। अब, आगे और दी जाने वाली धनराशि की घोषणा की जानी है और कार्य पूरा किया जाना है।

मैं अपने भाषण के शेष भाग को सभा पटल पर रखूँगा।

*वर्ष 1951 के दौरान रेल विभाग रियासतों के थे जिन्हें भारत सरकार के अंतर्गत लाया गया। भारत सरकार ने वर्ष 1951-52 के दौरान जोनों का गठन किया और वे हैं (i) मध्य (ii) पूर्व (iii) उत्तर (iv) पूर्वोत्तर (v) दक्षिण और पश्चिम रेलवे। दूसरी पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान, 1.8.1955 को पूर्व रेलवे जोन का विभाजन कर दक्षिण पूर्व रेलवे का गठन किया गया। वर्ष 1958 में पूर्वोत्तर रेलवे जोन का गठन किया गया था। वर्ष 1966 के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे जोन का गठन किया गया था। 01-10-2002 को पूर्व मध्य जोन और उत्तर मध्य जोन अस्तित्व में आए। 01-04-03 को पूर्व तटीय जोन, दक्षिण पूर्व मध्य जोन, दक्षिण पूर्व मध्य जोन, दक्षिण पश्चिम जोन और पश्चिम मध्य जोन गठित किए गए थे।

उपरोक्त नए जोनों के लिए अभी तक आवश्यक कर्मचारियों की नियुक्ति नहीं की गई है। 31-08-2006 तक गैर-तकनीकी कर्मचारियों की रिक्तियां 48,018 हैं तथा 8,677 तकनीकी कर्मचारियों की नियुक्ति की जानी है। ''ग'' तथा ''घ'' समूहों में रिक्तियों को नहीं भरा गया है। यहाँ तक कि नए जोनों के लिए गाड़ियों में चलने वाले कर्मचारियों की भी नियुक्त नहीं की गई है। चूंकि गाड़ियों में चलने वाले कर्मचारियों की नियुक्ति नहीं की गई हैं, वर्तमान में कार्यरत, कर्मचारियों, को देर तक काम करना पड़ता है, वर्ष 2003-2004 के दौरान, लगभग 24,602 कर्मचारियों की नियुक्ति की गई थी नया वर्ष 2004-2005 के दौरान, 42,215 कर्मचारियों की तथा वर्ष 2006-2007 के दौरान 30,253 कर्मचारियों की नियुक्ति की गई थी। उपरोक्त अवधि के दौरान कुल 1,32,856 कर्मचारियों की नियुक्ति की गई थी। उपरोक्त नए जोनों के लिए कुल 15,111 आर पी एफ की आवश्यकता थी। कुल 13,255 की नियुक्ति की गई तथा कुल रिक्तियां 1,856 हैं। लगभग 1000 सब-इंस्पेक्टरों की नियुक्ति की जानी है। रेलवे परिसर तथा साथ ही साथ चलती रेलगाड़ी में कानून-व्यवस्था बनाए रखना राज्य

*...*भाषण के इस भाग को सभा पटल पर रखा गया।

पुलिस की सांविधिक जिम्मेदारी है। इसका 'सरकार रेलवे पुलिस' (जी आर पी) नामक एक अलग स्कंध है और उन्हें रेलवे की कानून व्यवस्था से संबंधित सभी मुद्दों को निपटाने की शक्ति प्रदत्त है। अब जुलाई 2004 से यात्री सुरक्षा संबंधित कर्तव्यों को निभाने के लिए आर पी एफ को सशस्त्र करने के लिए आरपीएफ अधिनियम या रेल अधिनियम में उचित संशोधन किए गए हैं। इसलिए उपरोक्त नए जोनों के लिए अब बिना किसी देरी के आर पी एफ रिक्तियों को भरा जाए। उपरोक्त नए जोन में वर्ष 2003-2004 के दौरान कुल 103 दुर्घटनाएं हुई अब वर्ष 2006-07 के दौरान यह घटकर 72 हो गई है। पुराने जोनों में भी दुर्घटनाओं में कमी कमी आई है। वर्ष 2003-04 के दौरान 222 दुर्घटनाएं यही थी और वर्ष 2006-2007 के दौरान इसकी संख्या 125 है। नए जोन में भी यह 49 से घटकर 32 हो गई। वर्ष 2003-04 के दौरान इसकी संख्या 49 थी तथा वर्ष 2006-07 के दौरान यह 32 थी। अधिकतर बड़ी दुर्घटनाएं मानव रहित लेवल क्रॉसिंग पर घटीं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे मानव रहित लेवल क्रॉसिंगों को मानव सहित लेवल गेट में बदलने के लिए आवश्यक कार्यवाही करें। वास्वत में रेलवे का कार्य प्रशंसनीय है। बड़ी लाइन 91.9% की हैं तथा छोटी लाइन 98.0% की है। हम बिना किसी समुचित बुनियादी सुविधा तथा आवश्यक कर्मचारी वृंद ने नए जाने खोल रहे हैं। नए बने जोनों के लिए अभी तक कार्यालय भवन, कर्मचारी क्वार्टर, विद्यालय भवन, अस्पताल भवन का निर्माण नहीं किया गया है तथा काम पूरा नहीं किया गया है। आवश्यक सुविधाएं प्रदान किए बिना नए जोनों का गठन नहीं किया जाना चाहिए। सभी रेलवे स्टेशनों के लिए यात्री सुविधा प्रदान की जानी चाहिए, विशेषकर उच्च स्तर के प्लेटफार्म रोटटर तथा बैठने की पर्याप्त सुविधा सभी रेलवे स्टेशनों पर बड़ी संख्या में लोग दिन-रात प्रतीक्षा करते है। इसलिए सभी रेलवे स्टेशनों पर शौचालय तथा पेयजल की सुविधा के साथ प्रतीक्षालय की सुविधा उपलब्ध करवानी चाहिए।

हाल ही में हमारी सरकार ने वर्ष 2006-09 के लिए बोनस सीमा को संशोधित किया है। संसद में आवश्यक विधेयकों को पारित कर दिया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे सभी रेल कर्मियों के लिए वर्ष 2006-07 के लिए बोनस की बकाया राशि शीघ्र जारी करें। हमारे देश में भारतीय रेल की चल रही कुल 9500 मेल तथा एक्सप्रेस उपनगरीय रेलगाड़ियां हैं। उपनगरीय रेलगाड़ियाँ कोलकात्ता, मुंबई तथा चेन्नई में चलाई जाती हैं लेकिन इन तीन महानगरों में से चेन्नई में यात्रियों से मिलने वाली कमाई में घाटा हो रहा है। वर्ष 2001-2 के दौरान कमाई 85.96 करोड़ थी, वर्ष 2002-03 में 73.60 करोड़ वर्ष 2003-04 में 77.05 करोड़ तथा वर्ष 2004-05 के दौरान कमाई 84.87 करोड़ थी। प्रचालन संबंधी घाटा की कोलकाता तथा चेन्नई में अधिक है। वर्ष 2005-06 के दौरान कोलकाता में 692.70 करोड़ रु. का घाटा हुआ तथा चेन्नई में प्रति किलोमीटर कमाई 13 पैसे तथा घाटा 20 पैसे का है, 132.42 करोड़ का घाटा हुआ। मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूँ कि वे संबंधित अधिकरणों को आवश्यक कार्यवाही करने का निदेश दे तथा चेन्नई उपनगरीय रेल कार्य को फिर से ठीक कर दें।

तमिलनाडु में कोविलपट्टी नामक एक महत्वपूर्ण शहर है। कन्याकुमारी एक्सप्रेस की ठहराव की माँग काफी समय से लंबित है। इसका आदेश दिया जाना है।

बंगलोर तथा कोयम्बटूर के बीच चलने वाली इंटरसिटी एक्सप्रेस को बढ़ाकर एरनाकुलम तक कर दिया गया है। जिसके कारण कोयम्बटूर के लोगों को बंगलौर जाने के लिए टिकट नहीं मिल पाता है। इस रेलगाड़ी को यथास्थिति कर दिया जाए।

इन शब्दों के साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी): उपाध्यक्ष महोदय, आरम्भ में मैं रेल मंत्री के रूप में श्री लालू प्रसाद यादव जी की भूरी-भूरी प्रशंसा करना चाहता हूं कि उन्होंने रेलवे को एक लाभकारी संगठन बनाकर अति प्रशंसनीय कार्य किया है तथापि हम इस तथ्य को नहीं नकार सकते कि उन्हें श्री नितीश कुमार द्वारा रा. ज. ग. के शासनकाल में तत्कालीन रेल मंत्री के रूप में किए गए अच्छे कार्य विरासत में मिले हैं।

जैसा कि हम सभी यह जानते हैं कि यह किसी भी विकासशील या विकसित देश के लिए, जिसका सकल घरेलु उत्पाद 9 से 9.5 प्रतिशत को छू रहा हो, एक विकास का ईंजन है, फिर वह चाहे सेवा क्षेत्र हो, विनिर्माण का क्षेत्र हो, खनन का क्षेत्र हो या पर्यटन का क्षेत्र हो सभी को इसके सम्पर्क की आवश्यकता है। नि:संदेह यह देश के आर्थिक विकास की जीवन-रेखा है। इस जीवन-रेखा का निर्माण अंग्रेज शासनों ने इंग्लैण्ड, यूरोप और पश्चिमी दुनिया में अपने आर्थिक हितों को पूरा करने के लिए किया था। जहां कहीं भी इन्होंने शासन किया, उन्होंने वहां सबसे पहले संचार और रेल नेटवर्क का विकास किया जिससे कि वे इस देश के प्राकृतिक संसाधनों का उपयोग कर सकें। उन्होंने हम पर शासन किया और अपने लाभ के लिए हमारे संसाधनों को बर्बाद कर दिया तथा हमें मजूदरों की तरह इस्तेमाल किया।

स्वतंत्रता के पश्चात् हमें इससे सबक लेना चाहिए और उन्होंने जहां उस रेल नेटवर्क को अधूरा छोड़ा था वहां उसे विकसित करना चाहिए। मैं खरियार होते हुए तितलागढ़ से जगदलपुर की लाइन का एक उदाहरण देना चाहता हूं। स्वतंत्रता से पूर्व इसका सर्वेक्षण हुआ था। बी. एन. आर. पत्थर इसके साक्षी हैं। अत: इस लाइन का पुन: सर्वेक्षण करने उड़ीसा और छत्तीसगढ़ के भरपूर प्राकृतिक

[श्री विक्रम केशरी देव]

संसाधनों का दोहन किया जा सकता है और विशाखापटनम के पत्तन से इसका सम्पर्क स्थापित किया जा सकता है।

नौरंगपुर से होते हुए जूनागढ़ से अंब्रागुडा तक के मार्ग का पुन: सर्वेक्षण किया जाना चाहिए क्योंकि पिछला सर्वेक्षण 1965 में किया गया था परन्तु सब वह ठंडे बस्ते में है, यद्यपि, लांगीगढ़-जूनागढ़ लाइन पर कार्य चल रहा है परन्तु धन की कमी के कारण इसकी गति बहुत धीमी है। मेरा यह अनुरोध है कि इस लाइन पर कार्य को गति प्रदान की जाए।

महोदय, कालाहांडी जिला के. बी. के. में आता हैं और 75 प्रतिशत के. बी. के. क्षेत्र, जिसमें 8 जिले शामिल हैं, में रेल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं, कुछ रेलें कभी-कभी आती हैं जिससे उस क्षेत्र का आर्थिक विकास नहीं हो रहा है। अत: मेरा माननीय मंत्री जी, आपसे विनम्रतापूर्वक यह अनुरोध है कि आप समता एक्सप्रेस की बारंबारता बढ़ाएं और इसे दैनिक आधार पर, विशाखापट्टनम से निजामुद्दीन (रेल संख्या 2807-2808), तक चलाएं और रेल संख्या 2893 को भुवनेश्वर से रायगढ़ तक बढ़ाएं।

ऐसा इसलिए है, क्योंकि इससे भुवनेश्वर से कालाहांडी, मलकानगिरी और नौरंगपुर जिले से नियमित सम्पर्क हो जाएगा। ये क्षेत्र जनजातीय क्षेत्र और नक्सल प्रभावित क्षेत्र हैं जिससे इनके और राज्य की राजधानी के बीच समन्वय और संचार का अभाव रहता है। यह पता चला है कि भारत सरकार की स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके सहायक मार्गों की क्षमता की कमियों को पूरा करने और पत्तनों के बीच महत्त्वपूर्ण रेल सम्पर्क उपलब्ध कराने हेतु निवेश करने की योजना है। पत्तनों से सम्पर्क स्थापित करने के बारे में मैं यहां यह कहना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री विक्रम केशरी देव: जी नहीं, महोदय, कृपया दो मिनट दीजिए।

अत:, मेरा यह अनुरोध है कि विशाखापट्टनम पत्तन के साथ सम्पर्क को बेहतर बनाने हेतु तिल्लागढ़ से रायपुर के बीच की लाइन का दोहरीकरण किया जाना चाहिए। इससे न केवल छत्तीसगढ़ और पश्चिमी उड़ीसा के समृद्ध खनिज क्षेत्रों के द्वारा खुलेंगे अपितु वहां का आर्थिक विकास भी होगा। इसके अतिरिक्त, रेलवे को एल्युमीनियम के डब्बे बनाने की ओर अग्रसर होना चाहिए क्योंकि इससे अधिक भार ढोया जा सकता है क्योंकि यह सबसे हल्की व मजबूत धातु है जिससे वायुयान बनते हैं। सब्जियों, कुक्कुर, मांस और मछलियों की शीघ्र खराब होने से बचाने के लिए अधिकाधिक प्रतिशत डिब्बे शुरू किए जाने चाहिए। यह क्षेत्र भविष्य में देश के किसानों के लिए बहुत लाभकारी होगा।

महोदय, अंत में, मैं अपने जोन-पूर्व-तटीय रेल जोन के वित्तीय कार्य निष्पादन के बारे में कहना चाहूंगा। अन्य जोनों की तुलना में पूर्व-तटीय रेलवे का वित्तीय कार्य निष्पादन बेहतर है। वर्ष 2003 के 2664.41 करोड़ रुपये की तुलना में माल की ढुलाई 2005-06 में 3564.34 करोड़ रुपये पर पहुंच गई है। वृद्धि दर 11.48 प्रतिशत से बढ़कर 20 प्रतिशत पहुंच गई है। फिर भी इस जोन की उपेक्षा हुई है, वृद्धि दर 11.48 प्रतिशत से बढ़कर 20 प्रतिशत पर पहुंच गई है। यात्रियों की संख्या बहुत कम है। पेसेंजर टैफिक बहुत कम है। यह केवल 0.42 प्रतिशत है क्योंकि उड़ीसा में यात्री गाड़ियां नहीं हैं। आमान परिवर्तन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। हमारे पूर्व तटीय जोन का वित्तीय कार्य निष्पादन बहुत अच्छा है। मैं आपको आंकड़े दूंगा। महोदय, कृपया मुझे एक मिनट दें। आमान परिवर्तन का वास्तविक कार्यनिष्पादन कम है। इसके लिए 1173 का लक्ष्य निर्धारित किया गया था परन्तु केवल 90 का लक्ष्य हासिल किया गया है।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: ये पढ़ रह हैं।

श्री विक्रम केशरी देव: सर, मैं पढ़ नहीं रहा हूं। सर, आप नोट करवा दीजिए...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

नई रेल लाइनों के निर्माण के बारे में 98 लाइनों का लक्ष्य था और 98 की उपलब्धि है, अत: वहां लगभग 171 प्रतिशत उपलब्धि रही है।

[हिन्दी]

उड़ीसा को इतना कम आबंटन मिलता है कि हम उसमें कुछ नहीं कर सकते हैं।

[अनुवाद]

महोदय, उड़ीसा, बाक्साइट, लौह अयस्क जैसे प्राकृतिक संसाधनों के मामले में बहुत समृद्ध है और उड़ीसा सरकार डॉस्को, वेदान्त और ऐसे ही बड़े उद्योगपतियों के साथ औद्योगिकरण हेतु 4 लाख करोड़ रुपये लगा रही है। अत: इस दूरगामी क्षेत्र को पत्तनों से जोड़कर इसका समुचित दोहन होना चाहिए।

[हिन्दी]

आपका रेल विभाग काम का रहा है। विशाखापटनम पोर्ट को आप रायपुर से कनैक्ट करिए और भिलाई से रायपुर तक आप लाइन डबल कीजिए, इलैक्ट्रिफाई कीजिए, इसके द्वारा आपने 'स्टील प्लांट्स कनैक्ट होते हैं। बोकारो से लेकर दुर्गापुर, जमशेदपुर ...*(व्यवधान)*

नहीं, मैंने वह हिस्सा नहीं लिखा है। मैंने कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े लिखे हैं। अत: मुझे सभा पटल पर कुछ नहीं रखना है। मेरे विचार से मैं सब कुछ कर चुका हूं।

यहां, मैं यही कहना चाहता हूं कि मैं श्री तापिर गाव की इस बात का समर्थन करता हूं कि रेलवे का उपयोग रणनीतिक महत्त्व की दृष्टि से किया जाना चाहिए। आज, चीन सैनिकों के आवागमन हेतु बीजिंग से ल्हासा के लिए रेल लाइन विकसित कर रहा है। अरूणाचल प्रदेश में कोई नियंत्रण रेखा नहीं है। जैसे कि पाकिस्तान के मामले में नियंत्रण रेखा है परन्तु अरूणाचल प्रदेश में कोई नियंत्रण रेखा नहीं है। अत: रणनीतिक महत्त्व की दृष्टि से अरूणाचल प्रदेश को रेलवे के केन्द्र के रूप में विकसित किया जाना चाहिए जिससे की आवश्यकता पड़ने पर या सैनिकों का आवागमन आसानी से हो सके। यह बहुत महत्वपूर्ण कार्य है क्योंकि चीन अरूणाचल प्रदेश पर दावा कर रहा है।

महोदय, मैं इस पर जोर देता हूं कि कालाहांडी जिला के. बी. के. में आता है और के. बी. के. का 75 प्रतिशत क्षेत्र, जिसमें आठ जिले सम्मिलित हैं, के रेल सुविधा उपलब्ध नहीं है। यहां केवल कुछ रेलें ही चल रही हैं जिससे इस क्षेत्र का आर्थिक विकास नहीं हो रहा है।

@**श्री एम. शिवन्ना** (चामराजनगर): उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री जी को देश में रेल सेवाओं को बेहतर बनाने के प्रशंसनीय प्रयासों के लिए बधाई देना चाहता हूं, हमारे ओजस्वी मंत्री जी ने शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को बहुत सी सुविधाएं प्रदान की हैं। वे रेलों और स्टेशनों पर धूम्रपान को प्रतिबंधित करने में सफल रहे हैं, वे इस देश के लोगों को सर्वश्रेष्ठ सेवाएं उपलब्ध कराने हेतु कठिन प्रयास कर रहे हैं और मैं उनके भविष्य के प्रयासों के लिए इन्हें शुभकामनाएं देता हूं।

चामराजनगर-मेत्तुपलायन रेल लाइन गत पचास वर्षों से लंबित है। इस बार इस रेल लाइन के लिए केवल एक करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है। अत: मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि वे इतने समय से लंबित इस रेल लाइन के लिए आबंटन में वृद्धि करें।

इसी प्रकार, मैसूर-चामराजनगर रेल लाइन का कार्य कछुए की गति से चल रहा है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग इसको लेकर बहुत आंदोलित है। कुछ रेल ऊपरि पुल (आर. ओ. बी.) और अंडर-ब्रिज (आर. यू. बी.) निर्मित किए जाने हैं। इसे कार्य हेतु आवंटित लगभग 90 करोड़ रुपये इस कार्य हेतु बिल्कुल पर्याप्त नहीं है।

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

@मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

इस रेल मार्ग को तत्काल वरीयता प्रदान किए जाने की आवश्यता है। धन का आबंटन बढ़ाया जाना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इस कार्य हेतु पर्याप्त धन आबंटित करेंगे।

बंगलौर भारत का सिलीकॉन शहर है। केवल बंगलौर से ही भारत के साफ्टवेयर निर्यात का 35 प्रतिशत हिस्सा निर्यात किया जाता है, मैसूर विश्व के सुंदरतम शहरों में से एक है। दुनिया भर के पर्यटक मैसूर आते हैं और वे मैसूर का दशहरा भी देखने आते हैं। लेकिन आश्चर्यजनक रूप से इन महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने वाली रेलें बहुत अधिक समय लेती हैं। इस मार्ग का दोहरीकरण किया जाना चाहिए और बिना किसी अतिरिक्त विलंब के इसका विद्युतीकरण भी होना चाहिए। हजारों सरकारी कर्मचारी मैसूर से बंगलौर आने के लिए सुबह-सुबह रेलों में बैठते हैं। इस रूट पर भारी भीड़ है। अत: बंगलौर और मैसूर के बीच एक नई रेलगाड़ी 'गरीब रथ' चलाई जाए। मैसूर में पहिया और धुरी कारखाना भी स्थापित किया जाए।

दिल्ली से बहुत पहले बंगलौर में मेट्रो रेल आनी चाहिए थी। किसी कारण से मेट्रो रेल का कार्य शुरू नहीं किया जा सका। देरे आए दुरूस्त आए। मेरा केन्द्र सरकार से सादर अनुरोध है कि बंगलौर में यातायात प्रणाली के नियंत्रण से बाहर हो जाने से पहले मेट्रो रेल संबंधी कार्य समय रहते पूरा किया जाए।

निजामुद्दीन-बंगलौर राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में केवल चार दिन चलती है। इस रेलगाड़ी में बहुत भीड़ रहती है और इसलिए इस रेलगाड़ी को एक दैनिक रेलगाड़ी बनाने की तत्काल आवश्यकता है।

बंगलौर सिटी रेलवे स्टेशन पर एक वी आई पी रेस्ट रूम है। इस रूम में प्रदान की गई सुविधाओं की देखभाल के लिए दो विकलांग व्यक्ति नियुक्त किये गये हैं। इन लड़कों को बारह घंटे वहाँ पर रहना पड़ता है परन्तु उनका वेतन बहुत कम है। मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि उनका वेतन बढ़ाया जाए और वहाँ पर ऐसे दो और व्यक्ति नियुक्त किए जाएं।

माननीय मंत्री महोदय ने कर्नकपुरा और चामराजनगर के बीच तथा बंगलौर और सत्यमंगला के बीच रेल लाइन का उल्लेख किया है। उपरोक्त लाइनों का सर्वेक्षण कार्य चल रहा है। सर्वप्रथम, बंगलौर और चामराजनगर के बीच कनकपुरा रेल लाइन का कार्य शुरू किया जाए। तत्पश्चात्, इस रूट पर चेन्नई और जोलारपेट के बीच कार्य शुरू किया जाए।

*दुर्भाग्यवश, मंत्रालय को दर्जनों अभ्यावेदन देने के बावजूद आज तक बंगलौर और जोलारपेट के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण नहीं किया गया है।

*...*भाषण का यह भाग कन्नड़ भाषा में सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एम. शिवन्ना]

इस रेल को सत्थमंगला और मेतूपाल्यम तक बढ़ाया जाए महोदय, कर्नाटक में बंगलौर-चेन्नई लाइन का कार्य बहुत अधिक समय से लंबित पड़ा है।

इस रूट का विद्युतीकरण विगत दो दशकों से लंबित है। रेल मंत्रालय बार-बार एह ही उत्तर दे रहा है। अब रेल मंत्रालय के लिए यह उचित समय है कि वह बंगलौर और चेन्नई के बीच इस लाइन के विद्युतीकरण और दोहरीकरण दोनों कार्यों में तेजी लाए। वास्तव में, यह समस्त दक्षिण भारत में अत्यधिक महत्वपूर्ण तथा व्यस्तम रेलवे लाइन है। अत: और विलंब नहीं होना चाहिए। ऐसे सौतेले व्यवहार के लिए कर्नाटक के लोग रेल मंत्रालय के लिए समस्याएं पैदा कर सकते हैं।

चिरकाल से लंबित जिन कार्यों का मैंने अपने भाषण में उल्लेख किया है उनको पूरा करके कर्नाटक के लोगों के साथ न्याय करने के लिए माननीय मंत्री महोदय, जो कि एक सक्रिय नेता है, को आगे आना चाहिए। महोदय, इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और अपना भाषण समाप्त करता हूँ।*

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं कि इन्होंने पिछले बजट में नान्देड़-यवतमाल-वर्धा रेल लाईन का निर्माण किये जाने की घोषणा की थी लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि इस कार्य के लिये एक रुपये का भी प्रावधान नहीं रखा गया है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस ओर ध्यान देंगे तो अच्छा होगा। जब इस रेल मार्ग के निर्माण के लिए घोषणा हुई तो हमारे क्षेत्र में मिठाई बांटी गई और दूसरे दिन हमने लालू जी का फोटो लेकर रैली निकाली। इसके लिये एक पैसे का प्रावधान आज तक नहीं किया गया है। बाद में महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री और रेल मंत्री के बीच में एक बैठक हुई जिसमें राज्य से 50 प्रतिशत धन देने के लिये कहा गया। यह तय हुआ था। बाद में महाराष्ट्र सरकार ने बताया कि वह 40 प्रतिशत ही दे सकती है। बाद में इन्होंने बताया कि हम राष्ट्रीय रोजगार योजना के तहत काम करेंगे, लेकिन मंत्रालय मानने को तैयार नहीं है और हमारे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री पैसे देने के लिए तैयार नहीं हैं। मैंने माननीय पथ प्रधान जी से कहा था कि विदर्भ में आपने पैकेज दिया है, वहां 232 करोड़ रुपये और दे दीजिए ताकि वहां जो किसान आत्महत्याएं कर रहे हैं, वह रूकें। एक सर्वे हुआ था बीच में जिसमें यह पाया गया है कि जहां रेल का डैवलपमैंट नहीं हुआ है, वहीं किसान आत्महत्या कर रहे हैं क्योंकि वहां इंडस्ट्रीज नहीं आई है। अभी एप्रूव हुआ है कि आंध्र प्रदेश और कर्नाटक की जो बैल्ट हैं. वहां जिन जिलों में रेलवे का डैवलपमैंट नहीं हुआ है, वहां इकोनॉमिक कंडीशंस बहुत खराब हैं। नान्देड़ में एक गुरूद्वारा है। वर्धा जो पूजनीय महात्मा गांधी का बसेरा था, जहां महात्मा गांधी जी 10-12 साल रहे थे, इसीलिए यह सेवाग्राम के नाम से आज भी जाना जाता है। वहीं बीच में यवतमाल है। वहां संत सेवादार महाराज का धर्मस्थान है जो 6 करोड़ बंजारों की आस्था का केन्द्र है। पूरे देश से जो बंजारे सेवागढ़ में आते हैं, वे सेवादार महाराज के दर्शन करते हैं और नान्देड़ जाकर गुरूद्वारे में माथा भी टेकते हैं। यह कोरिलेशन है। दोनों गुरूभाई हैं। इसलिए दोनों तरफ जो भी बाहर से आते हैं। इसलिए यह रेल बहुत महत्वपूर्ण है। सबसे ज्यादा हमारी मांग है और मैं माननीय लालू जी से विनती करता हूं कि ट्राइबल एरिया है और आत्महत्याएं रूक सकती हैं अगर आपकी कृपा हुई तो।...*(व्यवधान)* मैं एक ही मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा।

मुम्बई में बम ब्लास्ट हुए थे। आज 16 महीने हो गए। आज भी 212 लोग अपाहिज हैं। किसी की आँख खो गई है, किसी के पैर टूट गए हैं, लेकिन आज रेल मंत्रालय उसकी भरपाई नहीं कर रहा है। मानवाधिकार आयोग के अधिकारीगण भी वहां आ रहे हैं। जहां लालू जी इतना ध्यान दे रहे हैं, वही उनसे विनती है कि जहां बम ब्लास्ट हुआ था, उन्होंने घोषणा की थी लेकिन अभी तक किसी को रीडम्बर्समैंट नहीं मिला है। इन लोगों को क्या चाहिए? किसी को हाथ चाहिए, किसी को पैर चाहिए। इसलिए आप उनकी मदद करने का काम करें। मुम्बई में दादर, कुर्ला, अंधेरी, बोरिविली, मुम्बई सैन्ट्रल में अगर कोई ट्रेन में चढ़कर या उतरकर बता दे तो बहुत मुश्किल है। वहां बहुत बुरी हालत है। एक सर्वे इसके लिए कराना चाहिए। जो बच्चे हैं, औरतें हैं, वे ट्रेन में चढ़ नहीं सकते हैं। मेरी कुर्ला और ठाणे से ट्रेन है लेकिन मुझे कभी कभी उल्टा जाना पड़ता है क्योंकि मैं चढ़ नहीं सकता। फर्स्ट क्लास में भी यही हालत हैं। मेरे क्षेत्र में यवतमाल और मिथिजापुर के बीच में जो छोटी ट्रेन चलती है, उसकी फेरी बढ़ानी चाहिए। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि देश की रेल को हम दुनिया में नंबर वन पर ले जाना चाहते हैं। अगर दुनिया में भारतीय रेल को नंबर वन पर ले जाना है तो जो रनिंग स्टाफ का जो डियरनैस अलाउंस का कैलकुलेशन होता है, उसमें डिफरैन्स है। कैलकुलेशन डाक्टर के लिए एक ओर रनिंग स्टाफ के लिए दूसरा है। मैंने बार बार मंत्रालय को लिखा है लेकिन कोई सुनने के लिए तैयार नहीं है। कल हमारे स्टेशन मास्टर यहां आ रहे हैं। 6500 रुपये की उनकी मांग है। इसके अलावा एक एडीशनल स्टेशन मास्टर भी देना चाहिए जिसके अभाव में बहुत सारे एक्सीडैन्ट्स हो रहे हैं। इस सारी बातों को ध्यान में लेते हुए माननीय मंत्री जी मेरे सुझावों पर ध्यान देंगे।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता

हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उनके गृह जनपद से गुजरने वाले रूट की तरफ दिलाना चाहता हूं। लखनऊ-गोरखपुर रेलवे के संचालन के बारे में पिछले बजट में भी मैंने कहा था कि एक दशक से भी कम समय में वहां का संचालन डेढ़ सौ प्रतिशत से दो सौ प्रतिशत तक बढ़ गया है। सिंगल लाइन होने के कारण ट्रेनों को अनावश्यक विलम्ब होता है। पिछले बजट में मैंने इस संबंध में ध्यान आकर्षित किया था और अनुनय-विनय किया था कि लाइन डबलिंग का कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है, उस पर ध्यान दिया जाए।

महोदय, नेपाल से जो पर्यटक सीधे वाराणसी आते हैं, उन्हें गोरखपुर से वाराणसी जाना होता है और गोरखपुर से वाराणसी जाने के लिए उन्हें आठ से दस घंटे की यात्रा करनी पड़ती है, जबकि गोरखपुर से वाराणसी की दूरी मात्र दौ सो किलामीटर है। यदि 55 किलोमीटर दूर सरयू नदी पर पुल बन जाएं तो इससे गोरखपुर का रूट सीधा वाराणसी से जुड़ जाएगा। इससे रेलवे को आमदनी होगी और आम जन को भी सुविधा होगी।

महोदय, गोरखपुर जो कि पूर्वोत्तर का मुख्यालय रहा है, वहां से अकबरपुर, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, इलाहाबाद होकर दक्षिण भारत के लिए किसी भी ट्रेन का संचालन नहीं होता है। मैंने माननीय मंत्री जी से इस बारे में विनती की थी कि यदि सरयू पर एक पुल बना दिया जाए और सीधे अकबरपुर, टांडा को सुल्तानपुर प्रतापगढ़ से जोड़ दिया जाए तो दक्षिण भारत को जाने का सीधा रूट जुड़ जाएगा।

महोदय, मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की एक अहम समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जिला मुख्यालय अम्बेडकर नगर का फाटक संख्या 83, जब से रेलवे बना है, तब से संचालित हो रहा है। जिला मुख्यालय में जो ओवर ब्रिज बना हुआ है, उसमें कहीं भी पैदल पथ नहीं बना हुआ है और उस पैदल पथ के बिना बने हुए ओवर ब्रिज से, जिस दिन से यह ब्रिज स्टार्ट हुआ है, वहां से जाने वाले हजारों लोगों और स्कूल जाने वाले बच्चों को बिना पैदल पथ के ओवर ब्रिज से गुजरना पड़ता है। वहां नगरवासी आंदोलित थे और अनशन पर बैठे हुए थे और बड़ी मुश्किल से उनका अनशन, इस आश्वासन के बाद कि हम कोशिश करके इस फाटक को खुलवाएंगे, तुड़वाया है। उसकी फोटोग्राफ भी मैं अपने साथ लाया हूं, आपको दिखा दूंगा कि उस ओवर ब्रिज से हजारों छोटे-छोटे बच्चों को स्कूल के समय उस ओवर ब्रिज से गुजरना पड़ता है और एक किलोमीटर की अतिरिक्त दूरी तय करनी पड़ती है। उस ओवर ब्रिज में कहीं पैदल पथ नहीं बना हुआ है, वहां लगातार लोगों के लिए खतरा बना हुआ है और दुर्घटना की आशंका है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उस फाटक को, जो पहले जारी था, उसी तरह से जारी रखा जाए ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री शंखलाल माझी: अंतिम बात मैं कहना चाहता हूं कि अकबरपुर जो कि उत्तर प्रदेश का बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है और वहां देश-प्रदेश से व्यापारी और अधिकारी लोग आते रहते हैं, यहां के रेलवे स्टेशन पर एक भी वातानुकूलित रिटायरिंग रूम नहीं है। मेरी मांग है कि यहां एक एसी रिटायरिंग रूम बनाया जाए। अकबरपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर एक से प्लेटफार्म नंबर दो तक जाने के लिए कोई ऊपरगामी पैदल पथ नहीं बना हुआ है। पैसेंजर की जान को हमेशा खतरा बना रहता है, इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक ऊपरगामी पैदल पथ बनाया जाए और वहां पार्किंग की व्यवस्था की जाए ...*(व्यवधान)*

महोदय, मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*रेलवे के सप्लीमेंट्री डिमांड फार ग्रान्टस के महत्वपूर्ण मुद्दे पर मेरे पूर्व तमाम साथियों द्वारा बहुत कुछ बताया गया है। सर मैंने पिछले रेलवे बजट के अवसर पर गोरखपुर से वाराणसी को सीधा जोड़ने के लिए दोहरी घाट पर सरयू नदी पर पुल बनाकर माल 50-55 कि. मी. नई रेलवे ट्रैक बना कर सीधा जोड़ने की मांग किया था जिससे गोरखपुर से वाराणसी की जर्नी माल 4 घंटा का होगी जिससे नेपाल से आने वाले पर्यटकों को भी आसानी होगी।

सर, गोरखपुर से इलाहाबाद होकर दक्षिण रत के लिए अम्बेडकर नगर सुल्तानपुर प्रतापगढ़ कोई रास्ता नहीं है। गोरखपुर मगहर मुखलिसपुर टाण्डा अकबरपुर सुल्तानपुर को सीधा जोड़ा जाए तथा सरयू पर पुल बनाया जाये।

अम्बेडकर नगर जिला मुख्यालय पर रेलवे स्टेशन अकबरपुर के फाटक सं. 83ए होकर स्थानीय डिग्री कॉलेज, कन्या इंटर कॉलेज, एस बी आई बैंक, तहसील मुख्यालय के लिए स्थानीय जन आवागमन होता रहा है जिस पर ओवर ब्रिज बना हैं किंतु ओवर ब्रिज में पैदल पथ मार्ग नहीं बना है तथा ब्रिज से हैवी ट्रैफिक लगातार चलती रहती है। ओवर ब्रिज स्टार्ट होने के दिन से ही दो माह पहले 83ए फाटक बंद कर दिया गया है जिससे हजारों छोटे-छोटे स्कूली बच्चों व स्थानीय जन की भीड़ भरे बिना पैदल पथ वाले ब्रिज से रोज गुजरना पड़ रहा है जिससे स्थानीय नगर जनपदवासी आंदोलित है तथा लगातार क्रामिक अनसन भी कर रहे हैं। मेरी पुरजोर मांग है कि 83ए फाटक खुलवाकर पूर्वत जारी रखा जाये।

---

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री शंखलाल माझी]

स्टेशन अकबरपुर में दूसरे नम्बर प्लेटफार्म के लिए ओवर ब्रिज तथा उपरगामी पैदल पुल न होने से स्थानीय जन को रेलवे लाइन क्रास कर पार होना पड़ता है। तत्काल अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर उपरगामी पैदल पुल का शीघ्र निर्माण किया जाये।

स्टेशन अकबरपुर में रिजर्वेशन काउंटर मात्र एक ही खुला है जिस पर सुबह से देर रात तक लम्बी लाइन लगी रहती है। बुकिंग विंडो हेतु कुल 9 कर्मचारी का पद सृजित है। मात्र चार की ही मौके पर पोस्टिंग है। मेरी मांग है कि तत्काल कम से कम चार विंडों बुकिंग एवं पूछताछ हेतु विंडो खुलवाया जाए।

जनपद मुख्यालय अकबरपुर स्टेशन जहां पूरे देश के व्यापारी/अधिकारी का आवागमन होता रहता है स्टेशन पर एक भी ए सी वेटिंग/रिटायरिंग रूम नहीं है। कृपया एक ए सी कक्ष रिटायरिंग रूम/वेटिंग रूम बाथरूम सहित व्यवस्था किया जाये। रिटायरिंग रूम आर पी एफ थाने द्वारा कब्जा तत्काल खाली कराया जाये।

स्टेशन पर पार्किंग की कतई व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को घोर असुविधा होती है। स्टेशन पर अस्थाई बुकिंग कमरा को स्थान्तरित कर/तुड़वा कर पर्याप्त पार्किंग की व्यवस्था कराया जाये।

रेलवे सप्लीमैंट्री डिमांड पर बोलने का अवसर आपने दिया इसके लिए धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।*

[अनुवाद]

***श्री जी. करूणाकर रेड्डी** (बेल्लारी): महोदय, मैं केन्द्र सरकार और माननीय रेल मंत्री का ध्यान बेल्लारी की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। रेलवे को बेल्लारी से प्रत्येक वर्ष लगभग 1,500 करोड़ रुपये की आय होती है। बेल्लारी जिले का गौरवशाली इतिहास रहा है और वर्तमान में बड़े इस्पात संयंत्रों, विद्युत उत्पादन इकाइयों, आक्सीजन संयंत्रों, स्पन्ज आयरन और संबद्ध उत्पादन इकाइयों आदि जैसे क्षेत्रों में विकास हो रहा है। इसके अतिरिक्त मेरे बेल्लारी जिले में वर्ल्ड हेरिटेज सेन्टर है। इस स्थान पर हजारों विदेशी और देशी पर्यटक दूर-दराज के स्थानों से आते हैं। इसलिए इस क्षेत्र के तथा विदेशों के हजारों लोगों की यह आवश्यकता है कि यहां विस्तृत रेल यातायात सुविधाएं प्रदान की जाए। पिछले तीन वर्षों से मैं मंत्री महोदय से निम्नलिखित महत्वपूर्ण मांगों को पूरा करने के बारे में अनुरोध करता रहा हूं:

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सर्वप्रथम, प्रत्येक लंबी दूरी की गाड़ियों में चिकित्सा दल (डाक्टरों, नर्सों सहित आपातकालीन दवाइयां) मौजूद तैनात चाहिए। क्योंकि आपात स्थिति में यात्रियों को समस्याओं का सामना करना पड़ता है।

हम्पी एक्सप्रेस, जो हुबली और बंगलौर के बीच चलती है, में जनरल कम्पार्टमेंट का केवल एक ही डिब्बा होता है और स्लीपर श्रेणी के भी कुछ ही डिब्बे होते हैं। आम यात्री जो सामन्य श्रेणी और स्लीपर श्रेणी में यात्रा करते हैं, वे गाड़ी में डिब्बों की कमी के कारण उन्हें अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आम यात्रियों की सुविधा के लिए इस गाड़ी में दो जनरल कम्पार्टमेंट, पांच स्लीपर डिब्बें तथा दो तीन स्तरीय वातानुकूलित डिब्बे लगाये जाएं।

गुणरकायी-गाडग पैसेन्जर गाड़ी को पुन: चलाया जाये। आमान परिवर्तन से पहले यह गाड़ी गुणरकायी और गाडग के बीच चलती थी। इस लाईन के आमान-परिवर्तन के बाद भी अभी तक इस पैंसेन्जर गाड़ी को बहाल नहीं किया गया।

अमरावती एक्सप्रेस प्रतिदिन सुबह 7.25 पर बेल्लारी से चलती थी जो 300 से अधिक, यात्रियों के हास्पेट से बेल्लारी आने जाने के लिए उपयुक्त तथा यह काफी सुविधाजनक थी। लेकिन अब इसका समय सुबह 5.20 कर दिया गया है जिससे असुविधा होती है, इसलिए इस गाड़ी को पुराने समय पर चलाया जाने की अत्यन्त आवश्यकता है और मैं यह मांग बहुत पहले से करता आया हूँ, लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं हुआ।

एक अन्य सीधी रेल गाड़ी चेन्नई से मुम्बई और मुम्बई से चेन्नई वाया बेल्लारी और होस्पेट चलाये जाने की अत्यंत आवश्यकता है, क्योंकि यह इस क्षेत्र के लोगों का सपना था।

बेल्लारी शहर की जनसंख्या करीब 5 लाख है, अत: यह अत्यधिक घनत्व वाला शहर है। एक रेल लाईन (एल सी 110) अकोला-गुटी खण्ड के बीच, राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 63 को क्रॉस करती है। भारी खनन गतिविधियों के कारण कई माल गाड़ियां देश के विभिन्न भागों में लौह अयस्क पहुंचाती हैं जिससे रेलवे फाटक लगातार 30 से 40 बार बंद किया जाता है। इसी कारण वाहनों का जाम लग जाता है। स्कूल बसें ज्यादातर समय जाम में भी फंसी रहती हैं और छात्रों को परेशानी होती है क्योंकि इसी क्षेत्र में 90 प्रतिशत विद्यालय हैं। इसलिए यहां सड़क उपरिपुल की तत्काल आवश्यकता है।

शोलापुर-मंगलौर खंड का राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-13 की दूरी पर कानवी वीरभद्र मन्दिर के पास से एक रेलवे लाइन एल सी 13 (13-14) से होकर गुजरता है। भारी खनन गतिविधियों की

वजह से अत्यधिक माल गाड़िया लौह अयस्क इधर से उधर ले जाती है और इसी कारण रेलवे फाटक 30 से अधिक बार बंद करना पड़ता है। बार-बार फाटक बंद होने के कारण हजारों वाहन घंटों यातायात जाम में फंसे रहते हैं, जिससे लोगों को परेशानी होती है। अत: यातायात सुचारू, करने के लिए यहां रोड अंडर ब्रिज बनाने की अत्यंत आवश्यकता है।

बेल्लारी से सुबह 6.00 बजे चलने की बजाय हम्पी एक्सप्रेस (ट्रेन संख्या 6591/6592) के चलने के समय में बदलाव की व्यवस्था करके इसे सुबह 6.45 बजे चलाया जाए ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

बेल्लारी से हास्पेट जाने वाली बंगलौर-हास्पेट पैसेन्जर गाड़ी (ट्रेन संख्या-583/584) सुबह 10.45 की बजाय सुबह 8.00 बजे चलाए जाने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

हम्पी अंतरराष्ट्रीय पर्यटक स्थल बेल्लारी जिले में स्थित वर्ल्ड हेरिटेज सेन्टर भी है। बड़ी संख्या में विदेशी और भारतीय पर्यटक यहां आते हैं। इस महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल से एक पैंलेस-और-व्हील्स रेलगाड़ी चलाने की अविलंबनीय आवश्यकता है।

मैं मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि हुबली स्टेशन पर अधिक सुविधाएं प्रदान की जाएं जिससे इसे मुख्यालय का दर्जा मिल सके।

मैं रेल मंत्रीजी का ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूँ कि गुंटकल और हुबली स्टेशन के बीच दिन में कोई रेलगाड़ी नहीं है जिससे इस क्षेत्र के यात्रियों-लोगों और कर्मचारियों को काफी दिक्कतें हो रही हैं। आमान परिवर्तन के पहले हिस्से में बेल्लारी से अनेक रेलगाड़िया गुजरती थीं और महोदय, मैं आप के माध्यम से यह अनुरोध करता हूँ कि आमान परिवर्तन के पहले चल रही सभी रेलगाड़ियों को फिर से चालू करें।

महोदय, कोट्टूर-हरिहर लाइन दो तटों, पूर्वी और पश्चिमी के बीच एक महत्वपूर्ण रेल संपर्क है। इस मार्ग के पूरा होने पर यह लौह अयस्क और अन्य वाणिज्यिक वस्तुओं की ढुलाई सभी तीनों पत्तनों मंगलौर, चेन्नई और विजाग के लिए संभव हो जाएगी और वापसी यात्रा व मालगाड़ी उर्वरक, कोयला, सीमेंट और अन्य उत्पाद ढो सकती है। माननीय मंत्री ने इस परियोजना हेतु बहुत कुछ राशि आबंटित की है इस रेल मार्ग, जो कि अर्थक्षम है, पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए और मैं मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस परियोजना से शीघ्र पूरा करने के लिए पूरी धनराशि आबंटित करें। इस परियोजना की लागत बढ़कर लगभग 225 करोड़ रुपए हो गई है। कर्नाटक सरकार ने माननीय रेलमंत्री से 50:50 के अनुपात में लागत का वहन करने का अनुरोध किया था क्योंकि पहले राज्य सरकार द्वारा लागत का 75% और रेलवे द्वारा 25% वहन किया जाता था। मैं मंत्री जी से 50:50 लागत प्रस्ताव पर विचार करने तथा आवश्यक धनराशि पूर्णरूपेण जारी करने का अनुरोध करता हूँ और यह परियोजना शीघ्रताशीघ्र पूरी की जाए।

बेल्लारी और कोप्पल गुलबर्ग राजस्व मंडल में आता है और इन जिलों के लोग बार-बार गुलबर्ग जाते हैं। लेकिन गुलबर्ग के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। इसलिए मैं पुरजोर अनुरोध करता हूँ कि गुंटकल के बरास्ते बेल्लारी से गुलबर्ग होते हुए कोप्पल से सीधी रेलगाड़ी सेवा शुरू करें।

यह हमारे लोगों की मांग है कि बंगलौर हुबली के बीच इंटरसिटी एक्सप्रैस को बेल्लारी से चिक्काजजूर के लिए जोड़ी जाए ताकि इंटरसिटी एक्सप्रेस का लाभ बेल्लारी और कोप्पल के लोगों को मिले।

महोदय गाड़ी सं. 311 बेल्लारी-मिराज और गाड़ी सं. 312 मिराज-बेलियारी गुंटकल तक बढ़ाया जाए जिससे ऐसे लोगों को काफी मदद मिलेगी जो गुंटकल से विभिन्न गाड़ी पकड़ने के लिए रेल संपर्क चाहते हैं। यह इस क्षेत्र की एक चिर लंबित मांग है।

मैं रेल यात्रियों की असुविधा को कम करने के लिए निम्नलिखित कुछ दिक्कतों के बारे में सुझाव देना चाहूँगा:

हम्पी एस्सप्रेस (गाड़ी सं. 6591/6592) की यात्रा अवधि को कम करने के लिए बेल्लारी से 6 बजे पूर्वाह्न के बजाए 6:45 पूर्वाह्न से प्रस्थान करने की व्यवस्था करना।

बंगलौर-हास्पेट पैसेन्जर (गाड़ी सं. 583/584) गाड़ी के प्रस्थान को बेल्लारी से हासपेट से करने तथा यात्रा अवधि को कम करने के लिए इसके प्रस्थान समय को 10:45 पूर्वाह्न के बजाए 8:00 बजे पूर्वाह्न करने की व्यवस्था करना।

बंगलौर-हांसपेट पैसेन्जर (गाड़ी सं. 585/584) गाड़ी को गडग तक बढ़ाना और इसका प्रस्थान समय 3.00 बजे अपरान्ह से प्रतिदिन करने की व्यवस्था करना।

गुंटकल-गडग पैसेन्जर गाड़ी को पुन: शुरू किया जाना। यह गाड़ी आमान परिवर्तन के पहले गुंटबध और गडग के बीच चल रही थी। लेकिन आमान परिवर्तन का कार्य पूरा होने के बाद भी इस गाड़ी को अभी तक शुरू नहीं किया गया है।

कोप्पल रेलवे स्टेशन का जिला मुख्यालय होने के कारण गाड़ी सं. 2847/2848 को ठहराव देने की व्यवस्था करना।

[श्री जी. करुणाकर रेड्डी]

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे गुंटकल और कोटूर तथा गुंटकल और गडग के बीच पुश-पुल गाड़ी शुरू करें क्योंकि इस गाड़ी से इस क्षेत्र के आम लोगों विशेषकर कार्यालय जाने वाले लोगों और छात्रों को काफी मदद मिलेगी।

औद्योगिक विकास के कारण इन उद्योगों से जुड़े हजारों कर्मचारी और लोग विभिन्न स्थानों से आते जाते हैं। बेल्लारी, हांसपेट और कोप्पल से कर्मचारियों को लाने ले जाने हेतु ये उद्योग शिफ्ट टाइमिंग को ध्यान में रखते हुए अनेक बस चला रहे हैं, मैं मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि वे उपरोक्त उद्योगों के कार्य रूप को ध्यान में रखते हुए बेल्लारी और कोप्पल के बीच पुश-पुल शटल गाड़ी शुरू करें। इससे कर्नाटक के इस भाग के कर्मचारियों ओर लोगों को बहुत फायदा होगा।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी अनुरोध करता हूँ कि वे हासपेट और बेल्लारी रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण कार्य को अंतर्राष्ट्रीय मानक के अनुरूप शुरू करें क्योंकि ये स्टेशन राज्य में सर्वाधिक महत्वपूर्ण स्टेशन हैं और काफी संख्या में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक इन स्थानों का दौरा करते है।

बेल्लारी जिला में हासपेट विश्व विख्यात केन्द्र तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल का महत्वपूर्ण शहर है। काफी संख्या में विदेशी पर्यटक इस अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल, हंप्पी का दौरा करते हैं। इस शहर में हजारों विदेशी पर्यटकों की भीड़ होने के कारण कार्यालय जाने वाले अनेक लोग इन दोनों शहरों का दौरा करते हैं। इसलिए सिर्फ कार्यालय जाने वाले लोगों बल्कि ऐसे लोग जो हप्पी का दौरा करना चाहते हैं, के लिए भी दोनों शहरों के बीच एक पुश-पुल गाड़ी शुरू करने की अत्यंत आवश्यकता है।

हप्पी अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल तथा बेल्लारी जिला में स्थित होने के कारण एक विश्व विरासत केन्द्र वर्ल्ड हैरीटेज सेन्टर है। इस स्थान पर अनेक विदेशी और भारतीय प्रर्यटक आते हैं। इस महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल के लिए पैलेस ऑन व्हील्स गाड़ी चलाने की अत्यंत आवश्यकता है।

कोटूर-हरिहर रेल मार्ग दो तटों पूर्वी और पश्चिमी के बीच एक महत्वपूर्ण संपर्क है। इस रेल मार्ग के पूरा होने पर यह सभी तीनों पत्तनों मंगलौर, चेन्नई, और विजाग पत्तनों के लिए लौह अयस्क की ढुलाई करेगा और वापसी में मालगाड़ी उर्वरक, कोयला, सीमेंट, अन्य उत्पादकों की ढुलाई कर सकता है। लगभग 10 वर्ष पहले इसका शिलान्यास रखा था और कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है अर्थश्रम वाले रेल मार्ग पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

महोदय, हाल में बेल्लारी रेलवे स्टेशन के यात्रियों को एक विचित्र समस्या का सामना करना पड़ रहा है। कि जब भी कोई मालगाड़ी और यात्री रेलगाड़ी स्टेशन पर एक ही समय पर आती है तो रेलवे के अधिकारी मालगाड़ी को वरीयता दे रहे हैं और मालगाड़ी को ऐसे प्लेटफार्म पर ले जाते हैं जहां यात्री गाड़ी आती है और इसके कारण यात्री रेलगाड़ी अगले प्लेटफार्म पर आती है जिसके कारण यात्रियों विशेषकर वृद्ध व्यक्तियों, छात्रो और रूग्ण लोगों को अगले प्लेटफार्म पर जाने में काफी दिक्कतें हो रही हैं। इसे रोका जाना चाहिए और रेल प्राधिकारियों को यात्री गाड़ी को वरीयता देनी चाहिए मैं रेल मंत्री जी से इस मामले की अविलंबनीय जांच करने का अनुरोध करता हूँ।

उपरोक्त प्रस्ताव बेल्लारी के लोगों की कुछ सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग है। मैं केन्द्र सरकार और माननीय रेल मंत्री जी से शीघ्र कार्रवाई करने और लोगों की उपरोक्त सभी वास्तविक मांगों को पूरा करने का अनुरोध करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री नन्द कुमार साय (सरगुजा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

भारतीय रेल देश की अनेकता में एकता का सबसे बड़ा माध्यम है, यह संस्कृतियों और भाषाओं को जोड़ने का एकमात्र साधन है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मेरा जो क्षेत्र सरगुजा है, वह पुराने बिहार, झारखंड से लगता है। 60 साल से थोड़ा पहले वहां रेल के दर्शन हुए हैं। वहां एक ट्रेन अम्बिकापुर दुर्ग एक्सप्रैस चलती है, वह रेल इतनी छोटी हो गई है कि प्रतीक्षा सूची 100 से अधिक की रहती है और ए. सी. थ्री टीयर में तो जगह ही नहीं मिलती है, उसकी बड़ी मांग है। मेरा आपसे निवेदन है कि तत्काल इसमें दो स्लीपर कोच और एक ए. सी. टू टीयर कोच तत्काल लगाया जाये। मेरा आपसे निवेदन है...*(व्यवधान)* मैं मिला था और आपने ही कहा था कि आपको बोलना है। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूं, मेरा आदिवासी क्षेत्र है, इसको जोड़ दें। दूसरे हमारा क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है, लेकिन बड़े-बड़े नगरों से बहुत नजदीक है। मैंने आपको एक पत्र लिखा है कि अम्बिकापुर से झारसुगुडा, जो उड़ीसा में पड़ता है, उससे जोड़ दिया जाये। इसके बीच दूरी केवल 180 किलोमीटर है, जिससे वह कोलकाता से जुड़ेगा। दूसरा, उत्तर प्रदेश का मेयोरपुर एक स्टेशन है, वहां से केवल 120 किलोमीटर है, उसको जोड़ने से पूरे उत्तर भारत से हमारा क्षेत्र जुड़ जायेगा। एक और वहां बहुत पुरानी मांग है, एक रास्ता रांची की तरफ जाता है, बरबाड़ी अंग्रेजी के जमाने से बना रहे हैं, अभी भी अधूरा है। उस क्षेत्र को जोड़ेंगे तो इस प्रकार से क्षेत्र बहुत अच्छे तरीके से हमारे क्षेत्र रांची, बिहार से जुड़ेगा।

रेलवे में आपने बड़ी कसावट की है, उससे काफी सुधार हुआ है, लेकिन मेरा आपसे एक निवेदन है कि रेल में जो भीतर की गड़बड़ियां हैं, अगर पूरी छवि को आपको बनाना है तो उसके भीतर की गड़बड़ियों को भी आप ठीक करने की कोशिश करें, यह हमारा निवेदन है। देश में आजादी के बाद सब कुछ बढ़ा है, लेकिन एक क्षेत्र में हम सबसे ज्यादा गरीब हो गये हैं, वह क्षेत्र नेशनल करैक्टर का है, उसमें हम बहुत पीछे हैं, जिसके कारण हर क्षेत्र में सारी गड़बड़ियां होती हैं, समय पर काम नहीं होता है, पैसे का दुरूपयोग होता है। नेशनल करैक्टर कैसे डैवलप हो, यह आपकी रेल के माध्यम से हो, इसकी कोशिश आप करें, यह मेरा निवेदन है।

अन्तिम बात मैं आपके लिए कहना चाहता हूं। हिन्दुस्तान गोपाल का देश है। हम जब रेल में यात्रा करते हैं तो लालू यादव जी, लगता नहीं है कि कोई ग्वाल बाल इस रेल को चला रहा है। ट्रेनों में छाछ, दही, दूध वगैरह मिलना चाहिए, कोई ग्वाल बाल रेल को चला रहा है, इसका एहसास रेल में घुसते ही लोगों को होना चाहिए। भगवान कृष्ण ने केवल छाछ पीने के लिए मथुरा में जन्म लिया था, इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि रेल में जब आदमी घुसे तो उसे लगे कि कोई ग्वाल बाल रेल को चला रहा है। वहां दूध, दही, मक्खन, घी उपलब्ध होना चाहिए, तभी तो मालूम पड़ेगा कि लालू यादव जी ट्रेन चला रहे हैं।

मैं आपसे निवेदन करूंगा कि मेरी जो मांगें हैं, उनको आप स्वीकार करें और गोपाल के देश की रेल है, ऐसी छवि इसकी बनायें। यही निवेदन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं।

***श्री रामदास आठवले** (पंढरपुर): महोदय, सोनापुर डिवीजन में कुर्डवाडी वर्कशाप है। यह वर्कशाप नैरोगेज है। नैरोगेज की रेल सेवा को ब्राडगेज में परिवर्तित किया जा रहा है इसलिए कुर्डवाडी वर्कशाप को ब्रॉडगेज का वर्कशाप बनाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के पास कुर्डवाडी वर्कशाप को ब्रॉडगेज वर्कशाप करने का प्रस्ताव लंबित है। अभी इस वर्कशाप में ब्रॉडगेज के डिब्बे बनाने का का चल रहा है।

पंढरपुर-मिरज ब्रॉडगेज और उस्मानपुर-कुर्डवाड ब्रॉडगेज के काम को जल्द पूरा करने के लिए 2008-09 के रेल बजट में 150 करोड़ का प्रावधान किया जाये।

लोपंट-पंढरपुर वाया फलरण-बारामती अब तक इस नये लाइन को मंजूरी देकर रु. 50 करोड़ का प्रावधान किया जाये।

अहमदाबाद-बीड नये लाईन को मंजूरी दी जाये।

पंढरपुर-मुंबई चंद्रराणा एक्सप्रेस सप्ताह में 3 दिन चलती है। उसे डेली करके डिब्बे में बढ़ोततरी हो।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

विजापुर-मुंबई ट्रेन भी 3 दिन चलती है उसे भी डेली किया जाये।

पंढरपुर से नागपुर और पंढरपुर से निरूपति की ट्रेन चलायी जाये।

चिंकहित (कूर्डवाडी) में आर पी एफ का ट्रेनिंग सेंटर है। उसको डेवलप करने के लिए 50 करोड़ का प्रावधान किया जाये।

मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशन (वेस्टर्न रेलवे) को भारतीय संविधान के शिल्पकार डॉ. बाबा साहेब अंबेडकर का नाम दिया जाये।

मुंबई में लोकल ट्रेन की संख्या बढ़ायी जाये।

एयर कन्डिशन (ए. सी.) लोकल्स प्रति घंटे एक चलायी जाये।

रेलवे स्टेशन के बाजू में रेलवे के जगह पर शॉपिग सेंटर शुरू करना चाहिए।

मंबई में रेलवे स्टेशन को सुंदर बनाया जाये।

कोकण रेलवे में बौरी का लोंडिग करते हैं। देश भर में बौरी को ट्रांसपोर्ट किया जाये।

स्टेशन को साफ रखने के लिए सफाई मजदूरों की संख्या बढ़ाकर उनको परमानेंट करना चाहिए।

हर ट्रेन में जनरल डिब्बों की संख्या कम से कम 5 से लेकर 8 डिब्बे तक करना चाहिये।

रिजर्वेशन-वेटिंग लिस्ट को खत्म करने के लिए नये डिब्बे लगाना चाहिए।

सांसदों को दो फर्स्ट ए. सी और चार सैंकड ए. सी की सीट मिलनी चाहिए।

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी की जितनी प्रशंसा की जाये, इतनी कम है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, क्योंकि मैं समझता हूं कि इस टाइम ज्यादा कोई सुनता भी नहीं है, लेकिन मैं दो-तीन पाइंट्स बोलना चाहता हूं। हमारे यहां सदर्न रेलवे में एक दफा अंडमान निकोबार में 300 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वे किया गया था, उसे दोबारा देखा जाये। यह सुविधा वहां देने से यह होगा कि टूरिज्म पर्यावरण की बढ़ोत्तरी होगी और उससे

[श्री मनोरंजन भक्त]

काफी लोगों का रोजगार मिलेगा और वहां दूरदराज आईलैंड में रहने वाले लोगों को अच्छा रहेगा। मैं यह भी एक बात कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय निर्माण के अन्दर एक जो अंडमान निकोबार को भी रखा जाये। मेरे साथी जो अरूणाचल प्रदेश से हैं, वे बहुत दुखी थे कि वे अकेले ही हैं, जहां रेलवे नहीं हैं। मैं भी अपने आपको उनके साथ जोड़ता हूं हमारे यहां भी रेलवे नहीं है। इसलिए मैं आपसे यह अनुरोध करना चाहता हूं।

रात्रि 8.00 बजे

मेरी एक छोटी सी रिक्वैस्ट है। रेलवे कर्मचारियों ने इतना अच्छा काम किया, आपने इतना ज्यादा पैसा कमाया, उनके लिए एलटीसी की फैसिलिटी अंडमान निकोबार जाने के लिए दी जाए, जिससे उनका हौसला और ज्यादा बढ़े। मैं अधिक कुछ न कहते हुए लालू प्रसाद जी से यही कहता हूं कि आपका जो प्रस्ताव है, मैं उसका समर्थन करता हूं और रिक्वैसट करता हूं कि दूरदराज के जो छोटे-छोटे इलाके हैं, उनके ऊपर आपकी अच्छी दृष्टि रहे और हमारी तरफ के लोगों को रेलवे का फायदा पहुंचायें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री अनिरूद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव** (गोपालगंज): माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रेषित की गईं पूरक मांगों को मैं अपना समर्थन करता हूं और निम्नलिखित मांगें अपने निर्वाचन क्षेत्र गोपालगंज के हित में प्रस्थापित करता हूं:–

थावे से मसरख वाया छपरा तक की छोटी रेल लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करना।

थावे से कप्तान गंज की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में तब्दील करना।

रतन सराय और माझा के बीच नवादा हाल्ट की स्थापना और उसे शीघ्रतिशीघ्र आरम्भ करना।

गोपालगंज और रतन सराय स्टेशनों पर विश्रामघर, समस्त स्टेशनों पर स्नानघर, शौचालय और पेय जल का इंतजाम करना।

थावे-कप्तानगंज की लाइन में ससामुसा, कुचाईकोट स्टेशनों पर मुसाफिरखाना, स्नानघर और शौचालय की व्यवस्था करना।

गोपालगंज, रतन सराय, दिधवा दुबौली स्टेशनों का सौन्दर्यकरण करना।

***श्री बलपत सिंह परस्ते** (शहडोल): महोदय, जन सुविधाओं के अनुरूप मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाली मांगें निम्न हैं।

अनूपपुर से खोढ़डी-खोनसरा तक रेल लाइन सिंगल है, उसे डबल किया जाय। जो कार्य चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। चिरमिरी से चंदिया पैसेंजर ट्रेन को कटनी तक चलाया जाय। चिरमिरी से रीवां तथा विलासपुर से रीवां ट्रेन जो पूर्व के बजट में प्रावधान किया गया था, उसे अलग-अलग चलाया जाए। अभी चिरमिरी से शहडोल वे विलासपुर से शहडोल दोनों को शहडोल में एक में समाहित कर रीवां तक जा रही है। इसे पूर्व बजट के अनुसार चलाया जाय।

बुढ़ार स्टेशन में खान-पान की व्यवस्था नहीं है और न ही विरसिंहपुर पाली में है, वहां व्यवस्था की जाय, जिससे यात्रियों को सुविधा हो सके। बुढ़ार एक व्यापारिक कस्बा है, पहले पैसेंजर ट्रेन में सब्जी व्यवसाय का उतार चढ़ाव होता था, वह अब बंद कर दिया गया है, उसे पुन: चालू किया जाए। अनूपपुर में ओवर ब्रिज बनाया जाय। यह एक जिला मुख्यालय है, रेलवे लाइन के दोनों और शहर है। कालेज-अस्पताल तथा सैकड़ों गांव लगे हैं, जिससे आने-जाने में कठिनाई होती है। अनूपपुर स्टेशन में कंकरीट सीमेंटीकरण व पानी की व्यवस्था न होने से गंदगी रहती है, जिससे बीमारी फैलने का डर बना रहता है।

जैतहरी में फुट ओवर ब्रिज की अति आवश्यक है, वहां ब्रिज निर्माण की व्यवस्था की जाए। शहडोल रेलवे स्टेशन के नं. 2-3 में जो फुट ओवर ब्रिज है, स्लेपदार न होने के कारण विकलांग लोग नहीं आ-जा सकते, इसलिए प्लेन ओवर ब्रिज बनाया जाए। विलासपुर पेन्ड्रार लोकर ट्रेन नं. 411 व 412 को शहडोल तक चलाया जाए।

शक्तिपुंज सु. एक्सप्रेस को सप्ताह में 3 दिवस विलासपुर वाया कटनी चलाया जाए। अंबिकापुर से वाया कटनी बाम्बे तक नई सु. एक्सप्रेस चलायी जाए। उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज जैतहरी स्टेशन में किया जाए। शक्तिपुंज सु. एक्सप्रेस का स्टापेज विजय श्रोता स्टेशन में किया जाए। दुर्ग गोरखपुर सु. एक्सप्रेस को अमलाई स्टेशन में स्टापेज किया जाए।

***श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील** (बीड): महोदय, मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोल रहा हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल विभाग में एक चमत्कार कर दिखाया है, यात्री या माल भाड़े में कोई भी बढ़ोत्तरी न करते हुए उन्होंने 20 हजार करोड़ रुपए मुनाफा कर दिखाया है। यह आज की स्थितियों में चमत्कार ही है। मेरे क्षेत्र बीड महाराष्ट्र में अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ नई रेल लाईन का निर्माण होने जा रहा है। 1996 से आज तक 93.75 करोड़ का इस नई लाईन के लिए प्रावधान किया गया है। दुर्भाग्य की बात यह है कि आज तक केवल 15 करोड़ खर्च किया गया है लेकिन काम कुछ भी नहीं हुआ है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मेरा क्षेत्र गरीबी और दिक्कतों से खचाखच भरा है। विकास की कोई राह दिखाई नहीं देती, बेरोजगारी व भुखमरी क्षेत्र में घर कर बैठी है। सारी जनता माननीय लालू प्रसाद जी की कार्यवाही पर आस लगाए बैठी है कि लालू प्रसाद जी इसे पूरा करेंगे। क्षेत्र में इसी लाइन के करीब 100 गांवों का भूसंपादन कार्य पूरा हो चुका था लेकिन रेलवे बोर्ड ने उसे मंजूरी देने से इंकार किया और सारी कार्यवाही व्यपगत हो गई। कृपया किए हुए प्रावधान के लिए कम से कम खर्च करने का आदेश माननीय लालू जी अपने अधिकारी व रेलवे बोर्ड को देने का कष्ट करें।

महाराष्ट्र सरकार रेल मंत्री प्रसाद जी के साथ अहमद नगर-बीड-परली वैद्यनाथ रेलवे लाईन को पूरा करने के लिए एमओयू करना चाहता है, वैसी मंशा माननीय मुख्य मंत्री महाराष्ट्र ने जाहिर की है। मैं माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी से प्रार्थना करता हूं कि महाराष्ट्र शासन के साथ एमओयू करने के संबंध में पहल करें। इस रेल लाईन को पूरा करने में अपना योगदान दें। आंदोलन का दौर जिले में लगातार चालू है। अक्टूबर 07 में महीना भर इस रेल लाईन की मांग के लिए बार-बार प्रतिदिन आंदोलन हुए व 28 अक्टूबर को परली-पानगांव व घाटनापुर स्टेशनों पर रेल रोकी गई। 28 अक्टूबर को घाटनापुर स्टेशन पर मैंने स्वयं सत्याग्रह करके रेल रोको आंदोलन किया, मुझे गिरफ्तार किया गया और बाद में छोड़ा गया। माननीय मंत्री जी जनता की भावना को समझें व मार्च तक लिया गया पूरा प्रावधान खर्च करें व इस कार्य को गति दें।

अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ लाईन के साथ-साथ घाटनापुर-अंबाजोगई, लाईन की मांग ने जोर पकड़ लिया है। घाटनापुर-अंबाजोगई रेल केवल 21 कि. मी. की है, इसे पूरा करने में बहुत कार्य प्रावधान करने की जरूरत नहीं है। कृपया इस लाईन की माननीय मंत्री जी पूरा करने के लिये 50 करोड़ का प्रावधान करें।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे उपरोक्त दोनों रेल लाईन अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ के लिए 100 करोड़ व घाटनापुर-अंबाजोगई के लिए 50 करोड़ का प्रावधान अगले बजट में करने का कष्ट करें। मैं फिर से रेल की अनुपूरक मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं।

***श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा** (जालौन): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट की अनुपूरक मांगों में बात कहने का समय दिया है।

मान्यवर उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में उरई स्टेशन के पास राठ रोड है उस पर ओवर ब्रिज बनाया जाये तो निश्चित ही रेलवे फाटक पर जाम नहीं लगेगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

मान्यवर, उत्तर भारत से दक्षिण भारत को जोड़ने वाली रेलवे लाइन लखनऊ कानपुर, झांसी, मुम्बई में मात्र 200 कि. मी. सिंगल लाइन कानपुर से झांसी है, इसको दोहरीकरण हो जाये तो निश्चित ही समय की बचत होगी साथ ही साथ इस लाइन का विद्युतीकरण किया जाना अति आवश्यक है।

मान्यवर, कालपी स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाये।

मान्यवर, लखनऊ में पूजा एक्सप्रेस तथा उद्योग नगरी एवं उद्योग कर्मी जो कानपुर से मुंबई जाती है तक तीनों गाड़ियों का ठहराव उरई स्टेशन पर किया जाये तथा झांसी से कानपुर पूजा इंटर सिटी चलती है उसी तरह से कानपुर से झांसी इंटर सिटी चलती है उसी तरह से कानपुर से झांसी इंटर सिटी चलाई जाये।

***श्री श्रीपाद येसो नाईक** (पणजी): महोदय, आज रेल मंत्रालय की पूरक मांगों पर सदन में मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से सदन के समक्ष निम्नलिखित मांगें रखना चाहता हूं:

माननीय रेल मंत्री ने बताया कि उन्होंने बहुत सी ट्रेनें स्टार्ट की हैं वह कुछ स्टार्ट करनी हैं। यदि इनके ब्यौरे को ध्यान से देखें तो अधिकांश गाड़ियां केवल उत्तर भारत में ही चल रही हैं अर्थात् दक्षिणी क्षेत्र की पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है। गोवा में विगत वर्षों से केवल मीटर गेज लाइनें थीं। काफी आग्रह के बाद ब्रोड गेज लाइनें बनी हैं, किंतु पुराने प्लेटफार्म व स्टेशन की स्थिति चिंताजनक है। जर्जर भवन व सुविधाविहीन क्षेत्र के कारण जनता परेशान है, कम से कम इनकी मरम्मत कराई जाए। गोवा से हुबली, बेलगांव, बंगलौर, हैदराबाद आदि स्थानों के लिए मीटरगेज लाइन पर गाड़ियां चलती थीं। किंतु जब से ब्रोडगेज लाइन बनी, एक भी गाड़ी चली है। कृपया उपरोक्त स्थानों के लिए वास्को से गाड़ियां चलाने की कृपा करें।

महोदय, गोवा देश का एक प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक राज्य है। यहां विश्व के विभिन्न देशों से लाखों की संख्या में पर्यटक आते हैं। रेल मंत्रालय ने कई स्थानों पर पैलेस आन व्हील ट्रेन चलाई है। अत: अनुरोध है कि इस अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक केंद्र को जोड़ने के लिए पैलेस ऑन व्हील ट्रेन चलाई जाए। गोवा प्रदेश ही पूरे देश में एक ऐसा प्रदेश है, जहां लगभग 35% से अधिक क्रिस्चन आबादी है। क्रिस्चनों का प्रमुख धार्मिक स्थल तमिलनाडु में वालाकनी है, जहां हजारों की संख्या में ईसाई लोग धर्म यात्रा हेतु आते जाते हैं। अत: गोवा-वालाकनी के मध्य ट्रेन चलाई जाए।

इसी प्रकार साईं बाबा के दर्शनों के लिए हजारों की संख्या में लोग शिरडी जाते हैं। आपसे प्रार्थना है कि शिरडी में स्टेशन

*भाषण सभा पटल पर रखा गया

[श्री श्रीपाद येसो नाईक]

बना कर एक ट्रेन गोवा-शिरडी के मध्य चलाई जाए। अंत में एक विशेष बात मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि देश के सभी स्टेशनों में दुकानें लोकल लोगों को दी जाती हैं। गोवा में बिलकुल विपरीत हो रहा है। वहां पुराने गोवा के लोगों के लाइसेंस निरस्त कर नए बाहर के लोगों को अधिक धनराशि ले कर दुकानें आवंटित कर दी हैं, जिससे क्षेत्रीय जनता विशेष कर बेरोजगार नौजवान क्षुब्ध हैं। कृपया क्षेत्रीय लोगों को पुनः दुकानें आवंटित कर दी जाएं।

इसके साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

***श्री विजय कृष्ण (बाढ़)**: महोदय, माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी से आग्रह है कि रेल के विकास के क्रम में निम्न पर कार्रवाई अवश्य करेंगे।

दानापुर रेल मंडल अंतर्गत इस्लामपुर से बौद्धगया भया मानपुर रेल लिंक लाइन बिछाने हेतु निर्णय लिया जाये।

बिख्तियारपुर राजवीर रेल का रेल लाइन दोहरीकरण विद्युतीकरण किया जाये।

दानापुर मंडल के अंतर्गत मौकामा, बाढ़, बख्तियारपुर, फतुहा, खुशरूपुर, हथ्हर, भोर, पंडारक आदि रेलवे स्टेशनों पर नागरिक सुविधा करायी जाये।

बाढ़ में शहर के निकट तथा बाढ़ परिभनी रेल गुमटी के निकट ओवर ब्रिज बनाया जाये।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं उन तमाम 35 माननीय संसद सदस्यों को, जिन्होंने सप्लीमेंट्री बजट में हिस्सा लिया और आग्रह पर बहुत संक्षिप्त रूप में अपनी बात कहीं, धन्यवाद देता हूं। कुछ माननीय सदस्यों ने लिखित रूप में भी अपने-अपने इलाके, सेगमैंट्स के संदर्भ में स्पीच ले की। मैं सभी के प्रति पूरे रेल परिवार की तरफ से आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने अमूल्य सुझाव दिए। मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं कि जब हम फरवरी में रैगुलर बजट पेश करेंगे, उसके पहले विगत बजट में जो घोषणायें हमने की थीं, नया बजट शुरू होने के पहले पुरानी घोषणाओं को पूरा करके नयी घोषणा की जाती है और हमारा प्रयास होगा कि राज्यवाइज पार्टी के तमाम बंधनों को छोड़कर-तोड़कर काम हो। हम, हमारे रेल अधिकारी, वरिष्ठ पदाधिकारी और बोर्ड के सदस्य आपके सुझाव लेंगे और जो बात हो सकती है और जो हम सभी की कुव्वत में हैं, उसे हम करेंगे। सब भाइयों को अपना राज देश प्यारा है। हमारा सभी पार्टियों और राज्यों के साथ न कभी भेदभाव करने का इरादा था और न हम आगे करेंगे। हम देशहित में काम करेंगे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रलवे सबसे बड़ा ट्रांसपोर्टर है और देश की लाइफलाइन है। हमारा विकास तब तक संभव नहीं है, जब तक इंफ्रास्ट्रक्चर पर हम थ्रस्ट नहीं करते हैं और इसकी ओर ध्यान नहीं देते हैं। रोटी कोई इंकलाब-जिन्दाबाद करने से आसमान से नहीं टपकेगी। हमारा, आपका, सबका इरादा और वचनबद्धता, नाइंसाफी होने वाले लोगों के प्रति जो सोसाइटी के बैकेबेंचर हैं, जो भाई छूट हुए हैं, जो राज्य या सेगमेंट छूट गए हैं, उनको इंसाफ देना, हम सभी का एक ही इरादा है। इसका तरीका अलग-अलग हो सकता है, नजरिया अलग-अलग हो सकता है। इसलिए मैंने आपसे आग्रह किया कि आनगोइंग जो प्रोजेक्ट्स हैं, जिनको हम लोगों ने लिया है, इसके लिए हम आपके समक्ष आए हैं कि आप इनको स्वीकृत करें और अनुमोदन करें। भारतीय रेल का कायाकल्प आप सभी लोगों के सहयोग से होगा। आप लोगों ने इस देश में ही नहीं दुनिया भर में मेरा हौसला बढ़ाया है। हमारे सभी दल के साथी लोग, कभी-कभी हम आप लोगों की कटु आलोचना भी करते हैं, लेकिन आपका प्यार और स्नेह हमको मिला। हम लोग आपके सुझावों पर ध्यान देने का पूरा प्रयास करेंगे। इस देश के आम आदमी को केंद्रबिंदु बनाकर, उसको ध्यान में रखकर, हम बजट तैयार करते हैं और उन राज्यों पर हम ज्यादा से ज्यादा ध्यान देते हैं। जम्मू कश्मीर हमारे देश का अभिन्न अंग है। नार्थ-ईस्ट हमारा अभिन्न अंग है। जिन इलाकों में आजादी के इतने साल गुजरने के बाद किरणें नहीं गयी हैं, हम वहां नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में रेल को पहुंचा रहे हैं।

हमारे इंजीनियर, हमारा रेल परिवार रास्ते में आने वाली कठिन से कठिन मुश्किलों का सामना करते हैं। चाहे पूर्व में उल्फा हो या जम्मू कश्मीर में आतंकवादियों के तमाम झंझावत हों, उन्होंने अपनी जान जोखिम में डालकर कार्य किए। हमारे जो इंजीनियर शहीद हुए, एक माननीय सांसद ने कहा कि एक को भी कुछ मदद नहीं मिली। लेकिन मैं उत्तर प्रदेश में उस अभियन्ता के घर गया। उनकी नई-नई शादी हुई थी। हमने उस लड़की को बुलाया। यदि हम नहीं जाते तो वह सुसाइड कर लेती। वह लड़की चाकू लेकर बैठी हुई थी। वह कहने लगी कि अगर आप नहीं आते तो मैं आज जान दे देती। मैंने उसके भाइयों और परिवार के अन्य लोगों को बुलाया और उसे रेल परिवार में सम्मिलित किया, उसे रेलवे में जॉब दी। यदि कुछ लोग छूटे हुए हैं तो हम उन पर भी जरूर ध्यान देंगे।

अनुपूरक अनुदान मांग छः सौ करोड़ रुपये बीस हजार रुपये के लिए है। इसमें चार सौ करोड़ रुपये उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला राष्ट्रीय परियोजना के लिए है और दो सौ करोड़ रुपये पूर्वोत्तर राज्यों में चल रही राष्ट्रीय परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध करवाए गए हैं। लाभांश मुक्त बजटीय सहायता शामिल है। इसके अतिरिक्त बिना बारी के आधार पर शुरू किए जाने वाले 15 कार्यों के लिए संसद का अनुमोदन लेने का आज प्रस्ताव है।

हमने गत वर्ष आप सबके प्रयास, सहयोग से और रेल परिवार के चौदह लाख कर्मियों के प्रयास से कंधे से कंधा मिलाकर काम करने की वजह सफलता प्राप्त की है। हमने विगत दिनों में जिन झंझावत को झेला, उसमें हम नहीं जाना चाहते। भारतीय रेल की क्या स्थिति थी, क्या दशा थी और हम कहां थे। हमने कंधे से कंधा मिलाने के बाद बिना भारत सरकार के ऊपर डिपैंडैंट रहकर हमने बीस हजार करोड़ रुपये का सरप्लस भारत के खजाने में जमा किए और अपने खर्चों और लागत को भी नीचे लाए कि ज्यादा अनापशनाप खर्च नहीं होना चाहिए। हमारे प्रधानमंत्री जी ने लाल किले के प्राचीर से राष्ट्र ध्वज फहराते हुए देशवासियों को आश्वस्त किया था कि हम इन्फ्रास्ट्रक्चर, रेलवे, जहाज, रोड और बिजली, देश और किसी भी सरकार के लिए यह चार आधारभूत मूल मंत्र हैं। हमें इन्हीं से रोटी मिलनी है। इसमें रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती। भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है जिसमें 63,000 किलोमीटर का हमारा नेटवर्क है। लेकिन इस नेटवर्क में 57,000 किलोमीटर अंग्रेजों द्वारा बनाया हुआ है। आजादी के इतने साल गुजर जाने के बाद हमने कितना इजाफा किया। 63,000 किलोमीटर जोड़कर हमारा नेटवर्क है जिसे हम बहुत जगह नया कर रहे हैं, बढ़ा रहे हैं, डबल कर रहे हैं और बदल भी रहे हैं। यह भारतीय रेल की दशा और दिशा है। हम रोज ग्यारह हजार गाड़ियां चलाते हैं और डेढ़ करोड़ पैसेंजर भाइयों को ढोते हैं। लेकिन हमारी हालत क्या थी? दुनियाभर में भारतीय रेल मार्किट से आउट हो गई थी। किस साथी ने क्या किया, क्या नहीं किया, हमें इस गहराई में जाने से कोई लाभ नहीं है। हमने तीन साल में बीस हजार करोड़ रुपये का मुनाफा किया। चुनौती भर सवाल थे। भाड़ा कम करने के बाद, आम आदमी को केन्द्र बिन्दु के बाद, बजट रखने के बाद, हमारे 60-70 लाख पैसेंजर भाई सबर्बन ट्रेन में मुम्बई में रोज सफर करते हैं।

अब घाटे को लीजिए। हम लोगों ने देखा कि भाड़ा बढ़ाने से कोई लाभ नहीं होता। इसके लिए हमें व्यापार को बढ़ाना होगा। इसके लिए ईवेजन, चोरी और लीकेज को रोकना पड़ेगा। जो राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आई, उसमें कहा गया कि भारतीय रेल का आगे 25 साल तक और दीवाला पिटने वाला है, इसलिए कर्मचारियों की छंटनी करो, पदों को समाप्त करो। अब पद समाप्त किये गये। भारत एक अरब दस करोड़ की आबादी वाला देश है। यह मैनपावर कहां जायेगा। अगर हम इन लोगों को रोजी-रोटी, कपड़ा और मकान नहीं देते हैं, तो ये आसानी से हमारों हाथों से निकल जाते हैं, एक्सट्रीमिस्ट बन जाते हैं, इस झंझावात को रोकना होगा। आंध्र प्रदेश से लेकर नेपाल तक जो कॉरीडोर बना हुआ है जिससे आज नक्सलपंथ का रास्ता बुलंद हो रहा है। इसकी तह में हम सब लोगों को जाना चाहिए। जब हम सरकार में आये, मैं सदन में बोलना चाहता हूं, भले ही किसी साथी के मन में क्या अमरक हो, मैं नहीं जानता। मैं रेल मंत्रालय नहीं लेना चाहता

हूं, भले ही किसी साथी के मन में क्या अमरक हो, मैं नहीं जानता। मैं रेल मंत्रालय नहीं लेना चाहता था। मैं सदन में यह कसम खाकर बोलता हूं। हमारी इच्छा दूसरा मंत्रालय लेने की थी, लेकिन मुझे यह रेल डिपार्टमैंट दिया गया। मैं जानता था कि रेल में तमाम तरह के एक्सीडैंट्स होते हैं। कहीं आगजनी या कुछ और बात होगी जिससे हमें लोगों को झेलना पड़ेगा। वे कहेंगे कि इसे हटाओ, पता नहीं कहां से गंवार आदमी आ गया है। एक्सीडैंट्स हो रहे हैं। लेकिन हमें जब यह जिम्मेदारी मिली, तो हमने देखा कि भारतीय रेल में अपार संभावनाएं हैं। हमने कोई छेड़छाड़ नहीं की। हमने किसी को दुखी नहीं होने दिया। सही जगह पर सही अधिकारियों को रखा और कर्मियों को विश्वास में लिया। जब कोई प्रतिष्ठान घाटे में हो। आज फ्रांस के सिंहापुर के डीन आये थे और वहां से एम. बी. ए . की पढ़ाई करने वाले लोग हमसे मिलने आये थे। देश और दुनिया में लालू यादव का सवाल नहीं है। दुनिया के लोगों को यही उम्मीद थी कि जब कोई प्रतिष्ठान घाटे में जाये, तो प्राइवेट सैक्टर में दे दो और मैनपावर को रिड्यूस करो। मैनपावर की छंटनी करो, निकालो। यही पढ़ाई देश और दुनिया के कारपोरेट हाउस में जाने वाले बच्चों को पढ़ाई जाती है। वी आर एस चलाओ, सिक करके इसको बंद करो। यही सारी पढ़ाई, यह सारी बात और यही मिथक दुनिया में था। भारत ने और रेल परिवार ने आपके सहयोग से इस मिथक को तोड़ा है। इसे तोड़ने के बावजूद भी हमारा लाभांश 20 करोड़ रुपये सरप्लस हुआ है। लालू यादव का नाम बल्कि दुनिया भर में भारत का नाम ऊंचा हो रहा है। रेल परिवार के माध्यम से हारवर्ड, आई आई टी के बच्चे, अहमदाबाद, बंगलादेश और अमेरिका से ट्रेनिंग लेने वाले लोग आते हैं, वास्तव में भारत भी आगे बढ़ सकता है। वे जानना चाहते हैं कि आपने क्या जादू किया है? भाड़ा कम करने के बाद आपने कौन सा जादुई काम किया। भारत में लोग समझते नहीं थे कि भारत में इससे आगे कोई काम हो सकता है। हमने कहा कि ईमानदारी, कमिटमैंट फॉर दी आर्गनाइजेशन और विजन चाहिए। यह हमारा इतना बड़ा मैनपावर है, यही हमारा वैल्थ है, यही हमारी समृद्धि का राज है। हमारी जनसंख्या ज्यादा है। हम जनसंख्या के मामले में चीन के बाद दूसरे नम्बर पर हैं। ऐसा नहीं है कि मैनपावर में कोई खराबी है। ठीक है लोगों को संयम रखकर पापुलेशन पर कंट्रोल करना चाहिए। लेकिन यह हमारी समृद्धि का राज मैनपावर है। यह मैनपावर दुनिया भर में है। हमारे बिहार के लोग कोई बैगर हैं, भिखमंगे हैं। हमारे बिहार के साथ आज तक नाइंसाफी हुई है।

वहां पर-कैपिटा से लेकर इंफ्रास्ट्रक्चर तक में लीस्ट इनवेस्टमेंट हुआ है। पहले यही सवाल हम लोग उठाते रहते थे, लेकिन अब यू पी ए की सरकार में बिहार सहित सारे राज्यों के साथ इंसाफ हो रहा है। इसलिए हमने आप सभी को विश्वास में लेकर कहा

[श्री लालू प्रसाद]

कि वह इलाका जो छूटा हुआ है, अनकवर्ड है, जहां रेल नहीं गयी है, वहां कौन इनवेस्टमेंट करेगा। मैं अंतिम आदमी नहीं हूं, हम आपके सुझावों को लेकर जाते हैं तो प्लानिंग कमीशन विचार करता है, जब हम मामले का सर्वेक्षण कराते हैं, तो बताया जाता है कि वह प्रोजेक्ट अनइकोनॉमिक है, रिटर्न नहीं है, फिर हमें कैबिनेट में जाना पड़ता है उसके बाद पैसे की कमी और बहुत सी राज्य सरकारों से बात करनी पड़ती है। अगर आप सारे चार्ट को देखिए तो आप पाएंगे कि जितने भी आन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, चाहे वे पोलिटकल कंसीडरेशन्स से लिए गए हों, चाहे हो मंत्री या सरकार रही हो, हम उनको देख रहे हैं। मैं एक बार अपने परिवार के साथ उत्तराखण्ड गया था, वहां देवी-देवताओं के दर्शन कर रहे थे, एक इलाके में लोगों ने बताया कि अभी तक वहां रेल नहीं आई। उसका शिलान्यास पहले मंत्री पहले यहां राज्य मंत्री थे जो हम लोगों को प्रवचन देते हैं। मैंने कहा कि जब उद्घाटन और शिलान्यास हो चुका है, तो निश्चित रूप से हम इस काम को करेंगे। मैंने रेल भवन में आकर कागज निकालकर देखा तो पता चला कि चुनाव का समय था, चुनाव की घोषणा हुई थी और सर्वे का शिलान्यास हो गया। सर्वे में हो भी सकता है, नहीं भी हो सकता है। इस तरह से पोलिटिकल कंसीडेशन्स से बहुत से लोग इस तरह के काम ले लेते हैं। जब हम फेडरल सिस्टम में हैं, तो मैं और मेरा दल एसईजेड का विरोध करते हैं, लेकिन इनवेस्टमेंट होना चाहिए, इंफ्रास्ट्रक्चर देकर सरकार को उसमें नहीं आना चाहिए। सीधे किसान से अगर कोई इनवेस्टर बात करता है तो अच्छी बात है। बात करके वह डील करे और सरकार को उसमें नहीं आना चाहिए, लेकिन जहां तक सरकार के प्रोजैक्ट का सवाल है, बहुत से हमारे जो प्रोजेक्ट्स लिए गए हैं, उनके लिए राज्य सरकार आना-कानी करती हैं। यह रीजनिल्म, संविदवाद, कोअलिशन का एरा और लोहिया जी ने बहुत पहले यह कहा था कि भारत में भविष्य में संविद की सरकार चलेगी। कलकत्ता में एसबीजी सरकार संविद सरकार बनी थी, फिर बिहार से संविद सरकार और फिर दिल्ली में भी संविद सरकारें बनीं। दिल्ली में भी चाहे कोई भी राष्ट्रीय पार्टी हो, मैं नहीं जानता कि आगे क्या होने वाला है, लेकिन यह कोअलिशन युग है। कहीं न कहीं नाइंसाफी राज्यों के साथ हुई है, इसलिए रीजनल लीडर्स का उदय हुआ है। उत्तर प्रदेश में मायावती हैं और उनके विकल्प के रूप में मुलायम सिंह है। तमिलनाडु में करूणानिधि जी हैं और जयललिता जी हैं। बिहार में जहां हम हैं, वहीं हमारे पीछे और भी बहुत से लोग हैं, एक नहीं अनेक हैं। बिहार एक अजूबा राज्य है, वहां तो राजनीति की ट्रेनिंग ही ली जाती है और दी जाती है। वहां तो नीचे की बात ही नहीं करते है।, सीधे आसमान से ही बात करते हैं। पूरे देश में इसलिए मिली-जुली सरकारें हैं, मिनिमम कॉमन प्रोग्राम बनता है। चाहे आपका एन डी ए हो या हमारा यू पी ए हो, थर्ड फ्रंट को भी हमने देखा है। देश में जितने फ्रंट बने, मैंने सभी को देखा है और सभी चीजों को समझा है। इसलिए देश को हमें कैसे आगे बढ़ाना है, इस पर सभी को मिलकर विचार करना होगा। रेल के मामले में अभी जो कायाकल्प हुआ है और रेलकर्मियों को, जो हमारे की-मैंन, गैंग मैंन हैं, सीमा पर हमारा सैनिक भाई झपकी ले सकता है। लेकिन रेलगाड़ी का ड्राइवर अगर झपकी ले ले तो उससे कितने ही लोगों की जान-माल के साथ हादसा हो, सहायक स्टेशन मास्टर हो या ड्राइवर हो। गार्ड भी पीछे होता है। अगर रेलवे में किसी से बहाली के वक्त पूछा जाए कि किधर जाना है, तो वह कहेगा कि टी. टी. में जाऊंगा, गार्ड बहुत कम लोग बनना चाहते हैं। वैसे गार्ड की तनख्वाह भी अलग है। जब वह आफ ड्यूटी होता है तो उसे गर्म पानी मिलता है और फ्री खाना मिलता है। यह भारतीय रेल में अलग सिस्टम है।

हमने रेलकर्मियों के लिए 70 दिन के बोनस की घोषणा की। चाहे दशहरा हो, ईद हो, दीपावली हो या छठ का पर्व हो, हमने अपने कर्मियों को शाबाशी दी कि अगर निष्ठा और मेहनत से काम नहीं करोंगे तो यह सोने की चिड़िया कही जाने वाली रेल हाथ से निकल जाएगी और फिर पछताना पड़ेगा। हमारे यहां 14 लाख के अतिरिक्त 13 लाख पेंशनर्स हैं। इतने लोगों को डायरेक्ट जॉब मिली हुई है और करोड़ों लोगों को अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे से रोजगार मिलता है। इसलिए हमने अपने कर्मियों के लिए 70 दिन के बोनस का एलान किया। मैं इसके लिए प्रधान मंत्री जी का शुक्रगुजार हूं। हमने उनसे कहा था कि रेलकर्मियों को अन्य कर्मियों से अलग देखें और बोनस की राशि बढ़ाएं।

हम नई-नई ट्रेंस देना चाहते हैं, हम पंक्चुएल्टी को मेनटेन करना चाहते हैं, लेकिन जो चालू रेल लाइंस हैं, वह सब सेचुरेटिड हो गई हैं, ट्यूज ट्रैफिक कंजेक्शन है। जो हमारा अर्निंग हॉर्स है, गुड्स ट्रेंस हैं, लोकल गाड़ियों को, एक्सप्रेस और जन शताब्दी ट्रेंस को निकालने के लिए उन्हें लूप लाइन में डाला जाता है कि तुम वेट करो और शंटिंग में रहे। इसलिए हम पांच मिनट में एक गाड़ी गुजार रहे हैं। इस कारण हम नई गाड़ी नहीं दे सकते। इसके अलावा हम मेनटेनेंस भी कराते हैं। आप देखिए कहीं न कहीं कॉशन लगा होता है। मैं खुद एमआर स्पेशल से जाता हूं तो पूछता हूं कि गाड़ी क्यों रोक दी, इस पर जवाब मिलता है कि कॉशन लगा हुआ है। नई रेल लाइन डल रही है या पुल बन रहा है या रेल लाइन पर पत्थर तोड़कर डाले जा रहे हैं। इसलिए चालू रेलवे लाइनें सेचुरेटिड हो गई है। इस प्रेशर को कम करने के लिए काम कर रहे हैं। भविष्य में हमें और आगे जाना है। केबिनेट में हमें इस सम्बन्ध में शीघ्र मंजूरी मिलने वाली है। हमने उसमें तीसरी लाइन की बात कही है। डेडिकेटिड फ्रेट कारीडोर की योजना हमारी है। हम लुधियाना से हावड़ा और कोलकाता के सारे पोर्ट्स को शामिल करते हुए ईस्टर्न कॉरीडोर तथा दिल्ली से मुम्बई वेस्टर्न

कॉरीडोर प्रथम फेज में लाना चाहते हैं। उसके बाद दूसरे फेज में मुम्बई से चेन्नई तथा चेन्नई से हावड़ा। गुड्स ट्रेंस के लिए अलग से कारीडोर हो, डबल लाइन हो, विद्युतीकरण हो और सिंगल सिस्टम होना चाहिए। हम इस पर मालगाड़ियों के द्वारा लदान और ढुलाई का काम करेंगे। हम किसी शहर को नहीं छोड़ेंगे, न किसी का मकान या अन्य इमारत गुड्स ट्रेंस का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। हम सब लोग ईमानदारी और निष्ठा से अगर खड़े हो जाएं और संकल्प ले लें तो न्यूनतम आवश्यकता है देशवासियों की, जो धरती माता हमें देती है, हम उसे पूरा कर सकते हैं। इसमें लालच का कोई प्रश्न नहीं है। अभी तक 60 प्रतिशत माल रोड के जरिए जा रहा है और 40 प्रतिशत हमने कैप्चर किया है। कैसे हम इसे बढ़ाएं, इसके लिए हम विजन से काम कर रहे हैं और हमारी मंशा है कि हम उस 60 प्रतिशत गुड्स को उठाकर अपने यहां शिफ्ट करें और रेल लाइन पर लाएं। आपने देखा होगा कि रोड पर हैवी-हैवी मशीनरी जा रही है, लम्बी-लम्बी लॉरी के द्वारा बड़ा-बड़ा सामान रोड से जा रहा है। जो लोगों को ध्वस्त करता है, एक्सीडेंट होते हैं। आप माननीय सांसद सदस्य हैं, इसलिए आंकड़े मांगिये कि इस देश में रोज एक्सीडेंट्स से कितने हमारे भाई और बहन मरते हैं। रेल में कोई मेजर एक्सीडेंट पिछले तीन-चार साल में नही हुआ। मैं मानता हूं कि जहां अनमैन्ड-गेट्स हैं, वहां लाख कोशिशों के बाद भी किसी ने कोई ट्रेक्टर घुसा दिया, तो एक्सीडेंट हुआ। अनमैन्ड-गेट्स करीब 25 हजार हैं जिनका लेखा-जोखा बजट सेशन में मैं बताऊंगा और बताऊंगा कि इनका क्या उपाय मैं कर रहा हूं। इन गेटों को भी मैन्ड करना है जिस पर खर्चा है और हम जब इस बात पर आयेंगे तो आपको डिटेल से बताएंगे।

लेकिन वही पुराना रेल और वही पुराना लाइन, वही कर्मी और अक्टूबर, 2007 तक माल ढुलाई हमने 435.71 मिलियन टन हमने किया है और इसी अवधि में माल ढुलाई के मामले में हम 32.38 मिलियन टन आगे बढ़े हैं। इसी अवधि तक 3661 मिलियन यात्रियों की तुलना में 3867 मिलियन यात्रियों ने हमें सेवा का मौका दिया है। हम इतने लोगों को यात्रा करा रहे हैं।

हम अपनी ऊंचाईयों को छूने के लिए सतत् प्रयास कर रहे हैं। यह काम तीन, साढ़े तीन साल में नहीं हो जाता है। इसमें समय लगता है। लोग पूछते हैं कि जब आप अपनी अवधि पूरा कर लोगे, रेल मंत्री नहीं रहोंगे, तब क्या होगा? हम कहते हैं कि काई भी रेल मंत्री हो, अब सार स्टेप्स नियम और कायदे में हैं, जब देश को चस्का लग गया, संसद को मालूम हो गया कि बिना फिटकरी लगे, जब हमारा कतिटमेंट है, ईमानदारी है, तो एक नम्बर का जो कुर्सी है, अगर यह साफ-सुथरा है तो कोई कुर्सी गंदा होने वाला नहीं है। इसलिए हमारा प्रयास है कि भारतीय रेल का डंका दुनिया में बज रहा है। और एक नम्बर की रेल बनाने में हम सफल हो सकेंगे।

जहां रेल अभी नहीं है, वहां भी हम रेल को पहुंचायेंगे। जब कारवां बढ़ चुका है, गाड़ी आगे बढ़ चुकी है तो हम पीछे घूमने वाले नहीं है। इसलिए वर्ष 2007-2008 के बजट में जो हमने घोषणा की थी कि देश का आम आदमी, जिसके वोट से हम आते हैं उनको दो इंची का गद्देदार कुशन-सीट देंगे और बड़ी तेजी से, एक साल के अंदर आप देखेंगे कि हम गद्देदार सीट लगने जा रहे हैं। टॉयलेट को नयी तकनीकी लगाकर जैसा जहाज में है वैसा करेंगे और साल भर के बाद लिक्विड से उसकी सफाई वगैरहा का काम करेंगे। इस तरह का सब काम हम कर रहे हैं। यह सप्लीमेंटरी बजट है, इसएि हमने सोचा था कि विस्तार से जब बजट आयेगा, फरवरी में जब बजट आयेगा तो किसी भी दल के सांसद को कोई चिंता करने की जरूरत नही है।...*(व्यवधान)* बीच में कोई चुनाव आने वाला नहीं है।...*(व्यवधान)* कोई चुनाव नहीं हैं। आप लोग डट कर लोगों की सेवा करिए, काम करिए और निडर होकर रहिए। कोई भी एमपी लोगों की सेवा करने के लिस चुन कर आता है। क्या केवल सरकार बनाने के लिए आता है? किसी सवाल पर सरकार को कैसे गंवा देगा। इसलिए बीच में कोई चुनाव नहीं होने वाले हैं। अगले साल के बाद जब चुनाव होंगे, अगर काम किया होगा तो हम जरूर फिर से चुनावों में भारी बहुमत से जीत कर आएंगे। मेरी कहना है कि जितने बीपेजी के लोग जीत कर आए हैं, वे उससे थोड़े कम जीत कर आए। ...*(व्यवधान)*

महोदय, हम 175 अतिरिक्त आधुनिक कोचेस जोड़ रहे हैं, प्लेटफार्म को लंबा कर रहे हैं, प्लेटफार्म को रेज कर रहे हैं, मॉडल स्टेशन बना रहे हैं। पैसेंजर एमेनिटीज के सवाल पर हमने 100 करोड़ रुपए हर जनरल मैनेजर को डिसैंटरलाइज पावर करके दिये हैं और कहा है कि फेजवाइज खर्चा करिए। हम और आप एक देश के लोग हैं, भाई-भाई हैं। स्टीम इंजन वाला जो स्टेशन था, हम उसी में थोड़ी बहुत बढ़ोत्तरी करके काम कर रहे थे। हमारी गाड़ियां ऊंची हैं और प्लेटफार्म नीचे हैं। इसीलिए हम बुजुर्गों की असुविधा को देखते हुए उसे उस लैवल पर करने जा रहे हैं। हम चारों तरफ कोटा टाइल्स लगा रहे हैं।

छठ त्यौहार के मौके पर आपने सब इंतजाम देखे होंगे। हम उत्तर रेलवे को इसके लिए धन्यवाद देते हैं। छठ व्रत के समय हजारों-लाखों बिहारीवासी मजदूर जो बिहार जाते हैं, हमने उनके लिए इतनी गाड़ियां चलायी कि उन्हें कोई परेशानी नहीं हुई। आप हमारे साथ सहयोग करिए और मैंने पहले भी कहा था कि प्लेटफार्म पर पैसेंजर भाई या बहन को अगर सी-ऑफ करना है तो उन्हें प्लेटफार्म के बाहर ही सी-आफ करिए, प्लेटफार्म पर मत जाइए। हम उनकी देखभाल कर लेंगे। रेल के अन्दर न जाने कौन आदमी क्या रख देता है, क्या करता है इसलिए इस बात को ध्यान में रखना होगा। इसमें आप सब का सहयोग मिलना चाहिए।

[श्री लालू प्रसाद]

हम रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला की क्षमता से 1400-1500 कोच को बढ़ाने जा रहे हैं। यह फैक्ट्री कपूरथला में है। सभी गाड़ियां बढ़ाने की मांग करते हैं। जहां इस कारखाने से कोच साल में 1400 बनती थी, मैंने कहा कि इसे साल में 1500 करो और आने वाले समय में इनकी संख्या और बढ़ाओ। इसलिए हमने कोच फैक्ट्री उत्तर प्रदेश में राय बरेली में दी लेकिन वहां अभी तक जमीन नहीं मिली है। चाहे बिहार हो या देश का कोई भी कोना हो, समय पर चीजें न मिलने पर सब चीजों जैसे सीमेंट और लोहे के दाम बढ़ जाते हैं। इसलिए राज्य सरकारों को चाहिए कि वे समय पर जमीन उपलब्ध कराएं। बिहार में तो जमीन उपलब्ध नहीं हो रही है। कहा जाता है कि बिहार की इकॉनॉमी सुधरेगी और दूसरों पर निर्भर नहीं रहेंगे। देश के किसी भी राज्य में फैक्ट्री खुलती है तो देश विकसित होता है और हम सब आगे बढ़ते हैं। इसलिए प्रार्थना है कि एन एच ए आई के लिए जैसे कानून बना है, उसी प्रकार रेल विभाग को रेलवे प्रोजैक्ट के लिए समय पर जमीन मिलनी चाहिए और सीधा अधिकार मिलना चाहिए। इसके लिए कानून बनना चाहिए कि रेलवे स्वयं अपना अधिकारी लगाए और किसानों के साथ नैगोसिएशन करके, उचित दाम पर और समय पर जमीन ले ले। हम राज्य सरकारों के ऊपर निर्भर न रहें लेकिन राज्यों से सहयोग लें और लेकर अपना काम करें। कई जगह लिंक न होने से काम में दिक्कत हो रही है।

मैं उम्मीद करता हूं कि बिहार सरकार से कि बिहार में जितने रेलवे के प्रोजेक्ट हैं, उन्हें जमीन उपलब्ध कराएंगे, हम यह आशा करते हैं। बिजली की आवश्यकता के बारे में माननीय सदस्यों को जानकर प्रसन्नता होगी, जब दुनिया में गैस का दाम बढ़ता है और आपके पास गैस की उपलब्धता उतनी नहीं है जबकि डीजल और पेट्रोल की बहुत जरूरत है। आप देखें दिल्ली में गाड़ियों की वजह से कितना ट्रेफिक जाम होता है, उस वजह से कितना फ्यूल जल रहा है, हवाई जहाज को भी कन्जेशन की वजह से आसमान में घंटों चक्कर लगाना पड़ता है। इससे आसमान में हवाई जहाज के चक्कर लगाने के कारण फ्यूल की काफी बर्बादी हो रही है जबकि हम एक तिहाई डीजल रेलवे में कन्ज्यूम करते हैं। हमारा इरादा है कि हम अपने विकल्प की तरफ चलें और पूरे देश में जो मेन लाईन जा रही है उसे इलैक्ट्रीफिकेशन की दिशा में बदलें, उसक बाद ब्रांच लाईन, लंबे रूटों को बदलें इसलिए लखनऊ से बाराबंकी, छपरा, सिवान, गोपालगंज और गोहाटी तक विद्युतीकरण के काम का जो सैंक्शन लिया था, उसे तेज कर रहे हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा क्षमता बढ़े।

हाल ही में आपने देखा होगा, बिजली की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, बिजली महंगा खरीद रहे हैं, रेल महंगा खरीद रहा है, 600-700 करोड़ वैसे ही लग रहा है, ज्वाइंट वैन्चर में एन टी पी सी और रेलवे, दोनों मिलकर बिहार के नबी नगर में, जहां क्रिया भी पूरी नहीं हुई थी उस समय नीतीश जी के चुनाव का समय था, उन्होंने भूमि पूजा कर दी थी, हम राज में थे, राबड़ी देवी के राज में हमने जमीन और पानी देने का कमिटमेंट किया था। नबी नगर में 5300 करोड़ रुपए की लागत से 1000 मेगवाट का एम ओ यू, एग्रीमेंट हुआ है इससे बिजली, जो हम कन्ज्यूम करते हैं, 90 प्रतिशत बिजली को रेल नेटवर्क सिस्टम में लेंगे। उड़ीसा, झारखंड, बिहार, मध्य प्रदेश में इस बिजली द्वारा इस काम को आगे बढ़ाएंगे। हम काम करने जा रहे हैं, हमें सस्ती बिजली मिलेगी और हमारा बजट अच्छा हो जायेगा।

तटीय रेल में यार्ड, मरम्मत लाईन, मालगाड़ी परीक्षा, संरचना और रचना के विकास के लिए दक्षिण-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत सुविधा का प्रस्ताव है। हम समय से पहले चिट्ठी लिखते हैं, खाद विभाग, एफ सी आई को चिट्ठी लिखते हैं, खाद विभाग, एफ सी आई को चिट्ठी लिखते हैं कि कांडला पोर्ट या जहां से इम्पोर्ट कर रहे हैं या सामान ला रहे हैं, समय से पहले इम्पोर्ट करके दें ताकि रेलवे हर राज्य में खाद को पहुंचाए, ऐसा नहीं होने पर फिर उलटी दिशा में जाना पड़ता है और डम्प कर देते हैं। इससे किसानों के बीच में खाद को लेकर हाहाकार और मारा-मारी होती है। हमने देखा है कि गेहूं पोर्ट पर रखा हुआ होता है, हमें काम चाहिए, हम ढोने के लिए तैयार हैं, जहां कहो हम पहुंचाने के लिए तैयार हैं, समय रहते जब तक नहीं मिलेगा, तो वही बात होगी-क्या वर्षा जब कृषि सूखा नहीं, जब कृषि समाप्त हो जाएगी, जब बुआई और रोपण का समय खत्म हो जाएगा तो लोग फर्टीलाइजर के बिना भूखा मरेंगे। इस पर बहस होनी चाहिए, हम बहस के लिए तैयार हैं, हम सबसे बड़े ट्रांसपोर्टर हैं, हम इस काम को आगे बढ़ाना चाहते हैं। हमारे देश की सरकार ने गेहूं 1000 रुपए समर्थन मूल्य निर्धारित किया। चावल का धान का समर्थन मूल्य हमने निर्धारित किया और हम किसानों को साढ़े सात हजार स्टेशनों पर कृषि आउटलेट देने जा रहे हैं, हम किसानों को बाजार देने जा रहे हैं। इस तरह हम से हम इन चीजों पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान दे रहे हैं। रेलवे हमेशा रात-दिन, चौबीसों घंटे इस काम में लगे हुए हैं। मैं आप सभी के प्रति पुनः आभार व्यक्त करना चाहता हूं। हमारा देश आगे बढ़ रहा है। सभी लोगों के साथ, सारे भेदभावों को भूलकर भारतीय रेल आगे बढ़ रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, बहुत जगहों पर हमारे माननीय सांसदों ने मांग की है। केरल के माननीय सांसद जब सलेम डिवीजन का गठन हो रहा तो काफी लोगों को हमने बुलाया। चेन्नई के सारे लोगों को हमने कहा, केरल में हमने कहा कि निश्चित रूप से हम उन तमाम संभावनाओं को देख रहे हैं कि हम वहां क्या पैकेज दें। क्योंकि केरल में लगे तो समझिये बिहार में लगा। चेन्नई में लगे तो समझिये केरल में लगा। हम देश के अंदर कोई भेदभाव

नहीं करते हैं। एक जगह से दूसरी जगह हमारा हुनर और हमारा स्किल फैलकर काम करता है, इसमें देश की समृद्धि है। हमारी मान्यता है कि जो सामान हम देश में बना सकते हैं, उसके लिए हमें विदेश पर निर्भर नहीं रहना चाहिए। इसलिए व्हील का कारखाना हो, इलैक्ट्रिक इंजन का कारखाना हो, यह देखा गया है कि अंडरग्राउंड मैट्रो का फैशन है, ठीक है, आप चलाइये। हमें इस पर विरोध नहीं है। इस स्टैंडर्ड गेज को हमने कहा कि इसे ब्रोड गेज करिये। यह सारा काम हमारी रेलवे सस्ते में करने के लिए तैयार है, सारा काम हम कर देंगे। लेकिन हम लोगों को काम नहीं मिला। हम बाहर पर डिपैन्डैन्ट हैं। हम बाहर से लोको ले रहे हैं, सामान ले रहे हैं। हमारे देश में इंजिनियरों की या हुनर की कोई कमी नहीं है। आखिर यह मैनपावर का क्या इस्तेमाल होगा। देश में जो अनइम्पलायमैन्ट है, इसका समाधान कैसे होगा? हमारे ट्रेनिंग सैन्टर्स भी नहीं है। रेलवे में हम ट्रेनिंग करा रहे हैं। हम ड्राइवरों को ट्रेनिंग करा रहे हैं। जो हमारे अफसर हैं, डी. आर. एम. रैंक से लेकर जी. एम. से लेकर बोर्ड के मैम्बर तक को हम फ्रांस आदि देशों में और सारी दुनिया में भेज रहे हैं कि जाकर ट्रेनिंग लो। सब जगह जाकर देखों। हमारा भाई बगल का पड़ोसी चीन हमसे आगे बढ़ गया। सारी दुनिया के मार्केट को चीन कैप्चर कर रहा है। भारत क्यों नहीं? इसलिए हमें नकल नहीं करना चाहिए, बल्कि हमें सीखना भी चाहिए। लेकिन इस देश का दुर्भाग्य है, हम सबके परिवार का दुर्भाग्य है कि हम यह नहीं सोचते हैं कि हमारा पड़ोसा कैसे बढ़ा। हम भारत के लोग यह सोचते हैं कि हमारा पड़ौसी कैसे बढ़ा, इसकी टांग खींचो, इसकी लैग पुलिंग करो। कोई भी आदमी, माननीय सांसद या मंत्री के लिए आजकल कोई न कोई चीजों में टी. वी. आदि में ऑपरेशन आदि हो जाता है। किसी ने स्टिंग आपरेशन कर दिया। अब मोबाइल फोन आ गया। राधाकृष्णन बाबू, मैं मोबाइल फोन नहीं रखता। यह दिमाग को खराब करेगा। यह दिमाग में दर्द करता है। एम. पी. है, कहीं से किसी ने फोन किया। हमारी बोली बोलकर मुम्बई के फिल्मी कलाकार को बिहार में बुलाकर रुपये ठग लिये। लालू यादव बोल रहे हैं, हैलो, हमारे फिल्मी कलाकार कितने ज्ञानी हैं, बिना वैरिफाई किये हुए चल दिये। वहां पैसा ले लिया। जब आपको फोन आता है तो इस फोन को प्रणाम करिये। फोन पर बोला मैं यह बोल रहा हूं। किसी एक आदमी ने हमें बहुत पहले फोन किया कि मैं सी. जे. आई. बोल रहा हूं। उस समय अहमदी साहब सी. जे. आई. थे। हमने कहा कि सी. जे. आई. साहब का फोन है तो लाओ। हमने कहा–आदाब हुजूर आदाब हुजूर। लेकिन वह सी. जे. आई. नहीं थे। हम समझ रहे थे कि हमें कोई ठग रहा है। लेकिन हमने भी डर के मारे आदाब हुजूर कहा। लेकिन दोबारा हम फोन टिकाकर रखे थे कि अब दोबारा इसका फोन आया तो टेलिफोन पर हम इनकी मरम्मत करेंगे। टेलीफोन आता है, कौन आदमी कहां लगाकर रखे हुए हैं, जान छुड़ाने के लिए आदमी बोल देता है कि ठीक है, ठीक है, हो जाएगा। वह ठीक है, ठीक में गया। वही देखा गया है कि ठीक है, ठीक है, हो जाएगा। इनसे बचिए और हमारा देश आगे बढ़े। हम आई. टी. का विरोध नहीं करते हैं। इसलिए मैं आग्रह करता हूं कि इस पर मुहर लगाई जाए, अनुमति दी जाए, इसे पास किया जाए और महोदय ने जो हमें आनन्दपुर साहब वाला जो सवाल है ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: वह जो मैंने आपसे आनन्दपुर साहब को हजूर साहब से मिलाने के लिए कहा था।

श्री लालू प्रसाद: जी हां महोदय, उसे हमने अभी क्लोज नहीं किया है। वह अभी ओपन है। हम इस बारे में आपसे बात करके और रेलवे अधिकारियों से बात करके जरूर हम लोग इसे देखेंगे। आनन्दपुर साहब हम लोगों की पीठ है। इसे हम लोग जरूर देखेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय: गुरू गोविन्द जी का 300 साल पूरे हो रहे हैं। इसीलिए हम कह रहे हैं कि आपका नाम होगा।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: सर, इसे पास किया जाए और फिर हम बेहतर बजट फरवरी में देंगे। फरवरी में जो भारतीय रेल का जो बजट आएगा, वह एक बहुत बेहतर बजट होगा और आम आदमी से लेकर, किसान से लेकर, गांव से लेकर, खेत और खलिहान से लेकर और सभी लोगों को यह देश में हम लोग भारतीय रेल की ऐसी छाप छोड़ेंगे कि हमारा देश आगे लगातार बढ़ेगा। आप सभी को मैं बहुत शुक्रिया देता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं अब वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) को सभा के मतदान के लिए प्रस्तुत करूँगा।

प्रश्न यह है:

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ दो में मांग संख्या 16 में दिखाई गई मांगों के संबंध में 31 मार्च...2008 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिये कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व, आदि को संदेय लाभांश को दर की समीक्षा करने हेतु नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन, जिसे 26 अप्रैल, 2007 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा सं. 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, और 61 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 8.48 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक, 2007*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मद सं. 31, श्री लालू प्रसाद।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 20007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है: "कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के सदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय अब प्रस्ताव करेंगे कि विधेयक पर विचार किया जाए।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-2008 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: सभा कल, 30 नवम्बर, 2007 पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 8.51 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 30 नवम्बर, 2007/ अग्रहायण 9, 1929 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड 2, दिनांक 29.11.2007 में प्रकाशित

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	तारांकित प्रश्नों की संख्या
1.	श्री रामदास आठवले	201
2.	श्री गिरधारी लाल भार्गव	202
3.	श्री मदन लाल शर्मा श्री रघुवीर सिंह कौशल	203
4.	श्री अधीर चौधरी श्री उदय सिंह	204
5.	श्री एम. राजा मोहन रेड्डी श्री एम. अप्पादुरई	205
6.	श्री परसुराम माझी	206
7.	श्री हंसराज गं. अहीर	207
8.	श्री एल. राजगोपाल श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया	208
9.	श्री मोहन सिंह	209
10.	श्री एकनाथ महादेव गायकवाड श्रीमती निवेदिता माने	210
11.	श्री रघुनाथ झा	211
12.	श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली श्री संजय धोत्रे	212
13.	डा. करण सिंह यादव	213
14.	श्री संतोष गंगवार	214
15.	श्री रनेन बर्मन	215
16.	श्री हरिकेवल प्रसाद	216
17.	डा. सत्यनारायण जटिया	217
18.	श्री पी. एस. गढ़वी	218
19.	श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव श्री जीवाभाई ए. पटेल	219
20.	श्री कीरेन रिजीजू श्री धर्मेन्द्र प्रधान	220

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आचार्य, श्री वसुदेव	1826, 1999
2.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	1848, 1918, 1962, 1973 (सं)
3.	अग्रवाल, डा. धीरेंद्र	1834 (सं)
4.	अहीर, श्री हंसराज गं.	1887, 1938
5.	अंगड़ि, श्री सुरेश	1804, 1911, 1956, 1973 (सं)
6.	आठवले, श्री रामदास	1878, 1934
7.	बहुगुणा, श्री विजय	1821, 1892
8.	बर्मन, श्री हितेन	1794, 1910, 1986 (सं)
9.	बर्मन, श्री रनेन	1986 (सं)
10.	बखला, श्री जोवाकिम	1858
11.	भगोरा, श्री महावीर	1814
12.	भाईलाल, श्री	1807 (सं) 1852, 1952 (सं)
13.	भक्त, श्री मनोरंजन	1828, 1897, 1949, 1982
14.	भार्गव, श्री गिरधारी लाल	1885
15.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	1782, 1866
16.	बोस, श्री सुव्रत	1986 (सं)
17.	बुधौलिया, श्री राजनरायन	1833, 1951
18.	चक्रवर्ती, श्री स्वदेश	1787 (सं)
19.	चन्द्रप्पन, श्री सी. के.	1815
20.	चौरे, श्री बापू हरी	1880 (सं) 1939(सं) 1976 (सं)
21.	चावड़ा, श्री हरिसिंह	1774, 1881 (सं) 1920, 1943, 1963

1	2	3
22.	चिन्ता मोहन, डा.	1813(सं), 1912, 1919(
23.	चित्तन, श्री एन. एस. वी.	1825
24.	चौधरी, श्री अधीर	1877, 1936, 1973, 1995
25.	दासगुप्त, श्री गुरूदास	1815
26.	देवरा, श्री मिलिन्द	1799, 1928
27.	देशमुख, श्री सुभाष सुरेशचंद्र	1807, 1845, 1914, 1958, 1988
28.	धोत्रे, श्री संजय	1880 (सं) 1939 (सं) 1976 (सं)
29.	धूमल, प्रो. प्रेम कुमार	1803
30.	गद्दीगउडर, श्री पी. सी.	1819, 1890, 1942
31.	गढ़वी, श्री पी. एस.	1882, 1933
32.	गमांग, श्री गिरिधर	1996
33.	गंगवार, श्री संतोष	1861, 1932, 1978
34.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	1880, 1939, 1976
35.	हसन, चौ. मुनव्वर	1846, 1916, 1960, 1989
36.	हुड्डा, श्री दीपेन्द्र सिंह	1830
37.	जाधव, श्री प्रकाश बी.	1844 (सं)
38.	जगन्नाथ, डा. एम.	1823, 1895
39.	जिन्दल, श्री नवीन	1789, 1871, 1955
40.	जोशी, श्री प्रहलाद	1797, 1859 (सं) 1923
41.	खां, श्री सुनील	1787
42.	खन्ना, श्री अविनाश राय	1800, 1875, 1930, 1970
43.	खारवेनथन, श्री एस. के.	1776, 1870, 1927, 1967, 1991
44.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	1863, 1925, 1968, 1992
45.	कृपलानी, श्री श्रीचन्द	1809
46.	कृष्ण, श्री विजय	1851
47.	कृष्णदास, श्री एन. एन.	1807, 1915, 1959
48.	कुन्नुर, श्री मंजुनाथ	1915 (सं)
49.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	18136, 1816, (सं) 1919, 1957, 1987 (सं)
50.	महाजन, श्रीमती सुमित्रा	1808
51.	महतो, श्री नरहरि	1857
52.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	1824, 1973 (सं)
53.	मसूद, श्री रशीद	1818, 1888, 1918 (सं)
54.	मिडियम, डा. बाबू राव	1812
55.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	1854, 1921
56.	मोहले, श्री पुन्नूलाल	1778, 1822, 1864
57.	मोहन, श्री पी.	1820
58.	मंडल, श्री अबु अयीश	1832, 1903
59.	मुन्शी राम, श्री	1772
60.	मुर्मू, श्री हेमलाल	1823(सं) 1839, 1909, 1954, 1986
61.	मुर्मू, श्री रूपचन्द	1853
62.	नायक, श्री अनन्त	1805, 1922, 1951(सं) 1964, 1984 (सं)
63.	निखिल कुमार, श्री	1806, 1908(सं) 1913, 1973 (सं) 1995 (सं)
64.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	1807 (सं) 1817, 1908, 1953, 1985

1	2	3
65.	पल्लानी शामी, श्री के. सी.	1792, 1873, 1929, 1969, 1993
66.	पाण्डा, श्री प्रबोध	1829, 1899
67.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	1786, 1790 (सं) 1902, 1952
68.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	1973
69.	पासवान, श्री सुकदेव	1841
70.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	1884, 1920 (सं) 1963, 1990
71.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	1855, 1951, 1984 (सं) 1986 (सं)
72.	पाठक, श्री ब्रजेश	1010, 2000 (सं)
73.	पाटील, श्री बालासाहिब विखे	1914 (सं)
74.	पाटील, श्री प्रतीक पी.	1802, 1891, 2001
75.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	1862, 1941
76.	राधाकृष्णन, श्री वरकला	1798
77.	राजगोपाल, श्री एल.	1872, 1896 (सं) 1928, 1975
78.	रामदास, प्रो. एम.	1850
79.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	1827, 1896, 1948
80.	राणा, श्री काशीराम	1834, 1904
81.	राव, श्री के. एस.	1775, 1886 (सं)
82.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	1849
83.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	1811
84.	रावले, श्री मोहन	1844
85.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	1780, 1879, 1947, 1951(सं) 1981
86.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	1886, 1937, 1974
87.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	1840
88.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	1904(सं)1941(सं) 1990
89.	रिजीजू, श्री कीरेन	1869
90.	संगलिअना, डा. एच. टी.	1860
91.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	1785(सं) 1791, 1894, 1946, 1980
92.	शर्मा, डा. अरूण कुमार	1842
93.	सतीदेवी, श्रीमती पी.	1843, 2000
94.	सत्पथी, श्री तथागत	1795
95.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	1893, 1945
96.	शैलेन्द्र कुमार, श्री	1838, 1907
97.	शर्मा, श्री मदन लाल	1883, 1935, 1972
98.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	1848(सं) 1918(सं) 1962(सं) 1973(सं)
99.	शिवन्ना, श्री एम.	1785, 1898, 1950, 1983
100.	सिद्दीश्वर, श्री जी. एम.	1783, 1867, 1944, 1979
101.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	1881, 1943
102.	सिंह, श्री गणेश	1796, 1874, 1986(सं),
103.	सिंह, श्री राकेश	1781, 1865
104.	सिंह, श्री रेवती रमन	1773, 1917, 1961
105.	सिंह, श्री सुग्रीव	1801, 1900, 1951, 1984
106.	सिंह, श्री उदय	1876, 1931, 1971, 1994
107.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	1779
108.	सुब्बारायण, श्री के.	1836
109.	सुजाता, श्रीमती सी. एस.	1788

1	2	3
110.	सुमन, श्री रामजीलाल	1816, 1912, 1957, 1987
111.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	1990 (सं)
112.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	1784, 1868, 1926
113.	थामस, श्री पी. सी.	1848, 1997
114.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	1786(सं) 1790(सं) 1902(सं) 1952(सं)
115.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	1835, 1905, 1965
116.	वल्लभनेनी, श्री बालासोवरी	1815(सं) 1837, 1906
117.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	1884 (सं)
118.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम. पी.	1856, 1924, 1966
119.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	1848(सं) 1918(सं) 1962(सं) 1973(सं)
120.	यादव, श्री एम. अंजनकुमार	1831, 1901
121.	यादव, श्री बालेश्वर	1777
122.	यादव, श्री गिरिधारी	1831, 1901
123.	यादव, डा. करण सिंह	1889, 1940, 1977
124.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	1859, 1998

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	209, 212
नागर विमानन	:	202, 208
संस्कृति	:	
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	215
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	203
अल्पसंख्यक मामले	:	
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	204, 219, 220
रेल	:	205, 210, 211, 214, 216, 217
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	201, 206, 213
इस्पात	:	207, 218
पर्यटन	:	

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	1773, 1775, 1784, 1786, 1790, 1827, 1842, 1846, 1848,1854, 1861, 1877, 1881, 1891, 1893, 1896, 1900, 1916, 1922, 1925, 1926, 1936, 1959, 1960, 1989, 1999
नागर विमानन	:	1777, 1788, 1789, 1796, 1798, 1803, 1805, 1838, 1845, 1847, 1849, 1850, 1852, 1859, 1868, 1871, 1872, 1885, 1887, 1899, 1902, 1905, 1906, 1907, 1913, 1915, 1920, 1921, 1923, 1933, 1938, 1950, 1952, 1964, 1966, 1972, 1984, 1995, 2000
संस्कृति	:	1776, 1822, 1824, 1863, 1890, 1944, 2001
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	1825, 1828, 1855, 1873, 1879, 1986
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	1804, 1834, 1839, 1903, 1927, 1949, 1962, 1988, 1992, 1998
अल्पसंख्यक मामले	:	1799, 1816, 1817, 1945, 1953
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	1772, 1774, 1779, 1780, 1781, 1782, 1787, 1795, 1801, 1806, 1808, 1809, 1812, 1813, 1818, 1830, 1832, 1833, 1835, 1837, 1841, 1843, 1857, 1858, 1862, 1869, 1874, 1876, 1878, 1882, 1883, 1884, 1886, 1892, 1895, 1908, 1910, 1911, 1912, 1914, 1918, 1919, 1931, 1932, 1934, 1941, 1957, 1958, 1961, 1963, 1965, 1970, 1971, 1973, 1987, 1990, 1993, 1994
रेल	:	1778, 1783, 1785, 1791, 1792, 1794, 1797, 1800, 1802, 1819, 1820, 1826, 1829, 1844, 1851, 1853, 1860, 1865, 1866, 1870, 1888, 1897, 1898, 1909, 1928, 1930, 1937, 1939, 1942, 1943, 1947, 1955, 1967, 1968, 1969, 1974, 1975, 1976, 1978, 1979, 1980, 1983, 1985, 1991, 1996, 1997
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	1793, 1807, 1811, 1814, 1831, 1840, 1852, 1856, 1864, 1867, 1889, 1940, 1948, 1951, 1956, 1977
इस्पात	:	1810, 1815, 1836, 1875, 1880, 1924, 1929
पर्यटन	:	1821, 1823, 1894, 1901, 1904, 1917, 1935, 1946, 1954, 1981, 1982

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

http://www.parliamentofindia.nic.in

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का लोक सभा टीवी चैनल पर सीधा प्रसारण किया जाता 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।

© 2007 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय
लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (बारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित
और जैनको आर्ट इंडिया, करोल बाग, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।