चतुर्दश माला, खंड 7, अंक 9

FOR REFERENCE ONLY.

गुरुवार, 10 मार्च, 2005
19 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

चौथा सत्र

(चौदहवीं लोक सभा)

(खंड 7 में अंक 1 से 10 तक हैं)

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No .....58.....
Dated.....31/10/02.....

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

किरण साहनी
प्रधान मुख्य सम्पादक

प्र.ना. भारद्वाज
मुख्य सम्पादक

वन्दना त्रिवेदी
वरिष्ठ सम्पादक

पीयूष चन्द्र दत्त
सम्पादक

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

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 7, चौथा सत्र, 2005/1926 (शक)]

अंक 9, गुरुवार, 10 मार्च, 2005/19 फाल्गुन, 1926 (शक)

विषय	कॉलम
सदस्य द्वारा त्यागपत्र	5
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 101 से 103	6–36
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 104 से 120	36–73
अतारांकित प्रश्न संख्या 1110 से 1339	73–327
सभा पटल पर रखे गए पत्र	328–330
अधीनस्थ विधान संबंधी समिति	
तीसरा प्रतिवेदन	330
मंत्रियों द्वारा वक्तव्य	
(एक) आपदा प्रबंधन से संबंधित किसी विधि के अधिनियमित होने तक राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण तथा इसकी संबद्ध समितियों का गठन	
श्री शिवराज वि. पाटील	330–332
(दो) सुनामी प्रभावित लोगों को राहत तथा उनका पुनर्वास	
श्री शिवराज वि. पाटील	332–338
(तीन) सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के चौथे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री एस. जयपाल रेड्डी	338–339
संघ राज्य क्षेत्र शासन तथा दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र शासन (संशोधन) विधेयक, 2005–पुर:*स्थापित*	339
नियम 377 के अधीन मामले	340–349
(एक) देश की प्रमुख नदियों को जोड़ने के लिए राष्ट्रीय जलमार्ग परियोजना तैयार किए जाने की आवश्यकता	
श्री एन. एस. वी. चित्तन	340

*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
(दो)	पंजाब विश्वविद्यालय के कर्मचारियों के लिए पेंशन योजना कार्यान्वित किए जाने के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	
	श्री पवन कुमार बंसल	341
(तीन)	असम में सिल्वर के आकाशवाणी और दूरदर्शन केन्द्रों से विष्णुप्रिय मणिपुरी भाषा में कार्यक्रम प्रसारित किए जाने की आवश्यकता	
	श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य	341–342
(चार)	गुजरात में कपास उत्पादकों के लिए लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने तथा मूंगफली का उत्पादन करने वाले किसानों के फसल बीमा दावों का शीघ्र निपटान किए जाने की आवश्यकता	
	श्री वी.के. दुम्मर	342–343
(पांच)	राजस्थान में एक तेल शोधन संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता	
	श्री दुष्यंत सिंह	343
(छह)	उड़ीसा के सुन्दरगढ़ जिले में राउरकेला इस्पात संयंत्र के आस-पास स्थापित सहायक इकाइयों में कार्य आदेश के अभाव के कारण आ रही समस्याओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता	
	श्री जुएल ओराम	343–344
(सात)	उत्तर प्रदेश के महाराजगंज संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के चंकीघाट पर एक पुल के निर्माण के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	
	श्री पंकज चौधरी	344
(आठ)	देश में बांग्लादेशी घुसपैठियों के गैर-कानूनी कार्यकलापों पर रोक लगाए जाने की आवश्यकता	
	योगी आदित्यनाथ	344–345
(नौ)	पश्चिम बंगाल में चन्द्रकोण रोड और पंसकुरा के बीच बरास्ता घाटल एक नई रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता	
	श्री रूपचन्द मुर्मू	345
(दस)	उत्तर प्रदेश के सलेमपुर और देवरिया जिलों में इलाहाबाद बैंक की शाखाएं खोले जाने की आवश्यकता	
	श्री हरिकेवल प्रसाद	345–346
(ग्यारह)	बिहार में चकिया और सीतामढ़ी के बीच बरास्ता मधुबन और शिवहर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-104 पर पुलों के निर्माण सहित सभी कार्य को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता	
	श्री रघुनाथ झा	346–347
(बारह)	क्षेत्र के सर्वांगीण विकास के लिए ''बुंदेलखंड विकास परिषद्'' का गठन किए जाने की आवश्यकता	
	श्री महेन्द्र प्रसाद निषाद	347

विषय	कॉलम
(तेरह) झारखंड के गोड्डा, साहेबगंज, पाकुड़ और दुमका जिलों में जंगली हाथियों के उत्पात को रोकने के लिए प्रभावी उपाए किए जाने की आवश्यकता	
श्री हेमलाल मुर्मू	347–348
(चौदह) अनुसूचित जातियों की सभी उप-जातियों को विशेषकर आंध्र प्रदेश में आरक्षण के लाभों के समान वितरण के लिए संविधान में संशोधन किए जाने की आवश्यकता	
डा. एम. जगन्नाथ	348
(पन्द्रह) पारिस्थितिकीय पर्यटन को बढ़ावा देने की दृष्टि से सुन्दरवन वन्य-जीव क्षेत्र में आधारभूत संरचना तथा अन्य सुविधाओं का विकास किए जाने की आवश्यकता	
श्री सनत कुमार मंडल	348–349
राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव	355–390
श्री लाल कृष्ण आडवाणी	355–378
डा. मनमोहन सिंह	378–390
रेल बजट, 2005-06—सामान्य चर्चा	
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2005-2006	398–472
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, 2004-05	
श्रीमती सुमित्रा महाजन	401–407
श्री के. वी. तंगबालु	407–413
श्रीमती सी.एस. सुजाता	413–417
श्री रामजीलाल सुमन	417–421
श्री रघुनाथ झा	422–424
श्री राजेश वर्मा	425–426
श्री के.सी. पलनिसामी	427–430
श्री चन्द्रकांत खैरे	430–436
श्रीमती परमजीत कौर गुलशन	436–439
योगी आदित्यनाथ	439–444
श्री सचिन पायलट	444–448
श्री तथागत सत्पथी	449–454
श्री अलकेष दास	454–457
श्रीमती मेनका गांधी	458

विषय		कॉलम
	श्री अनवर हुसैन	459–461
	श्री प्रबोध पाण्डा	461–464
	श्री राजनरायन बुधौलिया	464–465
	श्री प्रहलाद जोशी	465–471
	श्री जय प्रकाश	471–472
अनुबंध I		
	तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	473
	अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	474–482
अनुबंध II		
	तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	483–484
	अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	483–484

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री पवन कुमार बंसल.

श्री गिरिधर गमांग

श्रीमती सुमित्रा महाजन

श्री अजय माकन

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय

श्री बालासाहिब विखे पाटील

श्री वरकला राधाकृष्णन

श्री अर्जुन सेठी

ले. कर्नल (सेवानिवृत्त) मानवेन्द्र शाह

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री गुरदीप चन्द मलहोत्रा

लोक सभा

गुरुवार, 10 मार्च, 2005/19 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[**अध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, कल उच्चतम न्यायालय ने एक राज्य विशेष से विधायिका के कार्यकलाप में हस्तक्षेप किया है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इसे प्रश्नकाल के बाद लिया जाएगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आज मैंने नेताओं की एक बैठक बुलायी है। उसके बाद इस विषय पर निर्णय लिया जाएगा।

...*(व्यवधान)*

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

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मामले की महत्ता को देखते हुए मैंने आज राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक बुलायी है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया मुझे सभा की कार्यवाही चलाने दें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने एक मामला उठाया। मैंने आपको सूचना दी कि मैंने इस मामले पर राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक बुलायी है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: अधीर चौधरी जी, यह क्या है? कृपया बैठ जाइये।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, उचित समय पर आपको टिप्पणी करने की अनुमति दी जाएगी अभी नहीं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री तोपदार, आप बाद में बोल सकते हैं, अभी नहीं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, कृपया सहयोग करें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री अधीर चौधरी, आप सीमा लांघ रहे हैं। मैं इस मामले की महत्ता कम नहीं कर रहा हूं। इस मामले के महत्व के कारण ही मैंने राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक बुलायी है। हमें बैठकर इस विषय पर विचार-विमर्श करने दें। उसके बाद मैं इस पर अपनी टिप्पणी दूंगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, जब मैं बोलने के लिए खड़ा हूं तो कृपया आप सब बैठ जाइये।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री तोपदार, मैं आपकी बात नहीं सुनूंगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, मैंने स्वयं यह कहा है कि यह मामला महत्वपूर्ण है। यहां बैठे हुए मैंने आप सबको सूचना दी है कि मैंने राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक बुलायी

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

है। इस विषय पर पहले मुझे उनके विचार जानने दें, तब मैं इस विषय पर अपनी टिप्पणी दे सकूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, कृपया बैठ जाइये मैंने अभी किसी बात की अनुमति नहीं दी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

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

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: मुझे सभा को एक बात बतानी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ क्यों नहीं रहे हैं? आप अध्यक्ष नहीं हैं, कृपया बैठिए। सभा में व्यवस्था बनाना मेरा कार्य है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप कृपया बैठिए।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप मुझे इस बारे में राय न दें। मैं अपना कर्तव्य निर्वहन करने की कोशिश कर रहा हूं। कृपया बैठिए। यहां खड़े होकर आप अपना कर्तव्य पालन नहीं कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिणी दिल्ली): किसी को तो बैठने के लिए कहिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: सबको कहा है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे सभा की कार्यवाही चलाना मत सिखाइये।

...(व्यवधान)

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

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। मैंने उन्हें पहले ही निदेश दे दिये हैं।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। आप ऐसी बातें क्यों कह रहे हैं। कृपया बैठ जाइये।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: श्री चौधरी, अब आपको बैठना चाहिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा, मैंने पहले ही उन्हें निदेश दे दिये हैं।

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: श्री स्वाई, आप सीमाएं लांघ रहे हैं। कृपया बैठिए। कोई भी इस मामले की महत्ता को कम नहीं कर रहा है। परन्तु हमारा व्यवहार कैसा है। इन बातों के कारण ही अन्य संस्थाएं और महत्वपूर्ण होती जा रही हैं। यह इस कारण है कि हम यहां कैसा व्यवहार कर रहे हैं।

मुझे सभा को एक सूचना देनी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आप सभा में व्यवस्था बनाये रखने में अध्यक्ष की सहायता कर रहे हैं। क्या वरिष्ठ सदस्य सभा में ऐसा व्यवहार करेंगे। क्या आप समझते हैं कि आप सहायता कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.06 बजे

सदस्य द्वारा त्यागपत्र

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे कर्नाटक के शिमोगा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से निर्वाचित सदस्य श्री एस. बंगरप्पा का 10 मार्च 2005 का एक पत्र मिला है। जिसके द्वारा उन्होंने 10 मार्च, 2005 से लोक सभा की सदस्यता से त्यागपत्र दे दिया है।

मैंने 10 मार्च, 2005 से उनका त्यागपत्र स्वीकार कर लिया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: हमें सभा में कुछ व्यवस्था बनानी चाहिए। हर व्यक्ति दूसरे को सिखा रहा है। हर व्यक्ति अध्यक्ष को सिखा रहा है।

अब माननीय नागर विमानन मंत्री जवाब देंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसी कारण से अन्य लोग अधिक महत्वपूर्ण हो रहे हैं। यह हमारे काम करने के तरीके के कारण है।

पूर्वाह्न 11.07 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

खाड़ी देशों को उड़ानों का प्रचालन

*101. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:
श्री एन.एन. कृष्णदास:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) खाड़ी देशों को इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया की कितनी उड़ानों का प्रचालन हो रहा है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कितने यात्रियों ने खाड़ी देशों की यात्रा की;

(ग) क्या सरकार का विचार भारत और खाड़ी देशों के बीच प्रचालित उड़ानों की संख्या बढ़ाने का है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार भारत से खाड़ी देशों और दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्रों के लिए कम किराए की उड़ानें आरम्भ करने का भी है; और

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

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

विवरण

(क) एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स इस समय खाड़ी देशों के लिए प्रति सप्ताह क्रमश: 103 तथा 70 उड़ानों का प्रचालन कर रही है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स के माध्यम से खाड़ी देशों की यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या इस प्रकार है:

वर्ष	यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या (लाख में)
2001-02	20.43
2002-03	22.32
2003-04	24.38

(ग) और (घ) उड़ानों की संख्या में वृद्धि किया जाना, विभिन्न मार्गों पर यातायात संबंधी मांग के मूल्यांकन के आधार पर, भारत तथा संबंधित देशों के बीच की जाने वाली द्विपक्षीय व्यवस्थाओं पर निर्भर करेगा। जहां तक पीक सीजन मांग का संबंध है, विदेशी एयरलाइनों को सरकार द्वारा घोषित सीमित खुली आकाश नीति के अंतर्गत अतिरिक्त सेवाएं बढ़ाने की अनुमति प्राप्त है।

(ङ) और (च) जी हां, एअर इंडिया ने कम लागत वाली एक सहायक एयरलाइन, एअर इंडिया एक्सप्रेस को आरंभ करने की प्रक्रिया शुरू कर दी है। यह एयरलाइन चरणबद्ध रूप से भारत से खाड़ी देशों तथा भारत से दक्षिण पूर्व एशिया के देशों के लिए प्रचालन आरंभ करेगी। पहले चरण में, यह एयरलाइन भारत से खाड़ी देशों में कुछ निश्चित स्थानों के लिए प्रचालन शुरू करेगी। दूसरे चरण में, द्विपक्षीय मुद्दों तथा विमानों की उपलब्धता के आधार पर दक्षिण पूर्व एशिया तथा खाड़ी के देशों में अन्य स्थानों के लिए ये सेवाएं बढ़ाई जाएंगी। प्रचालनों का प्रथम चरण अप्रैल, 2005 में आरंभ किए जाने की आशा है।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: माननीय अध्यक्ष महोदय, खाड़ी क्षेत्र हवाई यातायात के व्यस्ततम क्षेत्रों में से एक है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह पहला अनुपूरक प्रश्न है। कृपया बैठिए। आपस में बातचीत नहीं होनी चाहिए।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या अब मैं अपना अनुपूरक प्रश्न पूछ सकता हूं?

हवाई यातायात के मामले में खाड़ी क्षेत्र व्यस्ततम क्षेत्रों में से एक है। जैसा कि मंत्री महोदय ने अभी बताया है कि खाड़ी देशों के यात्रियों की संख्या में अधिकतम बढ़ोतरी हो रही है। इनमें से अधिकतम यात्री केरल और विशेषकर मालाबार क्षेत्र से हैं। एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के मामले में यही वह क्षेत्र हैं जहां से अधिकतम राजस्व की प्राप्ति होती है और इसी से एयरलाइन्स लाभकारी बनती है। इनमें से अधिकतर यात्री खाड़ी देशों में काम करते हैं और विदेशी मुद्रा भंडार में अपना योगदान देते हैं। दुर्भाग्य से, अन्य अन्तर्राष्ट्रीय गंतव्यों की तुलना में इस क्षेत्र के यात्रियों के साथ उचित बर्ताव नहीं किया जा रहा है। एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स खाड़ी के यात्रियों से अधिक किराया वसूल कर रही हैं। ऐसा भेदभाव क्यों किया जा रहा है?

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या अन्य अन्तर्राष्ट्रीय एयरलाइनों के समान विमान किराया करने के लिए सरकार किराए में कमी लाकर इस भेदभाव को समाप्त करने को तैयार है। केरल में कालीकट हवाई अड्डे पर अधिकतम यात्री आते हैं। यहां से केवल एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स द्वारा ही उड़ानें संचालित की जा रही हैं *...(व्यवधान)* इसके साथ ही अन्य कोचीन और त्रिवेन्द्रम से संचालित की जा रही एयरलाइनों जैसे ओमान एयर, कतर एयर, गल्फ एयर, श्रीलंका एयर और अमीरात की तुलना में एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स खाड़ी देशों को जाने वाले यात्रियों से अधिक किराया वसूल कर रही है।

अध्यक्ष महोदय: आप बहुत से प्रश्न पूछ रहे हैं।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: मैं पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार विमान किराए में कोई कमी करेगी और कालीकट हवाई अड्डे से अन्य एयरलाइनों के संचालन की अनुमति देगी।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं यह मानता हूं कि खाड़ी देशों में लोगों को भेजने के मामले में केरल महत्वपूर्ण राज्यों में से एक है और माननीय सदस्य द्वारा दर्शायी गई चिन्ता उचित है और हम इसे गंभीरता से लेते हैं। तथापि, किराये के बारे में थोड़ी जानकारी देते हुए मैं बताना चाहूंगा कि इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया के किराए सरकार द्वारा नहीं तय किए जाते हैं बल्कि इसका निर्णय दोनों संगठनों द्वारा व्यावसायिक बातों को ध्यान में रखकर किया जाता है और मैं सभा को अवश्य यह बताना चाहूंगा कि जहां तक हम एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स को राष्ट्रीय विमान या सरकार द्वारा स्वामित्व वाला बताते हैं, तो हम उन्हें कोई भी बजटीय या वित्तीय सहायता नहीं देते हैं। वे मूलत: अपने प्रचालन आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर कार्य करते हैं।

तथापि, ऐसा होने पर भी, मैं नहीं समझता कि यह सही दृष्टिकोण है कि किराया, खासकर केरल-खाड़ी क्षेत्र में, अन्य क्षेत्रों की तुलना में अधिक हो। जैसा कि माननीय सदस्य द्वारा उल्लेख किया गया है। किराये कैसे बढ़ रहे हैं इसकी थोड़ी जानकारी देते हुए मैं बताना चाहूंगा कि यदि हम अप्रैल, 2005 के किराये की तुलना अप्रैल, 2004 के किराये से करें तो हम पायेंगे कि कोच्ची और आबूधावी के बीच वर्ष 2004 में किराया 7840 रुपये था जो अब घटकर 6500 रुपये हो गया है। इसी प्रकार, अन्य कई क्षेत्रों के लिए भी किराये, जिसमें मुम्बई-दुबई और मुम्बई-सऊदी अरब का क्षेत्र भी सम्मिलित है, लगातार कमी आ रही है। यह सब प्रतिस्पर्धा के कारण हो रहा है, सेवाएं अधिक हैं तो यात्रियों को प्रतिस्पर्धा भी अधिक मिल रही है। तथापि, अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ईंधन की कीमतों में वृद्धि जैसे कारकों ने किराये को प्रभावित किया है, जो पिछले एक वर्ष से कम होते जा रहे थे क्योंकि, जैसा कि हम सब जानते हैं, अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ईंधन की कीमतें बहुत बढ़ी हैं।

श्री एन.एन. कृष्णदास: उन्होंने मूलत: इसका उत्तर नहीं दिया *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इस प्रकार के निर्णय देने में क्या अच्छा है? किसी उत्तर पर इस प्रकार निर्णय देना ठीक नहीं है।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: महोदय, तथापि कालीकट हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का नाम दिया गया है और एक अलग टर्मिनल से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें भरी जा रही हैं फिर भी सरकार द्वारा इसे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित नहीं किया गया है। मैं बताना चाहूंगा कि वहां से प्रति सप्ताह 76 अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें भरी जाती हैं। सरकार कालीकट को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा क्यों नहीं घोषित कर रही है। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या सरकार कालीकट को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित करेगी। इसके अतिरिक्त चेन्नई और कालीकट को कई अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों से जोड़ा जा चुका है लेकिन कालीकट और बंगलौर के बीच ऐसी कोई सेवा नहीं है। क्या सरकार कालीकट को बंगलौर के साथ जोड़ने पर विचार कर रही है?

अध्यक्ष महोदय: मुख्य प्रश्न खाड़ी देशों के लिए उड़ानों से संबंधित है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं पुन: दोहराना चाहूंगा कि मध्य पूर्व तथा खाड़ी के देशों में बड़ी संख्या में कार्यरत भारतीयों की संख्या को ध्यान में रखते हुए हम मध्य पूर्व तथा खाड़ी देशों के लिए उड़ानों पर विशेष जोर देते हैं। इसलिए, उठाए गए कई सवालों के बारे में कार्रवाई की जा रही है। नि:संदेह कालीकट एक महत्वपूर्ण हवाई अड्डा है और इसमें कोई संदेह नहीं है। न केवल कालीकट को बल्कि सरकार केरल के अधिकांश हवाई अड्डों को सर्वोच्च प्राथमिकता दे रही है क्योंकि बड़ी संख्या में हवाई यात्राएं न केवल अंतर्राष्ट्रीय होती हैं बल्कि घरेलू उड़ानें भी होती हैं।

माननीय सदस्य का प्रश्न बहुत ही सामान्य प्रकृति का है। लेकिन मात्र एक जानकारी देने के लिए मैं कालीकट को वैसा ही बनाने की कोशिश करूंगा जैसा आप चाहते हैं। लेकिन इस प्रश्न के प्रथम भाग के उत्तर में मैं सूचित करना चाहूंगा कि एयर इंडिया, एयर इंडिया एक्सप्रेस के नाम से कम लागत वाली विमान सेवा शुरू कर रहा है। प्रारंभ में इसकी अधिकांश उड़ानें केरल से शुरू होने जा रही हैं। वस्तुत: वायुयानों को केरल में ही रखा जाएगा। वर्तमान में एयर इंडिया जितना किराया लेती है उससे 20 से 30 प्रतिशत कम होगा क्योंकि यह एयरलाइन का कम लागत ढांचे वाला होगा। एयर इंडिया का वायुयान प्रथम बार मुम्बई से बाहर रखा जाएगा। उन्हें तिरुवनंतपुरम, कोच्चि, कालीकट और अन्य ऐसे स्थानों पर रखा जाएगा ताकि वहां से सीधे उड़ानें भरी जा सकें। वास्तव में, यहां उपस्थित अधिकांश सदस्यों की जानकारी के लिए मैं बताना चाहूंगा कि न केवल वायुयानों को यहां रखा जाएगा बल्कि मलयालम भाषी चालकदल या उस क्षेत्र विशेष की भाषा बोलने वाले चालक दल भी होंगे ताकि हमारे यात्रियों को घर जैसा महसूस हो और उन्हें और सहजता मिले तथा इसके बावजूद उन्हें सस्ते दर पर बेहतर सेवा उपलब्ध होगी।

श्री एन.एम. कृष्णदास: महोदय, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं क्योंकि उन्होंने उन यात्रियों के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की है जो विशेषकर केरल से मध्य-पूर्व की यात्रा करते हैं।

माननीय मंत्री जी ने यह उल्लेख किया है, यह सही नहीं है कि केरल और मध्य-पूर्व के बीच भाड़ा अन्य क्षेत्रों की तुलना में बहुत अधिक नहीं है। लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि यदि आप इसकी अन्य क्षेत्रों से तुलना करते हैं, जैसे यूरोप से या अमेरिका या अन्य स्थानों से तो तो यह सही लगता है। दूरी के हिसाब से वर्तमान में यात्रा किराया अन्य किसी भी क्षेत्र से बहुत अधिक है। यह उन लाखों लोगों की ओर से लगातार की जाने वाली मांग है जो मध्य-पूर्व विशेषकर खाड़ी और केरल की यात्रा करते हैं कि अन्य स्थानों या अन्य क्षेत्रों की तुलना में मूल्य स्तर को कम किया जाए।

मंत्री महोदय ने कहा है कि इसका निर्णय सरकार द्वारा नहीं किया जाता है। मेरे प्रश्न का प्रथम भाग यह है कि क्या सरकार सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को अर्थात् एयर इंडिया या इंडियन एयरलाइन्स उन यात्रियों की मांगों पर विचार करने के लिए कोई दिशा-निर्देश देगी जो मध्य-पूर्व और केरल के बीच यात्रा करते हैं।

मेरे प्रश्न का दूसरा भाग नई घोषित एयर इंडिया एक्सप्रेस के बारे में है। जैसा कि सभी जानते हैं यात्री, विशेषकर केरल से मध्य-पूर्व की यात्रा करने वाले लोग साधारण यात्री होते हैं। उन्हें किसी पंच-सितारा उड़ान की आवश्यकता नहीं है। इसलिए इन सारी बातों को देखते हुए और यह देखते हुए कि केरल से मध्य-पूर्व की यात्रा केवल चार से पांच घंटे की है, क्या कीमतों को तर्क संगत बनाया जाएगा ...*(व्यवधान)* मैं माननीय मंत्री से इस प्रश्न पर उत्तर चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय: हां, यदि आप अपना प्रश्न संक्षिप्त रूप से रखेंगे तो आपको एक संतोषजनक उत्तर मिलेगा।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य द्वारा पूछे गए अधिकांश प्रश्नों का उत्तर मैंने दे दिया है। और यह पिछले अनुपूरक प्रश्न के संदर्भ में है। लेकिन मैं दोहराना चाहूंगा कि हमें पहले यह ध्यान रखना होगा कि केरल के लोग बड़ी संख्या में बाहर के देशों में रहते हैं और जिन्हें कीमतों को लेकर सजग है और वे लोग श्रमिक वर्ग के हैं। इसलिए उन्हें तर्कसंगत कीमत पर अच्छी सेवा की जरूरत है।

जैसा कि मैंने कहा कि हम सरकारी वायुयानों को किसी खास प्रचालन के लिए कोई कानूनी आदेश नहीं दे सकते क्योंकि हम उन्हें कोई वित्तीय सहायता प्रदान नहीं करते हैं। आर्थिक व्यवहार्यता के अनुरूप वे बेहतर सेवा देते हैं। फिर भी, मुझे विश्वास है कि आज के प्रतिस्पर्धा के युग में यदि हमारे सरकारी वायुयानों में किराया किसी अन्य विमानसेवा की तुलना में अधिक है तो स्वत: वे कारोबार से बाहर हो जाएंगे। यह ऐसी स्थिति है, जिसमें मैं सोचता हूं, कि यह आर्थिक व्यवहार्यता पर निर्भर करता है। तथापि, किराया के प्रति सजग श्रमिकों या उन लोगों के लिए जो केरल से बाहर मध्य-पूर्व में रह रहे हैं, हम यह कम लागत वाला वायुयान अर्थात् एयर इंडिया एक्सप्रेस शुरू कर रहे हैं। खासकर उन सदस्यों के समाधान के लिए जिनके संबंध में माननीय सदस्य ने चिन्ता व्यक्त की है।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि हमारे देश में खजुराहो एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र है।

अध्यक्ष महोदय: खजुराहो? मूल प्रश्न गल्फ से संबंधित है।

श्री गणेश सिंह: मेरा प्रश्न उसी से संबंधित है। पूरी दुनिया भर के लोग वहां जाते हैं। इंडियन एयरलाइन्स का जो विमान हमारे यहां से चलता था, उसे पिछले दिनों बंद कर दिया गया। मैं जानना चाहता हूं कि उसके पीछे क्या कारण है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इसकी अनुमति नहीं है। आपको उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: महोदय, माननीय मंत्री इस बात पर सहमत हो गए हैं कि किसी भी हवाई अड्डे से खाड़ी देशों के बीच का किराया अन्य की तुलना में अधिक है। यदि कोई सरकारी क्षेत्र का उपक्रम बड़ी संख्या में यात्रियों के प्रति शोषण का रवैया अपनाता है तो क्या यह सरकार की जिम्मेदारी नहीं है कि वह इसमें हस्तक्षेप करें और कहे कि उन्हें उचित रवैया अपनाना चाहिए। क्या सरकार ऐसा करेगी और इसका कुछ परिणाम निकलेगा?

श्री प्रफुल्ल पटेल: मैं समझता हूं कि हमारे सरकारी क्षेत्र के विमान अधिक किराया नहीं ले रहे हैं। इसके बारे में मैं माननीय सदस्य को आश्वासन दे सकता हूं। वस्तु स्थिति यह है कि आज के खुले बाजार के माहौल में लोगों में प्रतिस्पर्धा है। आज यदि कोई 'ए' एयरलाइन एक सरकारी क्षेत्र की एयरलाइन की तुलना में अपना किराया इसलिए कम कर देती है कि वह अधिक यात्रियों को अपनी ओर खींच सके तो मैं नहीं समझता कि हम अपने सरकारी क्षेत्र के विमानों को अधिक किराया वसूलने के लिए जिम्मेदार ठहरा सकते हैं। मैं नहीं समझता कि यह सही रूप में पेश की गई स्थिति है।

तथापि, जैसा कि मैंने पहले ही कहा है, हम इस सवाल के प्रति सचेत हैं और यही कारण है कि एयर इंडिया एक्सप्रेस विशेषरूप से उन निचले स्तर के यात्रियों के लिए शुरू की गई है जो किराया के प्रति सजग हैं और जो मध्य-पूर्व में काम कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: मेरे विचार से आप केरल के सदस्यों से एक बार मिलें और इसका समाधान करें।

डा. सी. कृष्णन: अध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। चेन्नई से कोयम्बटूर के बीच केवल तीन उड़ानें हैं। कोयम्बटूर से बंगलौर के लिए कोई उड़ान नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न खाड़ी देशों के लिए उड़ानों से संबंधित हैं।

डा. सी. कृष्णन: नागर विमानन मंत्री कृपया इसका उत्तर दें।

अध्यक्ष महोदय: क्या यह चेन्नई और बंगलौर के बीच में है?

डा. सी. कृष्णन: यह चेन्नई और कोयम्बटूर के बीच में है।

अध्यक्ष महोदय: इसकी अनुमति नहीं है।

अब, डा. राजेश मिश्र बोलेंगे। डा. राजेश मिश्र यदि यह खाड़ी देश से संबंधित है तो आप अपना प्रश्न पूछें। अन्यथा इसकी अनुमति नहीं दी जाएगी।

[हिन्दी]

डा. राजेश मिश्रा: मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि खाड़ी देशों के लिए केरल के अतिरिक्त हिन्दुस्तान के दूसरे प्रदेशों से तमाम यात्री नियमित यात्राएं करते हैं। मैं विशेषकर उत्तर प्रदेश की चर्चा करना चाहता हूं और उत्तर प्रदेश में भी पूर्वी उत्तर प्रदेश, जहां से व्यापारिक दृष्टि से लोग खाड़ी देशों की यात्राएं करते हैं, लेकिन उत्तर प्रदेश से सीधे खाड़ी देशों के लिए वायु सेवाएं नहीं होने के कारण उन्हें व्यापार के लिए दिल्ली अथवा देश के अन्य शहरों से होकर खाड़ी देशों की यात्राएं करनी पड़ती हैं। मैं माननीय मंत्री

जी से जानना चाहता हूं कि व्यापार को बढ़ाने की दृष्टि से, विशेषरूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश के व्यापार को ध्यान में रखते हुए, क्या वाराणसी से भी, जिसे एक अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में सरकार ने स्वत: डिक्लेयर कर दिया है, खाड़ी देशों की यात्राएं शुरू कराएंगे जिससे व्यापारिक दृष्टि से सरकार को भी लाभ हो सके?

श्री प्रफुल पटेल: स्पीकर सर, माननीय सदस्य ने अभी जो अन्य शहरों से खाड़ी देशों के लिए एयर इंडिया की सेवाएं आरम्भ करने की इच्छा व्यक्त की है, मैं बताना चाहता हूं कि एयर इंडिया एक्सप्रैस केवल केरल के लिए ही डिजाइन नहीं की गई है बल्कि एयर इंडिया एक्सप्रैस के विमान आगे आने वाले दिनों में और ज्यादा बढ़ेंगे। इसकी शुरूआत केवल तीन विमानों से हो रही है, उसके पश्चात् 18 विमान तक चलाने की योजना है और उसमें देश के अनेक बड़े शहर कवर हो जाएंगे, जिनमें उत्तर प्रदेश भी है। वहां से भी विमान सेवाओं को खाड़ी देशों के लिए अवश्य चलाया जाएगा। उत्तर प्रदेश का समावेश भी उसमें जरूर होगा, लेकिन वह फेज्ड मैनर में होगा, एक बार इसकी शुरूआत हो जाए।

महोदय, जहां तक माननीय सदस्य का कहना है कि वाराणसी में गल्फ देशों को विमान सेवाएं चलाई जाएं, मैं बताना चाहता हूं कि वाराणसी हमारे देश का एक महत्वपूर्ण शहर है और वहां अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा भी है। आगे वाले दिनों में जैसे-जैसे स्पर्धा बढ़ेगी, वैसे-वैसे वहां के लिए भी हवाई सुविधाएं ज्यादा होंगी और अपने आप वहां से भी हवाई सेवाओं की शुरूआत होगी।

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने एयर इंडिया एक्सप्रैस गल्फ कंट्रीज के लिए चालू कर दी है। मेरा सवाल यह है कि एयर इंडिया को स्ट्रैंथन करने के लिए यदि एयर इंडिया एक्सप्रैस चालू की है, तो सिविल एविएशन मिनिस्ट्री अथवा सरकार को प्राइवेट एयर लाइन्स को गल्फ जाने की परमीशन नहीं देनी चाहिए। मेरा कहना है कि किंग फिशर एयर लाइन, सहारा एयरवेज अथवा जैट एयरवेज को गल्फ कंट्रीज हेतु उड़ानें भरने की परमीशन नहीं देनी चाहिए—इस बारे में मंत्री महोदय का क्या विचार है? आपकी एयर इंडिया एक्सप्रैस उसी प्रकार ठीक ढंग से चलने वाली है जिस प्रकार से हमारी यू.पी.ए. की सुपरफास्ट एक्सप्रैस पांच साल तक चलेगी। इसलिए आपकी एयर इंडिया एक्सप्रैस भी इसी तरह चलनी चाहिए।

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, माननीय आठवले जी ने जो प्रश्न पूछा है, उसके संदर्भ में, मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि हमने प्राइवेट एयर लाइन कंपनियों को विदेश जाने की परमीशन दी है, लेकिन इसके साथ-साथ एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइंस को सुरक्षित रखने और उसकी वाएबिलिटी पर रातों-रात कोई दुष्परिणाम न हो, इस वजह से गल्फ क्षेत्र को तीन साल के लिए एयर इंडिया और इंडियर एयर लाइन्स के लिए सुरक्षित रखा गया है। इसलिए रामदास जी, आप पांच साल की चिन्ता न करें, पहले तीन साल तो होने दीजिए, उसके पश्चात् आगे का सोचा जाएगा।

सुश्री महबूबा मुफ्ती: मिस्टर स्पीकर सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूं कि सरकार ने श्रीनगर एयरपोर्ट को रीसेंटली इंटरनैशनल एयरपोर्ट डिक्लेयर किया है और वहां काफी सालों से काम भी चल रहा है। पिछले दो-तीन साल से आलरेडी हज के दौरान फ्लाइटें श्रीनगर और जेद्दाह के बीच चल रही हैं।

[अनुवाद]

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या वे इस पर विचार करेंगे क्योंकि श्रीनगर से खाड़ी के देशों के लिए इन सीधी उड़ानों के समायोजन के लिए ढांचागत सुविधा पहले से ही मौजूद है।

[हिन्दी]

क्या वे कंसीडर करेंगे कि टूरिज्म को बूस्ट देने के लिए गल्फ कंट्रीज का एक कोंसूलेट श्रीनगर में खोल दिया जाए और अभी से वहां डायरेक्ट फ्लाइट्स को श्रीनगर, शारजाह, दुबई एवं अन्य कंट्रीज के बीच में आपरेशनल किया जाए?

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, हम कश्मीर और श्रीनगर को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हैं। वस्तुत:, सुश्री महबूबा मुफ्ती को इस बात की जानकारी है कि उनके तथा श्री गुलाम नबी आजाद के हस्तक्षेप पर हमने श्रीनगर से हज के लिए सीधी उड़ानें शुरू की हैं जो वास्तव में कुछ अन्य स्थानों से होकर जाने वाली थीं। श्रीनगर हवाई अड्डे के लिए नया टर्मिनल बनाने का काम पूरे जोर-शोर से शुरू किया गया है। इसके साथ ही श्रीनगर हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा का दर्जा अभी कुछ महीने पहले ही दिया गया है। इसलिए इस पृष्ठभूमि में निश्चित तौर पर श्रीनगर और अंतर्राष्ट्रीय शहरों के बीच और ज्यादा उड़ानें होंगी जिसमें खाड़ी देश भी शामिल हैं जिन्हें वह आने वाले महीनों और सालों में देखेंगी। अभी-अभी सुरक्षा कारणों की वजह से सरकार ने स्वयं माना है कि केवल सरकारी विमान सेवाएं ही अंतरराष्ट्रीय आपरेशन शुरू करेंगी। मैं समझता हूं कि उसकी समीक्षा की जाएगी और आगे कार्यवाही भी की जाएगी।

अध्यक्ष महोदय: श्री शिवन्ना।

श्री एम. शिवन्ना: महोदय, उन विमान यात्रियों की संख्या में भारी वृद्धि हुई हैं जो बंगलोर से खाड़ी देशों में जाना चाहते हैं। इसलिए बंगलौर में अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन बनाये जाने की तत्काल आवश्यकता है। इसलिए, क्या मैं माननीय मंत्री से जान सकता हूं कि क्या केंद्र सरकार तुरंत देवनहल्ली अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का निर्माण करायेगी? यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो क्यों?

अध्यक्ष महोदय: नहीं, यह मुख्य प्रश्न से संबंधित नहीं है। मुझे अफसोस है कि यह प्रश्न बंगलौर विमानपत्तन के निर्माण से संबंधित नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री आनंदराव विठोबा अडसूल।

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: महोदय, मुझे उत्तर मिल गया है।

श्री किन्जरपु येरन्नायडु: महोदय, विशाखापत्तनम दक्षिण एशिया और दक्षिण-पूर्व एशिया में तेजी से विकास करने वाला शहर है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या विशाखापत्तनम से खाड़ी देशों के लिए सीधी उड़ानों का कोई प्रस्ताव है। विशाखापत्तनम में बहुत सारी अल्पसंख्यक आबादी है। इसीलिए, मैं जानना चाहता हूं कि क्या ऐसा कोई प्रस्ताव है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, विशाखापत्तनम एक बड़ा शहर है और वहां बड़ा विमानपत्तन बनाने की योजना हैं। फिर भी मैं नहीं समझता कि श्री येरननायडु के प्रश्न का उत्तर देने के लिए कोई निश्चित योजना है।

श्री सुरेश कुरूप: महोदय, मुझे अफसोस है कि माननीय मंत्री केरल के माननीय सदस्यों के प्रश्न से बच रहे हैं। यह खाड़ी देशों के यात्रियों की लगातार शिकायत रही है कि एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस इन यात्रियों से अधिक किराया वसूल रही हैं। यहां तक कि केरल विधानमंडल ने इस संबंध में एक संकल्प पारित किया है और मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री को इसकी जानकारी होनी चाहिए। शोषण के विस्तार की व्याख्या करने के लिए, यदि कोई यात्री यात्रा कोलम्बो उड़ान लेता है तो किराया कम है परन्तु यहां हमारी अपनी विमान सेवाएं भारी किराया वसूल रही हैं। यही श्रमिकों की शिकायत है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या हमें यह निष्कर्ष निकालना चाहिए कि सरकार का हमारी अपनी विमान सेवाओं पर कोई नियंत्रण नहीं है। माननीय मंत्री को इस सभा को यह भरोसा दिलाना चाहिए कि वह इस मामले पर ध्यान देंगे और यदि किराये अधिक हैं तो उन्हें कम किया जाएगा।

श्री प्रफुल पटेल: मैं केरल के माननीय सदस्यों के लिए पुन: दोहराना चाहता हूं विशेषकर जब वे विभिन्न विमान सेवाओं द्वारा लिए जा रहे किराये के बारे में बहुत ध्यान रखते हैं। मैं स्वीकार करता हूं कि बहुत सी विमान सेवाएं इन यात्रियों को सभी लाभ देकर यात्रियों को फुसलाने की कोशिश कर रही हैं क्योंकि वे बाजार में हिस्सेदारी बढ़ाना चाहती हैं। खुले बाजार की स्थिति में यदि कोई धन गंवाना चाहता है और व्यापार का बड़ी प्रतिशत लेना चाहता है तो यह सरकार के नियंत्रण से बाहर की बात है।

तथापि, इसीलिए आपकी चिंताओं के कारण ही मैं समझता हूं कि एयर इंडिया एक्सप्रेस को बनाया जा रहा है। यह स्पष्ट रूप से केरल के सदस्यों की चिंताओं और केरल के लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखने के लिए ही यह कार्यवाही की जा रही है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की बकाया राशि

***102. श्री एस.के. खारवेलधन:**
श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी:

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

(क) क्या अनेक अनुसूचित एयरलाइन्स और विदेशी विमान कंपनियों पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की भारी राशि देय है;

(ख) यदि हां, तो आज की स्थिति के अनुसार बकाया राशि का एयरलाइन्सवार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन एयरलाइन्सों से बकाया राशि वसूलने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार विदेशी विमान कंपनियों से कोई प्रतिभूति राशि वसूलना आरंभ करने का है; और

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

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

विवरण

(क) जी, हां।

.... मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रूपान्तर।

(ख) 31 दिसम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार भारत के राष्ट्रीय वाहकों सहित, विभिन्न घरेलू एयरलाइनों की ओर बनने वाली देयताएं (करोड़ रुपयों में) इस प्रकार हैं:

इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड-404.34, एअर इंडिया लिमिटेड-116.66, एलायंस एयर-101.57, पवन हंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड-2.69, वायुदूत-23.70, जेट एयरवेज-20.71, सहारा एयरलाइंस-6.66 तथा अन्य 8.27।

उन निजी एयरलाइनों की ओर भी देयताएं बकाया है, जिन्होंने अपने प्रचालन बंद कर दिए हैं। उनका विवरण इस प्रकार है:

ईस्ट वैस्ट एयरलाइंस -16.22, एन.ई.पी.सी. एयरलाईंस - 3.55, स्काईलाइन एन.ई.पी.सी. -1.66, एलबी एलाइंस-1.07, कान्टीनेन्टल एविएशन-1.30, वी आई एफ एयरवेज-0.24 एवं अन्य 1.52।

31 दिसम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार विभिन्न विदेशी एयरलाइनों पर बकाया देयताओं को संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

(ग) राष्ट्रीय वाहकों अर्थात् इंडियन एयरलाइन्स तथा एअर इंडिया के मामले में, देयताओं के भुगतान से संबंधित विवादों को सुलझाने के लिए मंत्रालय के स्तर पर निरंतर प्रयास किए जाते हैं। इंडियन एयरलाइन्स और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच मध्यस्थता के लिए आंतरिक मध्यस्थ की नियुक्ति की गई है। एअर इंडिया और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच विवादों को सुलझाने के लिए बैठकें भी की जाती हैं। सरकार ने फरवरी, 2005 में वायुदूत की भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की ओर बनने वाली देयताओं को माफ कर दिया है। हवाई परिवहन प्रचालकों के संबंध में बकाए कि राशियां बैंक गारण्टियों/जमानत द्वारा समर्पित होती है। अन्य एयरलाइनों के संबंध में बकायों की निगरानी नियमित रूप से की जाती है और जहां कहीं आवश्यक होता है कानूनी रूप से मध्यस्थता/सार्वजनिक परिसर अधिनियम के तहत कार्रवाई की जाती है। इसके अतिरिक्त भुगतान में देरी करने वाली एयरलाइनों पर ओवर-ड्यू अवधि के लिए ब्याज लगाया जाता है और उन्हें कैश एण्ड कैरी आधार पर ही प्रचालन करने दिया जाता है।

(घ) और (ङ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की बकाया राशियों को सुरक्षित करने के लिए, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का विदेशी एयरलाइनों से जमानत राशि लिए जाने का प्रस्ताव है। यह मामला, अन्तरराष्ट्रीय परिपाटी को ध्यान में रखते हुए, सरकार के विचाराधीन है।

विवरण

31.12.2004 की स्थिति के अनुसार विदेशी एयरलाइनों पर देयताएं

एयरलाइन्स का नाम	कुल योग (करोड़ रु. में)
1	2
एयरोफ्लोट	0.69
एयरोस्वित	0.22
एयर एशिया	0.60
एयर यूरोप इटली	4.33
एयर फ्रांस	1.99
एयर मारीशस	0.62
एयर मालदीव	0.46
एयर अरेबिया	0.10
एयर लंका	1.89
अटलांटा इटेलियन एयरलाइन्स	1.41
एरियाना अफगान एयरवेज	0.20
एशियाना एलाइंस एयरवेज	0.18
आस्ट्रेलिया एयरलाइंस	0.88
अटलांटा आइसलैण्ड	0.25
एयर कजाक	0.12
ब्लू पेनोरमा एयरलाइंस	0.22
ब्लू डार्ट एविएशन	0.17
विमान बांग्लादेश	1.03
ब्रिटिश एयरवेज	3.00
ब्रिटेनिया एयरवेज	0.10
बाल्कन बुल्गारियन	0.10
काण्डोर	0.31
कैथी पेसिफिक एयरवेज	1.21
चायना एयरलाइंस	0.48
चेकोस्लोविया	0.15
डेल्टा एयरवेज	0.26
ड्रक इंटरनेशनल एयरलाइंस	0.62

1	2
इ एल ए इल इजराइल	0.42
इजीप्टियन एयरलाइंस	0.19
एमीराटस	3.75
इतहाद एयरवेज़	0.53
इंथोपियन एयरलाइंस	0.88
इवा एयर	1.12
यूरोफ्लाई एस पी ए	1.33
एक्स्पो एविएशन	0.29
फेडरल	0.29
फिन एयरवेज	0.76
गरुड़ इंडोनेशिया	3.30
गल्फ एयर	7.14
हांगकांग ड्रेगन एयर	0.24
इराकी एयरवेज	0.34
ईरान एयर	0.12
जापान एयरलाइंस	0.20
जे ई एस एयर	0.08
जुगोस्लोवेन्स्की एरोट्रांस्पोर्ट	0.36
कजाकिस्तान एयरलाइंस	0.20
लोट पोलिश	0.11
के एल एम रायल डच	1.42
केबिनया एयरलाइंस	0.38
कोरियन एयरवेज	0.50
कुवैत एयरवेज	0.82
किर्गीस्तान	0.15
लूफ्थांसा कार्गो	2.04
लूफ्थांसा जर्मन एयरलाइन	3.60

1	2
एल टी यू इंटरनेशनल	0.19
लाउडा एयर	0.71
मोरार्क एयर	0.50
मार्टिन एयर हालेण्ड	0.79
महान एयर	0.14
मलेशियन एयरलाइंस	2.22
एम के एयरलाइंस	0.73
म्यांमार एयरवेज इंटरनेशनल	0.08
एम आ सी	0.51
नार्थ वैस्ट	0.90
नोवा एयरलाइंस	0.27
एन ओ वी एयर	0.06
ओलम्पिक एयरलाइंस	0.53
ओमान एयर	0.78
पाकिस्तान इंटरनेशनल एयरलाइन्स	0.63
फुकेट एयरलाइन्स थाइलैण्ड	0.25
फिलीपींस एयरलाइस	1.23
कतर एयरवेज	0.63
कतर एयरवेज कार्गो	1.49
कांटस एयरवेज	0.77
रायल ब्रूनी एयरवेज	0.81
रायल जोर्डेनियन एयरवेज	1.12
रायल नेपाल एयरलाइंस	1.24
सऊदी अरेबियन एयरलाइंस	4.27
स्केन्डेवियन एयरलाइंस	1.31
साउथ अफ्रीकन एयरवेज	0.08
सिंगापुर एयरलाइंस	3.98

1	2
सिंगापुर एयरलाइंस कार्गो	0.82
स्कैन एयर लिमिटेड	0.52
श्रीलंका एयरलाइंस	0.28
स्काई कैब्स	0.17
स्विस एयर	0.38
सिल्क एयर	0.28
थाई एयरवेज	6.50
ट्रेवल सर्विस एयरलाइंस	0.25
तुर्किश एयरलाइंस	2.17
तुर्कमेनिस्तान एयरलाइंस	0.64
ट्रांसमाइल एयर	0.13
ट्रांसएयरो एयरलाइंस	1.43
तारोम रोमानियन	0.36
यूनाइटेड पार्सल सर्विस	0.17
फारेन कार्गो डिफेंस एयरक्राफ्ट	7.29
यूनाइटेड अरब अमीरात	0.40
उजबेकिस्तान	1.12
विर्जिन अटलांटिक	0.24
यमन एयरवेज	0.47
वियतनाम एयरलाइंस	0.70
अन्य (10 लाख से कम)	17.64

श्री एस. के. खारवेनथन: माननीय मंत्री ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की बहुत सी विमान सेवाओं पर देयताओं की सूची दी है। यह बहुत चिंताजनक है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि हमारी सरकार भविष्य में भारी देयताओं को टालने के लिए क्या कदम उठाने जा रही है।

श्री प्रफुल पटेल: मैं माननीय सदस्य को सूचित करना चाहता हूं कि विमानसेवाओं पर देयताएं इतनी चिंताजनक नहीं है जितना इन्हें संख्याओं में बताया गया है क्योंकि अधिकांश देयताएं हमारी अपनी सार्वजनिक विमान सेवाओं पर हैं। फिर भी, हमारी नीति है कि भारत में सभी अनुसूचित विमान सेवाओं को 15 दिन का क्रेडिट दिया जाता है और निजी विमानसेवाओं के लिए, हमारी अपनी विमान सेवाओं को छोड़कर एक महीने की बिलिंग की सुरक्षा जमा पहले ही ली जाती है। इसलिए कभी-कभी इन बकायों से सही स्थिति का पता नहीं चलता। दूसरी ओर सुरक्षा जमा भी है जो निजी अनुसूचित विमान सेवाओं से प्राप्त हुई है।

श्री एस.के. खारवेनथन: मैं जानना चाहता हूं कि क्या हमारी का इस धन को न्यायालय के माध्यम से एकत्र करने के लिए कोई कार्यवाही करने का कोई विचार है।

श्री प्रफुल पटेल: जी हां। माननीय सदस्य शायद उन विमानसेवाओं की बात कर रहे हैं जो नब्बे के दशक के शुरूआती वर्षों में प्रारम्भ हुई थी और उसके पश्चात् जल्दी ही बंद हो गई। उस समय विमानपत्तन प्राधिकरण के भीतर धन एकत्र करने और सुरक्षा जमा रखने के लिए कोई नीति नहीं थी। इसलिए कुछ विमानसेवाओं पर जिन्हें बंद कर दिया गया है निश्चय ही भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की कुछ देयताएं हैं। पहले ही न्यायालय में विवाद है और इस धन की वसूली के लिए अन्य उपाय जो उपयुक्त हैं, किए जा रहे हैं।

श्री एन.एस.वी. चित्तन: माननीय मंत्री द्वारा दिए गए वक्तव्य से हमें पता चला है कि वायुदूत पर 23.70 करोड़ रुपए की देयताएं हैं। मैं उनके द्वारा दिए गए उत्तर से उद्धृत करना चाहता हूं। इसमें कहा गया है:

> "सरकार ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की फरवरी, 2005 में वायुदूत पर देयताओं को बट्टे खाते डाल दिया है।"

क्या यह उनके लिए गलत उदाहरण नहीं होगा जिन पर देयताएं हैं? वे देयताओं का भुगतान नहीं कर सकेंगे क्योंकि सरकार ने वायुदूत की देयताओं को बट्टे खाते में डाल दिया है।

श्री प्रफुल पटेल: जैसा हम सबको पता है, वायुदूत एक सार्वजनिक विमान सेवा थी और यह उन परिस्थितियों में शुरू की गई थी, मेरा विचार है अधिकांश माननीय सदस्यगण सहमत होंगे, जब हमारी सब अपने देश को प्रत्येक छोटे शहर और कस्बे से जोड़ने की इच्छा थी। दुर्भाग्य से यह बहुत सुखद अनुभव नहीं था। चूंकि विमान सेवा बंद कर दी गई है और यह सरकारी विमान सेवा है इसलिए मैं समझता हूं कि सरकार ने उस समय अपनी समझ से वायुदूत की देयताओं को बट्टे खाते डालने का निर्णय लिया था।

श्री सर्बानन्द सोनोवाल: महोदय, मैं यहां ध्यान दिलाना चाहता हूं कि कुछ महीने पूर्व माननीय मंत्री ने भारत के पूर्वोत्तर राज्यों

के संसद सदस्यों के साथ बैठक की थी जिसमें उन्होंने वायदा किया था कि गुवाहाटी से बैंकाक के लिए नियमित उड़ान होगी। उन्होंने गुवाहाटी और उसके आस-पास अंतरराष्ट्रीय स्तर का विमानपत्तन आधारभूत ढांचा बनाने का वायदा भी किया था। इस संबंध में क्या कदम उठाये गए हैं? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री जी, आपको उत्तर देने की जरूरत नहीं है। आप उन्हें अलग से सूचित कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सर्वानन्द सोनोवाल, मुझे आपके प्रश्न के साथ सहानुभूति है। परन्तु यह इस प्रश्न से संबंधित नहीं है। इसलिए, मैंने माननीय मंत्री से आपको सूचित करने का अनुरोध किया है।

उपभोक्ताओं को गैस सिलेंडरों की आपूर्ति

***103. श्री खारबेल स्वाईं:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों ने गैस एजेंसियों को उपभोक्ताओं को गैस सिलेंडरों की धीमी आपूर्ति करने का निर्देश दिया है;

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

(ग) सरकार द्वारा उपभोक्ताओं को गैस सिलेंडरों की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) से ग्राहकों को गैस सिलेंडरों की सुपुर्दगी धीमी करने के कोई अनुदेश नहीं हैं बल्कि अब सिलेंडरों के वितरण के लिए पहले की अपेक्षा अधिक कड़ी निगरानी की जाती है।

दीर्घावधिक रुझानों के आधार पर ओएमसीज ने 5 व्यक्तियों के प्रति परिवार लगभग 10 कि.ग्रा. प्रतिमास की राष्ट्रीय औसत खपत का अनुमान लगाया है अर्थात् 14.2 कि.ग्रा. का सिलेंडर लगभग 40 दिन चल सकता है। तथापि, बाजार दर बाजार और ऋतु दर ऋतु इसमें अंतर होता है। इस मानक के प्रति और ग्राहक आधार में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए यह नोट किया गया कि घरेलू एलपीजी की खपत में वृद्धि बहुत हुई है जिसका कारण केवल राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के अनधिकृत उपयोग में वृद्धि है। खपत में वृद्धि दर 2002-03 में 8.6% से 2003-04 में 13.4% बढ़ी और आगे अप्रैल, जून, 2004 के दौरान 17.5% तक वृद्धि हुई। घरेलू एलपीजी के उपयोग की निगरानी करने और इसके अनधिकृत इस्तेमाल को न्यूनतन बनाने के उद्देश्य से ओएमसीज ने जून, 2004 से अपने वितरकों को आपूर्तियों की कड़ी समय सारणी और निगरानी आरंभ कर दी है।

घरेलू एलपीजी एक राजसहायता प्रदत्त उत्पाद है। सरकारी राजसहायता के अतिरिक्त सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियां भी इस उत्पाद के लिए राजसहायता देती रही हैं। फरवरी, 2005 के एलपीजी के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के आधार पर घरेलू एलपीजी पर कुल राजसहायता प्रति 14.2 कि.ग्रा. के सिलेंडर पर 96.20 रुपये बनती है। इस प्रकार वास्तविक ग्राहकों के लिए एलपीजी की आसानी से उपलब्धि सुनिश्चित करते समय यह निगरानी करना अनिवार्य है कि राजसहायता प्रदत्त उत्पादन का विपथन वाणिज्यिक प्रयोजनों और आटो रिक्शाओं सहित आटोमोबाइलों जैसे अनधिकृत उपयोग के लिए न हो।

विपथन की समस्या के अतिरिक्त इस्पात मूल्यों में वृद्धि के कारण, विशेषकर, जनवरी, 2004 से आगे, ओएमसीज को कुछ समय के लिए एलपीजी सिलेंडरों की कमी का सामना भी करना पड़ा। तथापि, अब इसका समाधान कर लिया गया है और अब एलपीजी सिलेंडरों की कोई कमी नहीं रह गई है।

कुछ बाजारों में वितरकों को विनियमित आपूर्तियों के कारण रीफिल बुकिंग में रीफिल बुकिंग की तारीख और रीफिल की आपूर्ति की तारीख के बीच समयान्तर हो सकता है। तथापि, ऐसे मामलों में आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई ओएमसीज द्वारा की जाती है।

श्री खारबेल स्वाईं: माननीय मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर से प्रतीत होता है कि हाल ही में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों में घरेलू रसोई गैस के अनधिकृत उपयोग की कड़ाई से निगरानी करने के लिए उत्साह में वृद्धि हुई है।

परन्तु रा.ज.ग. सरकार के दौरान मलिन बस्तियों में भी रसोई गैस की बिक्री का रसोई गैस कंपनियों द्वारा विपणन किया जा रहा था। इसलिए, मेरा प्रश्न यह है। आजकल नई नीति क्यों अपनाई जा रही है और क्या यह सच है कि तेल विपणन कंपनियां ग्राहक आधार बढ़ाने में रुचि नहीं दिखा रही हैं और वे 21 दिन से पूर्व दूसरे सिलिंडर की आपूर्ति नहीं कर रही हैं?

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, यद्यपि एक बार फिर मुझे अपने टक्कर के प्रतिपक्षी के साथ तर्क-वितर्क करने का मौका मिला है परन्तु मैं यही कहूंगा कि उन्हें बहुत गलत जानकारी दी गई है। रसोई गैस के उपभोग में चिंताजनक स्तर तक वृद्धि शुरू हो गई है। यह वर्ष 2002-2003 में जब 8.6 प्रतिशत थी जबकि अगले ही वर्ष यह बढ़कर 13.4 प्रतिशत हो गई है अप्रैल-जून, 2004 के माह में यह अपने उच्चतम स्तर 17.5 प्रतिशत तक पहुंच गयी। इसकी औसत बाजार उपभोग पद्धति अथवा उपभोक्ता स्तर में वृद्धि के द्वारा अथवा नए सिलिंडरों की आवश्यकता के द्वारा गणना नहीं की जा सकी। इसे घरेलू रसोई गैस के गैर-घरेलू उपभोक्ताओं की ओर अनधिकृत विपथन द्वारा ही आंका गया था।

इसीलिए, हमने बहुत कड़ी निगरानी की है जिसके परिणामस्वरूप 17.5 प्रतिशत के आंकड़े अप्रैल से दिसम्बर, 2004 की अवधि में गिरकर 10.9 प्रतिशत आ गए हैं और इस बात पर जोर दिया जाना चाहिए। यद्यपि हमने घरेलू रसोई गैस का उपयोग घटाया है परन्तु वास्तव में 2003-2004 में हमारे द्वारा दिए जा रहे रसोई गैस के कनेक्शनों की संख्या बढ़ गई है जब लगभग 72 लाख नए उपभोक्ताओं का नामांकन किया गया था। इस वर्ष 2004-2005 में यह अनुमान है कि हमने नए उपभोक्ताओं की संख्या में थोड़ी वृद्धि करके 76 लाख तक पहुंचा दिया है।

अत: यह कहना बिल्कुल असत्य होगा कि किसी भी तरह वास्तविक ग्राहकों के लिए रसोई गैस कनेक्शन या रसोई गैस की आपूर्ति में कोई कमी आई है। परन्तु मैं माननीय सदस्य से आग्रह करूंगा कि अवैध रूप से रसोई गैस प्राप्त करने वाले लोगों का मामला न उठायें।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, मैं वास्तव में यहां उनका मामला नहीं उठा रहा। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि घरेलू उपभोक्ताओं को रसोई गैस डीलरों या तेल विपणन कंपनियों द्वारा 21 दिन से पहले रसोई गैस सिलेंडरों की आपूर्ति मना किया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इस मामले को देखें। यह देश की एक वास्तविक समस्या है।

मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न यह है—वर्ष 2003-2004 और 2004-2005 के दौरान घरेलू रसोई गैस पर सरकार द्वारा कुल कितनी राजसहायता दी गयी; अगले वित्तीय वर्ष में कितनी राजसहायता दिये जाने का प्रस्ताव है; और यदि वर्ष 2004-2005 की वर्ष 2005-2006 से तुलना की जाए तो सरकार द्वारा दी जाने वाली राजसहायता में कितनी वृद्धि या कमी हुई है।

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, मैं बिना किसी आधार के इस सभा में लगाये जा रहे आरोप का विरोध करता हूं। यदि माननीय सदस्य के पास उनके मुद्दे का औचित्य सिद्ध करने वाली कोई सूचना है तो मैं आग्रह करूंगा कि मेरे मंत्रालय को इसकी जानकारी दें क्योंकि यह एक कर्तव्य है और तेल विपणन कम्पनियों द्वारा वास्तविक ग्राहकों को घरेलू रसोई गैस उपलब्ध कराकर इस कर्तव्य का निर्वहन किया जा रहा है। परन्तु इसके साथ ही यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि पिछली सरकार के शासन में इसके तीव्र अवैध विपथन को पकड़ा जाए और अंतत: रोका जाए।

श्री खारबेल स्वाईं: यह वास्तव में कोई बिना आधार के लगाया जा रहा आरोप नहीं है। मैं आग्रह कर रहा हूं और यदि वे इस बारे में सूचना चाहते हैं तो मैं दे सकता हूं। परन्तु यह न कहें कि यह बिना किसी आधार के लगाया जा रहा आरोप है। ऐसा नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: हर किसी को अपनी राय रखने का अधिकार है।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, क्या मैं दूसरे अनुपूरक प्रश्न का जवाब दे सकता हूं। इन्होंने एक आरोप लगाया है और एक असंबंधित प्रश्न पूछा है *...(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: यह असंबंधित नहीं बल्कि एक पूर्णतया संबंधित प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: आप दोनों के बीच घनिष्ठ मैत्री के कारण यह प्रश्न पूछा गया है।

...(व्यवधान)

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, मैं यह बताना चाहता हूं कि वास्तव में राजसहायता की मात्रा में पर्याप्त बढ़ोत्तरी हुई है बजट के माध्यम से नहीं बल्कि हमारे सरकारी क्षेत्र द्वारा वहन की गई वसूलियों के माध्यम से इसमें बढ़ोतरी हुई है।

वर्ष 2002-03 के दौरान 5430 करोड़ रुपये तक की कम वसूली हुई जो कि वर्ष 2003-04 में बढ़कर 9274 करोड़ रुपये हो गई। यह मिट्टी के तेल और रसोई गैस दोनों के संबंध में है। इस वर्ष सबसे अधिक 18,000 करोड़ रुपये है। विशेषकर रसोई गैस के संबंध में वर्ष 2002-03 में यह 3363 करोड़ से बढ़कर 5523 करोड़ तक पहुंच गयी और अगले वर्ष अर्थात् 2003-04, दिसम्बर तक यह बढ़कर 6404 करोड़ रुपये हो गई। इस वर्ष इसके बढ़कर 8700 करोड़ रुपए हो जाने की सम्भावना है। अत: हम सरकार की तरफ से इस संबंध में बहुत से उपाय कर रहे हैं। जब विपक्ष सत्ता में था विशेषकर उस समय के

12 प्रतिशत सीमाशुल्क और उत्पाद शुल्क को बजट में घटा कर हम शून्य पर ले आये हैं। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्यों, विशेषकर विपक्ष के संसद सदस्यों द्वारा इस बात को मान्यता देनी चाहिए कि घरेलू रसोई गैस और सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत मिट्टी के तेल के ग्राहकों के हितों की रक्षा के लिए बढ़ी हुई राजसहायता को सरकार और तेल विपणन कम्पनियों द्वारा वहन किया जा रहा है।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, उन्हें समझ आ गया होगा कि यह कोई असंबंधित प्रश्न नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: मैं जानता हूं कि आपकी विशिष्ट मैत्री के कारण आपको प्रश्न का विस्तृत जवाब मिलेगा।

श्री एल. राजगोपाल: चूंकि रसोई गैस एक राजसहायता प्राप्त उत्पाद है और घाटा कम करने के लिए यह स्वाभाविक ही है कि तेल कम्पनियां और अधिकारी सिलेंडरों की आपूर्ति को सीमाबद्ध करें। अत: मैं माननीय मंत्रीजी से यह जानना चाहता हूं कि हाल ही में रसोई गैस सिलेंडरों की कम आपूर्ति के लिए जिम्मेदार कंपनियों और अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है ताकि यह पता चल सके कि सरकार हरेक को उसके अच्छे एवं बुरे कार्यों के लिए उत्तरदायी बना रही है।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, अभी-अभी प्रश्न पूछने वाले माननीय सदस्य की औद्योगिक पृष्ठभूमि के कारण, इस सभा के बहुत कम सदस्य ऐसे होंगे जो कि स्टील की कीमतों में बढ़ोतरी के महत्व को उनसे अधिक समझते हों। जब उनके महाप्रबंधक उन्हें यह बताने में असमर्थ रहे हैं तो क्या मैं उन्हें यह स्मरण कराऊं कि बोकारो के अलावा दिसम्बर 2003 के 17,600 रुपये प्रति मीट्रिक टन से बढ़कर आज 2005 में स्टील की कीमत 26,600 प्रति मीट्रिक टन हो गई है। इस तीव्र वृद्धि के कारण सिलेंडरों के आपूर्तिकर्ताओं ने सिलेंडरों की आपूर्ति न करने का निर्णय लिया और उसका कारण यह था कि पिछली सरकार पुरानी संविदा में कीमतों में वृद्धि की शर्त सम्मिलित करने में असफल रही। अत: हमें ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ा जबकि सिलेंडर निर्माताओं ने स्टील की कीमतों में तीव्र वृद्धि के कारण सिलेंडरों की आपूर्ति करने से मना कर दिया।

श्री एल. राजगोपाल: एक वर्ष पहले भी यह 26,000 रुपए प्रति मीट्रिक टन था।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, आप सूचना नहीं दे सकते।

श्री मणि शंकर अय्यर: नहीं महोदय, वह बिल्कुल गलत बात कह रहे हैं। मुझे खेद से यह कहना पड़ रहा है कि उनकी बात पूर्णतया गलत है। फरवरी 2002 में स्टील की कीमत 9,975 रुपए प्रति मीट्रिक टन थी। मैं इस बात से सहमत हूं कि मार्च 2003 तक कीमतें बढ़कर 17,580 रुपए प्रति मीट्रिक टन हो गयी और फिर इसमें गिरावट आयी। मैंने अभी दिसम्बर 2003 के आंकड़े दिये हैं जो कि 17,600 रुपए प्रति मीट्रिक टन है ...*

अध्यक्ष महोदय: यह भाग कार्यवाही-वृत्तांत में नहीं जाएगा। हमें महाप्रबंधकों सहित हर व्यक्ति से सूचना प्राप्त करनी है।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: अध्यक्ष महोदय, एक समय था जब 1992-93 के बाद हम संसद सदस्यों को एक बुकलेट दी जाती थी ताकि वे अपने क्षेत्र में गैस मांगने वाले लोगों को गैस दे सकें—इतनी स्केयरसिटी थी। हमारी सरकार आने के बाद सबको तुरंत गैस सिलेंडर्स की सप्लाई की गई। मैं मंत्री जी द्वारा दिए गए सवाल के जवाब से सहमत नहीं हूं। सवाल के जवाब से असहमत होना मेरा अधिकार है। अभी-अभी आपने बताया कि 2003-04 में ...*(व्यवधान)* मेरी बात समझने की कोशिश करें। मैं लोगों से संबंधित मुद्दा उठा रहा हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ऐसा न करें। हम केवल तीन प्रश्न ही ले पाये हैं। यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप बोलिए। आप एक वरिष्ठ सांसद हैं और ऐसी बातों की उपेक्षा की जा सकती है।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: अभी-अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि वर्ष 2003-04 में 76 लाख ज्यादा कनेक्शन दिये गए, जो अच्छी बात है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या वे सब अनआथोराइज्ड हैं? आपने अपने जवाब में कहा है कि आज जो स्केयरसिटी है, वह अनआथोराइज्ड कनेक्शन्स के कारण है। सवाल यह नहीं है। हम सब सदस्य जनता से जुड़े हुए यहां बैठे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री पाठक, आपका प्रश्न हो गया है।

श्री हरिन पाठक: महोदय, मुझे अपना प्रश्न पूरा करने दीजिए।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

प्रतिदिन हमारे यहां बुलकेट की मांग उठने लगी है कि हमें कूपन दिये जाएं, हमें गैस चाहिए क्योंकि आज गैस का रजिस्ट्रेशन बंद हो गया है। फर्स्ट सिलेंडर भी नहीं मिल रहा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाईं ने ठीक ही कहा है कि प्रतीक्षा अवधि 21 दिन की है।

मेरा प्रश्न मंत्रीजी द्वारा दिये गए जवाब के अंतिम पैरा से संबंधित है। माननीय मंत्रीजी ने यह कहा है और स्वीकार किया है कि:

> ''कतिपय बाजारों में वितरकों को की जा रही विनियमित आपूर्ति के कारण पुनर्भरण बुकिंग हेतु भीड़ के कारण पुनर्भरण बुकिंग की तारीख तथा पुनर्भरण के बाद आपूर्ति की तारीख के बीच कुछ समय लग सकता है। तथापि, ऐसे मामलों में तेल विपणन कम्पनियों (ओ.एम.सीज़) द्वारा आवश्यक उपचारात्मक कार्रवाई की जाती है।''

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूं कि इस मुद्दे पर किस तरह की आवश्यक कार्रवाई की जा रही है। कृपया इस राष्ट्र तथा संसद को इस बारे में बतायें।

[हिन्दी]

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य को स्पष्टीकरण देना चाहता हूं कि अनआथोराइज्ड कनैक्शन्स और अनआथोराइज्ड यूज में अंतर होता है। जहां तक कनैक्शन्स देने का सवाल है, एलपीजी के उपभोक्ताओं की संख्या दिसम्बर 2004 तक 8 करोड़ 27 लाख हो चुकी थी। इस साल उपभोक्ताओं की संख्या में, जितनी वृद्धि हुई है, उतने पहले कभी नहीं हुई। एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर्स की संख्या में, जहां इन्होंने एक साल में 423 और फिर 415 का इजाफा किया था, वहीं हमने इस साल तकरीबन 640 से ज्यादा डिस्ट्रीब्यूटर्स नियुक्त किए हैं। आप यह न समझें कि जिन उपभोक्ताओं को गैस पहुंचानी चाहिए, हम उनको गैस नहीं पहुंचा रहे हैं। ...*(व्यवधान)* हम उनको गैस पहुंचा रहे हैं। लेकिन उसका दुरुपयोग हो रहा है।

श्री अशोक प्रधान: आज सिलेंडर मिल नहीं रहे हैं। दोबारा से उनकी ब्लैकमार्केटिंग शुरू हो गई है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री अशोक प्रधान, यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है। यहां कही जा रही बात से आप सहमत नहीं हैं। यह क्या बात है?

...*(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: महोदय, मंत्री महोदय द्वारा दिया गया जवाब बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्रियों को जवाब देने का अधिकार है और आपको प्रश्न से संबंधित अनुपूरक प्रश्न पूछने का परन्तु प्रश्न का जवाब दिये जाने के बीच इस तरह आप कोई निर्णय नहीं दे सकते। इस मुद्दे पर कोई निर्णय कैसे लिया जा सकेगा?

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री मल्होत्रा, कृपया ऐसे न करें। पाठकजी ने बड़े सारगर्भित और निश्चयात्मक तरीके से अपने विचार व्यक्त किये है। पाठकजी मुझे विश्वास है कि आपको किसी समर्थक की आवश्यकता नहीं है।

[हिन्दी]

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, मैंने कहा कि दुरुपयोग बढ़ने के कारण, हमने इस पर नियंत्रण रखने के लिए कुछ ठोस कदम उठाए हैं। जैसे-जैसे हम इसे नियंत्रण में ले आएंगे, जो आपके जमाने में नहीं हुआ करता था, इसीलिए इसका दुरुपयोग बढ़ गया। ...*(व्यवधान)*

श्री अशोक प्रधान: अध्यक्ष महोदय, गैस की ब्लैकमार्केटिंग दोबारा शुरू हो गई है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब श्री उमर अब्दुल्लाह।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं पहले ही एक अन्य माननीय सदस्य का नाम पुकार चुका हूं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया कुछ भी न लिखें। श्री उमर अब्दुल्लाह के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: किसी विशेष मामले को उठाने का एक तरीका होता है और आप वह जानते हैं। आप इसके लिए सूचनाएं दे सकते हैं।

...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक: महोदय, किस प्रकार की आवश्यक कार्रवाई की जा रही है? *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है। मैं पहले ही एक अन्य माननीय सदस्य को प्रश्न पूछने के लिए बुला चुका हूं। अब श्री उमर अब्दुल्लाह।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। ठीक है। अगर आपको इनका जवाब पसंद नहीं है तो आप इसे यहां उठाने का तरीका जानते हैं। अत: कृपया बैठ जाइये।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री मणिशंकर अय्यर: एक्शन एक ही हो सकता है। *...(व्यवधान)* जरा सब्र कीजिए। आप जवाब का इंतजार तो कीजिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

श्री मणि शंकर अय्यर: आप जानना चाहते हैं कि नैसेसरी एक्शन क्या लिया जा रहा है। *...(व्यवधान)* मैं बताना चाहता हूं कि जहां कुछ विलंब हो रहा हो, वहां यह एक्शन होना चाहिए कि उस विलंबता को कम करके मिटा दें। इसके अलावा और क्या एक्शन लिया जा सकता है? *...(व्यवधान)*

लेकिन साथ-साथ हमें यह भी देखना है कि दुरुपयोग के पक्ष में किसी प्रकार की बात आपकी तरफ से न आए। हमें दुरुपयोग को रोकना है और दुरुपयोग को रोकने के लिए यदि उसके कारण थोड़े समय के लिए जैन्यून उपभोक्ता को गैस न मिले *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री उमर अब्दुल्लाह द्वारा पूछे जाने वाले अनुपूरक प्रश्न के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

श्री उमर अब्दुल्लाह: अध्यक्ष महोदय, हाल ही में कश्मीर घाटी में हुई बर्फबारी ने खराब मौसम में लोगों के लिए आवश्यक वस्तुएं उपलब्ध कराने की सरकार की सक्षमता की पोल खोल दी है। घाटी में स्थिति इतनी खराब हुई कि कालाबाजारी के तहत रसोई गैस सिलेंडर 600 से 700 रुपये प्रति सिलेंडर के मूल्य पर बिके, जिससे आम आदमी को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। यहां तक कि परसों भी रसोई गैस डिपुओं के सामने गैस पुनर्भरण हेतु दो-तीन किलोमीटर लम्बी लाइनें लगी थी।

मैं माननीय मंत्री महोदय से दो भागों में अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहता हूं। (क) क्या मंत्री महोदय कश्मीर घाटी के लोगों की कठिनाइयां दूर करने के लिए आपात आधार पर रसोई गैस सिलेंडर वितरण में तीव्रता लाने पर विचार करेंगे? (ख) क्या मंत्री महोदय यह सुनिश्चित करने के लिए कोई दिशानिर्देश लाने पर विचार करेंगे कि कश्मीर घाटी में शरद काल हेतु रसोई गैस सिलेंडरों का पर्याप्त भंडार हो ताकि खराब मौसम में जब मार्ग बंद हो जाए तो पर्याप्त आपूर्ति उपलब्ध हो सके और ऐसी कालाबाजारी न हो व लोगों को कठिनाइयों का सामना न करना पड़े?

श्री मणि शंकर अय्यर: (क) जी हां। (ख) ऐसे दिशानिर्देश पहले से ही विद्यमान हैं परन्तु कश्मीर घाटी में कुछ दिन पहले घटी अभूतपूर्व विनाशकारी घटना की सम्भावना के बारे में किसी दिशानिर्देश से ध्यान नहीं रखा जा सकता। रसोई गैस की आपूर्ति के संबंध में सामान्य स्थिति बहाल करने के लिए हम निश्चित तौर पर शीघ्रातिशीघ्र हरसम्भव उपाय करेंगे। इस मुद्दे पर ध्यान दिलाने के लिए मैं आपका आभारी हूं। मंत्रालय द्वारा इसे प्राथमिकता दी जाएगी।

श्री उमर अब्दुल्लाह: क्या मैं यह बात इसमें जोड़ सकता हूं कि पहले न्यूनतम 30 से 45 दिनों की पेट्रोलियम उत्पादों व रसोई गैस की आपूर्ति का भंडार रखने की प्रक्रिया अपनायी जाती थी। स्पष्ट है कि इस बार इस आपूर्ति की व्यवस्था नहीं रखी गयी। क्या मंत्री जी इस प्रक्रिया को फिर से शुरू करने पर विचार करेंगे?

श्री मणि शंकर अय्यर: मुझे खेद है कि मैं इस बात को स्वीकार नहीं कर सकता। यह सम्भव हो सकता है कि खराब मौसम और अत्यधिक बर्फबारी के कारण भंडार डिपुओं, जहां कि रसोई गैस सिलेंडरों का भंडारण किया जाता है, से आपूर्ति उपभोग किये जाने वाले स्थान विशेष पर नहीं पहुंच पायी हो। फिर भी आरोप लगाया गया है तो इसकी जांच करायी जाएगी।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार: अध्यक्ष महोदय, मूल प्रश्न उपभोक्ताओं को गैस सिलिंडर्स की धीमी आपूर्ति और समय पर आपूर्ति सुनिश्चित करने के बारे में पूछा गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जितने वजन का सिलिंडर गैस सहित रहना चाहिए, उतना वह नहीं मिल पाता है, खासकर गैस सिलिंडर की चोरबाजारी प्रमुखता पर है। मैं जानना चाहता हूं कि जिस प्रकार देश के कुछ बड़े महानगरों में गैस की सप्लाई पाइपलाइनों से घरों में होती है, क्या उत्तर प्रदेश में भी गैस की सप्लाई आप पाइपलाइनों द्वारा घरों में देने पर विचार करेंगे?

श्री मणि शंकर अय्यर: जहां तक सिलिंडरों में कम गैस होने का सवाल है, यदि इल्जाम एक तफसील में हमारे सामने पेश किया जाए तो उसकी अवश्य जांच होगी लेकिन ऐसे ही बड़े पैमाने पर कह देना कि हर जगह गैस सिलिंडर समय पर नहीं मिल रहा है, मुझे नहीं लगता है कि यह संभव है। *...(व्यवधान)*

श्री रघुनाथ झा: अध्यक्ष महोदय, हर जगह जांच करवाई जाए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: पहले जवाब पूरा होने दीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपको रघुनाथ झा को जवाब नहीं देना है बल्कि आप उन्हें जवाब दें।

[हिन्दी]

श्री मणि शंकर अय्यर: यदि झा साहब या किसी अन्य माननीय सदस्य के पास कोई स्पेसिफिक सूचना हो, जिसके आधार पर हम जांच करवा सकते हैं, तो हम जांच करेंगे। जहां तक पाइप लाइनों द्वारा गैस को हर घर में पहुंचाने का सवाल है, हमने एक ऐसी पालिसी बना दी है, जिसके अनुसार 11 शहर हैं जिनकी हमने पहचान कर ली है और जहां पाइपलाइनों द्वारा घरों तक गैस पहुंचाने का हमारा प्रयास है। इन 11 शहरों तक गैस पहुंचाने के लिए हमें गैस की उपलब्धता की आवश्यकता है और जो इंफ्रास्ट्रक्चर उसमें लगना है, उसे लगाने की भी आवश्यकता है। *...(व्यवधान)*

श्री रघुनाथ झा: वे 11 शहर कौन-कौन से हैं? *...(व्यवधान)*

श्री मणि शंकर अय्यर: यह सवाल इस मूल सवाल से जुड़ा हुआ नहीं है लेकिन यह सूचना बार-बार सदन को दी गई है और मैं चिट्ठी के द्वारा माननीय सदस्य को यह सूचना पहुंचा दूंगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: धीरज का परिणाम हमेशा अच्छा होता है। आपमें धैर्य क्यों नहीं है?

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, जैसा मंत्री महोदय ने यहां दो बिन्दुओं का जिक्र किया है—पहली बात यह है कि पांच आदमियों के परिवार के लिए इन्होंने 21 दिन तक की अवधि निश्चित की है, लेकिन शहरी और ग्रामीण इलाकों के जीवन में अन्तर है। शहर में पांच आदमी का परिवार इससे चल सकता है, लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों में संयुक्त परिवार व्यवस्था होने के कारण यह पर्याप्त नहीं है। दूसरी बात, जिसका मंत्री जी ने जिक्र किया है, वह है गैस का विपणन। पिछली सरकार के समय ग्रामीण इलाकों में काफी वितरक बहाल किए गए थे। जो आज इनकी विपणन व्यवस्था है.....

अध्यक्ष महोदय: इस तरह लम्बा प्रश्न करते रहेंगे तो समय भी खत्म हो जाएगा और जवाब भी नहीं मिलेगा।

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, मैं व्यावहारिक बात कह रहा हूं। वहां विपणन व्यवस्था में जो पुराने विक्रेता और पदाधिकारी हैं—दोनों मिलकर ग्रामीण इलाकों के नए विक्रेताओं को गैस की आपूर्ति नहीं कर पाते हैं जिसकी वजह से कमियां उत्पन्न होती हैं। इसी कारण ग्रामीण इलाकों में उपभोक्ताओं को गैस सिलेण्डर समय पर नहीं मिलता है। मैं जानना चाहता हूं कि विपणन व्यवस्था में यह जो त्रुटि है, उसे दूर करने के लिए आप क्या कदम उठाने जा रहे हैं? ग्रामीण इलाकों में पांच से ज्यादा सदस्यों का परिवार मानते हुए, 21 दिन की अवधि को परिवर्तित किया जाना चाहिए।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, मैं माननीय सदस्य का ध्यान उत्तर की दूसरी पंक्ति की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जिसे इन्होंने पढ़ा नहीं है। इसमें लिखा है—

[अनुवाद]

"तथापि विभिन्न बाजारों और मौसम में इसमें अन्तर रहता है।"

[हिन्दी]

हमने पहले ही यह मान लिया है कि जहां आम तौर पर एक परिवार में दस किलोग्राम गैस का इस्तेमाल होता है, हो सकता है कि देश में कुछ ऐसे इलाके हों, जहां उसकी आपूर्ति उससे कम या ज्यादा हो सकती है। सप्लाई पर मौसम का भी असर पड़ सकता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि सवाल का जवाब भी उतने ही ध्यान से पढ़िए जितने ध्यान से आप सवाल को पढ़ते हैं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि चूंकि कुछ दिक्कतें आई थीं *...(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी सिर्फ सरकारी पदाधिकारियों द्वारा लिखी हुई बातों को पढ़ते हैं। इन्हें व्यावहारिक बातों का ज्ञान नहीं है, इनसे शिक्षा लेने की जरूरत नहीं है।

श्री मणि शंकर अय्यर: व्यवहारिक बातों का ज्ञान आपमें कम हैं। आप नहीं जानते हैं कि अब नीति बदल गयी है ...(व्यवधान) आप जवाब को सही तरीके से पढ़ते नहीं हैं और न ही आपको यह जानकारी है कि नीति बदल गयी है, फिर भी आप हम पर आरोप लगाते हैं कि हमें व्यावहारिक ज्ञान नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: मेरी बात सुनिए। हम उनको भी बोलेंगे, थोड़ा धीरज रखिए।

[अनुवाद]

मैं आपकी सहायता करने की कोशिश कर रहा हूं।

मैं केवल यह अपील कर रहा हूं कि यह 'प्रश्नकाल' है और एक महत्वपूर्ण अवधि है। हमारे पास इसके लिए मात्र एक घंटा है। आज भी कुछ समय बर्बाद हुआ। अतएव केवल विशिष्ट प्रश्न पूछे जाएं और उनका जवाब भी विशिष्ट होना चाहिए। हमें व्यक्तिगत बातों में नहीं पड़ना चाहिए। आप भी कोई ऐसी टिप्पणी मत कीजिए; केवल सूचना मांगी जानी चाहिए। मुझे विश्वास है कि अनुभवी मंत्री महोदय और अनुभवी संसद सदस्य श्री प्रभुनाथ सिंह, जो कि एक सहयोगी सांसद हैं सदैव आपस में सामंजस्य बिठा सकते हैं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं इस मामले को देखूंगा। यदि कुछ भी असम्मानजनक हुआ तो उसे कार्यवाही-वृत्तांत से हटा दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार: अध्यक्ष जी, इस विषय पर आधे घंटे की चर्चा होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: इसका प्रस्ताव लाइए, आपको किसने मना किया है।

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, हमें उत्तर नहीं मिला।

[अनुवाद]

कुमारी ममता बनर्जी: महोदय, मैं एक प्रश्न पूछने का अवसर दिये जाने के बारे में पूछ रही थी। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि आप शुरू से ही मुझे एक भी प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दे रहे। यह क्या है? यह तो ज्यादती है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

मिट्टी के तेल और डीजल पर राजसहायता

***104. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि डीजल और मिट्टी के तेल के मूल्यों में जल्दी-जल्दी वृद्धि होने के कारण विषेष रूप से गुजरात में छोटे और सीमान्त तटीय मछुआरों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो उनकी कठिनाइयों को कम करने के लिए क्या राहत उपाय किय जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार मछुआरों के लिए मिट्टी के तेल और डीजल पर राजसहायता बढ़ाने का है;

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

(ङ) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों ने अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धि के बावजूद अप्रैल, 2002 से पीडीएस मिट्टी तेल के बिक्री मूल्यों में वृद्धि नहीं की है। पीडीएस मिट्टी तेल एक राजसहायता प्राप्त उत्पाद है और सरकारी राजसहायता के अतिरिक्त तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम इस उत्पाद के लिए राजसहायता देने के पर्याप्त बोझ का वहन कर रहे हैं। पीडीएस मिट्टी तेल का राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों का आबंटन, राजसहायता प्राप्त दरों पर किया जाता है जो हकदार ग्राहकों तक इस उत्पाद को पहुंचाने के लिए अपने स्वयं के प्रबंध करती हैं। इसके अतिरिक्त 19.8.2004 से प्रभावी करते हुए पीडीएस मिट्टी तेल पर

उत्पाद शुल्क में 4% और सीमा शुल्क में 5% की कमी की गई है। बजट 2005-06 में पीडीएस मिट्टी तेल पर सीमा शुल्क कम करके 5% से शून्य और उत्पाद शुल्क 12% से शून्य कर दिया गया है।

(ख) सरकार ने एचएसडी के अंतराष्ट्रीय मूल्यों में अपूर्व वृद्धि और उतार-चढ़ाव के असर पर काबू पाने के लिए अनेक राजकोषीय उपाय किए हैं। 16.6.2004 से प्रभावी करते हुए डीजल पर उत्पाद शुल्क में 3% की कमी की गई। बाद में 19.8.2004 से प्रभावी करते हुए डीजल पर उत्पादन शुल्क में और 3% की और सीमा शुल्क में 5% की कमी की गई। जहां तक डीजल का संबंध है, घरेलू डीजल मूल्य 4/5 नवंबर, 2004 की मध्यरात्रि से स्थिर कर दिए गए हैं।

(ग) से (ङ) कृषि मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित ''एचएसडी पर मछुआरा विकास छूट'' योजना में 20 मीटर से कम लंबाई के मछली पकड़ मशीनीकृत पोतों द्वारा प्रयुक्त डीजल के लिए 1.50 रुपये प्रति लीटर की राजसहायता का प्रावधान है।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा देश में मिट्टी तेल की मांग का वैज्ञानिक आकलन आरंभ करने के लिए राष्ट्रीय अनुप्रयुक्त आर्थिक अनुसंधान परिषद (एनसीएईआर) का गठन किया है। यह ऐसी कवायद है जो पहले नहीं की गई और उनकी रिपोर्ट प्राप्त होने (प्रत्याशित तारीख, मध्य मई) पर मछुआरा जनता सहित समाज के विभिन्न वर्गों के लिए मिट्टी तेल के मूल्य निर्धारण और आपूर्ति के बारे में निर्णय लिए जाएंगे।

जहां तक डीजल मूल्यों का संबंध है, इनका लगातार पुनरीक्षण किया जाता है।

यात्रा नियमों में छूट

***105. श्री कीर्ति वर्धन सिंह:**
श्रीमती निवेदिता माने:

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

(क) क्या उद्गम और गंतव्य स्टेशनों के बीच में पड़ने वाले स्टेशनों से यात्रा आरंभ करने वाले यात्रियों हेतु सरकार ने यात्रा नियमों में छूट देने की घोषणा की है जैसा कि 9 जनवरी, 2005 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और नियमों में छूट देने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे की इस छूट ने सामान्य/आरक्षित टिकट धारक यात्रियों की परेशानियों को बढ़ा दिया है;

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

(ङ) क्या सामान्य टिकट धारक यात्रियों को रेलगाड़ी में बैठने से पहले रेल टिकट निरीक्षकों (टी टी ईज) से पूर्व अनुमति लेनी होगी;

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा प्रत्येक स्टेशन पर रेलगाड़ियों में टिकट निरीक्षकों की उपस्थिति सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने हैं; और

(छ) रेलवे के इस कदम के कारण यात्रियों को होने वाली परेशानियों से बचाने के लिए सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक उपाए किए गए हैं/किए जाने हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (छ) मध्यवर्ती स्टेशनों से चढ़ने वाले ऐसे यात्रियों के लिए जिनके पास प्रतीक्षा सूची में दर्ज अथवा आरक्षित टिकट नहीं होते, 1 जनवरी, 2005 से बोर्डिंग नियमों में थोड़ा परिवर्तन किया गया है जिसके अनुसार ऐसे यात्री पहले की तरह प्लेटफार्म टिकट नहीं खरीदेंगे बल्कि अपनी इच्छानुसार द्वितीय अथवा प्रथम श्रेणी के यात्रा टिकट खरीदेंगे. ऐसे यात्री जिनके पास आरक्षित/प्रतीक्षा सूची वाले टिकट हैं, उनके लिए गाड़ी में सवार होने के नियमों में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। ये फेर-बदल प्रशासनिक हित में किए गए थे।

यात्रियों को इससे किसी प्रकार की असुविधा होती प्रतीत नहीं हो रही है, क्योंकि उन्हें प्लेटफार्म टिकट की अपेक्षा अब किसी भी चालू बुकिंग काउंटर से अपना यात्रा टिकट खरीदना होता है। जहां तक चल टिकट परीक्षक (टी टी ई) से अनुमति लेने का प्रश्न है, बोर्डिंग प्रक्रिया में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है, क्योंकि किसी भी यात्री को, चाहे उसके पास टिकट है अथवा नहीं, आरक्षित डिब्बे में टी.टी.ई. की अनुमति के बिना चढ़ने की अनुमति नहीं दी जाती, जब तक कि उसके पास उस सवारी डिब्बे में चढ़ने के लिए पुष्ट आरक्षित टिकट न हो।

सवारी डिब्बों में टिकट जांचकर्ताओं की उपलब्धता में वृद्धि करने के लिए रेलवे ने निम्नलिखित उपाय किए हैं:

(1) टिकट जांचकर्ता कर्मचारियों के अतिरिक्त पद सृजित किए जा रहे हैं।

(2) टिकट जांचकर्ता संवर्ग में रिक्तियों को भरा जा रहा है।

[हिन्दी]

स्मारकों के संरक्षण तथा अभिलेखागारों/संग्रहालयों के रख-रखाव के लिए नीति

***106. श्री मुनव्वर हसन:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) स्मारकों के संरक्षण तथा अभिलेखागारों/संग्रहालयों के रख-रखाव के लिए सरकार ने क्या नीति बनाई है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार को विभिन्न राज्य सरकारों से अपने राज्यों के ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक महत्व की पांडुलिपियों के संरक्षण हेतु वित्तीय सहायता हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष प्रदान की गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा देश में विशेषकर दिल्ली तथा उत्तर प्रदेश में ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक महत्व की पांडुलिपियों की सुरक्षा तथा संरक्षण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण का मुख्य उत्तरदायित्व संरक्षित स्मारकों का संरक्षण करना है। प्राचीन स्मारक और पुरातत्व स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 में इन उत्तरदायित्वों का निर्धारण किया गया है।

सार्वजनिक रिकॉर्ड अधिनियम, 1993 के तहत भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार पुरातत्वीय रिकॉर्डों का संग्रह और संरक्षण करता है।

पांडुलिपियों को सुरक्षित रखने और संरक्षित करने के उद्देश्य से 2003 में एक राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन की स्थापना की गई थी।

संरक्षण के क्षेत्र में प्रशिक्षण प्रदान करने के उद्देश्य से राष्ट्रीय संग्रहालय संस्थान, नई दिल्ली और राष्ट्रीय सांस्कृतिक सम्पदा संरक्षण अनुसंधान प्रयोगशाला (एन आर एल सी), लखनऊ की स्थापना की गई है। सरकार महत्वपूर्ण संग्रहालयों जैसे राष्ट्रीय संग्रहालय, भारतीय संग्रहालय, सालारजंग संग्रहालय, इलाहाबाद संग्रहालय इत्यादि का रख-रखाव करती है जहां प्राचीन कला-वस्तुओं, संग्रह, प्रदर्शन और संरक्षण किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, संस्कृति मंत्रालय अन्य संग्रहालयों को वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान करता है।

(ख) जी, हां।

(ग) जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

(घ) भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार भंडारण सुविधाओं में सुधार करने, बेहतर रिकॉर्ड प्रबंधन और कम्प्यूटरीकरण के लिए राज्य अभिलेखागारों और गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

पिछले तीन वर्षों के दौरान, भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार ने दिल्ली में पांच गैर-सरकारी संगठनों को 13,95,000 रु. और; पांच सरकारी संगठनों को 18,75,000 रु., तथा उत्तर प्रदेश में आठ गैर-सरकारी संगठनों को 6,60,000 रु. निर्मुक्त किए हैं।

राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन ने विभिन्न राज्यों के 27 पांडुलिपि संसाधान केन्द्रों और 20 पांडुलिपि संरक्षण केन्द्रों को नामोद्दिष्ट किया है। उत्तर प्रदेश में तीन क्षेत्रीय पांडुलिपि संरक्षण केन्द्र पहले से ही विद्यमान हैं। दिल्ली क्षेत्र में पांडुलिपि संरक्षण केन्द्र उपचारात्मक और निवारक दोनों ही प्रकार के संरक्षण और परिरक्षण के कार्य करता आ रहा है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रदान की गई वित्तीय सहायता के ब्यौरे

2001-2002

क्र.सं.	राज्य का नाम	प्रदान की गई वित्तीय सहायता
1	2	3
1.	गोवा	4,00,000/ रु.
2.	गुजरात	2,00,000/ रु.
3.	झारखंड	2,25,000/ रु.
4.	कर्नाटक	5,00,000/ रु.
5.	मध्य प्रदेश	11,50,000/ रु.
6.	मणिपुर	2,28,750/ रु.
7.	मिजोरम	1,71,000/ रु.
8.	नागालैंड	10,00,000/ रु.
9.	तमिलनाडु	8,00,000/ रु.
10.	पश्चिम बंगाल	13,27,500/ रु.
	कुल:	60,02,250/ रु.

1	2	3
	2002-2003	
1.	आंध्र प्रदेश	8,75,000/ रु.
2.	असम	7,00,000/ रु.
3.	गुजरात	2,50,000/ रु.
4.	हरियाणा	5,95,000/ रु.
5.	हिमाचल प्रदेश	2,00,000/ रु.
6.	पंजाब	7,30,000/ रु.
7.	कर्नाटक	3,00,000/ रु.
8.	महाराष्ट्र	3,75,000/ रु.
9.	नागालैंड	3,00,000/ रु.
10.	उड़ीसा	12,50,000/ रु.
11.	राजस्थान	2,82,500/ रु.
12.	तमिलनाडु	9,00,000/ रु.
13.	उत्तर प्रदेश	16,25,000/ रु.
	कुल:	83,82,500/ रु.
	2003-2004	
1.	आंध्र प्रदेश	8,00,000/ रु.
2.	अरुणाचल प्रदेश	4,09,000/ रु.
3.	असम	7,50,000/ रु.
4.	गुजरात	5,35,000/ रु.
5.	हरियाणा	2,60,000/ रु.
6.	केरल	9,75,000/ रु.
7.	मध्य प्रदेश	6,00,000/ रु.
8.	मणिपुर	10,00,000/ रु.
9.	उड़ीसा	6,30,000/ रु.
10.	राजस्थान	5,00,000/ रु.
11.	उत्तरांचल	6,00,000/ रु.
12.	उत्तर प्रदेश	2,50,000/ रु.
13.	पश्चिम बंगाल	5,00,000/ रु.
	कुल:	78,09,000/ रु.

[अनुवाद]

निजी क्षेत्र में आरक्षण

***107. श्री आलोक कुमार मेहता:**
श्री गणेश प्रसाद सिंह:

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

(क) क्या सरकार ने निजी क्षेत्र में आरक्षण लागू करने के लिए सी आई आई, एसोचैम, फिक्की तथा पी एच डी चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री सहित बड़े व्यापार घरानों से कोई बातचीत की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में बड़े व्यापार घरानों की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या सरकार ने भारतीय निगम निकायों तथा औद्योगिक घरानों द्वारा व्यक्त विचारों के आधार पर कोई ठोस राय बनाई है;

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

(ङ) निजी क्षेत्र में आरक्षण लागू करने के बारे में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की सम्भावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) से (ङ) राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम के अनुसार, सरकार यह देखने के लिए राजनीतिक पार्टियों, उद्योग और अन्य संगठनों के साथ राष्ट्रीय वार्ता करेगी कि किस तरह निजी क्षेत्र अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन-जाति युवाओं की आकांक्षाओं को सर्वोत्तम तरीके से पूरा करेगा। तदनुसार, व्यवसाय और उद्योग संघों को पत्र लिखा गया है। सकारात्मक कार्रवाई के संबंध में निजी क्षेत्र की प्रतिक्रिया, कुल मिलाकर, सकारात्मक रही है। इस प्रयोजनार्थ गठित मंत्रीदल द्वारा उद्योग संघों के साथ क्षेत्रीय परामर्श जल्द ही किया जाएगा।

नई एफ एम रेडियो नीति

***108. श्री रविचन्द्रन सिम्पीपारई:**
श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में इस समय आकाशवाणी और निजी कंपनियों द्वारा राज्यवार कितने एफ.एम. रेडियो स्टेशनों से प्रसारण किया जा रहा है;

(ख) क्या सरकार नई एफ एम रेडियो नीति बनाने पर विचार कर रही है;

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

(घ) इसकी घोषणा कब तक किए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या सरकार दसवीं पंचवर्षीय योजना में एफ एम रेडियो की पहुंच को दोगुना करके 30 से 60 प्रतिशत करने के लिए प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की सीमा को 26 प्रतिशत से बढ़ाकर 49 प्रतिशत करने पर भी विचार कर रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) इस समय देश में 139 आकाशवाणी और 21 निजी रेडियो केन्द्रों से प्रसारण हो रहा है। राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) से (घ) निजी एफ एम रेडियो प्रसारण के संबंध में एक नई नीति सरकार के विचाराधीन है और अभी तक कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है, जिसके लिए कोई समय-सीमा निर्दिष्ट नहीं की जा सकती है।

(ङ) और (च) निजी एफएम रेडियो प्रसारण के लिए नए नीतिगत ढ़ांचे में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश सहित विभिन्न पहलू शामिल होंगे। मौजूदा नीति के अनुसार, एफ एम रेडियो लाइसेंस धारक कम्पनियों में किसी प्रत्यक्ष विदेशी निदेश की अनुमति नहीं है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	एफ एम रेडियो केन्द्र की संख्या	
		आकाशवाणी	निजी एफ.एम. केन्द्र
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	10	1
2.	असम	5	–
3.	बिहार	3	–
4.	छत्तीसगढ़	3	–
5.	दिल्ली	2	3
6.	गोवा	1	–
7.	गुजरात	5	1
8.	हरियाणा	2	–
9.	हिमाचल प्रदेश	4	–
10.	जम्मू-कश्मीर	7	–
11.	झारखण्ड	5	–
12.	कर्नाटक	13	1
13.	केरल	6	–
14.	मध्य प्रदेश	11	1
15.	महाराष्ट्र	15	5
16.	मेघालय	1	–
17.	मिजोरम	1	–
18.	नागालैंड	1	–
19.	उड़ीसा	5	–
20.	पंजाब	3	–
21.	राजस्थान	11	–
22.	तमिलनाडु	6	4
23.	त्रिपुरा	2	–
24.	संघ शासित प्रदेश	3	–
25.	उत्तर प्रदेश	7	1
26.	उत्तरांचल	1	–
27.	पश्चिम बंगाल	6	4
	कुल	139	21

विमानों की खरीद

***109. श्री रायापति सांबासिवा राव:**
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया हेतु विमानों की खरीद करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने विमान बेड़े के खरीद कार्यक्रम हेतु ''सोव्रिन गारंटी'' उपलब्ध कराने के लिए कार्यविधि भी तैयार की है;

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

(ङ) प्रत्येक एयरलाइन हेतु विमानों की खरीद में कुल कितना व्यय अन्तर्ग्रस्त है और सरकार द्वारा इसे किस प्रकार पूरा करने का प्रस्ताव है;

(च) क्या विमान की खरीद हेतु निविदा आमंत्रित की गई है;

(छ) यदि हां, तो किन फर्मों से निविदाएं प्राप्त हुई हैं; और

(ज) निविदा की प्रक्रिया कब तक पूरी हो जाएगी और विमानों के लिए क्रयादेश कब तक दे दिए जाएंगे?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ङ) एयर बस इंडस्ट्रीज द्वारा निर्मित तथा सी एफ एम इंटरनेशनल के इंजनों वाले 19 ए-319, 4 ए-320 और 20 ए-321 विमानों को मिलाकर 43 विमानों के अर्जन के लिए इंडियन एयरलाइन्स के प्रस्ताव पर पी आई बी द्वारा 10.11.2004 को हुई अपनी बैठक में विचार कर अनुमोदन किया गया। परियोजना की निवल लागत 10089 करोड़ रुपए है। इंडियन एयरलाइन्स के प्रस्ताव में, इक्विटी में वृद्धि के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित 325 करोड़ रुपए के प्रावधान पर विचार किया गया है। पी आई बी की अनुमोदन के अनुरसरण में, न्यूनतम बोलीदाता के साथ बातचीत आरंभ की गई है। आई ए एल का एक अन्तर-अनुशासन दल एक पर्यवेक्षण समिति की समग्र देख-रेख में इन वार्ताओं को कर रहा है। इसके पश्चात मामले को अंतिम अनुमोदन के लिए सी सी ई ए के समक्ष रखा जाएगा।

नवम्बर 2004 में, एअर इंडिया बोर्ड ने 2012/13 तक की अवधि के लिए एक बेड़ा अर्जन योजना का अनुमोदन किया। इस योजना में इसकी नई एयरलाइन अनुषंगी, एअर इंडिया 18 बी 737-800 विमानों तथा एअर इंडिया के लिए 50 मध्यम श्रेणी लम्बी दूरी के विमानों के अर्जन पर विचार किया गया है। 68 विमानों की खरीद की अनुमानित लागत लगभग 30,000 करोड़ रुपए होंगी। एअर इंडिया एक्सप्रैस के लिए 18बी 737-800 डब्ल्यू विमानों को शामिल किए जाने के लिए एक परियोजना रिपोर्ट सरकार के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत की जा चुकी है। एअर इंडिया ने एअर इंडिया के लिए अर्जित किए जाने वाले 50 विमानों के लिए पेशकशें आमन्त्रित की हैं। ये पेशकशें प्राप्त हो गई हैं। एअर इंडिया की तकनीकी आर्थिक-सह-वार्ता समिति ने तकनीकी बोलियों का मूल्यांकन किया है और अपनी मूल्यांकन रिपोर्ट फरवरी, 2005 में प्रबन्धन को प्रस्तुत कर दी है। वित्तीय बोलियों का मूल्यांकन चल रहा है और इसके बाद परिणाम प्रबन्धन को प्रस्तुत कर दिए जाएंगे।

जैसा कि विगत मे कहा जा चुका है, दोनों एयरलाइनें अपने आन्तरिक संसाधनों के माध्यम से और सम्बद्ध बोर्डों/सरकारों से अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करके अंतरराष्ट्रीय/भारतीय बाजार से वाणिज्यिक ऋणों के माध्यम से भी निधियां एकत्र करेंगी। दोनों एयरलाइनें, जैसी आवश्यकता हो, गारंटी अथवा विश्रान्ति पत्र के लिए सरकार का समर्थन भी चाहेंगी।

(च) और (छ) जी, हां। 50 विमानों की खरीद के लिए निविदाएं आमंत्रित की जा चुकी है। एअर इंडिया ने विमानों के लिए मैसर्स एयरबस इंडस्ट्रीज और मैसर्स बोइंग से तथा इंजनों के लिए राल्स रॉयस, जनरल इलैक्ट्रिक तथा प्रैट एण्ड व्हिटनी से तकनीकी और वित्तीय बोलियां प्राप्त की हैं।

(ज) इस स्तर पर कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती, चूंकि आदेश देने से पूर्व सार्वजनिक निवेश के लिए स्थापित क्रियाविधियों का अनुसरण किया जाना है।

निजी व्यक्तियों को सेवाएं सौंपना

*110. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़:

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

(क) क्या सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों की कुछ सेवाओं को पट्टे के आधार पर निजी व्यक्तियों को सौंप दिया है;

(ख) यदि हां, तो निजी व्यक्तियों को सौंपी गई सेवाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) किन निबंधन और शर्तों पर इन सेवाओं को निजी व्यक्तियों को सौंपा गया है;

(घ) क्या सरकार ने निजी व्यक्तियों को सौंपी गई सेवाओं का कोई आकलन किया है;

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

(च) क्या सरकार का विचार घरेलू विमान पत्तनों की ऐसी सेवाओं को भी निजी व्यक्तियों को सौंपने का है; और

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, ड्यूटी फ्री दुकानों, ट्रैवलर्स रिक्विजिट्स/किताबों की दुकानों, रेस्तरां, स्नैक बार एवं फास्ट फूड सुविधा (टर्मिनल भवन के भीतर बाहर दोनों तरफ), कार रेन्टल, अंतर्राज्यीय कोच सेवाएं, चाय, कॉफी, शीतलपेय विक्रय मशीन, कार पार्किंग सेवाएं, मुद्रा विनियम काउण्टर, एस टी डी, आई एस डी/ पे फोन सुविधा/साइबर कैफे, फोटोस्टेट, बीमा काउण्टर, भाड़े पर सेज्यूलर फोन की सुविधा, होटल आरक्षण काउन्टर, हैल्थ केयर आदि जैसी कुछ सेवाएं निजी पार्टियों के माध्यम से और बैंकों द्वारा ए टी एम की सुविधा बैंकों के बीच प्रतिस्पर्धी निविदा प्रक्रिया के माध्यम से मुहैया कराता है। सेवा प्रदाताओं का चयन भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की वाणिज्यिक मैनुअल के नियमों व शर्तों के अनुसार प्रतिस्पर्धी निविदा की पारदर्शी प्रक्रिया के द्वारा किया जाता है।

(घ) और (ङ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण यह सुनिश्चित करता है कि जिन नियमों व शर्तों पर सेवाओं का करार हुआ है, पार्टियों द्वारा उनका अनुसरण किया जाए।

(च) और (छ) घरेलू हवाईअड्डों पर भी निजी पार्टियों को आवश्यकताओं के अनुसार सेवा संबंधी कांट्रेक्ट दिए जाते हैं।

[हिन्दी]

मिट्टी के तेल का कोटा जारी करना

***111. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:**
श्री संतोष गंगवार:

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

(क) अप्रैल, 2004 से दिसंबर, 2004 तक पूरे देश में मिट्टी के तेल का कितना कोटा जारी किए जाने की आवश्यकता थी और उक्त अवधि के दौरान वास्तव में कितना कोटा जारी किया गया;

(ख) कोटा जारी किए जाने के बाद सामान्य आवश्यकता की तुलना में कितनी कमी रह गई,

(ग) क्या सरकार ने इस तथ्य का आकलन किया है कि कोटा जारी करने में कमी किए जाने के कारण बाजार में मिट्टी के तेल के मूल्य में बड़े पैमाने पर वृद्धि हुई है;

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

(ङ) क्या केन्द्र सरकार का विचार आम लोगों की परेशानियों को कम करने के लिए मिट्टी के तेल के मूल्य नियंत्रित करने की आवश्यकता के मद्देनजर मिट्टी के तेल की वितरण नीति में संशोधन करने का है, और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) वर्तमान प्रणाली के अंतर्गत भारत सरकार सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल का राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को अबंटन करती है जो सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों से अपना कोटा प्राप्त करते हैं। अप्रैल-दिसंबर 2004 की अवधि के दौरान 67,75,786 मिट्रिक टन (एमटी) के आबंटन के मुकाबले राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने 67,55,075 एमटी सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल उठाया। सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल, जिस पर राजसहायता दी जाती है, के अलावा तेल कंपनियां वाणिज्यिक निबंधनों पर अन्य उपयोगों के लिए भी मिट्टी तेल बेचती हैं।

(ख) देश में मिट्टी तेल की वास्तविक मांग और आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए सरकार ने राष्ट्रीय अनुप्रयुक्त आर्थिक अनुसंधान परिषद के माध्यम से एक व्यापक अध्ययन आरंभ किया है। आगे की आवश्यक कार्रवाई अध्ययन रिपोर्ट की प्राप्ति पर की जाएगी।

(ग) और (घ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली के मिट्टी तेल के बिक्री मूल्य में, मिट्टी तेल के औसत अंतर्राष्ट्रीय पोतपर्यंत निशुल्क मूल्यों, जो मार्च 2002 में 24.26 डालर/बैरल से बढ़कर फरवरी 2005 में 53.87 डालर/बैरल हो गए, में अत्यधिक वृद्धि के बावजूद वृद्धि नहीं की गई है। सरकारी राजसहायता के अलावा तेल विपणन कंपनियां इस उत्पाद पर भी राजसहायता प्रदान करती हैं। अप्रैल-दिसंबर, 2004 के दौरान तेल विपणन कपंनियों ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल पर 7,155 करोड़ रुपए की अल्प वसूलियां वहन की हैं। इसके 2004-05 के पूरे वर्ष के लिए बढ़कर 9,316 करोड़ रुपए हो जाने की संभावना है। नि:संदेह जहां तक खुली बिक्री के मिट्टी तेल का संबंध है, आंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धियां घरेलू मूल्यों पर प्रभाव डालती हैं।

(ङ) और (च) रियायती मिट्टी तेल को लक्षित जनसंख्या तक पहुंचाने और अनधिकृत उपयोगों/मिलावट के लिए इसका विपथन रोकने के उद्देश्य से सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल के वितरण नेटवर्क को सुदृढ़ करने के लिए एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

विमानपत्तनों पर विश्वस्तरीय सुविधाएं

*112. **श्री संजय धोत्रे:**
श्री अनन्त कुमार:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के कुछ विमान पत्तनों पर विश्वस्तरीय सुविधाएं प्रदान करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) इस उद्देश्य हेतु सरकार द्वारा कितनी धनराशि आबंटित की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सरकार ने विश्वस्तरीय विकास और विस्तार के लिए दो अलग संयुक्त उद्यम कम्पनियों (जे वी सी) के गठन के द्वारा दिल्ली और मुम्बई के अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डों की पुनर्संरचना और आधुनिकीकरण के लिए पहले ही अपना अनुमोदन कर दिया है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम (पी एस यू) 26% इक्विटी रखेंगे और 74% इक्विटी निजी क्षेत्र के साझीदारों के पास रहेगी। इसके अतिरिक्त 74% इक्विटी रणनैतिक संयुक्त उद्यम सांझीदारों और शेष 26% भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा सम्बद्ध राज्य सरकार के उपक्रमों द्वारा संयुक्त रूप से रखकर संयुक्त उद्यम मार्ग अपना कर बंगलौर और हैदराबाद के निकट दो ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के विकास के लिए सरकार का अनुमोदन दिया जा चुका है। इसके अलावा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने प्रारंभिक रूप से चुने हुए 25 गैर-मैट्रो हवाईअड्डों का चरणबद्ध तरीके से विश्वस्तरीय आधुनिकीकरण का निर्णय लिया है जो एयरसाइड तथा सिटी साइड विकास एवं गैर-वैमानिकी राजस्व में बढ़ौत्तरी पर केन्द्रित होगा। परियोजना की साध्यता के आधार पर 10 चुने हुए हवाईअड्डों की तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता का अध्यापन करने के लिए भारतीय वित्तीय सलाहकार (आई एफ सी) और ग्लोबल तकनीकी परामर्शदाता (जीटीए) की नियुक्ति की गई है। चरण-II में अन्य 15 हवाईअड्डों के लिए इन सलाहकारों की नियुक्ति के लिए कार्रवाई चल रही है।

(ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण के लिए निधियां आवंटित की जा चुकी हैं चूंकि विकास कार्यों को तकनीकी आंशिक व्यवहार्यता रिपोर्टों और आन्तरिक और बाहरी संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर अन्तिम रूप दिया जाएगा।

[अनुवाद]

प्रिंट मीडिया में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

*113. **श्री रूपचन्द मुर्मू: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को प्रिंट मीडिया में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को अनुमति देने के कारण देश के लघु और मध्यम आकार के समाचार-पत्र उद्योग में बढ़ते असंतोष की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो स्वदेशी पत्रिकाओं/आवधिक पत्रिकाओं/क्षेत्रीय भाषाओं की पत्रिकाओं के हितों की रक्षा करने के लिए क्या सुरक्षोपाय किए गए हैं/किए जाने की संभवना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) सरकार को ऐसा कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

नि:शक्त व्यक्तियों हेतु निधियों का आबंटन

*114. **श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल:**
श्री असादूद्दीन ओवेसी:

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

(क) क्या नौवीं योजना के दौरान नि:शक्त व्यक्तियों के कल्याण हेतु किए गए 952.63 करोड़ रुपए के कुल आवंटन में से 197.89 करोड़ रुपये खर्च नहीं हो पाए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) 10वीं योजना अवधि के दौरान नि:शक्त व्यक्तियों के कल्याण हेतु कुल कितनी धनराशि आवंटित की गयी थी तथा उक्त योजना के प्रथम दो वर्षों के दौरान कितनी धनराशि का उपयोग किया गया है;

(घ) क्या आवंटित धनराशि का काफी हिस्सा अप्रयुक्त रह गया है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं ताकि इस प्रयोजनार्थ आवंटित धनराशि का विवेकपूर्ण तरीके से उपयोग हो सके?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) और (ख) निधियों के उपयोग को संशोधित अनुमानों और वास्तविक व्यय में भिन्नता के रूप में मापा जाता है। इस प्रकार नौवीं योजना में विकलांगता क्षेत्र के लिए व्यय न की गई राशि 35.07 करोड़ रुपए थी न कि 197.89 करोड़ रुपए जैसा कि सूचित किया गया है। निधियों का उपयोग न किए जाने के मुख्य कारण इस प्रकार रहे:

(1) राज्य सरकारों को परियोजना तैयार करने और कार्यान्वयन हेतु प्रणाली स्थापित करने में समय लगा; और

(2) अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करने में निहित प्रशासनिक प्रक्रिया के कारण विकलांग व्यक्तियों के मुख्य आयुक्त का कार्यालय 9वीं योजना के मध्य तक ही स्थापित किया जा सका।

(ग) से (ङ) 10वीं योजना के लिए कुल योजना परिव्यय 1454.10 करोड़ रुपए है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, वर्ष 2002-03 के 192.37 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान के मुकाबले 194.05 करोड़ रुपए व्यय हुआ। इसलिए कुछ ज्यादा व्यय हुआ।

वर्ष 2003-04 के लिए 186.25 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान के मुकाबले 168.92 करोड़ रुपए व्यय हुआ। इसलिए 17.33 करोड़ रुपए की कमी आई। गैर-सरकारी संगठनों से उपयोग प्रमाण-पत्र और राज्य सरकारों की सिफारिश प्राप्त होने में विलम्ब तथा कुछ योजनाओं के तहत प्रक्रिया संबंधी औपचारिकताएं पूरी करने में समय लगने के कारण यह कमी आई।

कच्चे तेल का उत्पादन

***115. श्री अब्दुल रशीद शाहीन:**
श्री किन्जरपु येरननायडु:

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

(क) देश में कच्चे तेल की वार्षिक मांग कितनी है और इसमें से कितने तेल की आपूर्ति घरेलू उत्पादन से होती है;

(ख) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में कितनी मात्रा में कच्चे तेल का उत्पादन किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में कच्चे तेल के उत्पादन को बढ़ाने हेतु एक दीर्घावधि योजना तैयार करने का है;

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या प्रयास किए जा रहे हैं;

(ङ) क्या सरकार ने तेल उत्पादक देशों के साथ कच्चे तेल की आपूर्ति हेतु दीर्घावधि अनुबंध करने का प्रस्ताव किया है;

(च) यदि हां, तो क्या तेल उत्पादक देशों के साथ इस संबंध में कई प्रारंभिक बातचीत की गयी है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान कच्चे तेल की वार्षिक मांग निम्नानुसार है:

(मिलियन मीट्रिक टन में)

वर्ष	मांग
2001-02	100.4
2002-03	104.1
2003-04	107.8

पिछले तीन वर्षों के दौरान स्वदेशी क्रूड उत्पादन (कंडेनसेट सहित) निम्नानुसार है:

(मिलियन मीट्रिक टन में)

वर्ष	उत्पादन
2001-02	32.022
2002-03	33.077
2003-04	33.368

(ग) और (घ) सरकार ने हाइड्रोकार्बन की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं-

(1) वर्धित तेल निकासी (ईओआर/उन्नत तेल निकासी) (आईओआर) योजनाओं के कार्यान्वयन द्वारा वर्तमान

मुख्य क्षेत्रों से निकासी घटक में सुधार करना, विशेष रूप से आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) ने 10,000 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश पर इस उद्देश्य के लिए 15 क्षेत्र हाथ में लिए हैं जिससे इन क्षेत्रों से तेल उत्पादन बढ़ाने में भी सहायता प्राप्त होगी।

(2) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के माध्यम से अन्वेषण प्रयास में वृद्धि करना, एनईएलपी के पहले चार दौरों के अंतर्गत 90 ब्लाकों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी संविदाएं (पीएससीज) हस्ताक्षरित की गई हैं। एनईएलपी-5 के अंतर्गत अब 20 अन्वेषण ब्लाकों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं।

(3) ओएनजीसी और ओआईएल द्वारा उन्हें नामांकन आधार पर आबंटित ब्लाकों में अन्वेषण प्रयास तेज करना।

(4) नए क्षेत्रों, विशेष रूप से गहरे समुद्र और कठिन सीमावर्ती क्षेत्रों और पहले से उत्पादनरत क्षेत्रों की गहनतर परतों में अन्वेषण करना।

(5) नए खोजे गए क्षेत्रों का तेजी से विकास करना और उत्पादक क्षेत्रों में भूकंपीय सर्वेक्षणों, वर्क ओवर, उत्प्रेरण कार्यों, कूपों के वेधन आदि के लिए नई प्रौद्योगिकियों के उपयोग में वृद्धि करना।

(6) विदेश में रकबे प्राप्त करना। ओएनजीसी विदेश लिमिटेड (ओवीएल), इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), गैस अथारिटी आफ (इंडिया) लिमिटेड (गेल) और आयल इंडिया लिमिटेड की विदेश में रकबों में प्रतिभागिता है।

(7) ईरान, मध्य एशिया और दक्षिण एशिया सहित मध्य पूर्व जैसे गैस से समृद्ध क्षेत्रों से तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) के रूप में और राष्ट्रपार पाइपलाइनों में प्राकृतिक गैस के आयात के लिए प्रयास करना।

(8) लघु अवधि की तेल अपूर्ति की रुकावटों के प्रति आपातकालीन उत्तर प्रणाली के रूप में 5 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) की क्षमता के कार्यनीतिक कच्चा तेल भंडारण की स्थापना करने का निर्णय लिया गया है।

(ङ) से (छ) लंबी अवधि की आपूर्ति संविदाओं का मुद्दा भारत द्वारा 6 जनवरी, 2005 को नई दिल्ली में आयोजित तेल और गैस अर्थव्यवस्था में क्षेत्रीय सहयोग पर एशियाई तेल मंत्रियों की पहली गोल मेज बैठक में उठाया गया था जिसमें मेजबान भारत के अतिरिक्त ईरान, जापान, मलेशिया, ओमान, कतर, सउदी अरब, यूएई, कुवैत, चीन, कोरिया के मंत्रियों/प्रतिनिधियों ने भाग लिया। अध्यक्ष का उद्घाटन भाषण और अध्यक्ष का समाप्ति वक्तव्य विवरण के रूप में संलग्न है जिसमें सम्मेलन के मसौदा निष्कर्षों का उल्लेख किया गया है। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियां अपने खरीद करारों में उपयुक्त दीर्घावधिक संविदाएं करती हैं, पर यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि दीर्घावधिक संविदाओं में केवल आपूर्तियों के आश्वासन का प्रावधान होता है; मूल्य अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में आवधिक परिवर्तनों से संबद्ध होते हैं।

विवरण

गोल मेज सभा के अध्यक्ष का उद्घाटन भाषण

महामहिम, सभा के सह-आयोजक, कुवैत अमीरात के प्रतिनिधिमंडल के गणमान्य प्रधान,

महामहिम,

पेट्रोलियम के मुख्य एशियाई आपूर्तिकर्ताओं और उपभोक्ताओं से मंत्रीगण और प्रतिनिधिमंडल के प्रधान,

महामहिम, इन देशों के नई दिल्ली में राजदूत,

राष्ट्रीय तेल कम्पनियों और एशियाई तेल उद्योग के गणमान्य प्रतिनिधियों,

मुख्य अन्तरराष्ट्रीय संगठनों के यहां उपस्थित गणमान्य प्रतिनिधियों, हमारे सह-आयोजक, अन्तरराष्ट्रीय ऊर्जा मंच के महासचिव, अन्तरराष्ट्रीय ऊर्जा एजेंसी के गणमान्य प्रतिनिधि और ओपेक-पेट्रोलियम निर्यातक देशों का संगठन के गणमान्य कार्यवाहक महासचिव,

मेरे सह मंत्री,
भारत के गणमान्य विदेश राज्य मंत्री, श्री ई. अहमद,
देवियो और सज्जनों, एशियाई बंधुओं,

हम उस भयंकर सुनामी त्रासदी की छाया में एकत्र हुए हैं जिसने एशिया के हमारे साझा महाद्वीप को क्षति पहुंचाई है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप कृपया खड़े हो जाएं और 1,25,000 या इससे अधिक लोगों की स्मृति में एक मिनट का मौन रखें जो हमारे बीच से क्रूरता से छीन लिए गए हैं।.....धन्यवाद।

यह एक ऐसा क्षण है जो सम्भवत:-एशिया में क्षेत्रीय सहयोग के वृतान्त में ''ऐतिहासिक'' के रूप में दर्ज किया जाएगा क्योंकि यह प्रमुख एशियाई मंत्रियों की पहली बैठक है जो अर्थव्यवस्था के

सबसे महत्पूर्ण क्षेत्र-पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के लिए उत्तरदायित्व से भरे हैं। क्या हमारी आप की बैठक ''ऐतिहासिक'' के रूप में दर्ज होगी, यह निसंदेह हमारी चर्चाओं और ऐसे संवाद के मार्ग पर बने रहने के हमारे संकल्प के परिणाम पर निर्भर करता है। तथापि, मुझे संदेह नहीं है कि यह दर्ज नहीं होगी।

क्योंकि हमारी राजधानी की यात्रा करने के क्रम में आपने हमारे साझा भाग्य में अपनी वचनबद्धता दर्ज कर दी है। मानव सभ्यता की लगभग सभी उन्नतियों के माध्यम से यह एशिया ही है जो अग्रगामियों में रहा है। पिछली कुछ शताब्दियों में हम अन्यों के प्रभुत्व में रहे। अब एक बार फिर हम अपने जहाज के कप्तान हैं और अपने भाग्य के मालिक हैं। मैं अपनी सरकार और हमारी सभी एक अरब लोगों की ओर से इस बैठक में यहां मौजूद होने का हमें अविस्मरणीय सम्मान देने के लिए मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं। वास्तव में धन्यवाद।

महामहिम, हमारी चिंता – हाइड्रोकार्बनों के क्षेत्र में 21वीं शताब्दि के उदय से अन्तरराष्ट्रीय तेल और गैस संबंधों में क्रान्तिकारी परिवर्तन हुआ है। अंतिम शताब्दि के आखिरी पच्चीस वर्षों में एशियाई तेल उत्पादक उस समय अपने बलबूते आए, जब ओपेन ने विकास और स्मृद्धि के लिए सबसे महत्वपूर्ण तत्व तेल के लिए उचित और न्यायोचित पारिश्रमिक प्राप्त किया। अब उस तेल का उपभोग करने की एशिया की बारी आ गई है और इस प्रकार उसे मानव सभयता के और अधिक विकास के अगुआ के रूप में एशिया के पुनरुत्थान में तेजी आई है। यहां मौजूद एशियाई देशों की कुल खपत यहां मौजूद एशियाई देशों के कुल उत्पादन के लगभग बराबर है। अब हम इसलिए परिश्रम नहीं कर रहे हैं जिसमें अन्यों को लाभ पहुंच सके। हम पहले ही शुआपूर्ति के विश्व के मुख्य स्रोत के रूप में उभर चुके हैं, हम उस आपूर्ति की खपत के लिए विश्व के मुख्य गंतव्य के रूप में उभर रहे हैं। पहले से ही, वह लगभग दो तिहाई जीवाश्म ईंधन, जो इस बैठक में मौजूद मुख्य उत्पाद प्रकृति के तल से निकालते हैं, इस बैठक में मौजूद मुख्य उपभोक्ताओं द्वारा खरीदा जाता है।

उस सम्मिश्रण में 21वीं शताब्दी – एशिया शताब्दी में जाने के साथ वृद्धि ही होगी। हम यहां उस चुनौती का सामना करने और उस अवसर का लाभ उठाने के लिए एकत्र हुए हैं

चुनौती, महामहिम जी विगत की त्रुटियों को सही करने में है। महामहिम जी अवसर एशिया में हम सभी के लिए एक अपेक्षाकृत अधिक उचित, अधिक न्यायसंगत और अधिक आयोत्पादक तेल व्यवस्था स्थापित करने में है जिसमें एशियाई उत्पादकों के लिए एक स्थाई, सुरक्षित और सतत प्रत्याय सर्वाधिक मूल्यवान परन्तु ह्रासमान प्राकृतिक स्रोत के लिए सुनिश्चित की जाती है और एशियाई उपभोक्ता के लिए एक स्थाई, सुरक्षित और उपयुक्त व्यवस्था सुनिश्चित हो जिसके भीतर उस वंचित आधी मानवता के लिए प्रगति और स्मृद्धि प्रोत्साहन देने का आश्वासन दिया जाए जो हमारे सांझे एशिया महाद्वीप में रहती है। हम उस चुनौती का सामना करने के लिए एक चर्चा आरंभ करते हैं और उस अवसर के लिए तैयार हो रहे हैं।

हम ऐसा कैसे करें

प्रथम मैं स्थायीत्व की चर्चा करता हूं। पिछला वर्ष जनसंख्या के अधिकांश भाग के लिए तेल मूल्यों में सर्वाधिक खराब रालर कोस्टर राइड रहा है। पेट्रोलिय निर्यातक देशों के संगठन (ओपेक) ने इस संकट की अवधि के दौरान सर्वाधिक दायित्व से व्यवहार किया है। अल्पकालिक लाभ के पीछे भागने की बजाय ओपेक ने अपने एशियाई सदस्यों के नेतृत्व में उतार-चढ़ाव को कम करने और सट्टेबाजी को हतोत्साहित करने के लिए लगातार प्रयास किया है। इसके लिए ओपेक और इसके सदस्यों के प्रति विश्व ने आभार व्यक्त किया है। सिर्फ अलावा ओपेक की उत्पादन योजनाएं विश्व को पुन: आश्वस्त करती हैं कि विश्व की तेल आपूर्ति बढ़ती विश्व मांग के साथ कदम से कदम मिलाए रखेगी और कम से कम अगले बीस वर्ष में कोई बनावटी असंतुल्य नहीं होगा। जिससे मूल्यों में कोई बेलगाम उतारचढ़ाव आए। यदि फिर भी स्थाईत्व की अपेक्षा उतार-चढ़ाव पिछले बारह महीनों में अंतरराष्ट्रीय मूल्यों की पहचान रहा है तो वह अधिकतर सट्टेबाजी और उन आशंकाओं की वजह से हुआ है जो बिर्हजात राजनैतिक घटनाओं के तेल उत्पादन पर प्रभाव से ही अधिकांशत: प्रभावित हुई हैं। तथ्य यह है कि किसी विश्व की राजनैतिक व्यवस्था में अनिश्चित घटनाएं घटित हुई हैं जो अंडरलाईंग वैश्विक तेल अर्थव्यवस्था का मार्ग स्थिर बनाए रखा है।

एशिया में हमारे लिए उत्पादन (और उत्पादन के लिए पूर्वानुमान में) उस आधारभूत स्थिरता को तेल बाजारों में स्थिरता में परिवर्तित करने के लिए अनिवार्य है कि हम पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए एक अत्याधुनिक एशियाई बाजार विकसित करें। इसी प्रकार पश्चिम ने अपने प्राकृतिक स्रोतों की प्रचुरता उत्पादन और खपत की प्रचुरता में परिवर्तित किया।

दुर्भाग्यवश एशिया में हम ऐसे व्यवहार करना जारी रखे हुए हैं जैसे कि हम अभी भी एशियाई तेल उत्पादन के अवशिष्ट उपभोक्ता हैं जबकि वास्तव में हम मुख्य उपभोक्ता हैं।

महामहिम जी, एशिया के अवशिष्ट उपभोक्ता बनने से कुछ आर्थिक समझदारी आई जबकि अमेरिका में जमीन पर और यूरोम में अपतट पर अटलांटिक के दोनों ओर बृहत और बढ़ता उत्पादन देखने में आया है। उस युग में ही वेस्टर्न टेकसास इण्टरमीडिएट (डब्ल्यूटीआई) और ब्रेण्ट मेकर उभरे। डब्ल्यू टी आई उत्पादन दो

दशक पहले की तुलना में तीन चौथाई कम है और ब्रेण्ट उत्पादन में एक दशक पहले की तुलना में दो तिहाई की कमी आई और दोनों में आगे और भी ह्रास का बहुत ज्यादा ह्रास का रुझान है। इस बीच कैस्पीयन से पूर्वी साइबेरिया, मध्य एशिया और चीन से दक्षिण पूर्व एशिया और कुछ सीमा तक दक्षिण एशिया तथा सब के अतिरिक्त ईरान और पश्चिमी एशिया तक यह एशिया ही है जो तेल के उत्पादन और थ्रुपुट दोनों में प्रगति की ऊंचाईयों पर है। एशिया के पास किसी वैश्विक मेकर के संदर्भ में कुछ नहीं है और भलीभांति तैयार किए गए तेल और तेल उत्पादन मेकर के रूप में और भी कम।

पोट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों में एशियाई व्यापार में अधिकाधिक स्थाईत्व लाने के उद्देश्य से क्या हम किसी ऐसे एशियाई मेकर के बारे में सोच सकते हैं

* जहां दीर्घावधि संविदाएं और लंबी बने
* जहां मेकर के जरिए मूल्य खोज अपेक्षाकृत अधिक पारदर्शी हो
* जहां ऐसी पारदर्शिता से दीर्घावधि संविदाओं में मूल्य निर्धारण के लिए फार्मुलेट में अपेक्षाकृत अधिक स्थाईत्व की सुविधा होती है।
* जहां रुथास्थान खरीदे बाजार सौदों का उत्तरोत्तर बड़ा हिस्सा बनें।
* जहां पेट्रोलियम एक्सचेंजीज एस्टेबलीशीज और प्रयुक्त हों।
* जहां डीराइवेटिव्ज मेकर परंपरा में एकीकृत हों।
* जहां संक्षेप में कोई एशियाई मेकर उभरे।

संक्षेप में एशिया बाजार एशिया उत्पादन, एशिया खपत और एशिया कारोबार की सार्वभौमिक तेल अर्थव्यवस्था में वास्तविक भूमिका तथा एशिया की वास्तविक वस्तुस्थिति को दर्शाता है।

महोदय, किसी समस्या को सामने रखना उसके उत्तर ढूंढने से सरल है, किन्तु मेरा यह निवेदन है श्रीमान हमारे द्वारा आपस की बातचीत जो हमारे विशेषज्ञों और बाजार आपरेटरों द्वारा की जाने वाली बातचीत से पुष्ट होती है, इससे हम एशिया में स्थिरता की अनिवार्यताओं के लिए एक एशिया हल ढूंढने में सक्षम हो सकते हैं।

जहां तक हमारी बैठक के दूसरे उद्देश्य - सुरक्षा का संबंध है, इसका उत्तर भी पारस्परिक आत्मनिर्भरता को प्रोन्नत करने में निहित है। सुरक्षा के दो पहलू हैं—पहला अप्रत्याशित बाधारहित आपूर्तियों के खिलाफ सुरक्षा। संयुक्त आपातकालीन प्रत्युत्तर तंत्र प्रणाली के रूप में जब तक स्थिति सामान्य नहीं जाती शायद हमें एक साथ मिलकर भण्डारण व्यवस्था पर विचार करना चाहिए जिससे उपभोक्ताओं को बाधा-रहित आपूर्तियां प्राप्त होंगी और उत्पादकों को बाधा-रहित तेल राजस्व मिलता रहेगा।

सुरक्षा का दूसरा पहलू उत्पादकों के लिए बाजार आश्वासन और उपभोक्ताओं के लिए आपूर्ति आश्वासन से संबंधित है। यह एशिया तेल सामुदाय के उत्पादक और उपभोक्ता राष्ट्रों द्वारा एक दूसरे देश में पारस्परिक निवेश द्वारा पारस्परिक अन्त:निर्भरता को आमंत्रित करता है। अब तक हम एशिया में पेट्रोलियम अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में एशिया पेट्रोलियम शोधन और एशिया पेट्रोलियम विपणन क्षेत्र में निवेश के लिए पश्चिमी देशों की ओर देखते थे, और मेरे इस कहने में गैस भी शामिल हैं। अब, आगे बढ़ते हुए, एशिया के देश स्वयं एशिया में निवेश के महत्वपूर्ण स्रोत के रूप में सामने आ रहे हैं। निस्संदेह जापान अन्य एशिया देशों में—

एक दीर्घकालीन एशिया निवेशक है। पिछले दशक में चीन तथा मलेशिया भी एशिया में अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में न सिर्फ एशिया में बल्कि विश्व भर में एक महत्वपूर्ण राष्ट्र रहे हैं। भारत भी उनमें से एक है। हम पहले से ही अन्वेषण और उत्पादन, शोधन और विपणन परियोजनाओं में 10 से अधिक राष्ट्रों में काम कर रहे हैं और विदेश में हमारा अधिकांश निवेश एशिया देशों में है। परस्पर शोधन क्षेत्र में भारत की चैन्नई पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन में ईरान एक लाभकर निवेशक है और कतर एलएनजी में। यह सोदाहरण है। एक भविष्य के संकेत के रूप में एशिया देश जो अन्य एशिया देशों में बड़े निवेश कर सकते हैं उन्हें इस मंच पर प्रतिनिधित्व करना चाहिए। जो हमारे सभी देशों में अपस्ट्रीम, मिडस्ट्रीम और डाऊनस्ट्रीम तेल और गैस विकास में अगले 25 वर्षों में अनुमानत: 1580 बिलियन डॉलर से अधिक निवेश कर सकते हैं। इस स्तर पर पारस्परिक संभावित सीमा और परस्पर अन्त: एशिया निवेश, बड़े पैमाने पर इस मंच से हम सब एशिया देशों के लिए और वास्तव में सम्पूर्ण मानव जाति के लिए उत्पादन और खपत की सुरक्षा में वृद्धि करेगा। भारत तेल और गैस क्षेत्र में खुले दिल से विश्व का और विशेष रूप से एशिया निवेशकों का स्वागत करता है। सामान्यत: सार्वभौम तेल अर्थव्यवस्था और विशेष रूप से एशिया तेल अर्थव्यवस्था को प्रोन्नत करने के लिए हम शेयर के लिए तैयार हैं। हमारा मानना है कि पारस्परिक सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए पारस्परिक निवेशों को सरल बनाने के हितों पर लगातार और गहन बातचीत होती रहनी चाहिए।

आज की हमारी बैठक का तीसरा महत्वपूर्ण लक्ष्य है स्थिरता। इसे कई लाखों वर्ष लगे हैं, वास्तव में प्रकृति को इसे बनाने और संभालने में कई सैकड़ों लाखों वर्ष लगे हैं जिसे हमने कुछ सौ

वर्षों में ही समाप्त कर दिया है जो अब हमारे पास बचा है हमें उसे ही अत्यन्त सावधानी के साथ इस्तेमाल कर सकते हैं। जहां एक ओर संरक्षण की मांग आती है और दूसरी ओर प्रौद्योगिकी की। जापान ने संरक्षण और प्रौद्योगिकी दोनों के ही रास्ते दिखाए हैं शायद विश्व का कोई अन्य देश ऐसा नहीं कर सका। भारत के पास भी संरक्षण और उनमें परिवर्तन के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं था। हालांकि अभी हमें इस दिशा में बहुत कुछ करना है। चीन ने कई महत्वपूर्ण शुरूआती कदम उठाए हैं ऐसे ही कोरिया गणराज्य ने भी। एशिया के तेल निर्यातक देशों ने स्थिरता के महत्व पर प्रशंसनीय जागरूकता दिखाई है। अब समय आ गया है कि हमें अब अपना अनुभव एक दूसरे के साथ बांटना चाहिए और अपने सामान्य जानकारी को और संगोष्ठियों में उस अनुभव को बांटना चाहिए। एशिया में स्थिरता एशियाई देशों के बीच लगातार बातचीत की मांग करती है। हम हमारे पेट्रोलिय संरक्षण अनुसंधान संस्थान, दि इंडियन इंस्टिच्यूट ऑफ पेट्रोलियम, पेट्रोलियम अध्ययन विश्वविद्यालय, दि एनर्जी एण्ड रिसर्च इन्स्टीच्यूट ऑफ इंडिया (टीईआरआई), हमारा सैंटर फार हाई टेक्नोलोजी हमारा तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय, इंडियन ऑयल का अनुसंधान और विकास केन्द्र तथा हमारी अन्य सभी वैज्ञानिक और प्रौद्योगिकी अनुसंधान तथा विकास संस्थान सभी एशिया देशों की सेवाओं में है। यह कहा जाता है कि विश्व में हर तीसरी जानकारी प्रौद्योगिकीविद् भारतीय है। पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी में हमारी उपलब्धि शायद कम प्रभावशाली है। किन्तु हमें अपने साथी एशिया देशों के साथ वह जानकारी बांटने में और अन्य देशों से सीखने में प्रसन्नता होगी।

इस ऐतिहासिक शुरूआत को प्रारम्भ में जिसका मुझे विश्वास है बार-बार या दो वर्ष में एक बार या दो बार मिलने का मौका मिलेगा शायद एशिया के शुद्ध तेल निर्यातक और शुद्ध तेल आयातक देशों को और शायद अपना महत्वपूर्ण लक्ष्य को केन्द्र में रखते हुए अपना विकास करना, मैं एक बार पुन: आप सबको हमारी राष्ट्र राजधानी में आमंत्रित करता हूं और सबको सौहार्दपूर्ण निवास की कामना करता हूं।

महोदय आप सबका आभार।

तेल और गैस अर्थव्यवस्था में क्षेत्रीय सहयोग पर नई दिल्ली में 6 जनवरी, 2005 को आयोजित एशियाई मंत्रियों की पहली गोल मेज सभा की समाप्ति पर अध्यक्ष द्वारा दिया गया वक्तव्य।

क. सामान्य

1. एशियाई तेल अर्थव्यवस्था विश्वव्यापी तेल अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग है और उससे अपृथक्करणीय है।

2. एशियाई उत्पादन के लिए मुख्य उपभोक्ताओं के रूप में उभरते हुए एशियाई उद्देश्यों और एशियाई उत्पादकों और एशियाई उपभोक्ताओं के बीच प्रगामी रूप से वृद्धि, सहयोग करने के लिए विश्वव्यापी उत्पादन और खपत में एशिया के हिस्से को देखते हुए एशियाई उपभोक्ताओं को एशियाई तेल और गैस अर्थव्यवस्था में आपसी अंतरनिर्भरता के माध्यम से

   स्थायित्व,
   सुरक्षा और
   निरन्तरता
   को सुनिश्चित करना है।

3. हितों के आदान-प्रदान के आधार पर इस सहयोग के मूल तत्वों में नियमन, संवाद, आपसी समझबूझ और सम्मान, अंतरराष्ट्रीय आपूर्तियों की संरक्षा, मांग के समान आपूर्ति और कार्यनीतिक भागीदारिता शामिल होने चाहिए।

4. इस ओर, इशियाई सहमति को विकास और विस्तार करने के लिए एशियाई संवाद स्वागत योग्य और अनिवार्य है।

5. अत: यह सहमति है कि तेल और गैस अर्थव्यवस्था में नई दिल्ली में हुई क्षेत्रीय सहयोग पर एशियाई मंत्रियों की गोलमेज सभा की लिखतों को बनाए रखा जाना चाहिए। इसके पश्चात गोल मेज सभा की मेजबानी सह-मेजबानी पर निम्नलिखित देशों ने सहमति प्रदान की है-

द्वितीय गोल मेज सभा	-	सउदी अरब सह-मेजबान-जापान
तृतीय गोल मेज सभा	-	जापान, सह-मेजबान-कतर
चतुर्थ गोल मेज सभा	-	कुवैत, सह-मेजबान - कोरियाई गणतंत्र

गोल मेज सभाओं में निवल आयात करने वाले और निवल निर्यात करने वाले देशों के बीच एकान्तर पद्धति का अनुसरण किया जा सकता है।

6. मंत्री स्तरीय गोल मेज सभाओं की तैयारी के लिए अंतरराष्ट्रीय ऊर्जा मंच सचिवालय, अवस्थिति-पत्रों और कार्यसूची दस्तावेजों को तैयार करने के लिए विशेषज्ञों, प्रचालिकों और अधिकारियों की बैठक बुला सकता है।

7. गोल मेज सभाओं में मंत्रीस्तरीय चर्चाओं को सुदृढ़ करने के लिए गोल मेज सभा में भाग लेने वाले देशों

से संबंधित एशियाई कार्य प्रचालकों को साथ लेने के लिए समान स्तर पर प्रयास किए जा सकते हैं।

ख. स्थायित्व और सुरक्षा

1. पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए एशियाई बाजारों में सुधार करने की गुंजाइश है। इस मसले पर व्यापक नीति संबंधी मानदंडों, जिन पर और आगे विचार करना अपेक्षित है, की पहचान करने की दृष्टि से प्रारंभिक तौर पर विशेषज्ञों और प्रचालकों को सावधानीपूर्वक अध्ययन और विस्तृत विचार-विमर्श करना अपेक्षित है।

2. कीमतें एक स्तर पर स्थिर होनी चाहिए ताकि ये एशियाई उपभोक्ताओं का एशियाई उत्पाद की खरीददारी में वृद्धि करने के लिए प्रोत्साहित कर सकें और दूसरी ओर कीमतें ऐसी होनी चाहिए जो आर्थिक प्राथमिकता के तौर पर एशियाई उपभोक्ता लक्ष्यों के लिए, तेल और गैस में निवेश बढ़ाने के लिए एशियाई उत्पादकों को प्रोत्साहित कर सकें।

3. उत्पादक और उपभोक्ताओं के आपसी निवेश के माध्यम से पूरे तेल और गैस उत्पादों के सभी आड़े-तिरछे निवेश, आपूर्ति और मांग दोनों की सुरक्षा गारंटी देंगे और इस प्रकार आपूर्ति और मांग की सुरक्षा करते हुए कीमतों को स्थिर बनाए रखने में योगदान देंगे। इस तरह कीमतों में स्थायित्व से पेट्रोलियम क्षेत्र के सभी घटकों और अन्य ऊर्जा संबंधी परियोजनाओं में घरेलू और देश से बाहर निवेश को बढ़ावा मिलेगा।

4. संतुलित निवेश को बढ़ाने में सावधानी बरती जानी चाहिए ताकि अधिक निवेश से न तो क्षमता में अधिक वृद्धि हो न ही कम निवेश से आपूर्ति में कमी।

5. कार्यनीतिक भंडारण और संचय से सुरक्षा सुनिश्चित होती है और इस संबंध में जापान के उपयोगी अनुभव से अन्य प्रमुख उपभोक्ताओं के लिए महत्वपूर्ण सबक मिल सकता है। तथापि, ऐसा कार्यनीतिक भंडारण और संचय अवैध वाणिज्यिक प्रयोजन हेतु नहीं होना चाहिए।

6. सूचना और ज्ञान का आदान-प्रदान क्रेता और विक्रेता में ही विश्वास बढ़ाने की कुंजी है।

7. जापान द्वारा प्रस्तावित सस्टेनेबल एंड फ्लैक्सिबल एनर्जी फोरम (एसएएफई) ऊर्जा संरक्षा के मामले पर आगे विचार करने के लिए एक उपयोगी फ्रेमवर्क तैयार करता है।

8. ऊर्जा विकास हेतु एक एशियाई बैंक की स्थापना का ईरानी प्रस्ताव गहन विचार योग्य है।

ग. निरंतरता

1. पर्यावरण संरक्षण हेतु ऊर्जा संरक्षण और जलवायु परिवर्तन के मामले के महत्व का समर्थन करते हुए स्वच्छ और अति पर्यावरण सापेक्ष गहन जीवाश्म ईंधन प्रौद्योगिकियों के अनुसरण में प्रौद्योगिकीय सहयोग की आवश्यकता पर जोर दिया गया।

2. इस संबंध में, एशियाई अनुसंधान और विकास केन्द्रों के बीच सहयोग और आम जनता में संरक्षण जागरूकता बढ़ाने संबंधी मुख्य सहायक तत्वों की पहचान की गई।

तेलशोधन क्षमता

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

(क) इस समय सरकारी क्षेत्र की तेलशोधन क्षमता कितनी है;

(ख) वर्ष 2003-04 के दौरान तेलशोधन क्षमता में कितनी वृद्धि हुई है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार अपनी तेलशोधन क्षमता को और बढ़ाने के संबंध में विचार कर रही है;

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

(ङ) इस संबंध में कुल कितना व्यय होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सार्वजनिक क्षेत्र में वर्तमान पेट्रोलियम परिशोधन क्षमता 94.37 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) है।

(ख) 2003-04 के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र में पेट्रोलियम परिशोधन क्षमता में 3 एमएमटीपीए की वृद्धि हुई।

(ग) और (घ) मौजूदा रिफाइनरियों की परिशोधन क्षमताओं की विस्तार योजनाएं निम्नानुसार हैं-

आईओसी, पानीपत	6 एमएमटीपीए से 12 एमएमटीपीए
बीपीसी, मुंबई	6.9 एमएमटीपीए से 12 एमएमटीपीए
एचपीसी, मुंबई	5.5 एमएमटीपीए से 7.9 एमएमटीपीए
एचपीसी, विसाख	7.5 एमएमटीपीए से 8.33 एमएमटीपीए

इसके अतिरिक्त तीन नई रिफाइनरियों आईओसी द्वारा पारादीप (9 एमएमटीपीए), एचपीसी द्वारा भटिंडा (9 एमएमटीपीए), बीपीसी द्वारा बीना (6 एमएमटीपीए), की योजना बनाई गई है।

(ङ) उपर्युक्त परियोजनाओं के लिए अनुमोदित व्यय निम्नवत है:

(करोड़ रुपये)

आईओसी, पानीपत	-	4165 रुपये
बीपीसी, मुंबई	-	1831 रुपये
एचपीसी, मुंबई	-	1152 रुपये
एचपीसी, विसाख	-	1635 रुपये
आईओसी, पारादीप	-	8312 रुपये
बीपीसी, बीना	-	6354 रुपये
एचपीसी, भटिंडा	-	9806 रुपये
योग		33,255/ रुपये

पंचायती राज संस्थाओं का कार्यकरण

*117. **श्री पी.सी. थामस:**
डॉ. चिन्ता मोहन:

क्या **पंचायती राज मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा देश में पंचायती राज संस्थाओं के कार्यकरण के संबंध में राष्ट्रीय स्तर पर कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

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

(ग) उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां पर पंचायती राज संस्थाएं प्रभावी ढंग से कार्य कर रही हैं;

(घ) उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां पर अभी तक पंचायती राज संस्थाओं का गठन नहीं किया गया है और इसके क्या कारण है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) देश में पंचायती राज संस्थाओं के कार्य करने के बारे में सरकार द्वारा कोई राष्ट्रस्तरीय सर्वेक्षण नहीं कराया गया है। तथापि, पंचायती राज मंत्रालय के पास उपलब्ध जानकारी से पता चलता है कि पंचायती राज प्रणाली उन सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यान्वित की जा रही है जहां संविधान का भाग IX लागू है, झारखंड एवं पांडिचेरी को छोड़कर, जहां अभी चुनाव होने बाकी हैं और दिल्ली जहां पंचायती राज अधिनियम वर्षों पहले अस्थगित कर दिया गया था। तथापि, इसका कार्यान्वयन सभी जगह समान नहीं है। इसलिए पंचायती राज मंत्रालय द्वारा राज्यों के पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों के सात गोलमेज सम्मेलन आयोजित किए गए और लगभग 150 बिन्दुओं का एक सेट कार्रवाई करने के लिए सर्वसम्मति से तैयार किया गया जिन्हें कम्पेंडियम रूप में संकलित किया गया और जयपुर में अंतिम गोलमेज सम्मेलन के समापन पर निर्विरोध रूप से अपनाया गया।

(ग) जैसा कि संलग्न विवरण में दिए गए निधियों, कार्यों तथा कार्मिकों की सुपुर्दगी की स्थिति दर्शाने वाले विवरण में देखा जा सकता है कि पंचायती राज संस्थाएं कुछ राज्यों में काफी प्रभावी तरीके से कार्य कर रही हैं तथा अन्य राज्यों में धीरे-धीरे प्रभावी हो रही हैं।

(घ) और (ङ) झारखण्ड और पांडिचेरी में अब तक पंचायती राज संस्थाओं का गठन नहीं किया गया है। झारखण्ड में अनुसूची-V क्षेत्रों में गैर-आदिवासी जनसंख्या के मुद्दे पर किसी विवाद के कारण चुनाव नहीं कराया गया। झारखंड सरकार ने भारत सरकार को जानकारी दी है कि चूंकि राज्य, सरकार ने झारखंड पंचायती राज अधिनियम, 2001 का संशोधन नवम्बर, 2003 में किया तथा वहां जल्द ही चुनाव कराये जाएंगे। झारखंड उच्च न्यायालय ने राज्य सरकार को चुनाव कराने का निर्देश दिया है। पांडिचेरी संघ राज्य क्षेत्र ने जानकारी दी है कि पांडिचेरी में चुनाव नहीं कराए जा सके क्योंकि पिछड़े वर्गों के आरक्षण से संबंधित अदालती मामले लंबित थे। मामले का निपटान हो गया है और चुनावों के लिए आवश्यक कदम उठाए जा रहे थे। तथापि, 26 दिसम्बर, 2004 को बेहद दुर्भाग्यवश, पांडिचेरी और कराईकल क्षेत्रों में सुनामी का कहर टूट पड़ा, जिससे लोगों को बेहद कठिनाईयों का सामना करना पड़ा तथा राहत और पुनर्वास कार्यों के लिए पूरी प्रशासनिक मशीनरी जुट गई। पांडिचेरी सरकार को उम्मीद है कि लगभग तीन-चार महीनों में स्थिति सामान्य हो जाएगी और मई, 2005 तक चुनाव कराना संभव हो पाएगा। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली ने पंचायती राज अधिनियम को वर्षों पहले अस्थगित कर दिया था और अब दिल्ली में पंचायतों को पुन: शुरू करने पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

विवरण

पंचायती राज संस्थाओं को निधियों, कार्यों और कर्मियों के साथ विभागों/विषयों की सुपुर्दगी की स्थिति

(1.4.2004 की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	पंचायतों को अंतरित विभागों/विषयों की संख्या निम्न के साथ			
		निधि	कार्य	कार्मिक	
1	2	3	4	5	6
1.	कर्नाटक	29	29	29	
2.	केरल	26	26	26	
3.	सिक्किम	24	24	24	
4.	महाराष्ट्र	18	18	18	
5.	आंध्र प्रदेश	05	17	02	
6.	अरुणाचल प्रदेश	–	–	–	हाल ही में चुनाव कराए गए। अभी निधियां, कार्य तथा कार्मिक सौंपे जाते हैं।
7.	असम	–	29	–	
8.	बिहार	8	25	केवल कार्यात्मक नियंत्रण	
9.	झारखंड	–	–	–	अब तक चुनाव नहीं हुए हैं।
10.	गोवा	6	6	–	
11.	गुजरात	15	15	15	
12.	हरियाणा	–	16	–	
13.	हिमाचल प्रदेश	02	26 विषय	11	
14.	मध्य प्रदेश	10	23	09	
15.	छत्तीसगढ़	10	29	09	
16.	मणिपुर	–	22	04	
17.	उड़ीसा	09	25	21	
18.	पंजाब	–	07	–	
19.	राजस्थान	18	29	18	
20.	तमिलनाडु	–	29	–	

1	2	3	4	5	6
21.	त्रिपुरा	–	12	–	
22.	उत्तर प्रदेश	04	12	06	
23.	उत्तरांचल	–	11	11	
24.	पश्चिम बंगाल	12	29	12	
25.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	06	06	06	
26.	चंडीगढ़	–	–	–	
27.	दादर एवं नगर हवेली	–	03	03	
28.	दमन व दीव	05	09	05	
29.	रा.रा. क्षेत्र दिल्ली	पंचायती राज प्रणाली को अभी सुधारा जाना है।			
30.	पांडिचेरी	–	–	–	अब तक चुनाव नहीं हुए हैं।
31.	लक्षद्वीप	–	08	–	

संविधान (73वां संशोधन) अधिनियम, 1992 के प्रावधान जम्मू एवं कश्मीर, मेघालय, मिजोरम और नागालैंड राज्यों में लागू नहीं हैं।

पेट्रोलियम उत्पादों में मिलावट

***118. श्री मधु गौड यास्खी:**
श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पेट्रोलियम उत्पादों में मिलावट बढ़ती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष के दौरान सरकार द्वारा राज्यवार ऐसे कितने मामलों का पता लगाया गया है;

(ग) क्या कुछ राज्य सरकारों ने पेट्रोलियम उत्पादों में मिलावट को रोकने के लिए चल प्रयोगशालाओं की संख्या बढ़ाने का अनुरोध किया है;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) सरकार को बेईमान तत्वों द्वारा परिवहन ईंधनों में मिलावट करने और ऐसे अन्य कदाचारों की रिपोर्टें प्राप्त होती हैं। 2003-04 के दौरान मिलावट के पकड़े गए मामलों और की-गई-कार्रवाई का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) से (ङ) पिछले एक वर्ष के दौरान आंध्र प्रदेश सरकार से राज्य के प्रत्येक जिले में दो अतिरिक्त स्थिर प्रयोगशालाओं और एक सचल प्रयोगशाला के प्रावधान के लिए एक अनुरोध प्राप्त हुआ था। चूंकि सचल प्रयोगशालाओं में गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली में परिकल्पित सभी परीक्षण करने की सुविधा नहीं होती है और आधुनिक परीक्षणों के लिए नमूने स्थिर प्रयोगशालाओं में भेजने होते हैं, इसलिए हो सकता है कि अतिरिक्त सचल प्रयोगशालाओं का प्रावधान वांछित उद्देश्य पूरा न करे। इसके अलावा आवश्यकता के मामले में पड़ोसी राज्यों में स्थित प्रयोगशालाओं की सेवाएं भी ली जा सकती है जैसा कि अन्य क्षेत्रों में किया जा रहा है। तथापि, राज्य सरकार को राज्य में वर्तमान 9 स्थिर और 4 सचल प्रयोगशालाओं में उपलब्ध क्षमता का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए परामर्श दिया गया है।

विवरण

2003-04 के दौरान मिलावट के पकड़े गए मामलों और की गई कार्रवाई का राज्यवार ब्यौरा

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	मिलावट के पकड़े गए मामलों की संख्या
आंध्र प्रदेश	28
बिहार	07
दिल्ली	03
गुजरात	20
हरियाणा	08
जम्मू-कश्मीर	01
झारखंड	04
कर्नाटक	07
केरल	05
मध्य प्रदेश	15
महाराष्ट्र	26
उत्तर पूर्वी राज्य	02
उड़ीसा	05
पंजाब	12
राजस्थान	10
तमिलनाडु	22
उत्तर प्रदेश	36
उत्तरांचल	02
पश्चिम बंगाल	03
योग	216

इन मामलों में कार्रवाई विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों के अंतर्गत की गई है जिसमें पहली बार बिक्रियों और आपूर्ति के निलंबन के साथ जुर्माने की दंडात्मक कार्रवाई और दूसरी बार डीलरशिप की समाप्ति का प्रावधान है।

इलेक्ट्रानिक और प्रिंट मीडिया के संबंध में परस्पर जुड़ी प्रत्यक्ष विदेशी निवेश नीति

***119. श्री सर्बानन्द सोनोवाल:** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण के अध्यक्ष ने यह कहा है कि समाचार, मनोरंजन, टेलीविजन, केबल, समाचार पत्रों, पत्रिकाओं, रेडियो आदि के लिए परस्पर जुड़ी प्रत्यक्ष विदेशी निवेश नीति होनी चाहिए;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) सरकार कौन-कौन से मुख्य परिवर्तन करने पर विचार कर रही है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) निजी एफ एम रेडियो प्रसारण के चरण-II के संबंध में सिफारिशें करते समय भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ-साथ यह सिफारिश की थी कि:

''प्रत्यक्ष विदेशी निवेश नीति की मीडिया क्षेत्र के अन्य खण्डों की नीतियों के साथ समीक्षा की जानी चाहिए ताकि संपूर्ण नीति को सुसंगत बनाया जा सके। इसी प्रकार से व्यापक मीडिया नीति के एक हिस्से के रूप में अन्तर-मीडिया स्वामित्व पर जागरूक नीतिगत निर्णय लिया जाना चाहिए। सरकार द्वारा इन मुद्दों पर निर्णय लंबित रहने तक चरण-II की नीति में कोई परिवर्तन नहीं होना चाहिए और इन नीतियों के निरूपण के कारण चरण-II में विलंब नहीं होना चाहिए। जहां कहीं भी शिथिलता को आवश्यक पाया जाता है तो लाइसेंस धारकों के लिए नए दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने हेतु एक उपयुक्त समय-सीमा निर्धारित की जानी चाहिए।''

(ख) और (ग) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण की सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं और उन पर अभी तक कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

रेल दावा अधिकरण (आर सी टी) के समक्ष क्षतिपूर्ति दावे के मामले

***120. श्री ब्रजेश पाठक:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेल दावा अधिकरण (आर सी टी) द्वारा गत एक वर्ष के दौरान आज की तिथि तक किराया वापसी और दुर्घटना क्षतिपूर्ति

दावे के कितने मामले निपटाये गये हैं तथा अधिकरण द्वारा अलग-अलग कुल कितनी राशि का भुगतान किया गया है;

(ख) आज की तारीख तक आर सी टी के समक्ष कितने मामले लंबित हैं;

(ग) ये मामले कितने समय से लंबित हैं और मामले को निपटाने में विलंब के क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा लंबित दावों के शीघ्र निपटान हेतु क्या कदम उठाए गए/उठाए जाने हैं और इन लंबित दावों के मामलों को कब तक निपटा दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) मामलों का निपटान:

वर्ष	किराया वापसी संबंधी मामलों की संख्या	अधिकरण द्वारा डिक्री की गई धनराशि (रु.)	दुर्घटना क्षतिपूर्ति दावा संबंधी मामलों की संख्या	अधिकरण द्वारा डिक्री की गई धनराशि (रु.)
2003-04	9	34,000	438	5.59 करोड़
2004-05 (1.2.2005 तक)	5	2,794	307	2.60 करोड़

(ख) 1.02.2005 की स्थिति के अनुसार किराया वापसी के 6 मामले तथा गाड़ी दुर्घटनाओं के 395 मामले लंबित हैं।

(ग) रेल दावा अधिकरण में किराया वापसी के लंबित 6 मामलों में से 4 मामले एक वर्ष से कम अवधि के तथा 2 मामले क्रमश: 4 और 5 वर्ष पुराने हैं।

दुर्घटना क्षतिपूर्ति दावा संबंधी 395 मामलों की अवधि-वार विलंबन स्थिति निम्नलिखित है:

एक वर्ष से कम	195 मामले
एक वर्ष पुराने	133 मामले
2 वर्ष पुराने	42 मामले
3 वर्ष पुराने	19 मामले
4 वर्ष पुराने	2 मामले
5 वर्ष और इससे अधिक	4 मामले

रेल दावा अधिकरण द्वारा मामलों को विलंब से निपटाने के मुख्य कारण निम्नलिखित हैं:

(1) समय-समय पर सदस्यों की रिक्तियों का होना

(2) दावाकर्त्ताओं के पास उत्तराधिकार प्रमाण-पत्र का न होना

(3) साक्ष्य इत्यादि को प्रस्तुत करने के लिए आवेदनकर्त्ता/उनके वकील द्वारा स्थगन की याचिका देना

(4) दावाकर्त्ताओं द्वारा एक पीठ से दूसरे पीठ की दावा संबंधी मामलों का हस्तांतरण करवाना

(घ) रेल दावा अधिकरण एक न्यायिक निकाय है, अत: मामलों को निपटाने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है. बहरहाल, मामलों के त्वरित निपटान के लिए निम्नलिखित उपाए किए गए हैं:

1. रेल दावा अधिकरण प्रक्रिया नियमों को संशोधित कर दिया गया है, इनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

(i) दुर्घटना मुआवजा दावे के लिए आवेदन उस पीठ, जिसकी प्रादेशिक सीमाएं उस स्थान जहां से यात्री पास अथवा टिकट प्राप्त करता है या खरीदता है, अथवा जिस स्थान पर दुर्घटना अथवा अप्रिय घटना हुई है अथवा गंतव्य स्टेशन के स्थान अथवा जहां दावाकर्त्ता सामान्य रूप से निवास करता है, के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत आती है, के समक्ष दायर किया जा सकता है।

(ii) रेल दावा अधिकरण अंतिम सुनवाई से 21 दिनों के भीतर आदेश जारी करेगा।

(iii) पहले हलफनामों को नोटरी पब्लिक द्वारा ही सत्यापित किया जाता था। दावाकर्त्ताओं की सहूलियत के लिए, रजिस्ट्रारों को भी इनको सत्यापित करने का अधिकार दे दिया गया है।

(iv) अधिकरण के रजिस्ट्रार को रेल प्रशासन द्वारा दावाकर्ताओं को मुआवजे का शीघ्र भुगतान करवाने हेतु निगरानी का अधिकार दे दिया गया है।

2. बकाया मामलों के निपटान के लिए रेल दावा अधिकरण के अध्यक्ष को एक पीठ के सदस्य को दूसरे पीठ में सर्किट पीठ आयोजित करवाने का अधिकार दे दिया गया है।

3. निम्नलिखित प्रशासनिक उपाय भी किए गए हैं:

(i) दुर्घटना क्षतिपूर्ति दावा दायर करने में मदद देने तथा जब तक रेल दावा अधिकरण द्वारा डिक्री नहीं दे दी जाती तब तक उन पर नजर रखने के लिए प्रत्येक क्षेत्रीय मुख्यालय में, एक दुर्घटना कक्ष स्थापित किया गया है।

(ii) डिक्री जारी हो जाने के बाद, दुर्घटना क्षतिपूर्ति संबंधी मुआवजे का भुगतान शीघ्रातिशीघ्र किया जाता है।

4. मामले की स्थिति के संबंध में आन-लाइन सूचना मुहैया करवाने के लिए रेल बजट 2005-2006 में रेल दावा अधिकरण के कामकाज का कंप्यूटरीकरण तथा उसकी वेबसाइट के सृजन की घोषणा की गई है।

विकलांग पुनर्वास केन्द्र

1110. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विकलांग पुनर्वास केन्द्रों में विशेषकर मध्य प्रदेश में कार्यरत पदाधिकारितयों का केन्द्रवार स्वीकृत और वास्तविक संख्या का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन केन्द्रों में पदाधिकारियों के चयन हेतु क्या मानदंड अपनाये गये हैं; और

(ग) सरकार द्वारा स्वीकृत संख्या के अनुसार रिक्तियों को भरने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इन्हें कब तक भरे जाने की सम्भावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्र के कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या 11 है। मध्य प्रदेश में जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्र में कार्यरत कर्मचारियों की वास्तविक संख्या आगर-5, आलोट-4, बालाघाट-4, दामोह-4, देवास-6, ग्वालियर-6, इंदौर-4, जावद-4, झबुआ-4, मंदसौर-4, राजगढ़-4, रीवा-11, सागर-5, सतना-7 तथा उज्जैन-7 है।

(ख) उनकी शैक्षिक अर्हता के अलावा, इन कर्मचारियों के चयन हेतु अपनाए गए मानदंड में शामिल हैं:

— मानदेय आधार पर सरकारी/जिला अस्पतालों के वर्तमान व्यावसायिक।

— नाममात्र के मानदेय की अदायगी पर सरकारी/जिला अस्पतालों के वर्तमान व्यावसायिक

— विशुद्धत: संविदात्मक आधार पर व्यावसायिक और अन्य व्यक्ति।

(ग) जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्र संविदात्मक आधार पर लिए गए कार्मिकों के माध्यम से सेवाएं दे रहे हैं जिसके लिए मानदेय का भुगतान किया जाता है या नि:शुल्क सेवाएं दी जाती हैं। जिला प्रबंधन टीम द्वारा इन व्यक्तियों का चयन किया जाता है।

लेखन-सामग्री की खरीद

1111. श्री रघुनाथ झा:
श्री प्रभुनाथ सिंह:

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

(क) क्या रक्षा मंत्रालय और इसके अधीन कार्यालयों जैसे एकीकृत रक्षा सेवा और मुख्य प्रशासनिक कार्यालय में लेखन सामग्री और अन्य मदों की हो रही खरीद में व्यापक स्तर पर भ्रष्टाचार व्याप्त है;

(ख) यदि हां, तो सरकार के ध्यान में ऐसे कितने मामले आए हैं और उन पर क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) खरीद प्रणाली की सुचारू बनाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या गत छह महीनों के दौरान एकीकृत रक्षा सेवाओं में कतिपय मदों की दरों की जांच किए जाने की मांग की है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : (क) जी, नहीं।

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

(घ) जी, नहीं।

(ङ) उपर्युक्त (घ) के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

केबल टी.वी. का डिजिटलीकरण

1112. श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री वाई.जी. महाजन:

क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केबल टी.वी. का डिजिटलीकरण करने तथा लाइसेसिंग प्रणाली को सुधारने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) ने केबल टी. वी. के डिजीटलीकरण से संबंधित मुद्दों पर स्टेकहोल्डरों की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए दिनांक 03.1.2005 को एक परामर्श पत्र जारी किया था। इस मामले में ट्राई ने अभी तक अपनी अंतिम सिफारिशें/सुझाव प्रस्तुत नहीं किए हैं।

[अनुवाद]

बोगरी रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं

1113. श्री महबूब जाहेदी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बोगरी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों और रेल कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधाएं नहीं दी गई हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा उक्त स्टेशन पर अपेक्षित सुविधाएं मुहैया कराने हेतु क्या ठोस उपाय किए गए हैं/कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) मानदंड के अनुसार पर्याप्त यात्री सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे समपारों पर फ्लाई ओवर का निर्माण

1114. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार हरियाणा में जनता की सुविधा हेतु रेल समपारों पर फ्लाई ओवरों का निर्माण करने का है; और

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं पर कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां, हरियाणा राज्य में लागत में भागीदारी के आधार पर ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल के 10 कार्य पहले से ही स्वीकृत हैं। इसके अतिरिक्त, ऊपरी सड़क पुल का एक और कार्य रेल निर्माण कार्य कार्यक्रम 2005-06 में शामिल किया गया है। सभी चालू निर्माण कार्य योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में है। पुल खास (रेलपथों के ऊपर से) के कार्य रेलों द्वारा निष्पादित किए जाते हैं और पहुंच मार्गों का कार्य राज्य सरकार द्वारा किया जाता है। राज्य सरकारों द्वारा पहुंच मार्गों के निर्माण कार्य के साथ-साथ अपने हिस्से के कार्य को पूरा करने हेतु रेलों द्वारा सभी प्रयास किए जाते हैं।

कोल्लम-त्रिवेन्द्रम का विद्युतीकरण

1115. श्री चरकला राधाकृष्णन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कोल्लम-त्रिवेंद्रम सेक्टर के बीच विद्युतीकरण कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) चल रही परियोजनाओं को समय पर पूरा करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) कोल्लम (क्विलोन)-त्रिवेन्द्रम खंड कायनकुलम-क्विलोन-त्रिवेन्द्रम रेल लाइन का एक हिस्सा है जिस पर विद्युतीकरण का कार्य संतोषजनक रूप से प्रगति पर है। कोल्लम (क्विलोन)-पारावूर के विद्युतीकरण को 2004-05 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है और पारावूर-त्रिवेन्द्रम खंड को दिसम्बर, 2005 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित है।

[हिन्दी]

रावन्था रोड रेलवे स्टेशन पर कंटेनर डिपो

1116. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 13 जनवरी, 2005 के 'दैनिक भास्कर' कोटा में "कंटेनर डिपो के निर्माण में देरी से दस करोड़ का घाटा" शीर्षक से छपी खबर की ओर आकर्षित किया गया है;

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

(ग) पश्चिम-मध्य रेलवे के कोटा मंडल के निकट रावन्था रोड रेलवे स्टेशन निर्मित किए जा रहे कंटेनर डिपो के निर्माण की प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त डिपो पर पूरा किए गए कार्य का ब्यौरा क्या है और शेष कार्य का ब्यौरा क्या है;

(ङ) आज की स्थिति के अनुसार इस पर कितनी धनराशि खर्च हुई है और शेष कार्य को पूरा करने में कितनी धनराशि खर्च किए जाने की संभावना है;

(च) उक्त डिपो की अनुमानित क्षमता कितनी है और लदाई हेतु व्यवस्था किए गए कंटेनरों की संख्या कितनी है; और

(छ) उन पत्तनों के नाम क्या हैं जहां उक्त डिपो से कंटेनर भेजे जाएंगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) से (ग) रावंथा रोड में कंटेनर डिपो की स्थापना की परियोजना के 31.3.05 तक पूरा हो जाने की योजना है और योजना अनुसार यह प्रगति पर है।

(घ) पैदल पथ क्षेत्र, प्रशासनिक भवन और गेट परिसर मुहैया कराने के कार्य पूरे हो चुके हैं और रेल साइडिंग तथा वेयरहाउस क्षेत्र मुहैया कराने के अन्य कार्य अग्रिम चरण में हैं और इनके नियोजित तिथि तक पूरा हो जाने की संभावना है।

(ङ) अभी तक खर्च की गई राशि-167 लाख रु. शेष कार्य पर खर्च की जाने वाली संभावित राशि-140 लाख रु.

(च) इस डिपो द्वारा प्रारंभ में प्रति वर्ष 22000 टीईयू (20 फुट समान यूनिट कंटेनर) संभाले जाने की योजना है। इसमें लगभग 6000 निर्गम निर्यात लदान कंटेनर और लगभग 4800 निर्गम घरेलू कंटेनर शामिल होंगे।

(छ) रावंथा रोड में कंटेनर डिपो प्रारंभ में मुंबई के पत्तनों यथा जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जे एन पी टी) और नाहूवे शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. (एनएसआईसीटी) से संपर्क मुहैया कराएगा।

[अनुवाद]

पुणे-मिराज-हुबली खंड की रेल पटरियों को बदलना

1117. श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी एक्सप्रेस जैसी तेज रफ्तार वाली रेलगाड़ियां पुणे-मिराज-हुबली सेक्शन पर धीमी गति वाली रेल पटरियां होने के कारण नहीं चलाई जा सकती;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा धीमी गति वाली रेल पटरियों को तेज गति वाली रेल पटरियों में बदलने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) वर्तमान में पुणे-मिराज-हुबली खंड की रेल पटरी उपयोग क्षमता कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) खण्ड की अधिकतम अनुमेय गति खंड वर्गीकरण से संबंधित होती है। किसी खंड पर रेलपथ संरचना रूट वर्गीकरण और यातायात के घनत्व को ध्यान में रखते हुए उपलब्ध कराई जाती है। पुणे-मिराज हुबली 'डी' मार्ग है, जहां अधिकतम अनुमेय गति 100 कि.मी. प्रति घंटा है. बहरहाल, इस समय पैसेन्जर गाडियों को एक विशेष मामले के तौर पर 105 कि.मी. प्रति घंटे तक की अनुमति दी गई है।

(ख) रेलपथ का अपग्रेडेशन रेलपथ नवीकरण के साथ होता है, जिन्हें आयु-सह-स्थिति के मानदण्ड के आधार पर स्वीकृत किया जाता है और निधि की उपलब्धता के आधार पर निष्पादित किया जाता है।

(ग) पुणे-मिराज-हुबली खंड के विभिन्न भागों के लिए लाइन क्षमता का उपयोग 72% से 139% तक होता है।

[हिन्दी]

जोशीमठ छावनी में विस्फोट

1118. श्री हरिश्चंद्र चव्हाण: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में उत्तरांचल के जोशीमठ छावनी क्षेत्र में एक शक्तिशाली विस्फोट हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इससे हुई जान-माल की हानि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस मामले की कोई जांच कराई है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जोशीमठ में छावनी नहीं है लेकिन एक सैन्य स्टेशन है। हाल ही में, जोशीमठ सैन्य स्टेशन क्षेत्र में कोई विस्फोट नहीं हुआ है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

गैस एजेंसियों का आवंटन

1119. **श्री एम. अंजनकुमार यादव:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा गैस एजेंसियों के आवंटन हेतु स्थानों और डीलरों का चयन करने के लिए क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) आंध्र प्रदेश में तेल चयन बोर्ड का गठन क्या है;

(ग) नई गैस एजेंसियों के आवंटन हेतु आंध्र प्रदेश में अब तक चिन्हित किए गए स्थानों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उन गैस एजेंसियों का ब्यौरा क्या है जिन्हें पिछले तीन वर्षों के दौरान आबंटित किया गया है और जिन्हें चालू वर्ष के दौरान आबंटित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) को स्थलों का पता लगाने तथा एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के चयन हेतु अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के लिए स्वतंत्रता प्रदान की है। तथापि, एक नीतिगत मामले के रूप में, सरकार ने नई एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों को खोलने के लिए तेल विपणन कंपनियों को अर्ध शहरी/ग्रामीण क्षेत्रों पर केन्द्रित होने की सलाह दी है।

तेल विपणन कंपनियों द्वारा विज्ञापन/चयन के समय विभिन्न समाचार-पत्रों में समय-समय पर चयन प्रक्रिया तथा इसके मानदंड प्रकाशित किए जाते हैं।

(ख) तत्कालीन तेल चयन बोर्डों को उच्चतम न्यायालय के आदेश पर भंग कर दिया गया है। चयन समिति में संबंधित तेल विपणन कंपनी के तीन वरिष्ठ अधिकारी शामिल होते हैं।

(ग) एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप की स्थापना के लिए स्थलों का पता लगाना एक सतत प्रक्रिया है। आंध्र प्रदेश में एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना के लिए, तेल विपणन कंपनियां एक नई विपणन योजना को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में है।

(घ) तेल विपणन कंपनियों ने गत तीन वर्षों (2001-02 से 2003-04) के दौरान आंध्र प्रदेश में 123 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपें तथा चालू वर्ष के दौरान 119 डिस्ट्रीब्यूटरशिपें आवंटित की हैं।

[अनुवाद]

संरक्षित स्मारकों के आसपास अतिक्रमण

1120. **श्री एम. के. सुब्बा:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार को प्रमुख चाय बागानों द्वारा असम के डिब्रूगढ़ जोरहाट और गोलाघाट जिलों में अहोम किंग्स के ऐतिहासिक स्मारकों पर बड़े पैमाने पर अतिक्रमण के संबंध में प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसी भूमियों के कुल कितने क्षेत्र पर अतिक्रमण किया गया है; और

(ग) सरकार द्वारा अतिक्रमण हटाए जाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) असम के डिब्रूगढ़, जोरहाट और गोलाघाट जिलों के केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों में बड़े पैमाने पर अतिक्रमणों के बारे में कोई अभिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

अधिसूचनाओं को वापस लिया जाना

1121. **श्री प्रहलाद जोशी:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ए.एस.आई.) द्वारा पूरे देश में कुछ मंदिरों को राष्ट्रीय विरासत स्मारक घोषित करने संबंधी जारी की गयी अधिसूचनाओं को वापस लेने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और ऐसे मंदिरों का राज्य वार ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, एक प्रारंभिक राजपत्र अधिसूचना भारत के राजपत्र में प्रकाशित की गई थी जिसमें तमिलनाडु में तिरूवन्नामलई स्थित अरुणाचलेश्वर मन्दिर को संरक्षित स्मारक के रूप में संरक्षित करने के लिए केन्द्रीय सरकार का इरादा व्यक्त किया गया था तथा जनता से आपत्तियां आमंत्रित की गई थीं। इसके उत्तर में, स्थानीय जनता के एक बड़े वर्ग और तमिलनाडु सरकार ने उक्त मन्दिर के संरक्षण के प्रस्ताव पर आपत्ति की थी। आपत्तियों की जांच करने के बाद, प्रारंभिक अधिसूचना को वापस

लेने का विचार किया गया और मामले को तदनुसार माननीय उच्चतम न्यायालय के ध्यान में ला दिया गया जहां संदर्भाधीन मन्दिर के विकास संबंधी एक विशेष इजाजत याचिका लम्बित है। माननीय भारत का उच्चतम न्यायालय ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को निदेश दिया है कि वे उपर्युक्त मन्दिर के बारे में प्रारंभिक राजपत्र अधिसूचना को वापस लेने के इरादे का उल्लेख करते हुए एक शपथ-पत्र दायर करें।

[हिन्दी]

ढासा और जेतलसर के बीच बड़ी रेल लाइन

1122. श्री वी.के. ढुम्मर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ढासा और जेतलसर के बीच बड़ी रेल लाइन बिछाने पर विचार कर रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) ढासा-जेतलसर मीटर लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है।

मध्य प्रदेश में वितरकों का चयन

1123. श्री अशोक अर्गल:
श्री रामस्वरूप कोली:

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

(क) क्या सरकार को मध्य प्रदेश में वितरकों (एलपीजी एवं आरओ) के चयन हेतु विभिन्न तेल कंपनियों द्वारा कराए गए साक्षात्कारों के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले के संबंध में कोई जांच कराई गयी है;

(ग) तत्संबंधी जांच का ब्यौरा और परिणाम क्या है; और

(घ) इस मामले में क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गयी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) द्वारा अपने निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार एलपीजी वितरण केन्द्रों और खुदरा बिक्री केन्द्रों का चयन किया गया है। वर्ष 2004 के दौरान ओएमसीज ने मध्य प्रदेश राज्य में एलपीजी वितरण केन्द्रों के 144 साक्षात्कार और डीलरशिपों के लिए 349 स्थानों का चयन किया है। चयनों के लिए ओएमसीज द्वारा प्राप्त शिकायतों की विनिर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार जांच की जाती है। प्राप्त शिकायतों का ब्यौरा और उन पर की गई कार्रवाई का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

मध्य प्रदेश में वर्ष 2004 के दौरान एलपीजी वितरण केन्द्र और खुदरा बिक्री केन्द्र स्थापित करने के लिए किए गए स्थल साक्षात्कार और उनके खिलाफ प्राप्त शिकायतों का ब्यौरा

	स्थल साक्षात्कारों की कुल संख्या	चयन के विरुद्ध प्राप्त शिकायतें	सिद्ध शिकायतों की संख्या	जांच के लिए लंबित शिकायतों की संख्या
एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप	144	37	1	3
खुदरा बिक्री केन्द्र	349	70	6	16

पेट्रोलियम परियोजनाएं

1124. श्री बालेश्वर यादव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस आयोग ने अनुमोदन हेतु सरकार को विभिन्न पेट्रोलियम प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने ओएनजीसी की उन परियोजनाओं को स्वीकृति दे दी है; और

(घ) यदि नहीं, तो विलंब के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) के निदेशक मंडल को कंपनी के "नवरत्न" सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम बनने के बाद से प्रदत्त शक्तियों के अनुसार निवेश करने का निर्णय लेने का अधिकार प्राप्त है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

क्षेत्रीय भाषाओं के लघु नाटकों और कहानियों को प्रोत्साहन

1125. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा क्षेत्रीय भाषाओं के लघु नाटकों और कहानियों को प्रोत्साहन देने हेतु क्या नीति अपनायी जा रही है;

(ख) सरकार द्वारा उन्हें प्रोत्साहित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ कितनी निधियां आवंटित की गयी हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) क्षेत्रीय भाषाओं के लघु नाटकों और कहानियों के प्रोत्साहन के लिए कोई अलग नीति नहीं है क्योंकि सरकार संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल सभी भाषाओं को साहित्य के विकास के लिए समान मानती है।

(ख) संगीत नाटक अकादमी और साहित्य अकादमी के पास भारतीय भाषाओं में नाटककारों की कार्यशाला, युवा रंगमंच कलाकारों के लिए सहायता, अनुवाद, प्रकाशन आदि विभिन्न स्कीमें हैं, जो लघु नाटकों और कहानियों का साथ-साथ ध्यान रखती है।

(ग) लघु नाटकों और कहानियों के प्रोत्साहन के निमित अलग से निधियों का अबंटन नहीं किया जाता है, क्योंकि यह अकादमियों के समग्र विकास कार्यकलापों का ही एक भाग है।

[अनुवाद]

कोलकाता से अंतरराष्ट्रीय उड़ानें

1126. श्री अधीर चौधरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कोलकाता से विशेषकर हांगकांग, सिंगापुर और जोर्डन हेतु और अंतरराष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने का है;

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

(ग) क्या सरकार की कोलकाता से एअर इंडिया की और उड़ानें शुरू करने की कोई योजना है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) इस समय सिंगापुर एयरलाइन्स द्वारा कोलकाता तथा सिंगापुर के बीच सप्ताह में तीन बार उड़ानों का प्रचालन किया जा रहा है। रॉयल जार्डन एयरलाइन्स द्वारा भी सप्ताह में अपनी दो उड़ानें प्रचालित करके कोलकाता को अमान के साथ जोड़ा जा रहा है। हांगकांग की नामित एयरलाइनों के लिए कोलकाता एक प्वाइंट आफ काल के रूप में भी सुलभ है, हालांकि, वे इस समय इस मार्ग पर प्रचालन नहीं कर रही हैं।

(ग) और (घ) वर्ष 2005 की ग्रीष्म ऋतु से एअर इंडिया द्वारा कोलकाता से लन्दन के बीच सप्ताह में तीन उड़ानें प्रचालित करने की योजना है।

सलेम-कुड्डालोर आमान परिवर्तन

1127. श्री के.सी. पलनिसामी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सलेम-कुड्डालोर के आमान परिवर्तन कार्य में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ख) कुड्डालोर-वृद्धाचलम-आत्तुर रेल लाइन की अद्यतन स्थिति क्या है;

(ग) सलेम-करूर परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) ओमालूर उपरिपुल पर चल रहे कार्य में कितनी प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) वृद्धाचलम-कुड्डालोर खंड (52 कि.मी.) पहले ही पूरा हो चुका है और चालू किया जा चुका है। वृद्धाचलम-अत्तूर (81 कि.मी.) खंड पर कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में है और खंड के 2005-06 के दौरान पूरा होने की संभावना है।

(ग) इस परियोजना पर मिट्टी संबंधी कार्य और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर है। बहरहाल, भूमि अधिग्रहण के संबंध में मुकदमेबाजी से इस कार्य की प्रगति प्रभावित हुई है।

(घ) तमिलनाडु सरकार के साथ लागत में भागीदारी के आधार पर सलेम-ओमालूर यार्ड के निकट मेत्तूर के बीच कि.मी. 8/6-7 पर समपार सं. 9 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण को 2000-01 में स्वीकृत किया गया है. रेलवे के हिस्से के कार्य अर्थात् पुल खास का निष्पादित करने की पिछले निविदाकर्ता की विफलता के कारण निविदा को जोखिम और लागत पर रद्द कर दिया गया था। पिछले ठेकेदार द्वारा स्थगन आदेश प्राप्त करने के कारण पुन: निविदा देने में विलंब हुआ। बहरहाल, अब स्थगन आदेश निरस्त किया जा चुका है और नई निविदाएं आमंत्रित की

जा रही हैं। इसके परिणामस्वरूप कार्य की प्रगति धीमी पड़ी है। नई निविदाओं को तत्काल अंतिम रूप देने के प्रयास किए जा रहे हैं। पहुंच मार्गों पर कार्य प्रगति पर है।

ओएनजीसी द्वारा उठाई गई गैस की मात्रा

1128. श्री हन्नान मोल्लाह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ओएनजीसी द्वारा गैस उठाए जाने की इष्टतम क्षमता की तुलना में विभिन्न राज्यों में प्रतिदिन उठाई जा रही गैस की औसत मात्रा कितनी है; और

(ख) विकास की अवस्थाओं के साथ प्राकृतिक गैस की आउट सोर्सिंग हेतु योजनाओं का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) वर्तमान वर्ष 2004-05 (अप्रैल, 04 से दिसंबर, 04) के दौरान ओएनजीसी द्वारा प्रचालित विभिन्न क्षेत्रों से दैनिक औसत गैस उत्पादन, राज्यवार निम्नानुसार हैं:

राज्य	दैनिक औसत उत्पादन (एमएमएससीएमडी)
पश्चिमी अपतट	48.55
गुजरात	5.93
असम	1.31
आंध्र प्रदेश	4.66
तमिलनाडु	1.78
त्रिपुरा	1.32
राजस्थान	0.05
योग	63.60

किसी भी क्षेत्र से इष्टतम गैस उत्पादन करना भंडार की विशेषता, क्षेत्र के जीवन चक्र का स्तर, अंतिम उपभोक्ताओं की उपलबधता, तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता आदि जैसे विभिन्न घटकों पर निर्भर गतिशील प्रक्रिया है। ओएनजीसी क्षेत्र की विद्यमान परिस्थितियों की अनुपातिक दर पर गैस का उत्पादन करने में प्रयासरत है।

(ख) आंतरिक आवश्यकताएं पूरा करने और मूल्य वर्धित उत्पादों के उत्पादन के उपरांत, ओएनजीसी द्वारा उत्पादित प्राकृतिक गैस को, विभिन्न गैस आधारित उद्योगों को आगे भेजने और वितरण के लिए गेल को सौंपा जाता है।

अलग-थलग/सीमान्त क्षेत्रों से उत्पादित गैस का अधिकतम उपयोग करने की दृष्टि से सरकार ने ओएनजीसी को प्रति मामला एक लाख घन मीटर (एलसीएमडी) तक गैस का सीधा विपणन करने के लिए अधिकार प्रदान किए हैं, यदि गेल संबंधित क्षेत्रों में 6 माह के भीतर उपभोक्ताओं का पता लगाने में असमर्थ रहे। तदनुसार, ओएनजीसी ने सीधे विपणन करने के प्रावधानों के अंतर्गत एक एलसीएमडी तक गैस की आपूर्ति करने के लिए गुजरात में 27, आंध्र प्रदेश में 6 और तमिलनाडु में एक उपभोक्ता की पहले ही पहचान कर ली है। इन उपभोक्ताओं को आपूर्ति शुरू कर दी गई है।

[हिन्दी]

हरिद्वार में रेल उपरिपुल

1129. श्री राजेन्द्र कुमार: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि उत्तरांचल के हरिद्वार जिले में कई रेल उपरिपुल जर्जर स्थिति में हैं;

(ख) यदि हां, तो पहचान किए गए इन उपरिपुलों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) जर्जर स्थिति वाले इन रेल पुलों की कब तक मरम्मत कर दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) उत्तरांचल राज्य में कोई भी ऊपरी सड़क पुल जर्जर अवस्था में नहीं है। पुल खास (रेलपथ के ऊपर) का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया जाता है और पहुंच मार्ग का अनुरक्षण राज्य सरकार द्वारा किया जाता है। रेलवे द्वारा किया जाने वाला कोई भी मरम्मत कार्य तत्काल कर दिया जाता है।

[अनुवाद]

डी.डी.-1 पर गुजराती समाचार

1130. श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डी डी-1 पर अपराह्न 0400 बजे प्रसारित होने वाले गुजराती समाचारों का प्रसारण बंद कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को उक्त समाचार कार्यक्रम को पुन: आरंभ करने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) दूरदर्शन पर 24 घंटे के समाचार चैनल की शुरूआत होने के कारण अपराह्न 4.00 बजे प्रसारित होने वाले गुजरात के समाचार बुलेटिन सहित सभी क्षेत्रीय समाचार बुलेटिनों को देश भर में वर्ष 2003 में बन्द कर दिया गया था। तथापि, गुजराती समाचार बुलेटिनों का प्रसारण डी.डी. गुजराती पर प्रात: 9.00 बजे से 9.15 बजे तक तथा डी.डी.-1 पर सायंकाल 7.00 बजे से 7.15 बजे तक जारी रखा गया।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

जैव-डीजल

1131. श्री किशन सिंह सांगवान: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी) ने जैव-डीजल बनाने के लिए सरकार के पास कोई प्रस्ताव भेजा है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी नहीं। यद्यपि आईओसी ने बायोडीजल के साथ डीजल के मिश्रण की व्यवहार्यता प्रमाणित करने के लिए सफलतापूर्वक परीक्षण किए हैं, उसका स्वयं बायो डीजल विनिर्माण की कोई योजना नहीं है।

सल्फर की न्यूनतम मात्रा वाले पेट्रोल और डीजल का आयात

1132. श्री राजेन्द्र कुमार: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन का विचार देश में 1.4.2005 तक हरित पट्टी (ग्रीन फील्ड) की आपूर्ति की समय सीमा तक सल्फर की न्यूनतम मात्रा वाले पेट्रोल और डीजल का आयात करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा कितनी मात्रा में आयात का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी हां।

(ख) आईओसी द्वारा जनवरी, 2005 से आयात किए गए पेट्रोल और डीजल की मात्रा का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(हजार मीट्रिक टन में)

	जनवरी, 05	फरवरी, 05	मार्च, 05	अप्रैल, 05
बीएस 2 (एचएसडी)	–	120	180	60
यूरो 3 समकक्ष (एचएसडी)	30	60	30	–
बीएस 2 (एमएस)	–	32	35	अंतिम रूप दिया जा रहा है
यूरो 3 समकक्ष (एमएस)	35	60	65	-वही-

पश्चिम बंगाल में एलपीजी डीलरशिप का आवंटन

1133. श्री हितेन बर्मन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केन्द्र सरकार को पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान पश्चिम बंगाल से एलपीजी डीलरशिप के आवंटन के लिए कितने आवेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कितने लोगों को एलपीजी डीलरशिप आवंटित की गई;

(ग) इस समय कितने आवेदन लंबित हैं; और

(घ) लंबित आवेदनों को कब तक मंजूरी दिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पश्चिम बंगाल में गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) ने निम्नवत् 58 स्थलों के लिए विज्ञापन दिए हैं-

वर्ष	विज्ञापित स्थलों की संख्या
2001-02	44
2002-03	00
2003-04	14

(ख) से (घ) ऊपर निर्दिष्ट 58 स्थलों में से 20 स्थल आबंटन के लिए लंबित हैं। एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का चयन तेल विपणन कंपनियों द्वारा ही निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है। चूंकि यह एक सतत प्रक्रिया है, ऐसे लंबित स्थलों के चयन के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है किन्तु, इसे यथासंभव शीघ्रता से करने के हर संभव प्रयास किए जाते हैं।

पश्चिम बंगाल में एलपीजी की कमी

1134. श्री जोवाकिम अखला: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल को पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में मांग की तुलना में एलपीजी की कितनी मात्रा की आपूर्ति की गई;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल में एलपीजी आपूर्ति की भारी कमी है,

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) पिछले 3 वर्ष के दौरान सार्यजनिक क्षेत्र के तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) द्वारा पश्चिम बंगाल में आपूरित एलपीजी की कुल मात्रा निम्नानुसार है:

वर्ष	एलपीजी (मीट्रिक टन)
2001-02	384344.9
2002-03	422298.4
2003-04	458566.8

ओएमसीज को पश्चिम बंगाल में एलपीजी की आपूर्ति में कमी की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है और यह माना जाता है वे एलपीजी उपभोक्ताओं की पूरी मांग को पूरा कर रहे हैं। उन्होंने आगे मंत्रालय को सूचित किया है कि अप्राधिकृत उपयोग के लिए एलपीजी के संभावित विपथन की जांच करने के लिए आपूर्तियों की कड़ी समय योजना और निगरानी की जा रही है।

अप्राधिकृत उपयोग के लिए घरेलू एलपीजी का गैर कानूनी विपथन संभवत: कुछ बेईमान तत्वों के कारण हो रहा है लेकिन इस समस्या का भी पता लगाया जा रहा है।

छलपूर्ण रिफंड

1135. श्री राजेश पाठक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम रेलवे के वडोदरा डिवीजन के अंतर्गत भरूच स्टेशन से भावी उम्मीदवारों से धन की अवैध वसूली तथा पी आर एस टिकटों के छलपूर्ण रिफंड के मामले सरकार की जानकारी में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इन मामलों की सी बी आई जांच का आदेश दिया है;

(ग) यदि हां, तो मामले की जांच में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(घ) इन मामलों में लिप्त अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई?

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

(ख) पश्चिम रेलवे के सतर्कता विभाग ने पुलिस अधीक्षक/केन्द्रीय जांच ब्यूरो/गांधीनगर से जांच शुरू करने का अनुरोध किया है।

(ग) और (घ) पुलिस अधिक्षक/केन्द्रीय जांच ब्यूरो/गांधीनगर ने कहा है कि उनके द्वारा एक शिकायत दर्ज की गई है। रेलवे के सतर्कता विभाग द्वारा की गई प्राथमिक जांच के आधार पर संदिग्ध रेल अधिकारियों को निलंबित कर दिया गया है।

जैव ईंधन का उत्पादन

1136. श्री लक्ष्मण सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दसवीं पंचवर्षीय योजना में जैव ईंधन के उत्पादन के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया है,

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

(ग) पेट्रोल और डीजल के स्थान पर जैव ईंधन को प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) योजना आयोग ने जैव ईंधन के विकास संबंधी समिति गठित की थी जिसने 2004 में यह सिफारिश की कि जटरोफा करकस के रोपण पर विशेष बल देते हुए जैव ईंधन के बारे में एक राष्ट्रीय उद्देश्य आरंभ किया जाए। नोडल मंत्रालय के रूप में ग्रामीण मंत्रालय ने एक विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करवाई है। परियोजना का कार्यान्वयन आरंभ करने से पहले, इस डीपीआर पर योजना आयोग और सरकार का अनुमोदन लेने के लिए आगे कार्रवाई करने की जरूरत है।

(ग) सरकार अधिसूचित चीनी उत्पादक राज्यों/समीपवर्ती राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में 5% एथेनोल मिश्रित पेट्रोल कार्यक्रम लागू कर रही है। कार्यक्रम के मानदंडों के अनुसार 27.10.2004 से यदि कार्यक्रम के लिए प्रस्तावित एथेनोल का मूल्य वैकल्पिक उपयोगों के लिए एथेनोल के मूल्य के समान हो और अधिसूचित स्थानों पर पेट्रोल के सुपुर्दगी मूल्य के समान हो और यदि एथेनोल की आपूर्ति ऐसे मूल्यों पर बनाई रखी जा सकती हो, तो अधिसूचित क्षेत्रों में 5% एथेनोल मिश्रित पेट्रोल की आपूर्ति अनिवार्य है। सार्वजनिक क्षेत्र में तेल विपणन कंपनियों को पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से निर्देशों के अंतर्गत बसों में बायो डीजल और डीजल मिश्रण का उपयोग करते हुए क्षेत्रीय परीक्षण हरियाणा रोडवेज और बृहनमुंबई इलेक्ट्रिक सप्लाई एंड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग (बेस्ट), मुंबई के सहयोग से प्रगति पर हैं। लोकोमोटिवों पर क्षेत्रीय परीक्षण और इंजन परीक्षण भी प्रगति पर है।

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों के लिए व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र

1137. श्री रामदास आठवले: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अनुसूचित जातियों के बेरोजगार व्यक्तियों को वैकल्पिक रोजगार प्रदान करने के लिए महाराष्ट्र सहित राज्यों में व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना करने हेतु कोई योजना क्रियान्वित की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में राज्यवार कितने व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किए जा चुके हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

नेपाल में गोरखा रेजीमेंट के कार्मिकों का अपहरण

1138. श्री चाडिगा रामकृष्णा:
श्री सुरेश कलमाडी:

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

(क) क्या यह सच है कि नेपाल में गोरखा रेजीमेंट के 14 सैन्यकार्मिकों का अपहरण किया गया था;

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

(ग) क्या इस संबंध में किसी जांच के आदेश दिए गए हैं;

(घ) यदि हां, तो उसका क्या निष्कर्ष निकला;

(ङ) इस पर क्या कार्रवाई की गई;

(च) पिछले दो वर्षों के दौरान सैन्यकार्मिकों के अपहरण के कितने मामले सामने आए;

(छ) क्या ऐसे सभी कार्मिकों को छोड़ा जा चुका है; और

(ज) यदि नहीं, तो प्रत्येक घटना की वर्तमान स्थिति क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

(च) चार।

(छ) और (ज) तीन कार्मिकों को छोड़ दिया गया है और एक मारा गया है।

यूरोपीय एयरबस कंपनी द्वारा प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना

1139. **श्री विजय कृष्ण:**
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:

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

(क) क्या यूरोपीय एयरबस कंपनी का विचार भारत में इंजीनियरिंग तथा अन्य सेवाओं के लिए एक प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा केन्द्र में कौन-कौन सी सेवाएं प्रदान की जाएंगी; और

(ग) प्रस्तावित प्रशिक्षण केन्द्र का क्या वित्तीय प्रभाव पड़ेगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इस संबंध में सरकार को कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

मुम्बई और दिल्ली विमानपत्तनों के पुनर्गठन के लिए राशि

1140. **श्री प्रकाशबापू वी. पाटिल:**
श्री महबूब जाहेदी:

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

(क) क्या मुम्बई विमानपत्तन के पुनर्गठन एवं आधुनिकीकरण पर सरकार द्वारा पहले किए गए अनुमान से कहीं अधिक लागत आएगी;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा पहले के अनुमानों का आधार क्या था;

(ग) क्या सरकार इस उद्देश्य के लिए धनराशि को पुन: आवंटित करने के लिए सहमत हो गई है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा नियुक्त ग्लोबल टेक्नीकल एडवाइजर (जीटीए) द्वारा बनाई गई चरणबद्ध विकास योजना के अनुसार, मुम्बई एयरपोर्ट के संबंध में प्रारंभिक अनुमानित लागत अगले 20 वर्षों के लिए 6400 करोड़ रुपए है। सरकार के आदेशानुसार मुम्बई एयरपोर्ट के लिए विकास कार्यों को प्रस्तावित संयुक्त उद्यम कंपनी द्वारा किया जाना है।

एलपीजी का आयात

1141. **श्री एन.एस.वी. चित्तन:**
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन"
श्री रामजीलाल सुमन:
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

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

(क) वर्ष 2004-05 के दौरान देश में एलपीजी का कुल कितना आयात किया गया;

(ख) पिछले वर्ष के तुलना में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई;

(ग) एलपीजी के आयात के कारण कितनी विदेशी मुद्रा का निर्गम हुआ; और

(घ) देश में एलपीजी के घरेलू उत्पादन को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) 2004-05 (अप्रैल-दिसम्बर, 2004) के दौरान देश में एलपीजी का कुल आयात 1799 हजार मीट्रिक टन (अनन्तिम) था। पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में प्रतिशत में वृद्धि 64% रही है।

(ग) 2004-05 (अप्रैल से दिसंबर 2004) के दौरान एलपीजी के आयात पर विदेशी मुद्रा पर कुल बहिर्वाह 764 मिलियन अमरीकी डालर (अनंतिम) था।

(घ) देश में एलपीजी का घरेलू उत्पादन रिफाइनरी विस्तार/आधुनिकीकरण योजनाओं, एलपीजी अधिकतमीकरण परियोजनाओं और वर्धित क्षमता उपयोगी के माध्यम से बढ़ाया जाना है।

[हिन्दी]

उड़ान संबंधी समय सारणी में परिवर्तन

1142. श्री सज्जन कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय उड़ान संबंधी समय सारणी में परिवर्तन करने का निर्णय किया है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) उड़ान संबंधी समय-सारणियों का निर्णय सरकार द्वारा नहीं किया जाता है। इनका निर्णय एयरलाइनों द्वारा अपने वाणिज्यिक विवेक के अनुसार किया जाता है।

टी वी टावर को अन्यत्र स्थापित करना

1143. डॉ. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को चिरगांव से टी.वी. टॉवर को हटाकर सुंदराल्ली में स्थापित करने के लिए शिमला जिले चिरगांव तहसील के ग्राम पंचायत प्रमुखों से अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर चिरगांव को इसके मौजूदा स्थल से किसी अन्य स्थल में स्थानांतरित करने के लिए शिमला जिले की चिरगांव तहसील की कुछ ग्राम पंचायतों अर्थात् टोड़सा, जांग्ला थाना एवं सारीवासा पंचायतों से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर, चिरगांव को उसके मौजूदा स्थल से अन्यत्र स्थानांतरित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि कुछ क्षेत्र जिनको इस समय इससे टी वी कवरेज प्राप्त हो रही है, इसको स्थानांतरित करने से उनके टी वी कवरेज से वंचित रह जाने की संभावना है।

[अनुवाद]

भारतीय विमानों पर प्रतिबंध

1144. श्री पी. करूणाकरन:
श्री चन्द्रभूषण सिंह:
श्री डी. विट्ठल राव:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन भारतीय विमानों पर एक विशेष मार्ग पर उड़ान भरने पर दो वर्ष का प्रतिबंध लगाने का निर्णय किया है जो उस मार्ग के लिए प्रदत्त अधिकारों को पूरा प्रयोग करने में विफल रहते हैं जैसाकि 23 जनवरी, 2005 को 'द हिन्दू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में जारी नए दिशानिर्देशों का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। सरकार द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार, किसी भी एयरलाइन को उस मार्ग पर दो वर्षों तक प्रचालन करने नहीं दिया जाएगा जिस मार्ग के लिए ट्रैफिक अधिकार प्राप्त होने के बाद भी वह प्रचालन करने में असमर्थ रही। इसका उद्देश्य उन एयरलाइनों को हतोत्साहित करना है जो किसी मार्ग पर सक्रिया प्रचालन की पूरी तैयारी किए बिना ही ट्रैफिक अधिकार प्राप्त करना चाहती है।

(ग) डी.जी.सी.ए. द्वारा अधिसूचित दिशानिर्देशों के अनुसार, वह भारतीय अनुसूचित वाहक जिसने अंतर्देशीय सेक्टरों में कम से कम 5 वर्षों के लिए लगातार प्रचालन किया हो तथा जिसके विमान बेड़े की संख्या कम से कम 20 हो, उसे अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन की अनुमति प्राप्त होती है। अन्य अनुसूचित एयरलाइनों

को मार्गों का आवंटन करने से पूर्व, एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस की प्रचालनात्मक योजना पर यथापेक्षित ध्यान दिया जाता है। यदि कुल अधिकार पात्र एयरलाइनों द्वारा प्रक्षेपित आवश्यकता से कम है तो अधिकारों का परस्पर आवंटन पिछले 5 वर्षों में अनुसूचित वाइकों द्वारा तैनात उपलब्ध सीट किलोमीटर (ए एस के एम) के अनुपात में किया जाएगा।

मजदूर संघों को मान्यता

1145. श्री जार्ज फर्नान्डीज: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलवे के मजदूर संघों को मान्यता देने के प्रयोजनार्थ संघों की गुप्त मतदान द्वारा अनन्य सदस्यता निर्धारित करने के मामले में विशेष अनुमति याचिकाओं के निस्तारण करते समय भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों के क्रियान्वयन हेतु कोई कार्रवाई की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उच्चतम न्यायालय के निर्देशों के क्रियान्वयन में विलंब के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) विशेष अनुमति याचिकाओं पर फैसला सुनाते हुए माननीय उच्चतम न्यायालय ने अपने दि. 8.3.2004 के निर्णय में कहा कि उन्हें उच्च न्यायालय के निर्णय में हस्तक्षेप करने की कोई दलील नहीं नजर आती और उच्च न्यायालय के इस तर्क को स्वीकार किया कि केवल संघ की सदस्यता के लिए 30% सदस्यता होनी जरूरी है। इस संदर्भ में उच्चतम न्यायालय ने टिप्पणी की थी कि उच्च न्यायालय ने ठीक ही भारतीय खाद्य निगम कर्मचारी संघ बनाम भारतीय खाद्य निगम के मामले में निर्णय पर विश्वास रखा था जिसके तहत उस मामले में अपनायी गई गोपनीय तरीके से वोटिंग का तरीका प्राकृतिक, तार्किक एवं एक व्यवहार्य विकल्प था। अत: केवल सदस्यता के निर्धारण के लिए गोपनीय तरीके से वोटिंग पर उच्चतम न्यायालय ने कोई खास दिशा-निर्देश नहीं दिया। माननीय न्यायालय का निर्णय विचाराधीन है।

यात्रियों को मुआवजा

1146. श्री सांताश्री चटर्जी:
श्री बच्ची सिंह रावत 'बचदा':
श्री एस.के. खारवेनथन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि कई घरेलू तथा अंतरराष्ट्रीय उड़ानों में अक्सर विलंब हो रहा है और वे रद्द हो रही हैं जिससे यात्रियों को बहुत कठिनाई हो रही है तथा बहुमूल्य समय, ऊर्जा तथा धन की भी हानि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार यूरोपीय विनियमन का तर्ज पर प्रभावित यात्रियों को मुआवजा देने पर विचार कर रही 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) विमानकंपनियों द्वारा अपनी उड़ानों का प्रचालन, निर्धारित समय तथा मार्ग पर चलाने के लिए बेहतर प्रयासों के बावजूद भी मौसम परिस्थितियां, जो उनके नियंत्रण से बाहर होती है, सहित तकनीकी अथवा प्रचालनिक कारणों से अचानक ही अंतिम क्षण में उड़ानों में देरी/व्यवधान आ जाता है।

(ख) से (घ) तथापि, ई.यू. विनियमों के पैटर्न पर प्रभावित यात्रियों को मुआवजे दिये जाने के संबंध में किसी भी प्रकार का विधायन लाने का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, उड़ानों के देरी/व्यवधान/रद्द की घटना होने पर, अधिकांश एयरलाइनें किराये की पूरी वापसी, विमान से अथवा यातायात के अन्य साधन से यात्री को गंतव्य स्थान पर पहुंचाने के वैकल्पिक प्रबंध करने, देरी होने पर और/अथवा रोके गए यात्रियों को पेय, अल्पाहार अथवा भोजन की मानार्थ सेवा, रिहाइश स्थान से हवाईअड्डे और वापसी के लिए टैक्सी किरायों की वापसी, उड़ान रद्द करने जैसे मामले में पूरी रात्रि आवास प्रदान करने जैसे कुछ सुविधाएं प्रदान करती हैं जो यात्रियों की परिस्थितियां, साध्यता तथा उनकी प्राथमिकता पर निर्भर करता है।

भारतीय संस्कृति के प्रचार में राज्यों का योगदान

1147. श्री गुरूदास कामत: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार उन राज्यों पर ध्यान देती है जिन्होंने विदेशी में पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए देश की संस्कृति के प्रचार में महत्वपूर्ण योगदान दिया है;

(ख) यदि हां, तो उनको दिए गए प्रोत्साहन सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, हां। ऐतिहासिक और कलात्मक महत्व के प्राचीन स्मारक और भारतीय संस्कृति की विविध अभिव्यक्तियां वे प्रमुख बिन्दु हैं, जो विदेशी पर्यटकों को भारत की ओर आकर्षित करते हैं। संस्कृति मंत्रालय के अधीन विभिन्न संस्थाओं और कार्यक्रमों का उद्देश्य भारतीय संस्कृति को अभिव्यक्त करने वाली निर्मित दाय तथा कला-रूपों और परंपराओं को संरक्षित करना है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण एक प्रमुख संस्था है, जिसने बड़ी संख्या में राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों को संरक्षित किया है। विभिन्न अकादमियां, भारतीय मानव-विज्ञान सर्वेक्षण, सात क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्र इत्यादि कुछ अन्य संस्थाएं हैं, जो सांस्कृतिक अभिव्यक्तियों और परंपराओं का अध्ययन करती हैं और उन्हें प्रोत्साहित करती हैं। ये संगठन राज्य-सरकारों के सहयोग से कार्य करते हैं। यद्यपि, उन राज्यों के लिए किसी सीधी सहायता का लक्ष्य नहीं है, जो बड़ी संख्या में पर्यटकों को आकर्षित करते हैं, राज्य अपनी पर्यटन विकास पहलों में इन कार्यकलापों से लाभ प्राप्त करते हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

गैर-सरकारी संगठनों के प्रस्तावों की अस्वीकृति

1148. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मंत्रालय ने गैर-सरकारी संगठनों की कुछ नई परियोजनाओं को अस्वीकृत कर दिया है जिन्हें पूर्ववर्ती सरकार ने स्वीकृत किया था;

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

(ग) उन परियोजनाओं एवं गैर-सरकारी संगठनों के भविष्य का क्या होगा जो पहले से ही गत तीन वर्षों से इन नई परियोजनाओं को चला रही हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय की स्थापना

1149. श्री अखिलेश यादव:
डा. के. एस. मनोज:
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:
श्री कुलदीप बिश्नोई:
श्री अतीक अहमद:
श्री राजेन्द्र कुमार:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) प्रस्तावित राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) उक्त विश्वविद्यालय के उद्देश्य क्या हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारतीय राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय की स्थापना अभी परियोजना तैयार किए जाने के चरण में ही है तथा उसकी स्थापना के संबंध में सरकार ने अभी कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया है।

(ख) प्रस्तावित राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय का उद्देश्य दीर्घकालीन रक्षा तथा सामरिक अध्ययन का कार्य हाथ में लेना तथा शैक्षणिक समुदाय और सरकारी कार्य-निर्वाहकों के बीच सहयोग बढ़ाना है। इसके अलावा, इसका लक्ष्य अध्यापन और अनुसंधान के माध्यम से राष्ट्रीय सुरक्षा नेतृत्व को, राष्ट्रीय सुरक्षा रणनीति, राष्ट्रीय सैन्य रणनीति, राष्ट्रीय सूचना रणनीति तथा राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी रणनीति के सभी पहलुओं के बारे में शिक्षित करना है।

सुनामी प्रभावित देशों में नौसेना अभियान

1150. श्री दलपत सिंह परस्ते:
डा. बाबू राव मिडियम:
श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल:
श्री असादुद्दीन ओवेसी:

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

(क) क्या भारतीय नौसेना ने सुनामी प्रभावित देशों में विभिन्न अभियान चलाए हैं;

(ख) यदि हां, तो भारतीय नौसेना द्वारा इन अभियानों में कुल कितने पोत, हेलिकाप्टर और सशस्त्र सैन्यकर्मी तैनात किए गए हैं;

(ग) इन देशों में अभियानों पर कितना व्यय किया गया;

(घ) क्या इन देशों में कुछ अभियान अभी भी चल रहे हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन अभियानों को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारतीय नौसेना ने सुनामी के बाद राहत कार्यों के लिए भारत के पूर्वी और पश्चिमी समुद्र-तट पर और अंडमान तथा निकोबार द्वीपसमूह में आपरेशन मदद, श्रीलंका में आपरेशन रेनबो, मालद्वीप में आपरेशन कास्टर तथा इंडोनेशिया में आपरेशन गंभीर आरंभ किए थे।

(ख) भारतीय नौसेना ने राहत कार्यों के लिए निम्नलिखित को तैनात किया था:

(1) आपरेशन मदद (भारत का पूर्वी और पश्चिमी समुद्री-तट): 11 पोत, 11 हेलिकॉप्टर तथा 4347 कार्मिकों सहित 2 स्थिर पंखी विमान

(2) आपरेशन मदद (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): 30 पोत, 8 हेलिकॉप्टर तथा 6959 कार्मिकों सहित 3 स्थिर पंखी विमान

(3) आपरेशन रेनबो: 16 पोत, 6 हेलिकॉप्टर तथा 1438 कार्मिकों सहित 2 स्थिर पंखी विमान

(4) आपरेशन कास्टर: 442 कार्मिकों सहित 4 पोत तथा 4 हेलिकॉप्टर

(5) आपरेशन गंभीर: 603 कार्मिकों सहित 2 पोत तथा 1 हेलिकॉप्टर।

(ग) भारतीय नौसेना द्वारा राहत कार्यों पर किए गए व्यय का आकलन इस प्रकार है:

(1) आपरेशन मदद (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह सहित भारत का पूर्वी और पश्चिमी समुद्री तट)-17.07 करोड़ रुपए

(2) आपरेशन रेनबो - 9.58 करोड़ रुपए

(3) आपरेशन कास्टर - 5.58 करोड़ रुपए

(4) आपरेशन गंभीर - 1.82 करोड़ रुपए

(घ) और (ङ) विभिन्न विदेशी राहत कार्यों में लगाए गए सभी नौसेना पोतों, विमानों और कार्मिकों को 31 जनवरी, 2005 को हटा दिया गया था। सेना संयुक्त दल के 82 कार्मिकों को श्रीलंका में पुनर्वास कार्य के लिए लगाए रखा गया है तथा इन्हें 15 मार्च, 2005 तक हटाए जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का बंद किया जाना

1151. श्रीमती रूपाताई डी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कचेगुडा-मनमाड एक्सप्रेस रेलगाड़ी संख्या 7664 (पर्ली-परभनी मार्ग) और मनमाड-कचेगुडा एक्सप्रेस रेलगाड़ी सं. 7663 को 7 फरवरी, 2005 से बंद कर दिया गया है;

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

(ग) इस संबंध में क्या वैकल्पिक प्रबंध किए गए हैं/किए जाएंगे?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

कच्चे तेल पर रायल्टी

1152. श्री पी.एस. गढ़वी:
श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी:
श्री महेश कनोडीया:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री वी. के. हुम्मर:
श्री किरिप चालिहा:

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

(क) क्या राज्य सरकार को प्राप्त होने वाली कच्चे तेल की रायल्टी का उपयोग सामान्य रूप से पूरे राज्य के लिए किया जाता है;

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

(ग) क्या विद्यमान अनुमति से उस क्षेत्र के विकास के लिए इस रायल्टी का उपयोग किया जाएगा जहां कच्चा तेल पाया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) कच्चे तेल पर रायल्टी तेल क्षेत्र (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1948 और तदन्तर्गत निर्मित पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस नियमावली, 1959 के प्रावधानों के अनुसार संदेय होती है। जमीनी उत्पादन पर रायल्टी का भुगतान संबंधित राज्य सरकार को किया जाता है और अर्थागम संबंधित राज्य की संचित निधि में जमा करा दिए जाते हैं। तेल क्षेत्र (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1948 और पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस नियमावली, 1959 में राज्य सरकार द्वारा रायल्टी अर्थागम के उपयोग का ढंग निर्धारित नहीं है। अत:

इनका उपयोग प्राप्तकर्ता राज्य सरकार द्वारा उन्हें प्राप्त होने वाले किसी अन्य सामान्य राजस्वों की भांति किया जाता है।

[हिन्दी]

भारत और भूटान के बीच रेल संपर्क

1153. **श्री पंकज चौधरी:**
श्री अधीर चौधरी:
श्री निखिल कुमार:
श्री प्रहलाद जोशी:
श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और भूटान को रेल से जोड़ने के लिए किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

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

(ग) दोनों देशों के बीच रेल संपर्क कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) भारत और भूटान के सीमावर्ती शहरों के बीच रेल संपर्क स्थापित करने के लिए 25 जनवरी, 2005 को भारत सरकार और भूटान की रॉयल सरकार के बीच व्यवहार्यता अध्ययन करने हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे। समझौता ज्ञापन के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के एक उपक्रम मैसर्स राइट्स द्वारा पश्चिम बंगाल और असम राज्यों से निम्नलिखित संपर्कों को सम्मिलित करते हुए भूटान में निकटतम सीमावर्ती शहरों तक भारतीय रेलवे के नेटवर्क के विस्तार के लिए व्यवहार्यता अध्ययन करेगी:

1. हासीमारा (पश्चिम बंगाल)-फून्टशोलिंग (18 कि.मी.) और पसाखा तक पृथकीकरण विभाजन
2. कोकराझार (असम)-गेलीफू (70 किमी.)
3. पथसला (असम)- नंगलम (40 किमी.)
4. रंगिया (असम)- समद्रुपजोंगखार बरास्ता दारन्गा (60 किमी.) और
5. बनारहाट (पश्चिम बंगाल)-समत्से (16 किमी.)

व्यवहार्यता अध्ययन को भारत सरकार द्वारा अनुदान के आधार पर वित्तपोषित किया जाएगा। दोनों देशों के बीच रेल संपर्क स्थापित करने के संबंध में व्यवहार्यता अध्ययन के परिणाम के आधार पर दोनों सरकारों द्वारा निर्णय लिया जाएगा।

[अनुवाद]

अलाभकारी मार्ग

1154. **श्री दुष्यंत सिंह:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में अलाभकारी मार्ग कौन-कौन से हैं जहां इस समय इंडियन एयरलाइंस प्रचालन कर रही है;

(ख) क्या निजी एयरलाइनें भी अलाभकारी मार्गों पर प्रचालन कर रही हैं;

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

(घ) क्या सरकार का विचार निजी एयरलाइंस के लिए अलाभकारी मार्गों पर भागीदारी करना अनिवार्य बनाने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) एलाइंस एयर सहित इंडियन एयरलाइंस ने 2003-04 के दौरान अंतर्देशीय नेटवर्क पर 134 सेवाओं का प्रचालन किया, जिनमें से 53 सेवाओं से अपनी प्रचालन लागत भी नहीं निकल सकी। शेष 81 सेवाओं ने प्रत्यक्ष लागत की पूर्ति के बाद अतिरिक्त धन अर्जन किया।

(ख) से (ङ) सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार, सभी आपरेटरों को उनके द्वारा श्रेणी-I (अर्थात ट्रंक मार्गों में) मार्गों पर लगाई गई क्षमता की कम से कम 10% क्षमता को श्रेणी-II में लगाया जाना अपेक्षित होता है और इस प्रकार श्रेणी-II मार्गों पर लगाई जाने वाली क्षमता का कम से कम 10% उन सेवाओं अथवा उनके खंडों पर लगाना होगा, जो कि विशुद्ध रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर, अंडमान और निकोबार और लक्षद्वीप के अंदर हों। आपरेटरों को श्रेणी-I मार्गों पर लगाई गई क्षमता के कम से कम 50% को श्रेणी-III में भी लगाया जाना अपेक्षित होता है। श्रेणी-II तथा श्रेणी-II-क मार्गों को अलाभकारी मार्ग माना जाता है।

निजी अनुसूचित आपरेटर जो श्रेणी-I मार्गों पर प्रचालन करते हैं अर्थात् जेट एयरवेज, सहारा एयरलाइंस तथा एयर डेक्कन, जो मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए इंडियन एयरलाइंस तथा एलांइस एयर के साथ श्रेणी-II-क मार्गों पर प्रचालन करती है।

[हिन्दी]

संसद सदस्यों को पेट्रोल पंपों और गैस एजेंसियों का आबंटन

1155. श्री मोहन सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) संसद सदस्यों को पेट्रोल पंप एवं प्राकृतिक गैस एजेंसियां आबंटित करने के संबंध में सरकार की क्या नीति है;

(ख) क्या उच्चतम न्यायालय ने संसद सदस्यों को ऐसी एजेंसियों का आबंटन न करने का कोई आदेश जारी किया है;

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

(घ) उक्त फैसले के आलोक में केन्द्र सरकार द्वारा क्या नीति बनाई जा रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) खुदरा बिक्री डीलरशिपों एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों और एसकेओ-एलडीओ डीलरशिपों के आवंटन के लिए तेल विपणन कंपनियों की विद्यमान नीति के तहत, इन डीलरशिपों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के अबंटन हेतु आवेदन करने के लिए संसद सदस्यों पर कोई रोक नहीं है।

(ख) जी नहीं। अभी तक उच्चतम न्यायालय द्वारा ऐसा कोई आदेश जारी नहीं किया गया है।

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

[अनुवाद]

रोजगार समाचार-पत्र में विज्ञापनों का प्रकाशन

1156. श्री रामकृपाल यादव: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभाग उचित सत्यापन के बाद रोजगार समाचार में विज्ञापनों का प्रकाशन कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो रोजगार समाचार में रेल परीक्षा परिणाम के जाली विज्ञापन प्रकाशित होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या मामले में कोई जांच कराई गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, हां।

(ख) अन्य रेलवे भर्ती बोर्डों से प्राप्त विज्ञापनों के सदृश भाषा एवं प्रपत्र में परीक्षा परिणाम प्रकाशित करने हेतु अध्यक्ष, रेलवे भर्ती बोर्ड, जबलपुर के नाम से प्राप्त अनुरोध के आधार पर दिनांक 29 जनवरी-4 फरवरी, 2005 के "एम्प्लॉयमेंट न्यूज"/ "रोजगार समाचार" में परीक्षा परिणाम प्रकाशित किया गया था। दिनांक 5-11 फरवरी, 2005 के "रोजगार समाचार" के अगले अंक में रेलवे भर्ती बोर्ड, जबलपुर से संबंधित परिणाम को निरस्त करने की घोषणा करते हुए एक सार्वजनिक सूचना प्रकाशित की गई थी। ऐसी गलतियों की पुनरावृत्ति से बचने के लिए उपर्युक्त पूर्वोपाय किए जा रहे हैं।

(ग) और (घ) एम्प्लॉयमेंट न्यूज के महाप्रबंधक-सह-मुख्य संपादक द्वारा इस मामले की जांच-पड़ताल कर ली गयी है। इस जांच-पड़ताल में एम्प्लॉयमेंट न्यूज के किसी अधिकारी/कर्मचारी की संलिप्तता नहीं पायी गयी है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

पेट्रोल में इथानॉल का मिश्रण

1157. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विकल्प के रूप में पेट्रोल के साथ इथनॉल का कुछ प्रतिशत मिलाने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इथानॉल के घरेलू उत्पादन पर सरकार के इस निर्णय से क्या विपरीत प्रभाव पड़ने की संभावना है;

(ग) क्या वाहनों में इथानॉल के उपयोग के कारण पेट्रोल की खपत में कमी आई है; और

(घ) विकल्प के रूप में इथानॉल के कुछ प्रतिशत का उपयोग करने से पेट्रोल की खपत में वृद्धि के कारण देश की अर्थव्यवस्था पर किस सीमा तक विपरीत प्रभाव पड़ेगा जिसके परिणामस्वरूप पेट्रोल का आयात बढ़ जाएगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) आवश्यक वस्तु

अधिनियम, 1955 (1955 का 10) की धारा 3(च) के साथ पठित मोटर स्पिरिट तथा हाई स्पीड डीजल (आपूर्ति और विवरण का विनियमन तथा कदाचार का निवारण) आदेश, 1998 के अनुसार, 27.10.2004 को जारी राजपत्र अधिसूचना जीएसआर 705(ई) के अनुसार, यदि कीमत जिस पर 5% एथेनोल मिश्रित पेट्रोल कार्यक्रम के लिए एथेनोल प्रदान किया जाता है, वैकल्पिक प्रयोग के लिए एथेनोल की कीमत के समतुल्य है, ओर अधिसूचित स्थानों पर पेट्रोल का सुपुर्दगी मूल्य समतुल्य है और यदि इन कीमतों पर एथेनोल की आपूर्ति बनाए रखी जा सकती है, तो अधिसूचित क्षेत्रों में 5% एथेनोल मिश्रित पेट्रोल की आपूर्ति करना अनिवार्य है।

(ग) पेट्रोल में एथेनोल के प्रयोग से पेट्रोल की खपत में कमी आती है।

(घ) उपर्युक्त (क) और (ख) में बताए अनुसार प्रश्न नहीं उठता है।

पेट्रोल/डीजल के खुदरा बिक्री केन्द्र

1158. श्री कृष्णा मुरारी मोघे:
श्री हरिभाऊ राठौड:
श्री धीरेन्द्र अग्रवाल:
श्री सुनिल कुमार महतो:

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

(क) वर्ष 2003 और 2004 के दौरान देश में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार और वर्ष-वार कुल कितने डीजल/पेट्रोल बिक्री केन्द्र हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार पेट्रोल के खुदरा बिक्री केन्द्र के आबंटन के लिए नई नीति बनाने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों अर्थात इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड और आईबीपी कम्पनी लिमिटेड द्वारा वर्ष 2003 और 2004 के दौरान आबंटित खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों (पेट्रोल/डीजल पम्प) की कुल संख्या क्रमश: 1,420 और 6,676 थी। राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार और वर्षवार स्थिति संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) और (ग) सरकार द्वारा तेल विपणन कंपनियों को सूचित कतिपय व्यापक मानदंडों के आधार पर तेल विपणन कंपनियों ने अपने दिशानिर्देश तैयार कर लिए हैं और वे इन दिशानिर्देशों के अनुसार डीलरशिपों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का चयन और आबंटन कर रही हैं। कोई नई नीति विचाराधीन नहीं है।

विवरण

2003 और 2004 के दौरान देश में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों द्वारा आबंटित खुदरा बिक्री केन्द्र

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2003 के दौरान आबंटित खुदरा बिक्री केन्द्रों की संख्या	2004 के दौरान आबंटित खुदरा बिक्री केन्द्रों की संख्या
1	2	3	4
क. राज्य			
1.	आन्ध्र प्रदेश	100	591
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	8
3.	असम	7	73
4.	बिहार	66	172
5.	छत्तीसगढ़	6	115
6.	गुजरात	69	206
7.	गोवा	0	19
8.	हरियाणा	118	360
9.	हिमाचल प्रदेश	20	116
10.	जम्मू-कश्मीर	14	93
11.	झारखण्ड	20	112
12.	कर्नाटक	129	548
13.	केरल	106	303
14.	मध्य प्रदेश	23	326
15.	महाराष्ट्र	45	602
16.	मणिपुर	2	6
17.	मेघालय	4	42
18.	मिजोरम	0	7
19.	नागालैंड	0	6

1	2	3	4
20.	उड़ीसा	73	152
21.	पंजाब	148	559
22.	राजस्थान	94	477
23.	सिक्कम	0	7
24.	तमिलनाडु	50	583
25.	त्रिपुरा	1	4
26.	उत्तरांचल	13	109
27.	उत्तर प्रदेश	215	756
28.	पश्चिम बंगाल	75	250
	योग (क)	1,398	6,602
ख. संघ राज्य क्षेत्र			
29.	अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	0	0
30.	चंडीगढ़	0	1
31.	दादर एवं नगर हवेली	0	4
32.	दमन एवं दीयू	1	2
33.	दिल्ली	18	28
34.	लक्षद्वीप	0	0
35.	पाण्डिचेरी	3	39
	योग (ख)	22	74
	कुल योग (क+ख)	1,420	6,676

[अनुवाद]

केन्द्रीय सरकार के 'नवरत्न' और 'मिनीरत्न' उपक्रमों को शक्तियां

1159. **श्री सी.के. चन्द्रप्पन:**
श्री विजय कृष्ण:
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री कीर्तिवर्धन सिंह:

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

(क) क्या सरकार सरकारी क्षेत्र के 'नवरत्न' और 'मिनीरत्न' उपक्रमों की शक्तियों में वृद्धि करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार अपना आधार विकसित करने हेतु राष्ट्रीय निवेश निधि तक पहुंच बनाने के लिए सरकारी क्षेत्र के 'मिनीरत्न' उपक्रमों को अनुमति देगी;

(घ) यदि हां, तो वे कौन से सरकारी क्षेत्र के उपक्रम हैं, जिन्हें राष्ट्रीय निवेश से मदद की आवश्यकता है; और

(ङ) सरकार की सरकारी क्षेत्र के मिनीरत्न उपक्रमों की उनकी वर्तमान दुर्दशा से निबटने की क्या नीति है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) जी, हां। निवेश और सहायक उद्यम/संयुक्त उद्यम, विलयन और अधिग्रहण पूंजी व्यय, विदेशों में व्यापार दौरे आदि के संबंध में सरकारी क्षेत्र के नवरत्न और मिनीरत्न उपक्रमों को प्रत्यायोजित शक्तियों में वृद्धि की जानी है।

(ग) और (घ) मिनीरत्न श्रेणी के उद्यम सहित सरकारी क्षेत्र के चुनींदा उद्यमों को राष्ट्रीय निवेश निधि से संपर्क करने की अनुमति दी जाएगी ताकि नवीकरण पैकेज और/अथवा विस्तार/विविधीकरण के वित्तपोषण हेतु उनके पूंजीगत आधार को विस्तृत बनाया जा सके।

(ङ) नीति यह है कि सरकारी क्षेत्र को मजबूत और प्रभावी बनाया जाए।

तरलीकृत प्राकृतिक गैस की खरीद हेतु ईरान के साथ सौदा

1160. **श्री बसुदेव आचार्य:**
प्रो. महादेवराव शिवनकर:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री जयप्रकाश (मोहनलाल गंज)
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री मुन्शी राम:
श्री मो. ताहिर:
श्री पारसनाथ यादव:

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

(क) क्या सरकार ने तरलीकृत प्राकृतिक गैस की खरीद के लिए ईरान के साथ किसी सौदे पर हस्ताक्षर किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और किन निबंधन और शर्तों पर ऐसे सौदे के लिए ईरान सहमत हुआ है; और

(ग) देश में ईरान से आयात की जाने वाली तरलीकृत प्राकृतिक गैस की लागत कितनी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) आईओसी और गेल तथा ईरानियन गैस एक्सपोर्ट कंपनी (एनआईजीईसी) के बीच, 2009 से आरंभ होकर 25 वर्ष की अवधि के लिए ईरान से भारत में 5.0 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) एलएनजी के आयात के लिए, एक समझौता हुआ है। इसके अतिरिक्त भारतीय परिसंघ के पास ईरान से अतिरिक्त 2.5 एमएमटीपीए एलएनजी के आयात पर विचार करने का विकल्प है।

(ग) एलएनजी की लागत, एलएनजी बिक्री खरीद करार में निश्चित की जाएगी जो सक्रिय वार्ताधीन है।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय भूतपूर्व सैनिक आयोग

1161. श्री सुरेश चन्देल: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों द्वारा भूतपूर्व सैनिकों की दी जा रही सुविधाओं के बीच अनेक विसगतियां हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय भूतपूर्व सैनिक आयोग की स्थापना करने का है;

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

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

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, हां। भूतपूर्व सैनिकों को दी जाने वाली सुविधाओं के संबंध में राज्य सरकारें अपने निर्णय स्वयं लेती हैं।

(ख) जी, नहीं।

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

पंचवटी एक्सप्रेस को सुपर एक्सप्रेस ट्रेन का दर्जा

1162. श्री देविदास पिंगले: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में पंचवटी एक्सप्रेस को सुपर एक्सप्रेस ट्रेन का दर्जा प्रदान किया है और इसके यात्री किराए में वृद्धि की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसा निर्णय लेने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) ऐसी गाड़ियों, जिनकी औसत गति दोनों दिशाओं में संपूर्ण यात्रा के दौरान बड़े आमान पर 55 कि.मी. प्रति घण्टा और मीटर आमान पर 45 कि.मी. प्रति घण्टा होती है, को सपुरफास्ट के रूप में चलाया जाता है और ऐसी गाड़ियों से यात्रा के लिए अधिभार लगाया जाता है। पंचवटी एक्सप्रेस को 15.11.04 से सुपरफास्ट घोषित किया गया है क्योंकि यह अपेक्षित गति मापदण्ड को पूरा करती है।

[अनुवाद]

तरलीकृत प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए ठेका

1163. श्री सुरेश कुरूप: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में तरलीकृत प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए अन्य देशों के साथ किसी ठेके पर हस्ताक्षर किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी निबंधन और शर्तें क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) आईओसी और गेल और नेशनल ईरानियन गैस एक्सपोर्ट (एनआईजीईसी) के बीच 2009 के आरम्भ से 25 वर्षों की अवधि के लिए ईरान से भारत में 5.0 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) एलएनजी के आयात के लिए एक समझौता हुआ है। इसके अलावा, भारतीय परिसंघ के पास ईरान से अतिरिक्त 2.5 एमएमटीपीए एलएनजी के आयात पर विचार करने का विकल्प है। संविदागत ब्यौरे वार्ताधीन हैं।

स्टेशनों/यार्डों में खड़े रेल डिब्बों में आग

1164. श्री जे.एम. आरून रशीद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) जून, 2004 से आज तक स्टेशनों/यार्डों में खड़े रेल डिब्बों में आग लगने की घटनाओं का ट्रेन-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) इन आग दुर्घटनाओं में रेलवे को ट्रेन-वार कितनी क्षति हुई;

(ग) जांच आदेश का घटना-वार ब्यौरा क्या है, उसके क्या परिणाम निकले और उस पर क्या कार्रवाई की गई;

(घ) इन घटनाओं में तोड़-फोड़ की गतिविधियों में शामिल कितने व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है और आग लगने की इन दुर्घटनाओं में लापरवाही बरतने के लिए घटना-वार कितने रेल अधिकारियों और रेल सुरक्षा बल के व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है; और

(ङ) आग लगने की ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने हेतु क्या उपाय किए गए/किए जाएंगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ङ) स्टेशनों/यार्डों में खड़े रेल डिब्बों में आग का ब्यौरा निम्न प्रकार है:

क्र. सं.	रेलवे	दुर्घटना की तिथि	गाड़ी सं. और दुर्घटना का स्थान	क्षतिग्रस्त संपति की कीमत (रुपयों में)	पुलिस जांच का ब्यौरा	चूक के लिए दोषी पाए गए व्यक्तियों की सं.	ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए उठाए गए/जाने वाले निवारक उपाय
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	मध्य	08.01.2005	खड़े हुए एक सेवा हेतु अक्षम डिब्बे में आग का मामला	कोई नहीं, क्योंकि डिब्बा सेवा हेतु अक्षम था।	कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड की एक समिति इस निष्कर्ष पर पहुंची कि आग सूखी घास और झाड़ियों से आरंभ होकर खड़े हुए डिब्बे तक फैल गई।	कोई व्यक्ति दोषी नहीं पाया गया।	ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए पौधों और झाड़ियों को काट दिया गया है।
2.	पूर्व	21.10.2004	सोनपुर में टावर वैन सं. 849	कोई नहीं। क्योंकि टावर वैन बेकार हो चुका था।	एक संयुक्त जांच की गई थी, लेकिन कोई प्रमाण प्राप्त नहीं हुआ।	कोई मामला दर्ज नहीं किया। गया था।	आग से बचाव के उपाए किए जा रहे हैं।
3.	पूर्व	17.11.2004	लिलुआ कारखाने में 3-टीयर शयनयान डिब्बे में	6,45,441	आक्सीजन कटिंग प्रक्रिया द्वारा मरम्मत के दौरान आग लगी।	प्राथमिक सूचना रिपोर्ट दर्ज की गई है।	आग से बचाव के उपाय किए जा रहे हैं।

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	पूर्व	28.12.2004	लिलुआ कारखाने में एस एल आर सं.82/24	9,003	डिब्बा बेकार हो चुका था।	प्राथमिक सूचना रिपोर्ट दर्ज की गई है।	आग से बचाव के उपाए किए जा रहे हैं।
5.	उत्तर	25.12.2004	रसौली स्टेशन पर गाड़ी सं. बी एस एफ स्पेशल के साथ लगे हुए एफएसएलआर सं.97702	12,00,000	जांच के दौरान आरोप सिद्ध न होने के कारण यह केस बंद कर दिया गया था।	कोई नहीं	उत्तर रेलवे द्वारा सुरक्षा उपाय किए जा रहे हैं।
6.	उत्तर	09.02.2005	हमीरा-करतरपुर स्टेशन पर गाड़ी सं. 2716 का एसएलआर डिब्बा सं.95714	जानकारी है।	संयुक्त विभागीय जांच प्रक्रियाधीन है।	कोई नहीं	उत्तर रेलवे द्वारा सुरक्षा उपाय किए जा रहे हैं।
7.	दक्षिण	जून, 2004	खण्ड के बीच में डिब्बे में आग लगना	66,940	अज्ञात व्यक्ति की चूक से	कोई नहीं	ज्वलनशील पदार्थों को गाड़ी में ले जाने से रोकने के लिए विशेष जांच।
8.	पश्चिम	22.06.2004	लोअर परेल कारखाने में माल डिब्बे में आग	3,00,000	कर्मचारियों की लापरवाही की जांच की जा रही है।	कोई नहीं	खाली रेकों में लॉकिंग प्रणाली की शुरुआत
9.	पश्चिम	08.10.2004	अंधेरी (मुंबई) मे गाड़ी सं. 4064 की पैंट्री कार	98,000	मामला जांचधीन है।	पैंट्री कार के सात व्यक्ति गिरफ्तार किए गए।	विशेष संरक्षा अभियान चलाए गए हैं।

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	पश्चिम	1.11.2004	गाड़ी सं.9310 का शयनयान डिब्बा सं.70808	1,46,000	मामला अभी भी जांचाधीन हैं।	कोई नहीं	विशेष संरक्षा अभियान चलाए गए हैं।
11.	पश्चिम	27.1.2005	गाड़ी सं. 1454 का शयनयान डिब्बा	1,000	बाहरी व्यक्ति जिम्मेदार हैं।	कोई नहीं	विशेष संरक्षा अभियान चलाए गए हैं।
12.	उत्तर मध्य रेलवे	6.2.2005	गाड़ी सं. 4084 की पैंट्री कार	कुछ नहीं	रबड़ टायर के फटने के कारण	कोई नहीं	विशेष संरक्षा अभियान चलाए गए हैं।

[हिन्दी]

नैमित्तिक समाचार वाचकों/संपादकों का पारिश्रमिक

1165. श्री शैलेन्द्र कुमार: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आकाशवाणी के समाचार सेवा प्रभाग में कार्यरत नैमित्तिक समाचार वाचकों/सम्पादकों/अन्य कलाकारों का दैनिक पारिश्रमिक कई वर्षों से नहीं बढ़ाया गया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने उनका पारिश्रमिक बढ़ाने का निर्णय लिया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या नैमित्तिक कर्मचारियों को रात्रि ड्यूटी के लिए प्रदान की गई परिवहन सुविधा को वापस ले लिया गया है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और परिवहन सुविधा पुन: बहाल करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) समाचार सेवा प्रभाग द्वारा संलग्न नैमित्तिक समाचार वाचकों/संपादकों/अन्य श्रेणी के कर्मचारियों के पारिश्रमिक में वृद्धि करने संबंधी प्रस्ताव महानिदेशालय के विचाराधीन है।

(ङ) और (च) समाचार सेवा प्रभाग में कार्यरत नैमित्तिक कर्मचारियों की विषम समय में दी जाने वाली परिवहन सुविधाओं को आंशिक रूप से बहाल कर दिया गया है। संबंधित शीर्ष के अंतर्गत निधियों के लघुकृत आबंटन को ध्यान में रखते हुए इन सुविधाओं को वापस लेने संबंधी कदम उठाए गए हैं।

[अनुवाद]

बुक स्टॉल आवंटन नीति

1166. श्री ए. साई प्रताप: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार किसी व्यक्ति को एक बार में तीन वर्ष से अधिक समय के लिए बुक स्टॉल का आवंटन नहीं करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या कुछ ठेकेदार प्लेटफार्मों पर उसी नाम और उसी स्टाइल से कई वर्षों से बुक स्टॉल चला रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो ऐसे ठेकेदारों के एकाधिकार को समाप्त करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां. मै. ए.एच. व्हीलर्स और मै. हिगिनबोथमस मुख्य बुक स्टॉल लाइसेंसधारी है जो पिछले कई वर्षों से भारतीय रेल के विभिन्न स्टेशनों पर बुक स्टॉल चला रहे हैं।

(घ) समाज के विभिन्न वर्गों को निष्पक्ष मौका देने और एकाधिकार दूर करने के उद्देश्य से एक नई संशोधित बुक स्टॉल नीति 2004 बनाई गई है।

तेल खोज गतिविधियों में लगी निजी कंपनियां

1167. श्री अनन्त नायक: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नई खोज लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत तेल खोज गतिविधियों में लगी निजी कंपनियों के नाम क्या-क्या हैं और उनकी उपलब्धि क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा इससे कुल कितना राजस्व अर्जित किया गया?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के तहत तेल अन्वेषण कार्यों में लगी निजी कंपनियों की सूची विवरण के रूप में संलग्न है। निम्नलिखित कंपनियों ने तेल/गैस खोज की है।

1. रिलायन्स इंडस्ट्रीस लि. तथा नाइको रिसोर्सिज लि. परिसंघ ने दो एनईएलपी अन्वेषण ब्लाकों के जी-डीडब्ल्यूएन-98/3 तथा एनईसी-ओएसएन-92/2 में 13 गैस खोजे की हैं।
2. कैर्न एनर्जी इंडिया (प्रा.) लिमिटेड ने एनईएलपी अन्वेषण ब्लाक केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2 में दो तेल/गैस खोजें और एक गैस खोज की है।
3. नाइको रिसोर्सिज लि. ने एनईएलपी ब्लाक सीबी-ओएनएन-2000/2 में दो गैस खोजें की हैं।

(ख) केवल एक एनईएलपी ब्लाक अर्थात् सीबी-ओएनएन-2000/2 में गैस उत्पादन शुरू हुआ है, जिसके लिए गुजरात सरकार को ठेकेदार द्वारा फरवरी, 2005 तक रायल्टी के रूप में 2.95 करोड़ रु. की राशि अदा की गई है।

विवरण

(क) भारतीय कंपनियां

1. रिलायन्स इंडस्ट्रीज लि.
2. हिन्दुस्तान ऑयल एक्सप्लोरेशन कंपनी
3. जुबिलेंट एनप्रो प्राइवेट लिमिटेड
4. एनप्रो फाइनेंस लिमिटेड
5. प्राइज पेट्रोलियम कंपनी लिमिटेड

(ख) विदेशी कंपनियां

1. कैर्न एनर्जी गुजरात ब्लाक 1 (कैर्न एनर्जी पीएलसी, यू.के. की सहायक कंपनी)
2. कैर्न पेट्रोलियम इंडिया लि. (कैर्न एनर्जी पीएलसी, यू.के. की सहायक कंपनी)
3. कैर्न एनर्जी सर्च लि. (कैर्न एनर्जी पीएलसी, यू.के. की सहायक कंपनी)
4. कैर्न एनर्जी इंडिया प्रा.लि. (कैर्न एनर्जी पी.एल.सी. यू.के. की सहायक कंपनी)
5. एनर्जी इक्विटी इंडिया प्रा.लि. (एनर्जी इक्विटी रिसोर्सिज लि., आस्ट्रेलिया की सहायक कंपनी)
6. ज्यो ग्लोबल रिसोर्सिज इंक., कनाडा
7. हाड्री एक्सप्लोरेशन एण्ड प्रोडक्शन इंडिया इंन.
8. नाइको रिसोर्सिस लिमिटेड, कनाडा
9. ओएओ, गेजप्रोम, रूस।

तेल कंपनियों की वैगन की मांग

1168. श्री नवजोत सिंह सिद्धू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल मंत्रालय पूर्वोत्तर में पेट्रोलियम पदार्थों के परिवहन के लिए तेल कंपनियों की वैगन की मांग की पूरी पूर्ति कर रहा है;

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

(ग) तेल कंपनियों की मांग की पूर्ति को पूरा करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/उठाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पूर्वोत्तर क्षेत्र में आ रही विभिन्न समस्याओं के दृष्टिगत रेल मंत्रालय पूर्वोत्तर क्षेत्र में तेल कंपनियों की पेट्रोलियम उत्पादों के परिवहन के लिए उनकी वास्तविक आवश्यकता के अनुसार मालडिब्बों की मांग को पूरा करने के लिए हर संभव प्रयास करता है।

वर्ष 2004-05 (अप्रैल-फरवरी) में टैंक मालडिब्बों में पेट्रोलियम उत्पादों का औसत लदान वित्त वर्ष 2003-04 के 382 मालडिब्बा इकाइयों की तुलना में बढ़कर 462 चौपहिया मालडिब्बा इकाइयां प्रतिदिन हो गया है। यह चालू वर्ष में अभी तक लगभग 21 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

(ख) पेट्रोलियम उत्पादों के लदान के लिए टैंक मालडिब्बों की आपूर्ति कतिपय स्थलों पर कम मांग दर्ज करना, मांग में असमानता, पूर्वोत्तर क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की समस्या, भारी मानसून के कारण रुकावट, जनवितरण प्रणाली (पीडीएस) के लिए खाद्यान्न सहित सभी पूर्वोत्तर राज्यों को आवश्यक मदों का परिवहन जैसे विभिन्न कारकों से प्रभावित होती है।

(ग) मांग का आकलन करने और पेट्रोलियम उत्पादों के निर्गम के लिए टैंक मालडिब्बें मुहैया कराने हेतु तेल उद्योग के सदस्यों और भारतीय रेल के बीच "मासिक स्लेट बैठकें" आयोजित की जाती हैं। मालडिब्बों की आपूर्ति और लदान की दिन प्रतिदिन की आधार पर बड़ी बारीकी से मॉनिटरिंग की जाती है। जोरदार प्रयासों के कारण माह फरवरी, 2005 में 599 चौपहिया मालडिब्बा इकाइयां प्रतिदिन का अब तक सबसे अधिक लदान निष्पादन प्राप्त करना संभव हो गया है। परिणामस्वरूप मार्च, 2005 के माह के लिए उद्योग की संभावित मांग फरवरी, 2005 के 817 चौपहिया मालडिब्बा से कम होकर केवल 534 चौपहिया मालडिब्बा इकाइयां प्रतिदिन रह गई है।

[हिन्दी]

पंचायती राज के बारे में सातवीं गोलमेज कॉनफ्रेंस

1169. **श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':**
श्री रामजीलाल सुमन:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पंचायती राज को सुदृढ़ बनाने तथा सभी पहलुओं पर चर्चा करने हेतु पंचायती राज के बारे में सातवीं गोलमेज कॉनफ्रेंस दिसम्बर, 2004 में राजस्थान में हुई थी;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन के क्या परिणाम निकले; और

(ग) सम्मेलन में लिए गए निर्णयों पर सरकार ने क्या अनुवर्ती कार्रवाई की है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जयपुर में 17-19 दिसम्बर, 2004 को पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों का सातवां गोलमेज सम्मेलन आयोजित किया गया, जिसमें सूचना प्रौद्योगिकी सहित ई-गवर्नेंस तथा क्षमता निर्माण और प्रशिक्षण पर चर्चा की गई। सातवें गोलमेज सम्मेलन के दौरान की गई सिफारिशों की एक प्रति विवरण के रूप में संलग्न है।

(ग) पंचायती राज मंत्रालय ने राज्यों के पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों के सात गोलमेज सम्मेलन ओयोजित किए और लगभग 150 बिन्दुओं का एक सेट कार्रवाई करने के लिए सर्वसम्मति से तैयार किया गया जिन्हें कम्पेंडियम रूप में संकलित किया गया और जयपुर में अंतिम गोलमेज सम्मेलन के समापन पर निर्विरोध रूप से अपनाया गया। अब मंत्रालय ने संबंधित प्राधिकारियों के साथ कम्पेंडियम में किए गए कार्रवाई हेतु बिन्दुओं के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा करने के लिए प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का दौरा करने की प्रक्रिया शुरू की है। आशा है कि यह संविधान के अनुच्छेद 243 जेड.डी. के साथ पठित भाग-IX के प्रावधानों के कार्यान्वयन के आधार को मजबूती प्रदान करेगा तथा सभी संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में पंचायती राज के संवैधानिक प्रावधानों को अक्षरश: और अधिक अनुरूप बना सकेगी।

विवरण

पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों का सातवां गोलमेज सम्मेलन
जयपुर, 17-19 दिसम्बर, 2004

सूचना प्रोद्यौगिकी सहित ई-गर्वनेन्स

1. पंचायतों के लिए, सूचना प्रोद्यौगिकी (सूचना प्रोद्यौगिकी और संचार) की, निवेश हेतु एक महत्वपूर्ण क्षमता के रूप में पहचान की गई है। जिससे वे प्रदान किये गये अपने संवैधानिक और विधायी कार्यों को बेहतर ढंग से पूरा कर सकें।

2. सूचना प्रोद्यौगिकी की मुख्य रूप से आवश्यकता है—

(i) स्वयं पंचायतों के लिए निर्णय लेने के सहायक प्रणाली के रूप में,

(ii) पारदर्शिता, नागरिक सामाजिक लेखा परीक्षा के लिए जानकारी उपलब्ध कराने के सहायक के रूप में,

(iii) नागरिकों को सेवाओं की बेहतर उपलब्धता प्रदान करने के एक साधन के रूप में

(iv) पंचायतों के अन्तरिक प्रबन्धन तथा कार्यक्षमता में सुधार के साधन के रूप में

(v) पंचायतों के प्रतिनिधियों तथा अधिकारियों की क्षमता निर्माण के साधन के रूप में

(vi) ई-खरीद का एक माध्यम

इस परिप्रेक्ष्य में, गोलमेज सम्मेलन विशिष्ट रूप से निम्नलिखित कदम उठाने का प्रस्ताव करता है:

प्रक्रिया को पुनः प्रारम्भ करना

3. सभी राज्य, उनके द्वारा पहले ही की जा रही गतिविधियों सहित, पंचायतों को अन्तरित किये गये कार्यों कें लिए, निर्णय लेने की प्रक्रिया, कार्यान्वयन, लोगों को जानकारी देनें, सेवाएं प्रदान करने तथा जानकारी प्रोद्यौगिकी सुसज्जित वातावरण में पंचायत प्रतिनिधियों को सूचना के प्रसार आदि को ध्यान में रखते हुए, एक समयबद्ध प्रक्रिया को पुनः आरम्भ करेंगे।

4. इस प्रक्रिया में, विभिन्न राज्य सरकारों के विभागों तथा ऐजेन्सियों द्वारा उठाये गये हार्डवेयर तथा सॉफ्टवेयर सम्बन्धी कार्यों की पुनरावृति को रोका जायेगा,

5. संविधान की 11वीं अनुसूची में सूचीबद्ध 29 विषयों के सम्बन्ध में, पंचायतों के कार्यक्षेत्र पर विचार करते हुए स्थानीय स्तर पर उठाये गये सभी ई-गर्वनेन्स को समुचित पंचायती राज संस्थाओं के साथ मुख्य बिन्दु के रूप में अभिसारित किया जाए।

डाटा स्वामित्व

6. पुनः तैयार की गई ऐसी प्रक्रिया से यह सुनिश्चित करना सम्भव हो सकेगा कि पंचायत स्तर पर एकत्र किए गऐ आंकड़ों का स्वामित्व प्रथम दृष्टि में उसी स्तर पर रहें क्योंकि कोई भी प्रणाली तभी स्थाई रह सकती है जब आंकड़ों का इस्तेमाल करने वालों को यह महसूस हो कि प्रणाली में उपलब्ध आंकड़ों पर उसका स्वामित्व है।

7. आंकड़ों के स्वामित्व के साथ, पंचायतें सूचना प्रोद्यौगिकी सहित बहुसेवा केन्द्रों, जो पंचायतों के दायरें में आने वाले कार्यों सहित लोगों को सूचना प्रोद्यौगिकी से सुसज्जित सेवाएं प्रदान करते हैं, को चलाने, आउटसोर्स करने अथवा स्थान प्रदान करने का कार्य भी कर सकती हैं।

8. केन्द्र में सूचना प्रोद्योगिकी मंत्रालय द्वारा शुरू किये जाने वाले सामुदायिक सेवा केन्द्र, पंचायत कार्यालयों में स्थित हो ताकि पंचायतों की सेवाएं इन साझा सेवा केन्द्रों के माध्यम से प्रदान की जा सके।

प्रशिक्षण

9. सूचना प्रोद्यौगिकी के इस्तेमाल पर क्रमानुसार ढंग से स्टाफ और पंचायती राज सदस्यों को प्रशिक्षण देने के लिए एक व्यवस्थित अप्रोच होनी चाहिए,

10. "एडुसेट" सहित इसरो के माध्यम से उपलब्ध कराई गई सेटेलाईट सम्पर्कता द्वारा दिये गये अवसरों का उपयोग प्रशिक्षण देने के लिए किया जा सकता है,

11. प्रशिक्षण सामग्री तैयार करते समय, प्रयोक्ता-अनुकूल डिजाईन की दिशा में विचार किया जाये जिससे अशिक्षित और अर्द्धशिक्षित लोगों को प्रशिक्षण देने में सुविधा होगी।

सॉफ्टवेयर

12. राज्यों द्वारा समुचित कस्टमाईजेशन के लिए साझा सॉफ्टवेयर प्रयोग पेकेज का विकास करने को तरजीह दी जायेगी। इस सम्बन्ध में राष्ट्रीय सूचना केन्द्र (एन.आई.सी.) जो सरकारी निकाय के रूप में देश के सभी जिलों में स्थित है और जिसने पहले ही पंचायतों के लिए काफी सॉफ्टवेयर विकसित किये हैं, पर प्रमुख सॉफ्टवेयर प्रदाता के रूप में विचार किया जा सकता है,

13. यह सिफारिश की जाती है कि एन.आई.सी. सभी स्तरों पर अपने-आप को मजबूत बनाये और पंचायत के सभी स्तरों पर ई-गर्वनेन्स समाधान विकसित करने के लिए एक समयबद्ध प्रक्रिया के साथ पंचायत सूचना प्रभाग बनाकर समर्पित स्टाफ प्रदान करें। इसमें एन.आई.सी. के जिला सूचना कार्यालय को मजबूती

प्रदान करना शामिल होगा ताकि जिला योजना समिति तथा पंचायतों को समर्थन दिया जा सके।

14 पंचयती राज मंत्रालय के लिए राष्ट्रीय सूचना केन्द्र द्वारा विकसित राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल एक व्यापक सूचना केन्द्र बनेगा, जो पंचायतों, राज्य सरकारों तथा केन्द्र सरकार को सूचनाओं का आदान-प्रदान, अनुभवों तथा श्रेष्ठ परम्पराओं से आपस में जोड़ेगा। प्रथम कदम के रूप में, सभी राज्य सरकारें अपने वर्तमान पंचायत राज वेबसाइट और पोर्टल को राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल के साथ तत्काल जोड़ें और उनकी समग्री को राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल को भेजें और सभी जिला, मध्यवर्ती तथा ग्राम पंचायतों को पोर्टल के साथ जोड़ने में सुविधा प्रदान की जा सकती है। सम्बन्धित स्टेक होल्डर्स द्वारा इस सामग्री का नियमित रूप से अद्यतन किया जा सकता है,

15. विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा पहले से ही विकसित सोफ्टवेयर समाधान का रखरखाव पंचायती राज मंत्रालय अथवा इसके द्वारा नामित संस्थान द्वारा किया जायेगा ताकि अन्य राज्यों द्वारा उसका इस्तेमाल किया जा सके,

16. सोफ्टवेयर का विकास, भारतीय भाषाओं के इन्टरफेस सहित, मुख्य रूप से ओपन सोर्स सोफ्टवेयर में किया जायेगा ताकि प्रतियां बनाने और लाइसेंसिंग की लागत को कम किया जा सके।

हार्डवेयर

17. राज्यों को हार्डवेयर के लिए सम्मिलित मानक बनाने की दिशा में विचार करना चाहिये और प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा पारदर्शी खरीद हेतु एक प्रणाली लानी चाहिये,

18. हार्डवेयर की प्राप्ति के लिए निधियां विभिन्न संसाधनों से इकट्ठी करनी चाहिये इसमें निम्नलिखित शामिल हैं-

(i) बहुपक्षीय वित्त पोषित परियोजनाओं में उपलब्ध आधारभूत निधियां

(ii) पंचायतों की अपनी आय,

(iii) डाटाबेस बनाने तथा रखरखाव करने के लिए वित्त आयोग द्वारा अनुशंसित निधियां।

(iv) पंचायती राज मंत्रालय द्वारा बनाये तथा प्रबन्धन किये जाने वाले फण्ड से प्राप्त निधियां,

(v) संसद सदस्य तथा विधायक स्थानीय क्षेत्र विकास निधियां।

(vi) वार्षिक खरीद पर आधारित प्रणाली पर आधारित खरीद।

19. देश में बिजली की वर्तमान स्थिति को देखते हुए हार्डवेयर खरीदते समय कम्प्यूटर प्रणाली के लिए विश्वसनीय तथा बाधा रहित विद्युत आपूर्ति प्रणाली की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। पुनः इस्तेमाल किए जाने वाले उर्जा यंत्रों तथा वह प्रणाली जिसमें कम ऊर्जा खर्च हो, को लगाने पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

आधारभूत सुविधायें तथा सम्पर्कता

20. सिफारिश की जाती है कि एन.आई.सी. सूचना एवं प्रोद्यौगिकी विभाग, भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई राज्य वाइड एरिया नेटवर्क निधियों के प्रयोग से सभी स्तरों पर पंचायतों को जोड़ने के लिए अपने संचार नेटवर्क निकनेट का और विस्तार करें,

21. राज्य सरकारें सभी पंचायतों को सम्पर्कता प्रदान करने के लिए सभी राज्यों में सेटेलाइट आधारित सम्पर्कता प्रदान करने के लिए इसरो से सम्पर्क कर सकती हैं, प्रारम्भिक लागत एक आधारभूत निधि द्वारा वहन करने पर विचार किया जा सकता है जिसका संचालन पंचायती राज मंत्रालय द्वारा किया जा सकता है।

योजना का संचालन

22. पंचायतों को सूचना प्रोद्यौगिकी की क्षमता प्रदान करने को, विद्युत, दूरसंचार तथा सड़कें जैसी आधारभूत राष्ट्रीय सुविधाएं प्रदान करने के समान ही महत्ता दी जायेगी।

23. भारत सरकार की राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस कार्य योजना को ध्यान में रखते हुए, एन.आई.सी. तथा अन्य समाधान प्रदाताओं सहित, पंचायत संस्थानों का सूचना प्रोद्योगिकी स्वचालन से सुसज्जित करने के लिए मिशन मोड/ अधिकारिता समिति मोड बनाना।

क्षमता विकास एवं प्रशिक्षण

1. सभी पंचायती राज संस्था कार्मिकों और निर्वाचित प्रतिनिधियों तक संचार सुविधा पहुंचाना:

(i) ग्राम पंचायत सदस्य,

(ii) मध्यवर्ती पंचायत सदस्य,

(iii) जिला पंचायत सदस्य,

(iv) राष्ट्रीय, राज्य, जिला, ब्लॉक एवं ग्राम स्तर के सभी संबंधित अधिकारी; और

5. सभी स्तरों पर स्थायी समिति के सदस्य।

2. मीडिया, राजनीतिक दलों, विधान सभाओं में प्रतिनिधि, नागरिक सामाजिक संगठन तथा नागरिकों को सुग्राही बनाने की दिशा में विशेष प्रयास किए जाएं।

3. ग्राम सभा सदस्यों को जुटाने के लिए विशेष अभियान।

4. महिलाओं, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति प्रतिनिधियों और साथ ही पंचायती राज प्रणाली में पहली बार प्रवेश करने वालों को विशेष प्रशिक्षण।

5. पेसा क्षेत्रों के लिए प्रशिक्षण को इस तरह से डिजाइन किया जाए ताकि जनजातीय लोगों के सांस्कृतिक रीति रिवाज और विशेष आवश्यकताओं को उचित सम्मान दिया जा सके।

6. प्रशिक्षण एवं बातचीत को केवल एक बार की बात नहीं माना जाना चाहिए अपितु यह स्वाभिमान एवं आत्मविश्वास की भावना को बढ़ाने वाली एक निन्तर और आगे बढ़ने वाली प्रक्रिया होनी चाहिए। प्रशिक्षण को पहले और बाद के चुनावों को कवर करना चाहिए। एक वर्ष के भीतर समयबद्ध तरीके से सभी प्रतिनिधियों को प्रारम्भिक प्रशिक्षण तथा जानकारी उपलब्ध कराना।

7. उन पंचायत सदस्यों के लिए जिन्हें इसकी आवश्यकता है उनके चुने जाने के तत्काल बाद एक कार्यात्मक साक्षरता प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाया जाना चाहिए।

8. पंचायतों को प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने के प्रति स्वामित्व की भावना के रूप में बढ़ावा देना चाहिए और उन्हें प्रशिक्षण सामग्री और तंत्र को डिजाइन करने में मुख्य भूमिका निभानी चाहिए। इस दिशा में प्रशिक्षण संस्थानों के शाषी निकायों में पंचायत सदस्यों के लिए ऐसे लोगों का प्रतिनिधित्व होना चाहिए जो उनकी आवश्यकताएं पूरी करते हों।

9. प्रशिक्षण की सामग्री में कार्यनीतिक एवं तकनीकी पहलू पर जोर और यह बहु-स्टेक होल्डर परामर्शदात्री कार्यशालाओं से प्राप्त निष्कर्षों पर आधारित होना चाहिए जो व्यवस्थित प्रशिक्षण आवश्यकताओं के विश्लेषण पर आधारित होना चाहिए जिससे प्रशिक्षण मॉड्यूल तथा सामग्री का डिजाइन तैयार करने में मदद मिलेगी।

10. एक न्यूनतम कोर पाठ्यचर्या होनी चाहिए जो सभी राज्यों में समान हो और स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार उपयुक्त हों। कोर पाठ्यक्रम में शामिल होने चाहिए:-

(i) ग्राम स्वराज के माध्यम से पूर्ण स्वराज का सपना

(ii) भारत के संविधान से प्रोद्भूत धर्मनिरपेक्षता, समानता तथा मानव अधिकार के सिद्धान्त

(iii) लिंग समानता एवं सामाजिक न्याय

(iv) मानव विकास की स्थिति

(v) गरीबी उन्मूलन

(vi) भागीदारी योजना, कार्यान्वयन एवं निगरानी

(vii) सूचना एवं पारदर्शिता का अधिकार

(viii) सामाजिक लेखा परीक्षा, और

(ix) पंचायती राज को कवर करने वाले नियम तथा विनियम।

11. नौकरशाही के सभी स्तरों सहित पंचायती राज के माध्यम से शासन की प्रक्रिया में सभी प्रतिभागियों के बीच सामाजिक तथा न्याय के मुददे को पूरी प्रशिक्षण प्रक्रिया में अवश्य लागू किया जाना चाहिए।

12. विषयवार पाठ्यक्रम में निम्नलिखित शामिल होने चाहिए:

(i) मानव संसाधन प्रबन्ध

(ii) प्राकृतिक संसाधान प्रबन्ध

(iii) आपदा प्रबन्ध

(iv) वित्तीय प्रबन्ध, स्वयं के संसाधन प्रबन्ध तथा लेखांकन सहित

(v) मूलभूत मानव आवश्यकताएं प्रदान करने में क्षेत्रीय एप्रोच।

13. प्रशिक्षण कार्यनीति समावेशी और संवादपूर्ण और विभिन्न हस्तक्षेप का मिला-जुला रूप होना चाहिए:

(i) आमने-सामने का सहभागी प्रशिक्षण

(ii) जानकारी पूर्ण दौरे

(iii) सहकर्मियों का प्रशिक्षण/ सहकर्मियों से सीखना

(iv) उपग्रह प्रशिक्षण

(v) रेडियो / केसेट्स / फिल्म्स

(vi) संचार के परम्परागत साधन

(vii) समाचार पत्रिका, अक्सर पूछे जाने वाले प्रश्नों के उत्तरों का अद्यतन सार

(viii) पंयायतों के लिए संसाधन केन्द्र तथा सहायता केन्द्र।

14. प्रशिक्षण सामग्री एवं प्रक्रिया निर्वाचित प्रतिनिधियों के वास्तविक अनुभवों के अनुरूप होनी चाहिए। इसे फीडबैक एवं प्रभाव आकलन के आधार पर विकसित करना जारी रखना चाहिए। प्रशिक्षण एक दो तरफा प्रक्रिया बननी चाहिए ताकि फीडबैक से प्रशिक्षण की सामग्री और प्रक्रिया को सुधारने में मदद मिल सके, और साथ ही पंचायत और सरकारी कार्यप्रणाली में व्यवस्थित परिवर्तन लाए जा सकें।

15. राज्यों को प्रशिक्षण, नेटवर्क एवं समूह बनाने की दिशा में आगे बढ़ना चाहिए ताकि अनुभवों को बांटने, एक दूसरे से सीखने और एक दूसरे की सामग्री तक पहुंच पाने में मदद मिल सके। राज्यों को राज्य, जिला एवं ब्लॉक स्तर पर समुदाय आधारित संगठनों के साथ सहयोग को संस्थागत बनाना चाहिए।

16. प्रशिक्षण से निर्वाचित प्रतिनिधियों को परिसंघ / समूह बनाने तथा वास्तविक विकेन्द्रीकरण एवं विकास के लिए अपनी मांगों को उठाने में सुविधा प्रदान करके उन्हें प्रेरित करना चाहिए।

17. प्रशिक्षित सदस्यों को पंचायत प्रतिनिधियों को आगे प्रशिक्षण देने के लिए संसाधन व्यक्ति बनाने हेतु प्रोत्साहित करना चाहिए। क्षेत्रीय और राष्ट्रीय समझौतों के माध्यम से राज्य के भीतर तथा बाहर दोनों जगह एक दूसरे से सीखने को प्रोत्साहन और समर्थन दिया जाना चाहिए।

18. प्रशिक्षण में अन्य पंचायतों में दौरे के माध्यम से श्रेष्ठ प्रथाओं की जानकारी को शामिल किया जाना चाहिए।

19. सभी मुक्त विश्वविद्यालय भी इग्नू से समझौता कर सकते हैं और राज्य ग्रामीण विकास संस्थानों (एस.आई.आर.डी.) और प्रशिक्षण एवं क्षमता विकास में लगी हुई अन्य समान संस्थाओं के साथ सम्पर्क बना सकते हैं।

20. प्रशिक्षण कार्यक्रमों को इग्नू जैसे संस्थानों के माध्यम से पंचायतों के साथ काम कर रहे सचिवालय तथा तकनीकी स्टाफ के लिए विशोष रूप से तैयार किया जाना चाहिए। इस प्रकार के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को सीखने के निर्धारित मानकों को प्राप्त करने के औपचारिक प्रमाणन से जुड़े होने चाहिए।

21. लोकतंत्र में शिक्षा और पंचायतों की स्थानीय स्वशासन संस्थाओं के रूप में संवैधानिक भूमिका को स्कूल पाठ्यक्रम में शामिल किया जाए।

22. पंचायती राज मंत्रालय के माध्यम से कम से कम समय में पंचायत क्षमता निर्माण निधि बनाने की जिम्मेदारी केन्द्र सरकार की होगी जो इन उददेश्य के लिए विशेष रूप से निर्धारित केन्द्रीय अंतरण के कुछ प्रतिशत को शामिल करेगी। इसी प्रकार राज्य सरकारों को भी भावधिक प्रशिक्षण के लिए पंचायत क्षमता निर्माण निधि बनानी चाहिए।

23. विशिष्ट उददेश्यों, समय सीमा तथा संसाधनों सहित सभी पी.आर.आई. कार्मिकों के लिए विकेन्द्रीकृत प्रशिक्षण तथा क्षमता निर्माण पर एक राष्ट्रीय योजना होनी चाहिए।

24. सभी तक सूचना की पहुंच सुनिश्चित करने के सहित राज्य शिक्षण एवं प्रशिक्षण तकनीकों के प्रयोग का लाभ उठा सकते हैं। पंचायती राज मंत्रालय प्रशिक्षण संसाधनों तथा कॉमनवेल्थ द्वारा विकसित मैन्युअलों सहित प्रशिक्षण कार्यक्रमों का भंडार तैयार कर सकता है। लिंग, गरीबी, जन संचार आदि के मुददों के प्रशिक्षण में मास्टर मॉडयूल्स विकसित किए जा सकते हैं।

25. प्रशिक्षण के परिणामों का आकलन करने और अनुवर्ती कर्रवाई के लिए सामने आने वाली आवश्यकताओं को सूचित करने के लिए स्वतंत्र रूप से प्रशिक्षण प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन समय-समय पर कराए जाने चाहिए।

26. राज्यों को एस.आई.आर.डी. तथा जिला ब्लॉक तथा उनसे नीचे के स्तर पर विस्तार प्रशिक्षण केन्द्रों जैसे प्रशिक्षण केन्द्रों के उन्नयन की दिशा में कार्य करना चाहिए।

27. संघ राज्य क्षेत्रों के पंचायत सदस्यों की प्रशिक्षण आवश्यकताओं के सम्बन्ध में गृह मंत्रालय में एक एस.आई.आर.डी. अथवा संस्थानों के एक समूह की पहचान करेगा जो प्रशिक्षण शुरू कर सके।

सोनडीमरा हॉल्ट को रेलवे स्टेशन में परिवर्तित करना

1170. श्री टेक लाल महतो: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सोनडीमरा हॉल्ट को रेलवे स्टेशन में परिवर्तित करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) टिकटों की कम बिक्री को देखते हुए इस स्टेशन के उन्नयन का कोई प्रस्ताव नहीं है।

नि:शक्तता अधिनियम, 1995 को क्रियान्वित करके 'आदर्श राज्य' का दर्जा देना

1171. **श्री एम. शिवन्ना:** क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने नि:शक्तता अधिनियम, 1995 क्रियान्वित करके कर्नाटक को 'आदर्श राज्य' का दर्जा देने की घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में राज्य को क्या सुविधाएं प्रदान की गई हैं;

(ग) क्या किसी अन्य राज्य को भी यह दर्जा प्रदान किया गया है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

तेल के लिए आपूर्ति संविदा

1172. **श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार तेल की एक वर्षीय व्यवस्था की नीति के बजाए 5-6 वर्षीय आपूर्ति संविदा पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस व्यवस्था से कितने राजस्व की बचत हो सकेगी; और

(घ) कच्चे तेल की खरीद पर खर्च के बारे में वर्तमान स्थिति क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) इस मुद्दे पर 6 जनवरी, 2005 को नई दिल्ली में तेल और गैस अर्थव्यस्था पर क्षेत्रीय सहयोग पर एशियाई मंत्रियों की प्रथम गोल मेज सभा के दौरान चर्चा की गई थी, जिसमें मेजबान भारत के अलावा ईरान, जापान, मलेशिया, ओमान, कतर, सउदी अरब, यू.ए.ई, कुवैत, चीन, कोरिया से मंत्रियों/प्रतिनिधियों ने भाग लिया था। अध्यक्ष के उद्घाटन भाषण और सम्मेलन के मसौदा निष्कर्षों पर दिया गया अध्यक्ष का वक्तव्य संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) दीर्घकालीन संविदाएं आपूर्ति सुरक्षा सुनिश्चित करती हैं, किन्तु कीमतों का निर्धारण अंतरराष्ट्रीय बाजारों में होता है। इसी प्रकार, उनके द्वारा की गई दीर्घकालीन संविदाएं सामान्यत: व्यय में बचतें उपलब्ध नहीं कराती हैं।

(घ) अप्रैल-दिसम्बर, 2004 के दौरान 85,541 करोड़ रु. मूल्य का 71.74 मिलियन मीटरी टन (मि.मी. टन) क्रूड का आयात किया गया था जबकि अप्रैल-दिसम्बर, 2003 के दौरान 60,450, करोड़ रु. मूल्य के 66.94 मि. मीटरी टन क्रूड का आयात किया गया था।

विवरण

गोल मेज सभा के अध्यक्ष का उद्घाटन भाषण

महामहिम, सभा के सह-आयोजक, कुवैत अमीरात के प्रतिनिधिमंडल के गणमान्य प्रधान,

महामहिम,

पेट्रोलियम के मुख्य एशियाई आपूर्तिकर्ताओं और उपभोक्ताओं से मंत्रीगण और प्रतिनिधिमंडल के प्रधान,

महामहिम, इन देशों के नई दिल्ली में राजदूत,

राष्ट्रीय तेल कम्पनियों और एशियाई तेल उद्योग के गणमान्य प्रतिनिधियों,

मुख्य अन्तरराष्ट्रीय संगठनों के यहां उपस्थित गणमान्य प्रतिनिधियों, हमारे सह-आयोजक, अन्तरराष्ट्रीय ऊर्जा मंच के महासचिव, अन्तरराष्ट्रीय ऊर्जा एजेंसी के गणमान्य प्रतिनिधि और ओपेक-पेट्रोलियम निर्यातक देशों का संगठन के गणमान्य कार्यवाहक महासचिव,

मेरे सह मंत्री,
भारत के गणमान्य विदेश राज्य मंत्री, श्री ई अहमद,
देवियो और सज्जनो, एशियाई बंधुओ,

हम उस भयंकर सुनामी त्रासदी की छाया में एकत्र हुए हैं जिसने एशिया के हमारे साझा महाद्वीप को क्षति पहुंचाई है। मैं आपसे

अनुरोध करता हूं कि आप कृपया खड़े हो जाएं और 1,25,000 या इससे अधिक लोगों की स्मृति में एक मिनट का मौन रखें जो हमारे बीच से क्रूरता से छीन लिए गए हैं।.....धन्यवाद।

यह एक ऐसा क्षण है जो सम्भवत:-एशिया में क्षेत्रीय सहयोग के वृतान्त में ''ऐतिहासिक'' के रूप में दर्ज किया जाएगा क्योंकि यह प्रमुख एशियाई मंत्रियों की पहली बैठक है जो अर्थव्यवस्था के सबसे महत्वपूर्ण क्षेत्र—पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के लिए उत्तरदायित्व से भरे हैं। क्या हमारी आप की बैठक ''ऐतिहासिक'' के रूप में दर्ज होगी, यह निसंदेह हमारी चर्चाओं और ऐसे संवाद के मार्ग पर बने रहने के हमारे संकल्प के परिणाम पर निर्भर करता है। तथापि, मुझे संदेह नहीं है कि यह दर्ज नहीं होगी।

क्योंकि हमारी राजधानी की यात्रा करने के क्रम से आपने हमारे साझा भाग्य में अपनी वचनबद्धता दर्ज कर दी है। मानव सभ्यता की लगभग सभी उन्नतियों के माध्यम से यह एशिया ही है जो अग्रगामियों में रहा है। पिछली कुछ शताब्दियों में हम अन्यों के प्रभुत्व में रहे। अब एक बार फिर हम अपने जहाज के कप्तान हैं और अपने भाग्य के मालिक हैं। मैं अपनी सरकार और हमारी सभी एक अरब लोगों की ओर से इस बैठक में यहां मौजूद होने का हमें अविस्मरणीय सम्मान देने के लिए मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं। वास्तव में धन्यवाद।

महामहिम, हमारी चिंता - हाइड्रोकार्बनों के क्षेत्र में 21वीं शताब्दि के उदय से अन्तरराष्ट्रीय तेल और गैस संबंधों में क्रान्तिकारी परिवर्तन हुआ है। अंतिम शताब्दि के आखिरी पच्चीस वर्षों में एशियाई तेल अत्पादक उस समय अपने बलबूते आए, जब ओपेक ने विकास और स्मृद्धि के लिए सबसे महत्वपूर्ण तत्व तेल के लिए उचित और न्यायोचित पारिश्रमिक प्राप्त किया। अब उस तेल का उपभोग करने की एशिया की बारी आ गई है और इस प्रकार उसे मानव सभयता के और अधिक विकास के अगुआ के रूप में एशिया के पुनरुत्थान में तेजी आई है। यहां मौजूद एशियाई देशों की कुल खपत यहां मौजूद एशियाई देशों के कुल उत्पादन के लगभग बराबर है। अब हम इसलिए परिश्रम नहीं कर रहे हैं जिसमें अन्यों को लाभ पहुंच सके। हम पहले ही आपूर्ति में विश्व के मुख्य स्रोत के रूप में उभर चुके हैं, हम उस आपूर्ति की खपत के लिए विश्व के मुख्य गंतव्य के रूप में उभर रहे हैं। पहले से ही, वह लगभग दो तिहाई जीवाश्म ईंधन, जो इस बैठक में मौजूद मुख्य उत्पाक प्रकृति के तल से निकालते हैं, इस बैठक में मौजूद मुख्य उपभोक्ताओं द्वारा खरीदा जाता है।

उस सम्मिश्रण में 21वीं शताब्दी—एशिया शताब्दी में जाने के साथ वृद्धि ही होगी। हम यहां उस चुनौती का सामना करने और उस अवसर का लाभ उठाने के लिए एकत्र हुए हैं चुनौती, महामहिम जी विगत की त्रुटियों को सही करने में है। महामहिम जी अवसर एशिया में हम सभी के लिए एक अपेक्षाकृत अधिक उचित, अधिक न्यायसंगत और अधिक आयोत्पादक तेल व्यवस्था करने में है जिसमें एशियाई उत्पादकों के लिए एक स्थाई, सुरक्षित और सतत प्रत्यय सर्वाधिक मूल्यवान परन्तु ह्रासमान प्राकृतिक स्रोत के लिए सुनिश्चित की जाती है और एशियाई उपभोक्ता के लिए एक स्थाई, सुरक्षित और उपयुक्त व्यवस्था सुनिश्चित हो जिसके भीतर उस वंचित आधी मानवता के लिए प्रगति और स्मृद्धि प्रोत्साहन देने का आश्वासन दिया जाए जो हमारे सांझे एशिया महाद्वीप में रहती है। हम उस चुनौती का सामना करने के लिए एक चर्चा आरंभ करते हैं और उस अवसर के लिए तैयार हो रहे हैं।

हम ऐसा कैसे करें

प्रथम मैं स्थायीत्व की चर्चा करता हूं। पिछला वर्ष जनसंख्या के अधिकांश भाग के लिए तेल मूल्यों में सर्वाधिक खराब रालर कोस्टर राइड रहा है। पेट्रोलियम निर्यातक देशों के संगठन (ओपेक) ने इस संकट की अवधि के दौरान सर्वाधिक दायित्व से व्यवहार किया है। अल्पकालिक लाभ के पीछे भागने की बजाय ओपेक ने अपने एशियाई सदस्यों के नेतृत्व में उतार-चढ़ाव को कम करने और सट्टेबाजी को हतोत्साहित करने के लिए लगातार प्रयास किया है। इसके लिए ओपेक और इसके सदस्यों के प्रति विश्व ने आभार व्यक्त किया है। सिर्फ अलावा ओपेक की उत्पादन योजनाएं विश्व को पुन-आश्वस्त करती हैं कि विश्व की तेल आपूर्ति बढ़ती विश्व मांग के साथ कदम से कदम मिलाए रखेगी और कम से कम अगले बीस वर्ष में कोई बनावटी असंतुल्य नहीं होगा जिससे मूल्यों में कोई बेलगाम उतारचढ़ाव आए। यदि फिर भी स्थाईत्व की अपेक्षा उतार-चढ़ाव पिछले बारह महीनों में अंतरराष्ट्रीय मूल्यों की पहचान रहा है तो वह अधिकतर सट्टेबाजी और उन आशंकाओं की वजह से हुआ है जो बिर्हजात राजनैतिक घटनाओं के तेल उत्पादन पर प्रभाव से ही अधकांश-प्रभावित हुई हैं। तथ्य यह है कि किसी विश्व की राजनैतिक व्यवस्था में अनिश्चित घटनाएं घटित हुई हैं जो अंडरलाईंग वैश्विक तेल अर्थव्यवस्था का मार्ग स्थिर बनाए रखा है।

एशिया में हमारे लिए उत्पादन (और उत्पादन के लिए पूर्वानुमान में) उस आधारभूत स्थिरता को तेल बाजारों में स्थिरता में परिवर्तित करने के लिए अनिवार्य है कि हम पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए एक अत्याधुनिक एशियाई बाजार विकसित करें। इसी प्रकार पश्चिम ने अपने प्राकृतिक स्रोतों की प्रचुरता उत्पादन और खपत की प्रचुरता में परिवर्तित किया।

दुर्भाग्यवश एशिया में हम ऐसे व्यवहार करना जारी रखे हुए हैं जैसे कि हम अभी भी एशियाई तेल उत्पादन के अवशिष्ट उपभोक्ता हैं जबकि वास्तव में हम मुख्य उपभोक्ता हैं।

महामहिम जी, एशिया के अवशिष्ट उपभोक्ता बनने से कुछ आर्थिक समझदारी आई जबकि अमेरिका में जमीन पर और यूरोम में अपतट पर अटलांटिक के दोनों ओर बृहत और बढ़ता उत्पादन देखने में आया है। उस युग में ही वेस्टर्न टेकसास इण्टरमीडियट (डब्ल्यूटीआई) और ब्रेण्ट मेकर उभरे। डब्ल्यू टी आई उत्पादन दो दशक पहले की तुलना में तीन चौथाई कम है और ब्रेण्ट उत्पादन में एक दशक पहले की तुलना में दो तिहाई की कमी आई और दोनों में आगे और भी ह्रास का बहुत ज्यादा ह्रास का रुझान है। इस बीच कैस्पीयन से पूर्वी साइबेरिया, मध्य एशिया और चीन से दक्षिण पूर्व एशिया और कुछ सीमा तक दक्षिण एशिया तथा सब के अतिरिक्त ईरान और पश्चिमी एशिया तक यह एशिया ही है जो तेल के उत्पादन और थ्रुपुट दोनों में प्रगति की ऊंचाईयों पर है। एशिया के पास किसी वैश्विक मेकर के संदर्भ कुछ नहीं है और भलीभांति तैयार किए गए तेल और तेल उत्पाद मेकर के रूप में और भी कम।

पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों में एशियाई व्यापार में अधिकाधिक स्थाईत्व लाने के उद्देश्य से क्या हम किसी ऐसे एशियाई मेकर के बारे में सोच सकते हैं:

* जहां दीर्घावधि संविदाएं और लंबी बने
* जहां मेकर के जरिए मूल्य खोज अपेक्षाकृत अधिक पारदर्शी हो
* जहां ऐसी पारदर्शिता से दीर्घावधि संविदाओं में मूल्य निर्धारण के लिए फार्मुलेट में अपेक्षाकृत अधिक स्थाईत्व की सुविधा होती है।
* जहां रुथास्थान खरीदे बाजार सौदों का उत्तरोत्तर बड़ा हिस्सा बनें।
* जहां पेट्रोलियम एक्सचेंजीज एस्टेबलीशीज और प्रयुक्त हों।
* जहां डीराइवेटिव्ज मेकर परंपरा में एकीकृत हों।
* जहां संक्षेप में कोई एशियाई मेकर उभरे।

संक्षेप में एशिया बाजार एशिया उत्पादन, एशिया खपत और एशिया कारोबार की सार्वभौमिक तेल अर्थव्यवस्था में वास्तविक भूमिका तथा एशिया की वास्तविक वस्तुस्थिति को दर्शाता है।

महोदय किसी समस्या को सामने रखना उसके उत्तर ढूंढने से सरल है, किन्तु मेरा यह निवेदन है श्रीमान हमारे द्वारा आपस की बातचीत जो हमारे विशेषज्ञों और बाजार आपरेटरों द्वारा की जाने वाली बातचीत से पुष्ट होती है, इससे हम एशिया स्थिरता की अनिवार्यताओं के लिए एक एशिया हल ढूंढने में सक्षम हो सकते हैं।

जहां तक हमारी बैठक के दूसरे उद्देश्य - सुरक्षा का संबंध है, इसका उत्तर भी पारस्परिक आत्मनिर्भरता को प्रोन्नत करने में निहित हैं। सुरक्षा के दो पहलू हैं। पहला अप्रत्याशित बाधारहित आपूर्तियों के खिलाफ सुरक्षा। संयुक्त आपातकालीन प्रत्युत्तर तंत्र प्रणाली के रूप में जब तक स्थिति सामान्य नहीं हो जाती शायद हमें एक साथ मिलकर भण्डारण व्यवस्था पर विचार करना चाहिए जिससे उपभोक्ताओं को बाधा-रहित आपूर्तियां प्राप्त होंगी और उत्पादकों को बाधा-रहित तेल राजस्व मिलता रहेगा।

सुरक्षा का दूसरा पहलू उत्पादकों के लिए बाजार आश्वासन और उपभोक्ताओं के लिए आपूर्ति आश्वासन से संबंधित है। यह एशिया तेल सामुदाय के उत्पादक और उपभोक्ता राष्ट्रों द्वारा एक दूसरे देश में पारस्परिक निवेश द्वारा पारस्परिक अन्त:निर्भरता को आमंत्रित करता है। अब तक हम एशिया में पेट्रोलियम अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में एशिया पेट्रोलियम शोधन और एशिया पेट्रोलियम विपणन क्षेत्र में निवेश के लिए पश्चिम देशों की ओर देखते थे, और मेरे इस कहने में गैस भी शामिल हैं। अब, आगे बढ़ते हुए, एशिया के देश स्वयं एशिया में निवेश के महत्वपूर्ण स्रोत के रूप में सामने आ रहे हैं। निस्संदेह जापान अन्य एशिया देशों में एक दीर्घकालीन एशिया निवेशक है। पिछले दशक में चीन तथा मलेशिया भी एशिया में अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में न सिर्फ एशिया में बल्कि विश्व भर में एक महत्पूर्ण राष्ट्र रहे हैं। भारत भी उनमें से एक है। हम पहले से ही अन्वेषण और उत्पादन, शोधन और विपणन परियोजनाओं में 10 से अधिक राष्ट्रों में काम कर रहे हैं और विदेश में हमारा अधिकांश निवेश एशिया देशों में है। परस्पर शोधन क्षेत्र में भारत की चैन्नई पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन में ईरान एक लाभकर निवेशक है और कतर एलएनजी में। यह सोदाहण है। एक भविष्य के संकेत के रूप में एशिया देश जो अन्य एशिया देशों में बड़े निवेश कर सकते हैं उन्हें इस मंच पर प्रतिनिधित्व करना चाहिए। जो हमारे सभी देशों में अपस्ट्रीम, मिडस्ट्रीम और डाऊनस्ट्रीम तेल और गैस विकास में अगले 25 वर्षों में अनुमानत- 1580 बिलियन डॉलर से अधिक निवेश कर सकते हैं। इस स्तर पर पारस्परिक संभावित सीमा और परस्पर अन्त: एशिया निवेश, बड़े पैमाने पर इस मंच से हम सब एशिया देशों के लिए और वास्तव में सम्पूर्ण मानव जाति के लिए उत्पादन और खपत की सुरक्षा में वृद्धि करेगा। भारत तेल और गैस क्षेत्र में खुले दिल से विश्व का और विशेष

रूप से एशिया निवेशकों का स्वागत करता है। सामान्यत: सार्वभौम तेल अर्थव्यवस्था और विशेष रूप से एशिया तेल अर्थव्यवस्था को प्रोन्नत करने के लिए हम शेयर के लिए तैयार हैं। हमारा मानना है कि पारस्परिक सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए पारस्परिक निवेशों को सरल बनाने के हितों पर लगातार और गहन बातचीत होती रहनी चाहिए।

आज की हमारी बैठक का तीसरा महत्वपूर्ण लक्ष्य है स्थिरता। इसे कई लाखों वर्ष लगे हैं, वास्तव में प्रकृति को इसे बनाने और संभालने में कई सैंकड़ों लाखों वर्ष लगे हैं जिसे हमने कुछ सौ वर्षों में ही समाप्त कर दिया है जो अब हमारे पास बचा है हमें उसे ही अत्यन्त सावधानी के साथ इस्तेमाल कर सकते हैं। यहां एक ओर संरक्षण की मांग आती है और दूसरी ओर प्रौद्योगिकी की। जापान ने संरक्षण और प्रौद्योगिकी दोनों के ही रास्ते दिखाए हैं शायद विश्व का कोई अन्य देश ऐसा नहीं कर सका। भारत के पास भी संरक्षण और उनमें परिवर्तन के अलावा कोई अन्य विकल्प नहीं था। हालांकि अभी हमें इस दिशा में बहुत कुछ करना है। चीन ने कई महत्वपूर्ण शुरुआती कदम उठाए हैं ऐसे ही कोरिया गणराज्य ने भी। एशिया के तेल निर्यातक देशों ने स्थिरता के महत्व पर प्रशंसनीय जागरूकता दिखाई है। अब समय आ गया हैं कि हमें अब अपना अनुभव एक दूसरे के साथ बांटना चाहिए और अपने सामान्य जानकारी को और संगोष्ठियों में उस अनुभव को बांटना चाहिए। एशिया में स्थिरता एशिया देशों के बीच लगातार बातचीत की मांग करती है। हम हमारे पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान संस्थान, दि इंडियन इन्स्ट्टीच्यूट ऑफ पेट्रोलियम, पेट्रोलियम अध्ययन विश्वविद्यालय, दि एनर्जी एण्ड रिसर्च इन्स्टीच्यूट ऑफ इंडिया (टीईआरआई), हमारा सैंटर फार हाई टेक्नोलोजी हमारा तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय, इंडियन ऑयल का अनुसंधान और विकास केन्द्र तथा हमारी अन्य सभी वैज्ञानिक और प्रौद्योगिकी अनुसंधान तथा विकास संस्थान सभी एशिया देशों की सेवाओं में है। यह कहा जाता है कि विश्व में हर तीसरी जानकारी प्रौद्योगिकीविद् भारतीय है। पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी में हमारी उपलब्धि शायद कम प्रभावशाली है। किन्तु हमें अपने साथी एशिया देशों के साथ वह जानकारी बांटने में और अन्य देशों से सीखने में प्रसन्नता होगी।

इस ऐतिहासिक शुरूआत को प्रारम्भ में जिसका मुझे विश्वास है बार-बार या दो वर्ष में एक बार या दो बार मिलने का मौका मिलेगा शायद एशिया के शुद्ध तेल निर्यातक और शुद्ध तेल आयातक देशों को और शायद अपना महत्वपूर्ण लक्ष्य को केन्द्र में रखते हुए अपना विकास करना, मैं एक बार पुन: आप सबको हमारी राष्ट्र राजधानी में आमंत्रित करता हूं और सबके सौहार्दपूर्ण निवास की कामना करता हूं।

महोदय आप सबका आभार।

तेल और गैस अर्थव्यवस्था में क्षेत्रीय सहयोग पर नई दिल्ली में 6 जनवरी, 2005 को आयोजित एशियाई मंत्रियों की पहली गोल मेज सभा की समाप्ति पर अध्यक्ष द्वारा दिया गया वक्तव्य

क. सामान्य

1. एशियाई तेल अर्थव्यवस्था विश्वव्यापी तेल अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग है और उससे अपृथक्करणीय है।

2. एशियाई उत्पादन के लिए मुख्य उपभोक्ताओं के रूप में उभरते हुए एशियाई उद्देश्यों और एशियाई उत्पादकों और एशियाई उपभोक्ताओं के बीच प्रगामी रूप से वृद्धि, सहयोग करने के लिए विश्वव्यापी उत्पादन और खपत में एशिया के हिस्से को देखते हुए एशियाई उपभोक्ताओं को एशियाई तेल और गैस अर्थव्यवस्था में आपसी अंतरनिर्भरता के माध्यम से

स्थायित्व,
सुरक्षा और
निरन्तरता
को सुनिश्चित करना है।

3. हितों के आदान-प्रदान के आधार पर इस सहयोग के मूल तत्वों में नियमन, संवाद, आपसी समझबूझ और सम्मान, अंतरराष्ट्रीय आपूर्तियों की संरक्षा, मांग के समान आपूर्ति और कार्यनीतिक भागीदारिता शामिल होने चाहिए।

4. इस ओर, एशियाई सहमति को विकास और विस्तार करने के लिए एशियाई संवाद स्वागत योग्य और अनिवार्य है।

5. अत: यह सहमति है कि तेल और गैस अर्थव्यवस्था में नई दिल्ली में हुई क्षेत्रीय सहयोग पर एशियाई मंत्रियों की गोलमेज सभा की लिखतों को बनाए रखा जाना चाहिए। इसके पश्चात गोल मेज सभा की मेजबानी सह-मेजबानी पर निम्नलिखित देशों ने सहमति प्रदान की है-

द्वितीय गोल मेज सभा	-	सउदी अरब सह-मेजबान—जापान
तृतीय गोल मेज सभा	-	जापान, सह-मेजबान—कतर
चतुर्थ गोल मेज सभा	-	कुवैत, सह-मेजबान—कोरियाई गणतंत्र

गोल मेज सभाओं में निवल आयात किरने वाले और निवल निर्यात करने वाले देशों के बीच एकान्तर पद्धति का अनुसरण किया जा सकता है।

6. मंत्री स्तरीय गोल मेज सभाओं की तैयारी के लिए अंतरराष्ट्रीय ऊर्जा मंच सचिवालय, अवस्थिति पत्रों और कार्यसूची दस्तावेजों को तैयार करने के लिए विशेषज्ञों, प्रचालिकों और अधिकारियों की बैठक बुला सकता है।

7. गोल मेज सभाओं में मंत्रीस्तरीय चर्चाओं को सुदृढ़ करने के लिए गोल मेज सभा में भाग लेने वाले देशों से संबंधित एशियाई कार्य प्रचालकों को साथ लेने के लिए समान स्तर पर प्रयास किए जा सकते हैं।

ख. स्थायित्व और सुरक्षा

1. पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए एशियाई बाजारों में सुधार करने की गुंजाइश है। इस मसले पर व्यापक नीति संबंधी मानदंडों, जिन पर और आगे विचार करना अपेक्षित है, की पहचान करने की दृष्टि से प्रारंभिक तौर पर विशेषज्ञों और प्रचालकों को सावधानीपूर्वक अध्ययन और विस्तृत विचार-विमर्श करना अपेक्षित है।

2. कीमतें एक स्तर पर स्थिर होनी चाहिए ताकि ये एशियाई उपभोक्ताओं का एशियाई उत्पाद की खरीददारी में वृद्धि करने के लिए प्रोत्साहित कर सकें और दूसरी ओर कीमतें ऐसी होनी चाहिए जो आर्थिक प्राथमिकता के तौर पर एशियाई उपभोक्ता लक्ष्यों के लिए, तेल और गैस में निवेश बढ़ाने के लिए एशियाई उत्पादकों को प्रोत्साहित कर सकें।

3. उत्पादक और उपभोक्ताओं के आपसी निवेश के माध्यप से पूरे तेल और गैस उत्पादों के सभी आड़े-तिरेछे निवेश, आपूर्ति और मांग दोनों की सुरक्षा गारंटी देंगे और इस प्रकार आपूर्ति और मांग की सुरक्षा करते हुए कीमतों को स्थिर बनाए रखने में योगदान देंगे। इस तरह कीमतों में स्थायित्व से पेट्रोलियम क्षेत्र के सभी घटकों और अन्य ऊर्जा संबंधी परियोजनाओं में घरेलू और देश से बाहर निवेश को बढ़ावा मिलेगा।

4. संतुलित निवेश को बढ़ाने में सावधानी बरती जानी चाहिए ताकि अधिक निवेश से न तो क्षमता में अधिक वृद्धि हो न ही कम निवेश से आपूर्ति में कमी।

5. कार्यनीतिक भंडारण और संचय से सुरक्षा सुनिश्चित होती है और इस संबंध में जापान के उपयोगी अनुभव से अन्य प्रमुख उपभोक्ताओं के लिए महत्वपूर्ण सबक मिल सकता है। तथापि, ऐसा कार्यनीतिक भंडारण और संचय अवैध वाणिज्यिक प्रयोजन हेतु नहीं होना चाहिए।

6. सूचना और ज्ञान का आदान-प्रदान क्रेता और विक्रेता दोनों में ही विश्वास बढ़ाने की कुंजी है।

7. जापान द्वारा प्रस्तावित सस्टेनेबल एंड फ्लैक्सिबल एनर्जी फोरम (एसएएफई) ऊर्जा संरक्षा के मामले पर आगे विचार करने के लिए एक उपयोगी फ्रेमवर्क तैयार करता है।

8. ऊर्जा विकास हेतु एक एशियाई बैंक की स्थापना का ईरानी प्रस्ताव गहन विचार योग्य है।

ग. निरंतरता

1. पर्यावरण संरक्षण हेतु ऊर्जा सरंक्षण और जलवायु परिवर्तन के मामले के महत्व का समर्थन करते हुए स्वच्छ और अति पर्यावरण सापेक्ष गहन जीवाश्म ईंधन प्रौद्योगिकियों के अनुसरण में प्रौद्योगिकीय सहयोग की आवश्यकता पर जोर दिया गया।

2. इस संबंध में, एशियाई अनुसंधान और विकास केन्द्रों के बीच सहयोग और आम जनता में संरक्षण जागरूकता बढ़ाने संबंधी मुख्य सहायक तत्वों की पहचान की गई।

राष्ट्रीय गैस ग्रिड

1173. श्री सनत कुमार मंडल: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय गैस ग्रिड स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इसे कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है;

(घ) क्या देश के उन क्षेत्रों, जहां गैस की उपलब्धता कम है, में गैस की स्थिति को बेहतर बनाने के लिए कोई अन्य कदम उठाये गये हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) नियामक के समग्र अधिकार क्षेत्र के तहत, प्रतिस्पर्द्धात्मक माहौल में राष्ट्रीय स्तर पर गैस ग्रिड के प्रगामी विकास की परिकल्पना वाली एक मसौदा पाइपलाइन नीति, जिसमें सार्वजनिक क्षेत्र तथा निजी क्षेत्र, दोनों

शामिल हैं, सरकार के विचाराधीन है। अलग-अलग पाइपलाइन खण्डों का क्रियान्वयन अन्य बातों के साथ-साथ आपूर्ति और विपणन गठजोड़ों के उपयुक्त स्रोतों की प्राप्ति पर निर्भर करेगा।

(घ) और (ङ) आपूर्ति में वर्तमान और अनुमानित कमी पूरी करने के लिए सरकार का प्रस्ताव तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) के रूप में और पश्चिम एशिया (ईरान सहित) में गैस समृद्ध देशों, मध्य एशियाई और दक्षिण पूर्व एशिया से परिवहन पाइपलाइनों के जरिए प्राकृतिक गैस का आयात करने का है। सरकार विशेषकर पाकिस्तान के रास्ते ईरान से और बांगलादेश के रास्ते म्यांमार से पाइपलाइनों के माध्यम से गैस आयातों के लिए प्रयास कर रहीं है। इस परिवहन पाइपलाइन पहलों के लिए वार्ताएं विभिन्न चरणों पर हैं। पीएलएल ने जुलाई, 1999 में 7.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) एलएनजी के आयात के लिए रास गैस, कतर के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किए थे। कतर से 2.5 एमएमटीपीए एलएनजी का आयात पहले ही आरंभ हो गया है। हाल ही में ईरान के साथ 5 एमएमटीपीए एलएनजी के आयात और बाद में 2.5 एमएमटीपीए के अतिरिक्त प्रावधान के लिए एक समझौता हुआ है।

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों के लिए ईंधन का प्रयोग

1174. **श्रीमती जयाप्रदा:**
श्री रामजीलाल सुमन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलगाड़ियां चलाने के लिए विभिन्न प्रकार के ईंधनों का प्रयोग किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो प्रयोग किए जा रहे ईंधनों का ब्यौरा क्या है तथा उक्त ईंधन से चलाई जा रही रेलगाड़ियों की प्रतिशतता कितनी है;

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न प्रकार के ईंधनों से चलाई जा रही रेलगाड़ियों पर हुए खर्च का मूल्यांकन कर लिया है;

(घ) यदि हां, तो वर्ष 2003-04 के दौरान विभिन्न प्रकार के ईंधनों पर खर्च की गई धनराशि का ईंधन-वार ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या उक्त प्रचालन खर्च में कमी करने की संभावनाओं का पता लगा लिया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। गाड़ियों को चलाने के लिए डीजल रेल इंजनों के लिए हाई स्पीड डीजल ही उपयोग में लाया जाता है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) परसेंटेज बायो-डीजल से डीजल रेल इंजनों को चलाने के लिए फील्ड परीक्षण सहित प्रारंभिक अध्ययन-सफलतापूर्वक किए गए हैं। जैसे ही बायो-डीजल वाणिज्यिक रूप से प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हो जाएगा, इस ईंधन को नियमित विकल्प के रूप में उपयोग में लाने के लिए एक विस्तृत योजना बनाई जाएगी। संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सी एन जी) और डीजल के मिश्रण से गाड़ियों को चलाने के लिए एक व्यवहार्यता अध्ययन करने पर भी विचार किया जा रहा है। यदि प्रारंभिक परीक्षण सफल रहते हैं, तब रेलवे में पर्यावरणीय सहिष्णुता तथा परिचालन किफायतों पर ऊर्जा सुरक्षा को समेकित करने के उपायों पर विचार किया जाएगा।

फर्जी पेंशन मामलों की केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो से जांच

1175. **श्री रेवती रमन सिंह:**
डा. राजेश मिश्रा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे प्रशासन का विचार ऐसे व्यक्तियों को पेंशन देने के मामलों की जांच केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो से कराने का है जिन्होंने उत्तर रेलवे में कोई सेवा नहीं की थी;

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

(ग) इस जांच के कब तक पूरी हो जाने की संभावना है तथा दोषी पाए गए कर्मचारी वृंद/व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) केंद्रीय जांच ब्यूरो ने उत्तर रेलवे पर अयोग्य व्यक्तियों को पेंशन प्रदान करने के संबंध में फरवरी, 2005 में जांच के लिए किए गए नियमित मामला दर्ज किया है।

(ख) और (ग) सही परिणाम और की गई अनियमितताओं के परिमाण के साथ-साथ रेलवे के अधिकारियों के विरुद्ध की जाने वाली कार्रवाई का आकलन केन्द्रीय जांच ब्यूरो की अंतिम जांच रिपोर्ट आने के बाद ही किया जा सकता है। केंद्रीय जांच ब्यूरो सामान्यत: अपनी जांच को पूरा करने के लिए समय सीमा के बारे में सूचना नहीं देता है।

आयुध निर्माणियां

1176. श्रीमती गीता पटैरिया:
श्री भर्तृहरि महताब:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आयुध निर्माणी की स्थापना के बारे में सरकार की क्या नीति है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कुछ आयुध निर्माणियां तथा डिपो रिहायशी क्षेत्रों में स्थित हैं;

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

(घ) क्या सरकार इन आयुध निर्माणियों तथा डिपों को सुरक्षित स्थानों पर स्थानांतरित करने पर विचार कर रही है;

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

(च) आयुध निर्माणियों तथा डिपो की सुरक्षा कड़ी करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) आयुध निर्माणी स्थापित करने के लिए कोई विशिष्ट निर्धारित नीति नहीं है।

(ख) जी, हां।

(ग) ब्यौरा निम्नलिखित है:-

(1) तोप एवं गोला निर्माणी, काशीपुर, पश्चिम बंगाल

(2) गोलाबारूद निर्माणी (मैगजीन), पुणे, महाराष्ट्र

(3) केंद्रीय आयुध डिपो (सीओडी), दिल्ली

(4) केंद्रीय आयुध डिपो, कानपुर, उत्तर प्रदेश

(5) केंद्रीय आयुध डिपो, जबलपुर, मध्य प्रदेश

(6) केंद्रीय आयुध डिपो, मुंबई, महाराष्ट्र

(7) आयुध डिपो, (ओडी), शकूर बस्ती, दिल्ली

(8) आयुध डिपो, कोलकाता, पश्चिम बंगाल

(9) आयुध डिपो, इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश

(10) 223 एडवांस्ड बेस आयुध डिपो, सूरानुस्सी, जालंधर, पंजाब

(11) 2 फील्ड आयुध डिपो, श्रीनगर, जम्मू-कश्मीर

(घ) जी, नहीं।

(ङ) सामरिक तथा संभारिकीय और अंतर्निहित लागत के कारण इन निर्माणियों अथवा डिपुओं को स्थानांतरित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) कड़ी सुरक्षा, प्रवेश-नियंत्रण तथ चोबीसों घंटे चौकसी की जाती है। बचाव तथा सुरक्षा प्रबंधों की पर्याप्तता की जांच करने के लिए अफसर-बोर्ड द्वारा नियमित निरीक्षण किए जाते हैं।

[अनुवाद]

कर्मचारियों को मजदूरी का भुगतान

1177. श्री सुनील खां:
श्री जुएल ओराम:
श्री महबूब जाहेदी:
श्री विकास चौधरी:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बहुत से सरकारी क्षेत्र के उपक्रम विशेषकर बर्न स्टैंडर्ड कं. लि., हिन्दुस्तान केबल्स लि. तथा भारत ऑप्थाल्मिक ग्लास लि. और टायर कारपोरेशन ऑफ इंडिया के कर्मचारियों को गत कई महीनों से वेतन नहीं मिल रहा है;

(ख) यदि हां, तो कर्मचारियों को वेतन भुगतान/बकाया धनराशि का भुगतान करवाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या बहुत से कर्मचारियों की स्वैच्छिक सेवानिवृति का भुगतान भी लंबित है; और

(घ) यदि हां, तो सेवानिवृत्ति कर्मचारियों को शीघ्र भुगतान करवाने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) बर्न स्टैंडर्ड कं. लि. और टावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया के संबंध में वेतन/मजदूरी का नियमित रूप से भुगतान किया जा रहा है। हालांकि, हिन्दुस्तान केबल्स लि. तथा भारत ऑप्थाल्मिक ग्लास लि. के संबंध में वेतन/मजदूरी का भुगतान कुछ महीनों से लंबित है।

(ख) इन उद्यमों की जैव्यता में सुधान लाने के लिए विभिन्न कदम उठाए गए हैं। यद्यपि, सरकार, सरकारी क्षेत्र के कुछ उद्यमों को वित्तीय सहायता मुहैया कराती है, परन्तु वेतन/मजदूरी का भुगतान करना प्राथमिक रूप से संबंधित कंपनी का उत्तरदायित्व है।

(ग) और (घ) उपरोक्त सरकारी क्षेत्र के किसी भी उपक्रम में वीआरएस का भुगतान लंबित नहीं है।

मैनुअल पेपरलाइन क्लियरेंस सिस्टम

1178. श्री चन्द्रभूषण सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुरानी मैनुअल पेपरलाइन क्लियरेंस सिस्टम अभी भी विद्यमान है तथा इसका रेलवे में कई मार्गों पर प्रयोग किया जा रहा है;

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

(ग) इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी नहीं, तीन छोटी लाइन के खंडों अर्थात् कटवा-अहमदपुर और पूर्व रेलवे के कटवा-बर्द्धमान और मध्य रेलवे के पेढारपुर-मिरज खंड को छोड़कर, भारतीय रेलों में गाड़ी संचालन में पेपर लाइन क्लियर प्रणाली का सामान्य प्रणाली के रूप में उपयोग नहीं किया जाता है। मिजर-पेढारपुर का आमान परिवर्तन एक स्वीकृत कार्य है जिसमें मौजूदा पेपर लाइन क्लियर प्रणाली के बदले ब्लॉक उपस्कर की व्यवस्था की गई है। वर्ष 2004-2005 के दौरान कटवा-अहमदपुर और कटवा-बर्द्धमान के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण कार्य भी स्वीकृत किया गया है।

बहरहाल, पेपर लाइन क्लियर प्रणाली का ब्लॉक उपकरणों के विफल हो जाने की स्थिति में आपवादिक परिस्थितियों में सहारा लिया जाता है। ऐसी स्थिति में गाड़ी परिचालन की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अनुपालन की जाने वाली सावधानियों की विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित की गई है।

कंचरपाड़ा रेलवे कार्यशाला का आधुनिकीकरण

1179. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार पश्चिम बंगाल में कंचरपाड़ा रेलवे कार्यशाला का आधुनिकीकरण करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) वर्तमान में इस कर्यशाला में कितने कर्मचारी कार्यरत हैं;

(घ) क्या आधुनिकीकरण से कई कर्मचारियों को नौकरी से हाथ धोना पड़ेगा; और

(ङ) यदि हां, तो प्रभावित होने वाले कर्मचारियों की अनुमानित संख्या कितनी है तथा अधिशेष कर्मचारियों के पुनर्वास के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/उठाए जाने का विचार है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) फिलहाल कार्यरत कर्मचारी- 11238

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

डीजल और पेट्रोल की हाई सी बंकिंग

1180. डा. के.एस. मनोज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिन्द महासागर में डीजल और मिट्टी तेल के लिए "हाई सी" और "मिड सी" बंकिंग की अनुमति है; और

(ख) यदि हां, तो केरल के समुद्र तटीय मछुआरों को इसकी अनुमति नहीं दिए जाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) केरल के सुदूर समुद्री तट सहित गहरे समुद्र पर बंकरिंग की आपूर्ति पर कोई प्रतिबंध नहीं है। तथापि, केवल हाई फ्लैश डीजल की, बंकर ईंधन के रूप में, आपूर्ति की जा सकती है।

मथुरा तथा पानीपत में तेलशोधक कारखाने

1181. श्रीमती परनीत कौर: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के विभन्न तेलशोधक कारखानों की तेलशोधन क्षमता अधिष्ठापित तेल शोधन क्षमता से अधिक है;

(ख) यदि हां, तो गत प्रत्येक तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक तेलशोधक कारखाने द्वारा शोधन किये गए तेल शोधन का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) मथुरा तथा पानीपत तेलशोधक कारखाने स्थापित करने के लिए निबंधन तथा शर्तें क्या थी;

(घ) मथुरा तथा पानीपत में तेलशोधक कारखाने स्थापित करने के लिए क्या विनिर्दिष्ट वित्तीय तथा कर प्रोत्साहन दिये गए;

(ङ) क्या मथुरा तथा पानीपत तेलशोधक कारखानों के लिए निर्धारित निबंधन एवं शर्तें तथा प्रोत्साहन पंजाब के भटिन्डा में स्थापित किये जाने वाले तेलशोधक कारखाने जैसे ही हैं; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों द्वारा संसाधित वास्तविक कच्चे तेल तथा संस्थापित शोधन क्षमताओं के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) मथुरा और पानीपत रिफाइनरियां प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (एपीएम) के तहत स्थापित की गई थीं, जहां रिफाइनरी की लाभप्रदत्ता कुल नियोजित पूंजी पर 15% (सकल) का निश्चित प्रतिफल उपलब्ध कराते हुए सुनिश्चित की जाती थी जिसे तेल मूल्य समीक्षा समिति की सिफारिशों के आधार पर नेटवर्थ पर 12% करोपरान्त प्रतिफल में परिवर्तित कर दिया गया था।

(घ) चूंकि उक्त रिफाइनरियों की स्थापना प्रतिधारण मूल्य संकल्पना पर आधारित थी, इसलिए इन्हें कोई विशेष वित्तीय और कर प्रोत्साहन नहीं दिए गए थे।

(ङ) उक्त (घ) के परिप्रेक्ष्य में प्रश्न नहीं उठता।

(च) 1.4.1998 से शोधन क्षेत्र नियंत्रणमुक्त कर दिया गया है। रिफाइनरियों के लिए कोई निश्चित प्रतिफल उपलब्ध नहीं है, क्योंकि अब यह बाजार अर्थव्यवस्था पर निर्भर करता है।

विवरण

आंकड़े मि.मी. टन में

	2001-02		2002-03		2003-04	
	क्षमता	वास्तविक	क्षमता	वास्तविक	क्षमता	वास्तविक
	1	2	3	4	5	6
आईओसीएल						
आईओसी-मथुरा	8.00	8.03	8.00	8.21	8.00	8.25
आईओसी-कोयाली	13.70	11.70	13.70	12.43	13.70	12.76
आईओसी हल्दिया	4.60	4.02	5.78	4.51	6.00	4.52
आईओसी-बरौनी	4.20	2.88	4.20	2.99	6.00	4.30
आईओसी-गुवाहाटी	1.00	0.66	1.00	0.46	1.00	0.89
आईओसी-डिग्बोई	0.65	0.65	0.65	0.58	0.65	0.60
आईओसी-पानीपत	6.00	5.82	6.00	6.10	6.00	6.34
आईओसी योग	38.15	33.76	39.33	35.29	41.35	37.66

	1	2	3	4	5	6
एचपीसीएल						
एचपी-मुंबई	5.50	5.63	5.50	6.08	5.50	6.11
एचपी-विशाख	7.50	6.71	7.50	6.85	7.50	7.59
एचपीसीएल-योग	13.00	12.34	13.00	12.93	13.00	13.70
बीपीसीएल-मुंबई	6.90	8.74	6.90	8.74	6.90	8.70
सीपीसीएल						
सीपीसीएल-चैन्नई	6.50	6.12	6.50	6.18	6.50	6.09
सीपीसीएल-नारीमणम	0.50	0.57	0.50	0.64	1.00	0.65
सीपीसीएल-योग	7.00	6.69	7.00	6.82	7.50	6.74
केआरएल-कोच्चि	7.50	6.80	7.50	7.58	7.50	7.85
बीआरपीएल-बोंगाईगांव	2.35	1.48	2.35	1.46	2.35	2.13
एनआरएल-नुमालीगढ़	3.00	2.31	3.00	1.88	3.00	2.20
ओएनजीसी-तातीपाका	0.05	0.01	0.08	0.09	0.08	0.08
एमआरपीएल-मंगलौर					9.69	10.07
उपयोग सार्वजनिक उपक्रम रिफा.	77.95	72.11	79.16	74.78	91.37	89.14
एमआरपीएल-मंगलौर	9.69	5.49	9.69	7.25		
उप योग-सं.उ.क.	9.69	5.49	9.69	7.25		
कुल योग	87.64	77.60	88.85	82.03	91.37	89.14

चालू/विस्तार कार्यक्रम के अनुसार प्रोरेटिड वर्ष के दौरान क्षमता।

नागिनीमारा रेलवे स्टेशन को पुनः चालू कराना

1182. श्री डब्ल्यू. वांग्यू कोन्यक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नागालैंड में नागिनीमारा रेलवे स्टेशन को 1980 में बंद कर दिया गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उक्त स्टेशन को पुनः चालू करने पर विचार कर रही है; और

(ग) इसके कब तक पुनः चालू कर दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) नागिनीमारा रेलवे स्टेशन को 22.06.1990 से यातायात के लिए बंद कर दिया गया था।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कोडरमा-हजारीबाग-रांची लाइन

1183. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कोडरमा-हजारीबाग-रांची रेल लाइन के निर्माण के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) क्या सरकार ने रेल लाइन का निर्माण कार्य निर्धारित समय में पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए कार्य की प्रगति की पुनरीक्षा करने के लिए कोई समिति गठित की है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) कार्य को चरणों में शुरू किया गया है। कोडरमा-हजारीबाग टाऊन पर भूमि अधिग्रहण संबंधी कार्य पूरा हो चुका है। पूरी लम्बाई में मिट्टी तथा पुल संबंधी कार्य प्रगति पर है। परियोजना की लागत का 2/3 भाग झारखंड सरकार द्वारा वहन किया जा रहा है।

(ख) और (ग) इस कार्य की प्रगति की समीक्षा करने के लिए किसी विशेष समिति का गठन नहीं किया गया है। बहरहाल, 100 करोड़ रु. और इससे अधिक लागत की परियोजनाओं की प्रगति की आवधिक रूप से निगरानी करने के लिए एक अधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया है जिसमें सदस्य इंजीनियरी रेलवे बोर्ड, सचिव, योजना आयोग, सचिव (व्यय) वित्त मंत्रालय और पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के सचिव शामिल हैं।

[अनुवाद]

कलाइकुण्डा वायुसेना हवाई अड्डे का सिविल उड़ान हेतु प्रयोग

1184. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कलाइकुण्डा वायु सेना के हवाई अड्डे का सिविल हवाई उड़ान हेतु भारतीय वायुसेना द्वारा अनुमति दिए जाने के संबंध में कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी हां।

(ख) कलाइकुण्डा में भारतीय वायुसेना के एयर बेस को कोलकाता-कलाइकुण्डा-भुवनेश्वर-दिल्ली/मुंबई/चेन्नई सेक्टर में सिविल उड़ानें संचालित करने हेतु इस्तेमाल करने की अनुमति दिए जाने के लिए स्वयं माननीय सदस्य से एक अनुरोध प्राप्त हुआ था।

(ग) उक्त अनुरोध पर इस मंत्रालय द्वारा विचार किया गया है। कलाइकुण्डा वायुसेना एयर बेस का सिविल उड़ानों हेतु इस्तेमाल करने के लिए विमान प्रचालकों को पुष्ट प्रस्ताव भेजने होंगे जिनकी, यथावश्यक अनुमति दिए जाने से पूर्व, निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार जांच की जाएगी।

एअर इंडिया को पट्टे पर वायुयान देना

1185. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया अधिकार प्राप्त समिति ने एयरलाइन को लंदन तथा अमेरिका के लिए अधिक उड़ानें भरने हेतु तीन बोइंग 777-2000 वायुयान पट्टे पर देने के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है;

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

(ग) यह एअर इंडिया को हो रहे घाटे को नियंत्रित करने में कितना सहायक होगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। अधिकार प्राप्त समिति ने मैसर्स ब्रिस्टल एसोसिएट्स से 5 वर्षों की अवधि के लिए 37×बी777-200 ईआर विमान पट्टे पर लेने के एअर इंडिया के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है। उक्त विमान निम्नलिखित सेवाओं के प्रचालन के लिए लगाए जाएंगे:

5 उड़ानें मुम्बई/लंदन/मुम्बई मार्ग पर

3 उड़ाने दिल्ली/अमृतसर/बीरमिंघम/टोरंटो/बर्मिंघम/अमृतसर/दिल्ली मार्ग पर

3 उड़ाने कोलकाता/लंदन/कोलकाता मार्ग पर।

(ग) इस पट्टे से एअर इंडिया भारत/यू.के. बाजार में बढ़े हुए द्विपक्षीय अधिकारों का लाभ उठा सकता है तथा कनाडा के लिए प्रचालन भी पुन: आरंभ कर सकता है। इस प्रकार एअर इंडिया अपना राजस्व, पहुंच तथा बाजार अंश बढ़ाने में सक्षम होगा।

[हिन्दी]

अंतरराज्यीय विमान सेवा

1186. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में संबंधित राज्यों की राजधानियों को सभी जिलों से जोड़ने के लिए अंतरराज्यीय विमान सेवा शुरू करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) यह योजना देश के किन राज्यों में चल रही है तथा अगले वित्तीय वर्ष में यह योजना किन-किन राज्यों में शुरू हो जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) पूर्वोत्तर क्षेत्र के संसद सदस्यों के साथ नागर विमानन मंत्री जी की दिनांक 8.12.2004 को हुई बैठक के दौरान पूर्वोत्तर में हवाई संपर्क के लिए एक विनिर्दिष्ट नीति बनाए जाने के लिए एक सुझाव रखा गया, अन्य बातों के साथ-साथ जिसका उद्देश्य सभी जिला मुख्यालयों को उनकी राज्य राजधानियों से तथा सभी राज्य राजधानियों को गुवाहाटी से, हवाई संपर्क द्वारा जोड़ा जाए। इस सुझाव पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है।

तेल/गैस भंडारों की खोज

1187. श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:

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

(क) देश में 2004 के दौरान खोजे गए तेल/गैस भंडारों तथा उनके स्थानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन तेल/गैस भंडारों की खोज पर कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ग) इनसे कितनी मात्रा में पेट्रोलियम उत्पाद प्राप्त किए जाने की संभावना है; और

(घ) इन भंडारों से तेल और गैस निकालने के कार्य के कब तक आरंभ किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) 2003-04 के दौरान ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) और ऑयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) ने असम, आन्ध्र प्रदेश, गुजरात और त्रिपुरा राज्यों के साथ-साथ भारत के पूर्वी और पश्चिमी अपतटों में 11 नई तेल/गैस खोजें की हैं। वर्ष 2003-04 में ओएनजीसी और ओआईएल द्वारा स्थानिक भंडार वृद्धि क्रमश: 136.63 मिलियन मीटरी टन (मि.मी.टन) और 18.55 मि.मी.टन. थी। राजस्थान और गुजरात राज्यों तथा भारत के पूर्वी अपतट में वर्ष 2004 में निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 14 तेल/गैस खोजें की गई हैं। निजी/संयुक्त उद्यम कम्पनियों द्वारा 8 खोजों से भंडार वृद्धि 186.51 मि.मी.टन है और शेष 6 खोजों का मूल्यांकन किया जा रहा है।

(ख) ओएनजीसी और ओआईएल द्वारा वर्ष 2003-04 में अन्वेषण पर खर्च की गई राशि 2004 में खोजे गए आरजे-ओएनएल-90/1, सीबी-एसओ/2, केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3, एनईसी-ओएसएन-97/2 और सीबी-ओएनएन-2000/1 ब्लॉकों में दिनांक 31.12.2004 तक निजी/संयुक्त उद्यम कम्पनियों द्वारा अन्वेषण पर खर्च की गई राशि 907.89 मिलियन अमरीकी डालर थी (करीब 4085.5 करोड़ रु.)।

(ग) और (घ) उत्पादित की जाने वाली तेल/गैस की प्रमात्रा के साथ-साथ उक्त खोजों से उत्पादन की शुरूआत इन खोजों का व्यावसायिक स्थापना पर और तत्पश्चात् उनका विकास योजना के अनुमोदन पर निर्भर करेगी।

पेट्रोलियम उत्पादों के उत्पादन और खपत में अंतर

1188. श्री श्रीपाद येसो नाईक:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:
डा. बाबू राव मिडियम:

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

(क) इस समय देश में गैस और तेल/डीजल के उत्पादन और खपत में कितना अंतर है;

(ख) क्या इस अंतर को पाटने के लिए सरकार द्वारा कोई कार्य योजना बनाई गई है;

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

(घ) इस समय देश में तेल और गैस की खोज का कार्य कितनी राष्ट्रीय और विदेशी कंपनियां कर रही हैं; और

(ङ) देश में उत्पादित तेल/गैस में भारतीय कंपनियों का कितना हिस्सा है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) वर्ष 2003-04 के दौरान 118.678 एमएमटी की कच्चे तेल की कुल आवश्यकता की तुलना में कच्चे तेल का देसी उत्पादन 33.373 मिलियन मीट्रिक टन

(एमएमटी) था। कमी की पूर्ति आयात के माध्यम से की गई थी।

10वीं योजना दस्तावेज में अनुमानित 155 एमएमएससीएमडी की मांग की तुलना में वर्ष 2003-04 के दौरान प्राकृतिक गैस का उत्पादन 87.32 मिलियन मीट्रिक मानक घन मीटर प्रति दिन (एमएमएससीएमडी) था।

उक्त अवधि में डीजल का घरेलू उत्पाद 37.07 एमएमटी खपत के मुकाबले, 43.13 एमएमटी था। अधिशेष डीजल का निर्यात किया गया था।

(ख) और (ग) घरेलू आवश्यकता को पूरा करने के लिए तेल और गैस का उत्पादन बढ़ाने हेतु अनेक महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं-

(1) वर्धित तेल निकासी (ईओआर)/उन्नत तेल निकासी (आईओआर) योजनाओं को कार्यान्वित करते हुए विद्यमान प्रमुख क्षेत्रों से निकासी घटक में सुधार करते हुए विशेष रूप से ऑयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लि. (ओएनजीसी) ने इस प्रयोजनार्थ 10,972 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश पर 15 क्षेत्रों को हाथ में लिया है जिससे इन क्षेत्रों से तेल उत्पादन बढ़ाने में भी मदद मिलेगी।

(2) इनईएलपी के चौथे दौर के तहत, नई अन्वेषण लाइसेंस नीति के माध्यम से अन्वेषण प्रयासों में वृद्धि करते हुए 90 ब्लाकों के लिए उत्पादन भागीदारी संविदाओं (पीएससीज) पर हस्ताक्षर किए गए हैं। 20 अन्वेषण ब्लाकों के लिए बोलियां आमंत्रित करने के लिए 4 जनवरी, 2005 से एनईएलपी का पांचवां दौर खोलने की घोषणा की गई है।

(3) नए क्षेत्रों विशेष रूप से गहरे पानी और कठिन सीमान्त क्षेत्रों, साथ ही उत्पादन कर रहे क्षेत्रों की और अधिक गहरी परतों में खोज करना।

(4) नए खोजे गए क्षेत्रों का तेजी से विकास करना और उत्पादन क्षेत्रों में भूकम्पीय सर्वेक्षणों, वर्क ओवर, उत्प्रेरण प्रचालन, कूपों का बेधन आदि के लिए नई प्रौद्योगिकियों का प्रयोग बढ़ाना।

(5) विदेशों में रकबे प्राप्त करना।

(घ) भारत में इस समय अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में 20 भारतीय और 20 विदेशी कंपनियां कार्य कर रही हैं।

(ङ) वर्ष 2003-04 के दौरान 33.37 एमएमटी के कुल क्रूड उत्पादन में, राष्ट्रीय तेल कंपनियों अर्थात् ओएनजीसी और आयल इंडिया लिमिटेड की हिस्सेदारी क्रमशः 26.057 एमएमटी और 3.002 एमएमटी थी।

[अनुवाद]

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में रिक्त पद

1189. श्री हरिन पाठक:
श्री तथागत सत्पथी:
श्री बालासाहिब विखे पाटिल:

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

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में बोर्ड स्तर के पद रिक्त पड़े हैं;

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

(ग) रिक्त पदों को भरने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (ग) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में निदेशक मण्डल स्तर पर नियुक्तियां प्रशासनिक मंत्रालयों द्वारा लोक उद्यम चयन बोर्ड की सिफारिशों पर तथा उसके पश्चात सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन व सतर्कता निकासी प्राप्त करने के प्रश्चात की जाती है। दिसम्बर, 2004 में केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में निदेशक मण्डल स्तर के लगभग 100 पद रिक्त थे। इनमें से अधिकांश रिक्तियां वर्ष 2004 तथा 2003 के दौरान उत्पन्न हुई थीं। प्रशासनिक मंत्रालय तथा कार्मिक व प्रशिक्षण विभाग से केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में निदेशक मण्डल स्तर के पदों पर भर्ती के लिए शीघ्र कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया है।

[हिन्दी]

नैनपुर स्थित उप-मंडल कार्यालय का स्थानांतरण

1190. श्री फग्गन सिंह कुलस्ते: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा नैनपुर जंक्शन में स्थापित उप-मंडल कार्यालय को किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे बोर्ड ने उक्त उप-मंडल कार्यालय द्वारा चलाई जा रही विभिन्न योजनाओं को भी किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित करने का निर्णय भी लिया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) नैनपुर में कोई उप-मंडलीय कार्यालय मौजूद नहीं है. बहरहाल, नैनपुर क्षेत्र की कार्य प्रणालियों पर अपर मंडल रेल प्रबंधक (एडीआरएम) सीधा नियंत्रण रख रहे हैं. रेलवे के सभी स्थानीय मुद्दों के लिए एक वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी और एक सहायक इंजीनियर भी तैनात किए गए हैं और वे अपर मंडल रेल प्रबंधक/नागपुर को रिपोर्ट करते हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों/रेलवे परिसरों में सुरक्षा प्रबंध

1191. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलगाड़ियों और रेलवे परिसरों में पर्याप्त सुरक्षा प्रबंध के लिए राज्य के पुलिस अधिकारियों, रेलवे सुरक्षा बल और अन्य अधिकारियों की समन्वय बैठक की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और परिणाम क्या हैं और बैठक के परिणामों के संबंध में क्या कार्रवाई की गई है/की जानी है;

(ग) क्या रेलवे परिसरों, रेलवे क्वार्टरों पर बाहरी व्यक्तियों ने अतिक्रमण कर लिया है;

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

(ङ) अतिक्रमणों को रोकने और रेल प्रयोगकर्ताओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) गाड़ी में यात्रा करने वाले यात्रियों और यात्री क्षेत्र में बेहतर सुरक्षा मुहैया कराने के लिए राज्य पुलिस के साथ आवधिक रूप से बैठकें आयोजित की जाती है। राजकीय रेलवे पुलिस प्रमुखों और रेलवे सुरक्षा बल प्रमुखों के बीच बैठकों के परिणाम बड़े उत्साहवर्द्धक हैं। क्षेत्रीय रेलों और बोर्ड स्तर पर ऐसी बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जाती है।

(ग) से (ङ) जी हां। भारतीय रेलवे के पास 7 लाख से अधिक कर्मचारी क्वार्टर और काफी संख्या में सेवा इमारतें हैं। क्वार्टर केवल रेल कर्मचारियों को आबंटित किए जाते हैं। अपने क्वार्टर को किराये पर देने वाले संबंधित रेल कर्मचारियों के विरुद्ध रेलवे कर्मचारी (अनुशासन और अपील) नियम 1968 के तहत कार्रवाई की जाती है। ऐसे मामलों के आंकड़े शीर्ष स्तर पर नहीं रखे जाते। भूमि के अतिक्रमण के संबंध में, लगभग 2240 हेक्टेयर रेलवे भूमि अतिक्रमणाधीन है जो कि कुल रेलवे भूमि का 0.47% है। रेलवे अधिनियम और जनपरिसर बदखली अधिनियम के अनुसार, अतिक्रमण और क्वार्टरों के अप्राधिकृत कब्जों को हटाने/छुड़ाने में रेलवे सतत् प्रयासरत है।

मंगलौर-हासन रेलपथ का आमान-परिवर्तन

1192. श्री डी.वी. सदानन्द गौडा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मैंगलौर-हासन रेलपथ के आमान-परिवर्तन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) इस परियोजना के लिए कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई है और अब तक कितनी धनराशि का उपयोग किया गया है; और

(ग) इस परियोजना के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) हसन-मंगलोर खण्ड अरसीकेरे-हसन-मंगलोर आमान परिवर्तन परियोजना का एक हिस्सा है। हसन-मंगलोर खण्ड पर यह कार्य हसन-मंगलोर रेल विकास कंपनी द्वारा निष्पादित किया जा रहा है। अरसीकेरे-हसन, हसन-सकलेशपुर और मंगलोर-सुब्रमणिया रोड खण्डों का कार्य पहले ही किया जा चुका है। सुब्रमणिया रोड-सकलेश्वर खंड का अग्रिम चरण में है और जून, 2005 तक पूरा हो जाने की संभावना है।

इस परियोजना के लिए 312.4 करोड़ रुपए की अनुमानित राशि की तुलना में 281.56 करोड़ रुपए की कुल राशि अब तक खर्च की जा चुकी है।

ग्रीन फ्यूल

1193. श्री असादुद्दीन ओवेसी:
श्री जालेश्वर यादव:
श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील:
श्री निखिल कुमार:

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

(क) क्या सरकार ने 1 अप्रैल, 2005 से पूरे देश में ग्रीन फ्यूल उपलब्ध कराने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकारी देश की तेल कंपनियों ने राष्ट्रीय राजधानी सहित कुछ राज्यों में समय सीमा के भीतर कार्य पूरा करने में असमर्थता जताई है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(घ) इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) सरकार द्वारा 3.10.2003 को अनुमोदित ऑटो ईंधन नीति के अनुसार तेल कंपनियों को देश में भारत चरण 2/यूरो 3 समकक्ष ईंधन उनमें वर्णित कार्यक्रम के अनुसार शुरू करने का निर्देश दिया गया था। तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों ने गुणवत्ता उन्नयन परियोजनाओं, जमीनी सम्भार तंत्र आदि के कार्यान्वयन में विलम्ब सहित अप्रत्याशित समस्याओं के कारण कार्यक्रम को लागू करने में कतिपय कठिनाइयां व्यक्त की है। उपर्युक्त को देखते हुए सरकार देश में भारत चरण-2 समकक्ष ईंधनों को शुरू करने के कार्यक्रम में थोड़ा परिवर्तन करने पर विचार कर रही है। इन्हें जल्दी ही अधिसूचित किया जाएगा।

रेडियो पर कृषि से संबंधित कार्यक्रम

1194. श्री ए.वी. बेल्लारमिन: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कृषि से संबंधित कार्यक्रमों का प्रसारण करने के लिए रेडियो का अधिकतम प्रयोग करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या राष्ट्रीय, क्षेत्रीय और स्थानीय स्तर पर चौबीसों घंटे कोई कृषि-रेडियो प्रसारण होता है;

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

(घ) कृषि उत्पाद और उत्पादन को बढ़ाने हेतु रेडियो का प्रयोग करने के लिए अन्य अर्थक्षम प्रस्ताव क्या हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि सभी 214 आकाशवाणी केन्द्र कृषि एवं घरेलू कार्यक्रमों का प्रसारण करते हैं जोकि कृषकों और ग्रामीण क्षेत्रों के अन्य व्यक्तियों के लाभार्थ अभिप्रेत हैं। इन कार्यक्रमों को प्रणालीबद्ध सर्वेक्षणों के माध्यम से अभिज्ञात जरूरतों के आधार पर अभिकल्पित किया जाता है।

(ख) से (घ) कृषि एवं घरेलू प्रसारणों में श्रोता-विशेष कार्यक्रम होते हैं। प्रसारण समय-सीमा इस प्रकार नियत की जाती है कि अधिकाधिक संख्या में कृषक इन कार्यक्रमों को सुन सकें। चौबीसों घंटे के प्रसारण से कोई प्रयोजन हल नहीं हो सकता है। आकाशवाणी ने 15 फरवरी, 2004 से "किसान वाणी" नामक कृषि-विशेष चैनल की शुरूआत करके कृषि संबंधी प्रसारणों की दिशा में एक कदम आगे बढ़ाया है। इस समय किसान वाणी को 96 आकाशवाणी केन्द्रों से प्रसारित किया जा रहा है।

विदेशी एयरलाइनों के साथ समझौता

1195. श्री काशीराम राणा:
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

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

(क) क्या निजी एयरलाइनों को भारत से विदेशी स्थानों तक उड़ाने परिचालित करने की अनुमति देने का निर्णय करने के बाद सरकार ने विभिन्न देशों के साथ मुक्त आकाश समझौतों पर हस्ताक्षर किए है/वार्ता की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त समझौतों पर किन देशों के साथ हस्ताक्षर किए गए है/वार्ता की गई है; और

(ग) इससे उत्पन्न द्विपक्षीय/बहुपक्षीय दायित्वों को दर्शाने वाले समझौतों का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) भारत ने अभी तक केवल संयुक्त राज्य अमेरिका से ही खुली आकाश नीति का करार किया है। विदेशी मार्गों पर प्रचालन के लिए निजी विमान कंपनियों को अनुमति दिए जाने के लिए सरकार के निर्णय से बहुत पहले ही एक संशोधित करार पर अमेरिका के साथ विचार-विमर्श की प्रक्रिया चल रही थी।

(ग) इस करार में भारत और अमेरिका के बीच विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए कानूनी फ्रेमवर्क का प्रावधान किया

गया है। करार के अनुसार दोनों देशों को इस बात का पूरा अधिकार होगा कि वे मध्यवर्ती और आगे के स्थानों सहित अन्य देश के क्षेत्र में किसी भी स्थान के लिए असीमित संख्या में सेवाओं के प्रचालन के लिए कितनी भी संख्या में विमान कंपनियां नामित कर सकते हैं। दोनों संविदाकारी पक्षों के द्विपक्षीय दायित्व तथा अधिकार बराबर होंगे। इस करार से कोई बहुपक्षीय दायित्व उत्पन्न नहीं होंगे।

खंडगिरि और उदयगिरि स्थानों का विकास

1196. श्री जुएल ओराम: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ए.एस.आई.) ने उड़ीसा में खंडगिरि और उदयगिरि ऐतिहासिक स्थानों के रख रखाव और विकास के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इन स्मारकों के लिए कितनी धनराशि आबंटित और खर्च की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, हां।

(ख) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने उड़ीसा में खण्डगिरि तथा उदयगिरि गुफाओं के अनुरक्षण तथा विकास के लिए उपाय किए हैं।

सामान्य अनुरक्षण कार्यकलापों के साथ साथ विशेष कार्य किए गए जिनमें से कुछ निम्नांकित हैं:

1. पानी के अंत: प्रवेश को रोकने के लिए दरारों को भरना।
2. क्षेत्र को समतल करना।
3. बालुई पत्थर की पगडंडियां बनाना।
4. कम ऊंची दीवार पर बाड़ लगाना।
5. पर्यावरण संम्बन्धी विकास करना।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान, प्रत्येक वर्ष में, इन स्मारकों के लिए आवंटित निधि तथा किया गया व्यय निम्नानुसार है:

वर्ष	व्यय रुपयों में
2001-2002	2,70,744
2002-2003	1,39,60,117
2003-2004	1,39,881
2004 अप्रैल से 28.2.2005	6,83,384

सूडान में रिफाइनरी

1197. श्री बालासाहिब विखे पाटिल: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओएनजीसी को सूडान में रिफाइनरी के निर्माण का कार्य सौंपा गया है;

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

(ग) क्या ईआईएल जैसे अन्य सरकारी क्षेत्र के उपक्रम इस परियोजना में ओएनजीसी का सहयोग कर रहे हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) ग्रेटर नील तेल परियोजना (जीएनओपी) ओर 5ए और 5बी ब्लाकों, जहां ओवीएल का भागीदारी हित है में सूडान में ओएनजीसी/ओवीएल के अच्छे कार्य-निष्पादन और दोनों देशों के बीच उत्कृष्ट संबंधों को ध्यान में रखते हुए अक्टूबर, 2003 में सूडान सरकार ने खरतूम-पोर्ट सूडान पाइपलाइन परियोजना और पोर्ट-सूडान रिफाइनरी परियोजना ओएनजीसी/ओवीएल को प्रस्तावित की है।

सरकार का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद ओवीएल ने पाइपलाइन परियोजना, जिसका उद्घाटन मंत्री (पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस) द्वारा अगस्त या सितम्बर, 2005 के प्रारंभ में किए जाने का प्रस्ताव है, क्रियान्वित करने के लिए सूडान के ऊर्जा ओर खान मंत्रालय (एमईएम) के साथ 30.6.2004 को एक करार पर हस्ताक्षर किए। प्रस्तावित पोर्ट-सूडान रिफाइनरी की कोकर + क्रेकर फ्लूडाइज्ट कैटेलिटिक (एफसीसी) संरूपण, जिसका चयन एमईएम द्वारा किया गया है, के लिए 100,000 बैरल प्रतिदिन की शोधन क्षमता होगी।

(ग) और (घ) चूंकि ओएनजीसी/ओवीएल अनिवार्यत: एक रिफाइनरी कंपनी नहीं है इसलिए उनको सूडान रिफाइनरी परियोजना के लिए आयोजना और निष्पादन के लिए इंजीनियर्स इंडिया लि. (ईआईएल) और मंगलौर रिफाइनरी पेट्रो-कैमिकल्स लि.

(एमआरपीएल) (ओएनजीसी की सहायक कंपनी) से आवश्यक तकनीकी सहायता लेने को कहा गया है। जो रिफाइनरियां स्थापित करने और उनका प्रचालन करने के कारोबार में रत हैं।

पंजाब में रेल परियोजनाएं

1198. **श्री सुखदेव सिंह ढींडसा:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में पंजाब में नई रेल लाइनों के निर्माण और छोटीलाइन के बड़ी लाइन में आमान-परिवर्तन से संबंधित चालू रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) आज की स्थिति के अनुसार प्रत्येक परियोजना की स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) पंजाब में कोई आमान परिवर्तन परियोजना नहीं है। पंजाब में आंशिक/पूर्णत: पड़ने वाली चालू नई रेल लाइन परियोजनाओं का विवरण इस प्रकार है:-

(करोड़ रुपए में)

क्र.सं.	परियोजना	प्रत्याशित लागत	मार्च 2004 तक किया गया व्यय	बजट परिव्यय 2004-05	स्थिति
पंजाब					
नई लाइनें					
1.	नंगल डैम-तलवाड़ा और मुकेरियां-तलवाड़ा साइडिंग का अधिग्रहण	210.00	81.46	11.00	नंगल डैम-ऊना-चुरारू टकराला पूरा हो चुका है। चुरारू टकराला-अम्ब अंदूरा (11 किमी.) शुरू हो चुका है और इस खंड पर भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है।
2.	तरण तारण-गोविंदवाला	37.51	5.10	1.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है। भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार को 10.02 करोड़ रुपए की राशि का भुगतान किया गया है। रेलवे को भूमि हस्तांतरित हो जाने पर कार्य शुरू कर दिया जाएगा।
3.	चंडीगढ़-लुधियाना	371.97	129.85	20.00	चंडीगढ़-मोरिंडा (45 किमी.) रेल लाइन निर्माण कार्य को 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। अगले चरण में लुधियाना-साहनेवाल कार्य को शुरू किए जाने की योजना है।
4.	अबोहर-फाजिल्का	86.44	6.91	1.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो चुका और भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है। रेलवे को भूमि हस्तांतरित हो जाने पर कार्य शुरू कर दिया जाएगा।
5.	ब्यास से डेरा बाबा जैमल सिंह।	4.07	–	0.01	परियोजना को इस अनुबंध के साथ स्वीकृत किया गया था कि डेरा प्राधिकरण निशुल्क भूमि मुहैया करायेगा और मिट्टी संबंधी कार्य की लागत भी स्वयं वहन करेगा। करार पर हस्ताक्षर हो जाने और डेरा प्राधिकरण द्वारा भूमि उपलब्ध कराए जाने के पश्चात् कार्य शुरू किया जाएगा।

ताजमहल परिसर में योग कक्षाएं

1199. डा. एम. जगन्नाथ: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा संरक्षित स्मारक में वाणिज्यिक कार्यकलापों को अनुमति देने का कोई प्रावधान है;

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

(ग) क्या गत वर्ष क्रिसमस दिवस पर केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल कर्मियों की उपस्थिति में कुछ अमरीकी नागरिकों को ताजमहल परिसर में योग कक्षाएं लगाने की अनुमति दी गई थी;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण अधिनियम का उल्लंघन करने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की गई है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) प्राचीन संस्मारक, पुरातत्वीय स्थल और अवशेष नियम, 1959 के नियम 8(घ) के अधीन, कतिपय कार्यकलापों अर्थात संरक्षित स्मारकों/स्थलों से संबंधित सूचना साहित्य, स्मारिकाओं की बिक्री, फोटोग्राफी, निर्देशक सुविधा, आदि की सक्षम प्राधिकारी द्वारा दिए गए लाइसेंस की शर्तों के अनुसार अनुमति दी जाती है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। तथापि, क्षेत्र-कार्यालय ने यह सूचना दी है कि 25 दिसम्बर, 2004 को एक व्यक्ति श्री विक्रम चौधरी एवं उसके अनुयायियों के एक छोटे समूह ने ताजमहल के मुख्य पोडियम में कुछ योग आसनों का अभ्यास किया।

(ङ) और (च) क्षेत्र कार्यालय ने श्री विक्रम चौधरी एवं उसके समूह के विरूद्ध स्थानीय पुलिस की प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराकर तत्काल कार्रवाई की। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण तथा केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल द्वारा विभागीय जांच भी की गई है।

भूतपूर्व सैन्य कर्मियों को पेंशन देना

1200. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सैन्य सेवा पेंशन रहित संघ से उन सैन्य कर्मियों को न्यूनतम पेंशन और अन्य लाभ देने का अनुरोध करने वाला ज्ञापन मिला है जिन्होंने प्रतिकूल जलवायु स्थितियों, रोग और त्रासदीपूर्ण पारिवारिक स्थितियों के कारण सेवा छोड़ दी;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, हां।

(ख) सैन्य सेवा पेंशनरहित संघ ने निवेदन किया है कि उन सैन्य कार्मिकों को जिन्हें अपरिहार्य निजी कारणों की वजह से पेंशन के लिए न्यूनतम अर्हक सेवा पूरी किए बिना ही सेवा छोड़नी पड़ी थी, कुछ न्यूनतम पेंशन तथा अन्य लाभ मिलने चाहिए, जैसाकि केरल राज्य के कर्मचारियों तथा मंत्रियों के वैयक्तिक स्टाफ, जो केवल कुछ दिनों के लिए अथवा विशिष्ट अवधि के लिए सेवा करते हैं, के मामले में दिए जाते हैं।

(ग) ज्ञापन में उठाए गए मुद्दों की इस मंत्रालय में जांच की गई है। मौजूदा अनुदेशों के अनुसार, सेवा पेंशन पाने के लिए अफसरों के मामले में 20 वर्ष तथा अफसर रैंक से नीचे के कार्मिकों के मामले में 15 वर्ष की न्यूनतम अर्हक सेवा (बिना लाभ के) अपेक्षित होती है। फिलहाल, न्यूनतम अर्हक सेवा के प्रावधान में कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है। तथापि, मौजूदा अनुदेशों के अनुसार, निशक्ता पेंशन स्वीकार्य होती है जब निशक्तता, सैन्य सेवा के कारण हुई हो अथवा सैन्य सेवा के कारण उसमें वृद्धि हुई तो तथा अर्हक सेवा पूरी करने से पहले ही चिकित्सा बोर्ड की सिफारिश पर कार्मिक को कार्यमुक्त कर दिया गया हो।

प्राचीन मूर्तिकला और शिल्पतथ्यों का परिरक्षण और संरक्षण

1201. श्री भर्तृहरि महताब: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वाच एंड वार्ड स्टाफ की कमी के कारण देश में विभिन्न पुरातत्वीय स्थानों की प्राचीन मूर्तिकला और शिल्पकृतियों असंरक्षित पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में केन्द्र सरकार को विभिन्न राज्य सरकारों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ग) यदि हां, तो प्राचीन मूर्तिकला और शिल्पकृतियों का परिक्षण और संरक्षण करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) संरक्षित पुरातत्वीय स्थलों, संग्रहालयों एवं मूर्ति शेडों की प्राचीन प्रतिमाएं तथा कलाकृतियां भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की देखरेख में हैं और उनका समुचित संरक्षण किया जाता है। जहां विभागीय पहरा और निगरानी स्टाफ अपर्याप्त हैं, वहां पर निजी सुरक्षा गार्ड लगाए गए हैं।

(ख) और (ग) स्मारकों तथा पुरातत्वीय स्थलों को भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण का संरक्षण प्रदान करने के लिए विभिन्न व्यक्तियों से अभिवेदन प्राप्त हुए हैं और इन अभिवेदनों पर प्राचीन संस्मारक, पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 एवं इसके अधीन बनाए गए नियमों के तहत विचार किया जाता हैं।

भारतीय नृत्यों को बढ़ावा

1202. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भरतनाट्यम, कथकली, कुचीपुड़ी, मणिपुरी, ओडिसी आदि जैसे अनेक प्रकार के भारतीय शास्त्रीय नृत्यों को बढ़ावा देने की कोई योजना है;

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

(ग) क्या अनेक प्रकार के नृत्यों के लिए वित्तीय सहायता में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) जी हां। भारतीय शास्त्रीय नृत्यों को बढ़ावा देने के लिए संस्कृति मंत्रालय द्वारा अनेक स्कीमें चलायी जाती हैं, जैसे छात्रवृत्तियां/अध्येतावृत्तयां प्रदान करना, विनिर्दिष्ट प्रदर्शनकारी कला परियोजनाओं हेतु व्यावसायिक समूहों और व्यक्तियों को वित्तीय सहायता प्रदान करना, प्रेक्षागृह के निर्माण हेतु सांस्कृतिक संगठनों को भवन अनुदान प्रदान करना तथा वयोवृद्ध कलाकारों को पेंशन प्रदान करने हेतु एक स्कीम।

इसके अतिरिक्त, सांस्कृतिक संसाधन एवं प्रशिक्षण केन्द्र, जो मंत्रालय का स्वायत्तशासी संगठन है, 10-14 वर्ष की आयु समूह के बच्चों को भारतीय शास्त्रीय नृत्यों में छात्रवृत्ति प्रदान करने की स्कीम भी चलाता है। भारत में प्रदर्शनकारी कलाओं को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा संगीत नाटक अकादमी की स्थापना भी की गई है।

जबकि नृत्य के लिए वित्तीय सहायता में वृद्धि करने का कोई तत्काल प्रस्ताव नहीं है, फिर भी सम्बंधित स्कीमों की आवधिक समीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए की जाती है कि उनके द्वारा प्रदान की जा रही वित्तीय सहायता पर्याप्त है।

[हिन्दी]

छत्तीसगढ़ में रेल परियोजनाएं

1203. श्री अजीत जोगी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) छत्तीसगढ़ में चालू रेल परियोजनाओं की स्थिति क्या है;

(ख) प्रत्येक परियोजना पर अब तक कितनी धनराशि आबंटित और व्यय की गई है;

(ग) क्या इनमें से कुछ परियोजनाएं तय कार्यक्रम से पीछे चल रही है; और

(घ) यदि हां, तो इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) छत्तीसगढ़ में विभिन्न नई/चालू नई लाइन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए लक्ष्य तिथियों सहित परियोजना-वार प्रगति, जहां कहीं भी निर्धारित की गई हो, 31.03.2005 तक प्रत्याशित व्यय और वर्ष 2005-06 के दौरान प्रस्तावित बजट आबंटन इस प्रकार है:-

क्र. सं.	परियोजना का नाम	वर्तमान स्थिति	31.03/2005 तक प्रत्याशित व्यय (करोड़ रुपयों में)	2005-06 के बजट में प्रस्तावित परिव्यय (करोड़ रुपयों में)
1	2	3	4	5
		नई लाइनें		
1.	डल्लीराजहरा जगदलपुर (235 कि.मी.)	इस कार्य को 1995-96 के बजट में शामिल किया गया था. डल्लीराजहरा-जगदलपुर (235 कि.मी.) नई लाईन के निर्माण कार्य को रेल	0.44	0.01

1	2	3	4	5
		मंत्रालय, भारतीय इस्पात प्राधिकरण (सेल), राष्ट्रीय खनिज विकास निगम (एनएमडीसी) और छत्तीसगढ़ राज्य सरकार के संयुक्त भागीदारी से शुरू किया जाएगा। दल्लीराजहरा-रोवाघाट (95 कि.मी.) का पहला चरण पूरी तरह से भारतीय इस्पात प्राधिकरण द्वारा वित्तपोषित किया जाना है। भारतीय इस्पात प्राधिकरण ने रेलवे से रोवाघाट क्षेत्र में खनन अनुमति और वन स्वीकृति के लिए परियोजना की आंशिक लागत को अभी जमा नहीं करवाया है.		
2.	बिश्रामपुर-अंबिकापुर (20 कि.मी.)	इस कार्य को 1997-98 के बजट में शामिल किया गया था। 82.5% कार्य पूरा हो गया है।	48.49	22.06
		दोहरीकरण		
1.	कोरबा-गोवरा रोड (8 किमी.)	इस कार्य को 1998-99 के बजट में शामिल किया गया था। गेवड़ा-कुसुमुण्डा खंड पूरा हो गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। कोरबा-कुसुमुण्डा खंड का कार्य प्रगति पर है। इस परियोजना को 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।	42.95	3.50
2.	बिलासपुर-उरकुड़ा (तीसरी लाइन) (110 कि.मी.)	इस कार्य को 1997-98 के बजट में शामिल किया गया था। बिलासपुर-दधापाड़ा को यातायात के लिए खोल दिया गया है। दगोड़ी-भाटपाड़ा खंड पर रेल पर संपर्क का कार्य प्रगति पर है। भाटपाड़ा-उरकुड़ा खंड का कार्य राष्ट्रीय रेल विकास योजना (एनआरवीवाई) के अंतर्गत है और इसे एशियन विकास बैंक (एडीबी) की निधियों के माध्यम से वित्तपोषित किया जा रहा है।	171.36	56.00
3.	बिलासपुर-सलका रोड-पैच दोहरीकरण (39.4 कि.मी.)	इस कार्य को 2004-05 के बजट में शामिल किया गया था। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है। अनुमान तैयार करने की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।	6.81	10.00
4.	भिलाई-दुर्ग (तीसरी लाइन) (13.15 किमी.)	2005-06 के बजट में नया कार्य शामिल किया गया।	–	2.00
5.	बिलासपुर पर फ्लाई ओवर सहित बिलासपुर-अनूपपुर (कालाचंद-खोंगसारा को छोड़कर)	2005-06 के बजट में नया कार्य शामिल किया गया।	–	12.00

(ग) और (घ) संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य प्रगति पर हैं। परियोजनाओं की शीघ्र प्रगति हेतु सामान्य बजटीय सहायता के अलावा अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए रेलों ने कई प्रयास किए हैं।

[अनुवाद]

प्रसारण और केबल सेवाओं के लिए नया इंटर-कनेक्ट रेगुलेशन

1204. श्री डी. विट्टल राव: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रसारण और केबल सेवाओं के लिए नया इंटर-कनेक्ट रेगुलेशन लागू किया है जैसाकि दिनांक 1 जनवरी, 2005 के 'द टाइम्स ऑफ इंडिया' के समाचार में प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) नया रेगुलेशन पहले के रेगुलेशन से किस प्रकार भिन्न है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ग) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) ने अन्तर संयोजन करार विनियमन सूची जारी की है जिन्हें नीचे दिया गया है:-

(1) अन्तर संयोजन करार सूची (प्रसारण एवं केबल सेवा) विनियमन, 2004।

(2) अन्तर संयोजन करार सूची (द्वितीय संशोधन) विनियमन, 2004।

(ग) ट्राई ने सूचित किया है कि अन्तर संयोजन करार विनियमों की नई सूची प्रसारण एवं केबल सेवाओं की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जारी की गई है जबकि पहले के विनियमन दूरसंचार और प्रसारण के लिए समान थे। नए विनियमनों में सभी प्रसारकों को उनके द्वारा किए गए सभी अन्तर संयोजन करारों को प्राधिकरण में पंजीकृत कराना अपेक्षित है जबकि पूर्व के विनियमनों के प्रावधानों के तहत अन्तर संयोजन करारों को दर्ज कराना आवश्यक होता था जिसमें न केवल प्रसारक बल्कि बहु सेवा संचालक भी पक्षकार होते थे। इसमें यह भी निर्धारण है कि करारों में संशोधनो/आशोधनों तथा किसी विशेष तिमाही से संबंधित नए करारों को संबंधित तिमाही की समाप्ति से एक माह के भीतर दर्ज कराए जाने की जरूरत है। पहले के विनियमनों में करारों की तारीख अथवा उनमें आशोधनों की तारीख से 30 दिन के भीतर करारों को दर्ज कराने का प्रावधान था। पहले के विनियमन में किए गए प्रावधान के अनुसार गोपनीय सूचना का अगोपनीय सारांश उपलब्ध कराने संबंधी उपबंधों को, सूचना को गोपनीय बनाए रखने हेतु अनुरोधों के स्वरूप से संबंधित अनुभवों को ध्यान में रखते हुए नए विनियमन में दूर कर दिया गया है।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में रोजगार के अवसर

1205. श्री राजेश वर्मा: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही के वर्षों में सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में कर्मचारियों की संख्या में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान तत्संबंधी संख्या क्या है; और

(ग) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में रोजगार के अवसरों को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) लोक उद्यम सर्वेक्षण, 2002-03 के अनुसार वर्ष 2000-01, 2001-02 तथा 2002-03 के दौरान केन्द्रीय सरकारी उद्यमों में कर्मचारियों की संख्या क्रमश: 17.40 लाख, 19.92 लाख तथा 18.71 लाख थी।

(ग) केन्द्रीय सरकारी उद्यमों द्वारा रोजगार के अवसरों के सृजन के बारे में निर्णय संबंधित सरकारी उद्यम द्वारा उद्योग/उद्यम-सापेक्ष कारकों के आधार पर किए जाते हैं।

विदेश सेवा प्रभाग कार्यक्रम

1206. डा. टोकचोम मैन्या: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आकाशवाणी के विदेश सेवा प्रभाग द्वारा किन-किन भारतीय भाषाओं में अपने कार्यक्रम और बुलेटिन प्रसारित किए जाते हैं;

(ख) विदेश सेवा प्रभाग के कार्यक्रमों के लिए भाषाओं के चयन हेतु कौन-कौन से मानदंड अपनाए जाते हैं;

(ग) क्या विदेश सेवा प्रभाग के कार्यक्रमों को कुछ और भारतीय भाषाओं में प्रसारित करने का कोई प्रस्ताव हैं जिन्हें अब भारतीय संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित किया गया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि आकाशवाणी का विदेश सेवा प्रभाग ग्यारह भारतीय भाषाओं नामत: तमिल, तेलुगु, बंगला, गुजराती, पंजाबी, सरायकी, सिंधी, हिन्दी, मलयालम, कन्नड़ और उर्दू में कार्यक्रमों और समाचार बुलेटिनों का प्रसारण करता है। आकाशवाणी के शॉर्ट वेव प्रसारण द्वारा कवर होने वाले देशों में भारतीय आप्रवासियों की भाषायी पृष्ठभूमि को ध्यान में रखते हुए इन भाषाओं में प्रसारण प्रारम्भ किया गया।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों/स्टेशनों पर अपराध

1207. श्री मुन्शीराम:
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी:
श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलगाड़ियों में तथा स्टेशनों पर अपराध बढ़े हैं;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004 से अब तक दर्ज किए गए मामलों की संख्या कितनी है और इन मामलों की संख्या कितनी है और इन मामलों के संबंध में क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) रेलगाड़ियों में तथा स्टेशनों पर यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं/किया जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां, वर्ष 2003 की तुलना में वर्ष 2004 के दौरान गाड़ियों और रेल परिसरों में रिपोर्ट किए गए आपराधिक मामलों (हत्या, डकैती, लूट और यात्रियों के सामान की चोरी) की संख्या में वृद्धि हुई है।

(ख) वर्ष 2004 के दौरान गाड़ियों और रेल परिसरों में हत्या, डकैती, लूट और यात्रियों के सामान की चोरी के मामलों की संख्या इस प्रकार है:-

	हत्या	डकैती	लूट	यात्रियों के सामान की चोरी
गाड़ियों में	49	107	224	7055
रेल परिसरों में	220	25	183	4645

रेल पर अपराध के सभी मामलें राज्य सरकारों की संबंधित राजकीय रेल पुलिस (जी आर पी) द्वारा रिपोर्ट किए जाते हैं, दर्ज किए जाते हैं और उनकी छानबीन की जाती है।

(ग) गाड़ियों द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा में सुधार करने के संबंध में, रेल सुरक्षा बल अधिनियम, 1957 को संशोधित किया गया है जिससे कि रेल सुरक्षा बल को अपराध पर काबू पाने में राज्य सरकारों की राजकीय रेल पुलिस (जी आर पी) के प्रयासों में कारगर ढंग से सहायता करने में समर्थ बनाया जा सकें। गंभीर अपराधों पर बेहतर ध्यान देने के लिए राजकीय रेल पुलिस को समर्थ बनाने हेतु, रेल अधिनियम, 1989 के अंतर्गत छोटे अपराधों को अधिनियम में संशोधन करके 1 जुलाई, 2004 से रेल सुरक्षा बल के क्षेत्र के अंतर्गत लाया गया है। इस प्रकार, 1 जुलाई, 2004 से राजकीय रेल पुलिस की कारगर ढंग से सहायता करने के लिए यथा संभव रेल सुरक्षा बल मार्ग रक्षा पार्टियों की, उनकी विभिन्न निश्चित ड्यूटियों से हटाकर महत्वपूर्ण गाड़ियों के मार्गरक्षण के लिए तैनाती की गई है। इसके अलावा, राजकीय रेल पुलिस (जी आर पी) के प्रयासों को बल देने के लिए रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल परिसरों में सुरक्षा बढ़ाई जाती है। भारतीय दण्ड संहिता के अंतर्गत अपराध (हत्या, डकैती, लूट, यात्रियों के सामान की चोरी के अपराधों सहित यात्रियों के खिलाफ अन्य अपराध) की छानबीन और मुकदमा चलाना विभिन्न अन्य अधिनियमों के अंतर्गत तोड़फोड़ संबंधी मामलों के साथ-साथ आने वाले अपराध राजकीय रेल पुलिस (राज्य पुलिस) के पास ही बने रहेंगे।

भारतीय रेलवे और फ्रांस रेलवे के बीच फास्ट ट्रैक कनेक्शन के विकास हेतु समझौता ज्ञापन

1208. श्री दिनशा पटेल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेलवे और फ्रांस रेलवे के बीच फास्ट ट्रैक रेल कनेक्शन के विकास हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

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

(ग) क्या समझौता ज्ञापन के प्रथम चरण में अहमदाबाद-मुंबई मार्ग पर कार्य करने का प्रस्ताव है; और

(घ) उपर्युक्त कार्य के बाद देश में कवर किए जाने वाले संभावित अन्य ट्रैकों का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे जंक्शनों का आधुनिकीकरण

1209. श्री बी. विनोद कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दक्षिण-मध्य रेलवे द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष काजीपेट और वारांगल सहित बड़े रेलवे जंक्शनों के आधुनिकीकरण के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(ख) दक्षिण-मध्य रेलवे द्वारा सामान्यत: दक्षिण-मध्य रेलवे के बड़े जंक्शनों विशेषकर काजीपेट और वारांगल में यात्री सुविधा प्रदान करने और उनमें सुधार के लिए किए गए प्रमुख कार्यों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) आधुनिकीकरण के लिए कुल कितनी धनराशि स्वीकृत और खर्च की गई है और दक्षिण-मध्य रेलवे में विशेषकर काजीपेट और वारांगल में किन-किन यात्री सुविधाओं का प्रावधान किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ग) स्टेशनों पर आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाएं मुहैया कराने के कार्य मुख्यत: "यात्री सुविधाएं" योजना शीर्ष में प्रभृत किए जाते हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान काजीपेट और वारंगल सहित दक्षिण मध्य रेलवे के लिए इस योजना शीर्ष के अंतर्गत किया गया निधियों का आवंटन/व्यय इस प्रकार है:-

(आंकड़े लाख रु. में)

वर्ष	बजट अनुदान	खर्च की गई राशि		
	दक्षिण मध्य रेलवे	दक्षिण मध्य रेलवे	काजीपेट	वारंगल
2001-02	1543	1456	30	8
2002-03	1577	1611	16	25
2003-04	957	1563	5	5
2004-05	2790	1948 जनवरी 2005 तक	12 जनवरी 2005 तक	10 जनवरी 2005 तक

(ख) मुख्य आधुनिकीकरण संबंधी कार्यों और यात्री सुविधा संबंधी कार्यों, जो प्रगति पर हैं, के संबंध में सूचना—और दक्षिण मध्य रेलवे में विभिन्न स्टेशनों पर चालू वर्ष के अनुमोदित नए कार्यों को कार्य, मशीनरी और चल स्टॉक कार्यक्रम, भाग-II 2005-06 में शामिल किया जाता है और रेलवे बजट दस्तावेजों सहित संसद में प्रस्तुत काजीपेट और वारंगल में प्रत्येक स्टेशन पर 3.0 करोड़ रु. की लागत वाले कार्यों को मंजूरी दे दी गई है और कार्य प्रगति पर हैं।

[हिन्दी]

नि:शक्त बच्चों के लिए विशेष आवासीय विद्यालय

1210. श्री बापू हरी चौरे: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नि:शक्त बच्चों के लिए विशेष आवासीय विद्यालयों को चलाने की कोई योजना है;

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

(ग) किस वर्ग के नि:शक्त बच्चे ऐसी सुविधाएं प्राप्त करने के पात्र हैं और उक्त विद्यालयों में ऐसे बच्चों के लिए किस प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध है?

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

(ख) दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना (पहले विकलांग व्यक्तियों के लिए स्वैच्छिक कार्रवाई को बढ़ावा देने की योजना के नाम से) के अंतर्गत विकलांग बच्चों के लिए विशेष स्कूलों सहित विभिन्न परियोजनाओं को चलाने के लिए पात्र और सक्षम स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान दिया जाता है। इस योजना का ब्यौरा मंत्रालय की वेबसाइट-www.socialjustice.nic.in पर उपलब्ध है।

(ग) विशेष स्कूल मानसिक रूप से मंद बच्चों, श्रवण और वाणी विकलांग बच्चों तथा दृष्टि विकलांग बच्चों के लिए है। यद्यपि इस योजना के तहत समर्थित अस्थि विकलांग बच्चों के लिए विद्यमान विशेष स्कूलों को लगातार सहायता दी जाती है। बच्चों की इस श्रेणी के लिए किसी नए विशेष स्कूल को मंजूरी नहीं दी जा रही है क्योंकि इस श्रेणी के विकलांग बच्चों के लिए विशेष शिक्षा की जरूरत नहीं है। सुविधाएं जैसे विशेष शिक्षा, वाणी चिकित्सा, भाषा और सम्प्रेषण कौशल, व्यावसायिक कौशल विकास प्रशिक्षण आदि तथा अन्य सुविधाएं जैसे-चिकित्सा देखभाल, आवासीय बच्चों के लिए हॉस्टल देखभाल, परिवहन भत्ता तथा गैर-आवासीय बच्चों के लिए वजीफा विशेष स्कूलों में विकलांग बच्चों के लिए उपलब्ध है।

[अनुवाद]

सऊदी अरब में तेलशोधक कारखाना

1211. **श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल:**
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या सऊदी अरब ने तीसरी दुनिया के देशों को पेट्रो-उत्पादों के निर्यात के लिए अपने तेल क्षेत्र में तेलशोधक कारखाने की स्थापना के लिए भारतीय फर्मों को आमंत्रित किया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने तेल की खोज संबंधी कार्यकलापों के लिए ईरान के साथ समझौता किया है और अन्य विदेशी कंपनियों से भी समझौते किए है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा सउदी अरब के पेट्रोलियम और खनिज संसाधन मंत्री के बीच जनवरी, 2005 में एशियाई तेल मंत्रियों की प्रथम गोल मेज सभा के अतिरिक्त हुई द्विपक्षीय बैठक के दौरान, सउदी अरब तेल मंत्री ने बताया कि भारतीय कंपनियों के लिए सउदी अरब की निर्यातोन्मुख रिफाइनरियों में निवेश के अवसर थे। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने बताया कि भारतीय कंपनियां उपयुक्त प्रस्तावों को तैयार करने के लिए ऐसे अवसरों की जांच करेंगी। इंडियन आयल कार्पोरेशन ने अपना उत्तर तैयार करने के लिए ऐसे अवसरों की जांच करेंगी। इंडियन आयल कार्पोरेशन ने अपना उत्तर तैयार करने के लिए सउदी अरामको से ब्यौरे मांगे हैं। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री द्वारा माह की समाप्ति में सउदी अरब के दौरे पर इस विषय पर आगे चर्चा की जाएगी।

(घ) और (ङ) वर्तमान में ओएनजीसी विदेश लि. (ओवीएल) के पास ईरान के फारसी अन्वेषण ब्लाक में अन्य भारतीय उपक्रमों नामत: इंडियन आयल कार्पोरेशन तथा आयल इंडिया लि. के साथ 40% भागीदारी हित हैं। अन्य अन्वेषण ब्लाकों पर बातचीत चल रही है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में तेल के ब्लॉक

1212. **श्री महादेवराव शिवणकर:**
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री मोहन सिंह:
श्री मुन्शी राम:
श्री मो. ताहिर:

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

(क) क्या सरकार को उत्तर प्रदेश के कुछ क्षेत्रों में तेल ब्लॉकों का पता चला है जैसा कि 29 जनवरी, 2005 के "राष्ट्रीय सहारा" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या इन तेल ब्लॉकों के लिए अंतर्राष्ट्रीय तेल कंपनियों ने अपनी निविदाएं प्रस्तुत की है;

(घ) इन ब्लॉकों से हाइड्रोकार्बन (तेल और गैस) की कितनी अनुमानित मात्रा का उत्पादन होने की संभावना है; और

(ङ) इन ब्लॉकों में तेल और गैस का उत्पादन कब तक शुरू होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) सरकार ने नई अन्वेषण लाइसेंस नीति के पांचवें दौर (एनईएलपी-V) के तहत 20 ब्लाकों अर्थात् 12 भूस्थित, 2 उथले जल और 6 गहरे जल के ब्लाकों में तेल और गैस अन्वेषण के लिए बोलियां आमंत्रित की हैं। जैसी कि 29.1.2005 के राष्ट्रीय सहारा में रिपोर्ट दी गई है, उपर्युक्त में से जी वी-ओएनपीएन-2003/1 नामक एक ब्लाक उत्तर प्रदेश राज्य के देवरिया और गोरखपुर जिलों में स्थित है। विश्वव्यापी प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम से अन्वेषण रकबे प्रदान करने के लिए एनईएलपी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के साथ-साथ निजी कंपनियों (विदेशी और भारतीय सहित), दोनों के लिए समान कार्य अवसर उपलब्ध कराती है। अंतर्राष्ट्रीय तेल कंपनियों सहित बोलीदाताओं का प्रत्युत्तर बोली समाप्ति तिथि, अर्थात् 31.05.2005 के बाद ही जाना जा सकता है।

(घ) और (ङ) चूंकि ये अन्वेषण ब्लाक हैं, अत: अन्वेषण द्वारा कच्चे तेल और/या प्राकृतिक गैस की खोज और खोज की वाणिज्यिक व्यवहार्यता स्थापित होने के उपरान्त ही इन ब्लाकों से उत्पादन आरम्भ किया जा सकता है। आज की स्थिति में तेल और गैस का उत्पादन आरम्भ करने के लिए कोई समय सीमा परिकल्पित नहीं की जा सकती है।

रेलवे स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर यंत्रीकृत सफाई प्रणाली

1213. **श्री थावरचन्द गेहलोत:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में उन रेलवे स्टेशनों/प्लेटफार्मों का नाम सहित ब्यौरा क्या है जहां पर यंत्रीकृत सफाई व्यवस्था शुरू की गई है; और

(ख) सरकार द्वारा रेलवे स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर सफाई व्यवस्था में सुधार के लिए शुरू की गई अन्य योजनाओं का ब्यौरा क्या है और इन स्टेशनों के नाम क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) अंतर-डिवीजन सफाई प्रतियोगिता योजना शुरू की गई है जिसमें कतिपय सफाई पहलुओं के लिए स्टेशनों को प्वाईंट्स प्रदान किए जाएंगे और अधिकतम प्वाईंट्स प्राप्त करने वाली डिवीजन को पुरस्कृत किया जाएगा।

विवरण

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशनों के नाम जहां यंत्रीकृत सफाई प्रणाली है
1	2	3
1.	म.रे. (3)	मुम्बई छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, दादर टर्मिनस और कल्याण
2.	पू.रे (15)	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा, भागलपुर, साहिबगंज, जमालपुर, बंदेल, बर्द्धमान, रामपुरहाट, अंदाल, बारकर, माधोपुर, पानगढ़ और सीतारामपुर
3.	पू.म.रे (8)	धनबाद, मुगलसराय, गया, समस्तीपुर, दरभंगा, नरकटियागंज, रक्सौल और सहरसा
4.	प.तटीय रेल (2)	विशाखापत्तनम और सम्बलपुर
5.	उ.रे. (5)	नई दिल्ली, दिल्ली, हजरत निजामुद्दीन, मुरादाबाद और अम्बाला कैंट
6.	उ.म.रे. (2)	इलाहाबाद और आगरा कैंट
7.	पूर्वो.रे. (4)	गोरखपुर, गोंडा, लखनऊ और छपरा
8.	पूसी.रे.	कोई नहीं.
9.	उ.प.रे. (4)	जयपुर, जोधपुर, अजमेर और बीकानेर
10.	द.रे. (11)	चेन्नई सेन्ट्रल, चेन्नई इग्मोर, मदुरई, तिरूनेलवेलि, विरूद्धनगर, दिन्दुगल, तिरूचेरापल्लि, त्रिवेन्द्रम, क्विलन, पालघाट और कोयमबतूर
11.	द.म.रे. (17)	विजयवाड़ा, राजामुंद्री, तेनाली, नेलोर, सिकन्दराबाद, हैदराबाद, काजीपेट, तिरूपेटि, गुंतकल, कुड्डापाह, रायचुर, रेणिगुंटा, नंदेड़,

1	2	3
		औरंगाबाद, कचेगुड, कुरनोल टाऊन और गुंटुर
12.	द.पू.रे. (3)	आद्रा, पुरूलिया और बोकारो
13.	द.पू.म.रे. (1)	रायपुर
14.	द.प.रे.	कोई नहीं.
15.	प.रे. (18)	मुम्बई सेन्ट्रल, भावनगर, राजकोट, जामनगर, अहमदाबाद, भरूच, बडोदरा, जेतलसर, बोटाड, पोरबंदर, वेरावल, आनंद, नादेड़, गोधरा, सूरत, रतलाम, इंदौर और उज्जैन
16.	प.म.रे. (2)	जबलपुर और भोपाल
	जोड़	95

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे का आमान परिवर्तन

1214. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के विभिन्न खण्डों विशेषकर रंगिया मरकोंग सेलेक खण्ड पर आमान परिवर्तन के कार्य में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) विभिन्न खण्डों पर कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है और इसमें विलंब के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) पूरा करने की लक्ष्य तिथि, जहां कहीं निर्धारित की गई है, सहित पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के अंतर्गत चल रही आमान परिवर्तन परियोजनाओं की प्रगति इस प्रकार है:-

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	कार्य का नाम	बजट में शामिल करने का वर्ष	प्रत्याशित लागत	पूरा करने की लक्ष्य तिथि, जहां कहीं निर्धारित की गई है, सहित टिप्पणी
1	2	3	4	5
1.	संपर्क लाइनों सहित रंगिया-मुरकोंगसेलक	2003-04	915.70	नक्शे और अनुमान तैयार किए जा रहे हैं।
2.	संपर्क लाइनों सहित न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी-न्यू बोंगईगांव	1997-98	894.38	न्यू जलपाईगुड़ी-गोसालगांवहाट (218 किमी.) पहले ही चालू हो चुका है। मुख्य लाइन के शेष खंड (62 किमी.) पर कार्य पूरा होने के अंतिम चरण में है और 2004-05 में पूरा हो जाने का लक्ष्य है। शाखा लाइनों पर भी कार्य प्रगति पर है।
3.	मिगरेनडिसा-डिटोकक्षरा के बीच सरेखण और बदरपुर से भरियाग्राम सहित लमडिंग सिलचर	1996-97	1496.42	मिट्टी संबंधी, पुलों और सुरंग निर्माण संबंधी कार्य प्रगति पर है। इस परियोजना का "राष्ट्रीय परियोजना" घोषित किया गया है। कार्य को मार्च 09 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

1	2	3	4	5
4.	कटिहार-जोगबनी और कटिहार-बरसोई-राधिकापुर	2001-02	402.98	मिट्टी संबंधी और पुलों के कार्य प्रगति पर है। बरसोई-राधिकापुर (53 किमी.) के 2005-06 में पूरा हो जाने की संभावना है।
5.	संपर्क लाइनों सहित लमडिंग-डिब्रूगढ़ आमान परिवर्तन परियोजना और हैबरगांव-मरियावाडी और सेंचवा-सिलघाट टाउन	2003-04	882.11	हैबरगांव-मरियाबाडी और सेंचवा-सिलघाट को छोड़कर लमडिंग-डिब्रुगढ़ आमान परिवर्तन परियोजना और संपर्क लाइनें पूरी हो चुकी है। विस्तृत अनुमान स्वीकृत कर दिए गए हैं। मिट्टी संबंधी और पुलों के कार्य प्रगति पर है।
6.	कटाखल-भैरावी	1998-99	89	लमडिंग-सिलचर-जीरिबाम आमान परिवर्तन कार्य पूरा हो जाने पर उपयुक्त समय पर वास्तविक कार्य किया जाना प्रस्तावित है।

संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य किए जा रहे हैं।

[हिन्दी]

साठ सीटों वाले विमानों पर व्यवसायिक पार्किंग प्रभार

1215. श्री अशोक अर्गल:
श्री रामस्वरूप कोली:

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

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा साठ सीटों वाले विमानों पर व्यवसायिक पार्किंग प्रभार नहीं लगाने का निर्णय लिया गया है;

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

(ग) इस निर्णय से कौन-कौन सी कंपनियां लाभान्वित हुई हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न हीं नहीं उठते।

[अनुवाद]

डीएवीपी के विज्ञापनों की दरों की समीक्षा संबंधी समिति

1216. श्री असादूद्दीन ओवेसी: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा डीएवीपी के विज्ञापनों की वर्तमान दरों के ढांचे की समीक्षा करने और नई दरों का सुझाव देने के लिए समिति का गठन किया गया है;

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

(ग) क्या समिति ने इस संबंध में राज्य सरकारों, समाचारपत्रों और अन्य संबंधित संगठनों से बातचीत की है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में समिति ने अब तक कितनी प्रगति की है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) सरकार ने विज्ञापन एवं दृश्य

प्रचार निदेशालय के विज्ञापनों के लिए मौजूदा दर संरचना की व्यापक समीक्षा करने और दिनांक 1.10.2005 से लागू किए जाने वाले एक नए दर संरचना सूत्र के बारे में सुझाव देने हेतु एक समिति का गठन किया है। इस समिति के अध्यक्ष मुख्य सलाहकार (लागत), व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय हैं। सूचना और प्रसारण मंत्रालय के अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार, संयुक्त सचिव (नीति एवं प्रशासन) और विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय के निदेशक इसके सदस्य हैं।

(ग) से (ङ) समिति ने क्षेत्रीय समाचार प्रतिष्ठानों आदि सहित समाचारपत्रों, संबंधित संगठनों आदि के साथ परामर्श प्रक्रिया पहले ही प्रारंभ कर दी है। समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट निर्धारित समय के भीतर प्रस्तुत कर दिए जाने का आशा है।

केरल में रेलवे अस्पतालों की स्थापना

1217. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का केरल में रेलवे अस्पतालों की स्थापना का कोई प्रस्ताव है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

सिरीफोर्ट सभागार के किराए में कमी

1218. श्री एस. के. खारवेलथन: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली स्थित सिरीफोर्ट सभागार ज्यादा किराए के कारण वर्ष में अधिकतर समय खाली रहता है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष व्यस्तता दर कितनी रही;

(ग) क्या सरकार का विचार सभागार के किराए को कम करने और इसे मध्य वर्ग के सांस्कृतिक हब के रूप में परिवर्तित करने का है तथा सभागार की व्यस्तता दर में सुधार करने का भी है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) सिरी फोर्ट सभागार I, II और III में व्यस्तता संबंधी ब्यौरे को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) सिरी फोर्ट सभागारों के लिए दरों में संशोधन करने संबंधी मुद्दे की जांच करने के लिए हाल ही में एक समिति का गठन किया गया है।

विवरण

वर्ष	सरकारी विभागों, स्वायत्तशासी निकायों, सरकारी उद्यमों, स्कूलों, कालेजों और गैर-सरकारी संगठनों इत्यादि द्वारा सांस्कृतिक कार्यक्रम आयोजित करने के लिए किराया आधार पर प्रयुक्त दिनों की संख्या			भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह, राष्ट्रीय फिल्म समारोह, बालचित्र समिति, भारत द्वारा आयोजित समारोह, सांस्कृतिक विनियम कार्यक्रम इत्यादि आयोजित करने के लिए इस मंत्रालय के अधीन माध्यम एककों/स्वायतशासी निकायों द्वारा प्रयुक्त दिनों की संख्या			व्यस्तता के दिनों की कुल संख्या		
	सभागार I	सभागार II	सभागार III	सभागार I	सभागार II	सभागार III	सभागार I	सभागार II	सभागार III
2002-03	149	31	5	27	36	36	176	67	41
2003-04	131	39	4	32	32	64	163	71	68
2004-05 फरवरी 2005 तक	141	56	9	17	21	16	168	77	25

[हिन्दी]

हजयात्रियों के लिए उड़ानें

1219. **श्री जय प्रकाश** (मोहनलाल गंज): क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इस वर्ष हजयात्रियों के लिए विशेष व्यवस्था की थी;

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

(ग) देश में हजयात्रियों के लिए सभी विमानपत्तनों से विमानपत्तन-वार कितनी उड़ानें की जाती है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। हज 2005 के लिए हज यात्री कोटे में 10,000 यात्री की वृद्धि कर दी गई है। इस वर्ष देश से विमान में सवार होने वाले नये स्थानों में गुवाहाटी और औरंगाबाद को जोड़ दिया गया है। पिछले वर्ष हज हज यात्रियों के लिए विमान किराये पर सहायता को लाभ पर लगाये गए प्रतिबंध को भी इस साल उठा लिया गया है।

(ग) भारत में विमान पर सवार होने के लिए प्रयोग किए जाने वाले प्रत्येक हवाईअड्डे से प्रचालित उड़ानों की संख्या इस प्रकार है: अहमदाबाद-14; औरंगाबाद-17; बंगलौर-11; कालीकट-34; चेन्नई-8; दिल्ली-50; गुवाहाटी-14; हैदराबाद-16; जयपुर-20; कोलकाता-13; लखनऊ-38; मुम्बई-34; नागपुर-6; पटना-16; और श्रीनगर; 44

ममलापुरम में प्राचीन मन्दिर की खोज

1220. **श्री रघुवीर सिंह कौशल:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ममलापुरम तट (चेन्नई) में सुनामी लहरों से कुछ मन्दिरों के भग्नावशेष मिले हैं;

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

(ग) क्या उपर्युक्त भग्नावशेष पल्लव साम्राज्य से संबंधित हैं;

(घ) क्या ऐसे भग्नावशेषों की प्राचीनता का पता लगाने के लिए इसकी कार्बन डेटिंग करने का कोई निर्णय लिया गया है;

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

(च) सरकार द्वारा भग्नावशेषों के अनुरक्षण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) जी, हां। ममलापुरम तट (चेन्नई) पर सुनामी लहरों से तीन नक्काशियां प्राप्त हुई हैं। ये (1) आले में एक बाघ तथा एक देवता, तथा उसके पार्श्व में अर्ध देवताओं की आकृति (2) एक हाथी, तथा एक घोड़े की आकृति की नक्काशी जिसके शीर्ष पर गोलाकार आला है तथा (3) कीर्तिमुख (शेर का चेहरा) की आकृति दर्शाते हैं।

नक्काशियों शैलसंस्तर पर खोदी गई हैं तथा शैली की दृष्टि से ये पल्लव काल की हैं।

(घ) और (ङ) ये नक्काशियां पत्थर पर की गई हैं तथा इसलिए इनकी कार्बन डेटिंग नहीं हो सकती।

(च) प्राप्त नक्काशियां सुरक्षित हैं तथा इन्हें समुद्र तट मंदिर (सी शोर टेम्पल) के संरक्षित क्षेत्र के भीतर रखा गया है।

[अनुवाद]

जामनगर में सेना महाविद्यालय

1221. **श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम:** क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जामनगर में एक नया सेना महाविद्यालय अथवा ई एम ई विद्यालय खोलने का है;

(ख) यदि हां, तो इन्हे कब तक खोले जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) जामनगर में कोई नया सेना कॉलेज अथवा इलेक्ट्रॉनिक्स तथा मैक्निकल इंजीनियरिंग स्कूल खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि इनकी कोई आवश्यकता महसूस नहीं की गई है।

जम्मू और कश्मीर में बचाव कार्य

1222. **श्री सुग्रीव सिंह:** क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय वायु सेना ने जम्मू और कश्मीर के हिमाच्छादित क्षेत्रों में बचाव कार्यों में भाग लिया है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) वायुसेना ने संकटग्रस्त 2191 सिविलियन यात्रियों को परिवहन विमानों तथा हेलिकॉप्टरों की मदद से निकाला। विमानों द्वारा रामबन/उधमपुर से श्रीनगर तक कुल 1600 व्यक्तियों को पहुंचाया गया। इसी प्रकार, जन्सकार घाटी से 40 विदेशी पर्यटकों को बचाया गया था।

रनवे/सड़क साफ करने के कार्यों के लिए भारतीय वायुसेना द्वारा बुलडोजर और बर्फ हटाने के उपकरण को लेह से श्रीनगर तक विमान द्वारा ले जाया गया था।

भारतीय वायुसेना ने घाटी में तत्काल ऊर्जा संबंधी जरूरतों को पूरा करने के लिए 6,60,000 लीटर मिट्टी का तेल तथा 1,80,000 लीटर पेट्रोल विमानों द्वारा ढोया।

इस समूची प्रक्रिया में भारतीय वायुसेना ने कुल 1010 टन भार तथा 42,000 यात्रियों को ढोया है।

जम्मू और कश्मीर में सेना द्वारा अधिग्रहीत भूमि के किराए का पुनरीक्षण

1223. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेना ने जम्मू और कश्मीर में ऑपरेशनल उद्देश्यों के लिए पर्याप्त भूमि अधिग्रहीत की है;

(ख) यदि हां, तो भू-स्वामियों को दिए जाने वाले किराए के पुनरीक्षण के लिए क्या प्रक्रिया अपनाई जा रही है;

(ग) क्या भू-स्वामियों ने अधिग्रहीत की गई भूमि के किराए का समय-समय पर उचित मूल्यांकन करने के लिए रक्षा मंत्रालय को अभ्यावेदन दिए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) सरकार ने सेना की संक्रियात्मक अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए जम्मू-कश्मीर में काफी भूमि या तो किराए पर ली है अथवा उसका अधिग्रहण किया है।

(ख) अधिग्रहीत भूमि के किराए में संशोधन, सांविधिक प्रावधानों के अनुसार किया जाता है। जम्मू-कश्मीर अधिग्रहण तथा अर्जन, स्थावर संपत्ति, नियम 1969 के नियम 9 के अनुसार किरायों में संशोधन राज्य सरकार की सिफरिशों तथा भारत सरकार के अनुमोदन पर प्रत्येक पांच वर्ष के बाद किया जाता है।

(ग) और (घ) हाल ही में, किरायों में संशोधन के लिए कुछ संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। अगस्त, 2004 में राज्य सरकार ने किरायों में संशोधन हेतु प्रस्ताव भेजा है। भारत सरकार ने कानून के मौजूदा प्रावधानों के अनुसार किरायों में संशोधन करने के लिए कदम उठाए हैं।

कथित अवैध कब्जा और निर्माण

1224. श्री ब्रजेश पाठक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को रेस्ट कैम्प, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ के कमरों में आकर उनमें अवैध रूप से रहने लगना तथा निर्माण कराने आदि के बारे में कथित शिकायतें मिली है;

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

(ग) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। प्राप्त की गई शिकायतों का ब्यौरा इस प्रकार है:-

(1) श्री ब्रजेश पाठक, संसद सदस्य का दिनांक 8.12.04 का पत्र

(2) श्री उमाकांत यादव, संसद सदस्य का दिनांक 23.12.04 का पत्र

(ग) जी हां।

(घ) दो क्वार्टरों पर अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था. इसके अलावा, दस अस्थाई गैराजों, तीन अस्थाई गौशालाओं, एक अस्थाई सुरक्षा हट और एक पक्के कमरे पर अनाधिकृत निर्माण पाया गया।

(ङ) दोषी रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई की गई है।

[हिन्दी]

किसान चैनल

1225. श्री संजय धोत्रे:
श्री शिवराज सिंह चौहान:
श्री प्रदीप गांधी:
श्री चन्द्रभान सिंह:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विशेष रूप से किसानों के लिए शुरू किये गए टेलीविजन चैनल 'किसान' को अब बंद कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार किसान चैनल को पुन: शुरू करने का है;

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

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ङ) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि "किसान" चैनल नामक अलग से कोई टी.वी. चैनल नहीं है। तथापि, चुनिंदा ट्रांसमीटरों से कृषि संबंधी कार्यक्रमों का प्रसारण 21 जनवरी, 2005 को नैरोकास्टिंग मोड में प्रारम्भ किया गया था। प्रसार भारती ने सूचित किया है कि इसे देश के विस्तृत क्षेत्रों में संपोषित किया जा रहा है।

संयुक्त राष्ट्र शांति मिशन में सैनिकों की तैनाती

1226. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र शांति मिशन में तैनात भारतीय सेनाओं के कुछ सैनिकों को अपने अधिकारों का दुरूपयोग करने के लिए दोषी पाया गया है;

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

(ग) इस मामले में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) संयुक्त राष्ट्र शांति मिशनों में तैनात भारतीय सशस्त्र सेनाओं के शामिल होने संबंधी ऐसी कोई रिपोर्ट, सरकार के ध्यान में नहीं लायी गई है।

(ग) उपर्युक्त (क) और (ख) पर दिए गए उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

वैगनों के निर्माण में जेड सेक्शन स्टील का प्रयोग

1227. श्री विजय कृष्ण:
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे लगभग सभी तरह के वैगनों के निर्माण में जेड सेक्शन स्टील का प्रयोग कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो 2000, 2001 तथा 2002 के दौरान स्टील निर्माताओं के साथ हुए कॉन्ट्रेक्ट का ब्यौरा क्या है और इनके मूल्य क्या हैं;

(ग) क्या रेलवे स्टोर, कोलकाता उतनी मात्रा में स्टील की खरीद करने में असफल रहा है जितनी मात्रा के लिए स्टील निर्माताओं के साथ कांट्रेक्ट हुआ था;

(घ) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान दिए गए क्रयादेश का ब्यौरा क्या है और इनकी दरें क्या हैं; और

(ङ) उक्त अवधि के दौरान जेड सेक्शन स्टील के कांट्रेक्ट के अनुरूप मात्रा की खरीद न करने के क्या कारण हैं;

(च) इसके परिणामस्वरूप रेलवे को कितनी राशि के राजस्व का घाटा हुआ है; और

(छ) रेलवे को ऐसा घाटा पहुंचाने के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

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

(ख) सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम, मैसर्स इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी, कोलकाता, जेड सेक्शन बनाने वाली देश की एकमात्र कंपनी है। मैसर्स इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी को दिए गए ठेकों, रेल भंडार, कोलकाता द्वारा जारी किए गए आदेशों का विवरण इस प्रकार है:-

क्र.सं.	वर्ष	मात्रा (मीटरिक टन)		दर (प्रति मीटरिक टन रु.)
		संविदागत मात्रा (मीटरिक टन)	जारी किए गए आदेशों की मात्रा (मीटरिक टन)	
1.	2000	7716	7760	17390
2.	2001	9556	5334	17200
3.	2002	7323	7325	18890

(ग) से (ङ) जी नहीं। रेल भंडार (लोहा एवं इस्पात), कोलकाता रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए ठेकों के आधार पर मात्र आदेश जारी करता है। रेल मंत्रालय द्वारा मैसर्स इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी को पर्याप्त मात्रा के लिए आदेश दिए गए हैं। विभिन्न मालडिब्बा निर्माताओं द्वारा कार्टन स्टील की जगह माईल्ड स्टील प्रयोग किए जाने का पता लगने पर माल डिब्बा आदेशों पर रोक लगने के कारण वर्ष 2001 के लिए मांग को सीमित करना पड़ा।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठता।

विमानपत्तनों पर गड़बड़ी की जांच करने वाली मशीनरी

1228. श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के अंतर्राष्ट्रीय तथा राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर विभिन्न सरकारी और अन्य एजेन्सियों के अनुचित कार्यकरण की जांच करने वाली कोई मशीनरी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाए किए जा रहे हैं?

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

(ख) व्यवस्था में अन्य बातों के साथ-साथ, अनेक क्षेत्रों तथा सुविधाओं की निगरानी के लिए क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) की स्थापना और हवाईअड्डों के मुख्य स्थलों पर सुझाव पेटियां/शिकायत पेटियां/शिकायत पुस्तिका प्रदान करना शामिल है। विभिन्न हवाईअड्डों पर यात्री सन्तुष्टि स्तरों के आकलन के लिए वर्ष में दो बार उपभोक्ता सन्तुष्टि सर्वेक्षण भी किए जाते हैं ताकि, विभिन्न सुविधाओं में सुधार/उन्नयन किया जा सके। हवाईअड्डा कर्मचारियों से संबंधित शिकायतों की जांच संबंधित विभाग प्रमुखों द्वारा की जाती है। अन्य एजेंसियों जैसे कस्टम, आप्रवास, एयरलाइन आदि से संबंधित शिकायतें संबंधित एजेंसियों को उचित कार्यवाही के लिए भेजी जाती है जिनके पास अपने कार्मिकों के प्रकार्यों/कार्यकलापों की निगरानी के साथ-साथ यात्रियों की शिकायतों के निवारण के लिए अपने स्वयं की व्यवस्थाएं हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मुम्बई रेल विकास कार्पोरेशन

1229. श्री प्रकाश बापू वी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिमी रेलवे ने हाल ही में चालू वर्ष के लिए मुम्बई रेल विकास कार्पोरेशन के लिए कुछ धनराशि निर्धारित की है;

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

(ग) इन धनराशि से शुरू की जाने वाली प्रस्तावित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इस धनराशि का उपयोग रेल यात्रियों तथा रेल सम्पत्ति की सुरक्षा हेतु सभी रेलगाड़ियों में रेल सुरक्षा बल के कार्मिकों को लगाने के लिए किया जाता है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) महानगर परिवहन परियोजना, मध्य रेलवे के माध्यम से रेल मंत्रालय द्वारा मुंबई रेल विकास निगम को निधियां आबंटित की जाती हैं। पश्चिम रेलवे द्वारा मुंबई रेल विकास निगम के लिए कोई निधि निर्धारित नहीं की गई है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

सिलीगुड़ी का आकाशवाणी केन्द्र

1230. श्री हितेन बर्मन:
श्री जोवाकिम बखला:

क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कार्यक्रमों को प्रसारित करने में सिलीगुड़ी का आकाशवाणी केन्द्र आत्मनिर्भर नहीं है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस केन्द्र के उन्नयन का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) क्या उत्तर बंगाल स्थानीय संस्कृति कार्यक्रमों की समय-सीमा बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, नहीं। सिलीगुड़ी स्थित आकाशवाणी केन्द्र 200 कि.वा. मीडियम वेव ट्रांसमीटर (प्राथमिक चैनल), स्टुडियों, उपग्रह अभिग्रहण सुविधाओं तथा विविध भारती कार्यक्रमों के लिए 10 कि.वा. एफ एम ट्रांसमीटर के साथ एक पूर्ण-विकसित केन्द्र है।

(ग) से (च) इस समय उक्त केन्द्र का उन्नयन करने अथवा उत्तर बंगाल स्थानीय संस्कृति कार्यक्रमों की समय-सीमा बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

गुजरात में रेल परियोजनाएं

1231. **श्री जसुभाई दानाभाई धारड़**: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान नई रेल लाइनों, आमान परिवर्तन, रेल लाइनों के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के संबंध में गुजरात सरकार से मिले प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रत्येक नई तथा चालू परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और उन्हें अब तक कितनी धनराशि आबंटित की गई है तथा उन पर कितना खर्च किया गया है;

(ग) इन परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए परियोजना-वार निर्धारित लक्ष्य क्या हैं;

(घ) क्या ये परियोजनाएं अपनी निर्धारित समय-सीमा के अनुसार चल रही है;

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

(च) यदि नहीं, तो इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) शुरू की जाने वाली प्रत्येक मांग का रिकार्ड नहीं रखा जाता है। बहरहाल, पिछले कुछ वर्षों में नई लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और रेल विद्युतीकरण के लिए गुजरात सरकार से प्राप्त कुछ प्रस्ताव इस प्रकार हैं:-

क्र.सं.	प्रस्ताव	की गई कार्रवाई
1	2	3
	नई लाइन	
1.	भावनगर पत्तन-धोलेरा-तारापुर	धोलेरा के रास्ते भावनगर से तारापुर का सर्वेक्षण प्रगति पर है।
2.	हजीरा पत्तन नई लाइन तक विस्तार	यह रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को सौंपे गए चिह्नित पत्तन संपर्क परियोजनाओं में से एक है। विश्वसनीयता अध्ययन कर लिया गया है और परियोजना को विश्वसनीय पाया गया है।
	आमान परिवर्तन	
1.	भरूच-दहेज	यह रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को सौंपे गए चिह्नित पत्तन संपर्क परियोजनाओं में से एक है। यह प्रस्ताव अनुमोदन की प्रक्रियाधीन है।

1	2	3
2.	साबरमती-बोताड	अहमदाबाद-बोताड के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है।
3.	हिम्मतनगर के रास्ते अहमदाबाद-उदयपुर	अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उमरा (उदयपुर सिटी) के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है।
4.	धासा-जेतलसर	सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है।
5.	मेहसाना-तरंग हिल और इसका आबू रोड और अंबाजी तक विस्तार	अंबाजी तक विस्तार सहित मेहसाना-तरंग हिल के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण को बजट 2005-06 में शामिल कर लिया गया है।
6.	भुज-नलिया	बारंदा/कोटेश्वर तक विस्तार सहित भुज-नलिया के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण को बजट 2005-06 में शामिल कर लिया गया है।
	दोहरीकरण	
1.	अहमदाबाद-मुंबई तीसरी लाइन	विरार और अहमदाबाद के बीच तीसरी लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। इस खंड पर संतृप्तता को देखते हुए स्वचालित सिगनलिंग अपनाकर इस मार्ग की लाइन क्षमता को बढ़ाने का विनिश्चय किया गया है। बहरहाल, चरण-1, सूरत से कोसाम्बा तक तीसरी लाइन का कार्य शुरू कर दिया गया है। विरार और अहमदाबाद के बीच तीसरी लाइन का अद्यतन सर्वेक्षण प्रगति पर है।
2.	वड़ोदरा-गोधरा के लिए अतिरिक्त रेलपथ	रतलाम-वडोदरा के बीच तीसरी लाइन के लिए सर्वेक्षण को बजट 2005-06 में शामिल कर लिया गया है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, नई लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और रेल विद्युतीकरण के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए थे ओर कुछ मामलों में सर्वेक्षण शुरू भी कर दिए गए हैं। बहरहाल चालू कार्यों के भारी थ्रो फारवर्ड और संसाधनों की तंगी को देखते हुए निम्नलिखित प्रस्तावित परियोजनाओं को शुरू करना व्यावहारिक नहीं पाया गया है-

नई लाइन

1. बेदी पत्तन तक रेल संपर्क

आमान परिवर्तन

1. ढासा-वेरावल

(ख) से (च) आबंटित निधियों, खर्च किए गए व्यय और वर्तमान स्थिति सहित नई और चालू परियोजनाओं का ब्यौरा और लक्ष्य तिथि, जहां कहीं निर्धारित की गई है, इस प्रकार हैं:-

(करोड़ रुपयों में)

क्र.सं.	परियोजना	बजट में शामिल करने का वर्ष	लागत	मार्च 2005 तक अनुमानित व्यय	2005-06 के लिए अनुमानित व्यय	स्थिति
1	2	3	4	5	6	7
	नई लाइनें					
1.	गांधीनगर-कलोल	2000-01	49.96	27.09	15	51.19 हेक्टेयर भूमि में से 42.20 हेक्टेयर भूमि अधिग्रहीत कर ली गई है। मिट्टी संबंधी, पुल संबंधी और गिट्टी आपूर्ति के कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। गांधीनगर-कलोल खंड के कार्य को 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।
2.	दाहोद, सारदापुर, धार और देवास-मकसी के रास्ते गोधरा-इंदौर आमान परिवर्तन	1989-90	946.16	67.70	15	इस परियोजना पर देवास-मकसी (36 कि.मी.) पर कार्य पूरा हो गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। शेष खंड पर कार्य शुरू करने के लिए प्राथमिक व्यवस्था की जा रही है।
	आमान परिवर्तन					
3.	गांधीधाम-पालनपुर	1998-99	344.63	183.56	100	"कच्छ रेल कंपनी" नामक स्पेशल परपज व्हीकल के माध्यम से आरवीएनएल द्वारा इस परियोजना को निष्पादित किया जा रहा है। मिट्टी संबंधी, पुल संबंधी और गिट्टी आपूर्ति के कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। पालनपुर-समखयाली खंड पर कार्य का 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित है।
4.	सुरेंद्रनगर-भावनगर, पीपावाव तक विस्तार सहित धोला-धासा-महुवा	1996-97	440.18	163.51	4.50	पीपावाव से संपर्क सहित सुरेंद्रनगर से रजुला तक मुख्य लाइन के परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है। ढोला-भावनगर और रजुला-महुवा का कार्य भी पूरा हो गया है और सिहोर-पलीताना को 2004-05 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित है।
5.	वेरावल से सोमनाथा तक नई लाइन सहित राजकोट से वेरावल, वनसजलिया से जेतलसर	1994-95	359.8	234.26	5	राजकोट-वेरावल खंड (186 कि.मी.) का कार्य पूरा हो गया है। वेरावल-सोमनाथ पर कार्य प्रगति पर है।

1	2	3	4	5	6	7
6.	भीलडी-वीरमगाम	1990-91	199.75	106.79	5	इस परियोजना में वीरमगाम से पाटन तक आमान परिवर्तन और पाटन और भीलड़ी के बीच 52.64 कि.मी. की नई लाइन के निर्माण कार्य शामिल है। वीरमगाम-मेहसाणा (65 कि.मी.) पर कार्य पूरा हो गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है।
7.	फुलेरा-मारवाड़-अहमदाबाद और दिल्ली-रिवाड़ी दूसरी लाइन	1993-94	621.86	472.97	3	मुख्य लाइन पर कार्य पूरा हो गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। साबरमती-खोडियार के अवशिष्ट कार्य और अहमदाबाद यार्ड रिमाडलिंग कार्य प्रगति पर हैं। रिवाड़ी-दिल्ली (82.5 कि.मी.) के आमान परिवर्तन का कार्य भी इसका एक भाग है जहां फार्मेशन कार्य पूरे हो गए हैं। इस कार्य को 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित है।
8.	भीलड़ी-समदड़ी	1990-91	244.74	7.58	30	इस कार्य को 1990-91 में कांडला-भटिंडा रेल लिंक के एक भाग के रूप में स्वीकृत किया गया था। पहले इस कार्य को दिल्ली-अहमदाबाद के आमान परिवर्तन को देखते हुए निम्न प्राथमिकता दी गई थी। इस कार्य को आरवीएनएल द्वारा राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत कार्यान्वित किया जा रहा है। समदड़ी-बीनमाल पर मिट्टी संबंधी और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
	दोहरीकरण					
9.	सूरत-कोसाम्बा (चरण-I)	2000-01	49	0.005	8.62	निम्न परिचालनिक प्राथमिकता के अनुसार इस परियोजना को नियंत्रित किया जा रहा है।

परियोजनाएं संसाधनों की उपलब्धताओं के अनुसार प्रगति पर हैं। चालू परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने हेतु संसाधनों में वृद्धि करने के लिए कई प्रयास किए गए हैं। इसमे राज्य सरकारों द्वारा भागीदारी, सार्वजनिक/निजी भागीदारी, रक्षा मंत्रालय से वित्त पोषण, राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त संसाधन और राष्ट्रीय रेल विकास योजना के लिए अतिरिक्त धनराशि शामिल है। इन सब प्रयासों से परियोजनाओं की प्रगति में तेजी लाना संभव हो सकता है।

तेल और गैस के मूल्य

1232. **श्री कीर्ति वर्धन सिंह:**
डा. चिन्ता मोहन:
श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन''
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:

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

(क) क्या सरकार अंतर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्यों के उतार-चढ़ाव के बावजूद एक निर्धारित समयावधि के लिए तेल और गैस के मूल्यों को निर्धारित करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इसके कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कार्यक्रम निर्माण के संबंध में सुविधाएं

1233. **श्री मुनव्वर हसन:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने दिल्ली तथा उत्तर प्रदेश के विभिन्न दूरदर्शन केन्द्रों को कार्यक्रम निर्माण से संबंधित सुविधाएं देने की अनुमति दी है; और

(ख) यदि हां, तो दूरदर्शन केन्द्र-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) दूरदर्शन की दर सूची के अनुसार, लेकिन स्टूडियो की उपलब्धता के अध्यधीन बाह्य एजेंसियों को किराए पर कार्यक्रम निर्माण सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए प्रसार भारती द्वारा पूरे भारत के दूरदर्शन केन्द्रों को अनुमति प्रदान कर दी गयी है।

[अनुवाद]

मुम्बई में घाटकोपर सड़क उपरिपुल

1234. **श्री गुरूदास कामत:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मुम्बई में घाटकोपर सड़क उपरिपुल को पूरा करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की है;

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

(ग) क्या सरकार घाटकोपर में झुनझुनवाला कालेज के सामने वाले पुराने रेल ओवरशेड पुल की मरम्मत के बाद इसे पुन: खोलने पर विचार कर रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। मौजूदा ऊपरी सड़क पुल का पुनर्निर्माण प्रगति पर है और इसे मार्च 2006 तक पूरा किए जाने की संभावना है।

(ग) और (घ) जी हां। ऊपरी पैदल पुल बृहन मुंबई नगर निगम का है और बृहन मुंबई नगर निगम ने ऊपरी पैदल पुल के सुधार के लिए रेलवे के पास 12.0 लाख रु. की राशि जमा कर दी है, जिसके लिए निष्पादन करने वाली एजेंसी के निर्धारण का कार्य प्रगति पर है। सुधार कार्य एजेंसी के निर्धारण के बाद 6 महीनों की अवधि में पूरा कर लिया जाएगा।

बरक मिसाइलरोधी रक्षा प्रणाली

1235. **श्री रायापति सांबासिवा राव:** क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय नौसेना हाल ही में इज्राइल से खरीदी गई बरक मिसाइलरोधी रक्षा प्रणाली के कार्य निष्पादन से संतुष्ट है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) भारतीय नौसेना पोतों पर लगाई गई प्रक्षेपास्त्ररोधी रक्षा प्रणाली बरक I का कार्यनिष्पादन 'अच्छा' रहा है। इस प्रणाली ने, अब तक किये गये स्वीकृति परीक्षण फायरिंग में, कम ऊंचाई पर उड़ने वाले प्रक्षेपास्त्र-लक्ष्यों का सफलतापूर्वक सामना किया है और उन्हें नष्ट किया है।

इरकॉन द्वारा परियोजनाओं को पूर्ण किया जाना

1236. **श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड द्वारा पूर्ण की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा कितना लाभ कमाया गया;

(ग) उक्त अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई;

(घ) वर्तमान में इसके पास कितनी परियोजनाएं हैं; और

(ङ) कम्पनी के निष्पादन कार्य को और बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड द्वारा भारत ओर विदेशों में पिछले तीन वर्षों के दौरान निष्पादित परियोजनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	पूरा होने की तारीख/महीना	मूल्य (लाख रुपए में)	निर्णय की तारीख/महीना	ग्राहक का नाम
1	2	3	4	5	6
	वर्ष 2001-2002				
1.	मलेशिया में पेलाबुहन-तानजंग-पेलेपस-जोहोर रेल संपर्क (पुलों एवं वायडक्टस् सहित) का अभिकल्प एवं निर्माण	जनवरी, 2002	58,601.58	13.07.1999	कारेतापी तनाह मेलयू बेरहाद (केटीएमबी), परिवहन मंत्रालय, मलेशिया
2.	साइले टी-तामबिल-जफलॉग सड़क सुधार परियोजना, बांग्लादेश	फरवरी, 2002	4,068.39	24.08.1999	सड़क एवं राजमार्ग विभाग (आरएचडी), संचार मंत्रालय, बांग्लादेश
3.	सिरीया में पीईडीईईई के लिए ग्रिड सब-स्टेशन	मार्च, 2002	4,398.12	24.05.2000	पब्लिक स्टेबलिशमेंट फॉर डिस्ट्रीब्यूशन एंड एक्सप्लायटेशन ऑफ इलेक्ट्रिक एनर्जी (पीईडीईईइ)
4.	सलेसिह, आइजाल, मिजोरम में पशु चिकित्सा विज्ञान एवं पशुपालन कालेज के परिसर का निर्माण	जून, 2001	2,498.00	31.01.1997	केंद्रीय कृषि विश्वविद्यालय आईआरओआईएसईएमबीए, इम्फाल, मणिपुर
5.	नोएडा में सेक्टर विकास (सड़क निर्माण सहित) परियोजना	जनवरी, 2002	2,900.00	23.06.1998	न्यू ओखला इंडिस्ट्रीयल डेवलपमेंट अथारिटी (नोएडा)
6.	दुरलावपुर में एमजीआर पुलों सहित मेजेया तापीय विद्युत परियोजना	मार्च, 2002	10,799.00	18.11.1988	दामोदर घाटी निगम (डीवीसी)

1	2	3	4	5	6
	वर्ष 2002-03				
1.	लट्टाकिया, सिरीया में एसीएफआरएम के लिए सब-स्टेशन	जून, 2002	489.00	12.03.2002	अरेबियन कंपनी फॉर रोलिंग मिलस्, सऊदी अरब
2.	सिरीया में पेईडीईईई के सब-स्टेशन के लिए अतिरिक्त निर्माण	दिसंबर, 2002	1,073.65	24.05.2000	पब्लिक स्टेबलिशमेंट फॉर डिस्ट्रीब्यूशन एंड एक्सप्लायटेशन ऑफ इलेक्ट्रिक एनर्जी (पीईडीईईइ)
3.	एमएसआरडीसी (चरण-I) के लिए रेलपथ पर सड़क ऊपरी पुल के लिए आस्थगित भुगतान	मई, 2002	9,000.00	01.03.1997	महाराष्ट्र राज्य सड़क विकास निगम
4.	पाराद्वीप पत्तन पर कोयले की यंत्रीकृत सम्हलाई सुविधा	जून, 2002	3,350.00	02.08.1997	पाराद्वीप पत्तन न्यास
5.	एमएसआरडीसी (चरण-II) के लिए रेलपथ पर सड़क ऊपरी पुल के लिए आस्थगित भुगतान	सितम्बर, 2002	8,500.00	01.03.1997	महाराष्ट्र राज्य सड़क विकास निगम
6.	बंगलौर में मगादी गेड और तुमकुर रोड के बीच बाहरी रिंग रोड का निर्माण	नवंबर, 2002	2,400.00	27.01.2001	बंगलौर विकास प्राधिकरण
7.	आईएआरआई, पूसा, नई दिल्ली में राष्ट्रीय कृषि विज्ञान केन्द्र	जनवरी, 2003	5,207.00	09.06.1995	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद
8.	पूर्व रेलवे के फतुहा-इस्लामपुर बड़ी लाइन (पुलों सहित) परियोजना	जनवरी, 2003	3,441.00	12.10.1998	पूर्व रेलवे
9.	बंगलौर में केबल स्टेड पुल और पहुंच मार्गों का निर्माण	जनवरी, 2003	3,967.00	15.08.1998	दक्षिण रेलवे
10.	न्यू टाउन/राजाहाट में भूमि विकास कार्य (कांट्रिक्ट-I)	मार्च, 2003	4,572.00	12.11.1999	पश्चिम बंगाल आवासीय अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड
11.	मापूसा, गोवा में 400 केवी पीजीसीआईएल सब-स्टेशन का निर्माण	मार्च, 2003	3,321.00	16.03.2001	पीजीसीआईएल

1	2	3	4	5	6
	वर्ष 2003-04				
1.		दिसंबर, 2003	30,817.60	19.10.1999	सड़क एवं रेल डिवीजन, संचार मंत्रालय, बांग्लादेश
2.	ढाका-बांग्लादेश में डीईएसए के लिए ग्रिड सब-स्टेशन	नवंबर, 2003	1,564.00	29.06.2001	ढाका विद्युत आपूर्ति प्राधिकरण, बांग्लादेश
3.	चेन्नई में महानगरीय परिवहन परियोजना (रेल) के गिट्टी रहित रेलपथ का निर्माण	अक्टूबर, 2003	2,539.00	27.09.2002	महानगरीय परिवहन परियोजना (रेल) चेन्नई
4.	दिल्ली मेट्रो रेल निगम-आरसी III परियोजना	मार्च, 2004	16,467.00	04.01.2001	दिल्ली मेट्रो रेल निगम
5.	ग्रिडको उड़ीसा के लिए ईएचवी सब-स्टेशन (पैकेज 'डी')	मार्च, 2004	3,343.00	30.06.1999	ग्रिडको उड़ीसा

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान कंपनी द्वारा अर्जित लाभ नीचे दिए गए अनुसार है:

(करोड़ रुपए में)

विवरण	2001-02	2002-03	2003-04
कर देने से पहले लाभ	127.21	115.83	78.74
कर देने के बाद लाभ	103.69	87.05	61.60

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान कंपनी द्वारा अर्जित किया गया विदेशी विनिमय द्वारा कुल धन नीचे दिए गए अनुसार है:

विवरण	2001-02	2002-03	2003-04
प्राप्तियां	590.17	363.19	224.22
व्यय	306.17	173.31	110.50
शुद्ध विदेशी विनिमय प्राप्तियां	284.00	189.88	113.71

(घ) फिलहाल, इरकॉन के पास 8 विदेशी परियोजनाएं और 21 घरेलू परियोजनाएं है।

(ङ) व्यावसायिक संभावनाओं में वृद्धि और कंपनी के उत्तरोत्तर विकास के लिए भारत और विदेश, दोनों के माध्यम से संयुक्त उपक्रम आदि में अग्रणी विपणन के लिए कंपनी ने अपनी ओर से प्रयास किए हैं तथा निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण परियोजनाओं पर भी कार्य करना शुरू किया है।

पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेल लाइन का आमान परिवर्तन

1237. प्रो. चन्द्र कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पठानकोट-जोगिन्दर नगर छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने के लिए वर्ष 2001 में सर्वेक्षण किया गया था;

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

(ग) सर्वेक्षण रिपोर्ट पर सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जोगिन्दर नगर से भानुपल्ली बरास्ता मंडी और बिलासपुर (352 कि.मी.) तक बड़ी आमान लाइन के विस्तार सहित पठानकोट-जोगिन्दर नगर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए मार्च 2001 में एक सर्वेक्षण पूरा किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार (-) 27.28% की प्रतिफल की दर सहित परियोजना की लागत 3566 करोड़ रु. आकलित की गई थी। संसाधनों की तंगी और चालू परियोजनाओं के भारी थ्रो-फारवर्ड के कारण इस कार्य को करना व्यवहार्य नहीं समझा गया।

मांग के आधार पर इस लाइन के आमान परिवर्तन के लिए एक अद्यतन सर्वेक्षण को बजट 2005-06 में शामिल किया गया है।

पिजन मेल सर्विस पर वृत्त चित्र

1238. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा पुलिस द्वारा इतिहास के पन्नों से निकाल कर दी गई पिजन मेल सर्विस के संबंध में फिल्म प्रभाग एक वृत्त चित्र तैयार कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस वृत्त चित्र के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(ग) इस वृत्त चित्र के कब तक पूर्ण होने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) फिल्म प्रभाग द्वारा योजनेतर निधियों से घरेलू निर्माण कार्यक्रम के रूप में "उड़ीसा में पिजन पोस्टल सर्विस" नामक एक वृत्तचित्र का निर्माण किया जा रहा है। इस फिल्म में भारत में पिजन पोस्टल सर्विस के इतिहास और प्राकृतिक आपदाओं आदि के समय में, जबकि कोई आधुनिक संचार प्रणाली उपलब्ध नहीं थी, संदेशों के आदान-प्रदान में कबूतरों की उपयोगिता का चित्रण किया जाएगा।

(ग) इस वृत्तचित्र को 3 माह की अवधि में पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

राहत क्रेनों की आवश्यकता और निर्माण

1239. श्री पंकज चौधरी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राहत क्रेनों की कमी के कारण रेलवे दुर्घटना उपरांत राहत कार्य को प्रभावी रूप से नहीं कर पाती है;

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

(ग) रेलवे को कितनी राहत क्रेनों की आवश्यकता है और देश में ऐसी कितनी क्रेनों का निर्माण किया जाता है;

(घ) क्या सरकार का विचार ऐसी क्रेनों की कमी को देखते हुए राहत क्रेनों के निर्माण में बढ़ोतरी करने का है; और

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

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

(ख) उक्त (क) के उत्तर के दृष्टिगत लागू नहीं।

(ग) बड़ी लाइन के लिए 140 टन वाली ब्रेक डाउन क्रेनों की मौजूदा आवश्यकता 73 अदद आकलित की गई है।

मीटर लाइन के लिए, यह अनुमान लगाया गया है कि आमान परिवर्तन की प्रगति के आधार पर लंबी अवधि के लिए लगभग 10 क्रेनों की आवश्यकता होगी।

जमालपुर कार्यशाला की बड़ी लाइन के लिए प्रति वर्ष 6 से 9 क्रेनों के विनिर्माण की क्षमता है।

इस समय 140 टन वाली बड़ी लाइन क्रेनों की संख्या 52 है और अगले तीन वर्षों के भीतर जमालपुर कार्यशाला से स्वदेशी उत्पादन के द्वारा शेष मांग को पूरा करना संभव हो जाएगा। इस प्रकार, महत्वपूर्ण स्टेशनों की मांग पहले ही पूरी हो चुकी है और शेष मांग भाप इंजनों को उतरोत्तर रूप से समाप्त करके पूरी कर ली जाएगी।

5 मीटर लाइन क्रेनों की स्वीकृति रेल मंत्रालय द्वारा पहले ही दी जा चुकी है जिसके लिए उपयुक्त अभिकल्प विशिष्टियों को अंतिम रूप दिया जा रहा है। इन क्रेनों का भी इन कारखानों में बनाए जाने का प्रस्ताव है।

(घ) ऐसी क्रेनों की विनिर्माण क्षमता में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

विमान सेवा से जुड़े देश

1240. **श्री जी. करूणाकर रेड्डी:**
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री वाई. जी. महाजन:
श्री राजनरायन बुधौलिया:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में विमान सेवा से भारत से जुड़े देशों के क्या नाम हैं;

(ख) क्या केन्द्र सरकार का विचार कुछ और देशों को विमान सेवा से सीधे जोड़ने का है;

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

(घ) इन देशों को विमान सेवा के माध्यम से कब तक जोड़ने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) विमान सेवा से भारत के साथ जुड़े देशों के नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) से (घ) अन्तरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन के लिए यातायात अधिकारों का निर्णय द्विपक्षीय विमान सेवा परामर्शों के द्वारा किया जाता है जो निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। वास्तविक रूप में प्रचालन किया जाना इन यातायात अधिकारों के प्रयोग करने के लिए नामित की गयी विमान कम्पनियों के वाणिज्यिक विवेक का मामला है।

विवरण

भारत के साथ विमान सेवा से जुड़े राष्ट्रों की सूची

1. अफगानिस्तान
2. आस्ट्रेलिया
3. आस्ट्रिया
4. बहरीन
5. बांग्लादेश
6. भूटान
7. कनाडा
8. चीन
9. इजिप्ट
10. इथोपिया
11. फ्रांस
12. जर्मनी
13. हांगकांग
14. इण्डोनेशिया
15. ईरान
16. इजराइल
17. इटली
18. जापान
19. जार्डन
20. कजाकिस्तान
21. कीनिया
22. कुवैत
23. किर्गिस्तान
24. मलेशिया
25. मालदीव
26. मारीशस
27. कोरिया गणराज्य
28. म्यांमार
29. नेपाल
30. नीदरलैंड
31. ओमान
32. कतर
33. पाकिस्तान

34. रशियन फेडरेशन

35. सऊदी अरब

36. सेशेल्स

37. सिंगापुर

38. स्लोवाकिया

39. दक्षिण अफ्रीका

40. श्री लंका

41. स्विटजरलैंड

42. सीरिया

43. ताइवान

44. तजाकिस्तान

45. तंजानिया

46. थाईलैंड

47. तुर्की

48. तुर्कमेनिस्तान

49. संयुक्त अरब अमीरात

50. यूनाइटेड किंगडम

51. यू.एस.ए.

52. यूक्रेन

53. उजबेकिस्तान

54. यमन अरब गणराज्य

रसोई गैस और मिट्टी के तेल की मांग

1241. **श्री सुनिल कुमार महतो:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रसोई गैस तथा मिट्टी के तेल की मांग को आयात के माध्यम से पूरा किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो देश में पिछले दो वर्षों में प्रत्येक के दौरान आयात के माध्यम से कितनी प्रतिशत मांग को पूरा किया गया; और

(ग) इन मांगों को पूरा करने के लिए आयात पर निर्भरता को कम करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज्य मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) समग्र आधार पर, पेट्रोलियम उत्पादों का देशी उत्पादन खपत से अधिक है, सिवाए एलपीजी के जिसका एक हिस्सा आयात करना पड़ता है। जबकि मिट्टी तेल की देशी उपलब्धता मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त है, समानान्तर विपणन योजना (पीएमएस) के तहत गत दो वर्षों में मिट्टी तेल का आयात किया गया। वर्ष 2002-03, 2003-04 के दौरान एलपीजी और मिट्टी तेल आयातों के ब्यौरे निम्नवत् हैं-

(आंकड़ें मिलियन मीटरी टन प्रति वर्ष में)

वर्ष	आयात		कुल खपत का प्रतिशत	
	एलपीजी	मिट्टी तेल	एलपीजी	मिट्टी तेल
2002-03	7.23	0.70	6.6	6.8
2003-04	8.00	0.80	6.8	7.8

(ग) पेट्रोलियम उत्पादों के आयातों पर निर्भरता कम करने के लिए, रिफाइनरियों की शोधन क्षमता बढ़ाई गई है, यद्यपि वर्तमान में मौजूदा क्षमता में सीमान्त अधिशेष है और देश पेट्रोलियम उत्पादों का शुद्ध निर्यातक है। वर्ष 2003-04 के दौरान भारत का पेट्रोलियम उत्पादों का वार्षिक निर्यात 16,781 करोड़ रु. की सीमा तक था।

पेट्रोलियम क्षेत्र में विदेशी निवेश

1242. **श्री दुष्यंत सिंह:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का पेट्रोलियम क्षेत्र में ''अपस्ट्रीम'' और ''डाउनस्ट्रीम'' व्यवसाय में विदेशी निवेश आमंत्रित करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2005-06 हेतु इस संबंध में तैयार किए गए प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, हां। पेट्रोलियम क्षेत्र के अपस्ट्रीम और डाऊनस्ट्रीम कारबार में विदेशी निवेश आमंत्रित करने के लिए नीतियां पहले से ही लागू हैं। नई अन्वेषण लाइसेंस

नीति (एलईएलपी) के तहत तेल और गैस अन्वेषण के लिए अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोलियां आमंत्रित की जाती हैं। इसी प्रकार कोल बेड मीथेन (सीबीएम) नीति के तहत सीबीएम के अन्वेषण और उत्पादन के लिए बोलियां आमंत्रित की जाती हैं। रिफाइनरी क्षेत्र जून, 1998 से लाइसेंसमुक्त कर दिया गया है और किसी रिफाइनरी की स्थापना, इसकी व्यवहार्यता की प्रवर्तक द्वारा आकलन के आधार पर, निजी अथवा सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों द्वारा भारत में कहीं भी की जा सकती है।

(ख) अपस्ट्रीम पेट्रोलियम क्षेत्र में नई अन्वेषण लाइसेंस नीति के पांचवें (एनईएलपी-V) के तहत सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली के तहत 20 अन्वेषण ब्लाकों का प्रस्ताव किया है। बोलियां प्रस्तुत करने की अंतिम तारीख 31.05.2005 है। सीबीएम ब्लाकों के तीसरे दौर के लिए बोलियां भी, बोलियों के आमंत्रण के लिए आवश्यक विभिन्न तैयारी क्रियाकलाप पूरा करने के बाद, आमंत्रित की जाएंगी।

रसोई गैस और मिट्टी के तेल का समानान्तर विपणन

1243. श्री राम कृपाल यादव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की रसोई गैस और मिट्टी के तेल की राजसहायता प्राप्त दरों और वास्तविक बाजार मूल्यों दोनों ही पर समानान्तर विपणन हेतु कोई योजना है, और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) एलपीजी (आपूर्ति और वितरण का विनियमन) आदेश, 2000 के अनुसार बाजार निर्धारित मूल्यों पर एलपीजी के समानांतर विपणन की अनुमति है। इसी प्रकार मिट्टी तेल (उपयोग पर प्रतिबंध और अधिकतम मूल्य निर्धारण) आदेश, 1993 के अनुसार मिट्टी तेल के समानान्तर विपणन की भी अनुमति है।

वर्तमान में राजसहायता प्राप्त दर पर मिट्टी तेल का विपणन करने के लिए समानांतर विपणनकर्ताओं को अनुमति देने का कोई प्रस्ताव नहीं है, परन्तु राजसहायता योजना के तहत समानांतर विपणनकर्ताओं द्वारा एलपीजी के विपणन के लिए प्रस्ताव विचाराधीन है।

[हिन्दी]

भारतीय उद्योग परिसंघ के सुझाव

1244. श्री अधीर चौधरी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को भारतीय उद्योग परिसंघ से विमानपत्तन सुविधाओं के संबंध में कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल पर भीड़-भाड़ घटाने के लिए देर रात के दौरान कुछ अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों को हवाईअड्डे के घरेलू टर्मिनल की ओर मोड़ने के लिए सी आई आई की ओर से एक सुझाव प्राप्त हुआ था। एक निर्णय लिए जाने के लिए इन प्रस्ताव पर संबंधित एजेंसियों से अपने दृष्टिकोण देने का अनुरोध किया गया है।

दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान नई रेल लाइनें

1245. श्री मुन्शी राम:
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री मो. ताहिर:

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

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आरम्भ की गई नई रेल लाइन परियोजनाओं पर कार्य की कितनी प्रगति हुई है;

(ख) देश के राज्यों को जोड़ने के लिए कुल कितनी परियोजनाएं आरम्भ की गई हैं और कितने किलोमीटर रेल लाइनों का निर्माण किया गया है;

(ग) क्या सभी परियोजनाओं पर कार्य समय पर पूरा कर लिए जाने की संभावना है;

(घ) यदि नहीं, तो क्या उक्त परियोजनाओं की लागत में वृद्धि होने की संभावना है;

(ङ) प्रत्येक परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है; और

(च) समय पर कार्य पूरा न होने के कारण अनुमानित लागत में कितने प्रतिशत की वृद्धि होगी।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) नौवीं योजनावधि के दौरान 10 नई लाइन परियोजनाएं विभिन्न बजटों में शामिल की गई हैं जिसमें 2005-06 के रेल बजट में शामिल एक प्रस्तावित नयी लाइन परियोजना भी शामिल हैं। परियोजनाएं प्रगति के विभिन्न चरणों में है।

(ख) देश में 78 नयी लाइन परियोजनाएं प्रगति पर हैं। दसवीं योजना के दौरान फरवरी, 2005 तक 463 कि.मी. नयी लाइनें पूरी की जा चुकी हैं।

(ग) परियोजनाओं की प्रगति संसाधनों की उपलब्धता के मद्देनजर हो रही है।

(घ) सामान्य मूल्य वृद्धि तथा अन्य कारणों की वजह से परियोजनाओं की लागत में वृद्धि होने की संभावना है।

(ङ) और (च) प्रत्येक परियोजना की प्रत्याशित लागत बजट दस्तावेजों में दर्शायी जाती है, परियोजना की लागत में अनुमानित वृद्धि का पता लगाना व्यवहारिक नहीं है क्योंकि इनका वित्त पोषण सुनिश्चित नहीं होता है।

[अनुवाद]

लदान और उतराई स्थल

1246. श्री बसुदेव आचार्य: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेल नेटवर्क पें जोन-वार कितने लदान और उतराई स्थल है;

(ख) क्या सरकार का विचार इन स्थलों को निजी भागीदारी से विकसित करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और किन-किन स्थलों का पता लगाया गया है और ऐसे स्थलों को पट्टे/लाइसेंस पर देने से कितने राजस्व हिस्सेदारी का प्रस्ताव है;

(घ) क्या सरकार ने विभिन्न पार्टियों को विकास हेतु कुछ स्थल पहले ही सौंप दिए थे;

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

(च) क्या सरकार ने स्वयं इन स्थलों के विकास की संभावनाओं का पता लगाया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंटों की संख्या:

क्र.सं.	रेलवे	लोडिंग/अनलोडिंग प्वाइंट्स
1.	मध्य	59
2.	पूर्व	108
3.	उत्तर	379
4.	पूर्वोत्तर	128
5.	पूर्वोत्तर सीमा	88
6.	दक्षिण	139
7.	दक्षिण मध्य	256
8.	दक्षिण पूर्व	105
9.	पश्चिम	160
10.	पूर्व मध्य	126
11.	पूर्व तट	97
12.	उत्तर मध्य	75
13.	उत्तर पश्चिम	96
14.	दक्षिण पूर्व मध्य	100
15.	दक्षिण पश्चिम	80
16.	पश्चिम मध्य	81
	कुल	2077

(ख) से (छ) रेल माल गोदामों का विकास एक निरंतर प्रक्रिया है। मैसर्स सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉरपोरेशन (सी डब्ल्यू सी) द्वारा एक एकीकृत रेल साइड माल गोदाम परिसर के विकास के लिए सेटलाइट गुड्स टर्मिनल, व्हाइटफील्ड, बंगलौर पर एक पायलट परियोजना शुरू की गई थी। बाद में, रेलवे ने 22 प्रस्तावित स्थलों पर (विवरण संलग्न) इसी प्रकार की रेल साइड मालगोदाम परिसरों के विकास के लिए सी डब्ल्यू सी के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। बहरहाल, सूची तदर्थ है और यदि सूची के तहत एकीकृत माल गोदाम परिसरों का विकास व्यवहार्य नहीं पाया जाता है तब रेलवे और सी.डब्ल्यू.सी. के बीच यह वैकल्पिक व्यवस्था भी की गई है कि इस तरह कि वैकल्पिक स्थलों का विकास किए जाए। माल गोदाम परिसर के विकास के लिए प्रत्येक चिह्नित स्थल के लिए क्षेत्रीय रेलें पृथक-पृथक करारों पर दस्तखत करेंगी। सी डब्ल्यू सी को दी गई पट्टे पर स्थलों से निगम के क्रिया-कलापों के तहत हुए कारोबार से सकल प्राप्तियों का 5 प्रतिशत भाग रेलवे को दिया जाएगा।

जैसा कि रेल बजट (2005-2006) में घोषित किया गया था, इस तर्ज पर अन्य पार्टियों को भी एकीकृत माल गोदाम परिसर को विकसित करने की योजना को विस्तारित किया जाएगा।

विवरण

रेल साइड वेयरहाउस काम्प्लेक्स के विकास के लिए प्रस्तावित स्थानों की सूची

क्र.सं.	स्थान	राज्य	नजदीकी शहर/कस्बा	नजदीकी शहर/ कस्बा से दूरी (किमी में)	रेलवे खंड
1	2	3	4	5	6
I. मध्य रेलवे					
1.	कलामबोली	महाराष्ट्र	मुंबई	63	दीवा-पनवेल
2.	पुणे	महाराष्ट्र	मुंबई	192	कल्याण-पुणे
3.	नासिक	महाराष्ट्र	मुंबई	207	मुंबई-मनमाड
II. पूर्व तट रेलवे					
4.	सम्बलपुर	उड़ीसा	राउरकेला	149	संबलपुर-झरसूगुड़ा
III. उत्तर रेलवे					
5.	शुकरबस्ती	दिल्ली	दिल्ली	11	दिल्ली-रोहतक
6.	होलाम्बी कलां	दिल्ली	दिल्ली	21	दिल्ली-सोनीपत
7.	अम्बाला	हरियाणा	चंडीगढ़	68	दिल्ली-अंबाला
8.	रोहतक	हरियाणा	दिल्ली	70	दिल्ली-भटिंडा
IV. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे					
9.	न्यू गुवाहाटी	असम	गुवाहाटी	4	रांगिया-गुवाहाटी
10.	चंगसारी	असम	गुवाहाटी	38	रांगिया-गुवाहाटी
V. दक्षिण रेलवे					
11.	रोयापुरम	तमिलनाडु	चेन्नई	60	एर्णाकुलम-कोट्टायम
12.	कोट्टायम	केरल	एर्णाकुलम	125	एर्णाकुलम-कोट्टायम
13.	कन्नूर	केरल	एर्णाकुलम	191	कालीकट-एर्णाकुलम
14.	कोझीकोड (कालीकट)	करेल	एर्णाकुलम त्रिचुर	117	कालीकट-एर्णाकुलम

1	2	3	4	5	6
VI. दक्षिण पूर्व रेलवे					
15.	हटिया	झारखंड	रांची	7	रांची-बोंडामुंडा
VII. दक्षिण पश्चिम रेलवे					
16.	हुबली	कर्नाटक	गोवा	200	होसपेट-लोंडा
17.	हासन	कर्नाटक	मैसूर	119	मैसूर-अरसीकेरे
18.	मांड्या	कर्नाटक	बंगलौर	94	बंगलौर-मैसूर
19.	होसूर	तमिलनाडु	बंगलौर	56	बंगलौर-सलेम
20.	धर्मपुरी	तमिलनाडु	बंगलौर	147	बंगलौर-सलेम
VIII. पश्चिम रेलवे					
21.	राजकोट	गुजरात	राजकोट	0	अहमदाबाद-ओखा
IX. पश्चिम मध्य रेलवे					
22.	गंगापुर सिटी	राजस्थान	जयपुर	154	सवाई माधोपुर-जयपुर

खन्ना रेल दुर्घटना रिपोर्ट

1247. श्री रघुनाथ झा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को खन्ना रेल दुर्घटना संबंधी रिपोर्ट सौंप दी गई है;

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

(ग) इस पर क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इसे कब तक सौंपे जाने की संभावना है?

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

(ख) से (घ) निष्कर्ष और उस पर की गई अनुवर्ती कारवाई जांचधीन है जिसे बाद में सभा-पटल पर रख दिया जाएगा।

[हिन्दी]

उड़ान प्रचालन हेतु छोटे विमान

1248. श्री देविदास पिंगले: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विभिन्न स्थानों के लिए उड़ान प्रचालनों हेतु छोटे विमानों की उड़ानें शुरू करने का है;

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

(ग) इसे कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) उत्तर-पूर्व क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर नियमन के प्रयोजन से भारत सरकार ने मार्ग-संवितरण संबंधी दिशा-निर्देश निर्धारित किए हैं। तथापि, वर्तमान नीति के अनुसार, विमान का चयन करने का विकल्प प्रचालकों पर छोड़ दिया जाता है और वे यातायात की मांग तथा वाणिज्यिक लाभकारिता के आधार पर उपयुक्त किस्म के विमान द्वारा विमान सेवाएं सुलभ कराने के लिए स्वतन्त्र हैं।

[अनुवाद]

हैदराबाद से उड़ानें

1249. श्री मधु गौड यास्खी:
श्री ए. साई प्रताप:
श्री के. एस. राव:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सऊदी एयरलाइन्स हैदराबाद के लिए सप्ताह में 4 उड़ानों का संचालन करने की इच्छुक है;

(ख) यदि हां, तो क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने सऊदी एयरलाइन्स को इस प्रयोजनार्थ अनुमति देने का अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में केन्द्र सरकार द्वारा क्या अन्तिम निर्णय लिया गया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) सऊदी अरब की नामित एयरलाइनों के लिए हैदराबाद को प्वाइंट आफ काल के रूप में स्वीकृत किया गया है। तथापि, उन्हें अभी प्रचालन शुरू करने हैं। इस विषय में आन्ध्र प्रदेश सरकार से अनुरोध भी प्राप्त हुए थे।

रेल और सड़क परिवहन का एकीकरण

1250. श्री वरकला राधाकृष्णन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास चयनित क्षेत्रों में रेल और सड़क परिवहन के एकीकरण का प्रस्ताव है;

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

(ग) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेल और सड़क परिवहन को एकीकृत करने की कोई नीति नहीं है। बहरहाल, ऐसी प्रकृति के प्रस्तावों पर मामला दर मामला के आधार पर कार्रवाई की जाती है। रेल मंत्रालय, आंध्र प्रदेश सरकार की भागीदारी से हैदराबाद शहर और उसके उपनगरों की वृहत मल्टी माडल उपनगरीय दैनिक यात्रा यातायात प्रणाली के एक भाग के रूप में मौजूदा उपनगरीय रेल अवसंरचना को सुदृढ़ कर रहा है। इसी प्रकार महाराष्ट्र में रेल मंत्रालय राज्य सरकार की भागीदारी से मुंबई उपनगरीय यातायात परियोजना को कार्यान्वित कर रहा है।

विरासत रेलगाड़ी को विशेष पैकेज

1251. श्री जोवाकिम बखला: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार पर्यटन मंत्रालय के साथ विचार-विमर्श कर दार्जिलिंग और सिलीगुड़ी के बीच चलने वाली विरासत रेलगाड़ी हेतु पर्यटन बढ़ाने के लिए कोई विशेष पैकज देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) सरकार द्वारा गत वर्ष के दौरान विरासत रेलगाड़ी से कुल कितना राजस्व अर्जित किया गया है;

(घ) क्या यह राजस्व आशानुरूप है; और

(ङ) यदि नहीं, तो संबंध में क्या सुधारात्मक उपाए किए गए हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) पर्यटकों के लिए दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे में विशेष चार्टर्ड ट्रिप आयोजित किए गए जिनसे 2004 में लगभग 6 लाख रु. के राजस्व की आमदनी हुई, जिसे संतोषजनक समझा जाता है।

[हिन्दी]

रेल कोच विनिर्माण फैक्ट्री की स्थापना

1252. श्री रामदास आठवले: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे में सवारी डिब्बों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि के अनुसार देश में कितने रेल सवारी डिब्बों की अनुमानित कमी है;

(ग) क्या सरकार का विचार दूसरी रेल कोच विनिर्माण फैक्ट्री स्थापित करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। निर्धारित गाड़ी सेवाएं चलाने के लिए कोई कमी नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

कर्नाटक में नए विमानपत्तन

1253. **श्री अनन्त कुमार:**
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने केन्द्र सरकार से राज्य में मैसूर, हसन और गुलबर्ग में नए विमानपत्तनों की स्थापना हेतु सम्पर्क किया हैं;

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

(ग) क्या राज्य सरकार भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के सहयोग से इन विमानपत्तनों के विकास के लिए 10 करोड़ रुपए का योगदान देने हेतु सहमत हो गई है;

(घ) इन विमानपत्तनों के विकास हेतु केन्द्र सरकार द्वारा विमानपत्तनवार कितनी धनराशि का योगदान दिए जाने की संभावना है;

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

(च) इन विमानपत्तनों का विकास कब तक कर लिया जाएगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। कर्नाटक सरकार से हसन और गुलबर्ग में नए अड्डों के विकास तथा मैसूर हवाई अड्डे को चालू तथा विकसित करने का अनुरोध किया गया है। कर्नाटक सरकार ने विकास कार्य के लिए नि:शुल्क तथा सभी विवादों से मुक्त अपेक्षित भूमि प्रदान करने का आश्वासन दिया है।

(ग) जी, हां। राज्य सरकार ने केवल हसन और गुलबर्ग पर नये हवाई अड्डों के विकास के लिए प्रत्येक के लिए 10 करोड़ रुपये तक की सहायता के अंशदान पर सहमति दे दी है।

(घ) और (च) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने मैसूर हवाई अड्डे पर विकास कार्य की विस्तृत लागत का पता लगाने के लिए पहले ही कार्रवाई आरंभ कर दी है तथा इस लागत की पूर्ति उनके आंतरिक संसाधनों से की जाएगी। भारतीय विमानपत्तन तथा कर्नाटक सरकार के बीच समझौता ज्ञापन के हस्ताक्षर के बाद कार्य आरंभ किया जाएगा। कार्य सौंपे जाने की तारीख से निर्माण अवधि, 24 महीनें है। जहां तक हसन और गुलबर्ग में नए हवाई अड्डों का संबंध है, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की इस संबंध में एक तकनीकी-आर्थिक-साध्यता अध्ययन कराने की योजना है।

बंगलौर-जोलारपेट रेल लाइन का विद्युतीकरण

1254. **श्री एम. शिवन्ना:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बंगलौर और जोलारपेट के बीच रेल लाइन के विद्युतीकरण कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

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

(ग) इस कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) बंगलौर-जोलारपेटै रेल लाइन पहले से ही विद्युतीकृत है।

गैस के उत्पादन में वृद्धि

1255. **श्री किन्जरपु येरननायडु:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय गैस प्राधिकरण नए कुओं का पता लगा कर और वर्तमान कुओं से उत्पादन बढ़ाकर गैस उत्पादन बढ़ाने पर विचार कर रहा है;

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

(ग) क्या देश में कुछ रुग्ण कुएं हैं; और

(घ) सरकार द्वारा उनसे उत्पादन पुन: शुरू करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी नहीं। गैस अथारिटी (इंडिया) लिमिटेड (गेल) के पास 11 अन्वेषण ब्लाकों में भागीदारी हित है जिनमें से एक अर्थात् म्यांमार अपतट विदेशी ब्लाक है। इनमें से कोई भी ब्लाक वाणिज्यिक उत्पादन के चरण पर नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां, जहां तक निजी/संयुक्त उद्यमों का संबंध है, तेल और गैस के 29 बीमार कूप है।

(घ) बीमार कूपों को पुनर्जीवित करने के लिए और उनके प्रौद्योगिकीय अर्थतंत्र के आधार पर तेल/गैस उत्पादन आरंभ करने के लिए उन पर नियमित रूप से कार्य जारी है।

नेशनल इन्सट्रूमेन्ट्स लिमिटेड

1256. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** नेशनल इन्सट्रूमेंट्स लिमिटेड के बारे में 16 दिसम्बर, 2004 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2718 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जाधवपुर विश्वविद्यालय द्वारा नेशनल इन्सट्रूमेंट्स लिमिटेड के उत्तरदायित्व को लेने संबंधी रुचि व्यक्त करने वाले पत्र की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस मामले में आगे क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो यह प्रक्रिया कब तक पूरी कर लिए जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) जाधवपुर और कोलकाता विश्वद्यिालय द्वारा व्यक्त की गई रुचि के प्रत्युत्तर में विभाग ने उनको एक ऐसा प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए लिखा है जिसमें नेशनल इन्स्ट्रूमेंट्स लिमिटेड (एनआईएल) की परिसम्पत्तियों और देयताओं दोनों का स्वामित्व शामिल हो।

(ग) दोनों विश्वविद्यालयों से विस्तृत प्रस्ताव की अभी तक प्रतीक्षा है।

[अनुवाद]

लोक संस्कृति का संरक्षण

1257. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा कि:

(क) क्या विभिन्न लोक संस्कृतियां समाप्त होने के कगार पर हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इन्हें जीवित रखने के लिए क्या कदम उठाए गए है;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारतीय संस्कृति के कोई लोक कलाकार भूखों मरने के कगार पर हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार इन लोक कलाकारों को बचाने के लिए किसी विशेष योजना पर विचार कर रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) हां, कुछ कला-रूप ऐसे है, तो विलुप्त होने वाले है।

(ख) क्षेत्री सांस्कृतिक केन्द्रों (जेड. सी. सी.) की स्थापना का उद्देश्य ऐसे लोक कला-रूपों का उनके संबंधित क्षेत्रों में संरक्षण और संवर्धन करना था। इसके अतिरिक्त जेड. सी. सी. लोक कलाकारों को प्रदर्शन के लिए मंच उपलब्ध कराने तथा दूरस्थ क्षेत्रों में रह रहे विभिन्न कलाकारों के लिए वित्तीय सहायता भी प्राप्त करने के लिए अनेक सांस्कृतिक कार्यक्रम आयोजित करता है।

(ग) सरकार को ऐसी जानकारी प्राप्त नहीं हुई है।

(घ) और (ङ) भारत सरकार ने लोक कलाकारों की सुरक्षा के लिए विभिन्न जेड. सी. सी. और सांस्कृतिक संगठनों के माध्यम से गुरू शिष्य परंपरा, रंगमंच नवीकरण, युवा प्रतिभाशाली कलाकार और राष्ट्रीय सांस्कृतिक आदान-प्रदान जैसी नई स्कीम आरंभ की हैं। जेड. सी. सी. के आरंभ से, ये केन्द्र लोक कलाकारों के लाभ के लिए विभिन्न कार्यक्रम/स्कीम आयोजित करते हैं। हमारे कार्यक्रमों से प्रदर्शन करने वाले लगभग 2500 कलाकारों को प्रत्येक जेड. सी. सी. द्वारा प्रतिवर्ष लाभ प्राप्त हो रहा है। इसके अतिरिक्त अनेक शिल्पी हैं, जो वर्षभर आयोजित किए जा रहे इसके विभिन्न कार्यक्रमों के माध्यम से अवसर प्राप्त करते हैं।

[अनुवाद]

घटिया आयुध सामग्री की आपूर्ति

1258. श्री वी. के. दुग्मर:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

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

(क) क्या सरकार का ध्यान वर्ष 2004 की नियंत्रक और महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट संख्या 6 की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि आयुध निर्माणियां रक्षा बलों को घटिया आयुद्ध सामग्री की आपूर्ति कर रही हैं;

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

(ग) क्या सरकार का विचार एक स्वतंत्र समिति के माध्यम से आयुध निर्माणियों और डिपुओं के कार्यकरण की पूरी जांच कराने का है;

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

(ङ) सरकार द्वारा आयुध निर्माणियों द्वारा गुणवत्ता उत्पादों को अद्यतन और सुचारू बनाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक ने 125 मि.मी. उच्च विस्फोटक/उच्च विस्फोटक टैंकरोधी गोलाबारूद के बारे में कतिपय अभिमत व्यक्त किए हैं।

(ख) 125 मि.मी. उच्च विस्फोटक तथा उच्च विस्फोटक टैंकरोधी गोलाबारूद, टी-72 टैंक से दागे जाते हैं। इसके विनिर्माण के लिए मूल रूसी गोलाबारूद में एकल बेस प्रणोदक का उपयोग होता है। चूंकि भारत में उच्चतर तापमानों के समक्ष एकल बेस प्रणोदक के कार्य-निष्पादन के संबंध में शंकाएं उठाई गई थीं तथा चूंकि एकल बेस प्रणोदक के विनिर्माण के लिए रूस से प्रौद्योगिकी प्राप्त नहीं की गई थी, इसलिए इन गोलाबारूदों के विनिर्माण के लिए तेहरा बेस प्रणोदक उपयोग किए जाने का निर्णय लिया गया था। तेहरे बेस प्रणोदक के साथ विनिर्मित गोलाबारूद के कार्य-निष्पादन पर रिपोर्ट में टिप्पणी की गई है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) जब भी, किसी विशेष मामले में जांच अथवा जांच-पड़ताल किए जाने की जरूरत महसूस की जाती है तो विशेष जांच बोर्ड नियुक्त किया जाता है।

(ङ) सशस्त्र सेनाओं को सप्लाई किए गये तैयार उत्पादों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए एक ढांचागत व्यवस्था बनी हुई है जिसमें निविष्ट सामग्री का निरीक्षण, प्रक्रिया-नियंत्रण और विभिन्न चरणों पर निरीक्षण करना शामिल हैं।

दृष्टिहीन विद्यार्थियों/व्यक्तियों हेतु हॉस्टल

1259. श्री हरिन पाठक: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दृष्टिहीन विद्यार्थियों/व्यक्तियों हेतु देश के प्रमुख शहरों में हॉस्टल खोलने का है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कंक्रीट स्लीपरों का विकास

1260. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को आर.डी.एस.ओ. द्वारा नए डिजायन को अन्तिम आकार देने तथा एक निजी फर्म द्वारा विकसित रिइनफोर्स्ड कंक्रीट स्लीपरों के संशोधित डिजाइन की फील्ड परीक्षण हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमति देने में हुए विलम्ब के कारण 72.90 करोड़ रु. के प्रत्यक्ष लाभ से वंचित रहना पड़ा है जैसा कि भारत के नियंत्रक और लेखा परीक्षक ने वर्ष 2004 की अपनी रिपोर्ट संख्या 8 में उल्लेख किया है;

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

(ग) इस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट के संबंधित पैरा के उत्तर में भी स्पष्ट किया गया है कि लेखा परीक्षा के तर्क के अनुसार रेलवे को किसी प्रकार की हानि नहीं हुई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

मॉडल रेलवे स्टेशनों हेतु धनराशि

1261. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा वर्ष 2003-04 के दौरान मॉडल रेलवे स्टेशनों के निर्माण हेतु कुल कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है;

(ख) इस प्रयोजनार्थ राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित और व्यय की गई है; और

(ग) इन मॉडल रेलवे स्टेशनों के निर्माण कार्य को कब तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ग) आदर्श रेलवे स्टेशनों से संबंधित सभी कार्य "यात्री सुविधाएं" योजना शीर्ष के अंतर्गत वित्त पोषित किए जाते हैं। केवल आदर्श स्टेशनों पर आवंटन/व्यय के लिए अलग से आंकड़ों का ब्यौरा नहीं रखा जाता है। निधियों का राज्यवार आबंटन/व्यय का ब्यौरा भी नहीं रखा जाता है। 2003-04 में इस योजना शीर्ष के अंतर्गत

आंबटित राशि 205 करोड़ रु. थी और वास्तविक खर्च 181.19 करोड़ रु. था। पहचाने गए 319 आदर्श स्टेशनों में से, 61 स्टेशनों को निर्धारित मानदंडों के अनुसार विकसित कर दिया गया है। रेलों का प्रयास है कि सभी कार्य तीन वर्षों के अवधि में पूरे कर लिए जाएं बशर्ते निधियां उपलब्ध हों।

[अनुवाद]

नए संग्रहालय खोलना

1262. **श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी:**
श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में नए संग्रहालय खोलने का है;

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

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

(घ) इन संग्रहालयों को कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) सरकार को 'स्वतंत्रता आंदोलन' पर एक राष्ट्रीय संग्रहालय स्थापित करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। तथापि, प्रस्ताव अभी प्रारंभिक स्थिति में है तथा कोई विवरण तैयार नहीं किए गए हैं।

नवी मुम्बई में विमानपत्तन

1263. **श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:**
श्र हरिश्चंद्र चव्हाण:
श्री हरिभाऊ राठौड़:
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:

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

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार द्वारा सरकारी एवं गैर-सरकारी क्षेत्र की भागीदारी के जरिये नवी मुम्बई में एक अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन विकसित करने संबंधी परियोजना का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है;

(ख) यदि हां, तो कब तक और इस परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है; और

(ग) इस पर केन्द्र सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया है?

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

(ख) 3500 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत का प्रस्ताव सितंबर, 2000 में सरकार को प्रस्तुत किया गया था।

(ग) नवी मुंबई में प्रस्तावित रनवे के स्थान निर्धारण के कारण छत्रपति शिवाजी अन्तरराष्ट्रीय एयरपोर्ट मुंबई में उड़ान प्रचालनों में विरोध न हो यह निश्चित करने के उद्देश्य से मैसर्स सिटी तथा इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट करपोरेशन (सीआईडीसीओ) को नए स्थल में प्रस्तावित प्रचालन के लिए तद्नुरूप अध्ययन पूरा करने के लिए परामर्श दिया गया है।

सेवा अवधि में कमी

1264. **श्री ए. बी. बेल्लारमिन:**
श्री पी. मोहन:

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

(क) क्या रक्षा कर्मियों को उनकी भर्ती के दस वर्षों के पश्चात् सेवा-मुक्त करने की न्यूनतम अवधि में कमी करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

आयुर्वेदिक वृक्षों का रोपन

1265. **श्री राजनरायन बुधौलिया:**
श्री वाई.जी. महाजन:

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

(क) क्या सरकार देश भर में रेल पटरियों के दोनों तरफ स्थित खाली भूमि पर रत्न जोत/आयुर्वेदिक वृक्षों के रोपण पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस योजना के क्रियान्वयन हेतु सरकार द्वारा कितनी धनराशि आबंटित की जाने की संभावना है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेलों ने वर्ष 2003-04 से बड़े पैमाने पर रेल भूमि पर जैत्रोफा कर्कस (रतनजोत) के पौधरोपण शुरू कर दिया है। 2003-04 के दौरान, रेल भूमि पर 24 लाख जैत्रोफा के पेड़ लगाए गए है। चालू वर्ष 2004-05 में और 57 लाख पेड़ लगाए गए हैं। क्षेत्रीय रेलों को, जहां कहीं भी उपयुक्त और व्यवहार्य हो, औषधीय/आयुर्वेदिक पौधों को लगाने के अनुदेश जारी कर दिया गए हैं।

(ग) 2004-05 के संशोधित अनुमानों में इस योजना सहित पौधरोपण, नर्सरी आदि के लिए 26.85 करोड़ रु. की धनराशि आबंटित की गई है। 2005-06 के बजट अनुमानों में यह राशि 29.69 करोड़ रु. है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

बच्चों के लिए विमान-किराया नीति

1266. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:
श्री सनत कुमार मंडल:

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

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स तथा अन्य एयरलाइनें शिशुओं यहां तक कि एक दिन की आयु वाले शिशुओं का भी किराया लेती हैं;

(ख) यदि हां, तो शिशुओं का किराया लेने का क्या औचित्य है;

(ग) बच्चों के लिए विमान किराया की संरचना क्या है;

(घ) एयरलाइनों को रेलवे द्वारा 5 वर्ष की आयु तक और 11 वर्ष की आयु तक के बच्चों को दी जाने वाली रियायत देने में होने वाली कठिनाइयां क्या हैं;

(ङ) क्या मंत्रालय का विचार शिशुओं और बच्चों हेतु विमान किराया नीति की समीक्षा करने का है; और

(च) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

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

(ख) शिशुओं के लिए हवाई यात्रा प्रभार लिया जाता है। क्योंकि उन्हें विशेष सुविधाएं प्रदान की जाती हैं तथा एयरलाइन उनकी सारी जिम्मेदारियां उठाती है तथा वहन के दौरान हुई क्षतिपूर्ति करती है।

(ग) से (च) इंडियन एयरलाइन्स/एयर इंडिया का अंतर्देशीय यात्रा के लिए बच्चों का हवाई यात्रा किराया निम्नानुसार है।

शिशु: 2 वर्षों से छोटे-सभी क्षेणियों में लागू वयस्क किराए का 10 प्रतिशत

बच्चे: 2 से 12 वर्ष-सभी श्रेणियों में लागू वयस्क किराए का 50 प्रतिशत

एयर कारपोरेशन एक्ट, 1953 के रद्द होने के बाद से सरकार अंतर्देशीय हवाई यात्रा किराए को नियंत्रित नहीं करती है। शिशु तथा बच्चों के लिए किराया सीमा अंतरराष्ट्रीय वायु परिवहन संघ (आईएटीए) द्वारा निश्चित की जाती है, जो एक अंतरराष्ट्रीय निकाय है जिसमें सभी एयरलाइनें भाग लेती हैं।

तेल शोधक कारखाना

1267. श्री जुएल ओराम:
श्री रामजीलाल सुमन:
श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम:
डा. चिन्ता मोहन:
श्री अजीत जोगी:

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

(क) देश में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र में कार्य कर रहे तेल शोधक कारखानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) मार्च, 2004 तक सरकारी क्षेत्र के तेल शोधक कारखानों में किए गए पूंजीगत निवेश का ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकारी क्षेत्र के तेल शोधक कारखानों द्वारा इस निवेश पर ब्याज के रूप में कितनी धनराशि का भुगतान किया जा रहा है; और

(घ) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान सरकारी क्षेत्र के तेल शोधक कारखानों द्वारा अर्जित किया गया औसत वार्षिक लाभ कितना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) देश के विभिन्न राज्यों में सार्वजनिक क्षेत्र और निजी क्षेत्र में चल रही तेल रिफाइनरियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

विवरण

भारत में रिफाइनरियों के स्थान और क्षमताएं

क्र.सं.	कंपनी का नाम	रिफाइनरी का स्थान	क्षमता (एम एम टी पी ए) 1.1.2005 को
	सार्वजनिक क्षेत्र		
1.	इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल)	गुवाहाटी, असम	1.00
2.	आई ओ सी एल	बरौनी, बिहार	6.00
3.	आई ओ सी एल	कोयाली, गुजरात	13.70
4.	आई ओ सी एल	हल्दिया, पश्चिम बंगाल	6.00
5.	आई ओ सी एल	मथुरा, उत्तर प्रदेश	8.00
6.	आई ओ सी एल	डिग्बोई, असम	0.65
7.	आई ओ सी एल	पानीपत, हरियाणा	6.00
8.	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल)	मुंबई, महाराष्ट्र	5.50
9.	एच पी सी एल	विशाखापत्तनम, आंध्र प्रदेश	7.50
10.	भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल)	मुंबई, महाराष्ट्र	6.90
11.	चेन्नई पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (सी पी सी एल)	मनाली, तमिलनाडु	9.50
12.	सी पी सी एल	नागापट्टनम, तमिलनाडु	1.00
13.	कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड (के आर एल)	कोच्चि, केरल	7.50
14.	बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकैमिकल्स लि. (बी आर पी एल)	बोंगाईगांव, असम	2.35
15.	नुमालीगढ़ रिफाइनरी लि. (एन आर एल)	नुमालीगढ़, असम	3.00
16.	मैंगलोर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकैमिकल्स लि. (एम आर पी एल)	मैंगलोर, कर्नाटक	9.69
17.	तातीपाका रिफाइनरी (ओ एन जी सी)	तातीपाका, आंध्र प्रदेश	0.078
	निजी क्षेत्र		
18.	रिलायंस पेट्रोलियम लि. (आर पी एल)	जामनगर, गुजरात	33.00
	योग		127.37

*मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष

चीन में गैस की खरीद

1268. श्री बालासाहिब विखे पाटील: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गेल (जी ए आई एल) चीन में गैस के पोषण और संवितरण व्यवसाय हेतु चाईना गैस होल्डिंग लिमिटेड के 10% हिस्से का अधिग्रहण कर रहा है;

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

(ग) क्या सरकार चीन से एल. पी. जी. और सी. एन. जी. के रूप में कुछ मात्रा में गैस की खरीद करने का भी प्रयास कर रही है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, हां। चाइना गैस होल्डिंग लिमिटेड, हांगकांग स्टाक एक्सचेंज में सूचीबद्ध है। करार में विनिर्धारित विभिन्न शर्तों पर आश्वस्त होने के उपरान्त गेल ने 1.158 हांगकांग डालर प्रति शेयर पर कंपनी के 210 मिलियन शेयर अधिग्रहीत करने का प्रस्ताव किया है। इस लेन देन का कुल मूल्य लगभग 137 करोड़ रुपये है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

पेट्रोलियम उत्पादों पर राजसहायता

1269. श्री बाडिगा रामकृष्ण: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र की भागीदारी से पेट्रोलियम और पेट्रो-उत्पादों पर दी जाने वाली राजसहायता के भार में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो कितनी कमी आई है; और

(ग) राजसहायता में वृद्धि को रोकने के लिए क्या उपाए किए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी, नहीं। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने पी.डी.एस. मिट्टी तेल और घरेलू एल.पी.जी. पर प्रशासित मूल्य निर्धारण पद्धति (ए पी एम) उपरांत राजसहायता के प्रशासन के लिए दिनांक 28 जनवरी, 2003 की राजपत्र अधिसूचना संख्या पी-20029/18/2001 के द्वारा 1.4.2004 से प्रभावी करते हुए पी डी एस मिट्टी तेल और घरेलू एल पी जी राजसहायता योजना 2002 का अनुमोदन कर दिया था। आरम्भ में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों नामत: इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई.ओ.सी.एल.), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच.पी.सी.एल.), भारत पेट्रोलियम कोरपोरेशन लि. (बी.पी.सी.एल.) और आई.बी.पी. कंपनी लिमिटेड को उपर्युक्त योजना में भागीदारी करने की अनुमति दी गई है। अन्य कंपनियों को भाग लेने की अनुमति बाद में दी जाएगी।

सरकारी राजसहायता के अतिरिक्त तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम, अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में पूरी वृद्धि घरेलू एल पी जी के घरेलू उपभोक्ता मूल्यों पर न डाल कर, इस बोझ में हिस्सेदारी करते रहे हैं। घरेलू एल पी जी के मूल्य में 16.6.2004 और 5.11.2004 को 20 रुपये प्रति सिलेंडर (14.2 कि. ग्रा.) की वृद्धि अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धि के एक छोटे हिस्से को घरेलू उपभोक्ताओं पर डालने के उद्देश्य से की गई थी।

वर्तमान सरकारी नीति के अनुसार इन उत्पादों पर सरकारी राजसहायता 1.4.2002 से प्रभावी करके 5 वर्ष की अवधि में चरणों में समाप्त की जानी है अर्थात सरकारी राजसहायता 31.3.2007 तक उपलब्ध होगी।

खालसा विरासत परिसर

1270. श्री सुखदेव सिंह ढींडसा:
डा. रतन सिंह अजनाला:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान पंजाब के आनंदपुर साहिब में खालसा विरासत परिसर के निर्माण हेतु केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध कराई गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है;

(ख) परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) इस परियोजना को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा कोई वित्तीय सहायता प्रदान नहीं की गई है।

(ख) और (ग) परिसर का संरचनात्मक कार्य लगभग पूरा हो गया है। राज्य सरकार द्वारा दिए गए अनुमानों और परियोजना की

स्थिति के अनुसार 2006-07 तक शेष कार्य पूरा करने के लिए 145 करोड़ रु. की धनराशि की आवश्यकता है।

सिने आर्टिस्ट्स वेलफेयर फंड

1271. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नेशनल फिल्म विकास निगम द्वारा गठित सिने आर्टिस्ट्स वेलफेयर फंड ऑफ इंडिया भारतीय फिल्म उद्योग का अब तक का सबसे बड़ा न्यास है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004-2005 के दौरान वेलफेयर फंड से सिने आर्टिस्टों को कुल कितनी धनराशि संवितरित की गई;

(ग) क्या निर्धन सिने कामगारों को पेंशन तथा आवास जैसी अन्य वित्तीय सहायता में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारतीय सिने कलाकार कल्याण कोष की स्थापना 5 फरवरी, 1991 को राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम लिमिटेड द्वारा की गयी थी जोकि फीचर फिल्म ''गांधी' पर 5 प्रतिशत लाभ द्वारा प्राप्त निधियों के साथ एक लोक परमार्थ न्यास के रूप में पंजीकृत है। यह न्यास वयोवृद्ध जरूरतमंद सिने कलाकारों को वित्तीय सहायता प्रदान करता है। इस कोष से अन्य चीजों के साथ-साथ जरूरतमंद कलाकारों को 750 रु. प्रतिमाह की दर से पेंशन का भुगतान किया जाता है और प्रत्येक आवेदक को अधिकतम 10,000 रुपये तक की चिकित्सा सहायता प्रदान की जाती है। तुलनात्मक तस्वीर प्रस्तुत करने के लिए आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) वर्ष 2004-2005 के दौरान अभी तक संवितरित राशि 48 लाख रुपये है।

(ग) इस समय न्यास सिने कलाकारों के लिए पेंशन और अन्य वित्तीय सहायता को बढ़ाने की स्थिति में नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

जैव-ईंधन संबंधी राष्ट्रीय नीति

1272. श्री अजीत जोगी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जैव-ईंधन के संबंध में एक राष्ट्रीय नीति बनाने का है;

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

(ग) इन नीति कि कब तक बनाए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) वर्ष 2001 में पेट्रोल में 5% ऐथेनाल मिश्रण पर प्रायोगिक परियोजनाओं की सफलता के बाद, सरकार ने अधिसूचित चीनी उत्पादक राज्यों/ निकटवर्ती राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में 5% एथेनाल मिश्रित पेट्रोल कार्यक्रम शुरू किया है। दिनांक 27.10.2004 से कार्यक्रम के प्राचलों के अनुसार, यदि कार्यक्रम के लिए दिए जा रहे एथेनाल का मूल्य, वैकल्पिक प्रयोगों के लिए एथेनाल के मूल्य के समतुल्य है, और अधिसूचित स्थलों पर दिए जा रहे पेट्रोल के मूल्य के समतुल्य है, और यदि ऐसे मूल्यों पर ऐथेनाल की आपूर्ति बनाए रखी जा सकती है, तो अधिसूचित क्षेत्रों में 5% एथेनाल मिश्रित पेट्रोल की आपूर्ति अनिवार्य है।

बायो-डीजल को प्रोन्नत करने के लिए, योजना आयोग ने एक समिति का गठन किया था जिसमें जटरोफा करकास की खेती पर विशेष ध्यान देने के साथ बायो डीजल पर राष्ट्रीय मिशन की शुरूआत की सिफारिश की थी। ग्रामीण विकास मंत्रालय ने बायो डीजल पर राष्ट्रीय मिशन के लिए नोडल मंत्रालय की स्थापना की है और इस मंत्रालय को ऊर्जा और अनुसंधान संस्थान (टीईआरआई) द्वारा हाल ही में तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत हुई है।

[अनुवाद]

नए चैनलों का आरम्भ करना

1273. श्री राजेश वर्मा: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में नए टी.वी. चैनलों को आरम्भ करने संबंधी प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) सरकार के पास मंजूरी करने हेतु लंबित पड़े प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और इसका क्या कारण है;

(घ) इन प्रस्तावों को कब तक मंजूरी दिए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) अभी तक की स्थिति के अनुसार भारत से टी वी चैनलों को अपलिंक करने की अनुमति देने के लिए 8 नए प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है; कंपनियों के नाम निम्नानुसार हैं:-

(1) एंकाकर टेलीविजन प्रा. लि.

(2) लोक प्रकाशन लि.

(3) हमारा समय अटी वी न्यूज नेटवर्क लि.

(4) बेनेट, कोलमैन एंड कंपनी लि.

(5) मीडिया कंटेंट एंड कम्युनिकेशंस सर्विसेज (इंडिया) प्रा.लि.

(6) जे.एस. मीडिया प्रा.लि.

(7) पॉजिटिव टी.वी. प्रा. लि.

(8) कलकत्ता टेलीविजन नेटवर्क लि.

(ग) ये सभी मामले संवीक्षा, के विभिन्न चरणों पर हैं और इस प्रक्रिया में विलंब देखने में नहीं आया है।

(घ) कोई समय-सीमा निर्दिष्ट नहीं की जा सकती है।

संयुक्त अभ्यास

1274. श्री जी. वी. हर्ष कुमार: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और इजरायल ने रक्षा क्षेत्र में संयुक्त रूप से विशेष बलों का अभ्यास करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) गत एक वर्ष के दौरान और आज की तिथि तक विदेशी बलों के साथ सशस्त्र बलों के बल-वार कितने संयुक्त अभ्यास आयोजित किए गए;

(घ) इस पर कितना व्यय हुआ; और

(ङ) इससे क्या लाभ प्राप्त हुए?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारत और इजरायल ने विशेष बलों का कोई संयुक्त रक्षा अभ्यास करने का निर्णय नहीं लिया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) पिछले एक वर्ष में, आज तक, विदेशी बलों के साथ आयोजित सशस्त्र बलों के संयुक्त अभयासों की संख्या, बल-वार निम्नानुसार है:-

सेना	-	दो
नौसेना	-	दस
वायुसेना	-	तीन

(घ) संयुक्त अभ्यासों के संबंध में हुए व्यय को सशस्त्र बलों के लिए आबंटित वार्षिक बजट से पूरा किया गया।

(ङ) संयुक्त अभ्यासों से, सद्भावना और आपसी समझ को बढ़ाने के अलावा, सशस्त्र बलों को हमारे सामरिक महत्व वाले क्षेत्रों में सैन्य संक्रियाएं करने के लिए पद्धतियों के अभ्यास में मदद मिलती है।

वारंगल में स्मारकों का जीर्णोद्धार एवं परिरक्षण

1275. श्री बी. विनोद कुमार: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार ने आंध्र प्रदेश के वारंगल जिले में और इसके आस-पास स्थित वारंगल किला, हजार स्तंभों वाले मंदिर एवं रामप्पा मंदिर इत्यादि जैसे स्मारकों के जीर्णोद्धार और उनके परिक्षण हेतु कोई कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और अब तक इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है; और

(ग) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान इस प्रयोजन हेतु कुल कितनी धनराशि आबंटित और खर्च की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, हां। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने पिछले तीन वर्षों के दौरान आंध्र प्रदेश के वारंगल जिला में वारंगल किला, हजार स्तम्भों वाले मंदिर, रामप्पा मंदिर के संरक्षण कार्य और साथ ही रामप्पा मंदिर के पर्यावरण के विकास संबंधी कार्य किए हैं।

(ख) सामान्य रखरखाव कार्यकलापों के अलावा, संरक्षण कार्यों में निम्नलिखित शामिल हैं:

(1) वारंगल किला, वारंगल

वारंगल किला के अन्दर कुशमहल की लुप्त छत का, मूल शैली का अनुकरण करके, पुनरूद्धार किया गया। जहां-तहां बिखरे पड़े उपलब्ध वास्तुशिल्पगत टुकड़ों का प्रयोग करके नन्दी मंडप का निर्माण किया गया। बिखरी मूर्तियों को खुली दीर्घा में भली-भांति प्रदर्शित किया गया।

अनेक संरचनाओं और वास्तुशिल्पी टुकड़ों को ऊपर पड़े मलवा को हटाने के बाद निकाला गया।

(2) हजार स्तम्भ वाला मन्दिर—मन्दिर की दीवारों का दाब पिलाई कर मजबूत किया गया। डांवाडोल प्रदक्षिणा पद को पुन: स्थापित किया गय। दक्षिणी द्वार मण्डप की आवश्यक मरम्मतें की गई। रूद्रेश्वर मंदिर के कल्याण मण्डप का मरम्मत कार्य चल रहा है।

(3) रामप्पा मन्दिर-मन्दिर के संरक्षित क्षेत्र में समुचित बाड़ लगाई गई, सौर प्रकाश की व्यवस्था की गई, संकेत पट्ट में सुधार किया गया और पीने के पानी की सुविधा मुहैया कराई गई।

मन्दिर के आस-पास उद्यान का नवीकरण और पुनर्विन्यास कार्य प्रगति पर है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों के लिए आबंटित/खर्च की गई धनराशि निम्न प्रकार है:

वर्ष	आबंटन/व्यय (रुपए में)
2001-02	16,99,396
2002-03	35,79,287
2003-04	17,78,797

प्राकृतिक गैस की खोज और उत्पादन

1276. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कुछ नए ब्लाकों में प्राकृतिक गैस की खोज और उत्पादन हेतु गैर-सरकारी पक्षों को आमंत्रित करने का है;

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

(ग) इस प्रयोजन हेतु गैर-सरकारी पक्षों को कितने ब्लाकों की पेशकश किए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) उन ब्लाकों में से प्रत्येक से उपलब्ध कराए जाने वाले और प्राकृतिक गैस की अनुमानित मात्रा कितनी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी, हां। नई अन्वेषण लाइसेंस नीति के पांचवें दौर (एन ई एल पी-5) के तहत सरकार ने 20 ब्लाकों अर्थात 12 जमीनी, 2 उथले जल तथा 6 गहन जल ब्लाकों में तेल और गैस अन्वेषण के लिए बोली प्रस्ताव आमंत्रित किए हैं। एन ई एल पी वैश्विक प्रतिस्पर्द्धी बोली प्रस्तावों द्वारा अन्वेषण रकबे प्रदान करने के लिए निजी (विदेशी और भारतीय सहित) कंपनियों के साथ साथ सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के लिए एक समान कार्य अवसर उपलब्ध कराती है।

(घ) चूंकि, ये अन्वेषण ब्लाक हैं, उक्त ब्लाकों में हाइड्रोकार्बन संभाव्यता का निर्धारण केवल अन्वेषण द्वारा की गई खोजों के बाद ही किया जा सकता है।

पश्चिम बंगाल में तेल और गैस की खोज

1277. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल में तेल के खोज की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या सरकार पश्चिम बंगाल में तेल और गैस की खोज करने हेतु कुछ ब्लाकों की पेशकश करने पर सक्रियता से विचार कर रही है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी), पश्चिम बंगाल राज्य में एक जमनी नामांकन पेट्रोलियम अन्वेषण लाइसेंस (पी ई एल) ब्लाक कोंटई की धारक है। 2003-04 के दौरान ओ एन जी सी ने उक्त ब्लाक में एक अन्वेषण कूप गोंविदपुर-1 का वेधन किया है जिसमें गैस के हल्के संकेत मिले हैं। वर्तमान में 3-डी भूकंपीय आंकड़ों का अर्जन प्रगति पर है।

एक और अन्वेषण ब्लाक डब्ल्यू बी-ओ एन एन-2000/1 नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन ई एल पी) के दूसरे दौर के तहत ओ एन जी सी और इंडियन आयल कारपोरेशन लि. (आई ओ सी) के एक परिसंघ को प्रदान किया गया था। परिसंघ द्वारा उक्त ब्लाक का परित्याग 27.9.2003 को अन्वेषण चरण-I अर्थात 100 लाईन किलोमीटर (एल के एम) भूकंपीय आंकड़ों का अर्जन, संसाधन और निर्वाचन के बाद कर दिया गया था।

यह भी नोट किया जाए कि उत्तर-पूर्व तट क्षेत्र में 3 उथले जल तथा 2 गहरे जल ब्लाकों का अन्वेषण कार्य किया गया है, जिनका कुछ भाग पश्चिम बंगाल अपतट में आता है। अन्वेषी कूप उत्तर पूर्व तट क्षेत्र में खोदे गए हैं। इसके अलावा, उत्तर पूर्व तट क्षेत्र में रिलांयस इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा ब्लाक एन ई सी - ओ एस एन-97/2 में चार खोजें की गई हैं, और इनका मूल्यांकन किया जा रहा है।

(ख) और (ग) पश्चिम बंगाल राज्य में एन ई एल पी के पांचवें दौर के तहत कोई अन्वेषण ब्लाक प्रस्तावाधीन नहीं है। तथापि, मौजूदा अन्वेषण कार्य का पुनरीक्षण किया जाएगा और पुनरीक्षण/विश्लेषण के परिणामों के आधार पर पश्चिम बंगाल में भी अन्वेषण ब्लाकों का निर्धारण किया जा सकता है।

[हिन्दी]

प्राचीन भाषाएं

1278. श्री बापू हरी चौरः
श्री पी. मोहनः

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) देश भर में विशेषकर महाराष्ट्र में सरकारी अभिलेखों के अनुसार बोली जाने वाली भाषाएं कितनी हैं;

(ख) किसी भाषा को क्लासिकल भाषा घोषित करने हेतु यूनेस्को द्वारा अपनाए गए मानदण्ड क्या है;

(ग) क्या ''सेफगार्डिंग द वर्ल्डस् इंटैजिबल हेरिटेज'' के संबंध में यूनेस्को की बैठक की पूर्वसंध्या पर यह उद्घाटित किया गया था कि 80 प्रतिशत भारतीय भाषाओं का भविष्य अनिश्चित है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार कतिपय प्राचीन भाषाओं को क्लासिकल भाषा घोषित करने का है;

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

(छ) देश में कम बोली जाने वाली भारतीय भाषाओं को बचाने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) नवीनतम जनगणना में दी गई सूचना के अनुसार महाराष्ट्र में 72 भाषाएं बोली जाती है।

(ख) सूचना के अनुसार, यूनेस्को द्वारा किसी भी भाषा को क्लासिकल भाषा घोषित नहीं किया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) सरकार द्वारा तमिल को पहले ही भारत की क्लासिकल भाषा घोषित कर दिया गया है। इस उद्देश्य के लिए, सरकार द्वारा गठित भाषा विज्ञान विशेषज्ञों की समिति क्लासिकल भाषाओं हेतु किए गए दावों पर विचार करेगी।

(छ) कम बोली जाने वाली भाषाओं की मौखिक परंपराओं का संरक्षण किया जाएगा।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइंस को हुआ घाटा

1279. श्री आनंदराव विठोबा अडसूलः क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या वित्तीय वर्ष 2004-05 की प्रथम छमाही में इंडियन एयरलाइंस को करोड़ों रुपए का घाटा हुआ है;

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

(ग) इंडियन एयरलाइंस को लाभप्रद बनाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इंडियन एयरलांइस को वित्त वर्ष 2004-05 के पूर्वार्द्ध (अप्रैल-सितम्बर, 2004) में लगभग 66.40 करोड़ रुपए की हानि हुई है। यह हानि पिछले वर्ष 2003-04 की इसी अवधि के दौरान हुई 103.50 करोड़ रुपए की हानि की तुलना में काफी कम है।

(ख) वर्ष 2004-05 की पहली छमाही के दौरान 66.40 करोड़ रुपए की हानि मुख्य रूप से वर्ष के दौरान एटीएफ की कीमतों में अधिक भारी वृद्धि हो जाने के कारण हुई है। मार्च 2004 में लागू एटीएफ की कीमत 21,530/- रुपए प्रति किलोलीटर की तुलना में सितम्बर, 2004 में एटीएफ की घरेलू कीमत बढ़कर 29,800/- रुपए प्रति किलोलीटर तक पहुंच गई।

(ग) इंडियन एयरलाइंस को विभिन्न आर्थिक उपाय करने हेतु प्रोत्साहित किया गया है तथा अपनी वित्तीय स्थिति को सुधारने के लिए यह समय-समय पर निरन्तर अपनी रणनीतियां तैयार करती है।

[हिन्दी]

विदेशी कंपनियों को तेल की खोज करने हेतु अनुमति प्रदान करना

1280. **प्रो. महादेवराव शिवनकर:**
श्रीमती अनुराधा चौधरी:
श्री मो. ताहिर:

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

(क) क्या सरकार ने राजस्थान में तेल के नए भण्डारों की खोज करने हेतु तेल की खोज करने वाली विदेशी कंपनियों को अनुमति दी है;

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

(ग) इन नए क्षेत्रों से कब तक तेल का निष्कर्षण किए जाने की संभावना है;

(घ) राजस्थान के ऐसे और क्षेत्रों की संख्या कितनी है जहां से तेल की खोज शुरू किए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या इन क्षेत्रों में तेल की खोज के पश्चात तेल के आयात में कमी आने की संभावना है तथा इसके परिणामस्वरूप तेल के आयात में अनुमानित कमी की प्रतिशतता कितनी है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, हां। भारत सरकार ने राजस्थान राज्य सहित देश में तेल और गैस का अन्वेषण करने के लिए विदेशी कंपनियों को आमंत्रित किया है। ऐसा नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन ई एल पी) के तहत विभिन्न अन्वेषण बोली दौरों और एन ई एल पी पूर्व दौरों के माध्यम से किया गया है।

अब तक राजस्थान राज्य में तीन अन्वेषण ब्लाकों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं पर एन ई एल पी पूर्व दौरों के तहत विदेशी कंपनियों के साथ हस्ताक्षर किए गए हैं। तेल की खोज मैसर्स कैर्न एनर्जी इंडिया (पी टी वाई) लिमिटेड द्वारा अन्वेषण के तहत एक ब्लाक आर जे-ओ एन-90/1 में की गई है। दो अन्वेषण ब्लाक (आर जे-ओ एन-90/4 और आर जे-ओ एन-90/5) क्रमश: अन्वेषण चरण-I और III के बाद त्याग दिए गए हैं जहां पोलैण्ड की तेल और गैस कंपनी एक भारतीय कंपनी मैसर्स एस्सार आयल लि. के साथ कार्य कर रही थी।

(ग) ब्लाक आर जे-ओ एन-90/1 में चार तेल खोजें 15 अक्टूबर, 2004 को वाणिज्यिक घोषित की गई हैं। पी एस सी के अनुसार इन खोजों के लिए विकास योजना वाणिज्यिकता की घोषणा के 200 दिनों के भीतर प्रचालन द्वारा भेजी जानी है। ब्लाक में अन्य चार खोजों का निर्धारण किया जा रहा है। वाणिज्यिक तेल उत्पादन के आरम्भ होने का समय प्रचालक द्वारा वाणिज्यिक खोजों की विकास योजना की तैयारी और प्रबंधन समिति द्वारा इसके अनुमोदन और कार्यान्वयन पर निर्भर करेगा।

(घ) जहां तक उत्पादन हिस्सेदारी व्यवस्था का संबंध है, राजस्थान में चार और अनवेषण ब्लाकों का अन्वेषण किया जा रहा है जिनमें से एक ब्लाक भारतीय निजी कंपनी के पास है जबकि तीन ब्लाक आयल इंडिया लिमिटेड और आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड के पास हैं। इसके अलावा ओ एन जी सी, उसे जैसलमेर बेसिन में आने वाले नामांकन आधार पर दिए गए दो ब्लाकों में हाइड्रोकार्बन अन्वेषण भी कर रही है। राजस्थान में तीन और अन्वेषण ब्लाक एन ई एल पी के पांचवें दौर के अंतर्गत प्रस्ताव के अधीन है जिसके लिए बोलियां भेजने की अंतिम तारीख 31.5.2005 है।

(ङ) और (च) जी, जां। तेल का आयात ब्लाक में खोजों के विकास से उत्पादन की मात्रा तक कम हो जाएगा जिसके लिए विकास योजना को तैयार किया जा रहा है।

[अनुवाद]

मालभाड़े से राजस्व

1281. **श्री इकबाल अहमद सरडगी:** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निर्यात हेतु लौह अयस्क के अधिक प्रचालन से रेलवे के राजस्व में अत्यधिक वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004 के दौरान रेलवे में माल-भाड़े से अर्जित राजस्व में किस सीमा तक वृद्धि हुई है; और

(ग) यदि हां, तो 2004 के दौरान रेलवे माल भाड़े की उपलब्धियां क्या हैं?

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

(ख) लौह अयस्क के निर्यात से माल यातायात राजस्व आमदनी में अप्रैल 2004 से जनवरी 2005 की अवधि के दौरान पिछले वर्ष की समान अवधि के आंकड़ों की तुलना में 54.50% की वृद्धि हुई है। कुल माल आमदनी में लौह अयस्क निर्यात आमदनी का हिस्सा 4.78% है.

(ग) रेलवे ने लक्ष्य की तुलना में अपनी माल लदान राजस्व आमदनी में 2.58% की वृद्धि हासिल की है।

ओ.एन.जी.सी. द्वारा विपणन कंपनियों का भुगतान

1282. श्री डी. विट्टल राव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि ओ.एन.जी.सी. ने तेल विपणन कंपनियों को उनकी रसोई गैस और केरोसीन की कम रिकवरी की क्षतिपूर्ति के लिए 1332 करोड़ रुपये की अदायगी की है जैसा कि दिनांक 1 फरवरी, 2005 के ''द हिन्दू'' में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, हां। तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) को, घरेलू एल पी जी और पी डी एस मिट्टी तेल पर उनकी कम वसूलियों में हिस्सेदारी करने के लिए ओ.एन.जी.सी. ने वर्ष 2004-05 की तीसरी तिमाही के दौरान कच्चे तेल, एल पी जी और मिट्टी तेल पर 1,332 करोड़ रुपए की मूल्य छूट दी है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र हेतु विशेष पैकेज का क्रियान्वयन

1283. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष पैकेज को क्रियान्वित करने में अपनाई जा रही नीतियों के विरुद्ध पूर्वोत्तर फिल्म एवं टी.वी. निर्माता और निर्देशक संघ से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, हां। पूर्वोत्तर टी.वी. निर्माता एवं निर्देशक संघ से प्राप्त अभ्यावेदन में दूरदर्शन हेतु कार्यक्रमों की कमीशनिंग में पूर्वोत्तर क्षेत्र के निर्माताओं के साथ विशेष बर्ताव करने की मांग की है।

(ग) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि कार्यक्रम निर्माण केन्द्र, गुवाहाटी द्वारा इस प्रयोजनार्थ जारी नोटिस में निर्धारित शर्तों के अनुसार आवेदनों पर विचार किया जाएगा। तथापि, सरकार पूर्वोत्तर टी.वी. निर्माता एवं निर्देशक संघ से प्राप्त सुझावों पर ध्यान दे रही है।

तेल के कुओं की खुदाई हेतु धनराशि

1284. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ एन जी सी ने वर्ष 2004-05 में तेल के कुओं की खुदाई संबंधी निधि में 20% की कटौती कर दी है;

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

(ग) तेल की खोज में वृद्धि करने और देश को तेल और गैस के मामले में आत्म-निर्भर बनाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है/किए जाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, नहीं। संशोधित बजट अनुमानों के अनुसार, आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) ने वर्ष 2004-05 में अन्वेषी वेधन के लिए 2496 करोड़ रुपए की बजटीय व्यवस्था है, जो वित्तीय वर्ष 2003-04 के दौरान प्रोद्भूत 1690 करोड़ रुपए के वास्तविक रूप से 47.69% अधिक है।

(ग) देश में तेल और गैस के वर्तमान उत्पादन के चलते, निकट-भविष्य में आत्मनिर्भरता परिकल्पित नहीं है। तथापि, तेल और प्राकृतिक गैस की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

(1) वर्धित तेल निकासी (ई ओ आर)/उन्नत तेल निकासी (आई ओ आर) योजनाओं के क्रियान्वयन द्वारा मौजूदा बड़े क्षेत्रों से निकासी घटक सुधारने के लिए विशेष रूप से आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओ एन जी सी) ने 10,000 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश पर, इस प्रयोजन से 15 क्षेत्रों को अपने हाथ में लिया है, जो इन क्षेत्रों से तेल उत्पादन तेज करने में भी मदद करेगा।

(2) एन ई एल पी के प्रथम चार दौरों के तहत नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन ई एल पी) द्वारा अन्वेषण प्रयासों में वृद्धि करने हेतु 90 ब्लाकों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं (पी एस सी) पर हस्ताक्षर किए गए हैं, पांचवां दौर चल रहा है।

(3) नए क्षेत्रों, विशेष रूप से गहरे जल तथा कठिन सीमान्त क्षेत्रों में अन्वेषण करना तथा पहले से उत्पादनरत क्षेत्रों में और गहराई तक खोज करना।

(4) खोजे गए क्षेत्रों का तेजी से विकास करना तथा उत्पादनरत क्षेत्रों में भूकंपीय सर्वेक्षणों, वर्क ओवर, उत्प्रेरण प्रचालन कार्य, कूपों आदि के वेधन के लिए नई प्रौद्यागिकियों का प्रयोग करना।

(5) विदेश में रकबे अर्जित करना।

(6) हाइड्रोकार्बन जैसे कोल बेड मिथेन के वैकल्पित स्रोतों का अन्वेषण करना। आज तक कोल बैड मिथेन के लिए 16 उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

(7) गैस हाइड्रेट तथा भूमिगत कोयला गैसीकरण जैसे वैकल्पिक संसाधनों का दोहन करना।

कूच बिहार में ऑल इण्डिया रेडियो स्टेशन

1285. श्री हितेन बर्मन: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कूच बिहार स्थित आल इण्डिया रेडियो उप-स्टेशन कई वर्षों से कार्य नहीं कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार उक्त उप-स्टेशन पुन: आरम्भ करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक पुन: आरम्भ किये जाने की सम्भावना है;

(ङ) क्या सरकार ने इस उप-स्टेशन के विकास के लिए कोई विशेष धनराशि आबंटित की है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) इस समय कूच बिहार में कोई रेडियो केन्द्र नहीं है।

(ख) से (च) प्रश्न नहीं उठते।

गुजरात में रेडियो स्टेशनों का प्रोन्नयन

1286. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को गुजरात सरकार से राज्य के विशेषत: राजकोट और जूनागढ़ जिला रेडियो स्टेशनों के प्रोन्नयन के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या राज्य के कुछ एल.पी.टी. कर्मचारियों की कमी की वजह से सुचारू रूप से कार्य नहीं कर रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है/ किए जाने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि गुजरात सरकार से ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

फ्रिक्वेंट ट्रेवलर स्कीम

1287. श्री कीर्ति वर्धन सिंह:
श्री मोहन रावले:
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:

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

(क) क्या रेलवे द्वारा 'फ्रिक्वेंट ट्रेवलर स्कीम' को क्रियान्वित किया जा रहा है;

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

(ग) यह योजना कब से प्रचालन में है; और

(घ) क्या सरकार का विचार विमानन कंपनियों द्वारा अपनाई गई योजना की तरह सभी रेलगाड़ियों को वातानुकूलित सुविधा वाली टिकटों की नीलामी बिक्री करने का है

(ङ) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है और वातानुकूलित में बारम्बार यात्रा करने वाले यात्रियों से कितना राजस्व प्राप्त होने का अनुमान है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) बार बार यात्रा करने वाले रेल यात्रियों को, जो इस योजना के लिए पंजीकरण कराते हैं, को उनकी यात्रा की बारम्बारता के आधार पर अंक प्रदान किए जाएंगे। संचित अंकों का उचित रूप से लाभ दिया जाएगा। यह योजना प्रथम वाता., 2 वाता. और वाता. कुर्सी यान श्रेणियों के लिए लागू होगी।

(ग) इस योजना को चालू वर्ष में सभी गाड़ियों में शुरू किए जाने की आशा है।

(घ) फिलहाल ऐसी किसी योजना को अनुमोदित नही किया गया है।

(ङ) फ्रिक्वेंट ट्रेवलर्स स्कीम से होने वाले लाभों को आकलित नहीं किया गया है।

उत्तर प्रदेश स्थित गैस एजेंसियां

1288. **श्री मुनव्वर हसन:**
श्री राजेश वर्मा:

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

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश में आबंटित गैस एजेंसियों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार उत्तर प्रदेश के ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में और अधिक गैस एजेंसियां खोलने पर विचार कर रही हैं;

(ग) यदि हां, तो ये एजेन्सियां किन-किन स्थलों पर खोली जाएंगी; और

(घ) ये गैस एजेंसियां कब तक खोले जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों द्वारा उत्तर प्रदेश में आबंटित एल.पी.जी. डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की कुल संख्या निम्नानुसार है:

वर्ष	उत्तर प्रदेश में आबंटित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की संख्या
2001-02	210
2002-03	65
2003-04	58

(ख) से (घ) सरकार ने तेल विपणन कंपनियों को अपनी वाणिज्यिक परिस्थितियों के अनुसार एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना करने के लिए स्वतंत्रता दे दी है। तथापि, एक नीतिगत मामले के रूप में, सरकार ने तेल विपणन कंपनियों को यह निदेश दिया है कि वे नई एल पी जी डिस्ट्रब्यूटरशिपें खोलने के लिए अर्ध शहरी/ग्रामीण क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित करें। एल पी जी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों को चालू किया जाना व्यवहार्य स्थानों की पहचान, विज्ञापन जारी किए जाने, साक्षात्कार लिए जाने, गोदाम, शोरूम आदि के लिए भूमि लेने हेतु उम्मीदवार की योग्यता जैसे विभिन्न घटकों पर निर्भर करता है।

जर्जर माल गोदामों और भाड़ा टर्मिनलों का पुनर्विकास

1289. **श्री रायापति सांबासिवा राव:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी क्षेत्र के साथ मिलकर जर्जर मालगोदामों और भाड़ा टर्मिनलों के पुनर्विकास की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रस्ताव में निजी क्षेत्र के साथ राजस्व हिस्सेदारी आधार पर विकास क्रियाकलाप और मरम्मत के लिए क्षतिग्रस्त सम्पति को दीर्घकालिक पट्टे पर सौंपना भी शामिल है;

(ग) यदि हां, तो क्या रेल मंत्रालय ने ऐसे प्रस्ताव को विभिन्न उद्यमियों की राय जानने हेतु उन्हें परिचालित किया है; और

(घ) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। वर्तमान में ऐसी कोई योजना नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता

1290. **श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मंत्रालय द्वारा 'सेमिनार' और 'भवन निर्माण' योजनाओं के अन्तर्गत गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए किन मानदण्डों/अनुदेशों का अनुपालन किया जा रहा है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान आज की तिथि तक इन योजनाओं के अन्तर्गत विभिन्न गैर-सरकारी संगठनों से प्राप्त प्रस्तावों की संख्या कितनी है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं के अन्तर्गत कितनी गैर-सरकारी संगठनों का चयन किया गया और वित्तीय सहयता प्रदान की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) संयुक्त सचिव संस्कृति मंत्रालय की अध्यक्षता में विशेषज्ञों की समिति द्वारा प्रत्येक प्रस्ताव की उसके गुणावगुण के आधार पर जांच की जाती है। गैर-सरकारी संगठनों का चयन संगत स्कीमों में निर्धारित मानदण्डों/मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार समिति द्वारा किया जाता है।

सेमिनार अनुदान: इस स्कीम में सांस्कृतिक कार्यकलापों तथा भारतीय परंपराओं को दर्शन आदि से यथासंबंधित भारतीय संस्कृति के विभिन्न पहलुओं में शोध कार्य में कार्यरत स्वैच्छिक संगठन आते है। ऐसे संगठनों का स्वरूप अखिल भारतीय स्तर या राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त का होना चाहिए और ये संगठन सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम (1860 का XXI) के तहत पंजीकृत होने चाहिए और कम से कम तीन वर्ष तक इस क्षेत्र में कार्य रहे होने चाहिए। उक्त उल्लिखित ऐसे संगठन या संस्थानों का एक समुचित रूप से गठित प्रबंधन निकाय होना चाहिए और यह वित्तीय दृष्टि से सुदृढ़ होना चाहिए। वित्तीय सहायता महत्वपूर्ण सांस्कृतिक मामलों के संबंध में सम्मेलन, सेमीनार तथा संगोष्ठी आयोजित करने तथा सर्वेक्षण प्रायोगिक परियोजना आदि के संचालन जैसे विकासात्मक कार्यकलापों पर व्यय को पूरा करने के लिए दी जाती है।

भवन निर्माण: इस स्कीम के तहत अनुदान कम से कम दो वर्ष से सोसाइटी पंजीकरण अधिनियम (1860 का XXI) के अंतर्गत पंजीकृत तथा कम से कम पांच वर्षों से संस्कृति के संवर्धन के कार्य में कार्यरत सांस्कृतिक संगठनों को भवन निर्माण के लिए दी जाती है। उक्त संगठनों की क्षेत्रीय पहचान होनी चाहिए और व्यय संबंधित राज्य सरकार द्वारा विधिवत् रूप से संस्तुत होने चाहिएं।

(ख) और (ग) विवरण संलग्न हैं।

विवरण

सेमीनार अनुदान

वर्ष	प्राप्त प्रस्तावों की संख्या	चुने गए गैर-सरकारी संगठनों की संख्या	प्रदान की गई वित्तीय सहायता
2002-2003	394	72	45,29,000/- रु.
2003-2004	264	71	69,99,859/- रु.
2004-2005 (अब तक)	593	192	83,66,790/- रु.

भवन अनुदान

वर्ष	प्राप्त प्रस्तावों की संख्या	चुने गए गैर-सरकारी संगठनों की संख्या	प्रदान की गई वित्तीय सहायता
2002-2003	393	94	2,35,00,000/- रु.
2003-2004	472	106	2,,63,00,000/- रु.
2004-2005 (अब तक)	777	224	5,57,14,441/- रु.

कोयले के रैकों का मार्ग परिवर्तन

1291. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री वाडिगा रामकृष्णा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे में कोयले के रैकों के मार्ग परिवर्तन और सुपरसेसनल रेलवे रसीद (एसएसआर) जारी न करना आम बात है;

(ख) यदि हां, तो गत वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान विभिन्न लदान बिन्दुओं पर कोयले के रैकों के मार्ग परिवर्तन के मामलों की संख्या कितनी है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान एसएसआर जारी न करने की वजह से बकाया भाड़े का ब्यौरा क्या है;

(घ) ऐसी खामियों के लिए उत्तरदायी पाए गए अधिकारियों के विरुद्ध रेलवे ने क्या कार्यवाही की है; और

(ङ) भविष्य में ऐसी खामियों की पुनरावृति को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। अत्यंत आपवादित मामलों जैसे दुर्घटनाएं, दरारों, नागरिक हुल्लड़ अथवा टर्मिनलों की भारी तंगी अथवा ऐसे मामले जहां कोयले की अनुपलब्धता के कारण थर्मल पावर हाउस बंद होने का सामना कर रहे हैं, को छोड़कर कोयले के रैकों के मार्ग परिवर्तन पर प्रतिबंध लगा दिया गया है। बहरहाल, ऐसे आपवादिक मामलों में भी मार्ग परिवर्तन के लिए एक विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित की गई है।

(ख) पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे पर विगत 3 वर्षों के दौरान डाइवरट किए गए कोयले के रैकों की संख्या इस प्रकार है:

(रेकों में)

वर्ष	पूर्व रेल	द.पू.रेल
2001-02	271	854
2002-03	257	577
2003-04	138	28

(ग) पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलों पर उनकी अपनी रेलों पर उनके द्वारा किए गए कोयले के रैकों के डायवर्जन के कारण कोई काया माल भाड़ा नहीं है।

(घ) चूंकि कोयले के रैकों का डायवर्जन आपातकालीन परिस्थितियों में तथा पावर प्लांट के पास कोयले की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए किया जाता है ऐसे डायवर्जनों के लिए किसी भी पदाधिकारी को जिम्मेदार नहीं ठहराया गया है।

(ङ) कोयले के रेकों के डायवर्जन को कम करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को ये अनुदेश जारी किए गए हैं कि एक राज्य बिजली बोर्ड से दूसरे राज्य बिजली बोर्ड अथवा पावर निगम में कोयले के रेकों का डायवर्जन मैच सुपुर्दगी के उद्देश्य को छोड़कर, क्षेत्रीय रेल स्तर पर अनुमय नहीं है। यहां तक कि मैच सुपुर्दगी का आदेश देते समय इस बात का ध्यान रखा जाना होता है कि यथासंभव उसी ग्रेड के कोयले की मैच सुपुर्दगी हो। मैच सुपुर्दगी के अलावा एक एस ई बी से अन्य एस ई बी अथवा पावर निगम में कोई डायवर्जन आपवादिक मामलों को छोड़कर केवल रेलवे बोर्ड की अनुमति से किया जाएगा।

[हिन्दी]

उपग्रह रेडियो सेवा

1292. **डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय:**
श्री संतोष गंगवार:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार उपग्रह रेडियो सेवा के लिए नीति तैयार करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) से कोई सुझाव प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) ने उपग्रह रेडियो सेवा से संबंधित मुद्दों पर स्टेकहोल्डरों की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए दिनांक 29.12.2004 को एक परामर्श पत्र जारी किया था। इस मामले में ट्राई ने अभी तक अपनी अंतिम सिफारिशें/सुझाव प्रस्तुत नहीं किए हैं।

अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति

1293. **श्री संजय धोत्रे:**
श्री प्रदीप गांधी:
श्री चन्द्रभान सिंह:

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

(क) क्या सरकार का विचार नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति को संशोधित करने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) भारत सरकार ने नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन ई एल पी) को 1997 में अनुमोदित किया और यह 1999 से प्रभावी हुई, तब से अन्वेषण लाइसेंस अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली पद्धति के माध्यम से प्रदान किए जा रहे हैं तथा राष्ट्रीय तेल कंपनियों को पेट्रोलियम अन्वेषण लाइसेंस प्राप्त करने के लिए भारतीय और विदेशी कंपनियों के साथ प्रतिस्पर्द्धा करनी होती है। अब तक एन ई एल पी के तहत बोली के चार चक्र पूरे कर लिए गए हैं। जहां एन ई एल पी के तहत समग्र राजकोषीय और संविदात्मक शर्तें कमोबेश वही रही हैं वहीं अनुगामी दौरों के लिए सुधारों का सुझाव देने और उन्हें शामिल करने के लिए प्रत्येक दौर के अंत में सभी हिस्साधारकों के साथ परामर्शों का आयोजन किया जाता है। वही प्रक्रिया एन ई एल पी के पांचवें दौर के लिए अपनाई गई जिसकी घोषणा 4 जनवरी, 2005 को की गई थी। पांचवें दौर में कुछ ऐसी नई विशेषताएं भी हैं जो पहले के दौरों में सुधार करती हैं। वे मुख्य विशेषताएं जो पिछलें दौरों से अलग हैं, संलग्न विवरण में दी गई हैं।

विवरण

(1) सभी भूवैज्ञानिक आंकड़े इंटरनेट के माध्यम से आनलाइन उपलब्ध कराए गए हैं ताकि कंपनियां अपने स्थान पर और अपनी सुविधा से आंकड़ों का अवलोकन कर सकें।

(2) साफ्टवेयर से सुसजित वर्क स्टेशन लंदन, ह्यूस्टन, कैलगरी और दुबई में आंकड़ा केन्द्रों पर उपलब्ध कराए गए हैं। इससे कंपनियों आंकड़ा केन्द्र पर ही आंकड़ों का विश्लेषण और निर्वाचन कर सकेंगी।

(3) कंपनियों के लिए विपणन स्थाईत्व उपलब्ध कराने के लिए सरकार, पहले के दौरों की भांति प्रत्येक वर्ष किए जाने वाले ऐसे विकल्प की बजाए, 5 वर्ष के एक ब्लाक के लिए नकद और वस्तुरूप में प्राकृतिक गैस का अपनार लाभ हिस्सा प्राप्त करने के विकल्प का उपयोग करेगी।

(4) आंकड़ा पैकेज और सूचना डाकिट रियायती मूल्य पर खरीदे जा सकते हैं।

(5) छोटे और मंझोले निवेशकों को प्रोत्साहित करने के लिए 500 मिलियन अमरीकी डालर अथवा अधिक की नेटवर्थ की कंपनियों से जमीनी और उथले जल वाले ब्लाकों के संबंध में न्यूनतम कार्य कार्यक्रम प्रतिबद्धता के लिए कोई बैंक गारंटी देने के मांग नहीं की जाएगी। पहले के दौर में यह न्यूनतम मूल्य 1000 मिलियन अमरीकी डालर था।

(6) बोली प्रक्रिया में और अधिक पारदर्शिता लाने के लिए उप मानकों के लिए वेटेज सहित सभी बोली मूल्यांकन मानकों के लिए वेटेज अब प्रथम बार एन.ई.एल.पी.-I के तहत सार्वजनिक बना दी गई है।

(6) पहले के दौरों से सभी प्रचालनात्मक ब्लाकों का कार्य कार्यक्रम, राजकोषीय निबंधनों जैसा ब्यौरा आंकड़ा केन्द्रों पर उपलब्धता होता है। इससे कंपनियां अपनी बोलियां तैयार करते समय मौजूदा कार्य कार्यक्रमों और अन्य बोली प्राचलों का मूल्यांकन कर सकेंगी और इससे उन्हें कार्यनीतिक गठबंधन बनाने में सहायता प्राप्त हो सकेंगी।

[अनुवाद]

चाइल्ड लाइन सर्विस

1294. **श्री बृज किशोर त्रिपाठी:** क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल एवं रक्षा) अधिनियम, 2000 के अंतर्गत मानक नियम तैयार किये हैं;

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

(ग) क्या देश के विभिन्न भागों में 'चाइल्ड लाइन सर्विस' आरम्भ की गई है;

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

(ङ) चाइल्ड लाइन सर्विस के उद्देश्य क्या है और देश के विभिन्न भागों में अब तक चाइल्ड लाइन सर्विस के लिए प्राप्त हुई प्रतिक्रिया का ब्यौरा क्या है; और

(च) गत एक वर्ष के दौरान किशोर न्याय हेतु आयोजित विभिन्न कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) जी, हां। अधिनियम के प्रावधानों के बेहतर कार्यान्वयन के लिए मानक नियम तैयार किए गए हैं। इन्हें 22.6.2001 को अधिसूचित किया गया है।

(ग) से (ङ) 'चाइल्ड लाइन सर्विस' संलग्न विवरण में दिए गए ब्यौरे के अनुसार अभी तक देश के 61 नगरों में स्थापित की गई है। चाइल्ड लाइन देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों के लिए चौबीस घंटे की नि:शुल्क आपातकालीन सेवा है। यह अधिक समय की देखभाल और पुनर्वास के लिए, बच्चों को अन्य संगठनों के लिए सिफारिश करता है या स्थिति के अनुसार बच्चे को उसके परिवार को लौटाता है। कोई भी बच्चा या बच्चे की ओर से वयस्क द्वारा नि:शुल्क 1098 पर टेलिफोन किया जा सकता है और दिन-रात किसी भी समय इसकी सेवा प्राप्त की जा सकती है।

(च) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के अंतर्गत स्वायत्त निकाय, राष्ट्रीय समाज रक्षा संस्थान, ने 2003-04 और 2004-05 के दौरान किशोर न्याय (बाल देखभाल और संरक्षण) अधिनियम, 2000 के कार्यान्वयन के लिए विभिन्न प्रशिक्षण/सुग्राहीकरण कार्यक्रम आयोजित किए, जिसका ब्यौरा इस प्रकार है:

के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम	2003-04		2004-05	
	प्रशिक्षण कार्यक्रमों की संख्या	प्रशिक्षित कार्मिकों की संख्या	प्रशिक्षण कार्यक्रमों की संख्या	प्रशिक्षित कार्मिकों की संख्या
पुलिस	2	100	1	50
विशेष किशोर न्याय बोर्ड के सदस्यों सहित न्यायपालिका	11	310	5	137
सरकारी पदाधिकारी (समाज और बाल कल्याण)	8	253	2	55
गैर-सरकारी पदाधिकारी	17	614	7	248

विवरण

क्र.सं.	नगर/जिला
1	2
1.	मुम्बई
2.	हैदराबाद
3.	दिल्ली
4.	नागपुर
5.	कोलकाता
6.	चेन्नई
7.	पटना
8.	कोयम्बटूर
9.	भोपाल
10.	जयपुर
11.	वाराणसी
12.	गोवा
13.	तिरूवनन्तपुरम
14.	कटक
15.	पुरी

1	2
16.	भुवनेश्वर
17.	इंदौर
18.	अहमदाबाद
19.	विजयवाड़ा
20.	कोची
21.	गुवाहाटी
22.	लखनऊ
23.	विशाखापत्तनम
24.	बड़ौदा
25.	अलवर
26.	कच्छ
27.	पुणे
28.	मंगलौर
29.	शिलांग
30.	त्रिची
31.	चंडीगढ़
32.	इलाहाबाद
33.	रांची
34.	सलेम
35.	कोझीकोड
36.	मदुरै
37.	कल्याण
38.	उदयपुर
39.	बंगलौर
40.	वायानाड
41.	इम्फाल
42.	थ्रिसूर
43.	थिरूनेलवेली
44.	पश्चिम मिदनापुर
45.	शोलापुर
46.	नई जलपाईगुड़ी
47.	पूर्व मिदनापुर
48.	अगरतला
49.	दक्षिणी 24 परगना डायमंड हरबर
50.	नाडिया
51.	अमरावती
52.	औरंगाबाद
53.	अहमदनगर
54.	नासिक
55.	उज्जैन
56.	अकोला
57.	कोटा
58.	राउरकेला
59.	मुर्शिदाबाद
60.	पोर्टब्लेयर
61.	नागापत्तिनाम
62.	कराईकाल

[हिन्दी]

राष्ट्रीय आपदाओं से निपटने के लिए आपात योजना

1295. श्री पंकज चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने राष्ट्रीय आपदाओं से निपटने के लिए तत्काल सहायता प्रदान करने के लिए किसी 'आपात सहायता' का प्रस्ताव किया है;

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

(ग) क्या रेलवे ने उक्त योजना को लागू करने के लिए त्वरित कार्यवाही कृतिक बल का भी गठन किया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेलवे को प्रभावित करने वाली संकट की स्थितियों जो कि निम्नलिखित हैं, से निपटने के लिए भारतीय रेल पर "आपदा प्रबंधन के लिए आकस्मिक योजना" बनाई गई है:

(1) अखिल भारतीय रेल कर्मी हड़ताल

(2) रेल दुर्घटनाएं

(3) गाड़ियों का अपहरण, और

(4) बाहरी आक्रमण

रेल मंत्रालय और अन्य सिविल मंत्रालयों के संबंधित वरिष्ठ अधिकारियों को शामिल करते हुए संबंधित केन्द्रीय प्रबंधन समितियों/ राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन समिति का गठन किया गया है। उक्त संकट की स्थितियों के दौरान समिति के सदस्य एक-दूसरे के संपर्क से कार्य करते हैं। गृह मंत्रालय के समग्र समन्वय और निदेशों के अंतर्गत राष्ट्रीय आपदा के दौरान रेल परिवहन मुहैया कराने के लिए रेल मंत्रालय ने आपातकालीन सहायता कार्य योजना भी तैयार की है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

सीमावर्ती राज्यों में आर.टी.एस.ए./आर.टी.ए. की नियुक्ति

1296. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सीमावर्ती राज्यों के सुदूर क्षेत्रों को रेल आरक्षण हेतु कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है और उन्हें टिकटों की बिक्री संबंधी प्रणाली की बाधाओं की वजह से कही-कही घाटा उठाना पड़ता है;

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

(ग) क्या सरकार ने पूरे देश में रेल यात्री सेवा एजेंटों तथा रेल पर्यटक एजेण्टों की नियुक्ति की है;

(घ) यदि हां, तो क्या ऐसे एजेण्टों की नियुक्ति सीमावर्ती राज्यों में भी की गयी है; और

(ङ) यदि नहीं, तो सीमावर्ती राज्यों में ऐसे एजेण्टों की नियुक्ति में ढील बरतने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जनता की सुविधा के लिए रेलवे ने देश की सीमावर्ती राज्यों के क्षेत्र सहित देश के विभिन्न भागों में कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली खोली है। इसके अलावा, सीमावर्ती राज्यों सहित देश के विभिन्न भागों में जनता अपनी टिकटें इंटरनेट पर बुक कर सकती है।

(ग) से (ङ) रेल यात्री सेवा एजेंट (आर टी एस ए) और रेल पर्यटक एजेन्ट (आर टी ए) आरक्षण कार्यभार के आधार पर सीमावर्ती राज्यों सहित देश के विभिन्न हिस्सों में नियुक्त किए गए हैं।

एयर प्रोक्सिमिटी की घटना

1297. श्री राम कृपाल यादव:
श्री सुकदेव पासवान:
श्री सी. कुप्पुसामी:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गणतंत्र दिवस के पूर्वाभ्यास के दौरान 23 जनवरी, 2005 को अलवर के निकट वायुसेना के सुखोई वायुयान ने आर्डर का उल्लंघन किया जिसके परिणामस्वरूप हवा में एयर इण्डिया के विमान के साथ टकराव की घटना होते-होते बची;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई जांच की गई है;

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

(घ) इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (घ) 23 जनवरी, 2005 को गणतंत्र दिवस परेड के पूर्वाभ्यास के दौरान भारतीय वायुसेना का एक सुखोई-30 विमान तथा एयर इंडिया की एक ए-310 एयरबस एक-दूसरे के निकट आ गए थे।

महानिदेशक, नागर विमानन (डी जी सी ए)/ नागर विमानन मंत्रालय इस मामले की जांच कर रहा है। भारतीय वायुसेना के अधिकारी भी इसमें भाग ले रहे हैं। महानिदेशक, नागर विमानन द्वारा रिपोर्ट अभी प्रस्तुत की जानी है।

संग्रहालय से बुद्ध की मूर्ति चोरी होना

1298. **श्री अधीर चौधरी:**
श्री उदय सिंह:

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

(क) क्या कोलकाता संग्रहालय की पुरातत्व दीर्घ वीथि से सारनाथ से लाए गए दुर्लभ बलुआ पत्थर के बुद्ध के सिर की चोरी हो गई थी;

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच की है;

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

(ङ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ङ) जी, हां। "बुद्ध प्रतिमा का सिर (सारनाथ)" नामक एक मूर्ति 29 दिसम्बर, 2004 को भारतीय संग्रहालय, कोलकाता की पुरातत्व वीथि से गुम हो गई थी। इस मामले को जांच हेतु कोलकाता पुलिस को सौंप दिया गया है। इस घटना के बाद भारतीय संग्रहालय की समग्र सुरक्षा व्यवस्था को और अधिक सुदृढ़ कर दिया गया है और रिकॉर्डिंग सुविधाओं से युक्त अतिरिक्त सी.सी.पी.बी. लगा दिए गए है। मंत्रालय ने समय-समय पर सभी संग्रहालयों की सुरक्षा व्यवस्था की समीक्षा की है और आवश्यक निर्देश दिये है। सरकार ने संग्रहालय सुरक्षा से संबद्ध मुद्दों की जांच हेतु एक सुरक्षा समिति भी गठित की है जिसमें केन्द्रीय औद्योगिकी सुरक्षा बल और आसूचना ब्यूरो से सदस्य लिए गए है। इस समिति का अनिवार्य कार्य चुनिंदा संग्रहालयों की मौजूदा नीति और व्यवहार की समीक्षा करना, गंभीर कमियों का पता लगाना और संग्रहालय सुरक्षा के संबंध में अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार न्यूनतम मानक संबंधी उपायों की सिफारिश करना है। इस समिति ने कार्य करना आरंभ कर दिया है।

[हिन्दी]

रेलवे में अत्याधुनिक संचार प्रणाली

1299. **श्री मुंशी राम:**
श्री मो. ताहिर:

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

(क) क्या सरकार रेलवे में अत्याधुनिक संचार प्रणाली विकसित करने पर विचार कर रही है जैसा कि दिनांक 17 जनवरी, 2005 के 'राष्ट्रीय सहारा' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना हेतु सरकार द्वारा कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है;

(ग) उन राज्यों के नाम क्या है जिनमें प्रथम चरण में यह प्रणाली आरम्भ किए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) इस प्रणाली को क्रियान्वित करने से रेल मार्गों पर होने वाली दुर्घटनाओं में कितनी कमी होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। 194.63 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से उत्तर, पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर मध्य और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के चुनिंदा मार्गों पर 2416 मार्ग कि.मी. पर सचल गाड़ी रेडियो संचार प्राणाली की व्यवस्था अनुमोदित कर दी गई है जिसमें पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, बिहार, झारखंड, प. बंगाल, जम्मू एवं कश्मीर और असम राज्य शामिल होंगे।

(घ) यह प्रणाली विभिन्न परिचालनिक और अनुरक्षण कार्मिकों के बीच दूरसंचार एवं संरक्षा सहायता के रूप में लाभदायक सिद्ध होगी जिससे दुर्घटनाओं के कम होने में मदद मिलेगी।

[अनुवाद]

खरीद नीति

1300. **श्री रघुनाथ झा:**
श्री मधु गौड यास्खी:
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री विजय कृष्ण:
श्री के. एस. राव:

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

(क) क्या वर्तमान खरीद नीति के अंतर्गत हथियारों की खरीद में असामान्य रूप से विलम्ब किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो वर्तमान खरीद नीति का ब्यौरा क्या है और विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार खरीद प्रणाली में आने वाली बाधाओं को दूर करने का है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (घ) रक्षा उपस्करों की अधिप्राप्ति अपने आप में एक जटिल तथा पेचीदा प्रक्रिया है। सरकार, अर्जन प्रक्रिया में तेजी जाने का लगातार प्रयास करती रहती है। किंतु जटिल उपस्करों वाले कतिपय मामलों में, इस प्रक्रिया में, तकनीकी मूल्यांकन, स्टाफ मूल्यांकन तथा, जहां आवश्यक हो, परीक्षण करने में अतिरिक्त समय लगता है। रक्षा अतिप्राप्ति प्रक्रिया, 2002 (जून, 2003 संस्करण) में वे उपाय निर्धारित किए गए हैं, जिनका उपस्करों तथा शस्त्रों आदि की अधिप्राप्ति के संबंध में पालन किया जाना होता है। सरकार, प्रक्रिया में संशोधन करने तथा इसे सरल और कारगर बनाने और अपेक्षित रक्षा उपस्करों के अर्जन में सेनाओं के सामने आने वाली किसी भी व्यावहारिक कठिनाई का निवारण करने की दृष्टि से इस प्रक्रिया की लगातार समीक्षा करती रहती है।

प्राकृतिक गैस का मूल्य

1301. श्री मधु गौड़ यास्खी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा नियुक्त प्राकृतिक गैस का मूल्य निर्धारण/संशोधन करने के मुद्दे की जांच करने वाली मंत्रियों की उच्चाधिकार प्राप्त समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट की सिफारिशों की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) सरकार द्वारा सिफारिशों को लागू करने हेतु क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) सरकार ने, मंत्री-समूह के लिए अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की है।

[हिन्दी]

संयुक्त राष्ट्र से प्राप्त की जाने वाली बकाया राशि

1302. श्री रामदास आठवले: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र संघ को संयुक्त राष्ट्र शांति स्थापना मिशन में भारतीय सेनाओं की तैनाती हेतु भारत सरकार को किसी राशि का भुगतान करना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या और ऐसी राशि के बकाया रहने के क्या कारण हैं;

(ग) सरकार द्वारा बकाया राशि की शीघ्र वसूली हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) संयुक्त राष्ट्र द्वारा आयोजित शांति आपरेशनों में भारत 1950 से ही सक्रिय रूप से भागीदार रहा है। संयुक्त राष्ट्र शांति मिशनों में सैन्य दलों की सेवाओं के लिए उन्हें सैन्य दल की लागत, दल के स्वामित्व वाले उपस्कर तथा आत्म निर्भरता वाली वस्तुओं जैसे कार्यालय उपस्कर, खान-पान के उपस्कर, फर्नीचर आदि के लिए प्रतिपूर्ति संयुक्त राष्ट्र मुख्यालय द्वारा की जाती है। प्रतिपूर्ति की प्रक्रिया यह है कि संयुक्त राष्ट्र, मिशन-क्षेत्रों में तैनात जनशक्ति और उपस्कर का सत्यापन करता है। इस सत्यापन के आधार पर प्रतिपूर्ति की गणना की जती है।

28-2-05 की स्थिति के अनुसार, चल रहे मिशनों के लिए संयुक्त राष्ट्र की ओर से निम्नलिखित राशि का भुगतान किया जाना शेष है:

(1) संयुक्त राष्ट्र द्वारा प्रमाणित भुगतान	- 1,236,758,94 अमरीकी डालर
(2) वह भुगतान जिसे अभी संयुक्त राष्ट्र द्वारा प्रमाणित किया जाना है	- 50,092,985 अमरीकी डालर (लगभग)

ऐसे मिशन जो पहले ही पूरे हो चुके हैं और वहां तैनात सैन्य दल वापस स्वदेश आ गए हैं, उनकी बकाया राशि 15,570,830.96 अमरीकी डालर और 1,53,879,84/ रु. है।

देय राशि के भुगतान से संबंधित मुद्दे पर न्यूयार्क स्थित भारत के स्थाई मिशन के माध्यम से संयुक्त राष्ट्र के साथ लगातार कार्रवाई की जा रही है।

[अनुवाद]

भर्ती कार्यालय

1303. श्री एम. शिवन्ना: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सशस्त्र बलों द्वारा भर्ती कार्यालय खोलने हेतु स्थानों का चयन करने के लिए क्या मानदंड अपनाए जा रहे हैं;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में जिन-जिन स्थानों पर सशस्त्र बलों की भर्ती कार्यालय खोले गए हैं उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान सशस्त्र बलों में राज्यवार और बलवार कितने युवाओं को भर्ती किया गया;

(घ) क्या सरकार का विचार उन क्षेत्रों में जहां पर पारंपरिक योद्धा समुदाय निवास करता है, सशस्त्र बलों हेतु भर्ती कार्यालय खोलने का है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) इसका ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान वायुसेना तथा नौसेना में कोई नया भर्ती कार्यालय नहीं खोला गया है जबकि सेना के मामले में वर्ष 2004-2005 में कुड्डप्पा (आंध्र प्रदेश), ऐजाल (मिजोरम), बहरामपुर (पश्चिम बंगाल), उधमपुर (जम्मू कश्मीर) तथा इलाहाबाद (उत्तर प्रदेश) में नए शाखा भर्ती कार्यालय खोलने हेतु अनुमोदन प्राप्त हो गया है। बहरामपुर में शाखा भर्ती कार्यालय वर्ष 2005 में खोला गया है।

(ग) इसका ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) और (ङ) ऐसे क्षेत्र जहां परंपरागत लड़ाकू समुदाय रहते हैं सहित देश के सभी क्षेत्रों को कवर करने के लिए रक्षा सेनाओं में भर्ती, विवरण-I में उल्लिखित मानदंडों के अनुसार की जाती है।

विवरण I

सशस्त्र सेनाओं में भर्ती कार्यालयों की स्थापना हेतु स्थानों के चयन के लिए अपनाए जाने वाले मानदंड निम्नलिखित हैं:

सेना में

(1) अवस्थिति, अधिमानत: सैन्य स्टेशनों में।

(2) राज्य/जिला प्रशासन के समीप्य।

(3) भूमि/आवास की उपलब्धता।

(4) केन्द्र द्वारा कवर किए गए जिलों की संख्या।

(5) संचार सुविधाओं की पर्याप्त उपलब्धता होनी चाहिए।

(6) पर्याप्त सुरक्षा प्रबंध।

वायुसेना में

निकटतम वायु सैनिक चयन केंद्र की अवस्थिति और प्रतिबद्धता तथा प्रस्तावित स्थान पर आवास तथा अन्य सहायक सुविधाओं की उपलब्धता को भी ध्यान में रखा जाता है।

नौसेना में

भारतीय नौसेना में नाविकों की भर्ती एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय, नई दिल्ली के अधीन नौसेना भर्ती संगठन द्वारा आयोजित की जाती है। भर्ती परीक्षा केंद्र के स्थान के निर्धारण हेतु अपनाए जाने वाले मानदंड निम्नलिखित हैं:

(1) किसी क्षेत्र विशेष के उम्मीदवारों की सुविधा।

(2) भर्ती परीक्षा के संचालन हेतु स्थान तथा बुनियादी ढांचे की उपलब्धता, और

(3) किसी क्षेत्र विशेष से आवेदनों की संख्या।

विवरण II

राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों के नाम	2002			2003			2004		
	सेना	नौसेना	वायु सेना	सेना	नौसेना	वायुसेना	सेना	नौसेना	वायु सेना
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
आंध्र प्रदेश	6614	323	268	7193	303	337	5648	317	748
अंडमान और निकोबार	49	03	05	22	03	18	22	08	00
असम	1555	27	20	1650	65	52	1618	55	36

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
अरुणाचल प्रदेश	191	02	02	61	01	00	82	00	00
बिहार	5105	814	1762	6895	605	838	5707	588	2265
चंडीगढ़	11	01	12	07	00	00	04	01	02
छत्तीसगढ़	1030	14	10	1183	34	54	1072	21	16
दादर एवं नगर हवेली	00	00	00	00	00	00	00	00	00
दमन एवं दीव	00	00	00	00	00	00	00	00	00
दिल्ली	1210	82	74	1460	46	35	1388	43	40
गुजरात	1899	12	18	3656	14	03	2128	01	55
गोवा	140	09	03	20	05	00	125	02	00
हरियाणा	3922	418	333	3099	674	168	2927	493	473
हिमाचल प्रदेश	2747	59	45	2884	133	40	2336	99	79
जम्मू और कश्मीर	3638	66	47	4266	125	16	3261	55	297
झारखंड	1574	56	234	1987	40	153	1715	34	230
कर्नाटक	3994	06	38	3077	39	16	4686	18	101
केरल	3037	318	292	3529	229	242	2599	180	334
लक्षद्वीप	00	00	00	18	00	00	00	00	00
मध्य प्रदेश	4084	41	60	4726	55	16	4011	68	103
महाराष्ट्र	7998	103	36	10290	86	51	6723	80	60
मणिपुर	644	16	17	302	57	99	371	38	43
मेघालय	120	04	00	139	05	07	119	05	03
मिजोरम	296	02	04	178	01	27	329	04	05
नागालैंड	578	02	02	253	31	06	528	16	02
उड़ीसा	1929	261	208	2460	247	54	1814	198	225
पांडिचेरी	06	03	01	23	01	01	06	00	02
पंजाब	6995	59	32	5843	158	08	7944	101	71
राजस्थान	6595	229	211	7271	345	121	5566	371	420
सिक्किम	62	15	02	64	13	00	64	15	02

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
तमिलनाडु	5462	61	82	5615	39	52	4492	49	127
त्रिपुरा	157	00	00	151	00	54	159	00	36
उत्तर प्रदेश	12562	598	1352	16442	629	680	12650	656	848
उत्तरांचल	5966	95	149	3698	88	195	4077	75	200
पश्चिम बंगाल	4760	133	149	5417	129	92	4258	193	217
नेपाल	1880	01	00	1542	01	00	1412	00	00
कुल	96810	3833	5468	105421	4201	3435	89841	3784	7040

[हिन्दी]

संस्कृति आधारित कार्यक्रम

1304. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय संस्कृति को अक्षुण्ण रखने और युवाओं को संस्कृति के प्रति आकर्षित करने हेतु दूरदर्शन के राष्ट्रीय चैनलों पर संस्कृति आधारित कार्यक्रम प्रसारित करने हेतु हर रोज समय देने का है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार नई पीढ़ी को भारतीय संस्कृति के प्रति आकर्षित करने हेतु दूरदर्शन के माध्यम से विशेष कार्यक्रम बनाने का है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) प्रसार भारती ने, जो कि एक सांविधिक स्वायत्तशासी निगम है, सूचित किया है कि भारतीय संस्कृति को उजागर करने वाले कार्यक्रम दूरदर्शन के राष्ट्रीय चैनलों की कार्यक्रम अनुसूची का नियमित हिस्सा रहे हैं और आगे भी बने रहेंगे। प्रसार भारती ने सूचित किया है कि डी डी I और डी डी भारती पर इस समय प्रसारित किए जा रहे कुछ कार्यक्रमों में ''नेशनल प्रोग्राम ऑफ म्यूजिक'', ''नेशनल प्रोग्राम ऑफ डांस'', ''स्वरांजलि'', ''सुर संगम'' और ''कला परिक्रमा'' शामिल हैं जोकि संगीत, नृत्य, सुगम शास्त्रीय संगीत और सांस्कृतिक कार्यकलापों से संबंधित हैं।

अनुसूचित जाति की सूची में जातियों को सम्मिलित करना/हटाना

1305. श्री ब्रजेश पाठक: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अनुसूचित जाति की सूची में जातियों के नाम को सम्मिलित करने/हटाने से संबंधित सभी मामलों के संबंध में कोई व्यापक विधेयक शीघ्र लाने का है;

(ख) क्या सरकार को इस संबंध में माननीय संसद सदस्यों अथवा अन्य सामाजिक संगठन से कोई सुझाव अथवा अनुरोध मिला है;

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

(घ) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई अथवा किए जाने का प्रस्ताव है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) जी, नहीं। सरकार ने अनुसूचित जातियों की सूची में जातियों को शामिल करने और निकालने के प्रस्तावों पर कोई कार्रवाई के लिए प्रक्रियाएं अनुमोदित की हैं। ये प्रक्रियाएं विशिष्ट और स्पष्ट हैं। संविधान (अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आदेश (संशोधन) विधेयक, 2002 के संबंध में और अनुसूचित जातियों की सूची में जातियों को शामिल करने/निकालने के संदर्भ में एक व्यापक विधेयक लाने के लिए वर्ष 2004 में नियम 377 के अंतर्गत उठाए गए मुद्दे के माध्यम से संसद में चर्चा के दौरान संसद सदस्यों द्वारा अनुरोध किए गए थे।

[अनुवाद]

दृष्टिहीनों हेतु गैर-सरकारी संस्थाओं को अनुदान प्रदान करना

1306. श्री हरिन पाठक: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दृष्टिहीनों के लिए गैर-सरकारी संस्थाओं को अनुदान सहायता प्रदान करने संबंधी दिशा-निर्देश जल्दी-जल्दी बदले जाने के कारण अनुदान सहायता प्राप्त करने में विलम्ब हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो अद्यतन दिशा-निर्देशों का ब्यौरा क्या है और ये कब जारी किए गए थे;

(ग) क्या इन संस्थाओं में काम कर रहे कर्मचारियों के लिए वर्ष 1999-2000 में अंतिम बार निर्धारित किए गए मानदेय को बढ़ाए जाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना (पूर्व में, विकलांग व्यक्तियों के लिए स्वैच्छिक कार्य को बढ़ावा देने वाली योजना' के नाम से थी) के दिशा-निर्देशों में बार-बार बदलाव नहीं किया गया है जिसके अंतर्गत दृष्टि विकलांग व्यक्तियों के लिए गैर-सरकारी संस्थानों सहित विभिन्न गैर-सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान दिया जाता है। तथापि, इस स्कीम के अंतर्गत दृष्टि विकलांग व्यक्तियों वाली परियोजनाओं सहित विभिन्न परियोजनाओं का वित्तपोषण करने के लिए मदवार लागत मानकों को युक्ति संगत/संशोधित किया गया था और यह 1.4.2003 से लागू है। इस संबंध में संशोधित दिशा-निर्देश मार्च, 2003 में जारी किए गए थे। संशोधित दिशा-निर्देशों का ब्यौरा इस मंत्रालय की वेबसाइट www.socialjustice.nic.in पर उपलब्ध है।

(ग) और (घ) स्टाफ को मानदेय की दर सहित संशोधित मदवार लागत मानक केवल 1.4.2003 से ही लागू किए गए हैं। इनको संशोधित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

'कम्पोजिट ब्रेक ब्लॉकों' की खरीद

1307. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट 2004 के संख्यांक 8 की ओर दिलाया गया है जिसमें यह टिप्पणी की गयी है कि रेलवे बोर्ड की मूल्यों में युक्ति-युक्तता का विश्लेषण करने और कम मूल्यों का लाभ उठाने में विफलता के परिणामस्वरूप "कम्पोजिट ब्रेक ब्लॉकों" की खरीद पर 7.10 करोड़ रुपये अतिरिक्त खर्च करने पड़े;

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

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

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

(ख) तथ्य इस प्रकार है:

(1) जब कभी कोई नयी प्रौद्योगिकी विकसित होती है, तब शुरूआती दौर में दरें आमतौर पर ऊंची होती हैं क्योंकि कुछ समय तक अनुसंधान एवं विकास लागत उत्पाद की लागत में शामिल कर ली जाती है। मशीनरी एवं संयंत्र परीक्षण उपस्कर तथा प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण इत्यादि में भारी मात्रा में निवेश होने के कारण आमतौर पर प्रतिष्ठित कंपनियों को राजी करा पाना संभव नहीं हो पाता कि वे बिना किसी सुनिश्चित कारोबार के व्यवसाय करे।

(2) आमतौर पर सुस्थापित/नियमित सप्लाईकर्ताओं की न्यूनतम दरों का प्रति प्रस्ताव संभावित सप्लाईकर्ताओं को पेश कर दिए जाते हैं।

(ग) रिपोर्ट में की गई टिप्पणियों तथ्यों एवं तर्क के मद्देनजर गलत है जिसके लिए एक की गई कार्रवाई संबंधी नोट भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक को भेजा गया है। बहरहाल भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक के बाद की टिप्पणियों का जवाब भेजा जा रहा है।

[अनुवाद]

विरासत स्थलों हेतु दिशा-निर्देश

1308. श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विरासत स्थलों के लिए नए दिशा-निर्देश तैयार करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या राज्य सरकारों के संबंधित क्षेत्राधिकार में स्थित विभिन्न स्थलों को शामिल करने के संबंध में उनके विचारों को जाना गया है: और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, सौ वर्ष से अधिक समय से विद्यमान ऐतिहासिक, पुरातात्विक या कलात्मक महत्व के स्मारकों/स्थलों का संरक्षण केन्द्रीय सरकार द्वारा प्राचीन संस्मारक तथा पुरातात्विक स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के संगत प्रावधानों के तहत राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों के रूप में किया जाता है।

राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों के निषिद्ध/विनियमित क्षेत्र में गैर कानूनी खनन/अनधिकृत निर्माणों को रोकने के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की एक विशेषज्ञ समिति द्वारा कुछ मूल-भूत दिशा निर्देश तैयार किए गए तथा इस आशय की अधिसूचना जून 1992 में जारी की गई।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों का संरक्षण प्राचीन संस्मारक तथा पुरातात्विक स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के अनुसार किया जाता है। निर्धारित प्रक्रिया के तहत इस अधिनियम के अन्तर्गत विभिन्न स्थलों/स्मारकों को राष्ट्रीय महत्व को अधिसूचित करने से पूर्व राज्य सरकार सहित सभी इच्छुक पक्षों की आपत्तियों/विचारों पर गौर किया जाता है।

[हिन्दी]

बायो-डीजल के रूप में ''रतनजोत'' से तेल

1309. **श्री राजनरायन बुधौलिया:**
श्री वाई. जी. महाजन:

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

(क) क्या सरकार ने ''रतनजोत'' नामक पौधे से निकाले गए तेल का वाहनों में बायो-डीजल के रूप में उपयोग करने हेतु कोई अध्ययन किया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी, हां। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से सार्वजनिक क्षेत्र में तेल विपणन कंपनियों को निर्देशों के तहत हरियाणा रोडवेज और बृहन मुंबई इलैक्ट्रिक सप्लाई एण्ड ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग (बी ई एस टी), मुंबई के साथ सहयोग से बसों में बायो डीजल। अन्य के साथ साथ रतन ज्योत (जटरोफा करकास) और डीजल मिश्रण का इस्तेमाल करते हुए क्षेत्र परीक्षण प्रगति पर हैं। लोकोमोटिव्स पर भी क्षेत्र परीक्षण और इंजन परीक्षण प्रगति पर हैं। अब तक परीक्षणों से सकारात्मक परिणाम दिखाई दिए हैं। भारतीय रेलवे ने भी अमृतसर-दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस में आई.ओ.सी.आर. एण्ड डी. (डीजल में 5% बायो डीजल) द्वारा उपलब्ध कराए गए बायो डीजल का क्षेत्र परीक्षण 31 दिसम्बर, 2002 को किया है जो सफल पाया गया।

[अनुवाद]

पेट्रोल और डीजल की बिक्री पर कमीशन

1310. **श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:**
श्री रघुराज सिंह शाक्य:

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

(क) इस समय पेट्रोल और डीजल की बिक्री पर डीलरों को कितना प्रतिशत कमीशन दिया जाता है;

(ख) क्या सरकार पेट्रोल और डीजल की बिक्री पर कमीशन का प्रतिशत बढ़ाने पर विचार कर रही है;

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पेट्रोल और डीजल की बिक्री पर डीलरों के कमीशन का भुगतान प्रतिशतता की शर्तों पर नहीं किया जाता है बल्कि विशिष्ट दरों पर किया जाता है।

पेट्रोल और डीजल पर डीलरों के कमीशन की वर्तमान दरें निम्नानुसार हैं

(रुपए प्रति किलोलीटर)

	पेट्रोल	डीजल
डीलरों का कमीशन	707	425
डीलर कमीशन के अतिरिक्त, डीलरों को निम्नलिखित दरों पर प्रतिपूर्ति की जाती है		
डिमांड ड्राफ्ट प्रभार या	58	34
भुगतान आर्डर/बैंकर का चैक प्रभार	29	17
लाइसेंस शुल्क वसूली (एल एफ आर) की निम्नलिखित दरों पर वसूली की जाती है		
स्थल ''क'' खुदरा बिक्री केन्द्र	43	36
स्थल ''ख'' खुदरा बिक्री केन्द्र	13	11

(ख) और (ग) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) के निदेशकों (विपणन) की एक समिति ने पेट्रोल और डीजल पर डीलरों के कमीशन को संशोधित करने और अन्य संबंधित मामलों पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है। सरकार उनकी सिफारिशों की जांच कर रही है।

गणतंत्र दिवस परेड के प्रसारण के दौरान व्यवधान

1311. **श्री जाडिगा रामकृष्णा:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गणतंत्र दिवस परेड, 2005 के प्रसारण के दौरान तस्वीर और ध्वनि दोनों में नियमित रूप से व्यवधान हो रहा था;

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

(ग) क्या सरकार ने इस मामले की कोई जांच की है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले और उस पर क्या कार्यवाही की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि गणतंत्र दिवस परेड के प्रसारण के दौरान इनसैट 2 ई/3 सी के माध्यम से डाउनलिंक किए गए उक्त प्रसारण के वीडियों/ऑडियों सिगनलों में कोई ऐसा व्यवधान ध्यान में नहीं आया।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

तत्काल आरक्षण योजना के अंतर्गत सीट/बर्थ का आवंटन

1312. **श्री एस.के. खारवेनथन:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तत्काल आरक्षण योजना के अंतर्गत एक अतिरिक्त सवारी डिब्बा उपलब्ध कराने की बजाए सभी सवारी डिब्बों में 10 प्रतिशत सीट उपलब्ध कराई जाती है जिससे नियमित कोटे में सीटों की संख्या कम हो जाती है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वास्तविक यात्रियों की परेशानियों को कम करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) काउन्टर पर यात्रियों के कुल कोटे में कमी आई है। तत्काल और साधारण दोनों कोटे काउन्टर पर दिए जाते हैं और ये यात्रियों के लाभ के लिए ही होते हैं। तत्काल कोटा योजना उन यात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए शुरू की गई थी, जो आपात स्थिति में यात्रा करते है। जिस तत्काल स्थान का उपयोग नहीं हो पाता है उसे प्रतिक्षारत यात्रियों को जारी कर दिया जाता है।

नार्वे के साथ संयुक्त उद्यम तेल की खोज

1313. **श्री दुष्यंत सिंह:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का नार्वे के साथ संयुक्त उद्यम/सहयोग से तेल की खोज करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन ब्लाकों की पहचान की गई है; और

(ग) नार्वे को तेल ब्लाकों की पेशकश करने हेतु निर्धारित निबंधन और शर्तें क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) भारत में ब्लाकों के लिए नार्वे की कंपनियों के साथ कोई विद्यमान संयुक्त उद्यम नहीं हैं। तथापि, नई दिल्ली में 2 दिसम्बर, 2004 को आयोजित हाइड्रोकार्बन क्षेत्र में सहयोग पर भारत नार्वे संयुक्त कार्रवाई दल की पहली बैठक में दोनों पक्ष इस बात पर सहमत हो गए कि नार्वे, भारत और सम्भवत तीसरे देशों में अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में सहयोग के लिए पर्याप्त अवसर हैं और वे वाणिज्यिक भागीदारी व्यवस्था और प्रौद्योगिकी के आदान प्रदान के लिए दोनों पक्षों की कंपनियों के बीच वाणिज्यिक चर्चा सुनकर बनाने पर सहमत हो गए। ऐसी आशा है कि नार्वे की कंपनियां नई अन्वेषण लाइसेंस नीति -5 (एन ई एल पी-5) के तहत या एनईएलपी पूर्व आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) के ब्लाकों के लिए या तो स्वयं या संयुक्त उद्यमों द्वारा बोली देने पर विचार करेंगी। इसकी जानकारी 31 मई, 2005 कि एनईएलपी-5 के लिए बोली बंद होने के बाद मिलेगी।

विमानपत्तनों का विकास

1314. **श्री राजेश वर्मा:**
श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:
श्रीमती किरण माहेश्वरी:

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

(क) देश में राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय दोनों स्तर पर विभिन्न विमानपत्तनों के विकास हेतु चल रही परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन विमानपत्तनों की विकास परियोजनाओं को पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस प्रयोजन हेतु विमानपत्तन-वार कितनी धनराशि आवंटित और जारी की गई?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) देश में हवाईअड्डों का विकास/स्तरोन्नयन/सुधार एक सतत् प्रक्रिया है और इसे यातायात मांग और संसाधनों की उपलब्धता पर आधारित योजनाओं के अनुसार हाथ में लिया जाता है। टर्मिनल भवनों के निर्माण एवं विस्तार तथा रनवे के विस्तार व सुदृढ़ीकरण एवं सम्बद्ध कार्य और कार्गो परिसर आदि के निर्माण से संबंधित अनेक परियोजनाएं आवश्यकता के आधार पर हैदराबाद, विशाखापत्तनम, डिब्रूगढ़, गया, अहमदाबाद, पोरबन्दर, सूरत, वडोदरा, श्रीनगर, मंगलौर, बंगलौर, कालीकट, अगाति, खजुराहो, कोयम्बटूर, मुम्बई, अमृतसर, त्रिची, मदुरै तथा कोलकाता हवाई अड्डों पर आरम्भ किए गए हैं/हाथ में लिए गए हैं। विकास कार्यों के पूरा होने का लक्ष्य खजुराहों के लिए मार्च, 2005, हैदराबाद, पोरबन्दर, मुम्बई, अमृतसर एवं कोयम्बटूर के लिए जून, 2005, अहमदाबाद और वडोदरा के लिए जुलाई, 2005, त्रिची के लिए सितम्बर, 2005, मंगलौर के लिए अक्टूबर, 2005, विशाखापत्तनम, डिब्रूगढ़, गया, सूरत और कालीकट के लिए दिसम्बर, 2005, मदुरै के लिए जून, 2006, अगाति के लिए सितम्बर, 2006, श्रीनगर और कोलकाता हवाईअड्डों के लिए दिसम्बर, 2006 निर्धारित की गई है। इसके अतिरिक्त, बंगलौर हवाईअड्डे पर गगन परियोजना के लिए भवन का निर्माण भी हाथ में लिखा गया है जिसके पूरा होने के लिए लक्ष्य दिसम्बर, 2005 निर्धारित किया गया है।

(ग) उपरोक्त हवाईअड्डों पर आवंटित निधि और जनवरी, 2005 तक जारी की गई निधि करोड़ रुपयों में निम्नानुसार है:

हैदराबाद (69.69, 34.00), विशाखापत्तनम (159.00, 55.37), डिब्रूगढ़ (14.00, 0.00), गया (44.52, 23.94), अहमदाबाद (46.09, 18.96), पोरबन्दर (8.72, 3.04), सूरत (17.73, 2.33), वडोदरा (24.75, 3.73), श्रीनगर (56.57, 2.79), मंगलौर (40.60, 9.48), बंगलौर (27.89, 1.40) कालीकट (48.45, 3.58), अगाति (5.90, 0.00), खजुराहो (21.78, 16.29), मुम्बई (112.81, 12.72), अमृतसर (79.27, 55.11), कोयम्बटूर (20.84, 8.67), त्रिची (25.93, 2.08), मदुरै (35.25, 0.00) तथा कोलकाता (14.58, 8.50)।

[हिन्दी]

अप्रयुक्त हवाई पट्टियों का उपयोग

1315. **श्री देविदास पिंगले:**
डा. एम. जगन्नाथ:

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

(क) आज की तारीख के अनुसार देश में अप्रयुक्त पड़ी हवाई पट्टियों का ब्यौरा क्या है और उनके अप्रयुक्त रहने के क्या कारण हैं;

(ख) इन हवाई पट्टियों के रख-रखाव हेतु वार्षिक रूप से कितनी राशि खर्च की जा रही है;

(ग) क्या सरकार ने ऐसी हवाई पट्टियों के रख-रखाव और राज्य स्तर पर उनके उपयोग हेतु कोई योजना बनाई है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) देश में उपयोग में नहीं लाई जा रही हवाई पट्टियों की राज्यवार संख्या क्रमशः निम्नानुसार है: मिजोरम-1, महाराष्ट्र-3, पश्चिम बंगाल-5, छत्तीसगढ़-1, झारखंड-1, आंध्र प्रदेश-4, गुजरात-1, कर्नाटक-2, उत्तर प्रदेश-2, उड़ीसा-1, बिहार-3, त्रिपुरा-3, मध्य प्रदेश-3, अरूणाचल प्रदेश-1, असम-2 तथा तमिलनाडु-1. अपनी सेवाओं के प्रचालन के लिए अनुसूचित एयरलाइनों की अप्रतिबद्धता तथा प्रचालनों हेतु एयरपोर्ट का उपयुक्त न होना इत्यादि इन एयरपोर्टों का उपयोग न होने के कारण है।

(ख) इन हवाई पट्टियों के रखरखाव के लिए वर्ष 2003-04 में 128.82 लाख रुपए खर्च किए गए।

(ग) और (घ) प्रचालन आरंभ करने के लिए एयरलाइनों की आवश्यकता के आधार पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा उपयोग नहीं की जा रही हवाई-पट्टियों के उपयोग का कार्य किया जाएगा।

[अनुवाद]

नि:शक्तता संबंधी राष्ट्रीय कृतिक बल

1316. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नि:शक्तता और पुनर्वास अध्ययन संबंधी सोसायटी ने नि:शक्तता संबंधी राष्ट्रीय कृतिक बल गठित करने की मांग की थी;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा उस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) सरकार द्वारा नि:शक्तता संबंधी नीति बनाने हेतु क्या अन्य कदम उठाए गए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) विकलांग व्यक्तियों के अधिकारों के संवर्धन और संरक्षण के लिए 10 सूत्री मांग पत्र के कार्यान्वयन के संबंध में विकलांगता एवं पुनर्वास अध्ययन सोसाइटी से 17.1.2005 का ज्ञापन प्राप्त हुआ है। मांग पत्र में नि:शक्तता संबंधी राष्ट्रीय कृतिक बल स्थापित करने सहित अनेक मुद्दे शामिल हैं।

(ग) अंतिम रूप देने से पहले, राष्ट्रीय नि:शक्त व्यक्ति नीति का मसौदा संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों को उनकी टिप्पणियों हेतु भेजा गया है।

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों में प्लेटफार्म टिकटों के साथ यात्रा करने पर रोक

1317. प्रो. महादेवराव शिवनकर: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलगाड़ियों में प्लेटफार्म टिकट के साथ यात्रा करने पर रोक लगा दी है जैसा कि दिनांक 9 जनवरी, 2005 के 'राष्ट्रीय सहारा' में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या और उसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) मध्यवर्ती स्टेशनों से चढ़ने वाले ऐसे यात्रियों के लिए जिनके पास प्रतीक्षा सूची या आरक्षित टिकट नहीं हैं, के लिए 1 जनवरी, 2005 से बोर्डिंग नियमों में आंशिक परिवर्तन किया गया है जिसके अनुसार ऐसे यात्री पहले की तरह प्लेटफार्म टिकट खरीदने की बजाए अपनी इच्छानुसार द्वितीय अथवा प्रथम श्रेणी के यात्रा टिकट खरीदेंगे। ऐसे यात्री जिनके पास आरक्षित/प्रतीक्षा सूची वाले टिकट हैं, उनके लिए बोर्डिंग नियमों में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। ये आशोधन प्रशासनिक हित में किए गए थे।

[अनुवाद]

नेशनल मीडिया पॉलिसी

1318. श्री इकबाल अहमद सरडगी:
श्री रायापति सांबासिवा राव:
श्री नवजोत सिंह सिद्धू:

क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नेशनल मीडिया पालिसी बनाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इसे कब तक बनाए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) प्रौद्योगिकी और अर्थव्यवस्था के क्षेत्र में त्वरित परिवर्तनों के कारण यह महसूस किया गया है कि स्थिर मीडिया नीति परिवर्तनशील स्थिति की आवश्यकता पूरा करने में अपर्याप्त होगी। सरकार बदलती आवश्यकताओं की चुनौतियों का मुकाबला करने हेतु अपेक्षित नीतिगत निर्णयों के रूप में समय-समय पर कार्रवाई करती रही है।

निचले दर्जे से उच्च दर्जे में उन्नयन हेतु आरक्षण

1319. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि निचले दर्जे से उच्च दर्जे में उन्नयन हेतु आरक्षण न दिए जाने की नई नीति से दैनिक यात्रियों पर प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में पूर्ववर्ती नीति को हटाने के क्या कारण हैं; और

(ग) रेलवे को इस कदम से कितनी हानि हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। निचली श्रेणी से उच्च श्रेणी में आरक्षण अपग्रेडेशन संबंधी अनुदेशों में कोई परिवर्तन नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

अनुसूचित जाति और अन्य पिछड़ा वर्ग के छात्रों हेतु छात्रावास और विद्यालय/आवासीय विद्यालय

1320. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़:
श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:

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

(क) वर्ष 2004-05 के दौरान अनुसूचित जाति और अन्य पिछड़ा वर्ग के छात्रों हेतु छात्रावास का निर्माण करने और विद्यालयों/आवासीय विद्यालयों को स्थापित करने हेतु विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों और गैर-सरकारी संगठनों से प्राप्त प्रस्तावों तथा इसके अंतर्गत आवंटित और जारी की गई राशि का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार और गैर-सरकारी संगठनवार ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इस संबंध में वास्तव में उपयोग में लाई गई राशि का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार और गैर-सरकारी संगठनवार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त योजना के अंतर्गत राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार अनुसूचित जाति और अन्य पिछड़ा वर्ग के कितने छात्र लाभान्वित हुए;

(घ) इस संबंध में केन्द्र सरकार के पास राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार लंबित पड़े प्रस्तावों/आवेदनों का ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ङ) इन्हें कब तक स्वीकृति दिए जाने तथा राशि जारी किए जाने की संभावना है;

(च) क्या योजनाओं के अंतर्गत राशि आवंटन में बड़े पैमाने पर हुए भ्रष्टाचार में अधिकारी शामिल हैं; और

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में कितने मामलों का पता चला है और दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) वर्ष 2004-05 के दौरान (1) अनुसूचित जाति के लड़कों तथा लड़कियों के लिए होस्टल (2) अन्य पिछड़े वर्गों की लड़कियों तथा लड़कों के लिए होस्टल की योजनाओं, तथा (3) अनुसूचित जातियों के लिए कार्यरत स्वयंसेवी संगठनों को सहायता अनुदान (स्कूलों/आवासीय स्कूलों) की योजना के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता के अनुरोध के लिए विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से प्राप्त प्रस्तावों के ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं। इन योजनाओं के अंतर्गत, राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार तथा गैर-सरकारी संगठनवार निधियों के आबंटन के लिए कोई प्रावधान नहीं है।

(1) अनुसूचित जाति की लड़कियों तथा लड़कों के लिए होस्टल, और (2) अन्य पिछड़े वर्गों की लड़कियों तथा लड़कों के लिए होस्टलों की योजना के अंतर्गत संभावित लाभार्थियों के साथ वर्ष 2004-05 के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार निर्मुक्त निधियों का ब्यौरा क्रमश संलग्न विवरण-II तथा III में है। तथापि, अनुसूचित जातियों के लिए कार्यरत स्वयंसेवी संगठनों को सहायता अनुदान की योजना के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को कोई निधियां जारी नहीं की गई। इस योजना में पांच वर्ष की अवधि के भीतर होस्टलों के निर्माण की परिकल्पना की गई है।

(घ) उक्त योजनाओं के अंतर्गत राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के प्रस्ताव, कुछ दस्तावेजों के अभाव में तथा विवरण I पर उल्लिखित कारणों से केन्द्रीय सरकार के पास लंबित है।

(ङ) अनुसूचित जाति तथा अन्य पिछड़ा वर्ग के लड़कों तथा लड़कियों के लिए होस्टलों की योजना के अंतर्गत इन प्रस्तावों पर सम्बंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से अपेक्षित पूर्ण दस्तावेजों/स्पष्टीकरण प्राप्त होने पर तथा निधियों की उपलब्धता की शर्त पर विचार किया जाएगा। इसी प्रकार, अनुसूचित जातियों के लिए कार्यरत (स्कूलों/आवासीय स्कूलों के लिए) गैर-सरकारी संगठनों के प्रस्तावों पर भी पहले आओ पहले पाओ आधार पर विचार किया जाएगा ओर लंबित प्रस्तावों पर तदनुसार विचार किया जाएगा।

(च) इस मंत्रालय के ध्यान में ऐसा कोई दृष्टांत नहीं आया है।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण I

क्र. सं.	योजना का नाम	2004-05 के दौरान 7.3.2005 तक राज्य सरकारों द्वारा प्राप्त राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के प्रस्ताव	केन्द्रीय सरकार के पास लंबित 7.3.2005 तक राज्य सरकारों द्वारा प्राप्त राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों और गैर-सरकारी संगठनों के प्रस्तावों/आवेदनों का ब्यौरा	लंबित के कारण
1.	अनुसूचित जाति के लड़कों और लड़कियों के होस्टल के लिए केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम	आंध्र प्रदेश, असम छत्तीसगढ़, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल और पांडिचेरी	आंध्र प्रदेश, असम, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल और पांडिचेरी	अपेक्षित दस्तावेज/सूचना जैसे साइट योजना, भूमि की उपलब्धता ब्यौरेवार लागत प्राक्कलन, सीपीडब्ल्यूडी/राज्य पीडब्ल्यूडी प्रमाण पत्र की कमी के कारण राज्य समान अंश और वास्तविक व वित्तीय प्रगति रिपोर्ट और साथ ही निधियों की कमी।
2.	अन्य पिछड़े वर्गों के लड़कों और लड़कियों के होस्टलों के लिए केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम	आंध्र प्रदेश, असम, बिहार छत्तीसगढ़, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, मणिपुर, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश और पांडिचेरी	असम, बिहार, कर्नाटक, केरल और मणिपुर	अपेक्षित दस्तावेज/सूचना जैसे साइट योजना, भूमि की उपलब्धता ब्यौरेवार लागत प्राक्कलन, सीपीडब्ल्यूडी/राज्य पीडब्ल्यूडी प्रमाण पत्र की कमी के कारण राज्य समान अंश और वास्तविक व वित्तीय प्रगति रिपोर्ट और साथ ही निधियों की कमी
3.	अनुसूचित जातियों के लिए कार्यरत स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान की स्कीम	आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, चंडीगढ़, दिल्ली, गुजरात, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, राजस्थान, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल (विद्यालयों/आवासीय विद्यालयों के लिए)	आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, चंडीगढ़, दिल्ली, गुजरात, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, राजस्थान, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल (विद्यालयों/आवासीय विद्यालयों के लिए	पहले आओ, पहले पाओ आधार पर प्रस्तावों पर विचार करने के कारण

विवरण II

(लाख रुपए)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	लड़कियों के लिए छात्रावास		लड़कों के लिए छात्रावास	
		निर्मुक्त निधियां	अनुमानित लाभार्थी	निर्मुक्त निधियां	अनुमानित लाभार्थी
1.	आंध्र प्रदेश	675.00	5400	0	0
5.	छत्तीसगढ़	26.30	60	171.60	120
11.	झारखंड	103.47	300	103.47	300
12.	कर्नाटक	150.1525	450	447.68	1150
13.	केरल	128.21	280	24.00	30
24.	तमिलनाडु	0	0	1275.75	4050
25.	त्रिपुरा	58.835	66	0	0
27.	उत्तरांचल	0	0	95.81	150
35.	पांडिचेरी	50.00	बकाया 2003-04	0	0
	कुल	1191.97	6556	2118.31	5800

विवरण III

अन्य पिछड़े वर्ग के लड़कों और लड़कियों के लिए छात्रावास की स्कीम के अंतर्गत 2004-05 के दौरान निर्मुक्त निधियां

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	निर्मुक्त निधियां (लाख रुपए)	लाभार्थी छात्रों की संख्या	स्वीकृत छात्रावासों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	330.00	3000	30
2.	असम	प्रस्ताव पर निधियों की कमी के कारण विचार नहीं किया गया।		
3.	बिहार	कोई इनपुट्स जैसे उपयोगिता प्रमाण-पत्र, पूर्व वर्षों के लेखापरीक्षित लेखे और पूर्व में स्वीकृत छात्रावासों की प्रगति के अभाव में प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया।		
4.	छत्तीसगढ़	132.67	300	4
5.	गुजरात	138.00	525	7
6.	हिमाचल प्रदेश	42.00	60	1
7.	झारखंड	96.57	300	6

1	2	3	4	5
8.	केरल	राज्य सरकार ने 2004-05 के अपने बजट आबंटन में राज्य अंश की राशि की पुष्टि नहीं की है।		
9.	कर्नाटक	माह जनवरी 2005 में प्रस्ताव प्राप्त हुए और एस समय तक पर्याप्त निधि बजट में उपलब्ध नहीं है।		
10.	मध्य प्रदेश	91.50	400	4
11.	मणिपुर	बजट प्राक्कलन, पीडब्ल्यूडी प्रमाण-पत्र इत्यादि के साथ प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।		
12.	पांडिचेरी	50.00	50	1
13.	तमिलनाडु	157.50	500	10
14.	उत्तर प्रदेश	200	1020	13

[हिन्दी]

आजमगढ़ और जौनपुर रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

1321. श्री मुनव्वर हसन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर-मध्य रेलवे के अंतर्गत आने वाले आजमगढ़, जौनपुर जंक्शन, जौनपुर (शहर) रेलवे स्टेशन किस श्रेणी में आते हैं;

(ख) क्या उक्त रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध सुविधाओं का स्तर उनकी श्रेणी के अनुरूप है जिनके अन्तर्गत ये रेलवे स्टेशन आते हैं;

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

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

(ङ) सरकार इन स्टेशनों के जर्जर भवन के जीर्णोद्धार और सौंदर्यीकरण के लिए क्या कदम उठा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पूर्वोत्तर रेलवे का आजमगढ़ स्टेशन "क" कोटि में आता है। उत्तर रेलवे के जौनपुर जंक्शन और जौनपुर सिटी स्टेशन क्रमश: "ख" और "घ" कोटि के अंतर्गत आते हैं।

(ख) जी हां।

(ग) मानदंडों के अनुसार और स्टेशनों की कोटि के अनुसार इन स्टेशनों पर सभी न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं जैसे बुकिंग कार्यालय, पीने का पानी, प्रतीक्षालय बैठने की व्यवस्था इत्यादि उपलब्ध हैं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) इन स्टेशनों की इमारत संतोषजनक अवस्था में है।

[अनुवाद]

यात्रियों द्वारा विमानपत्तनों के चित्र लिये जाना

1322. श्री सुग्रीव सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वायुयान से यात्रा करने वाले यात्रियों को उनकी यात्रा के दौरान उन विमानपत्तनों के चित्र लेने की अनुमति प्रदान कर दी है जिन्हें वे यात्रा के दौरान उपयोग करते हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने ऐसी अनुमति देने से पूर्व देश की सुरक्षा पर विचार किया है;

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

(ङ) सरकार ने ऐसे चित्रों के दुरूपयोग को रोकने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। वास्तविक यात्रियों को सिविल विमानक्षेत्रों के टर्मिनल भवनों तथा रक्षा विमानक्षेत्रों के सिविल एन्क्लेबों के फोटोग्राफ लेने की अनुमति दी गयी है।

(ग) से (ङ) हवाईअड्डों पर फोटोग्राफी पर प्रतिबंध अपनी मूलाधार खो चुका है तथा उपग्रह-इमेजिंग इत्यादि सहित जिससे फोटोग्राफ दुर्गस्थ स्थानों से भी खीचे जा सकते हैं, सहित तकनीक से उन्नति के बाद बहुत पुराने हो चुके हैं, इसके अतिरिक्त, संबंधित सुरक्षा एजेंसियों/संगठनों से परामर्श करके ऐसा किया गया है। जैसा कि रक्षा मंत्रालय ने सुझाव दिया है, यात्रियों को सिविल एन्क्लेवों को छोड़कर रक्षा विमानक्षेत्रों के फोटो खींचने की अनुमति नहीं दी जाती है।

वित्तीय अनियमितताएं

1323. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ सेना के अधिकारियों द्वारा वित्तीय अनियमितताओं से संबंधित संवेदनशील कागजातों तथा फाइलों को तथाकथित रूप से नष्ट करने का मामला सरकार के ध्यान में आया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले में कोई जांच करायी गयी है;

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

(घ) दोषी पाए गए अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई; और

(ङ) भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (घ) जांच अदालत ने सुरक्षा भंग करने तथा कुछ नियमों और विनियमों का उल्लंघन करने के लिए एक लेफ्टिनेंट कर्नल तथा एक कर्नल (अब सेवानिवृत) को जिम्मेवार पाया है। लेफ्टिनेंट कर्नल के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई करने के लिए फरवरी, 2005 में संलग्नता आदेश जारी कर दिया गया है। लेफ्टिनेंट कर्नल के विरूद्ध अनुशासनिक कार्रवाई पूरी हो जाने के बाद, सेवानिवृत हो चुके कर्नल के विरुद्ध आपराधिक मामला दायर किया जाएगा।

(ङ) सैन्य फार्म निदेशालय में सुरक्षा संबंधी प्रक्रिया कड़ी करने के लिए एक मानक प्रचालन प्रक्रिया जारी कर दी गई है।

जम्मू-कश्मीर से समाचार पत्र

1324. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत के समाचार पत्र पंजीयक के पास पंजीकृत जम्मू और कश्मीर से प्रकाशित होने वाले कौन-कौन से समाचार पत्र और दैनिक/साप्ताहिक हैं;

(ख) कौन-कौन से समाचार पत्रों को डी.ए.वी.पी. से विज्ञापन मिल रहे हैं और गत तीन वर्षों के दौरान इनमें से प्रत्येक समाचार पत्र के लिए कितनी धनराशि जारी की गयी है;

(ग) क्या जम्मू और कश्मीर से प्रकाशित होने वाले कुछ समाचार पत्रों में विज्ञापनों के लिए आग्रह डी.ए.वी.पी. के पास लंबित हैं;

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

(ङ) डी.ए.वी.पी. द्वारा इन समाचार पत्रों के लिए कब तक विज्ञापन जारी किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारत के समाचारपत्रों के पंजीयक के पास पंजीकृत जम्मू और कश्मीर राज्य से प्रकाशित 92 दैनिकों और 278 साप्ताहिकों की सूची संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(ख) विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय से विज्ञापन प्राप्त करने वाले समाचारपत्रों के नाम और पिछले तीन वर्षों के दौरान उनको जारी की गयी राशि संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(ग) से (ङ) सरकारी विज्ञापनों को समाचार पत्रों द्वारा किए गए अनुरोधों पर जारी नहीं किया जाता है। समाचारपत्रों को उनके द्वारा सरकारी विज्ञापन 'भारत सरकार की विज्ञापन-नीति और विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय के साथ समाचारपत्रों को सूचीबद्ध करने संबंधी दिशा-निर्देश' में विनिर्दिष्ट निर्धारित अपेक्षाओं को पूरा करने के अधीन जारी किए जाते हैं।

विवरण I

क्र.सं.	समाचारपत्र का नाम	आवधिकता
1	2	3
1.	डेली आफताब श्रीनगर	दैनिक
2.	मार्लंड	दैनिक
3.	न्यूज	दैनिक
4.	चिनार	दैनिक
5.	वलूर	दैनिक

1	2	3
6.	सदा ए जम्हूर	दैनिक
7.	शंख धुन	दैनिक
8.	कश्मरी टाइम्स	दैनिक
9.	खिदमत	दैनिक
10.	इमारत	दैनिक
11.	कौमी आवाज	दैनिक
12.	हमदर्द	दैनिक
13.	नया संसार	दैनिक
14.	पॉलिटिकल टाइम्स	दैनिक
15.	पाबन्दी	दैनिक
16.	एक्सेल्सियर	दैनिक
17.	तस्कीन	दैनिक
18.	मोंतीजर बजार ए हिन्द	दैनिक
19.	मोरर्निंग टाइम्स (दी)	दैनिक
20.	तीव्र युग	दैनिक
21.	नवा ए शुब	दैनिक
22.	वादी की आवाज	दैनिक
23.	सितारा वाइस	दैनिक
24.	एफाक श्रीनगर	दैनिक
25.	कश्मीरनुमा	दैनिक
26.	ग्लिम्सेस ऑफ फ्यूचर	दैनिक
27.	सच	दैनिक
28.	मदर-ए-हिन्द	दैनिक
29.	मालदेव	दैनिक
30.	नव जम्मू	दैनिक
31.	अक रिजाल	दैनिक
32.	डोगरा न्यूज	दैनिक
33.	ग्रेटर कश्मीर	दैनिक
34.	अल्सफा न्यूज	दैनिक
35.	लाजावाल	दैनिक
36.	मानसर	दैनिक
37.	डेली संदेश	दैनिक
38.	राहे मंजिल	दैनिक
39.	एयर पोर्ट टाइम्स	दैनिक
40.	नवा-ए-वक्त अजीम	दैनिक
41.	बरकी दुनिया	दैनिक
42.	बहारे ए कश्मीर	दैनिक
43.	आवामी तनकीद	दैनिक
44.	जसारत	दैनिक
45.	निदाये मसरीक	दैनिक
46.	जिहादे अखबार	दैनिक
47.	तवी समाचार	दैनिक
48.	तस्वीरे कश्मीर	दैनिक
49.	गुलामी को दूर करो	दैनिक
50.	इकबाले कश्मीर	दैनिक
51.	दि मिरर ऑफ कश्मीर	दैनिक
52.	बर्ग ए चिनार	दैनिक
53.	सुबह कश्मीर	दैनिक
54.	वादी की खबर	दैनिक
55.	पयामे जम्हूर	दैनिक
56.	उकाब	दैनिक
57.	सदाकत रहबत	दैनिक
58.	पाकीजा तस्वीर	दैनिक
59.	द हिमालयन मेल	दैनिक

1	2	3
60.	स्टेट टाइम्स	दैनिक
61.	गर्दिश	दैनिक
62.	वादिये गुल्पोस	दैनिक
63.	द विस्मार्क	दैनिक
64.	सहनशाह	दैनिक
65.	द कश्मीर मोनिटर	दैनिक
66.	कश्मीर अब्जर्वर	दैनिक
67.	द नार्थ लाइन्स	दैनिक
68.	जर्नी लाइन	दैनिक
69.	कश्मीर एक्सप्रेस	दैनिक
70.	इंडियन एक्सप्रेस	दैनिक
71.	शिव टाइम्स	दैनिक
72.	ब्यूज टुडे	दैनिक
73.	उजले दरीचे	दैनिक
74.	न्यू स्टेट रिपोर्टर	दैनिक
75.	जे के प्रहरी	दैनिक
76.	श्रीनगर मेल	दैनिक
77.	मिशन कश्मीर	दैनिक
78.	कश्मीर फोकश	दैनिक
79.	आइना कश्मीर	दैनिक
80.	ब्यूज टुडे	दैनिके
81.	त्रिकुटा टाइम्स	दैनिक
82.	ब्येठ	दैनिक
83.	अर्ली टाइम्स	दैनिक
84.	पीरपांचाल न्यूज लाइन	दैनिक
85.	रहमत दी	दैनिक
86.	राजधानी इवनिंग न्यूज	दैनिक
87.	तामीले इस्साद	दैनिक
88.	शिव टाइम्स	दैनिक
89.	नव जम्मू	दैनिक
90.	वाइस ऑफ साइलेंस	दैनिक
91.	नव जम्मू	दैनिक
92.	लेटेस्ट दी	दैनिक
93.	विसास्ता	साप्ताहिक
94.	इकोनॉमिक पोस्ट	साप्ताहिक
95.	हमारा कश्मीर	साप्ताहिक
96.	नवाए कश्मीर	साप्ताहिक
97.	सल सबील	साप्ताहिक
98.	जेहलम	साप्ताहिक
99.	उधमपुर समाचार	साप्ताहिक
100.	क्राइटेरियन	साप्ताहिक
101.	कश्मीर दिस वीक	साप्ताहिक
102.	अलगुलफाम	साप्ताहिक
103.	हमायत	साप्ताहिक
104.	कश्मीर विश्व कल्याण	साप्ताहिक
105.	पसमानदागी	साप्ताहिक
106.	जमीदार	साप्ताहिक
107.	गुज्जर	साप्ताहिक
108.	इकबाल	साप्ताहिक
109.	वक्त	साप्ताहिक
110.	अवामी लिएहर	साप्ताहिक
111.	रहनुमा	साप्ताहिक
112.	सियासत	साप्ताहिक
113.	तवी गजट	साप्ताहिक

1	2	3
114.	चमन	साप्ताहिक
115.	इतगाद	साप्ताहिक
116.	कार्पोरेशन बुलेटिन	साप्ताहिक
117.	गुलबंग	साप्ताहिक
118.	आवाजे हक	साप्ताहिक
119.	आर्या मिशन	साप्ताहिक
120.	जम्मू पोस्ट	साप्ताहिक
121.	कार्वाने हयात	साप्ताहिक
122.	ट्रांसपोर्ट एंड ड्राइवर गजट	साप्ताहिक
123.	कश्मीर मेल	साप्ताहिक
124.	मुजटर	साप्ताहिक
125.	हमारा वतन	साप्ताहिक
126.	हम जुबान	साप्ताहिक
127.	लोक आवाज	साप्ताहिक
128.	प्रागाश	साप्ताहिक
129.	लोग युग	साप्ताहिक
130.	पयाए-ए-इंकलाब	साप्ताहिक
131.	अजान	साप्ताहिक
132.	चेनाब दि	साप्ताहिक
133.	आर्मुघन	साप्ताहिक
134.	कश्मीर पोस्ट	साप्ताहिक
135.	रणवीर	साप्ताहिक
136.	नवाए दुग्गर	साप्ताहिक
137.	वादी	साप्ताहिक
138.	जहाने नव	साप्ताहिक
139.	सेवक	साप्ताहिक
140.	हम वतन	साप्ताहिक
141.	जवाहर नगर	साप्ताहिक
142.	जम्मू समाचार	साप्ताहिक
143.	बिल्डर्स	साप्ताहिक
144.	जम्मू लीडर	साप्ताहिक
145.	रहनुमा-ए-कौम	साप्ताहिक
146.	कश्मीर तन्जीम	साप्ताहिक
147.	यंगइरा	साप्ताहिक
148.	डेमोक्रेट	साप्ताहिक
149.	उल्फ-अनेन	साप्ताहिक
150.	बी टी-लिट्स क्रेग	साप्ताहिक
151.	तार जमन्नुलहक	साप्ताहिक
152.	हज तवोर रिफार्मर	साप्ताहिक
153.	प्रेसागर	साप्ताहिक
154.	जम्मू एक्सप्रेस	साप्ताहिक
155.	सरचस्मा-ए-हयात	साप्ताहिक
156.	आलबियान	साप्ताहिक
157.	मजलूमे की फरियाद	साप्ताहिक
158.	स्टूडेंट एक्सप्रेस	साप्ताहिक
159.	सदा ए कश्मीर	साप्ताहिक
160.	दियारह	साप्ताहिक
161.	शारदा	साप्ताहिक
162.	चांद (दि)	साप्ताहिक
163.	आइना	साप्ताहिक
164.	अवामी दौर	साप्ताहिक
165.	नया वलवला	साप्ताहिक
166.	जक्नजा ए हक	साप्ताहिक
167.	आजाद	साप्ताहिक

1	2	3
168.	जम्मू टाइम्स	साप्ताहिक
169.	कारनामा	साप्ताहिक
170.	कोह हिमाल्या	साप्ताहिक
171.	जादो जेहाद	साप्ताहिक
172.	एवरेस्ट टाइम्स	साप्ताहिक
173.	बी रहम	साप्ताहिक
174.	एडवाईस	साप्ताहिक
175.	शेर-ए-दुग्गर	साप्ताहिक
176.	शेर-ए-जम्मू	साप्ताहिक
177.	एस्क्वायर	साप्ताहिक
178.	तजबीज	साप्ताहिक
179.	स्पोर्ट्स कॉलम	साप्ताहिक
180.	कश्मीर ट्रांसपोर्ट	साप्ताहिक
181.	खिलते फूल	साप्ताहिक
182.	टु गलिस्तां हमारा	साप्ताहिक
183.	तालुए शहर	साप्ताहिक
184.	डुग्गर देश	साप्ताहिक
185.	मल्हार	साप्ताहिक
186.	प्रीत	साप्ताहिक
187.	योग	साप्ताहिक
188.	प्रहाहिद ए जदीद	साप्ताहिक
189.	सुबह का सुगोफा	साप्ताहिक
190.	जेवर ए जालिम	साप्ताहिक
191.	सदाए जम्मू	साप्ताहिक
192.	अवाज ए जम्मू	साप्ताहिक
193.	तरज मामे दुग्गर	साप्ताहिक
194.	श्रीनगर एक्सप्रेस	साप्ताहिक
195.	अकबर ए आम	साप्ताहिक
196.	कश्मीर हैराल्ड	साप्ताहिक
197.	बैली टाइम्स	साप्ताहिक
198.	जनशक्ति	साप्ताहिक
199.	चढ़ता सूरज	साप्ताहिक
200.	वाइस ऑफ द डे	साप्ताहिक
201.	दुग्गररस्ताउ	साप्ताहिक
202.	दुग्गररस्ताउ	साप्ताहिक
203.	महाफिज	साप्ताहिक
204.	आजाद हिन्द	साप्ताहिक
205.	न्यू स्टाइल (दि)	साप्ताहिक
206.	इंडियन टाइम्स	साप्ताहिक
207.	राजा सप्ता	साप्ताहिक
208.	कॉल ऑफ नेशन	साप्ताहिक
209.	सायरबीन	साप्ताहिक
210.	मीर ए कास्वॉ	साप्ताहिक
211.	हिमालयन हैराल्ड	साप्ताहिक
212.	श्रीनगर न्यूज	साप्ताहिक
213.	कश्मीर फीचर सर्विस	साप्ताहिक
214.	शिव ज्योति	साप्ताहिक
215.	दूरस्थ न्यूज	साप्ताहिक
216.	गुल ए खानदान	साप्ताहिक
217.	बर्ग ए सब्ज	साप्ताहिक
218.	अवामी अदालत	साप्ताहिक
219.	हकबीन	साप्ताहिक
220.	बदशा	साप्ताहिक
221.	अवाज ए जहान	साप्ताहिक

1	2	3
222.	आवामी रविता	साप्ताहिक
223.	तर्जुमन ए शहर	साप्ताहिक
224.	नसीहत	साप्ताहिक
225.	फ्राग ए वतन	साप्ताहिक
226.	नोक ए कलाम	साप्ताहिक
227.	सगफ	साप्ताहिक
228.	सुनहरी सुआ	साप्ताहिक
229.	इण्डस्ट्री इन जे एंड के	साप्ताहिक
230.	नूर उल समा	साप्ताहिक
231.	देहाती समाचार	साप्ताहिक
232.	परिस्तान टाइम्स	साप्ताहिक
233.	चट्टान	साप्ताहिक
234.	चराग ए आरजू	साप्ताहिक
235.	कशीर	साप्ताहिक
236.	हिलेरियस	साप्ताहिक
237.	नई नजर नया जबिये	साप्ताहिक
238.	सलामती	साप्ताहिक
239.	त्रिकुटा एक्सप्रेस	साप्ताहिक
240.	अन्तम विदया	साप्ताहिक
241.	राजौरी टाइम्स	साप्ताहिक
242.	अपना परचम	साप्ताहिक
243.	जम्मू टुडे	साप्ताहिक
244.	व्यू विण्डो	साप्ताहिक
245.	जवी दान	साप्ताहिक
246.	वीकली श्रीनगर	साप्ताहिक
247.	वेफकन जनाजा	साप्ताहिक
248.	नवाए सुब	साप्ताहिक
249.	लोगो के हकूक	साप्ताहिक
250.	शेरे ए भारत	साप्ताहिक
251.	दि मार्टण्ड	साप्ताहिक
252.	श्रीनगर बुलेटिन	साप्ताहिक
253.	त्रिकुटा एक्सप्रेस	साप्ताहिक
254.	श्रीनगर अलफतह	साप्ताहिक
255.	अजहावर	साप्ताहिक
256.	बाजगस्त	साप्ताहिक
257.	अकबर शोला	साप्ताहिक
258.	साहीन कश्मीर	साप्ताहिक
259.	मेरा खयाल	साप्ताहिक
260.	जेके पोस्ट	साप्ताहिक
261.	चस्म ए बीना	साप्ताहिक
262.	आप गिना	साप्ताहिक
263.	अखबार ए कश्मीर	साप्ताहिक
264.	बफ्रान	साप्ताहिक
265.	जम्मू पैनोरमा	साप्ताहिक
266.	इकवी नॉक्स	साप्ताहिक
267.	इसायत	साप्ताहिक
268.	कश्मीर सैफ्रॉन टाइम्स	साप्ताहिक
269.	जुसारत	साप्ताहिक
270.	तवी टाइम्स	साप्ताहिक
271.	दि काम्रर्स व्यू प्वाइंट	साप्ताहिक
272.	निगाह वान	साप्ताहिक
273.	सवाए सित जज	साप्ताहिक
274.	जम्मू चर्चा	साप्ताहिक
275.	लाल चौक टाइम्स	साप्ताहिक

1	2	3
276.	अर्जन वाणी	साप्ताहिक
277.	आलम जेब	साप्ताहिक
278.	रोटी दुनिया	साप्ताहिक
279.	सर्वा ए गुलिस्तां	साप्ताहिक
280.	दि जप्सी	साप्ताहिक
281.	जबूत	साप्ताहिक
282.	बोनिस	साप्ताहिक
283.	दुरान	साप्ताहिक
284.	खाक ए वतन	साप्ताहिक
285.	किस्तवर टाइम्स	साप्ताहिक
286.	खत्म ए नबूवत	साप्ताहिक
287.	तफाकुर	साप्ताहिक
288.	जेके पोस्ट	साप्ताहिक
289.	करेंट एंड टेंडर करेंट	साप्ताहिक
290.	शहनशाह	साप्ताहिक
291.	हक गो	साप्ताहिक
292.	कुर्सी	साप्ताहिक
293.	हिल पोस्ट	साप्ताहिक
294.	पीपुल टाइम्स	साप्ताहिक
295.	डेमो	साप्ताहिक
296.	दि झेलम टाइम्स	साप्ताहिक
297.	खबर वो नजर	साप्ताहिक
298.	दि सहयोगी टाइम्स	साप्ताहिक
299.	कारवां कश्मीर	साप्ताहिक
300.	आवामी मजीन	साप्ताहिक
301.	तफाकुर	साप्ताहिक
302.	इसरक	साप्ताहिक
303.	दि नॉर्थ लाइन्स	साप्ताहिक
304.	जन्नत ए कश्मीर	साप्ताहिक
305.	कश्मीर पेराडाइज	साप्ताहिक
306.	स्वर्गम	साप्ताहिक
307.	दि बार्डर लाइन	साप्ताहिक
308.	ग्रीन एकर्स	साप्ताहिक
309.	खुश गो	साप्ताहिक
310.	न्यूज एंड व्यूज लाइन	साप्ताहिक
311.	श्रीनगर रिपोर्टर	साप्ताहिक
312.	दि ट्रूथ लाइन	साप्ताहिक
313.	जोड़िएक टाइम्स	साप्ताहिक
314.	साइट एंड साउंड	साप्ताहिक
315.	सदरंग शहर	साप्ताहिक
316.	जम्मू की खबर	साप्ताहिक
317.	गोल्मिक	साप्ताहिक
318.	अल हतश	साप्ताहिक
319.	परचोल	साप्ताहिक
320.	भारत का शहीद	साप्ताहिक
321.	पासवां ए कश्मीर	साप्ताहिक
322.	आर्ट एंड लिटरेचर	साप्ताहिक
323.	अमर	साप्ताहिक
324.	जमीन ए जन्नत	साप्ताहिक
325.	हाईट ऑफ लाइफ	साप्ताहिक
326.	जे एंड के प्रहरी	साप्ताहिक
327.	कश्मीर इमेजेज	साप्ताहिक
328.	अहतीसब	साप्ताहिक
329.	सदाए कोहसर	साप्ताहिक
330.	अलसिदा	साप्ताहिक

1	2	3
331.	निदा ए भारत	साप्ताहिक
332.	जम्मू तवी	साप्ताहिक
333.	बहू टाइमस	साप्ताहिक
334.	मुबलिग	साप्ताहिक
335.	कस्फउल कलूब	साप्ताहिक
336.	मुस्लिम कश्मीर	साप्ताहिक
337.	वतन	साप्ताहिक
338.	कश्मीरियत	साप्ताहिक
339.	पॉलिटीशियन इंटरव्यू	साप्ताहिक
340.	सरजमीन	साप्ताहिक
341.	सरी नव	साप्ताहिक
342.	रोड दि कश्मीर	साप्ताहिक
343.	बहबूद ए हिंद	साप्ताहिक
344.	कश्मरी एसोसिएट्स	साप्ताहिक
345.	कश्मीर विंड्स	साप्ताहिक
346.	हितैषी	साप्ताहिक
347.	बहु एक्सप्रेस	साप्ताहिक
348.	रहबर	साप्ताहिक
349.	शहादत	साप्ताहिक
350.	दि सेक्रीफाइस	साप्ताहिक
351.	एशियन एक्सप्रेस	साप्ताहिक
352.	सबरोज टाइम्स	साप्ताहिक
353.	वाइस ऑफ वैली	साप्ताहिक
354.	स्टेट समाचार	साप्ताहिक
355.	खुर्शीद	साप्ताहिक
356.	कश्मीर इन फो	साप्ताहिक
357.	लोकशक्ति न्यूज	साप्ताहिक
358.	ग्रेट न्यूज सर्विसेज	साप्ताहिक
359.	वैली पोस्ट	साप्ताहिक
360.	कौमी वकार	साप्ताहिक
361.	दि डग्गर वाइस	साप्ताहिक
362.	जे एंड के स्टेट एक्सप्रेस	साप्ताहिक
363.	प्रकृति का संदेश	साप्ताहिक
364.	स्ट्रीट वाइस	साप्ताहिक
365.	अमर तिरंगा	साप्ताहिक
366.	बनिहाल टाइम्स	साप्ताहिक
367.	वाइस ऑफ कश्मीर	साप्ताहिक
368.	वितस्ता टाइम्स	साप्ताहिक
369.	देहात संदेश	साप्ताहिक
370.	दि गार्ड	साप्ताहिक

विवरण II

वित्त वर्षों 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के दौरान जम्मू और कश्मीर से प्रकाशित समाचार पत्रों/ आवधिकियों को दी गयी राशि

क्र.सं.	समाचार पत्र/पत्रिका का नाम	शहर	वित्त वर्ष के लिए दी गई राशि (रुपयों में)		
			2001-02	2002-03	2003-04
1	2	3	4	5	6
1.	एक्सलसियर, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	26,91,749	35,84,968	52,51,059
2.	ग्लिम्सेस ऑफ फ्यूचर, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	77,196	1,02,560	3,06,160

1	2	3	4	5	6
3.	हिमालयन मेल, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	1,41,915	3,09,197	2,33,856
4.	कश्मीर टाइम्स, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	44,76,908	45,48,039	49,13,249
5.	स्टेट टाइम्स, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	9,13,244	9,43,116	14,99,591
6.	कश्मीर टाइम्स, हिन्दी/दैनिक (एम)	जम्मू	10,99,437	14,64,302	23,25,259
7.	बरकी दुनिया, उर्दू/दैनिक (एम)	जम्मू	5,57,040	6,22,206	7,22,9064
8.	पाकीजा तस्वीर, उर्दू/दैनिक (एम)	जम्मू	6,023		
9.	संदेश, उर्दू/दैनिक (एम)	जम्मू	7,51,129	7,55,540	7,68,446
10.	शारदा, उर्दू/दैनिक (एम)	जम्मू	4,38,522	4,39,544	6,32,262
11.	तस्कीन, उर्दू/दैनिक (एम)	जम्मू	9,77,023	12,64,028	24,06,753
12.	नव जम्मू, हिन्दी/दैनिक (ई)	जम्मू	4,70,479	–	–
13.	मुन्तीजर बहार ए हिन्द, उर्दू/दैनिक (ई)	जम्मू	4,402	–	–
14.	रिफार्मर, उर्दू/साप्ताहिक	जम्मू	6,120	5,245	–
15.	शिव ज्योति, उर्दू/साप्ताहिक	जम्मू	6,120	9,393	3,273
16.	सरपा कश्मीर, उर्दू/पाक्षिक	जम्मू	6,120	1,836	–
17.	द मिरर ऑफ कश्मीर, अंग्रेजी/ दैनिक (एम)	श्रीनगर	1,78,171	2,15,291	–
18.	अल्सफा न्यूज, उर्दू/दैनिक (एम)	श्रीनगर	95,515	–	–
19.	रोशनी, उर्दू/दैनिक (एम)	श्रीनगर	1,06,435	2,77,043	5,04,292
20.	जे एंड के रिपोर्टर, अंग्रेजी/मासिक	जम्मू	–	1,958	–
21.	दि कश्मीर मॉनिटर, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	श्रीनगर	–	1,36,035	9,40,515
22.	जर्नी लाइन, अंग्रेजी/दैनिक (एम)	जम्मू	–	–	1,78,028
23.	जन्नत ए कश्मीर, उर्दू/साप्ताहिक	जम्मू	–	–	4,509
24.	श्रीनगर न्यूज, उर्दू/दैनिक (एम)	श्रीनगर	–	–	3,22,269

अनधिकृत पेट्रोल पम्प

1325. श्री अधीर चौधरी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को यह जानकारी है कि देश में ग्रामीण क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर बड़ी संख्या में अनधिकृत पेट्रोल पम्प और बैरल पाईन्ट चल रहे हैं;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने हाल ही में अनधिकृत पेट्रोल पंपों और बैरल पाइन्टों के विरुद्ध अभियान चलाने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को निर्देश दिये हैं;

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

(घ) देश में अनधिकृत पेट्रोल पम्पों का पता लगाने में तेल कंपनियों द्वारा क्या भूमिका निभायी गई है; और

(ङ) सरकार ने अनधिकृत पेट्रोल पम्पों के मालिक के विरुद्ध क्या कार्यवाही की है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) जी, हां। बिहार, छत्तीसगढ़, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल जैसी कुछ राज्य सरकारों ने छोटे डीलरों के लिए लाइसेंस या ग्रामीण क्षेत्रों में खुदरा डीजल के लिए बैरल भण्डारण बिन्दु जारी किये हैं। चूंकि यह अनुमति मोटर स्पिरिट एवं हाई स्पीड डीजल नियंत्रण आदेश, 1998 के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है, अत: इस मामले पर संबंधित राज्य सरकारों का ध्यान आकर्षित किया जा रहा है और सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) को एक सर्वेक्षण करने और इन अप्राधिकृत पम्पों का पता लगाने के लिए कहा गया है। कृषि क्षेत्र की मांग का प्रबंधन करने के लिए ओ एम सीज को ग्रामीण क्षेत्रों को सेवाएं देने हेतु अपने नेटवर्क में विस्तार करने के लिए भी कहा गया है।

आंध्र प्रदेश के लिए मिट्टी के तेल के कोटे में वृद्धि

1326. श्री मधु गौड यास्खी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्र सरकार से मिट्टी के तेल का कोटा बढ़ाने का आग्रह किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, हां। इस मंत्रालय को आंध्र प्रदेश समेत विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से उनका मिट्टी तेल का कोटा बढ़ाने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ख) आंध्र प्रदेश को जनवरी से मार्च, 2005 की अवधि के लिए मिट्टी तेल के 12,101 मीट्रिक टन (एम टी) के अतिरिक्त आबंटन सहित विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को उनकी मांग पूरी करने के लिए अतिरिक्त आबंटन किया गया है। केन्द्र सरकार ने देश में मिट्टी तेल की मांग का पहली बार विस्तृत अध्ययन करने के लिए राष्ट्रीय अनुप्रयुक्त आर्थिक अनुसंधान परिषद की स्थापना की है।

[हिन्दी]

अनूसूचित जातियों के लिए योजनाओं की समीक्षा

1327. श्री रामदास आठवले: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में अनुसूचित जातियों के कल्याण में जुटे गैर-सरकारी संगठनों (एनजीओ) को दी जाने वाली सहायता संबंधी वर्तमान योजनाओं के कार्य निष्पादन की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो इसके निष्कर्ष क्या हैं और इनके बेहतर कार्यान्वयन के लिए कौन-कौन से परिवर्तनों की आवश्यकता है;

(ग) क्या सरकार ने अनुसूचित जातियों के विकास के लिए निर्धारित धनराशि को कुछ अन्य शीर्षों पर खर्च करने का निर्णय लिया है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) अनुसूचित जातियों के लिए कार्यरत स्वयंसेवी संगठनों को सहायता अनुदान की योजना के तहत स्वयंसेवी संगठनों को सहायता दी जा रही है। इस योजना की हाल ही में समीक्षा नहीं की गई है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

तेल कंपनियों में अंशधारिता

1328. श्री डी. विट्टल राव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओ.एन.जी.सी.) ने तेल कंपनियों की परिसम्पत्तियों में अंशधरिता प्राप्त करने हेतु रूस के साथ बातचीत की थी जैसा कि 11 जनवरी, 2005 के "दि हिन्दू" में समाचार प्रकाशित हुआ; और

(ख) यदि हां, तो अब तक हुई बातचीत का ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम निकले हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) देश की उर्जा सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए ओ एन जी सी विदेश लिमिटेड (ओवीएल) रूस सहित विदेश में इक्विटी तेल के अर्जन का अनुसरण और विदेश में तेल और गैस रकबों तथा उत्पादक सम्पत्तियों का अर्जन करती रही है।

सहयोग/प्रतिभगिता के सम्भावित क्षेत्रों, जिनमें समाचार में उल्लिखित युगानस्कनेफ्टेगेज में हिस्से का अर्जन सम्मिलित है, के बारे में कुछ आरम्भिक चर्चाएं मंत्रालयीन, सरकारी और वाणिज्यिक स्तरों पर भारत और रूस के बीच आयोजित की गई हैं।

केन्द्र सरकार क्षेत्र के उद्यमों (सीपीएसई) के उत्पादन में वृद्धि

1329. श्री राजेश वर्मा: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकारी क्षेत्र के उद्यमों ने हाल के वर्षों में उत्पादन में कोई वृद्धि की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान इन्होंने कितने मूल्य का उत्पादन किया;

(ग) देश के सकल घरेलू उत्पाद की तुलना में कितने प्रतिशत उत्पादन हुआ; और

(घ) सरकार द्वारा उक्त अवधि के दौरान इन उद्यमों में पूंजी और ऋण के रूप में वर्षवार और सरकारी क्षेत्र के उद्यमवार कितना निवेश किया गया?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) लोक उद्यम सर्वेक्षण, 2002-03 के अनुसार हाल ही के वर्षों अर्थात वर्ष 2000-01, 2001-02 तथा 2002-03 के दौरान केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में वर्तमान बाजार मूल्य पर उत्पादन मूल्य में वृद्धि हुई है, जोकि निम्नानुसार है:

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	उत्पादन मूल्य	वृद्धि %
1999-2000	400806	-
2000-01	464287	15.84%
2001-02	483558	4.15%
2002-03	556315	15.05%

(ग) विगत 3 वर्षों के दौरान वर्तमान बाजार मूल्य पर सकल घरेलू उत्पाद की तुलना में केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में उत्पादन मूल्य की प्रतिशतता इस प्रकार है:

वर्ष	जीडीपी की तुलना में उत्पादन मूल्य का %
2000-01	22.22%
2001-02	21.19%
2002-03	22.53%

(घ) विगत 3 वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में इक्विटी तथा दीर्घावधिक ऋण के रूप में किये गये निवेश का विवरण इस प्रकार है:

(करोड़ रुपये)

वर्ष	इक्विटी	दीर्घावधिक ऋण	जोड़
2000-01	2263	7464	9727
2001-02	14673	7642	22315
2002-03	4895	-1947	2948

इक्विटी व दीर्घावधिक ऋण से संबंधित सरकारी क्षेत्र का उपक्रमवार विवरण क्रमश: संबंधित वर्ष के लोक उद्यम सर्वेक्षण, खण्ड-I के विवरण 17 तथा 18ख में दिया गया है।

हवाई यात्रा पर उपकर

1330. **श्री कीर्ति वर्धन सिंह:**
कुंवर जितिन प्रसाद:
श्री गुरुदास कामत:

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

(क) क्या सरकार का विचार विमानपत्तन आधुनिकीकरण परियोजना का वित्तपोषण करने के लिए निधियां एकत्रित करने के लिए हवाई यात्रा पर उपकर लगाने का है;

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

(ग) ऐसे उपकर से सरकार द्वारा वार्षिक रूप से कितना अनुमानित उपकर एकत्रित किया जाएगा; और

(घ) ऐसे उपकर एकत्रण से आधुनिकीकृत किये जाने वाले विमानपत्तनों के नाम क्या हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के वर्ष 2003 के संशोधित अधिनियम के अंतर्गत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (विकास शुल्क) नियमों को अन्तर मंत्रालयी परामर्श द्वारा बनाया जा रहा है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, विमान में चढ़ने वाले यात्रियों पर विकास शुल्क लगाए जाने का भी प्रावधान होगा जिसे हवाईअड्डों के विकास तथा उन्नयन के लिए इस्तेमाल किया जाएगा।

विश्व विरासत के स्थल

1331. **श्री एस.के. खारवेनथन:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) यूनेस्को द्वारा अब तक भारत के कौन-कौन से क्षेत्रों को विश्व विरासत के क्षेत्र घोषित किया गया है;

(ख) क्या सरकार ने भारत के कुछ अन्य महत्वपूर्ण स्थलों को विश्व विरासत की सूची में शामिल करने के लिए कोई कदम उठाया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) यूनेस्को की विश्व दाय सूची में भारत के 26 स्थलों को शामिल किया गया है। इनका ब्यौरा विवरण-I में दिया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। और अधिक स्थलों को अनंतिम सूची में शामिल किया गया है जो कि विश्व दाय सूची में किसी स्थल को शामिल करने के लिए पूर्वापेक्षित शर्त है। प्रति वर्ष विश्व दाय स्थल में शामिल किये जाने के लिए नामांकनों की संख्या की सीमाएं हैं। विश्व दाय समिति किसी राज्य पक्ष के अधिकतम केवल दो नामांकनों पर विचार करेगी जिसमें से कम से कम एक प्राकृतिक श्रेणी का होना चाहिए। (अनंतिम सूची का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है)

विवरण I

क्र.सं.	स्थल का नाम	राज्य
1	2	3
	सांस्कृतिक स्थल	
1.	अजंता गुफाएं	महाराष्ट्र
2.	एलोरा गुफाएं	महाराष्ट्र
3.	आगरा किला	उत्तर प्रदेश
4.	ताजमहल	उत्तर प्रदेश
5.	सूर्य मंदिर, कोणार्क	उड़ीसा
6.	स्मारक समूह, महाबलीपुरम	तमिलनाडु
7.	गिरजाघर और कान्वेंट, गोवा	गोवा
8.	मंदिर समूह, खजुराहो	मध्य प्रदेश
9.	स्मराक समूह, हम्पी	कर्नाटक
10.	स्मारक समूह, फतेहपुर सीकरी	उत्तर प्रदेश
11.	मंदिर समूह, पट्टडकल	कर्नाटक
12.	एलिफैंटा गुफाएं	महाराष्ट्र
13.	तंजाबूर गंगई कोंडा चोलापुरम तथा दारासुरम स्थित महान चोल मंदिर, जहां पूजा अर्चना की जाती है	तमिलनाडु
14.	बौद्ध स्मारक, सांची	मध्य प्रदेश
15.	हुमायूं का मकबरा, दिल्ली	दिल्ली
16.	कुतुबमीनार परिसर, दिल्ली	दिल्ली
17.	दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे	पश्चिम बंगाल

1	2	3
18.	भीमबैठका के प्रागैतिहासिक शैलाश्रय	मध्य प्रदेश
19.	चम्पानेर-पावागढ़ पुरातात्विक उद्यान	गुजरात
20.	छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (पूर्व विक्टोरिया टर्मिनस)	महाराष्ट्र
	प्राकृतिक स्थल	
21.	काजीरंगा राष्ट्रीय उद्यान	असम
22.	मानस वन्य जीव अभयारण्य उद्यान	असम
23.	केयोल देव राष्ट्रीय उद्यान	राजस्थान
24.	सुन्दरवन राष्ट्रीय उद्यान	पश्चिम बंगाल
25.	नंदा देवी राष्ट्रीय उद्यान	उत्तरांचल

विवरण II

भारत के स्थलों की अनंतिम सूची

सांस्कृतिक स्थल

1. प्राचीन बौद्ध स्थल, सारनाथ वाराणसी, उत्तर प्रदेश
2. बौद्ध मठ परिसर, अल्ची, लेह, अल्ची चोस-कोर के नाम से विख्यात
3. धोलावीरा : एक हड़प्पाकालीन शहर, गुजरात, जिला कच्छ
4. गोलकोंडा किला, हैदराबाद, आंध्र प्रदेश
5. मांडू स्थित स्मारक समूह, मध्य प्रदेश
6. हेमिस गुम्फा, लेह लद्दाख
7. कालका शिमला रेलवे, हिमाचल प्रदेश
8. मत्तनचेरी पैलेस, एरनाकुलम, केरल
9. रानी की बाव, पाटन, गुजरात
10. ब्रह्मपुत्र नदी की मुख्य धारा में माजुली का नदी द्वीप, असम
11. श्री हरिमन्दिर साहिब, अमृतसर, पंजाब
12. विष्णुपुर स्थित मंदिर, पश्चिम बंगाल
13. नीलगिरि माउन्टेन रेलवे
14. शेर शाह सूरी का मकबरा, सासाराम, बिहार

प्राकृतिक स्थल

15. फूलों की घाटी राष्ट्रीय उद्यान

हाइड्रोग्राफिक विशेषताओं के अध्ययन के लिए समिति का गठन

1332. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में सुनामी के कारण कतिपय स्थानों पर समुद्र के पानी का स्तर बढ़ गया है और कुछ अन्य क्षेत्र अपनी जगह से खिसक गये है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारतीय नौसेना की पूर्वी कमान ने सुनामी को दृष्टि में रखते हुए हाइड्रोग्राफिक विशेषताओं का अध्ययन करने के लिए समिति गठित की है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके द्वारा किये गये ऐसे अध्ययन के क्या परिणाम निकले; और

(घ) सरकार द्वारा इस पर क्या कदम उठाये गये/उठाये जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारतीय सर्वेक्षण द्वारा किये गये प्रारंभिक अध्ययनों से यह तथ्य प्रमाणित हुआ है कि पोर्ट ब्लेयर में समुद्री जल-स्तर लगभग 1 से 1.2 मीटर बढ़ा है और ये द्वीप निकोबार द्वीप की ओर 5 से 6 मीटर और अंडमान द्वीप की ओर 2 से 3 मीटर तक समस्तर पर खिसक गये हैं।

(ख) इस प्रकार की कोई समिति गठित नहीं की गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) नए आंकड़े एकत्र करने के लिए पूर्वी नौसेना कमान के तीन सर्वेक्षण पोत, अंडमान और निकोबार द्वीपों में छः मुख्य बंदरगाहों/पत्तनों का हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कर रहे हैं।

[हिन्दी]

म्यांमार में गैस ब्लाक में खुदाई

1333. प्रो. महादेवराव शिवनकर: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ.एन.जी.सी. विदेश लिमिटेड और गेल (जी.ए.आई.एल.) इंडिया ने म्यांमार के गैस ब्लाक ए-1 में खुदाई का कार्य पूरा कर लिया है जैसाकि दिनांक 9 जनवरी, 2005 के ''राष्ट्रीय सहारा'' में प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या गेल को उक्त ब्लाक से गैस उपलब्ध कराने के लिए गैस का प्रथम खरीददार का दर्जा दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो ए-1 ब्लाक में मिलियन मिट्रिक स्टैंडर्ड क्यूबिक मीटर के हिसाब से प्रतिदिन अनुमानत: गैस का कितना भण्डार है;

(घ) क्या ये कंपनियां अन्य क्षेत्रों में खुदाई और खोज कार्यों में भी लगी हुई हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) ब्लाक ए-1 म्यांमार में कोरिया की मैसर्स डेवू इंटरनेशनल वेधन कार्य कर रही मुख्य प्रचालक है और ओ एन जी सी विदेश लिमिटेड (ओ वी एल), गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) और कोरिया को गैस अन्य गैर-प्रचालक भागीदार हैं। जून, 2004 में वेधित पहले कूप में गैस की खोज हुई। 30 जून, 2005 तक 8 कूपों के और वेधन की योजना बनाई गई है।

(ख) गेल ने ओ वी एल के साथ एक समझौता ज्ञापन किया हुआ है जिसमें इसके पास ओ वी एल के गैस के हिस्से का विपणन करने के लिए अस्वीकृति का प्रथम अधिकार है और डेवू के साथ उसके करार में गेल उस स्थिति में डेवू के गैस के हिस्से के लिए एक सबसे अधिक वरीय खरीददार है, जब ऐसी प्राकृतिक गैस भारत को बेची जाती है। म्यांमार के ऊर्जा मंत्रालय ने यह माना है कि गेल ए-1 ब्लाक से गैस की वरीय खरीददार है।

(ग) ब्लाक ए-1 में एस एच डब्ल्यू ई परियोजना के अनुमातिन गैस भण्डार लगभग 22-28 मिलियन मानक घन मीटर प्रति दिन (एम एम एस सी एम डी) की अनुमानित दर के साथ 4-6 ट्रिलियन घन फीट (टीसीएफ) है।

(घ) और (ङ) ओ वी एल के पास वर्तमान में 10 अन्य देशों जिनमें रूस, वियतनाम, ईरान, इराक, सूडान, लीबिया, सीरिया, आस्ट्रेलिया, आइवरी कोस्ट और कतर शामिल हैं, में 14 विदेशी अन्वेषण और उत्पादन परियोजनाएं हैं। ओ वी एल को मिस्र में एक ब्लाक प्रदान किया गया है। वर्तमान में गेल की केवल म्यांमार में अन्वेषण और उत्पादन परियोजनाएं हैं।

[अनुवाद]

सीमा क्षेत्रों पर एफ.एम./आकाशवाणी/दूरदर्शन केन्द्र

1334. श्री दुष्यंत सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वर्ष 2005-06 के दौरान भारत-पाक और भारत-बांग्लादेश की सीमाओं पर स्थित राज्यों के सीमा क्षेत्रों में एफ.एम. रेडियो और टी.वी. के नये ट्रांसमीटर/स्टेशन स्थापित करने का है;

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

(ग) विशेषकर राजस्थान में इस प्रयोजनार्थ कौन-कौन से स्थानों का चयन किया गया है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) वर्ष 2005-2006 के दौरान बीकानेर (राजस्थान), राधनपुर (गुजरात), कुर्सियांग (पश्चिम बंगाल) की तीन उच्च शक्ति ट्रांसमीटर टीवी ट्रांसमीटर परियोजनाओं तथा अम्बासा (त्रिपुरा) की एक अल्प शक्ति ट्रांसमीटर टीवी ट्रांसमीटर परियोजना के पूरे हो जाने की आशा है।

दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आकाशवाणी द्वारा भारत-पाक सीमा पर छह ट्रांसमीटर और भारत-बांग्लादेश सीमा पर सात ट्रांसमीटर, निम्न ब्यौरानुसार स्थापित किये जाने का प्रस्ताव है। तथापि, इन स्कीमों का कार्यान्वयन निधियों की उपलब्धता और अनुमोदन होने पर निर्भर करेगा।

1. भारत-पाक सीमा:

चौटन हिल्स (राजस्थान)	-20 किवॉ एफ एम
फजिल्का (पंजाब)	-10 किवॉ एफ एम
अमृतसर (पंजाब)	-20 किवॉ एफ एम
रामगढ़ (राजस्थान)	-20 किवॉ एफ एम
बीकानेर (राजस्थान)	-10 किवॉ एफ एम
भुज (गुजरात)	-10 किवॉ एफ एम

2. भारत-बांग्लादेश सीमा:

सिलचर (असम)	-5 किवॉ एफ एम
करीमगंज (असम)	-1/5 किवॉ एफ एम
डावकी (मेघालय)	-1/5 किवॉ एफ एम

नूतन बाजार (त्रिपुरा)	-1/5 किवॉ एफ एम
कूच बिहार (पश्चिम बंगाल)	-10 किवॉ एफ एम
बलूरघाट (पश्चिम बंगाल)	-10 किवॉ एफ एम
मालदा (पश्चिम बंगाल)	-10 किवॉ एफ एम

[हिन्दी]

चोरी की घटनाएं

1335. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान यार्डों पर माल लादने और उतारने के समय वस्तुओं की चोरी की घटनाओं में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष जोन-वार कितने मामले प्रकाश में आये हैं;

(ग) ऐसी घटनाओं के लिए कितने व्यक्ति/अधिकारी दोषी पाये गये; और

(घ) उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है?

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

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

लक्जरी पर्यटक रेलगाड़ियां

1336. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़: क्या रेल मंत्री केरल और अन्य राज्यों में लक्जरी पर्यटक रेलगाड़ियों के बारे में 16.1.2004 के अतारांकित प्रश्न सं. 2698 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु और केरल राज्य सरकारों ने केन्द्र सरकार को उनके राज्यों को जोड़ने वाली लक्जरी पर्यटक रेलगाड़ियां आरंभ करने संबंधी अपने उत्तर भेज दिये हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और केन्द्र सरकार ने इस पर आगे क्या कार्यवाही की है;

(ग) क्या अन्य राज्यों विशेषकर गुजरात में ऐसी लक्जरी पर्यटक रेलगाड़ियां आरंभ करने का कोई प्रस्ताव संबंधित राज्य सरकारों से प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) क्या इस संबंध में कोई व्यवहार्यता अध्ययन कराया गया है;

(च) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(छ) केन्द्र सरकार ने इनके इन प्रस्तावों पर क्या निर्णय लिया है और इसे कब तक कार्यान्वित किये जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (छ) जी नहीं, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु और केरल की राज्य सरकारों से रेलवे को अभी उत्तर प्राप्त होना है। बहरहाल, गुजरात राज्य से प्राप्त प्रस्ताव को व्यवहार्य नहीं पाया गया है।

फिल्म सोसाइटियों के साथ कार्यक्रमों का आदान-प्रदान

1337. श्री सुरेश कुरूप: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने फिल्म अभिलेखागार में रखी गई फिल्मों को देश में विभिन्न फिल्म सोसाइटियों को प्रदर्शन के लिए न देने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार की देश में वैकल्पिक फिल्म संस्कृति के विकास में प्रमुख भूमिका निभाने वाली फिल्म सोसाइटियों के साथ कार्यक्रमों के आदान-प्रदान करने की कोई योजना है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) भारतीय राष्ट्रीय फिल्म अभिलेखागार फरवरी, 1964 में अपनी स्थापना से लेकर अब तक भारतीय और अन्तर्राष्ट्रीय दोनों स्तर की श्रेण्य फिल्मों के प्रिंट उपलब्ध कराकर पूरे भारत की फिल्म समितियों के उद्देश्य को पूरा करने में सहायता करता आ रहा है। अभिलेखागार कॉलेजों और विश्वविद्यालयों में फिल्म क्लबों, फिल्म समितियों और सांस्कृतिक संगठनों के साथ समन्वयन करके फिल्म मूल्यांकन पाठ्यक्रमों, कार्यशालाओं एवं सेमिनारों के आयोजन के माध्यम से देश में स्वस्थ फिल्म संस्कृति का प्रसार करने में संलग्न रहा है। अभिलेखागार फिल्म निकायों के सहयोग से देश के विभिन्न भागों में नियमित फिल्मांकन कार्यक्रम का आयोजन करता है।

दूरदर्शन चैनलों के प्रसारण के लिए अधिकार

1338. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री चन्द्रभूषण सिंह:

क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रसार भारती का विचार 17 दूरदर्शन चैनलों को विश्व भर में प्रसारण के लिए अधिकार देने का है;

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

(ग) क्या सरकार को यह जानकारी है कि दूरदर्शन कार्यक्रमों की गुणवत्ता घटती जा रही है; और

(घ) यदि हां, तो दूरदर्शन कार्यक्रमों की गुणवत्ता सुधारने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) प्रसार भारती का कथन है कि उन्होंने 13 टीवी चैनलों और 12 रेडियो चैनलों के विश्वव्यापी वितरण हेतु निविदा आमंत्रित की हैं।

(ग) और (घ) जी, नहीं। दूरदर्शन के विभिन्न चैनलों पर प्रसारित कार्यक्रम अपने दर्शकों के बीच लगातार लोकप्रिय बने हुए हैं और अभिनव कार्यक्रम प्रारूपों के माध्यम से कार्यक्रमों की गुणवत्ता में वृद्धि करने का दूरदर्शन द्वारा सतत् प्रयास किया जाता है।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में अनियमितताएं और भ्रष्टाचार

1339. श्री रघुनाथ झा: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में गंभीर अनियमितताओं और व्याप्त भ्रष्टाचार संबंधी कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

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

(ग) सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है; और

(घ) सरकार ने अनियमितताओं की शिकायतें करने वाले अधिकारियों/शिकायतकर्त्ताओं को सुरक्षा देने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

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

(ख) आरोप, एकलाखी-बालूरघाट नई लाइन निर्माण परियोजना का ठेका देने में की गई अनियमितताओं और उसके कार्यान्वयन से संबंधित हैं।

(ग) मामला जांचाधीन है।

(घ) शिकायतकर्ता को सुरक्षा प्रदान कर दी गई है।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): महोदय, मैं पेट्रोलियम अधिनियम, 1934 की धारा 29 की उपधारा (4) के अंतर्गत पेट्रोलियम (संशोधन) नियम, 2004 जो 4 जनवरी, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 4(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 1649/05]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वेबर्ड इंडिया लिमिटेड और भारत ब्रेक्स एण्ड वाल्वस लिमिटेड के वर्ष 2002-2003 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद 9 महीने की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारण बताने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) वेबर्ड इंडिया लिमिटेड, भारत ब्रेक्स एण्ड वाल्व्स लिमिटेड तथा रेरोल बर्न लिमिटेड के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद 9 महीने की निर्धारित अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारण बताने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 1650/05]

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: और कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए।

*...(व्यवधान)**

ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सूर्यकांता पाटील): महोदय, मैं लोक सभा के ग्यारहवें, बारहवें, तेरहवें तथा चौदहवें सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासनों, वचनों तथा परिवचनों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूं-

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

ग्यारहवीं लोक सभा

1. विवरण संख्या तेतीस चौथा सत्र, 1997

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1651/05]

बारहवीं लोक सभा

2. विवरण संख्या चौंतीस दूसरा सत्र, 1998

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1652/05]

3. विवरण संख्या सत्ताईस तीसरा सत्र, 1998

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1653/05]

4. विवरण संख्या तीस चौथा सत्र, 1999

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1654/05]

तेरहवीं लोक सभा

5. विवरण संख्या तीस तीसरा सत्र, 2000

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1655/05]

6. विवरण संख्या पच्चीस चौथा सत्र, 2000

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1656/05]

7. विवरण संख्या चौबीस पांचवां सत्र, 2000

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1657/05]

8. विवरण संख्या तेईस छठा सत्र, 2001

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1658/05]

9. विवरण संख्या इकतीस सातवां सत्र, 2001

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1659/05]

10. विवरण संख्या अठारह आठवां सत्र, 2001

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1660/05]

11. विवरण संख्या सोलह नौवां सत्र, 2002

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1661/05]

12. विवरण संख्या तेरह दसवां सत्र, 2002

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1662/05]

13. विवरण संख्या ग्यारह ग्यारहवां सत्र, 2002

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1663/05]

14. विवरण संख्या नौ बारहवां सत्र, 2003

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1664/05]

15. विवरण संख्या छह तेरहवां सत्र, 2003

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1665/05]

16. विवरण संख्या पांच चौदहवां सत्र, 2003

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1666/05]

चौदहवीं लोक सभा

17. विवरण संख्या तीन दूसरा सत्र, 2004

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1667/05]

18. विवरण संख्या एक तीसरा सत्र, 2004

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1668/05]

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.01 बजे

अधीनस्थ विधान संबंधी समिति

तीसरा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, मैं अधीनस्थ विधान संबंधी समिति का तीसरा प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.02 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

(एक) आपदा प्रबंधन से संबंधित किसी विधि के अधिनियमित होने तक राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण तथा इसकी संबद्ध समितियों का गठन*

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री शिवराज वि. पाटील): अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से आपदा प्रबंधन पर कानून का अधिनियमन होने तक राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण और इससे संबद्ध समितियों के गठन के संबंध में वक्तव्य देना चाहता हूं।

पिछले कुछ वर्षों में देश में कुछ भयंकर आपदायें आई हैं, वर्ष 1999 में उड़ीसा में महाचक्रवात आया, 2001 में भुज में भूकंप आया और हाल में सूनामी ने तबाही मचाई है। इन अनुभवों के मद्देनजर, एक ऐसे संस्थागत तंत्र की जरूरत महसूस की गई है जो आपदा के न्यूनीकरण के लिए योजनायें और परियोजनाएं तैयार करने और उनका कार्यान्वयन करने में; विभिन्न प्राधिकरणों/विभागों द्वारा आपदा का मुकाबला करने के लिए समुचित तैयारी

---

*ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1669/2005।

[श्री शिवराज वि. पाटील]

उपाय करने में और कोई आपदा आने पर कार्रवाई और राहत कार्य के समन्वय में मदद करेगा।

अब तक आपदा प्रबंधन के प्रति प्रतिक्रियात्मक दृष्टिकोण रहा है अर्थात् जब आपदा आ जाती है तब उसके बचाव के उपाय किये जाते हैं। न्यूनीकरण पर बहुत अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। लेकिन इसे सुनिश्चित करना संभव है, बशर्ते कि न्यूनीकरण के उचित उपाय किए जाएं ताकि अब तक आपदा से जान और माल को जो नुकसान होता रहा है वह आने वाली किसी आपदा में न होने पाए। सरकार का यह सुनिश्चित करने का प्रयास रहेगा कि कुछ समय में इस लक्ष्य को हासिल कर लिया जाए।

यद्यपि सभी ने इस बात को स्वीकारा है कि हाल में आई सूनामी लहर का मुकाबला करने के लिए देश ने तत्काल और प्रभावी कार्रवाई की थी, फिर भी यह महसूस किया गया है कि यदि समुचित तैयारी और क्षमता निर्माण उपाय किए जाएं तो भविष्य में आने वाली आपदाओं से बचाव के लिए बेहतर कार्रवाई की जा सकती है। कुछ समय से यह भी महसूस किया जा रहा है कि समन्वय तंत्र को आवश्यक विधायी समर्थन प्रदान किया जाए ताकि आपदा का मुकाबला करने के लिए संसाधनों का समग्रता से समन्वय किया जा सके।

उपर्युक्त आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, आपदा प्रबंधन पर एक कानून अधिनियमित करने का प्रस्ताव है जिसमें आपदाओं का मुकाबला करने के लिए तैयारी और क्षमता निर्माण सुनिश्चित करने हेतु तंत्र के अलाना न्यूनीकरण उपाय करने के लिए अपेक्षित संस्थागत तथा समन्वय तंत्र और शक्तियों का प्रावधान किया जाएगा। आपदा प्रबंधन विधेयक, 2005 को संसद के चालू बजट सत्र में पेश किए जाने का प्रस्ताव है।

उक्त आवश्यकताओं के मद्देनजर तथा इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि विधेयक को पास होने में कुछ समय लगेगा इसलिए यह प्रस्ताव किया जाता है कि अंतरिम अवधि के दौरान आपदाओं का मुकाबला करने के लिए तैयारी और क्षमता निर्माण सुनिश्चित करने हेतु तंत्र के अलावा न्यूनीकरण उपाय करने के लिए अपेक्षित संस्थागत तथा समन्वय तंत्र और शक्तियों का प्रावधान किया जाए। अत: कानून का अधिनियमन होने तक, प्रस्तावित विधेयक के उपबंधों के अनुसार, कार्यकारी आदेशों द्वारा तत्काल राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण और इसकी सम्बद्ध समितियों के गठन का प्रस्ताव है। विधेयक के पास होने के पश्चात् सांविधिक उपबंधों के अनुसार इन संस्थागत तथा समन्वय तंत्रों को आशोधित कर दिया जाएगा।

इसी बीच, उनकी मौजूदा संख्या शक्ति में केन्द्रीय अर्द्ध सैनिक बलों की 8 बटालियनों को विशेषज्ञ कार्रवाई दलों के रूप में कार्य करने हेतु प्रशिक्षित और सुसज्जित करने के लिए उद्दिष्ट करने हेतु पहले ही कार्रवाई की जा चुकी है। प्राकृतिक आपदाओं के समय कार्रवाई करने हेतु प्रशिक्षकों का प्रशिक्षण पूरा हो चुका है। विकिरण, जैविक तथा रासायनिक आपातकाल के समय कार्रवाई करने के लिए भी इसी तरह का प्रशिक्षण शुरू किया जा चुका है। प्राकृतिक आपदाओं के समय कार्रवाई करने के लिए 18 विशेषज्ञ दलों को पहले ही प्रशिक्षित किया जा चुका है।

आपदा से निपटने की कार्रवाई का समन्वय करने में संचार की अति महत्वपूर्ण भूमिका होती है। एक आपाती संचार योजना का अनुमोदन किया गया है और इसका राष्ट्रीय, राज्य और जिला स्तरीय आपाती आपरेशन केन्द्रों के बीच संचार संपर्क स्थापित करने हेतु कार्यान्वयन किया जा रहा है और आपदा स्थलों पर मोबाइल संचार इकाइयां स्थापित की जानी हैं।

अक्तूबर, 2003 में कार्यकारी आदेश जारी करके राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान की स्थापना की गई थी। विधेयक के पास हो जाने के पश्चात्, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान स्थापित करने हेतु आवश्यक अधिसूचना उचित आशोधनों, यदि कोई हो, के साथ जारी की जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि यह कानून के अनुरूप हो।

[अनुवाद]

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व): सभा को इस मुद्दे पर चर्चा करने के लिए कुछ समय निकालना चाहिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हम ऐसा करेंगे। हम सबके सहयोग से ऐसा करेंगे।

अपराह्न 12.06 बजे

(दो) सुनामी प्रभावित लोगों को राहत तथा उनका पुनर्वास*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: दूसरा वक्तव्य सूनामी से प्रभावित लोगों को राहत और पुनर्वास प्रदान करने के बारे में है।

गृह मंत्री (श्री शिवराज वि. पाटील): महोदय, मैं यह वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं *...(व्यवधान)*

---

*लिखित भाषण सभा पटल पर रखा गया। [ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1670/05]

जैसाकि सभी माननीय सदस्य जानते हैं, 26 दिसम्बर, 2004 की सुनामी ने तमिलनाडु, केरल, आन्ध्र प्रदेश राज्यों तथा पांडिचेरी तथा अंडमान और निकोबार द्वीप समूह संघ शासित प्रदेशों में जान और माल की भारी तबाही की थी। यह सूनामी 8.6 (एम डब्ल्यू) परिमाण के भूकम्प के कारण आया जो उस दिन सुमात्रा द्वीप समूह (इंडोनेशिया) के पश्चिमी तट में 0629 भारतीय मानक समय पर आया। देश को इस प्रकार की आपदा का पहली बार सामना करना पड़ा। इसने हिन्द महासागर में अन्य देशों नामत: इंडोनेशिया, श्रीलंका, थाईलैण्ड, मालदीव और यहां तक कि अफ्रीका के पूर्वी तट को भी प्रभावित किया।

सुनामी ने पांच राज्यों और संघ शासित प्रदेशों में, 1089 गांवों में 27.92 लाख जनसंख्या को प्रभावित किया। 10273 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी तथा 5823 लोग लापता बताए गए हैं और उनके मरने की आशंका है। अधिकतर लापता व्यक्ति निकोबार द्वीपसमूह से हैं। 530 बच्चे अनाथ हो गए हैं। लगभग 22,000 हैक्टेयर फसल क्षेत्र के क्षतिग्रस्त होने के अलावा 35605 पशु भी मारे गए हैं। सुनामी आपदा ने मछुआरे समुदाय को बुरी तरह प्रभावित किया है जिन्होंने न केवल अपने नाते रिश्तेदारों को खोया है बल्कि उनके जीवन-यापन के साधन भी नष्ट हो गए हैं। 2.39 लाख रिहायशी इकाईयां तथा लगभग 83,000 नावें नष्ट हो गई हैं। बन्दरगाहों, जेटियों, सड़कों, पुलों, पावर, टेलीकाम, अस्पतालों, स्कूलों तथा अन्य सामाजिक क्षेत्र के भवनों सहित आधारभूत संरचना को भी व्यापक क्षति पहुंची है।

भारत सरकार ने प्रभावित राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को संभारिकी तथा वित्तीय सहायता प्रदान करने में राष्ट्रीय प्रयासों का समन्वय, प्रबोधन तथा समीक्षा की। गृह मंत्रालय ने नोडल मंत्रालय होने के कारण राहत प्रयासों का समन्वय किया। सुनामी आपदा से लड़ने संबंधी नीति को तीन चरणों में विभाजित किया गया; तत्काल राहत तथा कार्रवाई; अस्थायी पुनर्वास और आधारभूत ढांचे की बहाली तथा दीर्घकालीन पुनर्वास तथा पुनर्निर्माण। आपदा प्रबन्धन संबंधी मंत्रिमंडल की समिति/प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में मंत्रियों के ग्रुप ने नियमित रूप से स्थिति की समीक्षा की। सशस्त्र सेना ने दिन-रात राहत, बचाव और लोगों को वहां से हटाने संबंधी आपरेशनों हेतु संभारिकी सहायता उपलब्ध कराई। भारत सरकार तथा प्रभावित राज्यों/संघ शासित प्रदेशों ने इस भारी चुनौती का सामना करने हेतु मिलजुल कर कार्य किया। राष्ट्रीय कार्रवाई सराहनीय रही है। वे राज्य जो सुनामी से प्रभावित नहीं हुए, संकट की इस घड़ी में आवश्यक राहत उपलब्ध करवाने के लिए आगे आए। देश के लोगों की इसी सहायता के कारण ही हम अपने संसाधनों से आपदा के समय कार्रवाई करने में समर्थ रहे तथा राहत और कार्रवाई के लिए हमें किसी प्रकार की बाहरी सहायता की आवश्यकता नहीं पड़ी। यही नहीं, देश ने कुछ हद तक श्रीलंका, मालदीव तथा इंडोनेशिया जैसे सुनामी प्रभावित देशों को भी राहत सहायता उपलब्ध करवाई।

स्मरण होगा कि सरकार ने आपदा का मुकाबला करने के लिए किए गए उपायों के संबंध में 9 जनवरी, 2005 को सभी दलों की बैठक में एक प्रस्तुतीकरण किया था। बाद में, गृह मंत्रालय की संसदीय परामर्शदात्री समिति के सदस्यों को भी 24 जनवरी, 2005 को इन उपायों के संबंध में जानकारी दी गई थी। प्रधानमंत्री, रक्षा मंत्री, वित्त मंत्री, कृषि मंत्री, मैंने तथा संघ के अन्य मंत्रियों ने प्रभावित क्षेत्रों का दौरा किया। यू पी ए के अध्यक्ष, राजनैतिक पार्टियों के नेताओं तथा संसद सदस्यों ने भी प्रभावित क्षेत्रों का दौरा किया। इन दौरों से मिली जानकारी, प्रभावित लोगों के लिए हमारी नीतियां और कार्य योजना बनाने में बड़ी मददगार सिद्ध हुई।

प्रधानमंत्री जी ने, मृत व्यक्ति के निकट संबंधी को 1.00 लाख रुपए की अनुग्रह राशि प्रदान करने की घोषणा की तथा तमिलनाडु, केरल तथा आन्ध्र प्रदेश राज्यों के लिए राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता निधि (एन सी सी एफ) से 450 करोड़ रुपए की राशि तुरन्त सहायता के रूप में रिलीज की गई। इसके अतिरिक्त, पांडिचेरी के लिए 50.00 करोड़ रुपए और अंडमान के लिए भी 200.00 करोड़ रुपए निर्धारित किए गए।

राज्यों और भारत सरकार द्वारा बड़े पैमाने पर राहत और बचाव कार्य शुरू किये जाते हैं। बहुत पहले ही स्थिति को सामान्य करने में सहायता मिलती है। सेना, नौसेना, वायु सेना, तटरक्षक बल तथा अर्द्धसैनिक बल के लगभग 20,900 कार्मिकों की तैनाती की गई। 40 नौसेना/तट रक्षक पोत, 34 विमान और 42 हेलीकाप्टर इस बड़े संचालन के भाग थे। 28,734 लोगों को मुख्यभूमि पर बचाया गया तथा 6000 से अधिक फंसे लोगों, जिसमें अंडमान और निकोबार द्वीप समूह के पर्यटक भी थे, को मुख्य भूमि पर लाया गया। कुल 6.36 लाख लोगों को सुरक्षित जगहों पर लाया गया और 930 राहत शिविरों में रखा गया।

गृह मंत्रालय ने देश के विभिन्न भागों के राहत आपूर्ति केन्द्र स्थापित किये थे जहां से सम्बद्ध राज्य सरकारों की सहायता से राहत कार्य को चलाया जा रहा है। कुल 13,639 मी. टन राहत सामग्री को प्रभावित क्षेत्रों में भेजा गया है जिसमें से 994.67 मी. टन वायुमार्ग, 7,763.70 मी. टन पोत तथा 2,761.50 मी. टन रेल द्वारा भेजी गई। भारत सरकार के सभी संबंधित मंत्रालय और विभाग, जैसे-दूरसंचार, स्वास्थ्य, विद्युत, पेट्रोलियन, नागर विमानन, रक्षा, पेयजल आपूर्ति, सड़क परिवहन और राजमार्ग ने स्थिति से निपटने में आवश्यक आपातकालिन सहायता पहुंचाई। यह बड़ी ही राहत की बात है कि इतनी भयंकर त्रासदी के बावजूद भी किसी

[श्री शिवराज वि. पाटील]

भी प्रभावित क्षेत्र से किसी महामारी की सूचना नहीं मिली। स्वास्थ्य क्षेत्र की देखभाल के लिए 2000 डाक्टरों के एक दल ने निरंतर कार्य किया।

इस तथ्य को देखते हुए कि सुनामी प्रभावित अधिकांश लोग समाज के कमजोर वर्ग के थे और विशेषकर मछुआरा समुदाय इससे सबसे बुरी तरह प्रभावित था, भारत सरकार ने "सुनामी प्रभावित क्षेत्रों के लिए राजीव गांधी पुनर्वास पैकेज" नाम से 3644.05 करोड़ रुपये की एक विशेष पैकेज का अनुमोदन किया। जिसका उद्देश्य तत्काल राहत और सहायता उपलब्ध कराना तथा मात्स्यिकी और कृषि क्षेत्र को पुनर्जीवित करना, अस्थायी (तत्काल) आश्रय का निर्माण, आधारिक संरचना की मरम्मत पुनःस्थापना और अनाथों, 18 वर्ष से अधिक उम्र की अविवाहित बालिकाओं, विधवाओं और अशक्त हो गए लोगों को राहत पहुंचाना था।

तमिलनाडु के लिए 2347.19 करोड़ रुपये, आंध्र प्रदेश के लिए 70,000 करोड़ रुपये, केरल के लिए 249.36 करोड़ रुपये, पांडिचेरी के लिए 155.62 करोड़ रुपये, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह के लिए 821.88 करोड़ रुपये के पैकेज दिए गए।

सरकार ने मछली पालन क्षेत्र को पुनर्जीवित करने के लिए उन मछुआरों को पूरी राजसहाधता देने का निर्णय किया है जिनका केटामास (लकड़ी का बोट) खो गया है। ऐसे मछुआरों को मोटर चालित नावों को अपनाने का विकल्प दिया गया है जिसकी यूनिट लागत 1.50 लाख रुपये तक है। इस श्रेणी के मछुआरे 50 प्रतिशत तक की सब्सिडी राजसहायता तथा 50 प्रतिशत तक के ऋण के हकदार होंगे। बैंकों के ऋण पर 7 प्रतिशत के दर से ब्याज देय होगा और तत्काल अदायगी की स्थिति में 2 प्रतिशत की ब्याज राजसहायता की प्रतिपूर्ति की जाएगी।

ऋण के लिए अधिस्थगन काल एक से आधे साल तक होगा और उसके भुगतान की अवधि उस समय के बाद से 7 वर्ष तक की होगी। प्रभावित मछुआरों के पास ऋण के बकाया होने की हालत में भी वे ऋण पाने के हकदार होंगे। उन मछुआरों के लिए जिनकी नावें नहीं खोयी हैं लेकिन क्षतिग्रस्त हो गई हैं उनको भी उनके मरम्मत के लिए 10,000 रुपये तक की राजसहायता का अनुमोदन किया गया है। यह पैकेज वर्तमान नियमों में ढील देते हुए घोषित किया गया है और यह पहला अवसर है एक प्राकृतिक आपदा में इतने बड़े पैमाने पर सहायता उपलब्ध करायी जा रही है।

सरकार ने इस तथ्य की ओर भी ध्यान दिया है कि मछुआरे तथा अन्य लोग अपने मकान खो दिए हैं। इस मध्यवर्ती अवधि के लिए सरकार ने राज्य सरकारों को अस्थायी (मध्यवर्ती) आश्रय बनाने के लिए धन दिए हैं। इन्हें आगामी मानसून के शुरू होने से पहले बनाए जाने का प्रस्ताव है। सरकार ने उन परिवारों के लिए कम से कम दो कमरे वाला मकान स्थायी रूप से देने का निर्णय किया है जिनके मकान सुनामी आपदा में खत्म हो गए हैं। ये मकान बहु-आपदा निरोधी होंगे और इसके लिए डिजाइन को अंतिम रूप दिया जा रहा है। सरकार का यह इरादा है कि स्थायी आवासों के नये बसावटों में आवश्यक सभी सामाजिक ढांचागत सुविधाएं और नागरिक सुविधाएं हों। इन नई बसावटों के लिए भूमि अधिग्रहण की लागत भी सरकार वहन करेगी।

अंडमान और निकोबार की स्थिति में जहां कृषि क्षेत्र बहुत बड़े पैमाने पर बर्बाद हो गई है सरकार ने 239.54 करोड़ रुपये की लागत का एक विशेष पैकेज अनुमोदित किया है।

इसमें कोई संदेह नहीं कि प्रभावित लोगों के जीवनचर्या को सामान्य बनाने में कुछ समय लगेगा। सामान्यतः पूर्व में अंतरिम अवधि के लिए निर्वाह भत्ता 30 दिन के लिए देने की अनुमति थी। तथापि, सुनामी प्रभावित लोगों को सरकार 90 दिन का निर्वाह-लागत दे रही है और यदि आवश्यक हुआ तो इसे बढ़ाया जाएगा। इस अप्रत्याशित आपदा से प्रभावित लोगों को सरकार आश्वस्त करना चाहती है कि न केवल सरकार बल्कि पूरा राष्ट्र उनके साथ खड़ा है और इस बात को सुनिश्चित करने के लिए हर प्रकार का प्रयास किया जाएगा कि वे अपना सामान्य जीवन पुनः प्राप्त करें और शीघ्र उनको बेहतर जीवन मिले। यह बड़े ही संतोष की बात है कि समुदाय और राज्य सरकारें अनाथ हो गए बच्चों के लिए उचित कदम उठा रही है।

लम्बी अवधि के पुनर्वास, पुनर्निर्माण के लिए प्रावधान करने तथा बहु-आपदा निरोधी प्रकार के स्थायी मकान उपलब्ध कराने के लिए योजना आयोग के अंतर्गत एक कोर ग्रुप का गठन किया गया है। यद्यपि, तत्काल राहत और कार्रवाई के लिए मिली बाहरी सहायता की मांग नहीं की गई तथापि सरकार विश्व बैंक, एशियन विकास बैंक, यूरोपीय संघ तथा संयुक्त राष्ट्र की एजेंसियां जैसे बहु-पक्षीय एजेंसियों से लम्बी अवधि के पुनर्निर्माण के लिए इस प्रकार की सहायता पर विचार कर रही है। एक बार जब कोर ग्रुप अपनी कार्य योजना को अंतिम रूप दे देगा तो लम्बी अवधि के लिए पुनर्निर्माण हेतु पैकेज की घोषणा की जाएगी।

सरकार ने हिन्द महासागर में सुनामी पूर्व चेतावनी प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया है। महासागर विकास विभाग पहले ही इस संबंध में कार्य शुरू कर चुका है।

आपदा प्रबंधन पर एक कानून बनाने के लिए संसद के चालू सत्र में ही एक विधेयक लाया जाएगा। एक राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन

प्राधिकरण की अलग से अधिसूचना जारी की जा रही है जिसके अध्यक्ष प्रधानमंत्री होंगे। दोनों, राष्ट्रीय तथा राज्य स्तरों पर क्षमता का निर्माण करना राष्ट्रीय आपदा कार्रवाई दल की स्थापना करना तथा उपशमन के उपाए कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जिन पर सरकार तत्काल ध्यान देगी।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल): मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं *...(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: यह माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए प्रश्नों से सीधा संबंधित है। मैं इस सभा को सूचित कर रहा हूं कि इन आपदाओं से निपटने के लिए कौन-कौन से कदम उठाए गए हैं। यदि यह माननीय सदस्यों के ध्यान में लाया जाता है तो हम, जब सदस्य चाहे और जिस रूप में आप अनुमति दें इस पर चर्चा कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय: हम इस पर चर्चा के लिए समय निकाल लेंगे।

श्री वरकला राधाकृष्णन: मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं। मैंने सूचना भी दी है। सुनामी प्रभावित राज्यों में से केरल एक है। सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न पुनर्वास के बारे में है। यह नहीं हो रहा है। जो लोग अपने घर से बेघर हो गए हैं और जिनके परिवार खो गए हैं वे गलियों में भटक रहे हैं *...(व्यवधान)*। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह उन लोगों के पुनर्वास के लिए तत्काल कदम उठाए जो बेघर हो गए हैं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हम इस पर चर्चा करेंगे।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: उस पर चर्चा होनी चाहिए। यह एक मानवीय मुद्दा है और इस पर कुछ भी नहीं हुआ है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री इस पर उत्तर देना चाहते हैं।

श्री शिवराज वि. पाटील: केरल में जो किया गया है उसका उल्लेख विवरण में है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: विवरण में इसका उल्लेख है। आपने इसे पढ़ा और हम इस पर वाद-विवाद की अनुमति देंगे।

श्री शिवराज वि. पाटील: यदि कोई जानकारी अपेक्षित है तो हम माननीय सदस्य को देंगे। हमने राहत और बचाव कार्य की सुविधा मुहैया करायी है। हम अस्थायी आश्रय के लिए कदम उठा रहे हैं और स्थायी आश्रय के लिए भी काम हो रहा है। यह जानकारी विवरण में उपलब्ध है। यदि कोई और जानकारी अपेक्षित है तो मैं वह भी दूंगा।

अध्यक्ष महोदय: हम इस पर चर्चा करेंगे।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: यह एक मानवीय अनुमति से जुड़ा प्रश्न है। गरीब बच्चे विद्यालय नहीं जा पा रहे हैं। उनके पुनर्वास के लिए कुछ भी नहीं किया जा रहा है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने बड़ी ही उचित ढंग से एक बहुत बड़ा मानवीय मुद्दा उठाया है। उन्होंने एक विवरण दिया है। यदि किसी बात पर चर्चा होनी है तो हम इसे करेंगे। हम पहले से ही इस पर चर्चा के लिए तैयार हैं।

अब हम मद संख्या 7 को लें। श्री जयपाल रेड्डी विवरण सभा पटल पर रखें।

अपराह्न 12.08 बजे

(तीन) सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के चौथे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): महोदय, मैं सभा पटल पर वक्तव्य रखता हूं:

*दिनांक 1 सितम्बर, 2004 के लोक सभा बुलेटिन-खंड-2 के तहत जारी माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73क के अनुसरण में, मैं सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी संसदीय स्थायी समिति 2004-05 की चौथी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर यह वक्तव्य दे रहा हूं।

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति ने वर्ष 2004-2005 के लिए अनुदान मांगों पर विचार करने हेतु दिनांक 19 अगस्त, 2004 को अपनी बैठक आयोजित की। समिति ने सूचना और

*लिखित भाषण सभा पटल पर रखा गया। [ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1671/05]

[श्री एस. जयपाल रेड्डी]

प्रसारण मंत्रालय के प्रतिनिधियों का मौखिक साक्ष्य भी लिया। समिति ने मंत्रालय के लक्ष्यों, उद्देश्यों और उपलब्धियों के संदर्भ में सूचना और प्रसारण मंत्रालय की अनुदान-मांगों का विश्लेषण किया तथा सूचना और प्रसारण मंत्रालय की अनुदान-मांगों (2004-05) पर स्थायी समिति की चौथी रिपोर्ट प्रस्तुत की।

स्थायी समिति ने अपनी रिपोर्ट में कुल 16 सिफारिशें की हैं। इन सिफारिशों पर की गई कार्रवाई टिप्पणियां समिति को दिनांक 23.12.2004 (अंग्रेजी पाठ) और दिनांक 6.1.2005 (हिन्दी पाठ) को भेज दी गयी हैं। इन की-गई-कार्रवाई टिप्पणियों में मंत्रालय द्वारा आरम्भ किए गए कार्यान्वयन की स्थिति से समिति को अवगत करा दिया गया है।

अपराह्न 12.09 बजे

संघ राज्य क्षेत्र शासन तथा दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र शासन (संशोधन) विधेयक, 2005*—

पुर:स्थापित

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं मद संख्या 8 को लेता हूं।

गृह मंत्री (श्री शिवराज वि. पाटील): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि संघ राज्य क्षेत्र शासन अधिनियम, 1963 और दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र शासन अधिनियम, 1991 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि संघ राज्य क्षेत्र शासन अधिनियम, 1963 में और दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र शासन अधिनियम, 1991 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री शिवराज वि. पाटील: महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित करता हूं।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण भाग-II, खंड-2, दिनांक 10.3.2005 में प्रकाशित।

अपराह्न 12.09$^{1}/_{2}$ बजे

नियम 377 के अधीन मामले*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आज के लिए सूचीबद्ध नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखा गया माना जाए।

(एक) देश की प्रमुख नदियों को जोड़ने के लिए राष्ट्रीय जलमार्ग परियोजना तैयार किए जाने की आवश्यकता

श्री एन.एस.वी. चित्तन (डिंडीगुल): हमारा राष्ट्र जल, पेड़-पौधे और जीव-जन्तु जैसे प्राकृतिक संसाधनों से भरा-पूरा है। लेकिन देश का यदि एक भाग सूखा से ग्रस्त है तो दूसरा भाग बाढ़ की चपेट में होता है। तमिलनाडु इस विरोधाभास के शिकारों में से एक है। अक्सर मौनसून की असफलता से राज्य के समक्ष सूखे की विकट स्थिति पैदा हो गई है। जहां किसान अपनी आंखों के सामने ही अपने फसलों को सूखते देखते रह जाते हैं वहीं ग्रामीण महिलाओं को एक घड़ा भर पानी के लिए दूर-दूर तक पैदल चलना पड़ता है। शहरी क्षेत्रों में पेयजल का अपना हिस्सा पाने के लिए आधी रात के बाद भी लम्बी कतार लगी होती है। भविष्य में ऐसी आपदाओं से निपटने के लिए एकमात्र उपाय है कि नदियों को आपस में जोड़ा जाए। केन्द्रीय जल आयोग के आकलन के अनुसार देश में लगभग 4000 बी.सी.एम. पानी जमा होता है जिसमें से 1200 बी.सी.एम. पानी का कोई उपयोग नहीं हो पाता और समुद्र में चला जाता है। पायद्वीपीय भारत में महानदी और कावेरी, दोनों नदियों का लगभग 30,000 घन मीटर पानी अधिशेष होगा जो अप्रयुक्त ही बंगाल की खाड़ी में चला जाता है। इसके अतिरिक्त पार, दमनगंगा, पम्बा, अचना-कोविल, नेरावी और वेदती जैसी पश्चिमी घाट की नदियां पश्चिम की ओर बहती हैं और अरब सागर में गिरती हैं।

महोदय, जल संसाधन मंत्रालय द्वारा किए गए उपायों की सराहना करते हुए मेरा माननीय प्रधानमंत्री से अनुरोध है कि वे नदियों के राष्ट्रीयकरण पर ध्यान दें और गंगा, प्रायद्वीपीय नदियों और पश्चिम की ओर बहने वाली नदियों को आपस में जोड़ने के लिए एक राष्ट्रीय जलमार्ग परियोजना की स्थापना करें ताकि दक्षिण भारत, विशेषकर तमिलनाडु के लोगों को निश्चित तौर पर कृषि भूमि पर खेती, बेहतर नौकायन, पर्यटन, आर्थिक प्रणाली और इससे भी ज्यादा 50,000 मेगावाट के जलविद्युत तथा रोजगार के अवसर प्राप्त होने के अतिरिक्त अबाधित रूप में पेयजल मिल सके।

---

*सभा पटल पर रखे माने गए।

(दो) पंजाब विश्वविद्यालय के कर्मचारियों के लिए पेंशन योजना कार्यान्वित किए जाने के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): पंजाब विश्वविद्यालय देश के अग्रणी तथा प्रतिष्ठित विश्वविद्यालयों में से एक है जिनके विद्यार्थियों ने कई क्षेत्रों में सम्मान प्राप्त किए हैं। तथापि, यह एक ऐसा विश्वविद्यालय है जिसमें, इसको वर्तमान दर्जा दिलाने में बहुत अधिक योगदान करने वाले इसके शिक्षकों और कर्मचारियों के लिए कोई पेंशन योजना नहीं है। वर्ष 1993 में इस आशय की एक योजना तैयार की गई थी तथा इसे अधिसूचित किया गया था लेकिन कुछ कार्यरत कर्मचारियों की आशंकाओं के कारण इसे कार्यान्वित नहीं किया जा सका। अब इसका समाधान कर दिया गया है।

विगत 10 वर्षों की अवधि के दौरान विश्वविद्यालय ने अपने आंतरिक राजस्व को 5 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 54 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष कर लिया है। इसे स्वीकार करने और सराहना करने की जरूरत है। इससे कर्मचारियों को भी पेंशन के रूप में उनका उचित हिस्सा मिलना चाहिए ताकि जिन्होंने इस संस्था को बनाने तथा गुणवत्ता युक्त शिक्षा के लिए अपने जीवन का अधिकांश समय समर्पित कर दिया है, वे अपने जीवन के अंतिम दिनों में अकेले न पड़ जाएं। मामूली परिवर्तनों के साथ पेंशन योजना के क्रियान्वयन से सरकार पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा। इसके अतिरिक्त, 1.1.2004 के बाद, जो तिथि सरकार द्वारा सरकारी कर्मचारियों के लिए नई पेंशन योजना लागू करने के लिए तय की गई थी, कार्य भार ग्रहण कस्ने वाले कर्मचारी इसमें सम्मिलित नहीं होंगे। विश्वविद्यालय के वित्तीय बोर्ड ने 21 फरवरी, 2005 की हाल की अपनी बैठक में इस वास्तविक तथा उचित मांग को पहले ही स्वीकार कर लिया है।

सरकार से मैं अनुरोध करता हूं कि वह पंजाब विश्वविद्यालय के कर्मचारियों के लिए तत्काल पेंशन योजना की अनुमति दें।

(तीन) असम में सिल्चर के आकाशवाणी और दूरदर्शन केन्द्रों से विष्णुप्रिय मणिपुरी भाषा में कार्यक्रम प्रसारित किए जाने की आवश्यकता

श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य (करीमगंज): विष्णुप्रिय मणिपुर-एक भाषायी अल्पसंख्यक समुदाय—असम और त्रिपुरा की आबादी का एक बड़ा हिस्सा है। अन्य निकटवर्ती क्षेत्रों में इनकी बड़ी संख्या के अतिरिक्त केवल बाराक घाटी के जिलों में ही इस समुदाय की आबादी तीन लाख से ज्यादा है। विष्णुप्रिय मणिपुर ने नृत्य, संगीत और नाटक के रूप में भारतीय मुख्य धारा में अपने को शामिल करके अपनी सम्पन्न सांस्कृतिक धरोहर विशेषकर अपने शास्त्रीय नृत्य और संगीत को और सम्पन्न बना लिया है। उन्होंने भारतीय संस्कृति की सम्पन्नता और विविधता में अपना अत्यधिक योगदान किया है। विष्णुप्रिय मणिपुरी गुरुओं ने लम्बे समय से पूरे विश्व में भारतीय मणिपुरी नृत्य का प्रचार करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

इस समुदाय के लम्बे संघर्ष के परिणामस्वरूप भारत सरकार ने सूचना और प्रसारण मंत्रालय नई दिल्ली द्वारा दिनांक 29.4.1975 को जारी अधिसूचना संख्या 13/73-बी(पी.) के अनुसार सिद्धान्त रूप में 1975 में आकाशवाणी, सिल्चर के माध्यम से 15 मिनट का 'विष्णुप्रिय' का आकाशवाणी के दैनिक कार्यक्रम के माध्यम से प्रसारण प्रारम्भ करने का निर्णय लिया।

तथापि, इस समुदाय ने इस निर्णय का स्वागत नहीं किया क्योंकि मणिपुरी को उपसर्ग के रूप में विष्णुप्रिय के बाद नहीं जोड़ गया था यद्यपि 1981 और उसके बाद की जनगणना में इसे शामिल कर लिया गया था। त्रिपुरा और असम की सरकार ने क्रमश: 1995 और 2001 में ही विष्णुप्रिय मणिपुरी भाषा को प्राथमिक स्तर की शिक्षा में शामिल कर लिया था।

मैं माननीय सूचना और प्रसारण मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे असम में केन्द्र सिल्चर स्थित आल इंडिया रेडियो और दूरदर्शन केन्द्रों के माध्यम से विष्णुप्रिय मणिपुरी भाषा के प्रसारण के लिए समुचित कार्रवाई करें।

(चार) गुजरात में कपास उत्पादकों के लिए लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने तथा मूंगफली का उत्पादन करने वाले किसानों के फसल बीमा दावों का शीघ्र निपटान किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री वी.के. दुम्मर (अमरेली): अध्यक्ष महोदय, इस बार कपास उत्पादक किसानों को कई दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। गुजरात में जो कपास उत्पादक किसान हैं उनको समर्थन मूल्य से कम मूल्य मिल रहा है, जो कि उनकी फसल की लागत मूल्य से बहुत ही कम है। महाराष्ट्र में कपास उत्पादक को अच्छा भाव मिल रहा है जबकि गुजरात के कपास उत्पादक किसानों के कपास कम भाव में खरीदा जा रहा है। किसानों पर बढ़ते कर्ज के कारण एवं कम मूल्य मिलने पर कई कपास उत्पादक किसानों ने आत्महत्या की है। साथ ही साथ मेरे संसदीय क्षेत्र में कम बरसात की वजह से मूंगफली की फसल पकी नहीं एवं फसल बीमा योजना के तहत भी किसी किसान को अभी तक राहत नहीं दी गयी है।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि गुजरात के कपास उत्पादक किसानों को कपास का मूल्य समर्थन मूल्य से

[श्री वी.के. ठुम्मर]

कम न मिले, इसके लिए कदम उठाये जायें एवं मूंगफली के अंतर्गत फसल बीमा योजना के दावों का भुगतान शीघ्र किया जाये।

[अनुवाद]

(पांच) राजस्थान में एक तेल शोधन संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): राजस्थान के लोग राज्य में तेल शोधन कारखाने की स्थापना में विलम्ब के कारण बहुत क्रोधित हैं। उस राज्य में तेल और गैस के बड़े भंडार का पता चला है और तेल और गैस की खेज में आज की तारीख तक 2573 करोड़ रुपये का निवेश किया जा चुका है। इस खोज से पता चला है कि वहां पेट्रोलियम, भारी तेल और बिटुमीन का विशाल भंडार है।

अधिकांश नए तेल शोधन कारखाने तटीय क्षेत्रों में अवस्थित हैं। लेकिन राजस्थान में तेलशोधक कारखाना स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव पर अभी तक विचार नहीं हुआ है। अब एच.पी.सी.एल. ने लगभग 8000 करोड़ रुपये के प्रस्तावित निवेश से राजस्थान में तेल शोधक कारखाना स्थापित करने में दिलचस्पी दिखायी है और बीकानेर के लुंकारनसर को रिफाइनरी की स्थापना के लिए चिह्नित किया गया है। प्रस्तावित रिफाइनरी से कम से कम 10,000 लोगों को रोजगार मिलेगा और अप्रत्यक्ष रूप से भी बहुत से लोगों को रोजगार हासिल होगा।

इसलिए, मैं अपने राज्य के लोगों के हित में यह मांग करता हूं कि बिना किसी विलम्ब के राजस्थान में तेल शोधक संयंत्र की स्थापना की जाए।

(छह) उड़ीसा के सुन्दरगढ़ जिले में राउरकेला इस्पात संयंत्र के आस-पास स्थापित सहायक इकाइयों में कार्य आदेश के अभाव के कारण आ रही समस्याओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता

श्री जुएल ओराम (सुन्दरगढ़): उड़ीसा में, विशेषकर सुन्दरगढ़ जिले में सहायक इकाइयों को राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा कार्य आदेश नहीं मिलने के कारण उनके समक्ष संकट की स्थिति उत्पन्न हो गई है। इसमें से अधिकांश इकाइयां राउरकेला के आस-पास इस उम्मीद में स्थापित की गई थी कि इस्पात संयंत्र के आधुनिकीकरण तथा विस्तार के बाद इन इकाइयों को पर्याप्त कार्य आदेश प्राप्त होगा। लेकिन यह अफसोसजनक है कि यहां तक कि सुन्दरगढ़ जिले की इकाइयों को भी प्राथमिकता नहीं दी गई है और किसी न किसी बहाने राउरकेला इस्पात संयंत्र से अनेक कार्य आदेश वापस ले लिए गए हैं। इसके परिणामस्वरूप इस जिले में कई इकाइयां या तो बंद हो गई है या बंद होने के कगार पर हैं जिसके कारण बड़े पैमाने पर छटनी हुई है विशेषकर स्थानीय युवाओं की जिनमें से अधिकांश के परिवार राउरकेला इस्पात संयंत्र की स्थापना के कारण विस्थापित हो गए हैं। अब उनके पास आजीविका के और कोई साधन नहीं हैं।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह भारतीय इस्पात प्राधिकरण को इस मामले में निदेश दे और राउरकेला इस्पात संयंत्र को स्थानीय सहायक इकाइयों को अविलम्ब सहायता करने के लिए आवश्यक निर्देश जारी करे।

[हिन्दी]

(सात) उत्तर प्रदेश के महाराजगंज संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के चंकीघाट पर एक पुल के निर्माण के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता

श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज, उ.प्र.): अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के जनपद महाराजगंज, उत्तर प्रदेश में चंकी घाट पुल का एक पाया वन विभाग से अनापत्ति प्रमाण-पत्र न मिलने के कारण नहीं बन पा रहा है, जिससे आम जनता को आवागमन में काफी कठिनाई हो रही है। जबकि एक करोड़ की लागत से तीन पाया बन चुके हैं। इस पुल के निर्माण के लिए अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी करने का अनुरोध उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भी किया गया है।

अत: मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि चंकी घाट पुल के एक अवशेष पाये के निर्माण हेतु अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी करने का आदेश देने का कष्ट करें ताकि इस महत्वपूर्ण मार्ग पर आवागमन चालू हो सके।

[हिन्दी]

(आठ) देश में बांग्लादेशी घुसपैठियों के गैर-कानूनी कार्यकलापों पर रोक लगाए जाने की आवश्यकता

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): अध्यक्ष महोदय, बांग्लादेशी अवैध घुसपैठ की समस्या आज केवल भारत-बांग्लादेश सीमा तक ही सीमित नहीं रहा। देश के विभिन्न भागों में इनकी राष्ट्रविरोधी गतिविधियां न केवल कानून व्यवस्था की दृष्टि से अपितु अन्य दृष्टियों से भी सबकी चिन्ता की विषय बन गयी है। आज पूरे देश में लगभग ढाई करोड़ बांग्लादेशी घुसपैठिए अवैध तरीके से रह रहे हैं। पूर्वोत्तर के सभी राज्यों तथा पश्चिम बंगाल और बिहार में उन घुसपैठियों ने पूरा जन-सांख्यिकी संतुलन ही बिगाड़ दिया है। अवैध घुसपैठ के कारण ही बिहार के पूर्णिया, किशनगंज, अररिया, कटिहार, सहरसा आदि तथा पश्चिम बंगाल के मुर्शिदाबाद

और उत्तरी दिनाजपुर जिले मुस्लिम बाहुल्य हो चुके हैं। असम की स्थिति तो अत्यंत विस्फोटक है। असम सहित त्रिपुरा, मणिपुर, मेघालय, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश तथा मिजोरम में वर्ष 1991 तथा वर्ष 2001 के बीच जनसंख्या में 19 प्रतिशत से लेकर 31 प्रतिशत तक वृद्धि दर्ज की गयी है। इन अवैध घुसपैठियों ने अपने नाम मतदाता सूचियों में दर्ज करा लिये हैं तथा राशनकार्ड भी बनवा लिये हैं। आज पूरे देश में 20 लोक सभा क्षेत्रों तथा लगभग 125 विधान सभा क्षेत्रों में ये घुसपैठिये चुनाव परिणाम को प्रभावित करने वाली स्थिति में आ गये हैं। राजधानी दिल्ली में भी इनकी संख्या लाखों में है, जो आए दिन कानून व्यवस्था के लिए समस्या बनते जा रहे हैं। विभिन्न अपराधों तथा राष्ट्रविरोधी गतिविधियों में अनेक बांग्लादेशियों के समूह लिप्त पाये गये हैं।

अत: मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इनकी राष्ट्रविरोधी गतिविधियों पर अंकुश लगाने तथा बांग्लादेशी घुसपैठियों को वापस भेजने के संबंध में आवश्यक कार्यवाही की जाये।

(नौ) पश्चिम बंगाल में चन्द्रकोण रोड और पंसकुरा के बीच बरास्ता घाटल एक नई रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री रूपचन्द मुर्मू (झाड़ग्राम): महोदय, चन्द्रकोण रोड से घाटल होते हुए पंसकुरा तक नई रेल लाईन बिछाये जाने की मांग की जा रही है। चन्द्रकोण रोड, चन्द्रकोण शहर घाटल और दसपुर के हजारों निवासी केवल बसों पर ही निर्भर हैं। घाटल का बीरसिंह क्षेत्र पंडित ईश्वर चन्द्र विद्यासागर की जन्मभूमि और एक प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। देशभर से हजारों पर्यटक यहां उन्हें श्रद्धांजलि देने आते हैं। चन्द्रकोण रोड स्टेशन से खड़गपुर होते हुए पंसकुरा तक 94 किलोमीटर की सम्पर्क रेल लाइन है। परन्तु चन्द्रकोण से घाटल होते हुए पंसकुरा तक मात्र 60 किलोमीटर की दूरी है। यदि चन्द्रकोण रोड से घाटल होते हुए पंसकुरा तक रेलवे लाइन बिछायी जाती है तो हजारों दैनिक यात्री लाभान्वित होंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि मिदनापुर के लोगों की काफी समय से लम्बित इस मांग को यथाशीघ्र पूरा किया जाए।

[हिन्दी]

(दस) उत्तर प्रदेश के सलेमपुर और देवरिया जिलों में इलाहाबाद बैंक की शाखाएं खोले जाने की आवश्यकता

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर): अध्यक्ष महोदय, सदन में मैंने अपने संसदीय क्षेत्र सलेमपुर में कई क्षेत्रों में बैंक न होने की बात उठाई थी, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र के कई क्षेत्रों में इलाहाबाद बैंक की शाखाओं की स्थापना किये जाने के बारे में एक सर्वे हुआ था। सर्वे के बाद यहां पर देवरिया जिले के शिवधरिया एवं महरौना एवं अन्य क्षेत्र के बनकटा, रामपुर बुजुर्ग, इटहुबा, चंदौली में इलाहाबाद बैंक की शाखाएं खोलने की अनुशंसा की गयी थी। रपट में यह भी बताया गया कि बैंकों की शाखाएं खोलने हेतु उक्त स्थान अत्यंत उपयुक्त है। इन क्षेत्रों के आसपास कोई भी बैंक शाखाएं नहीं हैं, जिसके कारण यहां के पिछड़े क्षेत्रों में किसानों एवं गरीब लोगों के बचत पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है, और यहां के लोगों का सामाजिक एवं आर्थिक विकास अवरुद्ध है।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उपरोक्त क्षेत्रों में इलाहाबाद बैंक की स्थापना की प्रक्रिया को जल्द पूरा किया जाये।

(ग्यारह) बिहार में चकिया और सीतामढ़ी के बीच बरास्ता मधुबन और शिवहर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-104 पर पुलों के निर्माण सहित सभी कार्य को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी का ध्यान राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-104, चकिया से सीतामढ़ी वाया मधुबन, शिवहर की बदहाली की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। जीरो कि.मी. चकिया से 22 कि.मी. कृष्णनगर चौक तक निर्माण के बाबत प्रस्ताव का निष्पादन हो चुका है तथा उक्त मद हेतु राशि का भी आबंटन हो चुका है, परंतु मात्र छ: कि.मी. तक ही सड़क निर्माण का कार्य हो पाया है। शेष सड़क के निर्माण हेतु राशि ठेकेदार के पास है और निर्माण कार्य, राशि होने के बावजूद भी ठप्प पड़ा हुआ है। इसके अलावा, द्वितीय खण्ड में कृष्णनगर से सीतामढ़ी वाया शिवहर की सड़क का निर्माण कार्य भी प्रस्तावित है, परन्तु अभी तक इस संबंध में विभाग द्वारा कोई सकारात्मक कार्रवाई नहीं की गयी है। यहां तक कि उक्त सड़क गड्ढ़ों में तब्दील हो गयी है और आवागमन पूर्णत: अवरुद्ध है।

ज्ञातव्य है कि इसी पथ में शिवहर-सीतामगढ़ी के बीच बागमती नदी के डुब्बा घाट पर स्क्रूपाईप पुल निर्मित था, जो दो साल पहले बाढ़ में ध्वस्त हो गया। ठीक इसी के बगल में राज्य पुल निर्माण निगम द्वारा चार पाया का निर्माण किया जा चुका है और नदी के बहाव को ध्यान में रखते हुए बिहार राज्य के सिंचाई विभाग द्वारा पुल के दोनों तरफ दो-दो स्पैल बढ़ाने का प्रस्ताव राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय को भेजा जा चुका है, परन्तु अभी तक इस परिप्रेक्ष्य में कोई सकारात्मक कार्रवाई नहीं की गयी है।

[श्री रघुनाथ झा]

अतएव, माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उक्त उल्लेखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-104 व डुब्बा घाट पर पुल निर्माण अविलम्ब कराने हेतु अपना सकारात्मक निर्देश विभाग को दिया जाये।

(बारह) क्षेत्र के सर्वांगीण विकास के लिए "बुंदेलखंड विकास परिषद्" का गठन किए जाने की आवश्यकता

श्री महेन्द्र प्रसाद निषाद (फतेहपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन व सरकार का ध्यान उत्तर प्रदेश राज्य के अति पिछड़े बुंदेलखंड क्षेत्र के अधीन जनपद-बांदा, हमीरपुर, महोबा, झांसी, ललितपुर, जालौन व जनपद चित्रकूटधाम में बुनियादी सुविधा जैसे शिक्षा, सड़क, बिजली, पीने का पानी, सिंचाई के साधन व संचार व उद्योग धंधे की कमी की ओर दिलाना चाहता हूं। वहीं रेल विभाग भी इससे अछूता नहीं रहा है।

अत: मैं माननीय प्रधानमंत्री जी से मांग करता हूं कि अति पिछड़े बुंदेलखंड क्षेत्र के सम्पूर्ण आधारभूत विकास के लिए एक बुंदेलखंड विकास परिषद का गठन किया जाये एवं तत्काल इस परिषद को 5 .हजार करोड़ रुपया मुहैया कराया जाए ताकि अति पिछड़े बुंदेलखंड क्षेत्र का विकास किया जा सके।

(तेरह) झारखंड के गोड्डा, साहेबगंज, पाकुड़ और दुमका जिलों में जंगली हाथियों के उत्पात को रोकने के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री हेमलाल मुर्मू (राजमहल): अध्यक्ष महोदय, झारखंड राज्य के गोड्डा, साहिबगंज, पाकुड़ और दुमका आदि जिलों में हिंसक जंगली हाथियों का दल इन क्षेत्र के निवासियों के जानमाल का भारी नुकसान कर रहा है। इस संबंध में मेरे पत्र के उत्तर में माननीय वन मंत्री ने बताया कि राज्य सरकार इन हाथियों को पकड़ने में असमर्थ है, सम्पत्ति को नुकसान पहुंचाने में कोई हाथी जिम्मेवार नहीं है, हाथियों के झुण्ड को पकड़ना व्यावहारिक नहीं है और राज्य सरकार ने हाथियों को प्रभावित क्षेत्र में पकड़ने के लिए अभियान शुरू कर विशेष दल का गठन किया है।

माननीय मंत्री जी के उत्तर में कई विरोधाभास हैं क्योंकि एक तरफ वर्तमान वित्तीय वर्ष में 58.50 लाख लूट विरोधी कार्य, 25 लाख अनुग्रह धन और 151.31 लाख की राशि केन्द्र सरकार द्वारा झारखण्ड सरकार को स्वीकृत किया गया है जबकि इस क्षेत्र के निवासी हमेशा हाथियों से आतंकित रहकर रात भर पहरा देते हैं। अभी फरवरी माह में गोड्डा जिले में हाथियों ने एक घर को क्षतिग्रस्त कर दिया है जबकि सरकार पहले ही नहीं मानती है कि नुकसान हो रहा है।

अत: केन्द्र सरकार से आग्रह है कि झारखण्ड के उपर्युक्त जिलों में जंगली हाथियों से जानमाल के हो रहे नुकसान, केन्द्र सरकार द्वारा इस प्रयोजन के लिए झारखण्ड सरकार को स्वीकृत राशि का वास्तविक उपयोग सुनिश्चित करने हेतु और इस क्षेत्र के निवासियों को तत्काल प्रभाव से हाथियों से रक्षा करने के लिए एक संसदीय समिति और विशेषज्ञ समितियों का गठन किया जाये।

[अनुवाद]

(चौदह) अनुसूचित जातियों की सभी उप-जातियों को विशेषकर आंध्र प्रदेश में आरक्षण के लाभों के समान वितरण के लिए संविधान में संशोधन किए जाने की आवश्यकता

डा. एम. जगन्नाथ (नगर कुरनूल): अनुसूचित जातियों को प्रदत्त आरक्षण सुविधा विभिन्न राज्यों में अनुसूचित जाति के लोगों की उपजातियों तक समान रूप से नहीं पहुंच रही है, विशेषकर आन्ध्र प्रदेश में।

आन्ध्र प्रदेश में अनुसूचित जाति के लोगों की जनसंख्या को जाति के आधार पर क, ख, ग, घ, इन चार उपसमूहों में बांटा गया था। उनकी जनसंख्या के अनुपात में 15 प्रतिशत आरक्षण से अनुसूचित जातियों की सभी उपजातियों को समान अवसर दिये जाने में सहायता मिली और श्रेणीबद्ध किए जाने के बाद से इसमें महत्वपूर्ण अंतर आया। हाल ही में, उच्चतम न्यायालय ने तकनीकी आधार पर आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा अनुसूचित जातियों की 59 उपजातियों को चार समूहों में बटि जाने की कार्रवाई को गलत ठहराया और उच्चतम न्यायालय ने राय व्यक्त की कि ऐसा करने के लिए केवल संसद ही एकमात्र सक्षम प्राधिकरण है राज्य की विधायिका नहीं।

मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि इस मामले पर विचार किया जाए और अनुसूचित जातियों की जनसंख्या को क, ख, ग, घ समूहों में श्रेणीबद्ध करने के लिए संविधान में संशोधन किया जाए ताकि देश भर में और विशेषकर आन्ध्र प्रदेश में अनुसूचित जातियों की उपजातियों को आरक्षण के मामले में समान अवसर दिये जा सकें।

(पन्द्रह) पारिस्थितिकीय पर्यटन को बढ़ावा देने की दृष्टि से सुन्दरवन वन्य-जीव क्षेत्र में आधारभूत संरचना तथा अन्य सुविधाओं का विकास किए जाने की आवश्यकता

श्री सनत कुमार मंडल (जयनगर): मैं सरकार का ध्यान पर्यावरण पर्यटन को बढ़ावा देने के संदर्भ में सुंदरबन वन्यजीव क्षेत्र/राष्ट्रीय उद्यान के विकास के महत्व की ओर दिलाना चाहता

हूं। इससे राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय दोनों तरह के पर्यटकों के साथ-साथ विदेशी मुद्रा में राजस्व के बढ़ने की भी अपार सम्भावनाएं हैं।

यद्यपि सुन्दरवन वन्यजीन क्षेत्र पृथ्वी पर सबसे बड़ा डेल्टा/ सबसे बड़ा मैंग्रोव वन का मुख्य भाग है और इसे राष्ट्रीय उद्यान घोषित किया गया है परन्तु पर्यटकों के लिए यहां उपलब्ध अवसंरचनात्मक और अन्य सुविधाएं देश के दूसरे भागों में उपलब्ध अन्य राष्ट्रीय उद्यानों के समकक्ष नहीं है। यदि पर्यावरण पर्यटन की दृष्टि से इसे विकसित किया जाता है तो यह भारत का गौरव होगा।

अतएव, मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि सुन्दरवन वन्यजीव क्षेत्र में सभी आवश्यक सविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाये जो राष्ट्रीय स्तर पर उपलब्ध होनी चाहिए और इसे एक अंतर्राष्ट्रीय स्तर के पर्यावरण पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करें।

[अनुवाद]

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर): महोदय, उच्चतम न्यायालय के विनिर्णय के मद्देनजर राष्ट्रपति शासन लागू किया जाना चाहिए *...(व्यवधान)*

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): हमने सूचना दी है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने पहले ही सुबह इस बारे में घोषणा की थी।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिए। मेरी बात सुनने की थोड़ी कोशिश कीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने पहले ही सुबह इस बारे में घोषणा कर दी थी कि यह एक महत्वपूर्ण मामला है। आज शाम को ही मैंने माननीय नेताओं की एक बैठक बुलायी है। मुझे विश्वास है कि विचार-विमर्श के बाद हम इस बारे में निर्णय ले पायेंगे।

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार: मैं एक भिन्न स्थिति के बारे में बात कर रहा हूं। मेरी मांग है कि शीघ्रातिशीघ्र राष्ट्रपति शासन लगाया जाए *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: अब हम राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव विचारार्थ लेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इस समय कोई भी निर्णय नहीं लिया जा सकता। मैं कोई फैसला नहीं कर सकता। मुझे जो कुछ कहना था मैंने कह दिया। मैं किसी को भी वक्तव्य देने को बाध्य नहीं कर सकता।

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार: महोदय, हम ऐसा होने की अनुमति नहीं दे सकते। इसकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिए *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, कृपया बैठ जाइये। श्री अधीर चौधरी, मुझे समझ नहीं आता कि आज आपको क्या हुआ है। श्री तोपदार, कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हमें एक महत्वपूर्ण विषय पर विचार-विमर्श करना है। विपक्ष के माननीय नेता बोलने वाले हैं। मैंने सुबह ही इस बारे में बताया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसमें से कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। मेरी अनुमति के बिना बोली गयी कोई भी बात कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएगी—यह एक मानक प्रक्रिया है।

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार: हम बोल नहीं रहे हैं। हम अपने विचार व्यक्त कर रहे हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इस तरह राय व्यक्त किये जाने का कोई प्रावधान नहीं है। श्री तोपदार, कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप क्या कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद): महोदय, वह मेरे संबंध में कह रहे हैं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या इसीलिए इस बारे में सभा में निर्णय लिया जाएगा?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हमने तो तय किया है। अगर आप लोग नहीं सुनेंगे तो मैं क्या करूंगा। मैंने पहले भी कहा है।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): आप बताइये।

अध्यक्ष महोदय: मैं बताऊंगा या नहीं बताऊंगा, अभी कैसे कह सकता हूं?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने कहा है कि हम नेताओं के साथ बैठकर इस विषय पर विचार-विमर्श करेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री तोपदार, मुझे आपकी सहायता की आवश्यकता नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। मेरे वक्तव्य के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। आप स्वयं को क्यों थका रहे हैं? कृपया ऐसा न करें।

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: मैंने पहले ही सुबह कहा था कि मैं इसे एक महत्वपूर्ण मामला समझता हूं। अत: मैंने इस विषय पर विचार-विमर्श के लिए माननीय नेताओं की एक बैठक बुलायी है। मैं इस बारे में प्रत्येक व्यक्ति के विचार सुनना चाहता हूं और उसके बाद जो भी निर्णय लिया जाना है वह लिया जाएगा। यह मुझे देखना है कि क्या किया जाए और क्या न किया जाए। कृपया प्रतीक्षा करें और धैर्य रखें। हमें बैठक बुलाने दें।

अब श्री आडवाणी राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर बोलेंगे।

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार: यदि आप अभी हमारी बात सुनेंगे तो नेताओं की बैठक में इसका लाभ मिलेगा। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं समझता हूं कि ये ऐसे मामले हैं जिन पर गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अच्छा, अब आप क्या करना चाहते हैं? मुझे बताइये कि अब आप क्या करना चाहते हैं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: अभी चर्चा नहीं हो पायेगी।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अच्छा, अब इस बहस को समाप्त करने दें। मैं विचार करूंगा—मैं यह नहीं कह रहा हूं कि मैं स्वीकार करूंगा-क्या किया जाना है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। केवल विपक्ष के नेता का भाषण ही कार्यवाही-वृत्तांत में जाएगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: ऐसे नहीं होता है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको अनुमति नहीं दे रहा हूं। आप बिना सूचना के कुछ भी नहीं बोल सकते। मुझे पता नहीं आप क्या कह रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हर काम नियम-कायदे से होता है। मुझे कोई सूचना नहीं दी गई है। आप केवल कुछ जानकारी हासिल करना चाह रहे हैं। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कोई पत्र मत दिखाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कोई पत्र मत दिखाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं होगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: आप क्या कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित मत कीजिए।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत अनुचित है। आप कुछ भी नहीं दिखा सकते।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है। श्री बंसल, आप एक बहुत ही जिम्मेदार सदस्य हैं।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: यह दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं बोलने के लिए खड़ा हूं और आप मेरे काम में व्यवधान पैदा कर रहे हैं। इसकी अनुमति नहीं दी जाएगी।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री अधीर चौधरी, मुझे खेद है। मैं सुबह से ही व्यवधान पैदा नहीं करने के लिए आप से बार-बार अनुरोध कर रहा हूं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, मुझे पता नहीं कि क्या हो रहा है। मैं उनके विरुद्ध कार्रवाई करूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस पक्ष से, सत्ता पक्ष या उसके समर्थकों द्वारा जो कुछ हो रहा उसके चलते सभा की कार्रवाई नहीं चल पा रही है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको अनुमति नहीं दे रहा हूं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री रामकृपाल यादव, यदि आप यहीं खड़े रहेंगे तो मैं आपके विरुद्ध कार्रवाई करूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: ये क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है कि मुझे कार्रवाई करनी पड़ेगी। कृपया आप अपना स्थान ग्रहण करें। इस प्रकार के बर्ताव न करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब सभा अपराह्न 12.30 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.21 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 12.30 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

लोक सभा अपराह्न 12.30 बजे पुन: समवेत हुई।

अपराह्न 12.30 बजे

[**अध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इस सम्माननीय सभा के सभी पक्षों से सहयोग करने के लिए अपील करता हूं। यदि चर्चा करने के लिए मुद्दे हैं तो हम उचित रूप से चर्चा करें। कृपया मुझे इसकी सूचना दीजिए। मैं इसका आश्वासन नहीं दे सकता कि क्या होगा लेकिन मैं इस पर विचार करूंगा। मुझे अवसर दीजिए।

अब राष्ट्रपति जी के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा करेंगे। विपक्ष के माननीय नेता, श्री लाल कृष्ण आडवाणी अब बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर): माननीय अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रपति जी के अभिभाषण पर जो धन्यवाद प्रस्ताव है, उसकी बहस कल देर रात तक चलती रही। मुझे सचिवालय से जानकारी मिली कि 48 सांसदों ने इस बहस में अब तक भाग लिया है। प्रधानमंत्री जी द्वारा उत्तर देने से पहले आपने मुझे बोलने की अनुमति दी, जिससे कि मैं अपनी बात रख सकूं, इसके लिए मैं आपका अत्यंत आभारी हूं।

अध्यक्ष महोदय, इस पर निर्णय परम्परा के अनुसार सर्वसम्मत समर्थन इस प्रस्ताव का होता है। राष्ट्रपति जी को हम सब, सरकार और विपक्ष मिल कर धन्यवाद देते हैं, लेकिन यह जो बहस है, यह पिछले अभिभाषण और आज के अभिभाषण के बीच में जो काल बीता होता है, उस पर देश की स्थिति क्या रही, क्या प्रगति हुई, कमजोरियां क्या हुईं, सरकार की उपलब्धियां क्या हुईं और फिर आगे के बारे में सरकार क्या सोचती है, इस पर चर्चा करने का अवसर मिलता है। इसलिए सरकार जब राष्ट्रपति का अभिभाषण तैयार करती है तो उस पर काफी समय पूरी केबिनेट बैठ कर चर्चा करती है और उसके बाद वह सांसदों के सामने रखी जाती है। मैं सबसे पहले पिछले दिनों में जो भयंकर दुर्घटनाएं हुई, जैसे सुनामी की हुई, जिसका उल्लेख राष्ट्रपति के अभिभाषण में है। उसमें जो परिवार आहत हुए, जिसकी मृत्यु हुई, उनके प्रति सारे सदन के साथ अपनी संवेदना जोड़ता हूं। जिन्होंने सुनामी की दुर्घटना के समय देश और जनता की सेवा की, उसमें खास करके हमारी जो सेनाएं थीं, जैसे नैवी, कोस्टल गार्ड्स और पैरामिलिट्री फोर्सेस थीं, जिन-जिन प्रदेशों में सुनामी का प्रभाव हुआ, वहां के जो पुलिस अधिकारी और सिक्योरिटी फोर्सेस थे, उन्हें मैं बधाई देना चाहूंगा।

उनके कार्य के कारण विश्व भर में हमारी यह साख बनी है कि इस प्रकार की भयंकर दुर्घटना के समय भी यह देश अच्छा कार्य कर सकता है और उसमें एन.जी.ओज. ने जो योगदान दिया, उसका भी मैं थोड़ा उल्लेख करना चाहूंगा। आज ही गृह मंत्री ने इस मामले में अभी एक वक्तव्य दिया है कि हम कानून के द्वारा एक डिजास्टर मैनेजमेंट एथारिटी क्रिएट करने जा रहे हैं। मैं जानता हूं कि उड़ीसा में जो भयंकर साइक्लोन आया था या गुजरात में भयंकर भूकम्प हुआ था, उसके बाद से लेकर हमारे यहां पर इसकी चिन्ता होती रही और चिन्ता करके एन.डी.ए. की सरकार ने श्री शरद पवार के नेतृत्व में एक समिति बनाई थी। आप उसके उपाध्यक्ष थे, हमारे प्रधानमंत्री उसके अध्यक्ष थे और उसने जो सिफारिशें कीं, मैं मानता हूं कि उनमें से सबसे महत्वपूर्ण सिफारिश यही थी, जिसका आज यहां पर उल्लेख शिवराज जी ने किया कि एक डिजास्टर मैनेजमेंट एथारिटी स्टेचुटरी उसे बनाया जाये और वह हम करने जा रहे हैं। मैं इसका स्वागत करता हूं। मैं इस बात का उल्लेख करूंगा कि यह कल्पना केवल केन्द्रीय सरकार के लिए नहीं थी, कल्पना यह थी कि इस प्रकार की एथारिटी केन्द्र में भी बने और स्टेट्स में भी बने। मुझे खुशी है कि गुजरात ने इस मामले में पहल की और गुजरात में जो इस प्रकार की डिजास्टर मैनेजमेंट एथारिटी भूकम्प के बाद बनी, उसने बहुत अच्छा काम किया है और जिसकी प्रशंसा विदेश में भी काफी लोगों ने की, जिन्होंने उनका काम देखा है।

मित्रों, मैं सरकार के इस निर्णय का स्वागत करता हूं कि हम चाहे आगे चलकर जो रीकंस्ट्रक्शन का काम होगा, उसमें भले कोई विदेशी सहायता करे ...*(व्यवधान)* लेकिन जहां तक रिलीफ का सवाल है, रैस्क्यू का सवाल है, हमारी सामर्थ्य है, हमें कोई विदेशी सहायता नहीं चाहिए, यह सरकार ने निर्णय किया, यह ठीक किया, अच्छा किया। मैं तो यह भी मानता हूं कि हमने सुनामी

के बाद न केवल अपने यहां की व्यवस्था ठीक की, लेकिन पास के हमारे जो श्रीलंका जैसे देश हैं, जो कि भयंकर रूप से ग्रस्त थे, यों तो हमारे देश के तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश, केरल के अलावा जहां सबसे अधिक क्षति हुई, वह अण्डमान निकोबार आईलैंड्स में थी, लेकिन श्रीलंका और पड़ोस में भी ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): पांडिचेरी पर भी प्रभाव पड़ा।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: जी हां, पांडिचेरी भी प्रभावित हुआ। जब पांडिचेरी में ऐसा हुआ तब मैं वहां गया था।

[हिन्दी]

समाज का एक वर्ग सबसे अधिक प्रभावित हुआ और वह फिशरमेन का, मछुआरों का वर्ग था। यह परिवर्तन एन.डी.ए. की सरकार के समय किया गया, उससे पहले

[अनुवाद]

आपदा नियंत्रण, आपदा उपशमन और आपदा प्रबंधन की जिम्मेदारी कृषि मंत्रालय की होती थी।

[हिन्दी]

क्योंकि, यह माना जाता था कि डिजास्टर चाहे हिन्दुस्तान में सबसे अधिक आता है, वह सूखा आता है या बाढ़ आती है, लेकिन उसके बाद जिस प्रकार के अनुभव हुए, उसके आधार पर निर्णय हुआ कि यह कार्य प्रमुख रूप से गृह मंत्रालय में रहे तो ज्यादा उपयुक्त होगा, चाहे बाकी मंत्रालयों की सहायता लेनी हो तो लेनी चाहिए। तब से लेकर यह परिवर्तन हुआ है।

मैं चाहूंगा कि डिजास्टर मैनेजमेंट के संदर्भ में जो कानून हम बनाने जा रहे हैं, वह स्टेंडिंग कमेटी को जाना चाहिए और स्टेंडिंग कमेटी उस पर विचार करके फिर इसको यहां पर लाये, यह ज्यादा उपयुक्त होगा। स्टेंडिंग कमेटी विश्व भर में जो इस प्रकार के एनोलागस लाज को, उन लाज को भी देखकर फिर निर्णय करे। यों तो जिस समय कानून बनाया गया था, उस समय भी इस बात की जांच की गई थी।

राष्ट्रपति के अभिभाषण में उत्तर-पूर्व का उल्लेख है, जिसमें कहा गया है कि:

[अनुवाद]

"मेरी सरकार पूरे देश में विभिन्न असंतुष्ट समूहों, विशेषत: उत्तर-पूर्वी राज्यों में, और जनजातीय समुदायों के बीच अपनत्व की भावना उत्पन्न करने में समर्थ रही है।"

[हिन्दी]

मैं नहीं जानता हूं कि यह जो दावा किया गया है, इस दावे में सरकार भी विश्वास करती है या नहीं। क्योंकि मैं जानता हूं कि पिछले दिनों में जो डिसएफेक्टिड ग्रुप्स उत्तर-पूर्व में हैं या अन्य स्थानों पर हैं, जैसे जम्मू-कश्मीर में हैं, उनमें से जो लोग मुझे मिले हैं, उन्होंने असंतोष प्रकट किया है। नार्थ ईस्ट के लोग भी असंतोष प्रकट करते रहे हैं और उत्तर-पूर्व में जैसी स्थिति बिगड़ी है, उससे कोई अपरिचित नहीं है। प्रधानमंत्री जी से मैं जानना चाहूंगा, जब वे जवाब दें कि एनएनसीएन (आई-एम) के साथ जो वार्ता चल रही है उसमें कितनी प्रगति हुई है और क्या हुई है? इतना मैं जरूर जानता हूं कि एनएससीएन (आई-एम) के लोग अभी-अभी फिर से मुझसे आकर मिले थे, जब वे दिल्ली आए थे। उनकी बातों से लगता था कि उनमें असंतोष है, क्योंकि चर्चा की प्रगति ठीक प्रकार से नहीं हो रही है। मैं आशा करता हूं कि प्रधानमंत्री जी जब उत्तर देंगे तब इस पर प्रकाश डालेंगे। जम्मू-कश्मीर पर भी बातचीत शुरू हुई और हुर्रियत कांफ्रेंस से भी जो बातचीत हुई, जो राउंड्स हुए, कम से कम उस समय उन्होंने भी सार्वजनिक रूप से कहा कि हमारी बातचीत एनडीए की सरकार से संतोषजनक हुई थी। आज क्या स्थिति है, मैं नहीं जानता हूं। सिर्फ अखबारों से ही पता चलता है। उस मामले में अधिकृत रूप से आज प्रधानमंत्री बताएंगे, तो हमको संतोष होगा कि वहां पर बातचीत करने का जो प्रयत्न है, वह केवल मात्र किसी एक वर्ग से नहीं, बल्कि सब वर्गों से, जम्मू के लोगों से, लद्दाख के लोगों से और वहां के कश्मीरी पंडितों से वार्ता करते हुए हम कहां तक पहुंचे हैं। क्योंकि जम्मू-कश्मीर के संबंध में जब वार्ता की बात होती है तो मुख्य रूप से लोगों को भारत-पाकिस्तान ध्यान में आता है। हम समझते हैं और एनडीए की सरकार समझती थी कि इस मामले में जम्मू-कश्मीर के भीतर भी एक मत नहीं है। कई अलग-अलग विचार हैं। कुछ लोग इस मत के हैं, खास कर के जम्मू में धारा 370 होनी ही नहीं चाहिए। दूसरे कहते हैं कि धारा 370 बहुत ही सैक्रोसेंट है, उसको हाथ नहीं लगाना चाहिए। कुल मिला कर हमने यह सोचा कि हम सबसे बात करेंगे और सबसे बात करने के बाद आंतरिक दृष्टि से जो उपयुक्त होगा वह करेंगे और फिर भारत और पाकिस्तान के संदर्भ में संसद का जो एक प्रस्ताव है, उस प्रस्ताव को ध्यान में रख कर ही हम पाकिस्तान से बात करेंगे। इस मामले में मैं चाहूंगा कि प्रधानमंत्री सरकार की स्थिति को स्पष्ट करें।

[श्री लालकृष्ण आडवाणी]

राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में कहा गया है कि हमारा कमिटमेंट है कि हम ग्रामीण भारत को एक न्यू डील देंगे। यह बहुत अच्छी बात है। ग्रामीण भारत को न्यू डील देने की जो बात कही गई है, मैं उसका स्वागत करता हूं। यद्यपि कभी-कभी ऐसा लगता है कि ग्रामीण भारत और महान भारत सिर्फ शब्द बन जाते हैं। मुझे इस बात का संतोष है कि एनडीए की सरकार ने इंफ्रास्ट्रक्चर को जो महत्व दिया उसमें दो प्रमुख हिस्से थे-एक, देश भर में राष्ट्रीय राजमार्ग बनाना; दूसरा, गोल्डन ट्राइएंग्ल क्रिएट करना। नार्थ-वैस्ट, नार्थ-साउथ, ईस्ट-वैस्ट कोरिडोर्स क्रियेट करना, ताकि हम कह सकें कि आज विश्व स्तर के हाईवेज हमारे यहां पर हैं। वह काम काफी प्रगति कर गया और अभी भी प्रगति कर रहा है। मैंने नोटिस किया कि आपने इस बात का जिक्र करते हुए राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में कहा है

[अनुवाद]

> "सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को और अधिक व्यावसायिक और दक्ष बनाने हेतु कदम उठाते हुए इसे अधिक स्वायत्तता प्रदान करने का निर्णय लिया है। राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम के अन्तर्गत सड़क निर्माण की दर, विशेषकर स्वर्णिम चतुर्भुज और उत्तर-दक्षिणी एवं पूर्व-पश्चिमी कारिडोरों में बढ़ा दी गई है।"

[हिन्दी]

मैं इसका स्वागत करता हूं लेकिन मुझे खेद है कि एक तरफ तो कहते हैं कि रूरल इंडिया को न्यू डील देंगे। मैं इन हाईवेज के प्रोग्राम्स को महत्वपूर्ण मानता हूं, लेकिन उससे ज्यादा महत्वपूर्ण प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना को मानता हूं। जिसमें सरकार द्वारा संकल्प किया गया कि हम सन् 2007 से पहले हिन्दुस्तान के एक-एक गांव को पक्की सड़क से जोड़ेंगे। इसमें उसका कोई जिक्र नहीं है। मैं कभी सोचता हूं कि क्यों ऐसा होता है। यह प्रधान मंत्री सड़क योजना है। एडीए की सरकार की यह भी योजना थी तब भी उसका जिक्र है। लेकिन दूसरी योजना का नाम प्रधानमंत्री सड़क योजना है। क्या प्रधान मंत्री शब्द से परहेज है? *...(व्यवधान)* मैं नहीं जानता लेकिन मैं चाहूंगा कि प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के संदर्भ में जो कुछ निर्णय किए गए और जिनके बारे में राज्यों को सहायता भी बहुत दी गई, उनकी प्रगति क्या हो रही है, इसकी हमें जानकारी मिलनी चाहिए क्योंकि मैं मानता हूं

[अनुवाद]

कि जहां तक सड़क निर्माण कार्य का संबंध है, तथा जहां तक आधारिक संरचना की बात है, तो वह इस स्वर्णिम चतुर्भुज तथा उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कारिडोर से भी ज्यादा महत्वपूर्ण है।

[हिन्दी]

यह मैंने कैचुअली जिक्र किया। मैं प्रधानमंत्री जी का बहुत आदर करता हूं। लेकिन प्रधानमंत्री इनविजिबल हों, दिखाई न दें, यह कोई अच्छी बात नहीं है।

आज प्रात:काल ही मैं 'इंडियन एक्सप्रैस' देख रहा था। उसमें एक लेख था। मुझे तकलीफ होती है। अगर आपने पढ़ा होगा या पढ़ेंगे तो आपको भी तकलीफ होगी क्योंकि यह सोचना कि उसे देउबा से कम्पेयर करना या इससे करना और कहना कि टाइगर्स लुप्त हो रहे हैं तो प्रधानमंत्री लुप्त हो रहा है। यह जिस प्रकार की भाषा है, वह ठीक है कि जर्नलिस्टिक स्टाइल में उसका एक अपना इम्पैक्ट होता है।

[अनुवाद]

लेकिन इस प्रकार का लेखन जो लगातार जारी है। मैं समझता हूं कि डा. मनमोहन सिंह को अवश्य इस पर सोचना चाहिए और एक व्यक्ति जिस पर राष्ट्र को इतना ज्यादा विश्वास हो, उसे इस पर सोचना ही चाहिए।

[हिन्दी]

ईमानदारी के नाते प्रतिभा के नाते वह केवल अपनी अथारिटी अफर्म करें तो इस प्रकार की राइटिंग बंद हो जाएगी। प्रधानमंत्री हैं, देश के सर्वोच्च कार्यकारी हैं। आपको मुझे कहना पड़े कि मुझे पता नहीं। हुआ है, पिछले दिनों छोटी-छोटी बातें ऐसी हुई हैं कि मुझे पता नहीं, जानकारी करनी पड़ेगी। अब मैं गृह मंत्री जी से सम्पर्क करूं या किसी और से सम्पर्क करूं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष जी, मेरी जवाबदारी एनडीए की सरकार में प्रमुख रूप से आंतरिक सुरक्षा से संबंधित थी और राष्ट्रपति के अभिभाषण में स्पष्ट लिखा गया है

[अनुवाद]

कि हमारी राष्ट्रीय सुरक्षा के खतरे के तीन मुख्य क्षेत्र जम्मू-कश्मीर में सीमा-पार से आतंकवाद, पूर्वोत्तर के क्षेत्र में विद्रोह तथा कुछ राज्यों में नक्सली हिंसा है।

[हिन्दी]

यह दावा किया गया है कि स्थिति कंट्रोल में है। मैं इससे सहमत नहीं हूं। मैं मानता हूं कि एक मौलिक गलती हुई है, जिस समय सरकार ने संभाला। जब उन्होंने नक्सलाइट वायलैंस को मान लिया कि प्रमुख रूप से यह ला एंड आर्डर प्राबल्म है जिसको

स्टेट्स को डील करना चाहिए, वह जिस ढंग से करना चाहे, करे। इस अभिभाषण में भी कहीं पर इसका जिक्र है कि वह स्टेट्स का मामला है, स्टेट्स डील करें जैसे करना चाहें। बातचीत करना चाहें तो बातचीत करें, अगर उन पर से पाबंदी हटाना चाहे तो पाबंदी हटाए और हटाई है। आंध्र प्रदेश में नक्सलाइट वायलैंस इस हद तक गई कि वहां के तत्कालीन मुख्यमंत्री के ऊपर एक कातिलाना हमला हुआ और उनको मारने की कोशिश की गई लेकिन वे बाल-बाल बच गए। उसके बाद से लेकर चुनाव में एक प्रकार से आज जो सत्ता पक्ष है, उसमें उनकी सहायता ली गई और लगता है कि उनको वचन दिया गया कि अगर हम आएंगे तो आपके ऊपर से पाबंदी हटा देंगे। जयपाल जी कहते हैं, नहीं। बहुत अच्छी बात है, आपने नहीं किया। लेकिन जो कुछ उस समय हुआ कि हम किसी भी टीडीपी और बीजेपी के वर्कर को कैम्पेन नहीं करने देंगे। अगर कोई करेगा तो हम उसे मार देंगे— यह बयान दिया गया और यही हुआ। वहां पर हमले हुए, इसके कारण आपकी जीत हुई या हमारी हार हुई। मैं कहता हूं कि जहां पर इस प्रकार के तत्वों की राजनीतिक दृष्टि से सहायता ली जाएगी, चाहे वह आंध्र प्रदेश में हो। ...*(व्यवधान)* चाहे वह आंध्र प्रदेश में हो या असम में हो, वहां पर इसके स्वाभाविक दुष्परिणाम आने वाली सरकार को भुगतना पड़ेगा, जो आज हम भुगत रहे हैं। यह केवल वहां पर सीमित नहीं होगा। नक्सली हिंसा एक व्यापक घटना है। मैं नहीं मानता कि इस फिनोमिना के बारे में सिर्फ ला एंड आर्डर की प्राब्लम है और कोई डायमेंशन नहीं है, और भी आयाम हैं। उन आयामों को डील करते हुए कभी भी ऐसी बात नहीं कहनी चाहिए जिसके कारण उनको रिस्पेक्टिबिल्टी मिल जाए।

यहां पश्चिम बंगाल के लोग बैठे हैं, ये आपके सहयोगी हैं, उनसे कुछ सीखिए। उन्हें नैक्सेलाइट वाएलेंस कहा जाता है। नैक्सेलाइट वाएलेंस नक्सलवाड़ी में नहीं है। मैं मानता हूं इसका कारण यह है कि जिनके खिलाफ उन्होंने विद्रोह किया, वह आरंभ में मार्क्सवादियों के खिलाफ था, वह स्टेट के खिलाफ नहीं था। उन्होंने बड़ी हिम्मत के साथ मुकाबला किया, नहीं तो रिस्पेक्टिबिल्टी ऐसी थी कि यूनिवसिर्टियों और कालेजों में अच्छे से अच्छे छात्र नैक्सेलाइट आंदोलनों में चले जाते थे। आज मुझे यह दिख रहा है कि आंध्र प्रदेश में आपने वैसी ही स्थिति पैदा की है। यह बहुत भयंकर, घातक और हानिकारक है। मैं फिर से कहना चाहता हूं कि इन मामलों में

[अनुवाद]

पक्षपात पूर्ण निर्णय मत लीजिए। क्या करना चाहिए और क्या नहीं किया जाना चाहिए, इसमें सभी राजनीतिक पार्टियों की राय लीजिए।

[हिन्दी]

इतना ही नहीं इंटरनल सिक्योरिटी प्राब्लम्स हैं, चाहे टेरेरिज्म हो, चाहे इन्सरजेंसी इन नार्थ ईस्ट हो, चाहे जम्मू-कश्मीर में आईएसआई एजेंट्स की प्राब्लम हो, इन सभी मामलों में सदा उनकी राय लीजिए जो उनके विरुद्ध लड़ रहे हैं। जो उनके साथ जूझ रहे हैं, जो अधिकारी जूझ रहे हैं, जो सिक्योरिटी प्राब्लम्स हैं, चाहे टेरेरिज्म हो, चाहे इन्सरजेंसी इन नार्थ ईस्ट हो, चाहे जम्मू-कश्मीर में आईएसआई एजेंट्स की प्राब्लम हो, इन सभी मामलों में सदा उनकी राय लीजिए जो उनके विरुद्ध लड़ रहे हैं। जो उनके साथ जूझ रहे हैं, जो अधिकारी जूझ रहे हैं, जो सिक्योरिटी फोर्सिस जूझ रही हैं, उनकी एडवाइज जरूर लें। निर्णय आपको करना है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि निर्णय सरकार करती है। मैं कहना चाहता हूं कि पिछले छः साल में एनडीए सरकार में इंटरनल सिक्योरिटी के इशुज के बारे में, चाहे वह टेरिरिज्म की प्राब्लम हो, चाहे इल्लीगल इमिग्रेशन की प्राब्लम हो, इन सब में देश भर के डीजी पुलिस, इंटेलिजेंस फोर्सिस के प्रमुख, चीफ मिनिस्टर, होम मिनिस्टर, इन सबसे सलाह करके निर्णय करते थे। ऐसा नहीं कि एक स्टेट अपने आप फैसला कर लेता था। सन् 1998 में एनडीए सरकार ने काम किया

[अनुवाद]

नक्सली हिंसा के संदर्भ में सभी नक्सल प्रभावित राज्यों का हैदराबाद में सम्मेलन बुलाया गया। वहां सभी को बुलाया गया।

[हिन्दी]

और उनके साथ मिल कर हमने एक कोओरडिनेटिड स्ट्रेटेजी बनाई। स्ट्रेटेजी ही नहीं बनाई ...*(व्यवधान)* स्ट्रेटेजी ही नहीं बनाई बल्कि कोओरडिनेशन कमेटी भी बनाई जिसमें इन सभी स्टेटस के डायरेक्टर जनरल आफ पुलिस शामिल थे। इन सभी स्टेटस में उनके ऊपर सेंटर के यूनियन होम सेकेट्री थे और बिना किसी चूक के प्रत्येक तीन महीने में समन्वय समिति ने जो कुछ हुआ उनकी जानकारी के लिए बैठक की कि कहां पर कितना कंट्रोल हुआ है और कहां पर नहीं हुआ है। इस काल में अचानक नक्सली हिंसा कर्नाटक में फैल गई। पुलिसवाले मारे गए नक्सली हिंसा उत्तर प्रदेश में भी फैल गई वहां भी पुलिस वाले मारे गए। इसका परिणाम यह हुआ है क्योंकि घोषणा की गई कि यह तो स्टेट का मामला है, स्टेट जो करना चाहे करे। स्टेट ने पीपुल्स आफ वार ग्रुप पर आंध्र प्रदेश में बैन हटा दिया। बिना जोर दिए पीपुल्स आफ ग्रुप से बातचीत शुरू कर दी। एके-47 लेकर लोगों को मारते रहेंगे और बातचीत नहीं करेंगे। हिंसा में लगे लोगों से बात करना विश्व में सरकार के लिए न्यूनतम काम है। न्यूनतम कि हम आपसे बात करेंगे।

[श्री लाल कृष्ण आडवाणी]

पहले हथियार छोड़ो, पहले हिंसा बंद करो, उसके बाद बात करो। बात करना जरूरी है, मैं बात करने के खिलाफ नहीं हूं। मैं सबसे बात करने के पक्ष में हूं लेकिन बात करते हुए जो मिनिमम सावधानी बरतनी चाहिए, वह भी बरतने को तैयार नहीं हैं। ठीक है कि वह अपना ए.के.-47 लेंगे, नहीं तो दुनिया भर में कौन सी अंडर ग्राउंड आर्गनाइजेशन ऐसी होगी जो अंडरग्राउंड होने के बाद बैन हटते ही पहले रैली करे और उसमें लाखों लोग ऐसे इकट्ठे हों जैसे आंध्र प्रदेश में पीपल्स वार ग्रुप में इकट्ठे हुए। ऐसा कभी नहीं होता लेकिन हुआ है। मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि इंटरनल सिक्युरिटी के मामले में इस सरकार का एप्रोच पूर्णतया विफल रहा है। यह पूरी तरह असफल हो गया है। इसकी पुनः समीक्षा की जरूरत है। प्रधानमंत्री जी उसे रिव्यू करें। मेरी सलाह है कि रिव्यू करते हुए अन्य पार्टियों से भी आप सलाह करें।

गृह मंत्री (श्री शिवराज वि. पाटील): मैं हस्तक्षेप करता हूं? आप जो कह रहे हैं, वह बिल्कुल दुरुस्त बात है। हम उसका विरोध करने के पक्ष में नहीं हैं। मगर मैं सम्माननीय सदस्य से कहना चाहूंगा कि हैदराबाद में नैक्सलाइट्स अफैक्टेड स्टेट्स के मुख्यमंत्रियों की बैठक हुई है। हमारे जो गृह सचिव हैं, वे उन सभी स्टेट्स के गृह सचिवों से बात करते हैं। उसके बाद हमारे जो इंटरनल सिक्युरिटी के स्पेशल सैक्रेट्री हैं, उनसे भी बात करते हैं। जैसा आपने कहा कि बात होनी चाहिए मगर बात होते समय कोई हथियार लेकर नहीं जाना चाहिए, यह बिल्कुल दुरस्त बात है। आप जो कह रहे हैं, वह हो रहा है। अगर सिर्फ इतना ही बताने की कोशिश हुई कि यह नहीं हो रहा है तो वह गलत है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश (कनकपुरा): आंध्र प्रदेश में आपके राजग के सहयोगियों पर भी हमला हुआ। इसे मत भूलिए *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): अध्यक्ष महोदय, तेलगू देशम पार्टी के 46 लोग मारे गये। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या आप सोच रहे हैं कि आप उनकी मदद कर रहे हैं?

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्ष जी, मेरी बेसिक आपत्ति यह है कि जिसको हमने एक कोआर्डिनेटेड स्ट्रेटेजी के अधीन बनाया, इस सरकार ने आते ही कहा कि यह राज्य का मामला है और राज्य फैसला करे कि वह क्या करना चाहती है? *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे अपने विचार व्यक्त कर रहे हैं। उन्हें अपना विचार प्रस्तुत करने का हक है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अन्यथा, आप कैसे कह सकते हैं कि एक राज्य में पिपुल्स वार ग्रुप विधिसम्मत है जबकि अन्य राज्यों में ऐसा नहीं है? मैं छत्तीसगढ़ के बारे में जानता हूं। मैं झारखंड जैसे राज्य को भी जानता हूं। जहां उन्हें कानूनी मान्यता नहीं मिलेगी। उन्होंने उस पर प्रतिबंध जारी रखे हुए हैं क्योंकि आपने फैसला किया यह राज्य का मसला है। हम मानते हैं कि यह राज्य का मसला नहीं है। नक्सलवाद से प्रभावित सभी राज्यों का यही मानना है।

[हिन्दी]

प्रधानमंत्री जी, आज की स्थिति में यह स्थिति और भी गंभीर हो गयी क्योंकि नेपाल में जो दुर्घटना हुई, उस दुर्घटना के कारण वहां पर माओवादियों की ताकत बढ़ गयी है। माओवादियों का लक्ष्य केवल नेपाल नहीं है। उनकी ताकत बढ़ने के कारण आज नेपाल के साथ-साथ पूरे बिहार से लेकर आंध्र प्रदेश तक और जिसको अब कर्नाटक तक एक्सटैंड किया जा रहा है, वह सारा का सारा हिस्सा अफैक्टेड है। ऐसी स्थिति में हम इस प्रकार के निर्णय करें कि वहां पीपल्स वार ग्रुप पर से प्रतिबंध हटा दें, तो यह सरासर गलत निर्णय है। ये निर्णय नहीं होने चाहिए थे।

मैं नेपाल के ऊपर बाद में बात करूंगा। नेपाल में हमारी ऐसी नीति होनी चाहिए जो माओवादियों को वहां पर ताकत न दे। हां, मेरी यह राय है कि वहां पर संवैधानिक मोनार्की, संवैधानिक राजतंत्र और बहुदलीय प्रजातंत्र नेपाल की शांति और सुरक्षा के दो स्तंभ हैं। दोनों मजबूत किए जाने चाहिए। मल्टी पार्टी डेमोक्रेसी के नाम पर अगर हम मोनार्की को वीक करेंगे तो हम माओवादियों को बल देंगे। यह कभी नहीं होना चाहिए। इस बात की सावधानी बरतनी चाहिए।

अध्यक्ष जी, एक विषय ऐसा है जिससे मेरा व्यक्तिगत संबंध है। मेरा जन्म कराची में हुआ। मैं सिन्ध का मूल निवासी हूं।

विभाजन के बाद मैं इस ओर आया। विभाजन के बाद 1950 में जब देश का राष्ट्रगान स्वीकार हुआ और श्री रवीन्द्र नाथ टैगोर का जन-गण-मन स्वीकार किया तो उसके बाद कभी-कभी यहां से या कभी वहां से आवाज उठती थी कि इसमें पंजाब, सिन्ध, गुजरात, मराठा क्यों होना चाहिए?

अपराह्न 1.00 बजे

सिन्ध क्यों होना चाहिए? सिन्ध तो अब हिन्दुस्तान का हिस्सा नहीं रहा है और इसकी चर्चा होती थी। मुझे अच्छी तरह से याद है कि जब पहले-पहले किसी ने बहस की थी, पहले किसी ने वक्तव्य दिया तो उसका जवाब स्वयं पंडित नेहरू जी ने दिया था और उन्होंने कहा था कि सिन्ध के बिना हिन्द नहीं होता। मेरे पास इस समय वह वक्तव्य नहीं है लेकिन डिसकवरी आफ इंडिया में पंडित जी ने जो कुछ कहा है, उसमें उन्होंने लिखा है:

[अनुवाद]

> '' 'हिन्दू' शब्द की उत्पत्ति स्पष्ट तौर पर 'सिन्धु' शब्द से हुई है जो 'इन्डस' शब्द का पुराना तथा आज भी भारतीय नाम है। इसी 'सिन्धु' शब्द से 'हिन्दू' और 'हिन्दुस्तान' तथा 'इन्डस' और 'इंडिया' शब्दों की उत्पत्ति हुई।''

[हिन्दी]

इतना ही नहीं, मैं मानता हूं कि भारत की सिन्धु सभ्यता विश्व की सबसे प्राचीनतम सभ्यता है और इसीलिए हमारे यहां सिन्धु का उल्लेख केवल मात्र एक प्रान्त के नाते नहीं होता है, सभ्यता के नाते होता है और जब किसी संजीव भटनागर नाम के एक सज्जन ने सुप्रीम कोर्ट में 20 सितम्बर को एक पीआईएल फाइल की जिसमें कहा कि इसमें से सिन्धु शब्द निकालना चाहिए तो उस समय सुप्रीम कोर्ट ने इतना ही कहा कि इस मामले में क्या आपने सरकार से बात की? उनको कहा कि आप सरकार से बात करो तो उन्होंने केन्द्रीय गृह मंत्रालय, लॉ मिनिस्ट्री, ह्यूमन रिसोर्स डैवलपमेंट मिनिस्ट्री तथा विदेश मंत्रालय को एक-एक पत्र लिखा। उस पत्र का कोई जवाब नहीं आया। उन्होंने इस मामले को फिर से सुप्रीम कोर्ट में उठाया। 4 दिसम्बर को फिर से सुप्रीम कोर्ट में याचिका दायर की और कहा कि जवाब चाहिए। उसके बाद कहीं शायद 14 दिसम्बर को गृह मंत्रालय ने लिखा कि ऐसा कोई परिवर्तन या संशोधन नहीं किया जा सकता। इतना ही जवाब दिया। 3 जनवरी को उन्होंने फिर से सुप्रीम कोर्ट में इस मामले को उठाया और सुप्रीम कोर्ट ने इस बात पर खेद प्रकट किया कि सरकार ने इसका कोई उत्तर नहीं दिया है।

मुझे याद है कि उनके बारे में इस अखबार में पढ़ने के बाद मैंने स्वयं प्रधानमंत्री जी को 10 जनवरी को एक पत्र लिखकर कहा कि इसमें सरकार को स्पष्ट जवाब देना चाहिए कि क्यों इसमें से सिन्ध शब्द हटाया नहीं जाएगा। 7 मार्च को फिर से यह मामला सुप्रीम कोर्ट में आया और सुप्रीम कोर्ट ने नाराजगी प्रकट की कि क्यों सरकार ने जवाब नहीं दिया है। उन्होंने कहा कि सरकार की ओर से 4 सप्ताह का समय मांगा गया है और न्यायालय ने दो सप्ताह में जवाब देने को कहा है। इस मुद्दे का महत्व समझने का आग्रह भी किया गया है। मैं प्रधानमंत्री जी से जानना चाहूंगा कि सरकार की क्या सोच है और क्या सरकार ने कुछ विचार किया है या फिर सुप्रीम कोर्ट ही सब निर्णय करेगा? इन सब बातों से नाराजगी होती है कि क्यों सुप्रीम कोर्ट ही निर्णय करता है। एक्जीक्यूटिव जब कोई गलत काम करती है, कोई काम सही नहीं करती है तो सुप्रीम कोर्ट का कर्तव्य हो जाते है कि वह हस्तक्षेप करे और जब वह डैमोक्रेसी की रक्षा में हस्तक्षेप करता है तो उस तरफ के हमारे मित्र नाराज हो जाता हैं। आज बहुत नाराज हो रहे थे। आज पहली बार हमने देखा कि सरकारी पक्ष के कारण सदन स्थगित हुआ और 5-10 मिनट में ही *...(व्यवधान)* पहले भी सरकारी पक्ष के कारण सदन स्थगित हुआ तो ठीक है, फिर आप विपक्ष को दोष नहीं दे सकते हैं। *...(व्यवधान)*

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व): अध्यक्ष महोदय, झारखंड के मामले को उठाने की आज आपने हमें परमिशन नहीं दी लेकिन ये इस बात को अपने भाषण में ला रहे हैं, *...(व्यवधान)* मैं आपका संरक्षण चाहता हूं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: लेकिन, श्री आडवाणी, मुझे पूरा विश्वास है कि आप इस बात से सहमत होंगे कि राज्य के सारे अंगों का कार्य उनके क्षेत्राधिकार में होने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: लेकिन आज तक क्या कभी किसी पक्ष ने, किसी पार्टी ने, किसी सदस्य ने ज्यूडिशियरी के बारे में सवाल उठाया है? *...(व्यवधान)* कुछ इंस्टीट्यूशंस ऐसे हैं जिनको होली काउ बनाकर रखना ही ठीक है। कुछ-कुछ इंस्टीट्यूट्स ऐसे हैं जिनके बारे में चर्चा तो हो सकती है लेकिन लाइटली अगर हम खड़े हो सकेंगे, सेना के बारे अगर कुछ कहेंगे, ज्यूडिशियरी के बारे में कुछ कहेंगे तो मैं नहीं समझता कि यह ठीक है आपने जो किया है, वह ठीक किया है कि आपने किसी को परमिट नहीं किया, आपने किसी को अनुमति नहीं दी और इसके स्थान पर कहा कि मैं नेताओं को बुलाकर उनसे बात करूंगा, यह उचित तरीका है। लेकिन किसी को होली काउ बनाने से उसका कोई

[श्री लाल कृष्ण आडवाणी]

नुकसान नहीं होता है। कुछ चीजें ऐसी होती हैं कि जिनके बारे में अगर लाइटली न बोला जाए, आलोचना को साधारणतः परमिट न किया जाए तो वह उचित होता है। ...*(व्यवधान)*

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): आपको भी इससे फायदा होगा। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री रूपचंद पाल (हुगली): आप इसका फैसला नहीं कर सकते ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: स्पीकर ने कहा कि वे इसका निर्णय करेंगे।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्षजी, राष्ट्रपतिजी के भाषण में यह उल्लेख है कि :

[अनुवाद]

> "विश्व के विभिन्न भागों में बड़ी संख्या में मौजूद भारतीय मूल के व्यक्तियों से संबंधित मुद्दों पर ध्यान केन्द्रित करने के लिए प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय बनाया गया है।"

[हिन्दी]

मंत्रालय बनाना ठीक है, उचित है। डासपोरा की ओर हमने बहुत ध्यान दिया। यहां तक कि प्रतिवर्ष यहां पर इण्डियन्स ओवरसीज का एक कन्वेंशन आयोजित करना शुरू किया। यह कन्वेंशन तीसरी बार इस वर्ष मुम्बई में हुआ है, बहुत अच्छा हुआ है। इसके बहुत-से लाभ हैं। इण्डियन्स ओवरसीज की वर्षों पुरानी एक इच्छा रही है कि उनको दोहरी नागरिका मिलनी चाहिए। इसे वर्ष 2003 में एक कानून का रूप दिया गया है और उसमें इस बात की सावधानी रखी गयी है कि हमारे देश की सुरक्षा को कोई आंच न आए और इसीलिए सभी इण्डियन्स ओवरसीज को सामान्य रूप से दोहरी नागरिकता प्रदान कर देना, हमें उचित नहीं लगा। इस विषय पर हमने डा. सिंघवी के नेतृत्व में जो कमेटी बनाई थी उसकी भी यही सिफारिश थी। इस कमेटी ने कहा कि जिन देशों में बड़ी संख्या में भारतीय मूल के लोग हैं, जहां पर पहले से ही इस प्रकार के कानून हैं, जहां पर इस प्रकार की मांग है और हमारी सुरक्षा, इन चार बातों को ध्यान में रखते हुए कुछ स्पेशिफाइड देशों के ही इण्डियन्स ओवरसीज को दोहरी नागरिकता दी जानी चाहिए। मुझे यह देखकर हैरानी हुई कि प्रधानमंत्री जी ने अपने एक भाषण में इसका आलोचना करते हुए कहा है कि यह स्पेशिफाइड क्यों होनी चाहिए, सभी को दोहरी नागरिकता मिलनी चाहिए। मैं इससे सहमत नहीं हूं। आज यदि बांग्लादेश के सभी नागरिक जो यहां आएं तो उनकी दोहरी नागरिकता दे दी जाए, पाकिस्तान से जो लोग आएं, उन सभी को दोहरी नागरिकता दे दी जाए और इसी तरह के कुछ अन्य देश हैं, जिनके नागरिकों को दोहरी नागरिकता देना हमारे देश की सुरक्षा के लिए ठीक नहीं होगा। इसकी चिन्ता करनी पड़ेगी और इसीलिए हमने स्पेशिफाइड देशों के इण्डियन्स ओवरसीज को ही दोहरी नागरिकता देने की बात की है।

महोदय, मैं जिस समय इस विषय को राज्य सभा में रख रहा था, उस समय डा. मनमोहन सिंह सदन में विपक्ष के नेता थे। महोदय, यदि आपकी अनुमति हो तो मैं इसको पढ़ना चाहूंगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री आडवाणी, मुझे उम्मीद है कि आपको नियमों के बारे में जानकारी होगी।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: मुझे नियमों का पता है। लेकिन चूंकि यह एक महत्वपूर्ण विषय है जो संगत है इसलिए उन्होंने जो कुछ कहा मैं उसका स्वागत करता हूं।

[हिन्दी]

वहां पर जब मैं प्रस्ताव रखने ही वाला था, डिप्टी-चेयरमैन मैडम नजमा जी ने मुझे बताया कि इस विषय पर डा. मनमोहन सिंह जी कुछ कहना चाहते हैं क्योंकि यह पहले ही डिसाइड किया गया था कि इस प्रस्ताव को बिना बहस के ही पास कर लिया जाएगा। उस समय डा. मनमोहन सिंह ने इस प्रस्ताव का स्वागत करते हुए कहा था:

[अनुवाद]

> "महोदया, जब मैं इस विषय पर बोल रहा हूं तो हमारे देश के विभाजन के बाद शरणार्थियों के साथ जो व्यवहार हुआ उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहूंगा। बंगलादेश जैसे देशों में अल्पसंख्यक लोग अत्याचार के शिकार हुए हैं और हमारा यह नैतिक दायित्व बनता है कि यदि परिस्थितियां इन लोगों-इन अभागे लोगों को हमारे यहां शरण देने पर मजबूर करती है तो इन दुर्भाग्यशाली लोगों को नागरिकता देने संबंधी हमारा प्रयास उदार होना चाहिए। मैं पूरी उम्मीद करता हूं कि माननीय उपप्रधानमंत्री नागरिकता अधिनियम के संबंध में कोई भी कार्यक्रम बनाते समय भविष्य में इस बात का ध्यान रखेंगे।"

प्रधानमंत्री (डा. मनमोहन सिंह): मैं अभी भी यही मानता हूं।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, उसके बाद श्री शंकर रायचौधरी ने भी लगभग इन्हीं शब्दों में बहुत आग्रह के साथ यही बात कही, जिसका उत्तर देते हुए मैंने कहा:

[अनुवाद]

महोदया, विपक्ष के नेता और श्री शंकर रायचौधरी ने जो बात कही है मैंने उस पर ध्यान दिया है और मैं उनके द्वारा व्यक्त विचारों से मैं पूरी तरह सहमत हूं। पूर्व में कई बार जब हमने इस प्रकार के प्रयास किए हैं तो हमें इस प्रकार की आलोचनाओं का सामना करना पड़ा है।

मैंने कहा था कि जब हम कहते हैं कि अमुक व्यक्ति अवैध प्रवासी है और उसे वापस भेजा जाना चाहिए लेकिन इसी प्रकार वहां किसी व्यक्ति को इस कारण प्रताड़ित किया जाता है क्योंकि वह अल्पसंख्यक समुदाय का है, और इस कारण, जब हम उसके मामले में उसे नागरिकता देने की बात करते हैं तो हमें कहा गया कि 'आप साम्प्रदायिक हैं और आप एक प्रवासी और दूसरे प्रवासी में विभेद करते हैं'। मैंने कहा 'हां'। इस मामले में जहां तक बंगलादेश का संबंध है, और कोई बाद में पाकिस्तान का भी उल्लेख करता है तो मैंने कहा कि मैं इस तथ्य को संज्ञान में लेता हूं कि जब बंटवारा हुआ, तो हमने सोचा था कि जहां तक भारत में अल्पसंख्यकों का संबंध है, हम उनका खयाल रखेंगे, लेकिन पाकिस्तान और बंगलादेश के अल्पसंख्यकों—बंगलादेश बहुत बाद में बना—की बात है यह उनकी जिम्मेदारी होगी कि वे उनका खयाल रखें। यदि वे असफल रहे हैं तो हम समझते हैं कि उन क्षेत्रों के अल्पसंख्यकों को चाहिए कि वे उन क्षेत्रों में वहां के नागरिक के रूप में उन्हें स्वीकार करें।

मैं यही कहना चाहता हूं। मैं पूरी तरह इस बात का समर्थन करता हूं। मुझे उम्मीद है कि सत्ता में आने के बाद माननीय प्रधान मंत्री का भी यही विचार रहा है और उन सभी अल्पसंख्यकों को जो पश्चिम बंगाल या असम या अन्य स्थानों में आए हैं और जहां उनके चलते अंतर आ रहा है, को नागरिकता देने के लिए इच्छुक होंगे ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष जी, अब मैं इस बात पर आना चाहता हूं जिसकी चर्चा सुबह-सुबह हमारे कई मित्र कर रहे थे। राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में एक तमिल कविता भी कही है। कुछ लोग टिप्पणी कर सकते हैं कि वह तमिल की कविता तो केबिनेट ने एप्रूव नहीं की होगी। खासकर लीगलस्टिक व्यू का कोई होता है, वह करता ही है। मैं तमिल नहीं जानता, लेकिन मुझे कहा गया, उस कविता का जो पहला सैंटिस है, वह है—नाम ऐंगे इरिक्किरोम। ...*(व्यवधान)* हम कहां पहुंचे हैं।

[अनुवाद]

हम कहा हैं? ...*(व्यवधान)*। क्या मैं सही हूं? यह ऐसा प्रश्न है जिसे सरकार को अपने-आप से पूछना चाहिए।

[हिन्दी]

कहां पहुचे हो नौ-दस महीने में, यहां पहुंचे हो कि जिस राज्यपाल का आप समर्थन कर रहे हो, डिफेंड कर रहे हो, सब कुछ कर रहे हो पिछले चार-पांच दिनों में, उस पर सुप्रीम कोर्ट को कहना पड़ता है .....* क्यों डिफेंड करते हो? हम प्रधानमंत्री जी से बार-बार कहते हैं कि अगर किसी ने किया भी है तो खोजना होगा। ...*(व्यवधान)*

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर): जब आपने राज्यपाल के बारे में बात करने से यहां मना किया है, तो यह क्यों बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

मोहम्मद सलीम: अगर इस पर बोलना है तो फिर सदन में चर्चा कराई जाए। आपने पहले ही कह दिया है कि इस पर चर्चा नहीं हो सकती, फिर भी यह बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: क्या भारत के राजनीतिक इतिहास में पहले कभी भी किसी न्यायालय—वह कोई अन्य न्यायालय नहीं बल्कि उच्चतम न्यायालय ने राज्यपाल जैसे संवैधानिक अधिकारी के संदर्भ में इस प्रकार की टिप्पणी की है? ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: महोदय, यह सही नहीं है ...*(व्यवधान)* वे ऐसा नहीं कह सकते ...*(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, मैं पीछे हटने के लिए तैयार नहीं हूं ...*(व्यवधान)*

मोहम्मद सलीम: महोदय, यह ठीक नहीं है ...*(व्यवधान)*

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: आडवाणी जी, सभा के नेता के लिए तो आपको बात मान ही लेनी चाहिए।

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): महोदय, उन्होंने राज्यपाल के विरुद्ध टिप्पणी की है। *...(व्यवधान)* यह सही नहीं है। श्री आडवाणी, आप अपने कथन को ठीक कीजिए। *...(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: महोदय, इस सभा में राज्यपाल को नहीं घसीटना चाहिए *...(व्यवधान)*

मोहम्मद सलीम: महोदय, मुझे आपके संरक्षण की जरूरत है। कृपया मुझे एक मिनट के लिए बोलने की अनुमति दीजिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं निश्चित रूप से इस पर ध्यान दूंगा। राज्यपाल जैसे संवैधानिक प्राधिकारी के प्रति कोई भी अपमान सूचक शब्द नहीं बोलना चाहिए।

...(व्यवधान)

श्री शिवराज वि. पाटील: महोदय, उच्चतम न्यायालय के किसी विनिर्णय की यहां गलत ढंग से व्याख्या नहीं की जा सकती और आपको उचित सूचना दिए बिना संवैधानिक प्राधिकारी की स्थिति को इस प्रकार चुनौती नहीं दी जा सकती *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने कहा था कि मैंने इसे हटा दिया है। यह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल): महोदय, उच्चतम न्यायालय ने कुछ और टिप्पणियां भी दी हैं *...(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: इस देश के राजनैतिक इतिहास में पहली बार *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री आडवाणी, आप और कितना समय लेंगे?

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: नहीं तो हम कितनी बार किसी शिकायत को लेकर राष्ट्रपति जी के पास जाते हैं। राष्ट्रपति जी को कहते हैं कि यह काम गलत हुआ है या यह काम गलत हो रहा है इसलिए यह काम नहीं होने देना चाहिए।...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: राष्ट्रपति जी का कोई जिक्र नहीं होना चाहिए। मैंने इसे हटा दिया है। आप राष्ट्रपति जी के बारे में कुछ नहीं कह सकते।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: माननीय अध्यक्ष महोदय, क्या मैं आपको नियम दिखाऊं? *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: नहीं। इसे हटा दिया गया है। मैंने इसे कार्यवाही-वृत्तांत से हटा दिया है।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: माननीय अध्यक्ष महोदय, यदि मैं राष्ट्रपति का नाम लेता हूं तो मैं चर्चा को प्रभावित करने का प्रयास नहीं कर रहा हूं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप इतने अनुभवी व्यक्ति हैं।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: यह सच्चाई है कि उन्होंने बुलाया *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हो सकता है परन्तु उनका जिक्र करना युक्तिसंगत नहीं है। मैंने अपना विनिर्णय दे दिया है।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: मैं आपके विनिर्णय को स्वीकार करता हूं। मैं आपके सभी निर्णयों को मानता हूं भले ही मैं उनसे सहमत न हूं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): *...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: वह भी नहीं आएगा।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: एक-एक करके जितने लोग यहां सामने बैठे हैं, सब ने गवर्नर के डिसिजन से अपने आप को

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

डिस्टैंस किया है। वे कहते हैं कि हमारा इससे कोई लेना-देना नहीं है। हमने उनसे नहीं कहा है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आडवाणी जी को अपना भाषण खत्म करने दीजिए। आप बैठिए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपने 45 मिनट ले लिए हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, अब मैं समाप्त करूंगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं हमेशा से कहता रहा हूं कि हमें एक दूसरे के विचारों से सहमत होने की जरूरत नहीं है। वह अपने विचार व्यक्त कर रहे हैं। प्रधान मंत्री जी जवाब देंगे। मैं समझता हूं कि वह इस पर ध्यान देंगे।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: श्री सिब्ते रजी, झारखंड के राज्यपाल, उत्तर प्रदेश के रहने वाले हैं। वह शायद रायबरेली के मूल निवासी हैं। वह लखनऊ गए थे। वह जब लखनऊ गए तो पत्रकारों से बातचीत की। बातचीत में उन्होंने जो कुछ कहा मेरे पास ''दैनिक जागरण'' पेपर की कोटिंग हैं जिसमें उन्होंने कहा है कि राज्यपाल के पद पर हूं, मैं बिल्कुल मर्यादा में रह कर बात करूंगा। उन्होंने मर्यादा में रह कर जितनी बातचीत की, उसका अर्थ उन्होंने कल लगाया। उनकी ओर से जब पत्रकारों को बुलावा भेजा गया तो हमें लगा कि कोई धमाका होने वाला है। किन्तु उन्होंने बाद में बड़ी सावधानी से संकेत दे दिया कि ....*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह किसी पर भी बाध्यकारी नहीं है।

...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: नहीं ...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: यह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा सकता। राज्यपाल का वक्तव्य कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: महोदय, यह सही नहीं है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: एक समाचार-पत्र के आधार पर आप राज्यपाल पर आरोप नहीं लगा सकते।

...*(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: यह नियम कब से है? ...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: समाचारपत्र के आधार पर कोई किसी संवैधानिक प्राधिकारी पर कोई टिप्पणी नहीं करह सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: आप जानते हैं कि आप समाचार पत्र को उद्धृत नहीं कर सकते ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने अपना विनिर्णय दे दिया है।

...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील: आप समाचार-पत्र पर भरोसा नहीं कर सकते ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: आप जो निर्णय देंगे, मुझे उस पर कोई आपत्ति नहीं है लेकिन मैं आशा करता हूं कि मेरा भाषण चाहे कुछ भी हो लेकिन प्रधानमंत्री मेरी बातों पर विचार करेंगे। हिन्दुस्तान में जो लोग कभी बीजेपी की तारीफ नहीं करते थे, बीजेपी के खिलाफ बोलते थे, इन दिनों वे सब के सब अचानक तारीफ कर रहे हैं, ...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: बिना सूचना के आप इन नामों का उल्लेख नहीं कर सकते। मैं आचार की रक्षा करने का प्रयास कर रहा हूं।

...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, मुझे पता है कि आप आचार की रक्षा कर रहे हैं। मुझे प्रक्रिया की जानकारी है। मुझे पता है कि इसकी रक्षा क्यों की जा रही है।

अध्यक्ष महोदय: आपने कुछ जाने-माने पत्रकारों के नाम लिए हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप कह सकते हैं कि बहुत से लोगों ने ऐसे ही विचार व्यक्त किए हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: मैं इतना ही कहूंगा कि मैंने विस्तार से झारखंड के मामले में प्रधानमंत्री जी को पत्र लिखा था। प्रधानमंत्री जी ने मुझे उसका जवाब भी दिया। उन्होंने जवाब में कहा है कि आपने बहुत सारे सवाल पूछे हैं, उन्हें पार्लियामैंट में पूछिए। मैं उन्हें पूछने वाला था लेकिन जिस प्रकार की बात चल रही है, मैं उन्हें नहीं पूछना चाहता। मैं इतना कहना चाहता हूं कि कुल मिला कर हमको 1975 का स्मरण आता है। हमें ही नहीं जितने पत्रकार हिन्दुस्तान में हैं, जो साधारणत: हमारी आलोचना करते हैं, मैंने देखा है कि एमरजैंसी की घटना के बाद जब ऐसी कोई बात सरकार की ओर से होती है जिसमें से आभास मिलता है कि लोकतंत्र को रोका जा रहा है, लोकतंत्र के ऊपर प्रहार किया जा रहा है तो सब *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: पहले आप बैठिए। आडवाणी जी आप बोलिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं उन्हें भी नियंत्रित कर रहा हूं। मुझे कैसे करना चाहिए। कृपया आप मुझे ऐसा करने का तरीका बताइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिए। आपके नेता बोल रहे हैं। ठीक है, पहली दफा नहीं हुआ है। मना कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मिस्त्री, कृपया बैठ जाइये। आप बोलिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। यह अपना भाषण समाप्त कर रहे हैं इन्होंने पहले ही कहा है कि यह अपना भाषण समाप्त कर रहे हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, मैं अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं।

[हिन्दी]

आज प्रवण जी आए हैं, चिंतनशील हैं। मैं उनसे कहना चाहूंगा कि अगर आप यह मानकर चलेंगे कि देश का भला इसमें है कि देश भर में कांग्रेस पार्टी छा जाए तो इसी प्रकार की गलतियां करेंगे, जैसी कर रहे हैं। एक-एक करके हर प्रदेश में येन-केन-प्रकारेण कांग्रेस की सरकार कैसे आए, लगता है यही आपका लक्ष्य है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): आपने अरुणाचल प्रदेश में क्या किया?

अध्यक्ष महोदय: कृपया शांत रहिए।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: कुछ समय पहले 'इंडिया टुडे' का कान्कलेव हुआ था जिसमें प्रधानमंत्री जी भी गए थे और मैं भी गया था। विषय बहुत विचित्र था। मुझे सवाल पूछा गया और कहा गया कि आप इस थीम पर बोलिए "क्या सही अर्थनीति खराब राजनीति है?" यह सवाल पूछा गया कि क्या सही अर्थनीति गलत राजनीति है? मैंने उसका उत्तर दिया कि यह सन् 2005 है,

[अनुवाद]

और इसमें दो वर्षगांठ मनाई जा रही हैं। आर्थिक नीति–अर्थव्यवस्था की ऊंचाइयों के संबंध में अखिल भारतीय कांग्रेस कमेटी द्वारा पारित संकल्प की 50वीं वर्षगांठ

[हिन्दी]

जिसे अनडू किया था आज के हमारे प्रधानमंत्री ने सन् 1992 में। *...(व्यवधान)*

श्री गुरूदास दासगुप्त (पंसकुरा): यह भारत की अर्थव्यवस्था की ऊंचाइयां हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: हां, मुझे इसका पता है। दूसरे, यह आपातकाल की भी 30वीं वर्षगांठ है। पहला था खराब अर्थशास्त्र और दूसरी थी खराब राजनीति। आज मुझे लगता है कि जहां तक अर्थशास्त्र का संबंध है तो तत्कालीन वित्त मंत्री वही कर रहे हैं जिसका उन्होंने उस समय प्रस्ताव किया था। इसी के लिए हमने प्रयास किए थे और आप उसे जारी रख रहे हैं।

[हिन्दी]

ठीक है उसके नुआएंसिस बजट स्पीच में आएंगे, दोष आते हैं। दोष आते हैं।

[अनुवाद]

परंतु जहां तक खराब राजनीति का संबंध है तो मैं समझता हूं कि आपातकाल के पश्चात् भी किसी ने आपातकाल लगाने का साहस नहीं किया परन्तु जिस मूल मनोवृत्ति से आपातकाल लगाया था कि

[हिन्दी]

सारे हिंदुस्तान पर हमारा कंट्रोल होना चाहिए वह सब आज भी है और बीजेपी के खिलाफ काम में आएगा। मैं एलाएंस को कहना चाहता हूं कि यह सबके काम आएगा। *...(व्यवधान)* इसे लालू प्रसाद जी भुगत चुके हैं। आप फिक्र मत कीजिए। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

इसलिए, मैं माननीय प्रधानमंत्री से अनुरोध करता हूं कि उसी दिशा में आगे बढ़ें *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह समाप्त कर रहे हैं। यह उनका अंतिम वाक्य है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: जहां तक अर्थव्यवस्था का प्रश्न है तो उन्हें उसी दिशा में आगे बढ़ने दें जिस दिशा में हमने विकसित किया है परन्तु यदि उनमें ऐसा करने की ताकत है तो उन्हें इस राजनीति को पूरी तरह छोड़ देना चाहिए अन्यथा अपने को इससे दूर कर लें।

अध्यक्ष महोदय: अब माननीय प्रधान मंत्री। कृपया हमें एक दूसरे की बात ठीक ढंग से सुननी चाहिए।

प्रधानमंत्री (डा. मनमोहन सिंह): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आदरणीय राष्ट्रपति के संसद की दोनों सभाओं के सदस्यों के समक्ष दिए गए अभिभाषण के लिए अपनी सरकार की ओर से आभार व्यक्त करने हेतु आज यहां खड़ा होना बड़ा सौभाग्य मानता हूं।

महोदय, मेरे लिए यह सौभाग्य और भी बड़ा हो जाता है क्योंकि मैंने इस सुअवसर के लिए पूरा वर्ष प्रतीक्षा की।

मैं इस अवसर पर राष्ट्रपति जी का उनके पिछले अभिभाषण और इस वर्ष के अभिभाषण के लिए दोहरा धन्यवाद करता हूं।

महोदय, गत वर्ष राष्ट्रपति जी ने संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन के घटकों के सामने हमारे देश के लोगों से मिले ऐतिहासिक जनादेश के बारे में व्याख्या प्रस्तुत किया था। उन्होंने राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम सम्पन्नता में भागीदारी, समावेशी समाज, ख्याल रखने वाले राज्य तंत्र की कल्पना का भी वर्णन किया था। राष्ट्रपति ने इस वर्ष संसद को अभिभाषण में तब इस दर्शन का प्रतिपादन किया। जब उन्होंने कहा कि हम चाहते हैं कि भारत चमके परन्तु सभी के लिए चमके।

महोदय, इस वर्ष हमने नौ माह के कम समय में राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम में किए गए बहुत महत्वपूर्ण वायदों को पूरा करने के लिए जो कदम उठाये हैं। राष्ट्रपति ने उनका वर्णन किया है। यदि राष्ट्रपति के दोनों अभिभाषणों को एक साथ पढ़ा जाए तो उनमें उसी राजनैतिक क्रांति का सर्वेक्षण प्रस्तुत किया गया है। जिसकी संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन द्वारा 2004 के चुनावों को जनादेश की व्याख्या करने में रचना की गई थी।

माननीय अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रपति ने उन सभी की जिन्होंने 'सुनामी' नामक इस महाविपत्ति से निपटने में बहादुरी से कार्य किया जोरदार शब्दों में प्रशंसा की है। हमारे सशस्त्र बलों, हमारे अर्धसैनिक बलों हमारी राज्य सरकारों और हमारी अपनी केंद्र सरकार के प्राधिकारियों ने राहत प्रदान करने और उसके पश्चात् पुनर्वास के कार्य में जरूरतमंदों की सहायता करने में बड़ी तेजी से कार्य किया। मैं प्रतिपक्ष के माननीय नेता द्वारा विशेषकर हमारे

[श्री मनमोहन सिंह]

सशस्त्र बलों, तटरक्षक बलों और हमारे अर्धसैनिक बलों की उनके वीरतापूर्ण कार्य के लिए प्रशंसा करने में उनके साथ हूं।

आगे बढ़ने से पूर्व मैंने प्रतिपक्ष के माननीय नेता की सलाह को ध्यानपूर्वक सुना था। यह एक अनुभवी राजनीतिज्ञ हैं जो मुझसे बहुत पहले से राजनीति में हैं। जब उन्होंने मुझे सलाह दी कि मैं एक अदृश्य प्रधानमंत्री बन रहा हूं तो मेरा पूरी निष्ठा से कहना है कि यह ऐसा आरोप है जिसको मैं नहीं मानता। कोई प्रधान मंत्री दृश्य हैं अथवा अदृश्य हैं इसका हमारी सरकार के कार्यों से आकलन किया जाना चाहिए और जब मैं अपने नौ माह की उपलब्धियों का वर्णन करता हूं तो इसका निर्णय सभा को करना है।

तथापि, महोदय मेरा कहना है कि पिछले नौ माह में जहां भी भारत के लोग संकट में थे मैं सोनिया जी के साथ वहां गया था। जब हमारी सरकार के सामने सूखे की समस्या भी तो मैं उन क्षेत्रों में गया था जहां सूखा इतना अधिक था कि किसान आत्महत्या कर रहे थे। जब बाढ़ आई थी तो मैं बिहार के लोगों के साथ था; मैं असम के लोगों के साथ था। इसी प्रकार मैं गत छह या सात माह में दो बार जम्मू और कश्मीर गया हूं। जब हमारे लोगों के सामने सुनामी का संकट था तो मैं अंडमान में गया था; मैं तमिलनाडु में गया था; मैं केरल में गया था और आंध्र प्रदेश भी गया था। इसलिए, हमारा रिकार्ड स्वयं बोलता है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, यदि आप अनुमति दें तो मैं अपनी गत नौ माह की उपलब्धियों का वर्णन करूं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, बहुत से माननीय सदस्यों, जिन्होंने राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा में भाग लिया था ने बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये हैं। मैंने उनकी भावनाओं को नोट किया है। समयाभाव के कारण मैं शायद सभी प्रश्नों का उत्तर न दे पाऊं परन्तु मैं माननीय सदस्यों को भरोसा दिलाता हूं कि इस सभा के पटल पर रखे गए सुझावों पर पूरी गम्भीरता से ध्यान दिया जाएगा।

इस सभा में यह प्रश्न पूछा गया है कि हमने गत नौ महीने में लोगों का विश्वास पुन: प्राप्त करने के लिए वस्तुत: क्या किया है। सबसे पहले मैं यह बता दूं कि राष्ट्रपति जी के अभिभाषण को केन्द्रीय वित्त मंत्री के बजट भाषण के साथ पढ़ा जाना चाहिए और माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा सभा पटल पर रखी गई की-गई-कार्यवाही संबंधी रिपोर्ट में हमारी सरकार द्वारा इतनी कम अवधि में किए गए इतने विस्तृत कार्य की पूरी-पूरी प्रशंसा की गई है। इसकी प्रतिपूर्ति के स्वरूप हमारी सरकार ने पहली बार लोगों के लिए प्रतिवेदन (रिपोर्ट टू द पीपल) तैयार की है जिसमें आम लोगों को यह बताया गया है कि राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम को कार्यान्वित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं। इस प्रतिवेदन की प्रतियां प्रत्येक संसद सदस्य को उपलब्ध कराई जा रही हैं। इन्हें प्रत्येक मीडिया संगठन को भी भेजा जा रहा है। मुझे विश्वास है कि अभी तक कोई भी सरकार लोगों को सूचना देने के मामले में इतनी पारदर्शी और सक्रिय नहीं रही है। यह बात करने वाला मैं अंतिम व्यक्ति होऊंगा कि हमने सब कुछ हासिल कर लिया है। मैं यह बात मानता हूं कि अभी हमें बहुत दूर तक जाना है लेकिन हम इसे बनाए रखेंगे और हम इससे आगे बढ़ेंगे।

अध्यक्ष महोदय, आडवाणी जी ने आर्थिक नीतियों के बारे में बात की थी। गत 50 वर्षों के दौरान हमारे देश में काफी प्रगति हुई है। मैं गंभीरतापूर्वक इस बात का कायल हूं कि हमारी अर्थव्यवस्था की ठोस बुनियाद—पंडित जी द्वारा सृजित वैज्ञानिक अवसंरचना, ज्ञान के मंदिर विश्वविद्यालय, पंडित जी द्वारा सृजित प्रबन्धन व प्रौद्योगिकी के संस्थान, आत्मनिर्भरता को बढ़ावा देने हेतु सार्वजनिक क्षेत्र में किया गया निवेश आदि के बिना आज हम जहां पहुंचे हैं वहां नहीं पहुंच पाते।

आर्थिक नीतियों में परिवर्तन किए गए हैं। प्रत्येक जीवंत समाज में ये परिवर्तन करने पड़ते हैं। पंडित जी स्वयं अक्सर कहा करते थे कि हम एक गतिशील संसार में रह रहे हैं और हम सदा दास नहीं बने रह सकते। अत: हमने परिवर्तन किए हैं परंतु हमारी आर्थिक नीति का जोर मूलत: उन्हीं बातों पर है जिन पर हमारी स्वतंत्रता के समय था—आत्मनिर्भरता को बढ़ावा देना, प्रगतिशील, माननीय तथा समतावादी समाज की स्थापना करना।

आर्थिक मोर्चे पर, भारतीय अर्थव्यवस्था को उच्च विकास के पथ पर ले जाने के हमारे प्रयासों का फल मिलने लगा है। राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में इसका उल्लेख किया है और वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस पर और प्रकाश डाला है। हमारी सरकार को जिस प्रकार से बहुमत मिला था उससे यह परिलक्षित होता है कि आम आदमी की समस्याओं का जिस प्रकार निराकरण किया जा रहा था उससे वह असंतुष्ट था। इसीलिए हमने अपनी आर्थिक नीति के दो सर्वाधिक महत्वपूर्ण लक्ष्यों के रूप में महंगाई से संघर्ष और रोजगार सर्जन को निर्धारित किया है। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता होती है कि सूखा और पैट्रोलियम उत्पादों के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों में तेजी से वृद्धि होने के बावजूद भी मुद्रास्फीति की दर पांच प्रतिशत से कम रही है।

इसी के साथ-साथ हम विकास दर में वृद्धि को बनाए रखने में भी सफल रहे हैं जो कि न केवल इस वर्ष लगभग 7 प्रतिशत है अपितु आने वाले वर्षों में भी इसके इसी ऊंचाई पर बने रहने की संभावना है। विदेशों में हमारे प्रभाव में वृद्धि हुई है और

अन्तर्राष्ट्रीय साख निर्धारण एजेंसियां हमारी मुद्रा की रेटिंग में वृद्धि कर रही हैं। हमारी भुगतान संतुलन की स्थिति इतनी बेहतर कभी नहीं रही है। अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में भारी वृद्धि हो रही है। अप्रैल से जनवरी 2005 तक हमारे निर्यात में डालर में 25 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है।

महोदय, इससे भी प्रभावशाली बात तो यह है कि रा.ज.ग. सरकार के अन्तर्गत पड़े निवेश के अकाल के बाद हमने निवेश गतिविधियों को स्पष्ट रूप से पुनरुज्जीवित होते देखा है और तदनुसार हमारी अर्थव्यवस्था के भविष्य में विश्वास का प्रदर्शन दिखाई देता है। इससे इस तथ्य के प्रति बढ़ता विश्वास भी परिलक्षित होता है कि सबको समाहित करने की हमारी राजनीति अधिक समान आर्थिक वृद्धि के लिए एक अधिक मानवीय सामाजिक आधार तैयार करती है। केन्द्र और राज्य सरकारों का बढ़ता राजकोषीय व राजस्व घाटा हमारी चिंता के विषयों में से एक है और मुझे पूरी आशा है कि हम एक साथ मिलकर इस राजकोषीय चुनौती का सामना करने हेतु एक राष्ट्रीय राजनैतिक सर्वसम्मति बना ही लेंगे। महोदय, मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्यों को केन्द्रीय बजट पर चर्चा के दौरान इस पर और अधिक चर्चा करने का अवसर प्राप्त होगा।

महोदय, इस आशावादी भावना को बनाए रखने के लिए हमारी सरकार ने एक अधिक समतामूलक आर्थिक ढांचा तैयार करने हेतु कदम उठाए हैं इस ढांचे के अन्तर्गत सभी क्षेत्र और वर्ग विकास की इस प्रक्रिया में भाग लेंगे। उच्च वृद्धि दर बनाए रखने का तब तक कोई लाभ नहीं है जब तक इसके लाभ में समाज के सभी वर्गों, विशेषकर अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़े वर्ग, अल्पसंख्यक और महिलाओं को भी हिस्सा न मिले। इसके लिए उन्हें सशक्त बनाने हेतु कदम उठाए जाने की आवश्यकता है, अर्थव्यवस्था में उनकी सक्रिय भागीदारी हेतु उन्हें सक्षम बनाने के लिए उनकी क्षमताओं में वृद्धि करने हेतु निवेश किए जाने की आवश्यकता है। उन्हें एक ऐसा सामाजिक-कानूनी ढांचा उपलब्ध कराना पड़ेगा जहां उनके अधिकारों को मान्यता तथा सुरक्षा मिले और एक सहअस्तित्व और सबको समाहित किए जाने का वातावरण निर्मित हो सके।

महोदय, मुझे विश्वास है कि हमारे प्रयासों के परिणामों से इस देश के लोग संतुष्ट होंगे। एक सफल देश की नींव एक स्वस्थ्य अर्थव्यवस्था, एक सुदृढ़ शासन व्यवस्था, मजबूत संस्थाओं व सद्भावनापूर्ण समाज पर आधारित होती है। हम अपने देश के इन मूलभूत आधारों को मजबूत बनाने के लिए वचनबद्ध हैं।

महोदय, मैंने हमारी आर्थिक नीति के ढांचे में व्यापक मानकों की रूपरेखा प्रस्तुत कर दी है। राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में सात वरीयता क्षेत्रों का उल्लेख किया गया है और मैं सभा का ध्यान इन वरीयता क्षेत्रों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जिससे कि हमने जो किया है और जो कुछ करने की हमारी योजना है आप लोगों के सामने उसका एक खाका प्रस्तुत हो सके। मैं मानता हूं कि कल श्री जार्ज फर्नान्डीज ने इस मामले का उल्लेख किया था और उन्हें राष्ट्रपति जी के अभिभाषण और वित्त मंत्री के बजट भाषण में कोई समानता नहीं मिली। परन्तु मैं उससे सहमत नहीं हूं और मैं यह नहीं दिखाना चाहता हूं कि हमने जो कुछ किया है और हम इस देश को पुनः प्रगति के उच्च पथ पर ले जाने हेतु, उत्पादन व रोजगार में भारी वृद्धि करने हेतु और सामाजिक समानता के क्षेत्र में एक दृढ़ प्रतिबद्धता प्रदर्शित करने हेतु क्या कुछ करना चाहते हैं।

महोदय, राष्ट्रपति जी ने हमारी सरकार के सात वरीयता प्राप्त क्षेत्रों का उल्लेख किया है, वे सात क्षेत्र हैं—कृषि, रोजगार, शिक्षा, स्वास्थ्य परिचर्या, पानी, शहरी नवीकरण और अवसंरचना। माननीय सदस्यगण इन उच्च प्राथमिकता वाले क्षेत्रों और हमारे एक समृद्ध व समतामूलक भारत का निर्माण करने की दृष्टि के बीच सह-सम्बन्ध पायेंगे कोई भी इस बात से इन्कार नहीं कर सकता कि हम इन सात महत्वपूर्ण क्षेत्रों में सार्वजनिक और निजी निवेश को केन्द्रित किए बिना सतत और समतामूलक विकास का लक्ष्य हासिल नहीं कर सकते।

महोदय, जैसा कि मैंने पहले कहा है कि जन सुविधाओं में निवेश करना एक समेकित विकास प्रक्रिया के लिए आवश्यक है। हमारे द्वारा शिक्षा उपकर लगाने तथा शैक्षिक कार्यक्रमों को वरीयता देने से प्राथमिक शिक्षा को हमारे द्वारा दिए गए महत्व का पता लगता है। इसी के साथ-साथ हम एक राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन आरम्भ करने वाले हैं जो कि न केवल सार्वजनिक स्वास्थ्य प्रणाली का पुनरुद्धार करेगा अपितु पोषण व शिक्षा के क्षेत्र में हमारे द्वारा की गई पहल सहित जन सुविधाओं के लिए पूंजी का निर्माण करने के प्रति हमारी प्रतिबद्धता को दर्शायेगा।

महोदय, माननीय सदस्यगणों और यहां तक कि आडवाणी जी ने भी इस तथ्य का उल्लेख किया है कि राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में ग्रामीण विकास के बारे में कोई उल्लेख नहीं हुआ है। महोदय, यह बात भी सही नहीं है। हमने एक कार्यक्रम, एक व्यापक कार्यक्रम—भारत निर्माण तैयार किया है जिसमें ग्रामीण भारत की शासन व्यवस्था पर प्रभाव डालने वाले सर्वाधिक महत्वपूर्ण क्षेत्रों को उच्च प्राथमिकता दी गई है।

राष्ट्रपति जी के अभिभाषण और बजट भाषण दोनों में 'भारत निर्माण' कार्यक्रम की रूपरेखा दी गई है और बजट भाषण में वर्ष 2009 तक सिंचाई, आवास, ग्रामीण सड़क, पेयजल, बिजली और

दूरसंचार के क्षेत्रों में स्पष्ट परिणाम हासिल करने की हमारी प्रतिबद्धता को ठोस आकार प्रदान किया गया है।

माननीय श्री जार्ज फर्नान्डीज जी इस बात को लेकर निराश हुए है कि बजट भाषण में राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में 'भारत निर्माण' के उल्लेख के संबंध में अधिक प्रकाश नहीं डाला गया है। महोदय, 'भारत निर्माण' कोई योजना नहीं है और यह 'परिव्ययों' के बारे में न होकर 'परिणामों' के बारे में है। ग्रामीण अवसंरचना के विकास हेतु यह एक चार वर्षीय कार्यक्रम है। वित्त मंत्री जी ने इसके निम्नलिखित परिणामों की पहचान की है, नामतः

* एक करोड़ हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि को सुनिश्चित सिंचाई प्रदान करना;

* 1000 (या पहाड़ी/जनजातीय क्षेत्रों में 500) की जनसंख्या वाले सभी गांवों को सड़क से जोड़ना;

* गरीबों के लिए 60 लाख अतिरिक्त आवासों का निर्माण;

* छूट गई 74,000 बसावटों को पेयजल उपलब्ध कराना;

* शेष बचे 1,25,000 गांवों को बिजली पहुंचाना तथा 2.3 करोड़ घरों को बिजली कनेक्शन की सुविधा प्रदान करना; और

* शेष बचे 66,822 गांवों को दूरभाष सम्पर्क प्रदान करना।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्राः आबंटन कहां है? *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदयः आप बजट पर चर्चा के दौरान इस पर बोलिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदयः यह ठीक नहीं है। बहुत से माननीय सदस्य बोल चुके हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदयः यह क्या हो रहा है?

[अनुवाद]

डा. मनमोहन सिंहः अध्यक्ष महोदय, बजट में इनमें से प्रत्येक महत्वपूर्ण क्षेत्र के लिए आबंटनों में वृद्धि की गई है। इन परिणामों की रूपरेखा बनाते समय हम आवश्यक परिव्यय तैयार करने के प्रति प्रतिबद्ध हैं।

अवसंरचना के मोर्चे पर हमारे सामने बहुत बड़ा कार्य है। उद्योग और व्यापार की राह में सबसे बड़ी रुकावट अच्छे किस्म की अवसंरचना का अभाव है। हम असंरचना में निवेश हेतु नीतियों को बेहतर बनाने के लिए अनथक प्रयास कर रहे हैं फिर वह चाहे बिजली, सड़कें, पत्तन, रेलवे, नागर विमानन और दूरसंचार की ही बात क्यों न हो। हम महत्वपूर्ण क्षेत्रों में सार्वजनिक निवेश में वृद्धि करेंगे तथा उसकी प्रतिपूर्ति निजी निवेश से करेंगे। जहां कहीं भी संभव और समुचित होगा हम वहां निजी-सार्वजनिक सहभागिता का भी प्रयास करेंगे। ग्रामीण स्वास्थ्य परिचर्या मिशन और शहरी नवीकरण मिशन ऐसी साझेदारियों को सुगम बनायेंगे। शहरी नवीकरण मिशन शहरी क्षेत्रों में मूलभूत सुविधाओं का प्रावधान करेगा जबकि इसी के साथ-साथ हमारे शहरों में विश्व-स्तरीय अवसंरचना उपलब्ध कराएगा।

हमने जल को प्राथमिकता वाले क्षेत्र के रूप में चुना है। मेरे विचार से कल श्री सुरेश प्रभु ने जल क्षेत्र की उपेक्षा का उल्लेख किया था। मेरी दलील यह है कि मेरा दोष नहीं है। मैंने पानी की उपलब्धता और उपयोग के सम्बन्ध में माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए बहुत से नीतिगत मुद्दों को सुना है। महोदय, मैं माननीय सदस्यगणों से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि वे हमारी लोकतांत्रिक शासन प्रणाली के प्रत्येक स्तर पर हमारे राजनैतिक नेताओं पर यह दबाव डालें कि वे पानी के मामले में राजनीति करने की अपनी इच्छाओं का दमन करें। हमारी सरकार सबको पानी उपलब्ध कराने के प्रति प्रतिबद्ध है। हमें इस भारी चुनौती से निपटने हेतु सहयोग की भावना को जागृत करना होगा।

महोदय, हमारी नीति का महत्वपूर्ण केन्द्र बिंदु शिक्षा है। अनेक माननीय सदस्यों ने शिक्षा तक पहुंच और उत्कृष्टता की अनेक चुनौतियों की ओर हमारा ध्यान दिलाया है। हम राष्ट्रीय ज्ञान आयोग का गठन करने का विचार कर रहे हैं जो हमारी शैक्षणिक प्रणाली की गुणवत्ता पर ध्यान देगा। शिक्षा उपकर के द्वारा वित्तपोषित विभिन्न कार्यक्रमों के द्वारा हम शिक्षा तक पहुंच के मुद्दे पर ध्यान दे रहे हैं। 'मिड डे मील' कार्यक्रम पर बल देने का हमारा उद्देश्य शिक्षा तक पहुंच में सुधार करना है।

हमारी सरकार नौ माह से सत्ता में है और मैं गर्व के साथ यह बताना चाहता हूं कि विश्व में भारत की प्रतिष्ठा इतनी अधिक कभी नहीं थी जितनी कि आज है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, पिछले नौ माह में विश्व हमारी लोकतांत्रिक प्रक्रियाओं की मजबूती और शक्ति से मंत्रमुग्ध हुआ है। हमें सफल लोकतंत्र के एक ऐसे उदाहरण के रूप में देखा जा रहा है कि जिसकी शासन व्यवस्था हमारी जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने हेतु आवधिक रूप से शक्ति का पुनर्वितरण करती है।

आज भारत प्रभावी लोकतांत्रिक प्रक्रियाओं के माध्यम से बहुजातीय, बहुधर्मी और बहुभाषी समाज को अनेक प्रकार से संचालित करते हुए आदर्श रूप है। यह वह शक्ति है जिसकी हम सभी को कद्र करनी चाहिए तथा इसे विकसित करना चाहिए, यह वह शक्ति है जो हमारे देश के निर्माताओं की दूरदर्शिता को पूरा करने हेतु सभी चुनौतियों को पार करने में समर्थ बनाएगी, जैसाकि मैंने कहा इस दृष्टिकोण में एक न्यायपूर्ण और मानवीय समाज भी शामिल है। पिछले वर्ष संप्रग सरकार का चुनाव परिवर्तन के लिए जनादेश की अभिव्यक्ति थी। हमें इसका सम्मान करना चाहिए तथा हमारी संस्थाओं को प्रभावी रूप से काम करने देना चाहिए ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री सुशील कुमार मोदी (भागलपुर): नक्सलाइट्स के बारे में क्या हुआ? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है?

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए। आप सभी वरिष्ठ सदस्य इस तरह गैर-जिम्मेदाराना तरीके से व्यवहार कर रहे हैं। जब तक प्रधानमंत्री अपनी बात नहीं कह लेते, कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जब तक प्रधानमंत्री अपनी बात नहीं कह लेते, कोई भी टिप्पणी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएगी।

डा. मनमोहन सिंह: अब मैं विपक्ष के माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए आंतरिक सुरक्षा के मुद्दों, अर्थात् पूर्वोत्तर राज्यों तथा जम्मू-कश्मीर के मुद्दों पर चर्चा करूंगा।

माननीय अध्यक्ष महोदय, अपने कार्यकाल के नौ माह में हमारी सरकार ने देश की आंतरिक सुरक्षा स्थिति को बेहतर बनाने के लिए भी काफी मेहनत की है। सुरक्षा का माहौल कायम करने के लिए हम दृढ़संकल्प रहे लेकिन ऐसा करने में हमने मानवीय आधार को नजरअंदाज नहीं किया। हम सभी आंतरिक सुरक्षा के मुद्दों, चाहे वह वाम चरमपंथ अथवा पूर्वोत्तर राज्यों और जम्मू-कश्मीर में उग्रवाद से संबंधित हो, पर एक व्यापक और सुव्यवस्थित दृष्टिकोण विकसित किया है।

हम वाम चरमपंथ के प्रसार पर चिंतित हैं और हम ईमानदारी से आश्वासन देते है कि हम इस समस्या के सभी पहलुओं—राजनैतिक, आर्थिक, सामाजिक और प्रशासनिक—से निपटने में राज्य सरकारों के साथ काम करेंगे। हम समाज के बीच असंतोष और अलगाव के मूल कारणों पर ध्यान देंगे जिसके कारण वे लोग इस तरह के उग्रवाद को अपना लेते हैं। केन्द्र सरकार, राज्यों को अपनी सुरक्षा से संबंधित व्यय को पूरा करने हेतु उन्हें सहायता प्रदान कर रही है तथा अतिरिक्त केन्द्रीय बलों की तैनाती की लागत वहन करने का भी निर्णय लिया गया है।

इस संबंध में हमारे पड़ोसी देशों के घटनाक्रम भी चिंता का विषय है। हमारी सरकार इस समस्या के लिए एक समन्वित दृष्टिकोण विकसित करने हेतु अग्रणी भूमिका निभाएगा। हमारी सरकार की नीति है कि यदि उग्रवादी हिंसा का रास्ता छोड़ देते हैं तो उनसे बातचीत की जाएगी, समुचित और निष्पक्ष कानून हो और सुरक्षा बलों का आधुनिकीकरण किया जाएगा ताकि वह राज्य की कार्यवाही में प्रभावी माध्यम बन सके। इसमें केन्द्र सरकार स्थायी समाधान निकालने में सभी प्रभावित राज्यों का साथ देगी।

विधिसम्मत शासन पर आधारित कल्याणकारी समाज की हमारी वचनबद्धता पूर्वोत्तर राज्य क्षेत्र विशेषरूप से मणिपुर राज्य की स्थिति के प्रति हमारे दृष्टिकोण में प्रतिबिंबित हुई थी। हमने लोगों की ओर सहायता का हाथ बढ़ाया, ऐसा हाथ जो जनता की वास्तविक शिकायतों को समझने के लिए वचनबद्ध है। मणिपुर को कांगला किला सौंपते समय मणिपुरियों की अभूतपूर्व भीड़ के चेहरों पर झलक आई खुशी ने मुझे आवश्यक विश्वास दिया कि हम सही रास्ते पर चल रहे हैं और राज्य सामान्य स्थिति की ओर अग्रसर हो सकता है।

श्री आडवाणी जी ने मुझसे एन.एस.सी.एन. के साथ हुई चर्चा के बारे में पूछा था। बातचीत चल रही है और उसकी गति संतोषजनक है। हम एक-दूसरे के विचारों पर चर्चा कर रहे हैं। मुझे विश्वास है कि इन चर्चाओं का सफल निष्कर्ष निकलेगा।

मैं यह भी कहूंगा हमारी सरकार के सत्ता में आने से पहले इस तरह की सभी चर्चाएं देश के बाहर हो रही थी। हमारी

[डा. मनमोहन सिंह]

सरकार ने यह दृष्टिकोण अपनाया कि ये चर्चाएं हमारे देश के भीतर होनी चाहिए और इसमें हम सफल हुए। नागालैण्ड की समस्याओं से निपटने में यही एक सकारात्मक घटना है।

महोदय, जम्मू-कश्मीर की समस्याओं के प्रति हमारे दृष्टिकोण से इस तरह से काफी फायदा हुआ है कि हाल ही में वहां स्थानीय सरकार के चुनाव में राज्य के लोग उसमें भाग लेने के लिए आगे आएं। लोकतंत्र की ताकतों को, वोट डालने वालों की संख्या तथा फैसले से काफी प्रोत्साहन मिला है। इस वर्ष जम्मू-कश्मीर राज्य में स्पष्टत: कम हिंसा हुई है। जनता शांति और सामान्य स्थिति चाहती है। मैं स्वयं दो बार जम्मू-कश्मीर गया था। पुनर्निर्माण पैकेज देकर वहां जो काम शुरू किए गए हैं उससे वहां की जनता में काफी उत्साह पैदा हुआ है। वर्ष 2004 के दौरान घुसपैठ 60 प्रतिशत से अधिक कम हुई है। क्षितिज में आशा है और यदि हम आर्थिक क्रियाकलाप की गति बनाए रखेंगे तो हम परिदृश्य में और अधिक सुधार देखेंगे।

महोदय, आतंकवाद तथा अन्य सीमापार अपराधों जैसे शस्त्रों, नकली मुद्रा, नशीले पदार्थों की तस्करी के बाह्य आयाम को देखते हुए हमारी अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं को सुदृढ़ करना बहुत महत्वपूर्ण है। सरकार ने विभिन्न उपाय किए हैं जिनमें सीमाओं पर बाढ़ लगाना, सीमा क्षेत्रों में सड़क नेटवर्क बेहतर बनाना तथा सीमाओं पर उच्च तकनीकी इलेक्ट्रानिक निरीक्षण उपकरण लगाना शामिल है।

महोदय, मैं पुन: यह बात दोहराना चाहता हूं कि हमारी सरकार आतंकवाद तथा उग्रवाद के प्रति नरम दृष्टिकोण नहीं रखती है। तथापि, सरकार हमारे कुछ कानूनों द्वारा उत्पन्न अमानवीय स्थिति को समझना चाहती है और इसलिए इनमें संशोधन करना चाहती है। हम राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम के प्रति वचनबद्ध है जिसमें कहा गया है कि आतंकवाद पर कोई समझौता नहीं होगा। तथापि, हम पोटा के दुरुपयोग पर समान रूप से चिंतित हैं और हमने वर्तमान कानूनों को और अधिक कड़ाई से लागू करते हुए 'पोटा' को निरस्त करने का निर्णय लिया है। तथापि, विधि विरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 में संशोधन करके मौजूदा कानूनी ढांचे को काफी सुदृढ़ किया गया है ताकि आतंकवाद से जुड़े मुद्दों से प्रभावी रूप से निपटा जा सके।

महोदय, मैं अपनी बात जारी रख सकता हूं लेकिन सभा में किसी भी सदस्य ने विदेश नीतियों से संबंधित मुद्दे प्रस्तुत नहीं किए। अत:, समय की कमी के कारण मैं उस विषय को छोड़ता हूं। तथापि, मैं पाकिस्तान के साथ हमारे संबंधों के बारे में उल्लेख करना चाहता हूं। संयुक्त राष्ट्र महासभा के बाहर जनरल मुशर्रफ से मिलने के पश्चात् संयुक्त वार्ता के सभी विषय चर्चाधीन हैं। हम आगे बढ़ रहे हैं और मैं कहना चाहता हूं कि क्रिकेट तथा बालीवुड सिनेमा के प्रति प्रेम के अलावा कोई भी हमारे उपमहाद्वीप के लोगों को एक साथ नहीं ला सकता है। मैं आज इस तथ्य से भी समान रूप से अवगत हूं कि मैं यदि इस सभा में बोलता हूं तो मैं राष्ट्र का ध्यान सहवाग और कमल जैसे युवाओं की ओर दिलाना चाहता हूं। शायद ऐसा ही होना चाहिए। नि:संदेह कितना अच्छा होगा यदि हम इस सम्माननीय सभा में अपना कार्य उसी तरह करें जिस तरह से हमारे क्रिकेटर उपमहाद्वीप में खेल के मैदान में अपनी खेल प्रियता की भावना प्रदर्शित करते हैं।

महोदय, पिछली टेस्ट श्रृंखला में हमारे देश के लोग पाकिस्तान गए और वहां से मिलनसारी तथा गर्मजोशी से हुए सत्कार की यादें लेकर लौटे। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि हमारी जनता ने बदले में पाकिस्तान से आए हजारों दर्शकों का सत्कार किया। राष्ट्रों के बीच संबंध उनकी जनता के बीच संबंधों से ज्यादा कुछ नहीं है। मुझे विश्वास है कि समय हमारे जख्मों पर मरहम का काम करेगा और इस उपमहाद्वीप में साझी समृद्धि और शांति का वातावरण बनेगा जिसमें हम इस उपमहाद्वीप के कल्याण के लिए मिलकर काम करेंगे।

महोदय, मुझे इस सभा के माननीय सदस्यों को यह बताने में प्रसन्नता हो रही है कि मैंने हमारे देश में क्रिकेट की दोनों टीमों के बीच होने वाले मैच को देखने के लिए राष्ट्रपति मुशर्रफ को भारत में आमंत्रित करने का निर्णय लिया है। यह मेरी प्रबल इच्छा है कि हमारे पड़ोसी देश के लोग और उनके नेता जब कभी भारत आना चाहे तो आ सकें। फिर चाहे वह क्रिकेट मैच देखने के लिए आता हो, कुछ खरीददारी करनी हो या फिर मित्रों और परिवारों से मिलना हो। भारत को एक मुक्त समाज और मुक्त अर्थव्यवस्था होने पर गर्व है। मैं आशा करता हूं कि राष्ट्रपति मुशर्रफ और उनका परिवार भारत भ्रमण का आनंद उठाएंगे ...*(व्यवधान)*

माननीय अध्यक्ष महोदय, यदि मैं इस तथ्य पर अपना खेद व्यक्त नहीं करता कि सभा की कार्यवाही में एक बार फिर इस तरह से व्यवधान उत्पन्न किया गया है कि इस सभा को इस पर गर्व नहीं हो सकता है, तो मैं अपने कर्तव्य को पूरा नहीं करता हूं ...*(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: आज सुबह क्या हुआ था? ...*(व्यवधान)*

डा. मनमोहन सिंह: मैं, हमारे कुछ सदस्यों द्वारा व्यक्त इन भावनाओं से सहमत हूं कि हमारा लोकतंत्र बिना किसी भय अथवा पक्षपात के विचारों की अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता तथा अधिकार देता है और हमें इन स्वतंत्रताओं का उपयोग उचित रूप से करना चाहिए। हम लोकतांत्रिक संस्थाओं तथा निर्वाचित प्रतिनिधियों की

प्रासंगिकता और भूमिका के बारे में व्यंग्य करने की अनुमति नहीं दे सकते हैं। हमारे समक्ष बहुत काम पड़ा है और हम उसे समय नहीं दे पा रहे हैं। मैं, हमारे आदरणीय राष्ट्रपतिजी की भावनाओं को समझता हूं जब उन्होंने यह कहा, और मैं उसे उद्धृत करता हूं:

"भारत की जनता इन महत्वपूर्ण आर्थिक और सामाजिक विधानों पर आपके विचारों और निर्णयों की आतुरता से प्रतीक्षा करती है। माननीय सदस्यों, मैं आपसे आग्रह करता हूं कि जनता ने आप में जो आस्था और विश्वास व्यक्त किया है, आप इन विधेयकों पर समुचित रूप से विचार करने के लिए स्वयं को समर्पित करके उसका सम्मान करें। संसद के समय का हर क्षण कीमती है और प्रत्येक नागरिक और करदाता इसे काफी तरजीह देता है। मुझे पूरा विश्वास है कि आपके पास जितना समय है आप उसका कारगर उपयोग करेंगे और नागरिकों की आशाओं व आकांक्षाओं को पूरा करेंगे।"

ये शब्द हमारे राष्ट्रपति जी के हैं।

माननीय सदस्यो को वास्तविक चिंताएं होंगी जिनको वे सभा में व्यक्त करना चाहते होंगे। आखिरकार उनके मतदाता भी उनसे ऐसा करने की उम्मीद करते हैं। मैं माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त की गई चिंताओं की आलोचना करना वाला मैं अंतिम व्यक्ति होऊंगा। तथापि, दूसरे अन्य तरीके भी हैं, जिनके माध्यम से हम सभा की कार्यवाही में बाधा डाले बिना अपनी भावनाओं को व्यक्त कर सकते हैं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय, मैं सभा की परिस्थिति को पूरी निष्ठा, धैर्य और परिहास से निपटने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं। मुझे पूरा विश्वास है कि विपक्ष के माननीय नेता मुझसे सहमत होंगे कि हमें इस सम्मानीय सभा की प्रतिष्ठा और मर्यादा बनाये रखने का हर सम्भव प्रयास करना चाहिये और ऐसा कोई कार्य नहीं करना चाहिये जिससे इसकी प्रतिष्ठा देशवासियों तथा समूचे विश्व की नजर में कम होती हो। मैं एक बार पुन: सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूं कि वे सभा की कार्यवाही में सक्रिय और प्रभावी रूप से भाग लें और अपने विचारों को उचित माध्यम से रखें।

अध्यक्ष महोदय, अनुग्रह प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद व्यक्त करता हूं और पुन: महामहिम राष्ट्रपति के विचारशील अभिभाषण के प्रति आभार व्यक्त करता हूं। मैं चाहूंगा कि राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव को सर्वसम्मति से पारित किया जाये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, अब हम राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा करेंगे।

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर माननीय सदस्यों ने काफी संख्या में संशोधन प्रस्तुत किये हैं। क्या मैं सभी संशोधनों को मतदान के लिए सभा में एक साथ रखूं अथवा कोई माननीय सदस्य, किसी विशेष संशोधन को अलग से रखना चाहता है?

अपराह्न 2.00 बजे

अब मैं सभी संशोधन सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

सभी संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय: अब मैं सभा के मतदान के लिए मुख्य प्रस्ताव रखूंगा।

प्रश्न यह है:

"कि राष्ट्रपति की सेवा में निम्नलिखित शब्दों में एक समावेदन प्रस्तुत किया जाये।"

"कि इस सत्र में समवेत लोक सभा के सदस्य राष्ट्रपति के उस अभिभाषण के लिए जो उन्होंने 25 फरवरी, 2005 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के समक्ष देने की कृपा की है। उनके अत्यन्त आभारी हैं।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय: सहयोग करने के लिए आपका धन्यवाद।

अब सभा अपराह्न 3.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है

अपराह्न 2.01 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 3.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

लोक सभा अपराह्न 3.04 बजे पुन: समवेत हुई।

अपराह्न 3.04 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

[अनुवाद]

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर): महोदय, मैं कल उच्चतम न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय के प्रभाव और निहितार्थ संबंधी

[श्री तरित बरण तोपदार]

महत्वपूर्ण विषय को उठाना चाहता हूं। अध्यक्ष महोदय ने मुझे आश्वस्त किया है कि राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव की चर्चा के पश्चात् वे मुझे बोलने का अवसर देंगे।

यदि आप मुझे दो अथवा तीन मिनट दें तो मैं अपने विचार व्यक्त कर सकूंगा। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया उन्हें अपने विचार रखने दें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, यह सरासर गलत है। जो मामला सब जूडिस हो, उसे यहां पर नहीं उठाया जा सकता। *...(व्यवधान)* यहां पर इस मामले को उठाकर ये सीधे-सीधे संसदीय परम्पराओं का उल्लंघन कर रहे हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री तरित बरण तोपदार: उच्चतम न्यायालय अपने क्षेत्राधिकार से बहिर्वेशित नहीं कर सकता और अपने नये क्षेत्राधिकार तय नहीं कर सकता *...(व्यवधान)* संसद इस विषय पर विवेक से चर्चा कर सकती है अत: उच्चतम न्यायालय अपने क्षेत्राधिकार से बहिर्वेशित नहीं कर सकता *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): उपाध्यक्ष महोदय, मैं इनकी बात का समर्थन करता हूं। यह बात सही है कि सरकार की कमजोरी के कारण सुप्रीम कोर्ट चुनाव आयोग की कई चीजों पर हावी होता जा रहा है और विधानमंडल के कार्य में दखल कर रहा हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया सुनिये।

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: उपाध्यक्ष महोदय, जो माननीय सदस्य कह रहे हैं, मैं उसका पूरी तरह से समर्थन करता हूं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री तोपदार के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

श्री तरित बरण तोपदार: वर्तमान स्थिति में ना ही तो उच्चतम न्यायालय के आदेशों की अवहेलना करना उचित होगा और न ही उच्चतम न्यायालय को राजनीतिक कार्यपालिका पर हावी होने दिया जा सकता है *...(व्यवधान)* इसलिए इस कठिन परिस्थिति से बाहर आने के लिए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा झारखंड में राष्ट्रपति शासन लागू करने की घोषणा करने से पूर्व सरकार को एक सुझाव देना चाहिए। यह संकट उच्चतम न्यायालय के निर्णय के कारण उत्पन्न हुआ है। उच्चतम न्यायालय ने अपने क्षेत्राधिकार का उल्लंघन किया है। यह मेरा विनम्र आग्रह है*...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया सुनिये। माननीय अध्यक्ष महोदय पहले ही सभा में कह चुके हैं कि उन्होंने इस विषय पर चर्चा करने के लिए सभी दलों के नेताओं की एक बैठक बुलाई है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया सुनिए।

...(व्यवधान)

श्री तरित बरण तोपदार: राजनीतिक दल ही नहीं बल्कि संसद भी इस बारे में चिंतित रहे हैं *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: श्री तोपदार के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

श्री तरित बरण तोपदार: ***...(व्यवधान)* यदि उच्चतम न्यायालय के निर्णय को लागू किया जाता है तो यह संवैधानिक प्रक्रिया के विपरीत और गलत निर्देश वाला समझा जायेगा *...(व्यवधान)* हम सांसद हैं। हम अपने विचार व्यक्त किए बिना उच्चतम न्यायालय के इस प्रकार के शब्दों और इस प्रकार की कार्यवाई को स्वीकार नहीं कर सकते *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

**अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया सुनिये। कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: इस प्रकार की बातों को कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाए।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये। माननीय अध्यक्ष महोदय ने पहले ही सभा को बताया है कि उन्होंने सभी दलों के नेताओं की एक बैठक बुलाई है। सभी दलों के नेताओं से विचार-विमर्श करने के पश्चात् वे अपनी टिप्पणियां करेंगे। इसलिए मेरे विचार से हमें अब बैठक की प्रतीक्षा करनी चाहिये। उसके पश्चात् अध्यक्ष महोदय अपनी टिप्पणियां करेंगे।

अब रेल बजट 2005-06 पर सामान्य चर्चा को लेंगे। जिसके लिए 10 घंटे का समय निर्धारित किया गया है।

यदि सभा सहमत हो तो, मद संख्या 11 से 13 को एक साथ लिया जाये। अब मैं श्रीमती सुमित्रा महाजन से आग्रह करता हूं कि वे बोलें।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक सामान्य सिद्धान्त स्पष्ट करने की अनुमति दी जाये *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: इस विषय पर अब मैं और कुछ सुनना नहीं चाहता।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: संविधान के अनुच्छेद 212 के अंतर्गत राज्य विधानमंडल पूर्णत: स्वतंत्र हैं *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: आप बहुत ही वरिष्ठ सदस्य हैं। इस विषय पर अध्यक्ष महोदय पहले ही टिप्पणी कर चुके हैं। अब आप इस विषय पर और अधिक नहीं बोल सकते। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: श्रीमती सुमित्रा महाजन जी आप बोलिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: बंसल जी, आप क्या कर रहे हैं? आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्रीमती सुमित्रा महाजन के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तात में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: आप सभी जिम्मेदार व्यक्ति और बहुत वरिष्ठ सदस्य हैं। यदि आप सभा की कार्यवाही में बाधा डालते हैं तो यह बहुत ही दुखद स्थिति है। यह उचित नहीं है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: बंसल जी, आप स्वयं सभापति तालिका के एक सदस्य हैं और आज ही अब सभा की कार्यवाही में बाधा डाल रहे हैं। यह उचित नहीं है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: इससे बजट का टाइम खराब हो रहा है, कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्रीमती सुमित्रा महाजन के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिये।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: अब आप के दल का एक सदस्य बोलने जा रहा है और आप अभी सभा में व्यवधान उत्पन्न कर रहे हैं। आप रेल बजट पर चर्चा के लिए आबंटित समय को व्यर्थ कर रहे हैं। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप सभा का समय व्यर्थ कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: अगर उधर से चुप हुए हैं तो अब आपने बोलना शुरू कर दिया है। आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। इस प्रकार बोलने का कोई उपयोग नहीं है।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: रिकार्ड में कुछ नहीं जा रहा है।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आप 16 मिनट से अधिक समय व्यर्थ कर चुके हैं। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्रीमती सुमित्रा महाजन के भाषण के अतिरिक्त और कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: राधाकृष्णन जी, आप खुद पैनल आफ चेयरमैन में हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री पवन कुमार बंसल, न तो आपका और न ही उनका भाषण, कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: श्री बंसल, आप इस मामले के बारे में माननीय अध्यक्ष महोदय के साथ चर्चा कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैं सभी माननीय सदस्यों की बात सुन चुका हूं।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए।

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया, अब सभा की कार्यवाही आरम्भ करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: हमने रेल बजट पर चर्चा आरम्भ की है। कृपया अपना-अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मुझे यह कहते हुए खेद होता है कि कुछ माननीय सदस्य जो सभापति तालिका में भी सम्मिलित हैं, सभा में व्यवधान उत्पन्न कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: सुमित्रा जी, आप अपना भाषण शुरू करें।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): उपाध्यक्ष जी, मैं इन लोगों की तरह चिल्ला नहीं सकती। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया शांत रहें।

अपराह्न 3.18 बजे

रेल बजट, 2005-06—*सामान्य चर्चा*
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2005-2006
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, 2004-2005

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2006 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए या के संबंध में, कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से लेखे पर राष्ट्रपति को दी जायें।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के लिए लेखानुदानों की मांगे (रेल)

मांग सं.	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदान की मांग की राशि (रुपए)
1	2	3
1.	रेलवे बोर्ड	13,21,69,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	43,33,47,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	317,04,48,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	600,90,72,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	314,44,50,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	629,47,29,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	340,36,75,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	500,36,82,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	2445,70,12,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	1529,19,59,000

1	2	3
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	253,98,89,000
12.	विविध संचालन व्यय	298,70,04,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवाएं—निवृति लाभ	1200,11,75,000
14.	निधियों में विनियोग	2212,91,33,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	12,22,61,000
16.	परिसंपत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	7,50,00,000
	अन्य व्यय	
	पूंजी	3520,80,51,000
	रेलवे निधियां	773,61,50,000
	रेलवे संरक्षा निधि	118,46,17,000
	विशेष रेलवे संरक्षा निधि	638,83,33,000
	योग	15771,21,56,000

उपाध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 3, 4, 10, 11, 13, 14 और 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2005 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2004-05 के लिए अनुपूरक अनदानों की मांगे (रेट)

मांग सं.	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदान की मांगों की राशि (रुपये)
1	2	3
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	52,54,22,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	46,73,47,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	482,64,82,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	13,86,31,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृति लाभ	319,08,64,000
14.	निधियों में विनियोग	1514,30,00,000

1	2	3
16.	परिसंपतियां—अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	9,98,61,000
	अन्य व्यय	
	पूंजी	201,59,88,0000
	रेलवे निधियां	110,00,00,000
	रेलवे संरक्षा निधि	1,000
	जोड़	2750,75,96,000

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): माननीय उपाध्यक्ष जी, भारतीय रेल के सम्बन्ध में जब बात आती है तो रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा कि हम विश्व स्तरीय ऊंचाइयां इस रेल को देंगे। रेलवे बजट पेश करते समय रेल मंत्री जी ने शुरू के पन्नों में कुछ कविताएं भी पढ़ीं। रेल के लिए मंत्री जी ने बोला, लेकिन थोड़ा और भी बोलना था, जो कि रह गया। पूरा रेल बजट जब पढ़ा तो पाया कि थोड़ी और पूर्ति करनी पड़ेगी। इन्होंने लिखा है और रेल के लिए कहा है कि भारतीय रेल में अपार क्षमताएं हैं। इसलिए यह कहते हैं "उठना है और भी ऊपर हैं ऊंचाइयां पुकारती, बात सही है, है अपार क्षमता।"

यह बात भी ठीक है। हां, भारतीय रेल में अपार क्षमता है। आशाएं इन्हें निहारती, लेकिन सरकार की दुर्बलताएं और अक्षमताएं तुम्हारा रास्ता रोकती हैं। यह हमारी रेल की आज की स्थिति हो गयी है।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): यह बात तो बजट में नहीं बोली गयी है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन: मैंने अपनी तरफ से जोड़ा है। अगर गलत है तो बताएं।

उपाध्यक्ष महोदय: झा जी, आप बीच में न बोलें। आपका नाम भी सूची में है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन: बजट में कुछ अच्छी बातें भी कही गयी हैं। लोगों को भी अच्छा लग रहा था कि किराया नहीं बढ़ा, माल की ढुलाई पर भी किराया नहीं बढ़ा। लेकिन यह बात भी थोड़ी गलत है क्योंकि जिस तरह से बढ़ा है वे अंदर की बातें बाहर आ जाती हैं। कुछ अच्छी बातों की घोषणा भी की गयी है। राजकीय स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चों के लिए सहूलियतें दी गयी हैं या उच्च शिक्षा के लिए जो लड़कियां पढ़ने जाती हैं उनको सहूलियतें दी गयी है। दूध उत्पादकों को डेयरी के प्रशिक्षण की बात कही गया है। इनका डेयरी-दूध से करीब का रिश्ता है। इनको भी कुछ अच्छी रियायतें दी गयी हैं। रियायतें अच्छी हैं, कल्पनाएं अच्छी हैं लेकिन कई बार ऐसा होता है कि कल्पनाएं सही धरातल पर नहीं उतरती हैं, जैसे पहले भी कई राज्यों में गरीबों को गाय-भैंस और चारा देने की कल्पना की गयी थी लेकिन क्या हुआ? लेकिन शब्द जब आड़े आता है तब कल्पनाएं पूरी नहीं हो पाती हैं। इसी प्रकार रेल बजट में बहुत सी बड़ी-बड़ी बातें की गयी हैं, लेकिन मेरी समझ में नहीं आता है कि वास्तविक धरातल पर इन सारी चीजों को उतारने की दृष्टि से इसमें कौन से उपाय किये गये हैं, कौनसी योजनाएं रखी गयी हैं? बातें तो बहुत सी कही जाती हैं कि रेलवे में माल की ढुलाई ज्यादा से ज्यादा होगी, मालगाड़ी की स्पीड बढ़ाने की बात भी कही जाती है। डबल कंटेनर यानि डबल डेकर बस जैसी वह चलेगी और स्पीड भी उसकी 150 किलोमीटर से ऊपर होगी। लेकिन क्या उसके लिए इंफ्रास्ट्रक्चर आज है, क्या वह क्षमता आज की हमारी रेलवे में है? बात होती है कि इस प्रकार से हम ज्यादा से ज्यादा माल की ढुलाई करके पैसा माएंगे। करीब 650 करोड़ रुपया कमाने की बात होती है, कुछ मालभाड़े में वृद्धि भी की गयी है और विशेषकर जो अनाज पर वृद्धि की गयी है वह पीडीएस का नहीं है, उसकी ढुलाई दिन-प्रतिदिन कम होती जा रही है। इतना ही नहीं, आज जो रेलवे पर चर्चा है, अगर इनके पहले के भाषण को देखें और अब के भाषण को देखें, तो लगता है कि वही का वही पैराग्राफ उठाकर रख दिया गया है। जब रेल लाइन की बात होती है, रेल लाइन को सुदृढ़ करने की बात होती है तो करीब-करीब

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

50 प्रतिशत पुलों की हालत जर्जर है। इन्होंने जो आंकड़ा पहले दिया था, वही उठाकर आज भी दे दिया है और करीब 2700 पुलों में से 1306 का कार्य वर्ष 2004 में किया गया, वही पहले वाला वाक्य फिर दोहराया गया है। उस समय कहा गया था कि 411 पुलों का कार्य इस साल करेंगे, और वहीं आंकड़ा फिर दोहराया गया है। मैं केवल पुलों की ही बातें नहीं करती, इंटर-लॉकिंग सिस्टम की बात, सिग्नल के सिस्टम की बात भी जब हम कहते हैं, स्टेशन्स के बारे में बात कहते हैं तो आज भी हम देखेंगे कि स्थिति ज्यों की त्यों है या प्रगति बहुत धीमी है। आवंटन दिन-प्रति-दिन कम होता जा रहा है, केवल दिखाने के लिए थोड़ी बहुत बढ़ोत्तरी की गयी है लेकिन वह भी आवश्यकता के अनुसार नहीं है।

इसलिए यह इंटर लॉकिंग सिगनल सिस्टम सुधारने की दृष्टि से कोई भी प्रयास दिखायी नहीं दे रहा है। मेरे कहने का मतलब यह है कि हम बात अगर केवल करेंगे कि इतना ज्यादा माल ढुलाई से कमाएंगे लेकिन मालगाड़ी उतनी गति से चलनी चाहिए। इसके लिए वैगनों का होना आवश्यक है। आज अगर स्थिति देखें तो कई स्टेशनों पर लोहा अयस्क 10-12 मीट्रिक टन पड़ा रहता है। ढुलाई के लिए हमारे पास वैगन नहीं हैं। हम वैगन कैसे उपलब्ध कराएंगे, कैसे बढाएंगे, उसकी क्या क्षमता है, इसकी कोई भी बात इस बजट में नहीं हो रही है। मैं उदाहरण के लिए थोड़ा कहना चाहूंगी कि हमारा इंदौर स्टेशन है। हम कहते हैं कि इंदौर स्टेशन में माल लदान बढ़ाएंगे, मालगाड़ियों की गति बढ़ाएंगे लेकिन इंदौर स्टेशन में इंदौर से हावड़ा के लिए डोरा चूरा का लदान होता है। आज मैं कहना चाहूंगी कि वह महीनों-महीनों तक स्टेशनों पर यूं ही पड़ा रहता है। हमारे पास वैगन की उपलब्धि नहीं है। इसके लिए कोई भी प्रयास यहां पर करने के लिए दिखायी नहीं पड़ रहा है। ये माल लदान की कोरी बातें हैं। माल लदान से इनकम बढ़ाने की जो बात की जाती है, वह भी कोरी बात है।

यह बात अच्छी लगी कि किराया नहीं बढ़ाया। ठीक बात है। किराया नहीं बढ़ाया तो कम से कम एक हजार करोड़ रुपया अतिरिक्त कहां से कमाएंगे? आपने 650 करोड़ रुपये के माल भाड़े और माल ढुलाई की वृद्धि करने की बात कही है। वह कितनी खोखली है, मैंने उसे थोड़े में बताया क्योंकि मुझे मालूम है कि उपाध्यक्ष जी आपका हाथ बहुत जल्दी घंटी पर जाएगा। इसलिए मैं थोड़े में प्वाइंटवाइज बात रख रही हूं।

आप बात करते हैं कि किराया नहीं बढ़ाएंगे। लेकिन जब हम पूछते है कि ढ़ाई सौ करोड़ रुपए अतिरिक्त कैसे कमाते जाएंगे तो कहते है कि मॉनिटरिंग करेंगे। क्या इसके पहले मॉनिटरिंग नहीं होता था? क्या यूं ही रेल चलाते थे? आज हम मॉनिटरिंग की बात कहते हैं। आपने कौन सी विशेष योजना मॉनिटरिंग की लागू की है? क्या रेल कर्मचरियों के लिए कोई प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाया है या चलाने की बात सोच रहे हैं? उनकी कार्य क्षमता बढ़े, क्या आप इसके लिए कुछ कर रहे हैं? इसके लिए कोई योजना नहीं है। क्या औद्योगिक क्षेत्रों को जोड़ने की कोई योजना बनायी है जिससे माल ढुलाई बढ़े। क्या ऐसा कुछ किया है? कुछ नहीं किया है। एक बात कही है कि पार्सल से अतिरिक्त राशि कमाएंगे। आज हम देख रहे हैं कि कोरियर सर्विस पक्की हो रही हैं। एनडीए की सरकार ने हाईवेज बनाए और स्वर्णिम चतुर्भुज योजना बनायी। इस क्षेत्र में काम भी शुरू हुआ। कई ऐसे नेशनल हाइवेज इस स्थिति में आ गए हैं कि वास्तव में लोग सड़क से अपना माल भेजना ज्यादा पसन्द करते हैं बजाय रेलवे के, क्योंकि रेलवे की खराब स्थिति हो गई है। पार्सल सालों साल रेलवे स्टेशनों पर पड़े रहते हैं। यह उससे, कमाई करने की बात करते हैं। जो कोरियर सर्विस हिन्दुस्तान में चल रही है क्या उससे हमारी रेलवे टक्कर ले सकती है?

सबसे बड़ी बात यह है कि गए बजट में जो बात हुई थी और मैं साल-दो साल में रेलवे सेफ्टी के बारे में सुन भी रही हूं। आज हम देखते है कि कई एक्सीडैंट्स हो रहे हैं। रेलवे सेफ्टी की बात बार-बार की जाती है लेकिन सेफ्टी की दृष्टि से रेलवे संरक्षा निधि माइनस-माइनस होती जा रही है। रेलवे सेफ्टी के लिए कोई भी विशेष योजना नहीं है। इन्होंने योजना बनायी कि एक्सीडैंट होने के बाद फास्ट गाड़ी और वाहन वहां मदद के लिए भेजेंगे। ठीक है, उसकी स्पीड बढ़ाना आवश्यक है। इसके लिए इन्होंने बहुत जोर-शोर से कहा। इन्होंने ट्रैक साइड बोगी मॉनिटरिंग की व्यवस्था करने की बात भी कही है। वहा भी ठीक है। वह भी होना चाहिए लेकिन उसी के साथ-साथ इसके लिए बजट का आवंटन होना चाहिए। वह कहीं दिखायी नहीं देता है। सेफ्टी के दृष्टि से सिगनलिंग प्रणाली के लिए जो बजट का आवंटन बढ़ाना चाहिए, उस दृष्टि से कोई काम नहीं किया। ऐसा कोई विशेष प्रोजैक्ट इसमें दिखायी नहीं देता है। आप रेलवे सेफ्टी का काम कैसे अच्छे तरीके से करेंगे? ऐसी योजना पर साल में कई बार इस पर चर्चा होने के बाद भी सेफ्टी का पैसा कम हो रहा है लेकिन सेफ्टी की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

एक बात मैं और कहना चाहूंगी कि इसमें मार्डनाइजेशन की बात जोर-शोर से कहीं गई है। प्रधानमंत्री जी भी मॉडर्नाइजेशन की बात करते हैं इसकी तरफ रेल मंत्री जी का भी ध्यान देना आवश्यक है। लेकिन मॉडर्नाइजेशन की बात कहने से ही नहीं चलेगा, उसके लिए आबंटन भी रखना होगा। आधुनिकीकरण, आरक्षण, कम्प्यूटरीकरण की बात तो होती है लेकिन कंप्यूटरीकरण की बात करते समय बजट 20 करोड़ रुपए कम कम दिया गया है। आरक्षण 139 या कुछ नंबर लगाओ, वह दिन भर, रात भर

चलेगा और वह हर स्टेशन पर होगा, वह पूछताछ कार्यालय में भी चलेगा। लेकिन करीब एक या डेढ़ करोड़ बजट कम कर दिया गया और कहा गया कि आधुनिकीकरण करेंगे, यह मेरी समझ में नहीं आता।

अगली बात सफाई के बारे में है। प्लेटफार्म, क्लीन ट्रेन सिस्टम शब्द बहुत अच्छे इस्तेमाल किए हैं लेकिन रतलाम में क्लीन ट्रेन सिस्टम लागू करेंगे, 50 स्टेशनों में कहां से करेंगे, ऐसा इस बजट में नहीं लिखा गया है। उसके लिए आबंटन सिर्फ चार करोड़ है।

आपके बजट में बातें बहुत बड़ी कही गई हैं लेकिन उसके अनुसार बजट का आबंटन भी ठीक ढंग से हो सकता है। इनको समय नहीं मिला। मैं उनको दोष नहीं दूंगी क्योंकि रेल मंत्री की एनर्जी खत्म हो गई है, उनकी पावर भी खत्म हो गई है। इसलिए इसका असर रेल बजट पर तो दिखना ही था और वह दिख रहा है। ...*(व्यवधान)* बजट में आबंटन के लिए की गई बातों के अनुसार आप किस प्रकार का आबंटन रख रहे हैं, किस प्रकार का काम कर रहे हैं और उसी के आधार पर आप बात कह रहे हैं। इन्होंने हर चीज में बजट आबंटन की जहां-जहां बात की है, वहां-वहां बजट आबंटन कम होता जा रहा है। बजट और इनकम बढ़ाने की दृष्टि से इसमें कोई बात नहीं कही गई है। जब हम एक व्यापक भारतीय रेल की बात कहते हैं तो एक व्यापक दृष्टिकोण यह होना चाहिए कि यह पूरे हिंदुस्तान को जोड़ने वाली गाड़ी है, यह पूरे हिंदूस्तान में एक जगह से दूसरी जगह पर माल भी ले जाएगी। पूर्व से पश्चिम तक और उत्तर से दक्षिण तक यात्री भी ले जाएगी। अगर आप सब स्टेट्स में से देखें तो मध्य प्रदेश, झारखंड, राजस्थान, उड़ीसा और गुजरात, ये सभी स्टेट्स जैसे रेलवे के नक्शे में नहीं हैं। चाहे किसी विरोध के कारण किया हो लेकिन यह सही है कि इसी तरह से पूरा रेलवे बजट तैयार किया गया है। अगर हम केवल मध्य प्रदेश की बात कहें तो छत्तीसगढ़ को एक ट्रेन दी है, मध्य प्रदेश को चार ट्रेन दी हैं लेकिन चार ट्रेन देने के साथ तीन ट्रेन पैसेंजर दी है, यानि मध्य प्रदेश को पैसेंजर ट्रेन की श्रेणी में रखना चाहेंगे।

इसके साथ मैं एक बात और कहना चाहती हूं कि आपने सम्पूर्ण विद्युतीकरण का कम से कम मुद्दा तो उठाया, मध्य प्रदेश में आज एक इन्दौर-उज्जैन सैक्टर के विद्युतीकरण की बात की है। आज इन्दौर-उज्जैन का 80 किलोमीटर का एक ही ऐसा सैक्टर बचा है जिसकी सालों से मांग होती आई है कि इसके विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। जब आप सम्पूर्ण विद्युतीकरण की बात करते हैं तब भी इसका कहीं भी बजट में उल्लेख नहीं है।

उपाध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश इतना बड़ा राज्य है जो 5-6 राज्यों को ट्रेन के मामले में जोड़ता है। अगर किसी एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में जाना हो तो मध्य प्रदेशन को बिना टच किये आप नहीं जा सकते हैं। अगर सम्पूर्ण रेल बजट की बात की जाये तो मध्य प्रदेश के लिये क्या दिया गया है? इन्दौर-दाहोद रेल लाइन के लिये 350 करोड़ रुपये की योजना है जो दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है। अगर हम प्रतिवर्ष योजना पूरी नहीं करेंगे तो उसका खर्चा हर साल दुगुना होता चला जाएगा। पिछली बार उसके लिए 15 करोड़ रुपया रखा गया था जो खर्च नहीं हुआ। इस साल फिर 15 करोड़ रुपया रखा है। इसी प्रकार गुना-इटावा, ललितपुर-सतना रेल लाइन के लिये 25 करोड़ रुपया रखा गया है। ये सब कार्य 200-300 करोड़ रुपये के हैं। यहां केवल मध्य प्रदेश की बात नहीं है बल्कि छत्तीसगढ़, राजस्थान और उड़ीसा राज्यों की स्थिति भी ऐसी ही है। मुझे मालूम नहीं कि रेल बजट में इतना पैसा कहां दिया गया है? यह एक मजाक की बात है कि स्टेशनों को ठीक करने के लिये 5 करोड़ रुपये की योजना है लेकिन उसके लिये केवल 5 लाख रुपया दिया गया है। मुझे मालूम नहीं कि क्या हिसाब लगाया गया है। मध्य प्रदेश के नागदा खंड के 6 स्टेशनों का कार्य पूरा होने वाला है लेकिन उनके लिए केवल 10 लाख रुपया दिया गया है। इसी प्रकार छिंदवाड़ा-नागपुर आमान परिवर्तन के लिये 4 करोड़ रुपया दिया गया है। आप कल्पना कीजिये कि क्या यह संभव है कि आने वाले वर्षों में इतनी राशि से कार्य हो सकता है?

उपाध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश में इटारसी एक बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण जंक्शन है। इटारसी शैड के संवर्द्धन के लिए 2 करोड़ रुपया दिया गया है। भोपाल में सवारी डिब्बों की क्षमता बढ़ाने, सवारी डिब्बों के ठीक करने के लिए केवल पांच लाख रुपये दिये गये हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि क्या पांच लाख रुपये में केवल हाल भी बन सकेगा या नहीं? सभी सवारी डिब्बे भोपाल से जुड़े हुये हैं और उन्हें ठीक करने के लिए केवल पांच लाख रुपया दिया जाता है। मुझे मालूम नहीं पड़ता कि किस मूड में रेल मंत्री जी ने यह बजट बनाया है। मध्य प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है मैंने शुरू में ही इनफ्रास्ट्रक्चर की बात की थी। रेल मंत्री जी गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने की बात करते हैं, माल ढुलाई में 650 करोड़ रुपये कमाने की बात करते हैं, बड़ी बड़ी ट्रेनें चलायेंगे, डबल-डैकर्स ट्रेन्स चलाने की बात हो रही है लेकिन प्रदेश में पुल-पुलिया के लिये केवल 12 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। सिग्नल सिस्टम सुधारने की बात की गई है। भोपाल-सतना-जबलपुर मंडल में सिग्नल कार्यों के लिए केवल 11 करोड़ रुपये दिये गये हैं। कुल मिलाकर मध्य प्रदेश में रेल कार्यों के लिये बड़ी मुश्किल से 125 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। मेरा कहना है कि रेल बजट बनाते समय केवल आंकड़ों का खेल खेला गया है, जैसे आज क्रिकेट का खेल चल रहा है। पता नहीं रेल मंत्री जी यह दिखाना चाह रहे हैं, जैसे कोई बड़ा काम करने जा रहे हों। माननीय रेल मंत्री जी ने जितनी परियोजनायें घोषित की हैं, चाहे वह कम्प्यूटराइजेशन हो, माडर्नाइजेशन हो, चाहे माल

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

दुलाई हो, या गाड़ियों की गति बढ़ाने की बात हो लेकिन राजस्थान में रामगंज मंडी-भोपाल या भोपाल-उज्जैन लाइन के दोहरीकरण की बात रेल के नक्शे पर नहीं है।

इस तरह से पांच-पांच स्टेट्स आपके रेलवे के नक्शे पर नहीं हैं चाहे वह इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार हो, चाहे सिग्नलिंग सिस्टम में सुधार हो, चाहे प्लेटफार्म बनाने की बात हो, चाहे डिब्बों की मरम्मत करनी हो—अगर ये सब इसमें नहीं हैं तो मेरी समझ में नहीं आता कि इनकी सम्पूर्ण भारतीय रेल कौन सी विकास की गति पर चलेगी। महोदय, सम्पूर्ण रेल बजट केवल खोखले आंकड़ों पर आधारित है। इसमें करोड़ों रुपये की बात जरूर की गई है, लेकिन परियोजनाओं की दृष्टि से कोई पक्की और ठोस बात इसमें नहीं है। लम्बित कार्य कितने सालों में और किस प्रकार से पूरे करेंगे, इस प्रकार की कोई ठोस योजना रेल मंत्री जी ने सम्पूर्ण रेल बजट में नहीं रखी है। मैं इसका विरोध नहीं करूंगी, क्योंकि बजट तो इन्होंने पास करना है, मगर मैं चाहूंगी और इन्हें कहूंगी कि रेल बजट पर चर्चा होने तक कृपया इन बिन्दुओं पर एक बार पुन: दृष्टि डालें। अब तो आपको शान्ति मिल गई है, अब आपको बिहार नहीं जाना है, इसलिए एक बार पुन: पूरे रेल बजट पर दृष्टि डालकर भारतीय रेल को सुदृढ़ करने के बारे में कृपया ठीक ढंग से सोचें।

[अनुवाद]

***श्री के.वी. तंगबालु** (सेलम): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे हमारे माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद द्वारा इस प्रतिष्ठित सभा में प्रस्तुत किए गए वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने व इसका समर्थन करते हुए प्रसन्नता हो रही है।

श्रीमती सोनिया गांधी के नेतृत्व में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन ने हमारे प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह के प्रबन्धन के अंतर्गत सरकार का गठन किया व सत्ता ग्रहण करने के पश्चात् उन्होंने अपना दूसरा रेल बजट प्रस्तुत किया है।

इस बजट में ऐतिहासिक संदर्भ में भूतकाल को ध्यान में रखते हुए तथा रेलवे के लिए भविष्य की ओर देखते हुए एक विकासोन्मुखी कार्ययोजना का मार्ग प्रशस्त किया गया है। इस बजट ने हमारी आर्थिक प्रगति के मार्ग में आने वाली रूकावटों को दूर करने का काम किया है। रेलवे का हमारी एकता और अखण्डता को बनाए रखने में बड़ा योगदान है क्योंकि इसका विस्तृत नेटवर्क लोगों को आपस में जोड़ता है। भौगोलिक बाधाओं, जाति और नस्ल की बाधाओं, धार्मिक और भाषायी बाधाओं को दरकिनार करते हुए रेलवे क्षेत्रों और इस प्रकार उसमें रहने वाले लोगों को आपस में जोड़ता है। रेलवे हमारी जीवन-रेखा है। यह समाज के सभी वर्गों, विशेषकर वंचित, दबे-कुचले, पिछड़े वर्ग के लोगों, अल्पसंख्यक और समाज के कमजोर तबके के लोगों को अपनी सेवाएं उपलब्ध कराता है। हम गर्वपूर्वक यह महसूस कर सकते हैं कि रेलवे सभी को अपनी सेवाएं उपलब्ध कराता है।

हमारे माननीय श्री लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के रूप में रेल बजट प्रस्तुत करने के अपने दोनों अवसरों, गत वर्ष और इस वर्ष, पर यह सुनिश्चित किया है कि यात्री किराए में कोई वृद्धि न की जाए जिससे की गरीब और कमजोर वर्ग प्रभावित होते हैं। आगे भी एक प्रभावी रेल बजट लाने का प्रयास करते हुए आम जनता को कोई तकलीफ न पहुंचाने की अपनी प्रतिबद्धता को जारी रखने व आगे भी उसका लाभ देते रहने के उनके प्रयास पर मैं अपनी प्रसन्नता व्यक्त करता हूं।

अपनी परिवहन सेवाओं का विस्तार करते हुए भारतीय रेल देश के चारों कोनों में प्रतिदिन 9000 रेलगाड़ियों का संचालन करती है। प्रतिदिन एक करोड़ से अधिक लोग इनमें यात्रा करते हैं। ऐसे सेवा प्रदाता ने अपनी सुव्यवस्थित संचालन प्रक्रिया में मानवीय दृष्टिकोण भी अपनाए रखा है। मैं रेलवे को प्रणाम करता हूं।

हम इस रेल बजट में यह पाते हैं कि विकासोन्मुख तरीके से रेलवे की कार्यकुशलता को बढ़ाने के साथ-साथ उन्होंने आम आदमी पर बोझ न डालने की अपनी चिंता भी दर्शायी है। इस पर बधाई दिए जाने की आवश्यकता है और मैं रेलवे द्वारा अपनी सभी योजनाओं और स्कीमों में आम लोगों को ध्यान में रखने के प्रयास पर उसकी हार्दिक प्रशंसा करता हूं।

रेलवे की ओर से उसे देश के आम बजट में से आबंटन दिये जाने की मांग की गई है। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय वित्त मंत्री जी भी रेलवे की उपलब्धियों को लेकर अति उत्साही हैं और मैंने यह नोट किया है कि उन्होंने रेलवे को 5000 से 6000 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि आबंटित करने का प्रयास किया है। मुझे इस प्रतिष्ठित सभा में उनकी इन चिंताओं की चर्चा करते हुए गर्व महसूस हो रहा है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे को एक प्रगतिशील संगठन बनाने के लिए विभिन्न उपाय किए जाने की ओर इंगित किया है। रेलवे के राजस्व का 70 प्रतिशत भाग मालभाड़े से आता है और शेष आय यात्रियों और दैनिक यात्रियों द्वारा टिकट खरीदने से रेलवे के खाते में आती है। यह राशि रेलवे के कार्यसंचालन को बनाए रखने हेतु पुन: व्यय कर दी जाती है। इस आय का केवल 20 प्रतिशत भाग ही नवीनीकरण हेतु अलग रखा जाता है और इसका लगभग 30 से

*मूलत: तमिल में दिये गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

40 प्रतिशत हिस्सा देश भर में रेलवे के कर्मचारियों को वेन और मजदूरी का भुगतान करने में व्यय हो जाता है। नई रेल लाइनें बिछाना, वर्तमान रेल लाइनों का विस्तार करना और नवीनीकरण, ये कुछ ऐसे चलने वाले आधुनिकीकरण के कार्य हैं जिनके लिए रेलवे क्रमानुसार अपना राजस्व व्यय करता है। इस सबके साथ-साथ रेलवे सुरक्षा और सुरक्षा मानकों के स्तर में वृद्धि करने पर भी बहुत सी राशि व्यय करता है जिससे कि रेलों में यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित हो सके।

लोगों के लिए सुरक्षा उपायों पर व्यय किए जाने विशेषकर पटरियों और रेलों में उनकी सुरक्षा के लिए एक 'रेलवे सुरक्षा कोष' का गठन किया गया था। गत वर्ष से आगामी 3 वर्षों तक के लिए 17000 करोड़ रुपये की धनराशि का प्रावधान किया गया था। अभी तक उसमें से 12,000 करोड़ रुपये की धनराशि जारी की गई है और शेष 5000 करोड़ की धनराशि जारी की जानी है। रेलवे के विभिन्न स्कन्ध सुरक्षा उपायों को कार्यान्वित करने जा रहे हैं और मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि यह कार्य जोर-शोर से चल रहा है। हमारे रेल मंत्री ने इस महान सभा को उन कदमों की जानकारी दी है जो संरक्षा और सुरक्षा के लिए उठाए जा रहे हैं।

जहां तक रेल का संबंध है पूर्वोत्तर के राज्य और जम्मू-कश्मीर जैसे दूरस्थ राज्यों की पहचान ऐसे राज्यों के रूप में की गई है जिनका विकास अभी किया जा रहा है। जैसा कि बजट में बताया गया है अब इन राज्यों में रेलवें ने वृद्धि तथा विकास में तेजी आ रही है। इन प्रयासों से इन सभी राज्यों में हर जगह संतुलित प्रगति होगी और इससे बेहतर सामाजिक प्रगति और सम्पन्नता आएगी और पूरे देश को एक समान सामाजिक सुरक्षा मिलेगी।

यात्रियों की सुविधाओं में विस्तार तथा उनकी वृद्धि के लिए हमारे रेल मंत्री द्वारा किए गए प्रयास बहुत ही उत्साहजनक है। इसके साथ ही हमें इसके कारण दुर्घटना और मृत्यु दर का भी विश्लेषण करना होगा। विगत वर्ष रेल दुर्घटनाओं के कारण मरने वालों की संख्या 1071 थी। यद्यपि यह पूर्ववर्ती सरकार के दौरान इसी अवधि के लिए संगत दर से 40 प्रतिशत कम है, तथापि मैं रेल मंत्री से तथा उनके माध्यम से रेलवे से अनुरोध करूंगा कि वह दुर्घटना दर को और कम करने के लिए सतत कार्य करे। आप अच्छा प्रयास कर सकते हैं और दुर्घटना रहित प्रचालन दे सकते हैं। इस प्रयास में उनकी हर प्रकार की सफलता के लिए हम कामना करते हैं।

इन दुर्घटनाओं के क्या कारण हैं? जैसा कि हम पाते हैं, इनमें से अधिकांश दुर्घटनाएं मानवरहित रेल समपार के कारण हुई हैं। हमारी जांच और निष्कर्षों से इन बातों को बल मिलता है। रेलवे अपने रास्ते में आने वाली इस विशेष चुनौती का सामना करने के लिए कई प्रयास कर रहा है।

इस प्रकार के मानव रहित रेल समपारों को क्रमशः समाप्त करने के लिए वर्तमान तरीका यह अपनाया गया है कि राज्य सरकारों से प्रस्ताव आमंत्रित किए गए हैं जिनमें उनके समान भागीदारी से साझा परियोजना के रूप में मानवरहित समपारों को रेल उपरि पुलों से प्रतिस्थापित करने जैसा वैकल्पिक व्यवस्था की जाएगी। मैं रेल मंत्री को एक सुझाव देना चाहूंगा कि वे उस प्रस्ताव पर विचार करें जिसे मैं सुझाना चाहता हूं। बहुत सी राज्य सरकारें निधियों की कमी के कारण मानवरहित समपारों को हटाने के लिए रेल उपरि पुलों के निर्माण के लिए धन नहीं दे पाते हैं। इसलिए रेलवे इन रेल उपरिपुलों पर कुल खर्च वहन करे और बाद में विभिन्न शीर्षों, जैसे-अधिग्रहण शुल्क के तहत राज्यों को जारी की जाने वाली राशि में से इस खर्च की गई राशि को वसूल करे। मुझे यह बताते हुए दुःख हो रहा है कि कई राज्यों की वित्तीय स्थिति खराब है और वे रेल से जुड़ी परियोजनाओं को प्राथमिकता देने की स्थिति में नहीं है। कई राज्य रेलवे या केन्द्र सरकार को भुगतान करने की स्थिति में नहीं हैं। इसलिए पारस्परिक लाभ के लिए रेलवे को एक सशक्त कदम उठाना होगा।

हम, तमिलनाडु के संसद सदस्य सामूहिक रूप से रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद और हमारे राज्य मंत्री श्री आर. वेलु से मिले तथा उनको तमिलनाडु में रेल से जुड़ी लम्बित परियोजनाओं की आवश्यकता के बारे में व्यक्तिगत रूप से अवगत कराया। हमने उसी समय यह बात दुहरायी थी कि रेलवे रेल उपरिपुल परियोजनाओं का निर्माण कार्य शुरू करे। मैं इस महान सभा के माध्यम से पुनः एक बार उस बात पर जोर देना चाहूंगा। रेलवे पहले रेल उपरिपुलों का खर्च वहन करे और जब भूमि के मुआवजे के लिए राशि जारी की जाती है तो वह राशि वसूल करे। देश के कई भागों में इस नई नीति से जनता को तत्काल लाभ मिलेगा। दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, विशेषकर मानवरहित समपारों को हटाने के लिए, यह कड़ा कदम आवश्यक है।

इस वर्ष में 46 नई रेल गाड़ियां शुरू की गई हैं। 27 गाड़ियों की विस्तार की बात कही गई है। 10 गाड़ियों के लिए उनकी फेरों की संख्या में वृद्धि की घोषणा की गई है। नई रेल लाइनें बिछाने के लिए सर्वेक्षण कार्य करने के आदेश दिए गए हैं। 20 नई सर्वेक्षण परियोजनाओं शुरू की जाएगी। प्रस्तावित 76 नए रेलमार्गों पर चल रहे सर्वेक्षण कार्य के साथ ही इस वर्ष में 20 नई रेल लाइनों की घोषणा से यह संख्या कुल मिलाकर 96 हो गई है। मैं चाहता हूं कि रेल सेवा का और विस्तार हो। देश के कई राज्यों में दूर-दराज के स्थान, जहां रेल नेटवर्क नहीं है,

[श्री के.वी. तंगबालु]

व्यापक रेल नेटवर्क से जोड़ा जाना चाहिए। मेरी कामना है कि रेल मंत्री रेल नेटवर्क के विस्तार में सफल हो।

रेल में वृद्धि के हिस्से के रूप में मौजूदा रेल लाइन में से 935 कि.मी. पर इस वर्ष आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया जाएगा। आज से लगभग 4 वर्ष बाद आर्थिक विकास और औद्योगिक वृद्धि को गति प्रदान करने के लिए सभी राज्य बेहतर रूप में आपस में जुड़ पाएंगे।

महोदय, तमिलनाडु से लोक सभा के सभी 40 संसद सदस्य, जिसमें 12 मंत्री भी सम्मिलित थे, तमिलनाडु में लम्बित रेल परियोजनाओं के बारे में ज्ञापन देने के लिए रेल मंत्री से मिले थे।

तमिलनाडु हमारे संप्रग के नेता डा. के. करुणानिधि ने हमारे सांसद दल की ओर से 4.10.2004 को ही ज्ञापन दिया था। उन्होंने 16.2.2005 को भी ज्ञापन दिया। मैंने भी इसे 21.2.2005 को इस विषय को उठाया था। लेकिन हम यह देखकर दु:खी हैं कि इस रेल बजट में जिस पर हम चर्चा कर रहे हैं तमिलनाडु के लिए केवल 400 करोड़ रुपये दिए गए हैं। यद्यपि यह राशि बहुत कम है लेकिन आप ने कुछ अच्छी परियोजनाओं को शामिल किया है इसके लिए आर्थिक साधनों के समायोजन के लिए किए गये प्रयासों के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं।

सलेम-वृद्धाचलम खंड के लिए 45 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए है। मनमदुराई-पुडुकोट्टाई परियोजना को भी शुरू किया गया है। बहुत से अन्य आमान परिवर्तन के कार्य के संकेत दिए गए हैं। फिर भी हम बहुत उत्साहित नहीं है क्योंकि हम सभी ने एक साथ मिलकर आपको पहले ही जिन परियोजनाओं के बारे में बताया था उनके लिए निधि का आवंटन हमारी उम्मीदों से बहुत कम है।

हमारा 'सलेम प्रभाग', के सृजन के कार्य संबंधी लम्बे समय से लम्बित मांग करीब 50 वर्ष पुरानी है। इस सलेम प्रभाग में सलेम, इरोड, कोयम्बटूर, नीलगिरि नमक्कल, धर्मपुरी, विलुपुरम, कुडाल्लोर, तिरुवनामलाई वृद्धाचलम और वेल्लौर सम्मिलित होंगे। इस प्रस्तावित 'सलेम प्रभाग' में तमिलनाडु के नौ राजस्व जिले आएंगे। क्यों और कैसे सलेम प्रभाग का सृजन आवश्यक है, इस पर इसकी समग्रता में विचार करने की जरुरत है। इस समय प्रभागीय मुख्यालय पालघाट में है और यह निकटवर्ती राज्य में बहुत दूर अवस्थित है। हम पालघाट प्रभाग को हमेशा के लिए बदलने पर जोर नहीं दे रहे हैं। इसे जारी रहने दिया जाए। पालघाट प्रभाग को समाप्त करने की बात नहीं कर रहे है। पालघाट प्रभाग को रहने दिया जाए और पालघाट इसका प्रभागीय मुख्यालय बना रहे। हम केरल के लोगों के अधिकार में हस्तक्षेप करना नहीं चाहते। हम केवल तमिलनाडु के लोगों के अधिकारों की बहाली पर जोर दे रहे है। केवल तभी तमिलनाडु सलेम प्रभाग में और औद्योगिक विकास हो पायेगा। तमिलनाडु में डा. के. करुणानिधि के नेतृत्व में संप्रग के हमारे नेता तथा सांसदों ने रेलवे के साथ इसे उठाया था और हम अभी भी यह विश्वास करते हैं कि आप इस पर सक्रियता से विचार कर रहे है। तमिलनाडु के सभी 40 संसद सदस्यों ने एक होकर माननीय रेल मंत्री से यह मांग की है। सलेम प्रभाग के सृजन संबंधी हमारी मांग को पूरा करने के लिए हम आपसे पुन: अनुरोध करता है।

सलेम-करुर आमान परिवर्तन को इस वर्ष ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। उसके लिए निधि का कोई आवंटन नहीं है। उस क्षेत्र के पांच संसद सदस्यों ने काम जारी रखने के लिए स्थगन आदेश ले लिया था। अभी भी काम नहीं हो रहा है। इसीलिए मैं आपसे इस आमान परिवर्तन कार्य को इसी वर्ष से कराने के लिए तत्काल अतिरिक्त धन आवंटित करने का अनुरोध करता हूं। सलेम-वृद्धाचलन कार्य इस साल पूरा नहीं हो सकता। इसलिए मैं आपसे इसे विस्तार देने का अनुरोध करता हूं और सलेम-अचूर के कार्य को भी इस निधियों के इस अतिरिक्त प्रावधान से शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

सलेम के नजदीक मेरे सलेम निर्वाचन क्षेत्र तथा इसके आस-पास के क्षेत्रों में तीन रेल उपरिपुल परियोजना पूरी की जानी है। मैंने इस विषय को व्यक्तिगत तौर पर रेल राज्य मंत्री श्री आर. वेलु के साथ उठाया था। रेल उपरिपुल के अभाव में लोगों को कष्ट सहते हुए उन्होंने स्वयं देखा है। मुथमपट्टी, अयोध्या पट्टिनम और सिवाथापुरम रेल उपरिपुल या मुल्लावड़ी गेट उपरिपुल पर शीघ्र इसी वर्ष कार्य होना चाहिए। ओमालूर रेल उपरिपुल का काम रुक सा गया है। ठेकेदारी में आए इस गतिरोध को खत्म करके माननीय रेल मंत्री इस कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए आदेश जारी करे। इस क्षेत्र में व्यापार यात्रा में लगातार वृद्धि को ध्यान में रखते हुए सलेम जंक्शन बहुत ही महत्वपूर्ण है। इसमें सुधार किया जाना चाहिए और इस क्षेत्र का एक आदर्श स्टेशन बनाने के लिए इसे आधुनिक बनाया जाना चाहिए।

मैं समझता हूं कि मानवरहित सभी समपारों को बंद करने हेतु निदेश दिए जा चुके है। इससे लाइन के दूसरी ओर रहने वाले लोगों के लिए बहुत परेशानी होगी। अच्छा होगा कि उन्हें स्थानीय अधिकारियों और पंचायतों के माध्यम से वहां व्यक्तियों को तैनात कर दिया जाए। वस्तुत:, कुछ पंचायतें 1 लाख रुपये भी देने की स्थिति में नहीं है। ऐसे समपारों को भूमिगत पैदल पार पथों में या रेल उपरि पुल में बदला जाना चाहिए। रेल दुर्घटनाओं को रोकने के उत्साह में रेलवे को संबंधित क्षेत्र की आर्थिक गतिविधियों को नहीं रोकना चाहिए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कम से कम पांच

स्थानों पर लोग मानवरहित समपारों को बंद किए जाने के कारण विरोध कर रहे है जो किसानों तथा श्रमिकों को अपने कार्य स्थलों, विद्यार्थियों तथा लोगों को विद्यालयों तक पहुंचने, अस्पतालों और बाजारों में जाने में बाधा खड़ी कर रहे है। हमने अधिकारियों से ये सवाल किए हैं और वे आप से दिल्ली से निर्देश चाह रहे हैं। इसलिए इस संबंध में शीघ्र उपयुक्त निर्देश जारी करने के लिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं। मानवरहित समपारों को कोई वैकल्पिक व्यवस्था किए बिना बंद नहीं किया जाना चाहिए। जितना जल्द आप इन्हें मानव चालित समपार बना देंगे लोगों को अपने काम के लिए जाने में उतनी ही सुविधा होगी।

हमारे रेल मंत्री ने रेलवे के पास पड़ी अप्रयुक्त जमीन के व्यावसायिक रूप से उपयोग के लिए बड़ी योजनाओं की घोषणा की है। रेलवे की कमाई तथा वित्तीय संकट से उबरने के लिए यह एक स्वागत योग्य कदम है। आपने प्रस्ताव किया है कि निजी क्षेत्र रेलवे के साथ आएंगे और एक संयुक्त क्षेत्र उद्यम के रूप में रेलवे के अप्रयुक्त जमीन का व्यावसायिक रूप से उपयोग किया जाएगा। यह स्वागतयोग्य घोषणा है। यह कारगर हो सकता है। इस व्यवहार्य योजना से आशानुकूल लाभ मिल सकता है। रेलवे से मेरा अनुरोध है कि वह योजना पर सफलतापूर्वक कार्य करे रेलवे के लिए राजस्व बढ़ाने में आपके लक्ष्य को प्राप्त करे।

प्रत्येक राज्य को रेलवे से अपना उचित हिस्सा मिलना चाहिए। हर राज्य के अधिकारों की रक्षा अवश्य होनी चाहिए। रेल बजट इस प्रकार तैयार किया जाना चाहिए कि इसके साथ सभी राज्यों के लोगों को साथ लेकर चला जा सके। राज्यों को सीधे जनसंख्या के अनुपात में उनको हिस्सा मिलना चाहिए। आपको सभी राज्यों के लिए समान वृद्धि सुनिश्चित करनी चाहिए। मेरी आपसे यह पुरजोर अपील है।

10वीं योजना अवधि के दौरान 8 प्रतिशत वृद्धि दर प्राप्त करने का हमारा लक्ष्य है। रेलवे को इस इच्छित लक्ष्य स्तर को पाने के लिए अर्थव्यवस्था की मदद के लिए अपने प्रचालनों को बढ़ाना चाहिए। रेलवे को हमारी जीवंत अर्थव्यवस्था में योगदान अवश्य देना चाहिए।

अपने गतिमान बजट के माध्यम से संप्रग सरकार को सफल बनाने हेतु रेल मंत्री के प्रयासों को धन्यवाद देते हुए तथा रेल बजट को अपना समर्थन देते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

अपराह्न 4.00 बजे

श्रीमती सी.एस. सुजाता (मवेलीकारा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आम आदमी के अनुकूल बजट पेश करने के लिए रेल मंत्री की प्रशंसा करती हूं। यात्रियों पर किरायों में वृद्धि का भार नहीं डाला गया है। मैं रेल मंत्री के मालभाड़ा प्रभार में भी बढ़ोतरी न करने के निर्णय का स्वागत करती हूं। लालूजी ने यात्री किराया और मालभाड़ा न बढ़ाकर आम आदमी तथा रेल यात्रियों के कंधों पर कोई अतिरिक्त वित्तीय भार न डालकर विशेष सावधानी बरती है जैसा कि इन्होंने अंतरिम रेल बजट में भी किया था।

महोदय, रेलवे किसी भी राष्ट्र की जीवन रेखा होती है। रेलवे का विकास किसी राष्ट्र और किसी क्षेत्र के विकास का सबसे आवश्यक अंग है। भारतीय रेल ने गत कई दशकों के दौरान हमारे देश में रेल प्रणाली के विकास में बहुत कार्य किया है। भारत में बड़ा रेल नेटवर्क है जिसमें 16 रेलवे जोन हैं। देश में लगभग सभी राज्यों को रेल से जोड़ा गया है। यह लाखों नागरिकों को रोजगार प्रदान करके देश की सबसे बड़ी संस्था है।

हमारे देश के आर्थिक और सामाजिक विकास में रेलवे की भूमिका प्रशंसनीय है। परन्तु हम असंतुष्ट नहीं हो सकते। हमें अतीत का चिन्तन करना चाहिए कि क्या यह विकास हमारे राष्ट्र के सभी क्षेत्रों और सभी लोगों में बराबर वितरित किया गया है। मुझे यह कहते हुए दुख है कि ऐसा नहीं हुआ। यह एक सच्चाई है कि आज भी कुछ क्षेत्रों में रेलवे ने ध्यान नहीं दिया है और कुछ क्षेत्र पर्याप्त विकास की कमी के कारण इन क्षेत्रों के सामाजिक-आर्थिक विकास में बाधा उत्पन्न कर रहे हैं।

महोदय, मेरा राज्य केरल अपर्याप्त रेल विकास का एक उदाहरण है। जैसा कि आप जानते हैं कि केरल की साक्षरता दर देश में सर्वाधिक है। परन्तु बिडम्बना यह है कि यह बेरोजगारी के अनुपात में भी सबसे ऊपर है जो कि राष्ट्रीय औसत से बहुत ऊपर है। पूर्वोत्तर राज्यों को छोड़कर राज्य में औद्योगिक विकास भी अन्य राज्यों की तुलना में बहुत कम है। निश्चय ही इसमें प्रमुख बाधा पर्याप्त रेल सुविधाओं की कमी है। यद्यपि राज्य के लोग और प्रतिनिधि तथा राज्य सरकार लगातार राज्य में रेलवे के आवंटन में उचित भागीदारी की मांग करती रही है फिर भी इस बारे में हमारा अनुभव बहुत खराब है। जो सरकार सत्ता में आई उसने लगातार इस क्षेत्र की उपेक्षा की। मेरी समझ में नहीं आता कि यह उदासीन रवैया क्यों है? राज्य के संसद सदस्यों और राज्य सरकार ने इस सरकार के प्रारम्भिक दिनों में रेल मंत्री और माननीय प्रधान मंत्री का ध्यान इन विषयों की ओर आकर्षित किया था और विस्तृत मागों के साथ ज्ञापन प्रस्तुत किया था। केरल के लोग इस बार निश्चय ही उचित व्यवहार की आशा कर रहे थे परन्तु बजट ने उन्हें बड़ा निराश किया है।

[श्रीमती सी.एस. सुजाता]

महोदय, अब निम्न आंकड़ों पर ध्यान दीजिए। राज्य में आठ खंडों में फैली हुई रेल लाइन के दोहरीकरण हेतु चालू रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक राशि 225.93 करोड़ रुपए है परन्तु बजट आवंटन केवल 53.60 करोड़ रुपए है। इस छोटी सी राशि से किसी भी परियोजना को पूरा नहीं किया जा सकता। उदाहरण के लिए मवेलीकारा-चेंगान्नूर, कोल्लम-तिरूवनंतपुरम और कोजीकोड-मंगलापुरम के दोहरीकरण के कार्य को पूरा करने हेतु आवश्यकता क्रमशः 26 करोड़ रुपए, 33.12 करोड़ रुपए और 76.25 करोड़ रुपए, है। परन्तु आवंटन क्रमशः 5.60 करोड़ रुपये, 2.00 करोड़ और 10.00 करोड़ रु. किया गया है। राज्य में रेल लाइन का दोहरीकरण सबसे महत्वपूर्ण है। यात्रियों और माल की हमेशा बढ़ती हुई मांग के अनुरूप राज्य के उत्तरी भाग में रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने हेतु कोंकण रेलवे का पूर्ण उपयोग करने के लिए शोरनूर कोजीकोड क्षेत्र में दोहरीकरण अत्यावश्यक है। एर्नाकुलम-धुरती क्षेत्र जिसे 2003-04 में पूरा किया जाना था उसे भी साथ-साथ चलाना चाहिए था और शोरमुर-कोजीकोड क्षेत्र के साथ ही पूर्ण किया जाना चाहिए।

महोदय, जब हम राज्य में रेल विकास की बात करते हैं तो हमें आगामी वर्षों में भी विकास हेतु राज्य की व्यापक संभावनाओं पर विचार करना चाहिए। वल्लमपदम ट्रांसशिपमैन टर्मिनल की स्थापना के पश्चात् कोचीन में माल की आवाजाही कई गुना बढ़ने की संभावना है। आईसीटीटी वल्लरपदम के पूरा होने के बाद और पूर्ण उपयोग के लिए 78 मालगाड़ियों को दैनिक आधार पर चलाना होगा। इस स्थिति में केवल दो लेन की ही आवश्यकता नहीं पड़ेगी बल्कि माल की आवाजाही में वृद्धि की पूर्ति के लिए चार लेन वाली रेल लाइनों की जरूरत पड़ेगी। इसलिए, रेल लाइनों के दोहरीकरण को वर्तमान बजट में ही प्रमुखता दी जानी चाहिए और उसके लिए पर्याप्त निधियों का आवंटन किया जाना चाहिए।

राज्य में विद्युतीकरण हेतु बहुत सी लम्बित परियोजनाएं हैं परन्तु यहां भी बजट आवंटन अपर्याप्त है। नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण में तिसूर-कोलंगोड क्षेत्र को बजट में स्थान दिया गया है। कोल्लम-चेंगोट्टा जैसे अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों की उपेक्षा कर दी गई।

नए बजट में 46 नई रेलगाड़ियां शुरू की गई किंतु केरल को एक भी रेलगाड़ी नहीं दी गई। हमारे राज्य केरल का रेलवे की राजस्व आय में बड़ा योगदान है। परन्तु जब नई रेलगाड़ियां शुरू करने की बात आती है तो केरल की सदा उपेक्षा की गई है। इस बार न तो कोई नई रेलगाड़ी शुरू की गई है बल्कि नई दिल्ली-तिरूवनंतपुरम केरल एक्सप्रेस को चंडीगढ़ तक बढ़ाने से चारों ओर असंतोष है और इसका विभिन्न वर्गों द्वारा विरोध किया गया है क्योंकि इससे केवल समस्या में बढ़ोतरी ही हुई है। चंडीगढ़ से एक रेलगाड़ी की बहुत पुरानी मांग रही है। इस कदम के बजाय सरकार चंडीगढ़ से नई रेलगाड़ी शुरू कर सकती थी जबकि नई दिल्ली-तिरुवनंतपुरम केरल एक्सप्रेस को यथावत बनाये रखा जा सकता था।

महोदय, अब मैं एक विशेष क्षेत्र की बात करती हूं। यह क्षेत्र मेरे निर्वाचन क्षेत्र मवेलीकारा में है। मैं पिछले कई माह से इस क्षेत्र में चलाई जाने वाली कुछ आवश्यक विकास परियोजनाओं के संबंध में रेलवे प्राधिकारियों को लिखती रही हूं। मैं माननीय मंत्री से भी मिली थी और उन्हें इन परियोजनाओं के महत्व की जानकारी दी थी।

महोदय, तिरूवल्ला, मवेलीकारा, चेंगान्नूर और कायमकुल्लम इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। चेंगान्नूर और कायमकुलम केरल के केंद्रीय भाग में व्यापारिक और आर्थिक गतिविधियों का एक महत्वपूर्ण केंद्र है। इसलिए, इस क्षेत्र के आर्थिक विकास के लिए बढ़ती हुई मांग का पूरा करने के लिए इन स्टेशनों के समेकित विकास की जरूरत है। पूर्व सरकार ने कायमकुलम को एक जंक्शन के रूप में घोषित किया था। किंतु इस बारे में कुछ नहीं किया गया। चेंगान्नूर एक अन्य महत्वपूर्ण स्टेशन है। यह उन लाखों तीर्थयात्रियों के लिए एक पारगमन केंद्र के रूप में है जो हर वर्ष सबरीमला में प्रसिद्ध मंदिर में जाते हैं। स्टेशन पर सुविधाएं यात्रियों की आवश्यकताओं की पूर्ति तथा व्यापारिक और वाणिज्यिक गतिविधियों के प्रभावी रखरखाव के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं। चेरियानंद स्टेशन दो महत्वपूर्ण स्टेशनों कायमकुलम और चेंगान्नूर के बीच में है। रेलवे के पास चेरियानंद स्टेशन के पीछे 36 एकड़ से अधिक भूमि है जो इस समय खाली पड़ी है। यह रेलवे के अधीन एक उद्योग स्थापित करने के लिए आदर्श स्थान है। वर्तमान नीर फैक्टरी नेटवर्क का विस्तार करने का प्रस्ताव है। चेरियानंद विशेषकर सबरीमाला तीर्थ के नजदीक होने के कारण हर तरह से रेल नीर फैक्टरी स्थापित करने के लिए एक आदर्श स्थान है। इसलिए, मेरी पुरजोर मांग है कि चेरियानंद में नई रेल नीर फैक्टरी स्थापित की जाए। इसके अतिरिक्त यह स्टेशन एक क्रांसिंग स्टेशन के रूप में विकसित किया जाएगा।

इन क्षेत्रों में रेल सुविधाओं के व्यापक विकास हेतु सबसे महत्वपूर्ण कार्य है लाइनों का दोहरीकरण। कायमकुलम-एर्नाकुलम वाया कोट्टायम और अलप्पुजा से रेल लाइन के दोहरीकरण की चालू परियोजनाओं का कार्य तेज करना पड़ेगा और वर्तमान बजट में ही पर्याप्त निधियां आबंटित की जाएं। इसके अलावा विद्युतीकरण हेतु और निधियां आवंटित की जानी चाहिए। साथ ही कायमकुलम-पनलूर वाया अडूर क्षेत्र के लिए एक नई सर्वेक्षण परियोजना शुरू करनी होगी।

महोदय, रेलवे ने शारीरिक रूप से विकलांग लोगों को प्लेटफार्मों पर एसटीडी बूथ आबंटित किए हैं। देश में ऐसे लगभग 6,000 बूथ कार्य कर रहे हैं। हजारों विकलांग व्यक्ति और उनके बेसहारा परिवार इन टेलीफोन बूथों पर निर्भर हैं। पूर्व राजग सरकार के कार्यकाल में रेलवे ने विकलांगों के लिए केवल दो प्रतिशत आरक्षण रखकर इन बूथों पर आदमी लगाने के लिए एक खुली निविदा आमंत्रित करने का निर्णय लिया था। यह बहुत ही अमानवीय है। इससे पता चलता है कि हमारी व्यवस्था कितनी असंवेदनशील है। यह किसी भी तरह न्यायसंगत नहीं है। इसलिए, पूर्व स्थिति बहाल करने और खुली निविदा आमंत्रित करने को वापस लेने की पुरजोर मांग करती हूं।

दूसरा मुद्दा यह है कि राजग सरकार ने रेलगाड़ियों में पार्सल बुकिंग सेवाओं का निजीकरण कर दिया था। इससे देश में लाखों लाइसेंसधारी कंपनियों के लिए रोजगार के अवसर समाप्त हो गए। रेलवे के पार्सल बुकिंग सुविधाओं को उन स्टेशनों तक सीमित करने, जहां रेलगाड़ियां पांच मिनट या उससे अधिक समय तक रुकती हैं, के हाल ही के निर्णय ने स्थिति और खराब कर दी है जिसे स्थानीय व्यापारियों और किसानों को भारी असुविधा हो रही है।

महोदय, मैंने उन परियोजनाओं और कार्यों, जिन्हें केरल राज्य में समग्र विकास हेतु प्रमुख महत्व दिया गया है, के बारे में पहले ही विस्तार से कहा है। मेरा पूरी तरह से मानना है कि समग्र विकास के लिए यह आवश्यक है कि केरल राज्य के विशिष्ट क्षेत्रों को शामिल करते हुए एक नया रेलवे जोन बनाया जाए।

मैं मंत्रालय से आग्रह करती हूं कि उपर्युक्त मामलों पर पुनर्विचार करें और सकारात्मक कार्यवाही करे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, यह सदन वर्ष 2005-06 के रेल बजट पर चर्चा कर रहा है। काफी उपयोगी सुझाव हमारे अन्य साथियों ने दिए।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: अभी तो काम शुरू हुआ है।

श्री रामजीलाल सुमन: जब रेल मंत्री जी ने अपना भाषण शुरू किया था तो कहा कि विश्वस्तरीय ऊंचाइयों पर रेलवे को ले जाना है और रेलवे में अपार संभावनाएं हैं। मैं बड़ी विनम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि रेलवे की अगर हालत दुरूस्त करनी है, उसे आम जनता में विश्वसनीय बनाना है तो उसके लिए दौलत और प्रतिबद्धता दोनों की आवश्यकता है। मैं समझता हूं कि हम इस सदन में जो चर्चा कर रहे हैं, बजट की भाषा क्या है, बजट के आंकड़े क्या हैं, वह एक अलग सवाल है, लेकिन उससे महत्वपूर्ण सवाल है कि आम आदमी रेलवे के बारे में क्या सोचता है। मैं समझता हूं कि रेलवे के प्रति लोगों में आकर्षण हो, लोगों की यात्राएं सुगम हों, विश्वसनीय हों, यह ज्यादा महत्वपूर्ण है।

रेल मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जब बिहार के लिए विशेष आर्थिक पैकेज का सवाल आता था, श्री प्रभुनाथ सिंह और श्री रघुनाथ झा यहां बैठे हुए हैं, उस समय पूरा सदन एकमत से इस बात की पैरवी करता था कि बिहार की माली हालत ठीक नहीं है, अत: बिहार को विशेष पैकेज दिया जाए। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): अभी विशेष पैकेज कहां मिला?...*(व्यवधान)*

श्री रामजीलाल सुमन: आप सुनिए।

जो पिछड़े इलाके हैं, अगर रेलवे की सेवाएं वहां नहीं पहुंचेंगी तो मैं नहीं समझता कि विकास का काम तेजी से हो सकता है।

अभी सुमित्रा जी ने मध्य प्रदेश की बात की। सुमित्रा जी, उसी से मिलती-जुलती हालत उत्तर प्रदेश की है। उत्तर प्रदेश देश का एक बड़ा प्रदेश है। काश, वह अलग देश रहा होता तो दुनिया का सातवां राष्ट्र होता। रेल मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि रेल बजट में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई। मैं आपसे अपेक्षा करूंगा कि आज आप अपना जवाब दें तो अपने मंत्रालय के अधिकारियों से बातचीत करके, उत्तर प्रदेश को किस तरह इंसाफ मिल सकता है, उसके बारे में अगर सकारात्मक बात करें तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

रेल मंत्री जी के पीछे रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। जनवरी माह के अंतिम सप्ताह में इरोड जिले में एक सर्वेक्षण कार्यक्रम में इनका उद्घाटन भाषण हुआ था। उस उद्घाटन भाषण में रेल राज्य मंत्री, श्री वेलू ने कहा कि रेलवे की जो निर्माणधीन योजनाएं हैं, उनके लिए किसी भी कीमत पर पैसे की कोई कमी नहीं होने दी जाएगी। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी मार्फत निवेदन करना चाहूंगा कि इस समय देश में लगभग 46 हजार करोड़ रुपये की रेलवे परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं, जिनमें से 443 ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिजेज हैं और 1252 लैवल क्रॉसिंग्स हैं जिनके निर्माण पर लगभग 15 हजार करोड़ रुपये खर्च होंगे। मैं जानता हूं कि जब ब्रिज वगैरह बनते हैं तो उनमें राज्य सरकार का भी शेयर होता है। अगर राज्य सरकार का अंशदान निकाल दें, तो लगभग 7500 करोड़ रुपये रेलवे को निर्माणाधीन परियोजनाओं पर खर्च करने हैं।

[श्री रामजीलाल समुन]

मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहूंगा। कभी-कभी यह होता हैं कि हम नई परियोजनाएं शुरू करते हैं लेकिन पुरानी परियोजनाएं पूरी हुई हैं या नहीं, उन्हें देखने की बात नहीं करते। जब हम निर्माणाधीन परियोजनाओं की बात करते हैं तो हमें यह भी देखना चाहिए कि पिछली बार हमने जो घोषणाएं कीं, उन योजनाओं को पूरा करने का काम किस हद तक हुआ। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जब तक हम एक लक्ष्य निर्धारित नहीं करेंगे कि यह परियोजना कब तक पूरी होनी हैं, तब तक मैं नहीं समझता कि उसके कुछ अच्छे परिणाम निकल सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, सैंट्रल रोड फंड से जो धनराशि गत वर्षों में मिलती थी, वह राशि भी धीरे-धीरे कम होती जा रही है। अगर उस राशि को रेलवे सेफ्टी फंड में जमा किया जा रहा है। सवाल यह उठता है कि एक तरफ कहा जाता है कि पैसे की कमी नहीं है और दूसरी तरफ पैसा ने होने की वजह से जो निर्माणाधीन परियोजनाएं हैं, वे अधर में लटकी हुई हैं। मैं कहना चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी इस बहस के बाद अपना उत्तर दें तब वे उसमें तमाम रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए एक निश्चित अवधि की बात करें क्योंकि जब तक आप इन निर्माणधीन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए वक्त मुकर्रर नहीं करेंगे, तो नई परियोजनाओं की घोषणा मजाक बनकर रह जायेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल जिसका मार्ग लगभग 63 हजार किलोमीटर हैं, उसमें से सिर्फ 16 हजार किलोमीटर में ही विद्युतीकरण हुआ है। चीन में 73 हजार किलोमीटर रेल मार्ग में से 19 हजार किलोमीटर में विद्युतीकरण हुआ हैं लेकिन वह लाभकारी है, क्योंकि भारतीय रेल 580 मिलियन टन माल ढोती है जबकि चीनी रेल 2204 मिलियन टन माल ढोती है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह हैं कि रेलवे बजट की सहायता के लिए जो बजटीय सहायता मिलती थी, उस सहायता में भी इस बार कमी की गयी है। यह कमी 23 प्रतिशत है। संभवत: यह राशि पिछली बार 8,456 करोड़ रुपये थी लेकिन इस वर्ष उसकी तुलना में बजटीय सपोर्ट 6,520 करोड़ रुपये है। मैं कहना चाहता हूं कि बजट से रेलवे को जो सपोर्ट मिलती थी, उसमें कमी करके हम निर्माणाधीन परियोजनाओं को कैसे पूरा कर सकते हैं? रेलवे को इस संबंध में जो संरक्षण मिलना चाहिए, जो आर्थिक इमदाद मिलनी चाहिए जिससे रेलवे की वित्तीय हालत सुदृढ़ हो सके, उसमें 23 फीसदी कमी करने का काम बजट से हुआ है। इसका परिणाम यह होगा कि नयी पटरियां, ब्राडगेज, विद्युतीकरण आदि सब काम ठप्प हो जायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछली बार रेल मंत्री जी ने अंतरिम बजट के समय जो भाषण दिया था, उसमें घोषणा की थी कि दूरगामी क्षेत्रों में रेल सम्पर्क परियोजनाएं चलेंगी। मेरा कहना है कि वर्ष 2005 में जो घोषित सम्पर्क परियोजनाएं थीं, जिन पर 20 हजार करोड़ रुपये खर्च होने वाले थे, उनका क्या हुआ? उन सम्पर्क परियोजनाओं में 250 प्रमुख परियोजनाएं थीं जिनमें से 150 परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करना था, लेकिन मुझे जानकारी मिली है कि वे परियोजनाएं ठंडे बस्ते में पड़ी हुई हैं। इसके साथ-साथ कैबिनेट को जो प्रयोजन बनाकर भेजा जाना था, वह प्रयोजन भी कैबिनेट के पास नहीं भेजा गया।

उपाध्यक्ष महोदय, एक तरफ रेल राज्य मंत्री जो कहते हैं कि दौलत की कोई कमी नहीं हैं और दूसरी तरफ रेलवे को जो बजटीय सपोर्ट मिलता था, उसमें 23 फीसदी की कमी की गयी है। मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे की निर्माणाधीन परियोजनाओं को एक वक्त मुकर्रर करने के बाद भी कैसे पूरा किया जा सकता है।

रेलवे में जो नुकसान होता है, हानियां होती हैं, उसका सबसे बड़ा कारण हमारे देश में संचालन व्यय का ज्यादा होना है। इस घाटे को माल भाड़ा बढ़ाकर पूरा किया जा सकता है। यही कारण है कि निरंतर माल भाड़ा बढ़ाने के कारण माल ढुलाई जो 50 के दशक में रेलवे में 80 फीसदी भागीदारी थी, वह आज घटकर 40 फीसदी रह गयी है। वास्तविकता यह है कि भारतीय रेल का जो संचालन व्यय है, वह अन्य देशों की तुलना में बहुत ज्यादा है। पटरियों का उपयोग तुलनात्मक दृष्टि से हमारे यहा कम होता है। चीन में एक दिन में एक पटरी से 120 गाड़ियां गुजरती हैं जबकि हमारे देश में यह संख्या आधी है। चीन की तुलना में भारत में माल भाड़ा 30 प्रतिशत ज्यादा है। रेल की व्यवस्था को चुस्त-दुरूस्त बनाने के लिए, उपयोगी बनाने के लिए, दुनिया की रेलों का अगर हमें तुलनात्मक अध्ययन करना पड़े तो मैं समझता हूं कि वह जरूर करना चाहिए। वहां रेलवे की जो स्थिति है, उसका निश्चित रूप से हमें आकलन करना चाहिए। अमेरिका में एक किलोमीटर तक स्टील ले जाने का जो भाड़ा है, वह 24 पैसे है जबकि भारत में 79 पैसे है। रेलवे द्वारा जो राजस्व कमाया जाता है, उसका 94 फीसदी भाग संचालन व्यय और पेंशन में चला जाता हैं।

जबकि चीन में यह 62 प्रतिशत हैं। इस दिशा में इस तरह से रेलवे कैसे लाभकारी बनेगा? यह मेरी समझ से परे है। इससे पहले भी कई बार इस सदन में रेल दुर्घटनाओं के संबंध में चर्चा हुई है और जो विभिन्न जांच कमेटी जो बनाई गई और उनके जो निष्कर्ष निकले हैं, उसमें साफ था कि रेलवे की जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनका एक प्रमुख कारण मानव चूक होती है। उसमें आपने किस हद तक सुधार किया है, मैं नही जानता। केवल रेलवे दुर्घटनाओं को दौलत के मार्फत् रोका जा सकता है, यह संभव नहीं है और जब तक जिम्मेदार अधिकारियों पर मनोवैज्ञानिक दवाब नहीं होगा, जब तक उनके ऊपर आप जिम्मेदारी सुनिश्चित नहीं करेंगे,

तब तक इन निरन्तर हो रही दुर्घटनाओं पर काबू नहीं पाया जा सकता है।

दस वर्षों में रेलवे में विद्युतीकरण का जो लक्ष्य रखा गया था वह 2,600 कि.मी. तक करने का था। 8वीं और 9वीं परियोजना में 5100 कि.मी. विद्युतीकरण हुआ है और उस तरह से देखा जाए तो विद्युतीकरण के काम की दिशा में यह कोई प्रभावी कदम नहीं है। अगर विद्युतीकरण के काम को मजबूती के साथ किया जाए तो सरकार व संचालन व्यय में जो खर्च होता है, उसमें 265 करोड़ का लाभ विद्युतीकरण के मार्फत् हो सकता है।

मैंने प्रारम्भ में भी आपसे कहा और आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश एक बड़ा प्रदेश है और पूरे रेल बजट को अगर आप पढ़ें तो मैं निश्चित रूप से कह सकता हूं कि सबसे अधिक उपेक्षा उत्तर प्रदेश की हुई हैं इस वर्ष जो विद्युतीकरण का काम प्रस्तावित है, जिससे 350 कि.मी. विद्युतीकरण करने की बात, जिसमें उत्तर प्रदेश में एक भी लाइन विद्युतीकरण के लिए नहीं है।

पिछले बजट में 375 कि.मी. विद्युतीकरण के लिए लक्ष्य रखा गया था जिसमें लखनऊ, मुरादाबाद और उत्तरेठिया के विद्युतीकरण को स्वीकृति दी गई थी और इस बजट में एक नया पैसा भी इन इलाकों के विद्युतीकरण के लिए आबंटित नहीं किया गया है। पूरे प्रदेश में सिर्फ छोटे स्थानों से चार-पांच ट्रेन्स चलाने की बात की गई है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जैसे मैंने पहले कहा कि उत्तर प्रदेश एक उपेक्षित प्रदेश है। अव्वल तो यह सरकार ही हमारे साथ नाइंसाफी कर रहीं है कई बार उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री जी ने देश के प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी से मिलकर आग्रह किया और तुलनात्मक आंकड़े दिए कि हमें आर्थिक पैकेज की आवश्यकता है। हमारे बार-बार आग्रह करने के बाद भी यह सरकार हमारी मदद करने को तैयार नहीं है और उसके बाद लालू जी ने भी हमारे साथ जो नाइंसाफी की कि उत्तर प्रदेश को रेलवे के माध्यम से जो हक मिलना चाहिए था, यहां भी हमारा हक मारा गया। मैं यह जरूर निवेदन करना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी जब अपना भाषण करें तो अपने अधिकारियों के साथ बात करने के बाद उत्तर प्रदेश के साथ किस हद तक न्याय किया जा सकता है, इस दिशा में जरूर सोचें। मुझे यही निवेदन करना था

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रघुनाथ झा जी, अब आपको जो कहना है, वह कह लीजिए और हाउस को जरूर चलने दीजिए। अब जितना मर्जी बोल लीजिए, ऊंचा बोल लीजिए।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि पिछले दो वर्षों से जो रेल बजट इन्होंने प्रस्तुत किया, उसमें इन्होंने न यात्री भाड़ा बढ़ाया और न माल भाड़ा बढ़ाया। उसके बावजूद भी रेल की आमदनी को बढ़ाने का इन्होंने काम किया, सराहनीय काम किया, इसके लिए हम इनको बधाई देना चाहते हैं। गत वर्ष के बाद लोगों को यह उम्मीद थी कि चूंकि चुनाव तीन राज्यों में होने वाला है, इसलिए चुनाव के बाद जो रेल का बजट आएगा, उसमें रेल भाड़ा और माल भाड़ा में वृद्धि होगी। उनकी बातों को झुठलाते हुए आपने जो काम किया, वह सराहनीय है। जहां एन.डी.ए. के शासनकाल में 98 रुपया ऑपरेटिंग खर्च होता था। यात्री भाड़ा और माल भाड़ा को नहीं बढ़ाने का काम करके 90 रुपया ऑपरेटिंग खर्च करने का जो काम आपने किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं।

महोदय, अभी हमारी बहन जी बोल रही थीं-रेल बजट में आपने इसका कोई हिसाब नहीं दिया है कि आप कितना पैसा आधुनिकीकरण पर खर्च करने वाले हैं। महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो बजट बनाया हैं उसमें 24,000 करोड़ रुपए रेलवे के आधुनिकीकरण पर खर्च किया जाना है। पिछले दो वर्षों में यात्री भाड़े में कोई वृद्धि किए बिना भी रेलवे का वर्किंग अनुपात विगत आठ सालों में सबसे अच्छे स्तर पर रहा है। इसे पिछले वर्षों के 83 से 90 प्रतिशत के स्तर से घटाकर 75 से 85 प्रतिशत के स्तर पर लाने का संकल्प व्यक्त किया गया है और मैं चाहता हूं कि आपका यह संकल्प पूरा हो।

महोदय, गत वर्ष के 580 मिलियन टन की तुलना में इस वर्ष 600 मिलियन टन का रिकार्ड माल लदान हुआ है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी और रेलवे अधिकारियों को बधाई देना चाहता हूं। बजट में इस वर्ष बड़ी लाइन परिवर्तन 1400 किलोमीटर से 1692 किलोमीटर, 205 से 219 किलोमीटर लम्बी नयी लाइन बिछाना, 885 किलोमीटर से 935 किलोमीटर आमान परिवर्तन करना, 207 किलोमीटर से 538 किलोमीटर रेल लाइन का दोहरीकरण और 350 किलोमीटर विद्युतीकरण करना आदि काम प्रस्तावित हैं। माल लदान में इस वर्ष 4,200 करोड़ रुपए का लाभ हुआ है और ऑपरेटिंग अनुपात आठ वर्षों में न्युनतम स्तर पर है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रघुनाथ झा के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): रेल बजट फिर से पढ़ा जा रहा है।

श्री रघुनाथ झा: रेल बजट में जो सुविधाएं दी गयी हैं, उनकी बात नहीं करूंगा तो क्या आपकी बात करूं? हमने आपकी बात तो कर दी है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री झा कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें। श्री आदित्यनाथ योगी कृपया टोका-टाकी न करें।

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: महोदय, दिल्ली से हावड़ा वाया पटना रेलमार्ग पर 150 किलोमीटर प्रति घण्टा की गति से चलने वाली गाड़ियां चलाने का फैसला सराहनीय है। प्रमुख रेलमार्गों पर 100 किलोमीटर प्रति घण्टा की स्पीड से चलने वाली मालगाड़ियां चलाने जा रहे हैं। इसके लिए अगले पांच वर्षों में 24,000 करोड़ रुपए का निवेश किया जाना है। मैं इसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, बजट में सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस को आगे बढ़ाकर दरभंगा तक ले जाने का प्रस्ताव है, इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं, लेकिन इसमें मात्र 18 कोच लगते हैं जिसे बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। पहले जब इस गाड़ी में 24 डिब्बे लगते थे, उस समय भी नॉर्मल पीरियड्स में भी वेटिंग लिस्ट 200 से 300 तक रहती थी। बिहार में गंगा नदी पर पुल बनाया जा रहा है, लेकिन उसके लिए रखी गयी धनराशि कम होने के कारण ऐसा प्रतीत होता है कि यह पुल समय पर पूरा नहीं हो पाएगा। मेरा निवेदन है कि इसके लिए अधिक धन उपलब्ध कराकर इसे समय से पूरा करवाने की कृपा करें।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री झा कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें किसी अन्य व्यक्ति को नहीं। श्री योगी अगले बोलने वाले सदस्य आपकी पार्टी के हैं इसलिए कृपया शांत रहें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: हमारे यहां 36 किलोमीटर की रेल लाइन है, लेकिन हमें 200 किलोमीटर घूमकर दरभंगा, समस्तीपुर होते हुए मुजफ्फरपुर जाना पड़ता है। पिछले दस वर्षों से वह रेल लाइन बन रही है, लेकिन काम अधूरा है। उसमें पैसा बढ़ाने की आवश्यकता है। इसी तरह से जयनगर, दरभंगा, नरकटियागंज, सीतामढ़ी बड़ी रेल लाइन को भी फेजवाइज पैसा देकर पूरा किए जाने की आवश्यकता है। पैसा नहीं मिलने के कारण वह काम भी अधूरा पड़ा है। आप इसे फेजवाइज पहले जयनगर से दरभंगा, फिर दरभंगा से सीतामढ़ी और फिर सीतामढ़ी से आगे बढ़ाकर पूरा कराएं।

आर.ओ.बी. आपने बिहार में 32 दिए हैं, लेकिन काम सिर्फ दो पर ही हो रहा है, बाकी पर रूका हुआ है। सुगोली, बेतियां, नरकटियागंज, बगहा में आर.ओ.बी. का काम बढ़ाने की जरूरत है। मुजफ्फरपुर और पटना के बीच दो-दो जगहों पर यातायात रूका रहता है। वहां दोनों रेल लाइनों पर पुल बनाने का काम किया जाए।

आपने सर्वेक्षण का काम किया है। लेकिन इसमें गलत छप गया है। बेतिया की जगह दूसरा नाम कर दिया है। उसमें पहले चकिया था, लेकिन उसके भी दूसरे नम्बर पर कर दिया है। चकिया, मधुबन, सीतामढ़ी से दरभंगा को भी बदल दिया है।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): सर्वेक्षण हो रहा है, उसमें करेक्ट कर दिया जाएगा और सीधे कर दिया जाएगा।

श्री रघुनाथ झा: आपने एक मीटिंग में नई रेल लाइन के बारे में कहा था जो तम्पूही से लेकर बोध गया होते हुए धनहा तक जानी थी, लेकिन कुछ नहीं हुआ। जमालपुर के रेल कारखाने का विस्तार और आधुनिकीकरण बहुत जरूरी है। मैं मुंगेर के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। दानवीर कर्ण वहां के थे। उनके नाम पर भागलपुर से दिल्ली तक दानवीर कर्ण एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए। इससे आपका बड़ा नाम होगा।

मैंने ये जो काम बताए हैं, उम्मीद करता हूं कि आप जल्दी ही इन्हें पूरा कराएंगे, क्योंकि बिहार में रेल का बहुत सा काम अधुरा पड़ा है।...*(व्यवधान)* पटना के बारे में मैंने काफी कहा है। जयनगर और नरकटियागंज पर भी बोला है। आप लोग मुझे डिस्टर्ब न करें।

उपाध्यक्ष महोदय: रघुनाथ झा जी, आपने पटना से अमृतसर के लिए कुछ नहीं कहा।

श्री रघुनाथ झा: हां काफी कुछ हुआ है। पटना साहिब स्टेशन का नामकरण हुआ है। वहां हर ट्रेन रूकती है। बहुत काम हुआ है। वहां से स्वर्ण मंदिर तक ट्रेन चलती है। इसके लिए हम मंत्री जी को बधाई देते हैं और अपनी बात समाप्त करते हैं।

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुजन समाज पार्टी की ओर से रेल बजट पर चर्चा के लिए खड़ा हुआ हूं। मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में तमाम प्रकार की ऐसी छूटों की घोषणा की, जिसके लिए मैं उनकी तारीफ करना चाहूंगा। उन्होंने पैरा नम्बर 59 से 64 के बीच में बेराजगार नवयुवकों को साक्षरता के लिए, दुग्ध उत्पादकों को प्रशिक्षण हेतु, ग्रामीण विद्यालयों के विद्यार्थियों को वर्ष में एक बार शैक्षणिक भ्रमण के लिए, ग्रामीण क्षेत्र में राजकीय विद्यालयों की छात्राओं को परीक्षा में आने जाने के लिए और उपचार के दौरान मरने वाले रोगियों के शवों को ले जाने के लिए रेल यात्रा में भारी छूट की घोषणा की है। मैं उनका स्वागत करता हूं। उन्होंने ऐसे लोगों के लिए रेल यात्रा में जो छूट की घोषणा की है, उससे समाज के इन तबकों के लोगों को और ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को यह सुविधा मुहैया होगी।

विगत वर्ष जब मंत्री जी अपने भाषण का उद्‌बोधन कर रहे थे, उन्होंने कई बार अपने भाषण में यह बात कही थी कि इस बार के रेल बजट में गांव के दर्शन का काफी कुछ हमने प्रयास किया है।

श्री लालू प्रसाद: भारत दर्शन की बात कही थी।

श्री राजेश वर्मा: आपने सही कहा। आपने कहा था कि गांव के अंदर रेल गाड़ियां जाएंगी और भारत दर्शन होगा।

जब मैं अपना भाषण कर रहा था तो माननीय मंत्री जी ने इंटरप्ट करके कहा था कि इससे भारत-दर्शन होगा। मेरा संसदीय क्षेत्र उत्तर प्रदेश में सीतापुर जनपद है, जिसके बाद लखीमपुर जनपद आता है और लखीमपर के बाद नेपाल का बार्डर आता है। सीतापुर में आठ चीनी मिलें और एक एशिया की प्रसिद्ध प्लाईवुड की फैक्टरी है, जहां से एशिया के बहुत से देशों को प्लाईवुड जाता है। सीतापुर में एशिया भर में प्रसिद्ध आंख का एक अस्पताल भी है जहां पर देश और विदेश से आंख का ऑपरेशन कराने के लिए लोग आते हैं। लखनऊ से सीतापुर की दूरी केवल 85 किलोमीटर है लेकिन आजादी के बाद से आज तक हम मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित नहीं करवा सके। हैं। माननीय मंत्री जी ने पिछले साल अपने भाषण में कहा था कि सीतापुर, लखीमपुर, गौंडा और मैलानीगंज तक इस लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वे के काम का आदेश कर दिया है और तब एक आशा की किरण जगी थी कि आने वाले वर्ष में सर्वे का कार्य पूरा हो जाएगा और हमारे इस जनपद की रेल लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए पैसा आवंटित हो जाएगा। लेकिन बड़े दुख की बात है कि विगत वर्ष तो आपने उस लाइन का जिक्र किया था लेकिन इस वर्ष तो इन लाइन का जिक्र तक नहीं हुआ और हमें इस बात से बहुत निराशा हुई हैं।

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि सीतापुर, लखीमपुर, मैलानी जोकि पीलीभीत से लगा हुआ क्षेत्र है, इस लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की कृपा करें जिससे इस बार्डर के क्षेत्र की भी बड़ी लाइन की सुविधा मुहैया हो सकेगी। लखनऊ से सीतापुर की दूरी मात्र 85 किलोमीटर है। अगर आप प्रथम चरण में इसका कंवर्जन कर देंगे तो दिल्ली से पटना तक जो आपके तीन रेल रूट बनते हैं उनकी संख्या चार हो जाएगी। पहले दिल्ली, बरेली, शाहजहांपुर, हरदोई, लखनऊ होते हुए पटना। दूसरा, दिल्ली से अलीगढ़, कानपुर, लखनऊ होते हुए पटना। तीसरा, हमारे जनपद से छूता हुआ एक रूट जाता है जो कानपुर से पटना तक जाता है। दुर्भाग्य की बात है कि सीतापुर लखनऊ को छू नहीं सकता। अगर आप प्रथम चरण में इस 85 किलोमीटर के टुकड़े को ब्रॉडगेज में परिवर्तित कराने का प्रावधान कर दें तो तीन रूट की जगह चार रूट हो जाएंगे। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी ने मेरी बात को गंभरता से लिया होगा। मैंने इस संबंध में तेरहवीं लोक सभा में माननीय मंत्री जी को और रेलवे के तमाम उच्च अधिकारियों को लिखा, लेकिन हमारे इस छोटे से निवेदन को स्वीकार नहीं किया गया। यह जनहित का मामला है। माननीय मंत्री जी इसे बजट में लाने का काम करेंगे, ऐसी मुझे आशा है।

पैरा 44 में आपने भारतीय रेल को विश्व स्तर की रेल बनाने की बात कही है। भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी रेल है और इसे विश्वस्तरीय बनाने का जो आपका सपना है यह बहुत ही अच्छा है। लेकिन जब आप पिछड़े क्षेत्रों में अपनी योजना को बढ़ाने का काम करेंगे, तभी आपकी रेल विश्वस्तरीय बन पाएगी।

मैं आपके पिछले बजट भाषण का उल्लेख और करना चाहूंगा। आपने पिछले बजट भाषण में यह कहा था कि स्टेशनों में टॉयलट से जो गन्दगी होती है, उसे दूर करने के लिए एक डिसचार्जेबल प्रणाली विकसित की जा रही है। मैं नहीं समझता कि पिछले एक वर्ष में किसी एक स्टेशन या ट्रेन में इस प्रणाली को विकसित किया हो जिससे जनता को सुविधा हो। मैं मंत्री महोदय से मांग करना चाहूंगा कि पिछले वर्ष जिस डिसचार्जेबल प्रणाली की घोषणा की गई थी, आप उसे इस वर्ष कार्यान्वित करें जिससे जनता को राहत मिल सके।

मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेल बजट में किसी प्रकार के किराये और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। उन्होंने यात्रियों के ऊपर किसी प्रकार का कोई ऐसा यात्री भाड़ा बढ़ाने का काम नहीं किया। इसकी जन मानस ने प्रशंसा की है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री के.सी. पलनिसामी** (करूर): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं अपने नेता डा. कलईगनार करूणानिधि का, जिन्होंने करूर लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने के लिए मेरा चयन किया तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र के उन मतदाताओं को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने इस सम्माननीय सभा के लिए मुझे चुना है। वर्ष 2005-06 के रेल बजट के संबंध में हो रही चर्चा में मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं अध्यक्षपीठ को धन्यवाद देता हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री को उनके सराहनीय बजट के लिए बधाई देना चाहता हूं जिसमें आम जनता विशेषकर गरीबों पर किसी भी प्रकार का बोझ नहीं डाला गया है। यह एक अच्छा बजट है, मैं इसका स्वागत करता हूं और इसका समर्थन करता हूं। मैं अपनी ओर से तथा अपनी पार्टी द्रविड़ मुनेत्र कषगम की ओर से श्री लालू तथा श्री वेलु दोनों को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, हम इस बात पर बल देते रहे हैं कि राज्य स्वायत्तता हो और केन्द्र में संघीय सरकार हो। संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन हमें इस बात का अनुभव कराता है कि ऐसे ही युग का आरम्भ हो चुका है। सभी समस्याओं को सौहार्दपूर्ण ढंग से हल करके हमने गठबंधन सरकार का गठन किया है। टेलीफोन पर मिलने वाले रेल आरक्षण तथा आगमन/प्रस्थान पूछताछ जो केवल शहरों तक सीमित थी, को अब गांवों के लोगों तक पहुंचाया गया है। प्रयोग के तौर पर इसे बिहार में आरम्भ किया गया था तथा आम जनता 139 नम्बर डायल कर सूचना प्राप्त कर सकती है। जैसा कि इस बजट में घोषणा की गयी है इसे पूरे देश में लागू किए जाने का प्रस्ताव है। यह एक स्वागतपूर्ण कदम है और मैं इसकी सराहना करता हूं।

अब इंटरनेट के माध्यम से चौबीसों घंटे रेलवे आरक्षण संबंधी पूछताछ की जा सकती तथा इस सेवा को मोबाइल फोन प्रयोग करने वालों तक पहुंचाने की आवश्यकता है। उसके पश्चात् इन सेवाओं को फोन के माध्यम से उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है। लोगों को सुविधा प्रदान करने का यह सराहनीय कदम हैं।

इंटरनेट के माध्यम से रेल आरक्षण की अग्रिम बुकिंग जो प्रात: 8 बजे से रात्रि 10 बजे तक उपलब्ध है जिसे अब प्रात: 4 बजे से रात्रि 11.30 बजे तक बढ़ा दिया गया है यह निर्णय लेने के लिए भी मैं उनकी सराहना करना चाहूंगा।

बेरोजगार युवक जो केंद्र सरकार की नौकरियों में साक्षात्कार के लिए जाते है उन्हें नि:शुल्क यात्रा करने की रियायत दी जाती है अब राज्य सरकार की नौकरियों में साक्षात्कार के लिए जाने वालों को भी इसका लाभ मिलेगा। दुग्ध उत्पादकों तथा किसानों को देश के किसी भी स्थान पर राष्ट्रीय स्तर के सेमिनार तथा प्रशिक्षण कार्यक्रम में जाने के लिए रेल यात्रा भाड़े में 50 प्रतिशत की रियायत मिलेगी। यह एक स्वागतपूर्ण कदम है।

इस बजट का एक महत्वपूर्ण प्रशंसनीय पक्ष है। ग्रामीण क्षेत्रों के सरकारी विद्यालय में पढ़ने वाले विद्यार्थियों को देश के किसी भी भाग में अखिल भारतीय शिक्षा दौरे पर जाने के लिए यात्रा में 75 प्रतिशत रियायत की घोषणा की है। ठीक उसी प्रकार ग्रामीण क्षेत्रों के सरकारी विद्यालय में पढ़ने वाली बालिकाएं व्यवसायिक कालेजों में प्रवेश हेतु साक्षात्कार में जाने के लिए रेल यात्रा में 75 प्रतिशत की रियायत ले सकती है। यह ग्रामीण क्षेत्रों में शिक्षा सुधारने में सहायक होगा।

सुनामी प्रभावित क्षेत्रों में प्राथमिकता तथा पहुंचाई जा रही राहत सामग्री को माल भाड़े से शुल्क मुक्त किए जाने की घोषणा की जा चुकी है। यह रेलवे द्वारा मानवीय पक्ष का सराहनीय कदम है। मैं इसकी प्रशंसा करता हूं। सुनामी प्रभावित विस्थापितों को सुरक्षित स्थानों पर पहुंचने के लिए द्वितीय श्रेणी रेल यात्रा की सुविधा प्रदान की गयी है। जो एक प्रशंसनीय कार्य है।

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के वर्गों के लिए आरक्षित पदों को भरने के लिए विशेष भर्ती अभियान भी एक सराहनीय कदम है।

चेन्नई तथा नई दिल्ली के मध्य समयावधि को कम करने के लिए रेलगाड़ियों को अब 150 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलाया जायेगा। यह एक स्वागतयोग्य कदम है मैं इसकी प्रशंसा करता हूं।

वर्ष 2005-06 के रेल बजट में तमिलनाडु के लिए 14 नई रेलगाड़ियां तथा कुछ रेलगाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गयी है जिसका मैं स्वागत करता हूं।

चेन्नई महानगर रेल परिवहन सेवा जो अभी माइलापुर और तिरूवनमियूर के बीच चलती है इस वर्ष वेलचेरी तक इसके विस्तार की घोषणा स्वागत योग्य है तथा यह जानकर कि इस खंड पर लम्बित पड़े कार्य को पूरा किया जायेगा यह प्रसन्नता का विषय है।

मैं, माननीय रेल मंत्री के समक्ष अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की ओर से कुछ मांगें रखना भी अपना कर्तव्य समझता हूं।

*मूलत: तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रूपांतरण।

जैसा कि मेरे सहयोगी माननीय श्री तंगबालु ने बताया सेलम-करूर आमान परिवर्तन को ताक पर रख दिया गया है। मैं आपसे यह मांग करता हूं कि इस योजना पर कार्य आरम्भ किया जाये और इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

यह योजना काफी समय से लम्बित पड़ी हुई है। यह योजना 1996-97 में आरम्भ की गयी थी तथा इसके लिए 230 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था। अभी तक इस योजना के लिए केवल 64-69 करोड़ रुपये आवंटित किए गये हैं। दुर्भाग्यवश इस वर्ष इस योजना के लिए कोई धन आवंटित नहीं किया गया है। न्यायालय के समक्ष लम्बित पड़े न्यायाधीन मामले इस योजना के विकास में रूकावट नहीं बनेंगे क्योंकि क्षेत्रीय सांसद के हस्तक्षेप के पश्चात् कार्य पर लगी रोक को हटा लिया गया है। अत: मैं चाहता हूं कि इस योजना पर कार्य आरम्भ किया जाये और इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

करूर के निकट वेंगमेदू पर रेल उपरिपुल बनाया जाना चाहिये। अब उस पर न्यायालय की रोक नहीं है अत: इसे पूरा करने के प्रयास किये जाने चाहिये।

जैसाकि मुझसे पहले बोलने वाले श्री तंगबालु ने बताया कि सलेम मंडल का गठन किया जाना उन सभी नौ जिलों के लिए महत्वपूर्ण है जो इसके क्षेत्राधिकार में आयेंगे। यह मांग पिछले 50 वर्षों से की जा रही थी। पालघाट मंडल को यथावत रखा जाये। चूंकि पालघाट मंडल सलेम क्षेत्र के इन जिलों से अधिक दूरी पर है, लोगों को होने वाली असुविधा से बचाने के लिए सलेम मंडल का विकास किया जाये।

चेन्नई सैन्ट्रल तथा चैन्नई इगमूर को जोड़ने की घोषणा स्वागत योग्य है मैं चाहता हूं कि रेलवे इसे शीघ्रातिशीघ्र पूरा करे यह तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों से आने वाले यात्रियों के लिए काफी लाभप्रद रहेगा। चेन्नई सैन्ट्रल के उपनगरीय रेल टर्मिनल पर केवल 4 प्लेटफार्म हैं भीड़-भाड़ कम करने के लिए इसका विस्तार किया जाना चाहिये। रेलगाड़ियों को प्लेटफार्म खाली न होने के कारण प्लेटफार्म से बाहर 10 से 15 मिनट प्रतीक्षा करनी पड़ती है। माननीय रेल मंत्री महोदय कृपया पांडिचेरी-महाबलीपुरम के मध्य रेल लाइन बिछाने का कार्य किया जाए।

इसी प्रकार मुम्बई, बैंगलोर, कोयम्बटूर और केरल से चैन्नई जाने वाली रेलगाड़ियों का अवदी पर ठहराव बनाया जाये क्योंकि पेरम्बदूर ठहराव यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता। अवदी चेन्नई सैन्ट्रल से कुछ दूरी पर है अत: अवधी पर ठहराव के संबंध में विचार किया जा सकता है।

रेल मंत्री द्वारा रेलवे की बेकार पड़ी भूमि का निजी क्षेत्र के सहयोग से व्यवसायिक प्रयोग किए जाने की घोषणा को यदि लागू किया जाता है तो इससे रेलवे में सुधार हो सकता है। डी.एम.के. की ओर से मैं माननीय रेल मंत्री की सराहना करता हूं।

इस अवसर पर मैं माननीय रेल राज्य मंत्री श्री वेलु को विशेषरूप से धन्यवाद देना चाहूंगा जो हमारी शिकायतों को बड़े धैर्य से फोन पर भी सुनने के लिए उपलब्ध रहते हैं। जब आपके पास श्री लालू और श्री वेलु जैसे सक्रिय रेल मंत्री हों तो आप बड़ी से बड़ी सफलता प्राप्त कर सकते हैं मैं आपकी सफलता की कामना करता हूं।

जहां तक तमिलनाडु का प्रश्न है बिना चौकीदार वाले समपारों की जगह भूमिगत मार्ग अथवा रेल उपरिपुल बनाया जाना चाहिये। उन्हें बंद न किया जाए जिससे लोगों के मार्ग में बड़ी बाधा उत्पन्न हो जाएगी। समपारों पर चौकीदार रखे जाये।

अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं दोनों सदस्यों तथा अपने नेता डा. कलिंगनार करूणानिधि की ओर से इस बजट की सराहना करता हूं।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपकों धन्यवाद देता हूं। मैं यहां शिवसेना की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। महाराष्ट्र और मुम्बई इस देश को 44 प्रतिशत रेवेन्यू देते हैं, लेकिन आज भी हम लोग रेलवे के मामले में काफी त्रस्त हैं। हमारे माननीय मुख्य मंत्री, श्री विलासराव देशमुख ने रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा था कि हमें कुछ नहीं दिया गया। मैं चाहता था कि मेरे भाषण के समय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी यहां बैठेंगे, लेकिन वह तीन बार यहां से उठकर चले गये हैं। मंत्री होने के नाते उन्हें यहां बैठना चाहिए था।...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): राज्य मंत्री बैठे हैं।

श्री चंद्रकांत खैरे: राज्य मंत्री को छोड़िये, रेल मंत्री जी को यहां इसलिए बैठना चाहिए, चूंकि हमारे महाराष्ट्र के क्या कष्ट हैं, वे स्वयं सुनते।...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: हम सुन रहे हैं।

श्री चंद्रकांत खैरे: आप सुन रहे हैं, लेकिन आप अभी मंत्री नहीं बने हैं। रघुनाथ झा जी भी अभी लिस्ट में हैं, लेकिन मंत्री नहीं बने हैं। मैं कहना चाहता हूं कि हमारे महाराष्ट्र को इस रेल

[श्री चन्द्रकांत खैरे]

बजट में कुछ नहीं दिया गया। मुम्बई को शंघाई बनाने की बात माननीय प्रधानमंत्री जी ने कही है। मुम्बई लोकल ट्रेन्स से रोजाना 60 लाख पैसेंजर्स यात्रा करते हैं। लोकल गाड़ियों से सारे लोग आते-जाते हैं। उसमें बड़े अफसर भी जाते हैं और छोटे लोग भी जाते हैं। अमीर-गरीब सभी लोग लोकल गाड़ियों से यात्रा करते हैं। लेकिन बजट में वहां के लिए कोई सुविधा नहीं दी गई है। मुम्बई के स्टेशंस को एयरपोर्ट की माफिक बनाने की बात कही गई थी, लेकिन उन्हें भी नहीं सुधारा गया है। मुम्बई से सिर्फ एक या दो ट्रेन्स हैं, एक ट्रेन चेन्नई से है तथा एक और नई ट्रेन चलाई गई हैं।

महोदय, हमारे महाराष्ट्र में पांच नई रेल लाइनें चालू की गई है, उसके लिए मैं जरूर धन्यवाद दूंगा। लेकिन साथ ही यह भी कहूंगा कि बहुत सी जगहों पर कोई सुविधा नहीं दी गई है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र से आता हूं। मराठवाड़ा क्षेत्र में अनेक स्वतंत्रता सेनानियों ने बहुत बड़ा आंदोलन किया था। हिंदुस्तान की स्वाधीननता के 50-55 साल के समय में इस क्षेत्र में आज तक एक किलोमीटर भी नई रेल लाइन नहीं डाली गई है, जिसके विरोध में सारे स्वाधीनता सेनानियों ने बहुत बड़ा एजिटशेन किया था। हमारे स्वर्गीय गोविंदभाई जी श्राफ और काबरा जी ने भी आंदोलन किया थ.। हम लोग इस कारण दुखी हैं। मैं अभिमान से कहना चाहता हूं कि हमारे मराठवाड़ा क्षेत्र में पांच प्रोजैक्ट्स देकर एन.डी.ए. की सरकार ने बहुत बड़ा योगदान दिया और इन प्रोजैक्ट्स को चालू करने में हमारी बहुत बड़ी मदद की। चाहे ममता जी हों, चाहे नीतीश कुमार जी हों, इन्होंने माननीय अटल जी के नेतृत्व में हमारी बहुत बड़ी मदद की है। रेल बजट बनने से पहले 17 फरवरी को हमने श्री लालू प्रसाद जी को एक लैटर लिखा था। उसके बाद एक मार्च को दूसरा लैटर लिखा था।

अपराह्न 5.00 बजे

ठीक है, इसे बजट में नहीं लिया गया है लेकिन जब बजट की मांग चलेगी, उस समय मंजूर करने के लिए इस पर विचार होना चाहिए। महाराष्ट्र और मराठवाड़ा क्षेत्र के पांच प्रोजेक्ट्स हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि मुदखेड़, आदिलाबाद, मार्ग 167 किलोमीटर का था, उसमें 194 करोड़ 81 लाख रुपया आवांटित किया गया था और वह काम लगभग पूरा होता जा रहा है। इस समय तीस करोड़ रुपये दिए गए हैं, लेकिन अभी 57 करोड़ रुपये हमें और चाहिए। अगर 57 करोड़ रुपये मिल गए तो यह बहुत बड़ा मार्ग, जो 50 साल से लंबित पड़ा था, वह बन जाएगा। दूसरा मार्ग सिकंदराबाद-मुदखेड़ और जनकमपेड़, बोधा है। इसके लिए भी 21 करोड़ रुपये दिए गए हैं और 35 करोड़ रुपये बाकी हैं। अगर 35 करोड़ रुपये और मिल जाएं तो यह लाइन चालू हो जाएगी। अकोलापूर्णा जो मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़ती हैं, वह 210 किलोमीटर है। उसमें 25 करोड़ रुपये दिए गए हैं। अगर 181 करोड़ 48 लाख रुपये मिल जाएंगे तो यह लाइन भी पूरी हो जाएगी। मिरज-लातूर लाइन मराठवाड़ा को पश्चिम महाराष्ट्र से जोड़ती है। उसको भी 35 करोड़ रुपये मिले हैं, लेकिन 35 करोड़ रुपये देने से फायदा नहीं है उसके लिए और 123 करोड़ 49 लाख रुपये चाहिए, जब यह मिरज-लातूर मार्ग भी पूरा हो जाएगा। चार प्रोजेक्ट पुराने हैं और चार नये प्रोजेक्टस हमने लिए हैं। अहमदनगर, बीड, परलीबैजनाथ, मराठवाड़ा और उत्तर महाराष्ट्र को जोड़ने वाला एक साधन है। महाराष्ट्र के बीड़ जिले में अभी तक रेल नहीं है। वहां नेता जाते हैं, भूपूजन शिलान्यास करते हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। वह साउथ सैंट्रल रेलवे का भाग है। उसके लिए मैं कहना चाहूंगा कि 10 करोड़ रुपये बहुत कम मिले हैं। मुझे खेद है कि इस लाइन में हमारे प्रमोद महाजन जी, श्री मुंडे साहब और श्री शिवसागर भाई जी कई वर्षों से एम.पी. थे, यह इनका इलाका है और वहां पर अभी तक उसी तरह से काम बाकी है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि पांच प्रोजेक्ट्स के लिए हमें सिर्फ 121 करोड़ 44 लाख रुपया मिला है मतलब पिछले साल 120 करोड़ रुपया मिला था अब एक करोड़ 44 लाख रुपया ज्यादा मिला है, इसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि हमें पांच प्रोजक्ट पूरे करने हैं इसके लिए 709 करोड़ रुपये की अपेक्षा थी। यह मराठवाड़ा क्षेत्र की कई वर्षों की डिमांड हैं। यह पूरी हो सकती हैं। हम चाहेंगे कि इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन द्वारा यह काम पूरा हो सकता है। इस बजट को श्री लालू प्रसाद यादव ने करिशमा कहा है। इसमें करिशमा यह है कि भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि इसमें एफडीआई (फौरेन डाइरेक्ट इंवेस्टमेंट) जो सभी जगह आ रही है और कई जगह रेलवे स्टेशनों का बनाने की कोशिश कर रही है अगर हम उसको स्पोर्ट करेंगे तो दो साल में प्रोजेक्ट पूरे हो जाएंगे और बाकी के चार साल में पैसा रिकवर हो जाएगा। इसी माध्यम से आप इंडियन रेलवे फाइनेंस कापोरेशन से रुपये इकट्ठा करिए। हमारे मराठवाड़ा के पांच प्रोजेक्टस हैं और अगर इतना कम रुपया 120-125 करोड़ रुपया हर साल मिलेगा तो यह पांचों प्रोजेक्टस 6-7 साल में बन पाएंगे। रेल मंत्री से निवेदन करते हैं कि 709 करोड़ रुपया हमें देंगे तो यह प्रोजेक्ट्स दो साल के अंदर पूरे हो जाएंगे। इस काम को पूरा करने के लिए एफडीआई को फंडिंग करके बाकी के चार साल तक यह रुपया वसूल हो सकता है। हमारा जो मराठवाड़ा क्षेत्र है, वह आंध्र प्रदेश से जोड़ा गया है, साउथ रेलवे से जोड़ा गया है। हमारी वर्षों से डिमांड है कि मराठवाड़ा क्षेत्र नांदेड़ डिवीजन से हटाकर धर्माबाद और मुथखेड़ के साथ सैंटर से जोड़ा जाए। हम लोग, सांसद, विधायक, इंडस्ट्रियलिस्ट और जनता मुम्बई

से संपर्क रखती है और यह मराठी भाषी क्षेत्र है। इसको आपको यह सोचना पड़ेगा आपने केबिनेट में प्रस्ताव लाने की कोशिश की थी।

उपाध्यक्ष महोदय, लेकिन उस समय बिहार में जोन निर्माण के बारे में झगड़ा कुछ ज्यादा चलने के कारण श्री नीतीश कुमार, तत्कालीन रेल मंत्री ने कहा कि इस मामले को हम बाद में लाएंगे। हमें उम्मीद थी कि हमारी सरकार आएगी, लेकिन हमारी सरकार नहीं आई। इसलिए मैं लालू प्रसाद जी से विनती करूंगा कि नान्देड़ सैक्शन, जो मत्थेगढ़ और धर्माबाद को लेकर आगे बनाया जाएगा, वह पूरे का पूरा सेंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए ताकि उसके ऑफिस सेंट्रल रेलवे में पूरे के पूरे आ सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, आप भी हमारे मराठवाड़ा में आए थे ओर नान्देड़ गरूद्वारा साहब के दर्शन किए थे। बिहार के महामहिम राज्यपाल, श्री बूटा सिंह जी से भी मैंने विनती की थी और अब लालू प्रसाद जी से भी विनती कर रहा हूं कि वर्ष 2008 में सिख समुदाय का एक विश्व धार्मिक उत्सव होने वाला है, जिसमें सारी दुनिया से सिख समुदाय के लोग नान्देड़ में इकट्ठे होने वाले हैं। इस समय सचखंड एक्सप्रैस सप्ताह में केवल पांच दिन चलती है। उपाध्यक्ष जी आप भी उसी ट्रेन से आए थे। वहां से दिल्ली आने के लिए केवल एक ही ट्रेन है, इसलिए उसे पांच दिन के बजाय सात दिन किया जाए। मुझे आशा थी कि मंत्री जी ऐसी घोषणा रेल बजट में करेंगे, लेकिन मंत्री जी ने रेल बजट में ऐसी घोषणा नहीं कि। इसलिए मेरी लालू प्रसाद जी से विनती है कि रेल माध्यम से नान्देड़ के गुरूद्वारे से पटना स्थित पटना साहब गुरूद्वारे को जोड़ा जाए। मैंने इस संबंध में महामहिम बिहार के राज्यपाल महोदय से विनती की है। वे बिहार के गर्वनर हैं और बिहार के ही लालू प्रसाद जी रेल मंत्री हैं। मेरी विनती हैं कि आप दोनों मिलकर हमारे क्षेत्र में स्थित नान्देड़ को पटना से जोड़े क्योंकि जैसा अभी हमारे माननीय साथी श्री रघुनाथ झा जी कह रहे थे कि सारे सिख समुदाय के लोग पटना से नान्देड़ और नान्देड़ से पटना आते-जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: गुरू गोविन्द सिंह जी पटना में पैदा हुए थे और उनका अन्त नान्देड़ साहब में हुआ था। इसलिए पटना साहब और नान्देड़ साहब दोनों गुरुद्वारों का बहुत महत्व हैं। अत: उन दोनों पवित्र तीर्थ स्थानों को जोड़ा जाए।

श्री चंद्रकांत खैरे: उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि वे इस बारे में विशेष ध्यान दें और नान्देड़ साहब से पटना को जोड़ने के आदेश रेल मंत्रालय को दें। इसका मतलब यह है कि मराठवाड़ा को बिहार से जोड़ा जाए और यदि यह काम हो जाता है, तो न केवल सिख समुदाय को बल्कि सारे देश को एक बहुत बड़ी सुविधा प्राप्त होगी। बिहार मराठवाड़ा से सीधा जुड़ जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र के कल्याण में एक प्रकरण हुआ था, जिसमें एनएम्पलाइड लोग परीक्षा देने आए थे, लेकिन भगदड़ के कारण दुर्घटना में अनेक लोगों की मृत्यु हो गई। उस हादसे के कारण हमने तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी से प्रार्थना की थी कि जितनी भी रेल की भर्तियां रीजनल रिक्रूटमेंट बोर्ड के माध्यम से हों, उनकी परीक्षा मुम्बई में ही होनी चाहिए। उस समय के रेल मंत्री ने हमारी यह बात मानी थी कि साउथ सेंट्रल रेलवे के नान्देड़ डिवीजन की भर्तियों हेतु जो भी परीक्षा बेरोजगारों की होगी, वह मुम्बई में ही होगी। इससे हमारे महाराष्ट्र के मराठी भाषी बेरोजगार युवक मुम्बई में सरलता से परीक्षा दे सकेंगे। यह डिमांड हमारी शिव सेना पार्टी की है। हमारी पार्टी के प्रमुख आदरणीय बाला साहेब ठाकरे जी ने भी यह मांग की थी। मैं लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारे शिव सेना प्रमुख की वह मांग उन्होंने स्वीकार कर ली और रेलवे के मराठवाड़ा रीजन की, नान्देड़ मंडल की रिक्तियों की परीक्षाएं मुम्बई में कराना मान लिया है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के तत्कालीन मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी के समय हमने रेलवे बोर्ड के समक्ष एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था कि मेरे संसदीय क्षेत्र के सम्भाजी नगर औरंगाबाद रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाए। उस स्थान का टूरिज्म की दृष्टि से बहुत अहम रोल है और वहां अजन्ता-ऐलोरा की गुफाएं देखने देशी और विदेशी टूरिस्ट बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। उसे देखने के लिए रेलवे बोर्ड के चेयरमैन भी वहां गए थे। मैं उनसे मिला था और निवेदन भी किया था। तत्कालीन रेल मंत्री जी ने सम्भाजीनगर औरंगाबाद रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण हेतु उस समय 5 करोड़ रुपए आबंटित किए थे, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि अभी तक उसका काम चालू नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि आप उस रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण का काम शीघ्र चालू करें क्योंकि वहां जापान की टीम भी विजिट करने आने वाली है। आपके इस कार्य से बहुत मदद हो सकती है।

मुकुंदवाड़ी स्टेशन को अपग्रेड किया जाए ताकि वहां से चिकलथाना और शेंद्रा को, जिसे फाइव स्टार इंडस्ट्रियल एरिया कहा जाता है और शेंद्रा औद्योगिक क्षेत्र को आप स्पेशल इकोनोमिक जौन बनाने वाले हैं, इससे बहुत फायदा होगा। 1965 से हमारी यह डिमांड चल रही है। शोलापुर, तुलजापुर, धाराशिव, उस्मानाबाद, बीड़, पैठन, सम्भाजी नगर, सिलौड़, अजंता और जलगांव तक नया मार्ग बनाया जाए। यह मार्ग अजंता, एलौरा के नजदीक है, इसलिए इससे पर्यटकों को सुविधा हो सकती है। हमारे महाराष्ट्र के लोग तिरूपति जाते हैं और आंध्र प्रदेश के लोग शिरडी सांई बाबा के

[श्री चन्द्रकांत खैरे]

दर्शन करने के लिए आते हैं। इसके लिए मनमाड़ के पास नगरसूल स्टेशन पर उतरना पड़ता है और वहां से उन्हें कार द्वारा जाना पड़ता है, इससे उन्हें असुविधा होती है। सिकंदराबाद में जीएम की मीटिंग में इस प्रश्न को उठाया गया था तो मुझे सारे आंध्र प्रदेश के सांसदों ने इस मार्ग को सपोर्ट किया कि जल्दी से जल्दी शिरडी तक ट्रेन चलाई जाए। तिरूपति से सिकन्दराबाद तक की कृष्णा एक्सप्रैस निजामाबाद तक आ गई है, इसे संभाजी नगर, औरंगाबाद तक चलाया जाए और उसके आगे रोटेगांव, पुनतांबा नया मार्ग जल्दी बनाया जाए। पुनतांबा से शिरडी का काम चालू है और वह काम एक साल में पूरा हो जाएगा। तब तिरूपति से शिरीडीह तक डायरेक्ट ट्रेन चल सकती है। रोटेगांव, पुनतांबा नए रेल मार्ग के लिए हमारे पूर्व विधायक स्व. शालीग्राम बसैये बंधु ने दस साल तक सारे रेल मंत्रियों से मिल कर इस मार्ग को बढ़ावा देने की कोशिश की थी।

महोदय, मेरा निवेदन है कि मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़ने वाला जालना खामगांव नया रेल मार्ग तथा घाटनांदूर-अंबेजोगाई नया रेल मार्ग बनाया जाए। एक-एक पैसेंजर ट्रेन नांदेड़ से मुंबई और संभाजी नगर, औरंगाबाद से अहमदाबाद तथा जोधपुर तक और बंगलौर तक चालू की जाए। एक नयी शताब्दी एक्सप्रैस संभाजीनगर, औरंगाबाद से चलाई जाए और उसकी वहां से वापसी भी हो। वहां कई ट्रेनें चलती हैं, लेकिन वे भी कम पड़ती हैं, इसलिए वहां शताब्दी एक्सप्रैस चलाई जाए। व्यापारिक क्षेत्र होने के कारण वहां कुछ नई ट्रेनें चालू की जाएं। देवगिरी एक्सप्रैस 1003 और 1004, जो मुंबई से नांदेड़ तक थी, उसे आगे निजामाबाद तक बढ़ाया गया, जो हमारे पुराने मार्ग कांचीगुडा तक चली गई, लेकिन अभी 18 डिब्बों की है, उसे 21 डिब्बों का किया जाए। इसके लिए हमने कई बार एजिटेशन किया। हम लोग जेल में भी गए। शिवसेना तथा कई अन्य दलों ने भी इसके लिए आंदोलन किया।

महोदय, आपके माध्यम से मेरी मंत्री जी से एक मांग यह भी है कि मनमाड़ से नांदेड़ तक का इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए और इसे डबल लाईन किया जाए, क्योंकि यहां हाल ही में रोटेगांव के नजदीक एक एक्सीडेंट हुआ था। भगवान की कृपा से वहां सब लोग बच गए, लेकिन ट्रेन का बहुत नुकसान हुआ।

लेकिन नये स्टेशन मालटेकड़ी और नांदेड़ के बीच में मुकुन्दवाड़ी स्टेशन पर मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री को बताऊंगा। ठीक है कि आपने किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन फौरेन डायरैक्ट इन्वेस्टमेंट लाने का मतलब आपकी प्राइवेटाजेशन करने की भी सोच हैं।

श्री राम कृपाल यादव: आप लिखकर दे दीजिए न।

श्री चंद्रकांत खैरे: लिखकर क्या दूं, मैं अभी बोल रहा हूं। लिखकर तो एक मार्च को दे दिया, लेकिन उसका कुछ असर होता है क्या? वे बिहार की राजनीति में चले गये और बिहार से अभी वापस आ गये। मैं आपके माध्यम से कहूंगा कि मराठवाड़ा के जितने भी प्रोजैक्ट्स हैं, उनके बारे में आप सोचिये। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को कहूंगा, आप भी कहिये कि नांदेड़ से शताब्दी और सारी ट्रेन चालू करें और हमारे मराठवाड़ा का विकास करें। आप रेलवे के माध्यम से महाराष्ट्र का विकास करिये, क्योंकि मुम्बई को आपने कुछ नहीं दिया। महाराष्ट्र का बजट कुछ नहीं है, सारा जीरो बजट रेलवे का दिया गया है। इसके लिए मैं अपनी भावना आपके माध्यम से मंत्री जी को बता दूं कि मेरी ये मांगें पूरी करें, मैं यही विनती करता हूं।

[अनुवाद]

***श्रीमती परमजीत कौर गुलशन (भटिंडा):** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने की अनुमति दी है। मैं शिरोमणि अकाली दल की ओर से बोलूंगी। केन्द्रीय रेल मंत्री ने 28 फरवरी, 2005 को लोक सभा में रेल बजट प्रस्तुत किया। लोगों ने रेल बजट की सराहना करनी शुरू कर दी है। लेकिन यह एक लोकप्रिय बजट है तथा मंत्री जी ने आम जनता को खुश करने का प्रयत्न किया है। लेकिन जब जनता गहराई में जाएगी तो उसे वास्तविकता का पता चलेगा। रेल मंत्री ने 8 प्रतिशत आर्थिक विकास दर के बारे में कहा तथा बुनियादी ढांचे को अपना प्राथमिक क्षेत्र बताया है। वह सोचते हैं कि रेलवे 8 प्रतिशत की आर्थिक विकास दर में मुख्य भूमिका निभाएगा। लेकिन रियायतें देकर तथा केवल बिहार के लिए नई रेलगाड़ियां शुरू करके 8% विकास दर प्राप्त नहीं की जा सकती है। मंत्री जी रेलवे को सुदृढ़ करना तथा इसके कार्यचालन में सुधार करना चाहते हैं। क्या रेलगाड़ियों के किराये में कटौती करके ऐसा किया जा सकता है? रेलगाड़ियों के किराये में वृद्धि न करना, इस लक्ष्य को प्राप्त करने के प्रति एक अच्छा कदम नहीं माना जा सकता है। आम आदमी महसूस करता है कि यदि रेलगाड़ियों में यात्रा के दौरान उन्हें सुरक्षा और संरक्षा प्रदान की जाती है तो वे यात्री किराये में मामूली वृद्धि भी बरदाश्त कर सकते हैं। आज मुद्रास्फीति दर सबसे कम 5 प्रतिशत है। महोदय, लेकिन मुद्रास्फीति दर मूल्यों और ब्याज दरों को प्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करती है। यात्री किराये में वृद्धि न करने से देश की अर्थव्यवस्था को क्षति पहुंचेगी। यात्री किराये में मामूली वृद्धि देश की अर्थव्यवस्था के लिए उचित रहती। माननीय मंत्री ने रेलगाड़ी से यात्रा करने वाले लोगों की संख्या में वृद्धि का श्रेय लिया है। लेकिन पूरा देश जानता है कि यात्रियों की संख्या में वृद्धि स्वभाविक है और इसका मंत्री जी के प्रयासों से कोई लेना देना नहीं है।

*मूलत: पंजाबी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

हमारे देश में आपूर्ति कम और मांग अधिक है। इसलिए मामूली सी वृद्धि भी ज्यादा प्रतीत होती है। यह संबंधित मंत्री के परिश्रम अथवा गुणों को नहीं दर्शाता है क्योंकि रेल मंत्री बिहार के चुनावों में अधिक व्यस्त थे और इसलिए रेल बजट को तैयार करने के लिए वे कोई मेहनत नहीं कर पाए। इस तरह उन्होंने अनेक पहलुओं की अनदेखी की है। माननीय मंत्री ने मालगाड़ियों की स्थिति में सुधार करने के लिए कोई कदम नहीं उठाए है। रक्षा क्षेत्र और प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित क्षेत्रों को प्राथमिकता देने की मात्र उद्घोषणा मालगाड़ियों की स्थितियों में सुधार करने के लिए पर्याप्त नहीं है। मालगाड़ियों की क्षमता में वृद्धि करना आज की आवश्यकता है। इस क्षेत्र में भ्रष्टाचार को रोका जाना चाहिए ताकि इस क्षेत्र की आय और अर्जित राजस्व रेल विभाग को मिले न कि भ्रष्ट लोगों को। रेल मंत्री ने बजट में रेलवे में फाइबर आप्टिक्स प्रौद्योगिकी का प्रयोग करने, सूचना प्रौद्योगिकी को प्राथमिकता देने, इस क्षेत्र में निजी कम्पनिगों को प्रदेश करने तथा पटना में काल सेंटर खोलने का उल्लेख किया है। लेकिन इस तथ्य से उनकी गंभीरता का पता चलता है कि उन्होंने इस बात का उल्लेख नहीं किया कि इन योजनाओं को पूरा करने के लिए आवश्यक धन कहां से आएगा तथा संसाधनों का सृजन किस तरह से किया जाएगा। ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री के पास जादू की छड़ी है और वह उसे घुमाएंगे तो सारे काम हो जाएंगे।

माननीय मंत्री को रेलवे प्लेटफार्मों में स्वच्छता की ओर ध्यान देना चाहिए तथा स्वास्थ्यकर स्थिति बनाई जानी चाहिए। लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में यात्रियों के लिए पेयजल की सुविधाएं तथा स्वच्छ स्थिति होती है लेकिन सामान्य यात्री गाड़ियों में यात्रियों की स्थिति दयनीय है। रेलवे स्टेशनों पर स्वच्छता प्राय: देखने को नहीं मिलती है। यात्रियों तथा उन्हें छोड़ने या लेने आए रिश्तेदारों के लिए पेयजल सुविधा का अभाव है शौचालय हमेशा गंदे रहते हैं। रेलगाड़ियां आमतौर पर विलंब से आती है तथा यात्रियों को काफी परेशानी होती है। यदि सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं तो रेलवे की प्रतिष्ठा में वृद्धि होगी। रेल कर्मचारियों की यात्रियों के साथ सहयोग करना चाहिए तथा अच्छा व्यवहार करना चाहिए। बुकिंग काउंटरों में वृद्धि की जानी चाहिए तथा उनके कार्यचालन में सुधार लाया जाना चाहिए। रेल कर्मचारियों में भ्रष्टाचार तथा नशीले पदार्थ लेने की आदत को रोका जाना चाहिए तथा उन पर लगाम कसी जानी चाहिए।

विभिन्न स्थानों में रेल समय-सारणी में परिवर्तन करने की तत्काल आवश्यकता है। ऐसे कई स्थान है जहां काफी रेलगाड़ियां चलती हैं। वहां पर इतनी अधिक रेलगाड़ियों की आवश्यकता नहीं है। मैं आपका ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर दिलाना चाहती हूं। मुझे जब कभी दिल्ली आना होता है, मुझे रात को 11.45 पर भटिंडा से रेलगाड़ी में चढ़ना पड़ता है। महिलाओं के लिए इतने भयानक समय रेलगाड़ी पकड़ना सुरक्षित नहीं है। कई बार मैंने पाया है कि रेल कर्मचारी भी नशे की हालत में होते हैं और यह स्थिति महिलाओं के लिए सुरक्षित नहीं है। जब मैं दिल्ली से रेलगाड़ी पकड़ती हूं तो वह भटिंडा रेलवे स्टेशन पर प्रात: 2.45 बजे पहुंचती है। मुझे लेने आए परिवार के सदस्यों को बहुत कठिनाई होती है। इस प्रकार, रेल समय-सारणी में परिवर्तन किया जाना चाहिए।

रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा को सर्वाधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए थी क्योंकि रेलगाड़ियों में डकैती और हत्याओं के घटनाएं बढ़ रही हैं। इसलिए आम आदमी रेलगाड़ी से यात्रा करने से बच रहा है। सिग्नल प्रणाली, संचार तथा ट्रैक प्रणाली का नवीकरण तथा सुधार किया जाना चाहिए था ताकि दुर्घटनाओं से बचा जा सकता। सभी रेलगाड़ियों पर शीघ्र ही टकराव रोधी उपकरण लगाया जाना चाहिए था। लेकिन रेल बजट में इसके बारे में कोई उल्लेख नहीं है।

माननीय मंत्री स्वयं को गरीबों का मसीहा बताते है। लेकिन रेल बजट में रेलवे में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के बकाया रिक्त पदों को भरने का कोई उल्लेख नहीं है। यह बेहतर होता यदि जिला स्तर पर भर्ती समितियों का गठन हो जाता और उनके कार्यकरण को अधिक पारदर्शी बनाया जाता। गरीब लोगों को भर्ती केन्द्रों पर आसानी से पहुंचने से फायदा होगा।

माननीय मंत्री, मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहती हूं कि पंजाब और बिहार में गहरा संबंध है। दोनों राज्य एक दूसरे पर निर्भर हैं। लाखों प्रवासी श्रमिक रोजगार के उद्देश्य से पंजाब जाते है लेकिन आपने पंजाब के साथ पिछले वर्ष की भांति इस बार भी सौतेला व्यवहार किया है। सुमित्रा जी ने अपने भाषण में कहा था कि पांच राज्यों को रेल मानचित्र में स्थान नहीं दिया गया है। मैं कहना चाहती हूं कि उस सूची में पंजाब को छठे राज्य के रूप में शामिल किया जाए। अमृतसर और अटारी के बीच केवल एक डी.एम.यू. रेलगाड़ी शुरू की गई है। अमृतसर और अटारी के बीच की दूरी मुश्किल से 20 से 25 कि.मी. है और कोई भी व्यक्ति साइकिल पर एक स्थान से दूसरे स्थान पर जा सकता है। इस तरह पंजाब के साथ बुरा मजाक किया गया है। कोई नई रेललाइन नहीं बिछायी जाती है तथा कोई नई रेलगाड़ी शुरू नहीं की जा रही है। इस बजट में पंजाब की पूरी तरह से उपेक्षा की गई है। इतना ही नहीं, पिछले वर्ष मेरे निर्वाचन क्षेत्र भटिंडा को एक आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया गया था। लेकिन अभी तक उस रेलवे स्टेशन पर कुछ नहीं किया गया है। मन्सा के लाखों लोगों की मांग की बड़ी सरलता से उपेक्षा कर

[श्रीमती परमजीत कौर गुलशन]

दी गई है। चण्डीगढ़-मोहाली-लुधियाना रेल लाइन का निर्माण कार्य अभी पूरा होना है। यह जनता की लम्बे समय से चली आ रही मांग है। दो शताब्दी रेलगाड़ियां यथा एक फिरोजपुर और दिल्ली के बीच तथा दूसरी दिल्ली और पठानकोट के बीच शुरू की जानी चाहिए थी। पटियाला को लुधियाना तथा अम्बाला से जोड़ा जाना चाहिए था। जालंधर-पठानकोट रेलमार्ग का दोहरीकरण अभी पूरा नहीं हुआ है। यह खेदजनक स्थिति है। दिसम्बर सत्र के दौरान मैंने माननीय मंत्री से अपील की थी कि गुरूगोविंद सिंह के 7 और 9 वर्ष के शहीद पुत्रों की याद में सचखंड एक्सप्रेस को सरहिन्द रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाना चाहिए। लेकिन यह खेदजनक है कि अब तक इस मामले में कुछ नहीं किया गया है। पंजाब के साथ सौतेला व्यवहार रोका जाना चाहिए। कम से कम पूर्व राजग सरकार द्वारा शुरू की गई योजनाओं को पूरा किया जाना चाहिए। आपने बजट में कहा है कि आप रक्षा क्षेत्र तथा प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित क्षेत्रों को सबसे अधिक प्राथमिकता देंगे। पंजाब को भी सर्वाधिक प्राथमिकता मिलनी चाहिए क्योंकि पंजाब एक सीमा से सटा राज्य है। अब हम पाकिस्तान के साथ अपने संबंधों को सुधारने की कोशिश कर रहे हैं। कारोबार के अवसर बढ़ेंगे। ऐसा करने के लिए पंजाब को तीव्र गति से चलने वाले रेलगाड़ियों के माध्यम से भारत के विभिन्न भागों से जोड़ा जाना चाहिए।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, अंत में, मैं यह कहना चाहती हूं कि यदि इन सभी मुद्दों पर ध्यान नहीं दिया जाता है तो यह रेल बजट बिल्कुल असफल और महत्वहीन हो जाएगा। इस बजट में कुछ भी नया नहीं है। इस बजट से भोली-भाली जनता को गुमराह किया जा रहा है।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे वर्ष 2005-2006 के रेल बजट पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने का अवसर दिया है। भारतीय रेल ने दो वर्ष पहले अपनी 150वीं वर्षगांठ मनाई थी। इन 150 वर्षों में भारतीय रेल ने एक लम्बे सफर को तय करते हुए कई उतार-चढ़ाव देखे हैं। जब भारतीय रेल की 150वीं जयन्ती मनाई गई तो पूरे देश में विभिन्न प्रकार के उत्सव और समारोह हुए थे। जहां भारतीय रेल का डेढ़ सौ वर्षों का गौरवशाली इतिहास हम सबके सामने था, वहीं कुछ चुनौतियां भी थीं। भारतीय रेल पिछले कई वर्षों से जिन कारणों से जनता के विश्वास की प्रतीक थी, आज वह विश्वास की उस पटरी से उतरने पर मजबूर हुई है। उनमें मुख्य बिन्दु सुरक्षा, संरक्षा और दूसरी जनहित एवं राजस्व की दृष्टि से लाभकारी चालू योजनाओं को बिना किसी राजनैतिक संकीर्णता के जारी रखने के संबंध में थे। सुरक्षा और संरक्षा के मद में तात्कालिक एनडीए सरकार ने महसूस किया था कि अगर सम्पूर्ण देश की पुरानी लाइनों का आधुनिकीकरण करना है, जर्जर पुलों की मरम्मत का कार्य करना है तो उस मद में लगभग 24 हजार करोड़ रुपये लगेंगे। विभिन्न समय में विभिन्न रेल मंत्रियों ने रेल मंत्रालय की ओर से जिन परियोजनाओं की शुरूआत की और वे अभी अधूरी पड़ी हुई हैं या जिनका शिलान्यास हुआ था लेकिन उनका कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया था, उस समय जब उनका सर्वे हुआ था, तब यह तय हुआ था कि अगर प्रत्येक परियोजना को प्रारंभ किया जाए तो उनके लिए लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये चाहिए। इसलिए महत्वपूर्ण है कि राजस्व की दृष्टि से और जनहित से जुड़ी हुए जो महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर लिया जाये और उन पर जो कार्य प्रारंभ हुआ है, उस कार्य को आगे बढ़ाने की दिशा में एक अच्छी शुरूआत माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार के समय में प्रारंभ हुई थी।

अपराह्न 5.30 बजे

[श्री बरकला राधाकृष्णन *पीठासीन* हुए]

बड़ा आश्चर्य होता है कि रेलवे राजस्व का जो मुख्य स्रोत माल भाड़ा है, उसमें निरंतर गिरावट आ रही है। एक समय था जब यातायात और माल भाड़े का अनुपात 60 और 40 परसेंट का था, आज वह घटकर 80 और 20 परसेंट के अनुपात में पहुंच चुका है। मैं समझता हूं कि जिस प्रकार जर्जर स्थिति है, जिस प्रकार से आधुनिकीकरण के मद में सरकार का कोई ध्यान नहीं है सुरक्षा और संरक्षा पर जिस तरह के प्रश्न चिह्न लग रहे हैं, उससे स्थिति और भी विषम होगी तथा राजस्व वसूली का जो महत्वपूर्ण जरिया है, उसका कम होने का मतलब भारतीय रेल को विकास के पथ पर अग्रसर होने से रोकना है।

महोदय, यूपीए सरकार के केन्द्र में आने के बाद माननीय रेल मंत्री का यह दूसरा रेल बजट है। पिछले 9 महीने के अंदर माननीय रेल मंत्री जी यह तय नहीं कर पाये कि भारतीय रेल की दशा कैसे सुधरेगी और उसकी दिशा क्या होगी? इस बार के रेल बजट में जहां राजनीतिक पूर्वाग्रह पग-पग पर उजागर होती है, वही साथ साथ राजनीतिक संकीर्णता भी इसमें देखने को मिलती है। इसलिए राजनीतिक संकीर्णता को लेकर राजनीतिक विद्वेष की भावना से माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत किया है, वह न तो भारतीय रेल और रेल मंत्रालय का कोई कल्याण कर पायेगा और न ही उसके अंदर देश का हित छिपा

हुआ है क्योंकि कहीं भी क्षेत्रीय संतुलन की स्थिति अगर आर्थिक रूप से पैदा होगी तो देश के विकास पर उसका असर पड़ेगा और उसका खामियाजा किसी न किसी कारण देश को भुगतना पड़ेगा।

सभापति महोदय, रेल मंत्री ने इस रेल बजट में कई घोषणाएं की हैं लेकिन मुझे नहीं लगता कि वह उन्हें पूरा कर पायेंगे? कुल 16 हजार 538 किलोमीटर की रेल लाइन नवीनीकरण के लिए तय की गयी थी, जिसमें से लगभग 5 हजार किलोमीटर का कार्य अभी बाकी है। 2700 पुलों में से लगभग एक हजार पुलों का नवीनीकरण बाकी है। इसी प्रकार 16 हजार 741 लैवल क्रासिंग्स ऐसे हैं, जिसे इंटर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ना था। उनमें से 8 हजार से ऊपर लैवल क्रासिंग्स ऐसे हैं जो अभी भी इंटर लॉकिंग सिस्टम से नहीं जोड़े गये हैं। इस सबके बावजूद भी हम विश्वस्तरीय रेल सेवा प्रदान करने का वायदा करते हैं, इन सबके बाद भी हम भारतीय रेल को विश्व के प्रथम रेल के रूप में अग्रसर करने का दावा करते हैं तो यह केवल हाथी के उस दांत की तरह हैं जो केवल दिखाने के लिए होते हैं। भारतीय रेलवे का बजट भी हाथी के वही दांत दिखाने वाला है। मैं समझता हूं कि वास्तविक तथ्यों से सदन का और देश की जनता का ध्यान हटाने का कार्य इस बजट के माध्यम से किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने यह नहीं बताया कि अगर उन्होंने सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए माल भाड़ा या यात्री किराया बढ़ाने का निर्णय नहीं किया तो फिर रेलवे सुरक्षा और आधुनिकीकरण के लिए 2400 करोड़ रुपये की व्यवस्था वे कहां से करेंगे? रेलवे संरक्षा और सुरक्षा के मद पर 1700 करोड़ रुपये की व्यवस्था उनके द्वारा कहां से की जायेगी।

पिछली बार जो घोषणाएं उनके द्वारा की गई थीं, उन घोषणाओं का क्या होगा लेकिन कहीं भी बजट में इन सब बातों का कोई जिक्र नहीं किया गया है। मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दा जिस पर रेल बजट में चर्चा की गई है और यह स्वागत योग्य भी है कि रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण का रेलवे की फालतू भूमि का उपयोग व्यवसायिक कार्यों में करने के लिए पिछली चार-पांच बार से जब भी यहां पर रेल बजट आता था, यह मुद्दा प्रमुख रूप से आता था। इस संबंध में रेल मंत्रालय को मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र का एक प्रस्ताव दिया था लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि अभी यह घोषणा इससे पहले भी हो चुकी थी, आज से चार महीने पहले मंत्रालय ने घोषणा की थी बजट में भी इसकी घोषणा हुई है लेकिन कब तक अमल हो पाएगा, इस पर अभी संदेह है।

पिछली बार पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के मुख्यालय के एक बड़े भाग को उससे अलग करके नया जोन बना दिया गया था। उस समय हमने काफी आपत्ति की थी। एन.डी.ए. की सरकार थी। एनडीए की सरकार के समय में रेलवे जोन में पूर्वोत्तर रेलवे के जोन मुख्यालय को तोड़कर जो भाग अलग किया गया था, उसके बदले गोरखपुर के विकास के लिए, पूर्वोत्तर रेलवे के विकास के लिए कुछ घोषणाएं हुई थीं और उन घोषणाओं पर अमल भी प्रारम्भ हुआ था। इसमें मुख्य रूप से गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य था। गोरखपुर के लखनऊ खंड ने गोरखपुर सहजनवा तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का था। गोरखपुर को नमद सिटी स्टेशन गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए गोरखधाम एक्सप्रेस को सप्ताह में प्रत्येक दिन करने और उसकी समय-सारणी को बदलने के संबंध में था। गोरखपुर-लखनऊ के लिए इंटर सिटी गोरखपुर-मुम्बई के लिए गोदान एक्सप्रैस, गोरखपुर से दुर्ग के लिए एक्सप्रैस आदि महत्वपूर्ण घोषणाएं हुई थीं और इन पर कार्य भी प्रारम्भ हुआ था लेकिन इन योजनाओं को आज रोकने का कार्य पुनः प्रारम्भ हुआ है। उप महाप्रबन्धक का जो पद गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे में था, इस पद को समाप्त कर दिया गया।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए। आपका समय समाप्त हो रहा है।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: राजभाषा प्रचार-प्रसार की एक मुख्य बात है। माननीय रेल मंत्री जी बार-बार घोषणा करते हैं कि हिन्दी राष्ट्रभाषा है और राजभाषा के प्रचार-प्रसार में पूर्वोत्तर रेलवे के राजभाषा अधिकारी के पद को समाप्त करके अन्यत्र स्थानान्तरित कर दिया गया है। पूर्वोत्तर रेलवे का मंडल कार्यालय जो छपरा में था, जो बिहार में मंडल कार्यालय थे, गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय को हटाने का प्रयास हो रहा है और इस सबके बावजूद भी हम एक तरफ राजनीतिक संकीर्णता के तहत कार्य करके, पूरे विश्व के मानचित्र पर नम्बर एक की रेल बनाने का दावा भी करेंगे तो संभवत: हम भारतीय रेल का इस मामले में उद्धार नहीं कर पाएंगे। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि पिछली बार जो घोषणाएं उन्होंने की होगी, उनका न जाने क्या हुआ है और वे योजनाएं कब पूरी होंगी लेकिन जो योजनाएं चालू हैं, पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर मुख्यालय से जो योजनाएं चालू हैं, मेरा अनुरोध है कि उनका अमल में लाने का कार्य प्रारम्भ किया जाए।

भारत और नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र में नेपाल के अंदर की गतिविधियों से हम अच्छी तरह से वाकिफ हैं। नेपाल में जो माओवादी गतिविधियां चल रही हैं, उनको देखते हुए मैं माननीय

[योगी आदित्यनाथ]

रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि सीमावर्ती क्षेत्र से जुड़े हुए गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन के आमान-परिवर्तन के कार्य को जिसे एन.डी.ए. सरकार के समय स्वीकृत किया गया था, इस पर अविलम्ब धनराशि आबंटित करके इस कार्य को पूरा किया जाए। लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे लाइन के विद्युतीकरण के कार्य को भी पूरा किया जाए।

रेलवे लाइन के विद्युतीकरण हो जाने पर गोरखपुर से लखनऊ की दूरी को जहां तीन से चार घण्टे में तय किया जा सकेगा वहीं रेलवे को लगभग 17 प्रतिशत राजस्व की बचत होगी।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: महोदय, मैं दो-तीन बिन्दुओं की चर्चा और करना चाहूंगा। मैं अपनी पार्टी का दूसरा सदस्य हूं। अन्य लोगों ने कितनी देर तक बोला है। गोरखपुर-गोण्डा रेलवे लाइन के दोहरीकरण के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि जब वर्ष 1996 में गोरखपुर के डोमिनगढ़ में एक भीषण रेल दुर्घटना हुई थी, उस समय भी इसकी मांग उठी थी। गोरखपुर से सहजनवा तक रेल लाइन दोहरीकरण के लिए कार्य स्वीकृत हुआ था, लेकिन उसके लिए आवश्यक धनराशि यूपीए सरकार बनने के बाद से आवंटित नहीं की गयी है। इसके कारण यह कार्य रूका हुआ है। मेरा निवेदन है कि यह धनराशि अविलंब जारी की जाए। इसके अतिरिक्त गोरखपुर में रेललाइन की व्यवस्तता के कारण जो यातायात बाधित होता है, उसके समाधान के लिए गोरखपुर में चार स्थानों पर ओवरब्रिज बनाने की मांग समय-समय पर की जाती रही है। इनमें एनएच-28 के कूड़ाघाट पर, चार फाटक पर, हूमायूंपुर रेलवे क्रासिंग और सूरज कुण्ड रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है।

महोदय, महराजगंज जनपद मुख्यालय होते हुए घुघली तक रेललाइन के निर्माण के साथ ही साथ घुघली रेलवे स्टेशन के उच्चीकरण की मांग की गयी है। अभी तक वह कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका। गोरखपुर से जुड़े हुए प्रमुख रेलवे स्टेशनों डोमिनगढ़, सहजनवा, पिपराइच और घुघली पर महत्वपूर्ण गाड़ियों के ठहराव के सम्बंध में हमने प्रस्ताव मंत्रालय को दिया है, लेकिन उसका कोई जिक्र इस बजट में नहीं हे।

महोदय, इसके साथ उत्तर प्रदेश की एक महत्वपूर्ण योजना है श्रीराम जन्मभूमि अयोध्या में पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा सरयु जी पर बने रेलवे पुल का लोकापर्ण किया गया था। लेकिन सरकार बदलने के बाद से अब तक, यद्यपि पुल यातायात के लिए खुल चुका था लेकिन उस पर से होकर किसी भी एक्सप्रैस गाड़ी का आवागमन प्रारम्भ नहीं हो सका है। गोरखपुर से अयोध्या होते हुए नई दिल्ली के लिए एक रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि राष्ट्र हित में रेलवे के विकास के इन कार्यों के लिए समुचित धनराशि की व्यवस्था करें। इन्हीं शब्दों के साथ में आपका आभार व्यक्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री सचिन पायलट (दौसा): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 के रेल बजट का समर्थन करता हूं।

महोदय, यह माना हुआ है कि 14,26,000 से अधिक कर्मचारियों वाला रेल विभाग न केवल भारत में अपितु विश्व में पुराने तथा विशाल सार्वजनिक उपक्रमों में से एक है। रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है।

मैं माननीय मंत्री महोदय को बधाई देना चाहूंगा। जैसा कि अन्य माननीय सदस्यों ने इंगित किया है, मैं भी उनकी भावनाओं से सहमति व्यक्त करूंगा तथा रेल बजट में माल भाड़े और यात्री भाड़े दानों में ही कोई बढ़ोत्तरी न करने के लिए उन्हें बधाई देना चाहता हूं।

दूसरा महत्वपूर्ण पहलू जिस पर मैं कहना चाहूंगा वह रियायत से संबंधित है जो माननीय मंत्री ने विशेषकर किसानों तथा समाज के विभिन्न वर्गों जैसे दुग्ध उत्पादक और कृषि उत्पादकों को प्रदान किए हैं। द्वितीय श्रेणी के दरों में 50 प्रतिशत की रियायत दी गयी है। ग्रामीण क्षेत्र की बालिकाओं के लिए राष्ट्रीय प्रतियोगिता परीक्षाओं में भाग लेने जाने के लिए 75 प्रतिशत की रियायत दी गयी है तथा ग्रामीण क्षेत्र के विद्यार्थियों के लिए वर्ष में एक बार विद्यालय की ओर से भ्रमण पर जाने के लिए भी द्वितीय श्रेणी में सफर करने के लिए 75 प्रतिशत रियायत दी गयी है। यह एक प्रशंसनीय कदम है और मैं इसके लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूं।

यदि हम रेल बजट को देखें, आप यह अनुभव करेंगे कि एक बात जिसको सामान्यत: नजर अंदाज किया है वह है, कि रेल सेवाओं के सभी विभागों में अनुसूचित जातियों के लोगों को निर्धारित अनुपात में आरक्षण लक्ष्य को प्राप्त करना। रेल बजट के इस पहलू को नजरअंदाज किया गया है तथा मैं इस तथ्य को रेखांकित करना चाहता हूं। अनुसूचित जाति, अन्य पिछड़े वर्गों, स्वतंत्रता सेनानियों, मुसलमानों, विधवाओं तथा रेल कर्मचारियों की विधवाओं को खान-पान के छोटे ठेकों में 49.5 प्रतिशत तथा बुक स्टाल आवंटनों में 25 प्रतिशत का आरक्षण दिया गया है।

एक माननीय सदस्य ने पहले ही रेल यात्रियों की सुरक्षा के अत्यंत महत्वपूर्ण पहलू को उठाया है। वर्ष 2002-03 में 325 दुर्घटनाएं हुई। पिछले वर्ष की तुलना में अप्रैल 2003 और दिसम्बर 2004 के बीच 175 रेल दुर्घटनाएं हुई। इससे यह स्पष्ट होता है कि पिछले वर्ष की तुलना में रेल दुर्घटनाओं में 33 प्रतिशत की कमी हुई है। मैं इस बात से सहमत हूं कि एक भी दुर्घटना स्वीकार्य नहीं है परन्तु इससे यह स्पष्ट है कि रेल विभाग और मंत्री महोदय यात्रा को सुरक्षित बनाने के लिए अत्यंत सचेत हैं।

विशेष रेल सुरक्षा निधि पहले ही 6540 करोड़ रुपये खर्च कर चुका है तथा 3645 करोड़ रुपये और खर्च करने जा रहा है जिसे मिलाकर चालू वर्ष में कुल खर्चा 10,149 करोड़ हो जायेगा जो सभी रेलयात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एक सराहनीय कदम है।

31 मार्च, 2005 तक लगभग 12,138 किलोमीटर रेललाइन का नवीकरण किया गया है तथा 2700 पुलों की मरम्मत अथवा नवीकरण किया जाना है, और 1306 पुलों पर कार्य पहले ही किया जा चुका है।

रेल बजट के एक अत्यंत महत्वपूर्ण पक्ष जिसके अनुसार अप्रैल 2005 में अंतरराष्ट्रीय रेल संघ की विश्व कार्यकारी परिषद की बैठक पहली बार भारतीय रेल की अध्यक्षता में होने जा रही जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। न केवल रेल मंत्रालय के लिए परन्तु देशवासियों के लिए यह अत्यंत गर्व का विषय है।

हमारे देश में 9000 यात्री गाड़ियां चलायी जाती हैं। रेल बजट में 46 नई रेलगाड़ियां आरम्भ की गई हैं, 27 रेलगाड़ियों के मार्ग बढ़ाये गए हैं तथा 10 रेलगाड़ियों की बारंबारता में वृद्धि की गयी है। मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में 400 अतिरिक्त रेल डिब्बे उपलब्ध कराने और उन्हें व्यवसायिक तथा अर्थक्षम मार्गों पर लगाने की बात कही है।

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल मार्ग के लिए बजट में 1365 करोड़ रुपये के आबंटन का प्रस्ताव है। इस रेल मार्ग को रेल मंत्रालय तथा संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने सर्वोच्च वरीयता दी है। यह एक राष्ट्रीय परियोजना है तथा सुरंग मार्ग में बाढ़ के बावजूद सरकार और रेल मंत्रालय परियोजना को शीघ्रातिशीघ्र पूरी करने के लिए तत्परता से कार्य कर रही है।

जहां तक रेल विद्युतीकरण का संबंध है रेल विभाग 375 किलोमीटर के विद्युतीकरण लक्ष्य को चालू वर्ष में प्राप्त कर लेगा। जिसके लिए मैं मंत्री महोदय और सभी कर्मचारियों को बधाई देता हूं।

नये रेल मार्गों का जहां तक प्रश्न है, वर्ष 2005-06 में 219 किलोमीटर मार्गों को पूरा किया जाता है। मंत्री ने माल भाड़े अथवा यात्री भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है। इसके बावजूद चालू वित्त वर्ष के दौरान मंत्रालय की निपुणता और कर्मचारियों के कठिन परिश्रम के परिणामस्वरूप माल भाड़े से प्राप्त आय में बढ़ोत्तरी हुई है। माल भाड़े के लक्ष्य को 580 मिलियन टन से बढ़ाकर 600 मिलियन टन कर दिया गया था। जो अगले वर्ष तक 635 मिलियन टन तक पहुंच जायेगा। यात्री यातायात में 4 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई है तथा रेल मंत्रालय की सकल यातायात प्रणाली में 50,968 करोड़ रुपये तक पहुंच गई है, जिसमें 4,189 करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है।

चालू वर्ष के दौरान मंत्रालय के बजट का कार्य अनुपात 87 प्रतिशत है। जिसमें 83 प्रतिशत तक का सुधार होने की सम्भावना है। पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के पश्चात् आठ वर्षों में पहली बार यह अनुपात कम होकर 87 प्रतिशत तक पहुंच गया है।

माल ढुलाई यातायात के सरलीकरण के लिए कदम उठाये गये हैं। वस्तुओं के वर्गीकरण को 4000 से घटाकर 87 कर दिया गया है। इससे माल ढुलाई यातायात में सुविधा होगी। यह माल-भाड़े से व्यापार करने वालों के लिए लाभदायक होगा। मैं संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार, का इरादा स्पष्ट करना चाहूंगा कि इसके मंत्री और मंत्रालय देश के पिछड़े और गरीब लोगों के साथ है। यह प्रशंसनीय है क्योंकि मंत्री महोदय ने मिट्टी के तेल और रसोई गैस जैसी वस्तुओं के माल भाड़े में कमी सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाये हैं। माल भाड़े में कमी के कारण मिट्टी के तेल के दाम 135 रुपये से कम होकर 130 रुपये हो गये हैं जिसके कारण कीमतों में 3.7 प्रतिशत की कमी हुई है तथा रसोई गैस के दामों में भी 2.7 प्रतिशत की कमी हुई है। यह एक बार फिर यह बजट तैयार करने के पीछे चिंतनशील विचारों और इरादों को स्पष्ट करता है।

रेल बजट से स्पष्ट होता है कि अनियमित यात्रियों तथा बिना टिकट यात्रा करने वालों के विरुद्ध रेल मंत्रालय ने 12.17 लाख अनियमित जांच की गयी। इससे भारत सरकार अथवा मंत्रालय को 226.88 करोड़ रुपये की प्राप्ति हुई।

यह आवश्यक है कि रेल मंत्रालय की कार्य प्रणाली में यदि पारदर्शिता लाई जाती है तो देशवासी रेल सेवाओं का अधिक उपयोग करेंगे और अपनी यात्रा तथा टिकट के लिए भुगतान करेंगे।

मैं मंत्री महोदय को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। यह स्पष्ट है कि इस सभा का प्रत्येक सदस्य अपने इलाके अथवा निर्वाचन

[श्री सचिन पायलट]

क्षेत्र में एक स्टेशन और रेलमार्ग चाहता है। रेल देश के निर्धन यात्रियों से जुड़ी हुई है। धनवान व्यक्ति अपनी कार से यात्रा कर सकते है तथा और अधिक धनवान विमान से यात्रा कर सकते हैं। परन्तु रेल देश का एक ऐसा तंत्र है जो हमारे देश के हर हिस्से को जोड़ता है। प्रत्येक व्यक्ति का जीवन रेलों से जुड़ा हुआ है। चूंकि मंत्रालय में हमेशा ही संसाधनों की कमी रहती है, मैं एक सुझाव देना चाहूंगा। टोल सड़क और पुल प्रणाली में हम सफल रहे हैं। ऐसी ही कुछ योजनाओं को हम रेल के विद्यमान ढांचे को परिवर्तित किए बिना सार्वजनिक भागीदारी और निजी क्षेत्र के साथ बनाओ, चलाओ, हस्तांतिरत करो अथवा बूट (बनाओ, चलाओ, अभिग्रहण हस्तांतरित करो) जैसी प्रणालियों के आधार पर स्थायी परिसम्पत्तियों में सुधार कर सकते है। इससे ही केवल मंत्रालय में पूंजी निवेश को बढ़ाया जा सकता है।

अब मैं रेल टेल पर आता हूं। देश में 26,000 किलोमीटर लम्बी आपटिक फाइबर लाइन बिछाई गई है। जिसके 40,000 कि.मी. तक पहुंचने की उम्मीद है। इससे न केवल रेलवे की कार्यकुशलता में वृद्धि होगी बल्कि इसे दूसरे मंत्रालयों अथवा निजी उद्यमियों को पट्टे पर देकर अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने के रूप में भी प्रयोग किया जा सकता है।

बजट में एक प्रस्ताव का उल्लेख किया गया है। माननीय मंत्री महोदय ने रेल बजट में रेल भूमि विकास प्राधिकरण विधेयक का उल्लेख किया है। यह एक सराहनीय कदम है। मैं यहां एक सुझाव देना चाहूंगा। जब एक बार हम रेल विभाग की अतिरिक्त भूमि का प्रयोग करना आरम्भ कर दें तो मेरा सुझाव होगा कि हम, ग्रामीण क्षेत्रों में अलग से रखी गयी भूमि को या तो ग्राम पंचायतों अथवा नगर पालिकाओं को देना सुनिश्चित करें जिससे कि किसान उस क्षेत्र में अपने उत्पाद का भंडारण कर सकें। किसानों को अपने उत्पाद को स्टेशन से मंडी अथवा बाजार तक पहुंचाना होता है ग्राम पंचायतों की देख-रेख में इन्हें भंडागार के रूप में प्रयोग किया जा सकता है जिससे स्थानीय निकायों को शक्ति प्रदान की जा सकती है और उपलब्ध भूमि के रूप में रेलवे परिसम्पत्तियों का प्रयोग किसानों और कृषकों द्वारा किया जा सकता है ...*(व्यवधान)*

रेलवे में अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों की रिक्तियों को नहीं भरा गया है। अनुसूचित जातियों की रिक्तियों को भर दिया गया है। परन्तु अनुसूचित जनजातियों तथा अन्य पिछड़े वर्गों की रिक्तियों को नहीं भरा गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय जो यहां उपस्थित नहीं हैं से आग्रह करना चाहूंगा कि इन रिक्तियों को भरा जाए।

जब भी मैं देश में रेल से यात्रा करता हूं मैंने इस बात पर ध्यान दिया है कि रेल में यात्रा करने वाले विकलांग व्यक्तियों के रेल में चढ़ने के लिए कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। रेलवे स्टेशनों अथवा प्लेटफार्मों पर उनके लिए कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। शायद आने वाले वर्षों में हम शारीरिक रूप से अक्षम, विकलांग लोगों के लिए बजट का कुछ हिस्सा अवश्य आवंटित करेंगे जिन्हें भीड़-भाड़ वाली गाड़ियों में चढ़ने और उतरने में होने वाली परेशानी में कुछ सहायता मिलेगी। उनकी यात्रा को सुगम बनाने के लिए एक विधेयक लाया जा सकता है। उन्हें हमारी सहायता की आवश्यकता है।

मेरे विचार से रेल बजट सराहनीय है। यह लोगों के अनुकूल है। इससे स्पष्ट होता है कि वर्तमान सरकार सामान्य व्यक्ति के हितों के प्रति अत्यन्त ईमानदार है। गरीब से गरीब व्यक्ति को इस बजट से लाभ होगा।

मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं पुन: आपका धन्यवाद व्यक्त करता हूं। एक बार पुन: मैं बजट का समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय: अब श्री तथागत सत्पथी बोलेंगे।

...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): श्री पायलट, रेलवे में संचालन अनुपात भी कुछ होता है। लेकिन, मेरी समझ से आपने कार्य अनुपात का ही उल्लेख किया है ...*(व्यवधान)* आपने अपने भाषण में संचालन अनुपात का उल्लेख किया है या कार्य अनुपात का ...*(व्यवधान)* आपने इसका उल्लेख क्यों नहीं किया?

श्री सचिन पायलट: आपने विगत वर्षों में जो रेल बजट पेश किये हैं, यह बजट उनसे काफी अच्छा है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: उन्होंने अपना भाषण पूरा कर लिया है। अब कोई सवाल-जवाब नहीं होंगे। इस पर कोई चर्चा नहीं होगी।

...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: श्री पायलट, आपने कार्य अनुपात का उल्लेख किया है। रेलवे में संचालन अनुपात भी होता है। इसलिए आप संचालन अनुपात का भी उल्लेख करें ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब कोई सवाल-जवाब नहीं होंगे। इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा। जब किसी सदस्य को बोलने के लिए बुलाया जाता है और वह बोल रहा होता है, तो केवल उसके भाषण को ही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित

किया जाता है। उन्होंने अपना भाषण पूरा कर लिया है। उनका भाषण पूरा होने के पश्चात् ये सब प्रश्न उठते ही नहीं। आप ऐसे सवाल क्यों पूछते हैं?

अब श्री तथागत सत्पथी बोलेंगे।

श्री तथागत सत्पथी (ढेंकानाल): महोदय, बीजू जनता दल की ओर से मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है। बीजू जनता दल उड़ीसा की वास्तविक भावना का प्रतिनिधित्व करता है। मेरे उत्कल राज्य को इतिहास में कलिंग के नाम से जाना जाता है परन्तु अब इसका नाम उड़ीसा है।

आज हम वर्ष 2005-2006 के लिए रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं। महोदय, आप मेरे लिए प्रेरणा स्रोत रहे हैं क्योंकि जब आप यहां हम लोगों के साथ होते हैं, तो सभा में तमाम शोर-शराबे के बाद भी, आप अपनी बात जारी रखते हैं। आप इस ओर कोई ध्यान नहीं देते कि कोई क्या कह रहा है, यहां तक कि यदि सभा में माननीय अध्यक्ष महोदय खड़े भी हो जायें, तब भी आप अपनी बात जारी रखते हैं। इसलिए आपको अपना प्रेरणास्रोत मानते हुए अपना अगुआ मानते हुए, मैं आज यहां बोलने का साहस जुटा सका हूं। आप सहित, दूसरे लोग इस बारे में क्या सोचते है मुझे इसकी बिल्कुल परवाह नहीं ...*(व्यवधान)*

मैं समझता हूं कि तीन तरह के पथ होते हैं, सही पथ, गलत पथ और रेल पथ। मेरी समझ से यह विक्टोरिया युग की एक पुरानी कहावत है। लेकिन अब लगता है कि केवल दो ही पथ है। एक है सही पथ जो सदन के इस ओर बैठता है, दूसरा है रेल पथ अर्थात् गलत पथ जो सदन में उस ओर (सत्तापक्ष) बैठता है। लेकिन कुछ भी हो, राष्ट्रीय बजट के साथ-साथ यह राष्ट्र रेलवे पर अत्यधिक बल देता है और शायद यही कारण है कि विश्व में भारत एकमात्र ऐसा देश है जो अलग से रेल बजट पेश करता है। इससे इस बात का पता चलता है कि हमारा देश रेलवे को कितना अधिक महत्व देता है।

आइये हम एक क्षण के लिए इस बात पर विचार करते है। हम सब इस बात से भली भांति परिचित है कि मशहूर हस्ती श्री लालू जी ने बिहार जैसे उदंड राज्य में 15 वर्षों तक शासन किया है। मैं समझता हूं उन्होंने अपनी राजनीतिक जीत पहले ही साबित कर दी है। हाल के चुनाव में मिली पराजय ने, हो सकता है उनके हौसले पस्त कर दिये हों। मुझे तो ऐसा ही लगता है। राजनीति में तो गलत अनुमानों को सही करने की गुंजाइश रहती है लेकिन इसी तरह के गलत अनुमान यदि रेल संचालन में लगाये जाने लगें तो इससे हजारों लोगों की जानें जा सकती है और धन की अपार बर्बादी हो सकती है। हमारे माननीय रेल मंत्री, राज्य मंत्री, कैबिनेट मंत्री और सारा देश जानता है कि एक रेल दुर्घटना में ही हजारों लोगों की जाने चली जाती है और करोड़ों रुपयों की बर्बादी हो जाती है। इसलिए यदि हम वर्तमान संप्रग सरकार के शासन पर एक दृष्टि डालें, तो एक बात स्पष्ट हो जाती हैं-यहां मैं 'शासन काल' शब्द का इस्तेमाल नहीं करना चाहूंगा क्योंकि 'शासनकाल' जैसा शब्द लोकतांत्रित देशों के लिए उचित नहीं है। लेकिन संप्रग सरकार के शासन के दौरान पहले नौ-दस महीनों में, रेल दुर्घटनाओं की संख्या में निश्चित रूप से वृद्धि हुई है। लेकिन यह दु:खद है कि गत वर्ष कई बड़ी रेल दुर्घटनाओं के बावजूद इस रेल बजट में रेलवे सुरक्षा पर कोई विशेष बल नहीं दिया गया है। हमें बताया गया था कि रेलवे की सुरक्षा के लिए शीघ्र ही 'इलेक्ट्रानिक अर्ली वार्निंग सिस्टम' अथवा सिग्नल-जो भी इसका तकनीकी उपाय हो-लगाया जा रहा है। लेकिन यदि आप बजट देखें तो उसमें इसका कहीं विशेष उल्लेख नहीं है। रेल सुरक्षा की पूरी तरह अनदेखी हुई है। मेरी तरह के मध्यमवर्गीय और निम्नवर्गीय यात्री जो प्राय: ट्रेन से ही यात्रा करते हैं, उनके लिए यह अत्यधिक चिंता का विषय है। निश्चय ही भारत की जनता की सदाशयता के कारण हमें एक वर्ष में 32 हवाई यात्राओं का किराया मिलता है। लेकिन, फिर भी हम देश की जनता के आभारी हैं कि उन्होंने हमें यह सुविधा उपलब्ध करायी है। लेकिन मैं सामान्यत: ट्रेन से ही यात्रा करता हूं।

सायं 6.00 बजे

मैं जानता हूं कि जिस क्षण, जिस समय मैं रेल डिब्बे में पैर रखता हूं, उसी समय मेरे जीवन को खतरा शुरू हो जाता है क्योंकि तब मैं किसी दूसरी दुनिया में ही प्रवेश हो चुका होता हूं और हमें यह पता नहीं होता कि हम कहां पहुंचेंगे और पता नहीं गन्तव्य स्थल तक पहुंचेंगे भी या नहीं।

अब, हमें इस बात को स्वीकार करना चाहिए। हमारा समय बीत रहा है, आपने हमें बोलने का जो समय दिया था वह भी समाप्त होने को है, इसलिए मैं अपनी बात को लंबा नहीं खीचूंगा।

सभापति महोदय: माननीय सदस्यों, यदि सभा समय बढ़ाने पर सहमत हों, तो मैं समय बढ़ाने को तैयार हूं। यदि सभा की राय बनती है कि समय बढ़ा दिया जाये तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां।

सभापति महोदय: ठीक है। मैं समझता हूं कि सभा समय बढ़ाने के लिए सहमत है। सभा का समय सायं 7 बजे तक के लिए बढ़ाया जाता है।

श्री तथागत सत्पथी: आइये अब हम काम की बात पर आते हैं क्योंकि वस्तुत: उड़ीसा राज्य का चहुंमुखी विकास ही हमारे लिए, और महोदय आपके लिए भी, सर्वाधिक महत्वपूर्ण हैं क्योंकि आप इस राज्य के प्रशंसक रहे हैं और व्यक्तिगत वार्ताओं के दौरान आपने यह कहा है कि उड़ीसा आपको पसंद है।

जैसा कि आप जानते हैं, हमारे मुख्य मंत्री, श्री नवीन पटनायक ने उड़ीसा में शासन के क्षेत्र में, पारदर्शिता, ईमानदारी और जवाबदेही का युग शुरू किया है। यद्यपि, उड़ीसा एक समृद्ध राज्य है फिर भी यहां मूलभूत ढांचे के विकास की बहुत अधिक जरूरत है और मूलभूत ढांचे के विकास के लिए केन्द्र सरकार को निवेश करने की आवश्यकता है जोकि रेलवे द्वारा नहीं किया गया।

मैं आपके समक्ष कुछ उदाहरण पेश करता हूं। मैं अपना भाषण बहुत छोटा रखूंगा लेकिन आप मेरे प्रेरणास्रोत हैं। प्रति 1000 किमी. पर 19 किमी. रेल लाइनों के राष्ट्रीय औसत की तुलना में उड़ीसा में प्रति 1000 किमी. पर मात्र 15.03 किमी. रेल लाइनें ही उपलब्ध हैं। वर्ष 2003-04 में ईस्ट वेस्ट रेलवे ने आवागमन अधिक होने के कारण 2258 करोड़ रुपये का मुनाफा कमाया और 2004-05 के पहले नौ महीनों के दौरान 105 करोड़ रुपये की आय की। ईस्टकोस्ट रेलवे की शुरुआत अप्रैल 2003 में हुई थी। अपनी शुरुआत के पहले वर्ष में ही वर्ष 2003-04 में रेलवे ने 64 मिलियन टन माल ढुलाई की है। इसका संचालन अनुपात 63 प्रतिशत है, शायद भारतीय रेलवे में यह सबसे कम है। इसलिए, इतनी अधिक संभाव्यता होने के बावजूद यह अनिवार्य हो जाता है कि ईस्ट कोस्ट रेलवे हेतु बुनियादी ढांचे के विकास की आवश्यकता को प्राथमिकता दी जाये।

आइये हम दूसरी ओर चलें। आइये हम देखते हैं कि उड़ीसा के मामले में किस तरह उपेक्षा को मूर्तमान रूप दिया गया है। महोदय, एक साधारण सा ऊपरीपुल, चेनपाल नाम की जगह पर राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 42 पर बना है, राजमार्ग भुवनेश्वर से मुंबई जाता है। ऊपरी पुल के लिए केवल 7 करोड़ रुपयों की जरूरत है। लेकिन इस वर्ष के बजट में रेल अधिकारियों ने 2 करोड़ रुपये स्वीकृत कर शायद एक मजाक किया है। महोदय आप सोच सकते हैं, आप काफी विद्वान व्यक्ति है और आप अच्छी तरह समझ सकते हैं। क्या आप कल्पना कर सकते हैं कि पुल को आधा बनाकर छोड़ दिया जायेगा ताकि दो-तीन सालों में ये इसे पूरा करें और इसे राष्ट्रीय राजमार्ग की दूसरी ओर ले आयें। सरकार इस तरह से सोचकर कार्य करती है और नौकरशाही इस सरकार में काम करती है।

इसी तरह, बरहामपुर में लान्जीपल्ली में एक ऊपरी पुल की आवश्यकता है और इस ऊपरी पुल के लिए 1.85 करोड़ रुपये चाहिए। लेकिन इस वर्ष इस पुल के खंभों के लिये या बुनियादी कार्य के लिए जो भी हो 26 लाख रुपये दिये गये हैं।

इसलिए जब उपेक्षा पर आते हैं, आप इसे समझ सकते हैं। केरल भाग्यशाली है। आप बहुत अधिक भाग्यशाली हैं आपके राज्य में शिक्षा का स्तर काफी ऊंचा है। हम समृद्ध राज्य हैं पर हमारी निरंतर उपेक्षा होती रहती है। इसलिए मामले को छोटा और शीघ्र समाप्त करने वाला करते हुए मैं सिर्फ कुछ ऐसे बिन्दुओं को पढ़ देता हूं जहां उड़ीसा राज्य के लिए विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है ताकि उसे एक अत्याधुनिक और सक्षम राज्य बनाया जाये। इसलिए क्या मैं 5 मिनट और ले सकता हूं?

सभापति महोदय: कई और सदस्यों को भी बोलना है।

श्री तथागत सत्पथी: आपने मुझे पांच मिनट दिये इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय: आज यह सात बजे तक ही है। अभी कई वक्ता हैं।

श्री तथागत सत्पथी: मैं इसे पांच मिनट में समाप्त करूंगा।

महोदय, खुद से पूरी तक वर्तमान रेलवे लाइन का दोहरीकरण कार्य 15 कि.मी. के फैलाव में चरणबद्ध किया गया है। संभवत लाइन की कुल लम्बाई 56 किमी. है। वे इसे 15 किमी. के टुकड़ों में ले रहे हैं। पहले चरण के लिए 10 करोड़ रुपये मिले है और 3 करोड़ रुपये की और आवश्यकता है। इसलिए 15 किमी. के लिए 13 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, यह भी एक ऐसी लाइन के लिए जो पूरी तरह समुद्री किनारे पर है। आप जानते हैं पुरी समुद्र तट पर है। इसलिए लाइन हमेशा लिए नहीं जा सकता। यह वहां पर खत्म है। इसलिए लगभग 56 किमी. की लाईन से 15 किमी. के विस्तार में चरणबद्ध किया गया है। पहले चरण के लिए केवल 10 करोड़ रुपया मिला है जबकि जरूरत है-13 करोड़ रुपये। हालत यह है। गत चार वर्षों में यही सब कुछ हुआ है।

इसी तरह, दाईतारी बांसपानी 155 किमी. लम्बी बड़ी रेल लाइन है। तालचेर-संबलपुर बड़ी रेल लाइन है। आरवीएमएल के माध्यम से महानदी पर दूसरे पुल के लिए केवल 28.60 करोड़ रुपये प्राप्त हुए हैं। इसके लिए 50 करोड़ रुपये और चाहिए। यह रेल मार्ग कोलकाता को चेन्नई से जोड़ता है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री तथागत सत्पथी: मैं केवल मुख्य बातों को पढ़कर सुना रहा हूं।

इसी प्रकार नयी लाइनों के बारे में मैं बता दूं कि हरिदासपुर-पारादीप राज्य की आर्थिक स्थिति के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं। इसे आर.वी.एन.एल. के माध्यम से 20 करोड़ रुपये दिए गए हैं जबकि इसके लिए 233 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इसी प्रकार अंगुल-डुबरी-सुमिन्दा सड़क, जिसका उपयोग लौह-अयस्क के परिवहन हेतु किया जाता है, के लिए 10 लाख रुपये दिये गये हैं जबकि इसके लिए 242 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। तलचर से बिमलागढ़ की दूरी 154 किलोमीटर है। इसके लिए 5 करोड़ रुपये दिये गये हैं जबकि इसके लिए 727 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। 155 किलोमीटर लंबे दैतारी-बनासपानी रेल संपर्क के लिए 128 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। आर.वी.एन.एल. को धनराशि प्रदान की गई है लेकिन केवल कुछ करोड़ रुपये ही दिए गए हैं।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए। कृपया सहयोग कीजिए। यहां बहुत से वक्ताओं ने बोलना है। हमारे पास केवल 50 मिनट शेष है।

श्री तथागत सत्पथी: महोदय, हम आपको पसंद करते हैं। सुबह मैंने कहा था कि आप मेरी प्रेरणा हैं। आप मेरे नेता है।

सभापति महोदय: आप 20 मिनट से अधिक समय ले चुके हैं। कृपया समाप्त कीजिए।

श्री तथागत सत्पथी: रूपसा-बांगरीपोसी और नौपारा-गुनुपुर का आमान परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय: हमारे पास केवल 50 मिनट शेष हैं। हमारे पास अभी 10 वक्ता शेष हैं। अन्य को भी कुछ बोलने दीजिए।

श्री तथागत सत्पथी: जेपोर-मलकानगिरी, तलचर-गोपालपुर, बारगढ़-नौपाड़ा बरास्ता पदमपुर, गोपालपुर-रायगढ़ा, जलेश्वर-दीघा-जाजपुर-क्योंझर रोड़ जाजपुर, गोरुमारीसानी से बौरामारा की नयी लाइनों का तत्काल सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता है।

इसके बाद हम नई रेलें शुरु कराना चाहते हैं। सम्बलपुर होते हुए भुवनेश्वर से नई दिल्ली तक रेल चलाए जाने की आवश्यकता है जिससे उड़ीसा के पश्चिमी क्षेत्र को विकसित करने में सहायता मिलेगी। उसकी पूर्णतया उपेक्षा की गई है। अभी कुछ और मुख्य-मुख्य बातें ऐसी हैं जिन पर यहां प्रकाश डाले जाने की आवश्यकता है।

महोदय, आप उड़ीसा के प्रति सहनशीलता दर्शा रहे हैं। मुझे यह कहते हुए खेद होता है कि उड़ीसा के प्रति उनकी इन सब दुर्भावनाओं के बावजूद हम अपने अधिकारों के लिए लड़ेंगे।

कांग्रेस ने 50 लंबे वर्षों तक उड़ीसा राज्य की उपेक्षा की है। जब उसने केन्द्र में शासन किया और जब उसने राज्य में शासन किया उसने सदा उस राज्य को पीड़ा पहुंचाई और यह उड़ीसा के लोगों के लिए परेशानी का कारण बना। पहले इस सभा में कोई भी हमारी ओर से नहीं बोलता था। जब हम इस प्रतिष्ठित सभा में आए हैं तो हमें अपने लोगों की मांगों को आपके सम्मुख रखने के लिए आपका संरक्षण चाहिए जिससे सरकार हमारी बात सुनेगी और उड़ीसा राज्य को भी अन्य विकसित राज्यों के साथ कंधे से कंधा मिलाकर चलने का अवसर मिलेगा।

हम अपनी गरीबी पर कोई गर्व नहीं हैं। हमारी नस्ल एक जुझारु नस्ल रही है। उड़ीया के लोगों ने अशोक के विरुद्ध कलिंग का युद्ध लड़ा था जो पाटलीपुत्र, जो अब पटना है, से आया था। हम उस कलिंग युद्ध के पुत्र हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

श्री अलकेश दास (नवद्वीप): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी को एक बार पुन: यात्री किराए में वृद्धि न करने पर बधाई देना चाहूंगा। सभी वर्गों के यात्री अपनी यात्राओं के लिए अधिक किराए का भुगतान करने से बच गए।

रेल बजट के बहुत से अच्छे पक्ष हैं। उदाहरण के लिए 54 नई रेल सेवाएं आरंभ की गई हैं; 28 रेलों के मार्ग में विस्तार किया गया है; और 10 रेलों की बारंबारता में वृद्धि की गई है। सभी स्थानों से उपयोग की जा सकने वाली एक नयी पूछताछ संख्या '139' का आरम्भ किया गया है; 'लैंडलाइन' टेलीफोन से बुकिंग का समय बढ़ा दिया गया है और अब यह सुविधा सुबह 4 बजे से रात में 11.30 बजे तक उपलब्ध रहती है। 45 जिला मुख्यालयों में पी.आर.एस. की सुविधा आरम्भ होने जा रही है। राज्य सरकार की सेवाओं के अन्तर्गत नौकरियां पाने के इच्छुक व्यक्तियों को भी किराए में छूट प्रदान की गई है। अत: माननीय रेल मंत्री जी लोगों का धन्यवाद पाने के अधिकारी हैं।

इस बजट का एक अन्य पहलू भी है। रेलवे का पहला नारा है 'सुरक्षा' और उसके बाद आती है 'समयबद्धता'। गत वर्ष की सुरक्षा रिपोर्ट क्या रही? 325 दुर्घटनाएं हुईं तथा उनमें 294 व्यक्ति मारे गए। रेल बजट में सुरक्षा के लिए आबंटित की गई राशि का

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री अलकेष दास]

हिस्सा एक रुपये में केवल तीन पैसे ही है। इस बजट में मूल पटरियों को बदलने के कार्य हेतु आबंटन में कमी की गई है जबकि उन्हें वर्ष 2007 तक बदल दिया जाना चाहिए। अत: इस शीर्ष में किए गए बजटीय आबंटन में वृद्धि की जानी चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को कोयला, सीमेंट, लोहा और इस्पात, कच्चा लोहा, कीलों और चूना पत्थर, पेट्रोल और नाप्था की ढुलाई दरों में वृद्धि न करने पर धन्यवाद देता हूं। मिट्टी के तेल और एल.पी.जी. की ढुलाई दरों में कमी की गई है और निजी टैंकरों से ढोए जाने वाले दूध की ढुलाई दरों में भी कमी की गई है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत वितरित किए जाने वाले खाद्यान्नों को छोड़कर अन्य पर ढुलाई दरों में 33 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। गरीब परिवार केवल सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अन्तर्गत मिलने वाले खाद्यान्नों पर ही निर्भर नहीं रह सकते अत: उसका उन पर असर पड़ेगा। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से इस परिप्रेक्ष्य में उपचारात्मक उपाय किए जाने की अपील करता हूं।

अगला मुद्दा समयबद्धता का है। यात्रियों की संख्या में छह प्रतिशत की वृद्धि हुई है। रेलों में अत्यधिक भीड़ होती है। स्थायी समिति ने यह सिफारिश की थी कि सभी उपनगरीय रेलों में बारह डिब्बे होने चाहिए। इस बजट में उस सिफारिश पर कोई आश्वासन नहीं दिया गया है। इस बजट में डिब्बों की संख्या में 3.1 प्रतिशत वृद्धि किए जाने की आशा थी और इस वर्ष डिब्बों की संख्या 2,596 से बढ़ाकर 2679 कर दी गई है। लोकोमोटिव रेल इंजनों के लिए आबंटन में 39.4 प्रतिशत की कमी की गई है जबकि इन इंजनों की आवश्यकता में 12 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

सं.प्र.ग. सरकार ने हमें यह बताया है कि वे अर्थव्यवस्था में मानवीय दृष्टिकोण सहित सुधार लाना चाहते हैं परन्तु जब हजारों फेरीवालों को, जो यह पेशा अपनाने पर मजबूर हैं, रेलवे पुलिस व प्रशासन द्वारा प्रताड़ित किया जा रहा था तो वे अनुपस्थित थे। उन्हें लाइसेंस देने हेतु बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अपील कर रहा हूं कि वे इन फेरीवालों को लाइसेंस और इसके लिए इस बजट में प्रावधान करें।

देश के विभिन्न भागों में रेल ऊपरिपुलों का निर्माण किया जाना अत्यन्त आवश्यक है लेकिन राज्य सरकारों के साथ 50:50 के अनुपात में साझेदारी करने की नीति इसमें आड़े आती है। राज्य सरकारों के पास इसके लिए आर्थिक क्षमता नहीं है अत: रेलवे को पूरा व्यय करके इन रेल ऊपरि पुलों का निर्माण करना चाहिए।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में वर्तमान में सात राज्यों की राजधानियों के बीच रेल सम्पर्क नहीं है। किसी प्रकार का सर्वेक्षण किया गया है परन्तु इस बजट में इस पर कोई प्रकाश नहीं डाला गया है। पूर्वोत्तर क्षेत्रों के 30 रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन के रुप में विकसित किए जाने पर विचार किया गया है और उनकी वार्षिक आय एक करोड़ रुपये से कम है। अत: इस विकास के लिए धन कहां से आयेगा? पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे के आधुनिकीकरण की गति बहुत धीमी है। अत: पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए लक्ष्य निर्धारित किए जाने चाहिएं और इस क्षेत्र में नए कार्यों के लिए 10 प्रतिशत आबंटन किया जाना चाहिए। मुझे यह कहते हुए खेद होता है कि इस रेल बजट में पश्चिम बंगाल राज्य को वंचित रखा गया है। मैं पुन: इस बात को दोहरा रहा हूं कि इस रेल बजट में पश्चिम बंगाल राज्य को वंचित रखा गया है।

जैसा कि आप जानते ही हैं कि यहां दिल्ली और मुम्बई में कितने टर्मिनल हैं परन्तु पश्चिम बंगाल में सियालदाह और हावड़ा नामक दो ही टर्मिनल हैं। हमने शालीमार नामक एक और टर्मिनल का प्रस्ताव किया था। लेकिन इस रेल बजट में उसके लिए धनराशि कहां दी गई है? हमने हावड़ा स्टेशन पर पांच अतिरिक्त प्लेटफार्म बनाए जाने हेतु लघु-आवधिक नीति के बारे में अंतरिम प्रबन्ध किए जाने के बारे में भी कहा था। लेकिन, अब इस रेल बजट में हावड़ा में पांच अतिरिक्त प्लेटफार्म निर्मित किए जाने के बारे में कुछ नहीं है। अत: लोगों के सामने इस संबंध में बहुत समस्याएं आ रही है।

54 नई रेल सेवाएं आरम्भ की गई हैं। 28 रेल मार्गों का विस्तार किया गया है और इस रेलों की बारंबारता में वृद्धि की गई है। लेकिन रेलवे के इस विस्तार में पश्चिम बंगाल के हिस्से में वस्तुत: 'शून्य' आया है। पश्चिम बंगाल में कोलकाता के बाद सिलीगुड़ी एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है और 'पूर्व की ओर देखो' नीति को अपनाए जाने के पश्चात् यह और अधिक महत्वपूर्ण हो गया है। वहां दार्जिलिंग मेल और कंचन कन्या हैं परन्तु हमने सियालदेह से सिलीगुड़ी के लिए एक सीधी रेल 'जनशताब्दी एक्सप्रैस' की मांग की थी। परन्तु हमें यह जानकर दुख हुआ कि इस रेल बजट में सियालदाह से दार्जिलिंग के लिए किसी जनशताब्दी एक्सप्रैस का कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

हमारे राज्य में शांतिपुर से नवद्वीप, अहमदपुर से कटोआ और बर्दवान से कटोआ के लिए तीन आमान परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता है। परन्तु इस बजट में इन तीन आमान परिवर्तनों के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। शांतिपुर से कृष्णनगर का एक बार उल्लेख किया गया है परन्तु उसके लिए कोई धनराशि उपलब्ध नहीं कराई गई है।

जहां तक मझेरहाट-कोचिंग टर्मिनल का संबंध है इस रेल बजट में उसका कोई प्रावधान नहीं है। यह हमारी मांग है। यह चौथा टर्मिनल है। जहां तक झारग्राम से पुरुलिया तक एक नई रेल लाइन का संबंध है हमने इसकी मांग इसलिए की थी क्योंकि यह एक जनजातीय जोन है। इसका सर्वेक्षण पूरा हो चुका है परन्तु इस बजट में कोई धनराशि आबंटित नहीं की गई है।

जहां तक पंसकुरा से हल्दिया तक दोहरीकरण का संबंध है, रेल बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। जहां तक बंदेल से कटुआ तक दोहरीकरण का संबंध है, इस रेल बजट में बहुत कम धनराशि आबंटित की गई है और यह दोहरीकरण जीरत तक नहीं होगा। रेल बजट में बोनगांव से सियालदाह तक दोहरीकरण का कोई उल्लेख नहीं है।

कटुआ से अजीमगंज तक विद्युतीकरण के बारे में रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं है। हमें भागीरथी के ऊपर रेल बनाने के बारे में भी बताया गया था लेकिन इसके लिए 1 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की गई है और इस धनराशि से कुछ भी नहीं किया जा सकता है। जहां तक अजीमगंज से हावड़ा तक सीधी रेल का संबंध है, इस रेल बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं है।

हमने दमदम से बैरकपुर तक मैट्रो विस्तार की भी मांग की थी। तथापि, इस रेल बजट में इसके लिए भी कोई प्रावधान नहीं है।

कृष्णनगर से करीमपुर (80 कि.मी.) तक नई रेल लाइन के संबंध में केवल 13 कि.मी. का सर्वेक्षण किया गया है लेकिन इस रेल बजट में धनराशि स्वीकृत नहीं की गई है।

हमने जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन के उन्नयन की मांग की थी लेकिन इस रेल बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है।

हमने अंदल-सैथिया लाइन के दोहरीकरण के साथ विद्युतीकरण की भी मांग की थी लेकिन इस रेल बजट में इसका भी कोई उल्लेख नहीं है।

मैं यहां पुन: इस बात का उल्लेख करना चाहता हूं कि रेल बजट में अप्रयुक्त रेल भूमि के उपयोग के बारे में कोई प्रस्ताव होना चाहिए था। महोदय, इस प्रकार, आपके माध्यम से में इस भाषण के द्वारा माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस बजट में नई रेलगाड़ियों और संचार आदि के बारे में कोई प्रावधान होना चाहिए ताकि पश्चिम बंगाल को रेल सेवाओं में कुछ सुविधाएं मिल सके।

इस तरह, मैं इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्रीमती मेनका गांधी (पीलीभीत): सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। मुझे संक्षिप्त भाषण देना है। मेरा विश्वास है कि जब बजट की घोषणा हो गई है तो उसकी कुछ विश्वसनीयता है।

[हिन्दी]

सभापति जी, मंत्री जी ने पिछले साल हमें भरोसा दिया था कि एक सर्वेक्षण किया जा रहा है जिसके अन्तर्गत बरेली-टनकपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्राडगेज किया जाएगा और कहा था कि इस सर्वेक्षण की रिपोर्ट 31 दिसम्बर, 2004 तक आ जाएगी, लेकिन अब मार्च, 2005 चल रहा है, अभी तक हमें यह नहीं बताया गया कि उस सर्वेक्षण का क्या हुआ, उसकी रिपोर्ट आई या नहीं।

महोदय, हमें इनफार्मली यह बताया गया है कि उक्त रेल लाइन का रेट आफ रिटर्न ठीक नहीं है इसलिए इस लाइन को ब्राडगेज में नहीं बदला जाएगा। मैं पूछना चाहती हूं कि बिहार में किस रेल लाइन का रेट आफ रिटर्न अच्छा है, जो वहां इतना धन इनवैस्ट किया जा रहा है?

महोदय, पीलीभीत का मेरा संसदीय क्षेत्र पूरा का पूरा तराई का इलाका है। वहां सबसे ज्यादा अनाज और अन्य सामान आता-जाता है। सबसे ज्यादा उत्पाद वहां से आते-जाते हैं। हजारों ट्रक रोज वहां से निकलते हैं, फिर बरेली-टनकपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्राडगेज में क्यों नहीं बदल सकते हैं?

[अनुवाद]

यदि सरकार को लगता है कि उसके पास इसके लिए पर्याप्त धनराशि नहीं है तो मुझे इसके लिए अपनी संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना धनराशि देने में प्रसन्नता होगी ताकि सरकार इसके एक भाग का निर्माण कर सके। यह दूरी केवल 30 किलोमीटर है और यदि सरकार को लगता है कि अभी भी धनराशि की आवश्यकता है तो हम श्रमदान करेंगे ताकि श्रम पर सरकार की धनराशि बच सके।

मैं श्री पायलट के तर्क से सहमत हूं कि इसे 'बनाओ चलाओ और सौंपो' के अंतर्गत लाया जाए, कुछ कीजिए; लेकिन यदि सरकार हमें बड़ी रेल लाइन नहीं देती है तो तराई क्षेत्र विशेषरूप से पीलीभीत-लखीमपुर खंड पर सब कुछ इस लाइन के कारण पूरी तरह रूक जाएगा। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूं कि उन्होंने पिछले बजट में जो वायदा किया था उसे पूरा करें और हमें बड़ी रेल लाइन दें।

श्री अनवर हुसैन (धूबरी): महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के लिए मैं उन्हें बधाई और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने इतनी अधिक छूट और विकास संबंधी प्रस्तावों सहित एक प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया है। मैं अपने मित्रों द्वारा व्यक्त बातों को यहां दोहराना नहीं चाहता हूं। मैं केवल पूर्वोत्तर क्षेत्र की कुछ कठिनाइयों का उल्लेख करना चाहता हूं। मुझे प्रसन्नता है कि मेरे दो मित्र पूर्वोत्तर क्षेत्र के समस्याओं के बारे में पहले ही अपनी चिंता व्यक्त कर चुके हैं।

भारत के माननीय राष्ट्रपति ने संसद के दोनों सदनों के समक्ष अपने प्रथम अभिभाषण में टिप्पणी की थी कि सरकार द्वारा घोर उपेक्षा के कारण क्षेत्रीय असंतुलन उत्पन्न हो रहा है। उनके भाषण में यह लिखा हुआ है कि घोर उपेक्षा के कारण क्षेत्रीय असंतुलन उत्पन्न हो रहा है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के संबंध में राज्यों की वास्तव में उपेक्षा हुई है और इसके परिणामस्वरूप लोकप्रिय संप्रग सरकार ने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में वायदा किया है कि विकास संबंधी निर्माण कार्य करने वाले सभी विभागों के बजटीय आबंटन का 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर राज्यों अर्थात् 8 राज्यों को जाएगा। इसी प्रकार वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में भी यही वायदा किया कि 10 प्रतिशत धनराशि पूर्वोत्तर क्षेत्र को जाएगी।

मुझे खेद है कि यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए 10 प्रतिशत तो क्या तीन प्रतिशत भी नहीं दिया गया है। इस तरह यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि रेल मंत्री ने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में शामिल सरकार का वायदा नहीं निभाया है। अत:, मैं वित्त मंत्रालय से अनुरोध और प्रार्थना करता हूं कि वह मामले की समीक्षा करें और यह सुनिश्चित करें कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास के लिए कम से कम 10 प्रतिशत प्रदान किया जाए।

मैं, पूर्वोत्तर क्षेत्र की कुछ ज्वलंत समस्याओं को संक्षेप में प्रस्तुत करना चाहता हूं। पहला, पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल विभाग की कोई फैक्टरी अथवा उद्योग नहीं है। मैं रेल मंत्रालय का बहुत आभारी हूं कि इस वर्ष, दूसरे चरण में यहां एक रेल फैक्टरी स्थापित करने का प्रस्ताव है। मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि वह दूसरे चरण की बजाय पहले चरण में प्रस्तावित फैक्टरी स्थापित करने पर विचार करें। दूसरा, बोगीबोल परियोजना एक मेगा-परियोजना है। सरकार ने इस वर्ष इस कार्य के लिए 12 करोड़ रुपये आबंटित किए हैं। यह परियोजना कई वर्ष पहले शुरू हुई थी लेकिन कार्य करने के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान नहीं की गई। मैं नहीं जानता कि इस कार्य को पूरा करने में कितना समय अथवा कितने दशक लेंगे। अत:, मैं सरकार से इस बोगीबोल मेगा-परियोजना के लिए आबंटन बढ़ाने हेतु आग्रह करता हूं।

तीसरा, रक्षा की दृष्टि से पूर्वोत्तर क्षेत्र हमारे देश का एक महत्वपूर्ण भाग है लेकिन यहां दोहरी लाइन नहीं है। अत:, मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह नई जलपाईगुड़ी-तिनसुखिया लाइन का यथाशीघ्र दोहरीकरण करे। चौथा, रेल विभाग ने मोरन से डिब्रुगढ़ तक केवल 40 कि.मी. मार्ग को बड़ी रेल लाइन के बनाने हेतु सर्वेक्षण किया था लेकिन इस बजट में इसके लिए धनराशि स्वीकृत नहीं की गई है। मैं सरकार से इसके लिए धन आवंटन हेतु अनुरोध करता हूं।

पांचवां, मेरे निर्वाचन क्षेत्र धुबरी जिले की जनसंख्या 17 लाख है। लेकिन आज भी इस जिले में एक भी रेल लाइन चालू नहीं है जो कि बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। वर्ष 2002 में रेल-रोड़ में दरार पड़ जाने के कारण इसे बंद कर दिया गया। तत्कालीन राजग सरकार की अदक्षता और निष्क्रियता के कारण इसे बहाल नहीं किया जा सका। इस बजट में इस धुबरी-फकीराग्राम रेल-लाइन को पुन: चालू करने हेतु कोई धनराशि आबंटित नहीं की गई है। अत: मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि इस रेल-रोड़ को प्राथमिकता के आधार पर बहाल किया जाए। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस जिले में एक इंच भी रेलवे नेटवर्क नहीं है। छठा, सामरिक तथा रक्षा की दृष्टि से रंगिया-रंगपाड़ा-मोरकोकेबेलंग, रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है और इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। यह जनता की लम्बे समय से चली आई मांग है और मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस मांग पर प्राथमिकता के आधार पर विचार किया जाए।

सातवां, यह जान कर बहुत प्रसन्नता हुई कि सरकार कुमार घाट-अगरतला-लमडिंग-सिलचर-जिरिबाम-इम्फाल परियोजना को एक राष्ट्रीय परियोजना के रूप में ले रही है। जब तक लमडिंग-बदरपुर भाग का निर्माण कार्य प्राथमिकता के आधार पूरा नहीं हो जाता है तब तक इस राष्ट्रीय परियोजना को शुरू नहीं किया जा सकता है। अत: लमडिंग-बदरपुर भाग का कार्य प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना चाहिए। आठवां, पिछले बजट में रेल मंत्रालय ने वायदा किया था कि एक रेलगाड़ी गुवाहाटी से दिल्ली तक बरास्ता जोगीधोपा चलेगी। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि यद्यपि एक और बजट प्रस्तुत किया गया है फिर भी पूर्व बजट में किये गये इस वायदे को पूरा नहीं किया गया है। अत:, मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह सुनिश्चित करे कि बजट में उनके वायदे को तत्काल अमली जामा पहनाया जाए। नौवां यह बहुत निराशाजनक है कि कुछ वर्ष पहले शुरू की गई नई मुइनागुड़ी-जलपाईगुड़ी रेल परियोजना के लिए केवल 50 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है। यदि इस तरह से धनराशि स्वीकृत की जाएगी तो परियोजना को पूरा होने में दशकों लग जाएंगे। इस मामले पर विचार किया जाना चाहिए।

दसवां, पूर्वोत्तर क्षेत्र में माल ढुलाई के लिए सड़कों के अलावा कोई अन्य साधन नहीं है। अतः, देश के विभिन्न भागों से पूर्वोत्तर क्षेत्र के अधिक भागों के लिए एक्सप्रेस मालगाड़ियां शुरू की जाएं।

सभापति महोदय: कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए। आप पहले ही निर्धारित समयसीमा से अधिक बोल चुके हैं।

श्री अनवर हुसैन: महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र की यह समस्याएं है। मैं दल का तीसरा वक्ता हूं।

सभापति महोदय: आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री अनवर हुसैन: महोदय, ठीक है, मैं भाषण समाप्त करता हूं।

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): माननीय सभापति महोदय, मुझे आशा थी कि रेल बजट पर वाद-विवाद के दौरान माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद पूरे समय सभा में उपस्थित रहेंगे। तथापि, अब मुझे लालू जी को नहीं अपितु यहां उपस्थित श्री वेलु को धन्यवाद देना चाहिए। मुझे लगता है कि वह मेरी बात सुनेंगे तथा उन मुद्दों पर विचार करेंगे जिन्हें मैं प्रस्तुत करने का भरसक प्रयत्न करूंगा।

मैं, हमारे समक्ष रेल बजट के सकारात्मक पहलुओं का समर्थन करता हूं। इसके साथ ही मैं उन कुछ मुद्दों पर अपना असंतोष व्यक्त करना चाहता हूं जिनका रेल बजट में उल्लेख नहीं किया गया है और ध्यान नहीं दिया गया है।

भारतीय रेल अपने नेटवर्क के आकार तथा यात्रियों की संख्या आदि के संबंध में विश्व में दूसरे स्थान पर होगी। भारतीय रेल राष्ट्रीय अखण्डता का शक्तिशाली प्रतीक है। यह देश में सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा जन उपयोगी सेवा प्रदाता तंत्र है। यही ऐसा सरकारी क्षेत्र का जन उपयोगी सेवा प्रदाता तंत्र है जो देश में यात्री तथा माल ढुलाई का सस्ता साधन उपलब्ध कराता है। ईस्ट-वेस्ट कारिडोर, साउथ-नार्थ कारिडोर अथवा स्वर्ण चतुर्भुज जैसी सड़कों के विकास के बावजूद रेलवे का कोई विकल्प नहीं है।

रेल बजट में यात्री किराये और माल-ढुलाई पर सर्वाधिक स्वागत योग्य और प्रशंसनीय उपलब्धियों का उल्लेख है। माल-भाड़ा क्षेत्र ने पिछले वर्ष के 580 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 600 मिलियन टन अर्थात् 7.67 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की है जो 10 वर्षीय योजना के लक्ष्य से दो वर्ष पहले प्राप्त हुआ है। यात्रियों की संख्या में तीन प्रतिशत के बजट लक्ष्य की तुलना में 6 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज हुई है जो पिछले वर्ष से 8.3 प्रतिशत अधिक है। चालू वित्त वर्ष के दौरान आंतरिक सृजन में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है।

यह अच्छी बात है। मैं यात्री किराया और माल-भाड़ा न बढ़ाने के लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं। केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारों द्वारा नौकरियों में चयन के लिए साक्षात्कार देने हेतु यात्रा करने वाले बेरोजगार युवाओं को रेल किराये में छूट दी गई है। किसानों और दुग्ध उत्पादकों को प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों में भाग लेने के लिए द्वितीय श्रेणी के किराये में पचास प्रतिशत की छूट दी गई है। यह बिल्कुल ठीक है। विद्यालय के छात्रों को 75 प्रतिशत छूट दी जा रही है। प्राकृतिक आपदाओं के दौरान आपदा-प्रभावित क्षेत्रों में राहत सामग्री निःशुल्क पहुंचाने का प्रावधान है। मैं जानना चाहूंगा कि शवों को ढोने के लिए सामान्य शुल्क दर को केवल 50 प्रतिशत छूट क्यों दी जाती है। शवों की ढुलाई निःशुल्क होनी चाहिए। वे केवल 50 प्रतिशत की छूट क्यों दे रहे हैं।

हमने इस सामान्य सभा में रेल भर्ती नीति के बारे में कई बार प्रश्न उठाए हैं। पूर्व की अथवा वर्तमान भर्ती नीति बहुत ही गलत है जिसके कारण विभिन्न स्थानों में कई परेशानियां पैदा की हैं। हमने देखा है कि असम, बिहार, महाराष्ट्र और अन्य स्थानों में क्या हुआ। हमने मांग की थी कि कम से कम समूह 'घ' के पदों की भर्ती रेल भर्ती बोर्ड द्वारा न करके स्थानीय यूनिटों द्वारा किया जाए। यह बिल्कुल सही है। इसलिए, मैं इसका स्वागत करता हूं। अन्य पहलू भी हैं जिसके लिए हम रेल मंत्री को अवश्य धन्यवाद देना चाहेंगे।

महोदय, संरक्षा और सुरक्षा के मामले में मैं असंतोष व्यक्त करता हूं क्योंकि संरक्षा और सुरक्षा हेतु बहुत कम धन आवंटित किया गया है। संरक्षा और सुरक्षा के लिए और अधिक धन आवंटित किया जाना चाहिए था क्योंकि दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। स्क्रैप आयरन के पुनः उपयोग के बारे में पिछले रेल बजट में माननीय मंत्री जी द्वारा दिए गए आश्वासन का क्या हुआ? उनके बजट भाषण में इसका कोई उल्लेख नहीं है। यह कहा गया था कि विभिन्न क्षेत्रों में माफिया का सफाया करने के लिए रेलवे स्क्रैप आयरन के पुनः उपयोग की योजना बना रहा है लेकिन इस बार बजट में ही इसका उल्लेख नहीं है। पिछले बजट में बहुत सारी बातें कही गई थीं। यह कहा गया था कि कुलियों की पत्नियों के लिए मुफ्त पास दिए जायेंगे लेकिन इसका क्रियान्वयन अभी तक नहीं हुआ है। मैं विशेषरूप से दक्षिण पूर्व रेलवे के सभी प्रभागों का उल्लेख करना चाहूंगा, सामान्य रूप में, खड़गपुर प्रभाग का जहां इसे क्रियान्वित नहीं किया गया है। मुझे पता नहीं कि अन्य क्षेत्रों में क्या हुआ।

[श्री प्रबोध पाण्डा]

मंत्री महोदय के भाषण में यह बिल्कुल सही नोट किया गया है कि लाखों रेलवे कर्मचारियों के अथक प्रयासों के कारण चालू वित्त वर्ष के प्रथम नौ महीनों में रेलवे का वित्तीय निष्पादन उत्तम रहा है। लेकिन कर्मचारियों के लिए क्या किया गया है। कर्मचारियों की संख्या कितनी है? रेल मंत्रालय द्वारा अप्रैल 2003 में जारी श्वेतपत्र में कहा गया है कि अवधारिक संरचना में वृद्धि के अनुपात में इस क्षेत्र में और अधिक कर्मचारियों की जरुरत है, ताकि रेलवे का मूलभूत लक्ष्य राष्ट्र की अर्थव्यवस्था और सुरक्षा में इसके योगदान के साथ कोई समझौता न करना पड़े। रेलवे बोर्ड 1990 में कर्मचारियों की संख्या जो 18.7 लाख थी जो 2002 में घटाकर 15.1 लाख करने में मुख्य कारक रहा है। इसमें 1996 से 2002 तक लगातार कमी हो रही है। इसलिए कम करने की प्रक्रिया जारी है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए।

श्री प्रबोध पाण्डा: मुझे कई मुद्दे उठाने हैं। मैं बहुत अधिक समय नहीं लूंगा।

दूसरा मुद्दा भूमि प्रबंधन का है। लाखों लोग रेलवे जमीन पर रह रहे हैं। वे वहां अनधिकृत रूप से रह रहे हैं। उनके पास रहने के लिए दूसरा कोई जगह नहीं है। वे रेलवे में काम कर रहे हैं। वे रेलवे से जुड़े हुए हैं। वे रेलवे के निर्माण कार्य से जुड़े श्रमिक हैं। वे लोग वहां स्टेशन के निर्माण के समय से ही रह रहे हैं। जहां तक भूमि प्रबंधन की बात है कृपया उसके लिए कोई प्रबंध कीजिए ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपके दल का समय खत्म हो गया है।

श्री प्रबोध पाण्डा: मैं माननीय रेल मंत्री को बहुत धन्यवाद देता हूं कि वे रेलवे में स्वदेशी दवाओं की प्रणाली ला रहे है। होम्योपैथी और आयुर्वेद के जो डाक्टर रेलवे की डिस्पेंसरियों में कार्यरत है उनकी मान्यता सामान्य डाक्टर के रूप में नहीं होती है। कृपया उन्हें सामान्य डाक्टर के रूप में मान्यता दीजिए। रेल उपरिपुलों को उबारने के लिए कृपया इसकी समीक्षा कीजिए। जहां तक आरओबी के अनुपात की बात है, कृपया इसकी समीक्षा करें। लगभग सभी राज्य सरकारें वित्तीय संकट से जूझ रही हैं। इस अनुपात की समीक्षा की जानी चाहिए और रेलवे से कम से कम 75 प्रतिशत तथा राज्य सरकारों की ओर से 25 प्रतिशत दिया जाना चाहिए ...*(व्यवधान)*। मेरा अंतिम प्रश्न यह है। पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री ने हम सभी से उन्हें प्रस्ताव भेजने को कहा था ताकि वे इस पर विचार कर सके। लेकिन इस बार ऐसा नहीं हुआ है। हम उससे वंचित रह गए।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए।

श्री प्रबोध पाण्डा: मुझे कई सवाल पूछने हैं। मैं बाद में ब्यौरा दूंगा। कृपया उन लोगों के बारे में सोचिए जो रेलवे की जमीन पर रह रहे हैं। यात्रियों के बारे में सोचिए, संरक्षा और सुरक्षा से जुड़े सवालों के बारे में सोचिए। इसी के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। यात्री किराये में किसी भी प्रकार की बढ़ोत्तरी नहीं करने के प्रस्ताव का स्वागत करता हूं तथा नयी रेल गाड़ियों को चलाने के प्रस्ताव की सराहना करता हूं। किन्तु रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर एवं महोबा, उ.प्र. के पिछड़े जिलों की उपेक्षा की गयी है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं कि वर्ष 1997-98 में रेलवे ने भिण्ड से उरई, राठ होते हुए महोबा तक 216 किलोमीटर तथा हमीरपुर रोड से हमीरपुर तक 6 किलोमीटर तक नयी रेल लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कराया था। उस समय उसकी लागत 15 करोड़ रुपये हमीरपुर से हमीरपुर रोड के लिए तथा भिण्ड से उरई होते हुए महोबा की लागत 422 करोड़ थी। 2005-2006 में पुन: सर्वेक्षण कराकर उक्त रेल लाइन बिछाने की तुरन्त आवश्यकता है। इसके अलावा हमीरपुर रोड से हमीरपुर, विवार मुस्करा-राठ होते हरपालपुर, मध्य प्रदेश तक भी रेल लाइन बिछाने की भी अत्यंत आवश्यकता है। इसी प्रकार झांसी-मानिकपुर रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराने की भी आवश्यकता है।

झांसी-मानिकपुर रेलवे लाइन पर हरपालपुर, मध्य प्रदेश के अन्तर्गत रेलवे स्टेशन में राठ-झांसी मार्ग के क्रासिंग पर एवं सूपा रेलवे फाटक पर तथा किडारी क्रासिंग एवं झांसी-कानपुर रेलवे लाइन में राठ-उरई क्रासिंग पर उपरिगामी पुलों के निर्माण की आवश्यकता है तथा बेलाताल, कबरई महोबा, रागौल, सुमेरपुर रेलवे स्टेशनों में सफाई, बिजली, पीने के साफ पानी, शैड, सुरक्षा, विश्राम, गृह, शौचालय आदि की व्यवस्था एवं सौंदर्यकरण की भी आवश्यकता है। हमीरपुर के राठ नगर में कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र की भी अतिशीघ्र स्थापना करायी जाये। संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा की जनता की सुविधा हेतु जगन्नाथपुरी को जाने वाली गाड़ी उत्कल एक्सप्रैस का मार्ग सप्ताह में एक दिन झांसी से बीना होकर जाने के बजाय महोबा-बांदा होकर चलाने की व्यवस्था की जाए। उक्त मार्ग से मात्र 60 कि.मी. का अन्तर आता है। अन्य मांग है कि महोबा से लखनऊ तक कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। नयी ट्रेन चलाने की व्यवस्था कराने की कृपा करें। तुलसी एक्सप्रैस

एवं चम्बल एक्सप्रैस को प्रतिदिन चलाया जाए तथा मार्ग एवं ठहराव के स्थानों को यथावत रखा जाए।

गाड़ी संख्या 8203/8204 कानपुर-दुर्ग द्विसाप्ताहिक एक्सप्रैस का रागौल स्टेशन पर ठहराव देने के लिए मैं धन्यवाद करता हूं। कानपुर दुर्ग एक्सप्रैस में रागौल स्टेशन से 50 शयिकाओं का आरक्षण कोटा एवं महाकौशल एक्सप्रेस में महोबा स्टेशन से 40 शयिकाओं का आरक्षण कोटा अविलम्ब निर्धारित प्रदान करने का कष्ट करें एवं महोबा स्टेशन का विस्तार किया जाए ताकि कम से कम दो रेलगाड़ियां वहां खड़ी हो सकें।

एक अन्य मांग है कि रीवा-दिल्ली एक्सप्रैस को सप्ताह में एक दिन वाया बांदा-रागौल सुमेरपुर कानपुर होते हुए दिल्ली के लिए चलाया जाए तथा सुमेरपुर स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराया जो। यह गाड़ी अभी इलाहाबाद होते हुए सीधे कानपुर-दिल्ली के लिए जाती है। इस मार्ग परिवर्तन में कुछ किलोमीटर का ही अन्तर आता है।

अंत में, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि हजरत निजामुद्दीन-चित्रकूट सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस जो प्रस्तावित है, उसे सन् 2004-05 के लिए जो आपने वादा किया था, उसको आप शीघ्र चालू कराने की व्यवस्था करें तथा महोबा-खजुराहो नई रेल लाइन का कार्य जो चल रहा है, उसे भी शीघ्र पूरा कराने का काम करें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री प्रहलाद जोशी (धारवाड़ उत्तर): सभापति महोदय, इस बात का बहुत प्रचार किया जा रहा है कि यात्री किराया तथा माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है। इतना किया है और यह बहुत अच्छा बजट है। लेकिन सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि हम किस प्रकार की सेवा दे रहे हैं।

यदि हम वर्ष 1951 से 2005-06 तक के आंकड़े देखें तो हम पायेंगे कि यात्रियों की संख्या के साथ-साथ माल ढुलाई में सात से आठ गुणा तक की वृद्धि हुई है। लेकिन मुझे दु:ख के साथ कहना पड़ रहा है कि इस अवधि के दौरान ढुलाई वैगनों की संख्या दुगनी भी नहीं हुई है।

मेरे राज्य में बड़ी मात्रा में लौह अयस्क की ढुलाई होती है। लेकिन यह बताते हुए मुझे दु:ख हो रहा है कि रेलवे इन लौह अयस्कों की ढुलाई के लिए वैगन की उपलब्ध नहीं करा पाया है। ऐसी स्थिति है।

महोदय, 1991 में वार्षिक परिव्यय 1,632 करोड़ रुपये का था और इस बार, 2005-06 के लिए, वार्षिक परिव्यय लगभग 48 प्रतिशत अर्थात् 7,343 करोड़ रुपये है।

[हिन्दी]

इंटरनल रिसोर्सेज के बारे में उसे इंक्रीज करने के लिए कुछ भी प्रावधान नहीं है। यह बुरी बात है।

[अनुवाद]

लेकिन आंतरिक स्रोतों से निधियों को जुटाकर उसमें वृद्धि की गई है, ऐसा नहीं दिखाया गया है।

महोदय, जहां तक कर्नाटक का संबंध है, मैं समझता हूं, कि कर्नाटक को कभी भी रेल बजट में वंचित नहीं किया गया है। कर्नाटक के लिए कुल छ: नई रेलगाड़ियां दी गई हैं। लेकिन प्रश्न यह है कि इन छ: गाड़ियों में से तीन गाड़ियां मार्ग पर तभी आएगी जब आमान परिवर्तन का काम पूरा हो जाएगा। लेकिन में समझता हूं कि अगले डेढ़ साल तक यह आमान परिवर्तन का कार्य पूरा होने वाला नहीं है।

जहां तक सुरक्षा का प्रश्न है तो इसमें कई समस्याएं है। पिछली बार कहा गया था कि गडाग-बीजापुर के बीच आमान परिवर्तन शुरू किया जाएगा। जब हम रेलमंत्री तथा रेल अधिकारियों से मिले तो उन्होंने बताया कि लागत में हिस्सेदारी देने संबंधी समस्या है। प्रश्न है कि अंतत: नुकसान लोगों को उठाना पड़ रहा है और रेलवे को राजस्व का नुकसान हो रहा है। लागत साझेदारी के कारण यात्रियों को सेवाएं नहीं दी जाती है तो इसका प्रयोजन क्या है? लोगों की इसमें क्या गलती है? यह राज्य सरकार या रेल मंत्रालय की गलती हो सकती है। अंतत:, यह विशेष खंड एक मीटरगेज एक द्वीप बन गया है।

पिछले दस वर्षों से उसे जोड़ा नहीं जा रहा है। राजग सरकार के समय इसमें कुछ सुधार हुआ था और धन भी आवंटित किया गया था। अब पुन: हमें वंचित रखा जा रहा है। 15 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है। माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे तत्काल और पैसा आवंटित करें चाहे कर्नाटक की सरकार अपना हिस्सा दे या न दें, ताकि आमान परिवर्तन का यह कार्य पूरा हो सके।

जहां तक अंकोला नई रेल लाइन परियोजना का संबंध है, इस पर कुछ समय से काम चल रहा है। केवल 5 करोड़ रुपये या 10 करोड़ रुपये या 15 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है। यहां दूसरी समस्या यह है कि पर्यावरण और वन मंत्रालय ने

[श्री प्रहलाद जोशी]

इस प्रस्ताव को ठुकरा दिया है। कर्नाटक से संसद सदस्यों के पर्यावरण और वन मंत्रालय के अधिकारियों से बात की थी तथा रेल बोर्ड ने भी उनको एक पत्र लिखा ताकि इसे पुन: खोला जाए। हमारे शिष्टमंडल के साथ बैठक के बाद पर्यावरण और वन मंत्रालय ने कहा कि वह इसे पुन: चालू करेगा लेकिन अभी तक कर्नाटक सरकार और रेल बोर्ड-दक्षिण पश्चिम रेलवे-ने कोई नया प्रस्ताव या अभ्यावेदन वन परामर्श समिति को नहीं भेजा है। इसके कारण अभी तक अनुमति नहीं दी गई है और लोगों को पता नहीं है कि इस परियोजना का अंतत: अनुमति मिलेगी अथवा नहीं। मेरे अनुसार इसमें रेलवे ने 60 करोड़ रुपये से ज्यादा का निवेश किया है। 60 करोड़ रुपये का निवेश करने के बावजूद भी कर्नाटक की सरकार तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे इसमें तेजी लाने के लिए कुछ भी नहीं कर रहे हैं। वन परामर्श समिति कह रही है कि यदि कोई नया अभ्यावेदन दिया जाता है तो परियोजना को अनुमति मिल जाएगी। लेकिन यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि पहली बैठक में, जो 25 अक्टूबर, 2004 को हुई थी, कर्नाटक सरकार के अधिकार तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे के अधिकारी वन परामर्श समिति से मिले थे तथा इसके स्थगन की मांग की थी। अंकोला रेलवे परियोजना के मामले में उन्होंने अभी तक कोई नया प्रस्ताव या अभ्यावेदन नहीं दिया गया है। इसलिए इस परियोजना में विलम्ब हो रहा है और बजट आवंटन भी नहीं किया जा रहा है।

जहां तक बीजापुर-बंगलौर नई रेल लाइन का संबंध है, इसकी मांग वहां की जनता द्वारा की गई थी। पिछली बार रेल मंत्री ने प्रस्ताव के लिए हमें एक पत्र लिखा था। हमने भी एक पत्र भेजा था। उस पत्र में हमने कई प्रस्ताव भेजे हैं। हम यह समझ रहे थे कि चूंकि पिछली बार केवल एक नई रेलगाड़ी शुरू की गई थी इसलिए इस बार वे अन्य प्रस्तावों पर भी विचार करेंगे और उन्हें बजट में शामिल किया जाएगा। परन्तु यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि उन्हें अब भी शामिल नहीं किया गया है। कोट्टूर-हरिहर नई रेल लाइन जैसे अन्य विशिष्ट प्रस्ताव हैं ...*(व्यवधान)* मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं अंतिम बात कहता हूं और इसे सभा पटल पर रखता हूं।

कुल मिलाकर कर्नाटक में 20 रेल परियोजनाएं हैं जो दक्षिण पश्चिम रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे के क्षेत्राधिकार में आती हैं।

रेलवे द्वारा बनाये गए वर्तमान प्राक्कलन के अनुसार 4293 करोड़ रुपए निवेश किए जाने की आवश्यकता है। यदि वर्तमान दर से निवेश किया जाए और नई परियोजनाओं को छोड़ भी दें तो वर्तमान परियोजनाओं को पूरा होने में 20 वर्ष से ज्यादा का समय लगेगा। उस बार 20 करोड़ रुपए दिए गए हैं। इसमें से 15 करोड़ रुपए गदग-शोलापुर परियोजना हेतु दिए गए हैं और 5 करोड़ रुपए अंकोला रेल परियोजना हेतु दिए गए हैं। कुल 4293 करोड़ रुपए में से केवल 253 करोड़ रुपए दिए गए हैं। गत वर्ष 300 करोड़ रुपए दिए गए थे।

उन्होंने क्रय और विक्रय में पारदर्शिता की बात की है। मैं उसमें विस्तार से नहीं जाऊंगा। जहां तक क्रय में पारदर्शिता का प्रश्न है तो हुबली मंडल के मेरे क्षेत्र में कुछ ही ठेकेदार हैं। केवल वही निविदाएं देते हैं और वे नए व्यक्ति को निविदा प्रक्रिया में भाग नहीं लेने देते। यह हेराफेरी पिछले बहुत सालों से चल रही है। इसमें कमी नहीं की गई है। हमने अधिकारियों से इस पर ध्यान देने के लिए कहा परन्तु कुछ नहीं किया जा रहा है। इसमें बहुत भ्रष्टाचार है।

हाल ही में 4 करोड़ रुपए की 'लास्ट' सामग्री की आपूर्ति हेतु एक निविदा दी गई थी। इस निविदा प्रक्रिया में एल-1 थे श्री कीनी और एल-2 थे श्री वीर राजू। दूसरे निविदाकर्ता ने 39 लाख रुपए अधिक उद्धृत किए थे। फिर भी उसे निविदा दे दी गई थी। मैं चाहता हूं कि इस मामले में एक सीबीआई जांच होनी चाहिए।

जहां तक कर्नाटक राज्य का प्रश्न है तो बहुत अन्याय किया जा रहा है और विशेषकर उत्तरी कर्नाटक की पूरी तरह उपेक्षा की जा रही है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: अनुरोध करता हूं कि इस मामले में सीबीआई जांच कराई जाए।

*महोदय रेल मंत्री द्वारा जोरदार ढंग से दावा किया गया है कि बजट का योजना आकार लगभग 15,000 करोड़ रुपए का है। यह पूर्व वर्ष के योजना निवेश से 5.5 प्रतिशत अधिक दर्शाता है। मैं मुद्रास्फीति पर विचार करता हूं जो पिछले वर्ष लगभग 6 प्रतिशत थी, वास्तविक योजना निवेश में चिंताजनक गिरावट आई है जिसमें पता चलता है कि वह सं.प्र.ग. की कल्पना का प्रगतिशील बजट नहीं है। संरक्षा और सुरक्षा हेतु अपनाई जाने वाली स्पष्ट नीति का कोई रचनात्मक उल्लेख नहीं है जो इस वर्ष किए गए 3500 करोड़ रुपए के मामूली प्रावधान से पता चलता है। पूर्व, शासन तंत्र ने 2007 तक खर्च करने के लिए 24,000 करोड़ रुपए का रेलवे विशेष संरक्षा कोष स्थापित किया था और वर्तमान 3500 करोड़ रुपए इसका केवल 12 प्रतिशत से 13 प्रतिशत बनता है। यह स्पष्ट संकेत है कि इस बजट में यात्रियों और रेलवे की सुरक्षा का ध्यान नहीं रखा गया है। यहां पुन: मुझे मजबूर होकर कहना पड़ रहा है कि सरकार रेलवे और यात्रियों की सुरक्षा से अधिक रेल मंत्री की संरक्षा और सुरक्षा के प्रति ज्यादा चिंतित हैं।

इसके अलावा में आपके माध्यम से रेल मंत्री से पूछना चाहता हूं कि जैसा उन्होंने दावा किया है कि रेलवे से ही 4,800 करोड़

*लिखित भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

रुपए की बजटीय सहायता ली जा सकती है और मालभाड़ा प्रभार और यात्री किराये स्थिर रहे हैं तो इसे कैसे प्राप्त किया जाएगा। रेल मंत्री का इस बात का स्पष्टीकरण देना चाहिए। इससे पता चलता है कि रेल मंत्री के मस्तिष्क में सबसे ऊपर आगामी चुनाव थे। किंतु बिहार के चुनावों में क्या परिणाम रहे वह पहले ही इतिहास की बात हो गई है। इससे मुझे महात्माजी की एक बार कही गई बात याद आती है "हमारे देश में मतदाताओं का वर्ग निरक्षर हो सकता है परन्तु निश्चय ही नासमझ नहीं हैं।" अत:, महोदय बजट में ऐसा कुछ नहीं है जिससे लोग उत्तेजित हों।

बजट पर समग्र रूप से विहंगम दृष्टि डालने के पश्चात् अब हम देखें कि कर्नाटक राज्य के तौर पर किस बात पर इतना उत्साहित है। कर्नाटक के दृष्टिकोण से यह बिल्कुल निराशाजनक है। रेलवे द्वारा राज्य के लिए परिव्यय केवल 156.43 करोड़ रुपए तक कम किए जाने से निवेश में गिरावट दिखाई देती है। ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्री ने भारतीय नक्शे में कर्नाटक को देखा ही नहीं। महोदय, मैं आपके माध्यम से एक-एक करके रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

सात आमान परिवर्तन की परियोजनाओं में से कुछ लाइनों को छोड़कर अधिकांश कार्य आरम्भिक चरण में है और पर्याप्त बजटीय आवंटन नहीं किया गया। इन कार्यों की धीमी गति का कारण लागत भागीदारी समझौतों का कार्य न करना है। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से पूछता हूं कि रेलवे इन समझौतों की वास्तविकता को गम्भीरता से क्यों नहीं समझता और रेलवे यह दलील देकर कि संबंधित राज्य सरकार ने अपना हिस्सा नहीं दिया है, इन परियोजनाओं को तेजी से लागू क्यों नहीं कर रहा है। क्या इन परियोजनाओं को राज्य सरकारों के साथ उचित वित्त उगाही व्यवस्था करके पूरा करने की रेलवे की जिम्मेदारी नहीं है? अन्यथा रेलवे को राजस्व की हानि भी होगी और क्षेत्र के लोगों को बहुत कठिनाई भी होगी। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बगलकोट-गदाग क्षेत्र मीटर गेज टापू बन रहा है और इससे क्षेत्र में विकास संबंधी गतिविधियां पूरी तरह ठप हो गई हैं सरकार को इस पर गम्भीरता से ध्यान देना चाहिए।

एक बार फिर कर्नाटक राज्य की रेल पथ दोहरीकरण परियोजनाओं के मामले में पूरी तरह उपेक्षा की गई है। बंगलौर-हुबली रेल पथ दोहरीकरण की पिछले अनेक वर्षों से मांग की जा रही है। एक बार फिर इस मांग पर उचित ध्यान नहीं दिया गया। बंगलौर-टुमकूर दोहरीकरण परियोजना के लिए भी 16 करोड़ रुपए की छोटी राशि प्रदान की गई है। तमिलनाडु और आंध्र प्रदेश तथा अन्य उत्तरी राज्यों में चलाई गई दोहरीकरण परियोजनाओं की तुलना में कर्नाटक को नीचा दिखाया गया है बल्कि यह सौतेला व्यवहार प्रतीत होता है। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि नवनिर्मित दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन, जिसका राज्य के अधिकांश भाग पर प्रशासनिक क्षेत्राधिकार है, इन परियोजनाओं के प्रस्ताव भेजने में उत्साहित नहीं है और हमने परियोजनाओं की तेजी से मंजूरी तथा कार्यान्वयन के लिए रेलवे को नहीं समझाया है। क्षेत्र के लोगों को आशंका है कि हुबली शहर दक्षिण पश्चिम रेलवे के प्रधान कार्यालय की अपनी स्थिति बनाये नहीं रख सकेगा। इसके वरिष्ठ अधिकारी यह सुनिश्चित करने हेतु कि किसी तरह दक्षिण पश्चिम रेलवे को वापस बंगलौर स्थानांतरित कर दिया जाए महत्वपूर्ण कदम उठा रहे हैं।

इस उत्साहजनक तथ्य पर विचार किया जाए कि राज्य यातायात सृजन में लगभग 12 प्रतिशत योगदान कर रहा है। बहुत सी महत्वपूर्ण नई रेलगाड़ियों की मांग को अस्वीकार करते हुए राज्य के लिए नई रेलगाड़ियों की घोषणा की गई। बीजापुर-पंडारपुर-शिमोगा-होस्पेट, गदाग-शोलापुर वाया मुटकल, बंगलौर-कारवाड़ और हुबली-मुम्बई से सीधी रेलगाड़ियों हुबली-पुणे और हुबली-बंगलौर से एक और रात्रि रेलगाड़ी के लिए लम्बे समय से मांग की जा रही थी। यह इस क्षेत्र के लोगों के लिए बहुत निराशाजनक है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यशवंतपुर निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस रेलगाड़ी को वर्तमान मार्ग की बजाय वाया हुबली और बेलगाम चलाया जाए और आवश्यक ठहराव बनाये जाएं। रेल मंत्री द्वारा इनमें से किसी मांग पर ध्यान नहीं दिया गया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से राज्य के उत्तरी भाग के साथ किए गए व्यवहार के बारे में अपनी चिंता व्यक्त करना चाहता हूं। कर्नाटक के उत्तरी भाग की दृष्टि से खुशी की कोई भी बात नहीं है।

हुबली में रेलवे गुड शेड के स्थानांतरण हेतु भूमि-अधिग्रहण। रेल मंत्री ने अतिरिक्त रेल भूमि के लिए आरएलडी की भूमिका के बारे में चर्चा की है। यहां यह कदम व्यंग्य है कि कर्नाटक सरकार द्वारा रेलवे को हुबली गुड-शेड को स्थानांतरित करने हेतु 100 एकड़ भूमि देने का आश्वासन दिया गया था जो यदि पूरा हो गया तो हुबली स्टेशन के उन्नयन के लिए अधिक स्थान प्रदान करेगा और आधुनिकीकरण की उपेक्षा हो जाएगी। राज्य सरकार को दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा भूमि सौंपने के लिए भेजे गए प्रस्ताव के बावजूद यह पता चलता है कि प्रस्ताव के संबंध में राज्य द्वारा कोई स्पष्ट आश्वासन नहीं दिया गया। चूंकि हुबली दक्षिण पश्चिम रेलवे का प्रधान कार्यालय है इसलिए इसके रेलवे स्टेशन के उन्नयन पर उचित ध्यान दिए जाने की जरूरत है। वर्तमान में स्टेशन पर केवल तीन प्लेटफार्म हैं जो कि स्टेशन से होकर गुजरने वाली रेलगाड़ियों के लिए पर्याप्त नहीं है। महोदय, मैं इस संबंध में आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करता हूं कि इस बात पर गम्भीरता से ध्यान दें और भूमि के हस्तांतरण के लिए तुरंत कार्यवाही करे।

[श्री प्रहलाद जोशी]

दावणगेरे के लोगों की पुरानी मांग रही है जैसे दावणगेरे-चिकजाजुर रेलवे स्टेशनों का उन्नयन, दावणगेरे शहर में उपरिपुल, दावणगेरे-बंगलोर से वाया चित्रदुर्ग, हिरियूर-सिरा और हरिहर और दावणगेरे के बीच रेल समपार।

कर्नाटक में बहुत से रेल समपारों को बंद किया जा रहा है जिसके कारणों का रेलवे को पता है जिससे किसानों को अपनी भूमि पर पहुंचने में असुविधा हो रही है। इस संबंध में मैं रेलवे से आग्रह करता हूं कि एक स्पष्ट नीति तैयार करे।

बहुत पहले 1997 में सौ साल से भी पुराने हुबली रेलवे वर्कशाप के सुधार हेतु एक आकर्षक पैकेज की घोषणा की गई थी। परन्तु इस बजट में इस बारे में कोई निश्चित प्रस्ताव नहीं हैं।

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश (हिसार): सभापति महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने 2005-2006 का जो रेल बजट इस सदन में पेश किया है, मैं उसके स्वागत के लिए खड़ा हुआ हूं। 2005-2006 से पिछले साल का रेल बजट भी लालू प्रसाद जी ने पेश किया था। उस वक्त उन्होंने देश के लोगों को और सदन के सदस्यों को बताया था कि जो अगला रेल बजट आएगा, वह नौजवान बेरोजगारों के लिए, किसानों के लिए, मजदूरों के लिए एक बढ़िया रेल बजट होगा। इसलिए मैं लालू प्रसाद जी का और उनके सहयोगियों का आभार प्रकट करता हूं, क्योंकि जिस तरीके से इस रेल बजट में बेरोजगारों को सहूलियतें दी गई हैं, वे पहले नहीं दी गई। पिछली एनडीए की सरकार के लोग कहा करते थे कि हमने रेल के विकास के लिए बहुत कुछ किया है। लेकिन मैं अपने साथियों को बताना चाहता हूं कि जिस तरीके से रेल मंत्री जी ने शिक्षित बेरोजगार नौजवानों को इंटरव्यू के समय जाते हुए जो सहूलियतें दी हैं, किसानों को और दूध बेचने वालों को जो सहूलियतें दी हैं, वे पहले कभी नहीं दी गई। देश में जितने भी मैट्रोपोलिटिन शहर हैं, जैसे दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई आदि वहां पर उन शहरों के आसपास से दूध बेचने वाले लोग दूध की सप्लाई करते हैं। वे लोग साइकल से 100-150 किलोमीटर तक दूध सप्लाई नहीं कर सकते। यूपीए की सरकार ऐसी पहली सरकार है, जिसने इनको रियायत देकर उत्साहित और प्रोत्साहित करने का काम किया है।

पिछली जो एनडीए की सरकार थी, उसने कभी भी किसानों को, दूध उत्पादकों को सहूलियत देने का काम नहीं किया था। इसी तरह से इस रेल बजट में स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चे, जो मध्यम वर्ग या निम्न वर्ग से आते हैं, उन्हें पूरे देश में शैक्षणिक भ्रमण करने के लिए हमारे रेल मंत्री जी ने सहूलियत दी है। यूपीए की सरकार ने जिस तरीके से स्कूली छात्रों को भारती रियायत रेल किराये में दी है, उससे ये इन बच्चों को उत्साहित और प्रोत्साहित करने का काम किया है, यह बहुत ही सराहनीय कदम है।

सायं 7.00 बजे

क्योंकि जो बड़े घरों में बच्चे पैदा होते हैं, उनके माता-पिता उन्हें पूरे देश में घुमा सकते हैं लेकिन जो ग्रामीण अंचलों में बसने वाले छात्र हैं उन्हें 75 प्रतिशत सहूलियतें देकर इस सरकार ने बहुत ही सराहनीय कार्य किया है।...*(व्यवधान)* मैं अपना भाषण कल जारी रखूंगा।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री जय प्रकाश, यदि आप आज समाप्त नहीं कर रहे हैं तो आप कल अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

अब सभा कल 11 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

सायं 7.01 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 11 मार्च 2005, 1926 (शक) के प्रात: ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध-I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्नों की संख्या
1.	श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार श्री एन. एन. कृष्णदास	101
2.	श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी श्री एस. के. खारवेनथन	102
3.	श्री खारबेल स्वाई	103
4.	श्री जसुभाई दानाभाई बारड़	104
5.	श्री कीर्ति वर्धन सिंह श्रीमती निवेदिता माने	105
6.	श्री मुनव्वर हसन	106
7.	श्री आलोक कुमार मेहता श्री गणेश प्रसाद सिंह	107
8.	श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी	108
9.	श्री रायापति सांबासिवा राव श्री बृज किशोर त्रिपाठी	109
10.	श्री सुग्रीव सिंह श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़	110
11.	डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय श्री संतोष गंगवार	111
12.	श्री संजय धोत्रे श्री अनन्त कुमार	112
13.	श्री रूपचन्द्र मुर्मू	113
14.	श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल श्री असादूद्दीन ओवेसी	114
15.	श्री अब्दुल रशीद शाहीन श्री किन्जरपु येरननायडु	115
16.	श्री जी. करूणाकर रेड्डी	116
17.	श्री पी. सी. थामस डा. चिन्ता मोहन	117
18.	श्री मधु गौड यास्खी श्री तुकाराम गंगाधर गदाख	118
19.	श्री सर्वानन्द सोनोवाल	119
20.	श्री ब्रजेश पाठक	120

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आरून रशीद, श्री जे. एम.	1164
2.	आचार्य, श्री बसुदेव	1160, 1246
3.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	1150, 1211, 1279, 1316, 1332
4.	अग्रवाल, डा. धीरेंद्र	1158
5.	अहमद, श्री अतीक	1149
6.	अहीर, श्री हंसराज जी.	1157
7.	अजनाला, डा. रतन सिंह	1270
8.	अनंत कुमार, श्री	1253
9.	अर्गल, श्री अशेक	1123, 1215
10.	आठवले, श्री रामदास	1137, 1252, 1302, 1327
11.	'बचदा', श्री बची सिंह रावत	1146
12.	बारड, श्री जसुभाई दानाभाई	1231, 1286 1320, 1326
13.	बर्मन, श्री हितेन	1133, 1230, 1285
14.	बखला, श्री जोवाकिम	1134, 1230, 1251
15.	बेल्लारमिन, श्री ए.वी.	1194, 1264
16.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	1114, 1149
17.	बुधौलिया, श्री राजनरायन	1112, 1240, 1265, 1309, 1314
18.	चक्रवर्ती, श्री अजय	1179, 1277
19.	चालिहा, श्री किरिप	1152

1	2	3
20.	चन्देल, श्री सुरेश	1161
21.	चन्द्रकुमार, प्रो.	1237
22.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	1159
23.	चटर्जी, श्री सांताश्री	1146
24.	चौरे, श्री बापू हरी	1210, 1278
25.	चव्हाण, श्री हरिश्चंद्र	1118, 1153, 1187, 1263
26.	चिन्ता मोहन, डा.	1232, 1267
27.	चित्तन, श्री एन. एस. वी.	1141
28.	चौधरी, श्रीमती अनुराधा	1160, 1207, 1212, 1245, 1280
29.	चौहान, श्री शिवराज सिंह	1225
30.	चौधरी, श्री पंकज	1153, 1239, 1295
31.	चौधरी, श्री अधीर	1126, 1155, 1244, 1298, 1325
32.	चौधरी, श्री विकास	1177
33.	ढींडसा, श्री सुखदेव सिंह	1198, 1270
34.	धोत्रे, श्री संजय	1225, 1293
35.	फर्नान्डीज, श्री जार्ज	1145
36.	गदाख, श्री तुकाराम गंगाधर	1266, 1310
37.	गढ़वी, श्री पी. एस.	1152
38.	गायकवाड, श्री एकनाथ महादेव	1263
39.	गांधी, श्री प्रदीप	1225, 1293
40.	गंगवार, श्री संतोष	1292

1	2	3
41.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	1148, 1236, 1290, 1320
42.	गेहलोत, श्री थावर चन्द	1213
43.	गौडा, श्री डी. वी. सदानन्द	1192
44.	हर्ष कुमार, श्री जी. वी.	1274
45.	हसन, श्री मुनव्वर	1233, 1288, 1321
46.	जगन्नाथ, डा. एम.	1199, 1315
47.	जय प्रकाश, श्री	1160, 1219
48.	जटिया, डा. सत्यनारायण	1110
49.	जयाप्रदा, श्रीमती	1174
50.	झा, श्री रघुनाथ	1111, 1247, 1300, 1339
51.	जोगी, श्री अजीत	1203, 1267, 1272
52.	जोशी, श्री प्रहलाद	1121, 1153
53.	कलमाडी, श्री सुरेश	1138
54.	कामत, श्री गुरूदास	1147, 1234, 1330
55.	कनोडीया, श्री महेश	1152
56.	करूणाकरन, श्री पी.	1144
57.	कौर, श्रीमती परनीत	1181
58.	खां, श्री सुनील	1177
59.	खारवेनथन, श्री एस. के.	1146, 1218, 1312, 1331
60.	कोली, श्री रामस्वरूप	1123, 1215
61.	कोन्यक, श्री डब्ल्यू वांग्यू	1182
62.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	1116, 1220
63.	कृष्ण, श्री विजय	1139, 1159, 1227, 1300

1	2	3
64.	कुलस्ते, श्री फग्गन सिंह	1190
65.	कुप्पुसामी, श्री सी.	1297
66.	कुरूप, श्री सुरेश	1163. 1337
67.	कुशवाहा, श्री नरेन्द्र कुमार	1240
68.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	1141, 1169, 1232
69.	माडम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई	1130, 1221, 1267
70.	महाजन, श्री वाई. जी.	1112, 1240, 1265, 1309
71.	महतो, श्री सुनिल कुमार	1158, 1241
72.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	1153, 1187, 1314
73.	महताब, श्री भर्तृहरि	1176, 1201
74.	महतो, श्री टेक लाल	1170
75.	मंडल, श्री सनत कुमार	1173, 1266
76.	मंडलिक, श्री सदाशिवराव दादोबा	1139, 1159, 1232, 1287, 1300
77.	माने, श्रीमती निवेदिता	1227
78.	मनोज, डा. के. एस.	1149
79.	मिडियम, डा. बाबू राव	1150, 1188
80.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	1183
81.	मैन्या, डा. टोकचोम	1206
82.	मिश्रा, डा. राजेश	1175
83.	मोघे, श्री कृष्णा मुरारी	1158
84.	मोहन, श्री पी.	1264, 1278
85.	मो. ताहिर, श्री	1160, 1212, 1245, 1280, 1299
86.	मोल्लाह, श्री हन्नान	1128
87.	मुंशी राम, श्री	1160, 1212, 1245, 1280, 1299
88.	मुर्मू, श्री हेमलाल	1191, 1260, 1307, 1335
89.	नाईक, श्री श्रीपाद येसो	1188
90.	नरहिरे, श्रीमती कल्पना रमेश	1125, 1207, 1261, 1262
91.	नायक, श्री अनन्त	1167
92.	निखिल कुमार, श्री	1153, 1193
93.	ओराम, श्री जुएल	1177, 1196, 1267
94.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	1150, 1193, 1216
95.	पलनिसामी, श्री के. सी.	1127
96.	पाण्डा, श्री प्रबोध	1184, 1256
97.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	1226, 1292
98.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	1150
99.	पासवान, श्री सुकदेव	1297
100.	पटेल, श्री दिनशा	1208
101.	पटैरिया, श्रीमती नीता	1176
102.	पाठक, श्री ब्रजेश	1135, 1224, 1305
103.	पाठक, श्री हरिन	1189, 1259, 1306
104.	पाटील, श्री बालासाहिब विखे	1189, 1197, 1268
105.	पाटील, श्री प्रकाशबापू वी.	1140, 1229
106.	पाटील, श्रीमती रूपाताई डी.	1151
107.	पाटील, श्री श्रीनिवास दादासाहेब	1117, 1193
108.	पिंगले, श्री देविदास	1162, 1248, 1315

1	2	3
109.	प्रभु, श्री सुरेश प्रभाकर	1263
110.	प्रसाद, कुंवर जितिन	1330
111.	पुरन्देश्वरी, श्रीमती डी.	1262, 1308
112.	राधाकृष्णन, श्री वरकला	1115, 1250
113.	राजेन्द्र कुमार, श्री	1129, 1132, 1149
114.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	1138, 1269, 1291, 1311
115.	राणा, श्री काशीराम	1195
116.	राव, श्री के.एस.	1249, 1300
117.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	1235, 1289, 1318
118.	राव, श्री डी. विट्टल	1144, 1204, 1282, 1328
119.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	1158, 1263
120.	रावले, श्री मोहन	1287
121.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	1240
122.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	1202, 1271
123.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	1258
124.	साई प्रताप, श्री ए.	1166, 1249
125.	सज्जन कुमार, श्री	1142
126.	सांगवान, श्री किशन सिंह	1131
127.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	1185, 1253, 1281, 1318, 1323
128.	सत्पथी, श्री तथागत	1189
129.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	1149, 1195
130.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	1223, 1296, 1324
131.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	1310
132.	शैलेन्द्र कुमार, श्री	1165
133.	शांडिल्य, डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम	1143
134.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	1160, 1169, 1172, 1211, 1276
135.	शिवन्ना, श्री एम.	1171, 1254, 1303
136.	शिवनकर, प्रो. महादेवराव	1160, 1169, 1212, 1280, 1317, 1333
137.	सिद्धू, श्री नवजोत सिंह	1168, 1318
138.	सिंह, श्री लक्ष्मण	1136
139.	सिंह, श्री चन्द्रभूषण	1144, 1178, 1336, 1338
140.	सिंह, श्री चन्द्रभान	1225, 1293
141.	सिंह, श्री दुष्यंत	1154, 1242, 1313, 1334
142.	सिंह, श्री कीर्ति वर्धन	1159, 1232, 1287, 1330
143.	सिंह, श्री मोहन	1155, 1212
144.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	1111, 1186, 1257, 1304
145.	सिंह, श्री रेवती रमन	1175
146.	सिंह, श्री सुग्रीव	1222, 1291, 1322
147.	सिंह, श्री उदय	1298
148.	सोलंकी, श्री भरतसिंह माधवसिंह	1228
149.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	1120, 1214, 1283
150.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	1120, 1214, 1283

1	2	3
151.	सुमन, श्री रामजीलाल	1141, 1169, 1174, 1267
152.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	1200
153.	ठुम्मर, श्री वी.के.	1122, 1152, 1258
154.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	1188
155.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	1141, 1238, 1294, 1338
156.	वर्मा, श्री रतिलाल कालीदास	1152
157.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	1217, 1284, 1314, 1319
158.	वर्मा, श्री राजेश	1205, 1273, 1288, 1314, 1329
159.	विनोद कुमार, श्री बी.	1209, 1275
160.	यादव, श्री अखिलेश	1149
161.	यादव, श्री एम. अंजनकुमार	1119
162.	यादव, श्री बालेश्वर	1124, 1193
163.	यादव, श्री पारस नाथ	1160
164.	यादव, श्री राम कृपाल	1156, 1243, 1297
165.	यास्खी, श्री मधु गौड	1249, 1300, 1301, 1326
166.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	1255
167.	जाहेदी, श्री महबूब	1113, 1140, 1177

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	101, 102, 109, 110, 112
संस्कृति	:	106
रक्षा	:	
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	
सूचना और प्रसारण	:	108, 113, 119
पंचायती राज	:	117
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	103, 104, 111, 115, 116, 118
रेल	:	105, 120
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	107, 114.

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	1126, 1139, 1140, 1142, 1144, 1146, 1154, 1185, 1186, 1195, 1215, 1219, 1228, 1240, 1244, 1248, 1249, 1253, 1263, 1266, 1279, 1314, 1315, 1322, 1330
संस्कृति	:	1120, 1121, 1125, 1147, 1196, 1199, 1201, 1202, 1220, 1257, 1262, 1270, 1275, 1278, 1290, 1298, 1308, 1331
रक्षा	:	1111, 1118, 1138, 1149, 1150, 1161, 1176, 1184, 1200, 1221, 1222, 1223, 1226, 1235, 1258, 1264, 1274, 1297, 1300, 1302, 1303, 1323, 1332
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	1159, 1177, 1189, 1205, 1256, 1329
सूचना और प्रसारण	:	1112, 1130, 1143, 1156, 1165, 1194, 1204, 1206, 1216, 1218, 1225, 1230, 1233, 1238, 1271, 1273, 1283, 1285, 1286, 1292, 1304, 1311, 1318, 1324, 1334, 1337, 1338
पंचायती राज	:	1169
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	1119, 1123, 1124, 1128, 1131, 1132, 1133, 1134, 1136, 1141, 1152, 1155, 1157, 1158, 1160, 1163, 1167, 1172, 1173, 1180, 1181, 1187, 1188, 1193, 1197, 1211, 1212, 1232, 1241, 1242, 1243, 1255, 1267, 1268, 1269, 1272, 1276, 1277, 1280, 1282, 1284, 1288, 1293, 1301, 1309, 1310, 1313, 1325, 1326, 1328, 1333
रेल	:	1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1122, 1127, 1129, 1135, 1145, 1151, 1153, 1162, 1164, 1166, 1168, 1170, 1174, 1175, 1178, 1179, 1182, 1183, 1190, 1191, 1192, 1198, 1203, 1207, 1208, 1209, 1213, 1214, 1217, 1224, 1227, 1229, 1231, 1234, 1236, 1237, 1239, 1245, 1246, 1247, 1250, 1251, 1252, 1254, 1260, 1261, 1265, 1281, 1287, 1289, 1291, 1295, 1296, 1299, 1307, 1312, 1317, 1319, 1321, 1335, 1336, 1339
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	1110, 1137, 1148, 1171, 1210, 1259, 1294, 1305, 1306, 1316,. 1320, 1327।

पी.एल.एस.–48/7/9/2005 (एन०)
232

© 2005 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 3 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स जैनको आर्ट इंडिया, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।