बाला, खंड 28, अंक 9

गुरुवार, 23 अगस्त, 2007
1 भाद्रपद, 1929 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

ग्यारहवां सत्र

(चौदहवीं लोक सभा)



Committee & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No. 63
Dated 12 Sept 2008

(खण्ड 28 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी.डी.टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

ए.के. सिंह
संयुक्त सचिव

हरनाम दास टक्कर
निदेशक

प्रतिमा श्रीवास्तव
निदेशक

सरिता नागपाल
संयुक्त निदेशक-II

अरुणा वशिष्ट
सम्पादक

भूषण कुमार
सहायक सम्पादक

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

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 28, ग्यारहवां सत्र, 2007/1929 (शक)]

अंक 9, गुरूवार, 23 अगस्त, 2007/1 भाद्रपद, 1929 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 162 से 165	1–36
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 161 और 166 से 180	36–59
अतारांकित प्रश्न संख्या 1568 से 1797	59–397
सभा पटल पर रखे गए पत्र	397–401
राज्य सभा से संदेश	
और	
राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक	
लोक लेखा समिति	
पचासवां और तिरेपनवां प्रतिवेदन	402
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति	
तेईसवां प्रतिवेदन	402–403
लोक सभा के सदस्यों के कदाचार की जांच करने संबंधी समिति	
पहला प्रतिवेदन	403
कार्य मंत्रणा समिति के चालीसवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	
व्यापार चिह्न (संशोधन) विधेयक, 2007	403–404
सदस्यों द्वारा निवेदन	404–433
(एक) भारत सरकार द्वारा पाकिस्तान में लाहौर के ऐतिहासिक गुरूद्वारा भाई तारू सिंह जी को कट्टरपंथियों और शरारती तत्वों के जबरन कब्जे से छुड़ाए जाने हेतु हस्तक्षेप किए जाने की आवश्यकता के बारे में	
श्री सुखदेव सिंह ढींडसा	404–406
(दो) संविधान की आठवीं अनुसूची में भोजपुरी भाषा को शामिल किए जाने की आवश्यकता के बारे में	
श्री प्रभुनाथ सिंह	414–415
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) गुजरात के अमरेली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में दूरसंचार सेवाओं में सुधार तथा संवर्धन किए जाने की आवश्यकता	
श्री वी.के. दुम्मर	433–434

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

(दो) झारखंड के गुमला/लोहरदगा में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय तथा एक औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किए जाने की आवश्यकता

डा. रामेश्वर उरांव 434

(तीन) अरूणाचल प्रदेश के दूरस्थ तथा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमा-क्षेत्रों में सड़क निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री कीरेन रिजीजू 434-435

(चार) छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में गुरू घासीदास विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिए जाने की आवश्यकता

श्री पुन्नूलाल मोहले 435-436

(पांच) उत्तराखंड में छापामार युद्ध में प्रशिक्षित स्वयंसेवियों को सरकार द्वारा रोजगार प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री बची सिंह रावत "बचदा" 436

(छह) राजस्थान के कोटा जिले के रामगंज मंडी में रसोई गैस बिक्री केन्द्र (एल.पी.जी. आउटलेट) स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री श्रीचन्द कृपलानी 436-437

(सात) सेना में "एक रैंक-एक पेंशन" दिए जाने की आवश्यकता

प्रो. प्रेम कुमार धूमल 437

(आठ) असंगठित क्षेत्र में कार्यरत महिलाओं को प्रसूति लाभ दिया जाना सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती मिनाती सेन 437-438

(नौ) उत्तर प्रदेश के बुन्देलखंड क्षेत्र में हो रही भूगर्भीय उथल-पुथल की पूर्व सूचना देने वाली प्रणाली स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री राजनरायन बुधौलिया 438-439

(दस) महानदी रिवर क्रूज प्रोजेक्ट हेतु पर्याप्त धनराशि स्वीकृत करने तथा इस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु इसे मेगा सर्किट का दर्जा दिये जाने की आवश्यकता

श्री भर्तृहरि महताब 439

(ग्यारह) महाराष्ट्र के कोल्हापुर तथा इचलकरंजी क्षेत्रों में बाढ़ प्रभावित व्यक्तियों को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती निवेदिता माने 439-440

(बारह) पश्चिम बंगाल के पश्चिम मेदिनीपुर जिले में खड़गपुर से सोनाकोनिया तक क्षेत्र की निकासी प्रणाली में सुधार लाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 60 पर अतिरिक्त पुलों का निर्माण कराए जाने की आवश्यकता

श्री प्रबोध पाण्डा 440

(तेरह) केरल सरकार द्वारा चलाए जा रहे "संपूर्ण ऊर्जा सुरक्षा मिशन" के माध्यम से केन्द्रीय सरकार द्वारा नवीकरणीय ऊर्जा स्रोत को बढ़ावा देने हेतु मीडिया अभियान के लिए वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता

श्री के. फ्रांसिस जार्ज 441

(चौदह) एक महान सामाजिक नेता श्री मन्नाथू पद्मनाभन के सम्मान में केरल में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना किए जाने की आवश्यकता

श्री पी.सी. थामस 441-442

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 2007-08

प्रो. प्रेम कुमार धूमल 442-449

श्री कीर्ति वर्धन सिंह 449-451

श्री बृज किशोर त्रिपाठी 451-462

श्री के.वी. तंगबालु 462-466

श्री राजनरायन बुधौलिया 466-467

श्री अमिताभ नन्दी 467-470

श्री भंवर सिंह डांगावास 470-471

श्री मोहन सिंह 471-474

श्री विजय कृष्ण 475-479

श्री आत्मा सिंह गिल 479-480

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल 480-482

श्री विक्रम केशरी देव 482-483

प्रो. चन्द्र कुमार 483-484

श्रीमती ऊषा वर्मा 484-485

श्री सुग्रीव सिंह 485-487

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी 488-491

श्री थावरचन्द गेहलोत 491-493

श्री एम. अप्पादुरई 493-496

श्री रमेश दूबे 496-497

श्री जय प्रकाश 497-500

श्री रामजीलाल सुमन 500-501

डा. तुषार अमर सिंह चौधरी 501

मो. मुकीम	501-503
श्री सनत कुमार मंडल	503-504
श्री पी. करूणाकरन	504-506
श्री गणेश प्रसाद सिंह	506-507
श्री प्रहलाद जोशी	507-510
श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य	510-512
श्री प्रभुनाथ सिंह	513-515
श्री विनोद खन्ना	515-516
श्री मुन्शी राम	516-518
श्री पी.एस. गढ़वी	518-521
श्री रायापति सांबासिवा राव	521-523
श्री हरिकेवल प्रसाद	523-524
श्री रवि प्रकाश वर्मा	524-526
श्रीमती एम. एस. के. भवानी राजेन्तीरन	526-528
श्री पारसनाथ यादव	528-529
श्री सुरेश वाघमारे	529-530
श्री शैलेन्द्र कुमार	530-531
श्री राम कृपाल यादव	532-538
श्री हंसराज गं. अहीर	538-539
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय	539-541
श्री वी. के. दुग्मर	541-546
श्री शंखलाल माझी	546-547
प्रो. एम. रामदास	547-551
श्री एम. शिवन्ना	551-553
श्री आलोक कुमार मेहता	554-555
श्री के. सुब्बारायण	555-557
श्री जे.एम. आरून रशीद	557-560
श्री फ्रांसिस फैन्थम	560-562
श्री तापिर गाव	562-564
डा. रामकृष्ण कुसमरिया	565-566

श्री हरिभाऊ जावले 566

श्री ब्रह्मानंद पंडा 566-568

श्री सांताश्री चटर्जी 568-570

श्री किन्जरपु येरननायडु 570-573

श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई 573-575

श्री गणेश सिंह 575-578

श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल 578-580

श्री एन. वाई. हनुमनथप्पा 580-581

श्री देवव्रत सिंह 581-583

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे 583

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन 584-585

श्री ई. जी. सुगावनम 585-588

श्री अविनाश राय खन्ना 588-589

चौधरी बिजेन्द्र सिंह 590-591

प्रो. रासा सिंह रावत 591-593

डा. बाबू राव मिडियम 593-594

श्री पी. सी. थामस 594-595

श्री हितेन बर्मन 595-596

श्री कीरेन रिजीजू 596-597

श्री किशन सिंह सांगवान 597-600

श्री रामस्वरूप कोली 600-601

श्री मधु गौड यास्खी 601-602

श्री रामदास आठवले 602-604

प्रो. महादेवराव शिवनकर 604-605

डा. आर. सेनथिल 605-606

श्री संतोष गंगवार 606-612

श्रीमती प्रतिभा सिंह 613-614

श्री बी. विनोद कुमार 614-615

श्रीमती सुस्मिता बाउरी 615-616

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा 616-618

डा. करण सिंह यादव 618-621

श्री पन्नियन रवीन्द्रन 621-622

श्रीमती सी. एस. सुजाता 622-623

श्री खारबेल स्वाई 623-626

डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी 626-627

चौधरी लाल सिंह 628-630

श्रीमती पी. सतीदेवी 630-632

श्री अशोक अर्गल 632-633

प्रो. चन्द्र कुमार 633-635

डा. के.एस. मनोज 635-637

श्री मंजुनाथ कुन्नुर 637-640

श्री सुनील खां 640-642

श्री पुन्नूलाल मोहले 642-645

श्री लालू प्रसाद 645-658

विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2007 659-660

विचार करने के लिए प्रस्ताव

खण्ड 2, 3, और 1

पारित करने के लिए प्रस्ताव

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका 661

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका 662-668

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रलय-वार अनुक्रमणिका 669-670

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रलय-वार अनुक्रमणिका 670-672

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष
श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष
श्री चरणजीत सिंह अटवाल

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

महासचिव
श्री पी.डी.टी. आचारी

लोक सभा

गुरुवार, 23 अगस्त, 2007/1 भाद्रपद 1929 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री सुखदेव सिंह ढींडसा, एक महत्वपूर्ण मुद्दे पर मुझे आपका नोटिस प्राप्त हुआ है, प्रश्न काल समाप्त होते ही मैं पहले आपको बुलाऊंगा, कृपया, सहयोग करें।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): सर, रामसेतु के ऊपर भी धरना-प्रदर्शन हो रहा है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको समय मिलेगा, प्रश्न काल के बाद आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): सर, हम भी बोलना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको हम देख भी नहीं सकते हैं, सुन भी नहीं सकते हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: थोड़ा कंस्ट्रक्टिव काम करने दीजिए। आप बैठ जाइये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 161–श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी–उपस्थित नहीं। प्रश्न संख्या 162–श्री हन्नान मोल्लाह।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अल्पसंख्यक समुदायों हेतु शिक्षा एवं रोजगार

***162. श्री हन्नान मोल्लाह: क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार शिक्षा और रोजगार के क्षेत्र में अल्पसंख्यक समुदायों के लड़के और लड़कियों के हित में कोई 'सकारात्मक कदम' उठाने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में प्रस्तावित कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि निर्धारित की गयी है; और

(घ) इस प्रकार के कार्यक्रम को कब तक क्रियान्वित किया जाएगा?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (घ) अल्पसंख्यकों के लिए सकारात्मक कार्रवाई का एक कार्यक्रम पहले ही घोषित कर दिया गया है। जून, 2006 में शुरू किए गए अल्पसंख्यकों के कल्याण के लिए प्रधान मंत्री के नए 15 सूत्री कार्यक्रम में, अन्य बातों के साथ-साथ शिक्षा हेतु अवसर बढ़ाने तथा अल्पसंख्यकों के लिए आर्थिक कार्यकलापों में समान हिस्सा सुनिश्चित करने एवं तकनीकी प्रशिक्षण के माध्यम से कौशल विकास द्वारा रोजगार देने और स्वरोजगार के लिए बढ़ी हुई ऋण सहायता के साथ-साथ सरकारी नौकरियों की भर्ती में अल्पसंख्यकों पर विशेष विचार करने की व्यवस्था है।

इस कार्यक्रम में शामिल योजनाओं के परिव्ययों तथा लक्ष्यों का 15% जहां कहीं संभव हो, अल्पसंख्यकों के लिए निर्धारण करने तथा वे योजनाएं जो उनके लिए उपयुक्त हों, के निर्धारण करने की व्यवस्था है। वर्ष 2007-08 के लिए इस कार्यक्रम की योजनाओं के अंतर्गत अल्पसंख्यकों के लिए 102466.07 लाख रुपए की राशि निर्धारित की गई है।

इसके अतिरिक्त, अल्पसंख्यकों के लिए अनन्य रूप से तीन छात्रवृत्ति योजनाएं तैयार की गई हैं अर्थात अंडर ग्रेजुएट एवं स्नातकोत्तर स्तरों पर तकनीकी एवं व्यवसायिक पाठ्यक्रमों के लिए मैरिट एवं साधन आधारित छात्रवृत्ति योजना, मैट्रिक पूर्व तथा मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजनाएं। मैरिट एवं साधन आधारित छात्रवृत्ति योजना पहले ही मंजूर कर दी गई है और राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को अगामी उचित कार्रवाई करने की सलाह दी गई है। इसके साथ-साथ अल्पसंख्यकों के लिए अनन्य रूप से कोचिंग एवं सम्बद्ध योजना घोषित की गई है। मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान की संचित निधि को बढ़ाया गया है और राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास

एवं वित्त निगम की इक्विटी को वर्ष 2007-08 में और बढ़ाया गया है ताकि ये अपने प्रचालनों एवं कवरेज का विस्तार कर सकें।

श्री हन्नान मोल्लाह: विवरण में दिया गया उत्तर बहुत ही अस्पष्ट है, अल्पसंख्यकों में शिक्षा के विस्तार तथा रोजगार सृजन की संभावना के बारे में कोई ठोस जानकारी नहीं है। मैं अल्पसंख्यकों विशेषकर मुसलमान बालिकाओं की शिक्षा के अवसरों में विस्तार के बारे में ठोस जानकारी चाहता हूं। मुसलमान लड़कियों के लिए अधिक से अधिक हास्टल खोले जाने की अत्यंत आवश्यकता है। अच्छी शिक्षा हेतु अल्पसंख्यक क्षेत्रों में स्कूलों के खोले जाने की आवश्यकता है। जहां तक तकनीकी शिक्षा का संबंध है मुसलमान जहां एक स्थान पर काफी संख्या में रहते है, वहां वे हस्तशिल्प का कार्य करते हैं, उनकी आवश्यकतानुसार ऐसे क्षेत्रों में तकनीकी संस्थाएं खोली जानी चाहिए।

अगला मुद्दा आधुनिक मदरसों, आदर्श पाठ्यक्रमों आदि के विस्तार का है। शिक्षा के विस्तार हेतु किसी न किसी प्रकार उप-योजना होनी चाहिए। ऐसे ठोस उपाय किए जाने चाहिए। परन्तु सरकार का उत्तर सामान्यत: यही होता है कि उनकी फलां-फलां योजना है। क्या सरकार मुसलमान लड़कियों के लिए हॉस्टल शिक्षण संस्थाएं, अच्छी शिक्षा प्रदान करने वाली शिक्षण संस्थाएं, आधुनिक मदरसों की स्थापना का आश्वासन देगी? क्या मंत्रालय इस संबंध में योजना बनाएगी? इसे कब कार्यान्वित किया जाएगा? मैं मंत्री महोदय से इस बारे में आश्वासन चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय: यह वाद-विवाद नहीं है। आप प्रश्न मात्र कर सकते हैं।

श्री ए.आर. अंतुले: मैं बताना चाहूंगा कि 'मेरिट-कम-मिन्स' छात्रवृत्तियों का अनुमोदन कर दिया गया है। इसके अलावा दसवीं-पूर्व तथा दसवीं-पश्चात छात्रवृत्तियों संबंधी योजनाएं भी हैं। इसके अतिरिक्त, मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान के कोष को 100 करोड़ रुपये से बढ़ा कर 200 करोड़ रुपये कर दिया गया है। राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास एवं वित्त निगम द्वारा रियायती दर पर ऋण दिया जाता है। अब तक यह कार्य राज्यों के माध्यम से किया जाता है। हम इस पर पुनर्विचार कर सकते हैं तथा कुछ सीमा तक हम ऋण सीधे भी दे सकते हैं। मेरे पास सारी जानकारी है। यदि माननीय सदस्य ब्यौरा चाहते हैं तो मैं दे दूंगा। अन्यथा, इसमें बहुत ज्यादा समय लगेगा।

श्री हन्नान मोल्लाह: उन्होंने मेरे प्रश्न के बारे में कोई भी आश्वासन नहीं दिया है। उन्होंने मात्र कतिपय कार्यक्रमों का उल्लेख किया है। उन्होंने अपनी बात दोहरा दी, है।

अध्यक्ष महोदय: यह विस्तृत जानकारी देने का समय नहीं है।

श्री हन्नान मोल्लाह: मुझे ब्यौरा नहीं चाहिए, मैं आश्वासन चाहता हूं कि यह किया जाएगा या नहीं, हम अल्पसंख्यकों के विकास की बात कर रहें हैं। सच्चर समिति रिपोर्ट, जो कि अल्पसंख्यकों के संबंध में दिशा निर्देशक है, के संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि इस रिपोर्ट से अत्यधिक उम्मीद बंधी है। यदि इसे ईमानदारी से लागू किया जाए तो अल्पसंख्यकों को कुछ लाभ होगा, मुसलमान लड़कियां रोजगार हेतु भटकती रहती हैं। वे रोजगार के अवसरों से वंचित हैं। सरकार ने अल्पसंख्यकों हेतु रोजगार के अवसरों में वृद्धि करने हेतु क्या उपाय किए हैं? क्या कोई ठोस योजना है या मात्र एक वक्तव्य है?

अध्यक्ष महोदय: यह एक वक्तव्य है जिसको कार्यान्वित किया जाएगा।

श्री ए.आर. अंतुले: हां, जैसा कि आपको अच्छी तरह ज्ञात है, सच्चर समिति की रिपोर्ट पर चर्चा की जाएगी तथा इस बारे में सूचना दे दी गई है। इस सत्र के दौरान, शायद इसी महीने में गहन चर्चा की जाएंगी। अत: माननीय सदस्य को लक्ष्यों, उपलब्धियों तथा कार्यान्वयन के बारे में निराशा नहीं होगी।

जहां, तक मेरे द्वारा उल्लिखित सारी, योजनाओं का सवाल है इनका कार्यान्वयन किया जा रहा है। ऐसा नहीं है कि कार्यान्वयन नहीं किया जा रहा है या यह मात्र कागजों में ही सीमित है, कोई भी योजना कागज तक सीमित नहीं है।

15 प्रतिशत परिव्यय के बारे में वित्त मंत्रालय ने कहा है कि वर्तमान में यह संपूर्ण परिव्यय का नौ प्रतिशत है इसे तीन वर्षों में 15 प्रतिशत कर दिया जाएगा, सरकार के स्तर पर एक निगरानी समिति भी है-सचिवों की समिति तथा मंत्रीमंडल । अत: न केवल योजनाओं को कार्यान्वित किया जा रहा है परन्तु इनकी निगरानी भी को जा रही है, सचिवों की समिति वाली निगरानी समिति ने एक रिपोर्ट मंत्रीमंडल को सौंप दी है।

दही हथेली में नहीं जमता है। हम योजनाओं को लागू कर रहें हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य जानकर खुश होंगे कि 1 वर्ष तथा 2-3 महीनों में मंत्रालय की स्थापना के पश्चात यह तेजी से कार्य कर रहा है। मेरे विचार से इसमें तेजी से प्रगति होगी।

श्री इकबाल अहमद सरडगी: महोदय, मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या अल्पसंख्यक शिक्षण संस्थाओं द्वारा की गई मांग के अनुसार मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान को

आवंटित निधियां पर्याप्त है? क्या सरकार को मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान की वित्तीय सहायता में वृद्धि किए जाने का कोई प्रस्ताव है?

श्री ए.आर. अंतुले: मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहूंगा कि कोष की निधि को 100 करोड़ रुपये से बढ़ा कर 200 करोड़ रुपये कर दिया गया है जो कि पूर्व में बहुत ही कम था। इस वर्ष इसे 50 करोड़ रुपये बढ़ा कर 250 करोड़ रुपये कर दिया जाएगा। मुझे विश्वास है कि आगामी दो वर्षों में यह 500 करोड़ रुपये हो जाएगा। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में हमारा लक्ष्य इसे 1000 करोड़ रुपये करने का है अल्पसंख्यक शिक्षण संस्थाओं के लिए यहां तक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत: अध्यक्ष महोदय, अल्पसंख्यक वर्ग के लोग भी समाज की मुख्यधारा में आ गए हैं। सबको शिक्षा का समान अधिकार प्राप्त हो, उच्च शिक्षा प्राप्त करने का भी अवसर प्राप्त हो, यह राष्ट्र के हित में है।

अध्यक्ष महोदय: आप कृपया प्रश्न पूछिए।

प्रो. रासा सिंह रावत: मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि अल्पसंख्यकों की शिक्षा के अंदर पिछड़ेपन के लिए आखिर कौन जिम्मेदार है? आजादी के इतने वर्षों के बाद अल्पसंख्यकों को केवल वोट बैंक माना जाता है, लेकिन उनके बच्चों को शिक्षा देने की तरफ या उच्च शिक्षा के अवसर उपलब्ध कराने की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए था, लेकिन उनकी हमेशा उपेक्षा होती रही है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मदरसों के आधुनिकीकरण के लिए और मदरसों को तालिबानीकरण से मुक्त करने के लिए तथा मदरसों में आधुनिक ज्ञान-विज्ञान की शिक्षा देने के लिए सरकार क्या कदम उठाने जा रही है?

अध्यक्ष महोदय, मैं एक और प्रश्न पूछना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: आपका यह प्रश्न भी बहुत लम्बा हो गया है।

[अनुवाद]

श्री ए. आर. अंतुले: महोदय, मुझे खुशी है कि माननीय सदस्य ने यह मुद्दा उठाया है, जहां तक मदरसों के आधुनिकीकरण का संबंध है, यह मानव संसाधन विकास मंत्रालय के कार्यक्षेत्र में आता है। वे इस बारे में तेजी से प्रगति कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: मंत्री गवर्नमेंट के बिहाफ पर जवाब देता है। यह कैसे कह सकते हैं कि यह प्रश्न दूसरे मंत्रालय से संबंधित है? यह भी केबिनेट मिनिस्टर हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप उनके डिपार्टमेंट के बारे में प्रश्न पूछिए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप भी मंत्री थे।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: थोड़ी टोका-टाकी अच्छी है, ज्यादा नहीं।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री ए. आर. अंतुले: धन्यवाद महोदय। अन्य नौ योजनाएं भी हैं जो पूर्णत: अन्य मंत्रालयों के पास हैं। हम शीर्ष मंत्रालय के रूप में इसकी निगरानी करते हैं। माननीय सदस्य को ज्ञात होगा कि यह मंत्रालय अन्य मंत्रालयों के कार्यों को स्वयं नहीं कर सकता है। हम एक शीर्ष मंत्रालय हैं और हम उनकी निगरानी कर रहे है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। मैंने श्री पोन्नुस्वामी का नाम लिया है।

...*(व्यवधान)* *

श्री ई. पोन्नुस्वामी: महोदय, मुझे अवसर देने के लिए धन्यवाद। माननीय मंत्री महोदय के उत्तर से मुझे पता चला है कि अल्पसंख्यक समुदाय की शिक्षा एवं रोजगार की स्थिति में प्रचार लाने के लिए कुछ लाख रुपये ही आबंटित किए गए है। स्वतंत्रता के 60 वर्ष के पश्चात भी सरकार ने अल्पसंख्यकों के उत्थान के लिए केवल कुछ लाख रुपये आंबटित करना ही अब ठीक समझा। हमारे पीएमके दल ने डा. रामदास के नेतृत्व में अल्पसंख्यकों विशेषकर मुसलमानों तथा ईसाईयों के लिए आरक्षण की मांग करते हुए पहले ही एक राज्य स्तरीय सम्मेलन आयोजित किया है। यहां तक कि परसों अर्थात 25 अगस्त, 2007 को शनिवार के दिन हम

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

दलित अल्पसंख्यकों के उत्थान के लिए आरक्षण की मांग करते हुए मण्डल सम्मेलन का आयोजन कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: क्या आपने मंत्री महोदय को आमंत्रित किया है।

श्री ई. पोन्नुस्वामी: यह सोचना कि उनके जीवन के उत्थान के लिए कुछ लाख रुपये पर्याप्त हैं ठीक नहीं है। स्वतंत्रता के 60 वर्षों के बाद भी हम अत्यंत दयनीय स्थिति में हैं। यह एक राष्ट्रीय चिंता का विषय है। हम उन्हें केवल वोट बैंक के रूप में उपयोग कर रहे थे तथा उनकी सहायता नहीं कर रहे हैं। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह मुस्लिम, ईसाई व अन्य अल्पसंख्यकों को आरक्षण देने के लिए ठोस कदम उठाने पर विचार करें।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: जी नहीं ...*(व्यवधान)*

श्री ई. पोन्नुस्वामी: आप इससे सहमत नहीं होंगे क्योंकि ...*

अध्यक्ष महोदय: इस प्रश्न की परिधि से बाहर नहीं जाइये।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: वह प्रोसिडिंग्स से निकाल दिया है।

[अनुवाद]

श्री ई. पोन्नुस्वामी: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह अल्पसंख्यकों को उनकी जनसंख्या के अनुसार आरक्षण प्रदान करने के लिए ठोस उपाय करे।

अध्यक्ष महोदय: मुख्य प्रश्न से यह बात ही नहीं उठती।

श्री ई. पोन्नुस्वामी: स्वतंत्रता के 60 वर्षों के बाद सरकार की ओर से यह ठीक बात नहीं लगती है ...*(व्यवधान)* ऐसा करने के लिए हम कर्त्तव्यबद्ध हैं। मै इस संबंध में सरकार द्वारा किए गए उपायों के बारे में जानना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: उनके मंत्रालय का आरक्षण से कोई संबंध नहीं है।

...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: आप ताकत दिलवाइए क्योंकि कमजोर आदमी हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे इससे संबद्ध नहीं हैं। आपको अन्य मंत्रालय से पूछना पड़ेगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपके अनुपूरक प्रश्न को अनुमति दी जो कि सुसंगत नही था।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: शाहनवाज जी की कोई बात रिकॉर्ड में नहीं जाएगी।

...*(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप प्रत्येक प्रश्न में व्यवधान नहीं डाल सकते हैं। आप एक होनेहार नौजवान हैं। ऐसा न करें।

श्री असादूद्दीन ओवेसी: महोदय, 2001 की जनगणना के अनुसार 19 प्रतिशत भारतीय जनसंख्या अल्पसंख्यक है तथा उसमें से 13 प्रतिशत जनसंख्या मुस्लिम है। प्रश्न अल्पसंख्यकों की शिक्षा और रोजगार के बारे में है। मंत्री जी 15 सूची कार्यक्रम के बारे में बात करते हैं। इस 15 सूत्रीय कार्यक्रम में नौ मुद्दे ऐसे हैं जो कि विशेष रूप से इस प्रश्न से सबंधित है। यहां एक समीक्षा समिति है। जिसकी प्रत्येक तिमाहि में बैठक होती है। क्या मंत्री महोदय राज्यों द्वारा 15 सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्यवन से संतुष्ट हैं क्योंकि यहां कोई भी ऐसा सुस्थापित तंत्र नहीं है जहां केन्द्र सरकार राज्य सरकारों की जांच कर सकती है? महत्वपूर्ण मुद्दा रोजगार से संबंधित है। जहां तक 40% प्राथमिकता वाले क्षेत्र को ऋण देने कर संबंध है, इसके बारे मे यूपीए सरकार की क्या नीति है। क्या सरकार अल्पसंख्यकों के ऋणों के लिए एक प्रतिशत निर्धारित करने जा रही है? यहां समस्या यह है कि बैंक मुस्लिमों को ऋण देने के लिए तैयार नहीं है। उन्होंने मुस्लिम क्षेत्रों को 'Z' (जेड्ड), क्षेत्रों के रूप चिन्हित किया है। उनका मंत्रालय राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए तथा प्राथमिकता वाले क्षेत्रों

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

के लिए ऋण प्रदान करने के लिए क्या कर रहा है? यह एक अत्यंत महत्वपूर्ण बात है तथा मुझे आशा है कि मंत्री जी इसका उत्तर देगें।

अध्यक्ष महोदय: सब कुछ महत्वपूर्ण है चाहे यह संगत हो या असंगत हो। क्या आपका मत्रालय इससे संबधित है?

श्री ए. आर. अंतुले: महोदय, मैं इसका उत्तर देना चाहूंगा। हम अपने 15 सूत्रीय कार्यक्रम से काफी संतुष्ट हैं। इसकी घोषणा मात्र एक वर्ष और कुछ माह पूर्व की गई थी। इसे एक प्रक्रिया के माध्यम से पूरा किया जाना था जिसके लिए कोई छोटा रास्ता नहीं हो सकता है।

मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करना चाहता हूं कि हम अल्पसंख्यक सहित संपूर्ण जनसंख्या जिससे माननीय संबंध रखते हैं के लिए समान रूप से चिंतित है। हम उन्हें अन्य लोगों के बराबर करना चाहेंगे ताकि उन्हें राष्ट्रीय जीवन की मुख्य धारा में लाया जा सके।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव-आप रेस्ट ऑफ दि डे एकदम चुप बैठेंगे।

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, मैं तो हमेशा चुप रहता हूं।

माननीय मंत्री जी ने उत्तर में अल्पसंख्यक समुदाय के लोगों के अपलिफ्टिंग के लिए जो जवाब दिया है, मैं समझता हूं वह संतोषप्रद नहीं है और आप स्वयं भी इससे सहमत होंगे। अभी जानकारी मिली है कि सच्चर कमेटी और रंगनाथ मिश्रा कमेटी, दोनों के माध्यम से जो रिकमेंडेशन आया है और साफ तौर से रिपोर्ट प्रस्तुत की गई है। कि माइनोरिटी की हालत ठीक नहीं है, उनकी हालत अनुसूचित जाति से भी खराब है। खास तौर से एजुकेशन के मामले में इसे इंगित किया गया है। सच्चर कमेटी की इम्पलीमेंटेशन के लिए फातमी कमेटी बनी थी जिसकी अध्यक्षता में माइनोरिटी के अपग्रेडेशन के लिए कुछ रिकमेंडेशन्स भी सरकार के पास आई है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि रंगनाथ मिश्रा और सच्चर कमेटी की रिपोर्ट को लागू करने के लिए सरकार कब पहल करेगी और कितनी जल्दी लागू करेगी ताकि इतना बड़ा समुदाय, जो उपेक्षित है, उनको हक और हकूक कैसे मिलेंगे? उनकी आर्थिक स्थिति कैसे मजबूत होगी? शिक्षा के दृष्टिकोण से उनकी स्थिति कैसे मजबूत होगी?

[अनुवाद]

श्री ए.आर. अंतुले: जैसा कि मैने कहा था, तथा मैं सच्चर समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा होने जा रही है। इसलिए, उस समय इन सब मुद्दो को उठाया जा सकता है। ऐसा नही है कि इन्हें अब नहीं उठाया जा सकता है परन्तु मेरा विश्वास है कि आज की लघुचर्चा के मुकाबले इसपर इस समय बृहद रूप से चर्चा की जा सकती है।

अध्यक्ष महोदय: जी हां, इस पर चर्चा की जाएगी।

श्री ए. आर. अंतुले: चूंकि इस पर चर्चा होने जा रही है, मेरा विचार है कि हमें इससे बचना चाहिए अथवा कम से कम मुझे कुछ भी विस्तार में कहने से बचना चाहिए जो मै यहां कहना चाहता हूं। परन्तु मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहूंगा कि हम अत्यधिक चिंतित है। सच्चर समिति की 70 सिफारिशें हैं। परंतु हमने सच्चर समिति के सुझावों को स्वीकार कर लिया है। जो कि कुल मिलाकर 76 हैं जिसमें से केवल तीन को स्वीकार नही किया गया है तथा शेष सभी को स्वीकार कर लिया गया है। एक के अलावा जिसे अस्थगित कर दिया गया है। मेरा विचार है कि यह एक अपवाद है जब वाद विवाद होगा तब आप जान जायेंगे।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: महोदय, परिसीमन माइनोरिटी के एजुकेशन और एम्पलाइमेंट से संबंधित है। शिक्षण संस्थाएं जो खास तौर से माइनोरिटी से जुड़ी हुई हैं, जैसे मदरसे आदि हैं, उनमें जो अध्यापक पढ़ाते हैं उनको वेतन बहुत कम मिलता है। वहां बच्चों के लिए अच्छी शिक्षा की व्यवस्था नहीं हो पाती है। आज बड़े पैमाने पर माइनोरिटी से जुड़े हुए बच्चे मदरसों में पढ़ने जाते हैं। एजुकेशन कन्करंट लिस्ट का विषय है। क्या माननीय मंत्री जी इस सुझाव पर विचार करेंगे या राज्य सरकारों को निदेश देने का काम करेंगे कि मदरसों को भी अन्य संस्थानों की तरह ग्रांट इन एड की लिस्ट में ले लिया जाए?

[अनुवाद]

श्री ए. आर. अंतुले: महोदय यह तो कार्यवाही करने के लिए एक सुझाव है।

अध्यक्ष महोदय: श्री रामदास आठवले, आपको संगत प्रश्न ही पूछने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले: महोदय, सच्चर कमेटी और मिश्रा कमेटी की रिपोर्ट के हिसाब से मुस्लिम कम्युनिटी में शिक्षा का परसेंटेज बहुत कम है। सरकार ने माइनोरिटी का नया पोर्टफोलियो बनाकर श्री अंतुले जी को मंत्री बनाया है, यह अच्छी बात है। लेकिन मेरा कहना यह है कि जो जामिया मिलिया इस्लामिया यूनिवर्सिटी है, यह मुसलमानों के लिए स्थापित की थी, लेकिन इसे माइनोरिटी का स्टेटस प्राप्त नहीं है। मेरा प्रश्न यह है कि मुसलमानों की शिक्षा बढ़ाने के लिए जामिया मिलिया इस्लामिया यूनिवर्सिटी को माइनोरिटी का स्टेटस देना चाहिए और बुद्धिस्ट कम्युनिटी भी माइनोरिटी में है, उनके लिए भी आपकी क्या योजनाए हैं, कृपया बतायें?

अध्यक्ष महोदय: दोनों क्वैश्चंस हो गये।

[अनुवाद]

आप इस उत्तर पर एक अनुपूरक प्रश्न पूछ सकते हैं?

श्री ए.आर. अंतुले: मेरा व्यक्तिगत मत है कि जामिया मिलिया इस्लामिया एक अल्पसंख्यक संस्थान है। इस पर दो मत नहीं हो सकते हैं। अब यह मामला मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा गठित आयोग के समक्ष लंबित है। यह मुद्दा वहां निर्णय के लिए लंबित है। इसलिए, मेरा विचार है कि मुझे इसकी गहराई में नहीं जाना चाहिए।

मोहम्मद सलीम: अल्पसंख्यकों के रोजगार और शिक्षा का प्रश्न अत्यंत महत्वपूर्ण है। वे समाज का एक महत्वपूर्ण भाग हैं तथा यह प्रश्न कि इन लोगों की ऋण तक पहुंच, प्रोद्योगिकी तक पहुंच तथा शिक्षा तक पहुंच किस प्रकार से हो पाती है। दुर्भाग्य से जब हम इस संबंध में बात करते हैं, तो चर्चा का विषय मात्र इस बात पर सिमट कर रह जाता है कि सरकार ने मदरसों व तालिबानीकरण के लिए क्या किया। यह सिक्के का दूसरा पहलू है। परन्तु यह प्रश्न नहीं है।

[हिन्दी]

पर्टीकुलरली गर्ल्स एजूकेशन का क्वैश्चन था।

[अनुवाद]

इस ओर से वे कहते हैं कि हमने एक समीक्षा समिति का गठन किया है।

[हिन्दी]

फिर चर्चा हो रही है। सवाल यह है कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में आपका प्रोमिज था कि खासकर मुस्लिम माइनोरिटीज की तरक्की, तालीम और रोजगार के लिए आप कुछ सकारात्मक कदम उठायें, अफर्मेटिव एक्शन लेंगे। सच्चर कमेटी कोई मीन्स नहीं है, उसने सिर्फ आपको आइना दिखाया है कि साठ सालों में यह हुआ है। अभी आपका टाइम इज रनिंग आउट। आपने कंक्रीट टर्म्स में क्या किया, केवल टोकनिज्म नहीं। इसकी हालत को सुधारने के लिए, मॉडर्न तालीम के लिए, टैक्नोलोजी के लिए और गर्ल्स एजूकेशन के लिए आपने एक, दो, तीन करके अब तक क्या किया और अगले एक साल के अंदर क्या करने जा रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय: यहां एक, दो, तीन नहीं चलेगा, आपको जो बताना है, दे दीजिए।

[अनुवाद]

आप उन्हें आवश्यक सूचना दे सकते हैं।

श्री ए. आर. अंतुले: माननीय सदस्य जो भी जानकारी चाहते हैं, मैं उन्हें दे सकता हूं परन्तु मुझे यकीन है तथा मै आपके माध्यम से सभा को आश्वस्त करना चाहता हूं कि सभा इस तथ्य से अधिक संतुष्ट होगी कि जो भी उपलब्धि प्राप्त की गई है वह न केवल कागज पर दर्ज है और केवल नारा नहीं है। बल्कि वास्तव में कार्यान्वित हुई है।

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने कहा कि समय पूरा होता जा रहा है। आप नहीं जानते हैं कि आप के पास कितना समय शेष बचा हुआ है।

[हिन्दी]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की वृद्धि

*163. **श्री हरिकेवल प्रसाद:**
श्री वी.के. दुग्गर:

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

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजना में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग ने कितने प्रतिशत वृद्धि प्राप्त की;

(ख) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में अब तक इस उद्योग ने कितने प्रतिशत वृद्धि प्राप्त की है;

(ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की वृद्धि में कमी के क्या कारण हैं; और

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

[अनुवाद]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (घ) एक सभापटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) 10वीं योजना अवधि के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की वृद्धि दर निम्नलिखित हैं–

(मूल्य करोड़ रुपये में)

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग–सकल घरेलू उत्पाद (खाद्य उत्पाद और मादक पेय)

वर्ष	वर्तमान कीमत पर*	वृद्धि दर (%)	1999-00 की कीमतों पर	वृद्धि (%)
2001-02	36572		38049	–
2002-03	45146	23.4	43990	15.6
2003-04	51846	14.8	46386	5.4
2004-05	55772	7.6	47245	1.9
2005-06 (पी)	59281	6.3	49165	4.1
औसत वृद्धि दर		13.025		6.75

स्रोत: केंद्रीय सांख्यिकी संगठन

वर्तमान कीमतों पर औसत वृद्धि दर 13.025% और 1999-2000 की कीमतों पर 6.75% थी। 11वीं योजना में वर्तमान वर्ष के दौरान वृद्धि दर के आंकडें उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) और (घ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की वृद्धि दर में गिरावट के कारणों में कृषि और संबद्ध कार्यकलापों से कृषि-बागवानी उपज की उपलब्धता में गिरावट, खेत स्तर पर प्राथमिक प्रसंस्करण केंद्रों, संग्रहण केंद्रों, भण्डागारों, शीत श्रृंखला, कृषि उपज का खेत से बाजार और प्रसंस्करण केंद्रों पर ले जाने की परिवहन प्रणाली जैसी अपेक्षित बुनियादी ढांचा विकास सुविधाओं की अत्यधिक कमी, उपयुक्त बैकवर्ड और फॉरवर्ड लिंकेज की कमी और इकाइयों का कम क्षमता उपयोग शामिल हैं।

ग्यारहवीं योजना में, मंत्रालय का प्रस्ताव बुनियादी ढांचा विकास संबंधी पुन: तैयार की गई स्कीम कार्यान्वित करने का है, जिसके अंतर्गत, यह मेगा खाद्य पार्कों, शीत श्रृंखला बुनियादी ढांचा विकास, मूल्यवर्धित केंद्रों और पैकेजिंग केंद्रों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता देगा। मेगा खाद्य पार्क संबंधी स्कीम बैकवर्ड और फारवर्ड लिंकेज के साथ-साथ विश्वसनीय और धारणीय आपूर्ति श्रृंखला उपलब्ध कराएगी। झुंड आधारित मांग प्रेरित दृष्टिकोण खेत से बाजार तक लिंकेज प्रदान करेगा जिससे उन मूल प्रसंस्करण केंद्रों, संग्रहण केंद्रों, आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केंद्र सह शीत श्रृंखला के जरिए स्थानीय स्तर से क्षेत्रीय स्तर तक लिंकेज उपलब्ध कारावा जाएगा जिसमें नियंत्रित वातावरण वाले शीतागार तथा वितरण केंद्र होंगे जहां बड़ी मात्रा में भंडारण किया जा सकता है और उसकी सप्लाई ताजी बिक्री तथा प्रसंस्करण हेतु प्रसंस्करण उद्योग को करने हेतु वितरण केंद्रों को की जा सकती है। ग्यारहवीं योजना में, मंत्रालय ने सहायता की उच्चतर सीमा वाली खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना करने, एचएसीसीपी, आईएसओ, 9000, जीएचपी और जीएमपी प्रक्रियाओं जैसी गुणवत्ता प्रणालियों का कार्यान्वयन, अनुसंधान एवं विकास का संवर्धन, क्षमता निर्माण और मानव संसाधन विकास और अन्य संवर्धनात्मक कार्यकलापों संबंधी स्कीमों को सहायता जारी रखने का भी प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त स्ट्रीट फूड के गुणवत्ता उन्नयन संबंधी एक नई स्कीम कार्यान्वित किए जाने का भी प्रस्ताव है। अच्छी गुणवत्ता वाले कृषि बागवानी उपज की सतत आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए मुख्य जोर कृषि और बागवानी के साथ सुदृढ़ लिंकेज बनाने, परियोजना कार्यान्वयन क्षमताओं को बढ़ाने, निजी क्षेत्र के निवेश को शामिल करने और ग्रामीण बुनियादी ढांचा विकास के सृजन हेतु सहायता करने पर होगा।

मंत्रालय द्वारा अपनाए गए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग संबंधी विजन, 2015 के आधार पर खाद्य प्रसंस्करण उद्योग क्षेत्र की वृद्धि के लिए एक समेकित रणनीति और कार्ययोजना तैयार की गई है। रणनीति का उद्देश्य वर्ष 2015 तक जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं के प्रसंस्करण स्तर को 6% से बढ़ाकर 20% मूल्यवर्धन को 20% से बढ़ाकर 35% और विश्व खाद्य व्यापार में अंशदान को 1.6% से बढ़ाकर 3% करना है। फलों और सब्जियों के प्रसंस्करण स्तर को वर्ष 2010 और 2015 तक क्रमश: 10% और 15% करने की परिकल्पना की गई है।

[हिन्दी]

श्री हरिकेवल प्रसाद: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो सूचना दी है, उसमें इन्होंने दर्शाया है कि वर्तमान कीमतों में औसत वृद्धि दर 13.25 और वर्ष 1999-2000 की कीमतों में वृद्धि दर 6.75 थी। 11वीं योजना के वर्तमान वर्ष के दौरान वृद्धि दर के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि देश में आज भी तीन अरब रुपये की कीमत के फल एवं सब्जियां खराब हो रहे हैं। यूरोप के देशों ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में काफी विकास किया है। दाल, अनाज, सब्जी एवं फलों को खराब होने से बचाने के लिए खाद्य प्रसंस्करण की योजनाओं का विकास होना अति आवश्यक है। परंतु सरकार द्वारा इस संबंध में कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किये जाते हैं। जो विकास दर सरकार द्वारा की गई है, वह असंतोषजनक है। हालांकि देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के आधुनिकीकरण एवं विस्तार के लिए सहायता दी जाती है, परंतु सरकार द्वारा जो प्रक्रिया अपनाई जाती है..

अध्यक्ष महोदय: आप अपना प्रश्न पूछिये।

श्री हरिकेवल प्रसाद: वह इसके विकास में बढ़ावा देने में सहायक सिद्ध नहीं हो रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि देश में वर्तमान समय में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के विकास के अभाव में कितने मूल्य की सब्जी और फल खराब हो रहे हैं और क्या सरकार ने इस पर अपनी कोई प्रतिक्रिया व्यक्त की है?

अध्यक्ष महोदय: इसमें आपके दोनों सप्लीमैन्टरी प्रश्न हो गये।

श्री हरिकेवल प्रसाद: सर, दोनों प्रश्न नहीं हुए हैं।

अध्यक्ष महोदय: आपका प्रश्न बहुत बड़ा कैसे हो गया

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष महोदय, हम लोगों ने अपना एक विजन डॉक्यूमेंट बनाया है, इसी को ध्यान में रखते हुए कि लगभग 33 प्रतिशत जो हमारा 55000 करोड़ रुपये तक का फ्रूट्स एंड वैजीटेबिल्स में छोटे और मझोले किसानों के ज्यादा नुकसान होते हैं, यह सही है और मैकेन्जी की रिपोर्ट के आधार पर है। इसी के चलते इसे एक थ्रस्ट एरिया मानकर हम काम कर रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि दसवीं पंचवर्षीय योजना में कम से कम 4000 नये यूनिट लगवाने की हम लोगों ने कोशिश की है और लगभग इसमें 10,000 करोड़ रुपये का निवेश हो रहा है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में हम सारी पुरानी योजनाओं को बदलकर नयी योजनाओं के तहत लेकर आ रहे हैं जिससे वर्ष 2015 तक एक लाख करोड़ रुपये तक का इंवेस्टमेंट इसमें आए। राज्य सरकारों के साथ बैठकर उनसे भी हम अनुरोध कर रहे हैं कि आप राज्य सरकार में फूड प्रोसैस इंडस्ट्री पॉलिसी बनाइए जिससे जो भविष्य में हमारा डबल एग्रीकल्चर प्रोडक्यूस होने वाला है, उसके साथ मैच करें और जो अभी की हालत मिसमैच की है, उससे मुक्ति पाई जाए। यह पूरी योजना हम लेकर चल रहे हैं। केन्द्र सरकार अपने तरीके से कोई योजना नहीं लाती है। राज्य सरकार या जो प्राइवेट इंवेस्टर हैं, इन लोगों को हम मदद करते हैं। मैं इतना कह सकता हूं कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में बहुत ज्यादा सहूलियतें और सहायता देने का हमने रास्ता निकाला है। अगर देखा जाए तो तीन साल में इस सैक्टर को हमने टैक्सलैस बना दिया है। सारा एक्साइज ड्यूटी, कस्टम ड्यूटी और यहां तक कि राज्य सरकारों से हम अनुरोध कर रहे हैं कि वैट के तहत आप जीरो प्रतिशत पर इस इंडस्ट्री को रखिए क्योंकि दो प्रतिशत अगर हम फ्रूट्स एंड वैजीटेबल्स प्रोसैस कर रहे हैं, ऑलटूगैदर यदि हम 6 प्रतिशत कर रहे हैं तो इस इलाके में टैक्स क्यों लिया जा रहा है? उनसे भी हम अनुरोध कर रहे हैं। इसलिए मैं कह सकता हूं कि जो माननीय सदस्य की चिंता है, यह हमारी भी चिंता का विषय है। इस दिशा में हम सख्त से सख्त और जितना ज्यादा केम्पेन हो सकता है कि लोग आकर इसमें निवेश करें, पैसा लगाकर कमाएं क्योंकि एक पैसा भी टैक्स सरकार की तरफ से नहीं मांगा जा रहा है।

श्री हरिकेवल प्रसाद: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी राज्य सरकार से वार्ता करके समीक्षा कर रहे हैं। इसके लिए मैं इन्हें बधाई देना चाहता हूं। मैं जानना चाहता हूं कि एकीकृत खाद्य कानून को कब तक लागू कर दिया जाएगा?

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि 16 कानून थे जिसके चलते उद्योग इस इलाके में नहीं लग रहे थे। इसी सदन में माननीय सदस्यों के सहयोग से हमने कानून बनाया है और अब वह कानून हैल्थ मंत्रालय के पास चला गया है जो कि एक नोडल मिनिस्ट्री है। लेकिन हम उसमें पूरी कोशिश कर रहे हैं और माननीय प्रधान मंत्री जी भी उसमें चिंतित हैं कि जल्दी उसको इम्पलीमेंट कराया जाए, इंडिपेंडेंट ऑटोनॉमस फूड क्वॉलिटि एंड स्टैंडर्ड ऑथेरिटी ऑफ इंडिया की स्थापना हो।

श्री वी.के. दुग्गर: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बधाई दूंगा कि वह इस खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि सरकार ने प्रोसैस्ड फलों और सब्जी के इस्तेमाल करने के संबंध में राजीव गांधी जी ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की स्थापना की थी क्योंकि देश में अरबों मूल्यों की सब्जी और फल बर्बाद हो जाते थे। राजीव गांधी जी के कार्यकाल तक यह मंत्रालय काफी कुछ करता रहा परंतु आज केवल खाद्य प्रसंस्करण उद्योग को बाहर

से आधुनिकीकरण करने एवं विस्तार हेतु पैसा देना रह गया है। उसमें भी यह मंत्रालय इतना समय लगाता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि गत तीन सालों के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग को आधुनिक एवं विस्तार संबंधी आवेदन मिलें और उनमें इतने आवेदनों पर 6 महीनों में कार्रवाई हुई और 6 महीनों तक सरकार द्वारा लम्बित रखने में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

अध्यक्ष महोदय: आपके इतने लम्बे प्रश्न में उत्तर और लम्बा हो जाएगा। अब आप बैठिए।

श्री सुबोध कांत सहाय: महोदय, आधुनिकीकरण करने की दिशा में मैं बताना चाहूंगा कि हमने इस 1 अप्रैल से जो पूरी ग्रांट मिलती है, उसका डिसैन्ट्रेलाइजेशन कर दिया है। न राज्य सरकार को अब जरूरत है और न केन्द्र सरकार के पास आपको आने की जरुरत है। आप जिस बैंक से अपने प्रोजेक्ट को एप्राइजल कराते हैं, लोन लेते हैं, वही बैंक उसी के हिसाब से आपको ग्रांट दे देगी। यह एक तरह से रिवोल्यूशनरी कदम उठाया है क्योंकि इसके न रहने से एप्लीकेंट्स को परेशानी होती थी। मैं आज के दिन कह सकता हूं कि इस 11वीं पंचवर्षीय योजना के पांच महीने के अंदर हमारे मंत्रालय ने 800 एप्लीकेशन्स क्लीयर की हैं।

[अनुवाद]

श्री विक्रम केशरी देव: महोदय, यह एक स्वीकृत तथ्य है कि देश में प्रतिवर्ष लगभग 25,000 से 30,000 करोड़ रुपए मूल्य तक के फल और सब्जियां खराब हो रहे हैं जिनका परिरक्षण किया जा सकता है। यदि आप सभा पटल पर रखे गए व्यक्तव्य को देखें तो खाद्य परिरक्षण में उच्चतम वृद्धि दर राजग सरकार के कार्यकाल में थी। यह राजग सरकार के कार्यकाल के दौरान किया गया था। लेकिन संप्रग सरकार के सत्ता में आने के बाद, यद्यपि इसने बागवानी मिशन की घोषणा की, यह वृद्धि दर इतने नीचे, 7.6 प्रतिशत तक और फिर 6.3 प्रतिशत तक क्यों आई?

दूसरी बात मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि फल प्रसंस्करण की प्रक्रिया जिला स्तर परती ही शुरू होनी चाहिए। बैंको और नाबार्ड के बीच समुचित संपर्क होना चाहिए ताकि गांवों में बनाए गए स्व-सहायता समूह भी फल प्रसंस्करण कर सकें। सरकार का इस बारे में क्या कहना है?

श्री सुबोध कांत सहाय: जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है, यह एक तथ्य है कि हम काफी फल सब्जियां व्यर्थ कर रहे हैं। यह कारण है कि प्रसंस्करण स्तर को दो प्रतिशत से बढ़ाकर बीस प्रतिशत करने के लिए, हम इस क्षेत्र में निवेश को प्रोत्साहन दे रहे हैं। सरकार के लिए यह प्राथमिकता वाला क्षेत्र है। बैंकों को पुन: वित्त पोषण के लिए नाबार्ड को 1,000 करोड़ रुपए दिए जा रहे हैं। मैं कह सकता हूं कि हमारे लिए यह प्राथमिकता वाला क्षेत्र है। हम इस पर ध्यान केन्द्रित कर रहे हैं।

जहां तक माननीय सदस्य के दूसरे प्रश्न का संबंध है, पहले हमारी संकल्पना 'अकेला चलो' की थी। अब यह समूची आपूर्ति श्रृंखला संकल्पना बनने जा रही है। हम खेत से लेकर पैकिंग स्थान, प्रशीतन श्रृंखला, प्रसंस्करण केन्द्र, वितरण केन्द्र, बैकवार्डलिंकिग फारवर्डलिंकिज और खुदरा विक्री केन्द्रों तक, हर मुद्दे पर ध्यान दे रहे हैं। यह एक परिपूर्ण आपूर्ति-श्रृंखला और संपूर्ण प्रशीतित श्रृंखला संकल्पना है, मैं समझता हूं कि योजना आयोग से अभी इसे मंजूरी मिलनी है। जैसे ही मंजूरी मिलेगी, यह शुरू हो जाएगी।

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: अध्यक्ष महोदय, बिहार राज्य में व्यापक पैमाने पर लीची, आम, केला और सब्जी का उत्पादन होता है। वहां स्टोरेज फैसिलिटीज न होने के कारण, मार्कीटिंग की सुविधा नहीं रहने के कारण और इनफ्रास्ट्रक्चर की कमी के कारण हर साल हजारों करोड़ रुपये का नुकसान फल-सब्जी उत्पादकों को उठाना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जनना चाहता हूं कि क्या सरकार ने कोई सर्वे कराया है कि बिहार के अंदर कितने कोल्ड स्टोरेजेज हैं, जहां पर इन फलों-सब्जियों को प्रीजर्व रखा जा सकता है और केन्द्र सरकार इस मामले में बिहार सरकार को क्या मदद देना चाहती है जिससे फल-सब्जियों का अधिक नुकसान न हो?

अध्यक्ष महोदय: छोटा-छोटा प्रश्न और छोटा-छोटा जवाब।

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष महोदय, केन्द्र से बिहार में इनवैस्टर्स के साथ एक मीटिंग की गई थी जिसमें राज्य सरकार के मंत्री और पदाधिकारी शामिल थे। हमारा मंत्रालय राज्य में मैपिंग कराने के लिये पैसा देता है। इसके लिये वहां के मुख्य मंत्री और मुख्य सचिव को हमारे मंत्रालय के सचिव ने लिखा है कि आप अपना प्लान बनाकर दीजिये और हम आपको फाइनैंशियली मदद करने के लिए तैयार हैं। मैं समझता हूं कि अगर बिहार को बचाना है या ईस्टर्न इंडिया के एग्रीकल्चर बेस्ड जितने स्टेट्स हैं, तो उन राज्यों को इस बात का इनीशिएटिव लेना पड़ेगा। हम लगातार राज्य सरकार के सम्पर्क में हैं और बाढ़ के बाद दुबारा हम वहां जाकर स्थिति को रिव्यु करने वाले हैं।

[अनुवाद]

श्री अजय चक्रवर्ती: मेरा प्रश्न लगभग यही है। पश्चिम बंगाल के उत्तरी और दक्षिणी हिस्से में किसान उत्तम किस्म के आम, लीची, कटहल, नारियल, अमरूद और अन्य अनेक चीजों का उत्पादन कर रहे हैं। लेकिन अवसंरचनात्मक सुविधाओं के अभाव में वे अपने उत्पादन का उपयोग करने में असफल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: वे राज्य सरकार के प्रस्तावों के बारे में पूछ रहे हैं।

श्री अजय चक्रवर्ती: माननीय मंत्री से मेरा मूल प्रश्न यह है कि क्या सरकार ने पश्चिम बंगाल के विभिन्न हिस्सों–उत्तरी और दक्षिणी हिस्सों–में अवसंरचनात्मक सुविधाएं और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने और उद्योग व अवसंरचना स्थापित करने के लिए पश्चिम बंगाल सरकार को पर्याप्त और समुचित वित्तीय सहायता देने के लिए पश्चिम बंगाल सरकार के साथ कोई बातचीत अथवा विचार-विमर्श आरंभ किया है?

अध्यक्ष महोदय: यहां पुनरावृत्ति नहीं होनी चाहिए।

श्री सुबोध कांत सहाय: मैं कहना चाहता हूं कि मुझे पश्चिम बंगाल से बहुत अच्छी प्रतिक्रिया मिली है। मैंने वहां के मुख्यमंत्री से चार-पांच बार बात की है। मैंने इस क्षेत्र में उनकी गहरी रूचि देखी है। आपका पश्चिम बंगाल एकमात्र ऐसा राज्य है जिसमें इस क्षेत्र के लिए अलग मंत्री और विभाग है। मैंने आठ फूड पार्क दिए हैं। मैंने काफी प्रयोगशालाएं भी दी हैं। मैंने नई कक्षाओं नए उद्यमियों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम भी दिए हैं, अत: ये चीजें वहां मौजूद हैं। पूर्वी भारत में, मैं पश्चिम बंगाल पर और बेहतर ढंग से ध्यान दिये जाने की आशा करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: श्री अजय चक्रवर्ती कम ध्यान दे रहे हैं।

श्री लक्ष्मण सेठ: यह सरकार सामान्य सुविधाओं के लिए अनुदान दे रही है। यह अनुदान अपर्याप्त है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में निवेश करने के लिए निवेशक भी आकर्षित नहीं हो रहे हैं क्योंकि मूल्य संवर्धित कर (वैट) जारी है। मैं माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहूंगा कि क्या वे फूड पार्क में सामान्य सुविधाओं के लिए अनुदान में वृद्धि करेंगे? इसके साथ ही, मैं यह भी जानना चाहूंगा कि क्या उन्होंने बेहतर निवेश के लिए वैट हटाने के मुद्दे को विभिन्न राज्य सरकारों के साथ उठाया है।

श्री सुबोध कांत सहाय: मैं कहना चाहूंगा कि दसवीं पंचवर्षीय योजना में पहले हम 4 करोड़ रुपए दे रहे थे। यह कम था क्योंकि सामान्य सुविधाओं के लिए फूड पार्क स्थापित करने का खर्च लगभग 30 करोड़ रुपए बैठता है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में, इसका नाम मेगा फूड पार्क करके इसके साथ आपूर्ति श्रृंखला जोड़कर, हम इसे बढ़ाकर 50 करोड़ रुपए कर रहे हैं। यह मामला अभी योजना आयोग के पास है। सैद्धांतिक रूप से, हर कोई इसे मंजूरी दे चुका है। लेकिन यह एक तकनीकी मामला है।

जहां तक वैट का संबंध है, मैं संसद सदस्यों से, विशेषत: पश्चिम बंगाल के संसद सदस्यों से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे अपने प्रभाव का प्रयोग करें। वैट के अध्यक्ष उसी राज्य से हैं। मैं इसे राज्य के कर में शून्य से चार प्रतिशत करने के लिए इस मुद्दे को उठाने का भी उनसे अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

मोहम्मद शाहिद: स्पीकर साहब, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जो फूड प्रोसैसिंग से संबंधित यूनिट्स हैं जिनके अपग्रेडेशन और मॉडर्नाइजेशन के लिए आप सब्सिडी देते हैं, उनके लिए गवर्नमैंट की कंडीशन है कि बैंक से लोन लिया जाएगा और प्लांट और प्रोजैक्ट का अप्रेजल किया जाएगा, उसके बाद ही सब्सिडी मिलेगी। क्या सरकार की एसी कोई नीति नहीं है कि अगर कोई आदमी लोन नहीं लेना चाहता तो उसको भी उसमें सब्सिडी मिले?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे पूरक प्रश्नों की संख्या कम करनी होगी।

[हिन्दी]

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष माहेदय, यह बेसिकली इसलिए किया जाता है कि प्रोजैक्ट की वैलिडिटी और टैक्निकल एप्रेजल कौन करेगा। क्योंकि स्टेट गवर्नमैंट और सैन्ट्रल गवर्नमैंट का रोल नहीं है, हम अब कंसलटेशन के माध्यम से करा सकते हैं। वह भी हमारा प्रयास उन लोगों के लिए होगा जो लोन नहीं लेना चाहते हैं, लेकिन बैंक से डिसबर्समैंट करने के दृष्टिकोण से हमने यह फैसला लिया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब के बाद, तीन पूरक प्रश्न होंगे।

[हिन्दी]

अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों का आगमन

***164. श्री महावीर भगोरा:**
श्री जी.एम. सिद्वीश्वर

क्या पर्यटन मंत्री यह बातने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के आगमन में वृद्धि करने के संबंध में निर्धारित लक्ष्य और उनकी प्राप्ति का ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में राज्य-वार कितनी धनराशि व्यय की गई;

(ख) क्या सरकार का विचार इस संबंध में राज्य विशिष्ट विशेष पैकेज बनाने का है जैसाकि उत्तर पूर्व राज्यों के संबंध में किया गया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार ने विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए समूह भ्रमण पैकेजों की घोषणा की है; और

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

[अनुवाद]

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) एक विवरण सभापटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) पर्यटन मंत्रालय, अपने संवर्धन एवं प्रचार अभियानों के माध्यम से और अपने विदेश स्थित कार्यालयों के कार्यकलापों के माध्यम से, विदेशी पर्यटन आगमनों को बढ़ाने के प्रयास कर रहा है। हालांकि कोई वर्ष-वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए थे, पिछले तीन वर्षों के दौरान विदेशी पर्यटक आगमनों की संख्या निम्नानुसार दी गई है;

वर्ष	विदेशी पर्यटक आगमन (मिलियन में)
2004-05	3.46
2005-06	3.92
2006-07	4.45*

*अनन्तिम

भारत का संवर्धन और शोकेस करने के लिए संवर्धन और प्रचार अभियान, पर्यटन मंत्रालय द्वारा, समग्र देश के लिए किए जाते हैं। इस संबंध में व्यय राज्य-वार नहीं किया जाता।

(ख) से (घ) जी, नहीं। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, पर्यटन के विकास और संवर्धन हेतु सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है। सभी प्रकार से पूर्ण परियोजना प्रस्तावों की योजना के दिशा-निर्देशों के अनुसार जांच की जाती है। और उनकी पारस्परिक प्राथमिकता और संबंधित शीर्षों के अंतर्गत निधियों की उपलब्धता के आधार पर निधियां जारी की जाती हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान, राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों को स्वीकृत की गई केन्द्रीय वित्तीय सहायता के ब्यौरे संलग्न अनुबंध में दिए गए हैं।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

अनुबंध

दसवीं पंचवर्षीय योजना के पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत की गई राज्य-वार पर्यटन परियोजनाएं

(लाख रुपये में)

क्र.सं	राज्य/संघशासित क्षेत्र	वर्ष 2004-05			वर्ष 2005-06			वर्ष 2006-07		
		स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	16	2827.19	2240.68	7	2615.82	1700.00	3	1540.56	1195.44
2.	असम	8	986.03	766.22	10	2140.00	1698.45	9	2453.39	1813.21
3.	अरुणाचल प्रदेश	9	1325.50	927.96	10	2240.16	1655.21	12	1887.80	608.73

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4.	बिहार	7	1901.43	1527.71	3	1212.23	722.49	2	1937.29	974.59
5.	छत्तीसगढ़	6	1117.94	897.93	7	1775.59	1436.54	16	3540.17	2491.12
6.	गोवा	3	110.00	38.00	1	10.00	8.00	0	0.00	0.00
7.	गुजरात	2	138.93	111.14	5	2011.58	1169.04	7	443.65	359.51
8.	हरियाणा	6	693.55	513.64	7	639.71	515.77	5	1836.16	902.39
9.	हिमाचल प्रदेश	12	2680.00	2161.00	6	1645.00	921.00	8	1871.00	1226.13
10.	जम्मू व कश्मीर	5	819.25	699.04	22	6656.01	5320.31	29	5233.82	3392.90
11.	झारखंड	2	945.91	756.72	5	1227.27	697.76	3	956.35	769.99
12.	कर्नाटक	12	2461.76	1937.37	8	1706.52	1001.21	4	1323.89	1081.81
13.	केरल	10	2283.63	1820.33	13	4858.88	3889.90	18	4474.02	4341.61
14.	मध्य प्रदेश	11	1595.19	942.21	12	3047.39	2419.54	10	3668.47	2797.75
15.	महाराष्ट्र	10	1620.62	925.30	9	2075.04	1662.99	13	2839.05	2278.46
16.	मणिपुर	0	0.00	0.00	2	49.80	39.84	9	939.35	649.48
17.	मेघालय	2	963.30	807.91	1	5.00	4.00	9	1435.29	1149.93
18.	मिजोरम	6	1086.35	382.38	10	2273.41	1687.29	9	2613.38	2044.80
19.	नागालैण्ड	7	2250.69	1413.40	9	2528.97	1873.17	8	2340.32	1862.51
20.	उड़ीसा	8	1320.74	1059.38	10	2309.61	1586.44	13	2826.84	1974.66
21.	राजस्थान	7	724.68	581.47	5	1437.67	1150.13	13	3223.37	1968.68
22.	राजस्थान	13	2516.61	1375.07	7	2591.87	2086.40	8	953.84	763.06
23.	सिक्किम	8	660.81	531.33	14	2844.56	2213.74	13	2609.42	1647.77
24.	तमिलनाडु	7	1308.92	705.83	19	4264.62	3007.68	11	1866.41	1496.87
25.	त्रिपुरा	1	20.00	16.00	3	716.26	569.43	4	291.27	96.01
26.	उत्तरांचल	7	2199.98	1750.73	13	2738.00	2193.18	16	1907.50	1434.34
27.	उत्तर प्रदेश	9	1044.93	831.19	18	3905.23	3126.03	7	3329.06	2663.24
28.	पश्चिम बंगाल	10	513.04	407.43	5	989.35	792.48	10	2978.32	2195.35
29.	अंडमान एवं निकोबार	0	0.00	0.00	1	6.25	5.00	0	0.00	0.00
30.	चंडीगढ़	3	467.00	373.60	1	13.70	13.70	2	15.00	14.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
31.	दादरा व नगर हवेली	0	0.00	0.00	2	29.79	25.92	0	0.00	0.00
32.	दिल्ली	8	628.85	511.00	2	20.00	17.00	5	2400.09	1209.54
33.	दमन व दीव	0	0.00	0.00	4	262.28	208.61	0	0.00	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0.00	0.00	0	0	0	1	7.00	5.60
35.	पांडिचेरी	2	451.00	360.00	2	469.39	375.51	1	500.00	400.00
	कुल	217	37663.83	27371.97	253	61316.96	45793.76	278	64242.08	45797.99

टिप्पणी: इसमें परिपंथो, गंतव्यों, भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं, ग्रामीण पर्यटन (साफ्टवेयर तथा हार्डवेयर) परियोजनाओं, आईटी, कार्यक्रम एवं मेलों तथा उत्सवों से संबंधित परियोजनाएं शामिल हैं।

[हिन्दी]

श्री महावीर भगोरा: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में यह बताया है कि विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए, आगमनों के लिए विदेश में जो मंत्रालय के कार्यालय हैं, उन मंत्रालयों के कार्यकलापों के माध्यम से पर्यटकों को आकर्षित करने का प्रयास करते हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि प्रचार-प्रसार की बात समझ में आती है, परंतु कार्यालयों के कौन से और किस तरह के कार्यकलाप हैं, जिससे पर्यटक आकर्षित होते हैं, यह बताने की कृपा करें?...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: और बाद में होगा।

श्री महावीर भगोरा: महोदय, इसी से जुड़ा हुआ मेरा प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: आपको दूसरे प्रश्न के लिए मौका मिलेगा।

श्रीमती अम्बिका सोनी: महोदय, हमारा एक केम्पेन इनक्रेडिबल इंडिया के तहत डोमेस्टिक मार्केट में भी और विदेश में अलग-अलग रीजंस के आधार पर चलता है। वह हमारे प्रयास का एक हिस्सा है कि ज्यादा से ज्यादा पर्यटक भारत आएं और देश में डोमेस्टिक टूरिज्म को बढ़ावा मिले, लेकिन हमारे जो विदेश में 13 टूरिस्ट आफिस हैं, वे बराबर फॉरेन टूर एंड ट्रेवल्स एजेंट्स से सम्पर्क रखते हैं और देश में जो रोज जानकारियां उपलब्ध होती हैं, उनसे उन लोगों को अवगत कराते हैं, जो भारत आने की इच्छा रखते हों। जो ट्रेवल ट्रेड मेगजिंस हैं, जिनका लोगों को प्रभावित करने का बहुत ज्यादा असर है कि कौन से मुल्क में जाना चाहिए। हमारे विदेश में जो टूरिस्ट आफिसेज हैं, वे उनसे संपर्क रखते हैं। मेरा कहने का मतलब यह है कि यह एक प्रयास है जो हम अलग-अलग तरीके से अपनाते हैं ताकि उसमें हमें सफलता मिले। आप देख ही रहे हैं कि पर्यटकों की संख्या बढ़ रही है।

श्री महावीर भगोरा: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने पर्यटन विकास को बढ़ावा देने के लिए राज्यों सरकार को आर्थिक सहायता देने की बात की है। मैंने तीन सालों के विशेष पर्यटक पैकेज की बात की थी, इन्होंने जो स्टेटमेंट दिया है, उसमें इसका उल्लेख नहीं किया है, परंतु सभी राज्यों को मदद देने की बात कही है और उस मदद में गुण-दोष के आधार पर राशि आबंटित की है, परंतु जो राशि आबंटित की है उस आबंटित राशि में जो राशि रिलीज की है, उसमें बहुत ज्यादा अंतर है। इस अंतर का क्या कारण है, यह मैं जानना चाहता हूं?

श्रीमती अम्बिका सोनी: महोदय, हर स्टेट के लिए कोई निर्धारित रकम नहीं रखी जाती। हमें जो बजट एलोकेशन मिलते हैं, हम यह कोशिश करते हैं कि हर स्टेट में एक डेस्टीनेशन के लिए एक सर्किट, जिसमें तीन डेस्टीनेशन आएं और कुछ धनराशि मेले और फेस्टीवल्स को मनाने के लिए मदद की जाए। यह लाजिमी है कि जो बड़े प्रदेश हैं, वे जब प्रोजेक्ट्स भेजते हैं, जो काम उन प्रोजेक्ट्स के तहत करना पड़ता है, उसकी धनराशि कई दफा ज्यादा होती है। हम लोगों ने एक सीमा लगाई है कि हम सर्किट के लिए आठ करोड़ रुपया देते हैं, डेस्टीनेशन के लिए पांच करोड़ रुपए तक देते हैं और 30 लाख तक मेले और इवेंट्स को मनाने के लिए देते हैं। कई स्टेट्स ऐसी हैं, मैं बदकिस्मती से कहूंगी कि वे हर साल अपने प्रोजेक्ट्स नहीं भेज पाते हैं। इसे देखते हुए मैंने अब यह प्रयास किया है कि जिन स्टेट्स को अपने प्रोजेक्ट्स बनाने में कुछ असुविधा महसूस होती है, हम केन्द्रीय दफ्तर से उनकी मदद करने के लिए हाथ बढ़ा रहे हैं। दूसरा जो एक अंतर नजर आ रहा है वह इसलिए है कि जैसे आपने देखा

कि दसवीं पंचवर्षीय योजना के तहत कोई 1100 प्रोजेक्ट्स के लिए हम लोगों ने 80 फीसदी धनराशि सैंक्शन की थी। अब इनमें से बहुत सी स्टेट्स ऐसी हैं जो अपने निर्धारित समय में अपने प्रोजेक्ट्स पूरे कर लेते हैं और उन्हें फुल रकम हम लोगों की तरफ से रिलीज हो जाती है।

महोदय, कई स्टेट्स कुछ कारणोंवश प्रोजैक्ट्स पूरा नहीं कर पाती हैं अथवा उन्हें अपने प्रोजैक्ट्स पूरे करने में ज्यादा समय लगता है। ऐसे राज्यों को हम सिर्फ 80 फीसदी तक धनराशि देते हैं और जब तक वे यूटिलाइजेशन सर्टीफिकेट नहीं भेजती हैं, तब तक उन्हें पूरी धनराशि नहीं दी जाती है। आपने देखा होगा कि कई स्टेट्स जमीन के कारण या अन्य कारणों से कुछ प्रोजैक्ट्स को ड्रॉप कर देती हैं, तो उनकी धनराशि में भी कमी की जाती है। ये कुछ प्रमुख कारण हैं जिनके कारण जो अंतर आप देख रहे हैं, वह हुआ है।

[अनुवाद]

श्री जी.एम. सिद्वीश्वर: मैंने माननीय मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर का अध्ययन किया है और पाया है कि उत्तर-पूर्वी क्षेत्र को अनेक परियोजनाएं दी गई हैं लेकिन कर्नाटक में नई परियोजनाओं की उपेक्षा की गई है और वित्तीय सहायता का अंतर्प्रवाह अत्यंत धीमा है। मुझे इसका कोई ठोस कारण नजर नहीं आ रहा है।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि कर्नाटक की उपेक्षा किए जाने के मुख्य कारण क्या हैं?

अध्यक्ष महोदय: कर्नाटक की उपेक्षा की गई।

श्रीमती अम्बिका सोनी: महोदय, मुझे अत्यधिक खेद है कि माननीय सदस्य को ऐसा लगा रहा है कि कर्नाटक की उपेक्षा, अनदेखी की गई है अथवा उसके प्रति भेदभाव किया गया है। मैं इस सभा पटल पर आपको बताना चाहूंगी कि हम हम्पी परियोजना, जो 144 वर्ग किमी में फैली है और जो दक्षिण में ताज महल के समकक्ष है, उसका हमारे कार्यक्रम में प्रथम स्थान है।....*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है? यह बहुत अनुचित है। वे जवाब दे रही हैं। *[हिन्दी]* खाली शाउटिंग करने से जवाब नहीं मिलेगा।

[अनुवाद]

श्रीमती अम्बिका सोनी: हमने हम्पी के लिए विशाल धनराशि रखी है और हाल ही में, हमने भारत सरकार को हम्पी स्मारकों के परिसर में रहने वाले किसानों से जमीन खरीदने के लिए मना लिया है, जो अब तक कभी नहीं हुआ है।

मेरे दिए गए उत्तर से भी ही, माननीय सदस्य देख सकते हैं कि वर्ष 2004-05 में, 12 परियोजनाओं को अनुमति दी गई थी। तत्पश्चात्, परियोजनाओं की संख्या में कमी हुई है। ऐसा इसलिए नहीं है कि इन परियोजनाओं को देने में हमारी तरफ से कोई झिझक है। ये परियोजनाएं राज्य पर्यटन विभाग के विचार-विमर्श से दी जाती है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया व्यवधान न करें। यह उचित नहीं है।

श्रीमती अम्बिका सोनी: उनके अधिकारी दिल्ली आए और प्राथमिकता तय की। माननीय सदस्य ने अनेक परियोजनाएं सुझाई हैं। मैंने स्वयं उन परियोजनाओं को माननीय सदस्य के सुझावानुसार कर्नाटक सरकार के अधिकारियों के साथ उठाया, लेकिन मैं राज्य सरकार को मेरे अनुरोध के अनुसार प्राथमिकता तय करने के लिए बाध्य नहीं कर सकती हूं। यह उन्हें अपनी स्वाभाविक सामर्थ्य और सेवाओं के अनुसार करना है।

श्री ए. कृष्णास्वामी: महोदय, माननीय मंत्री महोदया के व्यक्तव्य के अनुसार, देश में आने वाले पर्यटकों की संख्या में आवधिक वृद्धि हुई है। इसके साथ ही, तीन राज्यों, विशेषत: तमिलनाडु के लिए केन्द्रीय निधियों की मंजूरी में कमी हो रही है? यदि आप आंकड़ों को देखें तो, वर्ष 2005-06 और 2006-07 से मंजूर की गई परियोजनाओं की संख्या और आवंटित धनराशि में कमी आई है। इसके अलावा धनराशि की मंजूरी और उसे जारी करने में भी लगातार कमी आ रही है।

माननीय मंत्री ने पहले प्रश्न के उत्तर में कहा है कि यह विलंब राज्य सरकारों से परियोजना प्राप्त होने और भूमि अधिग्रहण आदि के कारण हुआ महोदय, मैंने व्यक्तव्य को पढ़ा है और इसमें कहा गया है कि वर्ष 2004-05 में 37,663 करोड़ रुपए की राशि मंजूर की गई, लेकिन 27,371 करोड़ रुपए जारी किए गए। वर्ष 2005-06 में, 61,316 करोड़ रुपए की राशि मंजूर की गई और 45,703 करोड़ जारी किए गए।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। विवरण देने की आवश्यकता नहीं है।

श्री ए. कृष्णास्वामी: महोदय, समय-समय पर राशि को स्वीकृत करना तथा देना जारी है। मैं यह जानना चाहूंगा कि सरकार इस संबंध में क्या कर रही है?

अध्यक्ष महोदय: अब, कड़वा सच सुनें।

श्रीमती अम्बिका सोनी: यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है क्योंकि पैसा फंस जाता है और परिणामस्वरूप जब राज्य सरकार दी गई समय सीमा में अपनी परियोजना पूरी नहीं कर पाती है तो वह हमारे द्वारा आबंटित धनराशि का उपयोग नहीं करती है।

परिणामस्वरूप, हमारे वार्षिक बजट में कटौती की जाती है मैं व्यक्तिगत रूप से मंत्रालय में अपने सहयोगियों के साथ यह कोशिश कर रही हूं कि राज्य सरकारें दी गई समय सीमा में अपनी परियोजनाएं पूर्ण कर लें ताकि अगली परियोजनाएं स्वीकृत की जा सकें। जब हम परियोजना को स्वीकृत कर लेते हैं तो हम कुल रकम का 80 प्रतिशत दे देते हैं, शेष 20 प्रतिशत तभी दिया जा सकता है जब परियोजना पूर्ण हो जाती है तथा उपयोगिता प्रमाणपत्र दे दिया जाता है। यदि आप स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या तथा पूर्ण हो चुकी परियोजनाओं की संख्या को देखें तब आपको पता चलेगा कि यह अंतर क्यों आ रहा है।

महोदय, मैं चाहूंगी कि आप इस पर ध्यान दें तथा माननीय सदस्यों को बताएं कि यह एक तथ्य है कि भारत आने वाले पर्यटकों की संख्या में वाकई बेतहाशा वृद्धि हो रही है। हमें इस वर्ष के अंत तक पांच मिलियन पर्यटकों के आने की आशा है बशर्ते पहले छह महीने के आंकड़े वर्ष के शेष समय तक बने रहें। मैं हम सबसे यह कहना चाहूंगी कि यह एक निजी सरकारी भागीदारी है जो इस देश में आने वाले इन सभी पर्यटकों के लिए एक पूर्ण अनुभव होगी। कृपया राज्य सरकारों से यह आग्रह करें कि वे हमारे मुकाबले ज्यादा तेजी से काम करें ताकि और अधिक परियोजनाएं दी जा सकें। भारत सरकार प्रति मेगा लक्ष्य के लिए 25 करोड़ तथा एक मेगा सर्किट परियोजना के लिए 50 करोड़ रुपये की विशेष परियोजनाएं स्वीकृत कर सकती है। कृपया यह सुनिश्चित करें कि राज्य सरकारें इस प्रकार की परियोजनाएं प्रस्तावित करें ताकि उन्हें योजना मार्ग निर्देशों के अनुसार 50 करोड़ रुपये अथवा 25 करोड़ रुपये प्राप्त हो सकें।

श्री जे.एम. आरून रशीद: महोदय, बहुराष्ट्रीय कंपनियां भारत आ रही हैं, विशेषकर तमिलनाडु में। लेकिन जो बहुराष्ट्रीय विदेशी यहां आ रहे हैं उन्हें अच्छी गुणवत्ता वाला भोजन नहीं मिल रहा है जैसे कि अच्छी गुणवत्ता वाला थाई भोजन, फ्रांसीसी भोजन, कोरियाई भोजन अथवा चीनी भोजन।

अध्यक्ष महोदय: क्या केन्द्र सरकार उनके भोजन की व्यवस्था करेगी?

श्री जे.एम. आरून रशीद: जी, हां महोदय। मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार के पास विदेशी शेफों को आसान बीजा देने की कोई योजना है।

दूसरी बात यह है कि सरकार में हमें अच्छे प्रशासन की आवश्यकता है। सरकार आतिथ्य (हॉस्पिटलिटी) प्रशासन में बी.एससी. की डिग्री प्रदान कर रही है लेकिन निजी कॉलेज आतिथ्य प्रशासन में बीबीए की डिग्री प्रदान कर रहे हैं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: और कुछ नहीं।

...(व्यवधान)

श्री जे.एम. आरून रशीद: महोदय, गुणवत्ता प्रबंधन के संबंध में, मैं यह चाहता हूं कि बी.एससी डिग्री के स्थान पर आतिथ्य प्रबंधन में बी बी ए की डिग्री दी जानी चाहिए। निजी कॉलेज इसे एक रूप में दे रहे हैं, सरकारी कॉलेज इसे भिन्न रूप में दे रहे हैं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया मौके का दुरूपयोग न करें।

...(व्यवधान)

श्री जे.एम. आरून रशीद: मुझे यह मौका प्रदान करने के लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं।

अध्यक्ष महोदय: कुछ अच्छे रसोइयों को अच्छे मेनू के साथ भेज दें।

...(व्यवधान)

श्रीमती अम्बिका सोनी: यह एक बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है और इसका उत्तर देने में मैं एक मिनट का समय लेना चाहूंगी।

अध्यक्ष महोदय: क्या आप भोजन उपलब्ध करवाने की जिम्मेदारी ले रही हैं?

श्रीमती अम्बिका सोनी: नहीं महोदय। हम संस्थान चला रहे हैं। सरकार देश के कुछ पाक-कला संस्थानों का आर्थिक समर्थन दे रही है। मेरे पास उन स्थानों की सूची है। हम 21 होटल प्रबंधन संस्थान भी चला रहे हैं तथा 175 संस्थान भी हैं जिनमें से 125 निजी उद्यम के हैं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं उनका प्रश्न उन्हीं से पूछना चाहूंगा।

श्रीमती अम्बिका सोनी: बढ़ते पर्यटन के साथ पर्यटन की विशेष परियोजनाओं को लेकर जिसे हम अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर मार्केट (विपणन) कर रहे हैं, हम होटल मालिकों, निजी ऑपरेटरों तथा पर्यटन क्षेत्र में निजी कारोबारियों के साथ जब भी हम इकट्ठा होते हैं, मैं यही आग्रह करती हूं कि हमें और अधिक पाक-कला संस्थानों की आवश्यकता है। हम यह प्रयत्न कर रहे हैं कि बोध

गया, राजगीर, नालंदा आदि स्थानों पर हम जापानी तथा चीनी रसोइया रखें। हम यह प्रयत्न कर रहे हैं। लेकिन यह सरकार द्वारा नहीं किया जाना है बल्कि इसे निजी-सरकारी भागीदारी संकल्पना के तहत किया जाना है। हम प्रबंधन के 'प्रशिक्षण संस्थानों तथा पाक-कला के प्रशिक्षण संस्थानों दोनों के कार्यक्षेत्र के विस्तार का प्रयत्न कर रहे हैं।

[हिन्दी]

निजी क्षेत्र में नौकरियों में आरक्षण

*165. **श्री सैयद शाहनवाज हुसैन:**
श्री विजय कुमार खंडेलवाल:

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

(क) क्या राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग ने निजी क्षेत्र में अनुसूचित जातियों को आरक्षण देने की कोई सिफारिश की है;

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

(ग) क्या सरकार ने आयोग की सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार इस संबंध में एक नीति तैयार करने का है; और

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

[अनुवाद]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) से (च) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (घ) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग ने 1998-99 की अपनी पांचवीं रिपोर्ट में यह सिफारिश की थी कि भारत सरकार को निजी क्षेत्र में भी अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों को नौकरियों में आरक्षण प्रदान करने के सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों पर निहित सामाजिक दायित्व पर विचार करना चाहिए। सिफारिशों पर की गई कार्रवाई ज्ञापन रिपोर्ट को मई, 2002 में दोनों सदनों के पटल पर रखा गया जिसमें यह बताया गया कि इस मामले में कानूनी मत यह था कि निजी क्षेत्र में आरक्षण संविधान के अनुच्छेद 16(4) के अंतर्गत अनुमत नहीं होगा और संविधान में समानता के प्रावधानों का अतिक्रमणकारी होगा।

तथापि, पांचवीं रिपोर्ट संबंधी ए.टी.एन. पटल पर रखने से पहले, आयोग ने 1999-2001 की अवधि हेतु अपनी छठी रिपोर्ट में यह सिफारिश की कि सवैधानिक योजना के अनुसार, सकारात्मक पक्षपात के सिद्धांत को सामाजिक समता के दायित्वों को पूरा करने के लिए निजी क्षेत्र तक विस्तारित करना चाहिए। ए.टी.एन. के साथ इस रिपोर्ट को दिसम्बर, 2004 में दोनों सदनों के पटल पर यह उल्लेख करते हुए रखा गया कि सरकार निजी क्षेत्र में आरक्षण सहित सकारात्मक कार्रवाई के मुद्दे के प्रति बहुत सचेत हैं।

(ङ) और (च) राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम में की गई प्रतिबद्धता के अनुसरण में, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति युवा वर्ग की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए उद्योग जगत तथा अन्य संघों के साथ संवाद शुरू करने के लिए मंत्री समूह को गठित किया गया है। समूह ने पांच बार बैठक की और शीर्ष उद्योग संघों के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श किया।

संवाद प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए एक समन्वय समिति गठित की गई। उद्योग संघों के साथ चर्चा के दौरान, निम्न तथ्य उभर कर आए;

(1) कान्फेडरेशन ऑफ इंडियन इंडस्ट्री (सी.आई.आई.), एसोसिएटेड चैम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री ऑफ इंडिया (एसोचैम) और पी.एच.डी. चैम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री (पी.एच.डी.सी.सी.आई.) ने सकारात्मक कार्रवाई पर आचार संहिता तैयार की है। फेडरेशन ऑफ इंडियन चैम्बर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री (फिक्की) ने भी शीघ्र ही इसी तरह की कार्रवाई योजना को तैयार करने पर सहमति दी है।

(2) उद्योग संघ अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति व्यक्तियों के कौशल प्रयासों और इनकी उद्यमीयता योग्यता को विकसित करने के अपने प्रयासों को बढ़ाने के इच्छुक हैं।

(3) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति व्यक्तियों के पक्ष में रोजगार में सकारात्मक पक्षपात पर सामान्य सहमति थी, अर्थात, अन्य चीज बराबर होने पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति व्यक्तियों को तरजीह दी जाएगी।

(4) उद्योग चैम्बर, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति रोजगार पर डाटा सूचित करने पर सहमत हैं।

(5) उद्योग संघों द्वारा सवैच्छिक आचार संहित के अनुपालन के मॉनीटर हेतु लोकपाल (ओम्बड्समैन) नियुक्त किए जाएंगे।

[हिन्दी]

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का मौका दिया। वैसे तो आपका आशीर्वाद रहता है और आप मुझे मौका दे देते हैं, लेकिन पहली बार मेरा प्रश्न लगा है।

अध्यक्ष महोदय: ज्यादा आभार व्यक्त करेंगे तो क्वैश्चेन का टाइम निकल जाएगा।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: अध्यक्ष महोदय, यह बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है, जिसका जवाब सरकार ने बहुत ही निराशाजनक दिया है आजादी के 60 साल बीत जाने के बाद भी जो सपना अनुसूचित जाति को समाज की मुख्यधारा में लाने के लिए हम लोगों ने देखा था, वह सपना आज टूट रहा है, क्योंकि पब्लिक सैक्टर में पहले आरक्षण दिया हुआ था, लेकिन पब्लिक सैक्टर खत्म हो गया है और सारी नौकरियां प्राइवेट सैक्टर में चली गई हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह जानना चाहता हूं कि सर्फि लफ्जों का खेल होगा या सरकार प्राइवेट सैक्टर में आरक्षण देने के लिए भाषण देगी या इस पर कोई समय सीमा तय करेगी? इसमें देरी का क्या कारण है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है। इस सदन में यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती मीरा कुमार: आदरणीय अध्यक्ष जी, मुझे खुशी है कि अन्ततोगत्वा समानित सांसद का प्रश्न लगा। यह इनका पहला प्रश्न है और मुझे इस बात की भी खुशी है कि उन्होंने इस प्रश्न को पूछा है, क्योंकि पिछली सरकार के दौरान नैशनल कमीशन फॉर शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स जिस समय एक ही था, उसकी रिपोर्ट में यह रिकमेंडेशन थी कि शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स को प्राइवेट सैक्टर में आरक्षण मिलना चाहिए।*...(व्यवधान)*

श्री रामदास आठवले: लेकिन दिया नहीं, अध्यक्ष महोदय। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है?

श्रीमती मीरा कुमार: उसकी रिकमेण्डेशन पर मैमोरेण्डम ऑफ एक्शन टेकन रिपोर्ट तैयार हुई है, जो पिछली सरकार ने तैयार की और मई, 2002 में उसे सदन के पटल पर रखा गया। उसमें इन्होंने साफ इंकार कर दिया कि ये एक्शन नहीं लेंगे। *...(व्यवधान)* मुझे खुशी है। मुझे जवाब देने दीजिए। मुझे बहुत खुशी है कि इनका यह प्रश्न लगा और उन्होंने यह प्रश्न किया। इनके मन में उस समय तो चिन्ता नहीं जगी, लेकिन आज चिन्ता जग गई है, इसकी मुझे खुशी है।*...(व्यवधान)* यह कमीशन की फिफ्थ रिपोर्ट थी। जब कमीशन की छठी रिपोर्ट आई तो उसमें भी यही संस्तुति थी कि प्राइवेट सैक्टर में एस.सी. एस.टी को आरक्षण देना चाहिए और *..(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप क्यों डिस्टर्ब कर रहे हैं, आपकी यह बैड हैबिट हो गई है।

श्रीमती मीरा कुमार: इस पर मैमोरेण्डम ऑफ एक्शन टेकन, जो दिसम्बर, 2004 में सदन के पटल पर रखा गया, उसमें यू.पी.ए. सरकार ने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में जो प्रतिबद्धता दिखाई है, वह हमने सदन के पटल पर*...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह क्या बात है, आपका तो प्रश्न भी नहीं है। आप मंत्री जी को बोलने नहीं देंगे? यह ठीक नहीं है, प्लीज बैठ जाइये।

श्रीमती मीरा कुमार: हमने सदन के पटल पर भी रखा *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हाउस में यह क्या हो रहा है, मि. आठवले?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री रामदास आठवले, आप कृपया श्री पी. सी. थॉमस को याद करें।

[हिन्दी]

श्रीमती मीरा कुमार: दिसम्बर, 2004 में हमने सदन के पटल पर रखा और कहा कि यह सरकार एस.सी. एस.टी. को प्राइवेट सैक्टर में रिजर्वेशन देने के प्रति प्रतिबद्ध है। दोनों सरकारों में अंतर आप स्वयं देख लीजिए, जिसको लेकर इन्होंने प्रश्न पूछा है।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: अध्यक्ष महोदय, जो कुछ बोला है, मैं इस पर राजनीति नहीं करना चाहता, इन्होंने राजनैतिक भाषण

कर दिया। हमारा कहना है कि पौने चार साल में आपने इस पर एक कदम भी नहीं उठाया। मैं आपके जरिये कहना चाहता हूं कि जो हमने नहीं किया, वह बता दिया, लेकिन आपने पौने चार साल में सिर्फ ...* भाषण दिया और सिर्फ ...* की है। अनुसूचित जाति समाज के लोगों को बेवकूफ बनाने का काम किया है। मैं पूछना चाहता हूं कि मंत्री जी संसद को गुमराह करेंगी या समय सीमा बताएंगी?...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपका टाइम हो गया, एंग्री यंगमैन बैठिये।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: प्रशिक्षण के लिए क्या काम कर रहे हैं, यह इनको बताना चाहिए?...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइये।

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष जी, मेरा पाइंट ऑफ ऑर्डर है। जो असंसदीय शब्द हैं, इनको कार्यवाही से निकाल दिया जये। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव, आप क्या कर रहे हैं?

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हम नहीं सहन करेंगे।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप अपनी सीट पर वापस जाएं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको व्यवधान डालने का कोई अधिकार नहीं है।

...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, हमारा प्वाइंट आफ आर्डर है।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: प्रश्नकाल में कोई प्वाइंट आफ आर्डर नहीं होता है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, आप जवाब दीजिए, आपके पास आधा मिनट है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती मीरा कुमार: महोदय...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, प्रश्न काल समाप्त होता है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यदि आप उत्तर नहीं सुनना चाहते हैं तो मैं क्या कर सकता हूं?

...*(व्यवधान)*

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

आतिथ्य और पर्यटन क्षेत्रों हेतु कुशल श्रमशक्ति

*161. **श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:** क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत में आतिथ्य और पर्यटन क्षेत्रों में कुशल श्रमशक्ति की भारी मांग है;

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

(ग) क्या आतिथ्य और पर्यटन क्षेत्रों में कुशल श्रमशक्ति की बढ़ती मांग को पूरा करने हेतु प्रभावी उपाय किए जा रहे हैं; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) पर्यटन मंत्रालय के मूल्यांकन के अनुसार वर्ष 2010 में भारत के आतिथ्य और पर्यटन क्षेत्रों में कुशल श्रमशक्ति हेतु वार्षिक मांग 2,30,735 की होगी।

(ग) और (घ) वर्तमान में आतिथ्य एवं पर्यटन क्षेत्रों में कुशल श्रमशक्ति की मांग को पर्यटन मंत्रालय और निजी क्षेत्र के अधीन संस्थानों के नेटवर्क द्वारा पूरा किया जा रहा है।

[हिन्दी]

रसायन और उर्वरक क्षेत्र के लिए सब्सिडी

***166. डा. चिन्ता मोहन:**
श्री सूरज सिंह:

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

(क) क्या संयुक्त राज्य अमेरिका, जापान, यूरोपीय देशों, यूनाइटेड किंग्डम आदि में कृषि के विकास के लिए उर्वरकों पर प्रदान की जा रही सब्सिडी की राशि भारत में प्रदान की जा रही सब्सिडी की राशि से अधिक है;

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

(ग) उक्त देशों में प्रत्येक में औसतन कितनी सब्सिडी की राशि दी जा रही है; और

(घ) हमारे देश में उर्वरकों पर सब्सिडी की वर्तमान स्थिति क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) अमेरिका, जापान, यूरोपीय संघ आदि सहित आर्थिक सहयोग और विकास संगठन (ओईसीडी) के अंतर्गत आने वाले देश कृषि क्षेत्र को विभिन्न रूपों में पर्याप्त मात्रा में राजसहायता उपलब्ध कराते हैं। तथापि, इन देशों द्वारा उपलब्ध कराई जा रही उर्वरक राजसहायता का विशिष्ट ब्यौरा उपलब्ध नहीं है। इन देशों में कृषि क्षेत्र को घरेलू सहायता आमतौर पर बाजार मूल्य सहायता, प्रत्यक्ष आय सहायता, किसानों को कृषि का पुनर्गठन करने में सहायता आदि के रूप में उपलब्ध कराई जाती है।

(ग) और (घ) अमेरिका, जापान, यूरोपीय देशों, ब्रिटेन, आदि में उर्वरकों पर दी जा रही राजसहायता की औसत राशि का ब्यौरा उपलब्ध नहीं है। तथापि, इन देशों में कृषि क्षेत्र को दी जाने वाली कुल उत्पादक सहायता अनुमान (पीएसई)[1] नीचे दी गई है:

देश	उत्पादक सहायता अनुमान (अमेरिकी डालर मिलियन में)	कृषि योग्य भूमि पर प्रति हैक्टेयर राजयहायता तथा स्थायी फसलों के अंतर्गत भूमि	
		(अमेरिकी डालर)	(रुपए)
यूरोपीय संघ	136,144	1099.11	45064
जापान	49,368	10423.99	427384
अमेरिका	42,869	244.27	10015
कोरिया	20,721	11224.81	460217
तुर्की	11,250	432.48	17732

हमारे देश में प्रति हैक्टेयर भूमि पर औसत उर्वरक राजसहायता वर्ष 2006-07 में 1720.93 रुपए थी। उर्वरक राजसहायता के अलावा, हमारे देश में कृषि क्षेत्र को न्यूनतम समर्थन मूल्य (एमएसपी), राजसहायता प्राप्त बिजली, आदि जैसे अन्य उपयों के जरिए भी घरेलू सहायता प्रदान की जाती है।

तीव्र गति की बुलेट ट्रेनों का चलाया जाना

***167. श्री कीरेन रिजीजू:**
प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा:

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

(क) क्या रेलवे देश में तीव्र गति की बुलेट ट्रेनें चलाने पर विचार कर रहा है;

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

(ग) क्या रेलवे ने इस संबंध में कोई तकनीकी अध्ययन किया है;

(घ) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला;

(ङ) क्या कुछ राज्य सरकारों, विशेषकर कर्नाटक और आंध्र प्रदेश ने इस संबंध में रेलवे को प्रस्ताव भी भेजे हैं;

[1]पीएसई कृषि उत्पादकों को किये जाने वाले उपभोक्ताओं और करदाताओं से सकल स्थानांतरण के वार्षिक आर्थिक मूल्य का सूचक होता है। इसकी गणना फार्मगेट स्तर पर नीतिगत उपायों से उत्पन्न जो कृषि को उनकी प्रकृति, उद्देश्यों फार्म उत्पादन या आय पर उनके प्रभाव पर ध्यान दिए बिना कृषि की सहायता करता है, पर की जाती है। उत्पादक सहायता अनुमान की संरचना में, बाजार मूल्य सहायता, उत्पादन पर आधारित भुगतान, पौधरोपित क्षेत्र/पशुओं की संख्या, ऐतिहासिक पात्रता, आदान प्रयोग आदान बाधाओं, समग्र फार्म आय, आदि शामिल हैं।

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

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

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) जी हां।

(ख) 2007-08 के बजट भाषण में यह घोषणा की गई थी कि रेल मंत्रालय देश के उत्तरी, पश्चिमी, दक्षिणी और पूर्वी भागों मे से प्रत्येक भाग में 300 से 350 किलोमीटर प्रति घंटा की गति पर उच्च गति की गाड़ियां चलाने के लिए आधुनिकतम सिगनल प्रणाली और गाड़ी नियंत्रण प्रणाली से लैस उच्च गति यात्री गलियारों के निर्माण का पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन करेगा।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी हां।

(च) इस संबंध में रेलवे ने पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन में भागीदारी करने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों की इच्छा जानने के लिए उनसे संपर्क किया था। आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल की सरकार किसी भी पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन में भागीदारी करने के लिए 'सैद्धांतिक' रूप से सहमत हो गई हैं।

(1) कर्नाटक राज्य सरकार ने व्यवहार्यता अध्ययन के लिए निम्नलिखित गलियारों का सुझाव दिया है:

- बेंगलुरु-हुबली
- बेंगलुरु-मैसूर

(2) आंध्र प्रदेश राज्य सरकार ने पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन के लिए निम्नलिखित गलियारों का सुझाव दिया है:

- हैदराबाद-दोर्णाकल-विशाखापत्तनम
- हैदराबाद-दोर्णाकल-विजयवाड़ा
- विजयवाड़ा-चेन्नै
- विजयवाड़ा-विशाखापत्तनम
- हैदराबाद-बेंगलुरु

(छ) पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन करने में भागीदारी हेतु राज्य सरकारों के साथ बैठकें की गई हैं। आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकारों ने इस प्रस्ताव में रुचि दिखाई है और पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन में भागीदारी के लिए 'सैद्धांतिक' स्वीकृत प्रदान की है। पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए राज्य सरकारों के परामर्श से कार्रवाई की जाएगी।

[अनुवाद]

फर्टिलाइजर एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लि. (फैक्ट) का पुनरुद्धार

*168. श्री पी.सी. चाकोः
श्री सुव्रत जोशः

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

(क) क्या फर्टिलाइजर एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लि. (फैक्ट) कच्चे माल की अधिक कीमतों के कारण कठिनाइयों का सामना कर रहा है:

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

(ग) क्या 'फैक्ट' के पुनरुद्धार और आधुनिकीकरण के लिए एक सचिव स्तरीय समिति का गठन किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस समिति द्वारा सरकार को अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) जी हां। फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड (फैक्ट) जो 1997 तक लगातार लाभ अर्जित कर रही थी वर्ष 1997-98 से कच्ची सम्रग्री/फीडस्टॉक के मूल्यों में तीव्र वृद्धि सहित अनेक तथ्यों के कारण घाटे में चलने लगी तथा कंपनी का निवल मूल्य 31-3-2005 को नगण्य हो गया। कंपनी द्वारा सामना की जा रही वित्तीय कठिनाइयों में सुधार करने के उद्देश्य से 30-3-2006 को एक वित्तीय राहत पैकज स्वीकृत किया गया था, जो 31-3-2005 से प्रभावी हुआ था।

हालांकि पुनर्गठन पैकेज से फैक्ट को अपने तुलन पत्र को संतुलित करने और कंपनी को अपनी हानि को कम करने में मदद मिली, किन्तु नेफ्था आधारित अमोनिया के उत्पादन की ऊंची लागत के कारण इसे लगातार हानि होती रही।

नेफ्था, फर्नेस ऑयल, सल्फर, रॉक फॉस्फेट आदि जैसी कच्ची सामग्री के मूल्यों में पिछले कुछ महीनों में तीव्र वृद्धि हुई है। कच्ची सामग्रियों के मूल्यों में हुई ऐसी अप्रत्याशित वृद्धि जो फैक्टमफॉस, अमोनियम सल्फेट और केप्रोलेक्टम जैसे तैयार उत्पादों की बिक्री में हुई वृद्धि के अनुरूप नहीं है, के कारण कंपनी का प्रचालन अव्यवहार्य हो गया है। हानि तथा लागत को कम करने के लिए कंपनी ने केप्रोलेक्टम और अमोनियम सल्फेट संयंत्रों को 1-7-2007 अस्थायी रूप से बन्द कर दिया है और अमोनिया संयंत्र को 4-7-2007 से बन्द कर दिया गया है।

कंपनी ने राहत पैकज के लिए सरकार से अनुरोध किया है तथा फैक्ट को अपने प्रचालनों को कोचीन में प्राकृतिक गैस उपलब्ध होने तक और नेफ्था फीडस्टॉक को गैस में परिवर्तित किए जाने तक चलाए रखने में समर्थ बनाने के लिए आवश्यक वित्तीय राहत प्रदान करने संबंधी एक प्रस्ताव की सरकार द्वारा जांच की जा रही है।

(ग) और (घ) वर्ष 2006 में वित्तीय राहत पैकज को अनुमोदित करते समय सरकार ने निर्णय लिया था कि सचिवों की समिति फैक्ट का लाभ में चल रहे सार्वजनिक क्षेत्र के किसी उर्वरक उपक्रम के साथ विलय करने या इसे ऐसे किसी उर्वरक उपक्रम की सहायक कंपनी बनाने के विकल्पों की जांच करे। विभिन्न विकल्पों पर विचार किया जा रहा है।

उड़ानों में विलंब होना/उन्हें रद्द किया जाना

*169. **श्री अधीर चौधरी:**
श्री सनत कुमार मंडल:

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

(क) क्या सरकार उड़ानों में अधिक विलंब होने तथा उन्हें अचानक रद्द किए जाने के मामले में एयरलाइनों को यात्रियों के प्रति और अधिक जवाबदेह बनाने के लिए कुछ दिशानिर्देश जारी करने की योजना बना रही है;

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

(ग) क्या उड़ानों में विलंब होने/उन्हें रद्द किए जाने के मामले में यात्रियों को मुआवजा देना एयरलाइनों के लिए अनिवार्य बनाए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) ये दिशानिर्देश/प्रस्ताव यात्रियों को सुविधाएं देने में किस सीमा तक सहायक होंगे?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल): (क) से (ङ) जी, नहीं। तथापि, सरकार लगातार एयरलाइन प्रचालनों के समय-पालन का अध्ययन और निगरानी कर रही है। जहां खराब मौसम, तकनीकी खराबियों, विमान यातायात जमघट इत्यादि जैसे कई कारक हैं, जो एयरलाइनों के नियंत्रण से बाहर हो सकते हैं, वहीं कुछ देरियों का कारण एयरलाइन उद्योग से आ सकती है। सरकार अनुमोदित अनुसूची को बनाये रखने की आवश्यकता पर एयरलाइन सुविधा समिति, फेडरेशन आफ इंडियन एयरलाइन्स जैसे मंचों के माध्यम से एयरलाइन उद्योग के साथ पहले ही काम कर रही है। सरकार व्यस्त हवाई अड्डों पर और अधिक उड़ानों को खपाने के लिए लगातार हवाई अड्डों पर आधार संरचना में सुधार कर रही है तथा कार्यविधि की संवीक्षा भी कर रही है।

[हिन्दी]

रसोई गैस की खपत

*170. **श्री रामदास आठवले:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष देश में रसोई गैस की वाणिज्यिक एवं घरेलू उपयोग हेतु अलग-अलग मांग तथा खपत कितनी रही;

(ख) क्या रसोई गैस का आयात भी किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान घरेलू स्रोतों तथा आयात से देश में आपूर्ति की गई रसोई गैस की मात्रा का ब्यौरा क्या है; और

(घ) रसोई गैस के आयातित तथा घरेलू सिलेंडर पर अलग-अलग प्रति सिलेंडर कितनी राजसहायता दी गई?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) पिछले 3 वर्षों में प्रत्येक में एलपीजी की मांग और खपत की मात्रा निम्नवत् है:

(आंकड़े हजार मीट्रिक टन में)

	घरेलू	गैर-घरेलू
2004-05	9577	668
2005-06	9501	955
2006-07 (अनन्तिम)	9750	1105

(ख) और (ग) जी, हां। वर्तमान में देश में एलपीजी का देशीय उत्पादन घरेलू मांग पूरी करने के लिए अपर्याप्त है। उपलब्धता की कमी को आयातों के जरिए पूरा किया जाता है। पिछले तीन वर्षों का एलपीजी के घरेलू उत्पादन और आयातों का ब्यौरा इस प्रकार है:

(आंकड़े टीएमटी में)

वर्ष	उत्पादन	आयात
2004-05	7817	2334
2005-06	7717	2883
2006-07 (अनन्तिम)	8454	2288

(घ) वर्ष 2006-07 के दौरान सरकार ने घरेलू एलपीजी पर राजकोषीय बजट से प्रति 14.2 कि.ग्रा. के घरेलू एलपीजी सिलेंडर पर 22.58 रुपये की एक समान दर से राजसहायता प्रदान की है। इसके अतिरिक्त सरकार ने संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों जिनमें पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी शामिल है, की बिक्री करने में ओएमसीज द्वारा झेली गई घाटों/अल्प वसूलियों के लिए आंशिक प्रतिपूर्ति के रूप में 23,121 करोड़ रुपये के मूल्य के तेल बाण्ड जारी किए थे।

[अनुवाद]

हवाई यात्रियों के लिए चिकित्सा सुविधाएं

*171. **प्रो. एम. रामदास:**
श्री मदन लाल शर्मा:

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

(क) क्या देश के कुछ विमानपत्तनों में/विमान कंपनियों के पास हवाई यात्रियों के लिए एम्बुलेंस सेवाएं और आपतकालीन स्थिति के लिए दवाइयां नहीं हैं;

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

(ग) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 13 जुलाई, 2007 के हिन्दुस्तान टाइम्स में प्रकाशित समाचार रांची एयरपोर्ट डिनाइज एम्बुलेंस टू क्रिटिकली इल गर्ल नामक शीर्षक की ओर आकर्षित किया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं और संबंधित व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; और

(ङ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए/उठाए जाने का विचार है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) दिनांक 8.7.2007 को 0700 बजे कोलकाता से रांची के लिए उड़ान संख्या डीएन 573 (एयर डक्कन) के पायलट-इन-कमान ने एटीसी रांची से अनुरोध किया कि विमान में एक बीमार यात्री के लिए विमान के आगमन पर एम्बुलेंस उपलब्ध कराई जाए। हवाई अड्डा प्रथम उपचार कक्ष में बीमार यात्री को विमान से लाने तथा उसे प्रथम उपचार उपलब्ध कराने के लिए अग्नि व बचाव प्रचालकों सहित एक एम्बुलेंस की व्यवस्था की गई। बीमार यात्री को एक डाक्टर जो उस विमान का ही यात्री था की सहायता से प्रथम उपचार उपलब्ध कराया गया। एयरलाइन प्रचालक मैसर्स एयर डक्कन ने बीमार यात्री को हवाई अड्डे से आगे चिकित्सीय उपचार के लिए एम्बुलेंस की व्यवस्था भी की थी किन्तु हवाई अड्डे पर बीमार यात्री के अभिभावक द्वारा स्वेच्छा से एक एम्बुलेंस की व्यवस्था की गई तथा उस अभिभावक ने हवाई अड्डे पर बीमार यात्री को अपने अधिकार में ले लिया। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा की गई प्रारंभिक जांच में यह पाया गया कि किसी भी कार्मिक द्वारा कोई चूक नहीं की गई है।

(ङ) सभी प्रचालनिक हवाई अड्डे पर हवाई अड्डा बचाव व अग्निशमन सेवाओं के रूप में एम्बुलेंस सेवाएं तथा आपातकालीन चिकित्सा सुविधायें उपलब्ध हैं तथा हवाई अड्डों पर विमान या अन्य आपातकालीन स्थितियों के दौरान उनका प्रयोग किया जाता है।

सरकारी-निजी क्षेत्र की भागीदारी वाली रेल परियोजनाएं

*172. **श्री चंद्रकांत खैरे:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे की कई परियोजनाएं सरकारी-निजी क्षेत्र के संयुक्त उद्यमों द्वारा क्रियान्वित की जा रही हैं;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) दोनों क्षेत्रों द्वारा परियोजना-वार कितना पूंजी निवेश किया गया है;

(घ) क्या इनमें से कुछ परियोजनाओं में विदेशी निवेशक भी भागीदारी हैं;

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

(च) इनमें परियोजना-वार कितनी विदेशी पूंजी का निवेश किया गया है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) हरिदासपुर-पारादीप, ओबुलावरिपल्लि-कृष्णापत्तनम और भरुच-दाहेज पत्तन संपर्क परियोजनाओं के निष्पादन हेतु निजी क्षेत्र के भागीदारों की साझेदारी से विशेष प्रयोजनाएं बनाई गई हैं।

(ख) इस परियोजना का विवरण निम्नानुसार है:-

परियोजना	परियोजना का प्रकार	लाइन की लम्बाई (कि.मी.)	अनुमानित लागत (करोड़ रु.)	वर्तमान स्थिति
हरिदासपुर-पारादीप	पत्तन संपर्क, नई लाइन	82, इकहरी लाइन	668.5	रेल विकास निगम लि. द्वारा निर्माण शुरू किया गया
ओबुलावरिपल्लि-कृष्णापत्तनम	पत्तन संपर्क, नई लाइन	113, इकहरी लाइन	588	रेल विकास निगम लि. द्वारा निर्माण शुरू किया गया
भरुच-दाहेज	पत्तन संपर्क, आमान परिवर्तन	62.36, इकहरी लाइन	198.8	निर्माण शुरू नहीं किया गया है

(ग) दोनों क्षेत्रों द्वारा परियोजनाओं प्रत्याशियों इक्विटी निवेश निम्नांकित तालिका में दर्शाया गया है। शेष परियोजना लागत विशेष प्रयोजन योजनाओं द्वारा जुटाए जाने वाले संसाधनेतर ऋण द्वारा वहन की जानी है।

(आंकड़ें करोड़ रुपयों में)

परियोजना	अनुमानित लागत	सरकार/सार्वजनिक क्षेत्र (रेल मंत्रालय, राज्य सरकार एवं सार्वजनिक एवं सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम) द्वारा प्रत्याशित इक्विटी अंशदान	निजी क्षेत्र के भागीदारों द्वारा प्रत्याशित इक्विटी अंशदान	कुल इक्विटी
हरिदासपुर-पारादीप	668.5	167.5	107.5	275
ओबुलावरिपल्लि कृष्णापत्तनम	588	156.6	113.4	270
भरुच-दाहेज	198.8	55	20	75

(घ) से (च) पोस्को इंडिया लिमिटेड, जो कि दक्षिण कोरियाई इस्पात कंपनी पोस्को के पूर्ण स्वामित्व वाली एक सहायक कंपनी है, 27.5 करोड़ रुपये (10%) की प्रत्याशित इक्विटी अंशदान के साथ हरिदासपुर-पारादीप परियोजना में भागीदार है।

[हिन्दी]

सस्ती विमान सेवाएं

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

क्या नागर विमानन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की विमान कंपनियों का विचार एयर इंडिया के इंडियन एयरलाइन्स में विलय के पश्चात घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर अपनी स्वयं की सस्ती विमान सेवाएं शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो टिकट मूल्य और उक्त योजना में प्रस्तावित सुविधाओं सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इस योजना को कब तक शुरू किए जाने की संभावना है;

(घ) सरकारी क्षेत्र की विमान कंपनियां सस्ती विमान सेवा शुरू करके निजी क्षेत्र की विमान कंपनियों द्वारा पेश की जा रही चुनौतियों का सामना करने में किस प्रकार समर्थ होंगी?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) जी हां। एअर इंडिया की अनुषंगिक कंपनी द्वारा आरंभ किया गया बजट वाहक, एअर इंडिया एक्सप्रैस, अक्तूबर, 2007 से अपने मौजूदा अंतर्राष्ट्रीय प्रचलनों के अतिरिक्त, अंतरदेशीय प्रचालन आरंभ करने की योजना बना रहा है। एअर इंडिया एक्सप्रैस द्वारा वसूल किए जाने वाले किराए तथा आफर की जाने वाली सेवाएं उन्हीं मार्गों पर अन्य कम बजट वाली एयरलाइनों की प्रतिस्पर्द्धात्मक तथा समतुल्य होंगे।

[अनुवाद]

पेट्रोलियम संसाधनों पर राज्यों का दावा

*174. **श्री किन्जरपु येरननायडु:**
श्री सुभाष महरिया:

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

(क) क्या जमीन, समुद्र, नदियों और अपतटीय अथवा तटीय क्षेत्रों से निकाली जाने वाली पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस केन्द्र सरकार की संपत्ति होती है;

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

(ग) क्या देश में कुछ राज्यों ने इस बात का दावा किया है कि यह संबंधित राज्य की संपत्ति है;

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

(ङ) इस संबंध में क्या अंतिम निर्णय लिया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (ङ) भारत के संविधान के अनुच्छेद 297 के अनुसार भारत के क्षेत्रीय जल या महाद्वीपीय शेल्फ या अनन्य आर्थिक क्षेत्र के भीतर महासागर के नीचे सारी भूमियां, खनिज और मूल्य की अन्य चीजें संघ में निहित होंगी और इन्हें संघ के उद्देश्यों के लिए रखा जाएगा।

राज्य सरकार को तेल और गैस के उत्पादन पर यथा लागू रायल्टी, कर और शुल्क मिलते हैं। अपतटीय क्षेत्रों के मामले में रायल्टी, कर इत्यादि केन्द्र सरकार को देय होते हैं।

कुछ राज्यों ने उनके साथ पेट्रोलियम की हिस्सेदारी के लिए अभ्यावेदन दिया है जो केन्द्र सदस्य को देय होता है। यह मामला बारहवें वित्त आयोग को भेजा गया था, जिसका गठन केन्द्र-राज्य राजकोषीय संबंधों के बारे में सिफारिशें करने के लिए राष्ट्रपति द्वारा 1 नवम्बर, 2002 को किया गया था। आयोग ने उन राज्यों, जहां से खनिज तेल और प्राकृतिक गैस का उत्पादन किया जाता है, के साथ नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) जमीनी ब्लाकों और कोल बेड मिथेन ब्लाकों के अंतर्गत संविदात्मक प्रावधानों से उद्भूत लाभ पेट्रोलियम के गैर कर राजस्व की 50:50 के अनुपात में हिस्सेदारी करने की सिफारिश की है। आयोग की उपर्युक्त सिफ़ारिश सरकार द्वारा स्वीकार कर ली गई थी।

मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए पुनर्वास केन्द्र

*175. **श्री पी. करूणाकरन:** क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में, विशेषत: महिलाओं के लिए वर्तमान में राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए कार्य कर रहे पुनर्वास केन्द्रों की संख्या कितनी है;

(ख) गत पांच वर्षों में मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए सरकार द्वारा शुरू की गयी पुनर्वास योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा शुरू की गयी विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन की राज्यवार स्थिति क्या है;

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान ऐसे केन्द्रों को दिए गए अनुदानों का ब्यौरा क्या है और राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार लाभार्थियों की संख्या कितनी है; और

(ङ) ऐसे केन्द्रों के कार्यकरण में सुधार लाने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) से (ङ) इस समय दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना के अंतर्गत 276 परियोजनाओं और राष्ट्रीय ऑटिज्म, प्रमस्तिष्क अंगघात, मानसिक मंदता और बहु-विकलांगता न्यास की समर्थ योजना के अंतर्गत 79 परियोजनाओं के लिए स्वैच्छिक एजेंसियों को महिलाओं सहित मानसिक विकलांग व्यक्तियों के पुनर्वास हेतु वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। परियोजनाओं की संख्या का राज्य/संघ राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

राष्ट्रीय न्यास द्वारा पिछले पांच वर्षों में मानसिक विकलांग व्यक्तियों के लिए तीन पुनर्वास योजनाएं शुरू की गई। जिनका विवरण इस प्रकार है:

1. विभिन्न स्टेकहोल्डरों को सूचना, सहायता और प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए 25 राज्यों और 1 संघ राज्य क्षेत्र को कवर करने वाली राज्य नोडल एजेंसी केन्द्र योजना।
2. मानसिक विकलांग व्यक्तियों की देखभाल करने वालों को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए 26 राज्यों और 2 संघ राज्य क्षेत्रों को कवर करने वाली समुदाय आधारित देखरेख प्रशिक्षण योजना।
3. सारे देश में स्वैच्छिक-संगठनों द्वारा संचालित पुनर्वास केन्द्रों को निधियन प्रदान करने के लिए वर्ष 2005-06 में समर्थ योजना की शुरूआत की गई।

समर्थ योजना के अंतर्गत ऐसे केन्द्रों के राज्य/संघ राज्य-वार ब्यौरे जिसमें वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में प्रदत्त अनुदान सहायता और लाभार्थियों की संख्या का संलग्न विवरण-II में उल्लेख किया गया है।

इन केन्द्रों के कार्यकरण में सुधार लाने के लिए, परियोजना कार्यकरण का निरीक्षण और समीक्षा के माध्यम से नियमित मानीटरिंग की प्रणाली मौजूद है।

विवरण-I

इस समय दीन दयाल विकलांग योजना और समर्थ योजना के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्राप्त परियोजनाओं की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	डी.डी.आर.एस.	समर्थ
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	46	6
2.	असम	10	2
3.	बिहार	3	4
4.	चंडीगढ़	2	1
5.	छत्तीसगढ़		2
6.	दादरा व नगर हवेली	1	0
7.	दिल्ली	8	2
8.	गुजरात	11	4
9.	हरियाणा	11	2
10.	हिमाचल प्रदेश	3	3
11.	जम्मू-कश्मीर	1	0
12.	झारखंड		2
13.	कर्नाटक	14	3
14.	केरल	24	3
15.	मध्य प्रदेश	15	7
16.	महाराष्ट्र	9	4
17.	मणिपुर	8	2
18.	मेघालय	2	0
19.	मिजोरम	0	1
20.	उड़ीसा	15	5
21.	पंजाब	8	1
22.	राजस्थान	12	6
23.	सिक्किम	0	1
24.	तमिलनाडु	27	7
25.	त्रिपुरा	2	1
26.	उत्तर प्रदेश	19	5
27.	उत्तरांचल	3	0
28.	पश्चिम बंगाल	22	5
	कुल	276	79

विवरण-II

वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में समर्थ योजना के अंतर्गत अनुदान सहायता और लाभार्थियों का ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	परियोजनाओं की संख्या	जारी की गई राशि			लाभार्थियों की संख्या
			2005-06	2006-07	2007-08	
1.	आंध्र प्रदेश	6	1494801	2675429	412832	180
2.	असम	2	247800	495800	0	60
3.	बिहार	4	1271001	1330450	0	120
4.	चंडीगढ़	1	321501	229582	0	30
5.	छत्तीसगढ़	2	0	217800	197900	60
6.	दिल्ली	2	0	1005280	0	60
7.	गुजरात	4	719900	759312	0	120
8.	हरियाणा	2	236300	336966	30946	60
9.	हिमाचल प्रदेश	3	0	990190	217800	90
10.	झारखंड	2	254318	799510	0	60
11.	कर्नाटक	3	412764	1375447	0	90
12.	केरल	3	236300	974325	197600	90
13.	मध्य प्रदेश	7	223800	2639473	208600	210
14.	महाराष्ट्र	4	0	756070	1353984	120
15.	मणिपुर	2	230300	1305710	230300	60
16.	मिजोरम	1	223800	486260	190460	30
17.	उड़ीसा	5	460100	2622159	0	150
18.	पंजाब	1	230300	417400	0	30
19.	राजस्थान	6	1421371	2778738	0	180
20.	सिक्किम	1	0	347499	0	30
21.	तमिलनाडु	7	1177729	2414118	253800	210
22.	त्रिपुरा	1		523600		30
23.	उत्तर प्रदेश	5	519015	2623189		150
24.	पश्चिम बंगाल	5	751542	2628848	0	150
	कुल	79	9162085	30733155	3294222	2370

भारत-म्यांमार गैस पाइपलाइन परियोजना

*176. श्री एन. जनार्दन रेड्डी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत अंतत: भारत-म्यांमार-बांग्लादेश गैस पाइपलाइन परियोजना से बाहर हो गया है,

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं,

(ग) क्या म्यांमार ने गैस की आपूर्ति हेतु चीन के साथ समझौता किया है जबकि उसने आशय पत्र जारी करते समय भारत को प्राथमिकता दी थी,

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

(ङ) क्या इस अनुबंध को शीघ्र अंतिम रूप देने के लिए सरकार द्वारा समन्वित प्रयास नहीं किए गए थे, और

(च) यदि हां, तो उक्त मामले को अंतिम रूप देने में विलंब के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा): (क) से (च) भारत सरकार म्यांमार से गैस की खरीद के लिए व्यवस्थित रूप से प्रयासरत रही है। भारतीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों नामत: ओएनजीसी विदेश लिमिटेड (ओवीएल) और गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) ने म्यांमार में ए1 और ए3 ब्लाकों में क्रमश: 20% और 10% प्रतिभागिता हित के साथ कार्य किया।

म्यांमार सरकार ने 11 फरवरी 2004 को आशय पत्र जारी किया, जिसमें गेल को इन ब्लाकों से गैस के अधिनियम खरीदार के रूप में माना गया। उपर्युक्त आशय के समझौता-ज्ञापन पर दोनों देशों के बीच 9 मार्च, 2006 को हस्ताक्षर किए गए। आशय पत्र और समझौता ज्ञापन में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार गेल ने म्यांमार से भारत के पूर्वोत्तर राज्यों से गुजरने वाली जमीनी पइपलाइन के लिए एक विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) पूरी की।

म्यांमार सरकार ने 9 अगस्त, 2006 को गैस के निर्यात के लिए बोलियां आमंत्रित कीं। गेल ने म्यांमार सरकार को प्रतिस्पर्धात्मक बोली भेजी। म्यांमार सरकार ने अपने दिनांक 2 अक्तूबर 2006 के पत्र के तहत बोलीदाताओं को यह सूचित किया कि वह पाइपलाइन के माध्यम से इस गैस की बिक्री करने के लिए अपने निर्णय की समीक्षा कर रही थी क्योंकि विभिन्न बोलीदाताओं द्वारा उद्धृत मूल्य उनकी अपेक्षाओं को पूरा नहीं करता था। बाद में, म्यांमार सरकार ने 3.5 एमएमटीपीए तरलीकृत प्राकृतिक गैस की बिक्री के लिए बोलियां आमंत्रित कीं। गेल ने फिर अपनी बोली भेजी। इस मामले पर म्यांमार सरकार और परिसंघ के बीच जनवरी और मार्च, 2007 के बीच विभिन्न बैठकों में चर्चा की गई। 10 जनवरी, 2007 को ने पई ता (एनपीटी) में बैठक के दौरान म्यांमार सरकार ने यह सूचित किया कि इन ब्लाकों से गैस के एक भाग का घरेलू आपूर्ति के लिए उपयोग किया जाएगा और निर्यात के विकल्प का ए-3 ब्लाक में बाकी के वेधन की पूर्णता और भंडारों के पुनर्निधारण के बाद निर्णय लिया जाएगा। यह भी इंगित किया गया कि एलएनजी परियोजना से गैस का निर्यात, भारत को पाइपलाइन और थाइलैंड को पाइपलाइन विचारार्थ विषय थे और चीन को पाइपलाइन अब विचाराधीन नहीं था।

तथापि, म्यांमार सरकार और पेट्रोचाइना के बीच फरवरी, 2007 में आयोजित बैठक में म्यांमार सरकार ने यह निर्णय किया कि ए। और ए3 ब्लाकों से गैस चीन को पाइपलाइन मार्ग से बेची जाएगी। यह म्यांमार सरकार द्वारा 16 मार्च, 2007 को ने पई ता (एनपीटी) में आयोजित बैठक के दौरान संसूचित किया गया। गेल ने अन्य भागीदारों और म्यांमार सरकार से यह आग्रह किया कि गेल का पाइपलाइन प्रस्ताव अब भी सबसे अधिक प्रतिस्पर्धात्मक था और यह इन क्षेत्रों से भारत की समीपता के कारण उनके लिए इष्टतम मूल्य का प्रस्ताव करता था। तथापि, म्यांमार सरकार का चीन को गैस बेचने का निर्णय अभी बना हुआ है।

नई औषधि नीति

*177. चौ. मुनव्वर हसन:
श्री हंसराज गं. अहीर:

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

(क) क्या सरकार ने भेषज सलाहकार फोरम का गठन किया है;

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

(ग) क्या सरकार ने एक नई औषधि नीति बनाने का निर्णय लंबित रखा है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या इस प्रयोजनार्थ गठित मंत्रियों के समूह ने अपनी रिपोर्ट दे दी है;

(च) यदि हां, तो रिपोर्ट में उल्लिखित मुख्य बातों का ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार द्वारा उक्त नीति को तत्काल अंतिम रूप देने और घोषित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) औषध नीति से संबंधित विभिन्न मुद्दों जैसे–देश में आम खपत की उच्च गुणवत्ता वाली आवश्यक दवाओं की उचित मूल्य पर पर्याप्त मात्रा में उपलब्धता सुनिश्चित करने तथा लागत प्रभावी गुणवत्ता उत्पादन के लिए घरेलू क्षमता को सुदृढ़ करने के लिए समस्त स्टेकधारकों के बीच अर्थपूर्ण परिसंवाद के लिए सरकार ने 26 जुलाई, 2004 को औषध सलाहकार मंच का गठन किया।

मंच के राष्ट्रीय स्तर पर व्यापक सदस्य हैं, जिनमें सभी राज्यों/संघ क्षेत्रों के स्वास्थ्य मंत्री एवं औषध नियंत्रक, विभिन्न दवा उद्योग संघों, एनजीओ, उपभोक्ता संगठनों, केमिस्ट संघों, भारत के औषध महानियंत्रक आदि के प्रतिनिधि शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, रसायन एवं पेट्रोरसायन विभाग एवं राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण के प्रतिनिधि भी इस मंच के सदस्य हैं।

(ग) से (छ) राष्ट्रीय औषध नीति के प्रारुप पर मंत्रिमंडल द्वारा 11.1.2007 की बैठक में विचार किया गया। मंत्रिमंडल ने इस नीति को मंत्रियों के समूह (जीओएम) को संदर्भित कर दिया है। जीओएम की पहली बैठक 10.4.2007 को हुई थी। जीओएम ने कोई रिपोर्ट नहीं सौंपी है। राष्ट्रीय औषध नीति को अंतिम रूप देने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

चलती रेलगाड़ियों में आग लगने की घटनाएं

*178. **श्री चन्द्रभूषण सिंह:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान चलती रेलगाड़ियों में आग लगने की कितनी घटनाओं के मामले सामने आए हैं; और

(ख) रेलवे द्वारा ऐसी घटनाओं को रोकने हेतु क्या एहतियाती कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान चलती रेलगाड़ियां में आग लगने की 36 घटनाएं रिपोर्ट की गई हैं।

(ख) ऐसी घटनाओं की रोकथाम करने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित एहतियाती उपाय किए जा रहे हैं:

(1) गाड़ियों में ज्वलनशील और खतरनाक सामग्रियों की बुलाई के विरूद्ध बार-बार अभियान चलाए जाते हैं तथा रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल अधिनियम की धारा 164 के अंतर्गत मुकदमें दर्ज किए जाते हैं। इस धारा के अंतर्गत 2006 में 678 व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमा चलाया गया था।

(2) गाड़ियों में धूम्रपान के विरुद्ध नियमित रूप से जांच की जाती है और रल सुरक्षा बल द्वारा रेल अधिनियम की धारा 167 के अंतर्गत मुकदमे दर्ज किए जाते हैं। इस धारा के अंतर्गत 2006 में 95475 व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमा चलाया गया था।

(3) रेलवे आग लगने की किसी घटना के मामले में अग्निशमन हेतु यात्री गाड़ियों के पिछले सामान-एवं-ब्रेक वैन के गार्ड और वातानुकूलित सवारीडिब्बों में अग्निशामक उपलब्ध करा रही है। स्टेशन परिसरों में और महत्वपूर्ण संस्थापनों में विभिन्न उपयुक्त स्थलों पर भी अग्निशामक उपलब्ध कराए जाते हैं।

(4) यात्रियों को गाड़ियों में ज्वलनशील सामग्री की बुलाई न करने के बारे में जन उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से सूचित/शिक्षित किया जा रहा है।

(5) यात्रियों को शिक्षित करने के लिए यात्री जागरूकता अभियान चलाए जा रहे हैं।

(6) आग लगने की घटना होने पर गाड़ी के सभी मार्गरक्षी कर्मचारियों और स्टेशन ड्यूटी कर्मचारियों को नजदीकी अग्निशामक स्टेशन को सूचित करने के लिए कहा गया है।

[हिन्दी]

किसानों को सीधे राजसहायता देना

*179. **श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':**
श्री रामजीलाल सुमन:

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

(क) क्या वित्त मंत्रालय ने उर्वरक पर राजसहायता उर्वरक कंपनियों को देने की बजाय सीधे किसानों को देने के लिए प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार का प्रस्ताव रसायन और उर्वरक मंत्रालय को किस तारीख को प्राप्त हुआ तथा उस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या फर्टिलाइजर एडवाइजरी फोरम ने वित्त मंत्रालय के उक्त सुझाव को अस्वीकार कर दिया है;

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

(ङ) क्या उक्त फोरम की स्थापना केन्द्र सरकार द्वारा की गई है;

(च) यदि हां, तो इसमें कुल कितने प्रतिनिधि हैं तथा इन प्रतिनिधियों के चयन हेतु क्या मानदण्ड अपनाए गए हैं; और

(छ) अब तक इस फोरम में प्राप्त अभ्यावेदनों का ब्यौरा क्या है तथा इन्हें निपटाने की स्थिति क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) और (ख) बजट 2007-08 में सरकार ने यह घोषणा की थी कि किसानों को सीधे राजसहायता देने की वैकल्पिक पद्धति की खोज किए जाने की आवश्यकता है और यह कि उर्वरक उद्योग ने अध्ययन करने और समाधान निकालने के लिए उर्वरक विभाग के साथ कार्य करने की सहमति दे दी है। तदनुसार, फर्टिलाइजर एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एफएआई) ने किसानों को सीधे राजसहायता देने की वैकल्पिक प्रणाली का अध्ययन करने के लिए टाटा कंसलटेंसी सर्विसिज (टीसीएस) को नियुक्त किया है।

उर्वरकों के स्थायी उपयोग और तर्कसंगत राजसहायता तथा मूल्य-निर्धारण मुद्दों को देखने के लिए मंत्रियों के एक समूह का गठन किया गया है। किसानों को राजसहायता जारी करने की वैकल्पिक प्रणाली से संबंधित मुद्दे पर भी मंत्रियों के समूह द्वारा विचार किया जा रहा है।

(ग) और (घ) उर्वरक सलाहकार मंच ने उर्वरकों के मूल्यों, राजसहायता प्राप्त उर्वरकों की मात्रा और प्रशासनिक असुविधा जिनका आम किसानों द्वारा सामना किया जाएगा, को देखते हुए किसानों पर पड़ने वाले प्रत्यक्ष राजसहायता के प्रभाव के संबंध में विभिन्न समस्याओं द्वारा व्यक्त आशंकाओं के कारण उर्वरक राजसहायता के वितरण की मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने का एकमत से निर्णय लिया।

(ङ) और (च) जी हां। इस मंच के सदस्यों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है। किसानों और डीलरों के प्रतिनिधियों को उर्वरक विभाग तथा संबंधित राज्य सरकार द्वारा नामित किया जाता है। उर्वरक उत्पादन उद्योग के प्रतिनिधियों को संबंधित उद्योग द्वारा नामित किया जाता है।

(छ) बैठक के दौरान मंच के सदस्यों ने अपने विचार मौखिक रूप में और अभ्यावेदनों के माध्यम से व्यक्त किए, जिन पर बैठक में चर्चा की गई और सदस्यों द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर हुई चर्चा के आधार पर अंतिम संकल्पों को मंच द्वारा अपनाया गया। कुछ सदस्यों ने उनके क्षेत्रों में उर्वरकों की मांग और उपलब्धता के बारे में भी अभ्यावेदन दिए। खरीफ के लिए मांग-आपूर्ति योजना और राज्य सरकारों से प्राप्त आदानों के अनुसार इन पर कार्रवाई की जा रही है।

विवरण

उर्वरक सलाहकार मंच के गठन संबंधी संकल्प के अनुसार उर्वरक सलाहकार मंच के प्रतिनिधि

1. माननीय रसायन और उर्वरक मंत्री–अध्यक्ष
2. माननीय रसायन और उर्वरक राज्य मंत्री
3. सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के कृषि मंत्री
4. सचिव, उर्वरक विभाग
5. सचिव, कृषि और सहकारिता विभाग
6. संयुक्त सचिव (आईएनएम), कृषि और सहकारिता विभाग
7. संयुक्त सचिव (उर्वरक), उर्वरक विभाग
8. संयुक्त सचिव (ए एण्ड एम), उर्वरक विपणन संघ
9. मुख्य कार्यपालक, राज्यों के शीर्ष विपणन संघ
10. सभी उर्वरक उत्पादन कंपनियों/सरकारी समितियों के प्रबंध निदेशक/अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक
11. उर्वरक विभाग द्वारा प्रत्येक राज्य से नामित किसानों के दो प्रतिनिधिगण
12. प्रत्येक राज्य से डीलरों के दो प्रतिनिधिगण
13. प्रत्येक उर्वरक उत्पादक उद्योग से दो प्रतिनिधि
14. राज्य सरकार के सचिव और निदेशक (कृषि) स्तर के दो पदाधिकारी

अलाभकारी विमानपत्तनों का विकास

***180. डा. राजेश मिश्रा:**
श्री हितेन बर्मन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में कुछ अलाभकारी विमानपत्तनों का विकास करने का है;

(ख) यदि हां, तो इन विमानपत्तनों का उनके नामों और स्थानों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में बनाई गई योजना का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) जी, हां। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) आवश्यकता के आधार पर हवाई अड्डों में विकास का कार्य करता है। वर्तमान में, ऐसे अलाभकारी हवाईअड्डे जहां इस प्रकार के कार्य प्रगति पर हैं, वे हैं–आंध्र प्रदेश में तिरूपति, असम में डिब्रूगढ़, गुवाहटी तथा सिल्चर, छत्तीसगढ़ में रायपुर, गुजरात में सूरत, बड़ोदरा, कर्नाटक में मंगलौर व मैसूर, मध्य प्रदेश में खजुराहो, महाराष्ट्र में अकोला, औरंगाबाद, नागपुर, मेंघालय में शिलांग, उड़ीसा में भुवनेश्वर, पंजाब में अमृतसर, राजस्थान में जयपुर व उदयपुर, त्रिपुरा में अगरतला, तमिलनाडु में मदुरै व त्रिची, उत्तर प्रदेश में लखनऊ व वाराणसी, उत्तराखंड में देहरादून व पंतनगर, संघ शासित प्रदेशों में अगाती व चंडीगढ़ तथा पश्चिम बंगाल में कूच बिहार। इनमें लिंक टैक्सी-वे सहित नए टर्मिनल भवन, रनवे का पुन: सतहीकरण/सुदृढ़ीकरण/विस्तार, एप्रन का विस्तार, निकासी व वर्षा जल हार्वेस्टिंग प्रणाली, चारदीवारी का निर्माण, पेवमेंट निर्माण कार्य संबद्ध कार्य आदि।

लौह अयस्क पर निर्यात शुल्क

1568. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

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

(क) क्या सरकार ने लौह अयस्क पर निर्यात शुल्क में कमी की है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा प्रति टन लौह अयस्क के निर्यात शुल्क में कितनी कटौती की गई;

(ग) इसके परिणामस्वरूप प्रति वर्ष राजस्व में कुल कितनी कमी का अनुमान है; और

(घ) इस हानि को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) जी, हां। 62 प्रतिशत और उससे कम लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे के निर्यात पर निर्यात शुल्क 300 रूपए प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 50 रूपए प्रति मीट्रिक टन कर दिया गया है।

(ख) 62 प्रतिशत और उससे कम लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे पर निर्यात शुल्क में 250 रूपए प्रति मीट्रिक टन की कमी की गई है। लौह अयस्क चूरे के निर्यात शुल्क में संशोधन इस बात को ध्यान में रख कर किया गया है कि 62 प्रतिशत तक के लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे की घरेलू मांग नहीं है।

(ग) और (घ) राजस्व पर इसके प्रभाव का मूल्यांकन करना बहुत जल्दबाजी होगी क्योंकि 2007-08 के बजट में ही लौह अयस्क पर निर्यात शुल्क लगाया गया है।

[अनुवाद]

व्यावसायिक वाहनों की संख्या में वृद्धि

1569. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत कुछ माह में भारतीय कारों, व्यावसायिक वाहनों, दुपहिया तथा तिपहिया वाहनों की बिक्री में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों का तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इससे सरकार को कितना राजस्व प्राप्त हुआ है;

(ग) क्या वर्तमान रूझान निकट भविष्य में जारी रहने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इससे सरकार को कितना राजस्व प्राप्त होगा?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) भारतीय ऑटोमोबाइल विनिर्माता संघ (एसआईएएम) के अनुसार, अप्रैल-जुलाई, 2007 के दौरान, घरेलू बिक्री में यात्री तथा वाणिज्यिक वाहन के क्षेत्रों ने क्रमश: 12.6% तथा 3.5% की धनात्मक वृद्धि दर दर्ज की है जबकि दुपहिया तथा तिपहिया क्षेत्रों ने क्रमश: 7.3% तथा 9.2% की ऋणात्मक वृद्धि दर दर्ज की है। उसी अवधि के दौरान समग्र रूप से ऑटोमोबाइल उद्योग की घरेलू बिक्री में 5.7% की ऋणात्मक वृद्धि दर्ज हुई है।

(ख) चालू वर्ष के पहले चार महीनों को छोड़कर, विगत कुछ वर्षों के दौरान में ऑटोमोबाइल उद्योग का निष्पादन बहुत अच्छा रहा है। विगत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के प्रथम चार महीनों के

दौरान इस क्षेत्र के विभिन्न खण्डों की घरेलू बिक्री के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	खण्ड	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 (अप्रैल-जुलाई)
1.	यात्री वाहन	10,61,572	11,43,076	13,79,698	4,64,786
2.	वाणिज्यिक वाहन	3,18,430	3,51,041	4,67,882	1,33,002
3.	तिपहिया	3,07,862	3,59,920	4,03,909	1,16,596
4.	दुपहिया	62,09,765	70,52,391	78,57,548	22,43,722
5.	कुल	78,97,629	89,06,428	1,01,09,037	29,58,106

(ग) और (घ) एसआईएएम के अनुसार, ब्याज दर उच्च होने तथा बैंक वित्तियन की गैर-उपलब्धता के कारण चालू वर्ष के दौरान ऑटोमोबाइल उद्योग में वृद्धि धनात्मक परन्तु निम्न दर पर दर्ज होने की अपेक्षा है। ऑटोमोबाइल उद्योग अप्रत्यक्ष करों की राशि में 17% का योगदान कर रहा है।

[हिन्दी]

भेषज शिक्षा तथा अनुसंधान अधिनियम में संशोधन

1570. श्री रशीद मसूद: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भेषज शिक्षा तथा अनुसंधान अधिनियम, 1998 में संशोधन करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) प्रस्तावित संशोधन से क्या लाभ प्राप्त होगा?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) राष्ट्रीय औषध शिक्षण एवं अनुसंधान संस्थान (नाइपर) अधिनियम, 1998 में राष्ट्रीय औषध शिक्षण एवं अनुसंधान (संशोधन) अधिनियम, 2007 का 19वां, के द्वारा संशोधन किया गया है। इस अधिनियम में संशोधन के द्वारा देश के विभिन्न भागों में इसी प्रकार के संस्थान या उनके केंद्रों की स्थापना हेतु केंद्र सरकार को शक्ति प्राप्त हो गई है।

[अनुवाद]

बिदर-गुलबर्ग रेल लाइन का आमान परिवर्तन

1571. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने बिदर-गुलबर्ग बड़ी ग़ेज़ लाइन परियोजना का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना की कुल अनुमानित लागत का ब्यौरा क्या है;

(ग) रेलवे तथा कर्नाटक सरकार द्वारा अब तक परियोजना के लिए कितनी राशि आबंटित की गयी है;

(घ) परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ङ) परियोजना हेतु और धनराशि आबंटित करने के लिए तथा परियोजना को समय सीमा के अंदर पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) परियोजना की अनुमानित लागत 369.70 करोड़ रु. है।

(ग) कर्नाटक सरकार परियोजना की 50 प्रतिशत लागत की भागीदारी के लिए सहमत हो गयी है। रेलवे ने मार्च 2007 तक 51.76 करोड़ रु. खर्च कर दिए हैं। वर्ष 2007-08 में इस परियोजना के लिए 20 करोड़ रु. का परिव्यय आवंटित किया गया है। कर्नाटक सरकार से यह अनुरोध किया गया है कि वे शीघ्र अपने हिस्से की पर्याप्त निधि रिलीज करें।

(घ) आंशिक लंबाई के लिए भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी तथा पुल संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

(ङ) कर्नाटक सरकार से यह अनुरोध किया गया है कि वे अपने हिस्से की पर्याप्त निधि शीघ्र रिलीज करें। इस परियोजना को पूरा करने के लिए कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित नहीं की गयी है।

अस्पताल रेलगाड़ी का शुरू किया जाना

1572. श्री एस. के. खारवेनबन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने 'अस्पताल रेलगाड़ी' शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसकी विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या उक्त रेलगाड़ी दुर्गम ग्रामीण इलाकों में गरीबों की आवश्यकता को पूरा करेगी;

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

(ङ) क्या निकट भविष्य में और ऐसी रेलगाड़ियां शुरू करने का विचार है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) अस्पताल गाड़ियां अर्थात् 'लाइफ लाइन एक्सप्रेस' इम्पैक्ट इंडिया फाउंडेशन द्वारा भारतीय रेल के सहयोग से वर्ष 1991 से चलायी जा रही हैं। इस गाड़ी में ऑपरेशन थिएटर सहित अपेक्षित चिकित्सा सुविधाएं मौजूद हैं। यह गाड़ी भारत के दूरस्थ ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबों को स्वास्थ्य सेवाएं मुहैया करा रही है।

(ङ) और (च) जी नहीं।

हैदराबाद में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण

1573. श्री एल. राजगोपाल:
श्री ए. साई प्रताप:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हैदराबाद में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने और मार्च, 2008 से परिचालन शुरू करने के संबंध में एक कार्य योजना तैयार की है;

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

(ग) क्या उपर्युक्त ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे के निर्माण स्थल तैयार करने का कार्य प्रगति पर है;

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

(ङ) कब तक रनवे और टैक्सीवे पूरा कर लिया जाएगा;

(च) क्या नए हवाई अड्डे में ए-380 हवाई जहाज की संभलाई की सुविधा होगी; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) हैदराबाद हवाई अड्डा सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से बनाया जा रहा है और मार्च 2008 में प्रचालन शुरू कर दिया जाएगा।

(ङ) रनवे तथा टैक्सी वे के निर्माण कार्य को दिसंबर, 2007 तक पूरा कर लिया जाएगा।

(च) और (छ) जी हां। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) के मानदंडों के अनुसार नए जनरेशन के बड़े विमान अर्थात् ए-380 की हैंडलिंग के लिए हवाई अड्डे पर सभी सुविधाएं उपलब्ध होंगी।

निजी एयरलाइनों को विदेश में उड़ान भरने की अनुमति

1574. सरदार सुखदेव सिंह लिब्रा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या घरेलू एयरलाइनों को विदेश में उड़ान भरने की अनुमति देने से पहले उन्हें कम से कम पांच वर्षों तक परिचालन करने की आवश्यकता होती है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार परिचालन अवधि को कम करने का है;

(घ) यदि हां, क्या यह पहल एयलाइनों की प्रभावित तथा अर्थक्षमता को प्रभावित करेगी;

(ङ) यदि हां, क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि सुरक्षा की अनदेखी करके अन्तर्राष्ट्रीय यात्रियों के विश्वास को धक्का पहुंचाकर परिचालन अवधि कम नहीं की जाएगी जिसके परिणामस्वरूप विमानन उद्योग को समग्र रूप से यात्रियों तथा राजस्व की हानि होगी; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) वर्तमान दिशानिर्देशों के अन्तर्गत घरेलू क्षेत्रों में

5 वर्ष के निरंतर परिचालन का अनुभव रखने वाले तथा न्यूनतम 20 विमानों का बेड़ा रखने वाले भारतीय निजी अनुसूचित वाहकों को अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन की अनुमति है।

(ग) यह मामला प्रस्तावित राष्ट्रीय नागर विमानन नीति में उठाया जा रहा है जो कि वर्तमान में मंत्री समूह के विचाराधीन है।

(घ) से (च) इस स्तर पर प्रश्न नहीं उठता।

जिला नि:शक्तता पुनर्वास केन्द्रों को स्थापित किया जाना

1575. श्री अर्जुन सेठी: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के नि:शक्त व्यक्तियों की सहायता के लिए नि:शक्त व्यक्ति अधिनियम् 1995 के अंतर्गत जिला नि:शक्तता पुनर्वास केन्द्रों की स्थापना की है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्यों क्षेत्रों में राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार तथा स्थानवार कुल कितने ऐसे केन्द्र स्थापित किए गए हैं;

(ग) क्या मंजूर किए गए ऐसे सभी केन्द्र अपने स्थानों पर परिचालन में हैं;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार उन जिलों में ऐसे केन्द्र स्थापित करने का है जहां ऐसे केन्द्र उपलब्ध नहीं हैं तथा इस संबंध में तदनुरूपी राज्यों से प्रस्ताव भी प्राप्त किया है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा प्रस्तावित केन्द्र राज्यवार किस-किस स्थान पर खोले जाने हैं; और

(छ) प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है तथा कब तक ये केन्द्र खोले जाएंगे?

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

(ख) से (घ) अब तक 199 जिला विकलांगता पुनर्वास केन्द्रों : को स्वीकृत किया गया है तथा इस समय 140 केन्द्र कार्य कर रहे हैं। शेष केन्द्र कुछेक कारणों से अभी कार्यशील होने हैं जिनमें शामिल हैं–जिला प्रबंधन टीम का गठन न होना, कार्यन्वयन एजेंसी की पहचान न होना, आवश्यक जनशक्ति की कमी इत्यादि।

(ङ) से (छ) अन्य बातों के साथ-साथ राज्य सरकारों के अनुरोध, विकलांग व्यक्तियों की अधिक संख्या होने तथा जिले में ऐसे व्यक्तियों के लिए सरकारी/अर्ध-सरकारी या गैर-सरकारी संगठनों की सेवाओं की अपर्याप्त उपलब्धता को ध्यान में रख कर जिला विकलांगता पुनर्वास केन्द्रों की स्थापना की जाती है।

रेल सेवा में बाधा

1576. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम मध्य रेलवे के रेल मार्गों पर अवरोध के कारण रेल सेवाओं में कुछ बाधाओं की घटनाएं प्रकाश में आई हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान इन घटनाओं का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन रेल मार्गों पर बाधाओं के चलते रेलवे को हुई हानि की क्षतिपूर्ति के लिए रेलवे द्वारा व्यय की गयी राशि का दुर्घटनावार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या उक्त जोन में रेल मार्गों पर बाधाओं को दूर करने के लिए कुछ विशेष उपाय किए जा रहे हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। वर्ष 2004, 2005, 2006 और 2007 (7 जून तक) पश्चिम मध्य रेलवे पर सूचित रेल व्यवधानों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) यातायात में व्यवधान के कारण रेलवे को हुई हानि की, जहां मुआवजा आवश्यक हो, पैसों के हिसाब से गणना नहीं की जा सकती।

(घ) और (ङ) रेल मार्गों पर बाधा के कारण रेल सेवाओं के व्यवधान की घटनाओं की रोकथाम करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जाते हैं। जब कभी आसूचना/सूचना प्राप्त होती है, किसी भी प्रकार के रेल यातायात व्यवधान या अप्रिय घटानाओं की रोकथाम करने के लिए राज्य पुलिस/राजकीय/ राजकीय रेल पुलिस के सहयोग से उपयुक्त सुरक्षा व्यवस्था की जाती है।

(1) राजकीय रेल पुलिस, स्थानीय पुलिस/राज्य और केंद्रीय आसूचना ऐजेंसियों के साथ आसूचना/सूचना का नियमित आदान-प्रदान किया जाता है।

(2) भेद्य/तोड़फोड़ की संभावना वाले क्षेत्रों/खंडों की पहचान की गई है और इंजीनियरी कर्मचारियों, रेल सुरक्षा बल/ राजकीय रेल पुलिस द्वारा संयुक्त गश्त शुरू कर दी गई है।

(3) प्रभावित खंडों में औचक रात्रिकालीन गश्त की जाती है।

(4) ऐसी वारदात की रोकथाम करने के लिए राजकीय रेल पुलिस/स्थानीय पुलिस के साथ समय-समय पर समन्वय बैठकें की जाती हैं।

विवरण

कोटा मंडल (राजस्थान राज्य)

वर्ष	चौकी	प्रभावित खंड	संयुक्त सामग्री की किस्म	पुलिस अपराध सं.
	कोटा	डिगोढ रेलवे स्टेशन।	पटरी का टुकड़ा रखना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत रारेपु/ कोटा अपराध सं. 188, दिनांक 22.9.2004
2004	कोटा	डिगोढ-भोरा स्टेशन के बीच किमी सं. 17/09-10	रेल पटरी के साथ अवरोध	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत शहर पुलिस/सिमालिया अपराध सं. 166/2004, दिनांक 01.10.2004.
	सवाई माधोपुर	सिक्रोदामिना-हिंडोन स्टेशनों में बीच किमी सं. 1134/22-24	अज्ञात व्यक्तियों द्वारा रेल मार्ग पर कंक्रीट स्लीपर रखना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत शहर पुलिस/हिंडन सिटी अपराध सं. 769/2004
2005	कोटा	दाकनिया-दधदेवी स्टेशनों के बीच	20.5.2005 को पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/उद्योग नगर अपराध सं. 160/05, दिनांक 21.5.2005
2006	कोटा	दाकनिया-दधदेवी स्टेशनों के बीच किमी सं. 910/20-22 पर	05.2.2006 को पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/उद्योग नगर अपराध सं. 41/06, दिनांक 6.2.2006
	कोटा	फतेहसिंहपुरा-दुमरिया स्टेशनों के बीच किमी. सं. 1155/24-26 पर	पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/ब्यावा अपराध सं. 454/2006, दिनांक 7.9.2006
	कोटा	किमी. सं. 129/1-2	पटरी के टुकड़े रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/छबड़ा अपराध सं. 323/06, दिनांक 5.11.2006
2007	-	-	-	-

जबलपुर मंडल (मध्य प्रदेश राज्य)

वर्ष	चौकी	प्रभावित खंड	प्रयुक्त सामग्री की किस्म	पुलिस अपराध सं.
	सागर	कटनी-बीना खंड में करहिया भडौली-दामोह के बीच किमी सं. 1228/3-4 पर	फाटक नं. 60 के पास उप रेल लाइन पर एक टेलीफोन का खंभा रखना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत रारेपु/सागर अपराध सं. 69/04, दिनांक 22.2.2004.
2004	नया कटनी जंक्शन	कटनी-सिंगरौली खंड में निवास रोड--सरइग्राम के बीच	रेलपथ पर 01 सीएसटी स्लीपर रखना	रारेपु/सिविल पुलिस द्वारा मामला अभी दर्ज नहीं किया गया है
2005	जबलपुर	जबलपुर-इटारसी के गुर्रा-इटारसी के बीच किमी सं. 755/0 पर	रेलपथ पर लगभग 4.50 फुट का लोहे का टुकड़ा रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत रारेपु/पिपारिया अपराध सं. 24/2005, दिनांक 13.8.2005.
	जबलपुर	जबलपर-इटारसी खंट के गुर्रा तवा के बीच किमी सं. 779/08 पर	रेलपथ पर एक हेक्टोमीटर पत्थर का टुकड़ा रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, भारतीय दंड संहिता 336,337,338 के अंतर्गत सिविल पुलिस/बवई अपराध सं. 152/2006, दिनांक 27.4.2006

वर्ष	चौकी	प्रभावित खंड	प्रयुक्त साम्रगी की किस्म	पुलिस अपराध सं.
2006	जबलपुर	जबलपुर-इटारसी खंड के इटारसी-गुर्रा के बीच किमी सं. 749/08 पर	रेलपथ पर पत्थर का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/गुर्रा अपराध सं. 18/2006, दिनांक 2.5.2006.
	जबलपुर	बोहामी-करेली स्टेशनों के बीच किमी सं. 884/02-06 पर	पत्थर रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/करेली अपराध सं. 295/06
2007		–	–	–

भोपाल मंडल (मध्य प्रदेश राज्य)

वर्ष	चौकी	प्रभावित खंड	प्रयुक्त साम्रगी की किस्म	पुलिस अपराध सं.
2004	गुना	किमी सं. 1106/6-7 गुना-रूथियाई	पत्थर, गिट्टी और सीएसटी-9 प्लेटे रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, 151 के अंतर्गत सिविल पुलिस/रूथियाई अपराध सं. 85/2004, दिनांक 21.6.2004.
		छानेरा-चारखेड़ा स्टेशनों के बीच किमी सं. 608/18-20 608/11-13, 607,13-15	19.5.2005 को पत्थरों का रखा जाना	मामला दर्ज नहीं है।
2005	इटारसी	छानेरा-चारखेड़ा स्टेशनों के बीच किमी सं. 608/2	25.5.2005 को पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, 153, 3 सार्वजनिक संपत्ति अधिनियम के अंतर्गत रारेपु/ईटी अपराध सं. 250/05, दिनांक 25.5.2005.
		वारूल-डागरखेड़ी स्टेशनों के बीच किमी सं. 629/14-16	15.6.2005 को पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत सिविल पुलिस/नया हर्सूद अपराध सं. 0/05, दिनांक 17.6.2005.
		हर्दा-पालसनेर के बीच किमी सं. 665/21-23, 665/26/28 एवं 666/18	17.6.2005 को स्लीपर एवं पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, 153 और आईपीसी 336 के अंतर्गत सिविल पुलिस/हर्दा अपराध सं. 325/05, दिनांक 17.6.2005.
		मथेला-तलवाड़िया स्टेशनों के बीच किमी. सं. 15.7.2005	15.7.2005 को पत्थरों का रखा जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, 151 एवं 152 के अंतर्गत सिविल पुलिस/मोरघाट अपराध सं. 458/05, दिनांक 16.7.2005.
2006	बीना	गुलाबगंज और सुमेर स्टेशनों के बीच किमी. सं. 909/3-5	सीएसटी-9 प्लेटें रख जाना	रेल अधिनियम की धारा 150, 151 के अंतर्गत सिविल पुलिस/गुलाबगंज अपराध सं. 132/06
2007		–	–	–

[अनुवाद]

आन्ध्र प्रदेश में बौद्ध स्तूप का विकास

1577. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आन्ध्र प्रदेश के कृष्णा जिले में जग्गियापेट में दूसरी शताब्दी के बौद्ध स्तूप का 1881 में उत्खनन के बावजूद विकास करने की उपेक्षा के पीछे क्या कारण हैं;

(ख) क्या भारतीय पुरातत्व विज्ञान संस्थान ने उपर्युक्त बौद्ध स्तूप को विकसित करने की पहल की है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) जग्गियापेट, कृष्णा जिला, आन्ध्र प्रदेश स्थित बौद्ध स्तूप के अवशेषों का संरक्षण प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के उपबंधों के अन्तर्गत किया जाता है। तथा पुरातत्वीय मानदंडों के अनुसार भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा नियमित रूप से इसका रखरखाव किया जाता है।

(ख) और (ग) स्थल के विकास के लिए वैज्ञानिक सफाई का कार्य किया गया था जिससे विहारों के अवशेषों के अतिरिक्त प्राचीन फर्श स्तरों, खम्भों तथा बिखरी हुई मूर्तियों का पता चला था। इसके अलावा, महास्तूप में उपयुक्त संरक्षण कार्य करने के लिए चालू वित्तीय वर्ष (2007-08) के दौरान 1.35 लाख रुपए स्वीकृत किए गए हैं।

हवाई अड्डों पर अवसंरचना का उपयोग

1578. **श्री नरहरि महतो:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार यातायात के प्रवाह के असंतुलित वितरण से परिचित है जिससे कुछ हवाई अड्डों पर अवसंरचना में दबाव पड़ता है जबकि अन्य हवाई अड्डों पर विद्यमान अवसंरचना का बहुत कम उपयोग होता है; और

(ख) यदि हां, तो हवाई अड्डों विशेष रूप से दिल्ली तथा कोलकाता अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर अवसंरचना के समुचित उपयोग हेतु सरकार ने क्या कदम उठाया है/उठाने का प्रस्ताव है?

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

(ख) यातायात को तितर-बितर करने के उद्देश्यों से अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्टों की संख्या वर्ष 2000 में पांच एयरपोर्टों से बढ़ाकर वर्तमान में 17 कर दी गई है। बढ़ती हुई यातायात की मांग को पूरा करने के लिए दिल्ली व कोलकाता एयरपोर्टों की क्षमता को बढ़ाया जा रहा है। इसके अलावा अतिरिक्त यातायात से निपटने के लिए 35 गैर मैट्रो एयरपोर्टों को आधुनिक बनाया जा रहा है एवं उनका विस्तार किया जा रहा है।

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम द्वारा पाइपलाइन का बिछाया जाना

1579. **श्री नवीन जिन्दल:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम का विचार बाड़मेर से गुजरात तक कच्चे तेल के परिवहन के लिए पाइपलाइन बिछाने का है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना का ब्यौरा क्या है तथा किस अनुपात में परियोजना की लागत केर्न तथा ओएनजीसी के बीच भागीदारी की जाएगी; और

(ग) कब तक इस परियोजना पर कार्य शुरू होगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विरप्पा मोइली): (क) सरकार द्वारा बाड़मेर से कच्चे तेल की निकासी करने के विभिन्न विकल्पों पर कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

रूग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों की अतिरिक्त भूमि का विक्रय

1580. **श्री जी. करूणाकर रेड्डी:** क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रूग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों की स्थिति में सुधार के लिए उनकी अतिरिक्त भूमि को बेचने का है;

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

(ग) अतिरिक्त भूमि की बिक्री का उद्योगवार ब्यौरा क्या है तथा इसके परिणामस्वरूप कितनी अनुमानित राशि प्राप्त होगी;

(घ) क्या सरकार ने इस प्रकार से प्राप्त राशि का सरकारी क्षेत्र के उद्यमों की स्थिति में सुधार हेतु कोई कार्य योजना तैयार की है;

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

(च) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या वैकल्पिक कार्य योजना तैयार की गई है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) सरकारी क्षेत्र से संबंधित सरकारी निति में यह उल्लेख किया गया है कि "सरकारी क्षेत्र की रूग्ण कम्पनियों का आधुनिकीकरण/पुनर्गठन करने तथा रूग्ण उद्योगों का पुनरूद्धार करने का प्रत्येक प्रयास किया जाएगा"। सरकार द्वारा अनुमोदित पुनरूद्धार पैकेज की लागत पूरी करने के लिए अतिरिक्त भूमि का विक्रय मामला-दर-मामला संसाधान जुटाने का एक तरीका हो सकता है।

(ग) अतिरिक्त भूमि की पहचान तथा बिक्री सरकारी क्षेत्र के संबंधित उद्यम द्वारा अनुमोदित पुनर्स्थापन पैकेज के अनुसार की जाती है। भूमि की बिक्री से प्राप्त राशि का आकलन केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यम द्वारा केन्द्रीय सरकारी उद्यम के पास उपलब्ध भूमि, जो कि पट्टे पर भूमि/रियायती भूमि तथा फ्री होल्ड भूमि इत्यादि हो सकती है, कि स्थिति तथा सरकारी क्षेत्र के उद्यम की स्थापना के समय संबंधित राज्य सरकार द्वारा भूमि के निपटान के लिए लगाई गई अन्य शर्तों के आधार पर किया जाता है। गत दो वर्षों के दौरान भूमि की बिक्री से एच एम टी लि. को 380 करोड़ रुपए तथा प्रागा टुल्स लि. को 82 करोड़ रुपए की राशि प्राप्त हुई है।

(घ) से (च) सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बी आर पी एस ई) नामक एक बोर्ड का गठन किया गया है जो अन्य बातों के साथ-साथ केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यम के भविष्य तथा पुरूद्धार की संभावना के बारे में सिफारिश करता है। जिसमें अतिरिक्त भूमि की बिक्री भी शामिल हो सकती है। बी आर पी एस ई की सिफारिशों के आधार पर सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 26 उद्यमों का पुरूद्धार पैकेज अनुमोदित कर दिया है। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के कुछ उद्यमों, अर्थात एच एम टी मशीन टूल्श लिमिटेड, प्रागा टूल्स लि. एच एम टी बियरिंग्स लि. एन टी सी व इसकी सहायक कम्पनियाँ तथा हिन्दुस्तान एण्टीबायोटिक लि. के पुनर्स्थापन पैकेज में अतिरिक्त भूमि की बिक्र शामिल है।

आर्थिक पैकेज

1581. श्री प्रहलाद जोशी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का भारतीय जनता को सुव्यवस्थित तथा सस्ती वायु यात्रा सुविधा प्रदान करने की कोई विशिष्ट योजना तथा प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो आगामी माह में सरकार द्वारा ऐसे प्रस्तावित पैकेज का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) घरेलू हवाई किराए वायु निगम अधिनियम 1953 के पुरर्निर्धारण के बाद सरकार द्वारा विनियमित नहीं किए जाते हैं। घरेलू एयरलाइनें अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर हवाई किराए वसूलने के लिए स्वतंत्र हैं।

[हिन्दी]

दिल्ली तथा भिवानी के बीच पैसेंजर रेलगाड़ी

1852. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि।

(क) क्या रेलवे इस बात से परिचित है कि चरखी-दादरी होकर दिल्ली-भिवानी लाइन के आमान परिवर्तन पूरा होने के बाद दिल्ली तथा चरखी-दादरी के बीच कोई पैसेंजर रेलगाड़ी नहीं है;

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

(ग) जनसामान्य तथा विशेषरूप से दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए दिल्ली तथा भिवानी के बीच चरखी-दाददी होकर पैसेंजर रेलगाड़ी शुरू करने हेतु रेलवे ने क्या कदम उठाया है?

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

(ख) और (ग) परिचालनिक बाध्यताओं के कारण बारास्ता चरखी दादरी, दिल्ली और भिवानी के बीच गाड़ियों को शुरू करना व्यवहार्य नहीं है।

विदेश का दौरा करने वाले भारतीय

1583. श्री धर्मेन्द्र प्रधान:
श्रीमती करूणा शुक्ला:

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

(क) क्या पर्यटक के रूप में विदेश का दौरा करने वाले भारतीयों की संख्या में लगातार वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां तो गत तीन वर्षों के दौरान पर्यटक के रूप में राज्यवार, वर्षवार तथा देशवार कितने पर्यटकों ने विदेश का दौरा किया;

(ग) क्या सरकार ने इसे प्रोत्साहन देने के लिए कोई योजना तैयार की है तथा क्या इस संबंध में कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) भारत में अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं में आगमन और प्रस्थान को विनियमित और मॉनिटरिंग करने के लिए जिम्मेदार एजेन्सी, आप्रवासन ब्यूरों, गृह मंत्रालय, पर्यटकों के रूप में विदेशों में जाने वाले भारतीयों के अलग से आंकड़े नहीं रखता।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

दयोतसिद्धी धार्मिक स्थल के लिए नई रेल लाईन

1584. **प्रो. प्रेम कुमार धूमल:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का दयोतसिद्धी, एक धार्मिक स्थल को रानीताल तथा ज्वालामुखी होकर पठानकोट-जोगेन्द्रनगर रेल लाइन से जोड़ने का है ताकि देश के बाकी रेल नेटवर्क के साथ रेल संपर्क प्रदान किया जा सके;

(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) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

दुर्गापुर तथा हावड़ा के बीच रेलगाड़ी

1585. **श्री सुनील खां:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दुर्गापुर तथा हावड़ा बीच रेलगाड़ी शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति को एक फ्री-टिकट पर अपने एक साथी को एक जगह से दूसरी जगह जाने की अनुमति देने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) दुर्गापुर से हावड़ा तक गाड़ी चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है बहरहाल, 01.07.2007 से दुर्गापुर के रास्ते 3051/3052 सिउरी-हावड़ा एक्प्रेस चलायी गयी है जो दुर्गापुर और हावड़ा के बीच अतिरिक्त सेवा मुहैया कराती है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में ऐतिहासिक स्थल

1586. **श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में उत्तर प्रदेश में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन स्थलों के रख-रखाव के लिए कौन सी ऐजेन्सी उत्तरदायी है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों के रख-रखाव पर कितना व्यय हुआ; और

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इन स्मारकों से प्राप्त राजस्व का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश में 742 स्मारकों/स्थलों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित किया गया है जिसकी सूची संलग्न विवरण में दी गई है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण इनका उचित रखरखाव, देखभाल संरक्षण तथा परिरक्षण करता है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के संरक्षण, परिरक्षण, रखरखाव तथा पर्यावरण संबंधी विकास पर किया गया व्यय निम्नानुसार है:

(लाख रूपए में)

वर्ष	कुल
2004-05	1392.48
2005-06	1331.14
2006-07	1300.36

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों से अर्जित राजस्व निम्नानुसार है।

(लाख रूपए में)

वर्ष	कुल
2004-05	2562.33
2005-06	2619.92
2006-07	2956.46

विवरण

उत्तर प्रदेश में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों की सूची

आगरा मंडल

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान	जिला
1	2	3	4
1.	अकबरी महल सहित आगरा किला	आगरा	आगरा
	अंगूरी बाग		
	चतुर्भुजीय दीवाने आम की वाउली		
	दिल्ली गेट प्रविष्ट के अंदर 1605 ई.		
	का नक्काशीयुक्त प्रस्तर शिलालेख		
	चितूर दरवाजे		
	दीवाने आम या जन श्रोतागण हाल		
	दीवानेखास या निजी श्रोतागण हाल		
	खास महल के नीचे की वीथियाँ		
	माननीय जॉन रसेल कॉल्विन का मकबरा		
	अंदरूनी अमर सिंह गेट		
	अंदरूनी ल्ली गेट		
	जहाँगीरी महल		
	जहाँगीर का स्नानागार		
	खास महल या आरामगाह या निजी हाल साथ में दोनों तरफ के सुनहले पैवेलियन		
	नगीना मस्जिद से सटा महिला बाजार		
	मच्छी भवन या फिश हाउस		
	नगीना मस्जिद से टकराता हुआ महारट्टा भवन		
	मीना मस्जिद		
	मोती मस्जिद या पर्ल मस्जिद		

1	2	3	4
	शाही स्नानागार		
	नगीना मस्जिद		
	सालिमगढ़		
	पचीसी कोर्ट तथा इर्द-गिर्द के चैम्बरों सहित समन बुर्ज		
	शाहजहाँ का अपाटमेंट		
	शीश महल		
	सोमनाथ गेट्स		
	अकबरी महल की (बाऊली) कुँआ		
2.	बारह खंभा साथ में समीपवर्ती इलाका जो सर्वेक्षण के भाग में शामिल है, प्लाट नं. 150 जैसा कि स्थल के नक्शे में दर्शाया गया है।	आगरा ताजगंज	आगरा
3.	रामबाग में उत्तर में यमुना तट पर छतरी	आगरा	आगरा
4.	सम्राट बाबर की अस्थाई दफन स्थल की चौबुर्जी साथ में चबूतरा जिस पर यह खड़ा है	आगरा	आगरा
5.	चीनी का रोजा जिसमें कुआं, टैंक तथा कियोस्क शामिल हैं जो यमुना नदी के सामने हैं।	आगरा	आगरा
6.	आगरा गेट के पश्चिम तरफ सिटी वाल	आगरा	आगरा
7.	मोहल्ला ताजगंज में दक्खिनी दरवाजा	आगरा	आगरा
8.	फिरोज खान का मकबरा	आगरा	आगरा
9.	पुल चंगा मोदी स्थित गेटवे	आगरा	आगरा
10.	ताज गंज के भीतरी भाग में स्थित गेटव	आगरा	आगरा
11.	बड़ी ईदगाह	आगरा	आगरा
12.	इतिमद-उद दौला का मकबरा	आगरा	आगरा
13.	महात्मा गांधी रोड के पश्चिम तरफ आगरा की नगर दीवार के एक टुकड़े पर उत्कीर्ण फलक (अकबराबाद)	आगरा	आगरा
14.	जामी मस्जिद	आगरा	आगरा
15.	झुनझुन कटोरा	आगरा	आगरा
16.	खान्स गेट	आगरा	आगरा

1	2	3	4
17.	जोहराबाग में या उसके पास नदी के तरफ के कियोस्क से भिन्न कियोस्क एवं भवन	आगरा	आगरा
18.	ताज के सम्मुख नदी तट पर मेहताब बाग	आगरा	आगरा
19.	चीनी का रौजा तथा बाग वजीर खान के मध्य काला गुंबज नामक मकबरा	आगरा	आगरा
20.	शहर का पुराना दिल्ली दरवाजा	आगरा	आगरा
21.	छावनी, ग्वालियर रोड के निकट पहलवान का मकबरा	आगरा	आगरा
22.	राम बाग के प्रवेश द्वार	आगरा	आगरा
23.	राम बाग हाऊस कियोस्क, टेरेस एवं कटरा	आगरा	आगरा
24.	रौजा दीवानजी बेगम तथा मस्जिद	आगरा	आगरा
25.	अलीगढ़ रोड पर राम बाग से सटा सतकुइयाँ या सात कुआं	आगरा	आगरा
26.	आगरा-मथुरा रोड पर छोटी छतरी	आगरा	आगरा
27.	आगरा-सिंकदरा रोड पर अकबर हाऊस की प्रतिमा	आगरा	आगरा
28.	ताज तथा उसके मैदान जिसमें पश्चिम की मस्जिद, मैदानों के पूर्व एवं पश्चिम के मंडप, बड़ा दक्षिण प्रवेश द्वार तथा बड़ा गलियारा शामिल हैं जो छत्तों से घिरे हैं	आगरा	आगरा
	ताज प्रांगण के चारों ओर दलानें	आगरा	आगरा
	ताज गार्डेन के पश्चिम वाला कुएँ में पेयजल फव्वारा		
	खान-आलम बाग का प्रवेश द्वार		
	फतेहपुर मस्जिद		
	काली मस्जिद और बाड़े की दीवार		
	खान आलम बाग साथ में ताज महल के समीप नया कुंड		
	पुराना मुगल कुल्या		
	शाहेलियन का गुंबज नं. 1		
	शाहेलियन का गुंबज नं. 2		
	शाहेलियन का गुंबज नं. 3		
	शाहेलियन का गुंबज नं. 4		
	ताज के भीतरी प्रवेश द्वार के सम्मुख, सिरही दरवाजा		
	फतेहपुर मस्जिद के समीप कुंड		
	ताज गार्डेन का कुआँ		

1	2	3	4
29.	छावनी, ग्वालियर रोड के समीप कुंड पहलवान	आगरा	आगरा
30.	राम बाग के पूर्वोत्तर तथा उत्तर-पश्चिम कोने में शुरूआती मुगल काल के दो प्रवेश द्वार	आगरा	आगरा
31.	चार बाग का कुआँ एवं पगडंडी	आगरा	आगरा
32.	जोहरा बाग और नदी तरफ का कियोस्क	आगरा	आगरा
33.	कोस मीनार	आगरा-फतेहपुर सीकरी रोड, 9 मील, 4 फर्लांग	आगरा
34.	कोसा मीनार	आगरा-फतेहपुर सीकरी रोड, 11 मील 01 फर्लांग	आगरा
35.	कोस मीनार	आगरा-फतेहपुर सीकरी रोड, 12 मील, 07 फर्लांग	आगरा
36.	कोसा मीनार	आगरा-फतेहपुर सीकरी रोड, 15 मील 02 फर्लांग	आगरा
37.	कोस मीनार	आगरा-फतेहपुर सीकरी रोड, 4 मील, 03 फर्लांग	आगरा
38.	कोस मीनार	आगरा-मथुरा रोड, 6 मील, 07 फर्लांग	आगरा
39.	कोस मीनार	आगरा-मथुरा रोड, 9 मील, 04 फर्लांग	आगरा
40.	कोस मीनार	आगरा-मथुरा रोड, 126 मी, 01 पर्लांग	आगरा
41.	महावत खान की पुत्री का मकबरा	बाग राजपुर,	आगरा
42.	साम्राज्ञी जोधाबाई का मकबरा-स्थल बनाने वाली छतरी	भोगीपुरा	आगरा
43.	हजीरा नामक दो मंजिला मुगल पैवेलियन	बुरहिया का ताल	आगरा
44.	बुहरिया का ताल नामक गाँव	बुरहिया का ताल	आगरा

1	2	3	4
45.	फतेहपुर सीकरी	आगरा	आगरा
	अबुल फजल का मकान		
	आगरा गेट		
	अजमेर गेट		
	आँख मिचौली और तहखाना		
	जोधाबाई महल से हिरण मीनार की ओर जाने वाले आच्छादित मार्ग के सामने अंशत: जल कार्य द्वारा चबूतरे को सहारा देने वाले आर्चवेज		
	ज्योतिषी का आसन तथा तहखाना		
	बहाउद्दीन का मकबरा		
	जामी मस्जिद का बुलंद दरवाजा		
	हकीम के स्नानागार के नीचे आगरा रोड़ के उतरी तरफ बाउली		
	कुश महल के समीप बारादरी		
	नौबत खाना के समीप बारादरी		
	तेहरा दरवाजा के समीप बारादरी		
	बीरबल गेट		
	सामान्यतया बैजू का मकान के नाम से पुकारा जाने वाला भवन		
	चंदनपोल गेट		
	चोर दरवाजा		
	सिटी वाल		
	दीवाने आम कोर्टयार्ड में ले जाने वाले दरवाजे से हम्माम के सामने स्थित छत्ते		
	दफ्तरखाना (पुराना डाक बंगला)		
	दलान (मरियम के मकान से संबद्ध)		
	दरोगा का मकान		
	दिल्ली गेट		
	गोताखोरी कूप		
	छत्तों सहित दीवाने खास		

1	2	3	4
	गुंबदनुमा स्नानागार		
	आगरा गेट से प्रस्तर पट्टी पर गुंबदनुमा प्रवेश द्वार		
	हाथी द्वारा या हाथी पोल		
	कन्या विद्यालय		
	जोधाबाई महल से संबद्ध रक्षक गृह		
	रक्षक गृह (मरियम के मकान से सटा)		
	रक्षक गृह		
	आगरा गेट से पादपट्टी पर रक्षक गृह		
	ग्वालियर गेट		
	हकीम का स्नानागार		
	हकीम (डॉक्टर) का घर		
	हम्माम, बुलंद दरवाजे का दक्षिण-पूर्व		
	हम्माम, बुलंद दरवाजे के समाने		
	हम्माम, (जोधाबाई महल से सटा)		
	हम्माम नं. 2		
	हम्माम नं. 3		
	अबुल फजल के घर के बाहर हम्माम		
	हवा महल (जोधाबाई महल)		
	हिरण मीनार		
	घोड़ा अस्तबल, ऊंट शाला एवं हम्माम		
	बीरबल के घर के कोने में अस्पताल		
	अस्पताल एवं शौचालय		
	जामा मस्जिद (दरगाह)		
	जोधाबाई महल		
	कारवां सराय के अपर कारवां भवन		
	कारवां सराय		
	खानकाह		
	दरगाह जामा मस्जिद से संबद्ध खानकाह		
	खास महल छत्ता		
	खटाई खाना		

1	2	3	4
	खुश महल या हाडा महल		
	ख्वाबबाग (खास महल)		
	जामी मस्जिद का राजा दरवाजा		
	रसोई (मरियम के मकान से संबद्ध)		
	लाल दरवाजा		
	मरियम का मकान		
	टकसाल		
	नगीना मस्जिद		
	जामी मस्जिद के जनाना रौजा के नाम से आम तौर पर जाना जाने वाला उत्तरी दरवाजा		
	अष्टकोणीय बाउली		
	दलानें सहित पचीसी कोर्ट		
	पंच महल		
	कबूतर खाना		
	जामी मस्जिद के दक्षिण-पूर्व कोने में गरीबखाना		
	हम्माम सहित दीवाने आम और खजाने के बीच स्थित भवन श्रृखला		
	गरीब खाना (नगीना मस्जिद से संबद्ध)		
	रंग महल		
	अष्टकोणीय बाउली के पूर्व में ध्वस्त स्नानागार		
	सलीम चिश्ती का मकबरा		
	अबुल फजल के घर के उत्तर में समोसा महल		
	संगीन बुर्ज		
	अबुल फजल के घर के उत्तर में छोटा स्नानागार		
	बहाउद्दीन के मकबरे से संबद्ध छोटी मस्जिद		
	दिल्ली गेट एवं लाल दरवाजा के बीच छोटी मस्जिद		
	पत्थर काटने वाले की मस्जिद		
	सुख ताल		
	दीवाने खास के पीछे मीठा कुंड		

1	2	3	4
	इस्लाम खान का मकबरा		
	खजाना और नौबत खाना		
	तुर्की सुल्तान का मकान और हम्माम		
	भरतपुर को जाने वाली रोड पर सेतु		
	भरतपुर को जाने वाली रोड पर सेतु		
	भरतपुर को जाने वाली रोड पर सेतु		
	हिरण मीनार के पास का कुआँ		
46.	सादिक खान का मकबरा	गेलाना	आगरा
47.	सलावत खान का मकबरा	गेलाना	आगरा
48.	धाकड़ी का महल	गोपालपुरा	आगरा
49.	जामी मस्जिद इतिमादपुर	आगरा	
50.	जगनेर किला जिसमें ग्वाल बाबा मंदिर साथ में वहाँ ले जाने वाली सीढ़ियाँ तथा जगनेर पहाड़ी पर मुख्य द्वार के बाहर तथा नीचे स्थित बाउली	जगनेर	आगरा
51.	जाजों सराय के दो प्रवेश द्वार तथा मस्जिद	जाजों	आगरा
52.	हुमायूँ मस्जिद	कच्छपुरा	आगरा
53.	बारा खम्भा कगरौल	आगरा	
54.	गुरु का टाल	ककरेठा	आगरा
55.	बावन बैल कूप	कवासपुर	आगरा
56.	कमाल खान की दरगाह	कवासपुर	आगरा
57.	पुराना टीला तथा तासु टीला	कवासपुर	आगरा
58.	रोमन केथोलिक कब्रिस्तान तथा इसके सभी मकबरे, चाहरदीवारी, प्रवेश द्वार तथा बगीचे	लश्करपुर और सादी का नगला	आगरा
59.	रबल एवं कंक्रीट का मास जिसके बारे में कहा जाता है कि यहाँ लाडली बेगम और उनके दो भाईयों फैजी तथा अबुल फजल के मकबरे हैं	मऊ	आगरा
60.	इतिबारी खान की मस्जिद	सिकन्दरा के पास	आगरा
61.	जसंवत सिंह की छतरी	राजवाड़ा	आगरा
62.	शेख इब्राहिम (सलीम चिश्ति का भतीजा) का मकबरा	रसूलपुर	आगरा
63.	अकबर का मकबरा, प्रवेश द्वार तथा मैदान के चारों तरफ की दीवारें	सिकन्दरा	आगरा

1	2	3	4
64.	बड़े दक्षिणी दरवाजे के पूर्व एवं दक्षिणी भाग में दलानें तथा इसी दरवाजे के पश्चिम तरफ का गुंबदनुमा ढ़ाचा	सिकन्दरा	आगरा
65.	अकबर के मकबरे के दक्षिण-पूर्व कोने में काँच महल	सिकन्दरा	आगरा
66.	मरियम का मकबरा	सिकन्दरा	आगरा
67.	चर्च मिशनरी सोसायटी परिसर में स्थित छोटी मस्जिद	सिकन्दरा	आगरा
68.	केप्टन रोनाल्ड केमरोन तथा अन्य सैनिकों की याद में बने स्मारक	अलीगढ़	अलीगढ़
69.	ऐसे बहादुर व्यक्तियों की याद में बना स्मारक जो विजय क्षण के समय गिर गए	जंजीरी	अलीगढ़
70.	तीन टीले	गोरई धाना, इगलास	अलीगढ़
71.	मस्जिद	पिलखाना	अलीगढ़
72.	खेड़ा टीला	बजेराखेड़ा	अलीगढ़
73.	छोटा टीला	बजेराखेड़ा	अलीगढ़
74.	नगरिया खेड़ा	शाहगढ़ खेड़ा शाहगढ़	अलीगढ़
75.	पुरानी गढ़ही या मड फोर्ट	शाहगढ़ खेड़ा शाहगढ़	अलीगढ़
76.	साहेगढ़ खेड़ा	शाहगढ़ खेड़ा शाहगढ़	अलीगढ़
77.	प्राचीन स्थल जहाँ एक प्राचीन किले तथा एक विस्तृत खेड़ा के अवशेष हैं	संकारा	अलीगढ़
78.	ऊंचा पृथक शंक्वाकार टीला	संकारा	अलीगढ़
79.	टीला, जिसके भाग के बारे में ऐसा लगता है कि बौद्ध स्तूप या मंदिर का अवशेष है	संकारा	अलीगढ़
80.	पुराने किले के समीप का स्मारक	टप्पल	अलीगढ़
81.	थामसन सिम्पसन का मकबरा	टप्पल	अलीगढ़
82.	फील्ड नं. 194/1/(191/1) की कोस मीनार	जरहौलिया	औरैया
83.	फील्ड नं. 215-1 की कोस मीनार	पैगम्बरपुर	औरैया
84.	फील्ड नं. 127 की कोस मीनार	भगवतीपुर	औरैया
85.	प्रवेश द्वार	अजीतमल	औरैया
86.	फील्ड नं. 684 तथा 685, पनहार की कोस मीनार	राजस्व मौजा के तहत सलेमपुर उर्फ साले, पनहार,	औरैया
87.	कसूरी का प्राचीन टीला	बमनौली	बागपत

1	2	3	4
88.	परशुराम का खेड़ा के नाम से जाना जाने वाला टीला	आलमगीरपुर	बागपत
89.	लाखा मंडप के नाम से जाना जाने वाला टीला	बरनावा	बागपत
90.	बेगम की मस्जिद या तीन उतंग गुंबद	अवनला	बागपत
91.	हफीजुल मुल्क रहमत खान, रोहिला प्रमुख का मकबरा	बरेली	बरेली
92.	हरमीत शाह दाना का मकबरा	बरेली, बाकरंज	बरेली
93.	लाल बालू पत्थर का विशाल स्तंभ-चिह्न	फतेहगंज	बरेली
94.	अनेक प्राचीन ध्वस्त टीले जहाँ इंडोसीथियन सिक्के पाए गए हैं	पचोमी या वाहिदपुर	बरेली
95.	प्राचीन स्थल	रामनगर, आलमपुर कोर्ट	बरेली
96.	किला	रामनगर	बरेली
97.	चिकटिया खेड़ा नामक टीला	रामनगर	बरेली
98.	गंधान सागर और आदी सागर के नाम से जाने जाने वाले कुंडो के दक्षिण में स्थित टीला	रामनगर	बरेली
99.	कटारी खेड़ा या कोटारी खेड़ा नामक छोटी पहाड़ी	रामनगर	बरेली
100.	स्तूप टीला	रामनगर	बरेली
101.	कोनवारु ताल के समीप दो बौद्ध टीले	रामनगर	बरेली
102.	अवनला रेलवे स्टेशन के समीप का स्थल	रेहटोइला	बरेली
103.	मोरधज जिसे मुनावर जार के नाम से भी जाना जाता है तथा ऊंचा टीला	चंदनपुर	बिजनौर
104.	किला	चांदपुर	बिजनौर
105.	मस्जिद	चांदपुर	बिजनौर
106.	प्राचीन ब्रिटिश कब्रिस्तान	दारानगर	बिजनौर
107.	प्राचीन स्थल	दौलताबाद	बिजनौर
108.	नवाब सुजात खान का मकबरा	जहानाबाद	बिजनौर
109.	जामी मस्जिद	मंडवार	बिजनौर
110.	कुआँ	मंडवार	बिजनौर
111.	पुराना पठान किला	नगीना	बिजनौर
112.	नवाब नजीबुद्दौला कब्रिस्तान	नजीमाबाद	बिजनौर
113.	पठारगढ़ किला	नजीमाबाद	बिजनौर

1	2	3	4
114.	पुराना महल का हिस्सा	नजीमाबाद	बिजनौर
115.	नवाब नजीबुद्दौला का मकबरा	नजीमाबाद	बिजनौर
116.	टीला (कुषाण राजा वासुदेव)	टिप	बिजनौर
117.	इमादुल मुल्क की दरगाह उर्फ पिसान हरी का गुंबज हिजरी सन् 896	बदायूँ	बदायूँ
118.	जामी मस्जिद	बदायूँ	बदायूँ
119.	मकबरा, मोहल्ला बेहरामपुर, इखलास खान का मकबरा	बदायूँ	बदायूँ
120.	अलाउद्दीन आलम की माँ मखदूमन जहाँ का मकबरा	बदायूँ	बदायूँ
121.	आहार के अंदर और आसपास अनेक विशाल खेड़ा	आहार	बुलन्दशहर
122.	चंद्राणी का मंदिर के नाम से मशहूर प्राचीन मंदिर के खंडहर	चंडोक	बुलन्दशहर
123.	बलाई कोट या ऊपरी किला	बुलन्दशहर	बुलन्दशहर
124.	मोती बाजार के नाम से मशहूर विशाल टीला	बुलन्दशहर	बुलन्दशहर
125.	दो कब्रिस्तान	बुलन्दशहर	बुलन्दशहर
126.	मेसोनरी कुंड तथा प्राचीन मंदिर	दनकौर	बुलन्दशहर
127.	अहीरपुरा टीला या छोटा मंदिर टीला	इंदौर	बुलन्दशहर
128.	कुंदनपुरा टीला या बड़ा मंदिर टीला	इंदौर	बुलन्दशहर
129.	छोटे गाँव के साथ ऊंचा टीला जो इसके पूर्व-उत्तर-पूर्व दिशा में टिका है	इंदौर	बुलन्दशहर
130.	तलपटनागढ़ी या म्याजी खेड़ा नामक खेड़ा या टीला	शिकारपुर	बुलन्दशहर
131.	विशाल टीला	अंतरंजीखेड़ा	एटा
132.	खेड़ा वसुंदरा	वसुंदरा	एटा
133.	विशाल टीला जो गाँव को दो अलग-अलग भागों में बांटता है जिन्हें बिलसार पचिया और बिलसार पूर्व के नाम से जाना जाता है	बिलसार	एटा
134.	टीला जहां गुप्त काल के प्राचीन अवशेष हैं	बिलसार	एटा
135.	कर्नल गोर्डेनर तथा उसकी बेगम का मकबरा	चयोनी	एटा
136.	एक प्राचीन मंदिर के अवशेष	मालावान	एटा
137.	दो टीले साथ में एक प्रतिमा, प्राचीन मूर्तियाँ तथा अन्य प्राचीन अवशेष	नोह खास और खेड़ा नोह	एटा
138.	किला	साकीट	एटा

1	2	3	4
139.	पुराने किले में ध्वस्त मस्जिद	साकीट	एटा
140.	विशाल खेड़ा	सराय अघाट	एटा
141.	सीता रामजी का मंदिर	सोरोन	एटा
142.	एक पुराने किले के अवशेष	असयीखेड़ा	इटावा
143.	पुरानी गढ़ी एवं स्थल	चक्रनागा	इटावा
144.	प्रवेश द्वार	इकडील	इटावा
145.	जामी मस्जिद तथा इसके साजो सामान	इटावा	इटावा
146.	सोल्स मेमोरियल चर्च स्थित बंद कब्रिस्तान	फतेहगढ़	फर्रूखाबाद
147.	किला स्थित बंद कब्रिस्तान	फतेहगढ़	फर्रूखाबाद
148.	ब्रिटिश इनफैंट्री लाइन्स स्थित बंद कब्रिस्तान	फतेहगढ़	फर्रूखाबाद
149.	सर्जन थॉमस हेमिल्टन का मकबरा	फतेहगढ़	फर्रूखाबाद
150.	क्वीन विक्टोरिया स्मारक	फतेहगढ़	फर्रूखाबाद
151.	पृथक टीलों में सर्वाधिक पूर्व वाला टीला	काम्पिल	फर्रूखाबाद
152.	मेजर राबर्टसन का मकबरा (अब औरैया जिला इसलिए लखनऊ मण्डल)	करहार	फर्रूखाबाद
153.	मस्जिद एवं सराय	खुदागंज	फर्रूखाबाद
154.	पत्थर तथा इसका बाड़ा जिससे वह स्थान बनता है जहाँ स्वर्गीय फील्ड मार्शल अर्ल राबर्ट पी सी, के जी आदि ने 1857 में काली नदी के संग्राम में विक्टोरिया क्रॉस जीता	खुदागंज	फर्रूखाबाद
155.	एक प्राचीन बौद्ध विहार का स्थल, विशाल टीला	पखनाबिहार	फर्रूखाबाद
156.	विशाल टीला	पिल्खाना	फर्रूखाबाद
157.	नवाब राशिद खान का मकबरा	मऊ-रसीदाबाद	फर्रूखाबाद
158.	प्राचीन स्थल	सनकिस्सा	फर्रूखाबाद
159.	नागा कुंड जिसे करेवर या कंडायत ताल कहा जाता है	सनकिस्सा	फर्रूखाबाद
160.	ले. कर्नल जॉन गुथ्री का मड फोर्ट स्थित मकबरा	थटिया	फर्रूखाबाद
161.	मोहम्मद खान बंगेश नवाब का मकबरा	फर्रूखाबाद	फर्रूखाबाद
162.	फरीदुद्दीन उर्फ मियाँ फिद्दु का मकबरा	शेखपुर गढ़ी, रापड़ी, शिकोहाबाद	फर्रूखाबाद

1	2	3	4
163.	नसीरूद्दीन का मकबरा	शेखपुर गढ़ी, रापड़ी, शिकोहाबाद	फिरोजाबाद
164.	निजामुद्दीन का मकबरा	रापड़ी, शिकोहाबाद	फिरोजाबाद
165.	ईदगाह	रापड़ी, शिकोहाबाद	फिरोजाबाद
166.	सर्वेक्षण प्लाट नं. 736, 738/2, 738/3 एवं सर्वेक्षण प्लाट सं. 737, 738/1 तथा 738/1 तथा 738/4 में शामिल पुरातात्विक स्थल एवं अवशेष जैसा कि साइट प्लान में दर्शाया गया है।	गुलिस्तानपुर	गाजियाबाद
167.	राजा करन का खेड़ा	परगना पुट, मुस्तफाबाद	गाजियाबाद
168.	किलाह रेल्वे स्टेशन के पास का स्मारक	हाथरस	हाथरस
169.	दयाराम किले के अंदर एक पुराने हिंदू मंदिर के अवशेष	हाथरस	हाथरस
170.	छोटा गोलाकार किला	लाखनु	हाथरस
171.	टीला	लाखनु	हाथरस
172.	मेजर राबर्ट नइम का स्मारक	पीपलगांव	हाथरस
173.	सैमुएल एंडरसन निचटरलिन की याद में बना स्मारक	सासनी	हाथरस
174.	गोहाना खेड़ा के नाम से जाना जाने वाला टीला	सासनी	हाथरस
175.	बाह का कुआँ के नाम से मशहूर कुंआ या बाउली	अमरोहा	ज्योतिभा फुले नगर
176.	तालिब खान का मकबरा	आजमपुर	ज्योतिभा फुले नगर
177.	अब्दुल गफूर शाह का मकबरा	आजमपुर	ज्योतिभा फुले नगर
178.	अब्दुल गफूर शाह के पोते का मकबरा तथा मस्जिद	आजमपुर	ज्योतिभा फुले नगर
179.	अज्ञात मकबरा	चौधरीपुर	कन्नौज
180.	सर्जेंट, मस्केट्री जेम्स नोरफोक के अनुदेशक का मकबरा	गुरसहायगंज	कन्नौज
181.	बाला पीर का मकबरा	कन्नौज	कन्नौज
182.	बड़ी मस्जिद	कन्नौज	कन्नौज
183.	कछीरीवाला मकबरा	कन्नौज	कन्नौज
184.	मखदुम जहाँनियाँ की मस्जिद और मकबरा	कन्नौज	कन्नौज

1	2	3	4
185.	पुराना किला के नाम से ज्ञात टीला	कन्नौज	कन्नौज
186.	बाह्य प्रवेश द्वारा	कन्नौज	कन्नौज
187.	बाला पीर के पश्चिम में छोटी मस्जिद	कन्नौज	कन्नौज
188.	छोटा भीतरी प्रवेश द्वार	कन्नौज	कन्नौज
189.	शेख मोहम्मद मेंहदी का मकबरा	कन्नौज	कन्नौज
190.	जनाना गुंबद	कन्नौज	कन्नौज
191.	बंद कब्रिस्तान	मैनपुरी	मैनपुरी
192.	प्राचीन स्थल	बाजनी	मथुरा
193.	भ्रनाकौर कुंड स्थित पार्श्व मीनार में 1666 संवत् का संस्कृत स्तंभ लेख	बरसाना	मथुरा
194.	टीला (बरसे का टीला)	भांडर	मथुरा
195.	गोविंद देव का मंदिर	वृंदावन	मथुरा
196.	जुगल किशोर का मंदिर	वृंदावन	मथुरा
197.	मदन मोहन का मंदिर	वृंदावन	मथुरा
198.	राधा वल्लभ का मंदिर	वृंदावन	मथुरा
199.	अकबरी सराय	छाता	मथुरा
200.	कोस मीनार, 19 मील 1 फर्लांग	छाता	मथुरा
201.	कोस मीनार, 24 मील 3 फर्लांग	छाता	मथुरा
202.	कोस मीनार 26 मील 4 फर्लांग	छाता	मथुरा
203.	कोस मीनार, 29 मील 4 फर्लांग	छाता	मथुरा
204.	दो टीले, दूसरे टीले को सिंगेर टीले के नाम से जाना जाता है।	गणेशरा	मथुरा
205.	कोस मीनार	गोहारी	मथुरा
206.	टीला	जयसिंहपुरा	मथुरा
207.	चहारदीवारी युक्त सराय तथा इसकी सभी दीवारें एवं प्रदेश द्वार	कोसी	मथुरा
208.	चावड़ के स्थानीय नाम से मशहूर छोटा टीला	कोसी	मथुरा
209.	टीला	कोटा	मथुरा
210.	टीला जो पुराना किला को चिन्हित करता है	महावन	मथुरा
211.	प्राचीन स्थल जहाँ प्रतिमाओं के टुकड़े हैं	मट	मथुरा
212.	प्राचीन मूर्तियाँ, नक्काशी, प्रतिमाएँ, बास-रीलिफ, शिलालेख, पत्थर तथा ऐसी अन्य वस्तुएँ	मथुरा	मथुरा

1	2	3	4
213.	गायत्री टीला	मथुरा	मथुरा
214.	गिरधरपुर टीला	मथुरा	मथुरा
215.	गोपाल खेड़ा	मथुरा	मथुरा
216.	कंकाली टीला, जैन और चौबारा टीला	मथुरा	मथुरा
217.	सर्कुलर रोड स्थित कोस मीनार	मथुरा	मथुरा
218.	पालीखेड़ा टीला	मथुरा	मथुरा
219.	कटरा टीला के हिस्से जो नाजुल टीनेंट के कब्जे में नहीं हैं जिसपर पहले केशवदेव का मंदिर खड़ा था जिसे तोड़ दिया गया तथा स्थल का प्रयोग औरंगजेब की मस्जिद के लिए किया गया	मथुरा	मथुरा
220.	सती बुर्ज जिसके बारे में माना जाता है कि जयपुर के राजा बीहरमल की विधवा के सती होने की याद में उसके पुत्र राजा भगवान दास ने 1570 ई. में बनाया था	मथुरा	मथुरा
221.	प्राचीन पोखर का स्थल (पुष्करिणी)	मथुरा-वृंदावन रोड	मथुरा
222.	अहल्यागंज टीला	मथुरा-वृंदावन रोड	मथुरा
223.	चामुंडा टीला	मथुरा-दिल्ली रोड	मथुरा
224.	कोस मीनार, चहारदीवारी से 3 मील 5.175 फर्लांग	मथुरा-दिल्ली रोड	मथुरा
225.	कोस मीनार, 11 मील 5 फर्लांग (वमाह गाँव के पश्चिम में)	मथुरा-दिल्ली रोड	मथुरा
226.	कोस मीनार, सड़क से 13 मील 1 फर्लांग सामने	मथुरा-दिल्ली रोड	मथुरा
227.	कोस मीनार, सड़क से 116 मील 400 गज पर	मथुरा-दिल्ली रोड	मथुरा
228.	डीग रोड के शुरूआत में कोस मीनार	मथुरा-डीग रोड	मथुरा
229.	प्राचीन स्थल	मोरा	मथुरा
230.	वृहद स्थल जिसमें एक ऊंच टीला है जो स्पष्टतः एक किला है जिसमें परकोटे तथा किनारे पर बुर्ज हैं	शाहपुर गोसाना	मथुरा
231.	टीला	सोनौठ जनूबी	मथुरा
232.	प्राचीन टीला	अडिंगा	मथुरा
233.	किशोरीरमण गाँव के पास प्राचीन टीला (हाथी टीला)	केशोपुर मनोहरपुर	मथुरा
234.	रानी विक्टोरिया स्मारक	मथुरा	मथुरा
235.	मेरठ-दिल्ली रोड के जंक्शन पर स्थित कब्रिस्तान	मेरठ-दिल्ली रोड के जंक्शन पर	मथुरा

1	2	3	4
236.	उल्टा खेड़ा के नाम से मशहूर टीला और रघुनाथ जी का टीला	हस्तिनापुर	मेरठ
237.	आधा कोर्ट, ईंट का ऊँचा टीला जिसके बारे में माही द्वारा बनाए जाने की कल्पना है	मेरठ	मेरठ
238.	मेरठ रेसकोर्स की कब्रिस्तान	मेरठ	मेरठ
239.	शाह पीर का मकबरा	मेरठ	मेरठ
240.	बेगम महल	सरधना	मेरठ
241.	रोमन केथोलिक चर्च	सरधना	मेरठ
242.	मकबरा या सरढाना कब्रिस्तान	सरधना	मेरठ
243.	दो टीले (खेड़ा) नामत: खोरकाली तथा ज्वालापाड़	शेरवारा	मेरठ
244.	अमरपाती खेड़ा	अलीपुर	मुरादाबाद
245.	चंदेश्वर खेड़ा	बेमी	मुरादाबाद
246.	खेड़ा या टीला जो किसी महल या राजा वीणा के खंडहर के रूप में मशहूर है	बरनी	मुरादाबाद
247.	विशाल टीला एक प्राचीन मंदिर स्थल	भेड़ा भारतपुर	मुरादाबाद
248.	पुराना किला और इसके अवशेष	फिरोजपुर	मुरादाबाद
249.	प्राचीन टीला	गुम्थाल खेड़ा	मुरादाबाद
250.	विशाल टीला	करवार	मुरादाबाद
251.	जामी मस्जिद	सम्भल	मुरादाबाद
252.	टीला	सरथाल खेड़ा	मुरादाबाद
253.	करवन सराय का प्रवेश द्वार	सोनधान मोहम्मदपुर	मुरादाबाद
254.	करवन सराय की सस्जिद	सोनधान मोहम्मदपुर	मुरादाबाद
255.	शाह अब्दुल रजाक और उसके चार पुत्रों की मस्जिद तथा मकबरा	जिनहाना	मुजफ्फरनगर
256.	अष्टकोणीय दीवार	मझेड़ा	मुजफ्फरनगर
257.	दीवान सैय्यद मोहम्मद खान का मकबरा	मझेड़ा	मुजफ्फरनगर
258.	दीवान सैय्यद हुसैन का मकबरा जिसे सैय्यद छज्जू खान भी कहा जाता है	मझेड़ा	मुजफ्फरनगर
259.	सैय्यद उमर नूर खान का मकबरा	मझेड़ा	मुजफ्फरनगर
260.	सैय्यद सैफ खान और उसकी माँ का मकबरा	मझेड़ा	मुजफ्फरनगर

1	2	3	4
261.	जामी मस्जिद	पीलीभीत	पीलीभीत
262.	बादशाही बाग जिसे स्थानीय तौर पर बादशाही महल के नाम से जाना जाता है	बादशाही महल	सहारनपुर
263.	खेड़ा की बाँदी, पुराना कब्रिस्तान	लोधीपुर	सहारनपुर
264.	पुराना ब्रिटिश कब्रिस्तान, खाता खेड़ी	सहारनपुर	सहारनपुर
265.	पुराना बिटिश कब्रिस्तान, सहारनपुर सिटी	सहारनपुर	सहारनपुर
लखनऊ मण्डल			
266.	इलाहाबाद का किला 1. अशोक स्तंभ उत्कीर्णित प्रस्तर स्तंभ जनाना महल	इलाहाबाद	इलाहाबाद
267.	किडगंज के कब्रिस्तान	इलाहाबाद	इलाहाबाद
268.	खुसरो बाग: वाडा कुआँ तथा खुसरो बाग का प्रवेश द्वार बीबी तमोलन का मकबरा सुल्तान खुसरो का मकबरा सुल्तान खुसरो की माँ का मकबरा सुल्तान खुसरो की बहन का मकबरा	इलाहाबाद	इलाहाबाद
269.	महारानी विक्टोरिया का अल्फेड पार्क स्थित स्मारक	इलाहाबाद	इलाहाबाद
270.	लघु उच्च टीला, एक विशाल हिन्दू मंदिर का प्राचीन स्थल	बारा	इलाहाबाद
271.	गढ़हा और गढ़ही नामक दो विशाल टीलों में विभाजित बंजर भूमि का क्षेत्र	मीटा	इलाहाबाद
272.	विशाल प्रस्तर निवास गृह जिसके बारे में कहा जाता है कि यह 8वीं शती के आला और उदल नामक दो नायकों का निवास था।	चिल्ला	इलाहाबाद
273.	खड़ी मूर्ति जिसे बुद्ध अश्वघोष माना जाता है तथा पांच सिर वाली सर्प छतरी जिसे श्रृंगरी देवी के नाम से पूजा जाता है।	देवरा	इलाहाबाद
275.	चोटी के दक्षिणी भाग में प्रस्तर हाल जिसमें पुरूषों एवं पशुओं के कुछ नग्न आरेखे के साथ लाल रंग में इंडो सिथियन काल का तीन पंक्तियों का एक शिलालेख है।	जिंजा पहाड़ी	इलाहाबाद
275.	समुद्र गुप्त और हंस गुप्त के ध्वस्त किले	झूसी	इलाहाबाद
276.	सीता की रसोई के नाम से मशहुर गुफा जिसमें 9वीं शदी की लिपि में एक शिलालेख है।	मनकौर	इलाहाबाद
277.	हटगौहा डीह नामक व्यापक टीला	शिवपुर	इलाहाबाद

1	2	3	4
278.	गढ़वा किला	शिवराजपुर	इलाहाबाद
279.	सूर्य मीटा नामक विशाल टीला	सिंगरौर	इलाहाबाद
280.	पुरानी नवाबी मस्जिद	अकबरपुर	अम्बेडकर नगर
281.	सालार सैफुद्दीन उर्फ सुरखु सलार का मकबरा	बहराईच	बहराईच
282.	विशाल ईंट खेड़ा जो स्पष्टत: एक बौद्ध शहर का खंडहर है।	चन्द्रा या चारडाह	बहराईच
283.	महाभारत के राजा कर्ण के एक प्रधान शहर का खंडहर कहा जाने वाला खेड़ा	हाथी कुंड	बहराईच
284.	रजब सजर उर्फ हटीला सालार का मकबरा	शाहपुर जोटे युसूफ	बहराईच
285.	सैयद सालार मसौदा की पूज्य दरगाह के अंदरूनी वाड़ों की प्राचीन दीवार सहित अंदरूनी वाड़े के भीतर स्थित गुंबद और भवन	सिंह परासी	बहराईच
286.	टीला 20 ऊंचा टीला जो स्पष्टत: ठोस ईंटों का बना है जहां पृथ्वीनाथ लिंबम् तथा कापर की प्लेट पाई गई है।	पचरान	बलरामपुर
287.	साहेट-माहेट (श्रावस्ती) के प्राचीन अवशेष के समीप बलराम रोड पर स्थित टीला जिसे स्थानीय तौर पर ओरा झार के नाम से जाना जाता है।	घुघुलपुर	बलरामपुर
288.	साहेट-माहेट (श्रावस्ती) के प्राचीन अवशेष के समीप बलराम रोड पर स्थित टीला जिसे स्थानीय तौर पर पनहिया झार के नाम से जाना जाता है।	घुलुलपुर	बलरामपुर
289.	साहेट-माहेट (श्रावस्ती) के प्राचीन अवशेष के समीप बलराम रोड पर स्थित टीला जिसे स्थानीय तौर पर पनहिया झार के नाम से जाना जाता है।	घुघुलपुर	बलरामपुर
290.	बैठक	अकबई	बांदा
291.	बंद कब्रिस्तान, कटरा नाका	बांदा	बांदा
292.	जामी मस्जिद	बांदा	बांदा
293.	जनरल व्हाइटलॉक की फौज की स्मृति में स्मारक	बांदा	बांदा
294.	बओली	भवानीपुर	बांदा
295.	कालींजर किला से संपर्क मार्ग	कालींजर	बांदा
296.	कालींजर किला, साथ में मुंडेरा दीवार, प्रवेश द्वार तथा इसके अंदर के स्मारक अर्थात् सीता कुंड, सीता सेज, पाताल गंगा, पांडु कुंड, भैरों का झिरका, सिद्ध का गुफा, भगवान सेज, पानी का अमन, मृगधारा, कोटि तीर्थ, नीलकंठ का लिंग मंदिर आदि।	कालींजर	बांदा

1	2	3	4
297.	सात प्रवेश द्वारों सहित पुराने किले के अवशेष महाबंद का एक मंदिर तथा चरण पर पड़ा संस्कृत में उत्कीर्णित पत्थर तथा इसके संपर्क मार्ग	कालींजर	बांदा
298.	दो शिलालेख, एक 1520 ई. का दूसरा दिनांकरहित जो पल्सुनी नदी के तट पर बेसाल्ट रॉक पर स्थित है।	इनसुइया जी	चित्रकूट
299.	बंद कब्रिस्तान	बारगढ़	चित्रकूट
300.	मंदिर	बारगढ़	चित्रकूट
301.	मंदिर के अवशेष, 10वीं शती, सामान्यत: भार देअल के नाम से मशहूर	बरहा-कोटरा	चित्रकूट
302.	गर्भगृह तथा चौरस छत वाला छोटा मंदिर	बरहा-कोटरा	चित्रकूट
303.	रिखियान के नाम से मशहूर दो बड़ी गुफाएँ	बरहा-कोटरा	चित्रकूट
304.	एक छोटे चंदेल मंदिर के अवशेष	बिरपुर	चित्रकूट
305.	एक ही मंच पर साथ खड़े दो चंदेल मंदिर	गोंड़ा	चित्रकूट
306.	एक पुराने चंदेल मंदिर के अवशेष	दधवा, रामपुर तथा मानपुर	चित्रकूट
307.	बलारी नाथ	गुलरामपुर	चित्रकूट
308.	दो मंदिर	गुलरामपुर	चित्रकूट
309.	शहर कब्रिस्तान	करबी	चित्रकूट
310.	प्रस्तर मंदिर	गणेश बाग, एक मील करबी के दक्षिण पूर्व	चित्रकूट
311.	मंदिर	जेल के नजदीक कुंड के मध्य में	चित्रकूट
312.	हैथेटी मंदिर नामक पुराने जैन मंदिर के खंडहर साथ में पहाड़ी किले की प्रतिमाओं के टुकड़े	कोह	चित्रकूट
313.	कुछ जैन मंदिरों के खंडहर	लोखड़ी की लौड़ी	चित्रकूट
314.	मानिकपुर छावनी कब्रिस्तान	मानिकपुर	चित्रकूट
315.	किलेबंदी की दीवार सहित किला तथा तीन ध्वस्त जैन मंदिर और किले के अंदर एक ध्वस्त हिन्दू मंदिर	मारफा	चित्रकूट
316.	दो ध्वस्त मंदिर	मऊ	चित्रकूट
317.	पीपल के वृक्ष के नीचे चंदेल काल की उत्कीर्णित प्रतीमा	पुरा	चित्रकूट

1	2	3	4
318.	चंदेल शैली के विशाल लिंग मंदिर के खंडहर	हटेवर गाँव से जुड़ा पुरा	चित्रकूट
319.	पुजारी का मकान	रामनगर	चित्रकूट
320.	एक विशाल मंदिर के अवशेष	रामनगर	चित्रकूट
221.	एक विशाल चंदेल मंदिर के खंडहर	रामनगर	चित्रकूट
222.	खंडर समूह जिसकी प्रधान वस्तु है एक मंदिर का प्रवेश द्वार	रासीन	चित्रकूट
323.	एक पुराने किले के अवशेष तथा देवी चंद्रा माहेश्वरी का अप्रयुक्त मंदिर	रासीन	चित्रकूट
324.	चंडी मोहेश्वरी मंदिर के सटा हुआ प्रस्तर कुंड	रासीन	चित्रकूट
325.	अपनी दाहिनी भुजा में बच्चे को पकड़े चित्र के साथ अनेक सती स्तंभ	रासीन	चित्रकूट
326.	चंडी माहेश्वरी का मंदिर	रासीन	चित्रकूट
327.	बिखरे हुए टूटी मूर्तियों के साथ हिलॉक के मध्य में दो विशाल गुफाएँ	रौली	चित्रकूट
328.	मणि पर्वत, कुबेर पर्वत तथा सुग्रीव पर्वत के नाम से मशहूर तीन टीले	अयोध्या	फैजाबाद
329.	बेनी खानम का मकबरा	फैजाबाद	फैजाबाद
330.	गुलाब वाड़ी	फैजाबाद	फैजाबाद
331.	बहू-बेगम का मकबरा	फैजाबाद	फैजाबाद
332.	हाजी इकबाल का मकबरा, सदर जहाँ बेगम का खीजा जिसमें मस्जिद एवं पूरा परिसर शामिल है।	फैजाबाद	फैजाबाद
333.	शुजाउदौला का मकबरा	फैजाबाद	फैजाबाद
334.	चौकी नामक टीला	अफूई	फतेहपुर
335.	ए ब्लेकली की स्मृति में बना स्मारक	आसफपुर	फतेहपुर
336.	टूटे इंटों तथा मृदभांडों से ढ़का विशाल टीला	असनी	फतेहपुर
337.	विशाल ईंट टीला	अशोथर	फतेहपुर
338.	छोटा टीला जिसमें दिगंबर जैन के पांच विशाल चित्र हैं जिसे लोग पांच पांडव कहते हैं।	अशोथर	फतेहपुर
339.	सम्राट औरंगजेब का पैवेलियन	बाग बादशाही (खजुहां)	फतेहपुर
340.	बाग बादशाही के नाम से मशहूर समूचा परिसर	बाग बादशाही (खजुहां)	फतेहपुर

1	2	3	4
341.	मंदिर	बहुआ	फतेहपुर
342.	चार विशाल मेसेनरी स्तंभ जिसमें उर्दू एवं हिन्दी में उत्कीर्णन सहित प्रस्तर टैबलेट हैं जो ट्रेन कमांडेंट तथा सेंट जाना गास्पेल की कुछ कविताओं के अनुवाद हैं जो कस्बे के पश्चिमी हिस्से में लोक निर्माण विभाग के निरीक्षण गृह के ठीक सामने ग्रांड ट्रंक रोड पर स्थित हैं।	फतेहपुर	फतेहपुर
343.	टाऊन हाल से जुड़े नगर पालिका गार्डेन में दिनांक 5.9.74 का महिपाल अदेवा का शिलालेख सुनते हुए वर्गाकार बालू पत्थर का स्तंभ।	फतेहपुर	फतेहपुर
344.	टाऊन हाल से जुड़े नगर पालिका गार्डेन में महिलालदेव के आसनी स्तंभ के चारों तरफ प्राचीन वस्तुओं का संग्रह	फतेहपुर	फतेहपुर
345.	जयचंदी मस्जिद या हाथीखाना मस्जिद	हाथगांव	फतेहपुर
346.	गोलाकार टीला, मंदिर स्थल	खैराई	फतेहपुर
347.	गढ़ही नामक व्यापक टीला	खैराई	फतेहपुर
348.	कर्नल टी. एस. पावेल की स्मृति में बना स्मारक	कुंवरपुर	फतेहपुर
349.	चार मंदिर	कुरारी	फतेहपुर
350.	जय चन्द्र द्वारा निर्मित किले का खंडहर	कुटीला	फतेहपुर
351.	पुराना किला	नहर खोर	फतेहपुर
352.	पुराना किला	पैना कलां	फतेहपुर
353.	चंदेला का गढ़ कहा जाने वाले प्राचीन किलावद्ध कस्बे के व्यापक खंडहर	पैना	फतेहपुर
354.	टीला तथा वहाँ से संग्रहीत प्रस्तर मूर्ति के अनेक नग	रेन	फतेहपुर
355.	ध्वस्त मंदिर	सातोन	फतेहपुर
356.	ईंट के दो मंदिर	शिरथर अमौली	फतेहपुर
357.	दो मंदिर	थिथौरे	फतेहपुर
358.	व्यापक टीला तथा हिन्दू मूर्ति समूह	टिकसरिया	फतेहपुर
359.	मंदिर	टिन्डौली	फतेहपुर
360.	अशोक नाथ महादेव मंदिर के खंडहर के साथ ईंट से ढका टीला	हथीला	गोंडा
361.	टूटी प्रतिमाओं एवं मूर्तियों से ढके कतिपय टीले	काधवा	हमीरपुर
362.	बंद ब्रिटिश कब्रिस्तान	केथा	हमीरपुर

1	2	3	4
363.	टूटे ईंटों से टंका जैन मंदिर टीला तथा उनके समीप स्थित तीन खेनास अर्थात् लाधनपुर, मिर्जापुर और इटारा	सुमेरपुर	हमीरपुर
364.	मेजर रावर्ट का मकबरा	बारामऊ	हरदोई
365.	भांकरगढ़ नामक ईंट का टीला	गंडवा	हरदोई
365.	टूटें ईंटों तथा मूर्तियों से ढंका ऊंचा अनियमित खेर	हरदोई	हरदोई
366.	कलहौर या किल्लो नामक टीला	कलहौर	हरदोई
368.	स्मारक मकबरा	खसौरा	हरदोई
369.	टूटे ईंटों तथा मृदभांडों से ढका विशालडीह जहाँ 19वीं सदी का एक छोटा ध्वस्त मंदिर है।	खेरवा एवं कझगांव	हरदोई
370.	स्मारक कब्रिस्तान	मधेगंज	हरदोई
371.	मखदुम शाह की दरगाह के पास का कुआँ	मल्लावान	हरदोई
372.	संदी खेड़ा नामक विशाल खंडहर स्थल	पाली	हरदोई
373.	नवाब सरद जोहन का मकबरा	पिहानी	हरदोई
374.	प्राचीन टीला	पाहुनचिनाखेड़ा	हरदोई
375.	फूलमती	संदी	हरदोई
376.	नवाब दिलेर खाँ का मकबरा	शाहबाद	हरदोई
377.	रूपन गुरू के चौकनंदा पर सम्बत् 1672 का संस्कृत में शिलालेख	अकबरपुर या अटौरा	जालौन
378.	कब्रिस्तान	जालौन	जालौन
379.	लोधी शाह बादशाह का चौरासी मकबरा	काल्पी	जालौन
380.	बंद कब्रिस्तान	काल्पी	जालौन
381.	पूर्वोतर स्क्रैप पर किले की दीवार के टुकड़े तथा इसका गोलाकार बुर्ज	काल्पी	जालौन
382.	पी.डब्ल्यू. डी. आरामगृह के ठीक पास 6 खंभों पर खड़े भवन के छोटे गुंबद	काल्पी	जालौन
383.	कब्रिस्तान	कुंच	जालौन
384.	बारह खंबा नामक 12 स्तंभों पर स्थित गुंबद जिसे परम्परागत रूप से पृथ्वीराज का कमांडर कहा जाता है।	कुंच	जालौन
385.	मस्जिद	ओरई	जालौन
386.	चंदेला काल के विशाल मंदिर के खंडहर	बंगमा	झांसी
387.	गंडई मंदिर	बरूआ सागर	झांसी

1	2	3	4
388.	धुगुआ का मठ	बरूआ सागर	झांसी
389.	जराई का मठ	बरूआ सागर	झांसी
390.	जराब का मठ	बरूआ सागर	झांसी
391.	कुंड	बरूआ सागर	झांसी
392.	जामा मस्जिद	इरिच	झांसी
393.	घराव का मठ	धराव	झांसी
394.	फूटा दरवाजा पर किले के सामने स्मारक कब्रिस्तान	झांसी	झांसी
395.	मेसर्से इदुईजी व्याको एंड क. के परिसर के पास हिलाक पर स्थित मेजर एफ. डब्ल्यू, पिंकने का स्मारक	झांसी	झांसी
396.	मरहिया नामक शिखर-छत मंदिर जो गोंड बाबा को समर्पित है।	खोजरा	झांसी
397.	चंदेला मंदिर के अवशेष	किश्नीखुर्द	झांसी
398.	चंदेला मंदिर	पचवाड़ा (गरहास)	झांसी
399.	विशाल चंदेला मंदिर के खंडहर जिसमें दीवार परिरक्षित विष्णु की प्रतिमा है।	पाठा सगौली	झांसी
400.	गुन्नेर बुरकिल का मकबरा	रागून	झांसी
401.	चंदेल मंदिर	सकरार	झांसी
402.	रायताल के ऊपरी छोर पर ध्वस्त मंदिर जिसके किनारे पर गोलाकार बिउल्डर है जिसमें संवत 1604 तथा 1608 के दो शिलालेखा हैं।	सिरवा बारन	झांसी
403.	रानी लक्ष्मीबाई महल	झांसी	झांसी
404.	कुंड के साथ राजा गंगा धर राव की छतरी	दरतिआपुर	झांसी
405.	झांसी किला	झांसी	झांसी
406.	एक पुराने चंदेला मंदिर के अवशेष	मरहा	झांसी
407.	मंदिर	मरहा	झांसी
408.	टीला	बिठोर	कानपुर
409.	लोनाक्रास गार्डेन	बिठोर	कानपुर
410.	कचहरी कब्रिस्तान	कानपुर	कानपुर
411.	स्मारक कुआँ बाग	कानपुर	कानपुर

1	2	3	4
412.	स्वाडा कोठी स्मारक तथा समीपवर्ती पठार	कानपुर	कानपुर
413.	सूबेदार का तालाब कब्रिस्तान	कानपुर	कानपुर
414.	व्हीलर्स इंट्रेंचमेंट	कानपुर	कानपुर
415.	कोस मीनार	खालसपुर	कानपुर
416.	जगन्नाथ मंदिर के दरवाजे के दोनों तरफ या कोशिकाओं में स्थित लक्ष्मण, गणेश और विष्णु की तीन प्रतिमाएं तथा एक गुप्त स्तंभ जो मंदिर परिसर में पड़ा है तथा अन्य प्रतिमाएं।	बेहटा	कानपुर देहात
417.	ईंट का प्राचीन मंदिर	भीतरगांव	कानपुर देहात
418.	विशाल ईंटों तथा टूटी मूर्तियों से ढका ध्वस्त टीला	भीतरगांव	कानपुर देहात
419.	कोस मीनार	भोगनीपुर	कानपुर देहात
420.	कोस मीनार	भोगनीपुर	कानपुर देहात
421.	संडल शाह के मकबरे के समीप कुंड	बिछियापुर	कानपुर देहात
422.	फलमती देवी मंदिर के नाम से मशहूर मंदिर	बिहुपुर	कानपुर देहात
423.	कोस मीनार	छपरघाट	कानपुर देहात
424.	कोस मीनार	देवसार	कानपुर देहात
425.	स्तंभ के टुकड़े	दुमापुर	कानपुर देहात
426.	कोस मीनार	गौड़	कानपुर देहात
427.	कोस मीनार	गौड़	कानपुर देहात
428.	कोस मीनार	हलिया	कानपुर देहात
429.	कोस मीनार	जल्लापुर सिकन्दरा	कानपुर देहात
430.	ईंट का पुराना मंदिर	कांचीलपुर	कानपुर देहात
431.	ईंट के दो पुराने मंदिर	खुर्दा	कानपुर देहात
432.	आधुनिक गुंबदनुमा चैम्बर में टीला और प्राचीन स्तंभ साथ में इसके सामने पड़ा प्रस्तर शैल	लालाभगत	कानपुर देहात
433.	कोस मीनार	पैलवारू	कानपुर देहात
434.	महादेव बाबा के नाम से मशहूर मंदिर	परौली	कानपुर देहात
435.	कोस मीनार	पीतमपुर	कानपुर देहात
436.	कोस मीनार	रायगंवान	कानपुर देहात

1	2	3	4
437.	कोस मीनार	रायपुर	कानपुर देहात
438.	कोस मीनार	सँखिल बुसुर्ग	कानपुर देहात
439.	कोस मीनार	सरदारपुर	कानपुर देहात
440.	गयाद्दीन सुकल के कुएं में संस्कृत के शिलालेख	सुभानपुर	कानपुर देहात
441.	नेबिया खेड़ा में ईंट का मंदिर	भाद्धरा	कानपुर देहात
442.	जय चन्द्र को समर्पित किला	कर्रा	कौशाम्बी
443.	प्राचीन किला (प्राचीन कौशांबी को दशाने वाला)	कोसम	कौशाम्बी
444.	पभोसा पहाड़ी की पहाड़ी पर फेन में कृत्रिम गुफा	पभोसा	कौशाम्बी
445.	पभोसा पहाड़ी के शिखर पर विशाल ईंट भवन के चिह्न	पभोसा	कौशाम्बी
446.	ब्रिटिश स्मारक	औरंगाबाद	खेडी
447.	दो छोटे शिलालेखों के साथ लिंब नामक तीर्थकंर की विराट मूर्ति सहित जीर्ण बुंदेला मंदिर	बानपुर	ललितपुर
448.	गणेश खेड़ा, एक प्राचीन स्थल साथ में हाथी सिर वाला देवता	बानपुर	ललितपुर
449.	जैन मंदिर	बानपुर	ललितपुर
450.	मानिक टीला	बानपुर	ललितपुर
451.	पाली खेड़ा	बानपुर	ललितपुर
452.	तीन मंदिर, दो विष्णु के तथा एक गोंडवानी किस्म का लिंग महादेव का	भडौना	ललितपुर
453.	अधिकांश ग्रेनाइट से बना चंदेल काल का मंदिर	भरौली	ललितपुर
454.	सूर्य देव का मंदिर	बुदनी	ललितपुर
455.	बिलमोरी	चांदपुर	ललितपुर
456.	13वीं शताब्दी का शिलालेख स्लैव	चांदपुर	ललितपुर
457.	1325 ई. का शिलालेख स्लैव	चांदपुर	ललितपुर
458.	जैन मंदिर	चांदपुर	ललितपुर
459.	झम्मेर	चांदपुर	ललितपुर
460.	सहस्ल लिंग	चांदपुर	ललितपुर
461.	जंगल में स्थित लघु मंदिर	चांदपुर	ललितपुर
462.	दो महापाषाणीय स्तंभ	चांदपुर	ललितपुर
463.	बाराह, उत्कीर्णित कालम तथा ध्वस्त वेदिकाएं	चांदपुर	ललितपुर ललितपुर ललितपुर

1	2	3	4
464.	विष्णु एवं लक्ष्मी नारायण वेदी	चांदपुर	ललितपुर
465.	पंडारिया के नाम से मशहूर विष्णु मंदिर	चांदपुर	ललितपुर
466.	महादेव के पास पवित्र लघु चौरस छत फेन	दसरारन	ललितपुर
467.	चंडी का अर्ध गिरा फेन जिसमें एक बंदी और एक पोर्च है।	दौलतपुर	ललितपुर
468.	सात माताओं का स्लैव जहाँ चंडी मंदिर के चीने घाटी में विस्तर पर गणेश लेटे हैं।	दौलतपुर	ललितपुर
469.	घाट	देवगढ़	ललितपुर
470.	गुप्ता मंदिर	देवगढ़	ललितपुर
471.	देवगढ़ किले के जैन मंदिर	देवगढ़	ललितपुर
472.	विशाल मंदिर	देवगढ़	ललितपुर
473.	वराह मंदिर	देवगढ़	ललितपुर
474.	कठोयलान मिथला के नाम से ज्ञात सिखर छत वाला मंदिर	देवोनगोऊल	ललितपुर
475.	चतुर्भुजी के नाम से ज्ञात टूटे शिखिर वाला छोटा मंदिर	देवोनगोऊल	ललितपुर
476.	भवानी मंदिर	देवोनगोऊल	ललितपुर
477.	शिखर पर तीन सिरे वाले महोदव को दर्शाने वाला सती स्लैव तथा नीचे लड़ाई के दृश्य	ढोंगरा	ललितपुर
478.	संतनाथ या संखनाथ का छोटा मंदिर	ढ़ोंगरा	ललितपुर
479.	अखाड़ा	दुधई	ललितपुर
480.	बजरंब	दुधई	ललितपुर
481.	वाणबाबा	दुधई	ललितपुर
482.	वनिया की बरात	दुधई	ललितपुर
483.	वराह के साथ छतरी	दुधई	ललितपुर
484.	जैन मंदिर	दुधई	ललितपुर
485.	विशाल सुरंग	दुधई	ललितपुर
486.	छोटी सुरंग	दुधई	ललितपुर
487.	लिंग या महादेव	दुधई	ललितपुर
488.	प्रस्तर का नरसिंह	दुधई	ललितपुर
489.	मंदिर	दुधई	ललितपुर
490.	गोडवानी शैली के दो छोटे मंदिर जिसमें से एक गोनबाबा तथा दूसरा महादेव का है।	दुधई	ललितपुर ललितपुर

1	2	3	4
491.	कुंड के समीप वराह	दुधई	ललितपुर
492.	दो मंदिर तथा अनेक पुरावशेष	गुड़हाखेड़ा	ललितपुर
493.	उत्तरी मंदिर जिसमे एक वेदी और एक पोर्च है। जो महादेव या लिंग का लिंटल पर संबत 1014 का अभिलेख	गुड़हा	ललितपुर
494.	विष्णु को समर्पित मंदिर	गुड़हा	ललितपुर
495.	कुरैयावीर मंदिर	कुचडान	ललितपुर
496.	फिरोजशाह के समय पर वनसा भवन	ललितपुर	ललितपुर
497.	चंपा मढ	मदनपुर	ललितपुर
498.	जैन समूह के मंदिर	मदनपुर	ललितपुर
499.	पंच मरहिया के सामने स्थित विशाल मंदिर	मदनपुर	ललितपुर
500.	मोदी मढ	मदनपुर	ललितपुर
501.	मुंडी मढ	मदनपुर	ललितपुर
502.	पंच मरहिया	मदनपुर	ललितपुर
503.	महोदव मंदिर	मदनपुर	ललितपुर
504.	मंदिर (बड़ी और छोटी कचेरी)	मदनपुर	ललितपुर
505.	दो छोटे मंदिर, जिसमें से एक महावीर की माँ का है।	मदनपुर	ललितपुर
506.	ध्वस्त मंदिर, गर्भगृह में त्रिमूर्ति की एक प्रतिमा है।	मरखेड़ा	ललितपुर
507.	काजा नाम लंबा सती स्लैव तथा संबत 1348 के शिलालेख	मरखेड़ा	ललितपुर
508.	मंदिर	मरखेड़ा	ललितपुर
509.	मंदिर स्थल	मरखेड़ा	ललितपुर
510.	नीलकंठ का मंदिर	पाली	ललितपुर
511.	जैमिनी घाटी के किनारे कुछ प्रागैतिहासकि मूर्तियों के साथ ओवर हैंगिंग शैल	पंडुआ	ललितपुर
512.	विशाल विष्णु मंदिर के अवशेष	सतगाटो	ललितपुर
513.	जैन मंदिर तथा तोरण या प्रवेश द्वार	सिरोनीखुर्द	ललितपुर
514.	स्लैव जहाँ सांतीनाथ मंदिर के परिसर में महेन्द्र पलदेव के शासन काल का 46 व्यक्तियों का कुटिला शिलालेख है।	सिरोनीखुर्द	ललितपुर
515.	आधुनिक जैन मंदिर के परिसर के बाहर स्थित तोरण या प्रवेश द्वार	सिरोनीखुर्द	ललितपुर

1	2	3	4
516.	मंदिर	सोनराई	ललितपुर
517.	बाहर के आले में विष्णु के तीन चित्रों के साथ छोटा मंदिर	सुराबाद	ललितपुर
518.	किला	तालबेहट	ललितपुर
519.	महोदव मंदिर	विजापुर	ललितपुर
520.	ईंट से ढके टीले	अर्जुनपुर तथा रूखाडा	लखनऊ
521.	कब्रिस्तान	वर्गवान	लखनऊ
522.	कब्रिस्तान	जहरैला रोड	लखनऊ
523.	अमजद अली शाह की मकबरा	हजरत गंज	लखनऊ
524.	विवियापुर हाऊस	कन्टोंमेंट	लखनऊ
525.	चिरिया पहाड़ी पर ब्रिटिश कब्रिस्तान	स्मूमार्ग	लखनऊ
526.	दिलकुश महल के उत्तर-पश्चिम के भवन	कन्टोंमेंट	लखनऊ
527.	आलमबाग का कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
528.	दिलकुश का कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
529.	गऊघाट का कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
530.	केसर पसंद के पास का कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
531.	माची भवन किला के पास का कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
532.	राजा इंचा सिंह के अहाते में स्थित कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
533.	ला-माटीनियरे रोड पर स्थित कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
534.	विलायत बाग स्थित कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
535.	दरगाह हजरत अब्बास	लखनऊ	लखनऊ
536.	दियंत-उद-दौला का कर्बला	लखनऊ	लखनऊ
537.	जनरल वाली कोठी	लखनऊ	लखनऊ
538.	इब्राहिम चिश्ती का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
539.	इमामवाड़ा अमीनुदौला	लखनऊ	लखनऊ
540.	आसफउदौला का इमामवाड़ा	लखनऊ	लखनऊ
541.	हुसैनाबाद के समीप स्थित जामा मस्जिद	लखनऊ	लखनऊ
542.	केसर बाग के दरवाजे	लखनऊ	लखनऊ
543.	फकीर मोहम्मद खान का बाटा में कब्रिस्तान से सटी कलान की लाट	लखनऊ	लखनऊ

1	2	3	4
544.	ताल कटोरा का कर्बला	लखनऊ	लखनऊ
545.	काजमयाँ भवन	लखनऊ	लखनऊ
546.	मुल्का जहाँ का कर्बला	लखनऊ	लखनऊ
547.	आसफउदौला से जुड़ी मस्जिद	लखनऊ	लखनऊ
548.	93वें हाइलैंडर्स के स्मारक	लखनऊ	लखनऊ
549.	मदन महल	लखनऊ	लखनऊ
550.	डालीगंज में नसरूद्दीन हैदर का कर्बला	लखनऊ	लखनऊ
551.	नोइल का दरवाजा	लखनऊ	लखनऊ
552.	दिलकुश स्थित पुराना महल	लखनऊ	लखनऊ
553.	चित्र वीथि हुसैनाबाद वारादरी	लखनऊ	लखनऊ
554.	रैजीडेंसी विल्डिंग	लखनऊ	लखनऊ
555.	रूमी दरवाजा	लखनऊ	लखनऊ
556.	सैप्पर का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
557.	सिकंदर बाग भवन	लखनऊ	लखनऊ
558.	सिकचावली कोठी	लखनऊ	लखनऊ
559.	ताहसीन अली की मस्जिद	लखनऊ	लखनऊ
560.	गाजीउद्दीन हैदर का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
561.	जनाब आलिया का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
562.	चार खंबा के नाम से मशहूर मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
563.	लोटन बाग स्थित मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
564.	मोहम्मद अली शाह का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
565.	मूसा बाग का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
566.	मुशीर जादी, सादत अली खान की बीबी का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
567.	सादत अली खान का मकबरा	लखनऊ	लखनऊ
568.	दो कब्रिस्तान	लखनऊ	लखनऊ
569.	विक्टोरिया स्मारक	लखनऊ	लखनऊ
570.	तीन मकबरे	लखनऊ फैजाबाद रोड़ पर तीन और पांच मील पर	लखनऊ

1	2	3	4
571.	दो कब्रिस्तान	चार मील पर लखनऊ-फैजाबाद रोड़	लखनऊ
572.	कब्रिस्तान	लखनऊ-कानपुर रोड़ 13 मील पर	लखनऊ
573.	कब्रिस्तान	छः मील पर लखनऊ-रायबरेली रोड	लखनऊ
574.	कब्रिस्तान	मरिओन	लखनऊ
575.	पुरानी मरियान छावनी में प्री-म्यूटनी रेजीडेंसी के स्थल को दर्शाने वाला स्मारक स्तंभ	महीबुल्लापुर	लखनऊ
576.	टीला	नगरम	लखनऊ
577.	टीला	पहरनगर	लखनऊ
578.	टीला	टकुरिया	लखनऊ
579.	बेटा नदी पर स्थित पुल तथा इससे संबद्ध मंदिर	टीकेतगंज	लखनऊ
580.	चार चंदेल मंदिर तथा छोटा मेसोनरी कुंड	अकोना	महोबा
581.	हाथ में बच्चे के साथ एक महिला नक्कासी चकरिया दाई	बगवा	महोबा
582.	दो ग्रेनाइट मंदिरों के खंडहर	चरना	महोबा
583.	शिखर पर ध्वस्त मंदिर तथा इसके भीतर पुरानी प्रतिमा के साथ भैंसासुर के नाम से मशहूर छोटा टीला	चुकटा	महोबा
584.	ब्रह्म ताल, एक गहन कुंड जो एक ध्वस्त चंदेल मंदिर झील के किनारे है और बैठक के खंडहर	कबरैया	महोबा
585.	पहाड़ी पर स्थित एक महल के खंडहर	कुल्पाहर	महोबा
586.	मदाऊ मंदिर की आधारशिला	महोबा	महोबा
587.	ग्रेनाइट स्तंभ	महोबा	महोबा
588.	पांच आदमकद हाथी की मूर्तियाँ	महोबा	महोबा
589.	जामा मस्जिद	महोबा	महोबा
590.	किराट सागर की झील	महोबा	महोबा
591.	मदन सागर की झील	महोबा	महोबा
592.	विजय झील	महोबा	महोबा
593.	राजा परमार्दी देव या परमल का महल	महोबा	महोबा
594.	आल्हा की लाट नामक लघु प्रस्तर स्तंभ	महोबा	महोबा

1	2	3	4
595.	मदन सागर के मध्य में खाकरा मठ मंदिर	महोबा	महोबा
596.	दिनांक संवत 1206 के शिलालेख सहित तीर्थंकर की 24 प्रस्तर प्रतिमाएं	महोबा	महोबा
597.	मकरबाई मंदिर	मकरबाई	महोबा
598.	विशाल ग्रेनाइट मंदिर के खंडहर	मकरबाई	महोबा
599.	ग्रेनाइट के दो ध्वस्त मंदिर	लुहाड़ी	महोबा
600.	संवत 755 के एक शिलालेख सहित पुराना कुआँ	परपबाडी	महोबा
601.	विशाल कुंड	पटकारी	महोबा
602.	रहिलिया मंदिर	रहिलिया	महोबा
603.	तट पर विशाल चंदेल कुड जहाँ शुरूआती चंदेल शैली का एक विशाल ध्वस्त मंदिर है।	रावतपुर	महोबा
604.	छोटा मंदिर जिसका गुंबद गिर गया है।	रावतपुर	महोबा
605.	सिजरी मंदिर	सिजारी	महोबा
606.	एक द्वीपसमूह सहित बड़ा ताल नामक कुंड जहाँ एक विशाल चंदेल मंदिर के खंडहर हैं।	श्रीनगर	महोबा
607.	ब्रह्मानिकल मंदिर	सुकूरा	महोबा
608.	जैन मंदिर	सुकूरा	महोबा
609.	मंदिर, एक सपाट छत वाला भवन	उरवाड़ा	महोबा
610.	किले का दरवाजा	रायबरेली	रायबरेली
611.	साई सेतु	यायबरेली-प्रतापगढ़ रोड़	रायबरेली
612.	शिव मंदिर	राजमऊ	रायबरेली
613.	शाक्यों का स्थल, स्तूप और मठ	पिपरवा	सिद्धार्थ नगर
614.	प्राचीन स्थल	पिपरी	सिद्धार्थ नगर
615.	प्राचनी स्थल	जंगल बेलहार	सिद्धार्थ नगर
616.	प्राचीन स्थल	बिरधपुर फ्रॉन्टियर रोड पर टीला गनवरिया	सिद्धार्थ नगर
617.	प्राचीन स्थल	भारत-नेपाल सीमा के पास सिसवा टाल के दक्षिण-पश्चिम में टाला सालारगढ़	सिद्धार्थ नगर

1	2	3	4
618.	प्राचीन स्थल	बीरधपुर गांव नं. 1 टोला ठांकुरपुर (साल्या स्तूप के पश्चिम में)	सिद्धार्थ नगर
619.	बहराइच जिले (अब सरावस्ती नगर जिला में 286, 036 एकड़ तथा गोंडा जिले (अब बलरामपुर जिला) में 123-93 एकड़ में स्थित साहेट माहेट स्थल	साहेट-माहेट	सरावस्ती नगर
620.	भिट्टी गांव के पास प्राचीन स्थल	भिट्टी	सरावस्ती नगर
621.	कुटी बिहारी दास के नाम से मशहूर टीला	इकौना (चक्र) भंडार (साहेट-माहेट)	सरावस्ती नगर
622.	कुटी सातरूहन दास के नाम से मशहूर टीला	इकौना (चक्र) भंडार (साहेट-माहेट)	सरावस्ती नगर
623.	बणी नाथ महादेव के नाम से मशहूर टीला	इकौना (चक्र) भंडार (साहेट-माहेट)	सरावस्ती नगर
624.	ईंट का ध्वस्त टीला	टंडवा	सरावस्ती नगर
625.	छोटा गोलाकार टीला	टंडवा	सरावस्ती नगर
626.	10वीं शती का ध्वस्त ईंट मंदिर समूह जिसे स्थानीय तौर पर तेलीगढ़ही के नाम से जाना जाता है।	भगुपुर	सुल्तानपुर
627.	मस्जिद	इसौली	सुल्तानपुर
628.	वृहद् ईंट का बिखरा टीला जो निश्चित रूप से बौद्ध शहरों का खंडहर है।	रायपुर टिकरी शाहगढ़	सुल्तानपुर
629.	चारों कोनों पर ईंट की मीनारों के साथ मझनगांव नामक विशाल डीह	सुल्तानपुर	सुल्तानपुर
630.	कुर्बान मोहम्मद का मकबरा	बंगेर मऊ	उन्नाव
पटना मण्डल			
631.	केप्टन विल्सन एवं जोन्स के स्मारक और 13वीं इन्फेन्ट्री के ग्यारह प्रावेटिड	आजमगढ़	आजमगढ़
632.	विद्रोह स्मारक	आजमगढ़	आजमगढ़
633.	प्राचीन ब्रिटिश कब्रगाह	आजमगढ़	आजमगढ़
634.	गर्वा का कोट या राजभर का कोट नामक प्राचीन स्थल	आजमगढ़	आजमगढ़
635.	सात एकड़ में प्राचीन स्थल तथा 800 लिंक खसरा नं. 384	गढ़वा	आजमगढ़
636.	अभियान का मकबरा	धोसी	आजमगढ़
637.	उत्कीर्णित प्रस्तर स्तंभ	मेहरनगर	आजमगढ़

1	2	3	4
638.	प्राचीन भवन के चिन्होंवाला एक वान्या ग्रोव	अम्बावे	बलिया
639.	बड़ा टीला	बैरन्त	चंदौली
640.	देवी का स्थान के नाम से विख्यात छोटा कोणीय टीले के अवशेष	बैरन्त	चंदौली
641.	क्षतिग्रस्त किले वाला प्राचीन स्थल	बैरन्त	चंदौली
642.	बड़ा त्रिकोणीय टीला	बैरन्त	चंदौली
643.	ईंट के अवशेषों वाला बड़ा टीला	धानापुर	चंदौला
644.	तीन स्थल तथा साथ में पहाड़ी के पश्चिम तथा उत्तर पूर्व में एकाश्म हैं	हाथीनिया पहाड़ी	चंदौली
645.	स्तूप के आकार का शंक्कवाकार टीला	अमावनी	देवरिया
646.	स्थानीय तौर पर परशुराम की लाट या गदा के नाम से मशहूर गधेलेभूरे बालू पत्थर के उत्कीर्णित महापाषाण अवशेष	भागलपुर	आजमगढ़
647.	उत्कीर्णित प्रस्तर स्तंभ	काहवां (प्राचीन (काकुभा)	आजमगढ़
648.	दो ध्वस्त मंदिर	काहवां	आजमगढ़
649.	गोलाकार टीला और स्तूप के अवशेष	चेटियान	कुशीनगर
650.	विशाल डीह या टीला	चेटियान	कुशीनगर
651.	विशाल सपाट शिखर वाले खंडहर टीला जिसे झरमटिया कहा जाता है।	चेटीयान	कुशीनगर
652.	अरमानपुर डीह नामक ईंट के खंडहर टीले	चेटीयान	कुशीनगर
653.	सरेया नाम खंडहर टीला	चेटीयान	कुशीनगर
654.	क्रम सं. 3 पर स्तूप स्थल के पश्चिमी विस्तार में स्थित टीला	चेटीयान	कुशीनगर
655.	फाजिलनगर का कोट नामक प्राचीन स्थल	फाजीलनगर	कुशीनगर
656.	प्राचीन स्थल	खुखुन्डा तथा साझवर	देवरिया
657.	लम्बा नीचा खण्डहर टीला	खुखुन्डा	देवरिया
658.	व्यापक टीला	सोहनाग	देवरिया
659.	डीह या टीला स्पष्टत: बौद्ध स्तूप के अवशेष	ताराकुलवा	देवरिया
660.	प्राचीन स्थल	रूद्रपुरू	देवरिया
661.	वर्गाकार ऊंचा टीला	रूद्रपुरू	देवरिया

1	2	3	4
662.	मसौन डीह के नाम से ज्ञात टीला	अयोनरिहार	गाजीपुर
663.	गंगा नदी का पुल	भीमापुर	गाजीपुर
664.	भतरी गुप्त स्तंभ तथा ध्वस्त किले में खड़ा स्कंद गुप्त का शिलालेख	भितरी	गाजीपुर
665.	कोनों में मीनार तथा टीला को प्रक्षेपित करने के साथ समूचा ध्वस्त किला वाड़ा	भितरी	गाजीपुर
666.	गुप्त काल के अवशेष	भितरी	गाजीपुर
667.	खंडहर टीला तथा मंदिरों एवं अन्य भवनों के अवशेष	दिलदार नगर	गाजीपुर
668.	सुरी का राज नामक डीह या खंडहर टीला	गाजीपुर	गाजीपुर
669.	लार्ड कार्नवालिस का मकबरा	गाजीपुर	गाजीपुर
670.	ईंट के खंडहर टीले के पश्चिम छोर पर खड़ा प्रस्तर लाट या स्तंभ तथा जमीन पर पड़ा स्तंभ	लटीया	गाजीपुर
671.	हाई खेड़ा	मसावंडी	गाजीपुर
672.	खंडहर टीला	मसावंडी	गाजीपुर
673.	वराह अवतार तथा गोपियों के साथ कृष्ण को दर्शाने वाली दो प्रतिमाएं	सैदपुर	गाजीपुर
674.	गहन ईंट-भवन	शेखनपुर	गाजीपुर
675.	एक बहुत बड़े प्राचीन नगर के वृहद अवशेष	बारही	गोरखपुर
676.	बहुत सारे टीलों की श्रृंखला	बारहीपुर या भादर खास	गोरखपुर
677.	ईंट के तीन ऊंचे कोणीय टीले जो इत्तेफाक से स्तूपों के अवशेष हैं	चाओरा	गोरखपुर
678.	वृहद टीला	गोपालपुर	गोरखपुर
679.	बड़ा तथा ऊंचा टीला, प्राचीन दोमनगढ़ के अवशेष	गोरखपुर	गोरखपुर
680.	ईंट के अवशेषों के टीलों से ढ़का प्राचीन स्थल तथा जिसमें एक प्राचीन प्रस्तर कुंआ भी है।	गुगाहा	गोरखपुर
681.	अटाला मस्जिद	जौनपुर	जौनपुर
682.	तेह शारकी वंश के सात राजाओं की कब्रगाह	जौनपुर	जौनपुर
683.	किला	जौनपुर	जौनपुर
684.	पुराने किला में हमाम या तुर्की स्नानागार	जौनपुर	जौनपुर
685.	झांझरी मस्जिद	जौनपुर	जौनपुर

1	2	3	4
686.	जूमा मस्जिद	जौनपुर	जौनपुर
687.	खालिस मुखालिस या चान अंजली मस्जिद	जौनपुर	जौनपुर
688.	जौनपुर के सारथी राजाओं की खाका या मकबरा तथा शाही विलाप के लिए चैंबर	जौनपुर	जौनपुर
689.	लाल मस्जिद (लाल दरवाजा)	जौनपुर	जौनपुर
690.	कालिच खान का मकबरा	जौनपुर	जौनपुर
691.	शाह फिरोज का रोऊजा	जौनपुर	जौनपुर
692.	एक छोटी हाथी पर खड़ा विशाल शेर का प्रस्तर समूह। यह अकबर के पुल पर है।	जौनपुर	जौनपुर
693.	नवाब गाजी खान का मकबरा	जौनपुर	जौनपुर
694.	हजरत चिरागी हियूद महल का प्रवेश द्वार	जफराबाद	जौनपुर
695.	शेख वर्मन की मस्जिद	जफराबाद	जौनपुर
696.	जयचन्द्र के पुराने कंकड किले की दीवारें	अडहेसर	जौनपुर
697.	टूटी हुई ईंटों तथा कुछ मूर्तियों से ढ़का हुआ वृहद टीला	पदरौना	कुशीनगर
698.	ईंट के अवशेषों का टीला	सहिया	कुशीनगर
699.	1. देवी स्थान या रणभौर भवानी के नाम से विख्यात मजबूत ईंट कार्य का एक उत्तांग टीला	कसिया	कुशीनगर
	2. मठा कुंवर का किला के नाम से विख्यात एक आयताकार टीला जो टूटी हुई ईंटों से ढ़का हुआ है तथा जिस पर बहुत ही क्षतिग्रस्त ईंट का स्तूप खड़ा है, बुद्ध की एक बड़ी मूर्ति, एक तपस्वी, एक आदमकद मूर्ति जो बुद्ध के निर्माण का प्रतिनिधित्व करती है।		
	3. एक बड़े टीले के उत्तर तथा पूर्व में समतल भूमि के ऊपर बिखरे हुए स्मारकों के निकट टूटी हुई ईंटों से ढ़का हुआ एक कम ऊंचाई वाला चौकौर टीला		
700.	प्राचीन स्थल	घोसी	मऊ
701.	पहाड़ी की शिखर पर अनेक गुफाएं	अधेसर	मिर्जापुर
702.	ध्वस्त प्रस्तर किला ललितपुर	अहरौरा	मिर्जापुर
703.	भरदारी देवी का पहाड़ जहां अशोक के शिलालेख हैं।	अहरावराखास	मिर्जापुर
704.	तीन शैल लिंग मंदिर (1000 ई.) के अवशेष	अहूगी	मिर्जापुर

1	2	3	4
705.	शैव मंदिर के खंडहर	अहूगी	मिर्जापुर
706.	संग्राह शाही-की-पहाड़ी के नाम से मशहूर टीला	भागदेश्वर	मिर्जापुर
707.	खोह नामक गुफा जिसमें भीतरी तरफ शैल पर दो खुटिला शिलालेख है।	भुल्ली	मिर्जापुर
708.	उत्कीर्णित स्तंभ	बिलखारा	मिर्जापुर
709.	ब्रिटिश कब्रिस्तान	चूनार	मिर्जापुर
710.	दुर्गा खोह	चूनार	मिर्जापुर
711.	उत्कीर्णित स्लैब	हलिया	मिर्जापुर
712.	ब्रिटिश कब्रिस्तान	मिर्जापुर	मिर्जापुर
713.	इफ्तेखार खान का मकबरा	सरयान सिकन्दरपुर	मिर्जापुर
714.	संकटा देवी के नाम से स्थानीय तौर पर मशहूर आदमकद मूर्ति	शिवपुर	वाराणसी
715.	ब्रिटिश कब्रिस्तान	सुल्तानपुर	वाराणसी
716.	दो शिलालेखों सहित रामगायघाट में नदी के गोद में एक द्वीप समूह पर स्थित मंदिर के अवशेष	विन्ध्याचल	वाराणसी
717.	मूर्तियों के टुकड़े जिसमें से एक गंगा के किनारे पड़ा कृष्णास्थांभा है जो रामगया घाट पर स्थित चबूतरे पर है।	विन्ध्याचल	वाराणसी
718.	कातिल किला	विन्ध्याचल	वाराणसी
719.	मध्ययुगीन भारस्थी देवी मंदिर के अवशेष	विन्ध्याचल	वाराणसी
720.	ब्रिटिश कब्रिस्तान	गोपीगंज	संतरविहासनगर
721.	पक्का किला मेशनरी	विजयगढ़	सोनभद्रा
722.	कब्रिस्तान	चेतगंज	वाराणसी
723.	सुंदर विशाल ईंट किला के अवशेष	चन्द्रवटी	वाराणसी
724.	काहुखंडी स्तूप के नाम से मशहूर प्राचीन बौद्ध स्थल	गंज और बरईपुर	वाराणसी
725.	पुराना ध्वस्त कोट (गढ़ी)	हातिमपुर	वाराणसी
726.	सारनाथ का प्राचीन बौद्ध स्थल जिसमें धमेक स्तूप, जगत सिंह का स्तूप मेजर किटली का मठ तथा 1884-85 में श्री सेरताल द्वारा सभी स्मारक जिसका क्षेत्रफल 53.04 एकड़ है। तथा 21.84 एकड़ की सरकारी जमीन सहित	परईपुर, काजुहीगंज (वाराणसी)	वाराणसी
727.	बंद कब्रिस्तान	राजघाट	वाराणसी

1	2	3	4
728.	लाल खान का मकबरा	राजघाट	वाराणसी
729.	पुरातत्व विभाग द्वारा अन्वेषित बौद्ध स्थल के पूर्व का समूचा क्षेत्र जो नरोखर नामक झील तक फैला है।	सारणाथ	वाराणसी
730.	यूरोपीय अधिकारियों की कब्रें	शिवाला	वाराणसी
731.	प्राचीन सुकलपुरा को दर्शाने वाला खेर या टीला	सुकलपुरा	गोरखपुर
732.	प्राचीन टीला	तिलमापुर	गोरखपुर
733.	धरहरा मस्जिद (औरंगजेब मस्जिद)	वाराणसी	गोरखपुर
734.	ले. कर्नल पोगसन का मकबरा	वाराणसी	गोरखपुर
735.	विद्रोह स्मारक	वाराणसी	गोरखपुर
736.	मानसिंह की वेधशाला	वाराणसी	गोरखपुर
737.	पहलापुर उत्कीर्णित लाट या महापाषाण जो अब क्वीन्स कालेज के परिसर में खड़ा है।	वाराणसी	गोरखपुर
738.	कोषागार भवन पर टेबलेट	वाराणसी	गोरखपुर
739.	तेलिया नाला बौद्ध खंडहर	वाराणसी	गोरखपुर
740.	ओल्ड आर्टीलटी लाईन्स स्थित दो गुफाएं	वाराणसी	गोरखपुर
741.	विक्टोरिया स्मारक	वाराणसी	गोरखपुर
742.	प्राचीन स्थल और पुरातत्वीय अवशेष	रदरौली	महराजगंज

कृषि उद्देश्य के लिए रेलवे की अतिरिक्त भूमि का उपयोग

1587. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का अपनी अतिरिक्त भूमि का कृषि उद्देश्यों के लिए उपयोग करने का विचार है;

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

(ग) तो क्या रेलवे में इस संबंध में कोई योजना तैयार की गयी है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। रेलवे के पास अपनी मूल्यवान भूमि पर अतिक्रमण रोकने के लिए चिन्हित शहरी क्षेत्रों में अधिक अन्न उपजाऊ योजना के अंतर्गत श्रेणी 'ग' और श्रेणी 'घ' से संबंधित कर्मचारियों को रेलवे भूमि लाइसेंस पर देने की नीति है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों में खाद्य तालिका में संशोधन

1588. श्री के. सी. पल्लानी शामी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न सार्किटों में कई दक्षिण भारतीय पसंदीदा खाद्य वस्तुए रेलवे द्वारा हटा दी गयी;

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

(ग) क्या रेलवे इस निर्णय के चलते यात्रियों को हो रही कठिनाईयों से परिचित है;

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

(ङ) रेलवे खान-पान सेवा में उपयुक्त खाद्य वस्तुएं तालिका में लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। (ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विद्युतीकरण हेतु रूपरेखा

1589. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने आगामी तीन वर्षों में कुछ रेलमार्गों पर विद्युतीकरण हेतु रूपरेखा तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो दक्षिण मध्य रेल जोन के अन्तर्गत स्थित रेलमार्गों का नाम क्या है; और

(ग) इस रेलमार्ग पर प्रगति की स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु):

(क) जी हां। भारतीय रेल ने ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने के लिए एक ब्लू प्रिंट तैयार किया है। ये निम्नानुसार है–

क्र.सं.	खंड	रेलवे
1	2	3
1.	त्रिवेंद्रम-कन्याकुमारी	दक्षिण
2.	त्रिचूर-गुरूवायूर	दक्षिण
3.	तिरूचिरापल्ली-मदुरै	दक्षिण
4.	बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी	पूर्वोत्तर, पूर्व मध्य, पूर्वोत्तरस सीमा
5.	जालंधर-जम्मू तवी-बारामूला	उत्तर
6.	मुरादाबाद-लखनऊ-मुगलसराय	उत्तर
7.	गाजियाबाद-मेरठ सहित खुर्जा-मेरठ-सहारनपुर	उत्तर
8.	हरिदासपुर-पारादीप	पूर्व तट
9.	दैतारी-बांसपानी	पूर्व तट
10.	तालचेर-अंगुल एवं संबद्ध साइडिंग	पूर्व तट
11.	कटक-पारादीप	पूर्व तट
12.	बिल्लुपुरम-तिरूचिरापल्ली	दक्षिण
13.	लिंगमपल्ली-वाडी	दक्षिण मध्य
14.	रेनिगुंटा-गुंतकल	दक्षिण मध्य
15.	करेपल्ली-भद्राचलम-मनुगुरू	दक्षिण मध्य
16.	पुणे-वाडी-गुंतकल	मध्य दक्षिण मध्य
17.	वीना-कोटा	पश्चिम मध्य
18.	उज्जैन-इंदौर तथा दैवास-मक्सी	पश्चिम

(ख) लिंगमपल्ली-वाडी, कारेपल्ली-भद्राचलम-मनुगुरू तथा रेनिगुंटा-गुंतकल, वाडी-गुंतकल खंड दक्षिण मध्य रेलवे में पड़ते हैं।

(ग) लिंगमपल्ली-वाडी (161 मार्ग किलोमीटर आर के एम) को रेल बजट 2006-07 में शामिल किया गया था और इसे मार्च 2009 में पूरा करने का लक्ष्य है।

(2) काटेपल्ल-भद्राचलम-मनुगुरू (80 आर के एम) का पूरक रेल बजट 2005-06 में शामिल किया गया था तथा इसे मार्च, 2008 में पूरा करने का लक्ष्य है।

(3) रेनिगुंटा-नंदालूर का विद्युतकीकरण कार्य पूरा कर लिया गया है। नंदालूर-गुंतकल पर कार्य निष्पादन रेल विकास निगम लि. द्वारा निष्पादित किया जा रहा है तथा दिसंबर, 2009 में पूरा करने का लक्ष्य है।

(4) पुण-वाडी-गुंतकल खंड के विद्युतीकरण की जांच की जा रही है।

राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड का 'सेल' में विलय

1590. श्री तथागत सत्पथी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) का भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) में विलय करने का है;

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

(ग) नया निर्णय कब से प्रभावी होगा; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक आरआईएनएल का कार्यनिष्पादन कैसा रहा है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेख दास): (क) राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) का स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) में करने के प्रस्ताव पर फिलहाल सक्रिय रूप से विचार नहीं किया जा रहा है।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(घ) पिछले 3 वर्षों के दौरान आज की तारीख तक आरआईएनएल का निष्पादन निम्नानुसार है:

पिछले 3 वर्षों का वास्तविक निष्पादन: (हजार टन)

मद	2004-05	2005-06	2006-2007 (अनंतिम)	2007-08 (जुलाई, 2007 तक)
तप्त धातु	3920	4163	4046	1265
द्रव इस्पात	3560	3603	3606	1051
विक्रेय इस्पात	3172	3237	3290	980

पिछले 3 वर्षों का वित्तीय निष्पादन: (करोड़ रुपए)

विवरण	2004-05	2005-06	2006-07 (अनंतिम)	2007-08 (जुलाई, 2007 तक)
सकल बिक्री	8181	8482	9151	2757.72
सकल मर्जिन	3271	2369	2632	940.43
मूल्यह्रास से पूर्व नकद लाभ	3260	2338	2618	931.63
कर-पश्चात निवल लाभ	2008	1252	1363	511.15

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण

1591. श्री हरिसिंह चावड़ा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का गुजरात के बनासकांठा रेलवे स्टेशन के सौंदर्यीकरण का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) उक्त उद्देश्य हेतु कितनी राशि व्यय किए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) गुजरात राज्य के बनासकांठा जिले में पड़ने वाले 11 स्टेशनों में से, पालनपुर रेलवे स्टेशन को उन्नयन/सुधार के लिए चिन्हित किया गया है। उन्नयन/सुधार का कार्य शुरू हो गया है जिसमें परिचलन क्षेत्र का विकास करके सौन्दर्यीकरण शामिल है। शुरू किए गए कार्य में प्रतीक्षालय का उन्नयन, परिचलन क्षेत्र में

सुधार, परिचलन क्षेत्र और प्लेटफार्मों पर प्रकाश व्यवस्था में सुधार, अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली की व्यवस्था आदि शामिल है। कार्य की अनुमानित लागत 70 लाख रु. है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

प्राकृतिक गैस पाइपलाइन नेटवर्क

1592. श्री गणेश सिंह क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में प्राकृतिक गैस पाइपलाइन नेटवर्क को बढ़ाने का है,

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

(ग) इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना पटेल): (क) और (ख) जी, हां। सरकार का देश में प्राकृतिक गैस पाइपलाइन नेटवर्क के विस्तार का प्रस्ताव है। पाइपलाइनें जिनको हाल ही में प्राधिकार प्रदान किया गया है के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) दाहेज-उरण पाइपलाइन (डीयूपीएल) और डाभोल-पनवेल पाइपलाइन (डीपीपीएल) को गेल द्वारा 11 जुलाई, 2007 को चालू किया गया है। गेल द्वारा केलारस-मालनपुर, विजयपुर-कोटा और जगोटी-पीतमपुर पाइपलाइनों को क्रमशः जुलाई, 2006 जनवरी 2007 तथा मार्च 2007 में चालू किया गया था रिलायंस गैस ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (आरजीटीआईएल) महाराष्ट्र और गुजरात के उपभोक्ताओं के लिए केजी बेसिन से गैस के परिवहन हेतु काकीनाडा-हैदराबाद-उरण-अहमदाबाद पाइपलाइन (1385 किलोमीटर) का निर्माण कर रही है। दादरी-पानीपत पाइपलाइन (133 किलोमीटर) इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन द्वारा (आईओसी) कार्यान्वयनाधीन है।

विवरण

क्र.सं.	पाइपलाइन का नाम	राज्य/जिले
1.	दादरी-बवाना नांगल पाइपलाइन (गेल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 610 किलोमीटर उत्तर प्रदेश: गौतम बुद्ध नगर, गाजियाबाद दिल्ली: उत्तरी पूर्वी दिल्ली, उत्तरी दिल्ली और उत्तरी पश्चिमी दिल्ली हरियाणा: सोनीपत, पानीपत, करनाल, कुरूक्षेत्र, यमुनानगर और केथल पंजाब: संगरूर, भटिंडा और लुधियाना
2.	चैसा-गुड़गांव-झज्जर-हिसार पाइपलाइन (गेल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 310 किलोमीटर हरियाणा: फरीदाबाद, गुड़गांव झज्जर, रोहतक और हिसार राजस्थान: अलवर
3.	जगदीशपुर-हल्दिया पाइपलाइन (गेल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 876 किलोमीटर पश्चिम बंगाल: पुरूलिया, बांकुरा और मिदनापुर झारखंड हजारीबाग और बोकारो बिहार: भबुआ, रोहताश, औरंगाबाद, गया उत्तर प्रदेश: राय बरेली, सुल्तानपुर, जौनपुर, वाराणसी और चंदौली
4.	डाभोल-बंगलोर पाइपलाइन (गेल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 730 किलोमीटर महाराष्ट्र: रत्नागिरी और कोल्हापुर कर्नाटक: बेलगांव धारवाड़, हावेरी, दावनगेरे, चित्रदुर्गा, तुमकुर और बंगलोर
5.	कोच्चि-कोजिरकोड-बंगलोर/मंगलौर पाइपलाइन (गेल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 822 किलोमीटर केरल: एर्नाकुलम, त्रिसूर, पलक्काड़, मल्लापुरम, कोझिकोड़, कन्नूर और कासरगोड तमिलनाडु: कोएम्बटूर, इरोड, सलेम और धर्मापुरी कर्नाटक: दक्षिण कन्नड़ चामराजनगर, मांडया, बंगलोर

क्र.सं.	पाइपलाइन का नाम	राज्य/जिले
6.	काकीनाडा-बासुदेबपुर-हावड़ा गैस पाइपलाईन (रिलायंस गैस ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (आरजीटीआईएल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 400 किलोमीटर उड़ीसा भद्रक, बालेश्वर और मयूरभंज पश्चिम बंगाल: पूर्वी मोदिनीपुर, पश्चिम मोदिनीपुर हावड़ा और हुगली
7.	विजयवाड़ा-नेल्लोर-चेन्नै पाइपलाइन (रिलायंस गैस ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (आरजीटीआईएल द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 445 किलोमीटर आंध्र प्रदेश–कृष्णा, गुन्टूर, प्रकाशम, नेल्लोर और चित्तूर तमिलनाडु: तिरूवल्लूर और चेन्नै
8.	चेन्ने-तूतीकोरिन पाइपलाइन (रिलायंस गैस ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (आरजीटीआईएल) द्वारा)	अनुमानित लंबाई = 670 किलोमीटर तमिलनाडु: तिरूवल्लूर, वैल्लोर, कांचीपुरम, तिरूवन्नामलाई, विलुपुरम, सेलम, नामाक्कल, करूर, डिन्डीगुल, विरूदूनगर, तूतीकोरिन, तिरूनेलवेली, रामनाथपुरम, एरोड, कोएम्बटूर, धरमापुर और सिवागाना
9.	चैन्ने-बंगलौर-मंगलोर पाइपलाइन (रिलायंस गैस ट्रांसपोर्टेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (जारजीटीआईएल) द्वारा	अनुमानित लंबाई = 660 किलोमीटर तमिलनाडु: तिरूवल्लूर, वेल्लोर, कृष्णानगर आंध्र प्रदेश: चित्तूर कर्नाटक: कोलार, बंगलोर, ग्रामीण बंगलौर, तुमकुर, मांडया, मैसूर, हासन, चिकमंगलूर, दक्षिण, कन्नड़

[अनुवाद]

विरासत शहर

1593. श्री के. एस. राव : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) यूनेस्को द्वारा 'नेटवर्क आंफ इंडियन सिटीज आंफ लिविंग हेरिटेज' शुरू करने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है ताकि इन शहरों के मूल स्वरूप का संरक्षण किया जा सके;

(ख) विरासत शहरों व स्थलों की संख्या कितनी है तथा आधुनिकीकरण व विकास के थपेड़ों से उन्हें बचाने के लिए उपलब्ध कराई गई धनराशि सहित क्या उपाय किए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार तकनीकी विशेषज्ञता और वित्तीय सहायता उललब्ध करा कर तथा लोगों से उनके शहरों की संस्कृति और विरासत में संरक्षण में उनकी भूमिका की जानकारी देकर हमारे विरासत शहरों के मूल स्वरूप का संरक्षण करने के सतत प्रयासों को सुव्यवस्थित करने हेतु एक नीति तैयार करने का है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) यूनेस्को विश्व विरासत सम्मेलन, 1972 की अपेक्षाओं के अनुसार विश्व विरासत समिति ने राज्य पक्षों द्वारा नामित स्थलों के उत्कृष्ट सार्वभौमिक महत्व पर विचार करते हुए विश्व विरासत स्थलों की एक सूची बनाई है। भारतीय शहरों की विद्यमान विरासतों के परिरक्षण के लिए यूनेस्को द्वारा कोई नेट वर्क प्रारम्भ नहीं किया गया है।

(ख) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण देश के विभिन्न भागों में स्थित 19 विश्व विरासत स्थलों सहित 3667 केन्द्रीय संरक्षित, स्मारकों/स्थलों का संरक्षण तथा रख-रखाव करता है। उपलब्ध संसाधनों के अनुसार संरक्षण, परिरक्षण तथा पर्यावरण संबंधी विकास का कार्य किया जाता है। संरक्षित स्मारकों/स्थलों के आस-पास विकास हेतु सरकार ने 1992 में एक अधिसूचना जारी की थी जिसमें संरक्षित स्मारकों/स्थलों की संरक्षित सीमा से 100 मीटर के क्षेत्र को निषिद्ध सीमा से आगे के 200 मीटर के क्षेत्र को विनियमित क्षेत्र घोषित किया गया है जहां निर्माण की ऊंचाई को विनियमित किया गया है तथा स्वामी/एजेंसी को भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण से अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त करना अपेक्षित होता है। इसके अलावा, अतिक्रमण को रोकने के लिए, जहां कहीं आवश्यक होता है वहां स्मारक/स्थल के निषिद्ध

क्षेत्र के चारों ओर बाड़ लगाई जाती है। पिछले तीन वर्षों के दौरान संरक्षण परिरक्षण तथा पर्यावरण सबंधी विकास पर किया गया व्यय तथा चालू वित्तीय वर्ष के लिए आबंटन निम्नानुसार है:–

2004-05	92.88 करोड़ रुपए
2005-06	101.95 करोड़ रुपए
2006-07	108.17 करोड़ रुपए
2007-08	115.32 करोड़ रुपए (आबंटन)

(ग) और (घ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की संरक्षित स्मारकों/स्थलों के संरक्षण के लिए निर्धारित प्रक्रिया है। इसी प्रकार, कुछ राज्य सरकारों अर्थात कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश,, महाराष्ट्र तथा पश्चिम बंगाल ने अपने राज्यों में प्राचीन भवनों की मूल विशेषताओं को बनाए रखने के लिए संरक्षित/सूचीबद्ध विरासत भवनों के संरक्षण के लिए नीतियां तैयार की हैं। इसके अलावा, केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें दोनों की संबंधित ऐजेंसियां तथा इनटैक जैसे गैर-सरकारी संगठन और निजी संस्थाएं जनता को उनके क्षेत्र का सांस्कृतिक विरासत के संरक्षण के प्रति उन्हें सुग्राही बनाने तथा उनमें जागरूकता पैदा करने हेतु कार्यशालाएं आयोजित करती हैं।

म्यांमार से गैस की खरीद

1594. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या म्यामार से गैस की खरीद के लिए बरास्ता बांग्लादेश के स्थान पर पूर्वोत्तर से गैस पाइपलाइन बिछाने की व्यवहार्यता की जांच की गयी है;

(ख) यदि हां, तो पाइपलाइन के नए सरेखण का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इससे पूर्वोत्तर क्षेत्र की ऊर्जा तथा गैस आवश्यकताओं के कितना पूरा होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) जी हां। भारत ने बांग्लादेश से बाहर से म्यांमार से भारत के पूर्वोत्तर राज्यों से होकर पाइपलाइन के विकल्प का अनुसरण किया। गेल ने प्रस्तावित पाइपलाइन की विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) पूरी की। डीएफआर के अनुसार 18 एमएमएससीएमडी डिजाइन क्षमता और म्यांमार-भारत सीमा से गया (बिहार) तक 1573 कि.मी. लम्बाई वाली प्रस्तावित पाइपलाइन आइजाल (मिजोरम), सिलचर और गुवाहाटी (असम), सिलीगुडी (पश्चिम बंगाल) और गया (बिहार) से होकर गुजरती। अनुमानित पूर्णता कार्यक्रम परियोजना के अनुमोदन के बाद 30 महीने था।

(ग) म्यांमार ने अब चीन को गैस की बिक्री करने का निर्णय लिया है।

कराड-चिपलून के बीच नई रेल लाइन

1595. श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेल को कोंकण रेल से जोड़ने वाली कराड और चिपलून के बीच नई रेल लाइन के सर्वेक्षण को स्वीकृति दे दी गयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सर्वेक्षण कार्य शुरू कर दिया गया है;

(ग) इस सर्वेक्षण को करने का कार्य किस एजेंसी को सौंपा गया है; और

(घ) सर्वेक्षण के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां. (ख) जी नहीं। (ग) प्रश्न नहीं उठता। सर्वेक्षण कार्य को विभागीय रूप से किए जाने का प्रस्ताव है।

(घ) सर्वेक्षण कार्य का 30.06.2008 को पूरा होने की आशा है।

विमान किराये में संशोधन

1596. श्री जोवाकिम बखला: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस वर्ष के दौरान कितनी बार विमान किराये अथवा कर बढ़ाए गए हैं;

(ख) प्रत्येक बार विमान किराये बढ़ने के क्या कारण हैं;

(ग) विमान किराये में संशोधन हेतु सरकार द्वारा क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं; और

(घ) विमान किराये में बार-बार बढ़ोत्तरी से बचने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) अंतरदेशीय हवाई किरायों का विनियमन सरकार द्वारा नहीं किया जाता है। अंतरदेशीय एयरलाइनें बाजार शक्तियों के अनुसार अपने-अपने हवाई किराए नियत करने के लिए स्वतंत्र हैं।

[हिन्दी]

विद्यालयों के निकट स्थित गैस गोदाम

1597. श्री राकेश सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश में मुख्य विस्फोटक नियंत्रक द्वारा विद्यालयों के निकट स्थित गैस गोदामों के विरूद्ध कोई कार्रवाई की गई है;

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

(ग) जबलपुर में कितने गैस गोदामों के विरुद्ध ऐसी कार्रवाई किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ग) एलपीजी भंडारण के लिए गोदामों को निर्माण मुख्य नियंत्रक, विस्फोटक (सीसीओई) से गोदाम के निर्माण की अनुमति प्राप्त करने के बाद किया जाता है। गोदाम के निर्माण के बाद सीसीओई को एलपीजी के भंडारण हेतु विस्फोटक लाइसेंस लेने के लिए आवेदन दिया जाता है। सीसीओई द्वारा एलपीजी भंडारण के लिए विस्फोटक लाइसेंस गोदाम के निर्माण के बाद ही जारी किया जाता है।

इंडियन आयल कार्पोरेशन ने सूचित किया है कि उप मुख्य नियंत्रक, विस्फोटक ने मैसर्स पुष्पेन्द्र गैस सर्विस सतना के गोदाम को दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए 11.4.2005 को अनुदेश जारी किए हैं क्योंकि उनका गोदाम एक स्कूल के नजदीक था जिसे अब मार्च 2007 में नये स्थान पर ले जाया गया है।

मध्य प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय ने सीडब्ल्यूपी 3591/2004 (पीआईएल) में दिनांक 5.7.2007 के हाल के निर्णय में सीसीओई को निदेश दिया है कि वे शपथ पत्रों में उल्लिखित गोदामों के स्थानों की समीक्षा करें और यथा अपेक्षित सुरक्षा कारणों को ध्यान में रखते हुए आवश्यक कार्रवाई करें।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र में सीएनजी स्टेशन

1598. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र में और संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) स्टेशन शुरू करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) इन स्टेशनों के कब तक शुरू होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ग) महानगर गैस लिमिटेड (एमजीएल) के पास मंबई, ठाणे और मीरा-भायन्दर में वर्तमान 127 सीएनजी केन्द्र हैं।

महाराष्ट्र नेचुरल गैस लिमिटेड (एमएनजीएल) द्वारा नवंबर 2007 से पुणे में सीएनजी की आपूर्ति शुरू की जाएगी। वर्ष 2008 के अंत तक पुणे में उत्तरोत्तर 29 सीएनजी केन्द्रों की स्थापना करने की इसकी योजना है। एमएनजीएल, गैस की उपलब्धता एवं वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर महाराष्ट्र के अन्य शहरों में चरणों में शहर गैस वितरण परियोजनाएं आरंभ करेगी।

[हिन्दी]

दिल्ली मेरठ मार्ग पर अतिरिक्त रेल सेवा

1599. श्री अवतार सिंह भडाना: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार दिल्ली-मेरठ मार्ग पर भीड़ को कम करने तथा इस मार्ग पर यात्रियों की बढ़ती संख्या के मद्देनजर अतिरिक्त रेल सेवाएं शुरू करने का है;

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

(ग) इस मार्ग पर उक्त अतिरिक्त रेल सेवा कब तक शुरू होने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) 2007-08 के रेल बजट में दिल्ली-मेरठ के रास्ते 2205/2206 निजामुद्दीन देहरादून गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) और 9325/9326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) चालाने की घोषणा की गयी है।

[अनुवाद]

कॉकपिट में विदेशी पायलट

1600. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पायलटों की भारी कमी के कारण विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) घरेलू उड़ानों के लिए सभी विदेशी चालक दल को अनुमति देने पर विचार कर रहा है;

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

(ग) क्या डीजीसीए का विचार विदेशी पायलटों वाले कॉकपिट में कम से कम एक भारतीय पायलट होने के वर्तमान विनियम को जारी रखने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी हां। पायलटों की बढ़ती मांग तथा टाइप रेटेड भारतीय पायलटों की कमी के दृष्टिगत, प्रचालकों की आवश्यकता तथा उनके द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर, विदेशी पायलटों सहित हवाई परिवहन सेवाओं को मामला दर मामला आधार पर प्रचालन की अनुमति देने का निर्णय किया गया है।

(ग) और (घ) दिनांक 08.10.99 की नागर विमानन अपेक्षा की धारा 7–उड़ान कर्मीदल मानक, श्रृंखला 'जी' भाग-II के अनुसार, किसी भारतीय हवाई परिवहन प्रचालकों को, भारतीय उड़ान कर्मीदल के प्रशिक्षित होने तथा उपयुक्त भारतीय लाइसेंस व रेटिंग प्राप्त कर लेने तक, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) के संविदाकारी देश द्वारा जारी विदेशी लाइसेंस धारक उड़ान कर्मीदल नियुक्त करने की अनुमति दी जा सकती है। तथापि भारतीय टाइप रेटिड पायलटों की अत्याधिक कमी के दृष्टिगत उड़ानों के प्रचालन में पालयट तथा सह-पायलट दोनों के रूप में विदेशी पायलटों की अनुमति दी जा रही है बशर्ते प्रचालक की उस विमान श्रेणी पर भारतीय पायलटों को प्रशिक्षित करने की योजना हो जिस पर उन्हें कमी अनुभव हो रही हो।

मछली पकड़ने वाली परंपरागत नौकाओं के लिए राजसहायता प्राप्त डीजल

1601. डा. के. एस. मनोज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने परंपरागत मछुआरों द्वारा उनके आऊट बोर्ड इंजनों में इस्तेमाल हेतु राजसहायता प्राप्त मिट्टी का तेल उपलब्ध कराना बंद कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार कोटा में कमी और मिट्टी के तेल की कमी के मद्देनजर डीजल से चलने वाली परंपरागत मछली पकड़ने वाली नौकाओं को राजसहायता प्राप्त डीजल प्रदान करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) क्या केरल राज्य ने परंपरागत मछली पकड़ने वाली नौकाओं में इस्तेमाल होने वाले डीजल पर राजसहायता देने हेतु कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना घटेल): (क) और (ख) मिट्टी तेल (प्रयोग और अधिकतम मूल्य निर्धारण पर प्रतिबंध) आदेश, 1993 के खंड 3 के अनुसार, कोई भी व्यक्ति सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत आपूर्ति किए जाने वाले मिट्टी तेल का प्रयोग खाना बनाने तथा रोशनी करने के अलावा किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं करेगा। तथापि, केन्द्र या राज्य सरकार किसी ऐसे अन्य प्रयोजन के लिए मिट्टी तेल प्रयोग के लिए किसी व्यक्ति को आदेश द्वारा अनुमति दे सकती है जो उस आदेश में विनिर्दिष्ट हो। कुछ राज्य सरकारों ने मछुआरों द्वारा राजसहायता प्राप्त मिट्टी तेल के प्रयोग की इजाजत दे दी है।

(ग) से (च) वर्तमान में, डीजल से चलने वाली परम्परागत मछली पकड़ने वाली नौकाओं के लिए राजसहायता प्राप्त डीजल उपलब्ध कराने के लिए ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। यह भी उल्लेखनीय होगा कि पहले ही देश भर में अंतर्राष्ट्रीय मूल्य से कम मूल्य पर डीजल बेचा जाता है। 14.6.2006 से डीजल पर सीमा शुल्क 10% से घटाकर 7% कर दिया गया है। डीजल का मूल्य 30.11.2006 और पुन: 16.2.2007 को कम किया गया था। संघीय बजट 2007-08 में डीजल पर यथा मूल्य उत्पाद शुल्क घटक 8% से कम करके 6% कर दिया गया है।

कुतुब मीनार और महरौली पार्क का पुनरूद्धार

1602. श्री के. सी. सिंह 'बाबा' क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली में ऐतिहासिक कुतुब मीनार तथा महारौली पुरातात्विक पार्क का पुनरूद्धार करने का है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) कुतुब पुरातत्वीय क्षेत्र जनता के लिये खुल गया है। तथापि, मीनार में प्रवेश 1981 से बंद है। कुतुब मीनार के संकरे प्रवेश तथा इसके परिणामस्वरूप जनता की सुरक्षा के खतरे को देखते हुए इसमें जनता के प्रवेश को पुन: खोलने का कोई औपचारिक निर्णय नहीं लिया गया है। महरौली पुरातत्वीय पार्क, दिल्ली विकास प्राधिकरण के नियंत्रण में है। पार्क के 70 स्मारकों में से 7 स्मारकों को राष्ट्रीय महत्व के स्मारक घोषित किया गया है जो भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के सीधे नियंत्रण में हैं।

आकस्मिक एम्बुलेंस सेवा

1603. श्री मिलिन्द देवरा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मुंबई में गत छह महीनें के भीतर ग्यारहवीं बार विमानयात्री की मौत हुई है जैसा कि दिनांक 21 मई, 2007 के 'टाइम्स ऑफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां तो इसके तथ्य क्या हैं तथा इस संबंध में दोषी अधिकारी के विरुद्ध क्या कारवाई की गई है;

(ग) क्या विषम समय के दौरान यात्रियों के लिए आपात सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी; और

(घ) यदि हां, तो देश में सभी विमानपत्तनों पर ऐसी घटनाओं को घटने से रोकने के लिए सरकार द्वारा कौन से सुधारात्मक कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) मुम्बई इन्टरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, जिसे अनिवार्य रूप से मुम्बई हवाई अड्डे को चलाना, प्रबन्ध तथा विकसित करना है, ने सूचित किया है कि नवम्बर 2006 और मई, 2007 के बीच 9 यात्रियों की मृत्यु हुई थी। श्री जयसिंह चौहान की मृत्यु के संबंध में जैसा कि समाचार में बताया गया है, यात्री के बीमार होने की सूचना हवाई अड्डा चिकित्सा स्टाफ को नहीं दी गई थी इसलिए हवाई अड्डा अधिकारियों की ओर से कोई चूक नहीं हुई थी। हवाई अड्डा पर चिकित्सा सुविधा चौबीस घंटे उपलब्ध रहती है।

(घ) हवाई अड्डा बचाव और अग्निशमन सेवा के एक भाग के रूप में सभी प्रचालनात्मक हवाई अड्डों पर एंम्बुलेंस सेवाएं और आपातकालीन औषधियां उपलब्ध हैं जिनका प्रयोग हवाई अड्डों पर विमान तथा अन्य आपातकालीन स्थिति में किया जाता है।

एअर इंडिया का यूरोपीय केन्द्र

1604. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने एअर अंडिया से एक यूरोपीय केन्द्र स्थापित करने को कहा है कि ताकि उत्तरी अमरीकी के लिए उड़ानों का संचालन शुरू किया जाए;

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

(ग) अन्य भारतीय निजी एयरलाइंसों के नाम क्या हैं जिनके अन्य देशों में इस प्रकार के केन्द्र हैं; और

(घ) भारतीय सरकारी विमान कंपनी अपने प्रतिस्पर्धियों से बढ़ती चुनौतियों का सामना किस प्रकार कर सकेगी?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) एअर इंडिया, यू.एस.ए/कनाडा के लिए प्रचालन करते हुए यूरोप में एक या अधिक स्थानों द्वारा प्रचालनों के लिए विभिन्न विकल्पों की जांच कर रहा है।

(ग) जेट एयरवेज ने हाल ही में ब्रूसेल्स होते हुए नेवार्क के लिए उड़ानें आरम्भ की हैं। उनका ब्रूसेल्स होते हुए अन्य गंतव्यों के लिए और भी उड़ान भरने का प्रस्ताव है।

(घ) एअर एंडिया एवं इंडियन एयलांइस ने एक प्रमुख, आधुनिकीकरण कायक्रम आरम्भ किया है जिसके अन्तर्गत मैसर्स बोइंग एवं मैसर्स एयरबस से 111 नए विमानों का आर्डर दिया गया है। एअर इंडिया एवं इंडियन एयरलांइस के विलय के बाद नई बनी कम्पनी समन्वित अन्तर्राष्ट्रीय एवं घरेलू पदचिन्हों के साथ एक और भी अधिक शक्तिशाली प्रचालक के रूप में उभरेगी। विलय से संसाधनों और नेटवर्क एकीकरण का अधिकतम उपयोग करने में सहायता मिलेगी जिसके फलस्वरूप प्रचालन लागत घटेगी तथा राजस्व में सुधार होगा।

टक्कर रोधी उपकरण (एसीडी)

1605. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़:
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे में टक्कर रोधी उपकरण (एसीडी) को लगाने के संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) अब तक इस परियोजना पर कितनी राशि व्यय हुई है तथा इस परियोजना की कुल लागत कितनी है; और

(ग) उक्त उपकरण के कब तक काम शुरू करने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार-न्यू जलपाईगुड़ी-गुवाहाटी-तिनसुकिया-डिब्रूगढ़-लीडो खंड पर टक्कर रोधी उपकरण (एसीडी) लगाने का काम पूरा कर लिया गया है। कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड (के आरसीएल को टक्कर रोधी उपकरण अधिक क्षेत्रों में लगाने और इस प्रणामी में व्याप्त कमियों को दूर करने के लिए कहा गया है। ये टक्कर रोधी उपकरण कोंकण रेल निगम लिमिटेड में भी लगाए गए हैं।

(ख) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में इस परियोजना पर अब तक 92.22 करोड़ रु. खर्च किए गए हैं जबकि कुल स्वीकृत लागत 94.91 करोड़ रु. है।

(ग) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार-न्यू जलपाईगुड़ी-गुवाहाटी-तिनसुकिया-डिब्रूगढ़-लीडो खंड पर टक्कर रोधी उपकरणों (एसीडी) ने कार्य करना आरंभ कर दिया है।

पायलटों के विश्राम के घंटे

1606. श्री बची सिंह रावत 'बचदा': क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पायलटों के विश्राम के घंटों को बढ़ाने का है;

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

(ग) क्या विश्राम के घंटों में ऐसी वृद्धि से अतिरिक्त पायलटों की मांग पैदा होगी;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस कारण होने वाली पायलटों की कमी को पूरा करने के लिए कोई अर्थोपाय तैयार किया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी हां। घरेलू तथा पड़ोसी देशों के प्रचालनों के लिए पायलटों के न्यूनतम दैनिक विश्राम घंटों को आंशिक रूप से बढ़ा कर 8 से 10 घण्टे किया गया है।

(ग) से (ङ) जी नहीं। विश्राम घंटों में इस आंशिक वृद्धि से पायलटों की मांग में वृद्धि का कोई अनुमान नहीं है।

रैगर जाति को अनुसूचित जाति सूची में शामिल करना

1606. श्री लालमणि प्रसाद: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को "ऑल इंडिया एसोसिएशन फॉर एससी/एसटी एण्ड फिजिकली हैंडिकेप्ड पीपुल्स अपलिफ्टमेंट" से उत्तर प्रदेश अनुसूचित जाति सूची में रैगर जाति को शामिल करने हेतु अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) भारत सरकार द्वारा अनुमोदित कार्य प्रक्रियाओं के अनुसार अनुसूचित जाति सूची में संशोधन संबंधी प्रस्तावों को संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किया जाना होता है। इस तरह का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

अजा/अजजा वर्ग के आशय पत्र धारक

1608. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि बीपीसीएल अजा/अजजा वर्ग तथा सामान्य वर्ग के अपने लंबित आशय पत्र धारकों का उत्पीड़न कर रहा है तथा इस आधार पर उनके खुदरा बिक्री केन्द्र की अधिष्ठापना नहीं कर रहा है कि उन स्थानों पर बिक्री प्रतिमाह 200 किलोलीटर से कम होगी;

(ख) यदि, हां, तो क्या 300 किलोलीटर से कम की बिक्री वाले स्थानों हेतु पहले जारी आशय पत्र रद्द किए जाएंगे;

(ग) उत्तरी क्षेत्र में प्रति माह 300 किलोलीटर से कम की बिक्री करने वाले बीपीसीएल के विद्यमान खुदरा बिक्री केन्द्रों की जिला-वार और राज्यवार संख्या कितनी है;

(घ) क्या इस आधार पर सभी ऐसे खुदरा बिक्री केन्द्रों की डीलरशिप रद्द हो जाएगी; और

(ङ) यदि नहीं, तो इस आधार पर लंबित आशय पत्र धारकों को उत्पीड़ित करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ङ) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल ने सूचित किया है कि सर्वेक्षण और व्यवहार्यता अध्ययनों के आधार पर केवल आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य पाए जाने वाले पर्याप्त संभाव्यता युक्त कार्यस्थलों पर ही खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों (आरओ) का आबंटन तथा स्थापना की जाती है। बीपीसीएल ने यह भी सूचना दी है कि कार्पोरेशन ने न तो किसी आशय पत्र धारक को परेशान किया है और न ही किसी आशय पत्र धारक से परेशानी की कोई शिकायत ही मिली है। बीपीसीएल ने आशय पत्र जारी होने के बाद इस आधार पर किसी खुदरा बिक्री केन्द्र को रद्द नहीं किया है कि उसकी बिक्री संभाव्यता प्रतिमाह 200 कि.ली. से कम है या वह खुदरा बिक्री केन्द्र प्रतिमाह 300 कि.ली. से कम की बिक्री कर रहा है। उत्तरी क्षेत्र में बीपीसीएल के प्रतिमाह 300 कि.ली. से कम की बिक्री करने वाले खुदरा बिक्री केन्द्रों की राज्यवार संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

उत्तरी क्षेत्र में भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के प्रतिमाह 300 कि.ली से कम की बिक्री करने वाले खुदरा बिक्री केन्द्रों (आरओ) की राज्यवार संख्या:

क्र.सं	राज्य का नाम	आरओ की संख्या
1.	चंडीगढ़	7
2.	दिल्ली	31
3.	हरियाणा	144
4.	हिमाचल प्रदेश	43
5.	जम्मू और कश्मीर	64
6.	पंजाब	396
7.	राजस्थान	333
8.	उत्तर प्रदेश	688
9.	उत्तरांचल	65
	कुल योग	1771

[हिन्दी]

प्रथम स्वतंत्रता संग्राम 1857 की 150वीं वर्षगांठ

1609. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ पर स्वतंत्रता संग्राम के सेनानियों को स्मरण किया है;

(ख) यदि हां, तो स्मरण किए गए स्वतंत्रता सेनानियों के नाम क्या हैं और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को जानकारी है कि 1857 के पहले भी इस प्रकार के विभिन्न स्वतंत्रता संग्राम हुए थे; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) भारत सरकार ने भारत के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम 1857 की 150वीं वर्षगांठ मनाने के लिए माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में एक राष्ट्रीय समिति गठित की है। इस घटना को मनाये जाने के लिए कार्यक्रमों/कार्यकलापों के कार्यान्वयन हेतु मानव संसाधन विकास मंत्री की अध्यक्षता में एक राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति भी गठित की गई है। राज्यो/संघ राज्य क्षेत्रों से भी इस घटना को उपयुक्त तरीके से मनाने के लिए कार्यक्रम शुरू करने हेतु राज्य स्तरीय समितियां गठित करने का अनुरोध किया गया है। इसका उद्घाटन समारोह 11, मई, 2007 को लाल किले में शुरू किया गया और यह आयोजन 1 वर्ष तक चलेगा।

भारतीय ऐतिहासिक अनुसंधान परिषद के इतिहासविदों की समिति के परामर्श से समारोहों का एक केलेंडर भी तैयार किया गया है और इसे महत्वपूर्ण स्वतंत्रता सेनानियों से संबद्ध तारीखों तथा स्वतंत्रता संग्राम से संबद्ध अन्य महत्वपूर्ण अवसरों पर समारोह आयोजित करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को परिचालित किया गया है। समारोहों का उक्त केलेंडर, जिसमें 1857 से पहले की कुछ घटनाएं भी शामिल हैं, केवल सुझावात्मक है और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र स्वतंत्रता सेनानियों की स्मृति में और ऐसी घटनाओं के समारोह पर विशेष बल देते हुए उन्हें आयोजित करने के लिए स्वतंत्र है जो उनके क्षेत्र में घटी हों। ऐसी घटनाओं तथा ज्ञात और अज्ञात स्वतंत्रता सेनानियों द्वारा स्वतंत्रता प्राप्ति में किए गए बलिदानों के बारे में जानकारी का प्रसार करने के लिए अनेक अन्य कार्यक्रम भी शुरू किए जा रहे हैं।

[अनुवाद]

रेल परियोजनाएं

1610. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री काशीराम राणा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलवे द्वारा संभवत: शुरू किए जाने वाले कार्यो/परियोजनाओं का जोनवार ब्यौरा क्या है;

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

(ग) ऐसे कार्यों/परियोजनाओं पर व्यय हेतु धनराशि जुटाने के लिए किन स्रोतों की पहचान की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेलवे की पंचवर्षीय योजना जोन-वार तैयार नहीं की जाती है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए रेलवे कार्यक्रम तथा निधि की जरूरत को योजना आयोग के परामर्श से अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

इंडिया गेट का विकास

1611. श्रीमती नीता पटैरिया: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इंडिया गेट के आस-पास के सरकारी कार्यालयों को अन्यत्र स्थानांतरित करके इन्हें संग्रहालय में बदलने की कोई योजना बनायी है;

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

(ग) क्या सरकार ने देश में ऐतिहासिक, सांस्कृतिक धरोहरों और संग्रहालयों के नवीकरण हेतु कोई योजना तैयार की है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) जी, नहीं। (ख) प्रश्न नहीं उठता। (ग) और (घ) विभिन्न संग्रहालयों को 'क्षेत्रीय तथा स्थानीय संग्रहालयों का संवर्द्धन एवं सुदृढ़ीकरण' की स्कीम के तहत् उनके उन्नयन, पुनरूद्धार, आधुनिकीकरण आदि के लिए सहायता दी जाती है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ऐसे विशेषत स्मारकों का संरक्षण कार्य भी करता है जो "प्राचीन स्मारक और पुरातत्व स्थल व अवशेष अधिनियम, 1958" के तहत संरक्षित हैं।

[अनुवाद]

कारों का उत्पादन

1612. श्री रेवती रमन सिंह: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कारों का वर्तमान उत्पादन कितना है;

(ख) अगले कुछ वर्षों में होने वाले नये समझौतों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या देश में उपलब्ध सड़क ढांचा और अधिक कारों का उत्पादन करने की अनुमति नहीं देता है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार और अधिक कारों का उत्पादन बंद करने पर विचार कर रही है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) भारतीय ऑटोमोबाइल विनिर्माता संघ (एसआईएएम) के अनुसार, वर्ष 2006-07 के दौरान भारतीय ऑटोमोबइल उद्योग द्वारा निर्मित यात्री कारों की कुल संख्या 12.38 लाख थी। चालू वर्ष की प्रथम तिमाही के दौरान (अप्रैल से जुलाई, 2007) इस उद्योग द्वारा कुल 4.47 लाख यात्री कारों का उत्पादन किया गया है।

(ख) एसआईएएम के अनुसार, निम्नलिखित नये गठजोड़ों की परिकल्पना की गई है:

(1) रिनॉल्ट के साथ मै. महिन्द्रा एंड महिन्द्रा

(2) निसान के साथ मै. महिन्द्रा एंड महिन्द्रा

(3) निसान के साथ मै. मारूति उद्योग लि.

(4) वोल्कस्वाजेन के साथ मै. स्कोडा ऑटो

(5) इसुजु मोटर्स के साथ मै. स्वराज माजदा

(6) फिएट के साथ मै. टाटा मोटर्स

(ग) भारत में 3.34 मिलियन किलोमीटर का विशाल सड़क नेटवर्क है जिसमें 66,790 किलोमीटर के राष्ट्रीय राजमार्ग तथा एक्सप्रेसवे, 128,000 किलोमीटर का राज्य राजमार्ग और 3.12 मिलियन किलोमीटर के जिला तथा अन्य सड़कें शामिल हैं। इतने विशाल सड़क नेटवर्क के बावजूद, वाहन घनत्व केवल 3.2 मोटर प्रति किलोमीटर है जो अपेक्षाकृत बहुत कम है। इसके अलावा, देश में सड़क अवसंरचना में सुधार लाने के लिए निरन्तर बल दिया जा रहा है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विदेशी निवेश को आकर्षित करने हेतु प्रस्ताव

1613. श्रीमती के. रानी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को योजना आयोग से रेलवे में और अधिक विदेशी निवेश को आकर्षित करने हेतु रेलमार्ग प्रबंध को रेल

संचालन से अलग करने का कोई प्राप्त हुआ है ताकि विदेशी कंपनियों को कंटेनर व्यवसाय में प्रवेश करने की अनुमति और सुविधा प्रदान की जा सके; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) योजना आयोग से इस संबंध में कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

ऊर्जा समन्वय समिति

1614. डा. एम. जगन्नाथ: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न थोक उपभोक्ताओं और उद्योगों – विद्युत, उर्वरक जैसे के बीच प्राकृतिक गैस का बंटवारा करने और इसका मूल्य निर्धारित करने के मुद्दे को सुलझाने हेतु एक ऊर्जा समन्वय समिति का गठन किया गया है;

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

(ग) समिति द्वारा की गई सिफारिशों/सुझावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) ऊर्जा समन्वय समिति (ईसीसी) का गठन प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में 13 जुलाई, 2005 को किया गया था। इसका कार्य नीति तैयार करना, ऊर्जा नियोजन तथा सुरक्षा के क्षेत्र में निर्णय लेने के लिए संस्थागत सहयोग के आधार महत्वपूर्ण तंत्र के रूप में अंतर्विभागीय कार्रवाई तथा कार्य व्यापार में समन्वय बाढ़ाने के प्रति क्रमबद्ध दृष्टिकोण तैयार करना है।

इस ऊर्जा समन्वय समिति ने प्राकृतिक गैस के बंटवारे और इसके मूल्य निर्धारण से संबंधित किसी मुद्दे पर विचार नहीं किया है।

(ख) (घ) ये प्रश्न नहीं उठते।

दलितों के कल्याण संबंधी समिति

1615. श्री सर्वे सत्यनारायण: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दलितों के कल्याण और विकास संबंधी विभिन्न मुद्दों पर किसी समिति या समूह का गठन किया है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक समिति का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ऐसी समितियों ने अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर दी है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन पर क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है;

(ङ) क्या कुछ समितियों ने अभी तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है; और

(च) यदि हां, तो इसके विशेष कारण क्या हैं और उक्त समितियों द्वारा अपनी रिपोर्टें कब तक प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (च) अनुसूचित जातियों के विकास से संबंधित विषयों पर समय-समय पर विभिन्न समितियों/समहों का सरकारी स्तर पर गठन किया जाता है।

तथापि, 11वीं पंचवर्षीय योजना में कार्यनीतियों, नीतियों एवं कार्यक्रमों की विस्तृत समीक्षा के लिए योजना आयोग ने, अनुसूचित जातियों, अन्य पिछड़ा वर्गों और अल्पसंख्यकों के सशक्तिकरण के लिए विषय संचालन समिति का गठन मई 2006 में किया था। इसमें चार राष्ट्रीय आयोगों अर्थात् अनुसूचित जाति, सफाई कर्मचारी, अल्पसंख्यक और पिछड़ा वर्ग आयोग के सचिवों, विद्याविदों तथा सामाजिक कार्यकर्त्ताओं सहित कुल पचास सदस्य हैं। इसी प्रकार, अनुसूचित जातियों के विकास संबंधी नीतियों एवं कार्यक्रमों की संकेन्द्रित तरीके से समीक्षा करने के लिए अनुसूचित जातियों के सशक्तिकरण पर एक कार्यकारी समूह गठित किया गया था।

कार्यकारी समूह ने योजना आयोग को प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ निम्नलिखित सिफारिशें की हैं:

* अनुसूचित जाति उपयोजना की कार्यनीति का उचित कार्यान्वयन
* अनुसूचित जातियों के कल्याण के लिए मंत्रालय की प्रमुख योजनाओं को जारी रखना
* योजनाओं के कवरेज का विस्तार
* कुछ विद्यमान योजनाओं में संशोधन

ऐर्नाकुलम-काट्टायाम-कायमकुलम रेल लाइन का दोहरीकरण

1616. एडवोकेट सुरेश कुरूप: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ऐर्नाकुलम-कोट्टायम-कायमकुलम रेल लाइन के दोहरीकरण कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) कार्य के निष्पादन में विलंब के क्या कारण हैं; और

(ग) इस परियोजना पर काम के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) संपूर्ण एर्णाकुलम-कोट्टायम-कायनकुलम मार्ग का दोहरीकरण कहीं-कहीं किया गया है तथा एर्णाकुलम-मुलनतुरूति, चेंगान्नूर-मावेलिकारा-कायानकुलम खंड का कार्य वर्ष 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। बकाया कार्य को अगले 2-3 वर्षों में चरणों में पूरा करने की संभावना है।

भूमि अधिग्रहण में विलंब के कारण छूटे हुए स्थानों पर दोहरीकरण कार्य में विलंब हो रहा है।

[हिन्दी]

लखनऊ-गोरखपुर रेल लाइन का विद्युतीकरण

1617. योगी आदित्यनाथ: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने पूर्व रेलवे की लखनऊ-गोरखपुर रेल लाइन के विद्युतिकरण को मंजूरी दे दी है;

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

(ग) रेलवे द्वारा लखनऊ-गोरखपुर लाइन के विद्युतीकरण हेतु कितनी धनराशि जारी की गयी है; और

(घ) उक्त कार्य के कब से शुरू किए जाने तथा पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) लखनऊ-बाराबांकी खंड का विद्युतीकरण पहले ही पूरा हो चुका है। बाराबांकी-गोरखपुर रेल लाइन, बाराबांकी-गोंडा-बरौनी रेल विद्युतीकरण परियोजना का एक भाग है जिसे प्राथमिक कार्यों के लिए 0.50 करोड़ रु. परिव्यय के साथ 2007-08 के रेल बजट में 526.44 करोड रु. की लागत पर शामिल किया गया है। सम्पूर्ण खंड को पूरा करने का लक्ष्य मार्च, 2012 है।

भारतीय विमानों का पंजीकरण

1618. श्री बावरचन्द गेहलोत:
श्रीमती सुमित्रा महाजन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आजादी के 60 साल बाद भी भारतीय विमानों को वायसराय टेरीटरी (वी टी) के नाम से पंजीकृत किया जा रहा है;

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

(ग) क्या अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अभी भी उक्त पंजीकरण देश के लिए उचित हैं;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार भारतीय विमानों को उक्त वायसराय के नाम की बजाए देश के किसी अन्य प्रतिष्ठित नाम पर पंजीकृत कराने का है;

(च) यदि हां, तो इस परिवर्तन के कब तक किए जाने की संभावना है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (छ) शिकागो अभिसमय के अनुबंध 7 के प्रावधानों के अनुसार, अतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) ने भारतीय पंजीकृत विमानों के लिए राष्ट्रीयता तथा पंजीकरण चिन्ह के रूप में 'वीटी' आवंटित किया हुआ है। यह कोड किसी विमान के पांच अक्षरों वाली पंजीकरण संख्या का एक भाग है। सरकार इकाओं के परामर्श से पंजीकरण में परिवर्तन की सम्भावना की जांच कर रही है, कि क्या कोई ऐसा कोड उपलब्ध है जो देश के नाम का समीपता से प्रतिनिधित्व करता हो।

बिना गेटमैन वाले समपारों पर गेटमैन की नियुक्ति

1619. श्री चन्द्रभान सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि·

(क) क्या रेलवे ने बिना गेटमैन वाले रेलवे समपारों पर गेटमैन को नियुक्त किया है अथवा नियुक्त किए जाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो राज्यवार रेलवे समपारों पर कब और कहां-कहां पर गेटमैन नियुक्त किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) वर्तमान नियमों के अनुसार, यदि प्रारंभिक रूप में किसी चौकीदार रहित समपार की व्यवस्था की जाती है और रेलों की लागत पर उसका रख-रखाव किया जाता है तो सड़क यातायात बढ़ने के कारण एक अतिरिक्त गेटकीपर लगाने/अपग्रेडिंग/तैनात करने की आवश्यकता होती है, प्रारंभिक एवं आवर्ती लागत दोनों का अनुरक्षण राज्य सरकार/सड़क प्राधिकरण द्वारा वहन करना पड़ता है। बहरहाल, चौकीदार रहित समपारों पर गंभीर दुर्घटनाओं को देखते हुए, रेलों ने यातायात की मात्रा और चौकीदार रहित समपारों पर दृश्यता स्थिति के आधार पर समपारों पर चौकीदार तैनात करने का विनिश्चय किया है।

समपारों पर चौकीदार तैनात करने की योजना राज्यवार नहीं बनायी जाती है। बहरहाल, चालू वित्त वर्ष के दौरान, 16 क्षेत्रीय रेलों पर स्थित 447 समपारों पर चौकीदार तैनात करने का लक्ष्य है।

मिट्टी के तेल की कालाबाजारी

1620. डा. धीरेंद्र अग्रवाल:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) क्या देश में मिट्टी के तेल की बड़े पैमाने पर कालाबाजारी हो रही है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इसमें लिप्त लोगों की पहचान करने और उनके विरुद्ध कार्यवाही करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने इस संबंध में राज्य सरकारों से कोई बातचीत की है;

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

(ङ) सरकार द्वारा उक्त परिणाम के आधार पर बनाई गई रणनीति का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ङ) भारत सरकार द्वारा विभिन्न राज्यों संघ शासित क्षेत्र (यूटीज) को सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पीडीएस) वाला मिट्टी तेल (एसकेओ) पीडीएस के तहत त्रैमासिक आधार पर आवंटित किया जाता है। आगे राज्य/संघ शासित क्षेत्र के भीतर उनके पीडीएस नेटवर्क के माध्यम से इसका वितरण करना संबंधित राज्य/संघ शासित क्षेत्रों का उत्तरदायित्व होता है।

पीडीएस के तहत आवंटित मिट्टी तेल एक अत्यधिक राजसहायता प्राप्त उत्पाद है। आर्थिक लाभों के लिए बेईमान तत्व पीडीएस मिट्टी तेल की कालाबाजारी में लिप्त हो जाते हैं। विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में मिट्टी तेल की वास्तविक मांग आवश्यकताओं का मूल्यांकन करने की दृष्टि से सरकार ने राष्ट्रीय अनुप्रयोग आर्थिक अनुसंधान परिषद (एनसीएईआर) के माध्यम से इस विषय पर दिसंबर, 2004 में एक अध्ययन कराया था। एनसीएईआर ने अक्तूबर 2005 में प्रस्तुत अपनी रिपोर्ट में वितरण के लिए दिए जाने वाले मिट्टी तेल की 2004 में कुल लीकेज/विपथन पीडीएस एसकेओ की कुल बिक्री का 38.6% होने का अनुमान लगाया है। एनसीएईआर ने खुले बाजार (काला बाजार)में 2004 के दौरान पीडीएस मिट्टी तेल की कुल बिक्री का 17.9 प्रतिशत विपथन होने का अनुमान भी लगाया है। एनसीएईआर ने अन्य बातों के साथ-साथ यह भी सिफारिश की है कि राजसहायता प्राप्त मिट्टी तेल की बिक्री को केवल गरीबी रेखा से नीचे रह रहे परिवारों तक सीमित किया जाए। पेट्रोलियम उत्पादों की दीर्घावधि मूल्यनिर्धारण नीति तैयार करने की दृष्टि से सरकार ने डा. सी. रंगराजन की अध्यक्षता में एक अंत:मंत्रालय समिति का गठन किया था। इस समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ यह सिफारिश की है कि मिट्टी तेल पर राजसहायता केवल बीपीएल परिवारों तक ही सीमित रखी जाए। सरकार ने डा. रंगराजन समिति की रिपोर्ट की सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं और "सिद्धांत रूप में" यह निर्णय लिया है कि पीडीएस मिट्टी तेल पर राजसहायता केवल बीपीएल परिवारों तक ही सीमित रखी जाएगी।

इस संबंध में इस मंत्रालय ने राज्य सरकारों के साथ परामर्श किया था और साथ ही यह पता लगाने के लिए राज्य सरकारों के साथ बैठकें की थी कि किस प्रकार पीडीएस एसकेओ का विपथन रोका जाए और साथ ही पीडीएस एसकेओ का वितरण बीपीएल परिवारों के लिए सीमित करने के बारे में राज्य सरकारों की राय प्राप्त की जाए। राज्य सरकारों के साथ केवल बीपीएल परिवारों के लिए पीडीएस एसकेओ के वितरण के लिए प्रोयोगिक आधार पर स्मार्ट कार्ड योजना के कार्यान्वयन के बारे में भी परामर्श किया गया था।

राज्य सरकारें कुल मिलाकर पीडीएस एसकेओ पर राजसहायता को केवल बीपीएल परिवारों के लिए सीमित करने के पक्ष में नहीं हैं और पीडीएस एसकेओ को वर्तमान व्यवस्था की तरह ही एपीएल परिवारों के लिए भी जारी रखने के पक्ष में है। राज्य सरकारों की

ओर से प्रतिकूल प्रतिक्रिया को देखते हुए इस निर्णय को लागू करने की प्रणालियां अभी तक तैयार नहीं की गई हैं। यह मंत्रालय भी इस स्मार्ट कार्ड योजना को कार्यान्वित नहीं कर पाया है।

ओएमसीज ने राज्य सरकारों के साथ अनधिकृत उपयोग तथा मिलावट के लिए पीड़ीएस एसकेओ का विपथन रोकने के उद्देश्य से आरंभ की गई मार्कर प्रणाली के कार्यान्वयन के बारे में तथा लक्षित लाभ प्राप्तकर्ताओं को उसकी उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए परामर्श दिया था। ओएमसीज भी पीडीएस एसकेओ के निर्बाध वितरण के बारे में राज्य सरकारों द्वारा बुलाई गई बैठकों में नियमित रूप से भाग लेती है।

लक्षित लाभार्थियों के लिए राजसहायता प्राप्त पीडीएस मिट्टी तेल के वितरण को ध्यान में रखते हुए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

(1) सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पी डी एस) मिट्टी तेल की कालाबाजारी को रोकने के उद्देश्य से केन्द्र सरकार ने प्रावधान किया है कि डीलर अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत जारी मिट्टी तेल (प्रयोग पर प्रतिबंध और उच्चतम मूल्य का निर्धारण) आदेश, 1993 के द्वारा निर्धारित मूल्य से अधिक मूल्य पर पी डी एस मिट्टी तेल नहीं बेच सकते हैं और पी डी एस मिट्टी तेल डीलरों को भण्डार के स्थान सहित व्यापार के ध्यानाकर्षी स्थान पर बोर्ड पर स्टाक एवं मूल्य लिखकर अवश्य दर्शाना चाहिए।

(2) सरकार ने यह सुनिश्चित करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल नेटवर्क का आमूल चूल सुधार करने के लिए एक प्रायोगिक परियोजना का अनुमोदन किया है कि यह अत्यधिक रियायती उत्पाद वास्तव में अभीष्ट लाभार्थियों को रियायती मूल्यों पर वांछित मात्राओं में उपलब्ध कराया जाए और द्वितीयत: इस प्रकार मिलावट के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली मिट्टी तेल के विपथन को नियंत्रित, कम और अंतत: समाप्त किया जा सके। इस योजना की मुख्य विशेषता यह है कि उप थोक केन्द्रों को आपूर्तियां सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों की प्रत्यक्ष निगरानी और उत्तरदायित्व के अंतर्गत की जाएंगी। यह योजना 2 अक्तूबर, 2005 से देश में 414 ब्लाकों में प्रायोगिक आधार पर शुरु की गई है। प्रायोगिक योजना को 31.08.2007 तक आगे बढ़ाया गया है।

(3) राजसहायता प्राप्त मिट्टी तेल के विपथन की जांच करने के लिए और पेट्रोलियम उत्पाद को ले जाने वाले टैंक ट्रकों की गतिविधियों की निगरानी के लिए सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की ओएमसीज को टैंक ट्रकों पर वाहन खोजी प्रणाली पर आधारित वैश्विक स्थिति प्रणाली (जीपीएस) स्थापित करने की सलाह दी है।

(4) वाहन ईंधनों में मिलावट रोकने के लिए सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को विभिन्न उपाय करने को कहा है जिसमें अपमिश्रकों में मार्कर प्रणाली आरंभ करना सम्मिलित है। ओएमसीज ने 1.10.2006 से अखिल भारत पर मिट्टी तेल में मार्कर प्रणाली आरंभ कर दी है। इससे न केवल पीडीएस मिट्टी तेल का विपथन नियंत्रित होगा बल्कि यह पीडीएस मिट्टी तेल को लक्षित लाभार्थियों को उपलब्ध कराने में सहायक होगा।

सूरत में अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन

1621. श्री काशीराम राणा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने सूरत में एक अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन स्थापित करने की घोषणा की है;

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

(ग) इस काम के कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों पर सुपरफास्ट प्रभार लगाना

1622. श्री प्रबोध पाण्डा:
श्री ए. वी. बेल्लारमिन:
श्री वसंतराव भोरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने कुछ रेलगाड़ियों को सुपरफास्ट का दर्जा प्रदान किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में यात्रा कर रहे यात्रियों से सुपरफास्ट गाड़ियों का किराया लिया जा रहा है;

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

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अपने सही समय पर चलने के बावजूद ये सुपरफास्ट रेलगाड़ियां अपने गंतव्यों पर कम से कम एक और अधिक से अधिक आठ घंटे देरी से पहुंचती है;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या रेलवे का इरादा इन सुपरफास्ट रेलगाड़ियों के अपने गंतव्यों पर आधे घंटे या इससे अधिक की देरी से पहुंचने पर यात्रियों से वसूल किए जा रहे सुपरफास्ट प्रभार को वापस लौटाने का है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) जी हां।

(ग) सुपर फास्ट अधिप्रभार द्वितीय श्रेणी के लिए 8 रु. शयनयान श्रेणी के लिए 20 रु. वातानुकूल चेयरकार/प्रथम श्रेणी/वाता. 3 टियर/वाता. 2 टियर के लिए 30 रु., वाता. प्रथम श्रेणी के लिए 50 रु., द्वितीय श्रेणी मासिक सीजन टिकटों के लिए 150 रु., द्वितीय श्रेणी त्रैमासिक सीजन टिकटों के लिए 450 रु., प्रथम श्रेणी मासिक सीजन टिकटों के लिए 450 रु. और प्रथम श्रेणी त्रैमासिक सीजन टिकटों के लिए 1350 रु. है। बरहाल, सुपर फास्ट अधिप्रभार उन सुपर फास्ट गाड़ियों, जिनकी कुल यात्रा 325 कि.मी. से कम होती है, द्वारा यात्रा करने वाले सीजन टिकटधारियों पर नहीं लिए जाते हैं।

(घ) और (ङ) भारतीय रेलों पर सुपर फास्ट गाड़ियों सहित गाड़ियों में कई बार विभिन्न कारणों जैसे शरारती गतिविधियों, प्राकृतिक आपदाओं जैसे समुद्री तूफान, बाढ, दरारों के कारण रेल पटरी की खराबी, कानून एवं व्यवस्था संबंधी समस्याएं, खराब मौसम, पशुओं के कुचले जाने, बिजली ग्रिड की खराबी आदि के कारण समय पालन में कमी आ जाती है। बहरहाल, भारतीय रेलों पर सुपर फास्ट गाड़ियों सहित गाड़ियों का समग्र समय पालन संतोषजनक है।

(च) जी नहीं।

(छ) कुछ गाड़ियां विभिन्न कारणों से अपने गंतव्यों पर विलंब से पहुंचती है। इसलिए सुपर फास्ट अधिप्रभारों सहित किराये के रूप में कोई धनवापसी ऐसे मामलों मे नहीं की जाती है।

दवाओं की कीमत

1623. श्री रनेन बर्मन:
श्री पी. मोहन:

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

(क) दवाओं की विभिन्न श्रेणियों की कीमतों को विनियमित/नियंत्रित करने हेतु क्या तंत्र विद्यमान है;

(ख) प्रत्येक श्रेणी का ब्यौरा क्या है;

(ग) यह सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है कि किसी दवा का बिक्री मूल्य उसके वास्तविक मूल्य से अधिक न हो; और

(घ) सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं कि आजीवन ली जाने वाली दवाओं की कीमत वाजिब हो और विनिर्माता/व्यापारी नायायज मुनाफाखोरी में लिप्त न हों?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ 95) की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 बल्क औषध एवं उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रणाधीन हैं एवं उनके मूल्य, राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा डीपीसीओ 95 के प्रावधानों के अनुसार निर्धारित/संशोधित किए जाते हैं। डीपीसीओ, 95 के अंतर्गत अनुसूचीबद्ध औषधों और फार्मूलेशनों का मूल्य निर्धारण/संशोधन एक सतत प्रक्रिया है। एनपीपीए द्वारा निर्धारित मूल्य का कोई उल्लंघन होने पर अतिप्रभारित राशि की वसूली के लिए एनपीपीए द्वारा कार्रवाई की जाती है।

एनपीपीए, अपने मूल्य मानीटरिंग कार्यकलाप के अंग के रूप में गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों में उतार-चढ़ाव की कुछ आंतरिक दिशानिर्देशों के साथ नियमित रूप से जांच करता है। गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों की मानीटरिंग के लिए ओआरजी-आईएमएस की मासिक रिपोर्टों तथा व्यक्तिगत विनिर्माताओं द्वारा दी गई सूचना का प्रयोग किया जाता है। जहां कहीं असामान्य मूल्य-वृद्धि पाई जाती है, वहां आवश्यक कार्रवाई की जाती है। विनिर्माताओं को मूल्यों में कमी लाने के लिए कहा जाता है। यह एक सतत प्रक्रिया है।

तमिलनाडु में आईओसी की एलएनजी परियोजना

1624. **श्री बसुदेव आचार्य:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु स्थित इन्नोर में इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी) की एलएनजी परियोजना के काम को रोक दिया गया है जैसा कि दिनांक 28 जुलाई, 2007 के "बिजनेस स्टेंडर्ड" में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्चा पटेल): (क) जी नहीं। आईओसी, एलएनजी की दीर्घकालिक आपूर्ति के लिए विभिन्न भावी एलएनजी आपूर्तिकारों से संपर्क करने की प्रक्रिया में है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

तमिलनाडु में आईओसी की एलएनजी परियोजना

1624. **श्री बसुदेव आचार्य:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु स्थित इन्नोर में इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी) की एलएनजी परियोजना के काम को रोक दिया गया है जैसा कि दिनांक 28 जुलाई, 2007 के "बिजनेस स्टेंडर्ड" में समाचार प्रकाशित हुआ है, और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्चा पटेल): (क) जी नहीं। आईओसी, एलएनजी की दीर्घकालिक आपूर्ति के लिए विभिन्न भावी एलएनजी आपूर्तिकारों से संपर्क करने की प्रक्रिया में है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों में बुनियादी सुविधाएं

1625. **डा. के धनराजू:**
श्री रायापति सांबासिवा राव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चलती रेलगाड़ियों के बदबूदार शौचालय अस्वास्थ्यकर हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे का विचार रेलगाड़ियों के सभी शौचालयों को नियंत्रित डिस्चार्ज प्रणाली में बदलने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है;

(ङ) क्या रेलवे ने हाल ही में बायो-टायलेट परियोजना शुरू की है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है?

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

(ख) से (घ) स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता में और सुधार करने के लिए उत्तरोत्तर कंट्रोल्ड डिस्चार्ज शौचालय प्रणाली की व्यवस्था करायी जा रही है। कंट्रोल्ड डिस्चार्ज शौचालय यह सुनिश्चित करता है कि गंदगी का निपटान केवल एक पूर्व-निर्धारित गति के बाद ही हो जिससे बड़े स्टेशन अपेक्षाकृत साफ रहें। अब तक लगभग 400 ऐसे सवारी डिब्बों का निर्माण किया गया है। मौजूदा सवारी डिब्बों के सभी शौचालयों को कंट्रोल्ड डिस्चार्ज किस्म में बदलने की तत्काल कोई योजना नहीं है क्योंकि रेलें पूर्णत: पर्यावरण के अनुकूल शौचालयों के विषय पर विचार कर रही हैं जो कंट्रोल्ड डिस्चार्ज किस्म के शौचालयों से बेहतर होगा।

(ङ) जी हां।

(च) जैविक शौचालयों के लिए विशिष्टियों को अंतिम रूप दे दिया गया है। गंदगी का जैविक निपटान करने वाली शौचालय प्रणाली की खरीद की प्रक्रिया चल रही है। इस प्रणाली को नियमित तौर पर अपनाने के संबंध में निर्णय लेने से पहले एक रेक पर इसका फील्ड परीक्षण किया जायेगा।

विदेशों में कोयले की खानों को खरीदना

1626. **श्री असादुद्दीन ओवेसी:** क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियों से कोकिंग कोल की कमी से उनकी क्षमता विस्तार योजना के संकट में पड़ने से पूर्व ऑस्ट्रेलिया और कनाडा में कोयले की खानों को खरीदने हेतु प्रयासों को तेज करने के लिए कहा है;

(ख) यदि हां, तो इस्पात कंपनियों द्वारा विदेशों में खान खरीदने हेतु अभी तक क्या प्रयास किए गए हैं;

(ग) विदेशों में खान खरीदने के बिना इस्पात कंपनियों की विस्तार योजना के किस हद तक प्रभावित होने की संभावना है; और

(घ) इस्पात कंपनियों द्वारा कोयले की खानें खरीदने के लिए कितने देशों के साथ बातचीत चल रही है और अभी तक कितने प्रस्तावों को अंतिम रूप दिया गया है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) जी, हां। 'इस्पात मंत्रालय ने स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) तथा राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेट (आरआईएनएल) को कोककर कोयले की आपूर्ति सुनिश्चित करने के संबंध में स्टेटस पेपर प्रस्तुत करने के लिए निदेशक (वित्त), राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया था। समिति की सिफारिशों के आधार पर विदेशों में कोयला खनन कंपनियों/परिसंपत्तियों के अधिग्रहण के प्रयोजन से स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल), कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल), राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल), नेशनल थर्मल पॉवर कार्पोरेशन (एनटीपीसी) तथा नेशनल मिनरल डवलपमेंट कार्पोरेशन (एनएमडीसी) को शामिल करते हुए निगमित किए जाने के लिए एक एम्पावर्ड स्पेशल परपज व्हीकल (एसपीवी) का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित एसपीवी विशेष रूप से भागीदार कंपनियों की कोककर तथा थर्मल कोयले की आवश्यकता को पूरा करेगा।

सेल तथा आरआईएनएल विदशों में कोककर कोयला खानों के अधिग्रहण के लिए भी प्रयास कर रहे हैं। बातचीत चल रही है। तथापि, अभी तक किसी प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

(ग) इस समय सेल तथा आरआईएनएल दोनों ही दीर्घकालिक तथा स्पॉट कोकिंगकोल करारों के तहत कोककर कोयला खरीद रहे हैं। अभी तक अपेक्षित मात्रा में कोयला प्राप्त करने में कोई गंभीर परेशानी नहीं हुई है। तथापि, खानों का अधिग्रहण करने से दोनों कंपनियों को सभी दीर्घकालिक फायदे प्राप्त होंगे।

(घ) ऐसे देशों में उपयुक्त कोयला खनन कंपनियों/परिसंपत्तियों की पहचान करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं जिनसे कोयले की भारत तक उतराई लागत प्रतिस्पर्धात्मक होगी। सेल ऑस्ट्रेलिया तथा न्यूजीलैंड में उनकी मौजूदा अथवा नई खान विकास परियोजनाओं में साम्या हिस्सेदारी हासिल करने के लिए कोककर कोयले के अपने दीर्घकालिक आपूर्तिकर्ताओं के साथ बातचीत कर रहा है। आरआईएनएल भी ऑस्ट्रेलिया तथा यूएसए में पार्टियों के साथ बातचीत कर रहा है। अभी तक किसी विशेष प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[हिन्दी]

कच्चा माल उपलब्ध न होना

1627. श्री मित्रसेन यादव: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या छत्तीसगढ़ में स्पंज आयरन उद्योग कच्चे माल के उपलब्ध न होने के कारण संकट का सामना कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा कच्चे माल की कमी को पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या दंतेवाड़ा जिले में स्थित राष्ट्रीय खनिज विकास निगम के उद्यम के उत्पादन में कमी आई है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान उक्त उद्यम से लौह अयस्क का वार्षिक औसत उत्पादन कितना रहा;

(ङ) क्या उक्त उत्पादन में से स्थानीय उद्योगों की भी लौह अयस्क की आपूर्ति की जाती है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) कच्चे माल विशेष रूप से लौह अयस्क की अनुपलब्धता के कारण छत्तीसगढ़ में अत्यधिक संकट का सामना करने वाले स्पंज लोहा उद्योग के संबंध में कोई रिपोर्ट नहीं है।

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

(ग) और (घ) जी, नहीं। बैलाडिला खानों का वार्षिक उत्पादन नीचे दिया गया है:-

(मात्रा: मिलियन टन)

वर्ष	समझौता ज्ञापन (उत्कृट लक्ष्य)	वास्तविक उत्पादन
2004-05	15.30	15.61
2005-06	16.60	17.42
2006-07	18.15	20.45

(ङ) और (च) जी, हां। पिछले 3 वर्षों के दौरान छत्तीसगढ़ स्थित स्पंज लोहा निर्माताओं को बैलाडिला खानों से ऑफर की गई वर्ष-वार मात्रा और उनके द्वारा उठाई गई मात्रा नीचे दी गई है:-

(मात्रा: लाख टन)

वर्ष	एनएमडीसी द्वारा आवंटित	छत्तीसगढ़ स्पंज लोहा निर्माताओं द्वारा उठाई गई मात्रा
2004-05	5.6	1.4
2005-06	12.0	8.5
2006-07	20.0	18.3

इस्पात का आयात

1628. श्री मोहन सिंह: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत में इस्पात की प्रतिवर्ष औसत खपत कितनी है तथा घरेलू उत्पादन और आयात से क्रमश: आपूर्ति की प्रतिशतता कितनी है;

(ख) घरेलू इस्पात उद्योगों को सरकारी क्षेत्र के उद्योगों और निजी क्षेत्र के उद्योगों द्वारा कितने प्रतिशत आपूर्ति की जाती है;

(ग) क्या वर्ष 2007 की पहली तिमाही में 48-49 प्रतिशत इस्पात का आयात किया गया है और अधिकांश आयात पूर्व सोवियत संघ और चीन से हुआ है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आयातित इस्पात घरेलू इस्पात से सस्ता है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा घरेलू इस्पात उद्योग को बचाने हेतु इस्पात के उत्पादन को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) 2006-07 के दौरान फिनिश्ड नॉन अलाय स्टील की खपत 43.743 मिलियन टन (अनन्तिम) थी। कुल घरेलू उपलब्धता में घरेलू उत्पादकों से घरेलू सप्लाई तथा आयात की प्रतिशतता नीचे दी गई है:-

(इकाई: हजार टन)

वर्ष	फिनिश्ड नॉन अलाय स्टील			आयात	स्टॉक, अंतर संयंत्र हस्तांतरण आदि के लिए समायोजन	कुल घरेलू उपलब्धता
	बिक्री के लिए निवल उत्पादन	निर्यात	घरेलू उत्पादक से घरेलू आपूर्ति			
	क	ख	ग=(क-ख)	घ	ङ	च=क-ख+घ-ङ
2006-07 (अनंतिम)	49575	4750	44825 (92%)	4100 (8%)	5182	43743

[स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति]
[कोष्ठक में दिए गए आंकड़े कुल की प्रतिशतता दर्शाते हैं]

(ख) सरकारी क्षेत्र के उद्योगों द्वारा तथा निजी क्षेत्र के उद्योगों द्वारा घरेलू इस्पात की सप्लाई की प्रतिशतता नीचे दी गई है:

(इकाई: हजार टन)

वर्ष/मद	फिनिश्ड नॉन अलाय स्टील		योग
	सरकारी क्षेत्र की इकाइयां	निजी क्षेत्र की इकाइयां	
2006-07 (अनंतिम)			
बिक्री के लिए निवल उत्पादन	12962 (26%)	36613 (74%)	49575
निर्यात	309	4441	4750
घरेलू उत्पादक से घरेलू आपूर्ति	12653 (28%)	32172 (72%)	44825

[स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति]
[कोष्ठक में दिए गए आंकड़े कुल की प्रतिशतता दर्शाते हैं]

(ग) 2007-08 की प्रथम तिमाही के दौरान सीआईएस और चीन से फिनिश्ड नान अलाय स्टील का आयात कुल आयात का 43% है।

(घ) आयातित इस्पात उत्पादों की उतराई तक की लागत की तुलना घरेलू मूल्यों से तुलना कठिन है क्योंकि वह एक कन्साइनमेंट से दूसरे कन्साइनमेंट, एक देश से दूसरे देश, एक ग्रेड से दूसरे ग्रेड और अन्य विनिर्दिष्टियों के कारण भिन्न-भिन्न होती है।

(ङ) सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों का विस्तार करके तथा निजी क्षेत्र में अतिरिक्त इस्पात उत्पादन क्षमता के सृजन को प्रोत्साहित करने के लिए विभिन्न नीतिगत उपाय अपना कर देश में इस्पात क्षमता में वृद्धि करने के लिए सरकार ने कई कदम उठाए हैं। सरकार ने भारत में इस्पात निवेश के सम्बन्ध में समन्वय करने तथा मानिटरिंग करने के लिए एक अन्तर मंत्रालय समूह (आईएमजी) गठित किया है। इस समूह में भारत सरकार के सम्बन्धित मंत्रालय/विभागों के सचिव तथा सम्बन्धित राज्य सरकारों के मुख्य सचिव शामिल हैं।

[अनुवाद]

हाई स्पीड कोचों का नया डिजाइन

1629. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

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

(क) क्या रेलवे ने यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएं प्रदान करने के लिए कुछ राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में नए डिजाइन वाले हाई-स्पीड ए.एल.एस.टी.एम.-एल.एच.बी. कोच शुरू किए हैं;

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

(ग) क्या अन्य एक्सप्रेस/मेल गाड़ियों में नए डिजाइन वाले हाई स्पीड कोच शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) भारतीय रेल द्वारा मैसर्स लिंके हॉफ्फमैन बुश के साथ प्रोद्योगिकी करार के अंतरण के अधीन तेज रफ्तार वाले स्टेनलेस स्टील सवारी डिब्बों का नया डिजाइन अधिगृहीत किया गया था और इस प्रकार के अब तक लगभग 400 सवारी डिब्बे, रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला में स्वदेशी रूप से पहले ही तैयार किए जा चुके हैं।

उच्च गति क्षमता के अलावा, ये सवारी डिब्बे अपेक्षाकृत हल्के हैं और इनकी वहन क्षमता सवारी डिब्बा कारखाना के तदनुरूपी सवारी डिब्बों की तुलना में लगभग 10-12% अधिक है। इस डिजाइन की अन्य बड़ी विशेषताएं, चढ़ने में सुविधाजनक, अधिक संरक्षा तथा आंतरिक सुंदरता आदि हैं।

(ग) से (ङ) इस नये डिजाइन के सवारी डिब्बे चरणबद्ध तरीके से शामिल किए जा रहे हैं।

इथनॉल को बढ़ावा देना

1630. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में किए गए अनुसंधान से यह सिद्ध हो गया है कि न केवल गन्ने अपितु देश में प्रचुर मात्रा में उगाए जाने वाली मीठी ज्वार की डंठलों से भी इथनॉल का उत्पादन किया जा सकता है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) जी हां। मीठी ज्वार के डंठलों से भी एथेनोल का उत्पादन किया जा सकता है।

(ख) मीठा ज्वार उष्णकटिबंध में होने वाला एक पौधा है, जिसकी खेती प्राय: शीतोष्ण तथा उष्णकटिबंधी जलवायु वाले क्षेत्रों में की जा सकती है। मीठे ज्वार की डंठल में कार्बोहाइड्रेट्स, सेलूलोज, हेमीसेलूलोज तथा लिगनिन होता है। मीठी ज्वार शक्कर में सकरोस, ग्लूकोस तथा फ्रकटोस होता है। इन शक्करों से एल्कोहल बनाई जा सकती है। इसके अलावा, मीठी ज्वार के पौधे की खोई में लिंगो-सेलुलोसिक बायोमास निहित होता है, जिसे इनजाइमेटिक हाइड्रोलिसिस प्रक्रिया द्वारा भी एथेनोल में परिवर्तित किया जा सकता है।

इस्पात के मूल्य में वृद्धि

1631. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि इस्पात के मूल्य में अत्यधिक वृद्धि हुई है;

(ख) क्या इस्पात के मूल्य में वृद्धि के लिए ठेकेदार तैयार नहीं थे और आवंटित अधिकांश इस्पात कार्य बाधित हो रहा है;

(ग) यदि हां तो परियोजना-वार कितनी परियोजनाओं के अपनी समय-सीमा से बाद तक चलने की संभावना है;

(घ) क्या उधमपुर-काजीकुंड-बारामूला जैसी राष्ट्रीय परियोजनाओं के देर से पूरा होने की संभावना है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या रेलवे ने ऐसी परियोजनाओं पर काम करने वाले ठेकेदारों की वाजिब चिंता पर विचार करने का निर्णय लिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। विगत में इस्पात की कीमतों में असामान्य वृद्धि हुई थी।

(ख) और (ग) इस्पात की कीमतों में इस प्रकार वृद्धि होने के कारण ठेकेदारों की कई परियोजनाओं की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था। इस संबंध में परियोजना-वार रिकार्ड नहीं रखे जाते हैं।

(घ) जी हां। बहरहाल इसमें विलंब होने का प्रमुख कारण भूमि अधिग्रहण और वन विभाग की अनुमति प्राप्त होने में विलंब होना, कानून एवं व्यवस्था की प्रतिकूल स्थिति तथा दुर्गम पहाड़ी क्षेत्र होने के कारण तकनीकी समस्याओं का सामना करना है।

(ङ) ठेका, ठेका शर्तों के तहत शासित होता है और कीमत में किसी प्रकार की कमीबेशी होने पर संबंधित ठेका के लिए लागू कीमत अंतर के उपबंध के तहत कार्रवाई की जाती है।

राजधानी और शताब्दी ट्रेनों में खान-पान सेवाएं

1632. श्री एन. एस. वी. चित्तन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस जैसी लोकप्रिय रेलगाड़ियों में खान-पान सेवाओं के गिरते स्तर की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो इसमें सुधार लाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेलें निजी लाइसेंसधारियों और भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आई.आर.सी.टी.सी.) के अंतर्गत इकाइयों के माध्यम से राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों सहित अन्य गाड़ियों में और स्टेशनों पर यात्रियों को स्वास्थ्यकर एवं गुणवत्तापरक भोजन मुहैया कराती हैं। चालू प्रक्रिया के अनुसार भारतीय रेल की खान-पान सेवा पर क्षेत्रीय रेलों एवं आई.आर.सी.टी.सी. द्वारा निरंतर निगरानी रखी जाती है। रेलों एवं आई.आर.सी.टी.सी. के अधिकारियों द्वारा खानपान सेवाओं की नियमित निगरानी की जाती है। भारतीय रेल के यात्रियों को की जा रही आपूर्ति की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए आई.आर.सी.टी.सी. ने स्वतंत्र भोजन परीक्षण एजेंसियों को लगाया है। इसके अतिरिक्त, भोजन की गुणवत्ता की सतत् निगरानी करने के लिए समर्पित गुणवत्ता निरीक्षकों को भी लगाया गया है। खानपान सेवाओं में चूक होने पर लाइसेंसधारियों और विभागीय कर्मचारियों को चेतावनी, जुर्माना लगाना, उनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई, ठेका समाप्त करना जैसे निरोधक कार्रवाई भी की जाती है।

सस्ते होटल

1633. श्री पी. एस. गढ़वी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को राष्ट्रमंडल खेल, 2010 के आयोजन से पहले देश में विशेषकर गुजरात में और अधिक संख्या में सस्ते होटलों के निर्माण हेतु होटल एवं रेस्टोरेंट एसोसिएशन से ज्ञापन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) सरकार का विचार एसोसिएशन की मांगों पर कौन-से कदम उठाने का है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रेल बजट घोषणाओं का क्रियान्वयन

1634. डा. सत्यनारायण जटिया:
श्री गणेश सिंह:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेल बजट 2007-08 के दौरान नई ट्रेन सेवा शुरू करने, कुछ रेलगाड़ियों को सेवा अगले गन्तव्यों तक विस्तारित करने व उनकी आवृत्ति बढ़ाने संबंधी प्रस्ताव की घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो क्रियान्वयन के संदर्भ में इन घोषणाओं की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) इस संबंध में उन प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है जिनकी क्रियान्वयन अभी शेष है तथा संबंधित विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(घ) वर्ष 2006-07 हेतु रेल बजट में यथाघोषित नई ट्रेन सेवाओं के शुरू किए जाने और नई रेल लाइनों के निर्माण के संबंध में स्थिति क्या है?

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

(ख) और (ग) वर्तमान स्थिति इस प्रकार है:

(गाड़ियों की जोड़ी)

सेवाएं	रेल बजट 07-08 के दौरान घोषित	क्रियान्वित	शेष
नई गाड़ियां	37	20	17
गरीब रथ	8	–	8
चालन-क्षेत्र बढ़ाना	24	10	14
फेरे में वृद्धि	15	5	10

रेल बजट में घोषित गाड़ी सेवाएं आगामी वित्त वर्ष के दौरान शुरू की जाती हैं जो चल स्टॉक की उपलब्धता, अपेक्षित अवंसरचना के विकास, आमान परिवर्तन के पूरा होने, परिचालनिक व्यवहार्यता आदि के अध्यधीन होता है। इसलिए रेलवे की ओर से कोई विलंब नहीं हुआ है। बहरहाल, 2007-08 के रेल बजट की घोषित ऐसी सेवाओं का ब्यौरा जिन्हें वर्तमान वित्त वर्ष में आरंभ किया जाना है, संलग्न *विवरण* में दिया गया है।

(घ) 2006-07 के रेल बजट में घोषित गाड़ी सेवाओं और नई रेल लाइनों के निर्माण की स्थिति संलग्न *विवरण* में दी गई है।

विवरण

2007-08 के रेल बजट में घोषित ऐसी गाड़ी सेवाओं का ब्यौरा, जिन्हें वर्तमान वित्त वर्ष में शुरू किया जाना है, इस प्रकार है

नई गाड़ियां

क्र.	गाड़ी सं.	से	तक	स्वरूप	फेरे
1	2	3	4	5	6
1.	5039/5040	फरुखाबाद	कासगंज	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
2.	5039/5040	फरुखाबाद	कासगंज	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
3.	2537/2538	बापूधाम मोतिहारी	वाराणसी	एक्सप्रेस	सप्ताह में तीन बार
4.	5101/5102	छपरा	मुंबई सीएसटी	जन साधारण	सप्ताह में एक बार
5.	6233/6234	मलियादुत्तरे	तिरुचिरापल्ली	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
6.	1025/1026	नासिक	पुणे	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
7.	8495/8496	भुवनेश्वर	रामेश्वरम	एक्सप्रेस	सप्ताह में एक बार
8.	3243/3244	पटना	देहरी-ऑन-सोन	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
9.	5015/5016	गोरखपुर	यशवंतपुर	एक्सप्रेस	सप्ताह में एक बार
10.	6609/6610	कोयम्बटूर	नागरकोइल	एक्सप्रेस	प्रतिदन
11.	6775/6776	चेन्नै इग्मोर	नागौर	एक्सप्रेस	प्रतिदिन

1	2	3	4	5	6
12.	1423/1424	सोलापुर	बागलकोट	एक्सप्रेस	6 दिन
13.	2291/2292	यशवन्तपुर	चेन्नै	एक्सप्रेस	सप्ताह में एक बार
14.	2191/2192	जबलपुर	दिल्ली	एक्सप्रेस	सप्ताह में एक बार
15.	9325/9326	इंदौर	अमृतसर	एक्सप्रेस	सप्ताह में एक बार
16.	2071/2072	मुंबई (दादर टर्मिनस)	औरंगाबाद	जन शताब्दी	6 दिन
17.	1425/1426	बीजापुर	बागलकोट	पैसेंजर	6 दिन
गरीब रथ					
1.	2201/2202	तिरुवंनतपुरम	लोकमान्य तिलक (टी)	गरीब रथ	सप्ताह में दो बार
2.	2993/2994	जयपुर	बांद्रा (टी)	गरीब रथ	सप्ताह में तीन बार
3.	2359/2360	कोलकाता	पटना	गरीब रथ	सप्ताह में तीन बार
4.	2735/2736	सिकंदराबाद	यशवंतपुर	गरीब रथ	सप्ताह में तीन बार
5.	2205/2206	निजामुद्दीन	देहरादून	गरीब रथ	सप्ताह में तीन बार
6.	2831/2832	भुवनेश्वर	रांची	गरीब रथ	सप्ताह में तीन बार
7.	2535/2536	रायपुर	लखनऊ	गरीब रथ	सप्ताह में दो बार
8.	2517/2518	कोलकाता	गुवाहाटी	गरीब रथ	सप्ताह में दो बार

चालन–क्षेत्र बढ़ाना

क्र.सं.	गाड़ी सं.	से	तक	स्वरूप	कहां तक बढ़ाया जाएगा
1	2	3	4	5	6
1.	469/470	लखनऊ	फरुखाबाद	पैसेंजर	कासगंज
2.	5037/5038	कानपुर	फरुखाबाद	एक्सप्रेस	कासगंज
3.	1 एस.एफ./2 एस.एफ.	शिकोहाबाद	फरुखाबाद	पैसेंजर	कासंगज
4.	2705/2706	सिकन्दराबाद	विजयवाड़ा	एक्सप्रेस	गुंतूर
5.	5665/5666	गुवाहाटी	दीमापुर	एक्सप्रेस	जोरहाट
6.	209/210	हावड़ा	दरभंगा	पैसेंजर	जयनगर
7.	2105/2106	मुबई	नागपुर	विदर्भ एक्सप्रेस	गोंदिया

1	2	3	4	5	6
8.	3185/3186	सियालदह	दरभंगा	गंगा सागर एक्सप्रेस	जयनगर
9.	4649/4650	अमृतसर	दरभंगा	सरयू यमुना एक्सप्रेस	जयनगर
10.	4673/4674	अमृतसर	दरभंगा	शहीद एक्सप्रेस	जयनगर
11.	531ए/532ए	पर्ली	लातूर	पैसेंजर	ओस्मानाबाद
12.	6509/6510	अजमेर	बेंगलुरु	एक्सप्रेस	मैसूर
13.	712/717	गया	क्यूल	पैंसेजर	झाझा

फेरे में वृद्धि

क्र.	गाड़ी सं.	से	तक	स्वरूप	पुराने फेरे(दिन/सप्ताह)	नए फेरे (दिन/सप्ताह)
1.	6315/6316	वैंगलूरू	कोचूवेलि	एक्सप्रेस	1	3
2.	2309/2310	नई दिल्ली	पटना	राजधानी एक्सप्रेस	2	7
3.	2149/2150	पुणे	पटना	एक्सप्रेस	2	4
4.	2843/2844	पुरी	अहमदाबाद	एक्सप्रेस	3	4
5.	5715/5716	किशनगंज	अजमेर	गरीब नवाज एक्सप्रेस	1	3
6.	209/210	मछलीपत्तनम	तिरूपति	पैसेंजर	3	7
7.	2835/2836	हटिया	यशवंतपुर	एक्सप्रेस	1	2
8.	6595/6596 (2295/2296के रूप में)	पटना	बेंगलुरू	एक्सप्रेस	2	6
9.	6303/6604	तिरुवंनतपुरम	मंगलौर	एक्सप्रेस	3	7
10.	9311/9312	इंदौर	पुणे	एक्सप्रेस	2	3

2006-07 के रेल बजट में घोषित गाड़ी सेवाओं की शुरूआत और नई रेल लाइनों के निर्माण के संबंध में स्थिति नीचे दिए गए अनुसार है:

(जोड़ी में गाड़ियां

सेवाएं	2006-07 के रेल बजट के दौरान घोषित	क्रियान्वित	शेष
नई गाड़ियाँ	57	54	3
चालन-क्षेत्र बढ़ाना	37	37	0
फेरे में वृद्धि	12	12	0

2006-07 के रेल बजट में शामिल नई लाइन परियोजनाओं की स्थिति इस प्रकार है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	स्थिति
1	2	3
1.	मोतीहारी-सीतामढ़ी	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण, विस्तृत नक्शे एवं अनुमान बनाना आदि जैसे प्रारंभिक कार्य शुरू किए गए हैं।
2.	दरभंगा-कुशेश्वरस्थान	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण विस्तृत नक्शे एवं अनुमान बनाना आदि जैसे प्रारंभिक कार्य शुरू किए गए हैं।
3.	छपरा-मुजफ्फरपुर	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। विस्तृत अनुमान पर कार्रवाई की जा रही है।
4.	छितौरी-तुमकुही रोड	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। ठेका दे दिया गया है।
5.	अररिया-गलगलिया (ठाकुरगंज)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण एवं विस्तृत अनुमान बनाना शुरू किया गया है।
6.	दीमापुर-कोहिमा (जब्जा)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरू किया जाना है।
7.	अजरा-बर्नीहाट	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरू किया जा रहा है।
8.	विष्णुपुरम-जनापहाड़	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। विस्तृत अनुमान स्वीकृत हैं।
9.	जग्गयापेट-मल्लाचेरावू	भूमि अधिग्रहण और मिटटी संबंधी कार्य एवं छोटे पुलों के लिए निविदाएं शुरू की गई हैं।
10.	मनोहराबाद-कोटापल्लि	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण शुरू किया गया है।
11.	ओबुलावरिपल्लै-कृष्णापत्तनम	यह कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड के माध्यम से एक एसपीवी के तहत निष्पादित किया जा रहा है। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा किया गया है और खंड के एक हिस्से पर कार्य शुरू किया जा रहा है।
12.	तिंडीवणम-जिंजी-तिरुवनामलै	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण आदि जैसी प्रारंभिक व्यवस्थाएं शुरू की गई हैं।
13.	तिंडीवणम-नागरी	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण आदि जैसी प्रारंभिक व्यवस्थाएं शुरू की गई हैं।

पेट्रोलियम उत्पादों पर राजसहायता

1635. **श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी:**
श्रीमती रूपाताई डी. पाटील:

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

(क) क्या देश की निजी पेट्रोल कंपनियों ने पेट्रोलियम उत्पादों पर दी जाने वाली राजसहायता की प्रणाली में पारदर्शिता की मांग की है;

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

(ग) उक्त राजसहायता से जुड़े किन-किन मुद्दों पर पेट्रोलियम कंपनियों ने अपनी आपत्ति जतायी है; और

(घ) इस संबंध में की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल) (क) से (घ) निजी क्षेत्र की तेल कंपनियों ने पेट्रोल और डीजल की बिक्रियों पर उनको हुए घाटों के लिए सरकार से राजसहायता की मांग की है। तथापि, चूंकि वे सरकार की ओर से मूल्यानिर्धारण प्रतिबंधों के अध्यधीन नहीं हैं, इसलिए उनके द्वारा पेट्रोल और डीजल के विपणन के लिए कोई प्रतिपूर्ति नहीं हो सकती। निजी तेल कंपनियां वाणिज्यिक आधारों पर अपने मूल्य निर्धारण के निर्णय लेने के लिए स्वतंत्र हैं। यह भी उल्लेख किया जा सकता है कि सा.क्षे. उपक्रमों नामत: ओएनजीसीएल एमआरपीएल और एनआरएल सहित वे सभी कंपनियां जिन्हें 8 मार्च, 2002 के सरकारी संकल्प के अनुसार पेट्रोल और डीजल का विपणन करने का प्राधिकार प्रदान किया गया है राजसहायता हिस्सेदारी व्यवस्था के अंतर्गत नहीं आती हैं।

[अनुवाद]

केरल में खाद्य अनुसंधान संस्थान

1636. श्री सी. के. चन्द्रप्पन: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा केरल के कोन्नि में स्थापित किए जाने वाले खाद्य अनुसंधान संस्थान को अनुदान सहायता देने का प्रस्ताव है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) केरल सरकार ने प्रारंभ में 95.33 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से केरल राज्य में कोन्नि में 100 एकड़ के परिसर में स्वदेशी खाद्य अनुसंधान संस्थान स्थापित करने के लिए 4.11.2004 को एक प्रस्ताव भेजा था। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की स्कीमों में संस्थान स्थापित करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है, अत: केरल सरकार को 22.2.2005 को प्रस्ताव में संशोधन करने और हमारी अनुसंधान और विकास तथा मानव संसाधन विकास संबंधी स्कीमों के अंतर्गत सहायता का लाभ उठाने की सलाह दी गई। केरल सरकार ने कोन्नि में स्वदेशी खाद्य पार्क के विकास, खाद्य प्रसंस्करण एवं प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना करने, खाद्य गुणवत्ता निगरानी प्रयोगशाला की स्थापना करने और खाद्य प्रोद्योगिकी महाविद्यालय में पाठ्यक्रमों के आयोजन और बुनियादी ढ़ांचा विकास के लिए प्रस्ताव भेजे हैं। इन प्रस्तावों के संबंध में कतिपय स्पष्टीकरण अतिरिक्त सूचना मांगी गई है।

भूस्वामियों को मुआवजा

1637. श्री ए. कृष्णास्वामी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमान प्राधिकरण (ए.ए.आई.) का विचार देश के विभिन्न राज्यों में कुछ विमानपत्तनों को विकसित करने का है;

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

(ग) क्या उक्त प्रयोजनार्थ राज्य सरकार से भूमि प्राप्त करने व भू-अर्जन में कोई बाधा आ रही है;

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

(ङ) भूमि गंवाने वाले लोगों को भुगतान किए गए/किए जाने वाले मुआवजे का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) रनवे के पुन: सतहलेपन, सुदृढ़िकरण तथा विस्तार, टैक्सीट्रैक, एप्रन, आइसोलेशन बे इत्यादि के निर्माण, एकीकृत टर्मिनल भवन इत्यादि के निर्माण, एयरोब्रिजों, अतिरिक्त पार्किंग बे, के प्रावधान तथा रनवे पर श्रेणी-II प्रकाश प्रणाली तथा संबंधित कार्य जैसे विकास कार्य आंध्र प्रदेश में तिरूपति और विजाग हवाई अड्डा, आसाम में डिब्रूगढ़ गुवाहाटी और सिल्चर, गुजरात में अहमदाबाद, सूरत और बड़ोदरा, गोवा में मैंगलोर, कार्णाटक में मैंग्लोर एवं मैसूर, कालीकट में तथा मध्य प्रदेश में रायपुर, महाराष्ट्र में अकोला, औरंगाबाद, नागपुर तथा पुणे, मेघालय में शिलांग, उड़ीस में भुवनेश्वर, पंजाब में अमृतसर, राजस्थान में जयपुर और उदयपुर, त्रिपुरा में अगरतल्ला, तमिलनाडु में चेन्नई, कोयम्बतूर, मदैरै और त्रिची, उत्तर प्रदेश में लखनऊ और वाराणसी, उत्तराखंड में देहारादून और पंतनगर, संघ शासित प्रदेश में अगाती, पोर्ट ब्लेयर, चण्डीगढ़ तथा पश्चिम बंगाल में कोलकाता और कूच बिहार में किए जा रहे हैं।

(ग) और (घ) न्यायालय मामला (मामलें)/खरीद की तुलना में सेवा में लगाना परियोजना प्रभावित नीति के अधीन प्रभावित व्यक्तियों का पुनर्वास, अदा किए जाने वाले मुआवजे के संबंध में विवाद, वर्शिप स्थानों की प्रस्तुति उपयोगिताओं, सड़कों तथा रेलवे ट्रैकों का मार्ग परिवर्तन, बहुत से मामलों में खरीद प्रक्रिया में देरी जैसे मुद्दों, भूमि खरीद कार्यालय को भुगतान।

(ङ) मुआवजा का भुगतान भूमि खरीद कलैक्टर द्वारा निर्धारित राशि के अनुसार किया जाता है। यदि राज्य सरकार भूमि प्राप्त करती है तथा इसे नि:शुल्क रूप से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को हस्तांतरित करती है तो इसके लिए मुआवजे का भुगतान राज्य सरकार द्वारा किया जाता है।

[हिन्दी]

निजी आपरेटरों के साथ रिग्स की साझेदारी

1638. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महानिदेशक डीजीएच का विचार ओएनजीसी से कुछ गैस और तेल ब्लाकों को वापस लेने का है चूंकि वह इन ब्लाकों में अन्वेषण कार्य समय पर शुरू करने में विफल रहा है हालांकि ओएनजीसी निजी तेल ब्लाक आपरेटरों के साथ अपने रिग्स के लिए साझेदारी शुरू करने के पक्ष में है;

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

(ग) निजी आपरेटरों के साथ ओएनजीसी किस उद्देश्य से साझेदारी शुरू करना चाहता है; और

(घ) क्या निजी आपरेटरों के साथ रिग्स की साझेदारी के कारण तेल और गैस अन्वेषण के क्षेत्र में कोई लाभ होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना पटेल): (क) और (ख) जी नहीं। सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। उत्पादन भागीदारी संविदाओं (पीएससीज) के उपबंधों के अनुसार, यदि ठेकेदार/कंपनी वचनबद्ध न्यूनतम कार्यक्रम (एमडब्ल्यूपी) पूरा नहीं करती है तो वह सरकार को अपूर्ण कार्य को पूरा करने के लिए अपेक्षित राशि के बराबर राशि अदा कर सकता है और ब्लाक को तत्काल छोड़ सकता है। सरकार को यह भी अधिकार है कि यदि ठेकेदार पीएससी निबंधन और शर्तों को मानने में विफल रहता है तो वह संविदा को समाप्त कर दे। ज्योंही कोई पीएससी समाप्त होती है तो संबंधित ब्लाक सरकार के पास आ जाता है।

(ग) निजी प्रचालक के साथ भागीदारी करने के पीछे उद्देश्य, देश में उपलब्ध स्रोतों को इष्टतम उपयोग करना था।

(घ) निजी प्रचालकों के साथ रिग स्रोतों की भागीदारी करने से अन्वेषणात्मक प्रयासों को त्वरित करने में सहायता मिलेगी।

उर्वरकों की आपूर्ति

1639 **श्री हेमलाल मुर्मू:**
श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील:
श्री रघुराज सिंह शाक्य:
श्री राकेश सिंह:
श्रीमती करूणा शुक्ला:
श्रीमती रूपाताई डी. पाटील:
श्री कीरेन रिजीजू:
श्री थावरचन्द गेहलोत:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों की मांगों को नजरअंदाज करते हुए राज्य सरकारों की चालू खरीफ और मानसून सीजन के लिए उन्हें रासायनिक उर्वरकों विशेषकर डीएपी की व्यवस्था किए जाने संबंधी कोई निर्देश जारी किए हैं;

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

(ग) क्या संबंधित राज्यों की आवश्यकताओं के अनुरूप उर्वरकों की आपूर्ति व्यवस्था पर चर्चा करने हेतु केन्द्र और राज्य सरकारों के बीच हाल ही में एक नेशनल खरीफ 'कॉन्फ्रेंस' आयोजित की गई थी;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान आज तक देश के विभिन्न राज्यों की खरीफ और रबी फसलों हेतु उनकी मांग पर कुल कितनी मात्रा में डीएपी और अन्य उर्वरकों की आपूर्ति की गयी; और

(च) उन राज्यों का ब्यौरा क्या है जो सीधे अन्य देशों से डीएपी उर्वरकों का आयात करने जा रहे है तथा उन्होंने इस संबंध में किन देशों के साथ समझौतों पर हस्ताक्षर किये है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) केवल 50% स्वेदशी उत्पादित यूरिया सरकार के संचलन और वितरण नियंत्रण के अंतर्गत है। डीएपी सहित अन्य सभी उर्वरकों का संचलन और वितरण सरकार के नियंत्रण में नहीं है। अत: प्रत्येक फसल मौसम के शुरू होने से पहले आपूर्तिकर्ताओं/आयातकों से पर्याप्त आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए उर्वरक विभाग द्वारा राज्य सरकारों को बार-बार सलाह दी जा रही है ताकि राज्यों को इन उर्वरकों की कमी का सामना न करना पड़े।

तथापि चालू खरीफ मौसम के दौरान विशेषकर डीएपी की मांग और उर्वरक कंपनियों द्वारा वचनबद्ध आपूर्ति के बीच अंतर रहा है। यह उत्पादकों और आयातकों द्वारा कच्ची सामग्रियों और तैयार उत्पादों के उच्च अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के कारण जरूरत की पूरी मात्रा का उत्पादन या आयात करने की अनिच्छा की वजह से है। उर्वरक विभाग ने राज्य व्यापार अभिकरणों यथा मैसर्स इण्डियन पोटाश लिमिटेड के माध्यम से इन उर्वरकों के आयात की व्यवस्था करने के लिए उपाय किए हैं। चूंकि इन उर्वरकों को किसानों तक पहुँचाने के लिए सभी कमी वाले राज्यों में इन अभिकरणों के पास पर्याप्त विपणन और वितरण तंत्र नहीं है अत: राज्यों से संस्थागत एजेंसियों की पहचान करने का अनुरोध किया गया है, जो रेक स्थलों से उर्वरकों के विपणन और वितरण का कार्य करेंगी।

(ग) और (घ) अन्य बातों के साथ-साथ चालू खरीफ मौसम के दौरान उर्वरकों की उपलब्धता पर विचार विमर्श करने के लिए कृषि और सहकारिता विभाग द्वारा एक राष्ट्रीय खरीफ सम्मेलन का अयोजन किया गया था। सरकार यह सुनिश्चित करने का प्रयास करती रही है कि सभी राज्यों में मासिक अनुमानित आवश्यकता के अनुरूप पर्याप्त मात्रा में उर्वरक उपलब्ध हों।

(ङ) पिछले तीन वर्षों और चालू खरीफ मौसम में 31 जुलाई तक, प्रमुख कृषि राज्यों में यूरिया, डीएपी और एमओपी की उपलब्धता दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

(च) कोई भी राज्य दूसरे देशों से सीधे ही डीएपी का आयात नहीं करता है।

विवरण

1 अप्रैल, 2004 से 31 मार्च, 2005 तक यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार उपलब्धता और बिक्री

2004-05 मात्रा (लाख मी. टन)

उत्पाद	यूरिया		डीएपी		एमओपी	
राज्य का नाम	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री
आन्ध्र प्रदेश	18.55	17.46	4.66	4.48	3.58	3.39
कर्नाटक	9.74	9.27	4.25	4.09	3.01	2.89
केरल	1.13	1.10	0.18	0.18	0.98	0.98
तमिलनाडु	7.67	7.45	2.90	2.81	3.19	3.15
गुजरात	12.62	12.25	5.15	5.12	1.46	1.42
मध्य प्रदेश	11.05	10.34	5.01	4.62	0.58	0.52
छत्तीसगढ़	4.07	3.84	1.12	1.03	0.51	0.46
महाराष्ट्र	15.80	15.14	5.46	5.30	2.33	2.16
राजस्थान	10.40	10.16	3.56	3.44	0.18	0.16
हरियाणा	15.60	14.74	4.84	4.68	0.25	0.25
पंजाब	24.28	24.04	7.01	6.63	0.65	0.57
जम्मू और कश्मीर	1.02	0.94	0.52	0.50	0.06	0.06
उत्तर प्रदेश	47.98	45.11	12.08	11.33	1.94	1.77
उत्तरांचल	1.67	1.58	0.23	0.19	0.05	0.04
बिहार	13.43	12.79	1.14	0.98	0.56	0.51
झारखंड	1.70	1.63	1.12	1.06	0.03	0.03
उड़ीसा	3.75	3.60	0.68	0.66	0.88	0.82
पश्चिम बंगाल	11.13	10.83	3.85	3.33	3.26	3.16
असम और अन्य पर्वोत्तर राज्य	2.39	2.33	0.29	0.26	0.64	0.58
अन्य योग	0.91	0.90	0.11	0.08	0.16	0.16
अखिल भारत	214.90	205.49	63.89	60.78	24.32	23.10

यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार उपलब्धता और बिक्री

2005-06 मात्रा (लाख मी. टन)

उत्पाद / राज्य का नाम	यूरिया		डीएपी		एमओपी	
	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री
1	2	3	4	5	6	7
आन्ध्र प्रदेश	23.53	22.18	6.12	5.96	4.61	4.13
कर्नाटक	11.03	10.67	5.00	4.57	3.79	3.36
केरल	1.26	1.18	0.17	0.16	1.29	1.19
तमिलनाडु	9.06	8.78	3.87	3.64	3.76	3.67
गुजरात	13.81	13.26	6.65	5.41	1.89	1.55
मध्य प्रदेश	10.97	10.20	5.76	4.66	0.91	0.57
छत्तीसगढ़	4.67	4.45	1.38	1.27	0.79	0.49
महाराष्ट्र	18.19	17.21	5.84	5.13	2.92	2.47
राजस्थान	12.35	11.59	5.41	4.14	0.32	0.17
हरियाणा	18.00	16.44	6.64	5.10	0.55	0.36
पजाब	24.55	23.72	9.54	7.32	1.25	0.85
उत्तर प्रदेश	50.36	45.95	15.89	12.34	3.01	1.66
उत्तरांचल	2.01	1.75	0.31	0.23	0.07	0.05
जम्मू और कश्मीर	1.30	1.11	0.65	0.56	0.09	0.07
बिहार	14.24	7.32	2.12	1.78	1.64	1.23
झारखंड	1.56	1.51	0.73	0.68	0.05	0.05
उड़ीसा	4.31	1.09	0.92	0.81	1.16	0.96
पश्चिम बंगाल	10.97	10.41	3.53	3.43	3.06	2.52
असम	1.95	1.76	0.27	0.20	0.75	0.53
अखिल भारत	235.65	221.37	79.76	67.53	32.11	26.08

1 अप्रैल, 2006 से 31 मार्च 2007 तक यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार उपलब्धता और बिक्री

2006-07 मात्रा (लाख मी. टन)

उत्पाद	यूरिया		डीएपी		एमओपी	
राज्य का नाम	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री	उपलब्धता	बिक्री
आन्ध्र प्रदेश	24.52	22.13	6.15	5.97	3.90	3.72
कर्नाटक	11.55	10.92	5.25	4.88	3.14	2.76
केरल	1.33	1.27	0.23	0.23	1.13	1.12
तमिलनाडु	9.59	9.18	3.98	3.84	3.48	3.48
गुजरात	15.22	15.03	5.79	4.56	1.46	1.42
मध्य प्रदेश	13.89	13.16	5.76	4.96	0.75	0.67
छत्तीसगढ़	5.93	5.53	1.59	1.27	0.67	0.59
महाराष्ट्र	20.70	19.87	7.06	6.49	2.48	2.34
राजस्थान	12.80	12.26	4.30	4.05	0.07	0.07
हरियाणा	18.04	17.33	5.04	4.46	0.32	0.23
पंजाब	26.16	25.74	7.60	7.12	0.52	0.47
जम्मू और कश्मीर	1.15	1.05	0.55	0.51	0.10	0.10
उत्तर प्रदेश	53.50	51.83	14.42	12.94	1.34	1.22
उत्तरांचल	2.17	2.10	0.24	0.23	0.06	0.04
बिहार	16.32	16.01	3.29	2.65	1.04	1.00
झारखंड	1.63	1.60	0.71	0.68	0.01	0.01
उड़ीसा	4.44	4.21	1.16	1.03	0.85	0.75
पश्चिम बंगाल	12.28	11.94	3.99	3.54	2.78	2.51
असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्य	2.67	2.47	0.27	0.24	0.59	0.54
अन्य योग	0.90	0.90	0.17	0.12	0.13	0.13
अखिल भारत	254.79	244.52	77.57	69.75	24.82	23.17

1 अप्रैल, 2007 से 31 जुलाई, 2007 के दौरान उर्वरकों की राज्यवार उपलब्धता और बिक्री

खरीफ: 20007 मात्रा (लाख मी. टन)

उत्पाद / राज्य का नाम	यूरिया		डीएपी		एमओपी	
	उपलब्धता 01.04.07 से 31.07.2007	बिक्री 01.04.07 से 31.07.2007	उपलब्धता 01.04.07 से 31.07.2007	बिक्री 01.04.2007 से 31.07.2007	उपलब्धता 01.04.2007 से 31.07.2007	बिक्री 01.04.2007 से 31.07.2007
आन्ध्र प्रदेश	7.28	4.73	2.05	1.81	1.10	0.60
कर्नाटक	4.63	3.81	2.22	2.10	1.60	1.13
केरल	0.49	0.45	0.08	0.06	0.40	0.39
तमिलनाडु	2.41	1.74	0.77	0.73	1.66	1.22
गुजरात	5.67	4.98	2.46	1.89	0.56	0.49
मध्य प्रदेश	3.98	2.94	2.05	1.71	0.34	0.20
छत्तीसगढ़	2.91	2.53	0.88	0.73	0.29	0.25
महाराष्ट्र	9.41	8.50	2.63	2.56	1.29	1.11
राजस्थान	3.60	3.00	1.20	0.98	0.08	0.05
हरियाणा	6.49	5.71	1.39	1.13	0.12	0.08
पंजाब	9.81	9.11	1.61	1.30	0.29	0.19
जम्मू और कश्मीर	0.67	0.52	0.10	0.10	0.04	0.03
उत्तर प्रदेश	16.64	13.16	3.22	2.06	0.48	0.26
उत्तरांचल	1.05	0.94	0.07	0.05	0.01	0.01
बिहार	5.12	3.76	0.96	0.74	0.30	0.20
झारखंड	0.50	0.44	0.43	0.41	0.02	0.02
उड़ीसा	1.51	1.10	0.88	0.57	0.49	0.30
पश्चिम बंगाल	3.09	2.05	1.48	1.18	0.89	0.66
असम	1.07	0.88	0.04	0.04	0.27	0.17
अखिल भारत	86.79	70.77	24.55	20.17	10.25	7.39

[अनुवाद]

पर्यटकों को सूचना

1640. श्री निखिल कुमार: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पर्यटकों के लाभार्थ सूचना प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में बड़ी पहलें की हैं;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा ऐसी सूचना मुहैया कराने पर कुल कितना व्यय किया गया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) (क) और (ख) जी, हां। इन पहलों में कम्प्यूटरीकरण, विभिन्न भारतीय तथा विदेशी भाषाओं में पर्यटन वेबसाइट का विकास, विश्वव्यापी वेब में ऑनलाइन अभियान, महत्वपूर्ण पर्यटक गंतव्यों/स्थलों पर सीडी-रोम, वीसीडी, डीवीडी आदि का उत्पादन करना शामिल है। पर्यटन मंत्रालय, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को उनके राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में सूचना प्रौद्योगिकी पहलों को कार्यान्वित करने के लिए, केन्द्रीय वित्तीय सहायता भी प्रदान करता है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सूचना प्रौद्योगिकी पहलों पर किया गया व्यय निम्नानुसार है:-

2004-05	1452.54 लाख रुपए
2005-06	1789.47 लाख रुपए
2006-07	1990.04 लाख रुपए

भारतीय विमान कम्पनियों की बाजार में हिस्सेदारी

1641. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमान कम्पनियों की बाजार में हिस्सेदारी सतत घट रही है और यह 30 प्रतिशत से घटकर 21 प्रतिशत हो गयी है;

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

(ग) सरकार का विचार बाजार में हिस्सेदारी घटने की इस प्रवृत्ति को रोकने हेतु क्या कदम उठाने का है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) चूंकि इंडियन एयरलांइस द्वारा वहन किए गए यात्रियों की संख्या 6.9 मिलियन से बढ़ कर 2006-2007 में 7.1 मिलियन हो गई थी, घरेलू मार्केट में इसका मार्केट शेयर वर्ष 2005-06 में 29.4 प्रतिशत से गिरकर 2006-2007 में 21.3 प्रतिशत हो गया है। इंडियन एयरलांइस के मार्केट शेयर निजी एयरलांइस के प्रवेश, निम्न लागत वाहकों की उपलब्धता, निजी एयरलांइस द्वारा नई तथा आधुनिकतम तकनीकि विमानों के शामिल किए जाने तथा इंडियन एयरलांइस के केपेसिटी शेयर में गिरावट आदि के कारण प्रभावित हुए हैं।

(ग) इंडियन एयरलाइंस के केपेसिटी शेयरों को बढ़ावा देने के क्रम में, जिसका कि मार्केट शेयरों के साथ सीधा अन्तर्संबंध है, सरकार ने 43 नए ए-320 परिवार के विमानों की खरीद की मंजूरी दी है। सरकार ने इंडियन एयरलाइंस तथा एअर इंडिया के विलयन को भी मंजूरी दी है, जो क्षेत्रीय परिचालनों में बेजोड़ कनेक्टिविटी को विकसित करने, मध्यम-परिवहन मुख्य मार्ग के परिचालनों तथा लम्बे परिवहन परिचालनों को छोटा करने तथा विस्तृत नेटवर्क कवरेज के माध्यम से सुधारित उत्पाद प्रस्तावित करने की पहल करती है। इंडियन एयरलांइस ने तीव्र मार्केटिंग तथा विक्रय पहलों का भी पुन: आरंभ किया है। इन पहलों के परिणामस्वरूप मार्च, अप्रैल तथा मई, 2007 में इंडियन एयरलांइस ने घरेलू मार्केट शेयर में कुछ सुधार दिखाया है।

गाड़ियों की आवृत्ति

1642. श्री ए. वी. बेल्लारमिन: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार चेन्नई से नागरकोल तथा चेन्नई से कोयम्बटूर के लिए सप्ताहांत में जानी वाली वर्तमान सुपर फास्ट ट्रेनों की आवृति बढ़ाकर दैनिक करने का है;

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

(ग) क्या रेलवे नागरकोल और तंजावूर के बीच एक ट्रेन चलाने पर विचार कर रहा है; और

(घ) यदि हां, तो संबंधित प्रस्ताव को कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रेल पुलों की जीर्ण-शीर्ण स्थिति

1643. श्री अजीत जोगी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में, विशेषकर छत्तीसगढ़ में अनेक रेल पुल जीर्ण-शीर्ण स्थिति में हैं;

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

(ग) क्या रेलवे ने इन पुराने पुलों की मरम्मत कराने अथवा पुराने पुलों के स्थान पर नए पुल बनाने की कोई योजना तैयार की है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) जी नहीं। भारतीय रेल प्रणाली पर कोई भी रेल पुल जीर्ण-शीर्ण स्थिति में नहीं है। भारतीय रेलों पर पुलों का पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/मरम्मत करना एक सतत् प्रक्रिया है। रेलें फील्ड में किए गए नियमित निरीक्षणों के दौरान उनकी वास्तविक स्थिति के आधार पर पुलों का पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/मरम्मत करती है। कतिपय पुलों, जिनकी वास्तविक स्थिति में ह्रास के कुछ संकेत मिलते हैं जिससे उनके पुन:स्थापन इत्यादि की आवश्यकता महसूस होती है, को जर्जर पुल घोषित किया जाता है। बहरहाल, ये पुल ने तो असुरक्षित हैं और न ही जीर्ण-शीर्ण हैं। पुलों की ऐसी पहचान के आधार पर धन का आबंटन हर वर्ष किया जाता है ताकि उनका पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/मरम्मत विधिवत प्राथमिकता निर्धारित करते हुए किया जा सके।

2001-02 में भारतीय रेलों पर पहचान किए गए ऐसे पुलों का बदलाव का बकाया कार्य पूरा करने के लिए 2370 अदद पुलों को विशेष रेल संरक्षा निधि (एस.आर.एस.एफ) के अंतर्गत 1530 करोड़ रुपये (शुद्ध) की लगात पर पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/मरम्मत के लिए स्वीकृत किया गया था। विशेष रेल संरक्षा निधि के अलावा, रेल बजट में अतिरिक्त धन भी प्रत्येक वर्ष उपलब्ध कराया जाता है। ताकि मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डी.आर.एफ.) के अंतर्गत नए प्रोद्भूत पुल संबंधी कार्यों का पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/मरम्मत की जा सके। विशेष रेल संरक्षा निधि के सृजन के उपरांत भारतीय रेलों पर पुलों की वर्षवार मरम्मत/पुनर्वास/पुनर्निर्माण निम्नानुसार है:-

वर्ष	विशेष रेल संरक्षा निधि		मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	
	विशेष रेल संरक्षा निधि पुन: स्थापित/पुन: निर्मित/ मरम्मत किए गए पुलों की संख्या	व्यय (करोड़ रुपए में	पुन:स्थापित/पुनर्निर्मित मरम्मत किए गए पुलों की संख्या	व्यय (करोड़ रुपए में)
2001-02	280	44.10	445	63.96
2002-03	496	151.60	655	47.50
2003-04	530	157.27	1033	71.28
2004-05	375	274.26	1204	116.00
2005-06	239	248.61	1192	161.98
2006-07	167	261.20	947	215.15
2007-08	190	445.50	1254	157.10
	(लक्ष्य)	(बजट) आबंटन)	(लक्ष्य)	(बजट) आबंटन)

[अनुवाद]

एम.आर.ओ. की स्थापना

1644. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री सुग्रीव सिंह:
श्री ई.जी. सुगावनम:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विमानों के लिए अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहॉल सुविधाओं (एम.आर.ओ.) की स्थापना हेतु एम्ब्रेर एंड बोइंग को अनुमति देने का है;

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

(ग) ऐसा एम.आर.ओ. देश में बढ़ रहे बाजार की आवश्यकता को पूरा करने में किस प्रकार से समर्थ होगा;

(घ) देश में किन स्थानों पर एम.आर.ओ. की स्थापना किए जाने की संभावना है; और

(ङ) इन परियोजनाओं की अनुमानित लागत कितनी है और तत्संबंधी वार्षिक उत्पादन क्षमता कितनी है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ङ) एअर इंडिया के बेड़ा अधिग्रहण कार्यक्रम के भाग के रूप में, मैसर्स बोईंग भारत में विमानों की एमआरओ सुविधाओं के सृजन के लिए 100 मिलियन डालर तक निवेश करने के लिए प्रतिबद्ध है। मैसर्स बोइंग ने प्रारंभिक तौर पर नागपुर में दो बड़े हैंगर निर्मित करने तथा बाद में देश में बढ़ते हुए बाजार की जरूरतों को पूरा करने के लिए और हैंगर स्थापित करने की योजना बनाई है।

सरकार मैसर्स एम्ब्रेर की देश में विमानों के लिए एमआरओ सुविधाएं स्थापित करने की किसी योजना के बारे में अवगत नहीं है।

[हिन्दी]

एथॉनोल के मूल्य

1645. श्री सुभाष सुरेश चंद्र देशमुख: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एथानोल उत्पादन हेतु सरकारी क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां और चीनी मिलों के बीच इसके मूल्य के संबंध में वार्ता चल रही है;

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

(ग) देश में, विशेषकर महाराष्ट्र में उन मिलों के नाम क्या हैं जिन्हें एथानोल की आपूर्ति का ठेका दिया गया है; और

(घ) इन मिलों द्वारा कितनी मात्रा में एथानोल की आपूर्ति किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) और (ख) जी हां। छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, उड़ीसा राज्यों और आंध्र प्रदेश के एक भाग के संबंध में एथेनोल के खरीद मूल्य के संबंध में तेल विपणन कंपनियों और गन्ना मिलों के बिच वार्ताएं जारी हैं जिसके लिए निविदाओं को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है। बोलीदाताओं का प्रस्ताव उड़ीसा, मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ राज्यों कि लिए उद्योग के बेंचमार्क मूल्य से अधिक है। पेट्रोल के साथ सम्मिश्रित करने के लिए अभिप्रेत एथेनोल पर लागू करों के उद्ग्रहण के लिए राज्य सरकार द्वारा अपेक्षित अधिसूचना जारी न किए जाने के कारण पश्चिम बंगाल राज्य के लिए निविदा को अंतिम रूप नहीं दिया गया है। तथापि, अन्य राज्यों अर्थात् दिल्ली, हरियाणा, पंजाब, हिमाचल प्रदेश, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, गोवा, गुजरात, महाराष्ट्र, आंध्र पद्रेश (आशिंक रूप से), कर्नाटक, केरल और तमिलनाडु के लिए निविदाओं को अब अंतिम रूप दे दिया गया है।

(ग) और (घ) महाराष्ट्र राज्य में एथेनोल की आपूर्ति के लिए जिन फर्मों को संविदाएं दी गई हैं उनके नाम और उनके द्वारा आपूर्ति की जाने वाली अनुमानित मात्रा संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

महाराष्ट्र में फर्मों के नाम और उनके द्वारा आपूर्ति किए जाने के लिए अनुमानित एथेनोल की मात्रा

क्र.सं.	पक्षकार का नाम
1.	मैसर्स एक्सएल टेनीकाम एंड एनर्जी लि. मुंबई, महाराष्ट्र
2.	मैसर्स पाटिल ऐल्को एंड अलाइड इंडस्ट्रीज लि., कोल्हापुर, महाराष्ट्र
3.	मैसर्स तात्या साहेब कोड़, कोल्हापुर, महाराष्ट्र
4.	मैसर्स राज लक्ष्मी पेट्रोकेम लि. लातूर, महाराष्ट्र
5.	मैसर्स लक्ष्मी निर्मल इंडस्ट्रीज, नागपुर, महाराष्ट्र
6.	मैसर्स शशि बायो फ्यूअल लि, नागपुर महाराष्ट्र
7.	मैसर्स गंगामाई इंडस्ट्रीज एंड कंस्ट्रक्शन लि., औरंगाबाद, महाराष्ट्र
8.	मैसर्स लक्ष्मी ओर्गेनिक इंडस्ट्रीज लि, मुंबई, महाराष्ट्र
9.	मैसर्स श्री धानेश्वर एसएसके लि., अहमदनगर महाराष्ट्र
10.	मैसर्स वैभव लिकर्स लिं. अकोला, महाराष्ट्र
11.	मैसर्स श्रीराम एथेनोल प्रोडक्ट प्रा.लि. नंदुरबार, महाराष्ट्र
12.	मैसर्स हीरा केमिकल्स इंडस्ट्रीज, नंदुरबार, महाराष्ट्र
13.	मैसर्स एसएम केमिकल्स, मुंबई, महाराष्ट्र
14.	मैसर्स विजय केमिकल प्रा. लि. पूणे महाराष्ट्र
15.	मैसर्स पायनियर इंडस्ट्रीज, नांदेड़, महाराष्ट्र
16.	मैसर्स मिनर्वा पावर कार्पोरेशन, सोलापुर, महाराष्ट्र
17.	मैसर्स पायनियर डिस्टलरीज, महाराष्ट्र

उपर्युक्त सत्रह फर्मों को 237289 किलोलीटर एथेनोल की आपूर्ति के लिए तेल निर्माता कंपनियों द्वारा 3 वर्ष की अवधि के लिए संविदाएं प्रदान की गई हैं।

रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाओं की कमी

1646. **श्री मनसुखभाई डी. वसावा**
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कतिपय रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों हेतु बुनियादी सुविधाओं की अभी भी कमी है;

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

(ग) रेलवे द्वारा सभी रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं मुहैया कराने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

इस्पात संयंत्र

1647. **श्री प्रभुनाथ सिंह:**
श्री रामदास आठवले:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में लघु, मध्यम और वृहत् इस्पात संयंत्रों की संख्या कितनी है;

(ख) उनकी उत्पादन क्षमता का ब्यौरा क्या है;

(ग) चालू वर्ष के दौरान इस्पात उत्पादन का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस्पात संयंत्रों की स्थापना हेतु कितने लाइसेंस जारी किए गए तथा कितने आवेदन आज तक लंबित पड़े हैं; और

(ङ) लंबित आवेदनों को कब तक निपटाए जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) देश में अपरिष्कृत इस्पात का उत्पादन करने वाले सरकारी और निजी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों की संख्या तथा इन संयंत्रों की वर्ष 2006-07 के दौरान उत्पादन क्षमता (अनन्तिम) संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(ग) वर्ष 2007-08 के दौरान सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों द्वारा विक्रय इस्पात के उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) जुलाई, 1991 में घोषित नई औद्योगिक नीति के अनुसार इस्पात उद्योग को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है तथा स्थान-स्थिति सम्बन्धी कतिपय प्रतिबंधों की शर्त पर इसे सरकारी क्षेत्र के लिए आरक्षित उद्योगों की सूची से निकाल दिया गया है। इसलिए औद्योगिक (विकास एवं विनियमन) अधिनियम, 1951 के तहत इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है और उद्यमी अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर प्रतिबंधित स्थानों को छोड़कर देश में कहीं भी इस प्रकार के संयंत्र स्थापित करने के लिए स्वतंत्र हैं। तथापि, उपलब्ध सूचना के अनुसार जनवरी, 2004 से दिसम्बर, 2006 की अवधि के दौरान प्रतिबंधित स्थानों पर लोहा और इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए जारी किए गए औद्योगिक लाइसेंसों की संख्या 20 है। प्रतिबंधित स्थानों पर इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए आवेदन औद्योगिक नीति एवं संवर्धन विभाग में प्राप्त किए जाते हैं तथा औद्योगिक नीति एवं संवर्धन विभाग की लाईसेंसिंग कमेटी द्वारा एक निश्चित समय-सीमा में निपटाए जाते हैं।

विवरण-I

2006-07 के दौरान देश में अपरिष्कृत इस्पात का उत्पादन करने वाले सरकारी और निजी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों की संख्या

(हजार टन)

उत्पादक/श्रेणी	इस्पात संयंत्रों की संख्या	उत्पादन क्षमता
सरकारी क्षेत्र		
सेल के संयंत्र	7	12839
राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.	1	2910
निजी क्षेत्र		
टाटा स्टील लिमिटेड	1	5000
विद्युत चाप भट्टी	36	13479
कोरेक्स	1	2500
अन्य-बी ओ एफ, एम बी एफ तथा ई ओ एफ*	2	615
प्रेरण भट्टी	831	19500

*बी ओ एफ-बेसिक आक्सीजन फर्नेस, एम बी एफ-मिनी ब्लास्ट फर्नेस, ई ओ एफ-इनर्जी ओप्टीमाइजिंग फर्नेस

विवरण-II

2007-2008 के दौरान अपरिष्कृत इस्पात के उत्पादन के लिए इस्पात संयंत्रों द्वारा निर्धारित लक्ष्य

(मिलियन टन)

संयंत्र का नाम	2007-08 के दौरान विक्रय इस्पात उत्पादन का लक्ष्य
स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल)	
एकीकृत इस्पात संयंत्र	
भिलाई इस्पात संयंत्र (बी एस पी)	4.25
दुर्गापुर इस्पात संयंत्र (डी एस पी)	1.72
राउरकेला इस्पात संयंत्र (आर एस पी)	1.80
बोकारो इस्पात संयंत्र (बी एस एल)	3.90
इस्को स्टील प्लांट (आई एस पी)	0.40
मिश्र इस्पात संयंत्र (ए एस पी)	0.16
सेलम इस्पात संयंत्र (एस एस पी)	0.18
विश्वश्वरैया आयरन एंड स्टील प्लांट (वी आई एस एल)	0.12
राष्ट्रीय इस्पात निगम लि. (आर आई एन एल)	3.21

[अनुवाद]

विमान प्रशिक्षण केन्द्रों/संस्थानों की स्थापना

1648. श्रीमती जयाप्रदा:
श्री जुएल ओराम:

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

(क) देश में विद्यमान विमानन प्रशिक्षण/संस्थानों का ब्यौरा क्या है तथा उनके द्वारा किन मानदंडों को अपनाया जाना अपेक्षित है;

(ख) क्या इनमें से कुछ संस्थान अपेक्षित मानदंडों को पूरा नहीं करते;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गयी है;

(घ) क्या पूरे देश में कोई और विमानन प्रशिक्षण केन्द्र/संस्थान स्थापित किए जा रहे हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) देश में 42 उड़ान प्रशिक्षण संस्थान हैं जिनमें से 26 प्रचालनरत हैं जो विभिन्न लाइसेंसों के लिए प्रशिक्षण प्रदान करते हैं जैसे कि निजी पायलट लाइसेंस, व्यावसायिक पायलट लाइसेंस आदि। इन प्रचालनरत संस्थानों में से 14 संस्थान, विभिन्न, राज्य सरकारों द्वारा चलाए जाते हैं जबकि इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इग्नुआ), केन्द्र सरकार के अधीन एक स्वायत्त सोसायटी है। शेष 11 संस्थान निजी उद्यमियों द्वारा चलाए जाते हैं। सभी संस्थानों को, नागर विमानन अपेक्षा खण्ड 7, सीरीज डी, भाग-1 के पपत्र में, डीजीसीए द्वारा निर्धारित अपेक्षाओं के अनुरूप होना पड़ता है।

(ख) और (ग) 16 उड़ान प्रशिक्षण संस्थान डीजीसीए द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं पाए गए। इसलिए उनके लाइसेंसों का नवीनीकरण नहीं किया गया। इन संस्थानों को डीजीसीए द्वारा अपने पुनरूद्धार के लिए उपचारी उपाय किए जाने का परामर्श दिया गया।

(घ) और (ङ) डीजीसीए को देश के विभिन्न भागों में उड़ान प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने के लिए 37 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं इनमें शामिल हैं:-महराष्ट्र एवं तमिलनाडु प्रत्येक से 5, राजस्थान से 4, बिहार, पंजाब, आंध्र प्रदेश, हरियाणा एवं गुजरात प्रत्येक से 3, कर्नाटक एवं छत्तीसगढ़ प्रत्येक से 2 तथा उत्तरांचल, पश्चिम बंगाल, मध्य प्रदेश एवं उड़ीसा प्रत्येक से 1 प्रस्ताव। इन प्रस्तावों पर कार्रवाई की जा रही है।

तांगी-कपिलाश रोड के निकट-उपरिपुल

1649. श्री भर्तृहरि महताब: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को पूर्व तट रेलवे, खुर्दा रोड डिवीजन के अंतर्गत तांगी-कपिलाश रोड के निकट एक सड़क उपरिपुल के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) रेलवे द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। उड़ीसा सरकार के उद्यम, औद्योगिक अवसंरचना विकास निगम (इडको) से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ख) खुर्दा रोड मंडल पर बेयरी और कपिलास रोड स्टेशनों के बीच कि.मी. 387.699 पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण हेतु एक प्रस्ताव है। यह रोड राष्ट्रीय राजमार्ग-5 को मनिया में प्रस्तावित ऑटो कम्पलैक्स से सम्पर्क स्थापित करेगी। कार्य मैसर्स इडको की लागत पर निक्षेप शर्तों पर निष्पादित किया जाएगा।

(ग) प्रस्ताव को व्यवहारिक पाया गया है। मैसर्स इडको द्वारा रेलवे के पास सेंटेज प्रभार (नियोजन एवं प्राक्कलन प्रभार) जमा करने के पश्चात् इस प्रस्ताव पर कार्रवाई की जाएगी।

[हिन्दी]

'सेल' में रिक्त पद

1650. श्री तूफानी सरोज: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्टील अथॉरिटी आंफ इंडिया लिमिटेड (सेल) में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़ा वर्गों हेतु आरक्षित सभी पदों को भरा जा चुका है;

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

(ग) यदि नहीं, तो आरक्षित पदों के नहीं भरे जाने के क्या कारण हैं;

(घ) कितने आरक्षित पद अभी भी रिक्त हैं; और

(ङ) इन पदों को कब तक भरे जाने की संभावना है;

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) स्टील अथॉरिटी आंफ इंडिया लिमिटेड (सेल) सभी प्रकार की सीधी भर्तियों में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों हेतु आरक्षण के संबंध में राष्ट्रपति के दिशा-निर्देशों का पालन करता है। विशेष भर्ती अभियानों के बावजूद विशेष/सांविधिक योग्यता की अपेक्षा वाले कनिष्ठ प्रबंधक (वित्त एवं प्रशासन), ओवरमैन तथा माइनिंग सरदार आदि जैसे कुछ पदों के संबंध में आरक्षित श्रेणी के योग्य उम्मीदवार उपलब्ध नहीं होने के कारण अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों की श्रेणी के कुछ पद रिक्त रहते हैं। आज की तारीख के अनुसार रिक्त पदों की समूह-वार स्थिति निम्नानुसार है:

समूह	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जन जाति	अन्य पिछड़े वर्ग
'क'	09	15	25
'ख'	शून्य	शून्य	शून्य
'ग'	18	29	07
योग	27	44	32

(ङ) विशेष भर्ती अभियानों और जहां संभव हो शिथिलता देते हुए तथा पदों को पुन: विज्ञापित करते हुए सभी संभव तरीकों से सभी रिक्त पदों को यथाशीघ्र भरने के लिए प्रयास पहले ही शुरू कर दिए गए हैं।

[अनुवाद]

प्राचीन भाषा के रूप में कन्नड़

1651. श्री डी. वी. सदानन्द गौडा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कन्नड़ को प्राचीन भाषा घोषित करने का प्रस्ताव लम्बे समय से सरकार के पास लंबित पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो किसी भाषा को प्राचीन भाषा घोषित करने हेतु क्या मानदंड अपनाए जाते हैं;

(ग) यदि कोई भाषा प्राचीन भाषा के रूप में शामिल होती है तो इससे उसे प्राप्त होने वाले लाभों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इसे कब तक प्राचीन भाषा घोषित किए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) इस प्रस्ताव को साहित्य आकादमी की भाषा विज्ञान विशेषज्ञों की समिति को प्रस्तुत किया गया है।

(ख) मानदंड इस प्रकार हैं।

(1) आदि पाठों/अभिलेखित इतिहास का 1500-2000 वर्षों से अधिक प्राचीन होना।

(2) प्राचीन साहित्य/पाठों का ऐसा एक समूह, जिसे संबंधित भाषा बोलने वालों की पीढ़ियों द्वारा एक बहुमूल्य विरासत माना गया हो।

(3) साहित्यिक परम्परा मौलिक हो और इसे किसी अन्य भाषा समुदाय से उधार नहीं लिया गया हो।

(4) प्राचीन भाषा और साहित्य, आधुनिक साहित्य से पृथक् हो, प्राचीन भाषा और इसके बाद के स्वरूपों या इससे उत्पन्न होने वाली भाषाओं के बीच अंतर भी हो।

(ग) इसके लाभ इस प्रकार हैं:

(1) प्राचीन भारतीय भाषा में प्रतिष्ठित विद्वानों को प्रत्येक वर्ष दो प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय पुरस्कार दिया जाना।

(2) 'प्राचीन भाषा में अध्ययन के उत्कृष्ट केन्द्र' की स्थापना किया जाना।

(3) शुरूआत के रूप में कम से कम केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के संबंध में, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को प्राचीन भारतीय भाषाओं में कतिपय संख्या में प्रतिष्ठित विद्वानों हेतु प्राचीन भाषा आचार्य पीठ का सृजन करने के लिए अनुरोध किया जाएगा।

(घ) इस संबंध में आगामी कार्रवाई, भाषा विज्ञान विशेषज्ञों की सम्मति द्वारा प्रस्तावों की जांच का कार्य पूरा होने पर निर्भर करेगी।

[हिन्दी]

ओएनजीसी के सीएमडी की नियुक्ति

1652. **श्री संतोष गंगवार:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) के अध्यक्ष की नियमित नियुक्ति किस अवधि से लंबित पड़ी हैं;

(ख) क्या इसके परिणामस्वरूप ओएनजीसी का कार्यकरण प्रभावित हो रहा है; और

(ग) यदि हां, तो ओएनजीसी के अध्यक्ष की नियमित नियुक्ति कब तक किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ग) श्री आर.एस. शर्मा ने 4.7.2007 को ओ एन जी सी के सीएमडी के पद का कार्यभार ग्रहण किया है। इस नियमित नियुक्त से पहले श्री शर्मा 25.05.2006 से निदेशक (वित्त) ओएनजीसी के प्रभार के अतिरिक्त ओएनजीसी के सीएमडी का अतिरिक्त कार्यभार का निर्वाह भी कर रहे थे।

[अनुवाद]

माजुली द्वीप

1653. **श्री अनवर हुसैन:** क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को असम में माजुली द्वीप को विदेशी पर्यटकों के लिए आकर्षक पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करने हेतु असम सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार ने विरासत और इको-पर्यटन गंतव्य के रूप में माजुली द्वीप को विकसित करने के लिए दिनांक 28.3.2003 को 382.25 लाख रुपए की राशि स्वीकृति की है।

अलाभकारी क्षेत्रों में विमान कंपनियों द्वारा संचालन

1654. **श्री जे. एम. आरून रशीद:** क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिकांश निजी घरेलू विमान कंपनियां केवल महत्वपूर्ण एवं लाभकारी क्षेत्रों में ही विमान सेवाओं का संचालन कर रही हैं;

(ख) क्या निजी ऑपरेटरों द्वारा टीयर-II तथा III शहरों में विमान सेवाओं में वृद्धि नहीं हुई है;

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

(घ) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है जिससे कि टीयर-II तथा III शहरों को भी निजी ऑपरेटरों की विमान सेवा के अंतर्गत लाया जा सके?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) सरकार ने देश के विभिन्न क्षेत्रों की विमान परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन के लिए मार्ग संवितरण दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। इन दिशानिर्देशों के मद्देनजर एयरलाइनें यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के अनुसार किसी भी स्थान के लिए विमान सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए मुक्त हैं। इन दिशानिर्देशों

के अनुसार सभी प्रचालकों द्वारा श्रेणी-I के मार्गों पर उनके द्वारा लगाई गई क्षमता का कम से कम 10% श्रेणी-II में लगाया जाना अपेक्षित है और इस प्रकार, श्रेणी-II में लगाए गई क्षमता का कम से कम 10% को विशिष्ट रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर, अंडमान व निकोबार तथा लक्षद्वीप के प्रचालनों की सेवाओं व क्षेत्रों में लगाई जाएगी। प्रचालक को श्रेणी-I के मार्गों में तैनात क्षमता का कम से कम 50% श्रेणी-III में लगाया जाना भी अपेक्षित है।

सभी अनुसूचित एयलाइनें जो श्रेणी-I मार्गों यथा इंडियन एयरलाइंस, जैट एयरवेज, जैट लाइट, एयर डक्कन, किंगफिशर, स्पाइसजेट, गो एयर तथा इंडीगो पर प्रचालित कर रहे हैं। मार्ग सवितरण दिशानिर्देश की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए श्रेणी-II तथा III के मार्गों पर प्रचालित कर रहे हैं।

सरकार ने क्षेत्रीय एयरलाइनों की नीति को भी अंतिम रूप प्रदान कर दिया है जो II व III स्तर के शहरों की सम्पर्कता में वृद्धि लाएगी।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए पुनरूद्धार पैकेज

1655. श्री मंजुनाथ कुन्नूर:
श्री एन.एन कृष्णदास:
श्री रायापति सांबाशिवा राव:
श्री रामदास आठवले:
श्री एस. के. खारवेनथन:
श्री दलपत सिंह परस्ते:

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

(क) देश में आज की तिथि के अनुसार केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के लाभ में चल रहे उपक्रमों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) इन उपक्रमों के हानि में चलने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार के पास हानि में चल रहे सभी उपक्रमों के पुनरूद्धार की कोई योजना है;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा देश में प्रत्येक उपक्रम के लिए सरकार द्वारा अभी तक कितना वित्तीय पैकेज स्वीकृत किया गया है;

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

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) लोक उद्यम सर्वेक्षण, 2005-06 के अनुसार गत तीन वर्ष के दौरान लाभ अर्जित करने वाले केन्द्रीय सरकारी उद्यमों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिया गया है।

(ख) घाटा/रूग्णता के कारण बहुआयामी हैं और ये उद्यम-दर-उद्यम भिन्न-भिन्न हो सकते हैं। बहरहाल, घाटा उठाने वाली सरकारी कम्पनियों को सामान्य तौर पर जिन समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है उनमें पुराने व अप्रचलित संयंत्र तथा मशीनरी, अद्यतन प्रौद्योगिकी, क्षमता का कम उपयोग, अत्यधिक श्रमशक्ति, विपणन संबंधी अक्षम नीतियां, तीव्र प्रतिस्पर्धा, पुनरूद्धार/पुनर्स्थापना हेतु धन उपलब्ध कराने के मामले में वित्तीय संस्थानों की अनिच्छा, ब्याज का भारी बोझ, निविष्टि की अधिक लागत, संसाधन की कमी, निरन्तर घाटे के कारण निवल परिसंपत्ति का क्षय तथा रूग्ण एवं अधिग्रहीत उद्यमों की अन्तर्निहित समस्याएं शामिल हैं।

(ग) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम (एन सी एम पी) में उल्लिखित नीति के अनुसार, "सरकार ऐसे सुदृढ़ तथा कारगर सरकारी क्षेत्र के निर्माण के लिए प्रतिबद्ध है जिसके समाजिक उद्देश्यों की पूर्ति उसके वाणिज्यिक कार्यचालन के जरिए हो। हालांकि सरकारी क्षेत्र की रूग्ण कम्पनियों का आधुनिकीकरण व पुनर्गठन करने तथा रूग्ण उद्योगों का पुनरूद्धार करने की हर सम्भव चेष्टा की जाएगी, परन्तु, लम्बे समय से घाटा उठाने वाली कम्पनियों को या तो बेच दिया जाएगा अथवा बन्द कर दिया जाएगा, परन्तु ऐसा करने के पहले उनके कामगारों की सभी वैध देनदारियों व क्षतिपूर्ति राशि का भुगतान कर दिया जाएगा।" सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बी आर पी एस ई) नामक एक बोर्ड का गठन किया गया है जो अन्य बातों के साथ-साथ केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रुग्ण/घाटा उठाने वाली कम्पनियों की पुनरूद्धार-क्षमता व उनके भविष्य के बारे में अनुशंसा करेगा।

(घ) से (च) बी बार पी एस ई की अनुशसाओं के आधार पर आज की तारीख तक सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 26 उद्यमों की पुनरूद्धार योजना अनुमोदित कर दी है तथा भारत आप्थैल्मिक ग्लास लिमिटेड नामक एक उद्यम को बंद करने का अनुमोदन कर दिया है। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उक्त 26 उद्यमों की पुनरूद्धार योजना के लिए अनुमोदित नकद एवं गैर-नकद सहायता का ब्यौरा संलग्न विवरण II में दिया गया है।

विवरण-I

विगत तीन वर्षों के दौरान लाभ उठाने वाले केंद्रीय सरकारी उद्यमों की सूची

(लाख रुपये में)

क्र.सं.	कंपनी का नाम	2005-06	2004-05	2003-04
1	2	3	4	5
आंध्र प्रदेश				
1.	भारत डयनाक्सि लि.	7672	3066	5056
2.	इलेक्ट्रानिक्स कारपो. ऑफ इंडिया लिं	4227	3713	9768
3.	मिश्र धातु निगम लि.	1203	686	689
4.	नेशनल मिनरल डेवलपमंट कारपोरेशन लि.	182780	75544	43263
5.	राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.	125237	200809	154719
6.	स्पंज आयरन इंडिया लि.	318	393	1298
असम				
7.	बोंगाइगांव रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि.	17476	47829	30375
8.	नुमालीगढ़ रिफाइनरी लि.	44893	40915	21495
9.	ऑयल इंडिया लि.	168993	106168	94971
कर्नाटक				
10.	अंतरिक्ष कारपोरेशन लि.	6127	3944	2365
11.	भारत अर्थ मूवर्स लि.	18693	17528	2417
12.	भारत इलेक्ट्रानिक्स लि.	58301	44632	31610
13.	हिंदुस्तान एरोनाटिक्स लि.	77114	50107	40979
14.	एचएमटी (इंटरनेशनल) लि.	60	1	4
15.	कर्नाटक एंटीबायोटिक्स एंड फार्मास्युटिकल्स लिं.	343	327	287
16.	कुद्रेमुख आयरन ओर कं. लि.	35630	64984	30070
17.	मंगलौर रिफायनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि.	37161	87976	45941
18.	एसटीसीएल लि.	598	358	250
19.	विगनयन इंडस्ट्रीज लि.	66	42	1
केरल				
20.	कोचीन शिपयार्ड लि.	1823	1210	1778
21.	हिन्दुस्तान लेटेक्स लि.	2064	1808	1881
22.	हिन्दुस्तान न्यजप्रिंट लि.	1568	422	502

1	2	3	4	5
मध्य प्रदेश				
23.	नर्मदा हाइड्रोइलेक्ट्रिक डेवलपमेंट कारपो. लि.	10610	3395	1237
24.	नार्दर्न कोलफील्ड्स लि.	130098	114877	100766
महाराष्ट्र				
25.	एयर इंडिया लि.	1494	9636	9233
26.	भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	29165	96580	169457
27.	कॉटन कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	1455	2704	1021
28.	एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कारपो. आंफ इंडिया लि.	22176	7614	6856
29.	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	40563	127733	190394
30.	इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि.	491512	489138	700482
31.	इंडियन रेयर अर्थस लि.	4241	2401	2257
32.	महाराष्ट्र इलेक्ट्रोस्मेल्ट लि.	2097	5223	630
33.	मैगनीज ओर (इंडिया) लि.	11452	12690	2851
34.	मझगांव डॉक लि.	6010	6914	792
35.	मिलेनियम टेलीकॉम लि.	6	66	91
36.	मुंबई रेलवे विकास कारपोरेशन लि.	1411	1060	419
37.	राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लि.	14796	14096	16779
38.	शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	104220	141991	62699
39.	वेस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	99054	51016	46165
मेघालय				
40.	नार्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लि.	19855	19619	19758
उड़ीसा				
41.	महानदी कोलफील्ड्स लि.	125629	92718	93234
42.	नेशनल एल्युनिनियम कंपनी लि.	156220	123484	73737
राजस्थान				
43.	एफसीआई अरावली जेप्सन एंड मिनरल्स (इंडिया) लि.	900	605	261
44.	राजस्थान ड्रग्स एवं फार्मास्युटिकल्स लि.	160	39	77
45.	राजस्थान इलेक्ट्रानिक्स एंड इंस्ट्रूमेंट्स लि.	223	200	196

1	2	3	4	5
तमिलनाडु				
46.	चैन्नई पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	48096	59697	40005
47.	नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लि.	70235	121500	114351
48.	तमिलनाडु ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	174	348	465
उत्तर प्रदेश				
49.	भारतीय कृत्रिम अंग निर्माण निगम लि.	487	341	809
50.	भारत इम्यूनोलोजिकल्स एंड बायोलोजिकल्स कारपोरेशन लि.	88	133	6678
51.	ब्राडकास्ट इंजी. कंसल्टेशन इंडिया लि.	139	130	109
52.	नेशनल हैंडलूम डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	50	78	145
53.	स्कूटर्स इंडिया लि.	156	139	316
पश्चिम बंगाल				
54.	बॉमर लारी एंड कंपनी लि.	4680	2983	1858
55.	बॉमर लारी इंवेस्टमेंट्स लि.	556	343	286
56.	भारत भारी उद्योग निगम लि.	6	6	6
57.	ब्रिज एंड रूफ कं. (इंडिया) लि.	139	94	119
58.	कोल इंडिया लि.	171166	132492	133298
59.	गार्डन रिच शिपबिल्ड्र्स एंड इंजीनियर्स लि.	6532	2753	2931
60.	हुगली प्रिंटिंग कंपनी लि.	24	99	73
61.	आई.बी.पी. कंपनी लि.	1244	5887	21466
62.	एम एस टी सी लि.	5468	3830	1874
दिल्ली				
63.	एयरपोर्ट्स अथारिटी ऑफ इंडिया लि.	71762	32538	31496
64.	भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लि.	167916	95340	65815
65.	भारत संचार निगम लि.	893969	1018329	597652
66.	केंद्रीय भण्डारण निगम लि.	7062	4130	2243
67.	सर्टिफिकेशन इंजीनियर्स इंटरनेशनल लि.	629	671	247
68.	कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	52580	42860	36759
69.	ड्रेगिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	17646	11329	16940

1	2	3	4	5
70.	एजुकेशनल कंसल्टेंस (इंडिया) लि.	248	69	196
71.	इंजीनियर्स इंडिया लि.	13864	11264	8018
72.	गेल (इंडिया) लि.	231007	195391	186934
73.	हेंडीक्राफ्ट्स एंड हेंडलूम एक्सपोर्ट्स कारपो. ऑफ इंडिया लि.	64	130	152
74.	हिंदुस्तान पेपर कारपोरेशन लि.	5872	3416	4095
75.	हाउसिंग एंड अर्बन डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	26024	39677	33244
76.	एचएससीसी (इंडिया) लि.	962	418	1028
77.	भारतीय पर्यटन विकास निगम लि.	5186	1669	119
78.	इंडियन ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	6519	5522	4003
79.	इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कारपोरेशन लि.	1978	521	412
80.	इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन लि.	33388	40477	37885
81.	इंडियन रेन्यूवेबल एनर्जी डेवलपमेंट एजेंसी लि.	3065	3041	2334
82.	इरकान इंटरनेशनल लि.	8067	8883	6161
83.	एम एम टी सी लि.	10829	10718	5062
84.	महानगर टेलीफोन निगम लि.	58029	93838	115047
85.	राष्ट्रीय पिछड़ावर्ग वित्त एवं विकास निगम	1531	1208	1891
86.	राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम लि.	2803	1546	1497
87.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लि.	11640	16091	8504
88.	राष्ट्रीय हथकरघा विकास निगम लि.	201	173	433
89.	नेशनल हाइड्रोइलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लि.	74275	68458	62138
90.	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम	1122	945	938
91.	नेशनल रिसर्च डेवलपमेंट कारपोरेशन	13	7	12
92.	राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी वित्त एवं विकास निगम	236	411	435
93.	राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम	771	1015	1145
94.	राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम	883	816	1011
95.	राष्ट्रीय बीज निगम लि.	433	137	130
96.	एनटीपीसी लि.	582020	580701	526077
97.	एनटीपीसी विद्युत व्यापार निगम लि.	333	574	213

1	2	3	4	5
98.	न्यूक्लियर पावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	171297	170459	260416
99.	ऑयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लि.	1443078	1298305	866443
100.	ओएनजीसी विदेश लि.	64945	40298	13906
101.	पी ई सी लि.	1325	1455	2437
102.	पवन हंस हेलिकाप्ट्र्स लि.	4739	4958	5268
103.	पावर फाइनेंस कारपोरेशन	97095	98412	160699
104	पावर ग्रिड कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	100893	78552	74820
105.	राइट्स लि.	9916	4120	4770
106.	राष्ट्रीय विद्युतीकरण निगम लि.	63751	78136	60917
107.	भारतीय राज्य व्यापार निगम लि.	3895	2503	1973
108.	स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लि.	401297	681697	251208
109.	टलीकम्युनिकेशंस कंसल्टेंशंस (इंडिया) लि.	3280	3293	7560
110.	वाटर एंड पावर कंसल्टेंसी सर्विसेज (इंडिया) लि.	961	508	693
गोवा				
111.	गोवा शिपयार्ड लि.	1672	992	3188
अरूणाचल प्रदेश				
112.	डेनी पोलो अशोक होटल लि.	19	15	30
झारखण्ड				
113.	सेंट्रल कोलफील्ड्स लि.	75837	27986	33586
114.	इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लि.	1239	719	2966
115.	प्रोजेक्ट्स एंड डेवलपमेंट इंडिया लि.	1064	1006	3260
116.	यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	3161	2926	979
उत्तरांचल				
117.	इंडियन मेडिसंस एंड फार्मास्युटिकल कारपो. लि.	71	52	20
छत्तीसगढ़				
118.	फेरो स्क्रेप निगम लि.	568	541	536
119.	साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	92901	105877	92057

विवरण-II

बीआरपीएसई द्वारा अनुशंसित पुनरूद्धार प्रस्तावों के संबंध में सरकार द्वारा अनुमोदित नकद एवं गैर-नकद सहायता

क्र.सं.	सरकारी उद्यम का नाम	सहायता (करोड़ रुपयों में)		
		नकद#	गैर-नकद@	योग
1	2	3	4	5
1.	एंड्यू यूले एंड कं. लि.	–	457.14	457.14
2.	बी बी जे कंस्ट्रक्शन कं. लि.	–	54.61	54.61
3.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	207.19	233.41	440.60
4.	भारत पम्प्स एंड कम्प्रेशर्स लि.	3.37$	153.15	156.52$
5.	ब्रैथवैट एंड कंपनी लि.	4.00	280.21	284.21
6.	ब्रिज एंड रूफ कं. (इंडिया) लि.	60.00	42.92	102.92*
7.	ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लि.	47.35	–	47.35
8.	सीमेंट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	184.29	1267.95	1452.24
9.	सेंट्रल इलेक्ट्रानिक्स लि.	–	6.02	6.02
10.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	73.60	280.00	353.60
11.	ईस्टर्न कोलफील्डस लि.	–*	–*	–*
12.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स (त्रावनकोर) लि.	–	670.37	670.37
13.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	102.00	1116.30	1218.30
14.	हिंदुस्तान एंटीबयोटिक्स लि.	137.59	267.57	1405.16
15.	हिंदुस्तान कॉपर लि.	–	612.94	612.94
16.	हिंदुस्तान इंसेक्टिसाइड्स लि.	–	267.29	267.29
17.	हिंदुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लि.	250.00	NA	250.00
18.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि,	4.28	73.30	77.58
19.	एचएमटी बियरिंग्स लि.	7.40	43.97	51.37
20.	एचएमटी मशीन टूल्स लि.	723.00	157.80	880.80
21.	मेकॉन लि.	93.00	23.08	116.08**
22.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लि.	–	104.64	104.64
23.	एनटीसी लि. और इसकी सहायक कंपनियां	39.23	–	39.23

1	2	3	4	5
24.	प्रागा टूल्स लि.	5.00	209.71	214.71
25.	रिचर्डसन एंड क्रूडास लि.	–	–	–
26.	तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	–	–	–
	योग	1941.30*	6322.38*	8263.68*

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

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

* सरकार द्वारा अनुमोदित पुनरूद्धार योजना में अन्य बातों के साथ-साथ 2470.77 करोड़ रु. की गैर-नकद सहायता तथा वर्ष 2004-05 से कोल इंडिया लि. से सेवा प्रभार के प्रति वर्ष 14 करोड़ रु. की छूट शामिल है।

$ इसके अतिरिक्त ओएनजीसी तथा बीएचईएल क्रमशः 150 करोड़ रुपए तथा 20 करोड़ रुपए की नकद सहायता प्रदान करेंगे।

** बीआरएस संबंधी ऋणों पर 50% ब्याज सहायता (प्रतिवर्ष 6.50) करोड़ रुपयों से अधिक नहीं) जारी रखे जाने को छोड़कर।

समर्पित माल ढुलाई गलियारा

1656. **श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:**
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संसाधनों की कमी के कारण समर्पित माल ढुलाई गलियारा जैसी विशाल परियोजनाओं के क्रियान्वयन में बाधा आ सकती है;

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

(ग) क्या रेलवे को अपने महत्वाकांक्षी विस्तार कायक्रमों को पूरा करने के लिए जबटीय आबंटनों के माध्यम से काफी अधिक धनराशि की आवश्यकता है;

(घ) यदि हां, तो संसाधनों को जुटाने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं; और

(ङ) इस संबंध में कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) समर्पित माल यातायात गलियारा परियोजना को बहुपक्षीय तथा द्विपक्षीय वित्तपोषण सहित आंतरिक सृजन, बाजार ऋण, बजटीय तथा गैर बजटीय संसाधन को मिलाकर वित्तपोषित करने का प्रस्ताव है। आर्थिक भागीदारी विशेष शर्त (स्टेप) योजना के अंधीन जापान सरकार द्वारा वित्तोपोषित करने के लिए बातचीत की जा रही है। चूंकि परियोजना वित्तीय रूप से व्यावहारिक है, इसलिए संसाधनों की तंगी नहीं होनी चाहिए।

(ग) जी हां।

(घ) और (ङ) बजटीय सहायता के अलावा, संसाधनों को वैकल्पिक वित्तपोषण तंत्र जैसे सार्वजनिक निजी भागीदारी सहित आंतरिक सृजन, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के जरिए जुटाने का प्रस्ताव है। इसके जरिए रेल अवसंरचना परियोजनाएं जैसे सुरेन्द्र नगर-पीपावाव आमान परिवर्तन, हासन-मंगलौर आमान परिवर्तन, गांधीधाम-पालनपुर आमान परिवर्तन तथा मुंदड़ा पोर्ट से संपर्क स्थापित कार्यान्वित की जा रही हैं।

द्विपक्षीय विमान सेवा समझौते की समीक्षा

1657. **श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:**
श्री असादूद्दीन ओवेसी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार द्विपक्षीय विमान सेवा समझौते की समीक्षा करने तथा विद्यमान वाणिज्यिक अनुबंधों को अगले दो वर्षों में समाप्त करने का है;

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

(ग) क्या विद्यमान प्रणाली को समाप्त किए जाने के पश्चात् विमान के किराए में, विशेषकर खाड़ी क्षेत्र के लिए कमी आने की संभावना है;

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

(ङ) क्या विमानन नीति संबंधी मंत्रियों के समूह ने यह प्रस्ताव किया है कि वाणिज्यिक अनुबंधों को दिसम्बर, 2009 तक चरणबद्ध तरीके से समाप्त कर दिया जाए;

(च) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा तैयार की गई विस्तृत योजना क्या है; और

(छ) नई प्रणाली के पश्चात् एअर इंडिया तथा अन्य विमान कंपनियों को कितना लाभ मिलेगा?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क), (ख), (ङ) और (च) दिसम्बर 2004 में यह निर्णय लिया गया था कि सभी वर्तमान सरकारी अनिवार्य वाणिज्य करार की संवीक्षा की जाएगी तथा इन्हें अगामी पांच वर्षों में समाप्त कर दिया जाएगा तथा विदेशी एयरलाइनों द्वारा नये गंतव्य स्थानों तथा वर्तमान मार्गों पर दोनों पर सभी नये प्रचालन अनिवार्य वाणिज्यिक करार शर्तों से मुक्त होंगे। पत्पश्चात् यह निर्णय लिया गया है कि भारत के लिए 7 सेवाओं तथा कम सेवाओं वाली एयरलाइनें 1 जनवरी, 2008 से अनिवार्य वाणिज्यिक करार से मुक्त हो सकती हैं।

(ग) और (घ) जबकि विमान किरायों का निर्धारण मार्केट स्थिति से किया जाता है, यह आशा करना उचयुक्त होगा कि यदि उन्हें अनिवार्य वाणिज्य करार से वर्तमान में छूट दे दी जाए तो एयरलाइनें किरायों को कम रखने की स्थिति में होगी।

(छ) नयी प्रणाली से अंतरराष्ट्रीय प्रचालनों पर राष्ट्रीय एयरलाइनों तथा विदेशी एयरलाइनों के बीच एक लेवल प्लेइंग फील्ड आ जाने की आशा है।

रिलायंस इंडस्ट्रीज लि. द्वारा इंडियन आयल कारपोरेशन को गैस की आपूर्ति

1658. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री किसनभाई वी. पटेल:

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

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन ने अपनी तेल शोधन शालाओं में संरक्षित खपत के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज लि. से गैस लेने का प्रस्ताव किया है;

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

(ग) विभिन्न शहरों में अपनी सिटी गेस वितरण परियोजनाओं के लिए गैस के वितरण हेतु इंडियन आयल कार्पोरेशन की आवश्यकता का ब्यौरा क्या है; और

(घ) रिलायंस इंडस्ट्रीज लि. द्वारा केजी बेसिन क्षेत्र से गैस की आपूर्ति के लिए गैस के मूल्य निर्धारण की स्वीकृति एवं समझौते का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनझा पटेल): (क) और (ख) जी, हां। इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी) अपनी रिफाइनरियों में आंतरिक खपत के लिए गैस के प्रापण हेतु रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) के साथ चर्चा करती रही है। तथापि उसके लिए शर्त पत्र की निष्पति अभी नहीं हुई है।

(ग) आईओसी ने नगर गैस वितरण के लिए कुछ संयुक्त उद्यमों (जेवीज) का गठन किया है। तथापि, प्राकृतिक गैस की आवश्यकता की अभी अभिपुष्टि नहीं हुई है।

(घ) सरकार ने देश में उत्पादित प्राकृतिक गैस के मूल्य निर्धारण संबंधी मामलों पर विचार करने के लिए एक शक्ति प्रदत्त मंत्री समूह के गठन के लिए आदेश जारी किए हैं।

भारत और पाकिस्तान के बीच समूह पर्यटन

1659. **श्री रवि प्रकाश वर्मा:**
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या भारत और पाकिस्तान के बीच किसी भी देश से तीर्थयात्रियों द्वारा यात्रा किए जा सकने वाले धार्मिक मंदिरों की संख्या में वृद्धि कर समूह पर्यटन को अनुमति देने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इसके लिए तैयार की गई योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या दोनों देशों के बीच प्रस्ताव पर सर्वसम्मति बनी है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) (क) से (घ) मौजूदा प्रावधान के अनुसार कम से कम 10 व्यक्तियों की संख्या वाले पाकिस्तानी नागरिकों के समूह को, न बढ़ाए जा सकने वाले चौदह दिनों के ग्रुप टूरिस्ट वीजा का अधिकार दिया गया है तथापि, भारत तथा पाकिस्तान के मध्य प्रस्तावित संशोधित मसौदा वीजा करार में, जिसे कि अभी गृह मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है, ऐसा प्रावधान है कि ग्रुप टूरिस्ट वीजा का प्रायोग, दोनों देशों के तीर्थ यात्रियों के साथ-साथ पर्यटकों द्वारा किया जा सकता है।

कार्गो संचालन में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

1660. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कार्गो संचालन, गैर-अनुसूचित एयरलाइनों, हेलीकाप्टर तथा सीप्लेन संचालनों के लिए 74 प्रतिशत तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफ.डी.आई.) की अनुमति दिए जाने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) मामला सरकार के विचाराधीन है।

[हिन्दी]

बौद्ध परिपथ का निर्माण

1661. श्री पंकज चौधरी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराज जिले में बौद्ध परिपथ के निर्माण के लिए सम्पतिया, चंकी घाटा, झांथनपुर, सिनदुरिया, शिकारपुर तथा धनदली से गुजरने वाली लोटन से इंदरपुर तक 100 किमी लंबी सड़क के निर्माण के लिए सरकार द्वारा अगस्त, 2003 में 32 कारोड़ रुपए की राशि स्वीकृत की गई थी;

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि किस समय जारी की गई तथा किस विभाग ने यह राशि प्राप्त की;

(ग) परियोजना के अंतर्गत अभी तक कितनी राशि खर्च की गई है तथा उक्त परिपथ सड़क के किस विस्तार पर यह राशि खर्च की गई; और

(घ) यह परियोजना कब तक पूरी होने की संभावना है तथा इसका ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) पर्यटन मंत्रालय ने इस सड़क के निर्माण के लिए अगस्त, 2003 में कोई राशि स्वीकृत नहीं की है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मुस्लिम समुदाय के लिए आरक्षण कोटा

1662. श्री दलपत सिंह परस्ते:
श्री एल. राजगोपाल:

क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ राज्यों ने, विशेषकर आंध्र प्रदेश ने अपने राज्यों में मुस्लिमों तथा ईसाइयों को आरक्षण प्रदान किया है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार इसे केन्द्रीय स्तर पर क्रियान्वित करने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): (क) और (ख) कुछ राज्यों ने अपनी अन्य पिछड़े वर्गों की सूची में मुसलमानों के पिछड़े वर्गों को शामिल किया है। राज्यवार ब्यौरा, जो सच्चर समिति की रिपोर्ट के अध्याय 10 में दिया गया है, वेबसाइट www.minorityaffairs.gov.in पर उपलब्ध है। आंध्र प्रदेश के मुसलमानों में सामाजिक तथा शैक्षिक रूप से पिछड़े वर्गों के पक्ष में आरक्षण अधिनियम, 2007 में उनके उत्थान के लिए शैक्षिक संस्थानों और सार्वजनिक रोजगार में मुसलमानों के सामाजिक तथा शैक्षिक रूप से पिछड़े वर्गों के लिए 4% आरक्षण का प्रावधान है। अलग से, आंध्र प्रदेश, अनुसूचित जातियों से ईसाई धर्म में परिवर्तित पिछड़े वर्गों के वर्ग के अंतर्गत एक प्रतिशत आरक्षण प्रदान करता है।

(ग) से (ङ) मुसलमानों व ईसाईयों के कुछ वर्गों को, केन्द्र सरकार की अन्य पिछड़े वर्गों की सूची में शामिल किया गया है।

लौह अयस्क का उत्पादन

1663. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में लौह अयस्क का वार्षिक उत्पादन कितना है तथा घरेलू आवश्यकताओं को यह किस हद तक पूरा करता है:

(ख) क्या लौह अयस्क उत्पादन में वृद्धि के लिए कोई विशेष पैकेज बनाया गया है;

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

(घ) क्या केंद्र सरकार लौह अयस्क का निर्यात अन्य देशों को करती है; और

(ङ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) पिछले 3 वर्षों के दौरान देश में लौह अयस्क के उत्पादन और घरेलू खपत का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(मात्रा मिलियन टन)

वर्ष	लौह अयस्क का उत्पादन	लौह अयस्क की घरेलू खपत
2003-04	122.83	51.26
2004-05	142.71	53.82
2005-06	155.00	58.00 (अनंतिम)

(स्रोत: भारतीय खान ब्यूरो, नागपुर/खान मंत्रालय)

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि घरेलू मांग को पूरा करने के लिए इस समय भारत में लौह अयस्क का उत्पादन पर्याप्त है।

(ख) और (ग) जी, नहीं। प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) जी, नहीं। प्रश्न नहीं उठता।

तमिलनाडु में आमान परिवर्तन

1664. श्री के. सुब्बारायण: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों में आमान परिवर्तन का प्रस्ताव किया है;

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

(ग) उक्त कार्य के कब तक आरंभ होने तथा पूरा होने की संभावना है?

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

(ख) तेनकासी-तिरूचेंदुर, विरुद्धनगर-मानमदुरै, दिंडीगुल-पोल्लची-पालघाट/पोदानुर, मानमदुरै-कराईकुडी, मयिलादुतुरे-तिरुवरूर-कराईकुडी एवं तिरूतुरैपुंडी-अगस्तियमपल्ली और तिरूवरूर-नागौर मीटर आमान लाइन का आमान परिवर्तन शुरू हो गया है।

(ग) उपरोक्त में से, तिरुवरूर-नागौर, तिरुनेलवेली-तिरूचेंदुर और कराईकुडी-मानमदुरै खंडो के आमान परिवर्तन को 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। शेष कार्य, संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार आगामी वर्षों में पूरा किया जाएगा।

सिकन्दराबाद में अत्यधिक प्रदीप्तीकरण

1665. श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सिकन्दराबाद/हैदराबाद एयर फ्यूनेल में अत्यधिक प्रदीप्तीकरण के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। कुछ पायलटों से तेज रोशनी के बारे में शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

(ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने अन्य बातों के साथ-साथ इस मामले में निम्नलिखित कार्रवाई की है:-

(1) स्थलों का दौरा किया तथा समारोह भवनों के स्वामियों को रोशनी कम करने तथा ऊपर की ओर लाइटें न लगाने का परामर्श दिया गया ताकि उतरने वाली उड़ानों के पायलटों को उस रोशनी से परेशानी न हो।

(2) जब भी ऐसी शिकायतें प्राप्त हुई हैं तो उतरने वाली उड़ानों के पायलटों को सलाह-चेतावनी दी गई।

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों में अपराध

1666. श्री मोहन रावले: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यात्रा के दौरान अपराध की घटनाओं में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे अपराधों में अपराधी तत्वों के साथ सुरक्षा कार्मिक भी संलिप्त पाए जाते हैं;

(ग) यदि हां, तो दोषी पाए गए सुरक्षा कार्मिकों के विरुद्ध रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की जा रही है;

(घ) क्या माननीय इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने भी इस संबंध में कोई दिशा-निर्देश जारी किए हैं;

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

(च) इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। (ख) जी नहीं। आपराधिक तत्वों के साथ किसी सुरक्षा कार्मिक की अपराध में संलिप्तता नहीं पाई गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) से (च) जी हां। माननीय उच्च न्यायालय इलाहाबाद की लखनऊ खंड पीठ ने यात्रा करने वाले यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चत करने के लिए उत्तर प्रदेश राज्य सरकार के साथ मिलकर 23.05.2007 को दिशा-निर्देश जारी किए थे। इनके अनुपालन में, उत्तर प्रदेश के गृह विभाग के विशेष सचिव, पुलिस महानिरीक्षक (रेलवे), इलाहाबाद और रेलवे बोर्ड अधिकारियों की बैठक 17.07.2007 को हुई थी जिसमें माननीय उच्च न्यायालय के दिशा-निर्देशों पर विचार-विमर्श किया गया था और आवश्यक दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। बैठक में लिए गए निर्णयों के बारे में माननीय उच्च न्यायालय को अवगत करा दिया गया है।

[अनुवाद]

घुमन्तु जनजातियों (वी.जे.एन.टी) को आरक्षण का लाभ

1667. श्री हरिभाऊ राठौड़: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को यह जानकारी है कि महाराष्ट्र राज्य में घुमन्तु जनजातियों (वी.जे.एन.टी.) को नियुक्ति एवं पदोन्नति में आरक्षण का लाभ मिल रहा था जो कि माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेश के कारण समाप्त कर दिया गया है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन) (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है कि माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय ने रिट याचिका संख्या 8452/2004 में दिनांक 9 मार्च, 2007 को आदेश दिए हैं कि अधिसूचित जनजातियों, घुमन्तु जनजातियों और 'विशेष पिछड़े वर्गों' के संबंध में पदोन्नति के स्थान रिक्त रखे जाएंगे जब तक उक्त रिट याचिका पर सुनवाई नहीं हो जाती और उसे अंतिम रूप से निपटा नहीं दिया जाता। माननीय उच्च न्यायालय के उक्त आदेश को माननीय उच्चतम न्यायालय में चुनौती दी गई है और मामला न्यायाधीन है।

होटल उद्योग को बढ़ावा

1668. श्री दुष्यंत सिंह: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन.सी.आर.) में होटल उद्योग को बढ़ावा देने पर जोर दिया जा रहा है;

(ख) क्या आतिथ्य उद्योग पर अधिक जोर की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए ऐसे प्रोत्साहनात्मक उपयों की आवश्यकता एन.सी.आर. के सीमावर्ती राज्यों में भी है क्योंकि ऐसे क्षेत्र द्वारा पर्याप्त रोजगार अवसर प्रदान किए जाने की गुंजाइश है; और

(ग) यदि हां, तो इस पर क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) और (ग) जी, हां। हालांकि होटलों का निर्माण मुख्यतया निजी क्षेत्र द्वारा किया जाता है, पर्यटन मंत्रालय अतिरिक्त होटल स्थलों की पहचान करने, संयुक्त उद्यम/राजस्व शेयरिंग आधार पर भूमि आबंटित करने, भूमि बैंक सृजित करने, सिंगल विंडो क्लीयरेंस अपनाने, देश में आवास क्षेत्र में वृद्धि करने हेतु मौजूदा होटलों के संबंध में एफएआर/एफएसआई बढ़ाने और प्रोत्साहन एवं लाभ प्रदान करने के लिए सभी राज्य सरकारों से नियमित सम्पर्क में है।

रेलवे अधिकारियों द्वारा अनुशासनहीनता

1669. श्री महेश कनोडीया:
श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने अधिकारियों को सार्वजनिक स्थानों पर शिष्ट ढंग से व्यवहार करने के लिए कोई निदेश/नीतियां जारी की हैं;

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

(ग) यदि हां, रेलगाड़ियों में चलते समय लोगों के साथ दुर्व्यवहार करने के लिए वर्दीधारी आर.पी.एफ./आर.पी.एस.एफ. वरिष्ठ अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई किए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान लोगों के साथ दुर्व्यवहार के लिए आर.पी.एस.एफ/आर.पी.एफ के कितने वरिष्ठ अधिकारियों पर अभियोजन चलाया गया है?

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

(ख) रेल सेवा (आचरण) नियम, 1966 में निम्नलिखित प्रावधानों को रेलवे अधिकारियों सहित प्रत्येक रेल कर्मचारी को सार्वजनिक स्थलों पर शिष्ट तरीके से व्यवहार करना अपेक्षित है:-

(i) नियम 3 (क) में यह प्रावधान है कि कोई भी रेल कर्मचारी अपनी सरकारी ड्यूटियों के निष्पादन में अशिष्ट तरीके से व्यवहार नहीं करेगा।

(ii) नियम 22 में अपेक्षित है कि कोई रेल कर्मचारी सार्वजनिक स्थल पर न केवल किसी नशीले पेय अथवा पदार्थ का सेवन नहीं करेगा बल्कि नशे की हालत में किसी सार्वजनिक स्थल पर उपस्थित भी नहीं होगा।

(iii) नियम 3 (1) (iii) में प्रावधान है कि प्रत्येक रेल कर्मचारी हर समय ऐसा कुछ नहीं करेगा जो उसके रेल कर्मचारी होने के लिए अशोभनीय हो।

(ग) यदि गाड़ियों में चलते समय जनता के साथ दुर्व्यवहार की घटनाएं होती हैं तो उन्हें सूचित किया जाता है और सिद्ध किया जाता है तथा गलती करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध वर्तमान नियमों के अनुसार अनुशासनिक कार्रवाई की जाती है।

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान जनता के साथ दुर्व्यवहार करने के लिए रेल सुरक्षाबल/रेल सुरक्षा विशेष बल के किसी वरिष्ठ अधिकारी के विरुद्ध मुकद्दमा नहीं चलाया गया।

बंगलोर-जोलट पेट्टई के बीच रेलवे लाइन का विद्युतीकरण

1670. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक के सर्वाधिक महत्वपूर्ण रेल लाइनों में से एक बंगलोर तथा जोलार पेट्टै के बीच विद्युतीकरण लगभग पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है तथा इस परियोजना की कुल लागत कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) बेंगलुरु-जोलारपेट्टै रेल मार्ग का विद्युतीकरण पहले से ही 1992 में 55.27 करोड़ रु. की लागत से पूरा किया जा चुका है।

कनैडियन एविएशन इलेक्ट्रानिक के साथ समझौता ज्ञापन

1671. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महाराष्ट्र में नेशनल फ्लाइंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट (एन.एफ.टी.आई) की स्थापना के लिए कनैडियन एविएशन इलैक्ट्रानिक के साथ समझौता ज्ञापन (एम.ओ.यू.) पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(ग) इस प्रयोजनार्थ कितनी राशि का आबंटन किया गया; और

(घ) उक्त संस्थान के कब तक शुरू होने की संभावना है।

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा दिनांक 19.06.2007 को सीएई आईएनसी, कनाडा के साथ एक समझौते के ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। यह एमओयू गोदिया, महाराष्ट्र में कमर्शियल पायलट लाइसेंस (सीपीएल) तथा अंततः मल्टी-क्रू पायलट लांइसेंस (एमपीएल) के लिए फिक्स्ड तथा रोटरी विंग विमानों के आरंभिक प्रशिक्षण हेतु नेशनल फ्लाइंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट (एनएफटीआई) की स्थापना के लिए उक्त दो पक्षों के बीच सहयोग उपलब्ध कराता है।

(ग) एनएफटीआई के विकास की कुल अनुमानित लागत 113.48 करोड़ रु है। इस संबंध में समग्र व्यय संयुक्त उपक्रम कंपनी द्वारा इक्विटी तथा डेट के आधार पर पूरा किया जाएगा।

(घ) इस इंस्टीट्यूट को वर्ष 2008 के उत्तरार्ध में परिचालित किए जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

तेलशोधन क्षेत्र में एफ.डी.आई.

1672. श्रीमती निवेदिता माने:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार तेलशोधन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफ. डी. आई.) संबंधी उच्चतम सीमा में वृद्धि करने का है;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल):

(क) विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफ डी आई) नीति, जिसमें तेल परिशोधन क्षेत्र से संबंधति नीति भी शामिल है, की निरंतर पुनरीक्षा की जाती है। तेल परिशोधन क्षेत्र के संबंध में विद्यमान एफडीआई नीति को परिवर्तित करने का कोई सामान्य निर्णय नहीं लिया गया है।

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

एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलांइस के विलय परिव्यय

1673. श्री सुरेश कलमाडी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के विलय की योजना इंडियन एयरलाइंस का पुनर्नामांकरण ***इंडियन*** के रूप में जाने से काफी पहले बनाई गई थी;

(ख) यदि हां, तो इंडियन एयरलाइंस के पुनर्नामांकरण, इसके लोगो, विमानों की फिर से पेंटिंग स्टेशनरी मुद्रण तथा अन्य विविध मदों पर व्यय करने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

जन केरोसिन योजना

1674. श्री ब्रजेश पाठक:
श्री कैलाश नाथ सिंह यादव:

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

(क) क्या सरकार वर्ष 2005 में शुरू की गई 'जन केरोसिन योजना' की पुन: समीक्षा कर रही है;

(ख) उक्त योजना से कुल कितने परिवार लाभान्वित हुए;

(ग) क्या सरकार को उक्त योजना के अंतर्गत मिलावटी किरोसिन की बिक्री से संबंधित सूचना प्राप्त हुई है; और

(घ) यदि हां, तो क्या उक्त योजना को बदल कर स्मार्ट कार्ड योजना शुरू करने के लिए स्वीकृति दी जा रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) पी डी एस मिट्टी तेल के वितरण की प्रणाली को सुव्यवस्थित करने और मिट्टी तेल में मिलावट करने और अन्य अप्राधिकृत प्रयोगों के लिए विपथन को रोकने के लिए, जन किरोसीन परियोजना (जे के पी) प्रयोगिक आधार पर, 414 ब्लाकों में दिनांक 2.10.2005 से प्रारंभ में 6 माह की अवधि के लिए चलाई गई थी। इस प्रायोगिक योजना को अब दिनांक 31.8.2007 तक बढ़ाया गया है।

(ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचित किया है कि उनके पास देश में ऐसे परिवारों की संख्या के आंकड़े नहीं हैं जिन्होंने जे के पी का लाभ उठाया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) राजसहायता प्राप्त पीडीएस मिट्टी तेल का लाभ लक्षित उपभोक्ताओं को कारगर व लागत प्रभावी ढंग से पहुंचाने के लिए और लीकेज को रोकने को सुनिश्चत करने के उद्देश्य से इस मंत्रालय ने नैनीताल (उत्तरांचल), नालंदा (बिहार) और लातूर (महाराष्ट्र) में प्रोयोगिक आधार पर स्मार्ट कार्ड योजना शुरू करने का प्रस्ताव किया था। राज्य सरकारों से गैर-अनुकूल प्रतिक्रिया के कारण गरीबी रेखा से नीचे के लिए परिवारों को पीडीएस मिट्टी तेल के वितरण हेतु स्मार्ट कार्ड योजना को कार्यान्वित नहीं किया जा सका है।

[अनुवाद]

राडारों का उपयोग

1675. श्री विजय कृष्ण: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में पुरातात्विक स्थलों का पुनरूद्धार करने के लिए राडारों का उपयोग करने का है;

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

(ग) क्या इस प्रौद्योगिकी का उपयोग देश में पहले किसी अन्य विरासत स्थल के लिए भी किया गया था;

(घ) यदि हां, तो यह प्रौद्योगिकी आंकड़ों तथा जमीन में दबे भवन की व्याख्या करने में कितनी सफल रही है;

(ङ) क्या इस प्रौद्योगिकी का आंकड़ों तथा जमीन में दबे भवन की व्याख्या करने के लिए उड़ीसा, बिहार तथा झारखंड, जो कि देश के विरासत केन्द्र हैं में भी उपयोग किये जाने का प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) इस समय पुनरूद्धार प्रयोजन के लिए राडार प्रौद्योगिकी का उपयोग करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि पुनरूद्धार प्रयोजनों के लिए यह प्रौद्योगिकी कम उपयोगी है।

(ग) और (घ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने अयोध्या (उ.प्र.), धोलावीरा, जूनी कुरान (दोनों गुजरात में), सूर्य मंदिर, कोणार्क (उड़ीसा) तथा लाल किला, दिल्ली में ग्राउंड पेनेट्रेटिंग राडार का प्रयोग किया था। अयोध्या का मामला न्यायधीन है तथा शेष चार स्थानों पर केवल प्रारम्भिक सर्वेक्षण किए गए थे।

(ङ) और (च) इस समय उड़ीसा, बिहार तथा झारखंड के स्मारकों में इस प्रौद्योगिकी को प्रयोग करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

समता एक्सप्रेस की बारम्बारता

1676. **श्री जुएल ओराम:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या समता एक्सप्रेस की बारम्बारता सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर सप्ताह के सभी सातों दिन किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.वेलु): (क) जी नहीं, फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधनों की तंगी के कारण।

इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड का पुनरुद्धार

1677. **श्री एन. एन. कृष्णदास:** क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड के पुनरुद्धार करने के बारे में दिनांक 3 मई, 2007 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4126 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड के पुनरुद्धार के प्रस्ताव पर विचार किया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उक्त प्रस्ताव पर कब तक विचार किये जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती क्रान्ति सिंह): (क) से (ग) लोक उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) द्वारा इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड के पुनरुद्धार के लिए एक प्रस्ताव की सिफारिश की गई है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ रोकड़ सहायता तथा माफी के रूप में गैर-रोकड़ सहायता और ऋण को इक्विटी में परिवर्तित करने की परिकल्पना की गई है। सरकार पुनरुद्धार/पुनर्संरचना के अन्य विकल्पों सहित इन सिफारिशों की जांच कर रही है।

रेलगाड़ियों को नए गुन्टूर स्टेशन से होकर चलाया जाना

1678. **श्री रायापति सांबासिवा राव:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सभी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस, मेल तथा सुपरफास्ट रेलगाड़ियों को नए गुन्टूर स्टेशन से होकर चलाए जाने की मांग आंध्र प्रदेश के लोगों विशेषकर गुन्टूर के लोगों द्वारा लम्बे समय से की जा रही है; और

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

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

(ख) चार जोड़ी एक्सप्रेस गाडियां अर्थात् 6031/6032 चेन्नै-जम्मुतवी अंडमान एक्सप्रेस, 6093/6094 चेन्नै-लखनऊ, एक्सप्रेस 6043-6044 चेन्नै-काकीनाडा सरकार एक्सप्रेस और 2805/2806 विशाखापट्टनम-सिकन्दराबाद जन्मभूमि एक्सप्रेस न्यू गुंटूर होकर चल रही हैं। न्यू गुंटूर के रास्ते अन्य रेलगाड़ियों का मार्ग परिवर्तन व्यवहार्य नहीं पाया गया है।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में प्रशीतित मालवाहक रेलगाड़ी

1679. श्री बसंतराव मोरे: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने फलों तथा जल्द खराब होने वाली वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रशीतित मालवाहक रेलगाड़ी शुरू करने के लिए रेल मंत्रालय को कोई प्रतिवेदन भेजा है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

हजीरा पाइपलाइन

1680. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महाराष्ट्र तक जाने वाली हजीरा पाइपलाइन को बिछाने का कार्य रोक दिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में क्या प्रगति हुई है तथा इस पर कितनी धनराशि व्यय हुई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) गुजरात में दाहेज से महराष्ट्र में डाभोल तक 30 व्यास की 578 कि. मी. लम्बी पाइपलाइन, जो हजीरा से गुजरती है, 11 जुलाई 2007 को चालू की गई है। पाइपलाइन से गैस का प्रेषण भी आरम्भ हो चुका है। 1 अगस्त, 2007 की स्थिति के अनुसार कुल 1325.04 करोड़ रुपए का व्यव किया जा चुका है।

[अनुवाद]

बागलकोट से नई रेलगाड़ियां

1681. श्री पी.सी. गद्दीगउडर: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बागलकोट से बैंगलोर, बागलकोट से शोलापुर तथा बागलकोट से हुबली तथा बैंगलोर-नई दिल्ली के बीच चलने वाली के.के एक्सप्रेस के लिए भी कोई लिंक रेलगाड़ी नहीं चलती है;

(ख) यदि हां, तो रेलवे का विचार उक्त रेललाइनों पर रेलगाड़ियां चलाने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा तथा समय-सीमा क्या है; और

(घ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) बागलकोट को गाड़ी संख्या 6513/6514 बागलकोट-यशवंतपुर बसावा एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) द्वारा बेंगलोर से तथा गाड़ी संख्या 6513/6514 बागलकोट-यंशवंतपुर बवासा एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) एवं गाड़ी संख्या 341/342 बागलकोट-शोलापुर पैसेंजर द्वारा शोलापुर से जोड़ा गया है। बागलकोट-गदग ब्राड गेज लाइन के चालू हो जाने के बाद बागलकोट-हुबली के बीच गाड़ियां चलाए जाने की जांच की जा सकती है। रेलवे के पास, नई दिल्ली-बेंगलुरु कर्नाटक एक्सप्रेस को बागलकोट के रास्ते चलाए जाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

रूग्ण/बंद पड़े सरकारी क्षेत्र की इकाइयों का पुनरुद्धार

1682. श्री नवजोत सिंह सिद्धू: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रूग्ण बन्द पड़े सरकारी क्षेत्र की इकाइयों का शीघ्र ही पुनरुद्धार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो सरकारी उपक्रमों के नाम क्या हैं तथा तत्संम्बंधी अन्य ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम (एन सी एम पी) में उल्लिखित नीति के अनुसार, "हालांकि सरकारी क्षेत्र की रूग्ण कम्पनियों का आधुनिकरण व पुनर्गठन करने तथा रूग्ण उद्योगों का पुनरूद्धार करने की हर सम्भव चेष्टा की जाएगी, परन्तु लम्बे समय से घाटा उठाने वाली कम्पनियों को या तो बेच दिया जाएगा अथवा बन्द कर दिया जाएगा, परन्तु ऐसा करने के पहले उनके कामगारों की सभी वैध देनदारियों व क्षतिपूर्ति राशि का भुगतान कर दिया जाएगा।" सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बी आर पी एस ई)

नामक एक बोर्ड का गठन किया गया है जो अन्य बातों के साथ-साथ केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रूग्ण/घाटा उठाने वाली कम्पनियों की पुनरूद्धार-क्षमता व उनके भविष्य के बारे में अनुशंसा करेगा।

(ख) बी आर पी एस ई की अनुशंसाओं के आधार पर आज की तारीख तक सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 26 उद्यमों की पुनरूद्धार योजना अनुमोदित कर दी है तथा भारत ऑप्थैल्मिक ग्लास लिमिटेड नामक एक उद्यम को बंद करने का अनुमोदन कर दिया है। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उक्त 26 उद्यमों की पुनरुद्धार योजना के लिए अनुमोदित नकद एवं गैर-नकद सहायता का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

बीआरपीएसई द्वारा अनुशंसित पुनरूद्धार प्रस्तावों के संबंध में सरकार द्वारा अनुमोदित नकद एवं गैर-नकद सहायता

क्र.सं.	सरकारी उद्यम का नाम	सहायता करोड़ (रुपयों में)		
		नकद #	गैर-नकद @	योग
1	2	3	4	5
1.	एंड्रयू यूले एंड कं. लि.	-	457.14	457.14
2.	बी बी जे कंस्ट्रक्शन कं. लि.	-	54.61	54.61
3.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लि.	207.19	233.41	440.60
4.	भारत पम्प्स एंड कम्प्रेशर्स लि.	3.37$	153.15	156.52$
5.	ब्रैथवैट एंड कंपनी लि.	4.00	280.21	284.21
6.	ब्रिज एंड रूफ कं. (इंडिया) लि.	60.00	42.92	102.92
7.	ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लि.	47.35	-	47.35
8.	सीमेंट कारपोरेशन आंफ इंडिया लि.	184.29	1267.95	1452.24
9.	सेंट्रल इलेक्ट्रानिक्स लि.	-	6.02	6.02
10.	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	73.60	280.00	353.60
11.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	-*	-*	-*
12.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स (त्रावनकोर) लि.	-	670.37	670.37
13.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	102.00	1116.30	1218.30
14.	हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लि.	137.59	267.57	405.16
15.	हिंदुस्तान कॉपर लि.	-	612.94	612.94
16.	हिंदुस्तान इंसेक्टिसाइड्स लि.	-	267.29	267.29
17.	हिंदुस्तान आर्गेनिंक केमिकल्स लि.	250.00	NA	250.00
18.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि.	4.28	73.30	77.58
19.	एचएमटी बियरिंग्स लि.	7.40	43.97	51.37
20.	एचएमटी मशीन टूल्स लि.	723.00	157.80	880.80
21.	मेकान लि.	93.00	23.08	116.08**

1	2	3	4	5
22.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लि.	-	104.64	104.64
23.	एनटीसी लि. और इसकी सहायत कंपनियां	39.23	-	39.23
24.	प्रागा टूल्स लि.	5.00	209.71	214.71
25.	रिचर्डसन एंड कूडास लि.	-	-	-
26.	तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	-	-	-
	योग	1941.30*	6322.38*	8263.68*

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

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

* सरकार द्वारा अनुमोदित पुनरूद्धार योजना में अन्य बातों के साथ-साथ 2470.77 करोड़ रु. की गैर-नकद सहायता तथा वर्ष 2004-05 से कोल इंडिया लि. से सेवा प्रभार के प्रति वर्ष 14 करोड़ रु. की छूट शामिल है।

$ इसके अतिरिक्त ओएनजीसी तथा बीएचईएल क्रमशः 150 करोड़ रूपए तथा 20 करोड़ की नकद सहायता प्रदान करेंगे।

** वीआरएस संबंधी ऋणों पर 50% ब्याज सहायता (प्रतिवर्ष 6.50 करोड़ रुपयों से अधिक नहीं) जारी रखे जाने को छोड़कर।

बैंगलोर विमानपत्तन

1683. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बैंगलोर अंतरराष्ट्रीय विमानपत्तन का कार्य तेजी से पूरा हो रहा है तथा यह विमानपत्तन 2 अप्रैल, 2008 से कार्य करना शुरू कर देगा;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके तैयार हो जाने के बाद, ए-380 जो कि विश्व का सबसे बड़ा विमान है, इस विमानपत्तन पर उतर सकेगा;

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

(घ) विश्व के सबसे बड़े विमान के प्रबंधन के लिए उक्त विमानपत्तन पर अब तक क्या प्रगति हुई है?

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

(ख) से (घ) इस समय हवाई अड्डा बी-747 किस्म के विमानों को हैंडिल करने के लिए तैयार किया गया है। तथापि ए-380 विमानों के प्रचालनों को हैंडिल करने का प्रावधान कर दिया गया है।

केन्द्रीय ग्रन्थालयों को आपस में जोड़ा जाना

1684. श्री एस. के. खारवेनथन: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास देश में सभी केन्द्रीय ग्रन्थालयों को आपस में जोड़ने तथा सम्पर्क भी स्थापित करने के लिए कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके लिए कितनी धनराशि आंबटित की गई है; और

(ग) सभी केन्द्रीय ग्रन्थालयों को कब तक जोड़ दिए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) जी, हां। सरकार का, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कोलकाता, केन्द्रीय सचिवालय ग्रन्थागार, नई दिल्ली तथा अन्य प्रमुख पुस्तकालयों का एक एककृत सूचीग्रन्थ डाटाबेस सृजित किये जाने का प्रस्ताव है।

(ख) इस प्रयोजनार्थ, चुनिंदा पुस्तकालयों में इलेक्ट्रॉनिक सूचीग्रन्थ डाटाबेस तैयार किया जा रहा है जिसे बाद में जोड़ा जायेगा। 11वीं योजना के दौरान इस परियोजना पर लगभग 10 करोड़ रु. की लागत आने का अनुमान है।

(ग) यह परियोजना अपने प्रारंभिक चरण में है।

विलय हो गई एयरलाइनों का कार्यकरण

1685. श्री एल. राजगोपाल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर इंडिया तथा इंण्डियन एयरलाइन्स के रूप में विलय हो गया था ने कार्यकरण शुरू कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा विलय हुई एयरलाइन की बाजार में हिस्सेदारी कितनी है;

(ग) क्या इन दो एयरलाइनों के विलय के बाद मार्गों का तर्कसंगत निर्धारण किया जाएगा; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) दो एयरलाइनों के विलय के निर्णय के परिणामस्वरूप एक नई कम्पनी यथा भारतीय राष्ट्रीय विमानन कम्पनी लिमिटेड की स्थापना दिनांक 30.3.2007 को की गई है। विलय के लिए कानूनी तथा प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं के शीघ्र ही पूरा होने की आशा है जिससे विलयित निकाय अपने एयरलाइन प्रचालनों को आरंभ कर सकेगी। विलय की सम्पूर्ण प्रक्रिया चरणबद्ध आधार पर आगामी दो वर्षों में पूरी होगी।

(ग) और (घ) मार्ग युक्तिकरण को नए शीतकाल 2007 अनुसूची से आरम्भ करके चरणों में लागू किए जाने की योजना तथा आशा है। बिना पड़ाव उड़ानों में वृद्धि तथा बहु-पड़ाव वाली उड़ानों में कमी करने के साथ-साथ उड़ानों की ओवर लैपिंग को सीमित करके व अधिक आवृत्तियों के साथ बाजार में सेवा उपलब्ध कराने के लिए पुन: तैनाती द्वारा युक्तिकरण किए जाने की योजना है। घरेलू स्तर पर कुछ भारतीय उड़ानों को पुन: व्यवस्थित किया गया है। ताकि अन्तरराष्ट्रीय उड़ानों को बेहतर सम्पर्कता उपलब्ध हो सके।

उन्नत यात्री सूचना प्रणाली

1686. श्री सनत कुमार मंडल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत तथा पाकिस्तान के बीच चलाई जा रही समझौता एक्सप्रेस तथा थार एक्सप्रेस के यात्रियों से संबंधित सूचनाओं का आदान-प्रदान करने के लिए कोई उन्नत यात्री सूचना प्रणाली है;

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

(ग) यह प्रणाली इन रेलगाड़ियों की सुरक्षा की दृष्टि से किस हद तक उपयोगी रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जिन यात्रियों का गाड़ी संख्या 4001 दिल्ली-अटारी लिंक एक्सप्रेस और गाड़ी संख्या 4889 भगत की कोठी-मुनाबाव थार लिंक एक्सप्रेस में आरक्षण होता है, उन यात्रियों की सूची तैयार की जाती है। इस यात्री सूची में यात्री का नाम, लिंग, आयु राष्ट्रीयता, पासपोर्ट संख्या, कोच संख्या, शायिका संख्या इत्यादि शामिल होता है। यह सूची गृह मंत्रालय तथा सीमा शुल्क आदि के पदाधिकारियों को दी जाती है जिसका उपयोग वे अपनी आवश्यकतानुसार करते हैं।

[हिन्दी]

राजस्थान में रेल परियोजनाएं

1687. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान के कई रेल खंडों में स्वीकृत चालू परियोजनाओं तथा आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण, दोहरीकरण तथा नई रेल लाइन बिछाने से संबंधित प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेलवे द्वारा राजस्थान सरकार के प्रस्तावों में की गई मांगों की तकनीकी व्यवहार्यता/इस पर आने वाले खर्च, लोक महत्व तथा औचित्य की जांच करने का कोई आकलन किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी मंडल-वार पूरा ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) राजस्थान में आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, नई लाइन और विद्युतीकरण परियोजनाओं के संबंध में स्वीकृत, चालू एवं प्रस्तावों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

स्वीकृत/चालू परियोजनाएं

क्र.	परियोजना का नाम	योजना शीर्ष	लंबाई (किमी	लागत	मार्च 07 तक व्यय	2007-08 के बजट में आवंटन
1	2	3	4	5	6	7
1.	अजमेर-तित्तौड़गढ़-उदयपुर-उमरा	आमान परिवर्तन	311	456.00	452.6	30
2.	फुलेरा-जोधपुर-पिपार रोड-बिलाड़ा	आमान परिवर्तन	41.14	42.00	9.9	20

1	2	3	4	5	6	7
3.	रेवाड़ी-सादूलपुर-हिसार	आमान परिवर्तन	211	364.19	18.97	160
4.	श्रीगंगानगर-सरूपसर	आमान परिवर्तन	116	168.80	4	30
5.	सादूलपुर-बीकानेर और रत्नगढ़ देगाना	आमान परिवर्तन	394.35	474.79	0	50
6.	भिलड़ी-समदड़ी	आमान परिवर्तन	223	244.74	103	110
7.	रेवाड़ी-रिंगस-अजमेर	आमान परिवर्तन	295	714.65	139	125
8.	जयपुर-फुलेरा	दोहरीकरण	54.75	94.81	2.12	60
9.	जयपुर-डौसा	दोहरीकरण	61.28	148.38	1.47	10
10.	डौसा-बांदीकुई	दोहरीकरण	29.06	8100	0	5
11.	अलवर-हरसौली	दोहरीकरण	4.86	90.79	0	5
12.	डौसा-गंगापुरसिटी	नई लाइन	97.67	208.83	28	5
13.	अजमेर-पुष्कर	नई लाइन	31.40	88.40	33	10
14.	रामगंज मंडी-भोपाल	नई लाइन	262	726.05	67.38	30
16.	बीना-कोटा	रेल विद्युतीकरण	309	175.72	0.05	10

चालू सर्वेक्षण

क्र.	सर्वेक्षण का नाम	योजना शीर्ष	किमी
1.	धौलपुर-सिरमुत्रा	आमान परिवर्तन	144
2.	ग्वालियर-शिवपुर कलां आमान परिवर्तन एवं कोटा नई लाइन तक विस्तार	आमान परिवर्तन एवं नई लाइन	200
3.	मावली-मारवाड़	आमान परिवर्तन	265
4.	हिम्मतनगर-खेड़ब्रह्मा, अबू रोड तक विस्तार सहित	आमान परिवर्तन एवं नई लाइन	120
5.	अनूपगढ़-खाजूवाला-रामगढ़-जैसलमेर	नई लाइन	485
6.	अनूपगढ़-कोलायत बरास्ता खाजूवाला	नई लाइन	175
7.	पुष्कर-मेड़ता रोड	नई लाइन	40
8.	झुनझुन-पिलानी	नई लाइन	20
9.	टोंक-देवली तक रेल संपर्क	नई लाइन	172
10.	अजमेर-कोटा	नई लाइन	210
11.	रतलाम-बांसवाड़ा	नई लाइन	176
12.	उज्जैन-झालावार/रामगंजमंडी	नई लाइन	190
13.	दिल्ली-अहमदाबाद	दोहरीकरण	934

(ख) और (ग) प्राप्त हुई प्रत्येक मांग का ब्यौरा नहीं रखा जाता है। बहरहाल, राज्य सरकारों से प्राप्त हुई कुछ मांगें उनकी स्थिति इस प्रकार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	योजना शीर्ष	किमी	स्थिति
1	2	3	4	5
1.	रेवाड़ी-भिवाड़ी	नई लाइन	27	रेवाड़ी और भिवाड़ी के बीच एक नई रेल लाइन के निर्माण हेतु सर्वेक्षण 2003-04 में पूरा किया गया था। राज्य सरकार से इस परियोजना की लागत वहन करने का अनुरोध किया गया था लेकिन उनसे कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला। प्रास्तावित रेल लाइन को इसके अलाभप्रद स्वरूप और संसाधनों की तंगी के कारण आरंभ नहीं किया जा सका।
2.	जयपुर-नाथद्वार	नई लाइन	-	कोई सर्वेक्षण शुरू नहीं किया गया है।
3.	फलौड़ी-नागपुर	नई लाइन	163	सर्वेक्षण पूरा हो गया है।
4.	पुष्कर-मेड़ता रोड़	नई लाइन	40	सर्वेक्षण शुरू किया गया है।
5.	बिलाड़ा-बरार	नई लाइन	139	सर्वेक्षण पूरा हो गया है।
6.	अनूपगढ़-खाजूवाला-रामगढ़	नई लाइन	485	सर्वेक्षण शुरू किया गया है।
7.	फलौड़ी-बलोत्रा	नई लाइन	291	सर्वेक्षण पूरा हो गया है, चालू परियोजनाओं के भारी थ्रोफॉरवर्ड, संसाधनों की तंगी और लाइन के अलाभप्रद स्वरूप के कारण कार्य शुरू नहीं किया जा सका।
8.	जैसलमेर-कांडला-बरास्ता बाड़मेर	नई लाइन	144	सर्वेक्षण पूरा हो गया है, चालू परियोजनाओं के भारी थ्रोफारवर्ड, संसाधनों की तंगी और लाइन के अलाभप्रद स्वरूप के कारण कार्य शुरू नहीं किया जा सका।
9.	रतलाम-डूंगरपुर-बरास्ता बांसवाड़ा	नई लाइन	176	सर्वेक्षण पूरा हो गया है, कार्य शुरू नहीं किया गया है। रतलाम-बांसवाड़ा का सर्वेक्षण अद्यतन करना शुरू किया गया है।
10.	उदयपुर-अहमदाबाद	आमान परिवर्तन	342	उदयपुर-अहमदाबाद के बीच आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण पूरा हो गया है। राजस्थान और गुजरात की राज्य सरकारों से उनके राज्यों में पड़ने वाले परियोजना के हिस्से की लागत का कम से कम 50% लागत वहन करने का अनुरोध किया गया है। प्रस्ताव पर आवश्यक अनुमोदन हेतु कार्रवाई की जा रही है।
11.	जयपुर-रिंगस-सीकर-चुरू गंगानगर	आमान परिवर्तन	319	सर्वेक्षण पूरा हो गया है। प्रस्ताव पर आवश्यक अनुमोदन हेतु कार्रवाई की जा रही है।

1	2	3	4	5
12.	बीकानेर-चुरू-रत्नगढ़ देगाना-रेवाड़ी	अमान परिवर्तन	364	आमान परिवर्तन शुरू किया गया है।
13.	जयपुर-रेवाड़ी	दोहरीकरण	180	कहीं-कहीं दोहरीकरण शुरू किया गया है।
14.	बीना-कोटा	रेल विद्युतीकरण	309	कार्य प्रगति पर है और मार्च 2009 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
15.	जयपुर-सवाई माधोपुर	रेल विद्युतीकरण	129	अर्थक्षम नहीं है।
16.	रतलाम-नीचम-चित्तौड़गढ़	रेल विद्युतीकरण	180	अर्थक्षम नहीं है।

सर्वेक्षण के दौरान प्रस्ताव की तकनीकी व्यवहार्यता/अर्थक्षमता एवं औचित्य पर विचार किया जाता है। प्रस्तावों पर रेलवार विचार किया जाता है, मंडलवार नहीं।

[अनुवाद]

नेपाल को नमक निर्यात करने से नुकसान

1688. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि रेलवे को नेपाल को निर्यात किए गए नमक से लगभग 20 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है;

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

(ग) क्या निर्यातित नमक मानव उपयोग या औद्योगिक उपयोग के लिए बनाया गया था;

(घ) क्या यह भी सत्य है कि निर्यात के लिए बनाये गए नमक का उच्च वर्गीकरण किए जाने के बजाय निम्न वर्गीकरण किया गया है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सामान्यत: नेपाल के लिए नमक का संचलन मानव उपभोग: के लिए है।

(घ) सामान्य आदेश सं. 81 के तहत जारी की गई प्राथमिकता अनुसूची के अनुसार नमक बुक किया जाता है तथा मानव उपभोग के लिए निर्यात किए गए नमक का अलग से वर्गीकरण नहीं किया जाता है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय मूल के व्यक्ति

1689. श्री नरहरि महतो: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफ.डी.आई) के जरिए घरेलू नागर विमानन क्षेत्र में भारतीय मूल के व्यक्तियों (पी. आई.ओ) को भाग लेने की अनुमति देने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या पी आई ओ कार्ड धारकों को घरेलू नागर विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश के मामले में अनिवासी भारतीयों (एन.आर.आई) को समान अवसर प्रदान किए जाएंगे;

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

(घ) यदि नहीं, तो इस विसंगति को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) मामला सरकार के विचाराधीन है।

खाद्य प्रौद्योगिकी के लघु संस्थान

1690. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों विशेषकर तमिलनाडु में लघु खाद्य प्रौद्योगिकी संस्थान स्थापित किये जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) धान प्रसंस्करण अनुसंधान केंद्र, तंजावुर (तमिलनाडु) इस मंत्रालय के तहत एक अनुसंधान और विकास संस्थान है। मंत्रालय का प्रस्ताव इस संस्थान का उन्नयन राष्ट्र स्तरीय संस्थान के रूप में करने और धान के अलावा बाजरा, तिलहन, दाल आदि जैसे अन्य फसलों को शामिल करने के लिए इसके अध्यादेश का विस्तार करने का है। देश के तमिलनाडु समेत विभिन्न भागों में इसके अलावा लघु संस्थान स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना के अंतर्गत कर्नाटक को धनराशि जारी किया जाना

1691. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान अनुसूचित जातियों तथा अन्य पिछड़ा वर्गों के विद्यार्थियों को मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति देने के लिए कर्नाटक राज्य सरकार ने कितनी धनराशि की मांग की है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा कितनी धनराशि स्वीकृत तथा जारी की गई है;

(ग) क्या उक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत स्वीकृत तथा जारी धनराशि कर्नाटक सरकार द्वारा की गई मांग के अनरूप थी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन):

(क) और (ख) अनुसूचित जाति के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना:

(लाख रूपए में)

वर्ष	राज्य सरकार द्वारा मांग की गई निधि किया गया व्यय	राज्य सरकार की प्रतिबद्ध देयता को निकालने के बाद देय केन्द्रीय शेयर	पूर्व वर्ष की अव्ययित राशि(-)/बकाया (+)	वर्ष के दौरान जारी केन्द्रीय सहायता
2004-05	6068.22	3046.66	-1290.407	2699.58
2005-06	6195.00	3173.44	-943.33	2652.00
2006-07	15606.26 (वर्ष 2005-06 के लिए राज्य सरकार द्वारा दावा किए गए 5781.30 रुपए के बकाए सहित)	12584.7	-421.89	5142.22

अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना

(लाख रुपए में)

वर्ष	राज्य सरकार द्वारा की गई मांग	मंत्रालय द्वारा स्वकृत राशि	इस मंत्रालय द्वारा जारी राशि
2004-05	670.53	248.45	248.45
2005-06	3010.61	शून्य	शून्य
2006-07	3010.61	539.66	539.66

(ग) और (घ) जी, नहीं। अनुसूचित जाति के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति के अंतर्गत, राज्यों की प्रतिबद्ध देयता को निकालने तथा पूर्व वर्ष की अव्ययित शेष राशि/बकाया राशि को समंजित, करने यदि कोई हो, के बाद उनको निधियां जारी की जाती हैं। अन्य पिछड़ा वर्ग के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति के मामले में निधियों की निर्मुक्ति, राज्यों की मांगों और योजना के अंतर्गत बजट की उपलब्धता को ध्यान में रखकर की जाती है।

गैस मूल्य निर्धारण संबंधी दिशा-निर्देश

1692. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की गैस मूल्य निर्धारण संबंधी पारदर्शी दिशा-निर्देश बनाने की योजना है;

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

(ग) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति के लिए गैस मूल्य निर्धारण संबंधी स्पष्ट दिशा-निर्देशों को कब तक अंतिम रूप दे दिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ख) उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं (पीएससीज) में आर्म्स लैंथ सिद्धांतों के आधार पर गैस के मूल्य निर्धारण की व्यवस्था है सरकार की भूमिका, सरकार क्षरा गैस उठाने को निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ, गैस के मूल्यांकन को अनुमोदित करना है। गैस मूल्य खोज के लिए पारदर्शी और अनुकूल मार्गदर्शी सिद्धांतों के उद्देश्य से सरकार ने संयुक्त सचिव एवं वित्त सलाहकार, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय, की अध्यक्षता में एक समिति गठित की थी समिति ने अन्वेषण और उत्पादन प्रचालकों, गैस प्रयोक्ताओं, उद्योग निकायों आदि सहित विभिन्न पणधारकों के साथ विस्तृत परामर्श किया था। समिति ने सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी थी जो स्वीकार कर ली गई है।

(ग) सरकार ने अब एक शक्ति प्रदत्त मंत्री समूह गठित किया है ताकि एनईएलपी व्यवस्था के अंतर्गत गैस के मूल्य निर्धारण से जुड़े मुद्दों पर विचार किया जा सके।

[हिन्दी]

पूर्वोत्तर राज्यों को रेल नेटवर्क से जोड़ा जाना

1693. श्री कीरेन रिजीजू:
डा. लक्ष्मीनारायन पाण्डेय:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार सभी-पूर्वोत्तर राज्यों को रेल नेटवर्क से जोड़ने की कोई रोजना बनाने का है;

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

(ग) इस संबंध में परियोजनाओं की संख्या कितनी है तथा इनके लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(घ) इन परियोजनाओं पर कार्य कब तक शुरू हो जाने की संभावना है तथा इन राज्यों को रेल नेटवर्क से कब तक जोड़ दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) पूर्वोत्तर क्षेत्र को अन्य राज्यों के साथ बेहतर संपर्क मुहैया कराने के लिए इस क्षेत्र में आठ नई लाइन परियोजनाएं प्रगति पर है इसके अलावा, दोहरीकरण एवं आमान परिवर्तन से संबंधित 6 अन्य परियोजनाएं शुरू हो चुकी हैं। इन परियोजनाओं के लिए वर्ष 2007-08 के दौरान 565 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त निधियां भी उपलब्ध होने की उम्मीद है। परियोजनाएं प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं तथा संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार आने वाले वर्षों में इनके पूरा होने की संभावना है। इन परियोजनाओं के पूरा हो जाने के बाद इससे सिक्किम, जिसके लिए सिवोक से रांगपो तक एक नई लाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य हाल ही में पूरा किया गया है, को छोड़कर पूर्वोत्तर क्षेत्र के सभी राज्यों से संपर्क स्थापित होगा।

हिमाचल प्रदेश में कर्मचारियों की नियुक्ति

1694. प्रो. प्रेम कुमार धूमल: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (सी.पी.एस.ई) तथा हिमाचल प्रदेश राज्य के बीच उनके कुल पदों के कतिपय प्रतिशत को संबंधित राज्यों/क्षेत्र के अभ्यर्थियों से भरे जाने के संबंध में कोई समझौता हुआ था।

(ख) यदि हां, तो ऐसे सभी समझौतों का सी. पी. एस. ई. वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या किसी सी. पी. एस. ई. द्वारा इस संबंध में कोई विपथन किया गया है;

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

(ङ) समझौते के उपबन्धों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (ङ) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में निदेशक

मण्डल से निम्न स्तर के पदों पर केन्द्रीय सरकारों क्षेत्र के संबंधित उद्यम के प्रबंधन द्वारा की जाती है इसलिए केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों द्वारा किसी विशेष राज्य से संबंधित अभ्यर्थियों की कुछ प्रतिशत पदों पर भर्ती करने के लिए राज्य सरकारों के साथ किए जाने वाले करारों के बारे में सूचना एक स्थान पर नहीं रखी जाती है।

स्थानीय बेरोजगार लोगों के हितों की रक्षा करने के लिए 2 नवम्बर, 1998 को यह दिशानिर्देश जारी किए गए थे कि सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के लिए अपेक्षित है कि वे लोक उद्यम विभाग के 6 अप्रैल, 1992 के कार्यालय ज्ञापन में किए गए उल्लेख के अनुसार रोजगार कार्यालय (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) नियम, 1960 के नियम 4 में निर्धारित तरीके से व प्रपत्र में अधिकतम 2500 रुपए तक के वेतनमान (संशोधन पूर्व) वाले पदों पर भर्ती से संबंधित रिक्तियों रोजगार कार्यालयों/केन्द्रीय रोजगार कार्यालयों में अधिसूचित करें तथा राष्ट्रीय रोजगार सेवा के माध्यम से भर्ती करें। संबद्ध वर्गों के लिए रोजगार कार्यालयों में रिक्तियां अधिसूचित करने के अलावा मांग करने वाले प्राधिकारी/संगठन प्रशासनिक/बजटगत सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए के लिए भर्ती से संबंधित सूचना, सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार के प्रकाशन प्रभाग द्वारा प्रकाशित रोजगार समाचार में प्रकाशित करने की व्यवस्था करें तथा फिर आवेदन करने वाले सभी अभ्यर्थियों के मामले पर विचार करें। उपरोक्त के अलावा ऐसी भर्ती की सूचनाएं व्यापक प्रचार के लिए कार्यालय के नोटिस बोर्ड पर भी लगाई जाएं।

रेल पहियों की कमी

1695. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे रेल पहियों की कमी से जूझ रहा है;

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

(ग) इस मांग को पूरा करने हेतु प्रत्येक वर्ष पहियों के आयात पर कितनी धनराशि खर्च की जाती है;

(घ) क्या रेलवे का विचार रेल-पहियों की उत्पादन बढ़ाने हेतु नई इकाइयां स्थापित करने का है; और

(ङ) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

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

(ख) और (ग) भारतीय रेल की पहियों की कुल वार्षिक आवश्यकता लगभग 2,40,000 अदद है। दो स्वदेशी स्रोत अर्थात् रेल पहिया कारखाना, बेंगलोर तथा भारतीय इस्पात प्राधिकरण (दुर्गापुर स्टील प्लांट) की विनिर्माण क्षमता लगभग 2,00,000 पहियों की है उच्च अश्व शक्ति वाले रेल इंजनों और उच्च गति वाले सवारी डिब्बों आदि के पहियों, जिनकी आवश्यकता कम है, को भी आयात किया जाता है क्योंकि आर्थिक पैमाना स्वदेशी उत्पादन की अनुमति प्रदान नहीं करता है। बहरहाल, इन पहियों को स्वदेशी में विकसित करने की पहल हो चुकी है और इस प्रकार उत्पादन मात्रा में वृद्धि के अनुरूप होगा; अत: पहियों का आयात करने का कारण उत्पादन क्षमता में कमी का होना और विशेष प्रकार के पहियों की आवश्यकता का होना है। वर्ष 2006-07 के दौरान आयात किए गए पहियों को दर्शाने वाला विस्तृत विवरण संलग्न है।

(घ) और (ङ) छपरा, बिहार, में भी एक नया पहिया विनिर्माण कारखाना खोलने की स्वीकृति मिल चुकी है तथा जनवरी, 2010 तक इस परियोजना को पूरा करने की योजना है। यह कारखाना रेल पहिया कारखाना, बंगलोर और दुर्गापुर इस्पात संयंत्र से देश में उपलब्ध उत्पादन क्षमता को बढ़ाएगा। विशेष प्रकार के पहियों का स्वदेश में विकास करने की पहल कर दी गई है और इस प्रकार के पहियों का उत्पादन मात्रा में वृद्धि के अनुरूप होना।

विवरण

पहियों की किस्म	मात्रा (2006-07)	कीमत (करोड़ रुपए में)
ई एम यू पहिए	6500	18.90
विविध पहिए	1839	8.97
फियट आई आर बोगी पहिए	2288	5.67
बाक्स एन पहिए	6500	23.80
मैट्रो के पहिए	460	1.85
कुल	17,587	59.19

[अनुवाद]

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों के सहयोग से रेलवे परिसरों के आस-पास सुरक्षा व्यवस्थाओं में सुधार

1696. श्री के. सी. पल्लानी शामी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे देश में रेलवे परिसरों की सुरक्षा में सुधार करने के लिए तैयार है;

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

(ग) क्या विभिन्न भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों के विशेषज्ञों ने देश में कुछ बड़े रेलवे स्टेशनों में और उसके आस-पास सुरक्षा उपायों की ऑडिटिंग की है;

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

(ङ) इस संबंध में और क्या प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां, आधुनिक सुरक्षा गैजेटों का प्राथमिकता के आधार पर प्रापण किया जा रहा है, महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर क्लोज सर्किट टेलीविजन लगाये जा रहे हैं, यात्रियों के आवागमन क्षेत्रों में उपयुक्त नियंत्रण, रेल सुरक्षा बल एवं राजकीय रेलवे पुलिस कार्मिकों की नियुक्ति करके तथा रेलवे सुरक्षा बल/राजकीय रेलवे पुलिस आदि द्वारा महत्वपूर्ण गाड़ियों के मार्गरक्षण द्वारा प्रभावी सुरक्षा कवच की व्यवस्था है।

(ग) से (ङ) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आई आई टी), दिल्ली को संयुक्त सुरक्षा योजना तैयार करने की दृष्टि से दिल्ली मेन जंक्शन रेलवे स्टेशन की सुरक्षा लेखा परीक्षा तैयार करने का कार्य सौंपा गया है। उपर्युक्त परियोजना बड़ी परियोजना जैसी है। भारतीय रेलवे द्वारा पहली बार इस प्रकार की परियोजना भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आई आई टी), दिल्ली को सौंपी गई है, इस परियोजना को शुरू करने के लिए भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान द्वारा निर्धारित शर्तें रेलवे द्वारा मान ली गई हैं और दिन प्रतिदिन के समन्वय के लिए एक संपर्क अधिकारी नामित किया गया है। रेलवे द्वारा अगली कार्रवाई रिपोर्ट प्राप्त होने पर की जाएगी।

विद्युत और उर्वरक उद्योग को गैस आपूर्ति

1697. श्री के. एस. राव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विद्युत और उर्वरक उद्योग को कितनी गैस की आवश्यकता है और इसकी मूल्य निर्धारण संरचना कैसी है तथा इसमें कितनी राजसहायता अंतर्ग्रस्त है;

(ख) सतत विकास और कृषि क्षेत्र में उर्वरकों की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न स्रोतों से उर्वरक इकाइयों को प्राथमिकता के आधार पर गैसापूर्ति सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार विद्युत और उर्वरक संयंत्रों को रिलायंस गैस की आपूर्ति करने के लिए निबंधन और शर्तें तैयार करने का है और गैस की आपूर्ति की दरों में न्यूनतम अथवा कोई राजसहायता न देते हुए दरों का ढांचा तैयार करने का भी है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) वर्ष 2007-08 के लिए विद्युत और उर्वरक क्षेत्र के लिए प्राकृतिक गैस की मांग 79.7 मिलियन मानक घन मीटर प्रति दिन (एम एम एस सी एम डी) और 11वीं योजना के लिए पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी कार्य समूह की रिपोर्ट में 41. 02 एम एम एस सी एम डी होने का अनुमान लगाया गया है।

प्रशासित मूल्य व्यवस्था (ए पी एम) के तहत उत्तर-पूर्व में इन क्षेत्रों के उपभोक्ताओं को आपूर्त गैस का आधारभूत मूल्य 1920 रुपये प्रति मीट्रिक मानक घन मीटर (एम एम सी एम) है। ए पी एम के तहत शेष देश में इन क्षेत्रों के उपभोक्ताओं के लिए आधारभूत मूल्य 3200 रुपये प्रति एम एस सी एम है। उल्लिखित गैस मूल्य 10000 के. केल प्रति एस सी एम के विशुद्ध केलोरीफिक मूल्य (एन सी वी) के लिए है। विद्युत और उर्वरक क्षेत्र के उपभोक्ता संयुक्त उद्यमों से गैस का भी उपयोग करते हैं; जे वी गैस का मूल्य भारत सरकार के साथ जेवीज द्वारा हस्ताक्षरित उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं के उपबंधों के अनुसार शासित होता है। विद्युत और उर्वरक क्षेत्र के उपभोक्ता पुन:गैसीकृत तरलीकृत प्राकृतिक गैस (आर एल एन जी) का भी उपयोग करते हैं, जबकि सावधि संविदाओं के तहत आयातित एल एन जी का मूल्य एलएन जी विक्रेता और खरीदार के बीच बिक्री खरीद करार (एस पी ए) द्वारा शासित होता है, तत्स्थान कारगो की खरीद परस्पर सहमत वाणिज्यिक शर्तों के आधार पर की जाती है।

(ख) देश में प्राकृतिक गैस की उपलब्धता इसकी मांग से बहुत कम रही है जिसका उर्वरक इकाइयों को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति पर असर पड़ा है। सरकार देश में प्राकृतिक गैस की उपलब्धता में वृद्धि करने के लिए निम्नलिखित उपाय कर रही है:-

(1) स्वदेशी अन्वेषण और उत्पादन क्रियाकलापों में गहनता;

(2) कोल बेल मीथेन (सी बी एम) गैस का अन्वेषण;

(3) हाईड्रेट संसाधनों के मूल्यांकन के लिए प्राकृतिक गैस हाईड्रेट कार्यक्रम का क्रियान्वयन और उनका संभव वाणिज्यिक दोहन;

(4) एल एन जी आयात; और

(5) राष्ट्रपार गैस पाइप लाइनों के जरिए गैस का स्रोतीकरण।

उर्वरक इकाइयों और विद्युत इकाइयों, लघु पैमाने के उपभोक्ताओं (अर्थात 50,000 मानक घन मीटर प्रतिदिन अथवा कम की खपत करने वाली) और न्यायालय अधिदेशित ग्राहकों को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति ओ एन जी सी और ओ आई एल द्वारा प्रशासित मूल्य व्यवस्था (ए पी एम) के तहत की जा रही है। इनमें से भी उर्वरक और विद्युत इकाइयों को प्राथमिकता दी जाती है।

(ग) और (घ) देश में उत्पादित प्राकृतिक गैस के मूल्य के निर्धारण संबंधी मामलों पर विचार करने के लिए सरकार ने एक शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह का गठन किया है।

पनवेल और मुंबई छत्रपति शिवाजी टर्मिनल के बीच ट्रेन सेवा

1698. श्री चंद्रकांत खैरे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने बरास्ता दीवा पनवेल और मुंबई छत्रपति शिवाजी टर्मिनस के बीच एक नियमित ट्रेन सेवा शुरू करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) आम जनता के लाभ और सुविधा के लिए नियमित ट्रेन सेवा के कब तक शुरू किये जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। दिवा के रास्ते पनवेल और मुंबई छत्रपति शिवाजी टर्मिनस के बीच एक नियमित रेलगाड़ी चलाने की जांच की गई है लेकिन परिचालनिक तंगियों के कारण इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

पुणे-बंगलौर सड़क पर सड़क अधोगामी पुल

1699. श्री जी. एम. सिद्वीश्वर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार कर्नाटक में चित्रदुर्ग जिले के होलालकेरे तालुका में, बंदेबोमनहाली गांव के समीप पुणे-बंगलौर रोड पर सड़क अधोगामी पुल की बेसमेंट की ऊंचाई को कम करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या केन्द्र सरकार को इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) वर्णित स्थान पर कोई निचला सड़क पुल नहीं है। बहरहाल, ससलु-मायाकोंडा रेलवे स्टेशन के बीच बंदेबोम्मनहल्ली गांव के समीप एक रेलपथ पुल मौजूद है, जो कि पर्याप्त रूप से चौड़ा है। इस पुल की सतह को नीचे करना संभव नहीं है क्योंकि इससे इसकी नींव पर असर पड़ेगा और रेलपथ की संरक्षा पर असर होगा। इस पुल के द्वारा जल प्रवाह में कोई बाधा नहीं है और मानसून से पहले इसकी गाद निकाली जाती है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इंडियन एयरलाइन्स की उड़ानों को रद्द किए जाने के कारण घाटे

1700. श्री रामदास आठवले: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स लगातार घाटे में चल रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक इसकी आय-व्यय का ब्यौरा क्या है और इस घाटे के प्रमुख कारण क्या हैं;

(ग) क्या इस घाटे को कम करने के लिए इंडियन एयरलाइन्स की उड़ानों को रद्द कर दिया गया है;

(घ) यदि हां, तो रद्द की गई उड़ानों के नाम क्या हैं और ये उड़ान किस तिथि को रद्द की गई तथा उपर्युक्त के कारण हुई बचतों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) कितनी अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों को रद्द अथवा कम किया गया और इन्हें किस-किस तिथि को रद्द और कम किया गया तथा तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) जी, हां। इंडियन एयरलाइंस ने मार्च, 2006 में मुंबई-पुणे क्षेत्र में तथा फरवरी, 2007 में कोलकाता-ढाका क्षेत्र मेंकम लोड फैक्टर के कारण अपनी सेवाओं में कटौती की थी। तत्कालीन इनपुट लागतों के आधार पर इन दो क्षेत्रों में प्रचालनों का राजस्व लाभ व यातायात लोड अनुमानित 10 लाख रुपए महीने के नकद घाटे उत्पन्न कर रहा था।

(ङ) यह सूचना निम्न प्रकार से है:

* कोलकाता-ढाका क्षेत्र की उड़ान 26.2.2007 को निवर्तित की गई तथा इसे बंगलादेश की जीएमजी एयरलाइंस के साथ कोड शेयर प्रचालनों से बदला गया।

* कम लोड के कारण 7.2.2007 से प्रभावी चेन्नई-त्रिवेन्द्रम-शारजाह-कुवैत तथा वापसी मार्ग की सप्ताह में एक उड़ान को चेन्नई-त्रिवेन्द्रम-शारजहा तथा वापसी के रूप में प्रचालन हेतु पुनर्गठित किया गया।

* कम मांग के कारण 28.8.2006 से प्रभावी दिल्ली-लाहौर मार्ग के प्रचालनों को 2 उड़ान प्रति सप्ताह से 1 उड़ान प्रति सप्ताह किया गया था।

* बैंगलोर-बैंकाक मार्ग पर सप्ताह में 2 उड़ानों को चेन्नई-बैंकाक मार्ग पर प्रचालन बढ़ाने के लिए 19.6.2006 से पुनर्गठित किया गया था।

* 15.7.2006 से जयपुर-दिल्ली-बैंकाक-क्वालालम्पुर तथा वापसी मार्ग की सप्ताह में 2 उड़ानों की दिल्ली-बैंकाक-क्वालालाम्पुर तथा वापसी मार्ग पर प्रचालन हेतु पुनर्गठित किया गया था।

निजी क्षेत्र द्वारा रेल भूमि पर होर्डिंग लगाना

1701. श्री राकेश सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम-मध्य रेल के जबलपुर मंडल ने निजी क्षेत्र को अपनी भूमि पर होर्डिंग लगाने का अधिकार देने के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) इस योजना से कितना राजस्व प्राप्त होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) वाणिज्यिक प्रचार के संबंध में मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार रेल भूमि पर वाणिज्यिक होर्डिंगों के लिए अनुबंध दिए जाते हैं।

(ग) 2007-08 के दौरान 47 लाख रुपए (लगभग) की आय होने की आशा है।

[अनुवाद]

पुणे-कोल्हापुर रेल लाइन का विद्युतीकरण

1702. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुणे-कोल्हापुर रेल लाइन के विद्युतीकरण का कार्य जैसाकि वर्ष 2004-05 के बजट प्रस्तावों में आश्वासन दिया गया था, पूरा हो चुका है; और

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना के कार्य के कब तक शुरू होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) 2004-05 के रेल बजट में पुणे-कोल्हापुर रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए किसी भी सर्वेक्षण के लिए वचन नहीं दिया गया था।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सलेमपुर रेलवे स्टेशन पर सड़क उपरिपुल

1703. श्री हरिकेवल प्रसाद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उत्तर प्रदेश के देवरियो जिले में सलेमपुर रेलवे स्टेशन की दक्षिणी और एक सड़क उपरिपुल के निर्माण के प्रस्ताव पर विचार किया 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) जी हां,

(ख) और (ग) सलेमपुर रेलवे स्टेशन के नजदीक समपार संख्या 8 सी के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए

राज्य सरकार से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है लेकिन ऊपरी सड़क पुल के पूरा होने के पश्चात् समपार को बंद करने संबंधी अपेक्षित वचनबद्धता के पूरा न होने के कारण इसे रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में शामिल नहीं किया जा सका।

[अनुवाद]

रेलपथ को चार लाइनों का बनाने संबंधी परियोजना

1704. श्री मिलिन्द देवरा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जुलाई, 2007 के पूर्वार्द्ध में रेल मंत्री द्वारा महाराष्ट्र राज्य में बोरिवली के उत्तरी उपनगर और विरार के बीच रेलपथ को चार लाइनों का बनाने संबंधी परियोजना का शुभारंभ किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस परियोजना के पूरा होने के बाद क्या लाभ मिलने की संभावना है?

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

(ख) कुल 20 अतिरिक्त लोकल रेलगाड़ियों (12 डिब्बों वाली) पहले से ही 07.07.2007 को शुरू कर दी गई हैं। सेवाओं को और बढ़ाने के लिए, अतिरिक्त ई एम यू रैकों को पहले ही प्राप्त किया जा चुका है।

एल. ओ. आई. धारक

1705. श्री उदय सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दो वर्षों के दौरान अपने खुदरा बिक्री केन्द्रों की स्थापना के लिए लम्बित एल. ओ. आई. धारकों से बी. पी. सी. एल. द्वारा राज्यवार और जिलेवार पट्टे पर लिए गए कितने स्थानों को संबंधित जिला मजिस्ट्रेटों द्वारा अनुमति दी गई है;

(ख) क्या ऐसे स्थानों पर खुदरा बिक्री केन्द्रों की स्थापना की जा चुकी है;

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

(घ) इन सभी स्थानों पर खुदरा बिक्री केन्द्रों द्वारा कब तक काम शुरु करने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल) ने सूचना दी है कि विगत दो वर्षों में जिला मजिस्ट्रेटों (डी एम) द्वारा पास किए गए और कारपोरेशन द्वारा खुदरा बिक्री केन्द्र (आर ओ) स्थापित करने के लिए पट्टे पर लिए गए स्थलों की संख्या 736 हैं, जिनमें से अभी तक 641 खुदरा बिक्री केन्द्र चालू किए गए हैं।

(ग) और (घ) बी पी सी एल ने सूचना दी है कि जिला मजिस्ट्रेटों का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद, खुदरा बिक्री केन्द्र के निर्माण कार्य से पहले विस्फोटक लाइसेंस और कुछ मामलों में भारत का राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एन एच ए आई) का अनुमोदन लेना होगा कारपोरेशन को आशा है कि दिसम्बर, 2007 तक, शेष प्रस्तावित 95 खुदरा बिक्री केन्द्र चालू हो जाएंगे।

पूर्वोत्तर राज्यों में माल की ढुलाई

1706. श्री किन्जरपु येरननायडु : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेलवे अधिकारियों को असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में आवश्यक वस्तुओं की आवक को बनाए रखने के लिए इन क्षेत्रों में माल ढुलाई में वृद्धि करने के अनुदेश जारी किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे द्वारा इन अनुदेशों का कड़ाई से पालन/अनुपालन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) (क) रेलवे भारतीय खाद्य निगम की लदान स्लेट तथा मासिक वितरण कार्यक्रम के अनुसार मूलभूत पण्यों जैसे पेट्रोलियम, तेल एवं स्नेहक (पी ओ एल), खाद्यान्न इत्यादि का तेज गति से संचलन सुनिश्चित कर रही है।

(ख) रेलवे की भूमिका विभिन्न रेल टर्मिनलों तक पण्यों का संचलन निर्बाध रूप से कराने तक सीमित है, जिसका निर्वहन रेलवे मांग के अनुरूप कर रही है।

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों के लिए कल्याण योजनाओं हेतु धनराशि

1707. श्री रशीद मसूद: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अनुसूचित जातियों के कल्याणार्थ सकल बजटीय सहायता राशि में से चालीस हजार करोड़ रुपए से पैंतालीस हजार करोड़ रुपए खर्च करने का लक्ष्य निर्धारित किया है।

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

(ग) उक्त धनराशि किन-किन क्षेत्रों पर खर्च किए जाने का प्रस्ताव है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

यूनेस्को की विरासत सूची में ऋग्वेद की पांडुलिपियां

1708. डा. राजेश मिश्रा:
श्री सज्जन कुमार:
श्री जे. एम. आरून रशीद:
श्री अवतार सिंह भडाना:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यूनेस्को ने 1800 से 1900 ई. पू. की अवधि से संबंधित ऋग्वेद की तीस पांडुलिपियों को अपनी विरासत सूची में शामिल किया है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) संस्कृति मंत्रालय के तहत् राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन ने यूनेस्को के "विश्व स्मृति रजिस्टर" में शामिल करने हेतु भंडारकर ओरियंटल रिसर्च इंस्टीट्यूट, पुणे से ऋग्वेद की पांडुलिपियों का नामांकन प्रस्तुत किया था और इनमें से 30 पांडुलिपियों को "विश्व स्मृति रजिस्टर-2007" में शामिल कर लिया गया है। इन 30 पांडुलिपियों में से सबसे पुरानी पांडुलिपि सन् 1464 ई. की है। विश्व स्मृति का यह कार्यक्रम यूनेस्को द्वारा वृत्तचित्र विरासत में महत्वपूर्ण स्थलों को सम्मान देने और उन्हें विश्व विरासत के रूप में उक्त रजिस्टर में रिकार्ड करने के लिए शुरू किया गया है।

[अनुवाद]

अनुसूचित जातियों और अन्य पिछड़े वर्ग की सूची में जातियों को शामिल करना

1709. श्री सैयद शाहनवाज हुसैन: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अधिक से अधिक समुदाय अपने आपको अनुसूचित जातियों और अन्य पिछड़े वर्गों की सूची में शामिल करने की मांग कर रहे हैं;

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

(ग) क्या इस सूची में पहले से ही शामिल समुदायों द्वारा इस सूची के विस्तार का जोरदार विरोध किया जा रहा है क्योंकि उन्हें डर है कि इससे उनको मिलने वाले लाभ कहीं कम न हो जाएं;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस मुद्दे का समाधान करने और इस सूची को सरल बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ङ) अनुसूचित जातियों एवं अन्य पिछड़े वर्गों की सूची में संशोधन संबंधी प्रस्तावों की संख्या में तीव्र वृद्धि नहीं हुई है। राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग और राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के परामर्श से निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार प्रस्तावों को संसाधित किया जाता हैं इस तरह प्रणाली को और सरल बनाने की कोई गुंजाइश नहीं है।

एड्स औषधियों का मूल्य

1710. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत में एंटी-रिट्रोवायरल औषधियों के नियंत्रित मूल्यों को अधिकतर, अत्यधिक आयात शुल्कों, दलालों और स्थानीय करों के आधार पर नियत किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा एड्स की औषधि के मूल्य को वहनीय बनाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) (क) और (ख) एड्स के उपचार के लिए प्रयुक्त एंटीरेट्रोपायरल दवाएं डीपीसीओ, 95 के तहत गैर-अनुसूचीबद्ध औषध हैं। एनपीपीए, अपने मूल्य मानीटरिंग कार्यकलाप के अंग के रूप में गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्यों में उतार-चढ़ाव की कुछ आंतरिक दिशानिर्देशों के साथ नियमित रूप से जांच करता है। कतिपय एआरवी/एड्स-रोधी औषधों सहित अनेक विनिर्दिष्ट दवाओं को या तो पूरी तरह

सीमा शुल्क से मुक्त रखा गया है अथवा उन पर रियायती दर से सीमा शुल्क लगता है इसी प्रकार, कतिपय एआरवी/एड्स-रोधी औषधें भी उत्पाद शुल्क/प्रतिकारी शुल्क से मुक्त हैं।

इसके अलावा, राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 के प्रारूप में, जनसंख्या के एक बड़े भाग को उचित कीमतों पर एचआईवी/एड्स दवाएं उपलब्ध कराने के लिए इस विभाग ने कुछ उपाय प्रस्तावित किए हैं।

[हिन्दी]

गरीब रथ ट्रेनों में वरिष्ठ नागरिकों को रेल किराए में रियायत

1711. **श्री विजय कुमार खंडेलवाल:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार अन्य ट्रेनों की तर्ज पर "गरीब रथ" ट्रेनों में वरिष्ठ नागरिकों को रेल किराए में तीस प्रतिशत की रियायत देने का 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) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) चूंकि अन्य सामान्य मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की तुलना में गरीब रथ गाड़ियों का किराया बहुत कम रखा गया है इसलिए गरीब रथ गाड़ियों के किराये में रियायत स्वीकार्य नहीं है।

[अनुवाद]

आसनसोल रेल मंडल

1712. **श्री इन्नान मोल्लाह:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का ध्यान पूर्व रेलवे के आसनसोल रेल मंडल के अंतर्गत रेलपथ की खतरनाक हालत की ओर आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) इसे विशेषकर वहां पर होने वाले अवैध कोयला खनन से बचाने और यात्रियों की सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

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

(ख) रेलवे के अधिकारियों के निरीक्षण के दौरान और अन्य वाणिज्यिक संगठन जैसे कि रानीगंज चेम्बर आंफ कांमर्स द्वारा यह मामला रेलवे प्राधिकारियों की जानकारी में लाया गया।

(ग) गैर कानूनी खनन् गतिविधियों को रोकने का विषय संबंधित राज्य सरकार का है। रेलवे ने आवश्यक कार्रवाई हेतु राज्य सरकार और इस्टर्न कोल फील्ड लिमिटेड (ई सी एल) प्राधिकारियों से अनुरोध किया है।

रेलवे द्वारा नियमित निरीक्षण किए जा रहे हैं। जब कभी गैर कानूनी तरीके से खनन् की जानकारी मिलती है तो रेलवे इन गतिविधियों को रोकने के लिए तुरंत कार्रवाई करती है और सिविल प्राधिकारियों को भी इस बारे में सूचित किया जाता है। यदि रेल यातायात को खतरा होने की जानकारी मिलती है तो यात्रियों की सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने के लिए, यदि आवश्यक होता हो तो रेल यातायात को भी रोका जाता है।

नई पर्यटन परियोजनाएं

1713. **श्री अधीर चौधरी:**
श्री निखिल कुमार:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अनेक राज्यों में पर्यटन को प्रोत्साहन देने और इसे विकसित करने के लिए हाल ही में नई परियोजनाएं शुरू की हैं;

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

(ग) इस संबंध में कुल कितनी धनराशि आवंटित किए जाने का प्रस्ताव है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटन के विकास एवं संवर्धन की जिम्मेदारी मुख्यत: राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को, उनके द्वारा, प्रस्तुत किए गए परियोजना प्रस्तावों के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है। सभी प्रकार से पूर्ण प्रस्तावों की, योजना दिशा-निर्देशों

के अनुसार जांच की जाती हैं और पारस्परिक प्राथमिकता एवं सम्बन्धित शीर्ष के अंतर्गत निधियों की उपलब्धता के आधार पर निधियां अवमुक्त की जाती हैं।

निम्नलिखित योजनाओं के अधीन पर्यटन के विकास एवं संवर्धन के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है:-

1. ग्रामीण पर्यटन सहित गंतव्य एवं परिपथों के लिए उत्पाद/अवसंरचना विकास
2. भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं के लिए सहायता
3. मेले/उत्सव/कार्यक्रम
4. कम्प्यूटरीकरण और सूचना प्रौद्योगिकी

दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पर्यटन मंत्रालय ने विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को 1160 परियोजनाओं के लिए 2011.68 करोड़ रुपए की राशि स्वीकृत की है।

वर्ष 2007-08 के लिए पर्यटन मंत्रालय का योजना परिव्यय 953.00 करोड़ रुपए है।

इंडियन एयरलाइन्स का कार्य-निष्पादन

1714. **प्रो. एम. रामदास:**
श्री प्रबोध पाण्डा:

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

(क) गत दो वर्षों के दौरान देश में इंडियन एयरलाइन्स द्वारा अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों के माध्यम से कुल कितने यात्री और कितना समान लाया गया है और इसके माध्यम से अर्जित कुल राजस्व का ब्यौरा का है;

(ख) क्या इंडियन एयरलाइन्स, अन्य अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइन्सों से संतोषजनक ढंग से प्रतिस्पर्धा कर रहा है;

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

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इंडियन एयरलाइंस ने अपनी अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों में 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान क्रमश: 9,40,000 तथा 10,96,000 आबद्ध यात्रियों को वहन किया। अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के माध्यम से वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान इंडियन एयरलाइंस द्वारा क्रमश: 8028 टन तथा 7414 टन माल (अतिरिक्त बैगेज सहित) वहन किया गया। अपनी अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान इंडियन एयरलांइस द्वारा क्रमश: 1850 करोड़ तथा 2425 करोड़ अनुमानित यातायात राजस्व अर्जित किया गया।

(ख) से (घ) रणनीतिक हित के अन्तर्राष्ट्रीय मार्केट में इंडियन एयरलांस ने निरंतर अपनी उड़ानों में इजाफा किया है, अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए बढ़ी हुई पहुंच तथा अधिक पात्रता के स्थान पर इंडियन एयरलाइंस को भारत से/को अन्तर्राष्ट्रीय मार्केट में मार्केट शेयर बनाये रखने के लिए सक्षम किया गया। भारत से/को अंतर्राष्ट्रीय प्रचालानों में इंडियन एयरलाइंस का मार्केट शेयर 2004-05 में 9.7% तथा 2005-06 में 9.8% रहा है।

(ङ) सरकार ने वर्ष 2006-10 के दौरान 43 नए एयरबस विमानों के विलय की इंडियन एयरलाइन्स की बेड़ा अधिग्रहण योजना को अनुमोदित कर दिया है सरकार ने समान्यत: सेवा प्रदत मार्गों पर लोड फेक्टरों और लाभों में सुधार के माध्यम से वर्तमान संसाधनों के अधिकतम उपयोग और उत्तोलन के उद्देश्य से इंडियन एयरलांइस और एअर इंडिया के विलयन को भी मंजूरी दे दी है। इस विलयन से क्षेत्रीय प्रचालनों में बेरोकटोक सम्पर्कता, मध्यम-वहन मुख्य मार्ग के प्रचालनों तथा लम्बे-वहन प्रचालनों को व्यापक नेटवर्क कवरेज के माध्यम से सुघटित उत्पाद प्रस्तावित करने का शुभारंभ होगा। विलय की गई एयरलांइस अन्तर्राष्ट्रीय तथा घरेलू दोनों क्षेत्रों में अधिक प्रभावशाली तरीके से प्रतिस्पर्धा में सक्षम होंगी।

[हिन्दी]

ब्राजील के साथ समझौता

4715. **श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:**
श्री संजय धोत्रे:

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

(क) क्या भारत और ब्राजील ने हाल ही में तेल अन्वेषण के क्षेत्र में एक समझौता किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) और (ख) ओएनजीसी विदेश लिमिटेड और

ब्राजील की राष्ट्रीय कम्पनी पेट्रोलियो ब्राजीलियरो एस.ए. (पेट्रोब्रास) ने 4 जून, 2007 को भारत तथा ब्राजील में अपतटीय इ. एंड पी. ब्लाकों में हितों के आदान प्रदान के लिए मुख्य करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

[अनुवाद]

सड़क उपरिपुल

1716. श्री पी. करूणाकरन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान केरल के लिए कितने रेल उपरिपुल (आर ओ बी) स्वीकृत किए गए;

(ख) कितने रेल उपरिपुल प्रचालन के लिए तैयार हैं; और

(ग) लंबित रेल उपरिपुलों का ब्यौरा क्या है और इसमें विलंब के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) (क) 15

(ख) 10

(ग) केरल में स्वीकृत ऊपरी सड़क पुलों के कुल 65 कार्यों में से 10 ऊपरी पुल पहले ही चालू हो चुके हैं। अन्य 10 के कार्य प्रगति पर हैं। शेष 45 ऊपरी सड़क पुलों के कार्य भूमि अधिग्रहण न होने अथवा राज्य सरकार ने अनुमान की स्वीकृति न मिलने के कारण लंबित है। बहरहाल, रेलवे द्वारा राज्य सरकार से विधिवत् स्वीकृति प्राप्त कर 31 स्थानों के लिए सामान्य व्यवस्था आरेख जारी कर दिए गए हैं। इसके अलावा, 10 ऊपरी सड़क पुलों की प्रगति की स्थिति निम्नानुसार है-

1. समपार सं. 272 (पदनकाड) पर ऊपरी सड़क पुल का कार्य राष्ट्रीय राजमार्ग द्वारा शुरू किया जाना है। रेलवे के हिस्से का कार्य शुरू कर दिया गया है और प्रगति पर है।

2. समपार सं. 49 (सुलतानपेट), सं. 54 (कोराटिंगडी), सं. 206 (नंदी बाजार), सं. 232 (मुजहिपिलंगाडी) पर 4 ऊपरी सड़क पुलों के कार्य केरल के सड़क एवं पुल विकास निगम द्वारा किया जा रहा है जिन्हें इन कार्यों को 31.3.08 तक पूरा करने के लिए कहा गया है। समपार सं. 13 (अथानी), सं. 50 (विक्टोरिया कालेज), सं. 73 (पुल्लेपाडी), सं. 159 (कुडुकम कन्नू) और समपार सं. 276 (बेकल) पर शेष 5 समपारों के बदले ऊपरी सड़क पुलों से संबंधित पहुंच मार्ग के कार्य पूरे कर लिए गए हैं। इन स्थानों पर रेलवे के हिस्से के कार्य में भी तेजी लाई गई है और इसे 31.3.08 तक पूरा कर लिया जाएगा।

रेल अधिकारियों के लिए विदेश में अनिवार्य प्रशिक्षण

1717. श्री एन. जनार्दन रेड्डी क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार अपने अधिकारियों के लिए विदेश में प्रशिक्षण अनिवार्य करने का है;

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

(ग) इस पर कितना वार्षिक व्यय होने की संभावना है; और

(घ) इस प्रणाली से रेलवे की लाभदायिता में कितनी वृद्धि होने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) विदेश में आवश्यक प्रशिक्षण संबंधी योजना का ब्यौरा तैयार किया जा रहा है।

(घ) विदेश में प्रशिक्षण से जनशक्ति और प्रणाली उत्पादकता बेहतर होने की संभावना है।

एन.पी.पी.ए. द्वारा ज्यादा पैसा वसूलने संबंधी नोटिस भेजा जाना

1718. चौ. मुनव्वर हसन:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) क्या राष्ट्रीय औषध मूल्यनिर्धारण प्राधिकरण (एन.पी.पी.ए.) ने विभिन्न औषधि कंपनियों को अधिक पैसा वसूलने के लिए नोटिस भेजे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी कंपनी-वार ब्यौरा क्या है तथा देयताएं तथा औषधियां कौन-कौन सी हैं;

(ग) अब तक कुल कितनी वसूली की गई है;

(घ) क्या कंपनियों को नोटिस मिलने के बाद कंपनियों ने मूल्य कम कर दिए हैं;

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

(च) जिन कंपनियों ने अभी तक मूल्य कम नहीं किए हैं उनके विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(छ) क्या कुछ कंपनियों द्वारा न्यायालयों में मामले दायर किए गए हैं;

(ज) यदि हां, तो तत्संबधी ब्यौरा क्या है; और

(झ) न्यायालय में दायर मामलों की वर्तमान स्थिति क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) (क) से (झ) राष्ट्रीय औषध निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए), औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) के प्रावधानों के अधीन एनपीपीए द्वारा निर्धारित/अधिसूचित मूल्य को क्रियान्वित नहीं करने वाली फार्मा कंपनियों के विरुद्ध नियमित रूप से कार्रवाई करता है और यह एक अनवरत प्रक्रिया है। एनपीपीए ने अगस्त, 1997 में अपनी स्थापना से अबतक, आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 के साथ पठित डीपीसीओ, 1995 के प्रावधानों के अधीन 425 मामलों में अतिप्रभारित राशि की वसूली के लिए 1427.37 करोड़ रुपये की कुल मांग की है। एनपीपीए ने चूककर्ता कंपनियों से (31.07.07 तक) 100.43 करोड़ रु. की वसूली की हैं। एनपीपीए, अतिप्रभारित राशि की वसूली के लिए नियमित रूप से समुचित कार्रवाई करता है।

अधिकांश राशि पर मुकदमा चल रहा है और उसकी वसूली न्यायालयों में मामलों के निर्णयों पर निर्भर है। अगस्त, 1997 में अपनी स्थापना से अब तक एनपीपीए, अधिप्रभारित राशि की वसूली के सबंध में देश के विभिन्न हिस्सों में फार्मा कंपनियों द्वारा एनपीपीए/भारत संघ के विरुद्ध दायर 75 कोर्ट मामलों पर कार्रवाई कर रहा है। उक्त फार्मा इंकाइयों द्वारा अनुमानत: 1333.85 करोड़ रूपयो अतिप्रभारित राशि को चुनौती दी गई है जिसमें से एनपीपीए ने 81.14 करोड़ रुपये (31.7.2007 तक) की वसूली की है। एनपीपीए, अधिप्रभारित राशि की वसूली के लिए नियमित रूप से व समुचित कार्रवाई करता है। कुछ मामलों में न्यायालयों, जैसे माननीय उच्च न्यायालयों एवं माननीय सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों के कारण वसूली प्रभावित होती है।

फंसे यात्री

1719. **श्री चन्द्रभूषण सिंह:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा मुक्त आकाश नीति को अपनाए जाने के कारण देश के विमानपत्तनों में अधिक भीड़भाड़ हो गई है;

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

(ग) क्या विमान कंपनियां उड़ानों के विलंब अथवा रद्द होने की स्थिति में विमानपत्तनों पर फंसे यात्रियों की सहायता नहीं कर रही है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) गत तीन वर्षों के दौरान, हवाई यातायात में हुई असंभावित वृद्धि हवाई अड्डा अवसंरचना के लिए एक चुनौती बन गई है। इससे हवाई स्थल पर भीड़भाड़ बढ़ गई है और विशेष रूप से दिल्ली व मुम्बई एयरपोर्टों पर व्यस्ततम् समय के दौरान टर्मिनल क्षमता बाधाएं उत्पन्न हो जाती हैं।

(ख) एयरपोर्टों पर भीड़-भाड़ को समाप्त करने के लिए विभिन्न कदम उठाए गए हैं जैसे-उच्च गति प्रस्थान टेक्सीमार्ग एवं समानांतर टैक्सी-मार्गों का निर्माण, ए.टी.सी. आधारित संरचना का उन्नयन एवं सुधार तथा टर्मिनलों का आधुनिकीकरण इत्यादि।

(ग) और (घ) विलम्ब एवं रद्दकरण होने की स्थिति में पूर्ण सेवा एयरलाइन, यात्रियों के लिए पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध करवाएगी जिसमें भोजन की उपलब्धता, होटल आवास, वाहन, नकदी मुआवजा, इत्यादि शामिल है। नामित घरेलू एयरलाइनों के पास यात्रियों को पहले से ही सूचित करने एवं उन्हें अगली उपलब्ध उड़ान में पुन: नामित करने की क्रियाविधि भी हैं। एयरलाइनें अपनी कम्पनी की नीति के अनुसार टिकटों का पैसा भी वापिस करती हैं।

[हिन्दी]

गोरखपुर में सड़क उपरिपुल

1720. **योगी आदित्यनाथ:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने गोरखपुर शहर में रेल समपारों पर सड़क उपरिपुलों के निर्माण की स्वीकृति दे दी है;

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

(ग) रेलवे द्वारा सड़क उपरिपुलों के निर्माण के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है?

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

(ख) वर्ष 2006-07 के निर्माण कार्यक्रम के दौरान लागत में भागीदारी के आधार पर गोरखपुर शहर में तीन ऊपरी सड़क पुलों (आर ओ बी) के निर्माण कार्यों को स्वीकृत किया गया है। ये पुल हैं:-

1. गोरखपुर-गोरखपुर केंट स्टेशन के बीच समपार संख्या 158 के बदले 13.44 करोड़ रुपये की लागत पर एक ऊपरी सड़क पुल।
2. गोरखपुर-डोमिनगढ़ स्टेशनों के बीच समपार संख्या 161 के बदले 21.32 करोड़ रुपये की लागत पर एक ऊपरी सड़क पुल।
3. गोरखपुर-डोमिनगढ़ स्टेशनों के बीच समपार संख्या 163 के बदले 17.2 करोड़ रुपये की लागत पर एक ऊपरी सड़क पुल।

(ग) प्रत्येक ऊपरी सड़क पुल के निर्माण हेतु रेलवे ने वर्ष 2007-08 के दौरान पुल खास के कार्यों को शुरू करने के लिए 1 लाख रुपये आवंटित किए हैं।

तेल खंडों का आवंटन

1721. श्री राजीव रंजन सिंह "ललन"
श्री सूरज सिंह:

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

(क) क्या नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति के पहले, दूसरे, तीसरे और चौथे चरणों में तेल खंड आवंटित किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इन आवंटित तेल खंडों से कब तक उत्पादन आरम्भ किए जाने की अपेक्षा थी;

(ग) क्या नीति में निर्धारित शर्तों के अनुसार तेल का उत्पादन शुरु हो गया है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके लिए कौन-कौन से संगठन जिम्मेवार हैं; और

(ङ) उनके खिलाफ सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) जी हां। नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन ई एल पी) के पहले चार दौरों में कुल 90 अन्वेषण ब्लाक आवंटित किए गए हैं। इसके अलावा एन ई एल पी बोलियों के पांचवें और छठे दौरों में 72 और ब्लाकों के लिए संविदा की गई है।

एन ई एल पी के विभिन्न चरणों के अंतर्गत सात से आठ वर्षों में अन्वेषण कार्य करने के लिए ब्लाकों की संविदा की जाती है जिसके दौरान अन्वेषणकर्ता सुपुर्द किया गया न्यूनतम अन्वेषण कार्यक्रम पूरा करता है। तेल/गैस की खोज से उत्पादन करने तक आमतौर पर लगभग 3 से 8 वर्ष का समय लगता है जो खोज के स्थान, बुनियादी ढ़ाचे की उपलब्धता और खोज वाली जगह और उसके आस पास बाजारों पर निर्भर होता है।

नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति के अंतर्गत पहले ही 43 तेल तथा गैस खोजें हो चुकी हैं। गुजरात में नाइको रिसोर्सिस द्वारा प्रचालित किए जा रहे एक ब्लाक से प्रतिदिन 3 लाख घन मीटर गैस मुहैया की जा रही है। गुजरात राज्य पेट्रोलियम कारपोरेशन (जी एस पी सी) द्वारा प्रचालित किए जा रहे दूसरे ब्लाक से हाल ही में, जुलाई, 2007 के बाद 500 बैरल प्रतिदिन की दर से कच्चे तेल का उत्पादन आरम्भ हो गया है। कृष्णा गोदावरी थाले से 80 एम एम एस सी एम डी के उच्चतम उत्पादन के साथ प्रतिदिन 40 मिलियन मी. मानक घन मीटर (एम एम एस सी एम डी) गैस का उत्पादन जुलाई, 2008 से आरम्भ होने की संभावना है।

(घ) और (ङ) ऊपर उल्लिखित उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता ।

ऐतिहासिक स्थलों/स्मारकों का संरक्षण और रखरखाव

1722. डा. धीरेंद्र अग्रवाल:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ऐतिहासिक स्थलों/स्मारकों के संरक्षण और रखरखाव के वर्तमान स्तर का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन स्थलों/स्मारकों के संरक्षण और रखरखाव के बेहतर मानक हासिल करने हेतु सुधार किए जाने वाले अपेक्षित क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है;

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

(घ) क्या सरकार ने संदिग्ध पूर्ववृत्तों वाली कुछ बहुराष्ट्रीय कंपनियों को ऐतिहासिक स्थलों/स्मारकों के रखरखाव और संरक्षण से संबंधित कार्य सौंपा है;

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

(च) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का संरक्षण, परिरक्षण तथा रखरखाव एक सतत् प्रक्रिया है जो संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार किया जाता है। संरक्षित पुरातत्वीय स्थल और स्मारक संरक्षण की अच्छी स्थिति में है। संरक्षण के कार्यों की अधिकता तथा समन्वित विकास को ध्यान में रखते हुए ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में अधिक धनराशि की आवश्यकता का अनुमान लगाया गया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

निजी विमान कंपनियों को पट्टे पर भूमि का आबंटन

1723. श्री काशीराम राणा:
श्री वी. के ठुम्मर:

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

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने निजी विमान कंपनियों को पट्टे पर अपनी भूमि दी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और पट्टे की विमान कंपनी-वार अवधि और मूल्य कितना है;

(ग) क्या कुछ विमान कंपनियों पर पट्टे राशि का भुगतान बकाया है;

(घ) यदि हां, तो आज तक विमान कंपनी-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) उक्त धनराशि वसूल करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है; और

(च) इसके परिणामस्वरूप सरकार ने कितनी प्रगति की है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां चेन्नैई एयरपोर्ट पर मैसर्स एयर डेकन को 935882/- रुपए वार्षिक लीज़ किराए पर 6162 वर्ग मीटर क्षेत्र (दिनांक 20.03.2006 से 9.2.2016 की अवधि के लिए) तथा 19115 रुपए वार्षिक लीज़ किराए पर 125 वर्ग मीटर क्षेत्र (दिनांक 15.6.2007 से 9.2.2016 की अवधि के लिए) आबंटित किया गया।

(ग) और (घ) जी, हां। एयर डेकन के पास, 6120 वर्ग मीटर के लिए 935882/-रुपए तथा 125 वर्ग मीटर के लिए 15239/-रुपए की राशि बकाया है।

(ङ) और (च) ये बकाया राशि वर्तमान वर्ष से संबंधित है और एयर डेकन से शीघ्रातिशीघ्र इस बकाया राशि का निपटान करने के लिए कहा जा रहा है।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय विमानन कंपनी

1724. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय विमानन कंपनी (एन.ए.सीआई.एल.) का गठन किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और एन.ए.सी.आई.एल. के सदस्य कौन-कौन हैं; और

(ग) एन.ए.सी.आई.एल. द्वारा अपना कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। सरकार के 100% स्वामित्व वाली एक नई कम्पनी यथा भारतीय राष्ट्रीय विमानन कम्पनी लिमिटेड (एनएसीआईएल) दिनांक 30.3.2007 को निगमित की गई है। प्रारंभिक तौर पर एनएसीआईएल के निदेशक मंडल का गठन नागर विमानन मंत्रालय के कुछ अधिकारियों से किया गया है।

(ग) एनएसीआईएल में एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस का विलय होने के बाद शीघ्र ही एनएसीआईएल पूरी तरह से क्रियाशील हो जाएगी।

कम लागत वाले विमानपत्तनों की स्थापना

1725. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार कम लागत वाले 25 विमानपत्तनों की स्थापना करने पर विचार कर रही है, जैसा कि दिनांक

19 जुलाई, 2007 के "द बिजनैस स्टैंडर्ड" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस प्रयोजनार्थ स्थलों की पहचान के लिए क्या मानदंड निर्धारित किया गया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) विशेष रूप से कम लागत वाले प्रचालनों के लिए हवाई अड्डे निर्मित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचारार्थ में नहीं लाया गया है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

डिमांड ड्राफ्ट प्रभारों की प्रतिपूर्ति

1726. श्री जोवाकिम बखला: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विक्रेताओं को डिमांड ड्राफ्ट बनवाने संबंधी प्रभार की प्रतिपूर्ति किए जाने का क्या उद्देश्य है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इस संबंध में तेल कंपनियों द्वारा कुल कितनी धनराशि की प्रतिपूर्ति की गई;

(ग) क्या सरकार का विचार विक्रेताओं को डिमांड ड्राफ्ट बनवाने के प्रभार की प्रतिपूर्ति बंद करने का है; और

(घ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनज्ञा पटेल): (क) प्रतिस्पर्धी परिदृश्य और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अधिकांश बैंक इलैक्ट्रानिक फण्ड ट्रांस्फर सुविधाएं लागू किए जाने के कारण मांग ड्राफ्ट प्रभार माफ कर रहे थे, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) नामत: इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल) द्वारा मांग ड्राफ्ट बनाने के प्रभारों की प्रतिपूर्ति 11-12/9/2005 से बंद करने का निर्णय लिया गया है। तथापि, फैडरेशन आफ आल इंडिया पेट्रोलियम ट्रेडर्स (एफ ए आई पी टी) द्वारा की गई गंभीर आपत्तियों के कारण, ओ एम सीज मांग ड्राफ्ट बनाने के वास्तविक प्रभार बैंकर्स चार्ज स्लिप जैसे सबूत पेश करने पर अधिकतम सीमा के अध्यधीन प्रतिपूर्ति कर रही हैं।

(ख) इस मद पर पिछले तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान आई ओ सी एल, बी पी सी एल और एच पी सी एल द्वारा प्रतिपूर्ति की गई धनराशि नीचे दी गई है;

(रुपये करोड़ में)

कंपनी का नाम	2004-05	2005-06	2006-07
आई ओ सी एल	39.70	27.42	22.41
बी पी सी एल	50.68	23.38	17.24
एच पी सी एल	27.00	23.00	15.00

(ग) जी, नहीं।

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

उड़ान अवधि में वृद्धि

1727. श्री असावूद्दीन ओवेसी:
श्री एस. के. खारवेनथन:

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

(क) क्या विमानचालकों की भारी कमी को पूरा करने के लिए सरकार का विचार विमान चालकों के लिए उड़ान अवधि में वृद्धि करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या नागर विमानन महानिदेशालय ने विमानचालकों की उड़ान अवधि में वृद्धि करने का कोई निर्देश जारी किया है;

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

(घ) विमानचालकों की उड़ान अवधि में वृद्धि करने से विमानचालकों पर कितना दबाव पड़ने और सुरक्षा मानदंडों का कितना उल्लंघन होने की संभावना है;

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

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक उपाए किए गए हैं/किए जाने का विचार है?

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

(ख) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

भारत-ईरान गैस पाइपलाइन परियोजना के लिए बजटीय आबंटन

1728. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत-ईरान गैस पाइपलाइन परियोजना के लिए कुल कितना बजटीय आबंटन किया गया है;

(ख) अभी तक कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(ग) क्या भारत-ईरान गैस परियोजना को कोई खतरा है, जिससे इस परियोजना संबंधी व्यय पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है;

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

(ङ) क्या सरकार ने इस परियोजना के संबंध में अमरीका के साथ कोई चर्चा की है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनम्रा पटेल): (क) और (ख) सरकार ने परियोजना के लिए कोई बजट आबंटन नहीं किया है। भारतीय पक्ष से गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) परियोजना में शामिल हैं और इसके लिए आवश्यक निधियां प्रदान करते हैं। उन्होंने परियोजना के लिए नियुक्त तकनीकी और वित्तीय परामर्शदाताओं पर 3.50 करोड़ रुपए ख़र्च किए हैं।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) नई दिल्ली में 20 मार्च, 2007 को अमरीकी ऊर्जा सचिव श्री सैमुअल डब्ल्यू बोडमैन और मंत्री (पे. और प्रा. गै.) के बीच बैठक के दौरान श्री बोडमेन ने अन्य बातों के साथ-साथ ईरान-पाकिस्तान-भारत (आई पी आई) गैस पाइपलाइन की प्रगति के बारे में जानना चाहा। परियोजना पर चर्चाओं की संक्षिप्त स्थिति उन्हें बताई गई।

[हिन्दी]

रेलभूमि का वाणिज्यिक उपयोग

1729. श्री मनसुखभाई डी. वसावा:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) रेलभूमि विकास प्राधिकरण के कार्य आरंभ करने के पश्चात् वाणिज्यिक प्रयोजनार्थ कितनी रेलभूमि का उपयोग किया गया और वर्तमान में प्राधिकरण के पास कितनी भूमि उपलब्ध है तथा तत्संबंधी जोनवार ब्यौरा क्या है;

(ख) रेलवे को अपनी भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से कितनी अतिरिक्त आय हुई है तथा तत्संबंधी जोनवार ब्यौरा क्या है;

(ग) इसके वाणिज्यिक उपयोग के लिए क्या प्रतिक्रिया अपनाई गई;

(घ) क्या यह प्रक्रिया जटिल है और इसमें अत्यधिक समय लगता है; और

(ङ) यदि हां, तो इसको सरल बनाए जाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य (श्री आर. वेलु): (क) यह प्राधिकरण जनवरी, 2007 से कार्य कर रहा है और इसे सौंपे गए भूखंडो का व्यावसायिक विकास करने के लिए बोली आमंत्रित करने के पहले इसकी जांच/बाजार अध्ययन कर रहा है। आर एल डी ए को अब तक सौंपे गए स्थानों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) ऊपर (क) में बताए गए कारणों से कोई नहीं।

(ग) सौंपे गए स्थान के वाणिज्यिक विकास के संबंध में व्यावहारिकता सुनिश्चित करने के लिए स्थान निरीक्षण के बाद संभावनाओं को तलाशने और राजस्व अर्जन की दृष्टि से वाणिज्यिक विकास के सर्वोत्तम तरीका निकालने के लिए एक बाजार सर्वेक्षण किया जाता है। प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया के द्वारा डेवलपर को अंतिम रूप दिया जाता है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

क्र.सं.	रेलवे	स्थल का नाम
1	2	3
1.	पूर्व	बेलघारिया
2.	पूर्व	बिधान नगर
3.	पूर्व	हालीशहर
4.	पूर्व	बौलीघाट
5.	पूर्व	कांचरापाड़ा
6.	पूर्व	बज-बज
7.	पूर्व मध्य	गौतम बुद्ध संस्थान, गया
8.	पूर्व तट	विशाखापत्तनम (2 स्थल)
9.	उत्तर	रेल संस्थान विधान सभा मार्ग, लखनऊ
10.	उत्तर	दिल्ली-सराय रोहिल्ला
11.	उत्तर मध्य	ग्वालियर
12.	उत्तर मध्य	निराला नगर (कानपुर)
13.	उत्तर मध्य	इदगाह
14.	उत्तर मध्य	मथुरा जं.
15.	उत्तर मध्य	कम्पू कोठी
16.	पूर्वोत्तर सीमा	करीमगंज
17.	पूर्वोत्तर सीमा	सिलचर
18.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू कूचबिहार
19.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू अलीपुरद्वार
20.	पूर्वोत्तर सीमा	अलीपुरद्वार
21.	पूर्वोत्तर सीमा	कुर्सोंग
22.	पूर्वोत्तर सीमा	दार्जिलिंग
23.	पूर्वोत्तर सीमा	किशनगंज
24.	पूर्वोत्तर सीमा	कटिहार
25.	पूर्वोत्तर सीमा	जोरहाट
26.	पूर्वोत्तर सीमा	मकुम
27.	पूर्वोत्तर सीमा	शिवसागर
28.	पूर्वोत्तर सीमा	मार्गेट
29.	पूर्वोत्तर सीमा	बर्द्धवान रोड, सिलीगुड़ी
30.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पास उपरी सड़क पुल तथा जोरापानी के बीच
31.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन के सामने
32.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पावर हाउस के सामने
33.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पास तीन बत्ती मोड़
34.	पूर्वोत्तर सीमा	परिचलन क्षेत्र के आस-पास
35.	पूर्वोत्तर सीमा	महानदी कालोनी, सिलीगुड़ी
36.	पूर्वोत्तर सीमा	दार्जिलिंग मोड़ के बगल में
37.	पूर्वोत्तर सीमा	डीजल शेड रोड, सिलीगुड़ी
38.	पूर्वोत्तर सीमा	पंचनाई नदी तथा ट्रांजिट होस्टल, सिलीगुड़ी
39.	पूर्वोत्तर सीमा	सिलीगुड़ी में हाकर कार्नर
40.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-हाजो गुवाहाटी रोड़
41.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-हाजो गुवाहाटी रोड़
42.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-अमीनगांव-रंगिया रोड़
43.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-अमीनगांव-रंगिया रोड़
44.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-राजीव गांधी इन्डोर स्टेडियम
45.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव की साईड-आई आई टी रोड़
46.	पूर्वोत्तर सीमा	कॉमकोर परिसर के पास, अमीनगांव
47.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव-हाजो गुवाहाटी रोड़,

1	2	3
48.	पूर्वोत्तर सीमा	पांडु-न्यू कालोनी-I
49.	पूर्वोत्तर सीमा	पांडु-न्यू कालोनी-I
50.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी-पांडु रोड पर पांडु
51.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी-पांडु रोड पर पांडु
52.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी-पांडु रोड पर पांडु
53.	दक्षिण मध्य	एम एम टी एस स्टेशन-भाटा नगर एवं बोराबंदा के बीच
54.	दक्षिण मध्य	उप्पल बस स्टैंड के पास
55.	दक्षिण मध्य	मौला अली-I
56.	दक्षिण मध्य	मौला अली-II
57.	दक्षिण मध्य	गुंतकल
58.	दक्षिण मध्य	गुंतकल
59.	दक्षिण मध्य	औरंगाबाद
60.	दक्षिण मध्य	हिंगोली स्टेशन क्षेत्र
61.	दक्षिण मध्य	आदिलाबाद
62.	दक्षिण मध्य	वसीम स्टेशन
63.	दक्षिण मध्य	मुदखेड
64.	दक्षिण मध्य	हाफीज़ पेट
65.	दक्षिण मध्य	विजयवाड़ा में रेल अस्पताल के पास
66.	दक्षिण मध्य	टी ए केम्प स्टाफ क्वाटर्स के सामने, मौलाअली
67.	दक्षिण मध्य	मौलाअली फ्लाईओवर के निकट
68.	दक्षिण मध्य	बोकरो-I
69.	दक्षिण मध्य	बोकरो-II
70.	दक्षिण मध्य	टाटा
71.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन-II /बमियाना
72.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन-II एवं III बमियाना
73.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन-III के सामने/बमियाना
74.	दक्षिण पूर्व मध्य	पी पी यार्ड/बमियाना
75.	दक्षिण पूर्व मध्य	उरकुरा
76.	दक्षिण पूर्व मध्य	कापा
77.	दक्षिण पूर्व मध्य	वारिस अलीगंज
78.	दक्षिण पश्चिम	मल्लेश्वरम रेलवे स्टेशन
79.	दक्षिण पश्चिम	यशवंतपुर
80.	दक्षिण पश्चिम	बंगलोर सिटी
81.	पश्चिम	भावनगर टर्मिनस साइड से मानकवाडी स्टेशन
82.	पश्चिम	मानकवाडी स्टेशन
83.	पश्चिम	मानकवाडी स्टेशन
84.	पश्चिम	तख्तेश्वर स्टेशन
85.	पश्चिम	तख्तेश्वर स्टेशन
86.	पश्चिम	कृष्णनगर
87.	पश्चिम	कृष्णनगर स्टेशन से चाइनेज 246
88.	पश्चिम	जामनगर-ओल्ड स्टेशन एरिया
89.	पश्चिम	मणिनगर-(प.)
90.	पश्चिम	मणिनगर-(पू.)
91.	इंटिग्रल कोच फैक्ट्री, परम्बुर	कक्कापल्लम पदी, चेन्नै

[अनुवाद]

जैव-डीजल का वाणिज्यिक उत्पादन

1730. **श्री अधल पाटील शिवाजीराव:**
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

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

(क) क्या भारतीय तेल निगम ने जैव-डीजल का वाणिज्यिक उत्पादन शुरू करने के लिए कदम उठाए हैं;

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

(ग) क्या भारतीय तेल निगम ने जट्रोफा के पौधरोपण के लिए राज्य की पहचान की है;

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

(ङ) क्या केन्द्र सरकार ने जैव-ईंधन के संबंध में कोई नीति तैयार की है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना पटेल): (क) से (घ) जी हां। भारतीय तेल निगम (आई ओ सी) मध्य प्रदेश तथा छत्तीसगढ़ राज्यों में जट्रोफा बागानों के विकास के लिए उपयुक्त भूखंडों का पता लगा रहा है।

आई. ओ. सी. ने मध्य प्रदेश राज्य के धार और झाबुआ जिलों के कलक्टरों से 30,000 हेक्टेयर बैर-वन परती भूमि के आबंटन के लिए आवेदन दिया है।

आई. ओ. सी. ने छत्तीसगढ़ की राज्य सरकार से भी प्रस्ताव किया है कि वह बायो-फ्यूल बगानों के क्षेत्र में भागीदारी करे।

हालांकि जट्रोफा से बायो-डीजल का वाणिज्यिक उत्पादन अभी शुरू नहीं हुआ है।

(ङ) और (च) जी हां। देश में बायो-डीजल के उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने अक्तूबर, 2005 में एक बायो-डीजल खरीद नीति घोषित की जो 1.1.2006 से लागू हुई। इस नीति के द्वारा सारे देश में सरकारी क्षेत्रों की तेल कंपनियों (ओ एम सीज) के 20 खरीद केन्द्रों का पता लगाया गया है जहां (ओ एम सीज) भारतीय मानक ब्यूरो (बी आई एस) द्वारा निर्धारित मानकों को पूरा करने वाला बायो-डीजल उन बायो-डीजल निर्माताओं से खरीदेंगे जो उनके पास पंजीकृत होंगे। यह खरीद तकनीकी विनिर्देशों को पूरा करने के बाद निर्धारित सुपुर्दगी मूल्य पर की जाएगी। इस बायो-डीजल खरीद नीति की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं।

(i) सरकारी क्षेत्र तेल विपणन कंपनियां (ओ एम सीज) भारतीय मानक ब्यूरो (बी आई एस) के विनिर्देशों को पूरा करने वाली बायो-डीजल अपने चुने हुए खरीद केन्द्रों के माध्यम से खरीदेंगी।

(ii) ओ एम सीज को भारतीय मानक ब्यूरो के विनिर्देशों को पूरा करने वाले बायो-डीजल की पूर्ति करने में इच्छुक बायो-डीजल निर्माताओं को राज्य स्तर के समन्वयकर्त्ताओं के पास पंजीकरण कराना होगा।

(iii) पंजीकरण में उन उत्पादकों को प्राथमिकता दी जाएगी जो गैर-खाद्य तेल वाले वृक्षों से बायो-डीजल का उत्पादन करना चाहते हों

(iv) ओ एम सीज समय-समय पर बायो-डीजल की रखीद के लिए एक समान सुपुर्दगी मूल्य तय करेंगी और ये मूल्य छः महीने के लिए बैध होंगे और उसके बाद इसकी समीक्षा की जाएगी। बायो-डीजल का प्रारम्भिक खरीद मूल्य 25 रुपए प्रति लीटर था जिसे इस बीच 22 अगस्त 2006 से संशोधित करके 26.50 रुपए प्रति लीटर कर दिया गया है।

(v) पंचायती राज संस्थाएं (पी आर आईस) ग्रामीण व्यवस्था कार्य के रूप में बायो-डीजल की खरीद करेंगी।

ग्रामीण विकास मंत्रालय ने प्रस्ताव किया है कि बायो-डीजल के बारे में एक राष्ट्रीय मिशन स्थापित किया जाए जिसमें जट्रोफा कार्कस (गैर-खाद्य तेल बीज वाले वृक्षों) के बागान लगाने पर विशेष बल दिया जाए। इस मिशन का अंतिम उद्देश्य डीजल के साथ मिलाए जाने वाले बायो-डीजल का उत्पादन करना है।

जबलपुर छावनी नगर का विकास

1731. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जबलपुर छावनी नगर को पर्यटक सर्किट के रूप में विकसित करने की कार्ययोजना को स्वीकृति दी है, जिसके केन्द्र में भेड़ाघाट स्थित होगा और कान्हा राष्ट्रीय उद्यान, बान्धवगढ़ राष्ट्रीय उद्यान और पेंच अभ्यारण्य 200 कि.मी. सीमा में स्थित होंगे;

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

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि आबंटित की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) जबलपुर छावनी नगर को एक पर्यटन परिपथ में विकसित करने का कोई प्रस्ताव पर्यटन मंत्रालय में प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय ने 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, जबलपुर के विकास हेतु निम्नलिखित परियोजनाएं स्वीकृति की हैं:-

(i) वर्ष 2002-03 के दौरान बारगी, जबलपुर में जलक्रीड़ा परिसर हेतु 98.60 लाख रुपए

(ii) भेड़ाघाट में पर्यटक सूचना केन्द्र और मनोरंजन पार्क के विकास हेतु 107.78 लाख रुपए के घटक सहित, वर्ष 2006-07 के दौरान जबलपुर के गंतव्य विकास हेतु 460.43 लाख रुपए

(iii) वर्ष 2006-07 के दौरान नर्मदा परिक्रमा परिपथ भाग II के विकास हेतु 774.99 लाख रुपए, जिसमें जबलपुर के निम्नलिखित घटकों हेतु 141.70 लाख रुपए शामिल हैं:

(1) भेड़ाघाट में हाट बाजार

(2) सरस्वती घाट में डे शेल्टर और सार्वजनिक सुविधाएं

(3) लम्हेटा घाट में जन सुविधाएं

चिकित्सा पर्यटन

1732. श्री अब्दुल रशीद शाहीन:
श्री एल. राजगोपाल:
श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:

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

(क) क्या देश में चिकित्सा पर्यटन 30 प्रतिशत की वार्षिक दर से बढ़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान विकास दर का ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान चिकित्सा पर्यटन के अंतर्गत कितने पर्यटकों ने भारत की यात्रा की;

(घ) देश में चिकित्सा पर्यटन के विकास के लिए क्या योजनाएं बनाई गई हैं;

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकारों को राज्यवार कितनी वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई गई;

(च) क्या सरकार देश में चिकित्सा पर्यटन में सुधार लाने के लिए चिकित्सा विशेष आर्थिक क्षेत्र (सेज), काल सेंटरों की स्थापना करने पर विचार कर रही है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटन मंत्रालय भारत के लिए चिकित्सा पर्यटन यातायात पर अलग से सूचना एकत्र नहीं करता है।

(घ) पर्यटन मंत्रालय ने स्वास्थ्य मंत्रालय के सहायोग, से चिकित्सा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए, पहले ही अनेक उपाय किए हैं, जिनमें विदेशों में स्थित बाजारों का संवंर्धन और ब्रोशर, सीडीज और फिल्मों आदि जैसी प्रचार सामग्रियों का उत्पादन करना और उनको लक्षित बाजारों में वितरण करना शामिल है। विश्व यात्रा मार्ट, लंदन और आईटीबी, बर्लिन आदि जैसे विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा मेलों में विशेष रूप से संबर्धन भी किया जाता है। स्वास्थ्य पर्यटन प्रयोजनों के व्यापक प्रचार के लिए, देश के चयनित भारतीय अस्पतालों पर एक गाइड पर्यटन मंत्रालय की वेबसाइट डब्ल्यूडब्ल्यूडब्ल्यू इंक्रेडिबलइंडिया.आर्ग पर दी गई है।

(ङ) पिछले तीन वर्षों के दौरान, सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की स्वीकृत परियोजनाएं दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(च) जी, नहीं,

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

दसवी पंचवर्षीय योजना के पिछले तीन वर्षों के दौरान स्वीकृत राज्य-वार पर्यटन परियोजनाओं का विवरण

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य/संघशासित क्षेत्र	वर्ष 2004-05			वर्ष 2005-06			वर्ष 2006-07		
		स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृत परियोजना की सं.	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आंध्र प्रदेश	16	2827.19	2240.68	7	2615.82	1700.00	3	1540.56	1195.44
2.	असम	8	986.03	766.22	10	2140.00	1698.45	9	2453.39	1813.21

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	अरूणाचल प्रदेश	9	1325.50	927.96	10	2240.16	1655.21	12	1887.80	608.73
4.	बिहार	7	1901.43	1527.71	3	1212.23	722.49	2	1937.29	974.59
5.	छत्तीसगढ़	6	1117.94	897.93	7	1775.59	1436.54	16	3540.17	2491.12
6.	गोवा	3	110.00	38.00	1	10.00	8.00	0	0.00	0.00
7.	गुजरात	2	138.93	111.14	5	2011.58	1169.04	7	443.65	359.51
8.	हरियाणा	6	693.55	513.64	7	639.71	515.77	5	1836.16	902.39
9.	हिमाचल प्रदेश	12	2680.00	2161.00	6	1645.00	921.00	8	1871.00	1226.13
10.	जम्मू व कश्मीर	5	819.25	699.04	22	6656.01	5320.31	29	5233.82	3392.90
11.	झारखंड	2	945.91	756.72	5	1227.27	697.76	3	956.35	769.99
12.	कर्नाटक	12	2461.76	1937.37	8	1706.52	1001.21	4	1323.89	1081.81
13.	केरल	10	2283.63	1820.33	13	4858.88	3889.90	18	4474.02	4341.61
14.	मध्य प्रदेश	11	1595.19	942.21	12	3047.39	2419.54	10	3668.47	2797.75
15.	महाराष्ट्र	10	1620.62	925.30	9	2075.04	1662.99	13	2839.05	2278.46
16.	मणिपुर	0	0.00	0.00	2	49.80	39.84	9	939.35	649.48
17.	मेघालय	2	963.30	807.91	1	5.00	4.00	9	1435.29	1149.93
18.	मिजोरम	6	1086.35	382.38	10	2273.41	1687.29	9	2613.38	2044.80
19.	नागालैंड	7	2250.69	1413.40	9	2528.97	1873.17	8	2340.32	1862.51
20.	उड़ीसा	8	1320.74	1059.38	10	2309.61	1586.44	13	2826.84	1974.66
21.	पंजाब	7	724.68	581.47	5	1437.67	1150.13	13	3223.37	1968.68
22.	राजस्थान	13	2516.61	1375.07	7	2591.87	2086.40	8	953.84	763.06
23.	सिक्किम	8	660.81	531.33	14	2844.56	2213.74	13	2609.42	1647.77
24.	तमिलनाडु	7	1308.92	705.83	19	4264.62	3007.68	11	1866.41	1496.87
25.	त्रिपुरा	1	20.00	16.00	3	716.26	569.43	4	291.27	96.01
26.	उत्तराचंल	7	2199.98	1750.73	13	2738.00	2193.18	16	1907.50	1434.34
27.	उत्तर प्रदेश	9	1044.93	831.19	18	3905.23	3126.03	7	3329.06	2663.24
28.	पश्चिम बंगाल	10	513.04	407.43	5	989.35	792.48	10	2978.32	2195.35
29.	अंडमान एवं निकोबार	0	0.00	0.00	1	6.25	5.00	0	0.00	0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
30.	चंडीगढ़	3	467.00	373.60	1	13.70	13.70	2	15.00	14.00
31.	दादर व नगर हवेली	0	0.00	0.00	2	29.79	25.92	0	0.00	0.00
32.	दिल्ली	8	628.85	511.00	2	20.00	17.00	5	2400.09	1209.54
33.	दमन व दीव	0	0.00	0.00	4	262.28	208.61	0	0.00	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0.00	0.00	0	0	0	1	7.00	5.60
35.	पॉडिचेरी	2	451.00	360.00	2	469.39	375.51	1	500.00	400.00
	कुल	217	37663.83	27371.97	253	61316.96	45793.76	278	64242.08	45797.99

टिप्पणी-इसमें परिपथों, गंतव्यों, भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं, ग्रामीण पर्यटन (साफ्टवेयर तथा हार्डवेयर) परियोजनाओं, आईटी, कार्यक्रम एवं मेलों तथा उत्सवों से संबंधित परियोजनाएं शामिल हैं।

[हिन्दी]

नए विमानपत्तनों का निर्माण

1733. **श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:**
श्री हंसराज गं. अहीर:
श्री जीवाभाई ई. पटेल:

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

(क) देश के महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने के लिए वर्तमान में निर्मित किए जा रहे नए विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है;

(ख) तत्संबंधी स्थान-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष विमानपत्तन-वार कितनी धनराशि आबंटित की गई और खर्च की गई;

(घ) क्या सरकार ने देश में नए विमानपत्तनों की स्थापना संबंधी प्रस्ताव की समीक्षा की है;

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

(च) क्या इन सभी विमानपत्तनों का निर्माण भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) हैदराबाद के निकट शमशादबाद एवं बंगलौर के निकट देवनहल्ली में, सार्वजनिक निजी भागीदारी से दो अंतर्राष्ट्रीय ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट बनाए जा रहे हैं और इन्हें अप्रैल, 2008 में प्रचालन में लाया जाएगा। हैदराबाद एवं बंगलौर में नए ग्रीनफील्ड एयरपोर्टों की अनुमानित लागत क्रमश: 2478/- एवं 1930/- करोड़ रुपए है।

(घ) और (ङ) एयरपोर्ट आधारिक संरचना पर मौजूदा नीति में, नए एयरपोर्टों के निर्माण के लिए आवश्यक कार्य संरचना तथा दिशानिर्देश उपलब्ध है।

(च) जी, नहीं।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

ए.एस.आई में वित्तीय संकट

1734. **श्री एन.एस.वी चित्तन:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सही है कि भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ए.एस.आई.) भारी वित्तीय संकट का सामना कर रहा है और देशभर में स्मारकों के संरक्षण कार्य पर बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है;

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

(ग) ए.एस.आई. के वित्तीय संसाधन में वृद्धि करने हेतु उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है ताकि राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय महत्व के प्राचीन स्मारकों को समुचित रूप से संरक्षित और सुरक्षित रखा जा सके?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण पूरे देश में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों को संरक्षण, परिरक्षण तथा पर्यावरण संबंधी विकास उपलब्ध संसाधनों के अनुसार कर रहा है। तथापि, संरक्षण के क्षेत्र में सौंपे गए कार्य तथा संरक्षित स्मारकों के समन्वित विकास की अधिकता को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त धनराशि की आवश्यकता है।

(ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के लिए आवश्यकता पर आधारित धनराशि की अपेक्षा का ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में अनुमान लगाया गया है। संसाधनों में वृद्धि के लिए सार्वजनिक-निजी भागीदारी को प्रोत्साहित किया जा रहा है।

बी.एस.सी.एल./हिन्दुस्तान केबल्स का पुनरुद्धार

1735. श्री सुनील खां: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार हावडा और आसनसोल दोनों जगहों पर स्थित बर्न स्टैण्डर्ड कंपनी लिमिटेड (बी.एस.सी.एल.) एवं हिन्दुस्तान केबल्स का पुनरुद्धार करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (ग) लोक उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) के समक्ष उनकी सिफारिशों के लिए औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्गठन बोर्ड (बीआईएफआर) द्वारा नियुक्त प्रचालन एजेंसी, मै. यूनाईटेड बैंक ऑफ इंडिया (यूबीआई) के परामर्श से समग्र कंपनी के रूप में बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड (बीएससीएल) के संबंध में एक पुनरुद्धार प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के लिए निर्णय लिया गया है। जहां तक हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड (एचसीएल) का संबंध है, एचसीएल के भविष्य के संबंध में दिनांक 07.11.2005 को एक प्रस्ताव बीआरपीएसई को प्रस्तुत किया गया जिसने दिनांक 11.09.2006 को सिफारिश की कि आईआईटी, खडगपुर के जरिए एचसीएल के इकाई-वार तथा समग्र कंपनी के संबंध में एक अगामी सम्पूर्ण अध्ययन कराया जाना चाहिए। आईआईटी,, खड़गपुर ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है जिसकी बीआरपीएसई के प्रस्तुत करने के लिए जांच की जा रही है एचसीएल के पुनरुद्धार से संबंधित निर्णय बीआरपीएसई की सिफारिशों के आलोक में लिया जाएगा।

चुर्थुला में डिब्बा कारखाना

1736. श्री सी. के. चन्द्रप्पन:
डा. के. एस. मनोज:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने केरल में चुर्थुला में रेल डिबा निर्माण इकाई शुरू करने के संबंध में अंतिम निर्णय ले लिया है;

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

(ग) क्या यह सच है कि रेलवे ने चुर्थुला में केरल राज्य की सरकारी क्षेत्र की एक इकाई "आटो ईस्ट" में सुविधाओं की जांच करने के लिए एक दल भेजा था;

(घ) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला;

(ङ) चुर्थुला स्थित इस प्रस्तावित इकाई में कब तक कार्य आरंभ होने की संभावना है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) माल डिब्बों के विनिर्माण के लिए चुर्थुला का किसी टीम ने दौरा नहीं किया है।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

हज यात्रियों के लिए ट्रांजिट उड़ान

1737. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जन प्रतिनिधियों से हज यात्रियों के लिए रांची से कोलकाता विमानपत्तन तक ट्रांजिट उड़ान उपलब्ध कराने के लिए कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) (क) और (ख) जी हां। रांची से कोलकाता हवाई अड्डे तक हज यात्रियों के लिए ट्रांजिट सुविधा उपलब्ध कराने के लिए जन प्रतिनिधियों की ओर से अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

(ग) फिलहाल रांची को हज प्रचालनों के लिए अवरोहण स्थल के रूप में शामिल करने की कोई योजना नहीं है।

[अनुवाद]

विदेशों में गेल द्वारा गैस का अन्वेषण

1738. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (गेल) ने भारत के बाहर पेट्रोलियम और गैस का अन्वेषण और उत्पादन कार्य शुरू किया है;

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

(ग) क्या गेल के पास ओ. एन. जी. सी. तथा अन्य सरकारी क्षेत्र की अन्य तेल कंपनियों की तरह अन्वेषण कार्य करने के लिए आवश्यक विशेषज्ञता तथा प्रशिक्षित जनशक्ति है;

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

(ङ) देश के भीतर और विदेशों में अपने व्यापार का विस्तार करने के लिए गेल द्वारा क्या अन्य कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) और (ख) जी, हां। गेल के पास भारत से बाहर अन्य परिसंघ भागीदारों के साथ तीन अन्वेषण व उत्पादन ब्लाकों में कार्यकारी हित है। ब्लाकों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

ब्लाक	देश	गेल का हिस्सा	प्रचालक
ए-1	म्यांमार	10%	देवू इंटरनेशनल कारपोरेशन
ए-3	म्यांमार	10%	
संख्या 56	ओमान	25%	आईलेक्स ओमान लिमिटेड

(ग) और (घ) जी, हां। गेल के पास योग्य व प्रशिक्षित भू-विज्ञानी, भू-भौतिकशास्त्री व पेट्रोलियम इंजीनियर हैं। गेल ने पूर्ण कालिक सलाहकार भी काम पर रखे हैं। गेल ने फरवरी 2002 से दो भू-वैज्ञानिक वर्क-स्टेशन स्थापित किए हैं।

(ङ) गेल आगामी एन ई एल पी 7 तथा सी बी एम 4 के बोली दौरों में भाग लेगी। गेल ने देश में जहां भी गैस के स्त्रोत हो सकते हैं अथवा जहां गेल अपनी मिडस्ट्रीम/डाउनस्ट्रीम उपस्थिति को बढ़ा सकता है वहां बोलियों/निर्माण के माध्यम से संभावित अन्वेषण और उत्पादन अवसरों में निवेष करने की योजना बनाई है।

नि:शक्त व्यक्तियों के लिए कल्याण योजनाओं के अंतर्गत धनराशि का आबंटन और उपयोग

1739. श्री हितेन बर्मन: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान नि:शक्त व्यक्तियों के कल्याण के लिए कार्यान्वित विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों/कार्यान्वयन एजेन्सियों को आबंटित तथा जारी धनराशि का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार तथा योजना-वार ब्यौरा क्या है।

(ख) क्या उक्त योजना के अंतर्गत आबंटित धनराशि का गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान उचित रूप से उपयोग किया गया है;

(ग) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक एनजीओ/कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा धनराशि के उपयोग का योजना-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान ऐसी योजनाओं द्वारा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने लोगों को लाभ मिला;

(ङ) क्या एनजीओ/कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा धनराशि के दुरूपयोग के संबंध में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्यवाही की गई; और

(छ) नि:शक्त व्यक्तियों के लिए प्रदान की गई धनराशि के उचित उपयोग हेतु केन्द्र सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) दीन दयाल विकलांग पुनर्वास योजना, नि:शक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 के कार्यान्वयन की योजना, भारतीय पुनर्वास परिषद तथा सहायक यंत्र/उपकरण खरीदने/लगाने के लिए विकलांग व्यक्तियों को सहायता की योजना के अंतर्गत विकलांग व्यक्तियों के कल्याण के लिए गैर-सरकारी संगठनों/कार्यान्वयन एजेंसियों को वित्तीय वर्ष 2005-06

तथा 2006-07 के दौरान क्रमश: 150.24 करोड़ तथा 161.35 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया था जिसमें से उक्त दो वर्षों के दौरान क्रमश: 124.89 करोड़ तथा 122.30 करोड़ रुपए उपयोग के लिए जारी किए गए थे। इसके फलस्वरूप पहले ही 6.2 लाख से अधिक विकलांग व्यक्तियों के लाभान्वित होने की सूचना है। पिछले तीन वर्षों के दौरान निधियों का समुचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिए उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त किए गए थे।

(ङ) और (च) हाल ही में सहायता अनुदान के दुरूपयोग के संबंध में चार शिकायतें प्राप्त हुई थी। ऐसे मामलों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार कार्रवाई की जाती हैं।

(छ) प्रदत्त सहायता अनुदान के सम्मुख संगठनों द्वारा उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किए जाते हैं।

सेल द्वारा खुदरा बिक्री केंद्रों के माध्यम से उत्पादों की बिक्री

1740. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने अपने उत्पादों को ब्राण्ड देने तथा उन्हें अपने खुदरा बिक्री केंद्रों के माध्यम से बेचने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे बिक्री केंद्रों के प्रचालन हेतु सेल द्वारा तैयार की गई कार्य योजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) ऐसे उत्पादों का ब्यौरा क्या जिन्हें सेल का विचार इन खुदरा बिक्री केंद्रों के माध्यम से उपलब्ध कराने का है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) जी, हां। सेल ने थर्मो मैकेनिकल ट्रीटेड (टीएमटी) बार्स को 'सेल टीएमटी' तथा गैल्वेनाइज्ड प्ले (जीपी)/गैल्वेनाइज्ड कारूगेटेड (जीसी) शीट को 'सेल ज्योति' के रूप में ब्रांड दिया है। सेल इस समय भारत के सभी राज्यों और संघ शासित प्रदेशों तथा 602 जिलों में स्थित अपने डीलर नेटवर्क के जरिए उपर्युक्त 2 ब्रांडेड उत्पादों का विपणन कर रहा है।

(ख) सेल ने डिस्ट्रिक्ट डीलर आउटलैट्स के जरिए ब्रांडेड उत्पादों की बिक्री को बढ़ावा देने के लिए योजना शुरू कर दी है जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:

(i) आम आदमी को बहुतायत में खपत वाले उत्पादों की उपलब्धता में सुधार करने के लिए सेल ने देश के प्रत्येक जिले में डिस्ट्रिक्ट डीलर नियुक्त करने का निर्णय लिया है। इसके बाद खपत वाले क्षेत्रों के निकट अपने आउटलैट्स स्थापित करने के लिए अन्य कस्बों तथा ब्लांकों को शामिल करने की सेल की योजना है। इस समय 602 जिलों में 1093 डीलर नियुक्त किए गए हैं।

(ii) अपने रिटेल आउटलैट्स के जरिए बिक्री को बढ़ावा देने के लिए सेल ने अपनी परिवहन व्यवस्था के जरिए सामग्री को डीलर के परिसरों तक नि:शुल्क पहुंचाने की व्यवस्था की है। इसके साथ ही डीलरों को प्रोडक्ट ब्रोशर्स/तकनीकी साहित्य उपलब्ध करवाने, प्रचार, डीलरों/मेसन की नियमित बैठकों और प्रोमों आइटम्स के वितरण जैसे प्रोत्साहजनक कार्यकलाप शुरू किए गए हैं।

(iii) डीलरों द्वारा रिटेल आउटलैट्स के जरिए अपने उत्पादों की बिक्री के लिए सेल द्वारा मैक्सिमम रिकमन्डेड रिटेल प्राइस (एमआरआरपी) निर्धारित की जाती है।

(ग) इस समय सेल का उपर्युक्त डिस्ट्रिक्ट डीलर्स आउटलैट्स के जरिए निम्नलिखित उत्पाद उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव है;

(i) टीएमटी-बार्स एंड क्वायल्स

(ii) जीपी शीट्स/क्वायल्स एंड जीसी शीट्स

(iii) कुछ मात्रा में हॉट रोल्ड/कोल्ड रोल्ड शीट्स और लाइट स्ट्रक्चरल्स की आपूर्ति भी की जा सकती है।

[हिन्दी]

रेलवे की भूमि पर पौधा रोपण कार्यक्रम

1741. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार रेलवे की भूमि पर पौधा रोपण पर विशेष बल देने का है;

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान रेलवे की कितनी हेक्टेयर भूमि पर पौधा रोपण किया गया है तथा लगाए गए पौधों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या चालू वर्ष के लिए रेलवे द्वारा पौधा रोपण कार्यक्रम के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

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

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

(ख) अब तक 45187 हेक्टेयर रेल भूमि पर वृक्षारोपण किया जा चुका है। उपलब्ध खाली भूमि पर वार्षिक तौर पर वृक्षारोपण किया जाता है तथा इसके लिए अलग से कोई क्षेत्र चिह्नित नहीं किया जाता है। चालू वर्ष में (जून. 2007 तक) 3 लाख से अधिक पौधे लगाए जा चुके हैं।

(ग) और (घ) जी हां। चालू वर्ष के दौरान 120 लाख पौधे लगाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

[अनुवाद]

'चेजिंग द मानसून' पर्यटन योजना

1742. श्री नवीन जिन्दल: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने 'चेसिंग द मानसून' नामक एक नई पर्यटन योजना शुरू की है;

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

(ग) इस प्रयोजनार्थ किन-किन मानसून स्थलों की पहचान की गई है;

(घ) इस योजना को लोकप्रिय बनाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ङ) अब तक इस योजना को कितने घरेलू तथा विदेशी पर्यटकों द्वारा लाभ उठाया गया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ङ) पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में अपने इन्क्रेडिबल इंडिया मीडिया अभियान के माध्यम से और विदेश स्थित भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से मानसून पर्यटन सहित, पर्यटन संबंधी अनेक विषयों का संवर्धन करता है। मांनसून पर्यटन के लिए आने वाले पर्यटकों के संबंध में अलग से कोई डाटा नहीं है। तथापि, पिछले तीन वर्षों के दौरान जून/जुलाई में पर्यटक आगमनों के तुलनात्मक विवरण निम्नानुसार है:-

	जून	जुलाई
2005	246970	307870
2006*	278370	337332
2007*	310104	377474

(*अनन्तिम आंकड़े)

[हिन्दी]

भारी उद्योगों की स्थापना

1743. श्री प्रभुनाथ सिंह:
श्री रायापति सांबासिवा राव:
श्री गिरिधारी यादव:
प्रो. प्रेम कुमार धूमल:

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

(क) क्या सरकार देश में विशेष रूप से बिहार, आन्ध्र प्रदेश और हिमाचल प्रदेश में भारी उद्योग लगाने पर विचार कर रही है;

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

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

(घ) गत पांच वर्षों के दौरान देश में स्थापित किए गए भारी उद्योगों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) और (ख) देश में कही भी सरकारी क्षेत्र के किसी नये उपक्रम की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव भारी उद्योग विभाग के पास विचाराधीन नहीं है।

(ग) वर्तमान उदारीकृत आर्थिक परिवेश में, सरकार निजी क्षेत्र द्वारा उद्योगों की स्थापना को प्रोत्साहित करती है।

(घ) जहां तक भारी उद्योग विभाग का संबंध है, विगत पांच वर्षों के दौरान देश में सरकारी क्षेत्र के किसी नये उद्यम की स्थापना नहीं की गई है।

[अनुवाद]

उड़ीसा में स्मारकों का विकास

1744. श्री भर्तृहरि महताब: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को उड़ीसा राज्य सरकार से राज्य में देश के सात प्रख्यात स्वतंत्रता सेनानियों के स्मारकों का विकास और उन्नयन करने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) जी, हां। सरकार को उड़ीसा के प्रतिष्ठित स्वतंत्रता सेनानियों के स्मारक संग्रहालय की स्थापना हेतु वित्तीय सहायता के लिए उड़ीसा राज्य सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

1. उत्कलमणि गोपबंधु दास, साखीगोपाल, पुरी पर राष्ट्रीय स्मारक।
2. उत्कल गौरव मधुसूदन दास, कटक का राष्ट्रीय स्मारक।
3. बाधा जतीन, बालासोर पर स्मारक।
4. बीजू पटनायक जन्म स्थल संग्रहालय एवं पुस्तकालय, कटक।
5. खोंडा (संबलपुर जिला) में स्मारक संग्रहालय।
6. घेंस (बारगढ़ जिला) में स्मारक संग्रहालय।
7. सिम्को (सुंदरगढ़ जिला) में स्मारक संग्रहालय।

(ग) भारत सरकार ने 1857 के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ तथा अन्य संबद्ध घटनाओं को मनाने हेतु कार्यक्रमों/कार्यकलापों की रूपरेखा तैयार करने के लिए मानव संसाधन विकास मंत्री की अध्यक्षता में एक राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति गठित की है। उपर्युक्त क्रम सं. 1 से 4 पर उल्लिखित प्रस्तावों, जो भारत के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम, 1857 की 150वीं वर्षगांठ मनाने के संबंध में उड़ीसा सरकार से प्राप्त हुए थे, पर इस समिति द्वारा विचार किया गया। समिति ने यह मत व्यक्त किया है कि राज्य सरकार ने अपने ही संसाधनों से इन परियोजनाओं को शुरू करे। जहां तक उक्त क्रम सं. 5 से 7 पर उल्लिखित प्रस्तावों का संबंध है, ये प्रस्ताव हाल ही में प्राप्त हुए हैं और विचाराधीन हैं।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों में प्रथम उपचार की सुविधा

1745. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़:
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को जानकारी है कि चलती रेलगाड़ियों में प्रथम उपचार की सुविधा उपलब्ध नहीं है जैसाकि दिनांक 8 जुलाई, 2007 के "द हिन्दुस्तान टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) ऐसी रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है जिनमें यह सुविधा उपलब्ध है तथा जिनमें यह सुविधा उपलब्ध नहीं है; और

(घ) सभी चलती रेलगाड़ियों में प्रथम उपचार सुविधा प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.वेलु): (क) से (घ) सभी गाड़ियों को प्राथमिक चिकित्सा बांक्स मुहैया कराए जाते हैं जिसमें आवश्यक दवाइयां और मरहम पट्टी होती है और प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स, सभी गाड़ियों के गार्डों के पास उपलब्ध होते हैं। फ्रंटलाइन स्टाफ अर्थात् ट्रेन सुपरिटेंडेंट्स, ट्रेन कंडक्टरों, चल टिकट परीक्षक आदि भी प्राथमिक चिकित्सा देने के लिए प्रशिक्षित होते हैं।

इसके अलावा, बेहतर प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स जिनमें अपेक्षाकृत अधिक दवाइयां, डिस्पोजेबल मेडिकल मैटीरियल आदि उपलब्ध होता है राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के ट्रेन सुपरिटेंडेंट्स/पेन्ट्री कार मैनेजरों और लंबी दूरी की नामित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में ट्रेन सुपरिटेंडेंट्स/पैन्ट्री कार मैनेजरों को मुहैया कराए जाते हैं। यात्रा कर रहे डाक्टरों की सेवाओं का उन यात्रियों के लिए प्रयोग किया जाता है जिन्हें तत्काल चिकित्सा सहायता की आवश्यकता है। इस उद्देश्य के लिए इन गाड़ियों में यात्रा कर रहे एलोपैथिक डॉक्टरों को यात्री किराए में 10% की रियायत दी जाती है।

गाड़ी के अगले निर्धारित ठहराव पर स्टेशन प्रबंधकों को सूचना भेजने की एक सुविकसित प्रणाली है। स्टेशन प्रबंधकों को रेलवे डाक्टर/सरकारी डाक्टर/प्राइवेट डाक्टर को स्टेशन पर और यात्रा कर रहे बीमार यात्रियों की देखभाल करने हेतु बुलाने का प्राधिकार है। आवश्यक चिकित्सा सहायता मुहैया कराई जा रही है। इसे वर्तमान में बड़े पैमाने पर प्रयोग किया जा रहा है। आवश्यकता होने पर अत्यधिक आपातिक स्थिति में मार्गवर्ती स्टेशन पर गाड़ियों को गैर निर्धारित ठहराव भी दिया जाता है। स्टेशन प्रबंधकों के पास स्टेशन के समीप के डाक्टरों, रेलवे, सरकारी एवं निजी अस्पतालों का विवरण होता है ताकि इन परिस्थितियों में उनकी सेवाओं का लाभ उठाया जा सके। इसके अतिरिक्त, रेलपथ के साथ और मार्गवर्ती स्टेशनों पर रेलवे, सरकारी एवं निजी क्षेत्र की चिकित्सा, सुविधा की उपलब्धता के संबंध में एक डाटाबेस भी विकसित किया जा रहा है ताकि गाड़ियों में यात्रा कर रहे बीमार यात्रियों की

देखभाल करने और रेल दुर्घटनाओं के दौरान आकस्मिक देखभाल मुहैया हो सके।

जहां तक दिनांक 8 जुलाई, 2007 को हिन्दुस्तान टाइम्स में प्रकाशित समाचार का संबंध है, मामले की जांच की गयी है और जांच से पता चला है कि प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स ट्रेन गार्ड के पास मौजूद था लेकिन सवारी डिब्बे के चल टिकट परीक्षक के बार-बार प्रयास के बावजूद यात्री प्राथमिक चिकित्सा हासिल करने के लिए तैयार नहीं था क्योंकि मरीज चाहता था कि उसे पहले इंजेक्शन लगाया जाए क्योंकि उसकी अंगुलियां हल्की सी दब गई थी। प्राथमिक चिकित्सा के लिए गाड़ी के गाजियाबद रेलवे स्टेशन पर रोका गया जहां रेलवे डॉक्टर ने मरीज की देखभाल की और प्राथमिक चिकित्सा के उपरांत उसे इंजेक्शन लगयाा गया।

रिलायन्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आर आई एल) द्वारा गैस के मूल्य का निर्धारण

1746. डा. एम. जगन्नाथ क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रिलायन्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आर आई एल) के जी-डी 6 ब्लाक से प्राप्त गैस के मूल्य निर्धारण पर विचार करने के लिए एक सचिवों की समिति नियुक्त की है;

(ख) यदि हां, तो यह समिति कब तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देगी;

(ग) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने आर. आई. एल. द्वारा गैस के बाजार द्वारा निर्धारित मूल्य के संबंध में केन्द्र सरकार को अपनी चिंताएं एवं आपत्तियां व्यक्त की हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) और (ख) जी हां। सरकार ने मंत्रिमंडल सचिव से गैस मूल्य निर्धारण से संबंधित मुद्दों को हल करने के लिए कहा था। रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी गई है।

(ग) और (घ) जी हां। सरकार ने एन ई एल पी व्यवस्था के तहत गैस मूल्य निर्धारण से संबंधित मुद्दों पर विचार करने के लिए एक शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह (ई जी ओ एम) का गठन किया है।

निजी विमान कंपनियों के लिए विनियामक प्राधिकरण

1747. श्री जे. एम. आरून रशीद: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने घरेलू विमान कंपनियों को सरकार की पूर्व अनुमति के बिना उड़ान समय सारणी में परिवर्तन करने तथा यात्री भाड़ा बढ़ाने और अधिभार लगाने की छूट देने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो निजी प्रचालकों को यह छूट देने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार निजी विमान कंपनियों के लिए टी. आर. ए. आई. की तरह एक विनियामक प्राधिकरण का गठन करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) निजी अनुसूचित एयरलाइनों सहित सभी एयरलाइनें टाइम स्लाट की स्वीकृति के लिए नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो सहित हवाई अड्डों के विभिन्न निकायों यथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, वायु मुख्यालय, जल-सेना मुख्यालय, एच.ए.एल. बंगलौर, कोचीन अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा लि. को उनके द्वारा तैयार की गई उड़ान अनुसूची प्रस्तुत करते हैं। इन एजेंसियों से स्वीकृति प्राप्त होने के आधार पर नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा उड़ान अनुसूचियों को अंतिम रूप से स्वीकृति प्रदान की जाती है।

जहां तक यात्री किरायों तथा अधिभारों का संबंध है घरेलू विमान किरायों को सरकार द्वारा विनियमित नहीं किया जाता है। घरेलू एयरलाइनें बाजार कारकों के मद्देनजर विमान किराये वसूलने के लिए मुक्त हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) नागर विमानन क्षेत्र के परिवहन क्षेत्र में पहले से ही बाजार आधारित प्रतियोगिता हैं। जहां भाड़ा, कम्पनियों के आगमन व निर्गमन पर आधारित है। देश के प्रतियोगितात्मक कानून के माध्यम से इन कम्पनियों के गैर प्रतियोगितात्मक प्रैक्टिस पर रोक लगायी जा सकती है।

[हिन्दी]

विमान यात्रियों के लिए सुविधाएं

1748. श्री वी. के ठुम्मर:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कतिपय विमानपत्तनों पर उड़ान रद्द हो जाने की स्थिति में यात्रियों के लिए कोई आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं;

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

(ग) उड़ान रद्द होने की स्थिति में विमानपत्तनों पर आधारभूत सुविधाएं प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) इसके परिणामस्वरूप सरकार को कितनी सफलता मिली है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) अनुसूचित उड़ानें प्रचालित करने वाले सभी हवाईअड्डों पर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं। इसके अतिरिक्त, उड़ानों के रद्द होने या विलम्ब से उड़ने के मामले में सभी सेवा एयरलाइनों द्वारा यात्रियों को उपयुक्त सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती हैं, जिनमें शामिल हैं:- भोजन होटल आवास, परिवहन, नकद क्षतिपूर्ति आदि का प्रावधान। अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों में यात्रियों को अग्रिम में सूचित करने तथा उन्हें अगली उपलब्ध उड़ान में समायोजित करने की प्रक्रिया भी विद्यमान है।

सभी एयरलाइनें अपनी कंपनी नीतियों के अनुसार टिकटों की धन वापसी भी करती हैं।

[अनुवाद]

ए.ई.आर.ए. को अधिकार दिया जाना

1749. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (ए.ई.आर.ए.) को और अधिकार देने का है;

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

(ग) क्या ऐसे मामले भी हैं जहां प्रयोक्ताओं द्वारा इस निकाय के आदेश का पालन नहीं किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो प्राधिकरण के आदेशों का पालन करवाने में ऐसे अधिकार कितने सहायक होंगे?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) एरा की स्थापना अभी नहीं की गई है, इसलिए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इस्पात का उत्पादन

1750. श्री धर्मेन्द्र प्रधान:
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में खनन कार्यों पर प्रभाव पड़ने के कारण इस्पात उत्पादन बुरी तरह प्रभावित हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई योजना बनाई है कि खनन कार्य बिना बाधा के चलता रहे; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) और (ख) वर्ष 2006-07 के दौरान देश में इस्पात के उत्पादन में वर्ष 2005-06 में हुए उत्पादन की तुलना में वृद्धि हुई है जिसे नीचे देखा जा सकता है।

(मात्रा हजार टन)

वर्ष	भारत में अपरिष्कृत इस्पात का उत्पादन
2005-06	46460
2006-07 (अनंतिम)	50857

स्त्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति)

छत्तीसगढ़ राज्य में स्थित एनएमडीसी की बैलाडिला खान से लौह अयस्क खरीदने वाले एनएमडीसी के कुछ ग्राहकों का इस्पात उत्पादन, खनन कार्यकलापों में व्यवधान और उस राज्य में नक्सली गतिविधियों के कारण लौह अयस्क के प्रेषण की वजह से, कुछ सीमा तक प्रभावित हुआ है।

(ग) और (घ) केंद्रीय अर्धसैनिक बलों (सीपीएफ) की अतिरिक्त बटालियन और अन्य राज्यों की सशस्त्र बटालियन छत्तीसगढ़ सरकार को सौंप दी गई हैं। इसके अतिरिक्त केंद्र सरकार ने राज्य के लिए इंडिया रिजर्व की चार बटालियन मंजूर की हैं जिनमें से दो बटालियन पहले ही बनाई जा चुकी हैं। भारत सरकार के गृह सचिव की अध्यक्षता में नक्सल प्रभावित राज्यों की समन्वय समिति तथा विशेष सचिव (आंतरिक सुरक्षा) की अध्यक्षता में एक टास्क फोर्स, जिनकी बैठक मासिक आधार पर होती है, से सरकारी क्षेत्र

की इकाइयों, विशेष रूप से उस क्षेत्र में स्थित खानों की सुरक्षा की नियमित रूप से समीक्षा करने तथा उनके सुरक्षापरिवेश में सुधार करने के लिए आवश्यक कदम उठाने के लिए कहा गया है।

[अनुवाद]

आपूर्ति पोत का डूबना

1751. **श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:**
श्री किसनभाई वी. पटेल :
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री कीरेन रिजीजू:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:
श्री उदय सिंह:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या फ्लैगशिप एक्सप्लोरर ओ एन जी सी का एक आपूर्ति पोत हाल ही में मुम्बई तट के निकट डूब गया था जैसाकि दिनांक 10 जुलाई, 2007 के "द टाईम्स आफ इंडिया" समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस पोत के डूबने से ओ एन जी सी के कितने कर्मचारी तथा अन्य लोगों के मारे जाने की आशंका है तथा इसके डूबने के क्या कारण हैं;

(ग) इसके परिणामस्वरूप सरकार को जान-माल का कितना नुकसान हुआ है;

(घ) ओ एन जी सी के समुद्री प्रचालनों पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है; और

(ङ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या रणनीति बनाई गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना पटेल): (क) और (ख) जी हां, मैमर्स एस आई सी ए एल लाजिस्टिक्स लिमिटेड के साथ प्रचालन व अनुरक्षण अनुबंध के तहत समुद्रिका-10 नामक आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) का एक अपतटीय आपूर्ति पोत दिनांक 9 जुलाई, 2007 को डूब गया था। सभी कर्मी दल सदस्य मैसर्स एस आई सी ए एल लाजिस्टिक्स के कर्मचारी थे और जहाज पर कोई ओ एन जी सी का कर्मचारी नहीं था। जहाज पर कुल 17 व्यक्ति थे, जिनमें से ओ एन जी सी द्वारा 9 व्यक्तियों को बचा लिया गया था। छः शव बरामद किए गए और दो नहीं मिल पाए हैं: जहाजरानी महानिदेशालय द्वारा पोत डूबने के कारणों की जांच की जा रही है।

(ग) जन हानि के अलावा, पोत के साथ ओ एन जी सी का 1.84 करोड़ रुपए का माल भी डूब गया था।

(घ) ओ एन जी सी अपतट प्रचालन कार्यों को सहायता देने के लिए लगभग 45-50 पोतों का प्रचालन करता है और इस प्रकार इस किस्म के एक पोत की हानि का वास्तव में इतने बड़े पैमाने की कार्यप्रणाली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता।

(ङ) अपतट प्रचालन कार्यों के लिए लगाए गए सभी पोत अपनी समुद्री योग्यता के लिए सांविधिक प्राधिकारियों द्वारा प्रमाणित होते हैं।

उड़ीसा में दारिंगबाड़ी का विकास

1752. **श्री सुग्रीव सिंह:** क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को उड़ीसा राज्य सरकार से वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान दारिंगबाड़ी का विकास एक पर्यटक स्थल के रूप में करने के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) दारिंगबाड़ी के विकास हेतु अब तक कितनी वित्तीय सहायता दी गयी है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) वर्ष 2006-07 के दौरान एक पर्यटक स्थल के रूप में दारिंगबाड़ी के विकास के लिए 123.50 लाख रुपए की राशि हेतु एक परियोजना प्रस्ताव उड़ीसा सरकार से प्राप्त हुआ है। दिशा-निर्देशों के अनुसार, केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए परियोजना प्रस्ताव की जांच की गई और इसे अधूरा पाया गया, क्योंकि लागत अनुमानों (घटक वार) का ब्यौरा, वचनबध आदि उपलब्ध नहीं थे। उड़ीसा सरकार से इसके लिए अनुरोध किया गया है, लेकिन कागजात अभी तक प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।

पुराने रेल पुल

1753. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने ऐसे पुराने पुलों की पहचान की है जो अपनी मियाद पूरी कर चुके हैं;

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

(ग) ऐसे पुलों को बदलने के लिए क्या कार्य-योजना तैयार की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेल पुलों की आयु निरीक्षणों के दौरान पता लगायी गयी वास्तविक स्थिति के आधार पर निर्धारित की जाती है। भारतीय रेलों पर पुलों का पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण करना एक सतत् प्रक्रिया है। रेलें क्षेत्रों में नियमित निरीक्षणों के दौरान उनकी वास्तविक स्थिति के आधार पर मरम्मत, पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण करती है, न कि आयु के आधार पर। पुलों का पता लगाने पर, निधि का आबंटन प्रत्येक वर्ष किया जाता है ताकि निर्माण कार्यों की विधिवत् प्राथमिकता के आधार पर पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण के कार्य को प्राथमिकता दी जाती है। 2001-02 में भारतीय रेलों पर ऐसे पहचान किए पुलों को बदलने के बकाया कार्य को पूरा करने के लिए 2370 पुलों को विशेष रेल संरक्षा निधि (एस आर एस एफ) के अंतर्गत 1530/- करोड़ रुपए की लागत पर पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण कार्य के लिए स्वीकृति किया गया था। विशेष रेल संरक्षा निधि के अलावा, रेल बजट में अतिरिक्त धन प्रत्येक वर्ष उपलब्ध कराया जाता है ताकि मूल्यह्रास आरक्षण निधि (डी आर एफ) के अंतर्गत पुलों के नए प्रोदभूत कार्यों के पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण का कार्य किया जा सके।

चालू वर्ष के दौरान अर्थात् 2007-08 में सभी 16 क्षेत्रीय रेलों पर कुल 1444 अदद् पुलों के पुन:स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण का कार्य पूरा करने का लक्ष्य है। पिछले तीन वर्षों के दौरान पुल संबंधी कार्यों की जोनवार प्रगति तथा 2007-08 के लिए लक्ष्य निम्नानुसार है:-

रेलवे	वर्ष के दौरान पुलों का पुनर्वास/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण			
	2004-05	2005-06	2006-07	(2007-08) (लक्ष्य)
मध्य	129	90	62	65
पूर्व	96	126	106	127
पूर्व मध्य	66	57	47	61
पूर्व तट	55	30	41	40
उत्तर	404	405	144	158
उत्तर मध्य	35	35	20	51
पूर्वोत्तर	40	20	18	15
पूर्वोतर सीमा	112	125	80	123
उत्तर पश्चिम	90	73	65	70
दक्षिण	68	81	104	122
दक्षिण मध्य	155	77	80	91
दक्षिण पूर्व	60	33	39	64
दक्षिण पूर्व मध्य	35	58	65	65
दक्षिण पश्चिम	6	20	20	23
पश्चिम	140	126	128	240
पश्चिम मध्य	88	75	95	129
कुल	1579	1431	1114	1444

विरासत स्थल आयोग

1754. श्री रवि प्रकाश वर्मा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विरासत स्थल आयोग स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या विधि और न्याय मंत्रालय ने प्रस्तावित निकाय के निबंधनों और शर्तों पर आपत्ति की है जैसा कि दिनांक 7 जून, 2007 के 'द टाइम्स ऑफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ग) यदि हां, तो आपत्ति उठाने के कारण क्या हैं; और

(घ) संस्कृति मंत्रालय द्वारा इन आपत्तियों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) से (घ) फिलहाल प्रस्तावित मसौदा 'विरासत स्थल आयोग विधेयक', विधि मंत्रालय के विचाराधीन है। तत्पश्चात् इस बिल को संसद में पेश करने से पहले मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित किया जाना है।

खाद्य प्रसंस्करण संसाधनों का बेहतर उपयोग

1755. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के विकास में तेजी लाने के लिए कृषि उत्पाद विपणन आयोग अधिनियम को समाप्त करने तथा अन्य कदम उठाने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुए है; और

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

(ग) खाद्य प्रसंस्करण संसाधनों के बेहतर उपयोग हेतु क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) सरकार को इस बात की जानकारी है कि कृषि उपज विपणन (विकास एवं विनियमन)अधिनियम किसानों को अपनी उपज नियंत्रित बाजारों में बेचने के विकल्प को सीमित करता है जिससे किसानों को बेहतर प्रतिफल दे सकने वाले अन्य माध्यम सीमित हो जाते हैं। कुछ मामलों में प्रसंस्करणकर्ताओं और अन्य थोक खरीददारों को प्रत्यक्ष बिक्री करने पर लगे प्रतिबंध से लेन-देन की लागत बढ़ सकती है।

इसलिए सरकान ने संबंधित राज्य कृषि उपज विपणन विनियमन अधिनियमों में उपयुक्त रूप से संशोधन करते हुए सुझाए गए मॉडल अधिनियम के आधार पर कृषि विपणन क्षेत्र में सुधार करने के लिए उपाय शुरू किए हैं। सुझाए गए माडल अधिनियम के आधार पर, विभिन्न राज्य सरकारों ने संबंधित राज्य स्तरीय अधिनियमों में उपयुक्त रूप से संशोधन करते हुए कृषि विपणन क्षेत्र में सुधार करने शुरू किए हैं। शुरू किए जाने वाले प्रमुख सुधारों में अन्यों के साथ-साथ शामिल हैं– (i) विधिसम्मत व्यक्तियों, उत्पादकों और स्थानीय प्राधिकारियों को किसी क्षेत्र में नए बाजार स्थापित करने में मदद करना (ii) उत्पादकों पर से इस प्रतिबंध को हटाना कि वे केवल वर्तमान विनियमित बाजारों के जरिए ही अपनी उपज बेच सकें। (iii) प्रत्यक्ष बिक्री के लिए प्रत्यक्ष खरीद केंद्रों और उपभोक्ता/किसान बाजारों की स्थापना करना (iv) प्याज, फलों सब्जियों, फूलों आदि जैसी वस्तुओं के लिए विशेष बाजारों की स्थापना के वास्ते अलग प्रावधान कराना और (v) ठेका-खेती व्यवस्थाओं के लिए संस्थागत सहायता तंत्र शुरू करना। इन सुधारों से एक ऐसी विपणन प्रणाली को प्रोत्साहन मिलेगा जहां निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा होगी ताकि किसान उपलब्ध विकल्पों का लाभ उठा सकें और उन केंद्रों पर अपनी उपज ले जा सकें जहां उन्हें बेहतर मूल्य और सेवा मिले। ठेका खेती व्यवस्थाएं लघु खेती क्षेत्र को कृषि प्रसंस्करण उद्योग से जोड़ने की एक कारगर प्रणाली और सुनिश्चित और मुनाफे वाले बाजारों के लिए विस्तारित सलाह, बीज, क्रेडिट कार्ड उपलब्ध कराएगा।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय बुनियादी विकास संबंधी एक पुन: तैयार की गई स्कीम कार्यान्वित कर रहा है ताकि कृषि उपज उपभोक्ताओं की मांग को पूरा करने के लिए बाजार तक तथा कच्ची सामग्री के रूप में प्रयोग के लिए प्रसंस्करण उद्योग तक पहुंचे ताकि बरबादी में कमी आए और कृषि उपज का बेहतर इस्तेमाल हो। इस स्कीम के तहत मेगा खाद्य पार्कों, शीत श्रृखला बुनियादी ढ़ाचा विकास, मूल्यवर्धित केंद्रों और पैकजिंग केंद्रों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता दी जाएगी। मेगा खाद्य पार्क संबंधी स्कीम बैकवर्ड और फारवर्ड लिंकेज के साथ-साथ विश्वसनीय और धारणीय आपूर्ति श्रृखला उपलब्ध कराएगी। झुंड आधारित मांग प्रेरित दृष्टिकोण खेत से बाजार तक लिंकेज प्रदान करेगा जिसमें हवाई अड्डों, बंदरगाहों, रेलवे स्टेशनों आदि पर स्थिति संग्रहण केंद्रों, प्राथमिक प्रसंस्करण केंद्र, आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केंद्र-सह-शीत श्रृंखला के जरिए क्षेत्रीय स्तर पर लिंकेज स्थापित किया जाएगा। इस आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केंद्र-सह-शीत श्रृंखला में नियंत्रित वातावरण वाले शीतागार और वितरण केंद्र होंगे जहां बड़ी मात्रा में भण्डारण किया जा सकता

है और उसकी सप्लाई वितरण केंद्रों को ताजी बिक्री तथा प्रसस्करण हेतु प्रसंस्करण उद्योगों के लिए की जा सकती है।

ग्यारहवीं योजना में महायता की उच्चतर सीमा वाली खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना करने, एचएसीसीपी, आईएसओ, 9000, जीएचपी और जीएमपी प्रक्रियाओं जैसी गुणवत्ता प्रणालियों का कार्यान्वय अनुसंधान एवं विकास का संवर्धन, क्षमता, निर्माण और मानव संसाधन विकास और अन्य संवर्धनात्मक कार्यकलापों संबंधी स्कीमों को सहायता जारी रखने का भी प्रस्ताव किया गया है। इसके अतिरिक्त स्ट्रीट फूड के गुणवत्ता उन्नयन संबंधी एक नई स्कीम कार्यान्वित किए जाने का भी प्रस्ताव है।

पारादीप में तेलशोधन कारखाना

1756. श्री अर्जुन सेठी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान मूल्यवर्धन को बनाए रखने के माध्यम से घरेलू आपूर्तियों में वृद्धि करने अथवा निर्यात आय अर्जित करने के लिए देश में सरकारी/निजी क्षेत्रों में किसी तेलशोधक कारखाने को स्थापित किया गया है;

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

(ग) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन ने उड़ीसा के पारादीप में 15 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष क्षमता वाले तेलशोधन कारखाने को चालू करने हेतु कोई नए कदम उठाए हैं; और

(घ) यदि हां, तो उक्त तेलशोधन कारखाने के पूर्णरूपेण कब तक कार्य शुरू किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनश्ना पटेल): (क) और (ख) निजी क्षेत्र में एस्सार आयल लिमिटेड द्वारा 10.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (मि.मी.ट.प्र.वर्ष) की संस्थापना क्षमता के साथ नवम्बर, 2006 में जामनगर के वैदीनार में एक नई रिफाइनरी चालू की है।

रिफाइनरी की शोधन क्षमता वर्तमान खपत आवश्यकताओं से अधिक है। घरेलू मांगों से अधिक की शोधन क्षमता होने पर मूल्य वर्द्धन द्वारा पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात से निर्यात अर्जन को बल मिलता है।

(ग) और (घ) इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड 15 मि. मी. ट. प्र. वर्ष की संस्थापित क्षमता के साथ उड़ीसा के पारादीप में एक नए रिफाइनरी-सह-पेट्रोरसायन काम्प्लेक्स की स्थापना कर रही है। परियोजना के अक्तूबर, 2011 तक पूरा होने की संभावना है।

[हिन्दी]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा

1757. श्री पंकज चौधरी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग को बढ़ावा देने के लिए कोई नई रणनीति तैयार की है;

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

(ग) उक्त रणनीति के अंतर्गत खाद्य प्रसंस्करण उद्योग हेतु निर्धारित लक्ष्या क्या है; और

(घ) उक्त लक्ष्य को कब तक प्राप्त किए जाने की संभावना है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (घ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों पर विजन डाक्यूमेंट 2015 को अंतिम रूप दिया गया है जिसमें जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं के प्रसंस्करण स्तर को 6% से बढ़ा कर 20%, मूल्यवर्धन को 20% से बढ़ाकर 35% और विश्व खाद्य व्यापार में अंशदान को 1.5% से बढ़ा कर 3% करते हुए प्रसंस्कृत खाद्य क्षेत्र के आकार को वर्ष 2015 तक तिगुना करने की परिकल्पना की गई है। इस विजन को साकार करने के लिए, 2.00 लाख करोड़ रु. के अनुमानित निवेश की जरूरत होगी जिसमें से दस प्रतिशत सरकार द्वारा और बाकी की व्यवस्था बराबर मात्रा में वित्तीय संस्थानों और निजी निवेशकों/प्रत्यक्ष विदेशी निवेश द्वारा की जाएगी।

खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र की वृद्धि के लिए ग्रुप आफ मिनिस्टर्स द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर, मंत्रिमंडल ने कृषि कारोबार के संवर्धन के लिए समेकित रणनीति: खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के लिए विजन, रणनीति और कार्ययोजना अनुमोदित की है। रणनीतिक हस्तक्षेप के लिए पहचाने गए क्षेत्र जिन पर जोर दिया जाना है, निम्नलिखित हैं:-

(i) उपयुक्त बैकवर्ड और फारवर्ड लिंकज समेत पहचाने गए झुंडो में मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना

(ii) समेकित शीतश्रृंखला/मूल्यवर्धन और परिरक्षण संबंधी बुनियादी ढ़ाचे का सृजन

(iii) बूचड़खानों का आधुनिकीकरण।

(iv) सड़क-गली किनारे बिकने वाली खाद्य वस्तुओं तथा स्ट्रीट फूड की स्वच्छता और गुणवत्ता का उन्नयन।

(v) गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाओं की स्थापना और उन्नयन।

(vi) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की पुनर्संरचना और उसका सुदृढ़ीकरण।

(vii) कर ढ़ाचे को तर्कसंगत बनाना।

(viii) बुनियादी ढ़ाचा विकास में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और निजी निवेश को प्रोत्साहित करना।

(ix) लघु और असंगठित क्षेत्र के लिए क्षमता निर्माण प्रारंभ करना।

(x) वाइन और बीयर नीति को उदारीकृत करना।

(xi) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के लिए प्रमुख संवर्धनात्मक अभियान शुरू करना।

(xii) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में महत्वपूर्ण ग्रामीण बुनियादी ढ़ाचा विकास के सृजन के लिए बड़े पैमाने पर जन निवेश करने की जरूरत।

खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के विकास के लिए अपेक्षित रणनीतिक हस्तक्षेपों को 11वीं योजना प्रस्तावों में शामिल किया गया है।

[अनुवाद]

राजसहायता हेतु पात्र उर्वरकों की सूची में विस्तार

1758. श्री मोहन रावले: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार राजसहायता हेतु पात्र उर्वरकों की सूची का विस्तार करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) उक्त विस्तार पर कितनी धनराशि खर्च होने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) और (ख) जी, हां। मोनो अमोनियम फॉस्फेट (एमएपी) और ट्रिपल सुपर फॉस्फेट (टीएसपी) को सरकार राजसहायता के लिए पात्र उर्वरकों की सूची में शामिल करने पर विचार कर रही है। उपरोक्त उर्वरकों को फास्फेटयुक्त उर्वराकों की श्रेणी को विस्तृत आधार देने के लिए राजसहायता प्रणाली में शामिल करने पर विचार किया जा रहा है।

(ग) इन उर्वरकों को डएपी के विकल्प के रूप में रियायत योजना में शामिल करने का अर्थ है कि एमएपी और टीएसपी के उपयोग से डीएपी के उपयोग में समानुपातिक रूप से कमी होगी। अत: अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ होने की संभावना नहीं है।

विभिन्न राज्यों से पर्यटन के विकास हेतु प्रस्ताव

1759. श्री हरि भाऊ राठौड़:
श्री संजय धोत्रे:
श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:

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

(क) विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा अपने-अपने राज्यों में पर्यटन के विकास हेतु प्रस्तुत प्रस्तावों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) इनमें से स्वीकृत प्रस्तावों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) स्वीकृत प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटन का विकास एवं संबर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की जिम्मेदारी है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय सभी राज्य सरकारों/संघ राजय क्षेत्र प्रशासनों को उनके द्वारा प्रस्तुत परियोजना प्रस्तावों के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है। सभी प्रकार से पूर्ण प्रस्तावों की योजना दिशा-निर्देशों के अनुसार जांच की जाती है और पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर तथा संबंधित शीर्षों के अंतर्गत निधियों की उपलब्धता के आधार पर निधियां जारी की जाती हैं।

दसवी पंचवर्षीय योजना के दौरान, पर्यटन मंत्रालय ने राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों हेतु 1160 परियोजनाओं के लिए 2011.68 करोड़ रुपए स्वीकृत किए हैं। 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, राज्य-वार केन्द्रीय वित्तीय सहायता की मंजूरी का विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय समय-समय पर समीक्षा बैठकों के माध्यम से इनकी प्रगति की निगरानी करता है।

विवरण

दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पर्यटन के विकास एवं संवर्धन हेतु राज्यों के लिए मंजूर एवं अवमुक्त निधियां

(लाख रूपए में)

क्र.सं.	राज्य	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
1	2	3	4	5
1.	अंडमान और निकोबार	1	6.25	5.00
2.	आंध्र प्रदेश	33	8428.24	5141.17
3.	अरूणाचल प्रदेश	39	69087.85	5141.17
4.	असम	41	6635.61	5248.87
5.	बिहार	26	6632.44	4908.29
6.	चंडीगढ़	10	508.45	415.93
7.	छत्तीसगढ़	37	7746.70	5452.25
8.	दादर एवं नगर हवेली	4	37.86	32.98
9.	दमन एवं दीव	9	581.85	469.01
10.	दिल्ली	45	7123.36	5709.07
11.	गोवा	7	157.26	135.26
12.	गुजरात	25	3726.79	2669.92
13.	हरियाणा	44	4895.42	3527.75
14.	हिमाचल प्रदेश	55	7134.19	5566.25
15.	जम्मू एवं कश्मीर	64	14020.86	10393.53
16.	झारखंड	12	4280.44	3316.95
17.	कर्नाटक	47	9052.02	6421.04
18.	केरल	61	13809.94	110008.30
19.	लक्षद्वीप	1	7.00	5.60
20.	मध्य प्रदेश	62	9724.34	7799.25
21.	महाराष्ट्र	52	8267.75	6751.27
22.	मणिपुर	17	1162.43	8435.11
23.	मेघालय	20	2668.69	2087.36

1	2	3	4	5
24.	मिजोरम	30	6038.02	4786.98.
25.	नागालैंड	36	7441.48	6712.38
26.	उड़ीसा	37	7235.39	5487.18
27.	पांडिचेरी	9	1685.16	1348.50
28.	पंजाब	29	5544.82	3807.90
29.	राजस्थान	50	8183.85	6912.14
30.	सिक्किम	49	7496.31	5869.61
31.	तमिलनाडु	62	10345.34	7895.37
32.	त्रिपुरा	21	1702.48	957.72
33.	उत्तरप्रदेश	44	9590.24	7863.17
34.	उत्तरांचल	42	7673.42	6176.25
35.	पश्चिम बंगाल	39	5535.25	4161.07
	कुल	1160	201167.50	156911.33

[हिन्दी]

गरीब रथ रेलगाड़ियों में छूट

1760. श्री सुभाष महरिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ''गरीब रथ'' रेलगाड़ियों में गरीब व्यक्तियों हेतु यात्रा के संबंध में छूट का कोई विशेष प्रावधान हैं;

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

(ग) क्या उक्त रेलगाड़ियों में पर्याप्त संख्या में सामान्य श्रेणी के डिब्बे और शयनयान जोड़े जाते हैं; और

(घ) यदि हां. तो तत्संबंधी रेलगाड़ी-वार ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में रेल राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) गरीब रथ गाड़ियों के वातानुकूल थ्री टियर एवं वातानुकूल कुर्सीयान श्रेणियों के किराए अन्य सामान्य मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के इन्हीं श्रेणियों के किरायों की तुलना में थ्री टियर श्रेणी म लगभग 37 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक तथा वातानुकूल कुर्सीयान श्रणी में लगभग 34 प्रतिशत से 45 प्रतिशत मि कम रखे गए हैं.

(ग) और (घ) गरीब रथ गाड़ियों में सामान्य श्रेणी तथा शयनयान श्रेणी वाले सवारी डिब्बों की व्यवस्था नहीं है. गरीब रथ गाड़ियां पूरी तरह से वातानुकूलित हैं और उनमें वातानुकूल कुर्सीयान तथा वातानुकूल थ्री टियर सवारी डिब्बों को संयुक्त रूप से लगया गया है.

[अनुवाद]

रेलवे स्टेशनों पर चिकित्सा सुविधाएं

1761. श्री दुष्यंत सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विभिन्न जोनों में प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को आपात चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां. तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या राजस्थान राज्य में किसी जोन में ऐसी कोई सुविधा प्रदान की गई है; और

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

रेल मंत्रालय में रेल राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) एक पायलट परियोजना के रूप में, भारतीय रेल पर चुने हुए नौ स्टेशनों पर आपातकाल चिकित्साह सुविधाओं का वर्ष 2000 में प्रस्ताव किया गया था, जिसमें लाईसेंसधारियों को इन केमिस्ट दुकानों पर एक डाक्टर नियुक्त करना था. इन नौ स्टेशनों में राजस्थान राज्य में पड़ने वाला कोई स्टेशन शामिल नहीं है. इस परियोजनाओं का परिणाम उत्साह वर्धक नहीं था.

बहरहाल, रेलवे स्टेशनों पर स्टेशन प्रबंधकों, स्टेशन मास्टरों, सहायत स्टेशनों मास्टरों और स्टेशन अधीक्षकों के पास प्राथमिक सहायता बाक्स उपलब्ध हैं. इसके अलावा, बड़े स्टेशनों पर स्ट्रेचर और व्हील चेयर भी उपलब्ध है.

स्टेशन प्रबंधकों को सूचना भेजने के लिए बहुत विकसित प्रणाली है जहां गाड़ी का अगला निर्धारित हाल्ट है. स्टेशन प्रबंधकों को रेलवे स्टेशनों पर आने वाले रेलवे डाक्टर/सरकारी डाक्टर/निजी डाक्टरों को बुलाने व गाड़ी में यात्रा करने वाले बीमार यात्रियों की देखभाल करवाने का प्राधिकार है.

[हिन्दी]

सरकारी उपक्रमों में कर्मचारियों का बकाया भुगतान

1762. श्री संतोष गंगवार:
श्री दलपत सिंह परस्ते:
श्री बृज किशोर त्रिपाठी
श्री सुनील खां:

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

(क) सरकारी उपक्रमों में कार्यरत कर्मचारियों की कितनी धनराशि का भुगतान बकाया है और किन-किन उपक्रमों पर कर्मचारियों की धनराशि बकाया है;

(ख) क्या सरकार ने बकाया धनराशि का भुगतान सुनिश्चत करने हेतु कोई-योजना तैयार की है;

(ग) यदि हां, तो भुगतान कब तक किए जाने का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (घ) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों द्वारा अपने कर्मचारियों को अपने संसाधनों से मजूरी व वेतन का भुगतान करना अपेक्षित है। तथापित, यदि वे पर्याप्त संसाधन जुटाने में असमर्थ हैं, तो सरकार केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के कुछ उद्यमों को गैर-योजनागत ऋण के माध्यम से वित्तीय सहायता प्रदान करती है, ताकि मजूरी, वेतन व अन्य सांविधिक देयताओं के भुगतान में उनकी सहायता की जा सके।

उपलब्ध जानकारी के अनुसार वर्ष 2004-05 से 2005-06 के दौरान सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रूग्ण/घाटा उठाने वाले उद्यमों को मजरी, वेतन तथा सांविधिक देयताओं के भुगतान के लिए 1804.21 करोड़ रूपए स्वीकृत किए थे, जिनका ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिया गया है। सरकार ने वर्ष 2006-07 के दौरान में 305.51 करोड़ रूपए स्वकृत किए थे, जिसका ब्यौरा संलग्न विवरण II मे दिया गया है।

विवरण-I

मजूरी/वेतन तथा सांविधिक देनदारियों के लिए बजटीय सहायता

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	मंत्रालय/ विभाग	केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यम	मजूरी/वेतन		योग	सांविधिक देनदारियों		योग	कुल योग
			2004-05	2005-06		2004-05	2005-06	2005-06	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	कृषि एवं सहकारिता विभाग	स्टेड फार्म्स कारपो.ऑफ इंडिया लि.	....	....	32.76	10.00	42.76	42.76	
2.	रसायन एवं पेट्रोरसायन विभाग	हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लि.	4.50	....	4.50	....	18.80	18.80	23.30

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.		बंगाल केमिकल्स एंड		0.61	0.61	...	5.00	5.00	5.61
4.	भारी उद्योग विभाग	एंड्रयू यूले एंड कं. लि.	...	...	0.000	32.12	7.22	39.34	39.34
5.		भारत हैवी प्लेट्स एवं वेसल्स लि.	18.15	23.40	41.55	27.55	15.60	43.17	84.72
6.		भारत आप्थाल्मिक ग्लास	1.23	2.10	3.33	0.72	0.18	0.90	4.23
7.		भारत पम्पस एंड कंप्रेशर्स	2.06	1.84	3.90	12.01	3.41	15.42	19.32
8.		भारत वैगमन एंड इंजी. लि.	5.78	5.42	11.20	3.32	0.70	4.02	15.22
9.		हिंदुस्तान केबल्स लि.	34.27	62.79	97.06	70.81	25.75	96.59	193.65
10.		हिंदुस्तान फोटो फिल्म कं. लि.	1.71	8.81	10.52	1.35	4.17	5.52	16.04
11.		एचएमटी वाचेज	15.72	31.88	47.60	14.71	4.51	19.22	66.82
12.		इंस्टुमेंटेशन लि.	7.32	1.46	8.78	26.32	0.68	27.00	35.78
13.		नेशनल इंस्ट्रूमेंटेशन लि.	2.48	0.58	3.06	1.42	0.13	1.55	4.61
14.		नेपा लि.	5.34	7.67	13.01	7.52	6.34	13.86	26.87
15.		प्रागा टूल्स लि.	2.21	2.56	4.77	0.76		0.76	5.53
16.		त्रिवेणी स्ट्रक्चर्ल्स लि.	6.52	1.63	8.15	11.28	11.28	1.15	12.43
17.		तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	3.76	2.48	6.24	1.230	0.54	1.84	8.08
18.		रिचर्डसन एंड कूडास	0.74	...	0.74	0.87	...	0.87	1.61
19.		सीमेंट कारपो. आंफ इंडिया लि.	6.61	...	6.61	4.94		4.94	11.55
20.		बर्न स्टेंडर्ड कं. लि.	0.60	1.85	2.45	3.67	0.10	3.77	6.22
21.		ब्रेथवैट एंड कं. लि.	...	...	0.00	1.11	...	1.11	1.11
22.		एचएमटी धारक लि.	...	...	0.00	6.65	...	6.65	6.65
23.		एचएमटी मशीन टूल्स लि.	1.69		1.69	36.59	5.62	42.21	43.90
24.		एचएमटी बियरिंग लि.	...		0.00	1.42	...	6.65	6.65
25.		एचएमटी चिनार वाचेज*	4.99	3.15	8.14	0.04	1.10	1.14	9.28
26.		टायर कारपो. आंफ इंडिया लि.		...	0.00	4.07	...	4.07	4.07
27.		हैवी इंजीनियरिंग	12.25	...	12.25	113.40	...	113.40	125.65

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	नौवहन मंत्रालय	केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम	12.00	18.00	30.00	–	44.53	44.53	74.53
29.	इस्पात मंत्रालय	हिंदुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लि.	71.89	–	71.89	–	–	0.00	71.89
30.	वस्त्र मंत्रालय	नेशनल टेक्सटाइल्स कारपोरेशन	257.17	264.00	521.17	–	–	–	521.17
31.		ब्रिटिश इंडिया कारपो. लि.	18.00	18.00	36.00	–	–	–	36.00
32.		बर्ड जूट एंड एक्सपोर्ट लि.	0.35	4.85	5.20	–	–	–	5.20
33.		नेशनल जूट मैन्यू. कारपोरेशन लि.	112.00	159.50	271.50	–	–	–	271.50
		कुल योग	609.34	622.58	1231.92	416.76	155.53	572.29	1804.21

*इसके अलावा वर्ष 2005-06 में 8.83 करोड़ रु. की राशि अलग से अनुमोदित कर दी गई थी।

विवरण-II

वर्ष 2006-07 के दौरान मजूरी/वेतन तथा सांविधिक देनदारियों के लिए बजटीय सहायता

क्र.सं.	केंद्रीय सरकारी उद्यम का नाम	स्वीकृत राशि (करोड़ रु. में)
1	2	3
1.	भारत हैवी प्लेट्स एवं वेसल्स लि.	1.01
2.	एंड्यू यूले एंड कं. लि.	27.65
3.	बर्न स्टेंडर्डस कं लि.	1.95
4.	भारत वैगन एंड इंजी. लि.	8.38
5.	हिंदुस्तान केबल्स लि.	71.04
6.	एचएमटी (मशीन टूल्स) लि.	13.92
7.	एचएमटी वाचेज लि.	40.47
8.	हिंदुस्तान फोटो फिल्म्स कं. लि.	13.12
9.	एचएमटी (धारक) लि.	11.61
10.	एचएमटी (चिनार) लि.	12.61
11.	इंस्ट्रूमेंटेशन लि.	14.27
12.	नेपा लि.	11.94
13.	नेशनल इंस्ट्रूमेंटेशन लि.	0.67
14.	त्रिवेणी स्ट्रक्चरल्स लि.	4.87
15.	तुंगभद्रा स्टील प्राडक्ट्स लि.	4.30
16.	नेशनल प्रोजेक्ट्स कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन लि.	15.80
17.	भारत रिफ्रैक्टरीज	30.46
18.	हिंदुस्तान स्टील वर्क्स	21.44
	योग	305.51

[अनुवाद]

रेल टिकटों की बिक्री

1763. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार रेल टिकटों की बिक्री रेलवे आरक्षण केंद्र के अतिरिक्त अन्य स्थानों पर भी करने का है;

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

(ग) उपर्युक्त प्रस्तावों से रेलवे को क्या लाभ प्राप्त होंगे;

(घ) इन प्रस्तावों पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ङ) इन प्रस्तावों को कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) बाहरी एजेंसियों के माध्यम से आरक्षित रेलवे टिकटों की बिक्री कोई नई बात नहीं है। रेलें, बिगत में भी कुछ ऐसी बाहरी एजेंसियों के माध्यम से आरक्षित रेलवे टिकटों की बिक्री करती रही हैं, जिन्हें कुछ आरक्षण कोटा भी मुहैया कराया गया था बहरहाल हाल ही में इस दिशा में निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

(1) भारतीय रेलों ने ई-टिकट जारी करने हेतु भारतीय रेलवे खापनान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को प्राधिकृत किया है, जिसने आगे ई-टिकट जारी करने हेतु निम्नलिखित एजेंसियों को प्राधिकृत किया है:

(i) रेल टेवलर्स-सर्विस एजेंट्स (आरटीएसए).

(ii) जनरल सेल्स एजेंट्स (जीएसए), इंडिया एसोसियएशन आफ टूर आपरेटर्स के सभी सदस्य (आईएटीए) और ट्रेवलर एजेंट आफ इंडिया (टीएआई)।

(iii) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)के पेट्रोल पंपों के माध्यम से।

(iv) आंध्र प्रदेश सरकार के ई-सेवा केंद्र; कर्नाटक सरकार का बैंगलोर-1 केंद्र और नवा शहर और कपूरथला के जिला मजिस्ट्रेट/उपायुक्त के कार्यालय।

(2) इसके अतिरिक्त, भारतीय रेलों पर विभिन्न जगहों पर प्रमुख स्टेशनों पर ई-टिकट जारी करने की सुविधा वाले आटोमेटिड टैलर मशीनों (एटीएम) को लगाने हेतु बैंको के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

(3) डाकघरों में मुहैया कराए गए कंप्यूटरीकृत यात्री रेलवे प्रणाली टर्मिनलों के माध्यम से आरक्षित रेलवे टिकटों की बिक्री के लिए डाक विभाग के साथ भी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

(ग) आशा है कि टिकट काउंटरों पर लंबी कतारों में कमी होगी और जनता को यह आसानी से सुलभ होगा।

(घ) ई-टिकट जारी करने के मामलें में भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम ने साफ्टवेयर विकसित करने, हार्डवेयर लगाने और उसका अनुरक्षण तथा उससे अपग्रेड करने पर व्यय किया है। जहां तक डाकघरों का मामला है, हार्डवेयर, संचार उपस्कर और चैनलों की व्यवस्था करने की लागत रेलवे वहन करेगी।

(ङ) ऊपर यथा उल्लिखित ई-टिकट जारी करने की सुविधा पहले से मुहैया कराई जा चुकी है। बैंकों और डाकघरों के मामले में पांच वर्षों की अवधि के लिए समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं और इस अवधि के दौरान यह सुविधा मुहैया कराई जाएगी।

आई. ओ. सी. द्वारा पाइपलाइन क्षमता में वृद्धि

1764. श्रीमती निवेदिता माने:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

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

(क) क्या आई ओ सी की चालू वर्ष में पाइपलाइन क्षमता में वृद्धि करने की योजना है;

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

(ग) इस कार्य में कितनी धनराशि खर्च होगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) जी हां, इंडियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) ने 31.3.2007 की स्थिति के अनुसार 61.718 मिलियल मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एम एम टी पी ए) को 31.3.2008 तक बढ़ाकर 75.480 एम एम टी पी ए करने का निर्णय लिया है। ब्यौरा निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	पाइपलाइन का नाम	क्षमता में वृद्धि (एम एम टी पी ए)	अनुमोदित लागत (करोड़ रुपए में)
1.	पारादीप-हल्दिया क्रूड आयल पाइपलाइन	11.000	1178.00
2.	कोयाली-रतलाम उत्पाद पाइपलाइन	2.000	224.69
3.	सी पी सी एल से चेन्नै के वायुसेना स्टेशन (ए एफ एस) को विमानन टर्बाइन ईंधन (ए टी एफ) पाइपलाइन	0.180	48.58
4.	गुवाहाटी-सिलीगुड़ी पाइपलाइन (जीएसपीएल) के बोंगाईगांव-सिलीगुड़ी खंड का संवर्द्धन	0.582	28.61

सरकार द्वारा नहीं, बल्कि संबद्ध सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम द्वारा वाणिज्यिक दृष्टिकोणों पर आधारित पाइपलाइन की क्षमता में वृद्धि करने का निर्णय लिया जाता है।

ए. ई. आर. ए. को अधिकार दिया जाना

1765. श्री सुरेश कलमाडी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पुणे विमानपत्तन पर किए जा रहे नवीकरण कार्य में कितनी प्रगति हुई है;

(ख) पुणे विमानपत्तन पर और क्या-क्या सुधार किए जाने तथा सुविधाएं प्रदान किए जाने पर विचार किया गया है; और

(ग) पुणे विमानपत्तन रनवे हवाई यातायात हेतु किस प्रकार सुरक्षित बनाया जा रहा है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) पूणे हवाई अड्डे पर सिटी साइड/एयरसाइड का विस्तार तथा टर्मिनल का बिल्डिंग का आशोधन कार्य पूरा कर लिया गया है तथा नवम्बर, 2006 से इसे प्रचालन में लाया जा चुका है। भारतीय वायु सेना (आईएएफ) की ओर से भूमि की उपलब्धता के आधार पर टर्मिनल बिल्डिंग का और अधिक विस्तार, कार पार्किंग तथा सम्बद्ध विमानन अवसंरचना के विकास की भी योजना बनाई गई है।

(ग) पुणे हवाई अड्डा भारतीय वायु सेना का है। वायु सेना शीघ्र ही रनवे का सुदृढ़ीकरण तथापुनर्सतहीकरण आरंभ कर रही है जिसे अप्रैल, 2008 तक पूरा कर लिये जाने की संभावना है।

वास्तुशिल्प अनुरक्षण में पाठ्यक्रम

1766. श्री विजय कृष्ण: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पुरातात्विक स्थलों को पूर्ववत् स्थिति में लाने के लिए एक अलग तरीके से वास्तुशिल्पीय स्थलों की पूर्ववत् स्थिति का उन्नयन करने का है;

(ख) यदि हां, तो पुरातात्विक स्थलों के वास्तुशिल्पीय अनुरक्षण में ऐसे पाठ्यक्रमों की पेशकश करने वाली संस्थाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय पुरातात्विक सर्वेक्षण ऐतिहासिक भवनों के वास्तुशिल्पीय अनुरक्षण के क्षेत्र में प्रतिष्ठित संस्थाओं के साथ शैक्षिक आदान-प्रदान कर रहा है; और

(घ) यदि हां, तो ऐसे आदान-प्रदान का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) इस समय पुरातत्व संस्थान पुरातत्व में दो वर्षीय स्नातकोत्तर डिप्लोमा प्रदान करता है जिसमें संरचनात्मक संरक्षण तथा रासायनिक परिरक्षण विषय हैं तथा इन्हीं विषयों में व्यावसायिक फील्ड प्रशिक्षण शामिल हैं। इस समय डिप्लोमा पाठ्यक्रम को डिग्री या किसी विषय विशेष के रूप में अपग्रेड करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

स्कूल ऑफ प्लानिंग एण्ड आर्किटेक्चर, नई दिल्ली, चण्डीगढ़ कालेज ऑफ आर्किटेक्चर, चण्डीगढ़, सिंद्ध कालेज ऑफ आर्किटेक्चर, पूणे जैसी कई अन्य संस्थाएं स्नातकोत्तर/स्नातक स्तर का वास्तुकलात्मक संरक्षण पाठ्यक्रम चला रही हैं।

(ग) और (घ) स्मारकों के संरक्षण के लिए समय-समय पर जब कभी आवश्यकता होती है भारतीय पुरातत्व सेर्वेक्षण केन्द्रीय भवन अनुसंधान संस्थान, रूड़की, संरचनात्मक इंजीनियरी अनुसंधान केन्द्र, गाजियाबाद, राष्ट्रीय भूभौतिकीय अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद, राष्ट्रीय रिमोट सेंसिग एजेंसी, हैदराबाद, भूकम्प इंजीनियरी संस्थान, रूड़की, भारतीय सर्वेक्षण भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, चेन्नै सांस्कृतिक सम्पदा संबंधी राष्ट्रीय अनुसंधान प्रयोगशाला, लखनऊ आदि जैसी कई प्रतिष्ठित संस्थाओं से विशेषज्ञता प्राप्त करता है। तथापि, इस समय पुरातत्व संस्थान वास्तुकलात्मक जीर्णोद्धार के क्षेत्र के किसी संस्थान के साथ शैक्षणिक आदान-प्रदान हेतु कोई औपचारिक समझौता नहीं किया है।

धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा

1767. श्री अनवर हुसैन: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में, विशेषकर पूर्वोत्तर राज्यों में धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देने का है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में बनाई गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या पूर्वोत्तर में हिंदुओं, मुस्लिमों, जैनों और बौद्धों के महत्वपूर्ण स्मारकों/धार्मिक स्थलों के संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) पर्यटन के विकास एवं संवर्धन की जिम्मेदारी

मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत धार्मिक स्थलों सहित पर्यटक गंतव्यों एवं परिपथों में पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता (सीएफए) प्रदान करता है:-

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

(ii) सूचना प्रोद्योगिकी

(iii) मेले/उत्सव/कार्यक्रम

(iv) भारी राजस्व सृजक परियोजनाएं

दसवीं योजना के दौरान पूर्वोत्तर राज्यों को स्वीकृत निधियों का विस्तृत ब्यौरा दर्शाने वाला एक ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

पूर्वोत्तर राज्यों को 10वीं योजना के दौरान स्वीकृत केन्द्रीय वित्तीय सहायता

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य का नाम	स्वीकृत राशि
1.	अरूणाचल प्रदेश	5905.73
2.	असम	6405.53
3.	मणिपुर	1016.37
4.	मेघालय	2545.40
5.	मिजोरम	6038.02
6.	नागालैण्ड	7391.48
7.	सिक्किम	7426.31
8.	त्रिपुरा	1589.56

'एप्रोच लैंडिंग एंड एक्सीडेंट रिडक्शन प्रोसीजर' संबंधी कृतिक बल

1768. श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को 'एप्रोच लैंडिंग एंड एक्सीडेंट रिडक्शन प्रोसीजर' के संबंध में नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा गठित कृतिक बल की रेपोर्ट प्राप्त हो गई है;

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट से क्या निष्कर्ष निकले हैं;

(ग) रिपोर्ट के निष्कर्ष पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) इकाओ उड़ान संरक्षा फाउंडेशन (एफएसएफ) द्वारा विकसित एप्रोच और अवतरण दुर्घटना कमी, औजार किट की संवीक्षा करने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा कार्यान्वयन कृतक बल का गठन किया गया तथा किट की भारत में उपयोगिता पर सिफारिश की। यद्यपि समिति ने कोई रिपोर्ट नहीं दी है तथापि एफएसएफ की सिफारिशों की संवीक्षा की गई तथा सभी अनुसूचित आपरेटरों के माध्यम से प्रत्यक्ष रूप से कार्यान्वित किया है। कृतक बल की सिफारिशों के आधार पर, एएलएआर इंडिया औजार किट परिपत्र डीजीसीए द्वारा सभी अनुसूचित आपरेटरों को जारी किया गया था जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि एएलएआर प्रशिक्षण/संरक्षा सिफारिशें और कार्यविधि उनके मानक प्रचालन कार्यविधिक और प्रशिक्षण मैनुअल में विनिगमित किए गए हैं। आपरेटरों द्वारा आवश्यक प्रावधानों को निगमित कर दिया गया है।

[हिन्दी]

झारखंड में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

1769. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) झारखंड में कुल कितने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग हैं;

(ख) वर्ष 2006-07 के दौरान झारखण्ड और उत्तर प्रदेश सहित विभिन्न राज्यों हेतु खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों से संबंधित कुल कितनी परियोजनाओं को स्वीकृति दी गई; और

(ग) देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में कुल कितनी विदेशी कंपनियां कार्यरत हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के प्रौद्यिगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना के लिए कार्यन्वयन एजेंसियों/उद्यमियों को सहातया अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता

वित्तीय सहायता देता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग संगठित और असंगठित दोनों क्षेत्रों में है इसलिए झारखण्ड समेत देश में खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के आंकड़े केंद्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान यानी 2002-03 से 2006-07 के दौरान झारखंड में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए अनुदान हेतु मंत्रालय में 40 आवेदन पत्र प्राप्त हुए हैं।

(ख) वर्ष 2006-07 के दौरान झारखण्ड और उत्तर प्रदेश के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग से संबंधित अनुमोदित परियोजनाओं की कुल संख्या निम्नलिखित है:-

राज्य	अनुमोदित मामलों की संख्या
झारखण्ड	5
उत्तर पदेश	55

(ग) औद्योगिक नीति तथा संवर्धन विभाग की सूचना के अनुसार, अप्रैल 2000 से सितम्बर, 2006 तक भारत में खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में 286 विदेशी कंपनियों ने निवेश किया है।

निजी/सरकारी क्षेत्र द्वारा अर्जित लाभ

1770. **श्री रामजीलाल सुमन:**
श्री सूरज सिंह:

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

(क) क्या हमारे देश में निजी और सरकारी क्षेत्र में चल रहे कच्चा तेल प्रसंस्करण उद्योगों के लाभ की दर भिन्न है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2007-08 की प्रथम तिमाही में दोनों क्षेत्रों में चल रहे खाद्य कच्चा तेल प्रसंस्करण उद्योग के लाभ की प्रति बैरल धनराशि कितनी है;

(ग) गत दो वर्षों के दौरान सरकारी क्षेत्र के कच्चा तेल प्रसंस्करण उद्योग का प्रति बैरल अधिकतम लाभ कितना है; और

(घ) दोनों क्षेत्रों के कच्चा तेल प्रसंस्करण उद्योगों के लाभ के अंतर को समाप्त करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बिनश्री पटेल): (क) जी हां।

(ख) वर्ष 2007-08 की प्रथम तिमाही में सार्वजनिक क्षेत्र की रिफाइनरियों में कच्चे तेल के संसाधन पर प्रति बैरल सकल शोधन लाभ (जी आर एम) के आंकड़े संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड, जो निजी क्षेत्र की रिफाइनरी है, ने अपनी जामनगर रिफाइनरी के संबंध में 2007-2008 की प्रथम तिमाही के लिए 15.40 डालर प्रति बैरल जी आर एम की रिपोर्ट दी है।

(ग) नुमालीगढ़ रिफाइनरी लि. जो कि सार्वजनिक क्षेत्र की रिफाइनरी है, ने पिछले 2 वर्षों में प्रति बैरल अधिकतम जी आर एम निम्नानुसार अर्जित किया है:-

2005-06	10.01 अमरीकी डालर प्रति बैरल*
2006-07	11.35 अमरीकी डालर प्रति बैरल*

*इनमें पूर्वोत्तर रिफाइनरियों के लिए दी जाने वाली उत्पाद शुल्क रियायतें भी शामिल हैं।

(घ) सरकार ने रिफाइनरियों के लिए 01.04.98 से लागू प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (ए पी एम) को भंग कर दिया है और रिफाइनरियां अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों पर आधारित लाभ प्राप्त कर रही हैं।

विवरण

अमरीकी डालर प्रति बैरल

आई ओ सी	अप्रैल-जून, 2007
गुवाहाटी	18.07
बरौनी	5.17
गुजरात	10.77
हल्दिया	8.62
मथुरा	13.96
पानीपत	11.09
डिग्बोई	28.39
आई ओ सी रिफाइनरियां	10.70
एच पी सी एल-मुंबई रिफाइनरी	9.04
एच पी सी एल-विशाख रिफाइनरी	7.80
बी पी सी एल-मुंबई रिफाइनरी	6.50

आई ओ सी	अप्रैल-जून, 2007
बी पी सी एल-कोच्चि रिफाइनरी	7.97
सी पी सी एल	8.76
एन आर एल	6.04
बी आर पी एल	16.80
एम आर पी एल	8.27

[अनुवाद]

विमान किराए में वृद्धि

1771. श्री एन. एन. कृष्णदास: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी एयरलाइंस कंपनियों ने भारत और विदेशी गंतव्यों विशेषकर मध्यपूर्व के बीच टिकट किराए में वृद्धि की है;

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

(ग) क्या सरकारी और निजी क्षेत्र के टिकट किरायों की समीक्षा करने अथवा उन्हें युक्तिसंगत बनाने के लिए कोई प्रणाली है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) 15 अगस्त से 15 सितम्बर के दौरान व्यस्ततम समय में; भारत-खाड़ी मार्ग पर भारतीय वाहकों सहित सभी एयरलाइंस उच्च मौसमी भाड़ा वसूल करते हैं। भारत-खाड़ी मार्ग पर कीमतें तीव्र परिवर्तनशील होती हैं तथा मार्केट मूल्य संवेदी होती हैं। भारतीय वाहक अपने किराये को मार्केट की अपेक्षाओं के आधार पर भी समायोजित करते हैं।

(ग) और (घ) चूंकि भारत में मूल्य सूची को डी-रेगुलेट किया गया है, अत: सरकार की इसमें कोई भूमिका नहीं है।

ऐतिहासिक स्थलों के लिए निगरानी प्राधिकरण

1772. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में ऐतिहासिक स्थलों की सुरक्षा की निगरानी के लिए कोई ठोस कार्यक्रम अथवा प्राधिकरण है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या किसी प्राधिकरण द्वारा स्मारक की सुरक्षा के संबंध में पहले कोई रेपोर्ट प्रस्तुत की गई है;

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

(च) ऐसी रिपोर्ट पर क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) जी, हां। प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 की धारा 4 के उपबंधों के अन्तर्गत ऐतिहासिक, पुरातात्विक या कलात्मक रूचि वाले ऐसे प्राचीन स्मारकों, पुरातात्विक स्थलों और अवशेष, जो कम से कम 100 वर्षों से विद्यमान हैं, को भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा भारत के राजकीय राजपत्र में अधिसूचना के माध्यम से राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों के रूप में घोषित किया जा सकता है।

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण संरक्षित स्मारकों का रखरखाव, संरक्षण तथा परिरक्षण पुरातत्वीय मानदंडों के अनुसार करता है जो संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर है। इस समय भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा 3667 स्मारकों का संरक्षण तथा रखरखाव किया जाता है।

(घ) से (च) जी, हां। श्री राम निवास मिर्धा, माननीय संसद सदस्य की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समूह ने पुरातत्व पर एक रिपोर्ट वर्ष 1984 में प्रस्तुत की थी। इस रिपोट की 81 सिफारिशों में से 54 सिफारिशें कार्यान्वित कर दी गई हैं। महत्वपूर्ण सिफारिशों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

मिर्धा समिति की महत्वपूर्ण सिफारिशों के ब्यौरे

1. भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को वैज्ञानिक तथा तकनीकी संस्था का दर्जा प्रदान किया जाना चाहिए ताकि इसकी कार्य प्रणाली में स्वायत्ता हो सके।

2. राष्ट्रीय स्मारकों के परिरक्षण में जनता से स्वैच्छिक अंशदान को बढ़ावा देना चाहिए तथा इस प्रकार के अंशदान पर आयकर से छूट मिलनी चाहिए।

3. अन्वेषण तथा उत्खनन के लिए वर्तमान बजट आबंटन को बढ़ाया जाना चाहिए।

4. अन्ततः जलीय पुरातत्व को विकसित करने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

5. स्मारकों के परिरक्षण तथा स्मारकों के पर्यावरण संबंधी संरक्षण के लिए एक समन्वित संकल्पना विकसित की जानी चाहिए।

6. उत्खनित अवशेषों के संरक्षण को महत्व दिया जाना चाहिए।

7. मंडलों तथा निदेशालय द्वारा स्मारकों के नियमित निरीक्षण को सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

8. महत्वपूर्ण स्थान के रूप में विचार किए जाने वाले स्मारकों पर रात्रि के समय प्रकाश तथा ध्वनि और फ्लडलाइटिंग को बढ़ाया जाना चाहिए।

9. राज्य सरकारों से स्मारकों तक पक्का रास्ता बनाने को कहा जाना चाहिए।

10. कुछ और स्मारकों को प्रवेश शुल्क की श्रेणी में लाया जाना चाहिए।

11. स्मारकों के समग्र विकास को सुनिश्चित करने के लिए भूदृश्य निर्माण तथा उद्यान कार्यों को शुरू किया जाना चाहिए।

12. पुरातत्व स्कूल को पुरातत्व संस्था के रूप में उन्नयित किया जाना चाहिए।

समझौता एक्सप्रेस में आग लगने की घटना के पीड़ितों को मुआवजा

1773. श्री मदन लाल शर्मा:
प्रो. एम. रामदास:
श्री अविनाश राय खन्ना:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस बात की जानकारी है कि समझौता एक्सप्रेस में आग लगने की घटना के पीड़ितों को अभी तक मुआवजा नहीं दिया गया है जैसा कि दिनांक 11 जुलाई, 2007 के 'द हिंदुस्तान,' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) रेल दावा अधिकरण द्वारा अब तक प्राप्त आवेदनों का ब्यौरा क्या है और अब तक कितने आवेदनों का निपटारा किया गया है तथा इनके लिये कितनी मुआवजा राशि का भुगतान किया गया है;

(घ) रेल दावा अधिकरण के पास अभी तक लंबित मुआवजा दावा संबंधी आवेदनों का ब्यौरा क्या है;

(ङ) ऐसे लंबित मामलों के निपटारे में विलंब के क्या कारण हैं और लंबित मामलों का कब तक निपटारा किए जाने की संभावना है; और

(च) कितने मृतकों के आश्रितों को रोजगार दिया गया है और इस संबंध में कितने मामले/दावे लंबित हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) समझौता एक्सप्रेस आग दुर्घटना में 68 यात्रियों की मृत्यु हुई तथा 12 लोग घायल हुए, सभी घायल यात्रियों को अनुग्रह राशि का भुगतान कर दिया गया है। मृतकों में 52 की पहचान की गई है जिसमें 42 पाकिस्तानी नागरिक तथा 10 भारतीय नागरिक हैं। पहचान किए गए सभी 10 भारतीयों के निकट संबंधियों को 10 लाख रुपए की अनुग्रह राशि का भुगतान कर दिया गया है। 25 पाकिस्तानी नागरिकों के निकट संबंधियों को भी 10 लाख रु. की अनुग्रह राशि का भुगतान कर दिया गया है. इस्लामाबाद में भारतीय उच्चायोग द्वारा बाकी के 17 मामलों में भी भुगतान करने की कार्रवाई चल रही है। 16 मृत यात्रियों के मामले में अनुग्रह राशि का भुगतान, उनकी पहचान करने के बाद ही किया जाएगा।

क्षतिपूर्ति वह राशि है जिसका भुगतान पहले से ही दी गई अनुग्रह राशि के भुगतान के अतिरिक्त किया जाता है। मृत्यु के मामले में क्षतिपूर्ति की राशि 4 लाख रुपये तथा घायल होने के मामले में चोट की गंभीरता के आधार पर 32 हजार रुपये से 4 लाख रुपये के बीच होती है. रेल दावा अधिकरण में इस् संबंध में दर्ज दावे पर निर्णय हो जाने के बाद ही क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जाता है।

(ग) और (घ) अभी तक, समझौता एक्सप्रेस अग्नि दुर्घटना के पीड़ितों के आश्रितों द्वारा 10 केवल दावे दायर किए गए हैं। ये मामले रेल दावा अधिकरण में सुनवाई के लिए सूचीबद्ध किए गए हैं। मृत व्यक्तियों तथा क्षतिपूर्ति के दावेदारों के क्रमशः नाम एवं पते निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	मृतकों के नाम एवं पते	दावेदारों के नाम एवं पते
1.	शकीना बेगम, पत्नी-श्री युसूफ खान, मकान नं.-1338, गली नं.-43, सीलमपुर, जाफराबाद, दिल्ली	श्री युसूफ खान, मकान नं.-1338, गली नं.:-43, सीलमपुर, जाफराबाद दिल्ली,
2.	कश्मीर सिंह, सहायक उप निरीक्षक/रेसुब मोहकामावल फिरोजशाहा, फिरोजपुर	श्री मनजीत कौर (पत्नी) मोहकामावल फिरोजशाहा, फिरोजपुर
3.	राजेन्द्र पाल, कांस्टेबल/रेसुब, केडिया गुजरा, पु स्टे-बाबा नानक, गुरूदासपुर	श्री कमलेश कौर (पत्नी) केडिया गुजरा, पु स्टे-डेरा बाबा नानक, गुरूदासपुर
4.	तसलीम खान, मुहल्ला-चूडीपाडा सिन्ध हैदराबाद (पाकिस्तान)	श्री मो. मोहसिन (पुत्र) जी-154, मोहल्ला-सिद्दकी अकबर रोड, इलियासीबाद, हैदराबाद (पाकिस्तान)
5.	नफीसा बेगम, मुहल्ला-चूडीपाडा सिन्ध, हैदराबाद (पाकिस्तान)	श्री मो. मोहसिन (पुत्र) जी-154, मोहल्ला-सिद्दकी अकबर रोड, इलियासीबाद, हैदराबाद (पाकिस्तान)
6.	मेहरीन खान मुहल्ला-चूडीपाडा सिन्ध, हैदराबाद (पाकिस्तान)	श्री मो. मोहसिन (पुत्र) जी-154, मोहल्ला-सिद्दकी अकबर रोड, इलियासीबाद, हैदराबाद (पाकिस्तान)
7.	रूल अमीन, मुहल्ला-चूडीपाडा सिन्ध, हैदराबाद (पाकिस्तान)	श्री मो. मोहसिन (पुत्र) जी-154, मोहल्ला-सिद्दकी अकबर रोड, इलियासीबाद, हैदराबाद (पाकिस्तान)
8.	मो. साजिद मुहल्ला-चूडीपाडा सिन्ध, हैदराबाद (पाकिस्तान)	श्री मो. मोहसिन (पुत्र) जी-154, मोहल्ला-सिद्दकी अकबर रोड, इलियासीबाद, हैदराबाद (पाकिस्तान)
9.	ललित कुमार, चल टिकट परीक्षक/दिल्ली एस-2/22, पुराना महावीर नगर, तिलक नगर के समीप, दिल्ली	श्रीमती अनीता (पत्नी) एस-2/22, पुराना महावीर नगर, तिलक नगर के समीप, दिल्ली
10.	श्रीमती बानों, मकान संख्या 901, दिल्ली गेट, अलीगढ़	श्री नेकी (पति) मकान संख्या 901, दिल्ली गेट, अलीगढ़ श्री शमशाद (पुत्र) मकान संख्या 1004/8, मखी सराय, सब्जीमंडल, शहादरा

(ङ) ये सभी मामले हाल ही में दायर किए गए हैं तथा कार्यवाही के प्रारंभिक चरण में हैं। अत: इन्हें निपटाने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

(च) मौजूदा नियमों में रेल दुर्घटना के पीड़ितों के आश्रितों को रोजगार देने का कोई प्रावधान नहीं है।

[हिन्दी]

किसानों को राजसहायता

1774. श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:
श्री के. जे. एस. पी. रेड्डी:

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

(क) क्या सरकार ने किसानों को सीधे उर्वरक राजसहायता उपलब्ध कराने हेतु कोई नया फार्मूला तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो राजसहायता को रेडियो फ्रिक्वेंसीज आइडेंटिफिकेशन डिवाइस (आरएफआईडी) के अंतर्गत प्रौद्योगिक के प्रयोग से किस प्रकार संबद्ध किया जाएगा और इसे कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है;

(ग) किसानों के लिए इस उपकरण के उपयोग प्रयोग के संबंध में जागरूकता कर्यक्रमों अथवा उन्हें दिए गए आयोजित किसी प्रशिक्षण का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार इस प्रणाली से राजसहायता में कटौती करने का है;

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

(च) नाइट्रोजन, फास्फोरस, पोटाश, सल्फर और जिंक केल्शियम आदि जैसे माइनर न्यूट्रिएंट्स पर किस आधार पर राजसहायता प्रदान की जाएगी;

(छ) इसके परिणामस्वरूप फसलों की उत्पादकता पर प्रभाव के संबंध में कोई पूर्व आकलन किया गया है; और

(ज) उक्त योजना को आरंभ में किन-किन राज्यों में कार्यान्वित किए जाने का प्रस्ताव है?

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

(ख) से (ज) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

फास्फोरिक एसिड और पोटाश म्युरिएट का आयात

1775. श्री सुव्रत बोस: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष और चालू वित्त वर्ष के दौरान फास्फोरिक एसिड और पोटाश के म्यूरिएट का आयात किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और आयात की दरें और देश के नाम क्या हैं;

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक आयात कंपनी को कितनी राजसहायता प्रदान की गई;

(घ) क्या इन उर्वरकों पर राजसहायता का लाभ किसानों को भी मिलता है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) और (ख) फास एसिड और म्यूरिएट आफ पोटाश नियंत्रणमुक्त मध्यवर्तियां/उर्वरक हैं। अत: सरकार इन मध्यवर्तियों/तैयार उत्पादों का आयात नहीं करती है और संबंधित उत्पादक/आयातक इसका आयात करते हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा फास एसिड और म्यूरिएट आफ पोटाश का आयात नहीं किया गया है।

हाल के वर्षों में आयातकों/उत्पादकों द्वारा फास एसिड के किए गए आयात का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है हाल के वर्षों में आयात किए गए म्यूरिएट आफ पोटाश का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक आयातक कंपनी को दी गई राजसहायता ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

(घ) और (ङ) रियायत योजना के अंतर्गत उत्पादकों/आयातकों को उर्वरक विभाग द्वारा दर्शाये गए अधिकतम खुदरा मूल्य पर नियंत्रणमुक्त फास्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरकों की बिक्री करनी होती है, जो उत्पाद/आयात की मानकीय सुपुर्दगी लागत से कम होता है। अधिकतम खुदरा मूल्य और मानकीय सुपुर्दगी लागत के बीच का अंतर रियायत/राजसहायता के रूप में उत्पादकों/आयातकों

को प्रदान किया जता है। चूंकि किसानों को आदान लागतों या मूल्य, जिस पर उर्वरकों क। आयात किया जाता है, की अपेक्षा निर्धारित नियत मूल्य पर उर्वरक प्राप्त होते हैं, अत: उन्हें मौजूदा राजसहायता/रियायत योजना का प्रत्यक्ष लाभ प्राप्त होता है।

विवरण-I

विगत तीन वर्षों का देशवार फास्फोरिक एसिड आयात सार

देश जहां से आयात किया गया	2004-05		2005-06		2006-07	
	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी.टन अमेरिकी डालर	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी. टन अमेरिकी डालर	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी.टन अमेरिकी डालर
भारतीय संयुक्त उद्यम	0	0	7371.24	435.76	11686.31	485.14
सीआईएस	5680.5	397.85	0		0	
इस्राइल	29368	362.4	0		57093.45	457.65
जार्डन	219810.24	391.81	195664	441.05	164805.76	459.87
लेबनान	23102.58	385.13	11589.96	429.64	12012.82	456.75
मोरोग्गो	895442.76	396.31	1050768.1	443.75	1019625.68	462.9
सउदी अरब	0		7194.39	445.84	0	
सेनेगल	460408.45	388.32	384233.84	438.63	123709.72	461.25
दक्षिण अफ्रीका	466301.92	394.31	577358.51	444.74	414924.35	460.5
दक्षिण कोरिया	7853	398.16	15129.44	452.24	14496.59	466.32
टुनिशिया	411545.84	398.69	393965	444.7	331368.67	461.64
अमेरिका	88111.36	393.1	144365.6	436.23	183237.4	460.15
यूक्रेन	10368	341.3	0		0	
कुल	2617992.65	386.12 औसत	2787640.08	441.26 औसत	2332960.75	463.22 औसत

विवरण II

विगत तीन वर्षों का देश-वार म्यूरिएट आंफ पोटाश आयात का सार

देश जहां से आयात किया गया	2004-05		2005-06		2006-07	
	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी.टन अमेरिकी डालर	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी. टन अमेरिकी डालर	आयातित मात्रा (मी.टन)	दर प्रति मी.टन अमेरिकी डालर
1	2	3	4	5	6	7
अरब की खाड़ी	0		2184	220	0	
कनाडा	645000		811560	214.65	691000	215.39
चीन	0		0		38000	220

1	2	3	4	5	6	7
सीआईएस/बेलारूस/रूस	1536000		2357272	216.45	1707000	220
जर्मनी	91000		142750	220	95000	220
इस्त्राइल	640000		689382	221	467000	220
जापान	18000		0		0	
जार्डन	479000		549496	229.33	368000	220
सिंगापुर	0		43	220		
स्पेन	0		24821	220	81000	220
कुल	3409000	215.13 औसत	4577508	220.18 औसत	3447000	219.34 औसत

विवरण-III

पिछले तीन वर्षों के दौरान-आयातित/डीएपी/एमओपी को जारी रियायत/राजसहायता का ब्यौरा

कंपनी का नाम	2004-05 राशि (रु.)	2005-06 राशि (रु.)	2006-07 राशि (रु.)	2007-08* राशि (रु.)
1	2	3	4	5
सीएफपीएल	41.27	127.9	75	16.99
सीएफएल	39.32	58.2	97.68	19.53
कारगिल	42.35	0	0	0
सीआईपीएल	0	0	0	0.04
दीपक	0.45	0.03	49.87	16.08
डीआईएल	0.05	0.74	0.64	0
डीएमसीसी	0.13	0	0	0
ईआईडी पेयरी	0	0.02	0	0
फैक्ट	5.11	0.99	0.02	13.61
जीएफसीएल	1.38	3.19	13.2508	3.13
जीएनवीएफसी	17.34	71.64	160.21	82.9
जीएसएफसी	0.06	0	0.0013	0
इफको	22.98	169.7	414.6	41.27
इंडो-गल्फ	0	0	2.86	0

1	2	3	4	5
आईपीएल	685.36	979.8	1607.45	921.65
कृभकों	0	0	51.46	21.92
एमसीएफएल	0	0	11.52	11.08
एमएफएल	2.14	8.84	0.27	0
एमआईपीएल	0	137.8	245.93	82.62
एमएमटीसी	5.35	0.61	1.781	0
एनएफसीएल	3.98	6.95	9.88	0
एनएफएल	0	0.07	0	0
पीपीएल	29.17	49.22	107.36	57.6
रेलीस	0	0.53	0	0
आरसीएफ	48.29	82.7	110.46	74.23
आरआईएल	0	1.51	0.21	0
एसएफसी	135.92	175.09	304.9	79.29
एसपीआईसी	0.52	0.38	1.89	0
टीसीएल	58.54	120.21	215.1	78.11
टीएफसीएल	0	0.65	0.38	0
जेडआईएल	25.47	81.47	167.11	65.25
सीआईपीएल	0	18.76	0	0
कुल	1165.18	2097.00	3649.953	1585.3

नोट:* 13/08/2007 तक
एमओपी और डीएपी के लिए लेखा शीर्ष एक ही है।

हुबली में समूह "घ" के पदों की भर्ती

1776. श्री प्रहलाद जोशी:
श्री मंजुनाथ कुन्नुर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने देश के सभी जोनों में "घ" समूह के पदों की भर्ती हेतु व्यापक अभियान चलाया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी भर्ती का संक्षेप में जोन-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने ऐसी भर्तियों में संबंधित जोनों के स्थानीय व्यक्तियों के अधिक प्रतिनिधित्व के लिए कोई विशेष प्रावधान किया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) (क) जी नहीं, बहरहाल, रिक्तियों का होना और उन्हें भरना एक सतत प्रक्रिया है तथा रिक्त पदों को भरने के लिए कर्मचारियों की भर्ती के संबंध में क्षेत्रीय रेलों द्वारा समय-समय पर कार्रवाई की जाती है।

(ख) क्षेत्रीय रेलों को अपनी रेलों पर भर्ती आयोजित करने की शक्तियों सौंपे जाने के पश्चात् ग्रुप-'घ' की भर्ती के लिए 9 क्षेत्रीय रेलों द्वारा अधिसूचनाएं जारी की गई हैं। अधिसूचित पदों का जोन-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	रेलवे	पदों की संख्या
1.	मध्य रेलवे	6413
2.	पूर्व रेलवे	5124
3.	उत्तर रेलवे	8366
4.	पश्चिम रेलव	8250
5.	पूर्व मध्य रेलवे	7643
6.	पूर्व तट रेलवे	5200
7.	उत्तर पश्चिम रेलवे	4787
8.	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3016
9.	दक्षिण पश्चिम रेलवे	4701

दो क्षेत्रीय रेलों यथा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे तथा पश्चिम रेलवे ने भर्ती प्रक्रिया पूरी कर ली है और पैनल जारी कर दिए गए हैं जिनमें कर्मचारियों के क्रमश: 2466 और 8109 नाम हैं जबकि उत्तर रेलवे द्वारा आयोजित की गयी भर्ती परीक्षा रद्द कर दी गयी थी।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) भरी जाने वाली रिक्तियां विशेष रूप से स्थानीय युवाओं के लिए निर्धारित नहीं की जा सकती। क्योंकि मौजूदा प्रक्रिया के अनुसार रोजगार समाचार आदि में प्रकाशित करने के साथ-साथ रिक्तियों का व्यापक प्रचार करने का प्रावधान है और जो ऐसी अधिसूचनाओं के उत्तर में आवेदन करते हैं, उनके बारे में रेलों पर भर्ती के लिए विचार किया जाता है। यह प्रक्रिया माननीय सर्वोच्च न्यायालय के दिशा-निर्देशों में अनुसरण में कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग द्वारा जारी मार्ग-निर्देशों के अनुरूप हैं।

दक्षिण पश्चिम रेलवे का विकास

1777. श्री मंजुनाथ कुन्नुर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दक्षिण पश्चिम रेलवे की स्थापना के बाद हुबली में रेलवे द्वारा किए गए विकास कार्यों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) इन कार्यों के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई और वास्तव में अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) हुबली में नए जोन, दक्षिण पश्चिम रेलवे की अवसंरचना का विकास, 70.35 करोड़ रु. (लगभग) की लागत पर स्वीकृत हुआ है, इसके अलावा, 20 करोड़ रु. (लगभग) की लागत पर हुबली में अन्य विकासात्मक कार्य भी मंजूर किए गए हैं।

(1) हुबली में नए रेलवे जोन स्थापित करने के कार्य के हिस्से के रूप में 2000 वर्ग मीटर के क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय को स्थान देने के लिए फेज-1 बिल्डिंग का काम पूरा हो गया है इस कार्य के हिस्से के तौर पर, रेल कर्मचारियों के लिए क्वार्टरों के 144 यूनिटों का निर्माण हो गया है और अन्य 350 यूनिटों का निर्माण कार्य चल रहा है अधिकारी विश्राम गृह और अधीनस्थ कर्मचारी विश्राम गृह का निर्माण हो गया है।

(2) यात्री सुविधाओं और परिचलन क्षेत्र आदि में सुधार सहित हुबली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्मों का आधुनिकीकरण 2 करोड़ रु. की लागत पर पूरा हो गया है।

(3) हुबली स्टेशन काम्पलेक्स के विस्तार में सहायता के लिए हुबली से नवलुर तक 11.6 करोड़ रु. की लागत पर मालशेड की शिफ्टिंग का कार्य चल रहा है।

(4) चालू वर्ष 4.1 करोड़ रु. की लागत पर स्टेशन काम्पलेक्स के विस्तार के लिए हुबली-नए स्टेशन भवन और परिचलन क्षेत्र का नया कार्य स्वीकृत है। इस कार्य को अगले वित्त वर्ष के दौरान पूरा करने की योजना है।

(5) 1.5 करोड़ रु. की लागत पर यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए दो अतिरिक्त प्लेटफार्मों का सृजन किया जा रहा है।

(ख) वर्ष 2003 और 2007 के बीच हुबली में उपर्युक्त विभिन्न विभागीय कार्यों के लिए 72.20 करोड़ की राशि आबंटित की गई है। अब तक इन निर्माण कार्यों पर 69.87 करोड़ रुपये की राशि खर्च की गई है।

मूल्य नियन्त्रण के अन्तर्गत संपाक

1778. **श्री रनेन बर्मन:**
श्री चंद्रकांत खैरे:

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

(क) क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय ने राष्ट्रीय भेषज नीति के अंश के रूप में 663 संपाकों को मूल्य नियंत्रण के अन्तर्गत लाने के रसायन विभाग के कदम का विरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय द्वारा दर्शाये गए विस्तृत कारण क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने दोनों मंत्रालयों के बीच विचार संबंधी अंतर को दूर करने के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो उपरोक्त मुद्दे का समाधान कब तक किये जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय सहित विभिन्न स्टेकधारकों की टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 का प्रारूप तैयार किया गया था। वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय ने प्रारूप नोट पर अपनी टिप्पणियों में, अन्य बातों के साथ-साथ, यह मत व्यक्त किया था कि मूल्य नियंत्रण तंत्र के अंतर्गत दवाओं की सूची का विस्तार करने के बजाय आवश्यक दवाओं के लिए मूल्य निगरानी तंत्र बनाना ज्यादा बेहतर होगा।

प्रस्तावित राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 संबंधी मंत्रिमंडलीय नोट, विभिन्न विभागों के विचारों के साथ मंत्रिमंडल के समक्ष इसके विचार/अनुमोदन हेतु रखा गया था। मंत्रिमंडल ने 11 जनवरी, 2007 को हुई अपनी बैठक में इस नीति पर विचार किया जाए। यह निर्णय लिया गया कि पहले इस मामले पर एक मंत्री समूह (जीओएम) द्वारा विचार किया जाए। अब जीओएम का गठन किया जा चुका है। इस जीओएम की पहली बैठक 10.4.2007 को हुई थी। जीओएम इस नीति के विभिन्न पहलुओं पर विस्तृत चर्चाओं के उपरांत मंत्रिमंडल को अपनी संस्तुतियां देगा।

भारत-म्यांमार गैस लाइन

1779. **श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने बांग्लादेश से हो कर भारत-म्यांमार गैस लाइन के निर्माण के प्रस्ताव को अंतिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस परियोजना को आरम्भ करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) जी नहीं। भारत ने म्यांमार में ए 1 और ए 3 ब्लाकों से प्राकृतिक गैस के आयात का अनुसरण किया था। म्यांमार से गैस के निष्क्रमण के लिए आरंभ में बांगलादेश से होकर एक पाइपलाइन बिछाने के विकल्प पर विचार किया गया। तथापि, बांग्लादेश से मतभेदों के कारण बांगलादेश से बाहर से, भारत के पूर्वोत्तर राज्यों से होकर पाइपलाइन के दूसरे विकल्प पर विचार करना पड़ा। बाद में म्यांमार ने चीन को गैस की बिक्री करने का निर्णय किया है।

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

[हिन्दी]

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की अधिशेष धनराशि

1780. **श्री एस. के. खारवेनथन:**
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:
श्री सुग्रीव सिंह:
श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकदर:

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

(क) क्या गत कुछ वर्षों में बहुत से सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के पास अधिशेष धनराशि पड़ी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान सरकारी क्षेत्र उपक्रम-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त अधिशेष धनराशि का उपयोग करने हेतु सरकार द्वारा कोई योजना बनाई गई है; और

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान इस अधिशेष धनराशि को इन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों ने किन क्षेत्रों/हलकों/परियोजनाओं में उपयोग में लिया है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) लोक उद्यम सर्वेक्षण के अनुसार दिनांक 31.3.2006, 31.3.2005 तथा 31.3.2004 तक केन्द्रीय सरकारी उद्यमों का बैंक शेष क्रमश: 1,50,680 करोड़ रुपए, 1,29,428 करोड़ रुपए तथा 84,979 करोड़ रुपए था। दिनांक 31.3.2006 तक 100 करोड़ रुपए से अधिक के बैंक शेष वाले केन्द्रीय सरकारी उद्यमों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) और (घ) संबंधित केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के निदेशक मण्डल सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए दिशानिर्देशों में उल्लिखित विशिष्ट क्षेत्रों में निवेश के बारे में निर्णय करते हैं। हाल ही में सरकार ने नवरत्न एवं मिनी रत्न श्रेणी के सरकारी उद्यमों को अपने अधिशेष कोष का निवेश सेबी द्वारा विनियमित सरकारी क्षेत्र के साझा कोषों में करने की अनुमति दे दी है बशर्ते कि केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के इन उद्यमों द्वारा सरकारी क्षेत्र के साझा कोषों की इक्विटी में किया गया निवेश उपलब्ध अधिशेष कोष के 30% से अधिक नहीं हो। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के निदेशक मण्डल अपने प्रशासनिक मंत्रालयों के परामर्श से सरकारी सांझा कोषों में निवेश हेतु दिशानिर्देशों, प्रक्रियाओं तथा प्रबंध नियंत्रण प्रणाली के बारे में निर्णय करेंगे।

विवरण

31.3.2006 की स्थिति के अनुसार केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 100 करोड़ से अधिक नकद बैंक अधिशेष वाले उद्यमों की सूची

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	कंपनी का नाम	2005-06	2004-05	2003-04
1	2	3	4	5
1.	एयर इंडिया लि.	187.91	231.76	187.28
2.	एयरपोर्ट्स अथारिटी ऑफ इंडिया लि.	1551.39	1602.48	1250.63
3.	अंतरिक्ष कारपोरेशन लि.	465.79	483.91	289.42
4.	भारत कोकिंग कोल लि.	613.74	247.89	41.76
5.	भारत डायनामिक्स लि.	1176.23	1001.28	1167.39
6.	भारत अर्थ मूवर्स लि.	380.00	396.29	507.95
7.	भारत इलेक्ट्रानिक्स लि.	1831.41	1315.87	1434.52
8.	भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लि.	4133.98	3177.86	2659.64
9.	भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	492.10	352.39	626.61
10.	भारत संचार निगम लि.	30579.48	21931.13	11557.47
11.	सेंट्रल कोलफील्ड्स लि.	234.82	184.11	111.55
12.	कोल इंडिया लि.	2863.15	2532.64	1107.20
13.	कोचीन शिपयार्ड लि.	240.99	426.82	510.23
14.	कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	676.34	549.85	598.98
15.	कॉटन कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	172.42	26.53	17.41
16.	ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	472.14	402.66	360.92

1	2	3	4	5
17.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	1314.80	852.64	628.70
18.	इलेक्ट्रानिक्स कारपोरेशन आफ इंडिया लि.	189.41	225.70	211.82
19.	इंजिनियरिंग प्रोजेक्टस (इंडिया) लि.	118.38	57.93	55.37
20.	इंजीनियर्स इंडिया लि.	749.83	629.34	664.39
21.	एक्सपोर्ट क्रेडिट गारंटी कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	2487.74	2010.62	1696.77
22.	गेल (इंडिया) लि.	4495.94	3446.84	1567.95
23.	गार्डन रिच शिपबिल्डर्स एंड इंजीनियर्स लि.	910.21	762.99	569.99
24.	गोवा शिपयार्ड लि.	243.75	110.61	136.45
25.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	114.95	21.83	21.04
26.	हिंदुस्तान एयरोनाटिक्स लि.	11145.93	7479.60	4841.01
27.	हिंदुस्तान कापर लि.	130.33	7.55	17.03
28.	हिंदुस्तान पेपर कारपोरेशन लि.	199.35	112.97	55.54
29.	हिंदुस्तान शिपयार्ड लि.	184.20	27.52	36.75
30.	हिंदुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्रक्शन लि.	102.83	110.33	96.94
31.	हाउसिंग एंड अर्बन डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	1957.66	2074.50	1645.67
32.	एचएससीसी (इंडिया) लि.	202.66	215.48	139.84
33.	आई.टी.आई. लि.	219.02	177.41	39.95
34.	भारतीय पर्यटन विकास निगम लि.	168.80	131.82	93.62
35.	इंडियन ट्रेड प्रोमोशन आर्गेनाइजेशन	378.97	317.37	249.92
36.	इंडियन ऑयल कारपोरेशन लि.	744.17	446.32	698.07
37.	इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कारपोरेशन लि.	103.48	55.76	42.56
38.	इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन लि.	1299.46	951.53	636.84
39.	इंडियन रेयर अर्थस लि.	186.45	173.14	128.51
40.	इंडियन रिन्यूएबल एनर्जी डेवलपमेंट एजेंसी लि.	1153.37	802.93	676.95
41.	इरकान इंटरनेशनल लि.	853.00	548.13	479.06
42.	जूट कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	100.12	103.78	18.90
43.	कोंकण रेलवे कारपोरेशन लि.	233.97	140.76	221.21
44.	कुद्रेमुख आयरन ओर कं. लि.	1427.10	1307.26	602.65

1	2	3	4	5
45.	एम एम टी सी लि.	1405.17	4693.24	2818.79
46.	एम एस टी सी लि.	1015.53	1279.98	806.64
47.	महानदी कोलफील्ड्स लि.	1897.55	1075.97	166.06
48.	महानगर टेलीफोन निगम लि.	2058.40	2517.40	2553.07
49.	मैंगनीज ओर (इंडिया) लि.	218.14	172.69	71.35
50.	मझगांव डॉक लि.	2692.62	2411.42	2230.49
51.	मेकॉन लि.	128.32	89.87	77.50
52.	मिश्र धातु निगम लि.	113.97	133.88	100.91
53.	मुंबई रेलवे विकास कारपोरेशन लि.	184.68	283.61	136.78
54.	नर्मदा हाइड्रोइलेक्ट्रिक डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	350.59	661.52	658.83
55.	नेशनल एल्युमिनियम कंपनी लि.	2193.71	755.21	98.36
56.	नेशनल बिल्डिंग कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन लि.	635.43	498.00	318.39
57.	नेशनल हाइड्रोइलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लि.	542.20	311.68	174.37
58.	नेशनल इंफोरमेटिक्स सेंटर सर्विसेज इनकारपोरेटेड	384.54	0.00	0.00
59.	नेशनल मिनरल डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	3109.46	1904.82	1091.61
60.	नेशनल प्रोजेक्ट्स कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन लि.	121.49	78.05	31.13
61.	नेशनल टेक्सटाइल कारपोरेशन (धारक कंपनी) लि.	2103.88	226.55	134.48
62.	नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लि.	2549.12	1968.69	1208.15
63.	नार्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लि.	112.87	261.89	185.18
64.	नार्दर्न कोलफील्ड्स लि.	2428.74	863.82	60.21
65.	एनटीपीसी लि.	8471.41	6078.31	609.09
66.	न्युक्लियर पावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	3139.98	4642.82	5165.63
67.	ऑयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लि.	8812.83	9466.86	8741.64
68.	ऑयल इंडिया लि.	3101.50	1864.04	1175.85
69.	ओएनजीसी विदेश लि.	164.25	373.15	380.30
70.	पवन हंस हेलिकाप्टर्स लि.	425.35	479.62	503.57
71.	पावर फाइनेंस कारपोरेशन	364.84	338.37	353.02
72.	पावर ग्रिड कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	589.05	603.97	775.45

1	2	3	4	5
73.	राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.	5621.70	3932.61	1359.71
74.	राइट्स लि.	266.77	208.28	139.28
75.	ग्रामीण विद्युतीकरण निगम लि.	1913.64	485.46	76.10
76.	सतलुज जल विद्युत निगम लि.	133.34	342.77	82.62
77.	सेमी-कंडक्टर काम्प्लेक्स लि.	111.38	32.66	47.47
78.	शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	2097.33	1885.74	483.16
79.	साउथ इंस्टर्न कोलफील्ड्स	2531.80	1443.86	477.87
80.	स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लि.	6172.64	6132.12	2017.16
81.	टेलीकम्युनिकेशंस कंसल्टेंस (इंडिया) लि.	122.38	223.42	239.62
82.	यूरोनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि.	250.55	323.73	259.11
83.	वेस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	1513.75	761.61	340.22
	कुल	14753867	11797382	7485163

वरिष्ठ नागरिकों के लिए सुविधाएं

1781. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार और राज्य सरकारें वरिष्ठ नागरिकों को कई सुविधाएं प्रदान करती हैं;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार के विभिन्न विभागों और राज्य सरकारों के बीच समन्वय, संचार और संयुक्त प्रयासों को सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रणाली विकसित की गई है ताकि वरिष्ठ नागरिकों को कोई समस्या न हो और उन्हें अपेक्षित सुविधाएं प्राप्त हो सकें; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) जी, हां। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

क्र.सं.	मंत्रालय/विभाग का नाम	वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली सुविधाएं/लाभ
1	2	3
1.	सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय	सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय, वरिष्ठ नागरिकों के लाभ के लिए निम्नलिखित योजनाएं कार्यान्वित कर रहा है: (क) वृद्ध व्यक्तियों के लिए समेकित कार्यक्रम (योजना स्कीम)-इस योजना के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को वृद्धाश्रमों, दिवा देखभाल केन्द्रों, सचल चिकित्सा देखभाल

1	2	3
		यूनिटों की स्थापना और रख-रखाव करने और वृद्ध व्यक्तियों को गैर-संस्थागत सेवाएं प्रदान करने के लिए परियोजना लागत के 90% तक की वित्तीय सहायता दी जाती है। (ख) वृद्ध व्यक्तियों के लिए वृद्धाश्रमों/बहु सेवा केन्द्रों के निमार्ण हेतु पंचायती राज संस्थाओं/स्वैच्छिक संगठनों/स्व-सहायता समूहों को सहायता की योजना (गैर-योजना स्कीम)-इस योजना के अंतर्गत वृद्धाश्रमों/बहुसेवा केन्द्रों के निर्माण के लिए गैर-सरकारी संगठनों को राज्य क्षेत्र प्रशासनों की सिफारिश पर एकमुश्त निर्माण अनुदान प्रदान किया जाता है।
2.	वित्त मंत्रालय	1. 1.95 लाख रुपए प्रति वर्ष की आय तक आयकर में छूट की प्रारंभिक सीमा
		2. धारा 80डी के अंतर्गत चिकित्सा बीमा प्रीमियमों के संबंध में अधिकतम 20,000 रुपए तक की कटौती
		3. वरिष्ठ नागरिकों की बचत योजनाओं पर ज्यादा ब्याज दर
		4. वरिष्ठ नागरिकों द्वारा की गई जमाओं पर प्रति वर्ष अधिक ब्याज दर की वरिष्ठ नागरिक बचत योजना
		5. सार्वजनिक क्षेत्र की बीमा कंपनियों के द्वारा वरिष्ठ नागरिकों के लिए अनन्य स्वास्थ्य बीमा योजनाएं।
3.	दूरसंचार विभाग	6. जब कभी वरिष्ठ नागरिक बीएसएनएल के कार्यलय जाते हैं, तो उनकी शिकायतों/अनुरोधों को देखने के लिए प्राथमिकता दी जाती है।
		7. वरिष्ठ नागरिकों को एन-ओवईटी विशेष श्रेणी, जो एक वरीयता श्रेणी है, के अंतर्गत दूरभाष कनेक्शन के लिए पंजीकृत करने की अनुमति है।
4.	रेल मंत्रालय	8. भारतीय रेलवे 60 वर्ष और उससे अधिक की आयु के वरिष्ठ नागरिकों के लिए राजधानी/शताब्दी/जनशताब्दी रेलों सहित सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में 30% किराया रियायत प्रदान करता है।
		9. भारतीय रेलवे में टिकटों की खरीद/बुकिंग/रद्द करने के लिए वरिष्ठ नागरिकों हेतु अलग काउंटरों की सुविधा है।
5.	नागर विमानन मंत्रालय	10. एयर इंडिया वरिष्ठ नागरिकों (महिलाएं 63 वर्ष और पुरुष 65 वर्ष की आयु प्राप्त व इससे अधिक) के लिए घरेलू उड़ानों में छूट प्रदान कर रहा है।
		11. इंडियन एयरलाइंस, कतिपय शर्तों के अध्यधीन, अपने नेटवर्क पर घरेलू सेक्टरों में यात्रा के लिए वरिष्ठ नागरिकों को सामान्य किफायती श्रेणी किराए में 50% की छूट दे रहा है।
6.	राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन	12. अंत्योदय योजना के अंतर्गत, गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले परिवारों, जिसमें वृद्ध व्यक्ति भी शामिल हैं, को 35 कि.ग्रा. प्रति परिवार प्रतिमाह की दर से खाद्यान्न उपलब्ध कराया जाता है। चावल 3 रुपए प्रति किलो ग्राम और गेहूं 2 रुपए प्रति किलो ग्राम की दर से उपलब्ध कराया जाता है। गरीबी

1	2	3
		रेखा से नीचे की श्रेणी वाले 60 वर्ष की आयु के व्यक्तियों को पहचान में वरीयता दी जाती है।
		13. उचित मूल्य की दुकानों में राशन देने के लिए 60 वर्ष या इससे अधिक के राशन कार्ड धारियों को प्राथमिकता देने के लिए राज्य सरकारों को अनुदेश हैं।
		14. केन्द्र सरकार राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना के अंतर्गत, वृद्धावस्था पेंशन के भुगतान के लिए प्रति व्यक्ति प्रति माह 200 रुपए की अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को प्रदान करता है। राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन इस राशि में अपना अंशदान करते हैं और निराश्रित वृद्ध व्यक्तियों को प्रतिमाह वद्धावस्था पेंशन प्रदान करते हैं।
		15. राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन, अन्नपूर्णा योजना के अंतर्गत, वृद्धावस्था पेंशन योजना के अंतर्गत कवर न किए गए वरिष्ठ नागरिकों को 10 कि. ग्रा. खाद्यान्न प्रति लाभार्थी प्रति माह नि:शुल्क प्रदान कर रहे हैं।
		16. कतिपय राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की बसों में आगे की पंक्ति में वरिष्ठ नागरिकों के लिए दो सीटों का आरक्षण।
		17. कुछ राज्य सरकारें, राज्य सड़क परिवहन उपक्रम की बसों में वरिष्ठ नागरिकों को किराए में छूट देती हैं तथा वरिष्ठ नागरिकों के लिए सुविधाजनक बस मॉडलों की शुरुआत कर रहे हैं।

[अनुवाद]

पर्यावरण अनुकूल रेलगाड़ियां चलाना

1782. श्री ई. जी. सुगावनम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का देश के विभिन्न महानगरों में पर्यावरण अनुकूल रेलगाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इनको आरम्भ करने से रेलवे को वार्षिक रूप से अनुमानत: कितनी बचत होगी; और

(ग) पर्यावरण अनुकूल रेलगाड़ियों को कब तक चलाया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) उन सभी रेलगाड़ियों सहित जो मेट्रो शहरों से मेट्रो शहरों तक और उन शहरों से होकर गुजरती हैं, यातायात के अन्य साधनों के मुकाबले ईंधन/ऊर्जा की कम खपत और यातायात की प्रति ईकाई के बेहतर उपयोग के कारण स्वाभाविक रूप से पर्यावरण हितैषी है। भारतीय रेल अधिक बेहतर इंजनों के उपयोग द्वारा कम उत्सर्जन के लिए अपनी प्रौद्यागिकी का सतत् उन्नयन कर रही है। गाड़ी परिचालन के लिए बायो-डीजल और संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) के प्रयोग की भी कोशिश की गई है। गाड़ी के शौचालयों के प्रदूषण को बहुत कम करने/खत्म करने के संबंध में रेलवे पर्यावरण हितैषी शौचालयों का भी परीक्षण कर रही है और परीक्षणों के सफलतापूर्वक पूरा होने के पश्चात् इन्हें सवारी डिब्बों में एक मानक फिटिंग बनाया जाएगा। इस सतत् प्रक्रिया का उद्देश्य पर्यावरण सुरक्षा है और इससे यदि कोई मामूली बचत होती है तो वह संयोगवश है।

पोस्को द्वारा इस्पात संयंत्र आरंभ करना

1783. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान देश में लौह अयस्क का कितना उत्पादन हुआ;

(ख) उपरोक्त अवधि के दौरान किन-किन देशों को लौह-अयस्क का निर्यात किया गया और प्रत्येक देश को कितना निर्यात किया गया;

(ग) क्या पोस्को जैसी निजी क्षेत्र की कुछ कंपनियों को देश में इस्पात संयंत्र को इस गारंटी के साथ आरंभ करने की अनुमति दी गई है कि यह लौह-अयस्क की आपूर्ति और निर्यात करेंगे; और

(घ) यदि हां, तो देश में लौह-अयस्क की आवश्यकता की तुलना में कम उत्पादन के मद्देनजर इसके क्या कारण हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास): (क) पिछले दो वर्षों के दौरान देश में उत्पादित लौह अयस्क की मात्रा नीचे दी गई है:-

वर्ष	उत्पादन
2005-06	155
2006-07 (अनंतिम)	172.30

(स्रोत: भारतीय खान ब्यूरो, नागपुर)

(ख) वर्ष 2005-06 से 2006-07 तक की अवधि के दौरान लौह अयस्क के देश-वार निर्यात का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(मात्रा: मिलियन टन)

देश	2005-06	2006-07 (अनंतिम)
चीन	74.13	80.16
जापान	10.33	8.63
दक्षिण कोरिया	1.32	1.91
ताइवान	0.14	0.00
यूरोप	2.10	2.07
अन्य	1.24	1.02
योग	89.27	93.79

(स्रोत: एमएमटीसी)

(ग) पोस्को ने चरणों में 12 मिलियन टन इस्पात की क्षमता का एक ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्र चालू करने का प्रस्ताव किया है। 22.6.2005 को उड़ीसा सरकार और मैसर्स पोस्को के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन में ब्लैडिंग के लिए उच्च एल्यूमिनायुक्त लौह अयस्क की उतनी ही मात्रा में न्यून एल्यूमिना युक्त लौह अयस्क की स्वापिंग करने का प्रस्ताव है।

(घ) इस समय भारत अपनी घरेलू आवश्यकता की तुलना में अधिक लौह अयस्क का उत्पादन कर रहा है। पोस्को जैसी कंपनियों द्वारा इस्पात संयंत्रों की स्थापना से देश में मूल्यवर्धन प्रोत्साहित होगा।

विमान कंपनियों द्वारा किराया वापस करना

1784. श्री के. सी. पल्लानी शामी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एमआरटीपीसी ने इंडियन एयरलाइंस, एयर इंडिया और अन्य निजी विमान कंपनियों की प्रतिदाय नीति अर्थात् रद्द होने के मामलों में टिकट किराया वापस करने से इंकार करने की आलोचना की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) एमआरटीपी आयोग ने उड़ानों के रद्द किए जाने के मामले में उनकी धन वापसी नीतियों के लिए कतिपय एयरलाइनों के विरुद्ध कार्रवाही आरम्भ की है। यह मामला न्यायालयाधीन है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

चिक्कबावाड़ी रेलवे स्टेशन के निकट क्रास ड्रेनेज

1785. श्री जी. एम. सिद्वीश्वर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को कर्नाटक सरकार से चिक्कंदावाड़ी रेलवे स्टेशन, होलालकेरे तालुक, चित्रदुर्ग जिला, कर्नाटक के निकट क्रास ड्रेनेज के प्रावधान संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है जिसे बड़ी लाईन में आमान परिवर्तन के दौरान बंद कर दिया गया था;

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

(ग) इस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

मिराज-लातूर रेल लाइन का आमान परिवर्तन

1786. श्री प्रतीक पी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि मिराज-लातूर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य पर चौथी पंचवर्षीय योजना में विचार किया गया था और यह अभी तक अधूरा है;

(ख) यदि हां, तो आज की स्थिति के अनुसार क्या स्थिति है और उपरोक्त बड़ी लाइन कब तक कार्यशील हो जायेगी; और

(ग) कोल्हापुर-हावड़ा मार्ग पर नई रेलगाड़ी कब तक आरम्भ हो जायेगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) इस कार्य को 1993-94 के बजट में शामिल किया गया है। कुर्डुवाडी-पंढारपुर खंड पर कार्य पूरा हो गया है और इसे यातायात के लिए दिया गया है। लातूर-उस्मानाबाद खंड का कार्य भी हाल ही में पूरा हुआ है। उस्मानाबाद-कुर्डुवाडी खंड का कार्य 2007-08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। मिराज-पंढारपुर खंड पर भूमि और पुल संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

(ग) श्री छत्रपति शाहु महाराज (टी) (कोल्हापुर)-हावड़ा के बीच रेलगाड़ी चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

डीलरशिप समझौता

1787. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तेल निगमों विशेषकर एच पी सी एल दो प्रकार के डीलरशिप समझौतों अर्थात् एक "ए" साइट के लिए और दूसरा "बी" साइट के लिए डीलरशिप समझौता आरम्भिक स्थान से बी साइट डीलरों के आंशिक असंतोष के बाद एक आर. ओ. डीलर हेतु हस्ताक्षर करा रहा है/प्रयास कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार की नीति इन कार्यों की अनुमति देती है; और

(ग) यदि नहीं, तो एक खुदरा बिक्री केन्द्र के डीलर के साथ केवल एक ही तरह की डीलरशिप समझौता करने के लिए तेल निगमों को आवश्यक दिशा-निर्देश जारी करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ग) दिनांक 17.11.2005 के नये दिशा-निर्देशों को आरम्भ करने से पहले खुदरा बिक्री केन्द्रों (आर ओ) की डीलरशिप के आंशिक स्थल परिवर्तन की अनुमति थी। नये दिशा-निर्देशों में खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिप के लिए पूर्ण/पूरी तरह स्थल परिवर्तन का प्रावधान है।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी) तथा इंडियन आयल कारपोरेशन लि. (आई ओ सी) ने सूचित किया है कि पूर्व दिशा-निर्देशों के अधीन आंशिक स्थल परिवर्तन वाले मामलों में कुछ में, डीलरों को प्रत्येक दो भागों वाली सुविधाओं के लिए भूमि के मानक पट्टा करारों पर हस्ताक्षर/संपन्न करने होते थे। परन्तु अब केवल एक डीलरशिप करार पर हस्ताक्षर/संपन्न करना होता है।

कर्नाटक में पर्यटन विकास

1788. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक राज्य सरकार ने 18 नवम्बर, 2004 को केन्द्र सरकार के पास कर्नाटक में डवलपमेंट ऑफ कोस्टल वाइल्डरनेस एण्ड वेलनेस टूरिज्म तथा नंदी हिल्स के समेकित विकास के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किये थे;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने उपरोक्त प्रस्तावों पर विचार किया है;

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

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

(च) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (च) वाइल्डरनेस टूरिज्म सर्किट के एकीकृत विकास हेतु कर्नाटक सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए परियोजना प्रस्ताव को, पर्यटन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2006-07 के दौरान 226.88 लाख रुपयों की केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु स्वीकृत किया गया है। नंदी हिल्स (रोपवे सहित) के एकीकृत विकास हेतु एक परियोजना प्रस्ताव, भारी राजस्व सृजक योजना के अंतर्गत 3346.00 लाख रुपए की राशि हेतु, दिनांक 18.11.2004 को पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार को प्रस्तुत किया गया था। प्रस्ताव की जांच करने के पश्चात,

पर्यटन मंत्रालय ने कर्नाटक सरकार से फार्म 'सी', सीपीडब्ल्यूडी/पीडब्ल्यूडी की अनुसूचित दरों के अनुसार, विस्तृत लागत अनुमान, भूमि उपलब्धता प्रमाण-पत्र आदि जैसे कागजात प्रेषित करने का अनुरोध किया था, जो कि योजना के दिशा-निर्देशों के अनुसार अपेक्षित हैं। तथापि, उक्त कागजात अभी तक राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुए हैं।

[हिन्दी]

उर्वरकों हेतु द्वितीयक भाड़ा प्रणाली

1789. **श्री रामदास आठवले:**
श्री नरहरि महतो:

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

(क) क्या सरकार यूरिया सहित सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए एक संशोधित द्वितीयक भाड़ा प्रणाली शुरू करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में कब तक निर्णय लिये जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का विचार यूरिया को विनियमित उर्वरकों की श्रेणी में लाने का है;

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

(ङ) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) सभी तरह के उर्वरकों के लिए एक समान परिवहन भाड़ा मानक के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। यह प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

15 सूत्री कार्यक्रम के तहत व्यय

1790. **श्री रशीद मसूद:** क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अल्पसंख्यकों के लिए घोषित 15 सूत्री कार्यक्रम के तहत व्यय के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया है;

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

(ग) क्या व्यय के लिए निर्धारित लक्ष्य का अनुपालन किया जा रहा है; और

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

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): (क) से (घ) अल्पसंख्यकों के कल्याण के लिए प्रधान मंत्री के नए 15 सूत्री कार्यक्रम में, इस कार्यक्रम में शामिल विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत् जहां कहीं संभव हो, लक्ष्यों और परिव्ययों का 15% अल्पसंख्यकों के लिए निर्धारित करने की व्यवस्था है। वर्ष 2006-07 के लिए व्यय हेतु अनुमोदित लक्ष्य, संबंधित मंत्रालयों/विभागों को नवम्बर 2006 में सूचित कर दिए गए थे। उपलब्ध रिपोर्टों के अनुसार, नए 15 सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्वयन के पहले वर्ष में कुल 6293 लाख रुपए खर्च किए गए थे।

राष्ट्रीय अल्पसंख्यक शैक्षणिक संस्थान आयोग

1791. **डा. राजेश मिश्रा:**
श्री अवतार सिंह भडाना:

क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय अल्पसंख्यक शैक्षणिक संस्थान आयोग ने सरकार से संविधान (103वां संशोधन) विधेयक के जरिए समाज को बहुसंख्यक और अल्पसंख्यक दो समूहों में न बांटने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस विधेयक की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या आयोग ने इस संबंध में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है; और

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

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): (क) से (घ) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक शैक्षिक संस्थान आयोग ने संविधान (एक सौ तीनवां संशोधन) विधेयक, पर जो लोक सभा में दिसम्बर 2004 में पेश किया गया था, के संबंध में कुछ चिंताए सूचित की है। सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति ने इस संबंध में अपनी रिपोर्ट लोक सभा में फरवरी 2006 में प्रस्तुत कर दी है। इस विधेयक में अभी शासकीय संशोधन पेश नहीं किए गए हैं।

लेखकों कलाकारों को रेलवे पास

1792. श्री विजय कुमार खंडेलवाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे लेखकों/कलाकारों को मानार्थ रेलवे पास प्रदान करने पर विचार कर रहा 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) जी नहीं। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा एक जनहित याचिका पर दिए गए निदेशों के अनुपालन में, तैयार किए गए दिशा-निर्देशों के आधार पर, रेल मंत्रालय केवल रेल मंत्री जी की स्वविवेकाधिकार शक्तियों के अंतर्गत ही विख्यात लेखकों/कलाकारों को मानार्थ पास मुहैया कराता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वित्तीय एवं अन्य प्रतिक्रियाओं के मद्देनजर, मानार्थ पास प्रदान करने की योजना में विभिन्न अन्य श्रेणियों के लोगों को शामिल करने पर विचार करना व्यवहारिक नहीं है।

मुख्य कार्यकारी अधिकारियों/निदेशकों को प्रोत्साहन

1793. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में उन मुख्य कार्यकारी अधिकारियों या कार्यकारी निदेशकों को प्रोत्साहन देने के एक प्रस्ताव को मंजूरी दी है जो रूग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों (पी एस ई) का पुनरूद्धार करने में मददगार रहे हैं;

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

(ग) मुख्य कार्यकारी अधिकारियों/निदेशकों को दिए जाने वाले प्रोत्साहन से रूग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के पुनरूद्धार में किस प्रकार मदद मिलने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) जी हां। सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रूग्ण/घाटा उठाने वाले जिन उद्यमों के लिए पुनरूद्धार पैकेज अनुमोदित कर दिया है उन उद्यमों में मुख्य कार्यपालकों तथा कार्यकारी निदेशकों की नियुक्ति के लिए सरकार ने जुलाई, 2007 में दिशानिर्देश जारी कर दिए हैं। इन दिशानिर्देशों में अन्य बातों के साथ-साथ यह कहा गया है कि रूग्ण उद्यम के आमूलचूल परिवर्तन में काफी अधिक योगदान करने वाले निदेशक मण्डल स्तर के किसी कार्यपालक का कार्यकाल 65 वर्ष की आयु तक बढ़ाया जा सकता है और मुख्य कार्यपालक अथवा कार्यकारी निदेशक के पद पर नई नियुक्ति के मामले में आवेदकों की विभेदक आयु सीमा, न्यूनतम तीन वर्ष के कार्यकाल सहित, 62 वर्ष तक शिथिल करने पर विचार किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के इन उद्यमों के मुख्य कार्यपालकों तथा कार्यकारी निदेशकों को पद से जुड़े सामान्य वेतन, भत्ते व अनुलाभों के अतिरिक्त उद्यम के लाभ में से अधिकतम 10 लाख रुपए तक की एकमुश्त राशि प्रोत्साहन राशि के रूप में दी जा सकेगी।

(ग) मुख्य कार्यपालकों/कार्यकारी निदेशकों को दी जाने वाली प्रोत्साहन राशि के जरिए सरकार का निदेशक मण्डल स्तर के ऐसे कार्यपालकों को आकृष्ट कर पाने में सहायता मिलेगी जो रूग्ण उद्यमों का आमूलचूल परिवर्तन कर पाने में सक्षम होंगे तथा साथ ही इससे पुनरुद्धार पैकेज को सफल बनाने के लिए उक्त कार्यपालकों के कार्यकाल की अपेक्षित निरंतरता भी बनी रहेगी।

[अनुवाद]

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को स्वायत्त दर्जा

1794. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को वैज्ञानिक एवं तकनीकी विभाग के रूप में विकसित करने हेतु दिनांक 01 मई, 1989 की राजपत्र अधिसूचना को लागू करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) राजपत्र अधिसूचना को लागू करने में अत्यधिक विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ग) इसे एक स्वायत्त वैज्ञानिक एवं तकनीकी संगठन का दर्जा कब तक प्रदान किए जाने की संभावना है; और

(घ) इस दर्जे से भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को क्या लाभ प्राप्त होने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी विभाग ने अपने दिनांक 1.5.1989 के का. ज्ञा. सं. डी एस टी/एस ए सी-पी एम-1 (56)/88 द्वारा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को विज्ञान तथा प्रौद्योगिकीय संस्था के रूप में अनुमोदित किया था। तत्पश्चात, संस्कृति विभाग ने दिनांक 27.10.1989 की अधिसूचना सं. 36016/2/89-स्था. द्वारा

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को विज्ञान और प्रौद्योगिकी संस्था के रूप में मान्यता प्रदान की थी।

(घ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को विज्ञान और प्रौद्योगिकीय संस्था के रूप में मान्यता देने की अपेक्षाएं निम्नानुसार हैं:-

(1) वैज्ञानिक कार्यकलापों तथा सेवाओं में लगे वैज्ञानिक तथा इंजीनियर लचीली प्रतिपूरक योजना के तहत लाभों के लिए पात्र हैं।

(2) सचिव, संस्कृति विभाग सामान्य विभागों के मामले में 100 करोड़ रुपए की तुलना में 200 करोड़ रुपए तक की लागत वाली परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए ई. एफ. सी की बैठकों की अध्यक्षता कर सकते हैं।

(3) भारत सरकार के निर्णय के अनुसार, वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन नियमावली के पैरा 4 (क) के साथ पठित नियम 13 के अन्तर्गत विज्ञान और प्रौद्योगिकी संस्थाओं को इस शर्त पर सामान्य खरीद नियमों से छूट दी जाती है कि विज्ञान और प्रौद्योगिकी संस्थाएं इन शक्तियों का प्रयोग करने के लिए वैकल्पिक प्रक्रिया तैयार करेंगी।

फैक्ट हाई स्कूल के प्रबंधन का अंतरण

1795. श्री पी. सी. थामस: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स त्रावणकोर लिमिटेड (फैक्ट) हाई स्कूल, कोचीन के स्टॉफ से फैक्ट का प्रबंधन किसी को देने का कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, नहीं। फैक्ट हाईस्कूल, कोचीन का प्रबंधन फैक्ट और मैसर्स टीओसीएच के बीच 15 वर्षों के लिए हुए अनुमति और लाईसेंस करार के अन्तर्गत शैक्षणिक वर्ष 2004-05 से एक निजी अभिकरण नामत: मैसर्स टीओसीएच को सौंपा जा चुका है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मंगलौर-बंगलौर के बीच यात्री रेलगाड़ी

1796. श्री डी. वी. सदानन्द गौडा: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार मंगलौर-बंगलौर रूट पर एक यात्री रेलगाड़ी चलाने का 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) और (ख) जी हां। अर्सीकेरे के रास्ते दो जोड़ी गाड़ियों- 6515/6516 मंगलौर-यशवंतपुर (दिन में) और बरास्ता मैसूर, मंगलौर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (रात्रिकालीन) का चलाने का प्रस्ताव है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता.

[हिन्दी]

क्षेत्रीय एयरलाइनें

1797. श्री राजेश पाठक: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के छोटे तथा मझोले शहरों को वायु सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रारूप नीति तैयार की है;

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

(ग) क्या कुछ एयरलाइनों ने छोटे शहरों को वायु सेवाएं प्रदान करने से इंकार कर दिया है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है;

(ङ) क्या सरकार एयरलाइनों को निश्चित अवधि हेतु क्षेत्रीय परमिट जारी करने के संबंध में विचार कर रही है; और

(च) यदि हां, तो छोटे शहरों के लिए कितने ऐसे परमिट जारी करने की संभावना है?

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

(ख) इस विषय पर नागर विमानन अपेक्षाएं नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जारी की जाने वाली हैं।

(ग) और (घ) जी नहीं, देश के विभिन्न क्षेत्रों में विमान परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को देखते हुए विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन को हासिल करने के नजरिये से सरकार ने एक मार्ग संवितरण दिशा निर्देश निर्धारित किया है। तथापि, यह एयरलाइंस पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर विशेष स्थानों के लिए विमान सेवाएं उपलब्ध कराए। इस प्रकार एयरलाइंस देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र है, बशर्ते वे सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों का पालन करें।

(ङ) जहां नीति में कोई विनिर्दिष्ट समय-सीमा प्रस्तावित नहीं है, वहीं सक्षम प्राधिकारी द्वारा एक समय में पांच वर्षों के लिए लाइसेंस जारी किए जाते हैं।

(च) जारी किए जाने वाले परमिटों की संख्या अवसंरचना की उपलब्धता, यातायात अपेक्षाओं तथा ऐसे प्रचालनों को करने में सक्षम कंपनियों के आवेदनों पर निर्भर करती है।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब सभा पटल पर पत्र रखे जाएं।

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए. आर. अंतुले): महोदय, मैं नेशनल माइनारिटीज डेवलपमेंट एण्ड फाइनेन्स कारपोरेशन तथा अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय के बीच वर्ष 2007-2008 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

(गंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6770/2007)

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) (एक) रामपुर रज़ा लाइब्रेरी, रामपुर के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंगेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) रामपुर रज़ा लाइब्रेरी, रामपुर के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

(गंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6771/2007)

(3) (एक) एशियाटिक सोसायटी, कोलकाता के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षीत लेखे।

(दो) एशियाटिक सोसायटी, कोलकाता के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(गंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6772/2007)

(5) (एक) नार्थ जोन कल्चरल सेंटर, पटियाला के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नार्थ जोन कल्चरल सेंटर, पटियाला के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

(गंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6773/2007)

(7) (एक) नेशनल म्यूजियम इंस्टिट्यूट ऑफ हिस्ट्री ऑफ आर्ट, कंजर्वेशन एण्ड म्यूजियोलाजी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीखित लेखे।

(दो) नेशनल म्यूजियम इंस्टिट्यूट ऑफ हिस्ट्री ऑफ आर्ट, कंजर्वेशन एण्ड म्यूजियालॉजी, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6774/2007)

(9) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड तथा पर्यटन मंत्रालय के बीच वर्ष 2007-2008 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6775/2007)

(10) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(11) उपर्युक्त (10) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6776/2007)

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): महोदय, मैं वायुयान अधिनियम, 1934 की धारा 14क के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(एक) वायुयान (खतरनाक वस्तुओं का वहन) संशोधन नियम, 2006 जो 28 सितम्बर, 2006 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 600 (अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पणी।

(दो) वायुयान (संशोधन) नियम, 2006 जो 28 सितम्बर, 2006 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का.नि. 601 (अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6777/2007)

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2007-2008 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6778/2007)

(2) हिन्दुस्तान इन्सेक्टिसाइड्स लिमिटेड तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2007-2008 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6779/2007)

[हिन्दी]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भारतभाई राठवा): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं-

(1) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत भारतीय रेल (आपरेटरों को भारतीय रेल की कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति) नियम, 2007 जो 15 जून, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 429 (अ) में प्रकाशित हुई थी, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6780/2007)

(2) रेल संरक्षण अधिनियम, 1957 की धारा 21 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) रेल संरक्षण बल (संशोधन) नियम, 2007 जो 23 जून, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 114 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) रेल संरक्षण बल (संशोधन) नियम, 2007 जो 2 अगस्त, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.कि.नि. 527 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल टी 6781/2007)

[अनुवाद]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): महोदय, मैं अपनी सहयोगी श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) (एक) पंडित दीनदयाल उपाध्याय इंस्टिट्यूट फार द फिजिकली हैन्डिकेप्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) पंडित दीनदयाल उपाध्याय इंस्टिट्यूट फार द फिजिकली हैन्डिकेप्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6782/2007)

(3) सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 की धारा 15क की उपधारा (4) के अंतर्गत सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 के संबंध में वर्ष 2005 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल टी 6783/2007)

अपराह्न 12.01 बजे

राज्य सभा से संदेश और राज्य सभा द्वारा यथापारित विधेयक

[अनुवाद]

महासचिव: मुझे राज्य-सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेशों की सूचना सभा को देनी है:-

(एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 111 के उपबंधों के अनुसरण में मुझे राज्य सभा द्वारा 22 अगस्त, 2007 को हुई उसकी बैठक में पारित अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 की एक प्रति संलग्न करने का निदेश हुआ है।"

(दो) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 127 के उपबंधों के अनुसरण में मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा 22 अगस्त, 2007 को हुई अपनी बैठक में लोक सभा द्वारा 15 मई, 2007 को अपनी बैठक में परित भांडागारण (विकास और विनियमन) विधेयक, 2007 से बिना किसी संशोधन के सहमत् हुई।"

2. महोदय, मैं 22 अगस्त, 2007 को राज्य सभा द्वारा यथापारित अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.02 बजे

लोक लेखा समिति

पचासवां और तिरेपनवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): महोदय, मैं लोक लेखा समिति (2007-2008) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:

(1) "मार्गों को अंतिम रूप देने में विलम्ब" के बारे में 50वां प्रतिवेदन; और

(2) "अंतर्देशीय कंटेनर डिपुओं/कंटेनर फ्रन्ट स्टेशनों में निकासी न किए गए/दावा न किए गए आयातित नौभार का गैर-निपटान" के बारे में लोक लेखा समिति के 27वें प्रतिवेदन पर की गई-कार्यवाही संबंधी 53वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.2$\frac{1}{2}$ बजे

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति

तेइसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): महोदय, मैं

"अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड में आरक्षण और उनके नियोजन के बारे में उनके नौवें प्रतिवेदन (चौदहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर

सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही" विषय पर वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) के बारे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति का 23वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.03 बजे

लोक सभा के सदस्यों के कदाचार की जांच करने संबंधी समिति

पहला प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री वी. किशोर चन्द्र एस. देव (पार्वतीपुरम): महोदय, मैं लोक सभा के सदस्यों के कदाचार की जांच करने संबंधी समिति के पहले प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

अपराह्न 12.03$\frac{1}{2}$ बजे

कार्य मंत्रणा समिति के चालीसवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं: "कि यह सभा 22 अगस्त, 2007 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के चालीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 22 अगस्त, 2007 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के चालीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.4 बजे

व्यापार चिह्न (संशोधन) विधेयक, 2007*

[अनुवाद]

वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के औद्योगिक नीति एवं संवर्धन विभाग में राज्य मंत्री (श्री अश्विनी कुमार): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि व्यापार चिन्ह अधिनियम, 1999 में संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि व्यापार चिन्ह अधिनियम, 1999 में संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री अश्विनी कुमार: महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित करता हूं।

अपारह्न 12.05 बजे

सदस्यों द्वारा निवेदन

(एक) भारत सरकार द्वारा पाकिस्तान में लाहौर के ऐतिहासिक गुरूद्वारा भाई तारू सिंह जी को कट्टरपंथियों और शरारती तत्वों के जबरन कब्जे से छुड़ाए जाने हेतु हस्तक्षेप किए जाने की आवश्यकता के बारे में

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: हां, श्री ढींडसा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया बैठें, हम बिना समय गंवाए एक-एक कर चर्चा करेंगे।

[हिन्दी]

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा (संगरूर): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि एक ऐसा इश्यू, जो मैंने क्वैश्चन आवर सस्पेंड करने के लिए दिया था, आपने उस पर मुझे बोलने की इजाजत दी है। दो-तीन दिन से नार्थ-इंडिया के जो मशहूर पेपर्स हैं, इंग्लिश का दिब्यून और पंजाबी का अजीत, इनके फ्रंट पेज में जो लिखा है, मैं आपको वह पढ़कर सुनाउंगा।

[अनुवाद]

यह लिखा है:

"शरारती तत्वों ने लाहौर में पवित्र स्थान पर कब्जा कर लिया है।"

*भारत के राजपत्र असाधारण, भाग 2, खंड 2 दिनांक 23.8.07 में प्रकाशित।

[हिन्दी]

इन्होंने यह नहीं लिखा। लाहौर का एक अखबार डेली टाइम्स है, उसने लिखा कि वहां पर एक गुरूद्वारा भाई तारू सिंह है, जो बहुत बड़े शहीद हुए हैं और गरीबों की लड़ाई लड़ते हुए जिनकी खोपड़ी उतार दी गयी थी। साठ साल से उस गुरूद्वारे में सिक्ख लोग जाते थे। कुछ गुंडे आए और उन्होंने वहां कब्जा कर लिया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप मुझे दिखाएं, क्योंकि यह महत्वपूर्ण मुद्दा है। यह दूसरे देश से जुड़ा है। इसलिए, हमें सावधानी से भाषा का इस्तेमाल करना चाहिए। मैं पूर्ण रूप से आप पर निर्भर हूं। मुझे पता है कि आप सावधानी से बोलेंगे।

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा: ठीक है, महोदय बहुत-बहुत धन्यवाद।

उन्होंने डेली टाइम्स में यह भी लिखा है–

[अनुवाद]

इसमें लिखा है, "सरकार की कार्रवाई इस्लामाबाद का लाल मस्जिद मामले मे हिचकिचाहट के साथ कार्रवाई करने जैसी ही थी, और राष्ट्रपति मुशर्रफ को इस घटनाक्रम में संभावित खतरे से सावधान रहने के लिए कहें।"

[हिन्दी]

कल राज्य सभा में भी बड़ा ईशू उठा है। यहां फॉरेन अफेयर्स मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैं कहना चाहता हूं कि पाकिस्तान का अखबार ही लिख रहा है कि इससे इतना डेंजर है कि साठ साल के बाद अब उन्होंने एक तख्ती और लगा दी और गुरूद्वारे को लॉक लगा दिया। क्या सरकार ने उसके बारे में कोई बात की? मैं जानना चाहता हूं कि यदि आपने सरकार से बात नहीं की तो क्यों नहीं की और यदि की है तो उनका क्या जवाब है?

श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोजाबाद): अध्यक्ष महोदय, मुझे भी बोलने का मौका दीजिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आप एसोसिएट कर दीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे उत्तर दे रहे हैं।

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): मैं आदर के साथ यह कहना चाहूंगा कि सुबह मे मेरा ध्यान आकर्षित किया गया था। जब माननीय सदस्य ने सूचना दी, तब मैंने जाना। मेरे मित्र ने मुझे सूचित किया। मैंने अपने कार्यालय से यथाशीघ्र उच्चायोग से संपर्क करने को कहा है। तथ्यों से अवगत होने के बाद जैसा कि माननीय सदस्य भी तथ्य से अवगत है, निश्चित रूप से मैं इसे पाकिस्तानी अधिकारियों के समक्ष उठाऊंगा और यह देखने की कोशिश करूंगा कि जितना जल्दी हो सके, पवित्र स्थल को उन उपद्रवी लोगों से खाली कराना चाहिए जिन्होंने जबरन कब्जा किया हुआ है। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद, बहुत अच्छा। यह ठीक है।

[अनुवाद]

अब, योगी आदित्यनाथ।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज बिहार): अध्यक्ष महोदय, मेरा नम्बर था। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको अपना नम्बर कैसे मालूम हुआ? आपको देखने का हक नहीं है।

...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): मैं आपके माध्यम से सेतु समुद्रम परियोजना के नाम पर करोंड़ों हिन्दुओं की आस्था के प्रतीक, राष्ट्रीय सुरक्षा और पर्यावरण की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण श्रीराम सेतु को तोड़ने की साजिश की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इस सदन में पिछले सत्र में भी ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से तमाम माननीय सदस्यों ने सरकार का ध्यान इस महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकर्षित किया था कि किस प्रकार एक सेतु समुद्रम परियोजना के माध्यम से न केवल लाखों वर्षों से करोड़ों हिन्दुओं की आस्था के प्रतीक श्रीराम सेतु को तोड़ने का प्रयत्न हो रहा है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: योगी जी, हमने इस पर पूरी चर्चा की है।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: आज से नहीं, उस समय सरकार ने कहा था कि आखिर कौन से प्रमाण हैं। महोदय, बाल्मीकि रामायण, स्कन्द पुराण, रामचरितमानस *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इस बारे में पूरी बहस हो चुकी है।

...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ: तमाम धार्मिक ग्रंथ जिसके प्रमाण प्रस्तुत करते हों और उससे भी महत्वपूर्ण हम सबका विश्वास है, हम सबकी आस्था है कि श्रीराम ने लंका पर चढ़ाई करने के लिए धनुषकोटि के पास सेतु बांध का निर्माण किया था। लेकिन उस आस्था के प्रतीक को तोड़ने का जो *वर्तमान में यूपीए सरकार द्वारा किया जा रहा है, यह एक गंभीर मामला है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह शब्द रिकार्ड पर नहीं जाएगा। आप छोड़िए। सब जानते हैं कि क्या है।

...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ: इस देश के प्रत्येक नागरिक की आस्था के प्रतीक का और विश्वास का सम्मान करने का आश्वासन देती है तो कम से कम इस मामले को सरकार गंभीरता से ले। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ: जब वर्तमान में अमरीका के साथ एटॉमिक डील हो रही है और वर्तमान में जब ऊर्जा की आवश्यकता को ध्यान में रखने के लिए हम अमरीका के साथ नए-नए समझौते करने जा रहे हैं, आने वाले समय में भारत के पास ऊर्जा का सबसे बड़ा स्रोत थोरियम मौजूद है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए। आपको क्या हो गया है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: तब, मैं दूसरे विषय की चर्चा करूंगा प्रो. मल्होत्रा, यदि इसी तरह से व्यवधान होता रहा तो मैं दूसरे विषय की बात करूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए। बहुत हो गया। यह भाषण का टाइम नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है। मैं दूसरे विषय पर आऊंगा।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: यह एक महत्पूर्ण योजना है। *...(व्यवधान)* पर्यावरण की दृष्टि से इस योजना को अप्रासंगिक बताया गया है। मैं इस विषय में आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि सरकार इसे संज्ञान में ले कि श्रीराम सेतु को तोड़ने और उड़ाने का जो *चल रहा है *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृतांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाए।

*(व्यवधान)...**

अध्यक्ष महोदय: प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा के भाषण के अतिरिक्त कार्यवाही वृतांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हमने उनको इसी विषय पर बोलने के लिए बुलाया है। आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष जी, आपने कहा कि इस बारे में बहस हो चुकी है। ठीक है कि सदन में इस बात पर पूरी बहस हो चुकी है। उस समय भी हमने अपनी बातें यहां पर रखी थीं। अब नयी बात यह हुई है कि वहां पर नेवी के डाइवर्स को बुलाकर रामसेतु को ब्लास्ट करने का काम एक-दो दिन में शुरू किया जायेगा। यह सबसे ज्यादा खतरनाक बात है। *...(व्यवधान)* यह केस सुप्रीम कोर्ट में पेंडिंग है। सुप्रीम कोर्ट में यह मामला आये, उससे पहले ही रामसेतु को ब्लास्ट कर दिया जाये *...(व्यवधान)*

सौ करोड़ हिन्दुओं की *...(व्यवधान)*

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर): राजस्थान में ब्लास्टिंग हो रही है। वहां कृष्ण स्थली को डायनामाइट से उड़ाया जा रहा है। *...(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: उन्हें अपनी बात खत्म करने दें। हम लोग कुछ काम कर लें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: मल्होत्रा जी, आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। *...(व्यवधान)* यह क्या बात हो रही है? किस बात पर आप हमें बोलने नहीं दे रहे। जब कोई बोलता है, तो आप बीच में बोलना शुरू कर देते हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप लोग समझते नहीं हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या ऐसा है कि हम एक-दूसरे को सहन नहीं कर सकते?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हम लोग किसी दूसरे की बात सुनना नहीं चाहते हैं। किसी को धीरज नहीं है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या आप बैठेंगे?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, मैं आपके सदस्य के विरुद्ध कार्रवाही करूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हम नहीं करेंगे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यदि आप जल्दी नहीं बैठे, तो मैं आपको बाहर जाने के लिए कहूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अध्यक्ष जी, यह बात की जा रही थी कि वहां पर चैनल बनायें, तो उसमें हमें कोई एतराज नहीं हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं प्रतिदिन किसी को बाहर करूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: रामसेतु को ब्लास्ट करने की योजना बन सकती है। दो-तीन दिन में सुप्रीम कोर्ट की जजमैंट आने से पहले वहां पर रामसेतु को ब्लास्ट कर देना करोड़ों हिन्दुओं की भावना को आघात पहुंचाने वाला है। अगर रामसेतु को ब्लास्ट किया गया, तो उसके जो भयंकर परिणाम होंगे उसके लिए यह सरकार जिम्मेदार है।

[अनुवाद]

संप्रग सरकार जिम्मेदार होगी। वह ऐतिहासिक स्थल की रक्षा करने में असफल है। *...(व्यवधान)* यूपीए सरकार को पूरी तरह से *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यदि कुछ असंसदीय है, तो मैं उसे निकाल दूंगा।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: यह हमारी भावना का प्रश्न है। अगर यह ब्लास्ट हुआ, तो जो आंदोलन होगा, जो स्थिति वहां पैदा होगी, उसके लिए यूपीए सरकार जिम्मेदार होगी। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

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

*(व्यवधान)...**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: हमने सब बोल दिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइये। आप यहां मत आइये।

...(व्यवधान)

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: अध्यक्ष महोदय, राजस्थान में कृष्ण लीला स्थल को डायनामाइट से उड़ाया जा रहा है। यह एक राष्ट्रीय धरोहर है *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मिस्त्री, मैं अभी बोल रहा हूं। कृपया बैठिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप लोग बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने दो माननीय सदस्यों को अनुमति दी है। मैं जानता हूं यह विवादित है। लेकिन आपकी भावना के कारण, मैंने इस विषय पर बोलने के लिए उप नेता सहित दो माननीय सदस्यों को अनुमति दी है। उन्होंने कहा जो भी है; उन्हें ऐसा नहीं कहना चाहिए था। इसमें गलतफैमी हो सकती है। उनकी भावना अच्छी हो सकती है, लेकिन इसमें गलतफैमी हो सकती है। आपने इसको बिन्दुवार उठाया है। मुझे यकीन है, सरकार ने इसे नोट कर लिया है।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: महोदय, इसमें कुछ भी विवादित नहीं है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, मैं आपसे निवेदन कर रहा हूं। हमलोग कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों पर चर्चा करेंगे।

बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं इसकी प्रशंसा करता हूं।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह, श्री बी. के. सिंह देव, श्री रामपाल सिंह, श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर, श्रीमती करूणा शुक्ला, प्रो. महादेव शिवनकर, श्री राकेश सिंह, श्रीमती किरण माहेश्वरी तथा श्री वीरेन्द्र कुमार भी इसके साथ अपने को एसोसियेट कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रभुनाथ सिंह जी, आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए क्योंकि 41 आइटम्स हैं।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: अध्यक्ष महोदय, डायनामाइट वाले मामले का क्या हुआ? *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने जो कुछ बोला, वह सब डिलीट हो गया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रभुनाथ सिंह जी, आप छोड़िये। आप इधर बोलिये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हम एक अच्छा मॉस्क पहनकर बैठेंगे ताकि अच्छा लगे।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, इनसे हमारी मित्रता है इसलिए ये हमारी बात मान जायेंगे। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप छोड़िये। हम भोजपुरी भाषा बहुत पसंद करते हैं।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, हम अपनी बहुत पुरानी मांग दोहरा रहे हैं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप प्वाइंटेड बात बोलिये।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अपराह्न 12.15 बजे

(दो) संविधान की आठवीं अनुसूची में भोजपुरी भाषा को शामिल किए जाने की आवश्यकता के बारे में

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): हम एकदम प्वाइंटेड बोलेंगे। भोजपुरी भाषा को अष्टम सूची में शामिल करने के लिए कई माननीय सदस्यों ने शून्य काल, ध्यानाकर्षण प्रस्ताव आदि कई माध्यमों से इसे सदन में उठाया है।

महोदय, 18 दिसंबर, 2006 को मैंने जो ध्यानाकर्षण प्रस्ताव दिया था, उसके सन्दर्भ में सरकार की ओर से यह आश्वासन दिया गया था कि अब किसी किन्तु या परन्तु की कोई गुंजाइश नहीं है। संविधान की आठवीं अनुसूची में भोजपुरी और राजस्थानी भाषा को शामिल करने के लिए कार्रवाई शुरु कर दी गयी है। आगामी सत्र में इसके लिए बिल सदन से पारित कराया जाएगा। भोजपुरी भाषा भले ही संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल नहीं है, लेकिन अब एक अन्तर्राष्ट्रीय भाषा के रूप में इसका महत्व बढ़ता जा रहा है। विश्व के 18 देशों में, 30 से 40 प्रतिशत लोग इस भाषा को बोलते हैं। यह बहुत मधुर भाषा है। *...(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): आप भोजपुरी में बोलिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: अगर भोजपुरी में बोलूंगा तो यह रिकॉर्ड नहीं होगा।

अध्यक्ष महोदय: अभी भोजपुरी नहीं चलेगी।

प्रभुनाथ सिंह जी, मैं तो आपसे सहमत हूं। अभी तो यह सेशन खत्म नहीं हो रहा है। खत्म होगा या नहीं, यह इन लोगों से पूछिए।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): महोदय, *...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: रघुनाथ झा जी, आपने जो बोला वह रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, आज भोजपुरी भाषा भारत के अलावा मारीशस, सूरीनाम, ट्रिनिडाड एण्ड टोबैगो, सिंगापुर, केन्या, बर्मा, बैंकाक, जमैका, होलैण्ड, डेनमार्क, फिजी, मालदीप, फिलीपीन्स, युगांडा एवं दक्षिण अमेरिका के अनेक देशों में बोली जाती है। *..(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, मिनिस्टर ने जो आश्वासन दिया था, उसे पूरा करना चाहिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री, भोजपुरी भाषा के इस मुद्दे को गृह मंत्री की जानकारी में लाया जाए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने मंत्री को गृह मंत्री की जानकारी में लाने का निर्देश दिया है।

...(व्यवधान)

रासायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मैनें पहले ही गृहमंत्री के समक्ष इस मामले को उठाया है। वह इस मामले को देखेंगे। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: वह मंत्री के समक्ष रखेंगे।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: महोदय, गृहमंत्री जी द्वारा दिए गए आश्वासन का पालन होगा या नहीं?*...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं अभी आपको यहां चेयर में बैठा दूंगा।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन (भागलपुर): महोदय, मैं प्रभुनाथ सिंह जी बात से स्वयं को एशोसिएट करता हूं।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): महोदय, मैं स्वयं को श्री प्रभुनाथ सिंह जी के वक्तव्य के साथ एशोसिएट करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आप एशोसिएट कीजिए।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, भोजपुरी के साथ ही राजस्थानी भाषा के लिए भी बिल आना चाहिए।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे स्वीकार नहीं करूंगा मै इसकी अनुमति नहीं दूंगा। कोई भी किसी समय खड़ा हो जाता है।

[हिन्दी]

आप नोटिस देने का भी कष्ट नहीं करते हैं। किसी अन्य माननीय सदस्य ने किसी दूसरे विषय पर नोटिस दिया है और आप बोलने के लिए खड़े हो गए।

...(व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत: महोदय, उन्होंने राजस्थानी भाषा की भी बात कही है।

अध्यक्ष महोदय: नहीं-नहीं, क्या भोजपुरी और राजस्थानी भाषा एक ही हैं? नोटिस दीजिए, फिर बोलिए।

[अनुवाद]

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर): महोदय, मैं सम्बद्ध होना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: आपकी सम्बद्धता नहीं मानी जाएगी।

श्री प्रबोध पाण्डा।

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री पाण्डा, कृपया थोड़ी देर बैठिए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, गृहमंत्री जी ने यह आश्वासन 18 दिसंबर, 2006 को दिया गया था, लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई, तो इनकी बात पर कैसे भरोसा करें? अगर आप कहेंगे तो भरोसा कर लेंगे, लेकिन जब गृहमंत्री की बात को महत्व नहीं दिया जाता है, तो यह बहुत छोटे मिनिस्टर हैं।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, मैं इसे देखूंगा। मैं इसके बारे में कोई गारन्टी नहीं दे सकता हूं।

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, मंत्री जी ने क्या कहा, यह भी हमें सुनाई नही दिया है। हम इनकी बात पर भरोसा कैसे करें।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, मैं इसे देखूंगा। इसके बारे में पता करूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अरे, आप तो कभी इधर आते हैं, कभी वहां जाते हैं। यह ठीक नहीं है।

[अनुवाद]

आपको कुछ परिणाम भुगतने पड़ेंगे।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, भोजपुरी भाषा की विशालता और मधुरता सिर्फ देश में ही नहीं, दुनिया भर में है। इसे सदन में स्वीकार किया गया है। मैंने इसके बारे में बात की है और यह मामला जल्द ही केबिनेट में आने वाला है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या बात है, आप लोग सुनिए।

अभी लगता है कि भाईचारा हो गया है।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, इसमें भाईचारे का सवाल नहीं है। हम सभी इस भाषा को अष्टम अनुसूची में शामिल करने के बारे में चिन्तित हैं। मेरी गृहमंत्री जी से बात हुई है। यह विषय जल्द ही केबिनेट में लाया जाएगा और इस आश्वासन पर कार्रवाई की जाएगी। हम सांच-सांच बोलत आनी, भोजपुरी शामिल होइके रही, इसमें कौने संदेह नहीं के। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप भोजपुरी भाषा में जो बोल रहे हैं, वह रिकॉर्ड में नहीं जाएगा। प्रभुनाथ जी, हम लोगों को इसके लिए सेलेब्रेट करेंगे।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, लिखा नहीं जाएगा तो इसे ऐसे ही समझ लीजिए।

अध्यक्ष महोदय: प्रभुनाथ सिंह जी, अब हम लोगों को कुछ सेलिब्रेट करेंगे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): महोदय, धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान जूट उत्पादकों द्वारा सामना की जा रही समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: इनका भी अहम मुद्दा है, इन्हें बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री प्रबोध पाण्डा: सरकार इस तथ्य से अवश्य अवगत होगी कि इस वर्ष जुट उत्पादक जिलों में जुट का उत्पादन बहुत अच्छा है, और अपवाद स्वरूप कुछ और क्षेत्रों में उत्पादन अच्छा हुआ है। लेकिन बाजार में दिन-पर-दिन कच्चे जुट की दर घटती जा रही है। यह न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम एस पी) से भी नीचे चला गया है, जिसकी घोषणा केन्द्र सरकार द्वारा की गई थी।

मैं केन्द्र सरकार से न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम एस पी) की घोषणा करने की मांग करता हूं, जो जूट उत्पादकों के लिए समर्थकारी है। यह समर्थ मूल्य उनके लिए न तो समर्थकारी है और न ही लाभकारी। दूसरी तरफ जैसी आई के अंतर्गत आने वाले जुट क्रय केन्द्र सही नहीं चल रहे हैं। पश्चिम बंगाल में 1010 जुट क्रय केन्द्र हैं। उन्हें बाजार जाना चाहिए "हाट" जाना चाहिए और उन्हें उत्पादकों से कच्चा जुट खरीदनी चाहिए। मैं मांग करता हूं कि इस वर्ष श्रेणी V के एक क्विंटल कच्चे जुट के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य के रूप में कम से कम 1700 रुपए प्रदान किया जाए। मैं समझता हूं कि सरकार इस मामले को गंभीरता से लेगी और जुट उत्पादकों के हितों की रक्षा हेतु जो भी आवश्यक हो, किए जाएं। 60 लाख से भी अधिक जुट उत्पादन हैं और इस पर करीब दो करोड़ से भी अधिक लोग निर्भर हैं, मुझे विश्वास है कि सरकार इस मामले में कुछ करेगी।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): महोदय, मैं इस मामले पर अपने आपको सम्बद्ध करता हूं।

श्री एन. एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, मेरा नाम भी महत्वपूर्ण मामले उठाने वालों की सूची में सूचिबद्ध है।

अध्यक्ष महोदय: क्या आप कृपया बैठेंगे?

श्री एन. एन. कृष्णदास: हां, महोदय,

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बीच में इंटरप्ट न करें, आपकी पार्टी के ही सदस्य कोई मुद्दा उठाने चाहते हैं।

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं पूरे देश में रायायनिक खाद की कमी की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वर्षा ऋतु चल रही है इसलिए खेतों में धान की बुवाई, रुपाई आदि सभी कार्य हो चुके हैं। किसानों ने अपने खेतों में सुपरफास्फेट आदि खाद डाल दी है, लेकिन यूरिया, ग्रोमोर खाद की काफी कमी है। अन्य राज्यों में और विशेषकर छत्तीसगढ़ में इस कमी के कारण लहराती हुई फसल का उत्पादन नहीं हो पाएगा। देश उत्पादन बढ़ाना चाहता है। किसान एक हेक्टेयर में 36 क्विंटल उत्पादन करना चाहते हैं, किन्तु कई राज्यों और विशेषकर छत्तीसगढ़ में यूरिया, ग्रोमोर और पोटाश खाद नहीं भेजी जा रही है। मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इसकी अधिक मात्रा में सप्लाई इन राज्यों में की जाएं, जिससे किसानों को समय पर रासायनिक खाद मिल सके, जिसे वे अपने खेत में डालकर अच्छा उत्पादन प्राप्त कर सकें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री हरिभाऊ जावले, आपका नाम इस मामले में सम्बद्ध कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ जावले (जलगांव): अध्यक्ष महोदय, मुझे केवल एक मिनट का समय दे दें।

अध्यक्ष महोदय: आप नए सदस्य हैं, ठीक है आप बोलिए।

श्री हरिभाऊ जावले: अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। महाराष्ट्र में जलगांव मेरा संसदीय क्षेत्र है। पूरे देश में बनाना की फसल वहां सबसे ज्यादा होती है, लेकिन बनाना की फसल के लिए पोटाश खाद नहीं मिल रही है। जिसकी बजह से फसल क्षतिग्रस्त होने की आशंका है। अगर ऐसा हुआ तो उस जिले को 100 करोड़ रुपए का नुकसान हो जाएगा। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जलगांव जिले में पोटाश की सप्लाई की जाए और उसकी मात्रा भी बढ़ाई जाए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं सभा में इस मामले को उठाने पर आपको बधाई देता हूं। धन्यवाद।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): स्पीकर साहब, मैं आपकी परमिशन से अपनी रियासत जम्मू-कश्मीर का एक अहम् सवाल

उठाना चाहता हूं। हमारे राज्य में इंटरनेशनल बॉर्डर है, जिसमें हमारी करीब 988 एकड़ जमीन आती है। उसमें 80 से ज्यादा गांव आते हैं, जिनकी 38 केनाल जमीन इंटरनेशनल बॉर्डर की फैंसिंग में आ गई है। हमने सरकार से मांग की है कि वह जमीन वापस की जाए और किसानों को उस पर फसल उत्पादन करने की अनुमति दी जाए। उन्होंने गेट लगाए हैं जिसके कारण बहुत तरह की ऑब्सटेकल्स, बहुत तरह की रुकावटें हो गयी हैं और किसान वहां जा नहीं सकता है। इस तरह से वहां जाने में बहुत मुश्किल बनी हुई है। हमारी सरकार से इस बारे में रिक्वैस्ट है और साथ ही यह भी कहना है कि वहां पर बिना कंपनसेशन दिये माउंट और ट्रैक बना देते हैं और जो जमीन इसके अंतर्गत बीएसएफ के पास आई हुई है, वह बहुत सारी जमीन है, जिसका अभी तक मुआवजा नहीं दिया गया है। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह कहना चाहूंगा कि इसका कंपनसेशन दिया जाए और वह जमीन बाहर निकाली जाए।

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): सर, मैं चौधरी लाल सिंह जी के साथ अपने को सम्बद्ध करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: मदन लाल जी ने अपने को लाल सिंह जी के साथ एसोसिएट किया है।

[अनुवाद]

श्री एन. एन. कृष्णदास: यह मामला नारियल उत्पादकों की दुर्दशा के बारे में है।

अध्यक्ष महोदय: जो व्यवधान डालेंगे उन्हें बोलने का मौका नहीं मिलेगा।

श्री एन. एन. कृष्णदास: महोदय, जैसा कि आप और अन्य माननीय सदस्य अवगत हैं, विशेषकर केरल और तमिलनाडु और कुछ अन्य राज्यों की कृषि अर्थ-व्यवस्था के लिए नारियल बहुत महत्वपूर्ण फसल है। अब नारियल के मूल्य में तीव्र गिरावट आई है और संबंधित राज्यों विशेष कर देश के नारियल उत्पादकों के कृषि अर्थव्यवस्था पर बहुत विपरीत प्रभाव डाल रही है।

मैं सरकार से देश के विशेषकर केरल, तमिलनाडु और कुछ अन्य राज्यों के नारियल उत्पादकों को समर्थन करने का अनुरोध करता हूं। अब सरकार कोपरा (नारियल मंडी) के लिए समर्थन दे रही है। इसलिए मैं सरकार से नारियल के लिए समर्थन मूल्य घोषित कर देश के नारियल उत्पादकों को बचाने का अनुरोध करता हूं।

श्री पी. सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, माननीय सदस्य ने जो कहा मैं उससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूं।

श्री अब्दुल्लाकुट्टी (कन्नानौर): महोदय, मैं भी अपने आपको माननीय सदस्य की बातों से सम्बद्ध करता हूं ...*(व्यवधान)*

श्री जे. एम. आरून रशीद (पेरियाकुलम): महोदय, मैं चाहता हूं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे लगा आप नियमों को पढ़ेंगे और कार्यवाही देखेंगे। आप अपना मानदंड निर्धारित नहीं कर सकते।

श्री जे. एम. आरून रशीद: महोदय, तमिलनाडु में नारियल उत्पादक क्षेत्र का रहने वाला हूं।

अध्यक्ष महोदय: क्या आपने कोई नोटिस दिया है? क्या यही चिंता की बात है कि आप लोगों के लिए है? यदि आपने व्यवधान नहीं डाला होता तो मैं आपको बोलने का मौका देता।

श्री पी. सी. थामस: महोदय, खाद्य तेलों के आयात से भी समस्याएं खड़ी हो रही हैं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइये। अभी आपको थैंक-यू बोला, अभी आप गड़बड़ करते हैं।

डा. करण सिंह यादव (अलवर): अध्यक्ष महोदय, अभी भोजपुरी भाषा की बात यहां उठी थी और इसी सदन में राजस्थानी भाषा का बिल लाने की बात कही गयी थी। राजस्थानी 10 करोड़ लोगों की भाषा है जिसमें से 6 करोड़ लोग राजस्थान में रहते हैं। देश-विदेश में रहने वाले राजस्थानी इस बात की बहुत लम्बे अर्से से मांग करते रहे हैं। अध्यक्ष महोदय, माननीय लालू प्रसाद जी ने यहां पर भोजपुरी भाषा के लिए कहा है। मैं उनसे निवेदन करुंगा कि जब वे भोजपुरी भाषा का बिल लाएं, तब राजस्थानी भाषा भी आपके माध्यम से संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित हो जाए, इतना ही मुझे कहना है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सभी राजस्थानी सदस्य जो माननीय सदस्य के साथ सम्बद्ध होना चाहते हैं वे अपने नाम भेज दें।

[हिन्दी]

श्री मानवेन्द्र सिंह (बाड़मेर): सर, मैं डा. करण सिंह जी के साथ अपने को सम्बद्ध करता हूं।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से प्रार्थना करना चाहूंगा कि कायदे के अनुसार

राजस्थानी भाषा को भी संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल किया जाए।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। थैंक यू वैरी मच। जो चुप बैठते हैं उनकी हम पूरी मदद करते हैं। ये बहुत सम्माननीय सदस्य हैं। इन्हें देखकर सीखना चाहिए। कहां गया हमारा दोस्त? गिरधारी लाल भार्गव और रासा सिंह जी बढ़िया एमपीज हैं। आप इन्हें देखकर सीखो।

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): अध्यक्ष जी, मैं देश में अवैध और चोरी से जंगल कटाई के बारे में कहना चाहूंगा। महाराष्ट्र और छत्तीसगढ़ की सीमा पर जो साउथ बस्तर, बीजापुर डिवीजन-सिरोंचा डिवीजन असरली रेंज हैं, यहां इसे साइट-1 जंगल कहा जाता है, यहां पर 200-300 की संख्या में अपराधी गिरोह के लोग आते हैं और अच्छी क्वालिटी के सागवान के जंगल को काटने का काम करते हैं। यहां फारेस्ट अधिकारी कहते हैं कि यह 200-300 वर्ष पुराना जंगल है जहां पर सागवान के पेड़ हैं जो अल्लापुरी टीकवुड के नाम से दुनिया में जाने जाते हैं और ये अच्छे क्वालिटी के टीकवुड को अवैध तरीके से कटाई करके यहां के चोरी करने वाले गिरोह के लोग इंदिरावती नदी के द्वारा बहाकर गोदावरी नदी तक ले जाते हैं और फिर गोदावरी नदी से बहाकर आंध्र प्रदेश के करीमनगर जिले में डम्प करके लकड़ी की चोरी और तस्करी करते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, आप क्या कर रहे हैं? कृपया लाबी में जाएं यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। मुझे खुशी है कि आपसे ज्यादा बच्चे अनुशासित हैं।

[हिन्दी]

श्री हंसराज गं. अहीर: अध्यक्ष महोदय, इस तरह से करोड़ों रुपयों का सागवान का जंगल काटा गया है और आंध्र प्रदेश की पुलिस महाराष्ट्र की पुलिस और छत्तीसगढ़ की पुलिस को किसी प्रकार की मदद नहीं कर रही है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह कौन-सी बैठक चल रही है? कृपया लाबी में जाएं।

श्री गुरूदास दासगुप्त: महोदय, आप रोज धमकी देते रहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: कृपया इस माननीय सदस्य को व्यवधान न डालें। वह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला उठा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री हंसराज गं. अहीर: अध्यक्ष महोदय, आंध्र प्रदेश की पुलिस चोरी का धंधा करने वाले लोगों को बढ़ावा दे रही है। मैं आपके माध्यम से, विशेष कर गृह मंत्री और पर्यावरण मंत्री से विनती करता हूं कि इस अवैध जंगल कटाई को रोकने के लिए तीनों राज्यों के पीसीसीएफ, आइजी पुलिस की एक मीटिंग दिल्ली में बुलाएं तथा चोरी रोकने के लिए एक अच्छा कार्यक्रम बनाकर महाराष्ट्र और छत्तीसगढ़ की सहायता करें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला था।

श्री रवि प्रकाश वर्मा-अनुपस्थित।

डा. बाबू राव मिडियम (भद्राचलम): यह बहुत दु:खद घटना है। हमारे भारत में महिलाओं की आदर करने की प्रथा है। यह कार्य पांच दिन पहले नक्सलरोधी दस्ता, ग्रे हाठन्ड्स दस्ता (ग्रे हाउन्ड्स स्क्वैड) ने किया था। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। एक छोटा गांव जिसे वकापल्ली कहा जाता है जिसमें विशाखापटनम जिसे के जी. मदुगुला मंडलम के साथ दस्ते द्वारा उत्पीड़न किया गया। सुबह में करीब 10.30 बजे वे नकसलियों को ढुंढ़ते हुए आए। उन्होंने गांव को घेर लिया और घरों को परेशान किया। ग्यारह महिलाएं जो झोपड़ी में शरण लिया हुआ था, उस नकसलरोधी दस्ते द्वारा जबरदस्त बलात्कार किया गया था। लोग बहुत उत्तेजित हैं पुलिस मामला दर्ज करने में समर्थ नहीं है। वस्तुत: कल आंध्र प्रदेश के सम्पूर्ण एजेंसी और अन्य क्षेत्रों के लोग विरोध में चले गए। तभी स्थानीय विधायक द्वारा पीड़ित लोगों को अस्पताल ले जाया गया। मुड़ी गोंडा में कुछ सप्ताह पहले, इसी दस्ते ने सात लोगों की हत्या कर दी और सोलह लोगों को घायल कर दिया। वे लोग गांधीवादी तरीके से अनिश्चिकालीन भूख हड़ताल कर जमीन के एक टुकड़े के लिए विरोध कर रहे थे। उनकी भी इसी तरह के नकसलरोधी दस्ते द्वारा हत्या कर दी गई। इसलिए, मैं केन्द्र सरकार विशेष रूप से गृह मंत्रालय, जनजातीय कार्य मंत्रालय, और महिला एवं बाल विकास मंत्रालय से किसी केन्द्रीय जांच एजेंसी द्वारा जांच कराने और उन प्रत्येक महिलाओं जिनका बलात्कर किया गया था, को 10 लाख रुपए मुआवजा देने का अनुरोध करता हूं। मैं चाहता हूं कि उस नक्सल-रोधी दस्ते के सदस्यों को अजा./अ. ज.जा. उत्पीड़न अधिनियम के अंतर्गत सजा दी जाए।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से पेट्रोलियम मिनिस्टर से कहना चाहता हूं कि एनडीए सरकार ने एलपीजी के कनैक्शन पांच करोड़ से दस करोड़ कर

दिए थे, लेकिन जब से यूपीए सरकार सत्ता में आई है, तब से एलपीजी की बहुत किल्लत पैदा हो गई है। मेरे शहर में सिलेंडर सौ रुपए से डेढ़ सौ रुपए ब्लैक में मिलना सामान्य बात हो गई है। ऊपर से सरकार तर्क देती है कि 200 रुपए सब्सीडी में खर्च होता है, इसलिए कनैक्शन कम से कम दिए जाएं। पहले सांसदों को कनैक्शन देने की सुविधा मिलती थी, लेकिन अब दुर्भाग्य यह है कि एलपीजी की आपूर्ति वर्तमान सरकार नहीं कर पा रही है और ऊपर से अगर सांसद किसी को एलपीजी कनैक्शन देना चाहें तो उन्हें दिक्कत होती है। आयल कम्पनियों ने अपने डीलर्स से कहा है कि कनैक्शन कम से कम दिए जाएं या अवैध किए जाएं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि आने वाले समय में त्यौहार के अवसर आ रहे हैं और अगर एलपीजी नहीं मिली, तो एक और समस्या पैदा होगी निश्चित रूप से वर्तमान सरकार जो आम आदमी की बात करती है, उसे आम आदमी या उसके हितों की कोई चिन्ता नहीं है, वह केवल अपनी लड़ाई में लगी है। इन समस्याओं को लंबे समय से कहा जा रहा है लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं चाहूंगा कि सरकार हस्तक्षेप करे और तुरन्त प्रभावी कदम उठाए।

[अनुवाद]

***श्री एम. शिवन्ना** (चामराजनगर): मैं देश में उचित मूल्य की दुकानों के आपरेटरों की समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

महोदय, हमारे देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली में एक समान नियम नहीं हैं प्रत्येक राज्य में सार्वजनिक वितरण प्रणाली को संचालित करने के अपने तरीके हैं। विभिन्न राज्यों को खाद्यान आवंटित करने में भी समानता नहीं है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली देश के सभी नागरिकों के लिए खाद्य सुरक्षा को सुनिश्चित करने के वास्तविक उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए तैयार की गई थी। लेकिन उचित मूल्य की दुकानों के वितरकों (डीलरों) को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। उन्हें कमीशन के रूप में बहुत ही कम धनराशि मिल रही है। पूरे देश में लगभग 5 लाख लोग इस रोजगार पर निर्भर है। इन वितरकों (डीलरों) की स्थिति दयनीय है। उचित मूल्य दुकानों के लगभग 25 हजार वितरक (डीलर) दिल्ली में रामलीला मैदान में एक रैली में भाग ले रहे हैं। अत: मैं सरकार से आग्रह करता हूं वह उन वितरकों (डीलर) की वास्तविक मांग को पूरा करे और 5 लाख वितरकों और कर्मचारियों तथा उनके परिवारों के हितों की रक्षा करें।

*मूलत: कन्नड़ मे दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

अध्यक्ष महोदय: आपको अपना हाथ उठाने की जरूरत नहीं है। यहां सब कुछ कार्यवाही वृतांत में शामिल किया जाता है। यदि संभव हुआ, तो मैं आपको अनुमति दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री अबु अयीश मंडल-उपस्थित नहीं।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी (नालगौंडा): आपकी अनुमति से मैं अनिवासी भारतीयों विशेषकर खाड़ी देशों में आंध्र प्रदेश के अनिवासी भारतीयों की दशा के संबंध में इस महान सभा का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। संयुक्त अरब अमीरात सरकार ने उनके देश में रह रहे 3.5 लाख भारतीयों की पहचान की है जिनकी वीजा की अवधि समाप्त हो चुकी है 30 सितम्बर तक पहले उन्हें देश छोड़ने का आदेश दिया है। अब इन्होंने इसे घटाकर 2 सितम्बर कर दिया है। उनमें से लगभग 80,000 लोग आंध्र प्रदेश के विशेषकर पिछड़े तेलांगना जिले के रहने वाले हैं। उनमें से अधिकांश लोग या तो जमीन जायदाद बेचकर या गिरवी रख कर छोटी-मोटी आजीविका की तलाश में वहां गए हैं वे कुशल और अकुशल कर्मचारी हैं। संयुक्त अरब अमीरात के मौजूदा निर्णय से, जो कि बहुत ही गंभीर चिंता का विषय है, भारी संकट में हैं। उन्होंने खुद का भरण-पोषण करने से ज्यादा कुछ नहीं कमाया है और घर पर काफी कर्ज में डूबा होने के कारण वे वापसी टिकट खरीदने की स्थिति में भी नहीं हैं। जून में आंध्र प्रदेश सरकार ने विदेश मंत्रालय से हस्तक्षेप करने का अनुरोध किया है और खाड़ी देशों में रह रहे आंध्र प्रदेश के अनिवासी भारतीयों को बचाने के लिए अनिवार्य कदम उठाने के लिए कहा है। लेकिन इसका कोई फायदा नहीं हुआ। यह विभिन्न राज्यों के लोगों का मामला है। विशेषकर आंध्र प्रदेश के अनिवासी भारतीयों के लिए जैसे-जैसे समय सीमा नजदीक आ रहा है, उनके परिवार यहां चिंता कर रहे हैं। अत: मैं सरकार से मांग करता हूं कि वे तत्काल कार्रवाई करें तथा वे या तो वीजा की अवधि बढ़ाने के लिए आवश्यक कदम उठाएं या फिर भारत से खाड़ी देशों विशेषकर संयुक्त अरब अमीरात से उन्हें वापस आने के लिए भारत से विशेष उड़ान का प्रबंध करें।

अध्यक्ष महोदय: श्री बी. विनोद कुमार, श्री डी. रविन्द्र नायक, श्री टी. मधुसुदन रेड्डी और श्री एस. सत्यनारायण को श्री सुधाकर रेड्डी पर उठाए गए मुद्दे जो अपने को संबद्ध करने के लिए अनुमति दी जाती है।

श्री अबु अयीश मंडल (कटवा): महोदय, मैं श्री एम. शिवन्ना द्वारा उठाए गए सार्वजनिक वितरण प्रणाली से संबंधित मुद्दे से अपने को संबद्ध करता हूं।

श्री ए. वी. बेल्लारमिन (नागरकोइल): मैं सरकार से विशेष रूप से विदेश मंत्रालय से यह मांग करता हूं कि वह मालदीव

में रोजगार में लगे भारतीय नागरिकों के साथ माले पुलिस और संबंधित प्राधिकारियों द्वारा किए जा रहे अमानवीय व्यवहार को रोकने के लिए अविलंब उपाय करें। ऐसी रिपोर्टें आ रही हैं कि भारतीय नागरिकों के विरूद्ध पुलिस उत्पीड़न किए जाने और उन्हें कैद करने की घटनाएं हाल के दिनों में बढ़ी हैं। मैं दो उदाहरण देना चाहूंगा।

एक श्री घासियन जयकुमार की पुलिस हिरासत में हत्या कर दी गई ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: उन ब्यौरों की यहां चर्चा नहीं की जानी चाहिए। आप सिर्फ मामले का उल्लेख करें।

...(व्यवधान)

श्री ए. वी. बेल्लारमिन: उनकी पुलिस हिरासत में हत्या कर दी गई। उनकी गर्दन के पास 14 से.मी. लंबे और 2 से.मी. गहरे जख्म का निशान दिखाई पड़ा है। माले में हमारे उच्चायुक्त द्वारा उनके संदेहास्पद मृत्यु के रहस्य की पुष्टि की गई। युवा विधवा, मृतक के बेसहारा बच्चों और उनके निकट संबंधियों से अभ्यावेदन मिलने पर मैने लाश के शवपरीक्षण का प्रबंध करने के लिए मिशन से अनुरोध किया। लेकिन यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है कि ...*

अध्यक्ष महोदय: आप किसी विदेशी सरकार की आलोचना नहीं कर सकते।

श्री ए. वी. बेल्लारमिन: ठीक है, महोदय,

दूसरी घटना श्री राजन की है जो लंबे समय से पुलिस हिरासत में थे।

अध्यक्ष महोदय: कृपया उनका जिक्र न करें।

श्री ए. वी. बेल्लारमिन: यह मनगढ़ंत आरोप है।

अध्यक्ष महोदय: नहीं। मुझे दुख है। यह सही नहीं है।

श्री ए. वी. बेल्लारमिन: एक हास्यास्पद मुकदमा चलाया गया और श्री राजन को दो अन्य युवकों के साथ सज़ा सुनाई गई। उस पर तथा दो अन्य पर जेलरों द्वारा अमानवीय और हिंसक प्रहार किए गए और यह कहानी एक की मृत्यु अथवा हत्या पर ही खत्म हुई। जबकि जेल में इस प्रकार नृशंसता बरती जा रही है, दोषी को अपील करने के लिए कोई अवसर प्रदान नहीं किया जाता है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

जब इन बातों पर उच्च आयुक्त का ध्यान दिलाया गया, जिन पर देश के नागरिकों के हितों की सुरक्षा की जिम्मेदारी है, ...*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आपने इसे सरकार की जानकारी में ला दिया है।

श्री ए. वी. बेल्लारमिन: यहां तक कि संसद सदस्य द्वारा फोन किया जाना भी उन्हें नापसंद है। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि तत्काल हस्तक्षेप करें और आवश्यक कदम उठाएं।

श्री रूपचंद पाल (हुगली): विभिन्न स्रोतों से उपलब्ध रिपोर्टों के अनुसार, बी एस एन एल की मोबाईल सेवाओं के लिए 45 मिलियन डॉलर मूल्य के उपकरण की खरीद के मामले में बीएसएनएल की कार्यात्मक स्वतंत्रता में माननीय संचार मंत्री महोदय का हस्तक्षेप इस प्रतिष्ठित संगठन को काफी नुकसान पहुंचा रहा है। इसकी वजह से इस पूरे मामले में देरी हो रही है। सबसे बड़ी ऐतराज की बात यह है कि मंत्री महोदय एक बहुराष्ट्रीय कंपनी के पक्ष में हस्तक्षेप कर रहे हैं जिसके दावे को न्यायालय द्वारा पहले ही ठुकरा दिया गया है। प्रक्रिया पूरी कर ली गई है; पहले ही देर हो चुकी है और जिस ढंग से मंत्री महोदय हस्तक्षेप कर रहे हैं कि बीएसएनएल का असहाय बोर्ड इसके विरूद्ध विरोध प्रकट करने के अलावा कुछ नहीं कर सकता है। लेकिन अभी भी उन्हें निदेशों का पालन करना है–खतरनाक निदेश, जैसे कि पूरी निविदा को 3 जी तथा 3 जी में बांटना, को लम्बित रखना इत्यादि। इस की वजह से प्रतिष्ठित पीएसयू को भारी नुकसान हो रहा है। मैं पूरी निविदा प्रणाली के बारे में तथा बीएसएनएल की स्वतंत्रता में माननीय मंत्री, महोदय, के बेवजह हस्तक्षेप के बारे में विस्तृत चर्चा चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: मैने पहले ही 17 मुद्दों की अनुमति दे दी है। हम पांच मुद्दे उठाने पर सहमत हुए हैं। यदि आप सब सहयोग दें हम तभी यह कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): हमारा देश पान उत्पादन, उपयोग और निर्यात की दृष्टि से विश्व में अग्रणी स्थान रखता है। हमारे देश में मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, बिहार, बंगाल और असम राज्यों में पान बहुतायत में उत्पादित किया जाता है, लेकिन पान को न तो खेती के साथ जोड़ा जाता है और न ही इसे उद्योग के साथ जोड़ा जाता है। इसके उत्पादन की प्रक्रिया बहुत जटिल है, बांस की खपच्चियों के शेड बनाकर बड़ी मेहनत के साथ इसे पैदा

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

किया जाता है। देश के लाखों लोग जो पान उत्पादन की खेती में लगे हुए हैं, उनके लिए शासन द्वारा उत्पादन में मदद देने की कोई नीति नहीं बनाई गई है इस कारण से इसका उत्पादन कम होता चला जा रहा है। इसके साथ ही हमारे देश से पाकिस्तान और अन्य देशों को पान का निर्यात किया जाता है, लेकिन पान के निर्यात में कमी आई है। अत: मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि पान की खेती के संबंध में एक वृहद नीति बनाकर इसे फसल बीमा योजना का लाभ दिलाने के लिए जोड़ा जाए।

[अनुवाद]

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी): उनके द्वारा उठाए गए मुद्दे से मैं अपने को सम्बद्ध करता हूं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आप उनका समर्थन कर सकते हैं।

श्री कृष्ण किशोर त्रिपाठी (पुरी): महोदय, मैं भी उनसे सम्बद्ध होना चाहता हूं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप कह सकते हैं कि सभी इसके पक्ष में हैं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: पहले एसोसिएट का प्रिंसीपल नहीं था, अब यह नया तरीका शुरू हो गया है, हर एक खड़ा हो जाता है कि हमारा नाम दीजिए।

[अनुवाद]

श्रीमती सी. एस. सुजाता (मवेलीकारा): महोदय, मैं इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं।

केरल राज्य में चार पासपोर्ट कार्यालय कार्य कर रहे हैं। ये कोझीकोड़, कोच्ची, मलप्पुरम और तिरूवंतपुरम में स्थित हैं। तुलनात्मक दृष्टि से इस राज्य से प्रावासियों की संख्या अधिक है। केन्द्रीय त्रावणकोर के क्षेत्रों से काफी बड़ी संख्या में लोग यूरोपीय देशों, अमेरीका और खाड़ी देशों में कार्यरत हैं। वर्तमान में, इन क्षेत्रों के लोग अपना पासपोर्ट पाने के लिए मुख्यत: कोच्ची क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालय पर निर्भर हैं। चूंकि कोच्ची में विद्यमान सुविधाएं बढ़ती मांग को पूरा करने में अपर्याप्त हैं और पासपोर्ट जारी करने में अत्यधिक देरी होती है। इसके अलावा, इन क्षेत्रों के लोगों को मुश्किलों का सामना करना पड़ता है क्योंकि कोच्ची इन स्थानों से काफी दूरी पर स्थित है।

इसलिए, इस क्षेत्र में एक नए पासपोर्ट कार्यालय की स्थापना करने से इस समस्या को दूर करने में मदद मिलेगी केरल सरकार ने इस संबंध में केन्द्र से पहले ही अनुरोध किया है। मैं सरकार से आग्रह करती हूं कि वह इस अनुरोध पर विचार करे और कायमकुलम, मवेलीक्करा, चेंगन्नुर और चिरूवला, जो केरल के केन्द्रीय त्रावणकोर क्षेत्र में स्थित हैं इन शहरों में से किसी में एक में नए पासपोर्ट कार्यालय को खोलने के लिए आवश्यक कदम उठाए। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): माननीय अध्यक्ष महोदय, पूरे बिहार राज्य के अवाम की जो फीलिंग्स हैं, वह मैं आपके सामने रख रहा हूं और सरकार का ध्यान इस ओर आकृष्ट कर रहा हूं। लगातार कई वर्षों से सदन में और सदन के बाहर पटना विश्विद्यालय, जो देश के प्राचीन विश्वविद्यालयों में से एक है, जिसकी अपनी एक अलग पहचान है, उसे केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा देने की मांग होती रही है। कई माननीय सदस्यों सर्वश्री विजय कृष्ण जी, सीताराम सिंह जी, देवेन्द्र जी, आलोक मेहता जी तथा कई महत्वपूर्ण साथियों ने भी इस आवाज को इस सदन में उठाया है कि पटना विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दें। माननीय प्रधान मंत्री जी ने इस बार 15 अगस्त के दिन यह आश्वासन भी दिया है कि हम और राज्यों के जो प्रचीन विश्वविद्यालय हैं, उन्हें केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा देंगे। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि बिहार में एक भी केन्द्रीय विश्वविद्यालय या केन्द्रीय स्तर पर शैक्षणिक संस्थाएं स्थापित नहीं की गई हैं। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। बिहार की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि रही है, बिहार का नालंदा विश्वविद्यालय दुनिया को शिक्षा देने का काम करता रहा है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: राम कृपाल यादव को तो दिया है।

श्री राम कृपाल यादव: लेकिन दुर्भाग्य है कि आज तक सरकार का ध्यान पटना विश्वविद्यालय की तरफ नहीं गया है। वहां लगातार एजिटेशन चल रही है, वहां के छात्र एजिटेटिड हैं। पटना विश्वविद्यालय के शिक्षक एजिटेटिड हैं। पूरे बिहार की यह मांग रही है कि पटना विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाया जाए। वहां के लोग पलायन कर रहे हैं। देश को आजाद हुए साठ वर्ष बीत गये हैं, उसके बावजूद अभी तक पटना में केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना नहीं हुई है। जबकि पटना विश्वविद्यालय हर शर्त को पूरा करने का काम करता है।

श्री विजय कृष्ण (बग्ढ़): सर, मैं अपने आपको इस मामले से सम्बद्ध करता हूं।

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर): सर, मैं भी अपने आपको इस मामले से सम्बद्ध करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: बिहार के सभी माननीय सदस्य इससे सम्बद्ध होना चाहेंगे।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: मानव संसाधन मंत्री, श्री अर्जुन सिंह जी ने भी कहा है कि हम इस पर विचार करेंगे। लेकिन दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है कि यह काम आज तक नहीं हुआ है। मैं इस मामले में आपके संरक्षण की मांग करता हूं। आप भी पटना विश्वविद्यालय के ऐतिहासिक महत्व को व्यक्तिगत रूप से जानते हैं। कई सब्जैक्ट में देश और दुनिया में इसका अपना एक अलग स्थान है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि पटना विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिया जाए। इसकी दुनिया में एक अलग पहचान है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप रोज कोऑपरेट करते हैं, लेकिन हमारे साथ कोऑपरेट नहीं कर रहे हैं।

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, आप माननीय मंत्री जी को निर्देशित करें। हमारे बिहार के पूर्व मुख्य मंत्री और हमारे नेता श्री लालू जी यहां बैठे हैं। पटना विश्वविद्यालय के विषय में अनापत्ति प्रमाण पत्र भी दे दिया गया है। पटना विश्वविद्यालय की अपनी एक अलग पहचान बनी हुई है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृतांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)...**

अध्यक्ष महोदय: बिहार के सभी माननीय सदस्य इससे सम्बद्ध होना चाहेंगे।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: सर, हम आपका संरक्षण चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: आपको पूरा संरक्षण मिल गया।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप हमारी बात नहीं सुनते, लीडर की बात नहीं सुनते, क्या बात है। आप बैठ जाइये।

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): अध्यक्ष महोदय, विदर्भ में गत वर्ष माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक पैकेज दिया था *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप लोग सुनिये, बहुत इम्पार्टेन्ट मैटर है।

श्री हरिभाऊ राठौड़: माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा विदर्भ के किसानों को राहत देने के लिए 3750 करोड़ रुपये का पैकेज दिया गया था। वहां जो किसान आत्महत्याएं कर रहे हैं, उन्हें ऐसा करने से रोकने के लिए यह पैकेज दिया गया था। लेकिन एक वर्ष बीत गया है। और किसानों द्वारा की जाने वाली आत्महत्याएं घटने के बजाय बढ़ रही हैं

महोदय, जो इम्पलीमेंटेशन होना था, पैकेज का गलत इम्पलीमेंटेशन हुआ है। जो पैसा किसानों के लिए देना था, वह किसानों को न देते हुए कांग्रेस वालों ने ऐसी प्लानिंग की कि जो कोआपरेटिव बैंक है, उनके पास 900 करोड़ रुपया पैसा गया है। इसमें यह भी प्रावधान था कि 13 जून 2006 तक का जो शेष लोन है, उसे पांच इंस्टॉलमेंट में करना था और दो साल का मेडिटीरेनीयन पीरिएड भी गया था लेकिन बैंकों ने वह भी नहीं दिया। नया रूप देते हुए आउटस्टैंडिंग लोन को भी रिकवर कर लिया। यह फायदा भी किसानों को नहीं मिला। यह पैसा भी बैंकों के पास गया, उनकी तिजोरी में गया है।

जो पैसा उनको ब्याज पर देना था, वह न देते हुए उनको वस्तु के रूप में दिया और जो चीज नहीं चाहिए, वह राज्य सरकार ने खरीदी थी। इसमें लाखों-करोड़ों रुपये का भ्रष्टाचार हुआ है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: इतने डिटेल्स में देने का समय नहीं है।

श्री हरिभाऊ राठौड़: अध्यक्ष महोदय, ये डिटेल जरूरी है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: नहीं, अभी समय नहीं है। दूसरा एक और मौका लीजिए।

...(व्यवधान)

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री हरिभाऊ राठौड़: अध्यक्ष जी, क्योंकि यह जो पैसा दिया गया था, ...*(व्यवधान)* यह मामला बहुत संवेदनशील है लेकिन महाराष्ट्र सरकार इसमें पूरी तरह से असफल रही है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हमने फार्मर्स के इश्यू को अलाउ किया है। उस बहस में आप बोलिएगा।

श्री हरिभाऊ राठौड़: सर, अभी हमारी मांग यह है कि यहां रेलवे का जो डैवलपमेंट नहीं हुआ है, लालू जी भी यहां बैठे हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, बस हो गया।

श्री हरिभाऊ राठौड़: सर, लालू जी भी यहां बैठे हैं। वह भी सुन रहे होंगे कि उन्होंने राज्य सरकार से 230 करोड़ रुपया शेष मांगा है और हमने माननीय प्रधान मंत्री जी को लिखा है कि पैकेज में 230 करोड़ रुपया दे दीजिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद, अवसर का दुरूपयोग न करें।

...(व्यवधान)

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

(व्यवधान)... *

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आपका मुद्दा था। हमने आपको मौका दिया है। उसके लिए इतना लम्बा भाषण नहीं चलेगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं, सुझाव छोड़िये। बैठ जाइए। आपका कुछ रिकार्ड नहीं हो रहा है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य (शिमला): अध्यक्ष महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद। मैं सरकार का ध्यान विशेषकर हिमाचल प्रदेश राज्य में अभूतपूर्व वर्षा तथा बादल फटने की घटनाओं की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा। पिछले दो दिनों में इतनी हानि हुई है। कि आज मरने वाले लोगों का आंकड़ा 80 पहुंच गया है।

दूसरी बात, एक बहुत ऐतिहासिक तथा धरोहर रेल लाइन को इस हद तक नुकसान हुआ है कि परवानु के निकट कोटी रेलवे स्टेशन पूरी तरह से बह गया है।

[हिन्दी]

'सौभाग्यवश हमारे रेल मंत्री, लालू जी भी यहां बैठे हैं, वह स्वयं भी वहां गये थे। उस स्टेशन ने इनका सम्मान किया था। वह स्टेशन आज बिल्कुल खत्म है और पिछले लगभग 15 दिनों से वहां कोई रेल यातायात नहीं हो रहा है।

[अनुवाद]

इस परिदृश्य में दो बातें प्रमुख हैं। पहली बात यह कि यह सामरिक दृष्टि से एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है। यहां से सैन्य आपूर्ति की जाती है तथा व्यक्तियों को "शुगर" क्षेत्र में भेजा जा रहा है जो कि बहुत बुरी तरह प्रभावित हुआ है। दूसरी बात, यह सेब का मौसम अपने चरम पर है और लोगों को ग्रामीण क्षेत्रों से मुख्य राजमार्ग तक जाना पड़ता है। लेकिन पुल और पुलियाएं बह चुके हैं। ये दो बातें बहुत गंभीर हैं। भारत सरकार से मेरा अनुरोध है कि कम से कम 1000 करोड़ रुपए दिए जाएं ताकि हम इस भयंकर और बदहाल स्थिति से उबर सकें।

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद! आपने बहुत सक्षम ढंग से मुद्दे को उठाया है।

श्रीमती प्रतिभा सिंह ने स्वयं को डा. शांडिल्य द्वारा उठाए गए मुद्दे से सम्बद्ध किया।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने 22 मुद्दों की अनुमति दे दी है।

[हिन्दी]

श्री बच्ची सिंह रावत 'बच्चदा' (अल्मोड़ा): अध्यक्ष जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद! *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: बाकी सब शाम को होंगे। यह तो लीडर्स मीटिंग में तय हो गया था। 5 मैटर्स लिये जाने थे। हमने 22 को मौका दिया। बाकी शाम को होंगे। अब उनको बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: आपकी पार्टी के मैम्बर बोल रहे हैं। आप क्यों डिस्टर्ब कर रही हैं? उनको बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री बची सिंह रावत 'बचदा': अध्यक्ष महोदय, अभी जो शांडिल जी ने हिमाचल प्रदेश का मामला उठाया था, बिल्कुल वही मामला उत्तरांचल प्रदेश का है। लगभग 1000 मकान क्लाउड बस्ट में पूरे अल्मोड़ा, पिथौरागढ़ बागेश्वर, चम्पावत, चमोली और पौड़ी-टिहरी में ध्वस्त हो गए हैं, इसमें जान का भी नुकसान हुआ है और जानवर, गौशालय आदि भी क्षतिग्रस्त हुए हैं। इसके लिये वहां एक अध्ययन दल शीघ्र भेजा जाये जो इस बात का आक्कलन करे कि कितनी क्षति हुई है। मेरे अनुमान से वहां 1000 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। इसलिये हायर हिमालयन रेंज की ओर विशेष ध्यान दिया जाये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है। मुझे विश्वास है कि सरकार इस पर ध्यान देगी।

अपराह्न 12.55 बजे

नियम 377 के अधीन मामले*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आज के लिए निर्धारित नियम 377 के अधीन मामले सभा पटल पर रखे माने गए।

(एक) गुजरात के अमरेली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में दूरसंचार सेवाओं में सुधार तथा संवर्धन किए जाने की आवश्यकता।

[हिन्दी]

श्री वी. के. ठुम्मर (अमरेली): महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेला में दूरसंचार की सेवा संतोषजनक नहीं है। जबकि देश के हर भाग ने दूरसंचार के क्षेत्र में उल्लेखनीय प्रगति की है, परन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र में दूरसंचार विकास कार्य की सुविधा मिलनी चाहिए, वह नहीं मिल पा रही है। पूर्व में इस संबंध में सरकार का ध्यान इस ओर पत्र के माध्यम से, सदन में प्रश्न करवा कर हमने किया, परन्तु अभी तक इस संबंध में सकारात्मक कार्यवाही नहीं की गई है। अभी हाल ही में सौराष्ट्र में भीषण बारिश हुई जिसकी वजह से टेलीफोन के तारों में पानी चले जाने से टेलीफोन व्यवस्था बुरी तरह से खराब हो गई जिसे अभी तक ठीक नहीं किया गया। इस जिले में अभी तक महाप्रबंधक का पद कई महीनों से खाली पड़ा हुआ है और डब्ल्यू. एल. एल. एवं टॉवर भी काम नहीं कर रहे हैं और आवश्यकता से कम हैं।

सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली में बाढ़ से हुए खराब टेलीफोन को ठीक किया जाये और दूरसंचार की सुविधा टेलीफोन उपभोक्ता को संतोषजनक ढंग से एवं अच्छी तरह से दी जाये और आवश्यक विकास कार्य जो लम्बित हैं उसे तत्काल पूरा किया जाये।

(दो) झारखंड के गुमला/लोहरदगा में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय तथा एक औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किए जाने की आवश्यकता

डा. रामेश्वर उरांव (लोहरदगा): महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में लोहरदगा एवं गुमला आदिवासी बाहुल्य जिले हैं। औद्योगिक प्रशिक्षण अथवा तकनीकी शिक्षा के लिए यहां संस्थान नहीं है। ग्रामीण इलाके में बेरोजगारी की स्थिति दिनोंदिन गंभीर होती जा रही है। यदि औद्योगिक प्रशिक्षण केन्द्र व तकनीकी शिक्षा से संबंधित कोई संस्थान होता तो इस समस्या के निदान में सहायक होता। सामान्य शिक्षा के लिए भी दोनों जिलों में एक-एक कॉलेज हैं, जहां सीट सीमित हैं। स्थिति यह है कि प्रथम श्रेणी से भी मैट्रिक पास छात्र को कॉलेज में प्रवेश नहीं मिल पा रहा है। आवश्यकता है कि कॉलेज कक्षाओं में सीट बढ़ाये जाये या नये कॉलेज शुरू किये जायें। भारत सरकार अभी अधिक संख्या में आई टी आई एवं केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने की नीति अपना रही है। मेरी मांग है कि झारखण्ड में आई. टी. आई एवं केन्द्रीय विश्वविद्यालय गुमला अथवा लोहरदगा जिला में शुरू करने का विचार भारत सरकार करे।

(तीन) अरूणाचल प्रदेश के दूरस्थ तथा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमा-क्षेत्रों में सड़क निर्माण किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री कीरेन रिजीजू (अरूणाचल पश्चिम): अरूणाचल प्रदेश सामरिक दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण राज्य है। क्षेत्र के स्थानीय लोगों की सुविधा के लिए तथा किसी भी प्रकार की चुनौती का सामना करने के लिए जल्द से जल्द सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क बनाई जानी चाहिए। अरूणाचल प्रदेश के कुछ क्षेत्र, जैसे पश्चिम कामेंग, पूर्वी कामेंग और कुरूग कुमे जिले, ऐसे हैं जिन्हें सड़कों से अभी

*सभा पटल पर रखे माने गए।

तक जोड़ा नहीं गया है। ये क्षेत्र भारत सरकार के सड़क निर्माण कार्यक्रमों के अंतर्गत छूट गए हैं। राज्य सरकार से मांग की जाती रही है कि अरूणाचल प्रदेश के सूदूर और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण किया जाना चाहिए।

मैं रक्षा मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि सीमा सड़क संगठन के माध्यम से निम्नलिखित सड़कों का निर्माण करवाने के लिए तुरंत कदम उठाए जाएं:–

1. बोमडिला-दिरांग सड़क से नाफरा तक 9 मील लम्बी सड़क का निर्माण और इसे तवांग जिले में मागो-थींगबू से जोड़ा जाना।

2. पूर्वी कामेंग जिले में नाफरा से लाडा तक सड़क का निर्माण और इसे कुरूंग कुमें जिले में सारली से जोड़ा जाना।

3. कुरूंग कामे जिले के पूर्वी कामेंग से कोलोरियांग में चायोंग ताजी से सड़क का निर्माण।

(चार) छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में गुरू घासीदास विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर): महोदय, छत्तीसगढ़ के प्रख्यात समाज सुधारक संत गुरू घासीदास जी के नाम पर स्थापित बिलासपुर का विश्वविद्यालय 1983 में स्थापित हुआ था। श्रद्धेय गुरू घासीदास बाबा के नाम पर विश्वविद्यालय के स्थापित होने से छत्तीसगढ़ के दलित, आदिवासी, पिछड़े वर्ग को आत्म सम्मान का बोध हुआ था।

आर्थिक एवं सामाजिक रूप से पिछड़े छत्तीसगढ़ में उच्च शिक्षा के नये आयाम छूने के लिए गुरू घासीदास विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिये जाने की मांग विगत एक दशक से उठ रही है। संसद में भी छत्तीसगढ़ के प्रतिनिधियों ने इस मांग को कई बार उठाया है। हाल ही में केन्द्र सरकार ने हर राज्य में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाने का निर्णय लिया है। बिलासपुर में रेलवे जोन मुख्यालय, हाई कोर्ट है साथ ही शिक्षा का अच्छा माहौल है तथा कोल (ए. सी. सी. एल) का मुख्यालय तथा एनटीपीसी को कारखाना भी है।

बिलासपुर गुरू घासीदास विश्वविद्यालय के पास लगभग 800 एकड़ जमीन है। विश्वविद्यालय के कार्य क्षेत्र में बहुसंख्य आबादी दलित आदिवासी की है। अत: आपसे अनुरोध है कि गुरू घासीदास विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिया जाये।

(पांच) उत्तराखंड में छापामार युद्ध में प्रशिक्षित स्वयंसेवियों को सरकार द्वारा रोजगार प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री बची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा): अध्यक्ष महोदय, गृह मंत्रालय के अधीन एस. एस. बी. स्वयं सेवकों की भर्ती कर उन्हें बकायदा गुरिल्ला युद्ध का प्रशिक्षण दिया गया था। कालान्तर में उत्तरपूर्व क्षेत्र में स्वयंसेवकों को एसएसबी की नियमित सेवा में नियुक्ति दी गयी और जो नियुक्ति के योग्य नहीं था उन्हें अन्य वित्तीय लाभ व सुविधायें यथा पेंशन, ग्रेच्यूटी, भत्ते आदि प्रदान किये गये।

उत्तराखंड के पर्वतीय जिलों में एसएसबी द्वारा गुरिल्ला स्वयंसेवकों को नियमित प्रशिक्षण दिया गया व आश्वासन दिया गया कि भविष्य में इन प्रशिक्षण प्राप्त गुरिल्ला स्वयंसेवकों को नियमित नियुक्ति दी जायेगी।

परन्तु वर्षों की अवधि बीत जाने के बाद भी एसएसबी द्वारा उत्तराखंड के इन गुरिल्ला स्वयंसेवकों को न तो नियमित नियुक्ति प्रदान की गयी है और न ही इन्हें किसी प्रकार के वित्तीय लाभ व सुविधायें ही प्रदान की गयी हैं। सरकार द्वारा उत्तरांचल के गुरिल्ला स्वयंसेवकों की मांग पर कोई ध्यान न दिये जाने से उनमें अत्यंत निराशा व रोष व्याप्त है। विगत लम्बे समय से एसएसबी से प्रशिक्षण प्राप्त ये गुरिल्ला स्वयंसेवक नियुक्ति व वित्तीय लाभों की मांगों को लेकर आंदोलनरत हैं। गुरिल्ला स्वयंसेवकों की मांग है कि पूर्वोत्तर राज्यों की भांति उत्तरांचल के गुरिल्ला स्वयंसेवकों को भी एसएसबी में नियमित नियुक्ति व वित्तीय लाभ प्रदान किये जायें।

अत: मैं केन्द्र सरकार से मांग करता हूं कि वह इस विषय में तत्काल हस्तक्षेप करें और उत्तरांचल के गुरिल्ला स्वयंसेवकों को एसएसबी में नियमित नियुक्ति प्रदान की जाये और वित्तीय लाभ तथा सुविधायें भी प्रदान की जायें।

(छह) राजस्थान के कोटा जिले के रामगंज मंडी में रसोई गैस बिक्री केन्द्र (एल. पी. जी. आउटलेट) स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़): महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र चितौड़गढ़ के अंतर्गत कोआ जिले में रामगंज मंडी है, जो कोटा स्टोन एवं धनिया के लिए विश्वप्रसिद्ध है। यहां की आबादी पचास

हजार से अधिक है। इस मंडी में एलपीजी की कोई गैस एजेंसी नहीं होने के कारण क्षेत्रीय लोगों को काफी दूर से गैस सिलेण्डर लाना पड़ता है, जिसमें उन्हें काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। अत: इस दृष्टि से रामगंज मंडी में गैस एजेंसी होने की आवश्यकता है। मैंने माननीय मंत्री जी से व्यक्तिगत पत्रों व सदन के माध्यम से रामगंज मंडी में गैस एजेंसी खुलवाने का अनुरोध किया था और माननीय मंत्री जी द्वारा मुझे आशान्वित किया गया था लेकिन आज तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है, जिससे क्षेत्रीय जनता में काफी भ्रांति फैल रही है और अपने आपको वे असहाय महसूस कर रहे हैं।

अत: महोदय, आपके माध्यम से मेरा सरकार से अनुरोध है कि क्षेत्रीय जनता की जरूरतों को देखते हुए रामगंज मंडी में एलपीजी गैस एजेंसी खोलने की व्यवस्था सुनिश्चित कर क्षेत्रीय जनता की परेशानी एवं लोगों में फैल रही भ्रांति को दूर करें। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इस कार्य को जल्दी पूरा करेंगे।

(सात) सेना में "एक रैंक-एक पेंशन" दिए जाने की आवश्यकता

प्रो. प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर, हिमाचल प्रदेश): महोदय, सेना से पूर्व में रिटायर हुए और वर्तमान में रिटायर हो रहे सेनाकर्मियों की पेंशनों में बहुत विसंगति है, जिससे सैनिकों में असंतोष पनप रहा है। विगत अनेक वर्षों से भू. पू. सैनिक एक रैंक एक पेंशन के सिद्धांत को लागू करने का निवेदन करते हैं कि इस विसंगति को दूर किया जाये।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में सेवारत एवं सेवानिवृत सैनिक बहुतायत में हैं। पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों के उपरांत रक्षा मंत्री ने इस बारे में एक विशेष समिति गठित की थी जिसे इस समस्या के समाधान हेतु अपनी अनुशंसाएं देनी थीं, लेकिन अभी तक इसका समाधान नहीं हुआ है। इससे देश में विभिन्न रैंकों के सेवानिवृत सैनिकों में काफी रोष एंव क्षोभ है। अब छठा वेतन आयोग केन्द्रीय कर्मचारियों के वेतन को बढ़ाने पर विचार कर रहा है। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि "वन रैंक वन पेंशन" के सिद्धांत को छठे पे कमीशन में अवश्य स्वीकार किया जाये और उसे शीघ्र लागू किया जाये।

(आठ) असंगठित क्षेत्र में कार्यरत महिलाओं को प्रसूति लाभ विया जाना सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्रीमती मिनाती सेन (जलपाईगुड़ी): भारत में महिलाओं को मातृत्व हक दिए जाने का मुद्दा एक गम्भीर चिंता का विषय है जहां ज्यादातर कामकाजी महिलाएं अपने मूल अधिकार प्राप्त करने में सक्षम नहीं हैं। अधिकांश कामकाजी महिलाएं असंगठित क्षेत्र में काम कर रही हैं और हालांकि प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम (1961) में भी कहा गया है कि वे भी मातृत्व प्रसुविधा पाने की हकदार हैं। लेकिन सच यह है कि अधिकांश महिलाओं को उनके अधिकारों से वंचित रखा जाता है। बहुत से मामलों में गर्भावस्था। और कुछ मामालों में विवाह के कारण भी गरीब महिलाओं को अपने रोजगार से वंचित होना पड़ता है। लेकिन विडम्बना यह है कि सुरक्षात्मक विधान के होने के बावजूद स्थिति बिगड़ रही है जिससे रोजगार के क्षेत्र में महिलाओं की स्थिति और गंभीर हो रही है। उन्हें मातृत्व सुविधा से बचने के लिए नियोक्ता महिलाओं का रोजगार कम करने हेतु अनुचित तरीके अपनाते रहते हैं। ऐसा करने वाले नियोक्ताओं को दण्ड देने के वैधानिक प्रावधान का अधिकत्तर उल्लघन किया जाता है। अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि असंगठित क्षेत्र में कार्यरत महिलाओं को मातृत्व प्रसुविधा प्रदान करना सुनिश्चित करने तथा कामकाजी महिलाओं के हक में कानूनी प्रावधान की खामियां को तुरंत दूर करने के लिए पुरजोर कार्य करे।

(नौ) उत्तर प्रदेश के बुन्देलखंड क्षेत्र में हो रही भूगर्भीय उथल-पुथल की पूर्व सूचना देने वाली प्रणाली स्थापित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.): महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर, उत्तर प्रदेश जिले की राठ तहसील के जिगनी गांव में धसान नदी से एक किलोमीटर पहले ढाई फीट से 8 फीट तक की चौड़ाई में लगभग 10 किलोमीटर तक धरती अचानक फट गयी, जिसकी गहराई लगभग 35 फुट से लेकर 60 फुट तक है। जिस कारण बुंदेलखंड के निवासी डरे एवं सहमे हुए हैं। इस क्षेत्र में पानी की अत्यधिक परेशानी है। बुंदेलखंड का पूरा क्षेत्र पिछले चार-पांच सालों से सूखे एवं अन्य प्रकार की प्राकृतिक एवं देवीय आपदाओं से घिरा हुआ है। देश में प्रतिवर्ष जन, धन एवं पशुधन की बड़े स्तर पर हानि होती है। इस प्राकृतिक आपदा में भी सैंकड़ों जानवर धरती के अंदर समा गए। कोई पूर्व चेतावनी देने की सुविधा न होने के कारण इस क्षेत्र के लोग परेशान हैं तथा पलायन करने को मजबूर हैं। क्षेत्रीय लोगों को हिम्मत एवं ढाढस बंधाने के लिए वैज्ञानिकों का एक दल भेजकर बुंदेलखंड क्षेत्र का सर्वे कराये जाने की तुरंत आवश्यकता है। साथ ही प्रभावित लोगों को उचित मुआवजा देने की व्यवस्था की जाये।

मैं सदन के माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि बुंदेलखंड क्षेत्र के भूगर्भ में हो रही उथल-पुथल की जांच हेतु एक उच्चस्तरीय वैज्ञानिकों का केन्द्रीय दल उक्त स्थान पर तुरंत भेजा

जाये तथा भविष्य में इस तरह की प्राकृतिक आपदाओं की पूर्व सूचना देने हेतु तत्काल कदम उठाए जायं ताकि प्राकृतिक आपदाओं से होने वाली हानि को बचाया जा सके तथा प्रभावित क्षेत्रवासियों को सहायता तुरंत उपलब्ध करायी जाये।

(दस) महानदी रिवर क्रूज प्रोजेक्ट हेतु पर्याप्त धनराशि स्वीकृत करने तथा इस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु मेगा सर्किट का दर्जा दिये जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): विभिन्न पर्यटक स्थलों में जाने वाले पर्यटकों की संख्या में कई गुणा वृद्धि होने से इस क्षेत्र में आधार संरचना के विकास के लिए काफी निवेश किए जाने की आवश्यकता है। राष्ट्रीय पर्यटन आधार संरचना विकास योजना में उड़ीसा पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि पहले इसकी ओर बहुत कम ध्यान दिया गया है। केवल तीर्थ स्थलों के विकास को बढ़ावा दिया जाना चाहिए बल्कि उन क्षेत्रों का भी विकास किया जाना चाहिए जो प्रकृति को आकर्षित करता है। महानदी रिवर क्रूज परियोजना को मेगासर्किट के रूप में लिखा जाना चाहिए जो न केवल घरेलू पर्यटकों को बढ़ावा देगा बल्कि विदेशी पर्यटकों को भी आकर्षित करेगा। छत्तीसगढ़ के तिरूपुर से सोनपुर तक अत्यंत मनोहारी सुन्दरता बिखरी हुई है। सतको सिया भारत की सबसे बड़ी गहरी घाटी है, यह हाथी अभ्यारण्य से सटी हुई है। यहां बाघ अभ्यारण्य बनाने का प्रस्ताव भी है। महानदी कटक से मीतारकानिका तक बहती है। जो अंतर्राष्ट्रीय महत्व का एक राष्ट्रीय उद्यान है।

मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि महानदी मेगासर्किट के विकास के लिए पर्याप्त निधियां स्वीकृत की जाएं जिसके लिए उड़ीसा सरकार से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ग्यारह) महाराष्ट्र के कोल्हापुर तथा इचलकरंजी क्षेत्रों में बाढ़ प्रभावित व्यक्तियों को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्रीमती निवेदिता माने (इचलकरंजी): महोदय, मैं सरकार का ध्यान महाराष्ट्र के कोल्हापुर और इचलकरंजी क्षेत्रों में इस सीजन में आयी भयंकर बाढ़ की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

महोदय, इन क्षेत्रों में जब-जब बरसात का सीजन आता है यहां बाढ़ आना निश्चित है। इन क्षेत्रों में बाढ़ का मुख्य कारण भारी बारिश के साथ-साथ अलमाटी बांध से भारी मात्रा में पानी का छोड़ा जाना रहा है।

महोदय, इन क्षेत्रों में करीब 10,000 हैक्टेयर जमीन हाल ही में आयी बाढ़ की चपेट से प्रभावित हुई है। करीब 1000 लाख रूपये तक की सार्वजनिक तथा निजी सम्पत्ति का नुकसान हुआ है। बाढ़ की वजह से कई लोगों की अकाल मृत्यु हो गई और हजारों लोग बेघर हो गए।

अत: मैं सरकार से यह मांग करती हूं कि उपरोक्त बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में जिन व्यक्तियों की अकाल मृत्यु हो गई है, उनके परिजनों को 10 लाख रुपये तक की केन्द्रीय आर्थिक सहायता जल्द से जल्द उपलब्ध करायी जाये, बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में किसानों के कर्जे को माफ किया जाये और उन्हें बीज तथा खाद मुफ्त में उपलब्ध करायी जाये, भूमिहीन मजदूरों के लिए मुफ्त राशन की व्यवस्था की जाए, इन क्षेत्रों की सड़कों को ऊंची करने एवं कंकरीट का बनाने हेतु केन्द्रीय धन उपलब्ध किया जाये और हर साल बाढ़ की समस्या से निजात हेतु इस समस्या का स्थायी हल निकाला जाये।

(बारह) पश्चिम बंगाल के पश्चिम मेदिनीपुर जिले में खड़गपुर से सोनाकोनिया तक क्षेत्र की निकासी प्रणाली में सुधार लाने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 60 पर अतिरिक्त पुलों का निर्माण कराए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री सुबोध पाण्डा (मिदनापुर): पश्चिम मेदिनीपुर जिले का एक बड़ा भाग भारी वर्षा और अभूतपूर्व बाढ़ के कारण गंभीर रूप से क्षतिग्रस्त हो गया है। ऐसा मुख्य रूप से जल-भराव के कारण हुआ है। नवनिर्मित राष्ट्रीय राजमार्ग (संख्या 60) जो खड़गपुर से सोनाकोनिया तक स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना का एक भाग है, वर्षा जल की निकासी में एक बड़ी रूकावट बन गया है। उक्त राजमार्ग के नीचे बने पुल इस जल निकासी के लिए पर्याप्त मार्ग उपलब्ध नहीं कराता। सोनाकोनिया में हाल में आई बाढ़ में यह राजमार्ग डूब गया था। अत: उक्त राजमार्ग पर और अधिक पुलों का तत्काल निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। इस वर्ष इससे लाखों लोग प्रभावित हुए हैं। बड़ी मात्रा में धान की फसल नष्ट हुई है। मैं केन्द्र सरकार से यह अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले में तत्काल कार्यवाही करे और बड़े स्थानीय लोगों के जीवन की रक्षा हेतु इस क्षेत्र की जल-निकासी प्रणाली पर पुन: ध्यान दे।

(तेरह) केरल सरकार द्वारा चलाए जा रहे "संपूर्ण ऊर्जा सुरक्षा मिशन" के माध्यम से केन्द्रीय सरकार द्वारा नवीकरणीय ऊर्जा स्रोत को बढ़ावा देने हेतु मीडिया अभियान के लिए वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): केरल सरकार द्वारा 11वीं पंचवर्षीय योजना में शुरू की गई सम्पूर्ण ऊर्जा सुरक्षा मिशन (टी. ई. एस. एम.) एक अग्रणी परियोजना है। यह मिशन सं.प्र. ग. सरकार के न्यूनतम सांझा कार्यक्रम की भांति ही है जिसे देश के ग्रामीण क्षेत्रों में शत-प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य हासिल करने हेतु आरंभ किया गया है। इस मिशन का उद्देश्य उपलब्ध न्यूनतम विद्युत ऊर्जा, जो कि प्रतिदिन प्रति व्यक्ति प्रति यूनिट है, राज्य में प्रत्येक घर में विद्युतीकरण करना है जिससे कि वार्षिक रूप से प्रत्येक घर में खाना पकाने हेतु आठ एलपीजी सिलेंडरों के बराबर ऊर्जा उपलब्ध कराई जा सके। और आपूर्ति प्रबन्धन, ऊर्जा संरक्षण, शुरू करने तथा उक्त उर्जा की सतत् आपूर्ति का लक्ष्य हासिल करने हेतु अपारंपरिक ऊर्जा के उपयोग को बढ़ावा दिया जा सके।

इस मिशन का प्रबन्धन केरल राज्य विद्युत बोर्ड के साथ मिलकर ऊर्जा क्षेत्र की दो अग्रणी एजेंसियों, एजेंसी फॉर नौन-कन्वेंशनल एजेंसी एण्ड सरल टेक्नोलॉजी (ए एन ई आरटी) तथा एनर्जी मैनेजमेंट सेंटर (ई एम सी) द्वारा किया जा रहा है। स्थानीय कार्यकर्ताओं, अध्यापकों, पर्यावरण कार्यकर्ताओं, समाजिक कार्यकर्ताओं, विज्ञान कार्यकर्ताओं और विद्युत क्षेत्र के कार्यकर्ताओं को मिलाकर "एन एनर्जी इन्वायर्नमैंट कार्य" का गठन किया जा रहा है।

एक सम्पूर्ण मीडिया अभियान शुरू किया जा रहा है जिसके लिए नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा आवश्यक वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

(चौदह) एक महान सामाजिक नेता श्री मन्नाथू पद्मनाभन के सम्मान में केरल में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना किए जाने की आवश्यकता

श्री पी. सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, केरल के श्री मन्नाथु पद्मनाभन लाखों लोगों को जागृत करने वाले एक महान सामाजिक नेता रहे हैं। वे 'नायर सर्विस सोसायटी के संस्थापक थे जिन्होंने पूरे केरल में शैक्षिक, स्वास्थ्य और औद्योगिक इकाईयां आरम्भ की' 'नायर सर्विस सोसायटी' भारत के कई भागों और विदेशों में कार्यशील है और इसने जाति, नस्ल, रंग और धर्म के आधार पर भेदभाव किए बिना करोड़ों लोगों की सहायता की है। श्री मन्नाम, जिस नाम से वे विख्यात थे, वे लोगों को आर्थिक और शैक्षिक असमानता से मुक्ति पाने के लिए प्रेरित किया केरल में इनका नाम बहुत जाना-पहचाना है और इसे आने वाले वर्षों तक याद रखा जाऐगा। भारत सरकार ने उनके नाम पर डाक-टिकट जारी करके उनका सम्मान किया है। मैं सरकार से यह अनुरोध करता हूं कि वह केरल में उनके नाम पर एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय आरंभ करे और दिल्ली विश्वविद्यालय में भी मलयालम पढ़ाने हेतु उनके नाम की एक 'पीठ' की स्थापना की जाए।

अपराह्न 12.55 बजे

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) 2007-08

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर): अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2007-08 के लिये रेल की अनुपूरक मांगें सदन में पेश की गई हैं, जिन पर मैं चर्चा करने के लिये आपकी अनुमति ले रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय, भारत की एकता, अखंडता और संस्कृति को अक्षुण्ण रखने के लिये जहां भारत के तीर्थ-स्थलों का महत्वपूर्ण योगदान रहा है, वहां इस देश को जोड़ने में भारतीय रेल का महत्वपूर्ण योगदान है।

अध्यक्ष महोदय, ज्यों-ज्यों समय बीतता जा रहा है, त्यों-त्यों रेल विवादों का विषय बनती जा रही है। आपने एक दिन अपने आसन से ऑब्जर्व करते हुए सभी सांसदों से कहा था कि हम सब भारतीय हैं, यह सोचें तो ऐसा लगा कि आप सारे देश की आम जनता की आवाज ऑब्जर्व कर रहे थे और उस पर टिप्पणी कर रहे थे। भारत की सरकार सारे लोगों की सरकार है और केन्द्र का जो भी मंत्री होता है, चाहे कोई मंत्रालय उसके पास हो, उसे सारे देश को एक नजर से देखना होता है। प्रत्येक राज्य रेल सुविधा चाहता है। पिछले कुछ वर्षों से ऐसी वृत्ति आ गई है कि जिस राज्य से केन्द्रीय मंत्री होता है, उस विभाग से संबंधित सभी सुविधाओं या काम अधिकतर उसी राज्य में हो रहे हैं या फिर वहां हो रहे हैं, जहां के नौजवान निराश होकर शस्त्र उठाते हैं, अशान्ति पैदा होती है। उदाहरण के तौर पर नार्थ ईस्ट स्टेट्स हमारे सामने हैं। हमारे पड़ोस में जम्मू-कश्मीर राज्य है। ऊधमपुर तक रेल लाईन जा चुकी है, हम उसका स्वागत करते हैं, यह होना चाहिये। लेकिन हिमाचल प्रदेश भी एक राज्य है जिसके 52 जवान कारगिल युद्ध में शहीद हुये। उस युद्ध के दौरान शहीद हुये जवानों के लिये भारत सरकार ने चार परमवीर चक्र प्रदान किये जिनमें से दो परमवीर चक्र हिमाचल प्रदेश के वीर जवानों को मिले थे।

[प्रो. प्रेम कुमार धूमल]

अध्यक्ष महोदय, हम भारत की स्वतंत्रता की 60वीं वर्षगांठ मना रहे हैं लेकिन इस 60 साल की अवधि में हिमाचल प्रदेश को केवल 20 किलोमीटर ब्राडगेज रेल लाईन मिली है। स्व. ललित नारायण मिश्र ने जनवरी, 1973 में एक रेल लाईन का शिलान्यास किया था। 18 वर्ष के बाद, जब श्री जनेश्वर मिश्र रेल मंत्री हुये, मैं उस समय सांसद था, तब 14 किलोमीटर रेल मार्ग का ऊना तक उद्घाटन हुआ। यह बात मैंने इसलिये बताई है क्योंकि आपने कहा था कि हम सब भारतीय हैं। आज हिमाचल प्रदेश का हर नागरिक यह बात पूछता है कि केन्द्रीय सुरक्षा बलों में भर्ती होकर देश की सुरक्षा के लिये हमारे जवान शहीद हुये हैं, शान्ति कायम करने के लिये और आतंकवाद से लड़ने के लिये अपनी जानें दी हैं और आज भी त्रिपुरा आदि से प्रतिदिन कोई न कोई जवान शहीद की लाश आ रही है लेकिन केन्द्र का हमें क्या योगदान मिला? माननीय प्रधानमंत्री जी 2005 में हिमाचल प्रदेश गये थे। प्रदेश सरकार ने उनके सामने कुछ मांगें रखी थी और दूसरे ही दिन प्रधानमंत्री जी ने प्रैस वार्ता की राज्य सरकार की मांग-प्रधानमंत्री के विकास कार्य

अपराह्न 1.00 बजे

वहां पेपर सर्कुलेट हुआ कि 4000 करोड़ रुपये से ज्यादा हिमाचल प्रदेश के लिए स्वीकार किये गए। 2000 करोड़ रुपये से ज्यादा पैसा केवल रेलवे के लिए घोषित था। आज एक भी प्रोजैक्ट उसमें नहीं चल रहा है। पूरे देश में केवल हिमाचल में ही नहीं, बल्कि अन्य शांतिप्रिय प्रदेशों में भी ऐसा हो रहा होगा। वे लोग प्रधानमंत्री जी से पूछना चाहते हैं कि यदि घोषणाओं पर अमल नहीं होगा तो क्या हर प्रदेश के नौजवान को हथियार उठाना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय: आप यह मत बोलिये।

प्रो. प्रेम कुमार धूमल: बोलने के लिए मजबूर किया जा रहा है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप एक बहुत आदरणीय और जिम्मेदार सदस्य हैं।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल: वहां जो परिस्थिति पैदा हो रही है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हम लोग आपकी बात से पूरा सहमत हैं। हिमाचल प्रदेश के नौजवान जो हमारे देश के लिए कुर्बानी करते हैं, हम सब उनका आदर करते हैं।

[अनुवाद]

प्रो. धूमल आप मध्याह्न भोजन के पश्चात अपनी बात जारी रख सकते हैं।

सभा अपराह्न 2.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 1.01 बजे

तत्पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.06 बजे

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात अपराह्न 2.06 बजे पुन: समवेत हुई।

(*उपाध्यक्ष महोदय* पीठासीन हुए)

अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल), 2007-08 जारी

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: हम यह संख्या 14 लेंगे। जब सभा स्थगित हुई तब प्रो. प्रेम कुमार धूमल बोल रहे थे। अब मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि वे अपना भाषण जारी रखें।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैंने कहा था कि ...*(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): उपाध्यक्ष महोदय, इस पर बड़े-बड़े भाषणों की बजाय दो-दो मिनट में माननीय सदस्यों से अपनी बात कहने का निर्देश देने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय: लालू प्रसाद जी, माननीय प्रेम कुमार जी धूमल बहुत विद्वान सदस्य हैं। इसलिए उनकी राय लेना भी जरूरी है।

श्री लालू प्रसाद: उपाध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि जो माननीय सदस्य भाषण लिखित में सदन के पटल पर रखना चाहें, उनसे वैसा करने के लिए अनुरोध किया जाए। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि हमारी पार्टी का राष्ट्रीय अधिवेशन बनारस में चल रहा है। इसलिए हमें बनारस जाना है। अत: हम चाहेंगे कि हमारा यह विषय आज ही समाप्त हो जाए।

उपाध्यक्ष महोदय: लालू प्रसाद जी, आप कितने बजे जाना चाहते हैं?

...(व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): उपाध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन है कि जो माननीय सदस्य अपना भाषण लिखित में देना चाहें, उनसे लिखित में ले लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय: लालू प्रसाद जी, आप कितने बजे जाना चाहते हैं?

श्री लालू प्रसाद: उपाध्यक्ष महोदय, यदि आज सायंकाल 5.00 बजे हमारी यहां से छुट्टी हो जाए, तो अच्छा रहेगा क्योंकि हमें आगे और भी काम करने हैं। हमारा मूड फ्रैश रहेगा, तो माननीय सदस्यों के सब काम करेंगे। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया समय व्यर्थ ना करें। कृपया बैठ जाएं।

[हिन्दी]

श्री भंवर सिंह डांगावास (नागौर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि मैं साढ़े तीन साल से अपने यहां के बारे में रेल मंत्री जी से निवेदन करता चला आ रहा हूं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: जो माननीय सदस्य अपने लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं वे ऐसा कर सकते हैं। भाषण कार्यवाही वृतान्त का भाग बन जाऐंगे। मेरे विचार से श्री लालू जी भी निश्चित रूप से आपकी मांगों पर ध्यान देंगे।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल: उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जहां एक ओर यह सुखद लग रहा है कि रेल की अर्थव्यवस्था में सुधार हुआ है और हजारों करोड़ रुपए का लाभ रेलवे ने कमाया है, वहीं दूसरी ओर बढ़ती हुई रेल दुर्घटनाएं, आतंकवादियों अथवा समाज-विरोधी तत्वों द्वारा आए दिन रेल गाड़ियों में हत्या और डकैतियां किया जाना, चिन्ता का विषय है।

महोदय, यात्रियों की सुविधाओं के नाम पर करोड़ों रुपए हर वर्ष खर्च होते हैं, लेकिन इसके बावजूद रेलवे परिसरों में गंदगी, अनधिकृत वैंडर्स की गतिविधियां रेलवे स्टेशनों पर जारी रहना, शताब्दी जैसी महत्वपूर्ण रेल गाड़ियों में खानपान की सुविधा के स्टेंडर्ड में गिरावट आना, स्टेशनों के प्लेटफॉर्म पर, वेटिंग हॉल्स में, शौचालयों और स्नानघरों में गंदगी का होना इस बात का द्योतक है कि यात्रियों को सुविधाएं दिए जाने के नाम पर उनके साथ केवल छल किया जा रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि उन्हें इन बातों पर ध्यान देना होगा और इनमें सुधार लाना होगा। विभिन्न गिरोह भोले-भाले यात्रियों को ठगते हैं। उनसे सुरक्षा का भी प्रावधान होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि माननीय मंत्री जी को जल्दी है, इसलिए मैं भी अपनी कुछ बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं जो मेरे प्रदेश से संबंधित हैं। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि इन 60 वर्षों में हिमाचल प्रदेश में मात्र 20 किलोमीटर ब्राडगैज लाइन बिछी है। ऊना हमारा एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां कोई शैल्टर नहीं है। गर्मियों के दिनों में ठण्डा पीने का पानी उपलब्ध नहीं है। हर रेलवे स्टेशन पर टिकट आरक्षण के लिए प्रात: 8 बजे से रात 8 बजे तक सुविधा उपलब्ध होती है, लेकिन ऊना में यह सुविधा 8 बजे से 2 बजे तक ही है और केवल एक ही शिफ्ट है। वहां जो यात्री आते हैं, उनमें से अधिकतर सैनिक होते हैं, जिन्हें वापसी का आरक्षण करवाने में दिक्कत आती है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इसे सुबह आठ बजे से सांय 8 बजे तक किया जाए।

हरिद्वार से हम सभी का धार्मिक संबंध जुड़ा हुआ है। ऊना तक अब ब्राडगेज लाइन है। मेरा निवेदन है कि ऊना से हरिद्वार के लिए एक नई रेल चलाई जाए, नई रेल सुविधा हिमाचल प्रदेश के लोगों को उपलब्ध करवाई जाए।

महोदय, यहां से हर प्रदेश शताब्दी अथवा राजधानी गाड़ी की सुविधा से जुड़ा हुआ है, लेकिन हिमाचल प्रदेश को यह सुविधा अभी तक प्राप्त नहीं हुई है। ऊना तक ब्रॉडगैज लाइन है और इसका इलैक्ट्रीफिकेशन भी हो चुका है। इसलिए मेरा आग्रह है कि चण्डीगढ़ से जो जनशताब्दी चलती है, उसे ऊना तक बढ़ा देंगे तो हिमाचल के लोगों को भी एक फास्ट ट्रैन की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी। नंगल डैम और अम्बाला तक जो ट्रैन्स चलती हैं, यदि आप उन्हें ऊना तक एक्सटैन्ड कर देंगे, तो वहां के लोगों को भी लाभ मिल सकेगा, क्योंकि वहां सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं और यह फासला केवल 14 किलोमीटर का ही है।

महोदय, पश्चिम एक्सप्रैस कालका से चलती है और उसमें अंबाला से कुछ डिब्बे जोड़ दिए जाते हैं। ठीक इसी प्रकार से ट्रेन

[प्रो. प्रेम कुमार धूमल]

नंबर 2716 अमृतसर-नांदेड़ एक्सप्रैस के साथ ऊना से कुछ डिब्बे जोड़ दिए जाएं तो निश्चित तौर पर इससे दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड़ तक लोग जा सकेंगे तथा नार्थ-सैन्ट्रल और सैन्ट्रल रेलवे एवं साउथ सैन्ट्रल रेलवे से हिमाचल प्रदेश का सीधा सम्पर्क जुड़ जाएगा। ऐसा करने से जहां यात्री मथुरा, वृन्दावन एवं शिरडी जा सकेंगे, वहीं सिक्ख तीर्थयात्री आनन्दपुर साहब, जहां खालसा पंथ की नींव रखी गई थी, भी जा सकेंगे। इसके अलावा सेना में काम करने वाले लोग जो कि हिमाचल प्रदेश से रेल से यात्रा करते हैं, उन्हें दिल्ली, अम्बाला केन्ट, मथुरा, आगरा केन्ट, ग्वालियर, झांसी, भोपाल, मनमाड़ और औरंगाबाद आर्मी हेडक्वार्टर आने-जाने में सुविधा प्राप्त होगी। उपाध्यक्ष महोदय, एक ट्रेन चुरडू टकारला, ऊना होती हुई अम्बाला जाती है। मैं इसकी ओर रेल मंत्रालय का विशेष रूप से ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इस ट्रेन में 6 घंटे का सफर यात्री करते हैं, लेकिन इस ट्रेन में कोई टायलेट की सुविधा उपलब्ध नहीं है। 6 घंटे तक वृद्ध, बच्चे और महिलाएं को विशेषकर बड़ी कठिनाई में होते हैं। मुझे आश है, राज्य मंत्री तो इस बात को नोट कर रहे होंगे, लालू जी, मैं आपका इस पर ध्यान चाहूंगा, आपका इस पर जरा विशेष ध्यान चाहिए। एक ट्रेन चुरडू-ऊना-टकारला-अम्बाला चलती है, उसमें एक तरफ से 6 घंटे की यात्रा है। इसमें महिलाएं, बच्चे और वृद्ध जो यात्रा करते हैं, उसमें काई टायलेट सुविधा उपलब्ध नहीं है, आप अंदाजा लगा सकते हैं कि कितनी कठिनाई होती होगी। मेरा निवेदन है कि इसमें टायलेट सुविधा उपलब्ध कराने के लिए तुरन्त आदेश दिये जायें, ताकि लोगों को सुविधा मिल सके।

मैंने आपको बधाई दी है कि आर्थिक तौर पर रेलवे सम्पन्न हुई है। हमने बार-बार आपको लिखा है और सब सरकारों ने प्रदेश से लिखा है। बहुत सारे रेलवे क्रासिंग्स ऐसे हैं, जो अनमैण्ड हैं या जहां सुविधा उपलब्ध नहीं है और लोगों को कई किलोमीटर घूमकर आना पड़ता है, जिनमें नन्दपुर भटौली तथा गढ्तर पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेलवे लाइन पर ये दो रेलवे स्टेशन ऐसे हैं, जहां से बार-बार लोगों की रेलवे क्रासिंग के लिए मांग आ रही है। मेरा निवेदन है कि जहां 20,153 करोड़ रुपये का आपका केश सरप्लस है, यहां सिर्फ 50-60 लाख रुपये का खर्चा है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि ये दो रेलवे क्रासिंग्स तुरन्त बनाये जायें।

कालका से ब्रॉडगेज लाइन को परवानू तक एक्सटेंड करने का शिलान्यास भी पूर्व रेल मंत्री ने कई वर्ष पहले किया था। हिमाचल प्रदेश को एक और एंट्री इससे मिलती है। कालका से परवानू में कालका जो आखिर रेलवे स्टेशन आपका हरियाणा में है, उससे ब्राडगेज परवानू तक एक्सटेंड अगर करें तो आपको केवल 5 किलोमीटर और शामिल करना है और आप हिमाचल प्रदेश के लिए रेलवे का एक और द्वार खोल रेंगे। इसकी आधारशिला रखी जा चुकी है। चण्डीगढ़ बद्दी बनौली नांगल रेलवे लाइन की एनाउंसमेंट प्रधानमंत्री ने भी की है और इण्डस्ट्रियल पैकेज के बाद वहां पर दोनों तरफ का ट्रैफिक, पैसेंजर ट्रैफिक, भी और गुड्स ट्रैफिक की भी वहां बहुत सम्भावनाएं हैं और प्रधानमंत्री ने इसके लिए 400 करोड़ रुपये का एनाउंसमेंट की है, जिसका मैंने शुरू में जिक्र किया, लेकिन एक पैसा भी इस पर खर्च नहीं हुआ। इस प्रोजैक्ट का काम ही प्रारम्भ नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि चण्डीगढ़ बद्दी बनौली नांगल रेल लिंक को तुरन्त प्रारम्भ किया जाये। भनुघली बरमाणा रामपुर हिमाचल प्रदेश में सीमेंट उद्योग बहुत बड़ी मात्रा में स्थापित हुआ है, वहां बहुत ज्यादा सीमेंट का ट्रैफिक हैं, केरेज है और बाई रोड ट्रांसपोर्ट से आ रहा है, जिसके कारण एक्सीडेंट्स भी हो रहे हैं, ट्रैफिक जाम भी लगते हैं, मेरा निवेदन रहेगा कि भनुघली बरमाणा रामपुर रेलवे लाइन को सैण्ट्रल प्रोजैक्ट के तौर पर लिया जाये। इसका प्रधानमंत्री ने केन्द्रीय प्रोजैक्ट के तौर पर आश्वासन भी दिया था, प्रदेश सरकार ने यह माामला आपके यहां उठाया भी है, लेकिन आपने इंकार कर दिया। बाकी प्रदेशों में अगर सैण्ट्रल प्रोजैक्ट्स लिये जा सकते हैं तो हिमाचल प्रदेश के लिए क्यों नहीं? हिमाचल प्रदेश में भी यह प्रोजैक्ट सैण्ट्रल प्रोजैक्ट के तौर पर लिया जाये, क्योंकि इसमें लगभग 1200 करोड़ रुपये का इन्वैस्टमेंट होने वाला है। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि यह जो नांगल ऊना तलवाड़ा रेलवे लाइन है, इसका शिलान्यास 1973 में हुआ था और अभी तक 20 किलोमीटर रेलवे ट्रैक बना है। मेरा आग्रह रहेगा कि इसको भी तुरन्त पूरा किया जाये और प्रधानमंत्री के एनाउंसमेंट में 400 करोड़ रुपये की इसके लिए घोषणा हुई है, लेकिन इसमें भी काम चुरडू में जाकर ठप्प हो गया, उसके आगे काम नहीं हो रहा। पठानकोट जोगिन्दरनगर नैरोगेज को ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करने के लिए लगातार मांग हर सांसद ने की है, हर सरकार ने की है और यह अत्यन्त आवश्यक है। कांगड़ा की सुन्दर वादियों में पर्यटन को विकसित करने के लिए पर्यटन मंत्री जी भी यहां बैठी हैं, कुल्लू मनाली मण्डी, ये सब इसके माध्यम से जुड़ते हैं। इसलिए उसे ब्राडगेज करना अत्यन्त आवश्यक है। मैं समझता हूं कि इसके कारण प्रदेश में पर्यटन की बहुत अधिक संभावनाएं बढ़ जाएंगी।

उपाध्यक्ष महोदय, कई राज्यों से भी शिकायतें आती हैं कि रेलवे के जो कार्यक्रम होते हैं, वहां चुने हुए सांसदों को आमंत्रित नहीं किया जाता है। एक-दो घटनाएं तो ऐसी घटी हैं, जहां पराजित हुए उम्मीदवारों ने झंडी दिखायी और ट्रेन चालू की गयी। लोकतंत्र में लोग इस तरफ भी बैठते हैं और उस तरफ भी बैठते हैं, लेकिन जो चुने हुए प्रतिनिधि हैं, उनमें से ही कोई इस तरफ बैठेगा या

उस तरफ बैठेगा। इसलिए मेरा कहना है कि उनका सम्मान होना चाहिए। मैं नहीं चाहता कि लालू जी को फिर से अध्यक्ष बन जाने में देरी हो। मैं अपनी बात को सीमित कर रहा हूं इस आश्वासन के साथ जो आसन से भी मिला है और माननीय मंत्री जी से भी मिला है। मैंने प्रदेश की जो बिल्कुल जेन्युइन डिमांड्स थीं, उन्हें यहां रखा है, जिन्हें केंद्र ने हमेशा स्वीकृत तो किया, लेकिन उसके आगे कदम कुछ नहीं उठाया। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इन पर ध्यान देंगे और आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री के. वी. तंगबालु, कृपया बहुत संक्षेप में अपनी बात कहें।

[हिन्दी]

श्री कीर्ति वर्द्धन सिंह (गोंडा): महोदय, गोंडा जनपद के रेल यात्रियों की कुछ समस्यायें आपके विचारार्थ प्रस्तुत हैं–

1. मनकापुर एक महत्वपूर्ण नगर है, और अब अयोध्या रेलवे ब्रिज के शुरू हो जाने के बाद एक जंक्शन हो गया है। यहां पर एशिया की सबसे बड़ी आई. टी. आई. के कर्मचारियों को पूरे देश में यात्रा करना रहता है। इसलिए यह जरूरी हो गया है कि मनकापुर को सीधे प्रदेश से और राजधानी से जोड़ा जाये। आज रक्सौल और गुवाहाटी पुरानी दिल्ली की ट्रेनें ही मनकापुर रूकती हैं। अब नितान्त आवश्यक हो गया है। कि सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली के लिए। गोरखधाक एक्सप्रेस (2555 अप, 2556 डाउन) मनकापुर में ठहराव से यहां की यात्रियों की समस्या दूर हो सकेगी।

2. एक बड़ी संख्या में आई. टी. आई और चीनी मिलों के कर्मचारियों को दैनिक लखनऊ से आना जाना रहता है। अभी कोई भी ट्रेन लखनऊ की मनकापुर सुबह नहीं रूकती है। कोचीन ट्रेन पहली ट्रेन है, जो लखनऊ से मनकापुर रूकती है, वह भी दोपहर बाद पहुंचती है। हावड़ा काठ गोदाम एक्सप्रेस 3019 अप, 3020 डाउन का ठहराव मनकापुर जंक्शन से हो जाने से दैनिक यात्रियों को मनकापुर और लखनऊ के बीच होने वाली समस्याओं से निदान मिलेगा।

3. कर्नलगंज और बभनान 2 बड़े नगर गोरखपुर लखनऊ रास्ते में है। यहां से बड़ी संख्या में व्यापारी और यात्रियों का इन नगरों से लखनऊ का आना जाना रहता है। इन यात्रियों की सुविधा हेतु गोरखपुर लखनऊ, इण्टरसिटी एक्सप्रेस को कर्नलगंज और बभनान में रूकना अतिआवश्यक है।

4. गोण्डा जिले का मुख्यालय है। लखनऊ से मनकापुर तक दोहरी रेलवे लाइन का कार्य पूरा हो चुका है तथा मनकापुर गोरखपुर का कार्य प्रगति पर है। अयोध्या पर एक महत्वपूर्ण रेलवे ब्रिज का उपयोग शुरू हो गया है। गोण्डा से फैजाबाद उत्तर रेलवे का सम्पर्क न होने के कारण गोण्डा की जनता आज भी इन महत्वपूर्ण उपलब्धियों से बंचित है।

निम्नलिखित नई रेल सेवा की शुरूआत से यहां की जनता को महान सुविधा उपलब्ध हो सकती है–

1. गोण्डा से इलाहाबाद वाया फैजाबाद।

2. गोण्डा से बाराणसी वाया फैजाबाद।

आपको सादर अवगत कराना है कि परसातिवारी रेलवे स्टेशन को खुले 2 वर्ष से अधिक हो रहा है, लेकिन अब तक यहां यात्री गाड़ियों के ठहराव और टिकट वितरण की व्यवस्था नहीं की गई है। निम्नलिखित करणों से मेरी दृष्टि में भी परसातिवारी स्टेशन पर यात्री गाड़ियों का ठहराव और टिकट वितरण तर्क संगत एवं आवश्यक है।

1. परसातिवारी रेलवे स्टेशन बभनान और छपिया के मध्य स्थित है।

2. परसातिवारी स्टेशन पर अक्सर पैसेन्जर गाड़िया अक्सर क्रासिंग में रूकती हैं। और कुछ यात्री चढ़ते उतरते हैं। जिससे रेलवे विभाग की आय को हानि होती है।

3. परसातिवारी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त संख्या में रेल विभाग के कर्मचारी तैनात हैं जो रेलवे संचालन के साथ-साथ टिकट वितरण का कार्य भी देख सकते हैं। जिससे रेल विभाग को अतिरिक्त आय प्राप्त हो सकता है।

4. रेलवे अधिकारियों द्वारा बार-बार यह लिखित अस्वासन दिया गया है कि स्टेशन बनने के बाद इस स्टेशन पर

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

पैसेन्जर ट्रेनों का ठहराव और टिकट वितरण का कार्य शुरू किया जायेगा। इस शर्त पर वहां के कुछ स्थानीय लोगों ने अपनी जमीन अधिग्रहण से पूर्व रेलवे विभाग को निर्माण करवाने के लिए सौंप दिया। इस सन्दर्भ में रेलवे द्वारा लिखा पत्र संलग्न है–

1. पत्रांक संख्या डब्लू/कान/315/गोरखपुर/भूअर्जन दिनांक 15.07.2003- 03.05.2008

2. पत्रांक संख्या 407/01/255/विकास दिनांक 23.02.2005

आपसे अपेक्षा है कि परसातिवारी स्टेशन पर यात्री गाड़ियों का ठहराव और टिकट वितरण के शीघ्र व्यवस्था के लिए सम्बन्धित को निर्देशित करने की कृपा करें।

[अनुवाद]

***श्री बृज किशोर त्रिपाठी** (पुरी): मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से चल रही रेल विकास परियोजनाओं को गति प्रदान करने और रेल बजट 2007-08 में सम्मिलित नहीं की गई नई परियोजनाओं को शामिल करने हेतु अनुदानों की अनुपूरक मांगों में अतिरिक्त धनराशि आबंटित करने की मांग करता हूं।

महोदय, उड़ीसा, को लगातार चार रेल बजटों में उसके उचित हिस्से से वंचित रखा गया है। आप जानते ही हैं कि दो रेल जोन नामत: पूर्व तटीय रेलवे और दक्षिण पूर्व रेलवे का एक हिस्सा उड़ीसा राज्य के एक हिस्से से होकर गुजरते हैं और ये दोनों भारतीय रेल के लिए राजस्व के बड़े स्रोत हैं। अत: मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि वे राज्य में चल रही रेल परियोजनाओं को पूरा करने हेतु आबंटन में वृद्धि करें और इस आबंटन को निम्न रूप से बढ़ाएं।

आमान परिवर्तन

महोदय, रूपसा-बारिपदा के बीच आमान परिवर्तन के कार्य से इस क्षेत्र की जनजातीय आबादी के एक बड़े हिस्से को बहुत लाभ होगा परन्तु इसके लिए पर्याप्त धन आबंटित नहीं किया गया है। अत: मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि वे रूपसा से बांगरीपोसी तक के आमान परिवर्तन के कार्य को गतिप्रदान करने हेतु आबंटन में वृद्धि करें। यह एक बहुत महत्वपूर्ण कार्य है। इसकी शुरूआत खड़गपुर और टाटानगर के बीच एक तीसरी वैकल्पिक लाइन के रूप में की गई है। और इसे दो चरणों में पूरा किया जाना है। पहले चरण में रूपसा बांगरीपोसी के बीच आमान परिवर्तन का कार्य होगा और दूसरे चरण में बांगरीपोसी को गोरूमहिसानी या दोलभूमगढ़ से जोड़ा जाऐगा जो बाद में टाटानगर से जुड़ेगी जिससे इनके बीच की दूरी बहुत कम हो जायेगी। नौपाड़ा से गुनपुर के बीच आमान परिवर्तन के कार्य को गति प्रदान की जाए और इसका विस्तार पेरूबली तक किया जाए और गोपालपुर पत्तन तक सम्पर्क प्रदान किए जाने की भी आवश्यकता है।

वर्तमान नई लाइनें

लांजीगढ़ रोड़-जूनागढ़ बड़ी लाइन रेल संपर्क: महोदय, यह परियोजना 1993-94 में मंजूर की गई थी। लांजीगढ़ रोड़-भवानीपटना के बीच लाइन बनाने और भवानीपटना से जूनागढ़ तक भूमि अधिग्रहण के लिए 100 करोड़ रूपए की धनराशि के मांग की गई थी। लेकिन अनुमोदित राशि 12 करोड़ रुपए बहुत कम है, इसलिए परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त निधियां प्रदान की जाएं।

हरिदासपुर-पारादीप बड़ी लाइन संपर्क: महोदय, बजट में केवल 20 करोड़ रूपए आबंटित किए गए हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से वर्तमान अनुपूरक बजट में इस राशि में वृद्धि करने का अनुरोध करता हूं।

खुर्दा रोड़-बोलंगीर बड़ी लाइन संपर्क: माननीय अध्यक्ष महोदय, केवल 20 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुपूरक बजट में इस राशि में वृद्धि करने का अनुरोध करता हूं।

आंगुल-धुबरी-सुकिन्दा रोड़ बड़ी लाइन संपर्क: इस लाइन के लिए वर्ष 1997-98 में मंजूरी दी गई थी। 60 करोड़ रुपए के अपर्याप्त आबंटन के कारण भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू नहीं हुआ है। यह रेल संपर्क इस्पात उद्योगों के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है क्योंकि यह धुबरी क्षेत्र में स्थित उद्योंगों के लिए कोयला परिवहन और कटक ढेंकानाल और झारसगुडा जिलों में स्थित उद्योगों के लिए लौह-अयस्क परिवहन के लिए सहायक संपर्क का काम करेंगी। यह आबंटन अत्याल्प है और इसे अनुपूरक बजट में बढ़ाया जाना चाहिए।

तलचर-बिमलगढ़ (154 कि. मी.): इस परियोजना को वर्ष 2004-05 में मंजूरी मिल चुकी है और भूमि अधिग्रहण का कार्य अभी शुरू होना है। भूमि अधिग्रहण कार्य को पूरा करने और इस परियोजना को शुरू करने के लिए रेल मंत्रालय से 100 करोड़ रुपए आबंटित करने का अनुरोध किया गया था। तथापि, वर्ष 2007-08 के बजट में केवल 15 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं जिसे अनुपूरक बजट में बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

वर्तमान रेल लाइनों का दोहरीकरण

वर्तमान रेल लाइनों का दोहरीकरण: माननीय अध्यक्ष महोदय, यह रेल लाइन 100 वर्ष से अधिक पुरानी है और एक अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल के रूप में पुरी के महत्व के मद्देनजर दोहरीकरण कै कार्य में तेजी लाई जाना चाहिए। देश के चार धामों में से एक श्री जगन्नाथ धाम के रेल मार्ग से जोड़ने वाली यह एक मात्र लाइन है। इस लाइन का पहले ही शत प्रतिशत उपयोग हो रहा है। वर्ष 2007-08 के रेल बजट में केवल पांच करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है जो इस परियोजना को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है। यद्यपि सर्वेक्षण कार्य काफी समय पहले पूरा हो चुका है, तथापि दूसरे चरण के कार्य के लिए पुन: सर्वेक्षण की घोषणा की गई थी। तथापि लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री से अनुपूरक बजट में पर्याप्त निधि आबंटन के साथ दूसरे चरण के कार्य के लिए मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

दाइतारी-बांसपानी बड़ी लाइन संपर्क (155) कि.मी.: महोदय, मैंने माननीय रेलमंत्री से दाइतारी-बासपानी बड़ी लाइन संपर्क, जो इस राज्य की सर्वाधिक महत्वपूर्ण परियोजनाओं में से एक है, के दोहरीकरण का अनुरोध किया था। यह जाजपुर, ढेंकानाल कटक, संबलपुर और झारसगुडा जिलों में स्थित सभी इस्पात संयंत्रों की जीवन-रेखा है। यह परियोजना को वर्ष 1992-93 में स्वीकृति प्रदान की गई थी और यह अभी तक पूरी नहीं हुई है। चूंकि इस क्षेत्र के औद्योगिकी परिदृश्य में नाटकीय रूप से परिवर्तन हुआ है और निजी कंपनियों की यहां इस्पात संयत्र लगाने में गहरी रूचि है। लेकिन इस परियोजना के लिए धनराशि आबंटित नहीं की गई है, यद्यपि रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में विद्युतीकरण की घोषणा कर दी है। महोदय, मैं आप के माध्यम से रेल मंत्री से अनुपूरक बजट में दोहरीकरण और विद्युतीकरण इस परियोजना के अंतर्गत के लिए धनराशि आबंटित करने का अनुरोध करता हूं।

तलचर-संबलपुर बड़ी लाइन रेल संपर्क: यह लाइन वर्ष 1998 में शुरू हुई थी जिससे भुवनेश्वर-नई दिल्ली के बीच की दूरी 150 किमी कम हो गई है। इसलिए रेल मंत्रालय से तलचर बड़ी लाइन रेल संपर्क के दोहरीकरण को स्वीकृत करने और इस मार्ग के विद्युतीकरण के लिए निधियां मंजूर करने का अनुरोध किया गया था। माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में परियोजना के अंतर्गत दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण की घोषणा कर दी है। तथापि, 2007-08 के बजट में इसके लिए धनराशि आबंटित नहीं की गई है। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुपूरक बजट में इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि के आबंटन का अनुरोध करता हूं।

हरिदासपुर-पारादीप बड़ी लाइन रेल संपर्क: महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री से हरिदासपुर-पारादीप बड़ी लाइन रेल संपर्क के दोहरीकरण के लिए आबंटन करने का अनुरोध किया था। यह भी अनुरोध है कि निर्गुंडी-कटक-रघुनाथपुर लाइन के दोहरीकरण के लिए अपर्याप्त धनराशि के आबंटन को वर्ष 2007-08 के अनुपूरक बजट में बढ़ाया जाए रहमा-पारादीप रेल लाइन को यथाशीघ्र पूरा किया जाए। टिटलगढ़-लांजीगढ़ के दोहरीकरण के लिए आबंटन में वृद्धि की जाए। रहमा-राज अथागढ़ -बारंग के दोहरीकरण, बिरूपा और महानदी पर दूसरा पुल बनाने के लिए धनराशि बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। कटक-बारंग, खुर्दा-बारंग तीसरी लाइन के लिए आबंटन को भी बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। संबलपुर रंगाली, झारसगुडा बाई पास रेल लाइन के लिए आबंटन में पर्याप्त वृद्धि की जाए। झारसुगुडा-रेंगाली के दोहरीकरण के लिए भी आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। राजा अथागढ़-बारंग (20किमी) के लिए भी आबंटन में वृद्धि फिर किए जाने की आवश्यकता है। महोदय, संबलपुर-टिटलगढ़ (182 किमी) और राजा अथागढ़-निर्गुंडी (28किमी) के दोहरीकरण के लिए आबंटन पर्याप्त नही है इसलिए मैं, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह रेल बजट 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों में आबंटन में वृद्धि करे।

विद्युतीकरण

महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री से फीडर संपर्को नामत: दाइतारी-बांसपानी बड़ी लाइन संपर्क, तलचर-संबलपुर-झारसुगुडा बड़ी लाइन संपर्क और हरिदासपुर-पारादीय बड़ी लाइन के विद्युतीकरण के लिए 100 करोड़ रुपए आबंटित करने का अनुरोध किया था। तथापि, वर्तमान बजट में पर्याप्त निधियां आबंटित नहीं की गई हैं। मैं, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से रेल बजट 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों में इन परियोजनाओं के लिए पर्याप्त निधियां जारी करने और इसके साथ-साथ कोरापुट-रायगढ़ विद्युतीकरण परियोजना को मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

नई लाइनें और सर्वेक्षण

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से निम्नलिखित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

(क) नौपाड़ा-गुनुपुर बड़ी लाइन रेल संपर्क का परिवर्तन और थेरूवली तक विस्तार (79 कि.मी.): परिवर्तित न्यूआपाड़ा-गुनुपुर बड़ी लाइन रेल संपर्क के थेरूवली तक विस्तार के लिए यातायात सर्वेक्षण मार्च 1999 में किया गया था। जिसे

व्यवहार्य पाया गया था। इस विस्तार से गोपालपुर पत्तन से होकर गुजरने वाले आयात-निर्यात प्रवाह को अत्यंत लाभ होगा।

(ख) जयपोर-मलकानगिरी (117 कि.मी.): रेल मंत्रालय को जिस बड़ी-लाइन रेल संपर्क, में लिए सर्वेक्षण रिपोर्ट भेजी गई है, वह उड़ीसा के सर्वाधिक पिछड़े जिलों अर्थात 'के बी के' क्षेत्र का हिस्सा है जिसके त्वरित विकास के लिए भारत सरकार में उसे विशेष दर्जा दिया है। इसका शीघ्र कार्यान्वयन, किए जाने की आवश्यकता है।

(ग) तलचर-गोपालपुर (254 कि.मी.): रेल मंत्रालय को भेजी गई सर्वेक्षण रिपोर्ट में, तलचर-गोपालपुर बड़ी-लाइन रेल संपर्क को लाभप्रद बताया गया है। हाल ही में इस्पात, ऊर्जा और एल्यूमीनियम संयंत्रों को स्थापित करके औद्योगिकीकरण पर जोर देने के लिए को तलचर से गोपालपुर (विशेष आर्थिक क्षेत्र) के बीच कच्चे माल और तैयार उत्पाद के निर्यात और आयात के लिए एक समर्पित रेल संपर्क की आवश्यकता है।

(घ) बरगढ़-नौपाड़ा-वाया-पदमपुर (120 कि.मी.): इस बड़ी-लाइन रेल संपर्क के लिए 18.32% व्यवहार्यलाभ के साथ सर्वेक्षण रिपोर्ट पूरी हो गई थी। और यह रिपोर्ट रेल मंत्रालय को भेज दी गई थी। पश्चिमी उड़ीसा में बड़ी संख्या में उद्योगों के मौजूद होने और खाद्यान्न का भारी उत्पादन होने के बावजूद पर्याप्त रेल अवसंरचना विकसित नहीं है। यह बड़ी-लाइन रेल संपर्क राज्य के अत्यंत पिछड़े क्षेत्रों से गुजरेगा और आर्थिक विकास सुनिश्चित करेगा।

(ङ) पुरी-कोणार्क (35 कि.मी.): भगवान जगन्नाथ के मंदिर के कारण पुरी में हजारों तीर्थ यात्री यहां आते हैं। प्रसिद्ध सूर्य मंदिर कोणार्क में स्थित है। यह स्मारक दुनियाभर में प्रसिद्ध है और देश-विदेश से पर्यटक यहां आते हैं। इन बातों के ध्यान में रखते हुए पुरी-कोणार्क के बीच नई बड़ी-लाइन रेल संपर्क के लिए सर्वेक्षण वर्ष 1997 में पूरा हो गया था। इस संपर्क से स्वर्णिम त्रिभुज के अंतिम स्थल के लिए जाने वाले पर्यटकों और तीर्थ यात्रियों को सुविधा होगी।

यद्यपि, बरगढ़-नौपाड़ा-माया पदमापुर (120 किमी) और पुरी-कोणार्क (35 किमी) के लिए सिद्धांत रूप में विस्तृत सर्वेक्षण की घोषणा कर दी गई है। परंतु इस संबंध में अभी तक कोई कदम नहीं उठाया गया है तथा इन दोनों परियोजनाओं के लिए चालू बजट में धन आबंटित नहीं किया गया है।

(च) गोपालपुर-रायगढ़ (282 कि.मी.): सारे बॉक्साइट भंडार रायगढ़ और कालाहांडी क्षेत्र में अवस्थित है। हाल में, उड़ीसा सरकार ने अल्युमिना और अल्युमिनियम के उत्पादन के लिए अल्युमिनियम उद्योग स्थापित करने हेतु अनेक समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं। इससे जो यातायात की समस्या पैदा होगी उसके समाधान के लिए सर्वेक्षण की मंजूरी अनिवार्य है।

(छ) जलेश्वर-दीघा (40 कि.मी.): दीघा एक बहुत ही प्रसिद्ध समुद्र तटीय भ्रमण स्थल है जो तामलुक से जुड़ जाएगा। यह आवश्यक है कि जलेश्वर से दीघा के 40 कि.मी. की दूरी के लिए सर्वेक्षण की मंजूरी दी जाए ताकि भोगाराई और जालेश्वर खण्ड, के विस्तृत क्षेत्र को जोड़ा जा सके। यद्यपि इस परियोजना की घोषणा कर दी गई है लेकिन इसके लिए कोई धन आबंटित नहीं किया गया है।

(ज) जाजपुर-क्योंझर रोड-जाजपुर (30 कि.मी.): जाजपुर शहर का वृज-क्षेत्र भारत के द्वारका और काशी के समान प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। बड़ी संख्या में तीर्थयात्री इस क्षेत्र में नियमित रूप से आते हैं। रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि जाजपुर-क्योंझर रोड़ से जाजपुर तक ईस्ट कोस्ट रेलवे में विस्तार के लिए सर्वेक्षण कार्य को मंजूरी दी जाए।

(झ) गोरू महिसानी से बुरामरा (35 कि.मी.): रूपसा-बांगारीपोसी एन.जी. रेल लिंक के आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। टाटा-बदाम पहाड़ बी.जी. रेल लिंक पर गोरू महिसानी को रूपसा-बांगरी पोसी रेल लिंक पर पड़ने वाले बुरामरा को जोड़ने के लिए सर्वेक्षण को मंजूरी दी जाए।

(ञ) बदामपहाड़ से क्योंझर (70 कि.मी.): बदामपहाड़ से क्योंझर के बीच सर्वेक्षण कराए जाने की जरूरत है जो लौह अयस्क सम्पन्न क्षेत्र को टाटानगर से जोड़ेगा।

(ट) संबलपुर-बरहामपुर वाया विरमहाराजपुर (408 कि.मी.): वर्तमान में पश्चिमी उड़ीसा से दक्षिणी उड़ीसा तक कोई रेल संपर्क उपलब्ध नहीं है। यहां सामान के परिवहन और यात्रियों को रामपुर-विजयनगरम या ईस्ट कोस्ट रेललिंक से होते हुए घूमकर जाना पड़ता है।

(ठ) बोलंगीर-नवपाड़ा (159 कि.मी.): बोलंगीर और नपाड़ा क्षेत्र उड़ीसा में अत्यंत ही पिछड़े क्षेत्र है। जो के.बी.के. जिलों के अंतर्गत सम्मिलित हैं जिसे भारत सरकार द्वारा विशेष दर्जा दिया गया है। रेल अवसंरचना की उपलब्धता से आर्थिक विकास होगा।

(ड) बांसपानी-बिमलगढ़ (80 कि.मी.): उड़ीसा के क्योंझर और सुंदरगढ़ जिलों में लौह अयस्कों के भंडार हैं। तीव्र औद्योगिकीकरण के साथ ही रेल के नेटवर्क से इस क्षेत्र में परिवहन की जरूरतों को पूरा किया जाएगा।

(ङ) बरहामपुर से फूलबनी (169.8 कि.मी.): वर्ष 2003 में प्राथमिक अभियांत्रिकी-सह-यातायात सर्वेक्षण किया गया था। यद्यपि उड़ीसा के फूलबनी में ग्रेनाइट, ग्रेफाइट स्फटिक मैंगनीज और बॉक्साइट के प्रचुर भंडार हैं। तथापि फूलबनी उड़ीसा अत्यंत पिछड़े जिलों में से एक है। आवश्यक निधि की मंजूरी इस परियोजना को शुरू करने तथा पूरा करने के लिए दी जाए।

निम्नलिखित विस्तार और नई रेलगाड़ियों को शुरू किया जाना: माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से विस्तार करने तथा नई रेलगाड़ियां चलाने का अनुरोध करता हूं।

संबलपुर से इलाहाबाद तक सुपर फास्ट एक्सप्रेस: पश्चिम उड़ीसा से यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए संबलपुर से इलाहाबाद के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। रांची और गया होते हुए संबलपुर से इलाहाबाद के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू करने से पश्चिमी उड़ीसा के लोग महत्वपूर्ण तीर्थ-स्थानों को देख पायेंगे।

रामगढ़ होते हुए कोरापुट और राउरकेला के बीच इंटर-सीटी एक्सप्रेस: रायपुर-विजयनगरम-कोरापुट बी.जी. रेल लाइन राज्य की कोरापुट; बोलंगीर और सुंदरगढ़ जैसे सबसे पिछड़े क्षेत्रों से होकर गुजरती है। राज्य के इन क्षेत्रों को राऊरकेला से जोड़ने वाली इंटरसिटी एक्सप्रेस इस क्षेत्र में व्यापार और व्यवसाय को आवश्यक गति प्रदान करेगी।

तितिलागढ़ से पुरी वाया संबलपुर-एक्सप्रेस रेलगाड़ी: वर्तमान में पश्चिम उड़ीसा की जरूरतों को पूरा करने के लिए तितिलागढ़ से कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। इस मार्ग पर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को चलाये जाने से लोगों को राहत मिलेगी तथा उड़ीसा के तटीय क्षेत्र से लोगों का भावनात्मक और सामाजिक समन्वय सुनिश्चित होगा।

विशाखापत्तनम से तितलागढ़ तक का क्षेत्र पिछड़ा हुआ है और पड़ोसी राज्यों से कारोवार और व्यापार बढ़ाने के लिए अतिरिक्त रेल सेवाओं की जरूरत है।

नई पुरी-हैदराबाद एक्सप्रेस तथा नई पुरी-चेन्नई एक्सप्रेस: पुरी में भगवान जगन्नाथ के प्रसिद्ध तीर्थ स्थल से दक्षिण भारत के लिए सीधी रेल सेवा नहीं है। पुरी-हैदराबाद और पुरी-चेन्नई से दो सीधी रेलगाड़ियों से दक्षिण भारत के तीर्थ यात्रियों और पुरी और उड़ीसा के लोगों को बहुत फायदा होगा।

बालासोर भुवनेश्वर और बरहामपुर होते हुए बारीपदा और विशाखापत्तनम केन्द्रीय एक्सप्रेस रेलगाड़ी: मयूरभंज का जिला मुख्यालय बारीपदा अब भारतीय रेल की बड़ी लाइन प्रणाली से जुड़ा हुआ है। यात्री सुविधाओं के रूप में दक्षिण उड़ीसा के साथ रेल संपर्क कायम करना जरूरी है।

गांधीधाम से पुरी के लिए एक्सप्रेस रेलगाड़ी: गुजरात स्थित उद्योगों के लिए उड़ीसा से श्रमिक जाते हैं बड़े संख्या में उड़ीसा के लोग गुजरात के विभिन्न भागों के काम कर रहे हैं। विजयानगरम होते हुए पुरी से गांधीधाम के लिए एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए।

क्योंझर से हावड़ा तक एक्सप्रेस रेलगाड़ी: क्योंझर जिला दैत्तरी-बांसपानी बी.जी. रेल लिंक से जुड़ गया है। जनजातीय आबादी का एक बड़ा भाग व्यापार और व्यवसाय के लिए इस सीधे रेल संपर्क का उपयोग करेगा।

पुरी-जयपुर से सुपरफास्ट एक्सप्रेस: पुरी से गुलाबी शहर जयपुर के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। संबलपुर-रायपुर होकर पुरी-जयपुर के बीच रेलगाड़ी सेवाएं शुरू होने से मध्य और पश्चिमी भारत से आने वाले पर्यटक और तीर्थ यात्री उड़ीसा आ पायेगें और इस सेवा से पश्चिमी उड़ीसा के लोगों को काफी लाभ होगा, यद्यपि जयपुर-बिलासपुर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को भुवनेश्वर तक बढ़ा दिया गया है।

क्योंझर और भुवनेश्वर होकर बारविल विशाखापत्तनम के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी: बांसपानी-दैत्तरी के बीच बड़ी लाइन रेल संपर्क शीघ्र शुरू किए जाने की उम्मीद है। क्योंझर और जयपुर जिलों में तेजी से औद्योगिकरण हो रहा है। बारविल से विशाखापत्तनम के लिए रेलगाड़ी शुरू किए जाने से यात्रियों की आवाजाही में सुगमता होगी और इसका उपयोग व्यापार और वाणिज्य के लिए भी होगा।

बारिपदा से हावड़ा के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी: रूपसा से बरिपदा के बीच छोटी लाइन का आमान परिवर्तन हो गया है और रेल सेवा शुरू हो गई है। रेल मंत्रालय से अनुरोध है कि मयूरभंज जिले के लोगों के पश्चिम बंगाल के साथ पारंपरिक संपर्क को मजबूत करने के लिए तथा उस जिले के लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए वह बारिपदा से हावड़ा के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू की जाए।

झारसुगुडा और भुवनेश्वर के बीच में इंटरसिटी एक्सप्रेस: झारसुगुडा और संबलपुर जिलों में बड़ी संख्या में स्थित इस्पात संयंत्रों के कारण इस क्षेत्र का औद्योगिक परिदृश्य बड़ी तेजी से बदल रहा है। अपर्याप्त रेल सेवाएं इस क्षेत्र में लोगों के लिए गंभीर संकट है। रेल मंत्रालय से अनुरोध किया जाता है कि झारसुगुडा और भुवनेश्वर के बीच इंटरसीटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू करें।

राऊरकेला से नई दिल्ली तक सुपरफास्ट एक्सप्रेस: सुंदरगढ़ और झारसुगुड़ा जिले के औद्योगिक और खनन क्षेत्र से नई दिल्ली के लिए बहुत कम गाड़ियां हैं। एक नई रेलगाड़ी की शुरूआत बहुत ही लोकप्रिय होगा और इन जिलों के यात्रियों की यात्रा सुगम होगी।

भुवनेश्वर-चंडीगढ़-कालका के बीच सीधी रेलसेवा: उड़ीसा के काफी लोग हिमाचल प्रदेश, हरियाणा और पंजाब में रक्षा सेवाओं और सम्बद्ध सेवाओं में कार्यरत हैं। भुवनेश्वर से चंडीगढ़ के बीच एक सुपरफास्ट रेल चलायी जाए इससे उड़ीसा और हिमाचल प्रदेश के बीच पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

रायगढ़-गोंडिया से झारसुगुडा तक इटंरसिटी एक्सप्रेस: इस रेल सेवा के विस्तार से विदर्भ क्षेत्र से पश्चिमी उड़ीसा के बीच सीधा सम्पर्क मिल पाएगा।

बिलासपुर-रायगढ़ से झारसुगुडा तक यात्री गाड़ी: इस रेल सेवा के विस्तार से छत्तीसगढ़ के एक बड़े भाग में यात्रियों को आवाजाही की सुविधा मिल सकेगी।

हावड़ा और बारबिल से क्योंझार तक जनशताब्दी एक्सप्रेस का विस्तार: दैतरी-बांसपानी बड़ी लाइन (बी.जी.) रेल सम्पर्क शीघ्र शुरू होने वाला है। क्योंझर के लोगों की अपेक्षाओं तथा व्यापार और वाणिज्यिक सम्पर्क सुविधा देने के मद्देनजर इस रेल का क्योंझर तक विस्तार किया जाए।

पुरी से पारादीप तक एक शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने का आग्रह किया गया था। मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री से यात्री सुविधाएं प्रदान करने वाली इन योजनाओं के क्रियान्वयन में तेजी लाने का आग्रह करता हूं।

पर्यटकों की सुविधाओं के लिए भुवनेश्वर से रांची के बीच शुरू किये गए गरीब रथ की पुरी जगन्नाथ धाम तक विस्तार किया जाए।

ई. एम. यू. सेवा शुरू किया जाना: माननीय उपाध्यक्ष महोदय, खड़गपुर-भुवनेश्वर के बीच विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है और पलासा से भुवनेश्वर के बीच 200 किलोमीटर के खण्ड पर कार्य शुरू हो गया है। पुरी-खुर्दा रोड-भुवनेश्वर और बालासोर के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, मैं रेल मंत्रालय से पुरी से पलासा और पुरी से बालासोर के बीच तीव्र गति से चलने वाली ई. एम. यू. रेल शुरू करने का आग्रह करता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री से यात्रियों के लाभ हेतु इन ई. एम. यू. रेलगाड़ियों को शुरू करने का आग्रह करता हूं।

रेलगाड़ियों का विस्तार

रेल मंत्रालय ने सम्बलपुर से रायपुर के लिए एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू की है। इसका पुरी तक विस्तार किया जाए इससे दो राज्यों की राजधानियों के बीच सीधे सम्पर्क की सुविधा हो जाएगी। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि वर्तमान में निजामुद्दीन से भुवनेश्वर के बीच चल रही हीराकुंड एक्सप्रेस को विशाखापत्तनम तक बढ़ाया गया है, इसकी लम्बी दूरी की यात्रा को ध्यान में रखते हुए इसमें रसोई यान का प्रावधान किया जाए, थ्री-टीयर एसी की सुविधा शुरू की जाए तथा सप्ताह में तीन दिन के बजाय इसे दैनिक सेवा बनाया जाए। पलासा, बरहामपुर, छत्रपुर और बालूगांव के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हीराकुंड एक्सप्रेस में और अधिक कोच लगाये जाएं।

पश्चिमी उड़ीसा से भारत की राजधानी की यात्रा करने वाले यात्रियों की आवश्यकताओं के मद्देनजर विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन के बजाय दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए। नई दिल्ली से भुवनेश्वर के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस की बारम्बारता को सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर सातों दिन किया जाए। शेष तीन दिनों के दौरान राजधानी एक्सप्रेस को बरास्ता सम्बलपुर, राऊरकेला और रांची चलाया जाए। बड़ी संख्या में गुजरात में कार्यरत उड़ीसा के लोगों की यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए सम्बलपुर और विजयनगरम होकर जाने वाली पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस की बारम्बारता को बढ़ाया जाए। बरास्ता सम्बलपुर होकर जाने वाली इस रेलगाड़ी की बारम्बारता को सप्ताह में तीन दिन और बरास्ता विजयनगरम जाने वाली रेलगाड़ी को बढ़ा कर सप्ताह में चार दिन किया जाए। भुवनेश्वर-कुर्ला एक्सप्रेस की बारम्बारता को बढ़ा कर सप्ताह में तीन दिन किया जाए। पश्चिम उड़ीसा के लोगों के बीच यह रेलगाड़ी काफी लोकप्रिय है। पुरी-तिरूपति एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में एक दिन चलती है इसकी बारम्बारता बढ़ाकर इसे दैनिक सेवा बनाया जाए और आम लोगों के हित में इसकी यात्रा के समय को 28 घंटे से घटाकर 24 घंटे किया जाए। चूंकि बड़ी संख्या में मछुआरे पुरी की यात्रा करते हैं और वहां उनके व्यवसायिक संबंध भी हैं, पुरी-तिरूपति एक्सप्रेस को दक्षिण-मध्य रेलवे के अंतर्गत 'तूनी' रेलवे स्टेशन पर अतिरिक्त ठहराव दिया जाना चाहिए। आम जनता की सुविधा के लिए कोरोमंडल एक्सप्रेस को 'गुडूर रेलवे स्टेशन' पर ठहराव दिया जाना चाहिए।

इन्द्राचुम्मा, पुरी में यात्रियों हेतु रेलवे स्टेशन की स्थापना: रेल मंत्रालय से आग्रह किया गया था कि खुर्दा रोड मंडल के अंतर्गत पुरी के निकट इन्द्राचुम्मा में एक रेलवे स्टेशन स्थापित किया जाए। रेलवे द्वारा एक सर्वेक्षण कराया गया था और कतिपय सूचनाएं मांगी गयी थी। रेलवे को आवश्यक सूचनाएं प्रदान कर दी गयी

थी, यह प्रस्ताव लाभकारी भी था फिर भी इस संबंध में कोई प्रगति नहीं हुई है। वर्ष 2007-08 के रेल बजट में इन्द्राचुम्मा पर यात्रियों हेतु रेलवे स्टेशन स्थापित करने के लिए आवश्यक आबंटन नहीं किया गया।

यात्री सुविधाएं

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय से आग्रह किया गया था कि उड़ीसा के यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि हेतु पूर्व तटीय रेलवे का सृजन करके इसका मुख्यालय भुवनेश्वर में बनाया जाए ताकि रेलवे स्टेशनों पर बेहतर अवसंरचनात्मक विकास संबंधी उड़ीसा के लोगों की अपेक्षाओं और आशाओं को पूरा किया जा सके। रेल मंत्रालय से पुरी, तितलागढ़, रायगडा, रायगढ़, कोरापुट, केसिंगा, छत्रपुर, बालूगांव, जलेश्वर और बालंगीर रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार करने का आग्रह किया गया था। उड़ीसा के बारगढ़, साखी गोपाल, कुहूडी, कालापाड़ाघाट, छत्रपुर, हीराकुंड, खड़ियार रोड, जलेश्वर और सोरों रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण हेतु कम्प्युटरीकृत नेटवर्क बढ़ाने का आग्रह भी किया गया था। बड़ी संख्या में यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए खुर्दा मंडल के अंतर्गत जानकी देईपुर रेलवे स्टेशन को सभी सुविधाओं से सम्पन्न पूर्ण विकसित रेलवे स्टेशन बानाया जाए। रोजगार में लगे लोगों के आवागमन में सहायक 214 डाउन और 213 अप पुरी-कटक यात्री रेलगाड़ी में और कोच लगाये जाए क्योंकि यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ गयी है और उन्हें कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

रसोईयान सुविधा शुरू करना

भुवनेश्वर-पुरी से चलने वाली लम्बी दूरी की कुछ रेलगाड़ियों में रसोईयान की सुविधा नहीं है। रेल मंत्रालय से आग्रह है कि भुवनेश्वर-बंगलौर एक्सप्रेस (8415/8416) भुवनेश्वर-कुर्ला एक्सप्रेस (1045/1046) और पुरी-तिरूपति एक्सप्रेस (8439/8440) में रसोईयान सुविधा प्रदान की जाए। वर्ष 2007-08 के बजट में इसके लिए आवश्यक निधि का प्रावधान किया जाए।

कोचिंग टर्मिनलस

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, उड़ीसा में केवल एक कोचिंग टर्मिनल भुवनेश्वर में है जो कि सीमित क्षेत्र में है और यहां विस्तार नहीं किया जा सकता। अधिक संख्या में रेलगाड़ियों के लिए इस टर्मिनल का विस्तार किया जाना चाहिए। पुरी स्थित कोचिंग टर्मिनल बंद किया जा चुका है। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं रेलमंत्री से पुरी स्थित कोचिंग टर्मिनल के पुररूद्धार सहित अन्य कोचिंग टर्मिनल स्थापित करने का आग्रह करता हूं ताकि इसमें अधिक रेलगाड़ियों को स्थान दिया जा सके। बरहामपुर, सम्बलपुर और कोरापुट में भी उचित कोचिंग टर्मिनल विकसित किये जाने चाहिए।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि उड़ीसा में चल रही रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए वर्ष 2007-08 के रेलवे बजट में अनुपूरक अनुदानों की मांगों के लिए आबंटन में वृद्धि करें जिससे कि उड़ीसा के लोगों की अपेक्षाओं और आशाओं को पूरा किया जा सके तथा राज्य का आर्थिक विकास करके उसे समृद्धशाली बनाया जा सकें।

श्री के. वी. तंगबालु (सेलम): महोदय, अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका हार्दिक धन्यवाद करता हूं।

रेलवे अत्यधिक महत्वपूर्ण क्षेत्रों और विभागों में से एक है जो जाति और धर्म का भेदभाव किये बिना सभी लोगों को परस्पर जोड़ने का कार्य करता है। इसके साथ ही मैं लालूजी की उपलब्धि हेतु उन्हें बधाई देता हूं। 20,000 करोड़ रूपये से अधिक की कमाई की गयी है। हमें उन पर गर्व है। उनके नेतृत्व में किये गएं सराहनीय कार्य की इस सम्मानीय सभा और प्रत्येक भारतीय द्वारा प्रशंसा की जा रही है। उनके नेतृत्व में रेलवे ने देश के प्रत्येक क्षेत्र में अच्छा कार्य किया है।

मैं तमिलनाडु से आता हूं। मेरे क्षेत्र अर्थात सेलम मण्डल की दीर्घकाल से लम्बित मांग को स्वीकृति प्रदान की गयी थी और वर्ष 2005-06 की अनुपूरक अनुदानों की मांगें प्रस्तुत करते हुए माननीय रेल मंत्री लालूजी ने इसकी घोषणा की थी। हम, तमिलनाडु की जनता, हमारे मुख्यमंत्री, हमारे संप्रग राजनीतिक दल के नेता और अन्य दलों के नेताओं ने भी इसका समर्थन किया और हम इस बारे में बहुत प्रसन्न थे। इसके अनुवर्ती, माननीय मंत्री लालूजी ने एक समिति का गठन किया जिसने इस मंडल के प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के लिए सभी महत्वपूर्ण पहलुओं की जांच की। एक वर्ष और तीन माह की अवधि के पश्चात श्री भोलानाथ सिंह की अध्यक्षता में इन्होंने रेलवे बोर्ड के समक्ष रिपोर्ट प्रस्तुत की। लालूजी के नेतृत्व में इसकी गहन जांच की गयी और इन्होंने सेलम रेलवे मंडल की स्थापना का निर्णय लिया।

महोदय, सेलम रेलवे मण्डल के विकास हेतु 20 करोड़ रुपए का आबंटन करने के लिए हम उनका धन्यवाद करते हैं। अधिकार क्षेत्र और वाणिज्य संबंधी कुछ समस्याएं सामने आयी। केरल की तरफ के मेरे साथियों ने इस पर शोर-शराबा किया। एक अन्य दिन मेरे माननीय साथी और अच्छे मित्र श्री कृष्णदास ने यह मुद्दा उठाते हुए कहा कि उनके हितों पर विचार किये बिना और बिना पर्याप्त कारणों के मण्डल का सृजन किया गया था। ऐसा नहीं

है। मैं इसके रिकार्ड प्रस्तुत करना चाहता हूं। आपके नेतृत्व में आपने इस बारे में सर्वोत्तम निर्णय दिया था। वास्तव में, ऐसा करते हुए, 'हमें तमिलनाडु के लोगों को यह दुख था कि वाणिज्यों के संबंध में हमें कोई उचित विकल्प नहीं मिल रहा था। वास्तव में पलक्कड़ मंडल की आमदनी 607 करोड़ रुपये हैं। जिसमें से सेलम को केवल 272 करोड़ रुपये की धनराशि ही मिल रही है।

हमारे पास 40 प्रतिशत बचता है जबकि उन्हें 60 प्रतिशत मिलता है। किलोमीटर के संबंध में हमें वास्तव में 544 कि.मी. मिल रहा है जबकि उन्हें 509 कि.मी. मिल रहा है यदि इसमें कोई तर्क है, तो हम उनसे बात कर इसका हल निकालने के लिए तैयार हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में यह लाना चाहता हूं कि उन्होंने कई कदम उठाए हैं, उन्होंने तमिलनाडु और केरल के संसद सदस्यों तथा दोनों राज्यों के नेताओं से भी बातचीत की है और उसके बाद ही उन्होंने यह सोचा-समझा निर्णय लिया है और सभा में इसकी घोषणा की है। महोदय, मैं आपके इन साहसी कदमों तथा आपके द्वारा कुछ दिन पहले दी गई इस जानकारी कि दोनों राज्यों से परामर्श करने के बाद ही आपने यह निर्णय लिया है, की प्रशंसा करता हूँ यह सत्य है।

इसे कार्यरूप देते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने अब विकास के लिए 20 करोड़ रुपये की धनराशि निर्धारित की है। काम चल रहा है। और हम उत्सुकता से यह प्रतीक्षा कर रहे हैं। माननीय रेलमंत्री जी हमारे मुख्य मंत्री डा. करूणानिधि के साथ आए और सेलम मंडल का उद्घाटन करेंगे। हम यही चाहते हैं।

महोदय, पालघाट से हमें जो 607 करोड़ रुपये की आय होती है कम से कम तमिलनाडु को उसका तो बराबर का हिस्सा मिलना चाहिए। वाणिज्यिक कारोबार से प्राप्त आय में से हमें कम धनराशि मिल रही है। क्षेत्रों का निर्धारण करते समय भी हम केरल का कोई हिस्सा नहीं मिल रहा है। वास्तव में हम, तमिलनाडु के लोगों ने पालघाट क्षेत्र में 120 किलोमीटर के ज्यादा भाग उनके फायदे के लिए दे दिए हैं। इसी प्रकार त्रिवेन्द्रम जोन में कन्याकुमारी और तिरूनेलवेली क्षेत्रों से 180 कि.मी. दे दिए गए हैं। हम अनुदार नहीं है। हम पक्षपात नहीं करते। हम पूरे राष्ट्र का हित चाहते हैं और हम चाहते हैं कि रेलवे अच्छे से अच्छा काम करे तथा इसके साथ ही हम अपने भाइयों और अपने लोगों को भी मदद करना चाहते हैं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ दिन पहले यह घोषणा की थी कि तमिलनाडु तथा केरल, दोनों राज्यों के मुख्यमंत्री को मिलकर चर्चा करके इसका समाधान करना चाहिए। यह कोई मुद्दा नहीं है। माननीय रेल मंत्री ने श्री भोलासिंह की रिपोर्ट के अध्ययन के बाद यह सुविचारिक फैसला किया है। बोर्ड इससे सहमत हो गया है और इसके बाद माननीय रेल मंत्री जी ने भी इसका अनुमोदन कर दिया है। माननीय रेल मंत्री जी ने इस परियोजना को अनुमोदित कर दिया है। और संसद में इसकी घोषणा की है। इसके अनुमोदन और इस सेलम मंडल के निर्माण के लिए आवश्यक धनराशि के आबंटन के बाद इस मुद्दे को पुनः उठाने का क्या मतलब है। और दोनों मुख्य मंत्रियों को मिलने के लिए कहने का प्रश्न कहां पैदा होता है।

कुछ दिन पहले केरल के एक माननीय सदस्य ने यह मांग की थी कि तमिलनाडु और केरल, दोनों राज्यों के मुख्यमंत्री मिले और यह उचित मांग नहीं है। यदि वे असंतुष्ट हैं तभी उन्हें कुछ कहना चाहिए। वे बिल्कुल असंतुष्ट नहीं है। केवल तमिलनाडु असंतुष्ट पक्ष है। वास्तव में वे ही उच्चतम न्यायालय में गए थे। माननीय उच्चतम न्यायालय ने अपने निर्णय में बड़े ही साफ-साफ शब्दों में कहा था कि केरल की मांग उचित नहीं है और यह एक प्रशासनिक मामला है। माननीय रेलमंत्री जी ने एक सही निर्णय लिया है। उच्चतम न्यायालय ने यह भी कहा है कि रेल मंत्री के निर्णय को न्यायालय में चुनौती नहीं दी जा सकती। माननीय उच्चतम न्यायालय का यही निर्णय था। यही स्थिति है। अब, तमिलनाडु और केरल के मुख्य मंत्रियों को बार-बार बैठक करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

महोदय, मननीय रेल मंत्री जी सबसे वरिष्ठ नेताओं में से एक हैं। उन्होंने निर्णय लिया है। और हम उनके कदम का स्वागत करते हैं तथा उनका समर्थन करते हैं। हम एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री जी से अविलम्ब हमारे मुख्यमंत्री के साथ तमिलनाडु आकर सेलम मंडल का उद्घाटन करने का अनुरोध करते हैं। हमारी यही मांग है।

कोयम्बटूर के माननीय संसद सदस्य, भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी के सदस्य, ने इस संबंध में आपको एक पत्र लिखा है। कोयम्बटूर में लोग इस मुद्दे पर वार्ता करने को तैयार नहीं हैं और वे पालघाट को कुछ नहीं देना चाहतें। उनका आन्दोलन जारी है। पिछली दफा हमारे मुख्य मंत्री और हम सभी केरल के लोगों का बचाव के लिए गए थे। हम नहीं चाहते कि केरल का कोई भी व्यक्ति प्रभावित हो, *...(व्यवधान)*

श्री लालू प्रसादः आप दूसरा मुद्दा उठाइए आप हमेशा, केवल एक ही बात की चर्चा करते है। *...(व्यवधान)*

श्री के. वी. तंगबालुः महोदय, हम चाहतें हैं कि शांति बनी रहे। हम नहीं चाहते कि कोई अनावश्यक बात हो। इसीलिए, हम रेल मंत्रालय का समर्थन करना चाहते हैं। हम आंदोलन नहीं चाहते। हम समाधान चाहते हैं और हम शांतिपूर्ण वार्ता चाहते हैं। हम

[श्री राजनरायन बधौलिया]

माननीय रेल मंत्री जी का समर्थन चाहते हैं और उनके समर्थन से तमिलनाडु और केरल के लोगों को शांतिपूर्ण रहना चाहिए। लालू जी इसी वजह से मै आपसे अनुरोध कर रहा हूं।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, वे अपना भाषण दे रहे हैं और केरल के माननीय सदस्यों की अनुपस्थिति में सेलम मंडल के बारे में बोलना ...*(व्यवधान)*

श्री के. वी. तंगबालु: जी नहीं, वे मेरे मित्र हैं। मैं उनकी जोन की मांग का विरोध नहीं करता हूं। लालूजी, सेलम मंडल का विरोध नहीं कर रहे हैं। आप मानते हैं कि श्री एन. एन. कृष्णदास ने बिल्कुल साफ-साफ तौर पर कहा है कि वे सेलम मंडल का विरोध नहीं कर रहे हैं। लेकिन उनकी कुछ समस्या है और इस का समाधान आप कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप सत्ता पक्ष से हैं।

...(व्यवधान)

श्री के.वी. तंगबालु: महोदय, अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र के संबंध में कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूं। हम चाहते हैं कि सेलम एक आदर्श स्टेशन बने। पिछले 20 से भी ज्यादा वर्षों से यही अनुरोध करता आ रहा हूं। इस मांग पर विचार किया जाना चाहिए। दक्षिण रेलवे में सेलम को छोड़कर सभी अन्य स्थानों को सम्मिलित किया गया है। कृपया सेलम को भी शामिल करें और इसे एक आदर्श स्टेशन बनाए। यह नौ जिलों का केन्द्रीय स्थल है। इसीलिए मैं इसे आदर्श स्टेशन बनाने के लिए कह रहा हूं।

महोदय, मैं सेलम जिले के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में रेल उपरिपुल बनावाने का अनुरोध करता हूं। मुत्तामपट्टी गेट, आयोध्यापट्टीनम सेलम-मुल्लु वाड़ी गेट, पोन्नमपेल गेट और सिवधापुरम से होकर प्रतिदिन हजारों बस, ट्रक और लौरियां जाती हैं। ये सभी बहुत ही महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं। रोजाना लाखों लोग इन क्षेत्रों से होकर जाते हैं। यदि यातायात बाधित हो जाता है और बंद हो जाता है तो वह वहीं रूक जाता है और उसे एक घंटे से ज्यादा समय तक इंतजार करनी पड़ती है। इस समस्या की ओर शीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिए। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस वर्ष कम से कम दो या तीन रेल उपरिपुलों और अगले वर्ष के दौरान से उतने ही रेल उपरिपुलों का निर्माण किए जाने का आदेश देने का अनुरोध करता हूं। अपने तमिलनाडु को 37 से ज्यादा रेलउपरिपुल बनवाएं है। हम इसका स्वागत करते हैं।

इसी प्रकार तमिलनाडु में कई रेल परियोजनाएं लम्बित पड़ी है। मैं अनुरोध करता हूं। कि इन सभी परियोजनाओं को मंजूरी दी जाए। सेलम-विरूधाचलम परियोजना पर काम चल रहा है। उन्हें वहां काम में तेजी लानी चाहिए और इसका सुनिश्चित करना चाहिए कि यह कार्य समय पर पूरा हो जाए। इसे तीन महीने में पूरा करने का निर्णय लिया गया था। माननीय रेल मंत्री जी हम चाहते हैं कि आप आएं और इसका उद्घाटन करें।

महोदय, सेलम-करूर नई लाइन की मांग लम्बे समय से चली आ रही है। अनुमोदन के बाद यह पिछले 26 वर्षों से लम्बित पड़ी है। हम चाहते हैं कि इस परियोजना के लिए और उचित धनराशि नियत की जाए, ताकि काम शुरू किया जा सके। यदि ऐसा कर दिया जाता है, तो कम से कम तीन जिलों को इस लाइन से जोड़ा जा सकेगा। यह औद्योगिक रूप से विकासशील क्षेत्र है। बहुत से उद्योग वहां स्थापित हो रहे हैं। इसलिए वहां पर एक नई रेल लाइन बिछाने में हम आपकी मदद चाहते हैं।

अंत में मंत्री महोदय, मैं आप से यह अनुरोध करता हूं कि आप तमिलनाडु और केरल दोनों राज्यों के मुख्य मंत्रियों को कहने के बजाए आप स्वयं तमिलनाडु आएं और तमिलनाडु के मुख्यमंत्री के साथ सेलम मंडल के शुरू करने की घोषणा करें। इन्हीं कुछेक शब्दों के साथ मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री राजनरायन बुधौलिया** (हमीरपुर, उ.प्र.): महोदय, आपने चर्चा में भाग लेने की अनुमति प्रदान की, उसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मेरा संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (उ.प्र.) रेल सुविधाओं से आजादी के 60 वर्ष बाद भी पूर्णत: उपेक्षित है। संसदीय क्षेत्र की राठ, सरीला, चरखारी तहसील के अलावा मुख्यालय हमीरपुर भी रेल सुविधाविहीन है। मैं पिछले तीन वर्षों से लगातार रेल बजट एवं पत्राचार के माध्यम से नई रेल लाइन बिछाने तथा अन्य रेल सुविधाओं की मांग करता आ रहा हूं लेकिन खेद है कि आज तक कोई भी सकारात्मक जवाब माननीय मंत्री जी की ओर से नहीं प्राप्त हुआ जबकि रेल मंत्री जी बजट भाषणों में हमेशा रेलवे को लाभ में दिखाते हैं लेकिन पत्रों के जवाब में पैसे का अभाव दर्शाया जाता है। मैं अधिक कुछ न कहते हुए पुन: माननीय मंत्री जी से कुछ प्रमुख मांगें करना चाहता हूं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राजनरायन बुधौलिया]

1. हरपालपुर (म.प्र.) से पनवाड़ी-गोंडे-मुस्कारा-विवॉर होते हुए हमीरपुर तक रेल लाइन।

2. हरपालपुर (म.प्र.) से राठ-सरीला होते हुए कालपी (उ.प्र.) तक रेल लाइन तथा उरई गोहांड-राठ-चरखारी होते हुए महोबा तक नई रेल लाइन बिछायी जाए।

3. उत्तर प्रदेश, सम्पर्क क्रांति 2448 को प्रतिदिन किया जाए तथा उसमें स्लीपर कोच तथा जनरल डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाए। गोमती एक्सप्रेस में प्रथम एवं द्वितीय ए.सी. के डिब्बे लगाए जाएं।

4. झांसी-मानिकपुर रेल लाइन, झांसी-कानपुर रेल लाइन व बांदा-कानपुर रेल लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए।

5. संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा के समस्त रेलवे स्टेशनों-हरपालपुर, कुलपहाड़, महोबा, रागौल व सुमेरपुर आदि पर उचित वर्षाकालीन शैड, स्वच्छ पेयजल, स्वच्छ शौचालय तथा अच्छे प्लेटफार्मों का निर्माण सहित आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जाएं।

6. क्षेत्र के हरपालपुर, सूपा, किडारी, मऊरानीपुर, राठ-उरई तथा मौदहा, कपसा मार्ग पर पड़ने वाले रेलवे फाटकों पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

7. महोबा-खजुराहो रेलवे मार्ग का शीघ्र निर्माण पूर्ण हो तथा इस मार्ग के पूर्ण होने पर दिल्ली-खजुराहो शताब्दी एक्सप्रेस चलायी जाए तथा खजुराहो में गाड़ी खड़ी करने एवं इंजन बदलने की व्यवस्था की जाए।

8. महोबा से लखनऊ सीधी रेलगाड़ी चलायी जाए तथा महोबा में भी गाड़ी खड़ी करने की सुविधा हो।

9. दुर्ग एक्सप्रेस का सुमेरपुर में ठहराव स्थायी किया जाए।

10. हमीरपुर-मौदहा, चरखारी में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाए तथा राठ आरक्षण केन्द्र में जनरल टिकट की बिक्री हेतु अलग काउंटर खोला जाए।

श्री अमिताभ नन्दी (दमदम): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत सदन में आज अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) पर चर्चा हो रही है, मैं उनका पूरा समर्थन करता हूं। मैं यहां कुछ बातें रखना चाहता हूं क्योंकि इंडियन रेलवे हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स है। मुझे लगता है कि पब्लिक अंडरटेकिंग्स रेलवे का दफ्तर ऐसा हो जिससे सैंट्रल गवर्नमैंट में उसकी अलग पहचान हो। मुझे इस विषय पर दुख है और यह दुर्भाग्यपूर्ण भी है कि सैंट्रल गवर्नमैंट ने रेलवे के बारे में कभी कोई प्लान आउटले नहीं रखा। इसका बजटरी एलॉटमैंट भी सिर्फ रेलवे की तरफ से ही प्रोवाइड होता है।

रेलवे अपने बजट से ही डेवलपमेंट और पूरे देश में सोशल इंट्रेस्ट के लिए जो काम करने होते हैं, वह करता है। आज 60 साल बीत गए हैं, हम कहां तक पहुंच हैं, उसके बारे में एक निगेटिव आउटलुक हुआ है और जनता को एक्सप्लॉइट भी किया गया। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि पिछले तीन बजट्स में, जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं, उस समय से पूरे हिंदुस्तान के लिए खुशी की बात हुई कि यात्रियों के किराए में कोई बढोत्तरी नहीं हुई है। रेलवे के विस्तार को अगर हम देखें तो पिछले साठ सालों में यह विस्तार 9,000 किलोमीटर से करीब 10,000 किलोमीटर हुआ है। इस हिसाब से रेलवे का ज्यादा विस्तार नहीं हुआ है और पिछले 60 सालों में इसकी जितनी ग्रोथ होनी चाहिए थी, वह नहीं हुई है। दूसरी बात यह है कि जो पुरानी रेललाइनें हैं, उन पर यात्रियों के लिए दुर्घटना होने की संभावना ज्यादा होती है, फिर भी उनको बदलकर नई रेललाइन बिछाने का काम नहीं लिया गया है ताकि यात्रियों को एक्सीडेंट्स से बचाया जा सके।

मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि प्रति किलोमीटर नई रेललाइन बिछाने का खर्च कितना होता है और इस हिसाब से पुरानी रेललाइनों को बदलकर नई रेललाइन बिछाने के लिए पिछले तीन सालों में, जब से लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के दफ्तर का भार लिया है, कितना खर्च हुआ है? मैं यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे पश्चित बंगाल की एक डिमाण्ड, जिस पर पहले कई बार चर्चा हुई है, उसकी आलोचना भी हुई है, लेकिन फिर भी मैं उसे रखूंगा क्योंकि उससे केवल हमारे पश्चिम बंगाल का ही नहीं पूरे देश का हित है। मॉडल स्टेशन बनाने की बात पहले भी उठी थी। देश में कई स्टेशन बने फिर भी डिमाण्ड उठी कि और भी मॉडल स्टेशन बनाने चाहिए। मॉडल स्टेशन को क्वालीफाई कैसे करेंगे? किसी स्टेशन का स्टैण्डर्ड विचार करके मॉडल स्टेशन की क्वालिटी क्या हो, यह भी रखना चाहिए। सदन के सामने यह भी बताएंगे कि मॉडल स्टेशन की जो डिमाण्ड उठी, उसमें किस स्टेशन के लिए किन क्वालिटीज पर विचार किया जाएगा।

मेरे राज्य से एक मांग यह भी है कि रानीगंज स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए। दुर्गापुर एक इंडस्ट्रियल एरिया है इसलिए उसे

भी मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना चाहिए। विष्णुपुर एक ट्यूरिस्ट स्पॉट है। उस एरिया को इंटरनेशनल ट्यूरिस्ट स्पॉट के रूप में विकसित करने के लिए वहां भी मॉडल स्टेशन बनाया जाए।

जहां तक वर्ल्ड क्लास स्टेशंस की बात है, मेरे राज्य में सियालदह और हावड़ा ये दोनों स्टेशंस राज्य में पहुंचने के लिए ओपनिंग स्टेशंस भी है। इन्हें वर्ल्ड क्लास स्टेशंस बनाने पर विचार किया जाए। कोलकाता एक नया स्टेशन बना है, लेकिन यहां से ज्यादा ट्रेंस नहीं चलती हैं। लालू जी ने कोलकाता में अच्छा स्टेशन बनाया और उसकी ओपनिंग भी की। मेरी उनसे विनती है कि यहां से अधिक ट्रेंस चलाने पर विचार किया जाए।

जहां तक आरओबी की बात है, सिर्फ मेरे राज्य से ही नहीं, दूसरे राज्यों से भी इस बारे में भारी मांग होती है। जब कभी इस पर बात होती है तो कहा जाता है कि राज्य का हिस्सा कितना होगा। अगर राज्य सरकार अपना हिस्सा देगी, तो वहां आरओबी बनाने पर विचार किया जाएगा। मंत्री जी जानते हैं कि राज्य सरकारों से हिस्सा लेना बहुत मुश्किल बात है, क्योंकि कई राज्यों में वित्तीय संकट है। इसलिए आपको रेलवे सेफ्टी फंड से पैसा लेकर आरओबी बनाने पर विचार करना चाहिए। जब आप नेशनल हाइवेज पर आरओबी बनाने के लिए जरूरत के हिसाब से रेलवे सेफ्टी फंड से पैसा देते हैं तो आपको स्टेट हाइवेज पर जहां वे नेशनल हाइवे से जुड़ते हैं, वहां आरओबी बनाने के लिए रेलवे सेफ्टी फंड से पैसा देना चाहिए।

[अनुवाद]

पूरे देश में कुछ रेलवेज में अंडरपास आवश्यक हैं। अंडर पास के संबंध में चर्चा माननीय मंत्री जी के साथ चर्चा के दौरान यह मुद्दा उठाया गया था कि राज्य सरकारों को भी व्यय वहन करना चाहिए। तब यह प्रश्न उठ सकता है कि राज्य सरकार अंडरपास निधि का किस प्रकार बटवांरा करेंगी। कई बार सामाजिक कारणों से अंडरपास आवश्यक होते हैं।

अत: मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि जहां सड़क को चौड़ा किए जाने की आवश्यकता है वहां अंडरपासों का निर्माण किया जाए। जहां नए अंडर पास बनाए जाने की आवश्यकता है, रेलवे को धनराशि उपलब्ध करानी चाहिए। ताकि वे स्वत: ही इन अंडर पासों का निर्माण कर सकें।

महोदय, मेरा अंतिम मुद्दा फेरीवालों की समस्याओं के संबंध में हूं। हमनें अनेक बार फेरीवालों की समस्याओं पर चर्चा की है।

[हिन्दी]

इसलिए इस पर गम्भीरता से विचार किया जाए।

श्री लालू प्रसाद: किस पर विचार किया जाए?

श्री अमिताभ नन्दी: मैं हॉकर्स के बारे में कह रहा हूं कि उनकी समस्याओं पर विचार किया जाए। हमने आपको एक ज्ञापन भी इस सम्बन्ध में दिया था और आपने अच्छे तरीके से उन लोगों की समस्याओं पर विचार भी किया था।

श्री लालू प्रसाद: दमदम वाला ब्रिज भी बनाया है।

श्री अमिताभ नन्दी: वहां एयपोर्ट जाने के लिए जो सर्कुलर ट्रेन है, वह एक प्रकार से फालतू हो गई है और यात्री भी उसमें जाने की नहीं सोचते हैं। इसलिए उस रूट को मेट्रो रेल से कनेक्ट किया जाए। इसके लिए सर्वे कराने पर आपको विचार करना चाहिए और जहां तक हो सके इसे मैट्रो रेल में कंवर्ट किया जाए। बैरकपुर में न्यू मैट्रो लाइन के लिए, एमपी लोगों के साथ, हमने बात रखी थी। बैरकपुर स्टेशन को एक हैरीटेज स्टेशन बनाने की बात पर भी आप विचार कीजिए। बैरकपुर मंगल पांडे का स्थान है, इसलिए इसे आप एक हैरीटेज स्टेशन बनाने का काम कीजिए। काचरापारा वर्कशॉप जो है इसमें माननीय लालू जी बहुत सारी जमीन है। इस जमीन का इस्तेमाल नया ईएमयू कोच बनाने के बारे में भी आप विचार कीजिए। काचरापारा वर्कशॉप में ईएमयू कोच की बहुत जरूरतें पूरी होती है। इसलिए काचरापारा वर्कशॉप में ईएमयू कोच बनाने के बारे में विचार कीजिए। इतना कहकर मैं इस सप्लीमेंटरी बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों एक बार पुन: मैं यह अनुरोध करना चाहता हूं कि मेरे पास अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) पर इस चर्चा में भाग लेने वाले सदस्यों की लम्बी सूची है। अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कृपया संक्षेप में अपनी बात कहिए। मेरे पास 70 सदस्यों की सूची है, जो अनुपूरक अनुदानों की मांगो (रेल) पर बोलना चाहते हैं।

[हिन्दी]

***श्री भंवर सिंह डांगावास** (नागौर): महोदय, मैंने इस अनुदान के 38 मांगों को देखा। विशेषकर राजस्थान के लिए क्रमश: 32, 33 व 36 तीन ही मांगे रखी गयी हैं। इनमें से 32 में हरसौली से रिवाड़ी के लिए दोहरीकरण के लिए, जयपुर रेलवे अस्पताल

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री भंवर सिंह डांगावास]

का उन्नयन व कोटा-माल शेड के विकास के संबंध में है। इस लोक सभा में जब मैं आया हूं देखता हूं कि विकास के लिए राजस्थान को बहुत कम हिस्सा मिल रहा है। यहां तक कि मूल बजट में राजस्थान के सांसदों द्वारा की गयी मांगों में स्वीकृति की गयी है, वह भी बहुत कम है। जो काम हो रहा है वह भी बहुत धीमी गति से हो रहा है। मैं आपको उदाहरण दे रहा हूं कि अजमेर से पुष्कर जो नई रेल लाइन बिछाई जा रही है उसे 6 वर्ष से अधिक समय हो गया है, परन्तु वह कार्य भी धीमी गति से चल रहा है। यदि इसमें और राशि की आवश्यकता थी तो इन पूरक मांगों में रेल मंत्री महोदय द्वारा सदन के सामने उक्त राशि को स्वीकृत करने हेतु प्रस्तुत करनी चाहिए थी। आग्रह है कि इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

जबसे मैं सदन में आया हूं तब से मैं मेरी एक ही मांग-नई रेल लाइन के लिए जो कि पुष्कर (अजमेर जिला) से मेड़ता सिटी (जिला नागौर) के लिए आग्रह करता आ रहा हूं। रेल मंत्री महोदय ने मुझे कई दफे सदन में आश्वासन भी दिया कि इस लाइन की स्वीकृति दे दी जायेगी। आज भी दोपहर के भोजन के उपरांत इन मांगों के लिए जब कर्रवाई शुरू हो रही थी उससे पूर्व मैंने पुनः मौखिक प्रार्थना की तो उन्होंने शीघ्र ही स्वीकृति प्रदान करने का आश्वासन दिया।

मैं आशा करता हूं कि राजस्थान में जितने भी रेल लाइनों का कार्य भिन्न-भिन्न समय का चल रहा है उसे श्रीमान शीघ्र पूरा करने की कृपा करेंगे व पुष्कर से मेड़ता तक नई रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति देंगे। यह रेल मंत्री महोदय को मेरा पुनः आग्रह है।

श्री मोहन सिंह (देवरिया): उपाध्यक्ष जी, चूंकि हमारी पार्टी की ओर से कई हमारे मित्र भी बोलना चाहते हैं, इसलिए मैं बहुत संक्षेप में अपनी बात कहकर समाप्त करूंगा। रेलवे भारत की जीवन रेखा है। रेलवे में काम बहुत हुए हैं लेकिन इसका सफर बहुत लम्बा है। इसकी मंजिल अंतहीन है, इसलिए अभी काम करने की अनंत संभावनाएं हैं। हम आज से तीन-चार दिन पहले चिंतित हुए थे जब कुछ आर्थिक मामलों के अखबारों ने लिखा कि जो हमारा फ्रेट-कॉरिडोर बनाने का संकल्प है उसको जापानी तकनीकी कमेटी ने आर्थिक रूप से लाभकारी नहीं माना है और संभवतः वह योजना ठंडे बस्ते में डाल दी जाए। लेकिन जब सेंट्रल हॉल में भारत के संसद सदस्यों के बीच में जापान के प्रधान मंत्री जी ने भाषण किया और कहा कि इस फ्रेट-कॉरीडोर को पूरी मदद जापान की सरकार देगी और इसको शीघ्र-अति-शीघ्र पूरा कराएगी, तो मेरे जैसे लोगों का उत्साहवर्धन हुआ और हमें खुशी हुई कि हमारे देश की भाग्य रेखा को बनाने में जापान की आर्थिक मदद हमें मिल रही है।

रेलवे ने पिछले दो-तीन वर्षों में काफी धन कमाया है जिससे बाहर के लोग भी आकर्षित हुए हैं कि एक बीमार संस्था कैसे इतना धन अर्जित करने लगी। स्वस्थ संस्थाओं से तो उम्मीद की जाती है लेकिन एक बीमार इकाई से ऐसी अपेक्षा किसी को नहीं थी। मैं रेलवे के सारे अमले को आज इस उम्मीद के साथ बधाई देना चाहता हूं कि जितना निवेश उसमें होगा, उस कमाई की रफ्तार लगातार बढ़ेगी। हम शिकायत तो नहीं करते लेकिन एक बात जरुर कहते हैं कि पिछले तीन वर्ष से, जहब से खानपान की नीति में परिवर्तन हुआ है, मैं इस बात को बहुत ही दावे के साथ कहना चाहता हूं कि खानपान के मामले में रेलवे में जबर्दस्त गिरावट आई है। एक निगम बनाया जाए और वह निगम अपनी तरफ से खानपान के यान को चलाना बंद कर निजी क्षेत्र के लोगों को व्यापारिक तौर पर वह देने लगा तथा व्यापारिक तौर पर देने के लिए जो मुसाफिरों को एक सुविधा थी उसको भी कमाई का साधन मान लिया गया, जिसका नतीजा हुआ कि रेलवे में बदइंतजामी खानपान के मामले में जबर्दस्त आई। मैंने एक दिन अखबारों में पढ़ा कि खानपान के निगम के जो अध्यक्ष थे एहतियात के तौर पर रेल मंत्री जी ने उनको हटाने का काम किया।

मैं समझता था कि उसके बाद कुछ सबक रेलवे के अधिकारियों को मिला होगा, लेकिन परिस्थिति में किसी तरह का परिवर्तन नहीं हुआ। इसको गम्भीरता के साथ रेल मंत्री जी को देखना चाहिए। रेलवे विभाग ने जितना धन मांगा है, इस सदन को उदारतापूर्वक उस धन को देने का काम करना चाहिए। इसलिए अभी अनुपूरक अनुदान की मांगों में जितनी धनराशि मांगी गई है, मैं समझता हूं कि वह कम है। यदि इस धनराशि को और बढ़ाकर मांगते, तो हम और दरियादिली के साथ इसका समर्थन करते और इसको पास करवाते। मैं स्वागत करता हूं कि दिल्ली से कानपुर होते हुए जो लखनऊ तक की रेल लाइन को मजबूत करके डेढ़ सौ किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से रेल गाड़ी चलाने की योजना है ... *(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: राम कृपाल जी आप किस खुशी में खड़े हैं?

श्री मोहन सिंह: इसे गोरखपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। हमने जब सामान्य बजट पास किया तो उसमें उत्तर प्रदेश की बहुत सी स्कीमें पास की गई थीं, जिसमें बाराबांकी से गोरखपुर, भटनी होते हुए छपरा तक रेलवे के विद्युतीकरण की योजना थी। उस मद में जितनी रकम रेलवे ने मांगी थी, हम लोगों ने इस संसद में पास की, लेकिन पिछले छह महीनों में इस दिशा में कोई प्रयास रेलवे विभाग की ओर से नहीं किया गया। मैं कहना चाहता हूं कि जो सामान्य बजट में अनुदान राशि जिस मद के लिए पास की जाए, उसके लिए एक समयबद्ध कार्यक्रम तय किया जाना

चाहिए कि इतने समय में इस पैसे को खर्च करके इस कार्यक्रम को हमें पूरा करना है। ऐसे ही गोंडा से लेकर छपरा तक रेलवे की दोहरी लाइन बिछाने की योजना मंजूर की गई थी। उस योजना का काम बहुत सीमित गति से चल रहा है। इसका कारण है कि अफिसर्स के ऊपर माफिया गिरोह का आतंक है और बंदूक के दबाव में रेलवे के सारे ठेके बड़े माफिया गिरोह ले लेते हैं और उसके बाद समयबद्ध कार्यक्रम पूरा कराने की किसी रेलवे अधिकारी की हैसियत और हिम्मत नहीं होती है। इस बारे में रेल मंत्री जी को बहुत गंभीरतापूर्वक सोचना चाहिए कि रेलवे का ठेका किस तरह माफिया गिरोहों से मुक्त कराया जाए, जो नामी सूचीबद्ध गैंगस्टर्स हैं। वे धीरे-धीरे सारे ठेके हड़प लेते हैं और बाद में उसी ठेके को दस परसेंट, बीस परसेंट पहले ही एडवांस लेकर किसी छोटे ठेकेदार को सबलेट कर देते हैं। ये छोटे ठेकेदार अंततः उस काम को पूरा करते हैं, जिनके पास इस काम को पूरा करने के लिए पर्याप्त पूंजी नहीं होती है। इस कारण काम को पूरा करने में विलम्ब होता है। इस बारे में सरकार को सोचना चाहिए।

एक रेलवे लाइन है, जो लालू जी के घर तक जाती है। बहुत दिनों से उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना मंजूर है। उसके लिए धन भी आबंटित है, लेकिन वह रेल लाइन चल नहीं रही है। कप्तान गंज से पडनौहा, तमकुही होते हुए, छपरा तक वह रेल लाइन जाती है। मैं आग्रह करूंगा कि उस रेल लाइन को ब्रोडगेज में परिवर्तित करने के काम को शीघ्रातिशीघ्र पूरा कराया जाए। इसी तरह बाराबंकी और गोरखपुर के बीच में एक लम्बा पुल घाघरा नदी के ऊपर है। उस पुल की उम्र 80 साल से ऊपर हो चुकी है। पूरी तरह से यह पुल जर्जर हालत में हैं। उसके साथ-साथ जब आप दोहरी लाइन बना रहे हैं तो वहां एक नया पुल बनाना आज की सबसे बड़ी आवश्यकता है। इस काम को जल्द किया जाना चाहिए।

इसी तरह से हमारे जो मैंड और अनमैंड फाटक हैं, इनके ऊपर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। बार-बार हम सुनते हैं कि रेलवे मंत्रालय राज्यों की सरकारों से परामर्श कर रहा है और उनके परामर्श के बाद इन फाटकों पर ओवर ब्रिज बनाने का काम शीघ्रातिशीघ्र किया जाएगा, लेकिन मैं समझता हूं कि इस मद में रेलवे की ओर से शिथिलता बरती जा रही है। राज्य सरकारों की भी इसमें ढिलाई है और वे अनुमति नहीं देती हैं। मेरा आग्रह है कि जहां रेल विभाग समझता हो कि यहां ओवर ब्रिज बनाना बहुत ही आवश्यक है, उस पुल को रेलवे अपने पैसे से बनाए। साथ ही, राज्यों को दिया जाने वाला भारत सरकार का जो अनुदान है, उस अनुदान में से उस पैसे को काट लें। मैं ऐसा समझता हूं कि दुर्घटनाओं के कारण जन और धन की जो हानि होती है और हम उसमें जितना पैसा मुआवजे के रूप में देते हैं, उसमें बहुत बड़ी रकम बचायी जा सकती है। इस काम को भारत सरकार ने जब छितौनी-बगहा का पुल बन रहा था उस समय किया, रेलवे ने अपने खर्चे से उस पुल को बनाया और बिहार तथा उत्तर प्रदेश के हिस्से का जो पैसा था, उसे वापस मंगाने का काम किया। *...(व्यवधान)*

मैं आपकी उत्सुकता समझ रहा हूं और आपकी भावनाओं का सदा ध्यान रखता हूं इसलिए आपके टोकने से पहले अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश के जनपद गाजीपुर में नेशनल हाई-वे 19 पर रौजा रेलवे क्रॉसिंग पर एक ब्रिज बनाने की घोषणा स्वयं माननीय रेल मंत्री जी ने एक जन सभा में की थी। मैंने उनके साथ बहुत लंबे समय तक काम किया है और मैं निजी अनुभव के आधार पर कहता हूं कि रेल मंत्री जी का घोषणा करते रहना, उनका एक स्वभाव है। घोषणा करने के बाद पूरा करवाने के लिए हमें बहुत पीछे-पीछे दौड़ना पड़ता है और वे पूरी नहीं होती हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि वह घोषणा उतनी ही करें जो पूरी की जा सके। पूरी न होने वाली घोषणा करना ठीक नहीं है। मैं ऐसा समझता हूं कि जन सभा में केवल तालियों के लिए घोषणा करने से गरिमा नहीं बढ़ती है। उन्हें स्वयं अपने इस कांम पर पाबंदी लगानी चाहिए।

दसरी बात यह है कि हमारे इलाके से होकर बिहार से दो रेलगाड़ियां आती हैं–एक बिहार सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस है और दूसरा गरीब रथ है। देवरिया रेलवे स्टेशन पर हम उन्हें टुकर-टुकर ताकते हैं। वे धड़-धड़ करके रेलवे स्टेशन पर आती हैं, जहां उनकी रफ्तार सौ किलोमीटर हो जाती है। देवरिया में आधा बिहार रेल गाड़ी में बैठता है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि बिहार सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस और गरीब रथ दोनों गाड़ियों का ठहराव देवरिया रेलवे स्टेशन पर किया जाए। उसी तरह से उत्तर प्रदेश में भी एक सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, जिस की घोषणा पहले ही की जा चुकी है, उसे शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाए।

इन थोड़े से शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने अनुपूरक मांगों पर चर्चा करने का मौका दिया। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इन सारी मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं और रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि मेरे सुझावों पर उस समय अमल किया जाए, जब वह अनुपूरक बजट पेश करें और उन सारी चीजों को समाहित करें।

उपाध्यक्ष महोदयः श्री विजय कृष्ण,

मैं समझता हूं कि आप आरजेडी पार्टी के सदस्य हैं। इसलिए आपको लंबा भाषण देने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

श्री विजय कृष्ण (बाढ़): उपाध्यक्ष महोदय, यहां कोई आरजेडी, लोक दल और कांग्रेस का प्रतिनिधित्व करता है लेकिन उससे ज्यादा वह देश और अपने क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता है।

उपाध्यक्ष महोदय: आप लिखित में भी अपना भाषण दे सकते हैं।

श्री विजय कृष्ण: मैं अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। देश में लालू जी ने जब से रेल मंत्रालय का कार्य भार संभाला है, वह ऐतिहासिक रेलवे के अभूतपूर्व मंत्री साबित हुए हैं और हर क्षेत्र में इजाफा हुआ है। गरीब आदमी के भाड़े का जो मामला है, उसे लेकर देश में चर्चा हो रही है कि पहली बार ऐसा मंत्री आया, जिसने रेल भाड़े को बढ़ाने का काम नहीं किया और आमदनी को बढ़ाने का काम किया। कॉमन आदमी के दर्द से जूझती हुई जो तस्वीर है, उससे लालू जी रूबरू रहे हैं। देश में 68 रेल मंडल है, जो रेलवे की बहुत बड़ी काया हैं। कुल 63,332 किलोमीटर रेल लाइन है, 17395 गाड़ियां चलती हैं, 15 मिलियन यात्री आवागमन में शामिल होते हैं तथा प्रतिदिन दो मिलियन टन माल की ढुलाई होती है।

अपराह्न 3.00 बजे

इसमें दिनों दिन बढ़ोत्तरी हो रही है। यहां फ्रेट कोरीडोर के बारे में चर्चा की है। मैं समझता हूं कि रेल की जिन अनुदान मांगों की यहां चर्चा हुई है और जिनको लिस्टिड किया गया है, उसमें कई महत्वपूर्ण चीजें शामिल हैं–इसमें अम्बाला-सहारनपुर खंड पर करनौल में दो कॉमन लूप के प्रावधान की बात है, मियांपुर रेलवे क्रासिंग जंगीपुर रोड के समीप समपार बनाने की बात है, इसी तरह से भारतीय रेलों पर मानव संसाधन प्रबंधन के लिए सूचना प्रौद्योगिकी से संबंधित मामला है, हर राज्य का मामला है, चक्रधरपुर से लेकर केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु सब इसमें शामिल हैं। मैं समझता हूं कि मोहन सिंह जी ने कहा कि और भी सूची अनुपूरक मांगों में आनी चाहिए थी तो हम और उदार ढंग से इसका समर्थन करते। मैं चंद बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, कोयला लदान में 50 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। रेलवे ने कच्चा इस्पात और तैयार उत्पादन की लदान में भी 18 प्रतिशत की वृद्धि की है। पिछले रेल बजट की बहस में कई लोगों ने चर्चा की कि गरीब रथ खोला गया, 37 मेल एक्सप्रेस खोले गए, 138 गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई गई, ये सूची हम लोगों के सामने है। जब चर्चा में उत्तर-पूर्व की बात होती है, उत्तर-पूर्व में रेल लाईन नहीं थी, बहुत कम रेल लाईन थी, वहां 10,000 करोड़ रुपए से अधिक की परियोजना स्वीकृत की गई है और अब कुमारघाट से अगरतला और त्रिपुरा जैसे इलाकों में रेलवे लाईन बिछाने का काम चल रहा है। जम्मू-कश्मीर जैसे दूरगामी इलाकों में रेलवे की नजर तेजी से पड़ी है और हम लोग इस काम में आगे बढ़े हैं। मैं चंद बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि हर क्षेत्र में काम हुआ है और काम तेजी से आगे बढ़ रहा है। बिहार में भारत वैगन इंजीनियरिंग कारखाना भारत सरकार का उपक्रम है। यह कारखाना आदरणीय संतोष मोहन देव जी के मंत्रालय के नजदीक आता है। इसमें बराबर रेल डिब्बा बनाने का काम होता है लेकिन रेल डिब्बा बनाने का काम पहले नहीं मिल पाता। जब लालू जी आए रेल डिब्बा बनाने का ऑर्डर हुआ, वहां 1000 से अधिक मजदूर ऐसे हैं जो भुखमरी के कगार पर थे, जिनको वेतन नहीं मिलता था, उनको अब वेतन मिलने का काम आगे बढ़ा है। यहां संतोष मोहन देव जी और माननीय लालू जी भी थे, बिहार में चंद भारत सरकार के उपक्रम हैं और उनमें से एक भारत वैगन, मुकामा और मुजफ्फरपुर है। रेलवे को इसका अधिग्रहण करना चाहिए चूंकि यहां रेलवे का ही काम होता है। आपने नया रेल डिब्बा बनाने का कारखाना लगाने का काम छपरा और अन्य जगह किया है, यह स्वागत योग्य है लेकिन जो पुराना कारखाना है, जो मर रहा है, जिसे थोड़ा सा सहारा देने पर बात बढ़ सकती है, उस इलाके के लोगों ने बराबर धरना और प्रदर्शन कर रहे हैं। आदरणीय मंत्री श्रीमती कान्ति सिंह और अन्य मंत्री भी वहां गए थे, सब लोगों ने वहां के हालात का परिचय लिया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से पुरजोर मांग करता हूं कि भारत वैगन का अधिग्रहण करने का काम करें, राज्य मंत्री इस काम को आगे बढ़ाएं।

महोदय, इस्लामपुर और मानपुर, इन दोनों का बोधगया के साथ दुनिया के मानचित्र में बहुत बड़ा स्थान है, यह बोद्धिस्ट सैंटर की जगह है। बोधगया को इस्लामपुर से जोड़े, इसके बीच में थोड़ा सा लिंक प्वाइंट है, सर्वे का काम आर्डर हुआ है। हम चाहते हैं कि इस्लामपुर से मानपुर की रेलवे लाईन को बोधगया से जोड़ने का काम करना चाहिए। इस्लामपुर और नाटेशर की रेल लाईन की बात चली है, इसके लिए जो पैसा मिलना चाहिए था वह राशि उपलब्ध नहीं हुई। नौरा से लेकर जो खंड बिहार शरीफ से गुजरता हुआ शेखपुरा जाता है, उसके काम में धीमी प्रगति है, इसके लिए जो राशि मिलनी चाहिए थी, वह नहीं मिली। यह मध्य बिहार का नक्सली इलाका है, मध्य बिहार का यह इलाका चार बरस तक पानी से जूझता रहता है, आवागमन की दृष्टि से बहुत खराब स्थिति का इलाका है। इसलिए हम चाहते हैं कि जो निर्णय आपने किया है, जो स्वीकृति की है, राशि देने का काम करेंगे।

हरनौत का कारखाना, जो मध्य बिहार का एकमात्र रेलवे का कारखाना है, उसमें आप क्यों पैसा नहीं दे रहे हैं? आपने कम पैसा दिया है इसलिए जो काम तेजी से होना चाहिए था वह नहीं हुआ है। इस कारण से वहां एजीटेशन हो रहा है, वहां विरोध हो रहा है। हम उस इलाके का प्रतिनिधित्व करते हैं, हमारे जैसे संसद

सदस्य को इसके लिए कोपभाजन होना पड़ता है। आप बहुत बड़े-बड़े काम कर रहे हैं। सब तरफ आपकी वाहवाही हो रही है। आपने मॉडल स्टेशन बनाने का काम किया है। आपने मॉडल स्टेशनों की सूची बनाई है। बख्तियारपुर ऐतिहासिक जगह है, जहां से लोग पावापुरी, नालंदा और राजगिर जाते हैं, इन्हें आपने सूचीबद्ध किया है। मोकामा को भी आपने सूचीबद्ध किया है, जहां से लोग असम और नॉर्थ-ईस्ट में जाते हैं। लेकिन मोकामा स्टेशन पर जो रख-रखाव की व्यवस्था थी, उस रख-रखाव की व्यवस्था को आपने समाप्त कर दिया, जिसके कारण मोकामा से कोई नई ट्रेन खोलने में असुविधा होती है। मोकामा स्टेशन पर आप रख-रखाव की व्यवस्था करें और पटना से चलने वाली जो सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रैस है, उसे मोकामा से चलाने का काम करें। जनसाधारण एक्सप्रैस पटना में खड़ी रहती है, उस ट्रेन का समय बरबाद होता है। जनसाधारण एक्सप्रेस को पटना से न चलाकर कियूल से चलाने की व्यवस्था करें, ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

मोकामा में प्रफुल चाकी के नाम से सभी लोग परिचित हैं। आजादी के आंदोलन में जिन लोगों ने अपनी आहुति दी है, उन्हें सब जानते हैं। मुजफ्फरपुर में बमकांड हुआ था। वहां से प्रफुल चाकी, चंद्रशेखर और भगत सिंह की श्रेणी के बहुत बड़े क्रांतिकारी भागे थे। मोकामा स्टेशन पर अंग्रेज सिपाहियों ने उन्हे घेर लिया था और प्रफुल चाकी ने आत्मोत्सर्ग करने का काम किया था। वहां के इलाके के लोगों की मांग है कि वहां उनकी मूर्ति लगाई जाए। रेलवे विभाग में न जाने कब का क्या नियम बना हुआ है कि कोई राष्ट्रीय नेता की मूर्ति नहीं लग सकती। इस कारण वहां के लोगों में काफी रोष है। लेकिन आदरणीय रेल मंत्री जी ने ऐतिहासिक काम किया, उन्होंने गांधी जी के नाम पर मोतिहारी के एक स्टेशन को गांधीधाम बनाने का काम किया और वहां गांधी जी की मूर्ति भी स्थापित करने का काम किया। हम उनसे निवेदन करना चाहते हैं कि प्रफुल चाकी, जो आजादी के आंदोलन के बड़े सिपाही थे, जिन्होंने देश को आजादी दिलाने में बड़ा महत्वपूर्ण काम किया था, वह बंगाल के रहने वाले थे और बिहार की धरती पर उन्होंने आजादी का बीड़ा उठाया था। उस प्रफुल चाकी के लिए थोड़ी जगह रेलवे दे दे और मोकामा रेलवे परिसर के आगे उनकी मूर्ति लगवा दे, ताकि उस इलाके के लोगों की जो मांग है, वह मांग पूरी हो जाए।

जब आदरणीय लालू जी जब बिहार के मुख्य मंत्री थे तो उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री को एक पत्र लिखा था कि लेमुआबाद, टाल के दियारा इलाके का स्टेशन बनना चाहिए। आपकी संस्तुति से लेमुआबाद स्टेशन आज हाल्ट स्टेशन बन गया है। मैं आपसे मांग करूंगा कि लेमुआबाद हाल्ट को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाना चाहिए। इसके अलावा टेकाबिगहा को स्टेशन का दर्जा देना चाहिए, मंझौली को भी स्टेशन का दर्जा मिलना चहिए। जो हाल्ट स्टेशन औटा का था, जो फ्लैग स्टेशन में बदल गया, उसे स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए। हसदा के स्टेशन का उन्नयन होना चाहिए और सौन्दर्यीकरण के नाम पर जो बहुत सारे स्टेशनों का काम धीरे-धीरे चल रहा है, उसे तेज करना चाहिए और पटना से लेकर कोलकाता के बीच में रेलवे के जितने पुराने पुल हैं, वे जर्जर हो गये हैं। उन पुलों का नवीनीकरण होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: अब आप समाप्त कीजिए।

श्री विजय कृष्ण: मैं दो-तीन मिनट में समाप्त करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: आपके लीडर को जाना है, इसलिए अब आप खत्म करें।

श्री विजय कृष्ण: उत्तर बिहार में रेलवे लाइन हैं। लेकिन जो फ्लड आती है, उससे नीचे उसकी जमीन है और पुल भी नीचे हैं। हर साल बाढ़ आती है और पुल के ऊपर चली जाती है। यह एक टैक्निकल मामला है, आप इसकी जांच करा लें और जो ऊपरी पुल और रेल लाइन है, उन्हें ऊंचा करने का क्या प्रयास हो सकता है, इसकी जांच के बाद उसे आप उसे ठीक कराने का काम करें। दरभंगा, मुजफ्फरपुर की लाइन का सर्वे कराकर अगले बजट में पैसा दिलाने का काम करें। गया से चतरा होते हुए जो नक्सलियों का इलाका है, उसे रांची से जोड़ने का आपने निर्णय किया है, वह काम जल्दी ही पूरा होना चाहिए। इसके अलावा जो खनिज का इलाका चीरीमीरी है, यह अंग्रेजों के समय की रेलवे लाइन है, जो बरवाडीह से अम्बिकापुर, मध्य प्रदेश को जाती है। यह लाइन बंद है। खनिज के मामले में दक्षिण बिहार की वह पूरी हाट लाइन है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि जो बंद लाइन है, उसे भी पूरा करने का काम करें।

इसके अलावा आप राजस्थान की ऐतिहासिक जगह अजमेर और पुष्कर बार-बार जाते हैं। जब हम लोग वहां जाते हैं तो अजमेर और पुष्कर की लाइन के बारे में सारे लोग कहते हैं कि यह कब बनेगी, कब पूरी होगी। आप अजमेर में भी माथा टेकने जाते हैं, इसलिए रेल मंत्री जी मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि अजमेर वाली लाइन को भी आप पूरा करने का काम करेंगे। दरभंगा-मुजफ्फरपुर और सीतामढ़ी से जुड़ी हुई उत्तर बिहार की जितनी भी परियोजनाएं हैं, वे स्वीकृत हो गई हैं, उस काम को आप जरा तेजी से धकेल दीजिए, जिससे कि वहां काम तेजी से चले और जो आपका नाम रोशन हुआ है, चारों तरफ हल्ला है, चारों तरफ हंगामा है कि रेलवे में बहुत काम हो रहा है, लेकिन जो काम जैसे होना चाहिए, वह वैसे ही होना चाहिए। कियूल मुकामा के लिए जिस गाड़ी की चर्चा हमने की कि सम्पूर्ण क्रांति

को कियूल से चलाइए, मुकामा से चलाइए, इस पर कृपा करके विचार करिए।

[अनुवाद]

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांड़ी): महोदय, क्या मैं अपनी भाषण सभा-पटल पर रख सकता हूं?

उपाध्यक्ष महोदय: जी हां। आप अपना भाषण सभा-पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

***श्री आत्मा सिंह गिल** (सिरसा): महोदय, रेल अनुदान मांगों पर चर्चा पर मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हू। मेरे हलके की कुछ जरूरी मांगें हैं, मैं सरकार का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं। रेल मंत्रालय ने सिरसा राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 10 पर रेल पुल बनाने की मंजूरी दे दी थी और हरियाणा सरकार ने भी प्रस्ताव केन्द्र सरकार को भेज दिया है, लेकिन अभी तक यह पुल बनना शुरू नहीं हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे हलके के कालांवाली रेलवे स्टेशन पर अमृतसर-जयपुर 9771/9772 एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रोकने की बहुत जरूरत है। यह रेल भटिंडा से चलने के बाद सिरसा स्टेशन पर ही रूकती है। कालांवली स्टेशन के आसपास के तकरीबन 100 गांवों के लोगों को अमृतसर-जयपुर आना जाना पड़ता है।

टोहाना मेरे संसदीय क्षेत्र का बहुत बड़ा व्यापार केन्द्र है, टोहाना तथा इसके आसपास के गांवों के लोग अपने रोजगार तथा और जरूरी कामों के लिए दिल्ली तथा गंगानगर आते जाते रहते हैं लेकिन टोहाना से रेल का अच्छा इंतजाम नहीं है। दिल्ली तथा गंगानगर के बीच चलने वाली इंटर सिटी को टोहाना स्टेशन पर रोकने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष जी, डिंग मण्डी सिरसा जिले की सबसे पुरानी मण्डी है तथा आसपास के लगभग 90 गांवों के लोगों का इस स्टेशन से रोजाना आना जाना है। गाड़ी संख्या 4519/4520 किसान एक्सप्रेस गाड़ी को डिंग स्टेशन पर रूकने का इंतजाम करें। यह रेल भटिंडा से दिल्ली जाते समय भट्टू स्टेशन पर रूकती है लेकिन दिल्ली वापसी में भटटू स्टेशन पर नहीं रूकती, इस गाड़ी को भटटू स्टेशन पर रोकने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष जी, उपरोक्त रेलगाड़ियों के रूकने से किसानों, मजदूरों, नौकरीपेशा लोगों, व्यापारियों तथा अन्य यात्रियों को राहत मिलेगी वहीं दूसरी ओर रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी।

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल (बुलढाना): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे अपनी बात कहने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। रेलवे की पूरक मांगें जो करीब 270 करोड़ है, जिनमें से 30 लाख कार्पोरेट और 10 लाख सिक्योरिटी में आवंटित किया हैं, सदन में प्रस्तुत राशि को मैं यहां अपना समर्थन देते हुए रेल मंत्री श्री लालू जी और उनके सहयोगी राज्य मंत्री वेलु और राठवा जी को भी इसलिए धन्यवाद देना चाहूंगा। कि इनके कार्यकाल में बहुत सी नयी रेलगाड़ियां देश में चलने लगी। बहुत सी नयी रेल लाइनें बिछाई गई तथा बहुत से कम्पार्टमेंट हर गाड़ी में ज्यादा लगाये गये। यह सब करते समय हमारे यात्री दर में कोई वृद्धि नहीं की गई और फिर भी आज रेल अच्छे मुनाफे में चल रही है। इसलिए हमारे रेल मंत्री जी और उनके साथी धन्यवाद के पात्र हैं। जो यहां सप्लीमेंट्री डिमांड्स की बात की गई है, मुझे महसूस हुआ कि महाराष्ट्र को इसमें पूरी तरह से नैगलेक्ट किया गया है। वर्ष 2002 से महाराष्ट्र की सरकार एक मांग कर रही है जो आज पूरे देश के हित में है।

छत्रपति शिवाजी टर्मिनस देश का बहुत बड़ा टर्मिनस है और उसके एक्सटेंशन करने की मांग हमारी महाराष्ट्र सरकार ने आपके पास 2002-03 से रखी है। वहां 20 एकड़ जमीन भी उपलब्ध है और जो नया टर्मिनल बना रहे हैं, जो छत्रपति शिवाजी टर्मिनल है, उसके बगल में वह जमीन उपलब्ध है और बीओटी बेसिस पर हम वह टर्मिनल बना सकते हैं। केवल हमारे रेल बोर्ड और रेल मंत्री जी की सैंक्शन लेना जरूरी है। अगर हम यातायात देखेंगे, जैसे दिल्ली से पूरे देश में हर जगह गाड़ियां जाती हैं, वैसे मुम्बई से देश के हर कोने में गाड़िया चलती है। इसलिए इसकी जरूरत ज्यादा है। ऐसा हमारे रेल मंत्री जी भी मानेंगे और इस पर गौर करेंगे, ऐसा मैं समझता हूं।

दूसरे, एक अहम मुद्दा यह है कि जो नांदेड़ रेलवे डिवीजन साउथ सेंट्रल रेलवे में जोड़ा गया है। नांदेड़ डिवीजन पूरे इलाके में जितने एमपीज, एमएलएज और एमएलसीज और जनता है, उनके लिए वह असुविधा इसलिए होती है कि उसका हैड क्वार्टर सिकन्दराबाद, आन्ध्र प्रदेश में है। अगर हम सेन्ट्रल रेलवे को जोड़ेंगे, तो आनाजाना मुम्बई में होता है, जहां हर बात की सुविधा है, फिर सभी को उस माध्यम से सुविधा हो जाएगी। यह कोई कठिन काम है, ऐसा मुझे नहीं लग रहा है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र की बात करना चाहूंगा। मैने 1996 में जालना-सेगांव खंड पर रेल लाइन बिछाये जाने का प्रस्ताव रखा था लेकिन मुझे बताया गया कि यह प्रस्ताव वायेबल नहीं है। यह 150 किलोमीटर का यह रेलमार्ग मराठवाड़ा-विदर्भ को जोड़ने वाला है। यह दोनों क्षेत्रों को सुविधा देने वाली रेल लाईन है जो जालना से साउथ सैंट्रल रेलवे में जाती है तथा सैंट्रल रेलवे में भुसावल से नागपुर को जोड़ने वाली है। इस रेल लाईन के बनने से जनता को सुविधा होगी। यह पिछड़ा क्षेत्र है, इसलिये उद्योगपति उद्योग लगाने से पहले सोचते हैं। सब मानते हैं कि रेल सस्ती और सुरक्षित सेवा है। जब पिछड़े क्षेत्र को रेल की सुविधा नहीं मिलती तो उसका औद्योगिकी विकास नहीं हो पाता हैं। हालांकि 1926 में अंग्रेजों के जमाने में इस लाईन का सर्वेक्षण हो चुका है, प्रिंसीपल सैंक्शन मिल चुकी है लेकिन रेल बजट पर बोलने के बाद भी कोई रैस्पौंस नहीं मिलता। यही कारण है कि पिछले 3-4 रेल बजट के दौरान मैंने इस विषय को नहीं उठाया।

उपाध्यक्ष महोदय, बुलढाना जिले की सैगांव तहसील में गजानन महाराज बहुत बड़े संत हुये हैं जिनकी वहां समाधि है। रोज लाखों यात्री आते हैं। उस संस्था ने आनन्द सागर नाम से एक बड़ा प्रोजैक्ट बनाया है जो एशिया का नम्बर वन है।

अपराह्न 3.18 बजे

(श्री मोहन सिंह पीठासीन हुए)

सभापति महोदय, हर राज्यों के वहां बड़े-बड़े संतों के मन्दिर है, म्युजिकल फाऊंनटेन है, छोटे बच्चों के लिये रेल है और ऐसी कई सुविधायें हैं जिनके कारण लाखों यात्री आते हैं। वहां समस्या यह है कि रेल क्रासिंग के कारण लोगों को काफी दिक्कत होती है। इसलिये वहां रेल ओवरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है। मैं इस ब्रिज की मांग पिछले 6-7 साल से करता रहा हूं लेकिन अभी तक नहीं बन पाया है। इसी तरह बुलढाना में नान्दुरा एक तहसील है और व्यापारिक केन्द्र है, जहां हाईवे के पास एक रेलवे क्रासिंग है। क्रासिंग बंद होने से हाईवे पर वाहनों की लाइन लग जाती है और सारा ट्रैफिक डिस्टर्ब होता है। इसलिये वहां रेल ओवर ब्रिज होना जरूरी है।

सभापति महोदय, मैं एक और अहम मुद्दा उठाना चाहता हूं। नासिक-भुसावल पैसेंजर और सूरत-भुसावल पैसेंजर चलती है। लोग चाहते हैं कि इस पैसेंजर ट्रेन को अमरावती क्षेत्र तक बढ़ाया जाये क्योंकि बस का किराश तीन गुना ज्यादा लगता है। गरीब और आम आदमी रेल से यात्रा करना मुनासिब समझता है। इससे विदर्भ में आने वाले 3-4 जिलों को सुविधा मिलेगी। यह मांग अन्य मांगों से ज्यादा महत्वपूर्ण है। आम जनता के लिये बहुत ही जरूरी है। मैं जानता हूं कि हमारे रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री ग्रासरूट से आये हैं और वे आम जनता की तकलीफों को जानते हैं। जब भी हम उनके पास ऐसी समस्या लेकर जाते हैं तो तुरंत 'हां' कर देते हैं। मेरा निवेदन है कि मेरी इन मांगों पर विचार करेंगे।

[अनुवाद]

***श्री बिक्रम केशरी देव** (कालाहांडी): महोदय, श्री लालू प्रसाद यादव जी द्वारा प्रस्तुत की गई अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का विरोध करना व्यर्थ है परन्तु इसके साथ ही मैं इनका विरोध करता हूं क्योंकि स्वतंत्रता प्राप्ति से लेकर अब तक पिछले 60 वर्षों में रेल के क्षेत्र में उड़ीसा राज्य की अनदेखी की गयी है। यद्यपि यह राज्य प्राकृतिक संसाधनों से परिपूर्ण है, परन्तु रेल नेटवर्क के अभाव में इन संसाधनों का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया है जबकि लालू जी ने रेल मंत्री बनने पर यह वायदा किया था कि वे रेलवे को देश के उन दूर-दराज के क्षेत्रों तक ले जाएंगे, जहां के लोगों ने रेल इंजन तक नहीं देखा है। माननीय मंत्री जी इस घोषणा पर अमल नहीं हुआ है। यद्यपि अपनी प्रशासनिक सक्षमता से वे रेलवे के वित्तीय ढांचे को लाभप्रद प्रतिष्ठान बना पाए हैं। अत: में अपने निर्वाचन क्षेत्र कालाहांडी में रेलवे की कुछेक समस्याओं का उल्लेख करना चाहूंगा। सर्व प्रथम तो लानजीबढ़ रोड़ से जूनागढ़ रेल लाइन का कार्य शीघ्र आरम्भ कर यथाशीघ्र पूरा किया जाए तथा जूनागढ़ से जेयपोर तक का और सर्वेक्षण करवाया जाए, जिसे सन् 1965 में स्वर्गीय श्री पी. के देव, संसद सदस्य लोक सभा के कार्यकाल के दौरान किया गया था। इस रेल लाइन से न केवल कोरापुट तथा नवरंगपुर जिलों में यातायात सुलभ होगा बल्कि इसे के. के. लाइन से भी जोड़ा जाएगा जो बेलिडिला खानों को विशाखापत्तनम पत्तन से जोड़ती है। अत: मुझे उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री के पास यह सर्वेक्षण शीघ्र शुरू करवाने हेतु पर्याप्त धनराशि होगी। इसके अतिरिक्त, तीतलागढ़ से रायगढ़ जंक्शन रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाना चाहिए। जिस पर छ: इस्पात संयत्र पड़ते हैं, और यह रेल मार्ग विशाखापत्तनम पत्तन को जोड़ता है। इसलिए इस्पात संयंत्रों तथा एल्यूमिनियम रिफाइनरियों के बीच पत्तन सम्पर्क विकसित करने से यह रेल मार्ग माल ढुलाई के लिए लाभ प्रद बन जाएगा।

इसके अतिरिक्त मेरी यह भी मांग है कि केशिंगा में एक (सुपर स्पेस्लिष्ट) अस्पताल खोला जाए। अंत में मैं यह अनुरोध करता

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री विक्रम केशरी देव]

तथा मैने अनेकों बार रेल मंत्रालय तथा डी.आर.यू.सी.सी. और जैड. आर.यू.सी.सी. से यह अनुरोध किया है कि विशाखापत्तनम से निजामुद्दीन के बीच सप्ताह में तीन दिन चलने वाली समता एक्सप्रेस (गाड़ी संख्या 2807 तथा 2808) को प्रतिदिन चलाया जाए क्योंकि इससे काफी संख्या में दैनिक यात्री तथा श्रमिक दिल्ली आते हैं और इससे दिल्ली का विकास हो रहा है। फिलहाल बरास्ते काजीपेट चलने वाली विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस को बरास्ते रायपुर, रामगढ़ चलाया जाए। इनको प्रदान की जाने वाली विभिन्न बुनियादी सुविधाएं यात्रियों विशेषकर प्रतिक्षालयों शौचालयों की सुविधाएं अंतर्राष्ट्रीय स्तर की होनी चाहिएं तथा रायपुर से विशाखापत्तनम तक कोई भी प्रथम श्रेणी वातानुकूलित रेल सेवा उपलब्ध नहीं है, जो कि छत्तीसगढ़ और आंध्र प्रदेश के दो प्रमुख शहर हैं तथा इन दो प्रमुख रेलवे स्टेशनों के बीच रिफाइनरियों, एल्यूमिनियम, बाक्साइट खनन के क्षेत्र में लगभग 2 लाख करोड़ रुपये का निवेश किया जा रहा है और शीर्ष स्तर के कार्यपालक अधिकारी इन स्टेशनों के मध्य यात्रा करते हैं जो प्रथम श्रेणी वातानुकूलित किराया लेने के पात्र हैं तथा उन क्षेत्रों में जहां परियोजनाओं पर कार्य चल रहा है वहां हवाई सम्पर्क बेहतर नहीं हैं।

मैं श्री लालू प्रसाद यादव को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने श्री कपिल देव की अध्यक्षता वाली इंडियन क्रिकेट लीग को रेलवे स्टेडियमों में खेलने की अनुमति प्रदान की है क्योंकि इससे वहां खेले जाने वालें क्रिकेट मैचों के प्रयोजन से न केवल रेलवे को राजस्व प्राप्त होगा बल्कि क्रिकेट की प्रतिभा का विकास भी होगा।

[हिन्दी]

***प्रो. चन्द्र कुमार** (कांगड़ा): महोदय, मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि पठानकोट-जोगेन्दर नगर रेलवे लाइन (हिमाचल प्रदेश) नैरोगेज से ब्राडगेज में परिवर्तित कर दिया जाए। जनहित में यह प्राथमिकता के आधार सम्पादित कर दिया जाए।

पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर जो गाड़ियां चलती हैं, उनके इंजन काफी दिनों से चल रहे हैं और अपनी लाइफ पूरी कर चुके हैं। उन्हें जल्दी रिप्लेस किया जाए।

पठानकोट से जो कांगड़ा वैली के लिए गाड़ियां चलती हैं, उनमें यात्रा करने हेतु सवारियों को टिकट लेने के लिए एक किलोमीटर दूर टिकट लेने जाना पड़ता है। इसलिए कांगड़ा वैली का टिकट घर, उसके नजदीक होना चाहिए। जनशताब्दी जो नई दिल्ली से चंडीगढ़ जाती है, उसे आगे ऊना तक चलाया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

पर्यटन की दृष्टि से कांगड़ा घाटी की रेल को ब्राडगेज में करना इसलिए भी अनिवार्य है, क्योंकि कांगड़ा घाटी में बहुत से मन्दिर हैं, जिन्हें पर्यटन की दृष्टि से आगे बढ़ाया जा सकता है। कास्ट बेनेफिट रेश्यों को न देखकर वहां के इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाया जाए।

भानुपल्ली-बिलासपुर रेलवे लाइन को भी ज्वाइंट वेन्चर में डाला जाए, क्योंकि बहुत से सीमेंट प्लांट इस रूट पर हैं। चंडीगढ़ से बद्दी-बरोटीवाला लाइन को जल्दी बनाया जाए। पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर बहुत से ऐसे अनमैंड क्रासिंग हैं, जो बहुत ही जरूरी हैं। पहले क्रासिंग जो है, वह मेगराजपुरा स्टेशन के पास जरोट पंचायत को जोड़ने के लिए फ्लाई-ओवर होना चाहिए। नंदपुर भेटोली क्रासिंग को भी बनाना जरूरी है, क्योंकि वहां के लोगों को रेलवे लाइन से दूसरी तरफ से भी जोड़ा जा सके। एक क्रासिंग वलेकेपीर के पास दिया जाए, ताकि दूसरी तरफ के लोगों का आना-जाना बना रहे। पठानकोट जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के ऊपर जो चक्की पुल है, उसके लिए बहुत खतरा है। क्योंकि बस का पुल इस बरसात में पूरी तरह डैमेज हो गया है और रेलवे के पुल को भी बहुत खतरा है।

पठानकोट से जोगिन्दर नगर को गाड़ियां जाती हैं। एक शटल ट्रेन जो है, वह ज्वालामुखी स्टेशन तक चलनी चाहिए, ताकि लोगों को ज्यादा लाभ मिल सकें। नंगल-ऊना-तलवाड़ा जो रेल लाइन बन रही है, उसे पौंग डैम से होते हुए, ज्वाली शहर के साथ जोड़ा जाए, ताकि लोगों को आने-जाने की सुविधा मिल सके।

मैं माननीय लालू प्रसाद जी को बधाई देना चाहता हूं कि रेलवे जो घाटे में चल रही थी, उन्होंने इसे लाभ में बदला है और बहुत से सहूलियतें साधारण लोगों को दी हैं, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। श्री लालू जी ने जो भी बजट इस माननीय सदन में रखे, उनमें उन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया और बहुत से अपंगों और नौजवानों को जो इंटरव्यू देने के लिए जाते हैं, उनके लिए बहुत सी सहूलियतें दी हैं।

मैं लालू जी से निवेदन करूंगा कि हिमाचल प्रदेश और विशेषकर कांगड़ा-वैली रेलवे जो पठानकोट से जोगिन्दर नगर को जाती है, उसे ब्राडगेज किया जाए, ताकि कुल्लू मनाली तक लोग, उसकी सुविधा प्राप्त कर सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और लालू जी को धन्यवाद देता हूं।

***श्रीमती ऊषा वर्मा** (हरदोई): मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि नैनीताल जो कि पहले उत्तर

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

प्रदेश में था इस समय उत्तराखंड में है। नैनीताल मेरे क्षेत्र हरदोई में सबसे नजदीक एक अच्छा पर्यटन स्थल है और अच्छी शिक्षा हेतु भी इसकी मान्यता है। मेरे क्षेत्र हरदोई के बहुत से बच्चे नैनीताल के विभिन्न शिक्षण संस्थानों में शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं। हरदोई में नैनीताल जाने वाली किसी भी ट्रेन का ठहराव नहीं है।

काठगोदाम हावड़ा बांद्रा एक्सप्रेस, ट्रेन संख्या 3019/3020 जो कि हरदोई से होकर निकलती है, लेकिन हरदोई में इसका ठहराव नहीं है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि 2 मिनट का ठहराव यदि हरदोई स्टेशन पर इस ट्रेन का हो जाए तो हरदोई और आसपास क्षेत्र के पर्यटकों एवं नैनीताल में शिक्षा प्राप्त कर रहे बच्चों एवं उनके अभिभावकों को बहुत सुविधा होगी। इस समस्या के बारे में मैं पत्र के माध्यम से पहले भी कई बार माननीय मंत्री जी को अवगत करा चुकी हूं।

इसके अतिरिक्त लखनऊ मेल ट्रेन संख्या 2229/2230 जो कि लखनऊ से दिल्ली और दिल्ली से लखनऊ के लिए है और वीआईपी ट्रेन कही जाती है। एक डेढ़ महीने से यह ट्रेन दो से तीन घंटे देरी से दिल्ली पहुंच पाती है इससे अधिकतर व्यापारी वर्ग एवं नेताओं को असुविधा हुई है।

इसके अतिरिक्त हरदोई से जम्मू जाने वाले लोगों की संख्या ज्यादा है, वैष्णों देवी जी के दर्शन करने वालों की वजह से, किन्तु केवल एक ही ट्रेन सयालदाह का ठहराव हरदोई स्टेशन पर है, हावड़ा जम्मू तवी हिमगिरी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 3073/3074 का 2 मिनट का ठहराव हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए। रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

[अनुवाद]

श्री सुग्रीव सिंह (फूलबनी): मैं, अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) पर चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूं। यदि रेल मंत्री मेरे राज्य की कुछ मांगों पर विचार करें तथा रेलवे सेक्टर के विकास के लिए आवश्यक धनराशि का आबंटन करें तो मैं उनका आभारी रहूंगा।

उड़ीसा पर्याप्त प्राकृतिक संसाधनों भरपूर खनिजों तथा 480 किमी. की लम्बी तटरेखा वाले देश के कुछ राज्यों में से एक राज्य है। जहां पर्याप्त पत्तन स्थल हैं तथापि, राज्य भूतकाल में पर्याप्त अवसंरचना के अभाव के कारण विकास में पिछड़ रहा है। राष्ट्रीय औसत 19 कि.मी. 1000 कि.मी. की तुलना में उड़ीसा में रेलवे मार्ग की लम्बाई केवल 2340 कि. मी. है। उड़ीसा में यह औसत केवल 15.03 कि.मी. का है। रेलवे अवसंरचना के उपलब्ध न होने के कारण भूतकाल में पर्याप्त प्राकृतिक खनिजों जैसे कोयला, लौह अयस्क चूना, बाक्साईट, मैगनीज, क्वाटर्ज, ग्रेफाईट तथा डोलेमाइट का दोहन करना संभव नहीं हो पाया। तथापि राज्य में बदलते सामाजिक-आर्थिक वातावरण के लिए मुख्य रेल संपर्क, दोहरीकरण, विद्युतीकरण इत्यादि के रूप में परिवहन संबंधी अवसरंचना के तेजी से विकास की आवश्यकता है।

वर्ष 2002-03 से राज्य औद्योगिकरण में सकारात्मक परिवर्तन हो रहा है। इस्पात स्पंज तथा अल्यूमिना/अल्यूमिना स्पंज स्थापित करने के लिए अनेक समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। बड़े उद्यमी जैसे पास्को, एस्सार, टाटा, जिंदल, भूषण ने उड़ीसा में इस्पात स्पंज स्थापित करने का निर्णय लिया है। हाल ही में, उड़ीसा सरकार ने 12 एमटीपीए की क्षमता के साथ क्योंझर जिले में इस्पात स्पंज स्थापित करने के लिए आरस्लर मित्तल के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया है। यह आशा की जाती है कि 2016 तक अतिरिक्त यातायात 200 मिलियन्स टन रहेगा।

हाल ही में, उड़ीसा सरकार ने 11,000 मेगावाट उत्पादन के लिए स्वतंत्र विद्युत स्पंज के लिए 10 समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए है। इस प्रकार के त्वरित औद्योगिकरण के लिए अवसंरचना के विकास हेतु विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता होगी। पत्तन सेक्टर में उड़ीसा सरकार ने धामरा तथा गोपालपुर को अंतर्राष्ट्रीय स्तर के बारहमासी पत्तन के रूप में विकसित करने के लिए घूट समझौता पर हस्ताक्षर किए है। सुबरनरेखा माऊथ (किराटिनिया) को सदाबहार पत्तन के रूप में विकसित करने के लिए दिनांक 18.12.2006 को उड़ीसा सरकार के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया था।

रेल मंत्रालय ने छह नए बड़ी लाइन (बी. जी.) रेल संपर्क, ग्यारह दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण परियोजनाओं सहित दो आमान परिवर्तनों को संचिन्हत किया है ताकि इस यातायात को सुचारू बनाया जा सके। इस बदलते हुए परिदृश्य में संस्वीकृत परियोजनाओं तथा साथ ही नई लाइनों को संस्वीकृति देने, सर्वेक्षण कार्य तथा विद्युतीकरण इत्यादि को पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय से भारी निवेश किए जाने की आवश्यकता होगी। सभी संस्वीकृत परियोजनाओं को पांच वर्ष में पूरा किया जाना चाहिए।

रेलवे परियोजनाओं के लिए निधियों के आवंटन में वृद्धि की मांग मरते हुए उड़ीसा सरकार, आर वी एन एल सहित राज्य में रेल परियोजनाओं की जीव क्षमता का पता लगाने के लिए एस पी वी बनाए जाने की संभावना की खोज कर रही है। हरिदासपुर-पाराद्वीप बीजी रेल संपर्क के लिए असधारण समझौते को अंतिम रूप दिया जा चुका है। उड़ीसा सरकार ने अंगुल-दुबरी सुकिदां मार्ग पर एस पी वी बनाए जाने की सुविधा प्रदान की है। वह नौपाड़ा-गुनुपुर रेल संपर्क को थेमवली तक विस्तार दिए जाने के लिए एस पी वी बनाए जाने की संभावना तलाश रही है। पूर्वी

[श्री सुग्रीव सिंह]

तटीय रेल का प्रचालन अनुपात इसकी स्थापना से ही भारतीय रेल में सर्वाधिक कम है। तथापि, ग्राहकों को सुविधा प्रदान करने के लिए तथा बेहतर समन्वय के लिए पूर्वी तटीय रेल के क्षेत्राधिकार का विस्तार किया जाना अत्यावश्यक है।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आप बाकी लिख कर दे दीजिए।

[अनुवाद]

श्री सुग्रीव सिंह: मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि (क) जरसुगुडा-बारसुनान-किरीबुल (ख) राऊरकेला-नौगांव (ग) जरसुगुडा-हिमगिरी को शामिल करने के लिए सम्बलपुर मण्डल के क्षेत्राधिकार का या तो विस्तार करने अथवा पूर्वी तटीय रेलवे के अंतर्गत उपरोक्त में बताए गए क्षेत्राधिकार के साथ राऊरकेला अथवा जरसुगुडा में मुख्यालय के साथ एक नया मण्डल बनाये जाए। इसी प्रकार पूर्वीतटीय रेलवे के क्षेत्राधिकार का विस्तार किया जाना चाहिए ताकि बनसपानी से पादापधर खण्ड तथा खुरद मार्ग मण्डल में भद्रक-लक्ष्मणनाथ मार्ग को इसमें शामिल किया जा सके।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: अब आप समाप्त कीजिए।

श्री सुग्रीव सिंह: मेरे निर्वाचन क्षेत्र फुलबनी जोकि एक जनजाति क्षेत्र है में सड़कों व नई परियोजनाओं के विस्तार की अनेक स्कीमें चालू हैं। मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि वह 8 नए सड़क संपर्कों को पूरा करने व इन्हें रेल लाइन से जोड़ने पर विचार करे। वर्ष 2003 में यातायात सर्वेक्षण किया गया था। फुलबनी उड़ीसा का एक अत्यंत पिछड़ा हुआ जिला है जिसमें ग्रेफाईट व अन्य खनिजों के बड़े भण्डार मौजूद हैं। इस जिले में अनेक वन उत्पाद जैसे तेंदू पत्ते भी पाए जाते हैं। इस क्षेत्र को प्राथमिकता दी जानी चाहिए तथा इन परियोजनाओं के लिए संस्वीकृति दी जानी चाहिए जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी का आभारी रहूंगा।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: देखिए, बोलने वालों की सूची बहुत लम्बी है और हमें जल्दी इस बहस को समाप्त करना है, इसलिए जो माननीय सदस्य अपना लिखित वक्तव्य देना चाहें तो उसका भी इंतजाम है। मैं सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करूंगा कि बहुत संक्षेप में अपनी बात को कहने का कष्ट करें।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी (नालगौंडा): महोदय, मैं कुछ मुद्दों को आपके समक्ष रखना चाहता हूं। भारतीय रेल का सबसे बड़ा नेटवर्क है तथा यह विश्व में सबसे प्रभावशाली तथा कार्यकुशल नेटवर्कों में से एक है। परंतु भारतीय रेल में बहुत परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता है। स्वतंत्रता से ही रेलवे में विकास होता आया है परंतु विकास की गति अपेक्षाकृत तेज नहीं रही है। विकास में असंतुलन भी रहा है। विकास में पिछले क्षेत्रों को विभिन्न क्षेत्रों में नई लाईन बिछाए जाने का 14 प्रतिशत आय क्षेत्र के मानदण्ड की तुलना में वरियता दी जानी चाहिए। नई लाइनों को बिछाए जाने की लम्बी प्रक्रिया है। पहले एक प्रस्ताव आना चाहिए, तत्पश्चात एक विस्तृत सर्वेक्षण किया जाएगा, तत्पश्चात वित्तीय जीवनक्षमता का सर्वेक्षण किया जाएगा तत्पश्चात इसे स्वीकृति दी जाएगी। पुन: आवंटित धनराशि मात्र कुछ लाख रुपये या एक या दो करोड़ रुपये की होती है। यहां तक कि जो प्रस्ताव स्वीकृत किए जाते हैं वे कई दशकों तक पूरे नहीं होते हैं तथा निधियों के अभाव में लाइनों को बिछाया नहीं जाता था। योजना आयोग को इन परियोजनाओं को अत्यंत गंभीरता से लेना चाहिए तथा रेलवे के अपने नेटवर्क के विस्तार के लिए रेलवे को बड़े पैमाने पर धनराशि दी जानी चाहिए। हम देश में 9.3 प्रतिशत विकास दर का दम भरते हैं। हम स्वीकार करते हैं कि रेलवे में विकास की दर 15 से 20 प्रतिशत है यह विकास दर आर्थिक विकास में नगन्य है।

वायु यातायात के संबंध में अब बड़ी प्रतिस्पर्धा है। यह आश्चर्यजनक है। परंतु उस क्षेत्र में नई निजी इन एअरलाइनों के आने से वायु यात्रा सस्ती हो गई है। हमारे माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव ने प्रथम श्रेणी तथा वातानुकूलित यान के लिए भी कुछ रियायतें दी हैं। परंतु, उस प्रकार रेलवे, वायु क्षेत्र से प्रतिस्पर्धा नहीं कर सकती है।

तेज चलने वाले रेलों की आवश्यकता है। भारत एक बड़ा देश है तथा यहां एक किनारे से दूसरे किनारे तक माल यातायात सहित यात्रा के लिए 36 से 48 घंटे का समय लगता है। किसी व्यक्ति को केरल से दिल्ली आने के लिए लगभग दो दिन का समय लगता है। कुछ रेलों में तो तीन दिन तक लगते हैं। हमें जापान की भांति बुलेट ट्रेन की आवश्यकता है जहां तीव्र गति पर यात्रा की जाती है। गति 150 से 200 कि.मी. प्रति घंटा है। भारत में इस प्रकार की रेलें लाए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए अवसंरचना में बड़े पैमाने पर परिवर्तन की आवश्यकता है। इसमें बड़ी धनराशि के निवेश की आवश्यकता है। अन्यथा, विकास दर नहीं बढ़ पाएगी और रेलवे वायु क्षेत्र के साथ प्रतिस्पर्धा का सामना नहीं कर पाएगा।

इन बातों के अलावा, मैं दो और मुद्दों पर रेल मंत्री से अपील करना चाहता हूं। कमोबेश, सार्वजनिक क्षेत्र को बनाए रखा जा

रहा है। अब मजदूरी और वेतन काफी अच्छे हैं। लेकिन रेलवे केन्टीनों के बारे में एक गंभीर चिंता यह है कि हाल ही में उनका निजीकरण हो रहा है। उत्तम और स्वास्थ्यवर्धक भोजन देने और अन्य इसी प्रकार की बातों के नाम पर बड़ी एकाधिकार वाली कंपनियां इस क्षेत्र में आ रही हैं। रेलवे प्लेटफार्म पर चाय और अन्य खाद्य पदार्थ बेचने वाले हजारों छोटे विक्रेता बेरोजगार हो रहे हैं। बड़ी कंपनियों की समूची खानपान व्यवस्था पर अधिकार करने की आवश्यकता नहीं है। कुछ बड़े रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा सकता है और कुछ कंपनियां प्रतिस्पर्धा में आ सकती हैं। लेकिन पूरी केन्टीन का निजीकरण नहीं किया जाना चाहिए।

हाल में, 'आउटसोर्सिंग' देखकर मुझे आश्चर्य हुआ। वातानुकूलित डिब्बों में दिए जाने वाले बिस्तरों का भी निजीकरण क्यों किया जाए? यह रेलवे द्वारा किया जा सकता है। यह सब निजीकरण और वैश्वीकरण के कारण हो रहा है। मुझे डर है कि इस प्रकार रेलवे का निजीकरण हो रहा है। इसकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम सार्वजनिक क्षेत्र में ही रहने चाहिए और इस के साथ ही अधिक से अधिक लोगों को रोजगार मिलना चाहिए ताकि रेलवे लाभ में चल सके। मैं माननीय रेल मंत्री से कुछ चीजों के लिए अपील करना चाहता हूं। रेलवे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। रेलवे का विकास संतुलित विकास होना चाहिए। निश्चित तौर पर, रेल मंत्री पर अपने राज्य और अपने निर्वाचन क्षेत्र के विकास के लिए भी काफी दबाव होगा। संसद में विभिन्न राज्य के हमारे सहयोगियों के बीच हमने नए प्रभागों और नए जोन बनाने के बारे में अभूतपूर्व मतभेद देखे हैं। यह सत्य है कि रेल मंडल अथवा रेल जोन क्षेत्रवार अथवा राज्यवार नहीं बनाए जाते हैं। लेकिन विभिन्न राज्यों की मांगों को देखते हुए, रेलवे को किसी नए तरीके के बारे में सोचना चाहिए जो ज्यादा तर्कसंगत हो। क्षेत्रवार निर्णय लेना संकीर्णता नहीं है। इसको संकीर्ण तरीके से नहीं देखा जाना चाहिए। यह आग्रह स्थानीय क्षेत्र की विकास के लिए है। यह मांग औचित्यपूर्ण है कि उनके क्षेत्र का विकास हो। जब रेल मंत्रालय के महत्वपूर्ण लोगों के निर्वाचन क्षेत्र में जोन हो तो विभिन्न राज्यों के लोग अपने-अपने क्षेत्रों में नए जोन और नए मंडल की मांग क्यों नहीं कर सकते? इसे ध्यान में रखा जाना चाहिए और जोनों और प्रभागों के वितरण के लिए और अधिक तर्कसंगत तरीका खोजा जाना चाहिए।

बिहार के बरौनी में आंध्र प्रदेश के कुड्डपा जिले के नंदलूर में और अन्य अनेक स्थानों पर विशाल रेलवे संपत्ति मौजूद है। मुझे बताया गया है कि बरौनी में असामाजिक तत्वों ने विशाल भूखंड पर कब्जा कर रखा है। रेल मंत्रालय को इन संपत्तियों का समुचित उपभोग करना चाहिए। बरौनी और नंदलूर जैसे स्थान, जहां लोकोशेड था, विकसित किए जाने चाहिए। आंध्र प्रदेश के काजीपेट में वैगन निर्माण इकाई स्थापित करने की मांग लंबे समय से है। मैं अपील करता हूं कि इस पर विचार किया जाए।

हैदराबाद में, जिसकी जनसंख्या साठ लाख है। और जहां राज्य सरकार एम.एम.टी.एस.के. दूसरे चरण पर कुल खर्च होने वाली राशि का दो तिहाई देने के लिए सहमत हो चुकी है, उसके कार्य में तेजी लाई जाए और रेल मंत्रालय को इसे मंजूरी देनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): महोदय,

सभापति महोदय: आप उधर के लिए कुछ नहीं कह सकते। उधर देखना आपका काम नहीं है। आपकी जिम्मेदारी मंत्री जी और आसन तक है। गैलरी की ओर देखना आपका काम नहीं है।

...(व्यवधान)

डा. राजेश मिश्रा (वाराणसी): महोदय,*

सभापति महोदय: रेल मंत्री जी आपके सामने बैठे हुए हैं, आप उनको कह सकते हैं। उधर देखना आपका काम नहीं है। गैलरी में देखना मंत्री जी का काम है, हमारा और आपका काम नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव (पटना): महोदय,*

सभापति महोदय: जो अभी कहा गया है, वह रिकार्ड में नहीं जाएगा। गैलरी की ओर देखना सदस्यों का काम नहीं है। यह काम मंत्री जी का है।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: चैयरमैन, मैम्बर ट्रैफिक एवं अन्य अधिकारीगण मौजूद हैं *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप इसका संज्ञान क्यों लेते हैं? इसको छोड़िए।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: हम इसको देखेंगे। यह एक इम्पोर्टेन्ट रेल बजट डिसकशन है, इसे सुनना चाहिए, जो यहां नहीं हैं, उन पर मैं कार्यवाही करूंगा *...(व्यवधान)*

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: आपके दोनों मंत्री पीछे बैठे हुए हैं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: यह मंत्री जी का इंतजाम है, वे स्वयं देखेंगे। हम से यह अपेक्षा नहीं की जाती है कि हम गैलरी की तरफ देखें।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: इंतजाम कर दिया है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अधिकारियों की आपके प्रति जावबदेही नहीं है, मंत्री जी की आपके प्रति जवाबदेही है।

श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि एक नई रेल लाइन डालने के लिए तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान ने सर्वे करने की स्वीकृत दी थी। उस सर्वे कार्य का शुभारम्भ उसके बाद वाले रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार ने किया था। उसके बाद मैंने लालू प्रसाद जी से प्रार्थना की तो उन्होंने अद्यतन सर्वे के आदेश दिए थे। मेरी जानकारी के अनुसार यह सर्वे हो चुका है। यह मांग हमारी लम्बे समय से चल रही है कि मध्य प्रदेश के उज्जैन से आगर सोयत, सुखनेर झालावाड़ और रामगंज मण्डी तक एक नई रेल लाइन डाली जाए। इस बीच में रामगंज मण्डी से भोपाल के लिए एक नई रेल लाइन स्वीकृत हुई थी उसने झालावाड़ को कनैक्ट कर दिया है। अब केवल झालावाड़ से उज्जैन के बीच में नई रेल लाइन डालने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि आपके आदेशानुसार अद्यतन सर्वे हो गया है इसलिए आप इस दिशा में शीघ्र स्वीकृति की कार्यवाही करेंगे तो उचित होगा।

महोदय, उज्जैन, इंदौर वाया देवास और देवास से मक्सी, मक्सी से शाजापुर, सारंगपुर और गुना, बीना तक की रेल लाइनों का दोहरीकरण करने की आवश्यकता है। इन्दौर उज्जैन के बीच में बहुत अधिक आवागमन है, लेकिन दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं है। वैसे ही देवास से मक्सी, मक्सी से शाजापुर सारंगपुर और गुना बीना के बीच में दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं है, यह भी करने की आवश्यकता है।

इन्दौर में यात्री गाड़ियों की संख्या अधिक है, यात्रियों की संख्या भी बहुत अधिक है। वहां पर प्लेटफार्म पर्याप्त नहीं हैं, उस कारण से यात्री गाड़ी आवागमन में भारी कठिनाई होती है। ऐसी स्थिति में वहां 1-2 पास के और स्टेशन डैवलप करने की आवश्यकता है। उनमें एक तो राजेन्द्रनगर हो सकता है और दूसरा पास में देवास शहर हो सकता है। देवास एक औद्योगिक शहर है और इन्दौर से लगा हुआ है। बहुत से उद्योगपति इन्दौर जाकर ट्रेन पकड़ते हैं। यात्रियों को जो सुविधाएं रेलवे स्टेशन देवास पर होनी चाहिए, उसमें पर्याप्त सुविधाएं नहीं होने के कारण मैं निवेदन करना चाहता हूं कि देवास रेलवे स्टेशन को डैवलप किया जाये, ए ग्रेड का स्टेशन बनाया जाये, आदर्श स्टेशन के लिए उसकी स्वीकृत की जाये। वहां अभी एक प्लेटफार्म ऐसा है, जो पर्याप्त लम्बाई का है। दो नं. प्लेटफार्म बहुत छोटा है, जबकि 21 डिब्बे की यात्री गाड़ियां और 24 डिब्बे तक की यात्री गाड़ियां तक वहां आती जाती हैं। जब ट्रेन खड़ी होती है तो डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर होते हैं और यात्रियों को चढ़ने-उतरने में काफी कठिनाई होती है। इससे कई बार दुर्घटनाएं भी हुई हैं, इसलिए यह काम करने की भी आवश्यकता है।

मैं कुछ ऐसी मांग भी करना चाहता हूं, जो आम यात्रियों के लिए हैं। माननीय मंत्री जी ने बहुत सारी एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट गाड़ी का दर्जा दे दिया और सुपरफास्ट चार्ज उनसे लिया जा रहा है। परन्तु मैं दो गाड़ियों का उदाहरण देता हूं, जिनकी स्पीड 65-70 किलोमीटर प्रति घंटे से ज्यादा नहीं है। माननीय रेल राज्य मंत्री राठवा साहब भी उस गाड़ी में कई बार यात्रा करते हैं। उनमें से एक पश्चिम एक्सप्रेस है, जो नागदा से चलती है। 700 किलोमीटर की दूरी के लिए वह 12 घंटे लेती है। वह मथुरा सुबह सात बजे आ जाती है। और मथुरा से दिल्ली 3.5 घंटे में आती है, जबकि दूसरी गाड़ियां मथुरा से दिल्ली पौने दो घंटे, दो घंटे या सवा दो घंटे में आ जाती है। या तो उसे सुपरफास्ट गाड़ी से विदड्रा करें या उसको स्पीड अप करें। ठीक इसी प्रकार से एक बहुत पुरानी ट्रेन है, पहले उसका नाम फ्रण्टियर मेल था, आजकल वह गोल्डन टैम्पल के नाम से जानी जा रही है। गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस मुम्बई से अमृतसर तक जाती है, इसकी स्पीड भी, जैसा मैंने पश्चिम एक्सप्रेस का वर्णन किया, वैसी की वैसी ही है। इसको भी स्पीड अप करने की आवश्यकता है, नहीं तो सुपरफास्ट चार्ज नहीं लेना चाहिए। यात्रियों के साथ वह अन्याय होगा। एक जम्मू तवी सुपरफास्ट गाड़ी चलती है, उसकी भी यही स्थिति है। इस गाड़ी में इतनी गंदगी रहती है और इसमें प्राइवेट ठेकेदार के माध्यम से बैडरोल देने की व्यवस्था है। बैडरोल इतने गंदे हैं कि माननीय रेल मंत्री जी अचानक कभी अपने किसी आदमी से उसका निरीक्षण करा लेंगे तो शायद मैं सोचता हूं कि उस ठेकेदार को तुरन्त सस्पेंड कर देंगे और सरकारी अधिकारियों के खिलाफ भी कार्रवाई करेंगे। वह ट्रेन चार दिन स्वराज एक्सप्रेस के नाम से चलती है, एक दिन जम्मू तवी-हापा, एक दिन जम्मू तवी-ओखा और एक दिन जम्मू तवी-राजकोट के नाम से चलती है। इन सब गाड़ियों में गंदगी और खराब बैडरोल मिलते हैं। इसको ठीक करवाने की आवश्यकता है।

इन्दौर भोपाल इन्दौर के बीच में एक इंटरसिटी ट्रेन चलती है। इन्दौर औद्योगिक और व्यापारिक राजधानी के रूप में जाना जाता है, बहुत से यात्री इन्दौर जाते हैं, पर उस ट्रेन को शुजालपुर जैसे महत्वपूर्ण ए ग्रेड की आय देने वाले रेलवे स्टेशन पर, जो उज्जैन और भोपाल के बीच में है, स्टापेज नहीं है, वहां इसका स्टापेज देने की आवश्यकता है।

मेरा एक और अनुरोध है कि जो पेंडिंग योजनाएं हैं, नई रेलवे लाइन स्वीकृत करने की या नई रेलवे लाइन स्वीकृत की हैं, उसका काम करने की भी बहुत बड़ी आवश्यकता है, जैसे इन्दौर से दाहोद नई लाइन यह माधवराव सिंधिया जी के टाइम से वह स्वीकृत है। वहां बजट प्रावधान भी होता है, पर वह नहीं के बराबर होता है। इस बार भी यही स्थिति है। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि इंदौर से दाहोद नयी रेल लाइन का काम शीघ्रातिशीघ्र पूरा कराने के लिए, तेज गति से काम कराया जाए। रतलाम से इंदौर मीटर-गेज लाइन है। इंदौर बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां से थोड़ा सा आगे जाएंगे, तो खंडवा की बड़ी लाइन आती है। अगर रतलाम से इंदौर और इंदौर से खंडवा मीटर-गेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में परिवर्तित कर देंगे, तो यह चारों तरफ से जुड़ जाएगा और यात्रियों को इधर-उधर से घूमकर लंबी यात्रा नहीं करनी पड़ेगी। अगर आप इसके लिए स्वीकृत दे देंगे, तो उत्तम होगा।

महोदय, मैं निवेदन करना चहता हूं कि आज भी यात्री असुरक्षा की भावना से ग्रस्त हैं। दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। इस दिशा में भी मंत्री महोदय जल्दी से जल्दी कारगर कदम उठाएं। रेल जो भारत की रीढ़ की हड्डी है या यह कहें कि समानांतर सरकार के रूप में रेल मंत्रालय काम करता है, इसलिए इन सब बातों को ठीक करने की आवश्यकता है। आप गाड़ियों की स्पीड अप करें और इसके साथ ही साथ तेज गति से चलने वाली गाड़ी भी चलाने की व्यवस्था करेंगे, तो अच्छा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री एम. अप्पावुरई** (तेनकासी): महोदय, अनुदानों की अनुदानों की अनुपूरक मांगो (रेल) पर चर्चा में हिस्सा लेते हुए मैं रेल मंत्री के ध्यान में कुछ मांगों को लाना चाहता हूं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों द्वारा लंबे समय से महसूस की जा रही आवश्यकताओं पर आधारित हैं।

सर्वप्रथम, मेरे निर्वाचन क्षेत्र तेनकासी के लोगों की दीर्घकाल से लंबित मांग पर ध्यान देते हुए, तेनकासी और चेन्नै के बीच चलने वाली पोथी गाई एक्सप्रेस को दैनिक ट्रेन बनाने के लिए मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं। यहां मैं आपके ध्याम में लाना चाहूंगा कि तेनकासी और शेनकोटा के बीच 7 किमी लंबा आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण हो चुका है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि पोथीगाई एक्सप्रेस को शेनकोटा और चेन्नै के बीच शीघ्र चलाने के लिए निरीक्षण जैसी अन्य औपचारिकताएं पूरी कर ली जाएं।

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कोर्टाल्लम में, देश के अनेक हिस्सों के पर्यटकों के अलावा विदेशी पर्यटक और अति विशिष्ट व्यक्ति व अन्य हस्तियां भी आती हैं, मैं आपसे पोथीगाई सुपर-फास्ट एक्सप्रेस में एक प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा लगवाने का आग्रह करता हूं।

मैं आप से तेनकासी में एक रेल उपरिपुल का कार्य शुरू करने का भी आग्रह करता हूं। पुलियाराई के निकट भी एक रेल उपरिपुल की आवश्यकता है। प्रतिदिन, लगभग हजारों गाड़ियां और ट्रक तूतीकोरन पत्तन और केरल के कोल्लम और तिरूवन्तपुरम के बीच सामान लाते-ले जाते हैं। इसके परिणामस्वरूप भीड़ बढी है और राष्ट्रीय राजमार्ग 208 एक अत्यंत व्यस्त मार्ग बन गया है। इसके कारण इसके निकट 'एस' मोड़ बनाया गया है जो दुर्घटना संभावित क्षेत्र है। इसलिए, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग रेल प्राधिकारियों से तमिलनाडु के नेल्लई जिले के पुलियाराई में किलोन-तिरूमंगलम राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 208 पर शीघ्र एक रेल उपरिपुल के निर्माण के लिए अनुरोध कर रहे हैं। व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के साथ इसका खाका दक्षिण रेलवे मुख्यालय को भेजा जा चुका है। ऐसा अनुमान लगाया गया है कि इस परियोजना 16-18 करोड़ रुपए से अधिक खर्च नहीं होगा। इसलिए मैं आपको विश्वास दिलाना चाहूंगा कि पुलियाराई में 83/10 कि.मी. पर एक रेल उपरिपुल का निर्माण शुरू करने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए जिससे केरल और तमिलनाडु को अत्यंत लाभ होगा और इन राज्यों को आर्थिक विकास भी होगा। तेनकासी रेलवे स्टेशन पर दुपहिया और चौपहिया वाहनों के लिए पार्किंग शुल्क 200 रुपए और 2,500 रुपए से घटाकर क्रमश: 100 रुपए और 500 रुपए किया जाए। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए इस पर विचार किया जाए कि 'कोर्टल्लम झरने' को देखने के लिए आने वाले यात्रियों की संख्या में वृद्धि वर्ष के केवल चार महीनों में ही होती है।

मैं आपसे आग्रह करता हूं कि तिरूनेलवली व चेरनमहादेवी और अंबासमुद्रम व तेनकासी के बीच आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया जाए। मैं कहना चाहता हूं कि तिरूचेन्दूर और तिरूनेलवली के बीच मंथर गति से चल रहे आमान परिवर्तन कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता है। तिरूनेलवली जिले में वलीयूर एक महत्वपूर्ण वाणिज्यिक केन्द्र है, इसलिए, आपको यहां

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री एम. अप्पादुरई]

से होकर गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों को यहां ठहराव देने पर विचार करना चाहिए।

सेतुसमुद्रम परियोजना के पूरा होने के तक तूतीकोरन, जो एक विकासशील औद्योगिक नगर है, एक अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त पत्तन शहर के रूप में उभरेगा। चूंकि इस नगर में उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है, इसलिए रेल खानपान सुविधा और निवास के लिए कमरों को आधुनिक बनाया जाए और उनकी संख्या में वृद्धि की जाए।

चेन्नै और तूतीकोरन के बीच चलने वाली 'पर्ल सिटी एक्सप्रेस' में काफी समय से पुराने डिब्बे लगे हुए हैं। इस रेलगाड़ी में नए समूचे तैयार डिब्बे लगाने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए। एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी जो तूतीकोरन और कोयंबतूर के बीच चल रही थी, उसको पुन: चलाया जाना चाहिए। मैं तूतीकोरन कस्बे में तृतीय द्वार के रूप में रेल उपरि पुल के कार्य में तेजी लाए जाने के लिए प्रभावी कदम उठाने हेतु रेल प्रशासन को धन्यवाद देता हूं। तूतीकोरन कस्बे में यातायात की बढ़ती हुई भीड़ को देखते हुए प्रथम और द्वितीय द्वार पर भी इस प्रकार कार्य कराया जाना चाहिए। यात्रियों की भीड़ पर काबू पाने और महसूस की जा रही आवश्यकता को पूरा करने के लिए तूतीकोरन रेलवे स्टेशन के तीनों आरक्षण केन्द्रों पर तीन शिफ्टों में कार्य करने के लिए पर्याप्त संख्या में कर्मचारी उपलब्ध कराए जाएं। पूरे प्लेटफार्म के ऊपर छत होनी चाहिए। वर्तमान में, केवल तीन डिब्बों के बराबर स्थान हो छत से ढका हुआ है। द्वितीय श्रेणी यात्रियों के लिए प्रतिक्षालयों में सुविधाओं का विस्तार किया जाए। रामनाथपुरम तथा कन्याकुमारी के बीच सायलाकुडी, तुतीकोरिन तथा तिरूच्चेंदूर के रास्ते एक रेल लाइन बिछाई जाए जिससे कि क्षेत्र के लोगों की पुरानी मांग पूरी की जा सके।

हजारों यात्री प्रतिदिन तिरूनेलवेली रेल जंक्शन आते हैं, ये सरकारी तथा निजी क्षेत्र में कार्यरत दैनिक यात्री हैं। इसलिए 'टू-व्हीलर्स हेतु पार्किंग सुविधाओं में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। मदुरे जंक्शन की तरह तिरूनेलवेली रेल जंक्शन में भी विशिष्ट व्यक्तियों के लिए वातानुकूलित विश्राम गृह का प्रावधान किया जाना चाहिए। तिरूनेलवेली जंक्शन के पश्चिम प्रवेश द्वार में प्लेटफार्म टिकट पटलों की व्यवस्था की जानी चाहिए तथा अग्रिम आरक्षण पटलों का समय 8.00 बजे से 2.00 बजे तक होना चाहिए विशिष्ट व्यक्ति हेतु पार्किंग स्थल से प्लेटफार्मों तक सीधे जाने हेतु पैदल यात्री पुल का निर्माण किया जाना चहिए। ऐसा करने से तिरूनेलवेली जंक्शन के पार्किंग स्थल से आने वाली जनता तथा अन्य यात्रियों को सुविधा होगी।

लगभग 60 वर्षों के बाद अब तमिलनाडु के रेलवे स्टेशनों के कार्यकरण में कुछ बदलाव देखे जा सकते हैं। पेरामबलूर, तमिलनाडु के पिछड़े जिलों में से एक है। इसलिए मैं आप से अनुरोध करता हूं कि सेलम तथा कुंभ कोणम के बीच जयनकोन्डम, अरियालुर, पेराम्बलूर, विराग्लूर तथा अथुर के रास्ते एक नई रेल लाइन बिछाई जाए। 150 किलों मीटर लंबी इस बड़ी लाइन से वहां के आर्थिक तथा औद्योगिक विकास में प्रोत्साहन मिलेगा। चेन्नै-तुतीकोरिन रेल लाइन का दोहरीकरण तथा निर्धारित 'फ्रेट कारिडोर' का कार्य शीघ्रतिशीघ्र आरंभ किया जाना चाहिए। मदुरै तथा डिण्डीगुल के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाने का कार्य शीघ्र से शीघ्र किया जाना चाहिए। ऐसा करने से दक्षिण जिले से यात्रा करने वाले यात्रियों का बहुत समय बचेगा तथा उनको, सुविधा भी होगी।

चेन्नै-पेराम्बूर इंटिगरल कोच फैक्ट्री में आधुनिक रेल डिब्बों के निर्माण हेतु अवसंरचनात्मक सुविधा है। अधिकतर कल-पुर्जे बाहर से खरीद जा रहे हैं। जब आई.सी.एफ. में रेल डिब्बों का निर्माण होता था तब उनकी सेवा अवधि 25 वर्ष की होती थी। लेकिन अब बाहर से कार्य कराए जाने के कारण यह अवधि मात्र 15 वर्ष है। स्थिति यह है कि डिब्बों की सुरक्षा से जुड़े आवश्यक संघटकों को भी खुले बाजार से खरीदा जा रहा है। कल-पुर्जे तथा मूल उपस्कर के खुले बाजार से खरीदने के कारण लागता मूल्य में वृद्धि होती है। वर्तमान लक्ष्य 1480 डिब्बे प्रति वर्ष हैं। तदनुसार कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ायी जानी चाहिए।

चेन्नै में, एगमोर रेल स्टेशन की तरह तारबरम, रेल स्टेशन में भी 'एस्कलेटर' की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए। नौ डिब्बों वाली उप-नगरीय रेलगाड़ियों में बारह डिब्बे अवश्य ही होने चाहिए। पेरूंगलतूर रेल स्टेशन के निकट दो रेलवे फाटक हैं। वहां के औद्योगिक विकास तथा बढ़ते हुए यातायात को देखते हुए एक ऊपरिपुल (ओवरब्रिज) की आवश्यकता है।

रेलगाड़ियों का समय से चलाए जाने तथा विशेषकर बिना चौकीदारों वाले फाटकों में सुरक्षा उपायों सुनिश्चित कर रेल प्रचालन को सुचारू बनाए जाने के अनुरोध के साथ रेल अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। और अंत में सेलम रेल मंडल का प्रचालन शीघ्र आरंभ किए जाने की अपनी मांग मैं पुन: दोहराता हूं।

[हिन्दी]

***श्री रमेश दूबे** (मिर्जापुर): महोदय, मैं रेलवे की अनुदान की पूरक मांग वर्ष 2007-08 का समर्थन करते हुए निम्नलिखित बातों की तरफ ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं–

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

1. उत्तर रेलवे के सुरियांवां-जंघई स्टेशन के बीच में कोई रेलवे क्रासिंग न होने के कारण लोगों को 15-20 किलोमीटर की दूरी तय करके जाना पड़ता है। इसलिए रेलवे क्रासिंग (फाटक) खम्भा नं. 836/12 के पास बनाने की आवश्यकता है।

2. वाराणसी-जंघई-प्रतापगढ़ से लखनऊ तक की रेलवे लाइन सिंगल है। इसे डबल करने की आवश्यकता है।

3. मीर्जापुर-जौनपुर बाइपास मार्ग पर (भदोही रेलवे स्टेशन) ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

4. भदोही से नई दिल्ली के लिए सबसे अधिक सुविधाजनक ट्रेन पूरवा एक्सप्रेस है। इसे भदोही रोकना आवश्यक है, क्योंकि भदोही कारपेटी सिटी के नाम से जानी जाती है। विदेशी व्यापारियों के लिए पूरवा को भदोही रोकने से क्षेत्र के लोगों की दिल्ली यात्रा सुविधाजनक होगी।

5. वाराणसी-जंघई के बीच शटल ट्रेन चलाई जाए, ताकि वाराणसी से काम करने वाले लोगों एवं व्यापारियों के लिए समय से आने-जाने की सुविधा होने से इस विभाग का व्यापार बढ़ेगा और विकास भी होगा।

6. माधवसिंह स्टेशन के पास मिरजापुर-भदोही मार्ग पर एक ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।

7. इलाहाबाद-वाराणसी रेलवे मार्ग से कोलकाता के लिए ट्रेन की सुविधा करनी चाहिए।

श्री जय प्रकाश (हिसार): महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसमें कोई दोराय नहीं है कि यूपीए सरकार बनने के बाद रेल मंत्रालय का जो लचर ढ़ाचा था, उसे लालू प्रसाद यादव जी ने अपने सहयोगियों के सहयोग से स्ट्रीम लाइन में लाने का काम ही नहीं किया, बल्कि आज भारतीय रेलवे में आम गरीब आदमी सफर करना पसन्द करता है, इसके लिए मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं।

रेल विभाग ने बहुत सी परियोजनाएं पूरे देश में चलाने का काम किया, लेकिन मैं लालू प्रसाद यादव जी से एक निवेदन करना चाहूंगा कि हरियाणा प्रदेश और मेरे संसदीय क्षेत्र में बड़ौदा एक ऐसा गांव है, जहां पूरे देश के जैनी लोग दर्शन के लिए आते हैं। वह जैनियों का बहुत बड़ा तीर्थस्थान है। इसलिए बड़ौदा को रेलवे स्टेशन बनाया जाय। यह जीन्द के नजदीक पड़ता है। यह वहां से 7 किलोमीटर दूरी पर है। कई बार हमने विभागीय कर्मचारियों और अधिकारियों से पत्र-व्यवहार किया, लेकिन बार-बार एक बात कहकर वे उसमें रूकावट डालने की कोशिश करते हैं कि इसकी दूरी ज्यादा है, जबकि यह 7 किलोमीटर पड़ता है। मेरी मांग है कि दिल्ली-भटिंडा रेलवे लाइन के ऊपर बड़ौदा में रेलवे स्टेशन बनाया जाए। हमारे इलाके में बहुत से अनमैंड फाटक हैं, जहां दुर्घटनाएं घटती हैं। एक गांव खेड़ीमसानिया है, जो जीन्द और जाखल के बीच में पड़ता है। दिल्ली-भटिंडा रेलवे लाइन के दोहरीकरण का काम शुरू हो गया। वहां अनमैंड फाटक है। हमारे हरियाणा प्रदेश में कृषि पर आधारित बहुत सारा काम है। किसानों के आधे खेत लाइन के इधर हैं और आधे खेत उधर हैं। जब पशु सुबह और शाम खेत में जाते और आते हैं, तो रेलवे से दुर्घटना घटती है। इसमें पशु मरते हैं और इंन्सान भी मरते हैं। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि वहां जो मानव रहित फाटक है, उसे मानव सहित फाटक बना दिया जाए, ताकि हर वर्ष जो बीस से पच्चीस के लगभग पशु और इन्सान कटते हैं, वह दुर्घटना न हो।

तीसरी बात, जीन्द जंक्शन बहुत पुराना जंक्शन है। वहां लोको बहुत पहले से थी, जब कोयले से इंजन चलते थे। वहां लगभग 20 गांव हैं वह गन्ने का इलाका है। वहां एक रेलवे फाटक बना दिया गया। एक सड़क हरियाणा प्रदेश की सरकार ने बनायी है, जहां रेलवे लाइन से इधर भी सड़क है और उधर भी है। यदि वहां मानव सहित फाटक बना दिया जाए, तो 20-25 गांव के लोगों को सुगर मिल में गन्ना ले जाने के लिए बड़ी राहत मिलेगी। मैं बताना चाहूंगा कि यह जीन्द से 4 किलोमीटर पर है, जो जुलानी और सुगर मिल को जोड़ने का काम करती है। हरियाणा प्रदेश की सरकार इस देश में पहली सरकार है, जिसने रेलवे लाइन बिछवाने के लिए पहले भी रेल मंत्रालय को पैसा दिया। एक दूसरी परियोजना जीन्द-सोनीपत रेलवे लाइन की है, जिसका पैसा जमा कराने के लिए हमारे मुख्यमंत्री ने रेलवे विभाग को पत्र ही नहीं लिखा है, बल्कि हम पैसा देने के लिए भी तैयार हैं। मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि जब आधा पैसा प्रदेश सरकार देती है उसके बावजूद अभी तक रेलवे ने कोई काम शुरू नहीं किया। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि राजनीतिक लोग बयान देते हैं कि रेलवे मंत्रालय ने भारत सरकार के अनुरोध पर यह मंजूरी दे दी है, लेकिन यदि रेलवे के एक बहुत कनिष्ठ अधिकारी जाकर यह कहें कि ऐसा कुछ विचाराधीन नहीं है, तो इससे जनप्रतिनिधियों की भावनाओं को ठेस ही नहीं पहुंचती, उनकी डीफेमेशन नहीं, बल्कि आम आदमी कहता है कि आपके एमपी कैसे हैं जो बयान देते हैं, लेकिन विभागीय कर्मचारी कहते हैं कि ऐसा कुछ प्रावधान नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा

[श्री जय प्रकाश]

कि ऐसे अनुशासनहीन अधिकारियों, कर्मचारियों के ऊपर पाबंदी लगाई जाए जो जनप्रतिनिधियों के बयान के ऊपर अपना बयान देने का काम करते हैं।

जींद हरियाणा प्रदेश के मध्य में है। जींद से चंडीगढ़ तक एक रेल चलाई जाए। रेलवे लाइन बनी हुई है, केवल रेल चलानी है। यदि जींद से चंडीगढ़ तक रेल चला दी जाए तो हरियाणा प्रदेश के 5-6 जिलों को उसका फायदा होगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जींद से चंडगीढ़ वाया निर्वाणा, कुरूक्षेत्र, अम्बाला एक रेल चलाई जाए। चंडीगढ़ हमारी राजधानी है।

जींद में दूध का एक बहुत बड़ा प्लांट है। वहां नेशनल हाईवे नम्बर 71 है। वह रेलवे स्टेशन के साथ है। जींद जंक्शन है और वहां दो-तीन रेलवे लाइन हैं। वहां घंटों तक फाटक बंद रहता है, खासकर दूध लेने वालों और वापिस आने वाले लोगों को बहुत दुविधा होती है। मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि जींद के वीटा मिल्क प्लांट के साथ एक आरओबी बनाया जाए। उसके लिए हरियाणा प्रदेश सरकार अपने हिस्से का पैसा देने के लिए तैयार है। मैं इस बात को हर सैशन में कहता हूं, लेकन आज तक इस मामले को प्राथमिकता के आधार पर नहीं लिया गया जो बहुत खेद का विषय है।

जींद से भटिंडा तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का काम लगभग पूरा हो चुका है। यदि साथ ही उसका विद्युतीकरण भी कर दिया जाए तो रेल मंत्री जी की बहुत मेहरबानी होगी।

जींद से पानीपत एक रेलवे लाइन जाती है। वहां पर हमारे इलाके के किसानों, मजदूरों और ग्रामीण भाइयों ने रेलवे हॉल्ट का स्टेशन भी बना दिया है। लोगों ने बिल्डिंग बनाकर दी है, जनता ने प्लेटफार्म बनाया है, लेकिन दो वर्ष पहले वहां जीएम साहब गए थे और यह कहकर आए थे कि यदि आप यहां बिल्डिंग बना देंगे तो हम रेल हाल्ट करवा देंगे। लेकिन अब तक वहां रेल नहीं रूकती। जींद से पानीपत रेलवे लाइन के ऊपर सुंदरपुर एक गांव है, जो जींद से आठ किलोमीटर की दूरी पर पड़ता है। यदि इस कार्य को कर दिया जाए तो दस गांवों के लोगों को इसका लाभ होगा। वहां हाल्ट बनाया जाए।

जींद हिसार से जाखल एक रेलवे लाइन है। वहां राजली एक गांव है। वहां अनमैन्ड फाटक है। यदि उस अनमैन्ड फाटक को 500 मीटर दूसरी तरफ कर दिया जाए तो 3-4 गांवों का जो रास्ता बद पड़ा है, वह खुल जाएगा। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उस फाटक को वहां से स्थानान्तरित कर दिया जाए।

बुगाना में बहुत पहले से लाहोट था। वह भी हिसार-जाखल रेलवे लाइन के ऊपर पड़ता है। लेकिन पिछली सरकार ने उसे बंद कर दिया था। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि उसे दुबारा चलाया जाए।

हांसी से रोहतक यदि रेलवे लाइन बिछा दी जाए तो हिसार से दिल्ली का रास्ता सीधा हो जाएगा। हिसार को यूपीए सरकार ने मेगा सिटी घोषित किया है। यदि यह किया जाएगा तभी मेगा सिटी का फायदा तभी होगा। अभी हमें वाया भिवानी या रिवाड़ी जाना पड़ता है। यदि केवल 30 किलोमीटर रास्ता जोड़ दिया जाए तो दिल्ली से हिसार सीधा रेलवे मार्ग बन सकता है। जींद बहुत ही ऐतिहासिक जगह है लालू जी ने पूरे देश में जगह-जगह आदर्श स्टेशन बनाए हैं। जींद को भी आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए।

*श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): महोदय, सरकार ने वर्ष 2007-08 के रेल बजट के अतिरिक्त 27000.05 लाख रुपए की माग सदन से की है। चार माह पूर्व रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया था, जिसमें हर साल का लेखा-जोखा था। इन अनुदानों की मांगों का मतलब है कि हमारे अनुमान सही नहीं थे और सरकार ने सूझबूझ का परिचय नहीं दिया है। इस बजट में 38 परियोजनाएं हैं, जिसमें एक भारी भरकम रकम खर्च होनी हैं और सरकार इन परियोजनाओं को तत्काल प्रारम्भ करने की आवश्यकता महसूस करती है। जिस प्रकार इन परियोजनाओं के लिए धनराशि मांगी गई है, उससे स्पष्ट है कि निकट भविष्य में ये परियोजनाएं पूरी होने वाली नहीं हैं। मैं यह भी जानना चाहूंगा कि इन परियोजनाओं के चयन का क्या मापदंड है, किन मापदंडो के तहत इन परियोजनाओं को चुना गया है।

महोदय सैंकड़ों की संख्या में रेलवे की परियोजनाएं लम्बित हैं और इन योजनाओं के पूरा होने की कोई आशा नहीं है। इन पर 40 हजार करोड़ रुपए के व्यय का आकलन है। अभी माननीय सदस्य धूमल जी ने कहा था कि हिमाचल प्रदेश में एक परियोजना 1973 में शुरू की गई थी, लेकिन आज तक पूरी नहीं हुई। उत्तर प्रदेश में आगरा-इटावा रेलवे मार्ग की शुरूआत 1999 में हुई थी, जिसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ रुपए थी। अभी 8 वर्ष व्यतीत हो चुके हैं। लगभग 50 करोड़ रुपया ही इस परियोजना पर अवमुक्त किया गया है। परियोजनाओं को पूरा करने का कोई समयबद्ध कार्यक्रम सरकार के पास नहीं है। इन परियोजनाओं में राज्य की भी भागीदारी होती है। परियोजनाएं बनाते समय राज्यों को विश्वास में नहीं लिया जाता है। राज्यों की स्थिति क्या है, आप स्वयं इसे भलीभांति जानते हैं, क्योंकि आप लम्बे समय तक बिहार के मुख्यमंत्री रहे हैं। राज्यों की वित्तीय स्थिति ठीक होने के कारण भी परियोजनाओं में विलम्ब होता है, इसलिए इन परियोजनाओं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

का वहन पूरा रेल मंत्रालय को करना चाहिए। रेलवे ने परियोजनाओं के निर्माण एवं रेलवे के संचालन हेतु एक नया नुसखा शुरू किया है कि पब्लिक एवं प्राईवेट संस्थाएं मिल कर रेलवे के काम को गति देंगे। सरकार का पहला दायित्व समाज के हित में कार्य करना है, जबकि निजी क्षेत्र का पहला काम निजी लाभ कमाना है। दोनों के उद्देश्य अलग-अलग दिशाओं में जाते हैं। यह निश्चित रूप से एक विचारणीय प्रश्न है।

यात्रियों की सुरक्षा रेलवे का प्रथम दायित्व है। अभी हाल में रेलवे बोर्ड ने यात्रियों के लिए बीमा कम्पनियों को आमंत्रित किया है। 16 मिलियन यात्री रेल में रोज सफर करते हैं। इसका प्रीमियम इतनी बड़ी रकम है कि कोई बीमा कम्पनी इस काम को करने हेतु आकर्षित हो सकती है। और तमाम कम्पनियां रेलवे के दरवाजे पर दस्तक दे रही हैं। सरकार स्वीकार करती है कि दुर्घटनाएं होती हैं। रेल मंत्री को प्रयास करना चाहिए कि रेल दुर्घटना मुक्त बने।

[अनुवाद]

***डा. तुषार अमर सिंह चौधरी** (मांडवी): मैं रेल मंत्रालय के अनुदान को अनुपूरक मांगो का समर्थन करता हूं। तथापि, मैं माननीय माननीय रेल मंत्री का ध्यान राष्ट्रीय राजमार्ग-6 में गंगाधर, सूरत तथा नवापुर के बीच रेल क्रासिंग की ओर दिलाना चाहता हूं। महोदय, मैंने यह मामला नियम 377 के तहत दो बार उठाया है। उपरोक्त क्रासिंग में सड़क की स्थिति बहुत ही खराब है, एक बार मंत्री जी ने मुझे अपने उत्तर में बताया कि इस सड़क की मरम्मत कर दी गई है, परन्तु वास्तव में कार्य मंत्री के उत्तर के बाद ही आरंभ हुआ था, इस प्रकार संबंधित अधिकार मंत्रियों को भी गलत सूचना दे रहें हैं। सड़क की खराब स्थिति के कारण कल ही अर्थात 22.08.07 को एक लड़की को इस क्रासिंग में मौके पर ही मृत्यु हो गई थी। गुस्साए लोगों ने रेल यातायात तीन घंटे के लिए रोक दिया था। अत: माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इस क्रासिंग में सड़क की मरम्मत हेतु आदेश शीघ्र से शीघ्र दें ताकि दुर्घटनाए एवं लोगों की मौत रोकी जा सके।

[हिन्दी]

मो. मुकीम (डुमरियागंज): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांग (रेल) का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं बहुत कम समय में अपनी बात रखना चाहूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी को आपके माध्यम से यह अवगत कराना चाहूंगा कि गोरखपुर-गोंडा एक लूप लाइन है, जो बहुत पहले से ब्राडगेज में स्वीकृत है। इसके पुल वगैरह का काम हो गया है लेकिन रेल लाइन बिछाने का काम अभी तक नहीं हुआ है।

एक प्रश्न का जवाब देते हुए माननीय मंत्री जी ने कहा था कि यह कार्य 2007-08 तक पूरा कर लिया जाएगा। लेकिन मैं समझता हूं कि उसका कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। ऐसा लगता है कि इस कार्य को पूरा होने में काफी समय लगेगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन का काम जो बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसको तेज गति से चलाकर जल्द पूरा कराने की कृपा करें।

दूसरा, बहुत लम्बे समय से हमारे इलाके में सहजनवा से होकर बलरामपुर तक नयी रेल लाइन बिछाने की मांग हो रही है। इसका बहुत पहले सर्वे भी कराया गया था। मैंने भी इस बारे में एक बार प्रश्न पूछा था। लेकिन उस पर अभी कोई काम नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि सहजनवा से मेहदावल, बांसी, डुमरियागंज, उपरोला होकर बलरामपुर तक नयी रेल लाइन, जो बहुत पुरानी प्रस्तावित है और जिसका एक बार सर्वे भी हो चुका है, उसका नये सिरे से सर्वे कराकर काम शुरू कराने का कष्ट करें।

तीसरा, गोंडा से गोरखपुर जो लाइन जाती है, जैसा कि माननीय सभापति महोदय, आपने भी अपने भाषण में कहा है कि इसके दोहरीकरण का कार्य चल रहा है। लेकिन गोंडा से आगे गोरखपुर तक इसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है जिसके कारण आये दिन ट्रेनें लेट हुआ करती है। इस काम को आप थोड़ा तेज गति से करेंगे, तो गोरखपुर तक दोहरीकरण का काम जल्दी पूरा हो जायेगा। और उधर से आने वाली ट्रेनों में जो विलंब होता है, शायद वह नहीं होगा। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि यह काम भी आप बहुत तेजी से करा दें ताकि गोंडा से गोरखपुर के दोहरीकरण का काम जो अधूरा पड़ा है, वह पूरा हो जाये।

इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री से यह भी कहना चाहूंगा कि वैशाली ट्रेन वीआईपी ट्रेन है। उस इलाके के सभी सांसद, सभापति महोदय, आप भी प्राय: उसी ट्रेन से आते हैं। मैं समझता हूं कि सिवान से लेकर देवरिया, गोरखपुर और गोंडा, बाराबंकी तक के सभी सांसद उसी ट्रेन से आते हैं। उसमें खान-पान की जो व्यवस्था है, उससे आप भली-भांति परिचित होगें। उसमें बहुत खराब क्वालिटी का खाना मिलता है जो बेडरोल और तकिया दिया जाता है, मैं समझता हूं कि अगर हम करवट लेगें, तो तकिये से नीचे सिर चला जायेगा, यानी बहुत छोटी तकिया दी जाती हैं जो बेडरोल दिये जाते हैं। उनकी धुलाई सही ढंग से नहीं हो पाती। अगर आप टावल को झाड़ेंगे तो उससे डस्ट निकलती है। इसलिए उस पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

माननीय सभापति महोदय, मैं एक चीज और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि हमारे जिले सिद्धार्थ नगर,

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा तुषार अमर सिंह चौधरी]

बस्ती, गोंडा, बराबंकी, संत कबीर नगर इलाके के काफी लोग मुम्बई में रहते हैं। गोरखपुर से लखनऊ होकर मुम्बई के लिए केवल दो ट्रेनें चलती हैं जिससे आये दिन हमारे इन इलाकों के तमाम यात्रियों को काफी असुविधा होती है। मैंने एक बार पहले भी माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था कि गोरखपुर से वाया लखनऊ एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाये ताकि उस इलाके के यात्रियों को सुविधा मिले।

इन्हीं बातों के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि मैंने जो मांगें रखी हैं, माननीय मंत्री जी उस पर विचार करेंगे। आपने जो अनुदानों की अनुपूरक मांगे रखी हैं, मैं उसका समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री सनत कुमार मंडल** (जयनगर): पूर्व रेल के तहत सियालदाह मंडल के दक्षिण खंड में अनेक रेल परियोजनाएं चल रही हैं। सोनारपुर-केनिंग रेल लाइन का दोहरीकरण किया जा रहा है। परियोजना का चरण एक अर्थात सोनारपुर-घुटियारी शरीफ का कार्य सात वर्ष पूर्व आरंभ हुआ था और यह पिछले वर्ष के अंत में पूरा हुआ था चरण-दो अर्थात घुटियारी शरीफ केनिंग का कार्य अभी आरंभ नहीं हुआ है विलंब का मुख्य कारण अपर्याप्त बजटीय आवंटन है, केनिंग, सुन्दर बंस का प्रवेश द्वार है जो कि विश्व का सबसे बड़ा डेल्टा, राष्ट्रीय अभ्यारण्य तथा वन-जीव अभ्यारण्य है, यहां भारी संख्या में स्वदेशी तथा विदेशी पर्यटक आते हैं। यदि सरकार सुन्दर बंस को परिस्थितिकीय-पर्यटन केन्द्र बनाने हेतु प्रस्ताव को कार्यन्वित करती है तो विश्व भर से पर्यटक यहां आएंगे। इस संबंध में सोनारपुर-केनिंग रेल लाइन के दोहरीकरण के कार्य में तेजी लाने हेतु बजटीय आवंटन में वृद्धि की जानी चाहिए। सरकार द्वारा केनिंग से सोनखाली तक रेल लाइन का विस्तार किया जाना चाहिए क्योंकि सोनखाली, सुन्दरबंस का निकटतम होने के कारण पर्यटक वहां सुविधा से पहुंच सकेंगे। पता चला है कि इस रेल मार्ग की संभाव्यता हेतु एक सर्वेक्षण भी किया गया है तथा पश्चिम बंगाल की सरकार ने इस लाइन को अर्थ क्षमता की सिफारिश भी रेलवे से की है।

केनिंग से सुन्दरबंस क्षेत्र के समुद्री उत्पाद, सब्जियां आदि कोलकाता लाई जाती हैं जहां से ये देश भर में तथा विदेशों के लिए भी भेजी जाती हैं इस रेल मार्ग से रोज स्कूल/कालेज के छात्र तथा कार्यालयों में कार्यरत कमचारी यात्रा करते हैं। तथापि, दोहरी रेल लाइन के अभाव में लोगों तथा व्यापारियों को अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है इन्हें सड़क मार्ग द्वारा यात्रा करनी होती है। जिससे रेल की लाभ प्रदता प्रभावित होती है। तथा गरीब व्यक्तियों तथा व्यापारियों को सड़क मार्ग के उपयोग पर अधिक व्यय करना पड़ता है। इस रेल लाइन के दोहरीकरण से सुन्दरबंस क्षेत्र की समग्र अर्थव्यवस्था में सुधार होगा।

बरूईपुर-लक्ष्मीकांतपुर रेल लाइन का दोहरीकरण कार्य अभी आरंभ नहीं हुआ है। इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने हेतु आवश्यक बजटीय आवंटन किया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि पश्चिम बंगाल की सभी उपरोक्त परियोजनाओं में तेजी लाने हेतु बजटीय आबंटन में वृद्धि की जानी चाहिए जिससे कि आम आदमी को लाभ मिले, रेल मंत्रालय द्वारा उपरोक्त परियाजनाओं हेतु अब तक किया गया बजटीय आबंटन बहुत ही कम था इसलिए इन परियोजनाओं को पूरा करने में बहुत ज्यादा समय लगा।

रेल की अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2007-2008 पर बोलने का अवसर देने हेतु आपका धन्यवाद।

श्री पी. करूणाकरन (कासरगोड): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

रेल मंत्रालय ने पिछले तीन वर्षों में विभिन्न उपाए किए हैं ताकि भारतीय रेल को लाभप्रद बनाया जा सके, मैं माननीय रेल मंत्री तथा रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं

महोदय, भारतीय रेल एक विशाल सरकारी उपक्रम है तथा यह सबसे बड़ा नियोजक है। भारतीय रेल की विशेषता यह है कि इसमें जनता की भागीदारी है तथा इसका सामाजिक दायित्व भी है।

अपराह्न 4.00 बजे

वास्तव में भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है, इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि इसके इस स्वरूप को कायम रखें तथा इसे सुदृढ़ करें, भारतीय रेल की सफलता की यही कूंजी है। विश्व की तुलना में इसकी असवंरचना अति विशाल है, लेकिन साथ ही मुझे यह आशंका भी है कि रेल द्वारा लिए गए कतिपय नीतिगत निर्णयों से निजीकरण को बढ़ावा मिलेगा तथा यह वैश्विकरण का संकेत भी है।

रेलवे ने समर्पित फ्रेट गलियारा के निर्माण का निर्णय लिया है। निश्चय ही यह एक अच्छा निर्णय है, परन्तु मुझे पता नहीं क्यो भारतीय रेल जो काफी लाभ में चल रही है। अन्य सरकारी उपक्रमों के साथ इसे कर सकती है परन्तु इसे पी. पी. पी. अर्थात सार्वजनिक निजी भागीदारी के द्वारा ही किया जाएगा। रेल संबंधी स्थाई समिति ने रेल बोर्ड से आई. आर. सी. टी. सी. के कार्यकरण की समीक्षा हेतु अनुरोध किया है और सुझाव भी दिया है जैसा की अन्य सदस्यों द्वारा बताया गया है यह बाह्य एजेंसियों

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

से कार्य कराने का तंत्र बन गया है भारी संख्या में विद्यमान ठेकेदारों तथा हजारों मजदूरों को निकाल दिया गया है। भारतीय रेल की खान-पान सेवा तथा कुलियों की भी यही स्थिति है। हमें रेलवे की दक्षता में सुधार करना है। भारतीय रेल में कुछ वर्ष पूर्व कर्मचारियों की संख्या 17 लाख थी जो अब घट कर 14 लाख रह गई है। इसका कारण छंटनी तथा कम्प्यूटरीकरण है। हमने अनेक रेलगाड़ियां चलाई है तथा हमारा नेटवर्क बहुत विशाल है। इसलिए कर्मचारियों की संख्या कम करके इसकी सुरक्षा तथा सुचारू कार्यकरण को कायम रखना संभव नहीं है। मेरे विचार से 2 लाख रिक्त पद हैं। 'ग' श्रेणी में लगभग 1,26,00 पद रिक्त हैं। 'घ' श्रेणी में लगभग 40,000 पद रिक्त हैं। कर्मचारियों की संख्या में कमी के कारण वर्तमान कर्मचारियों को कम से कम 12 से 14 घंटे कार्य करना पड़ता है। नई नीति के कारण भारी संख्या में कर्मचारियों को हटा दिया गया है। मेरे विचार से लालू जी जिन्हें गरीब लोगों के प्रति सहानुभूति है। इस विषय पर पूरा ध्यान देंगे।

महोदय, प्रत्येक राज्य तथा मंडल में रेली घनत्व की संख्या में वृद्धि हो रही है। क्योंकि बस के किराये को देखते हुए आम आदमी रेल यात्रा करना पसंद करता है। इसको ध्यान में रखते हुए यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि की जानी चाहिए। मेरा यह सुझाव है जैसा कि पूर्व में अन्य सदस्यों द्वारा भी दिया गया था इस प्रकार है कि इस मामले में कुछ राज्यों तथा मंडलों को प्राथमिकता मिलती है। हम देखते हैं कि रेलवे स्टेशनों, ट्रेनों या अन्य सुविधाओं में असंतुलन है, इसलिए भारतीय रेल के समग्र विकास हेतु, हमें संतुलित दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। अन्यथा ऐसी स्थिति में राज्यों तथा विभिन्न मंडलों के बीच समस्याएं खड़ी हो जाएंगी। मंत्रालय द्वारा संतुलित दृष्टिकोण अपनाना चाहिए, मैं इस बारे में कोई विशेष बात नहीं कहना चाहता हूं क्योंकि हमनें अनेक मुद्दों पर चर्चा की है।

महोदय, सरकार ने पिछले रेल बजट में यात्रियों हेतु विभिन्न सुविधाएं आरंभ की थी, परन्तु इसके साथ ही जैसा कि मैंने पहले भी कहा था कि केरल राज्य के हिस्से में कुछ विशेष नहीं आ रहा है। हमारे हिस्से में मात्र पुरानी ट्रेनें ही आ रही हैं लगभग सभी ट्रेनें, सभी रेलवे स्टेशन एवं प्लेटफार्म पुराने हैं मेरा सुझाव है कि दिल्ली, मुंबई तथा मंगलोर से नई गाड़ियां चलाई जाएं क्योंकि भारत के विभिन्न शहरों में लाखों केरलवासी अध्ययन तथा काम कर रहे हैं इसलिए रेलवे कम से कम इन शहरों से नई रेलगाड़ियां चला सकती हैं। यात्री गाड़िया भी बहुत आवश्यक हैं जब वेलू जी केरल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आए थे उन्होंने बंगलोर से कालीकट तक नई रेलगाड़ी आरंभ करने हेतु पहल करने की सार्वजनिक घोषणा की थी यह कालीकट से मंगलोर तक इन्टर सिटी रेलगाड़ी थी परन्तु इसका अभी तक कार्यान्वयन नहीं किया गया है।

महोदय, जोन की हमारी मांग मात्र केरल के लिए नहीं है रेखा समिति सहित अनेक अन्य समितियों ने रेलवे के कार्यकरण की समीक्षा की है आपको पता है कि यह एक विशाल संगठन है तथा इसमें मुख्य कार्य रेलवे बोर्ड को सौंपा गया है। तथा इसके निचले स्तर पर जोन और मंडल है। आप कृपया करके दक्षिण रेल की भौगोलिक स्थिति तथा प्रशासनिक प्रयोजन को देखें यह बहुत बड़ा है सभी को सुविधाए देना संभव नहीं है, इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वे इस प्रस्ताव को पढ़े तथा आरंभ में इसे अस्वीकार न करें क्योंकि यह प्रस्ताव मात्र केरल से नहीं है परंतु यह पालघाट, तिरुवन्तपुरम, सेलम तथा कोंकण रेल के कुछ क्षेत्रों सहित कर्नाटक तथा तमिलनाडु से भी है, इसलिए नया जोन बनाया जाना आवश्यक हो गया है। हम नए जोन या नए डिवीजन के बनाए जाने का विरोध नहीं कर रहे हैं परन्तु ऐसा केरल में भी हो तथा केरल को भी इसका लाभ मिले।

महोदय, केरल में देशी तथा विदेशी पर्यटक आते हैं। राज्य सरकार कन्याकुमारी से गोवा तक एक पर्यटक रेलगाड़ी आरंभ करने का अनुरोध करती रही है क्योंकि इस मार्ग में तमिलनाडु, केरल तथा कर्नाटक भी शामिल हैं, केरल में आने वाले पर्यटक अन्य स्थानों को भी देखना चाहते हैं परन्तु इसकी सुविधा नहीं है इसलिए मैंने आरंभ में ही कहा था कि संतुलित दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए। इन सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए इस नए जोन पर विचार किया जाना चाहिए।

पूर्व में पालघाट में एक कोच फैक्ट्री की स्थापना का सुझाव दिया गया था क्योंकि केरल में कोई बड़ी फैक्ट्री नहीं है। सरकार ने चेरटला में एक कोच फैक्ट्री के लिए निर्णय लिया है। परंतु यह अभी तक आरंभ नहीं हुई है, इस निर्णय को लागू करना ही चाहिए। पालघाट में कोच फैक्ट्री की स्थापना केरल वासियों की बहुत पुरानी मांग है। मेरे विचार से इस पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

इन थोड़े शब्दों के साथ मैं पुन: अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री गणेश प्रसाद सिंह** (जहानाबाद): महोदय, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत पड़ने वाली पुरानी रेल लाइन तथा प्रस्तावित नई रेल लाइन के संबंध में आपके माध्यम से

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए निम्नांकित मांग जनहित में रखना चाहता हूं:

1. पिछले तीन वर्षों से हर वर्ष बजट भाषण के समय मैं मांग करता आ रहा हूं कि पटना-गया रेलखंड में धीमी गति से हो रहे दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण के काम को आगामी छः महीने के अन्दर पूरा कराया जाए।

2. पटना-गया रेलखंड में यात्रियों की भारी भीड़ एवं भार को देखते हुए सुबह सात बजे से 10 बजे तक गया से पटना तक कम से कम दो नई ट्रेन्स चलाई जांए तथा कम से कम दो डीएमयू ट्रेन्स का परिचालन किया जाए।

3. पटना-गया रेलखंड में मसौढ़ी गुमटी एवं जहानाबाद-अरवला मोड़ के निकट रेललाइन के ऊपर पुल तथा सड़क निर्माण कराए जाए तथा तारेगना स्टेशन से पूरब से दक्षिण जाने वाले रास्ते को रेलवे की तरफ से पक्की सड़क का निर्माण कराया जाए तथा जहानाबाद स्टेशन के पश्चिम में रेलवे द्वारा पक्की सड़क का निर्माण कराया जाए।

4. बिट्टा-अनुग्रह नारायण रोड तक प्रस्तावित नई रेललाइन पर कार्य यथाशीघ्र प्रारंभ कराया जाए तथा इस्लामपुर से गया वाया हुलासंगज, खिज्रसराय नई रेललाइन को स्वीकृत दी जाए।

[अनुवाद]

श्री प्रहलाद जोशी (धारवाड़ उत्तर): सभापति महोदय, मुझे बोलने का असवर देने के लिए धन्यवाद।

अनुदानों की अनुपूरक मांगें सामान्य कार्य है तथा सभा निश्चय ही इसे पारित कर देगी। मैं माननीय रेल मंत्री से एक अनुरोध करना चाहता हूं कि अनुदानों की अनुपुरक मांगों को पेश करते समय राज्यों की मांगों को भी ध्यान में रखा जाए।

महोदय, मैं कर्नाटक का हूं, हाल ही में सभा में सेलम डिवीजन को घोषणा पर चर्चा हुई थी। पिछले अनेक वर्षों से कर्नाटक में गुलबर्ग डिवीजन की स्थापना की मांग की जा रही थी, हाल ही में कर्नाटक के मुख्य मंत्री तथा उप-मुख्यमंत्री ने गुलबर्ग डिवीजन जो कि तथाकथित हैदराबाद तथा कर्नाटक का मुख्यालय है तथा जिसमें पांच से अधिक जिले आते हैं के स्थापित किए जाने हेतु माननीय रेल मंत्री को अभ्यावेदन दिया था, महबूबनगर-मुन्द्राबाद, गुलबर्ग-बिदर जैसी बड़ी परियोजनाएं चल रही है। इन सभी परियोजनाओं पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि इनकी अत्यंत आवश्यकता है, नान्जुन्दप्पा, जो कि कर्नाटक राज्य के विख्यात अर्थशास्त्री हैं की अध्यक्षता में गठित समिति ने क्षेत्रीय असंतुलन का अध्ययन किया, समिति की स्पष्ट सिफारिश थी कि क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने हेतु गुलबर्ग में डिवीजन मुख्यालय होना चाहिए। इस संबंध में माननीय मुख्य मंत्री ने विभिन्न रेल मंत्रियों को अनेक बार अभ्यावेदन दिए थे, मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस प्रस्ताव पर ध्यान दें तथा कृपया इसे कम से कम आने वाले बजट में शामिल करें, तथा यह भी अनुरोध करता हूं कि गुलबर्ग में डिवीजनल मुख्यालय की घोषणा करें।

एक अन्य महत्वपूर्ण मांग है, हुबली दक्षिण-पश्चिम रेल का मुख्यालय बन गया है। तथा प्लेटफार्म का उन्नयन किया जाना है, रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री आर. वेलु ने हुबली में दक्षिण-पश्चिम रेल मुख्यालय स्टेशन को मुख्यालय रेल स्टेशन स्तर हेतु उन्नयन करने के लिए 30 करोड़ रुपये की परियोजना की नींव रखी थी।

परन्तु दुर्भाग्य से अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। इस 30 करोड़ रुपए की परियोजना के लिए मात्र 4 करोड़ रुपए आबंटित किये गए हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि इस परियोजना के लिए अधिक धन दिया जाए तथा इसके कार्य में तेजी लाई जाए। इसकी बहुत अधिक मांग है। अधिक संख्या में रेलगाड़ियों की सुविधा की आवश्यकता है परन्तु कम प्लेटफार्म होने के कारण यह संभव नहीं है। आपने इस परियोजना की आधारशिला रखी थी, मैं आपसे पुनः आग्रह करता हूं कि इसके कार्य में तेजी लाई जाए।

महोदया, मेरी तीसरी मुख्य मांग धारवाड़ स्टेशन के बारे में है। धारवाड़ कर्नाटक का प्रमुख शिक्षा संस्थान है। आरंभ में यह दक्षिण महाराष्ट्र रेलवे का मुख्यालय था। इस स्टेशन की स्थिति बहुत खराब है। मैंने बहुत बार इसके उन्नयन हेतु अभ्यावेदन दिये है। मंत्री महोदय मैं पुनः आग्रह करता हूं कि इस स्टेशन का उन्नयन करके उपग्रह स्टेशन बनाया जाए क्योंकि हुबली-धारवाड एक जुड़वां शहर है तथा वहां और अधिक सुविधाएं दी जानी चाहिए।

महोदय, इसी तरह हुबली-अंकोला रेलवे लाईन की मांग काफी समय से लम्बित है। मैं इसके ऐतिहासिक कारणों को दोहराना नहीं चाहता मैंनें अपने सभी बजट भाषणों में इसका संदर्भ दिया है। अब यह केन्द्रीय अधिकारिता समिति के समक्ष है। जहां तक वन विभाग से इस परियोजना की स्वीकृति का संबंध है, मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि वन और पर्यावरण मंत्रालय से इसकी परियोजना की स्वीकृति प्राप्त करने के लिए और प्रयास किये जाने चाहिए। यह एक महत्वकांक्षी परियोजना है, पूर्व प्रधानमंत्री श्री

राजीव गांधी जब 'सी-बर्ड' परियोजना का उद्घाटन करने आए थे। तब उन्होंने भी इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने की सिफारिश की थी। मैं पुन: रेल मंत्रीजी से इसपर विचार करने का आग्रह करता हूं।

इसी तरह, गडग-बागलकोट कोट जैसी लम्बित परियोजनाएं भी हैं। यह काफी समय से लम्बित परियोजना है। पिछले 10 से 12 वर्षों से आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है। पहले, जब इसके बारे में पूछा था तो हमें उत्तर दिया गया था कि राज्य सरकार ने निधि प्रदान नहीं की है, परन्तु अब राज्य सरकार ने अपने पूरे हिस्से का भुगतान कर दिया है। मैं माननीय रेल मंत्रीजी से आग्रह करता हूं कि वह सुनिश्चित करें कि उनके किये गए वायदे के अनुसार यह परियोजना दिसम्बर, 2007 तक पूरी हो जाए। यहां के स्थानीय लोगों से स्पष्ट रूप से वायदा किया गया था कि दिसम्बर 2007 तक इसे पूरा कर लिया जाएगा। परंतु हाल ही में, जब मैंने इसके बारे में पूछताछ की तो पता चला कि स्लीपरों की कमी के कारण इसके पूरा होने में विलम्ब होगा। मैं निवेदन करता हूं कि ऐसा नहीं होना चाहिए। इतने वर्षों से लोग प्रतीक्षा कर रहे हैं इसके लिए काफी अनुनय के बाद राज्य सरकार ने भी इसके लिए अपने हिस्से की राशि का भुगतान कर दिया है। मैं माननीय मंत्रीजी से इस परियोजना के पूर्ण होने की तरफ ध्यान देने का आग्रह करता हूं।

मुनीराबाद-महबूबनगर, बीदर-गुलबर्गा परियोजनाएं भी लम्बित हैं। ये बहुत महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं। इन पर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पर उचित ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

मैं हुबली से मुम्बई तक एक नई रेलगाड़ी शुरू किये जाने की मांग करता हूं। यह मांग काफी समय से लम्बित है। मैं हुबली से बंगलौर तक एक नई रेलगाड़ी की मांग करता हूं। कोल्हापुर जाने के कारण रानी चेन्नमा 6589/6590 रेलगाड़ी रोज विलम्ब से पहुंच रही है। पहले ये मिराज स्टेशन पर रोक दी जाती थी। पिछले डेढ़ वर्ष से यह कोल्हापुर जाकर समाप्त होती है। यह रेलगाड़ी रोज मिराज से कोल्हापुर बिना यात्रियों के खाली जाती हैं इसके एक घंटे बाद एक अन्य रेलगाड़ी भी मिराज से कोल्हापुर जाती है। मुझे इसका कारण समझ नहीं आता। पिछली बार भी मैंने इसका उल्लेख किया था, परन्तु दुर्भाग्य से इस पर विचार नहीं किया गया। कृपया अपने स्त्रोतों से पता कीजिए कि यह रेलगाड़ी खाली जाती है या नहीं।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री प्रहलाद जोशी: महोदय, एक मिनट में मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

अब मैं एक अन्य महत्त्वपूर्ण मुद्दे पर आता हूं। जहां तक रेलवे में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की नियुक्ति का संबंध है, यह देशभर के लोगों की इच्छा एवं अनुरोध है कि इसमें स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए। यह हर जगह की मांग है। अब दक्षिण-पश्चिम रेल ने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती हेतु आवेदन मांगे है। लोगों में यह आशंका है कि इसमें स्थानीय लोगों का ध्यान नहीं रखा जाएगा। अत:, मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि इस बात पर ध्यान दिया जाए और नीतिगत रूप से स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए।

अब मैं अंतिम मुद्दे पर आता हैं और मुझे आशा है कि सभी सदस्य इससे सहमत होंगें। जहां तक रेल अधोगामी पुल या रेल ऊपरिपुलों का संबंध है, आपने राज्य सरकार या स्थानीय प्रशासन से अंशदान मांगा था यह दे दिया गया। इसके दिये जाने के बाद भी रेलवे रखरखाव के लिए धनराशि की मांग कर रहा है। केन्द्र सरकार और राज्य सरकार दोनों मिलकर जनता की सेवा के लिए ही बना है।

महोदय, हाल ही में हुबली-धारवाड़ नगरपालिका ने एक रेल अधोगामी पुल हेतु सारी धनराशि का भुगतान कर दिया परन्तु मरम्मत और रखरखाव शुल्क को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया। नीतिगत मामले के रूप में अधोगामी पुल और रेल ऊपरिपुल सुरक्षा हेतु खतरा बन गए हैं। मैं आपसे इसकी जांच करने का अनुरोध करता हूं।

श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य (करीमगंज): माननीय सभापति महोदय, चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं अपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, इसमे कोई संदेह नहीं है कि माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे विश्व स्तर की सेवा बन गयी है। मैं माननीय मंत्री और उनके बड़े रेल परिवार को रेल सेवा में परिवर्तन और विकास करने के लिए उन्हें बधाई देता हूं।

महोदय, स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात, देश भर में रेलवे का विकास हुआ है। परंतु हमारे क्षेत्र के मामले में इसमें थोड़ा अंतर है। असम में अभी रेलवे का विकास होना है। लांमडिंग से बदरपुर तक आमान परिवर्तन परियोजना पर प्रश्न चिन्ह लग गया है। इसी प्रकार धुबरी से फकीराग्राम और ब्रह्मपुत्र के उत्तरी किनारे से अरूणाचल प्रदेश की तरफ आमान परिवर्तन का कार्य धीमी गति से चल रहा है। रेलवे द्वारा बोगीबील परियोजना की तरफ भी ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

[श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य]

महोदय, हमारे देश के विकास में योगदान देने वाले अन्य उद्योगों के बीच रेल उद्योग सितारों के बीच चन्द्रमा की भांति चमक रहा है जैसा कि आप जानते हैं। चन्द्रमा में काला धब्बा है इसी प्रकार रेल उद्योग में भी खामियां हैं और मैं उसी की बात करने जा रहा हूं। हमारे क्षेत्र में दो महीने पहले पहाड़ी क्षेत्र में एक पुल ध्वस्त होने के कारण एक बरक घाटी का सम्पर्क टूट गया है और वह अलग-थलग पड़ गयी है। पर्वतीय क्षेत्र, लामंडिग-बदरपुर एक छोटी लाईन है और बारह वर्ष पूर्व इसके आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया गया था, हमारे निवेदन पर माननीय मंत्रीजी ने इसे एक राष्ट्रीय परियोजना बना दिया और मार्च, 2009 में इसका पूरा होना। निश्चित किया गया। परन्तु हमारे क्षेत्र के लोगों के बीच एक प्रश्न उठ खड़ा हुआ है कि पुल के ध्वस्त होने के कारण अब यह कार्य कब पूरा होगा। और इससे आमान कार्य के खराब रखरखाव का पता चलता है।

एक अन्य बात यह है कि चार वर्ष पहले बरक नदी पर बना एक स्तम्भ ध्वस्त हो गया था परन्तु अभी तक इसका पुनर्निर्माण शुरू नहीं हुआ है। कोई भी यह बता सकता है कि यदि स्तम्भ का निर्माण आज शुरू किया जाए तो भी पुल का निर्माण पूरा होने में तीन-चार वर्ष लगेंगे और पुल बने बिना कोई भी रेलगाड़ी बरक घाटी तक नहीं जा सकती है।

अब, मैं आतंरिक रेलवे प्रणाली केंद्र मुद्दे पर चर्चा करूंगा। करीमगंज जिला मुख्यालय और सिलचर जिला मुख्यालय दोनों प्रमुख शहरों के बीच की दूरी 50 किलोमीटर है। रेल मंत्रालय ने मुझे बताया है कि 30 किलोमीटर की दूरी तय करने के लिए, रेलमाड़ी 65 कि.मी की गति से चलती है जबकि 20 कि. मी की दूरी तय करने के लिए रेलगाड़ी 50 कि.मी की गति से चलती है। लेकिन 50 कि.मी की इस दूरी को तय करने में गाड़ी को वास्तव में 2. 30 घंटे लग जाते है। पुनः बदरपुर से साम्डिंग तक जो भारत के मुख्य भाग का प्रवेश द्वार है की दूरी 180 कि.मी. है। एक छोटी लाइन की रेलगाड़ी को यह दूरी तय करने में 12 घंटे लगते हैं। दूसरे पक्ष के हमारे एक माननीय सदस्य दुख के साथ बता रहे थे कि 700 कि.मी की दूरी तय करने में रेलगाड़ी को 12 घंटे का समय लग जाता है। लेकिन हमारे मामले में तो मात्र 180 कि.मी की दूरी तय करने में 12 घंटे लग जाते हैं। इस तरह की स्थिति है।

रेल स्टेशन तक कोई संपर्क सड़क नहीं है। बहुत कम सुविधाएं हैं और बाराक घाटी में चलने वाली रेलगाड़ी में केवल तीन से चार डिब्बे होते हैं रेल में टिकट जांच की कोई प्रणाली नहीं है। मैंने रेल अधिकारियों से इस संबंध में कई बार बातें की। उन्होंने भी मुझे बताया कि वे आवश्यक कार्रवाई करेंगे लेकिन टिकट जांच की कोई प्रणाली नहीं है और लोग बिना टिकट के यात्रा करते हैं। यही कारण है कि एक ओर तो रेल को राजस्व का घाटा हो रहा है जबकि दूसरी ओर बदमाशों का मौका मिल जाता है।

कोई सुरक्षा व्यवस्था नहीं है वहां पर आर.पी.एफ के कार्मिक काम पर नहीं लगे हैं। लोग बदमाशों से डरते हैं। और स्टेशनों में भी सुरक्षा प्रबंध नहीं है। मैं माननीय मंत्री जिन्होंने भारतीय रेल को एक विश्वस्तरीय रेल बना दिया है, से अनुरोध करता हूं और बराक घाटी में रेल प्रणाली के विकास से जुड़ी समस्याओं की ओर तथा असम राज्य में पूरी रेल प्रणाली के विकास के लिए उनका ध्यान आकर्षित करता हूं।

मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि अगले बजट में वे हमारे राज्य में एक रेल उद्योगिकी यूनिट लगाएं जिसके लिए हमनें पिछले वर्ष भी मांग रखी थी। बजट पर चर्चा के दौरान हम अपने सभी भाषणों में मांग करते रहे हैं। मैंने माननीय रेल मंत्री जी से दुल्लामचेरा से चारआली तक रेल लाइन के विस्तार के लिए अनुरोध किया है। इस दुल्लामचेरा स्टेशन का निर्माण सौ साल पहले हुआ था और इन सौ वर्षों में यह जनसंख्या में भारी वृद्धि हुई है। रेल मंत्रालय ने मुझे बताया है कि लाइन के विस्तार के लिए 47000 करोड़ रुपये के बजट का प्रावधान किया गया है। और इस 22 कि.मी. की दूरी के लिए उन्हें और 66 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जो इस समय संभव नहीं है। मुझे पता नहीं कि 66 करोड़ रुपये की यह राशि रेल मंत्रालय पर कैसे भारी पड़ रही है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे कृपया इस बात पर विचार करें कि क्या इस लाइन का विस्तार हो सकता है। जिससे कि पिछले सौ वर्षों में जो बड़ी आबादी बस गई है वह लाभान्वित हो।

आजादी से पूर्व हमारा क्षेत्र कोलकाता होते हुए वर्तमान बंगलादेश के साथ जल मार्ग के अतिरिक्त रेलमार्ग से भी जुड़ा हुआ था। अब कोलकाता बंगलादेश रेल सेवा पुनः शुरू होने वाली है। पाकिस्तान के लिए रेल सेवा भी शुरू हो रही है। आजादी के बाद हमारे क्षेत्र में रेल सेवा बंद हो गई थी। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे कृपया इस बात की जांच करें कि आजादी के बाद बंगलादेश के महीसाना से लातूर और कोलकाता के बीच की रेल सेवा जो बंद हो गई थी क्या पुनः शुरू की जानी चाहिए। जिससे हमें इस समय यातायात में आने वाली समस्या से राहत मिल सके।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: लिखित भाषण भी देने की व्यवस्था है। बहुत से माननीय सदस्यों ने लिखित भाषण दिए भी हैं। मेरे पास माननीय सदस्यों की लंबी सूची है इसलिए वे बहुत संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज बिहार): सभापति जी, इसके पहले मैं अपनी बात शुरू करूं मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि वह निद्रा अवस्था से बाहर आ जाएं।

सभापति महोदय: वह ध्यान मग्न होकर आपकी बात सुन रहे हैं। वह निद्रा में नहीं हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं लंबा-चौड़ा भाषण नहीं देने जा रहा हूं। ये अनुदान की मांगें हैं, मांगे स्वीकृत भी होनी चाहिए, अगर पैसा नहीं होगा तो रेल के विकास का काम रूक जाएगा, आगे पैसा पास भी होगा। मैं रेल मंत्री जी के निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित एक-दो बिन्दुओं की ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। कुछ पुरानी लंबित योजनाएं हैं। काम चल रहा है लेकिन गति बहुत धीमी है। इनके निर्वाचन क्षेत्र का मुख्यालय छपरा में है। आप जानते हैं कि छपरा से कप्तानगंज बड़ी रेल लाइन है। उसे बदलने के लिए शिलान्यास भी हो गया और काम भी शुरू हो गया, कुछ दूरी तक काम भी हुआ है लेकिन काम की रफ्तार बहुतर धीमी है। अभी तक पुल के निर्माण का काम भी नहीं हुआ है। जो मिट्टी भरी गई थी, वह बाढ़ के आने से ढहनी भी शुरू हो गई है। लालू जी के क्षेत्र का मुख्यालय है, सभापति जी, उधर आपका क्षेत्र भी जुड़ता है।

सभापति महोदय: मैं इसके बारे में कह चुका हूं।

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं भी आपकी बात का समर्थन करता हूं। इसके बीच थोड़ा सा मेरा हिस्सा भी पड़ता है। उसे प्राथमिकता सूची में डाल कर काम पूर्ण कराने की कृपा करें।

इसी तरह महाराजगंज से मिसरिख एक रेल लाइन की स्वीकृति हुई थी और उसका शिलान्यास भी हुआ था लेकिन आज तक उसका कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। योजना आयोग से भी स्वीकृति मिली है। रेल मंत्री जी, उस कार्य को प्रारम्भ करा दें। मिसरिख से चलने पर उनका निर्वाचन क्षेत्र पड़ता है। पटना से जो पुल बना रहे हैं, पुल से बीच की दूरी तरैय्या होते हुए परसा, मकेर होते हुए देखेंगे तो वह पुल में जुड़ रही है।

हमने एक बार पहले भी आपसे कहा है कि सर्वे कराकर उस रेल लाईन को बनावा दीजिए तो कम से कम सीवान के लोग, जो आपके निर्वाचन क्षेत्र के लोग हैं, उनको पटना आने-जाने या दूर आने-जाने में सुविधा होगी। आप सर्वे कराएंगे तो आपको सर्वे का उत्तर नकारात्मक मिलेगा। इसका कारण यह है कि आपके विभाग के अधिकारी सकारात्मक उत्तर देने के आदी नहीं है, वे बराबर नकारात्मक उत्तर देते हैं। हम समझते हैं कि जितना हम बिहार के लिए सोचते हैं उससे ज्यादा आप सोचते होंगे। जब आप ज्यादा सोचते हैं, आप रेल मंत्री हैं तो आप अपनी इच्छाशक्ति दिखाकर सर्वे कराकर स्वीकृत कराइए और कार्य प्रारंभ करवाइए क्योंकि यह जनहित का कार्य है। यह कार्य न केवल आपके क्षेत्र का है बल्कि अगर इसे जोड़ा तो गोरखपुर का इलाका इससे जुड़ता है, अगर यह पुल बन जाएगा तो उसका उपयोग होगा।

महोदय, रेल विभाग का स्कूल बहुत अच्छा है, हमने सुना है देखा नहीं है लेकिन बिहार में एक भी स्कूल नहीं है। रेलवे की जमीन का लोग बहुत दुरुपयोग करते हैं, कहीं-कहीं जमीन लीज पर लेकर खेती कर रहें हैं। हमारी जानकारी के अनुसार माझी, नए परिसीमन के अनुसार यहां तक आपका निर्वाचन क्षेत्र पहुंच चुका है, में करीब 90 एकड़ जमीन लीज पर लिए हुए हैं, जिस पर वे खेती-बाड़ी कर रहे हैं। ऐसी जमीनों का उपयोग विद्यालय के रूप में करेंगे तो जिले का तो विकास होगा ही और साथ ही रेल कर्मचारियों के जो बच्चे भटकते रहते हैं, जिनका समय पर नामांकन नहीं हो पाता है वह हो जाएगा। जब कोई अपना रेल मंत्री होता है तब पैरवी करके दो-चार जनरल बच्चों का भी नामांकन हो जाता है, आपको उचित लगे तो माझी में नहीं तो जिले में, जहां भी आपकों लगे कि उपयुक्त जमीन है, वहां रेल विभाग का स्कूल, जो देहरादून के स्कूल के स्तर का हो, खुलवाने की कृपा करें।

छपरा की तरफ से वैशाली ट्रेन चलती है, माननीय सदस्य मोहन सिंह जी उसी से दिल्ली आते हैं, हम कभी-कभी आते हैं, उसमें एसी-1 की सीट बहुत कम हैं। यात्रियों की संख्या कभी-कभी ज्यादा हो जाती है इसलिए एसी-1 का पूरा डिब्बा लगवा दीजिए, इसमें ज्यादा खर्च का कोई सवाल नहीं है। राजधानी ट्रेन, जो पटना से दिल्ली चलती है, सप्ताह में कटौती किए हुए हैं इसे पूरा समय नहीं चलवाते हैं, पटना से यात्रियों की कमी नहीं है, आपसे इसे प्रतिदिन चालू करवाएं। हमें भरोसा है कि आप यह जरूर घोषणा करेंगे क्योंकि हम आपको सिर्फ याद दिलाने के लिए खड़े हुए हैं। कहीं आपने ज्यादा बात सुन ली हो और बिहार की बात भूल गए हों इसलिए हमने सोचा कि आपको याद दिला दें।

अंत में एक बात कहकर हम बैठ जाएंगे, हमें लंबा भाषण नहीं देना है। हम रेल मंत्री जी, आपके ऊपर कोई आरोप नहीं लगा रहे हैं, हम निवेदन कर रहे हैं कि हमने 28.4.2007 को शून्य काल में एक सवाल उठाया था कि हमारी पत्नी और भाई के दो बच्चे ट्रेन से यात्रा कर रहे हैं, वे टिकट यात्री थे और मेरे पास टिकट की कापी भी है, आपकी इजाजत होगी तो हम सभापटल पर रख देंगे। उन लोगों को जबरन अपमानित करके दस हजार कुछ रुपए जुर्माना किया गया। माननीय अध्यक्ष महोदय और

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

माननीय मंत्री जी ने भी आश्वासन दिया था कि जांच करके इस पर आवश्यक कर्रवाई करेंगे। अध्यक्ष महोदय के यहां एक पत्र आया जिसमें लिखा गया कि कार्रवाई की गई है और ट्रेन सुपरिटेंडेंट को निलंबित किया जा चुका है। तब हमने चाहा कि जो जांच हुई है उसकी कापी हासिल करें, जब इस तरह नहीं मिला तब हमने अपने निजी सचिव से सूचना के अधिकार के तहत रेल मंत्रालय में आवेदन दिया ताकि जांच प्रतिवेदन की कापी मिल सके। हमें जो उत्तर मिला हमारे पास उसकी भी कापी है, आपको आश्चर्य होगा कि इसमें कहा गया कि अभी जांच नहीं हुई, यदि जांच नहीं हुई तो किस आधार पर किसी को दोषी मानकर निलंबित किया गया। रेल मंत्री जी रेल मंत्रालय आपको और लोक सभा को दिगभ्रमित कर रहा है। लोक सभा अध्यक्ष को जो पत्र लिखा गया, वह गलत लिखा गया है, मेरे पास सारे कागजात मौजूद हैं मैं इसे सभापटल पर रखना चाहता हूं। अध्यक्ष महोदय ने आपको मेरे पत्र की कापी भी दी है और आपसे इस संबंध में बात भी किया है, उनका एक मुख्य उद्देश्य यही हो सकता है कि उनके मन में यह बात रही होगी कि श्री लालू यादव और प्रभुनाथ सिंह के बीच में राजनीतिक मतभेद हैं, अगर प्रभुनाथ सिंह के परिवार को प्रताड़ित करेंगे तो रेल मंत्री इससे बहुत प्रसन्न होंगे। मैं यह नहीं मानता हूं कि रेल मंत्री मेरी पत्नी और बच्चों के प्रताड़ित होने से प्रसन्न होंगे। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जिस समय रेल मंत्री जी जवाब दें तो मेरे दो सवालों के जवाब दें, प्रथम सवाल यह है कि जो गलत तरीके से पैसे वसूले गये हैं, रेल मंत्री जी उसे वापस कराइये और दूसरा सवाल यह है कि जिन लोगों ने गलत तरीके से मेरे परिवार और बच्चों के साथ प्रताड़ना का काम किया है, उन पर आप क्या कार्रवाई करने जा रहे हैं? हम चाहेंगे कि आज आप इस बारे में सदन को आश्वासन दें और आपका भाषण सुनने के लिए हम मौजूद रहेंगे। इन्ही शब्दों के साथ हम अपनी बात समाप्त करते हैं।

सभापति महोदय, यदि आपकी इजाजत हो तो संबंधित पेपर्स और टिकटों की कापी मैं सभा पटल पर रख दूं।

सभापति महोदय: आप स्पीकर साहब को लिखकर भेजिए। उसे आप विशेषाधिकार में भेज सकते हैं, आप यहां ले मत करिये। ऐसी पद्धति नहीं है।

[अनुवाद]

***श्री विनोद खन्ना** (गुरूदासपुर): मेरे चुनाव क्षेत्र जिला गुरुदासपुर की निम्नलिखित मांगे है। वे लम्बे समय से लंबित है और मैं उम्मीद करता हूं कि इस बार आप उसें पूरा करेंगे।

जिला गुरुदासपुर की रेलवे के समक्ष मांगें

1. धौलाधार एक्सप्रेस गाड़ी को सप्ताह में तीन दिन के स्थान पर प्रतिदिन किया जाए।
2. सुपर फास्ट पूजा एक्सप्रेस मालवा एक्सप्रेस और अन्य गाड़ियों का मुकरियां स्टेशन पर ठहराव।
3. धौलाधार एक्सप्रेस में प्रथम दर्जे का एक पूरा ए.सी डिबा लगाया जाए।
4. धौलाधार एक्सप्रेस में थ्री-टीयर ए.सी. डिब्बा लगाया जाए।
5. धौलाधार का प्रस्थान स्टेशन पुरानी दिल्ली से बदलकर नई दिल्ली किया जाए।
6. चक्की बैंक स्टेशन का नाम बदलकर पठानकोट केंट किया जाए।
7. पठानकोट-दिल्ली-पठानकोट शताब्दी एक्सप्रेस नाम से दैनिक जाड़ी शुरू की जाए।
8. पठानकोट-अमृतसर के बीच डी.एम.पू. सेवा बढ़ाना।
9. अमृतसर-पठानकोट सेक्टर में परमानंद, झखोलरी भारोली में स्टेशन बनाना।
10. गुरुदासपुर के मामून पठानकोट और 7 अन्य स्थानों पर चौकीदारयुक्त समपार का निर्माण।
11. झाखोलरी में रेल उपरिपुल का निर्माण
12. चक्की बैंक स्टेशन पर यात्री निवास बनाना।

[हिन्दी]

***श्री मुन्शी राम** (बिजनौर): रेलवे अनुदान की पूरक मांग (वर्ष 2007-08) के समर्थन में राष्ट्रीय लोकदल जिनके नेता चौ. अजित सिंह साहब हैं, की और से सबसे पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि आपके द्वारा सहारनपुर से लखनऊ (4231ए, 4232ए) वाया बिजनौर लिंक एक्सप्रेस की स्वतंत्र ट्रेन चलाये जाने का मैं धन्यवाद देता हूं। इसी के साथ-साथ नेशनल हाइवे 119 नजीबाबाद बिजनौर मार्ग ओबरब्रिज स्वीकृत किये जाने का धन्यवाद देता हूं जिसका निर्माण कार्य प्रारंभ किये जाने की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मांग करता हूं। इसी के साथ् नेशनल हाइवे 74 नजीवाबाद रेलवे स्टेशन के समीप एलएक्सआइएनजी नं. 483ए क्रासिंग पर ओवरब्रिज बनाये जाना एवं नेशनल हाइवे 74 नगीना एलएक्सआइएनजी नं. 47। बी क्रासिंग पर फलाइओवर बनाये जाने की मांग पूर्व से करता आ रहा हूं। उपरोक्त दोनों क्रासिंगों पर इस हाइवे से उत्तरांचल की राजधानी देहरादून एवं उत्तरांचल के हाईकोर्ट मुख्यालय नैनीताल को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग भी है जिस पर उत्तरांचल सरकार के वी. आई.पी व अतिरिक्त वाहनों का आवागमन काफी अधिक है। उपरोक्त फलाइओवरों का बनाया जनहित में होगा।

मेरे द्वारा सितम्बर, 2005 एवं 2006 में एक जनहित में आवश्यक मांग मेरठ, हस्तिनापुर, बिजनौर के लिए एक नई रेल लाइन की मांग की गई थी जिसके जवाब में अक्तूबर, 2006 को केन्द्रीय राज्य मंत्री श्री आर. वेलू द्वारा अवगत 92.6 करोड़ रुपये की आंकी गई है। चालू परियोजनओं में भारी थ्रो-फारवर्ड संसाधनों की अत्यधिक तंगी और लाइन के अलाभप्रद स्वरूप के कारण इस कार्य को सुचारू करना व्यवहारिक नहीं है। यह बड़े खेद की बात है कि बिजनौर-मेरठ संड़क मार्ग 80 किमी लम्बा है और इस लाइन के बन जाने के पश्चात यह लगभग 40 किमी होगा। दो जिलों एवं अनुमंडलों को जोड़ने वाला मार्ग बनाये जाने के लिए लाभ और अलाभ की दृष्टि पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। इस रेल मार्ग के बनने से क्षेत्र की जनता व इस देश को कितना बड़ा लाभ होगा इसका आकलन माननीय मंत्री जी ने नहीं किया है। अर्थात इस अनुदान मांग के माध्यम से मैं आपसे मांग करता हूं कि इस रेलमार्ग को प्राथमिकता पर आने वाले बजट में आवश्यक रूप से रखा जाए जिससे इस क्षेत्र की जनता आपको याद करती रहेगी।

मेरे द्वारा इस सदन के माध्यम से उत्तरी क्षेत्र के महाप्रबंधक द्वारा सांसदों की बुलाई गई बैठक के माध्यम से एक आवश्यक मांग लगातार की जा रही है कि जम्मू तवी हावड़ा मुख्य लाइन के मोज्जमपुर जंक्शन से गजरौला ब्रांच लाइन ट्रैक का सुधारीकरण किया जाये तथा मोज्जमपुर जंक्शन से पूर्व गजरौला जंक्शन से पूर्व इस मुख्य लाइन को जोड़ने के लिए डाइवर्जन बनाया जाये जिससे इस क्षेत्र की जनता को दिल्ली जाने व देश की पश्चिम व दक्षिण दिशा में जाने के लिए एक्सप्रैस गाड़ियों की सुविधा मुहैया हो सके। इसके लिए भी बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि महाप्रबंधक, उत्तरी रेल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24.05.2007 के अनुसार बाईपास को न्यायोचित नहीं बताया। मैं इस क्षेत्र का जनप्रतिनिधि हूं, मैं इस बात को चुनौती के साथ कह सकता हूं कि मेरी उपरोक्त मांगों को मानने के पश्चात दिल्ली रेलवे स्टेशन का यातायात जो अनावश्यक रूप का है, वह काफी बड़ी संख्या में कम होगा। मैं इसके साथ-साथ अपनी बातों को अंतिम रूप देते हुए पुन: अनुरोध करता हूं कि मेरा गृह नगर नगीना रेलवे स्टेशन है जिसके लिए मैं इस सदन के माध्यम से व कई पत्रों के माध्यम से महाप्रबंधक उत्तरी रेलवे की मीटिंग के माध्यम से बार-बार मांग करता आ रहा हूं कि नगीना रेलवे स्टेशन पर अमृतसर-सहरसा जनसेवा (5209-5310) एवं अमृतसर-दरभंगा जननायक एक्सप्रेस (5211-5212) का ठहराव नगीना में किया जाये जिसके लिए महाप्रबंधक, उत्तरी रेलवे ने उत्तर दिया है कि उक्त ट्रेन लम्बी दूरी की है उपरोक्त ट्रेंनें बिल्कुल साधारण हैं जिनमें कोई थ्री टीयर कोच भी नहीं है एवं अत्यधिक महत्वपूर्ण रेलयात्री भी उसमें यात्रा नहीं करते हैं। इस दशा में उपरोक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव दिन के समय में किये जाने से इस क्षेत्र की जनता को भी काफी लाभ होगा और उपरोक्त ट्रेन में यात्रा करने वाली सवारियों का भी अत्यधिक समय नष्ट नहीं होगा।

इसी के साथ-साथ नगीना रेलवे पर आरक्षण हेतु कम्प्यूटरीकृत केन्द्र खोले जाने की आवश्यकता है। इसी के साथ मैं पुन: रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री पी. एस. गढ़वी** (कच्छ): मुझे विनियोग (रेल) विधेयक 2007 तथा अनुदानों की अनुपुरक मांगों (रेल) पर लिखित भाषण सभापटल पर रखने की अनुमति दी जाए, महोदय अनुदानों की अनुपुरक मांगों पर विचार करते हुए मेरा निवेदन है कि निम्नलिखित मांगें अनेक वर्षों से स्वीकार नहीं की गई हैं जिस पर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मेरी मांगें संक्षिप्त में इस प्रकार हैं:

1. वाणिज्यिक गतिविधियों, आयात-निर्यात संबंधी व्यापक विकास को ध्यान में रखते हुए गुजरात के महत्वपूर्ण पत्तनों अर्थात् हजीरा, दहेज, बेदी तथा पोरबंदर को बड़ी लाइन से जोड़ा जाना आवश्यक है।

   गुजरात सरकार तथा गुजरात के लोगों की यह बहुत पुरानी मांग है।

2. कांडला-भटिंडा रेल लाइन में डबल स्टेक कन्टेनर को की सुविधा तत्काल प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

3. पाटन और भिलाडी बड़ी लाइन के बीच बड़ी लाइन बिछाए जाने, जिससे कि मुंबई तथा अहमदाबाद को राजस्थान तथा पंजाब से छोटे मार्ग से जोड़ा जा सके। संबंधी बहुत पुरानी मांग लंबित है। भिलाई तथा समदारी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

खंड के बीच आमान परिवर्तन की मांग भी बहुत पुरानी है।

4. निम्नलिखित लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने की मांग को यथा शीघ्र पुरा किया जाना चाहिए।

(एक) अंकलेश्वर-राजपीपला

(दो) सुरेन्द्रनगर-धनगदरा

(तीन) अहमदाबाद-महसाणा-तारंगा

अमबाजी (अहमदाबाद-महसाणा बड़ी लाइन है।)

(चार) भावनगर-महुवा

(पांच) पाटन-भिलाड़ी

(छः) भावनगर-धोरा-सुरेन्द्र नगर

(सात) ढ़ासा-जेतलसर

(आठ) वंकानेर-भुज-नलिया

(नौ) वड़ोदरा रेल मंडल के अधिकार क्षेत्र के तहत छोटी लाइनें।

5. निम्नलिखित नई रेल लाइनों के बिछाए जाने हेतु सहानभूतिपूर्वक तथा शीघ्र कार्य आरंभ किए जाने की भी मांग है:

(क) वरमगांव संखेश्वर

(दो) दमन-नासिक

(तीन) नाडियाद-तारापुर-खेडा-मतार

(चार) गोधरा-ढाहोद-इंदौर-देवास

(पांच) तारापुर-अहमदाबाद

(छ) अहमदाबाद-खेड ब्रह्मा-अम्बाजी

(सात) महसाणा-हारीज-राधनपुर

(आठ) वेजालपुर-बोराद

(नौ) राजकोट-जयपुर-मारवाड़

(दस) पोरबंदर-पोरबंदर पोर्ट

6. पश्चिम रेल का 80 प्रतिशत से अधिक का रेल प्रचालन गुजरात राज्य में होता है जिसकों ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेल का मुख्यालय अहमदाबाद में स्थापित किए जाने की गुजरात की पुरानी मांग है।

7. दक्षिण गुजरात में हरीरा पत्तन के तेजी से हो रहे विकास को देखते हुए सूरत और हजीरा के बीच नए रेल लाईन को पुरानी मांग है।

8. रेलगाड़ी सं. 1453/54 अर्थात नागपुर-अहमदाबाद-नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस को भुज तक बढ़ाए जाने इसकी बारम्बारता में वृद्धि किए जाने तथा इसके यात्रा समय में कमी करने की आवश्यकता तथा इस पुरानी मांग को पूरा किया जाना।

9. भुज-वड़ोदरा के बीच गांधीधाम, मलिया, हलवद, विरमगांव तथा अहमदाबाद के रास्ते इंटर-सिटी ट्रेन आरंभ किए जाने की पुरानी मांग है।

10. कांडला पत्तन तथा मुन्दरा पत्तन कंप्लेक्स में रहने वाले बिहार तथा उत्तर भारत के श्रमिकों तथा व्यापारियों को भारी तादाद को देखते हुए भुज-पटना के बीच सीधी रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता है।

11. भुज और मुंबई के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी क्योंकि पश्चिम रेल सामान्य तौर पर इस मार्ग में प्रत्येक वर्ष लगभग 175 अतिरिक्त गाड़िया चलाता है।

12. कांडला तथा मुन्द्रा पत्तनों के बीच माल ढुलाई में तेजी से हो रही अत्यधिक वृद्धि को देखते हुए अहमदाबाद और गांधीधाम के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण, तथा विद्युतीकरण हेतु योजना शीघ्र तैयार की जानी चाहिए जिससे की भावी आवश्यकता पूरी की जा सके।

13. कच्छ जिले को निम्नलिखित शहरों से सीधे जोड़े जाने की हमारी मांग बहुत पुरानी है:

(एक) भुज से हैदराबाद

(दो) भुज से चैन्नै

(तीन) भुज से पुरी

(चार) भुज से हावड़ा

वैकल्पिक रूप से अहमदाबाद आने वाली लंबी दूरी की गाड़ियों को बढ़ाया जाए क्योंकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग भारी संख्या में देश के लगभग सभी क्षेत्रों में तथा विभिन्न प्रदेशों के लोग मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बसे हैं।

मैं बताना चाहूंगा कि पश्चिम रेल में गांधीधाम से सर्वाधिक राजस्व प्राप्त होता है। गांधीधाम रेल क्षेत्र की प्रतिदिन की आय

लगभग 5 करोड़ रुपये प्रतिदिन है। इसलिए इसके और विकास हेतु इस पर अधिक ध्यान तथा सुविधाएं दी जाए।

*श्री रायापति सांबासिवा राव (गुंटूर): महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे वाद-विवाद में बोलने का अवसर दिया, मैं इस तथ्य को विशेष रूप से उजागर करना चाहता हूं कि गुंटूर रेल मंडल की स्थापना दक्षिण मध्य रेल के तहत इस क्षेत्र के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु की गयी थी तथा इसका प्रचालन 1-4-03 से इस आश्वासन और उद्देश्य के साथ आरंभ किया गया था कि चेन्नै-नई दिल्ली ट्रंक मार्ग पर नई दिल्ली तथा चेन्नै की ओर जाने वाली कुछ रेल गाड़ियों को गुंटूर के रास्ते ले जाया जाएगा या मार्ग परिवर्तन किया जाएगा।

इस क्षेत्र के लोगों की मुख्य मांग तथा सपना दिन में चेन्नै तथा तिरूपति के लिए, यदि हो सके तो सुबह के समय रेलगाड़ी चलाया जाना है। लगभग 700 यात्रि जिनमें विशेषकर कृषि तथा इंजीनियरिंग कालेज के छात्र वकील, डाक्टर, व्याख्याता, अध्यापक, कर्मचारी, व्यापारी, प्रोफेसर तथा विभिन्न वर्गों के लोग पिना किनी एक्सप्रेस पकड़ने के लिए सुबह-सुबह तेनाली या विजयवाड़ा जाते हैं जिसमें बहुत परेशानी होती है। लोगों की इस परेशानी से सी. ओ. एम. एस. सी. आर. और जी. एम/एस.सी.आर को अनेक बार अवगत कराया गया है। परन्तु समस्या का समाधान नहीं हुआ है।

दिए गए आश्वासनों को पूरा नहीं किया जाता है जिसके कारण अधिकारियों को भली प्रकार से ज्ञात है। मेरा माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि लोगों की इन समस्याओं पर गंभीरता से ध्यान दें तथा यह निश्चित करें कि चेन्नै तथा तिरूपति हेतु दिन में और यदि हो सके तो सुबह के समय रेलगाड़ी चलाएं जिससे कि इस क्षेत्र के लोगों की समस्याएं दूर की जा सकें।

मैं माननीय रेल मंत्री को बताना चाहूंगा कि एक ''नया स्टेशन न्यू गुंटूर स्टेशन'' का निर्माण कर वर्ष 2004 में ही आरंभ कर दिया गया था, परंतु इस क्षेत्र के लोगों की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए न्यू गुंटूर स्टेशन के रास्ते दिन में चैन्ने तथा तिरूपति जाने के लिए एक भी रेलगाड़ी का मार्ग परिवर्तन नहीं किया गया है।

पिनाकनि रेल: गाड़ी संख्या 2711/2712 के मार्ग में परिवर्तन से मात्र 20 मिनट की यात्रा के समय का ही समायोजन किया जा सकता है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि चेन्नै और तिरूपति की ओर दिन में जाने वाली गाड़ियों के मार्ग को परिवर्तित कर न्यू गुंटूर स्टेशन से होकर चलाए जाए ताकि स्थानीय लोगों को इसका लाभ मिल सके।

मैं यहां यह भी बताना चाहता हूं कि गाड़ी संख्या 6031/6032-जम्मूतवी तथा गाड़ी संख्या 6093/6094 लखनऊ जिनकी घोषणा स्टेशन के उद्घाटन के समय की गयी थी के अतिरिक्त न्यू गुंटुर स्टेशन को अभी तक कोई नई गाड़ी नहीं दी गयी है। वर्तमान रेल गाड़िया अर्थात् गाड़ी संख्या 6031/6032 तथा गाड़ी संख्या 6093/6094 अधिक महत्वपूर्ण नहीं हैं तथा कम उपयोगी हैं और गुंटुर से नई दिल्ली अथवा चेन्नै अथवा लखनऊ जाने वाले यात्रियों के लिए बिल्कुल भी सुविधा जनक नहीं है। दिल्ली जाने के लिए जम्मू तवी गाड़ी संख्या 6031/6032, 32 घंटे का समय लेती हैं। जबकि तमिलनाडु एक्सप्रेस 2621/2622 अथवा केरल एक्सप्रेस 2635/2636 उसी दूरी को तय करने में 24 घंटे का समय लेती है। मेरा यह अनुरोध है कि प्रमुख रेल गाड़ियां जैसे तमिलनाडु एक्सप्रेस 2621/2622 अथवा केरल एक्सप्रेस 2625/2626 को तत्काल प्रभाव से न्यू गुंटुर से होकर चलाया जाए।

आप अच्छी तरह से जानते हैं कि अनेक अवसरों पर भारी वर्षा तथा प्राकृतिक आपदाओं के कारण रेल लाइनों में हुई क्षति के कारण काजीपेट-विजयवाड़ा खंडों पर चलने वाली गाड़ियों के मार्गों को परिवर्तित कर बरास्ता नालगौंडा-नदीकुण्डी-गुंटुर चलाया जाता है। इसी तरह पगीडीपल्ली-नल्लपड्डु खंड भी एक महत्वपूर्ण मार्ग है। जब गाड़ियों को पगीडीपल्ली-नल्लपड्डु से होकर चलाने के लिए मार्ग परिवर्तित करने की आवश्यकता होती है तो डीजल इंजनों की समस्या हो जाती है तथा रेलगाड़ियों का मार्ग परिवर्तित करने के लिए रेल इंजन उपलब्ध कराने हेतु अन्य गाड़ियों को रोकना पड़ता है। इस समस्या से निपटने के लिए तथा सिकंदराबाद-गुंटुर खंड पर भारी यातायात को देखते हुए मेरा सुझाव है कि पगीडीपल्ली नल्लपड्डु खंड का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

दक्षिण मध्य रेल को आय मुख्यत: माल ढुलाई से होती है। और वह भी केवल इसी मार्ग से होती है। इसमें कोई सन्देह नहीं है कि इस खण्ड पर दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के कार्य के पूरा होने से राजस्व में निश्चित रूप से वृद्धि होगी।

मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि कृपया इस विषय में हस्तक्षेप करें और निम्नलिखित गाड़ियों के मार्ग में परिवर्तन करने के लिए तत्काल ओदश जारी करें।

विजयवाड़ा-चेन्नै-विजयवाड़ा रेल गाड़ी संख्या 2711/2712 पिनाकिनी एक्सप्रेस का मार्ग परिवर्तित कर बरास्ता न्यू गुंटुर स्टेशन से चलाए जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

तमिलनाडु एक्सप्रेस 2621/2622 का मार्ग परिवर्तित कर बरास्ता न्यू गुंटुर स्टेशन से चलाया जाए।

केरल एक्सप्रेस 2625/2626 का मार्ग परिवर्तित कर बरास्ता न्यू गुंटुर स्टेशन से चलाया जाए।

तिरुपति-चिराला यात्री गाड़ी संख्या 439 का विस्तार कर इसे गुंटुर तक तथा इसके विपरीत चलाए जाए।

पगीडीपल्ली-नालगौडा-नल्लपड्डु रेलमार्ग का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण इस आशा के साथ समाप्त करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की वास्तविक मांगें जो काफी लम्बे समय से लम्बित हैं पूरी होंगी और उन्हें न्याय मिल सकेगा।

[हिन्दी]

***श्री हरिकेवल प्रसाद** (सलेमपुर): महोदय, रेल की अनुदानों की मांगों पर सदन में जो बहस चल रही है उसमें अधिकांश माननीय सदस्य रेल मंत्री जी के कार्यों की तारीफ कर रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान रेलहित और जनहित की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। जब से रेल के खान-पान की व्यवस्था निजी हाथों में देने की नीति बनी है, तब से खाना महंगा हो गया है और वह खाने लायक भी नहीं रहा है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसके पूर्व की खान-पान की नीति पुनः चालू की जाए।

इसके अलावा लखनऊ से छपरा तक रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। बरहन से दोहरीघाट, रामजानकी मार्ग होते हुए फैजाबाद तक सर्वे कराकर रेल लाइन बनाई जाए। भाटपार रेल लाइन का सौन्दर्यीकरण किया जाए। भटनी जंक्शन पर पूर्व में बने स्वास्थ्य केन्द्र भवन में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र चलाए जाए। इसे दवरिया के लिए कर दिया गया है। भटनी जंक्शन पर सर्वाधिक रेल कर्मचारी दवा के अभाव में भटक रहे हैं। भटनी जंक्शन पर कंप्यूटर आरक्षण की व्यवस्था की जाए। यहां गोदान एक्सप्रैस ट्रेन का ठहराव है, लेकिन टिकट की व्यवस्था नहीं है, कृपया यहां इसकी व्यवस्था भी की जाए। पूर्व में जनता की मांग को पूरा करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने जनहित में गोरखपुर में दो जुलाई को छपरा से गोरखपुर तक इंटरसिटी ट्रेन चलाने की घोषणा की है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को 25 जून को उनके कार्यालय में मिलकर एक ज्ञापन दिया था, जिसमें मांग की गई थी की दुर्ग ट्रेन का ठहराव बिल्थरा रोड व बिलसपुर में किया जाए। गरीब रथ का ठहराव देवरिया सदर में किया जाए। इंटरसिटी का ठहराव किड़िहिरापुर व नूनखार में किया जाए। कृषक ट्रेन का ठहराव पूर्व की भांति नूनखार में किया जाए। लिच्छिवी ट्रेन का ठहराव लार रोड में किया जाए। माननीय मंत्री जी ने ठहराव का आदेश दिया है किंतु अभी तक आदेश का पालन नहीं हुआ। मैंने पुनः माननीय मंत्री जी को मिलकर उन्हें याद दिलाया। मैं मांग करता हूं कि उपरोक्त रेलों का ठहराव जनहित में अवश्य किया जाए।

सलेमपुर व बिल्थरा रोड में विश्रामालय नहीं है, कृपया उसे बनवा दिया जाए। सलेमपुर-दविरारी डाला पर ओवर ब्रिज बनाने की मांग बहुत समय से चली आ रही है। यातायात गणना के अनुसार वहां यातायात की संख्या एक लाख चैंतालिस हजार हो गई है। डाला बंद होने पर ट्रक, ट्राली, जीप, बसों आदि की मीलों तक लम्बी लाइन लग जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वहां ओवर ब्रिज का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर कराया जाए। इसके साथ ही रेल की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मेरी उपरोक्त सभी मांगों को पूरा करने का कष्ट करें

***श्री रवि प्रकाश वर्मा** (खीरी): महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों 2007-2008 पर चर्चा में मैं कुछ महत्वपूर्ण बिंदु रखना चाहता हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने 27000.50 लाख की मांग संसद के समक्ष रखी है और अनुमोदन चाहा है। माननीय मंत्री जी पिछले कई वर्षों से मुनाफे का रेल बजट दे रहे हैं तथा भारत वर्ष के आर्थिक विकास में एक बुनियाद बनाने का कार्य कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं कि भारत तथा नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र में जो भी विकास की संभावनाएं हैं वे सिर्फ इस कारण से रुकी पड़ी हैं कि यह क्षेत्र मीटरगेज की लाइन से संचालित है तथा आर्थिक विकास की मुख्य धारा से कटा हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस बात का उल्लेख किया था कि लखनऊ-लखीमपुर, पालीभीत प्रखंड पर फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण कराया जाएगा ताकि माल के आवागमन में सहूलियत हो सके। मेरे संसदीय क्षेत्र खीरी में उक्त घोषणा का व्यापक स्वागत हुआ है क्योंकि इससे नई आशाएं जगी हैं। माननीय मंत्री जी की घोषणा इस पूरे क्षेत्र की तकदीर बदलने वाली घोषणा है। अतः मेरा आग्रह है कि शीघ्र ही इस पर अमल होना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में होकर बहने वाली शारदा नदी में हर वर्ष बाढ़ आती है तथा यह नदी तटों पर भारी कटाव कर रही है। एनईआर की मैलानी-गौड़ा लाइन पर मीरा तथा पलिया स्टेशनों के बीच रेल पुल तथा पटरी के लिए बड़ा खतरा पैदा हो गया है। पिछले कई वर्षों से बाढ़ आने पर ठोकरे बनाने का काम चालू

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

किया जाता है तथा बरसात खत्म होते ही काम बंद कर दिया जाता है। यह क्रम कई वर्षों से चल रहा है परंतु कोई सार्थक परिणाम नहीं आ सका है। मैंने संबंधित अधिकारियों से कई बार आग्रह किया है कि राज्य सरकार के सिंचाई विभाग के आला अफसरों के साथ मिल कर नदी की धार मोड़ने की योजना बनाई जानी चाहिए, परंतु अभी तक उस पर अमल नहीं किया गया है। मुझे अवगत कराया गया है कि वर्ष बरसात में नदी के कटाव से पिपरिया भूड ग्राम के पास लगाई गयी 1 से 18 तक ठोकरे ढह चुकी हैं तथा रेल लाइन एवं पुल के लिए खतरा बदस्तूर बना हुआ है। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उपरोक्त के विषय में संबंधित आधिकारियों को स्पष्ट निर्देश जारी करने का कष्ट करें ताकि रेल पटरी एवं पुल की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

एनईआर की बरेली-पीलीभीत-लखनऊ मीटर गेज लाइन कई स्थानों पर राज्य होइवे-26 (एसएच-26) को काटती हुई निकलती है जिस पर लेवल-क्रासिंग बने हुए हैं। इस हाइवे पर काफी ज्यादा यातायात है। अत: रेलवे क्रासिंग नं. 155-ए भल्लिया, क्रासिंग नं. 138-बी फरधाम, क्रासिंग नं. 118-ए राजापुर के ऊपर आरओबी के निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। इस मार्ग पर यातायात काफी है। अत: इस प्रकरण में कई बार माननीय मंत्री जी को लिख चुका हूं। यह शीघ्र ही निर्मित किया जाना आवश्यक है। मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय लखीमपुर से भी रेल लाइन दो भागों में विभक्त होती हुई निकलती है। नगर के बीच से गुजरने वाले बेलराया-पनवारी राज्य मार्ग पर आरओबी बनाने से नगर के लोगों की समस्या समाप्त हो जाएगी, क्योंकि वर्तमान में कई घंटे क्रासिंग बंद रहने के कारण नागरिकों को भारी असुविधा होती है।

इसी प्रखंड पर स्थित क्रासिंग नं. 122-सी को नए सिरे से बनाने का लगातार आग्रह किया जा रहा है क्योंकि लखीमपुर नगर के बाहर दो सड़कें इसी मौके पर एक दूसरे को काटती हैं। इस कारण से उक्त क्रासिंग परेशानी का कारण बन गयी है। अत: आपसे अनुरोध है कि शीघ्र ही इस क्रासिंग को दुरुस्त कराने का कष्ट करें।

एनईआर के इस प्रखंड पर चोरी एवं जहर खुरानी के किस्से प्रकाश में आते हैं तथा जीआरपी के प्रति जनता की भावना खराब बन रही है। विशेष तौर पर मैलानी-गौण्डा प्रखंड जो एकदम सीमावर्ती क्षेत्र से होकर गुजरता है उस पर चौकसी की ज्यादा आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र के मैलानी जंक्शन तथा पलिया रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटर आरक्षण की सेवाएं अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सकी हैं। यह दोनों स्टेशन आवागमन के बड़े केन्द्र हैं तथा सुदूरवर्ती क्षेत्रों में स्थित हैं। जहां पर निवास करने वालों को भारी पेरशानी का सामना करना पड़ता है।

मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी वर्णित मुद्दों पर गौर करते हुए संबंधित अधिकारियों को उचित निर्देश जारी करने का कष्ट करेंगे।

[अनुवाद]

श्रीमती एम. एस. के. भवानी राजेन्तीरन (रामनाथपुरम): सभापति महोदय, धन्यवाद मैं इस अवसर पर अपने सम्माननीय नेता तथा डी. एम. के. पार्टी के प्रमुख डा. कलईगनार एम. करूणानिधि तथा अपने दल के युवा मोर्चा के अध्यक्ष थलापति थिरू एम. के. स्टालिन का अत्यंत आभारी हूं कि उन्होंने मुझे इस महान सभा में भेजा जहां मुझे इस लाभप्रद चर्चा में भाग लेना अवसर मिला। परिणामत: मेरे निर्वाचन क्षेत्र रामनाथपुरम में बड़ी लाईन संबंधी आमान परिवर्तन हुआ है।

रामनाथपुरम-मदुरै बड़ी लाइन आमान परिवर्तन के कार्य को बड़ी ही कुशलता तथा सफलतापूर्वक किया गया था। उद्घाटन समारोह हमारे क्षेत्र में हुआ था जिसमें यू.पी.ए की माननीय अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी तमिलनाडु के हमारे प्रिय मुख्यमंत्री डा. कलईगनार एम.करूणानिधि गरीबों के मसीहा माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद, रेल मंत्रालय में राज्यमंत्री श्री वेलु तथा अन्य विशिष्ट व्यक्ति भी शामिल हुए थे और उन्होंने बड़ी लाइन को न केवल रामनाथपुरम के लोगों बल्कि पूरे देश को समर्पित किया।

मैं इस महान सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं, साथ ही यहां मैं यह उल्लेख भी करना चाहता हूं कि रामेश्वरम, राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। रामेश्वरम एक विरासत वाला शहर है तथा यह एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थल भी है। यहां लोग प्रतिदिन संपूर्ण भारत से तथा साथ ही विश्व के अनेक भागों से यात्रा करने के लिए आते हैं। अत: यहां आने वाले पर्यटकों को आवास की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए अच्छे सस्ते होटलों तथा अच्छे यात्री निवासों की आवश्यकता है। इससे तमिलनाडु के दक्षिण भाग में अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी।

अगली बात जिसका मैं इस अवसर पर उल्लेख करना चाहता हूं वह यह है कि मेरे क्षेत्र के मछुआरा समुदाय को काफी हद तक नुकसान हुआ है। उन्हें रेलों में शीतागारों की आवश्यकता है। माननीय मंत्री पहले ही इसका वायदा चुके हैं, मैं पुन: इस बात पर जोर देना चाहता हूं।

मेरा मानना है कि मन्नामदुरै-विरूद्धनगर बड़ी लाइन आमान परिवर्तन के कार्य पर और अधिक ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है क्योंकि सभी कारोबारी लोग इसी क्षेत्र में रहते हैं। अत: इस क्षेत्र में आमान परिवर्तन की परम आवश्यकता है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि वे इस विषय पर ध्यान दे।

[श्रीमती एम. एस. के. भवानी राजेन्द्रीरन]

रामेश्वरम कन्याकुमारी, तिरूच्चेंदूर सभी तीर्थ स्थल हैं। मुझे यह पता लगा है कि पूर्व तट रेल का गठन किया जा रहा है। अत: पूर्व तट रेल के समान्तर एक बड़ी लाइन आमान परिवर्तन कार्य शीघ्र आरम्भ किया जाना चाहिए।

मैं यहां इस बात का उल्लेख भी करना चाहता हूं कि कन्याकुमारी रेलवे स्टेशन पर टिकटों की बुकिंग का समय केवल अपराह्न 2.00 बजे तक है। यह एक बड़ा शहर है तथा वहां के लोग चाहते हैं कि टिकटों के बुकिंग का समय बढ़ाकर सायं 6.00 तक कर दिया जाए।

मदुरै शहर में मैट्रो रेल नेटवर्क की भी आवश्यकता है जिसे हवाई अड्डे तक जोड़ा जाए। इससे लोग इसका उपयोग कर पायेगें तथा शहर भी सुन्दर दिखेगा।

महोदय जैसा कि आप जानते हैं, रामेश्वरम् एक बड़ा स्थान है। मेरा निवेदन है कि बड़ी लाइन पर रामेश्वरम तथा वाराणसी जो कि तीर्थ स्थल के मध्य एक नई रेल गाड़ी आरम्भ की जाए। हमारे रेल मंत्री द्वारा रेलों की आवाजाही में क्रान्ति आयी है तथा रामेश्वरम से वाराणसी के मध्य नई रेल सेवा आरम्भ करके वे पूरे देश को जोड़ पाएगें।

वर्ष 1964 से पूर्व पाम्बन और धनुषकोड़ी के मध्य रेल लाइन थी। यह प्राकृतिक आपदाओं से नष्ट हो गयी। पाम्बन तथा धनुषकोड़ी के मध्य एक नई रेल लाइन की आवश्यकता है इससे इस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी।

चेन्नै-मदुरै लाइन के विद्युतीकरण के अतिरिक्त चेन्नै-नगरकोइल लाइन का दोहरीकरण एक महत्वपूर्ण मुद्दा है जिस पर मैं जोर देना चाहता हूं।

सेतुसमुद्रम परियोजना पर कार्य तेजी से चल रहा है। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि पूर्वी तट रोड़ से जोड़े जाने के लिए बड़ी लाइन की आवश्यकता है।

महोदय, हाल ही में चेन्नै के लोगों ने रेल गाड़ियों के समय पर न पहुंचने का विरोध किया। हमने सुना है कि रेल अधिकारियों की लापरवाही के कारण यह देरी हुई। रेल मंत्री इस संबंध में रेल अधिकारियों को सख्त आदेश देकर एक और उपलब्धि का श्रेय ले सकते हैं। इस मुद्दे पर वहां बड़ा विरोध हुआ था।

सलेम मंडल के गठन के संबंध में एक दिन रेल मंत्री ने कहा था कि इस नए रेल मंडल का गठन निश्चित मानदंडों के आधार पर प्रशासनिक प्रयोजन से किया है। मेरा पेड़ोसी राज्यों से मेरा अनुरोध है कि वे इस मामले में अपना सहयोग करें क्योंकि 'लोकतंत्र' जनता की जनता के द्वारा और जनता के लिए है। जनता की सुविधा के लिए ही इस नए सेलम मंडल का गठन किया गया है। जो लोगों की लंबे समय से मांग थी।

मैं इस सम्मानीय सभा में यह कहना चाहता हूं कि इस परियोजना के लागत और अन्य चीजों का अनुमान पहले ही लगाया जा चुका है और सेलम डिवीजन के गठन पर पहले ही करोड़ों रुपए खर्च हो चुके हैं। इसलिए, हमारे पड़ोसी राज्यों को बेहिचक और मित्रवत ढंग से, हमारे साथ सहयोग करना चाहिए। उस दिन, उन्होंने इस मुद्दे की तुलना मां और बच्चे के संबंध से की थी जब बच्चा बड़ा होता है तो ममतामयी मां निश्चित रूप से खुश होती है। सेलम मंडल एक बच्चे की भांति है और इस बच्चे का भली-भांति विकास होना चाहिए। मैं अपने पड़ोसी राज्यों और मित्रों को इस अवसर पर इस अनुरोध के साथ आमंत्रित करता हूं कि वे इस मुद्दे पर हमारी सहायता करें। सेलम मंडल के गठन के संबंध में रेल मंत्रालय को दृढ़ होना चाहिए क्योंकि यह लोगों की सुविधा के लिए है।

अंत में, मैं रामेश्वरम-मदुरै लाइन का आमान परिवर्तन करने के लिए रेल मंत्रालय और सरकार का धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री पारसनाथ यादव** (जौनपुर): महोदय, रेल विभाग की 2007-08 की अनुपूरक बजट की मांग के अवसर पर मेरे क्षेत्र की निम्न समस्याओं को कार्यवाही में सम्मिलित किया जाये।

उत्तर प्रदेश का जनपद जौनपुर पिछड़ा जिला है। यहां की लगभग दो तिहाई आबादी अपने रोजीरोटी के लिये मुम्बई, कोलकाता एवं अन्य महानगरों में आया जाया करती है। जौनपुर से मुम्बई की कोई सीधी गाड़ी न होने के कारण जनता को आने जाने में बड़ी परेशानी होती है। लगभग दो दशक से जनता की मांग है कि एक नई रेल गाड़ी जौनपुर-इलाहाबाद से बम्बई तक चलाया जाये।

1. जौनपुर वाया इलाहाबाद से बम्बई तक फास्ट रेल गाड़ी चलायी जाये।
2. रेलवे स्टेशन जाफराबाद को विकसित कर रेलवे यार्ड बनाया जाये।
3. लखनऊ वाया जौनपुर से वाराणसी रेल लाइन का दोहरीकरण जनहित में शीघ्र पूर्ण कराया जाये।
4. लखनऊ वाया जौनपुर से वाराणसी रेल का विद्युतीकरण कराया जाये।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

5. जौनपुर सिटी स्टेशन का विस्तार करते हुए फास्ट जितनी गाड़ियां चलती हैं उनका ठहराव किया जाये।

6. जौनपुर वाया जघई-इलाहाबाद रेल लाइन का शीघ्र सुदृढ़ीकरण कराया जाये।

7. जौनपुर वाया जघई-इलाहाबाद रेल लाइन पर जनहित में कटवार नयी हाल्ट स्टेशन बनाया जाये।

8. जौनपुर वाया जघई इलाहाबाद रेल लाईन पर पड़ने वाली मडियाहूं रेल स्टेशन का विस्तारीकरण किया जाये।

9. रेलवे स्टेशन खेतासराय पर गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाये।

10. इलाहाबाद से जौनपुर पैसेंजर गाड़ी को जौनपुर से बढ़ाकर शाहगंज से चलाया जाये।

11. जौनपुर सिटी स्टेशन से जफराबाद रेल स्टेशन के मध्य राष्ट्रीय राज्य मार्ग जो लखनऊ से वाराणसी जाता है। जगदीशपुर क्रासिंग पर ओवर सेतु का निर्माण कराया जाये।

12. जौनपुर सिटी स्टेशन पर एक प्रथम श्रेणी का रेस्ट हाऊस यात्रियों के लिए बनाया जाये।

***श्री सुरेश वाघमारे** (वर्धा): महोदय, रेल विभाग में हुए सुधार और विकास के लिए अनुदानों की पूरक मांगों का स्वागत करता हूं। देश का महत्वपूर्ण यह रेल विभाग में एक्सप्रेस गाडियां बढायी गयी किंतु आम आदमी की सुविधा को घटाया गया। सामान्य आदमी की प्रवास हेतु एक्सप्रेस गाड़ियों में अतिरिक्त जनरल बोगी बढ़ाना आवश्यकता हो गयी है। मेरे क्षेत्र में चलती ट्रेन से गिरकर होने वाली मृत्यु की संख्या बढ़ी है। कारण जनरल बांगी की कमी। यही प्रश्न पास धारकों के लिए समस्या बनी हुई है। जिस कारण टिकट कलेक्टर से आम आदमी के लिए परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

महाराष्ट्र के बडनेरा नरखेड रेल लाइन का काम धीमी गति से शुरू है, क्या पैसे की कमी है या रेल प्रशासन द्वारा काम में देरी हो रही है। उसी प्रकार इसी लाइन पे नया रेलवे स्टेशन कोलविहीर स्टेशन बनाया गया। वास्तव में यह क्षेत्र रिद्धपुर अंतर्गत आती है। इसलिए उस स्टेशन का नाम श्री क्षेत्र रिद्धपुर किया जाये, यह मेरी मांग है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

विकास के इस दौर में हम सभी जगह ओवरब्रिज नहीं बना सकेंगे लेकिन यातायात के लिए अंडरब्रिज छोटे वाहनों के लिए अनुमति दी जाना आवश्यक है। अधिकारी टेक्निकल कारण बताकर अंडरब्रिज को बंद कर यातायात में रूकावट डालने का काम कर रहे हैं। अनेक पत्र लिखकर भी समस्या का हल अभी तक नहीं निकला। यातायात में राहत के लिए अंडरब्रिज से छोटी वाहन के लिए राहत दें।

सेवाग्राम रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। जहां से मुंबई और दक्षिण की ओर सभी गाड़ियां गुजरती हैं। सेवाग्राम और पवनार यह पूज्य महात्मा गांधी और विनोबा भावे की कर्मस्थली है जहां देश विदेश से यात्री आते हैं। यह देश का महत्वपूर्ण स्टेशन है। इस स्टेशन की सौन्दर्यीकृत व्यवस्था के लिए इस बजट में प्रावधान किया जाये ऐसी माननीय मंत्री जी से विनती करता हूं।

20153 करोड़ के सरप्लस इस बजट में सेवा, सफाई, स्वास्थ्य को प्राथमिकता देने की कृपा करें।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों पर हो रही इस चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। सम्मानित सदस्यों ने रेलवे के बारे में अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में बड़े विस्तार से बात कही है। भारतीय रेल प्रणाली का प्रबंधन 16 जोन और 66 मंडलों में किया जाता है। देखा गया है कि पूरे देश में 63332 मार्ग कि.मी. रेल का पथ है और 17395 से अधिक गाड़ियां चलती हैं तथा जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं, तब से 178 रेल गाड़ियों की रफ्तार में बढ़ोत्तरी करके रेलवे को तीव्र गति से बढ़ाने का उन्होंने बीड़ा उठाया है। 15 गाड़ियों के फेरे बदलने का भी काम किया है जिससे यात्रियों को काफी सुविधाएं मिलीं। खासकर पूर्वोत्तर राज्य के हमारे साथियों की जो समस्या थी, 10,000 करोड़ रुपये देकर उस परियोजना को आगे बढ़ाने का जो काम किया है, वह निश्चित ही सराहनीय है।

लेकिन देखा गया है कि ट्रेन में जो दुर्घटनाएं होती हैं और खासकर देखा गया है कि अभी मुम्बई में आतंक की घटना हुई है। उसको देखते हुए रेल की सुरक्षा और संरक्षण को बल देना हमारे लिए आवश्यक है। सभापति जी, प्रायः देखा गया है कि ट्रेनों में डकेती, छीनौती, जहर खुरानी से यात्री भयभीत एवं त्रस्त हैं। रेलवे यात्रियों की सुविधा पर करोड़ों रुपये खर्च करती है लेकिन रेल परिसर में जहां वीआईपी गेट प्लेटफार्म नं. एक होता है, वहां सफाई रहती है लेकिन अन्य प्लेटफार्मों पर गंदगी रहती है। अनधिकृत वैंडर्स, फल, पान, सिगरेट, भोजन बेचने का काम करते हैं। वहां रेल विभाग को सफाई रखनी चाहिये। प्रतीक्षालय में शैचालय और स्नानगृह साफ होने चाहिये। रेल कर्मचारियों की मिली

[श्री शैलेन्द्र कुमार]

पर रोक लगाई जाये। हमने टीवी पर देखा है, इसलिये आग्रह है कि विजिलैंस टीम वहां भेजकर सर्वे करायें।,

सभापति महोदय, लखनऊ इलाहाबाद और मुगलसराय से जितनी ट्रेनों दिल्ली आती हैं, वे गाजियाबाद तक सही समय पर आती हैं लेकिन गाजियाबाद से दिल्ली पहुंचने में उसे एक से डेढ़ घंटा लग जाता है क्यों कि प्लेटफार्म खाली नहीं होते हैं, जबकि यह समय आधे घंटे से ज्यादा नहीं लगना चाहिये। रेलगाड़ियों में खानपान की व्यवस्था ठीक नहीं रहती है। यहां तक कि शताब्दी एक्सप्रेस में खाने की गड़बड़ी होती है। राजधानी एक्सप्रेस में मैने खुद चैक किया है कि चावल में पत्थर और सूंडे निकले हैं। माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इन गाड़ियों में खानपान की व्यवस्था में सुधार करायें। वैसे तो वह हवाई जहाज जैसी सुविधा की तुलना करते हैं लेकिन पैंट्री कार में भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं रहती है। इस ओर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये।

मेरी मांग है कि सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस को तीन दिन के बजाय प्रतिदिन चलाया जाये क्योंकि यात्रियों की भीड़ बढ़ती जा रही है। रेल मंत्री जी के अधिकारी लोग गलत रिपोर्ट देते हैं। हम जनप्रतिनिधि हैं, हम जानते हैं क्योंकि हम स्टेशन पर रहते हैं और देखते हैं। इसी प्रकार गोमती एक्सप्रेस में पहले एसी-1और एसी-2 कोच की व्यवस्था थी जिसे हटा दिया गया है। हम लोग प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाते रहते हैं, इसलिये इन दोनों बोगियों को दुबारा से लगाया जाये, भिंड-इटावा तथा इटावा-मैनपुरी रेल लाइन के काम में तेजी लाने की आवश्यकता है और धन मुहैय्या कराया जाये। नई दिल्ली-इलाहाबाद के बीच प्रमुख स्टेशनों-अलीगढ़ इटावा, कानपुर फतेहपुर भरवारी व इलाहाबाद रेलवे स्टेशनों को साफ सुथरा रखने के लिये उपाय किये जायें। रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि 19 माडल स्टेशन विश्व स्तर के बनाये जायेंगे। मेरा अनुरोध है कि इन स्टेशनों को शामिल किया जाये क्योंकि इलाहाबाद संगम नगरी है जहां अर्ध और पूरा कुम्भ मेला लगता है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब आप बैठ जायें। आप अपने भाषण का बाकी भाग ले कर सकते हैं।

श्री शैलेन्द्र कुमार: *इलाहाबाद सिटी स्टेशन से सिविल लाइन जाने के लिये आरओबी का निर्माण कराया जाये।

कुलियों और यात्रियों के बीच में किराया सामान को लेकर विवाद होता है, कुलियों का रेट तय किया जाये। गंगा गोमती ट्रेन में पेंटरी कार लगाई जाये। जनपद इलाहाबाद, कौशम्बी एवं फतेहपुर स्टेशन पर पानी और प्रकाश की उचित व्यवस्था की जाये।*

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

श्री राम कृपाल यादव (पटना): सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं और इस विश्वास के साथ कि जब मैं अपनी बात कहूंगा, आप इंटरैप्ट नहीं करेंगे।

सभापति महोदय: हमारी मजबूरी है क्योंकि मेरे पास लम्बी सूची है।

श्री राम कृपाल यादव: लेकिन हमारी भावनाओं को समझा जाये।

सभापति महोदय: कोशिश करेंगे लेकिन आप अपनी बात संक्षेप में कहें।

श्री राम कृपाल यादव: मुझे विश्वास है कि आप मुझ पर कृपा करेंगे।

सभापति महोदय: आप हमारी मजबूरी को ध्यान में रखते हुये अपनी बात संक्षेप में कहेंगे।

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, मैं पूरा प्रयास करूंगा कि जो समय सीमा आपने निर्धारित की है, उसमें अपनी बात रखूं। थोड़ा ज्यादा होगा तो आप देख लेंगे।

सभापति महोदय, आपने बड़ी कृपा की कि मुझे इस सप्लीमैंट्री रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले वर्षों में जो कार्य किया है, अपनी क्षमता से, अपने रेल परिवार की पूरी क्षमता से किया है। इनका बहुत बड़ा रेल परिवार है। उसमें एक एक अधिकारी और कर्मचारी के सहयोग से मंत्री जी ने ऐतिहासिक काम किया है। पूरी दुनिया भारत के रेल विभाग के बारे में सोचती थी कि भारतीय रेल समाप्त होने वाली है, चूंकि पूर्ववर्ती सरकार ने ठान लिया था कि वह इसको खत्म कर देंगे। मगर अपने कौशल से, अपने प्रयास से और आप सब लोगों के सहयोग के बिना कुछ नहीं होगा। इसलिए सब लोगों के सहयोग से ऐतिहासिक काम किया है और 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा भारतीय रेल को पहुंचाया है। यह अपने आप में एक इतिहास है। देश का विकास, अगर होना है तो उसमें दो-तीन चीजों का विकास मैं अनिवार्य समझता हूं-रेल का विकास, सड़क का विकास और बिजली का विकास। इसके बिना देश का विकास संभव नहीं हो सकता। माननीय रेल मंत्री जी ने एक प्रमुख भूमिका रेल के विकास के माध्यम से देश के विकास में भी अदा की है। यह आम लोगों से जुड़ा हुआ विभाग है। ...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): राम कृपाल जी, आपने सीएजी की रिपोर्ट देखी है? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप सुन लें।

श्री राम कृपाल यादव: मुझे विश्वास है कि स्वाई जी हमेशा हमें सहयोग देते हैं। और आज विशेष सहयोग करेंगे। जब आप चर्चा में भाग लेगें, तब अपनी बात बोलियेगा। ...*(व्यवधान)*

मैं बता रहा था कि रेल का चक्का अगर बंद हो जाएगा तो देश का चक्का बंद हो जाएगा। इस चक्के को चलाने में, गति देने में जो माननीय रेल मंत्री जी ने काम किया है, वह अपने आप में ऐतिहासिक काम किया है। माननीय रेल मंत्री जी का नाम इतिहास में स्वर्णक्षरों में लिखा जाएगा। सभी पक्ष के माननीय सदस्यों ने इस बात को स्वीकार किया है। प्रतिपक्ष के लोग जो सबसे ज्यादा बालते हैं, उतना ही अधिक काम भी वे मंत्री जी से कराते हैं। कोई भी ऐसा दिन नहीं होगा जब भारतीय जनता पार्टी के लोग आकर माननीय रेल मंत्री को अपना-अपना काम नहीं बताते हों। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती करूणा शुक्ला (जांजगीर): माननीय सभापति जी, यह आब्जैक्शनेबल है। रेल मंत्री पूरे देश के मंत्री हैं। ...*(व्यवधान)* हम सबका अधिकार है कि हम उनसे काम कराएं। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: मैं आपसे सहमत हूं। मैंने पहले ही कहा है कि पूरे सदन के सहयोग से आगे बढ़ने का काम किया है और फिर आपका सहयोग चाहते हैं। भारतीय रेल को दुनिया की नंबर एक की रेल बनाने के लिए हम आपका सहयोग चाहते हैं। हम आशा करते हैं कि जिस तरह से अभी तक सहयोग मिला है, उसी प्रकार आगे भी मिलता रहेगा। ...*(व्यवधान)* आपने आपने देश के हर क्षेत्र को देखा है मगर बिहार जो बहुत लंबे काल से उपेक्षित था, आजादी के 60-61 वर्षों की आजादी के बाद भी आज बिहार बहुत सारे मामलों में अछूता है। वैसे आपने न्याय किया है। मैं यूपीए सरकार को, माननीय प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी को और अपने नेता लालू प्रसाद यादव जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं, जिनके प्रयास से बिहार के कुछ इलाकों में अवश्य काम हुए हैं। बहुत सारे काम अभी अछूते हैं, बहुत सारे काम करने हैं। मैं सबसे पहले धन्यवाद ज्ञापित करूं कि एक नए कंसैप्ट के साथ इन्होंने अलग लाइन पर मालगाड़ी चलाने की व्यवस्था की है जिसकी आवश्यकता भी थी। इस बात को सब लोगों ने स्वीकार किया है। कोलकाता से लेकर लुधियाना तक जो तीसरी लाइन की व्यवस्था की है, जिस पर सिर्फ मालगाड़ी चलेगी, वह एक ऐतिहासिक काम है। रेल ट्रैफिक में कनजैशन होता है जिसकी वजह से मालगाड़ियों का एक हफ्ते का काम दो-तीन हफ्ते में होता था। अब अलग से मालगाड़ी के लिए लाइन होने से निश्चित तौर पर लोगों को सुविधा होगी और इससे ट्रांसपोर्ट में जो कंपीटीशन होगा, उससे कम भाड़े में आम लोग और व्यापारी आसानी से अपना समान ले जाने का काम कर सकेंगे।

मैं निवेदन करूंगा कि जो फ्रेट कोरीडोर है, सब लोग इसे जानते हैं, उसी तरह का फ्रेट कोरीडोर स्थापित करने की [illegible] है। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की चर्चा अनेकों बार हुई है, उसके लिए मैं विशेष धन्यवाद देना चाहता हूं। यही नहीं, पूरे देश के पैमाने पर कई ऐसे इलाके हैं, जहां यात्रियों का कंजेशन है। लोकल ट्रेन में भी दिक्कत हो रही है। देश के बहुत से भागों में आज तीसरी लाईन की व्यवस्था करने की आवश्यकता है ताकि पैसेंजर्स को सुविधा मिले। कई इलाकों में एक्सप्रेस ट्रेन जाती है, लेकिन बहुत से ऐसे लोग हैं, जिन्हें रोज लोकल ट्रेन से आना-जाना पड़ता है, जिसमें छोटे-छोटे गरीब व्यापारी, कर्मचारी आते जाते हैं, उन्हें कई प्रकार की दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। देश के कई भागों में ये कठिनाइयां हैं, जैसे आगरा है, कई ऐसे इलाके हैं, जहां तीसरी लाईन की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी का ध्यान बिहार की तरफ भी आकृष्ट करना चाहूंगा। हमारे यहां मोकामा टू मुगलसराय बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है, जहां से लोकल ट्रेन भी जाती है और एक्सप्रेस ट्रेन भी जाती है, मगर वहां यह दिक्कत हो रही है, क्योंकि वहां इतनी ट्रेनें चल रही हैं, जिसकी वजह से बड़ा भारी कंजेशन हो गया है। इसलिए जब तक वहां अलग से तीसरी लाईन की स्थापना नहीं की जाएगी, तब तक मैं समझता हूं कि कंजेशन दूर नहीं होगा और यात्रियों की कठिनाइयां दूर नहीं होगी। लोकल ट्रेन भी वहां समय पर नहीं चल पाती है। वहां कई बार ट्रेन चार-चार, पांच-पांच घंटे लेट होती है, जिसकी वजह से पैसेंजर्स को बहुत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप निश्चित तौर पर तीसरी लाईन की व्यवस्था करें, मुगलसराय से मोकामा, जिसकी वजह से वहां लोग परेशानियों से जूझ रहे हैं, तीसरी लाईन की व्यवस्था करने से लोगों की परेशानियां दूर हो जाएंगी।

महोदय, उत्तरी-बिहार के इलाके की बार-बार चर्चा हो रही है, यह इलाका बाढ़ से पूरा डूब जाता है। चाहे सड़क हो, पुल-पुलिया हो या रेलवे लाईन की पटरी हो, इन सब की बहुत क्षति होती है और जो बाढ़ पीडित होते हैं वे बड़े पैमाने पर आश्रय लेने के लिए सड़क या रेलवे लाईन पर जाते हैं, इस बार भी वहां बहुत क्षति हुई है। माननीय मंत्री जी वहां देखने के लिए गए थे, वहां इस बार करोड़ों-अरबों रुपए की क्षति हुई है वहां रेलवे लाईन पूरी तरह से बह गई है और दूर-दूर तक उखड़ गई है। मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आपकी परिकल्पना रही है, आपने कई दफा घोषणा की है और चर्चा भी की है कि हम वहां सुविधा प्रदान करेंगे। वहां पैसजर्स का आवागमन भी

[श्री राम कृपाल यादव]

गया, क्योंकि सारी ट्रेनों को केंसिल करना पड़ा। इसलिए मेरा कहना है कि आप उसे ऊंचा करने का काम करें, आपको पुल-पुलिया को भी ऊंचा करवाना पड़ेगा, जो नीचे है, रेलवे लाईन से जुड़ी हुई चीज है। मैं समझता हूं कि यह एक बड़ा काम पैसेंजर्स की सुविधा के लिए होगा और जो बाढ़ पीड़ित लोग हैं, उनके आश्रय का भी एक स्थान हो जाएगा। वहां आप एक अलग से प्लेटफार्म की भी व्यवस्था करवाएं ताकि जो बाढ़ पीड़ित लोग हैं, जिन्हें कहीं आश्रय नहीं मिलता है, वे अपना सिर छिपाने के लिए, अपना जीवनयापन करने के लिए छटपटाते रहते हैं, ये गरीब तबके के लोग बहुत परेशानी में रहते हैं उन्हें सहारा मिल सके। आपके पास स्कीम है और पैसा भी है, आप ऐसा करवा सकते हैं, इसलिए मैं आपका ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहूंगा।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत दिनों से की जा रही डिमांड को पूरा किया है, मगर वहां अभी तक काम प्रारम्भ नहीं हो सका है। वहां इसके लिए अभी तक राशि नहीं गई है, बिहटा से औरंगाबाद एक महत्वपूर्ण योजना है, जिसमें पांच संसदीय क्षेत्र के इलाके आएंगे। लाखों लोग उससे प्रभावित हो रहे हैं, वहां आपने नई रेल की घोषणा की थी, मगर अभी तक उसके लिए राशि नहीं गई है। मुझे जानकारी है कि वह संचिका केबिनेट में गई थी और वह एप्रूव हो गई है। आप जब जवाब देंगे तो इस बारे में भी बताएं। उसी तरह आपने बरियारपुर, खड़गपुर नई लाइन बनवाई है, लक्ष्मीपुर, बरहट, मननपुर, सुल्तानगंज, तारापुर, संग्रामपुर आदि कई इलाकों में आपने नई लाईन की व्यवस्था करवाई है, मगर अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। इस पूरे इलाके के लोग बिना लाइन के बहुत प्रभावित हो रहे थे, लाइन के लिए वहां के लोग आपको कोटिशः धन्यवाद ज्ञापित कर रहे हैं। मुझे विश्वास है कि आप इस लाइन पर जल्दी काम शुरू करा देंगे।

महोदय, गया का ऐतिहासिक महत्व है। देश भर से लोग वहां अपने बुजुर्गों के पिंडदान और तर्पण हेतु आते हैं। पटना से गया रेल लाइन के दोहरीकरण का काम चल रहा है, लेकिन वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। वहां विद्युतीकरण का काम भी बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसलिए मैं प्रार्थना करूंगा कि पटना से गया की रेलवे लाइन के दोहरीकरण के कार्य को तेज गति से किया जाए। बोध गया की महत्ता को दृष्टिगत रखते हुए मुझे आशा है कि आप उस लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम तेज गति से शुरू कराएंगे, ताकि लोगों को परेशानी से निजात मिल सके।

महोदय, दीदारगंज में गुमटी थी, जिसके ऊपर ओवरब्रिज नहीं था, अब ब्रिज बन गया है। वह बहुत चिल्ला का इलाका है जहां लगभग 50 हजार लोग रहते हैं। उनके आने-जाने का साधन नहीं है। उन्हें अपनी सब्जी, फल और जानवर लेकर आना-जाना पड़ता है। पटना शहर का इलाका है। वहां बड़ी संख्या में मजदूर आते-जाते हैं। उन्हें अब दो किलो मीटर घूमकर जाना पड़ रहा है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि वहां एक पुल बनवा दिया जाए, ताकि लोगों को आने-जाने में सहूलियत हो सके। दीदारगंज में गंगा घाट पर ऊपरी पुल बनवा कर आप बहुत अच्छा काम कर रहे हैं।

महोदय, मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जहानाबाद रोड के समीप समूर के पास रेल लाइन की क्षति हो गई है। मुझे विश्वास है कि आप शीघ्र उसे बनाने का काम करेंगे। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयः अब बहुत हो गया। आप समाप्त कीजिए। जो बाकी बचा है, उसे सभा पटल पर रख दीजिए।

श्री राम कृपाल यादवः महोदय, मंत्री जी ने नेशनल प्रोजेक्ट के रूप में पटना-पहलेजा पुल और मुंगेर पुल बनाने का निर्णय लिया है, जिनके ऊपर श्री प्रभु नाथ सिंह जी बोल रहे थे। यह बहुत महत्वपूर्ण योजना है। इनके बनने से बिहार की अवाम के लिए बहुत बड़ा काम हो जाएगा। पटना-पहलेजा पुल राष्ट्रय स्तर पर बनेगा। इसकी बहुत जरूरत थी। मैं मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि पटना-पहलेजा पुल का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसे तेज गति से चलाइए और समय-सीमा के अंदर बनवाइए।

आपने पटना में ओवरब्रिज दे दिया है, यह बहुत अच्छा काम किया है, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। वहां जो गांधी सेतु है, वह खराब है और कभी भी टूटा सकता है। आपने वहां पुल निर्माण का जो काम किया है, वह स्वागत योग्य कदम है। इससे उत्तर और मध्य बिहार को जोड़ने का एक बहुत बड़ा काम हो जाएगा।

महोदय, पटना साहब को मॉडल स्टेशन बनाने के लिए आपने कहा था। पटना साहब ऐतिहासिक स्थल है। वहां गुरू गोविन्द सिंह जी की जयन्ती मनाई जाती है। उसका काम अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है। आप वहां जल्दी काम शुरू कराइए। यह सिखों के सम्मान की बात है। उन्होंने देश के लिए कंट्रीब्यूट किया है। इससे गुरू गोविन्द सिंह जी का सम्मान होगा। आपने उसे मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है। इसके लिए मैं आपका बिहार और देश की जनता की ओर से धन्यवाद करता हूं, लेकिन उसका काम भी जल्दी शुरू कराइए।

सभापति महोदयः आप लिखकर दे दीजिए। बहुत बातें हो गईं।

श्री राम कृपाल यादवः महोदय, मैं समाप्त ही कर रहा हूं। नवी नगर में रेल को अपनी बिजली उत्पादित करने के लिए

एन.टी.पी.सी. के कॉलोबोरेशन के साथ आपने बिजली उत्पादन की बात कही थी, लेकिन वह काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। डालमिया उद्योग नगर में रेल का कुछ काम करने के लिए कहा था, लेकिन वहां भी काम शुरू नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि दोनों जगह काम शुरू करा दीजिए।

महोदय, मोकामा में भारत वैगन कारखाना और मुजफ्फरपुर का वैगन कारखाना, दोनों की हालत खराब है। वे एकदम खत्म हो गए हैं। वे अपने बल पर नहीं चल रहे हैं। उन दोनों कारखानों में रेल वैगन बनाने का ही सारा काम होता है। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि उन्हें रेल मंत्रालय टेकओवर कर ले, जिससे वे सरवाइव कर सकें। जमालपुर-झाझा में भी आपने पिछले बजट में घोषणा की थी, लेकिन वहां भी काम प्रारम्भ नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि वहां भी जल्दी काम प्रारम्भ कराइए।

अपराह्न 5.00 बजे

हम रेल मंत्री जी को पटना से कलकत्ता तक गरीब रथ को प्रारम्भ करने के लिए धान्यवाद देना चाहते हैं। मैं मंत्री जी को आम लोगों के लिए कुशन की व्यवस्था करने के लिए धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। लोगों को चलने के लिए गद्दे की व्यवस्था की गई है। इन लोगों को समझ में नहीं आएगा। गरहरा में रेल की जमीन का काम कराने की आवश्यकता है।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप लिखकर दे दीजिए। अब इनका भाषण रिकार्ड में नहीं जाएगा।

श्री राम कृपाल यादव: अपना बचा हुआ भाषण हम ले कर देते हैं। मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए टाइम दिया। मैं कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी आगे बढ़िए, देश को आपकी आवश्यकता है और आगे बढ़कर देश को विकसित करने का काम कीजिए। आप सबका सहयोग लेकर आगे बढ़ेंगे तो निश्चित तौर पर जो इतिहास बना है, वह और भी बनेगा और जो रेल मंत्री जी का सपना है, भारतीय रेल को दुनिया में 1 नम्बर बनाने का, वह अवश्य साकार होगा। धन्यवाद।

*जहानाबाद-अरवल मोड़ के निकट रेलवे लाइन के नीचे अंग्रेजों के जमाने से बना एक पुराना छोटा एवं जर्जर रेल पुल है, जिस पर जहानाबाद से बरवल जाने वाले यात्रियों की मौत होती रहती है। अतः इस स्थान पर ऊपरी पुल की नितांत आवश्यकता है। इसकी मांग मैं तीन वर्षों से कर रहा हूं। मेरा आग्रह है कि इसे पूरा कराया जाए।

पटना-गया रेल खंड में पड़ने वाले स्टेशनों एवं प्लेटफार्म के पुनपुन, तारेगना, जहांबाद मखदुमपुर का सौंदर्यीकरण कराया जाए तथा सभी स्टेशनों पर जन सुविधा मुहैया कराई जाए।

गया से टोरी वाया चतरा नई रेल लाइन डाली जाए।*

***श्री हंसराज गं. अहीर** (चन्द्रपुर): महोदय, वर्ष 2007-08 के लिए रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों का समर्थन करते हुए मैं रेलवे को देश में विकास व सर्वसामान्य जनता की सुविधा का महत्वपूर्ण अंग मानता हूं। इस व्यापक देश के दूरदराज के क्षेत्र को जोड़ने का राष्ट्रीय भावना व समान विकास को गति व न्याय दिलाने वाले इस मंत्रालय द्वारा निश्चित ही 3 वर्षों से यात्री किराया न बढ़ाया हो, सस्ती लोकप्रियता इसे मैं मानता हूं। जिसकी वजह से आमदनी और बढ़ सकती थी, जो यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाने से नहीं बढ़ पाई, आमदनी अधिक होती, तो नई-नई परियोजनाएं, दुर्गम-आदिवासी दूरदराज के रहने वालों को भी भविष्य में रेल सुविधा प्राप्त हो सकती थी। लेकिन रेल मंत्रालय, यूपीए सरकार ने सत्ता में रहते हुए यह मौका गंवाया है। दूरदृष्टि रखी नहीं और अनेक वर्षों तक रेलवे से वंचित गरीब, ग्रामीण आदिवासियों को और वंचित रहना पड़ेगा। रेल मंत्रालय द्वारा अपनी नीतिनुसार आदिवासी उद्योग रहित पहाड़ी व पिछड़े क्षेत्रों को नुकसान होते हुए भी लाभ न मिले, फिर भी रेल सुविधा प्राप्त करा देने की नीति बनी हुई होते हुए भी रेल मंत्रालय द्वारा मेरे क्षेत्र में वड़सा-आरमोरी-गडचिरौली नई रेल लाइन हेतु हुए सर्वे व जिसकी लागत करीब 49 किलोमीटर हेतु 100 करोड़ के नजदीक है। इतनी राशि को उपलब्ध करा दे, ताकि रेलवे से वंचित आदिवासी बहुल क्षेत्र गडचिरौली जिले को रेल मिल सके। इस रेलवे के लिए राज्य सरकार से हिस्सा न मांगे। राज्य सरकार इस राशि का हिस्सा देने में असमर्थ होने का मुझे पत्र प्राप्त हुआ है। मैं गडचिरौली जिले में लोह अयस्क व लाइम स्टोन का जहां प्रचुर मात्रा में रिजर्व-डिपोजिट है, उस सुरजागढ़-अहेरी तक वक्करशाह अथवा वडसा से आगे सर्वे कराने हेतु मान्यता व राशि को देने के प्रावधान की मांग करता हूं।

रेल मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सीमेंट के बड़े-बड़े पांच कारखाने हैं। यहां सीमेंट का बहुत ज्यादा उत्पादन होता है। चंद्रपुर में इसी स्थान पर रेलवे कंक्रीट स्लीपर बनवाने का कारखाना रेल मंत्रालय बनाए। सीमेंट महत्वपूर्ण है, वह प्राप्त होगा तथा ढुलाई का खर्च कम होगा।

चंद्रपुर महाराष्ट्र का आंध्र सीमा पर का आखिरी किनारे पर बसा हुआ औद्योगिक शहर है। यहां से मुंबई के लिए सीधे

*...*भाषण का यह भाग पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री हंसराज गं. अहीर]

काजीपेट या बक्करशाह स्टेशन से नई गाडी प्रारंभ करने की मांग करता हूं।

महोदय, हैदराबाद से चलने वाली गाड़ी भाग्य नगरी को कागननगर से आगे व बक्करशाह या चंद्रपुर तक चलाने की व गोदिंया से चांदाफोर्ट तक चलने वाली गाड़ी बक्करशाह तक आगे बढ़ाने की मांग करता हूं। इस पर विचार हो रेलवे की तीसरी लाइन का प्रस्ताव जो, बक्करशाहा से आगे नागपुर तक निर्माण हो, बढ़ी हुई यातायात प्रवासी व मालगाड़ियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए तीसरी लाइन का व चांदाफोर्ट से गोंदिया तक दूसरी रेलवे लाइन का प्रस्ताव देता हूं। मंत्री जी इसे मान्यता दें व बजट में राशि देने का प्रावधान करें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र चंद्रपुर जिले के भांदक, वरोरा, माजरी, चांदाफोर्ट, मुज इन स्टेशनों का विस्तार व आधुनिकीकरण व सभी स्थानों पर पीआरसी देने की मांग करता हूं।

बक्करशाह से घुगुस स्टेशन तक पूर्व में गाड़ी चलती थी। उसे पुनः प्रारंभ करें। बक्करशाह से गडचांदूर तक जहां सिर्फ गुड्स ट्रेने चलती हैं, उस मार्ग पर रेलगाड़ी चलाई जाए।

चंद्रपुर स्टेशन पर ही गुड्स शेड है जिसे हटाकर ताडावी स्टेशन पर ले जाए व चिचपल्ली, मुज व ताडाकी स्टेशन पर गुड्स शेड का निर्माण करें।

बाबूपेठ चंद्रपुर बस्ती की ओर जाने वाले मार्ग पर रेलवे के ऊपरी पुल की मांग चल रही है। उस मांग को पूरा करें। नगर निगम द्वारा मांगी जा रही राशि का एक हिस्सा नगर निगम दे पाने में असमर्थ है। रेलवे ही इस ऊपरी पुल हेतु राशि का प्रावधान करे।

महोदय, इन सभी मांगों पर आप सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। इन सभी प्रस्तावों को मान्यता दें। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर): सभापति महोदय, हम रेलवे की अनुदान की पूरक मांगों के संबंध में विचार कर रहे हैं। यह सही है कि पिछले दिनों और विगत वर्षों में रेलवे ने अपने कार्यकरण में काफी सुधार किया है, लेकिन अभी भी बहुत कुछ किए जाने की गुंजाइश है। केवल व्यावसायिक दृष्टि से रेलवे के कार्यक्रम को न देख कर, रेलवे का अपना सामाजिक दायित्व भी है। सामाजिक दायित्व की दृष्टि से इस विषय पर विचार करना आवश्यक होगा। यह सही है कि इस दिशा में प्रयत्न जरूर हुए हैं। एक महात्वाकांक्षी योजना थी, हालांकि उस योजना की गति बहुत शिथिल है। यह योजना बहुत पहले शुरू हुई थी कि हम देशभर में रेलों के लिए एक समान गेज सिस्टम लागू कर सकें। उस यूनिगेज सिस्टम की दिशा में हमारी प्रगति तो हुई है, लेकिन जितनी प्रगति अपेक्षित थी, वह नहीं हो पाई है। इस कारण अमान परिवर्तन के बाद, शेष लगे हुए जो दूसरे क्षेत्र हैं, यदि वहां अमान परिवर्तन नहीं होता है, तो जहां अमान परिवर्तन हो चुका है, उसका पूरा लाभ उन क्षेत्रों को नहीं मिल पाएगा। उदाहरणार्थ में एक बात आपके सामने प्रस्तुत करना चहाता हूं। पहले अकोला से लेकर दिल्ली सराय रोहेल्ला तक मीटर गेज लाइन थी, अब इसके कुछ खंडों में, रतलाम से लेकर नीमच तक या चित्तौड़ तक और चित्तौड़ से लेकर अजमेर तक और उसके आगे दिल्ली तक, इस लाइन का अमान परिवर्तन तो हो गया है, लेकिन पहले दक्षिण भारत से जो लोग आते थे, वे सीधे मीटर गेज लाइन से अजमेर हो कर दिल्ली पहुंचते थे। अभी भी दक्षिण भारतीय लोगों को अकोला से चलकर रतलाम में आ कर फिर गाड़ी बदलना आवश्यक हो गया है। हमने पिछले दिनों इस बात की मांग की हैं कि रतलाम से लेकर अकोला पर भी ध्यान दिया जाए, जो इंदौर हो कर जाती है। इससे इंदौर लाभांवित होगा। मध्य प्रदेश में अच्छी औद्योगिक संभावना है, उसे भी लाभ मिलेगा। रतलाम से लेकर अकोला तक एक प्रोजेक्ट तैयार करने के बारे में रेलवे ने कही है, जिस पर हजारों करोड़ रुपया खर्च होगा। इस प्रोजेक्ट को शीघ्र पूरा किया जाए, तो निश्चित रूप से दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ा जा सकता है। हमारी जो यूनीगेज की कल्पना है, उस कल्पना को भी हम पूरा कर सकते हैं। मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं और मैं समझता हूं कि उन्हें भी इस खंड के बारे में जानकारी है कि इस खंड से कितना लाभ होगा। अभी भी भोपाल से इंदौर की सीधी लाइन ब्राडगेज में है, लेकिन इंदौर से अगर रतलाम आना है तो मीटर गेज लाइन है। पहले वह यात्री ब्रौडगेज में आता है, फिर उसे मीटर गेज में आना पड़ता है। इस आवश्यकता को देखते हुए इस तरफ आपका सबसे पहले ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वैकल्पिक लाइन उज्जैन होकर है लेकिन उसमें समय अधिक लग रहा है। मैं निश्चित रूप से माननीय रेल मंत्री जी व रेल राज्य मंत्री श्री राठवा जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि पिछले दिनों मेरे संसदीय क्षेत्र में जो आमान परिवर्तन का काम था, वह पूरा हुआ, लेकिन उसका जो लाभ वहां के क्षेत्रीय लोगों को मिलना चाहिए, वह लाभ नहीं मिल रहा है। इस दृष्टि से मैंने अपने कुछ सुझाव प्रस्तुत किये थे। अभी आमान परिवर्तन हो गया है, लेकिन आपका रतलाम में प्लेटफार्म नम्बर सात है, उसका कार्य अधूरा है और वह दिसम्बर तक पूरा होने की स्थिति में है। परिणाम यह होता है कि जो भी अजमेर से रतलाम तक गाड़ियां आती हैं। वे सिगनल पर बाहर खड़ी रहती हैं, केवल इसलिए कि प्लेटफार्म की सुविधा नहीं है। कभी-कभी आधा घंटा, कभी पौना घंटा और कभी घंटा भर तक रूकी रहती हैं। इस दृष्टि से लोगों को जो एक लाभ

मिला है, उस पूरे लाभ से वे आज भी वंचित हैं। इससे उनको एक परेशानी का सामना करना पड़ता है। जो कनैक्टिंग ट्रेन्स हैं जहां से हम आगे जा सकते हैं, उन ट्रेनों को कभी-कभी छोड़ देना पड़ता है। इसकी तरफ भी मैं आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूं, इसके बारे में मैंने पहले भी ध्यान आकर्षित किया था लेकिन पुनः आपको याद करा रहा हूं, क्योंकि जहां तक नई ट्रेन चलाने का सवाल है, वे भी चली हैं, यात्री सुविधाओं का जहां तक सवाल है, उनमें भी कुछ विस्तार हुआ है, लेकिन पूरी तरह से जिस प्रकार से लोगों को उससे लाभान्वित होना चाहिए था, कुछ थोड़ी सी कमियों के कारण वह लाभ नहीं मिल रहा है।

मैं आपका ध्यान एक और बात की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा, पिछले समय जब रेल बजट पर चर्चा हुई थी, तब उज्जैन से लेकर रामगंज मंडी तक एक ऐसी लाइन है, जो मध्य प्रदेश और राजस्थान को जोड़ने वाली है और कई ऐसे क्षेत्र, जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उन क्षेत्रों को भी यह लाइन जोड़ेगी, इसका सर्वे हो गया था, काम प्रारम्भ होने की स्थिति में था, लेकिन उसकी गति जैसा मैंने कहा कि पहले ही धीमी है। ठीक इसी प्रकार से श्री राठवा जी जानते हैं कि इन्दौर से लेकर जो हमारी दाहोद की लाइन है, जो मध्य प्रदेश और गुजरात को जोड़ने वाली है, आप श्रीनगर, बारामुला और ऊधमपुर तक जोड़ने वाले हैं, यह बड़ी प्रसन्नता की बात है। उसमें केन्द्र सरकार भी आपको काफी सहायता दे रही है, लेकिन कुछ ऐसी जगह भी हैं, जहां पर न केवल आज की बात है, लेकिन इन्दौर दाहोद रेलवे की मांग आज से 45-50 वर्ष पहले से चली आ रही है, जिसको आज तक आप पूरा नहीं कर सके। एक तरफ तो आप अपनी बात कहते हैं कि हम बड़ी तेजी से आगे बढ़ रहे हैं और हम तेजी से कार्य कर रहे हैं, लेकिन दूसरी तरफ जो आपकी योजनाएं हैं, जिनके बारे में एक बार नहीं, तीन बार सर्वे हो गया, रतलाम बांसवाड़ा लाइन का तीन-तीन बार सर्वे हो गया, लेकिन उसकी कुछ गति ही नहीं है। आखिर उसकी क्या स्थिति है! मैं जानना चाहता हूं कि इसके अंदर विलम्ब के कारण क्या हैं और उस दृष्टि से आप उस पर विचार करेंगे।

मैं आपका ध्यान अन्य कुछ सेवाओं की तरफ भी आकर्षित करना चाहूंगा। आखिर आपने जहां-जहां नई गाड़िया चलाई, विस्तार किया, लेकिन आज भी कई मार्ग ऐसे हैं, कई स्थान ऐसे हैं, जहां यातायात दिन-प्रतिदिन बढ़ा है, परिवहन बढ़ा है, उस परिवहन की दृष्टि से ठीक रेलवे स्टेशन के पास में, कई जगह केवल पश्चिम रेलवे में नहीं, पश्चिम मध्य रेलवे में या मध्य रेलवे में, इन सभी जगह कई ऐसे स्थान है, जहां यातायात का दबाव भारी बन गया है। राज्य सरकार वहां पर आपको 50 प्रतिशत पैसा देने के लिए तैयार है, 50 प्रतिशत पैसा रेलवे लगाये, लेकिन उसके बारे में कोई प्रोजैक्ट ही तैयार नहीं हो रहा है। रतलाम और अजमेर के मध्य कई ऐसे स्थान हैं, जहां पर ऊपरी पुल बनने चाहिए, लेकिन राज्य सरकार के द्वारा स्वीकृति होने पर भी रेलवे द्वारा उसके बारे में कोई कार्य नहीं किया गया। मैं चाहूंगा कि फिर चाहे वह नीमच का मामला हो, चाहे वह मंदसौर का मामला हो, आगे जावरा का मामला हो, जो ऊपरी पुल वाली समस्या है, इस समस्या का समाधान भी शीघ्र होना चाहिए, चूंकि राज्य सरकार भी इसमें सहायता देने की बात कर रही है।

मैं बहुत संक्षेप में बोल रहा हूं, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं उन बिन्दुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूं, जो यात्री सुविधाएं हैं। आपने यात्री सुविधाएं बढ़ा दी हैं, ट्रेन बढ़ गई, लेकिन मैं आपसे जानना चाहता हूं कि प्लेटफार्म की संख्या क्यों नहीं बढ़ी, उसका विस्तार क्यों नहीं हुआ, आपके टर्मिनल्स क्यों नहीं बढ़े और प्लेटफार्म्स नहीं बढ़ाने से लोगों को कठिनाई होती है। जिस प्रकार से मैंने कहा कि यातायात में असुविधा होती है और घंटों खड़े रहना पड़ता है, मैं चाहूंगा कि जहां-जहां आपको स्थान उपलब्ध है, वहां पर स्थान लेकर प्लेटफार्म की संख्या बढ़ाइये और जहां नये टर्मिनल्स बना सकते हैं, वहां नये टर्मिनल्स भी बनाइये, ताकि यातायात में और सुविधा हो और लोगों को उसका लाभ मिल सके। यात्री सुविधा को गंभीरता से लें। मैं आपको ये कुछ ऐसे व्यावहारिक सुझाव दे रहा हूं, जो कि रेलवे द्वारा पूरे किये जाने चाहिए।

मैं एक और बात की तरफ ध्यान आकर्षिक करना चाहूंगा। आपने प्रौद्योगिकी विकास के लिए भी इन अनुपूरक अनुदान के अंदर कुछ मांग की है। अब मैं श्री राठवा जी के आश्वासन की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, जो संसदीय राजभाषा समिति को आपने दिया था। पश्चिम रेलवे में जो हिन्दी कम्प्यूटिंग फाउंडेशन की आधारशिला आपने रखी है, जिसके बारे में आपने समिति को आश्वस्त किया था कि निश्चित रूप से इसको हम आगे बढ़ाएंगे। रेलवे की अपनी प्रौद्योगिकी है। उस प्रौद्योगिकी का काफी विकास हुआ है और काफी लाभ हुआ है। आज रेलवे बोर्ड के अधिकारीगण चाहें कि इसको बंद कर दिया जाए, तो फिर मैं समझता हूं रेल मंत्री के अस्तित्व का कोई प्रश्न नहीं है, रेल मंत्री के आश्वासन का कोई प्रश्न नहीं होता है। क्या यह ठीक है। मुझे खेद है कि मंत्री जी को नकारा जा रहा है। जब हम विकास की बात करते हैं और हमारे पास प्रौद्योगिकी उपलब्ध है और पश्चिम रेलवे के मुख्य राजभाषा अधिकारी ने कहा है कि बिना खर्च के हम इसे चलाने के लिए तैयार हैं। मेरा विचार है कि इस मामले पर फिर से विचार होना चाहिए। यह सामान्य बात नहीं है, पे बड़ी गंभीरता से देखा जाना चाहिए, क्योंकि रेल राज्य मंत्री का आश्वासन हुआ और रेल मंत्री के सामने आश्वासन हुआ है।

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

संसदीय राजभाषा समिति एक महत्वपूर्ण समिति है। उस समिति को आपने आश्वासन दिया है।

मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। आपने कुछ रेलवे अस्पतालों के उन्नयन की बात कही है। मैं चाहूंगा कि रतलाम के रेल अस्पताल का भी उन्नयन हो। उसमें भी आप नए उपकरणों हेतु वित्तीय सुविधाएं उपलब्ध करायें। वहां बडी जनसंख्या है और वह एक बहुत बड़ा जंक्शन है। आप उसे इस दृष्टि से देखें। मैं आपका ध्यान एक और बिन्दु की ओर आकर्षित कराना चाहूंगा। अभी आपने कुछ नयी ट्रेनें, जो आमान परिवर्तन हुआ है, उस पर चलायी हैं, लेकिन अजमेर से लेकर बांद्रा जो आपने गाड़ी चलायी है, उसमें मंदसौर ऐसा स्थान है, जो महत्वपूर्ण है। वहां पशुपतिनाथ का बड़ा प्रसिद्ध और ऐतिहासिक मंदिर है, लकिन मंदसौर में उसका स्टापेज नहीं है। जावरा जहां पर प्रसिद्ध हुसैन टेकरीशरीफ नामक स्थान है, वहां लाखों देशी और विदेशी पर्यटक आते हैं और श्रद्धा से सिर नवाते हैं। इसके बाद वे वहां से अजमेरशरीफ जाते हैं, वहां भी उसका स्टापेज नहीं है। ये कह रहे हैं कि अगर स्टापेज देंगे, तो हमारी गति सीमा कम हो जाएगी, फिर एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का लाभ क्या होगा? इससे यात्रियों की सुविधा रही ही नहीं। आप सीधे अजमेर से चलकर रतलाम पहुंच जाइए, आप इसे क्यों बीच में रोकते हैं? मैं चाहूंगा कि मंदसौर और जावरा में भी इन दोनों का स्टापेज दिया जाए, ताकि लोगों को उसका लाभ मिल सके। अजमेर-रतलाम व रतलाम-अजमेर दोनों का स्टापेज मंदसौर व जावरा हो। जब-जब हमने कहा, तब-तब आपने उसके आगे कार्यवाही की, पहले आपने इंटरसिटी इंदौर से निजामुद्दीन तक चलायी, उसका कहीं स्टापेज नहीं था, बाद में हमने कहा कि उसका स्टापेज सामकौर होना चाहिए था, वह हो गया, फिर उसके बाद सुवासरा कहा, वह हो गया, फिर उसके बाद चौमेला कहा, वह भी हो गया, उसके बाद विक्रमगढ़-आलोट कहा, वह भी हो गया। ये स्टापेज होते गए। मैं वर्षों से इस बात की मांग कर रहा हूं कि जो आपकी जम्मूतवी ट्रेन है, जो गुजरात में पहुंचती है जम्मूतवी सुपरफास्ट जो मुंबई भी जाती है, उसका आप अगर श्यामगढ़ स्टापेज कर दें, तो पूरे मंदसौर और नीमच जिले को और उस पूरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सकेगा। आज वह सीधे कोटा से चलकर रतलाम रूक जाती है, वहां से वैष्णो देवी जाने वाले बहुत से तीर्थ-यात्री हैं। मैंने कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है और मैं चाहूंगा कि कुछ बातें जो और हो सकती हैं, जैसे मैंने नीमच में गार्डस लाबी को ठीक से यथावत् रखने की बात कही है, उनके बारे में और अन्य बातों के बारे में मैं आपको लिखकर दे दूंगा।

श्री वी.के. ठुम्मर (अमरेली): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी वर्ष 2007-08 के लिए अनुपूरक मांगे लेकर आए हैं, उनको अनुमोदन देने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। रेलवे ने तीन साल में जो काम किया है, इसके लिए उन्हें सारे देश से धन्यवाद मिल रहा है।

अपराह्न 5.14 बजे

(श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव पीठासीन हुए)

मैंने भी उनका बजट के समय धन्यवाद किया। मैं ऐसा इसलिए भी कहूंगा कि हिन्दुस्तान के आज तक के इतिहास में गुजरात को रेलवे का विस्तार पहली बार मिला है। हमारा जो सौराष्ट्र एरिया है, जहां से इलेक्ट होकर मैं यहां आया हूं, वहां अंग्रेजों के जमाने में रेलवे चलती थी, लेकिन रेलवे की ओर से सौराष्ट्र के साथ कहीं न कहीं अन्याय हो रहा है। इस ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी ने, रेल विभाग ने इस बार दस्सा से जेतलसल तक ब्राडगेज बनाने का बजट में जो प्रावधान किया है, उस पर जल्दी से जल्दी काम शुरू कराएं। रेलवे में अंग्रेजों के टाइम में मीटरगेज रेलवे चलती थी। यह बीच का जो टुकड़ा है, बीच की जो रेलवे लाइन कटी हुयी है, इसकी वजह से लंबी दूरी की रेलवे लाइन हमें नहीं मिल रही है। जब तक यह लाइन शुरू नहीं होगी, तब तक जो ब्राडगेज की सुविधा मिल रही है, वह बहुत कम एरिया में मिलेगी। मैं अमरेली से आया हूं। अमरेली से अहमदाबाद तक की पहले रेलवे मिलती थी, उसके बीच की जो रेलवे लाइन है, वह ब्राडगेज बनी हुयी है और जो पहले की रेलवे लाइन है, वह मीटरगेज है। उसकी वजह से अमरेली से सूरत और मुम्बई जो सीधा रास्ता पहले मिल रहा था, वह नहीं मिल रहा है। लालू जी ने रेलवे डिपार्टमेंट को बहुत अच्छा बनाया है, रेलवे ने सबसे पहले इस साल बीस हजार करोड़ रुपये का प्रॉफिट कमाया है। मैं कहना चाहता हूं कि थोड़ा सा पैसा सौराष्ट्र में भी इन्वैस्ट किया जाए। गुजरात के श्री नारनभाई रठवा को पहली बार रेलवे में राज्य मंत्री का पद दिया गया है। मैं धन्यवाद देना चाहता हूं कि यूपीए सरकार ने गुजरात का बहुत ख्याल रखा है जब से गुजरात मुम्बई राज्य से अलग हुआ, तब सबसे पहले चीफ मिनिस्टर भी मेरे क्षेत्र अमरेली से बने थे, लेकिन आज अमरेली सबसे कटा हुआ एरिया बन गया है। मैं कहना चाहता हूं कि धस्सा-जेतलसर ब्रॉडगेज का काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। हमने महुआ से एक रेल शुरू करवाई है, लेकिन वह महुआ से भावनगर तक जाती है। धौला होकर लम्बी रेलवे लाइन भावनगर-बांद्रा जो भावनगर से आती है, बीच में ऐसे दो कोच दिए जाएं, जो थ्री टायर एसी और स्लीपर क्लास हों। अब उसे शुरू किया गया है, लेकिन उसे अमरेली से नहीं जोड़ते, भावनगर से जोडते हैं जिससे हमें धौला से शिफ्ट करना पड़ता है। अमरेली की जनता की सुविधा के लिए ऐसा कोच दिया जाए जिसे महुआ से जोड़ा जाए और भावनगर-बांद्रा से जो धौला तक रेल आती है, वहां जोड़ा जाए। हमें सीधी रेल सुविधा दी जाए।

हमारा जोनल ऑफिस मुम्बई में है। जेडआरयूसीसी कमेटी को साल में दो या तीन बार बुलाने का प्रावधान किया गया है। मैं तीन साल से जेडआरयूसीसी कमेटी का मैम्बर हूं। मैंने कई बार प्रश्न भी पूछे, कई बार नियम 377 के अधीन मामला उठाया लेकिन तीन साल में तीन बार भी उसकी मीटिंग नहीं हुई। अधिकारी क्या कर रहे हैं, मंत्री जी को देखना चाहिए। वह कमेटी मीटिंग नहीं करती, इसीलिए हमें यहां आना पड़ता है, शोर मचाना पड़ता है, प्रश्न भी रखना पड़ता है। मैं कहना चाहता हूं कि जेडआरयूसीसी कमेटी मीटिंग के एक साल में तीन बार मिलने के प्रावधान में जो जोग बंक करते हैं, उन पर सख्त कार्यवाही की जाए।

अमरेली से भावनगर जो सड़क है, उसके ऊपर धस्सा में दो साल से ओवर ब्रिज बनाने का कार्य चल रहा है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि धस्सा के पास ओवर ब्रिज बनाने का जो कार्य धीमी गति से हो रहा है, उसे जल्दी से जल्दी करवाया जाए।. ..*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: समय का कन्स्ट्रेंट है, इसलिए जो बिन्दु रह गए हैं, उन्हें आप सदन के पटल पर ले कर सकते हैं। आपकी बात रिकार्ड में आ जाएगी। आप बाकी का भाषण ले कर दें, तो अच्छा रहेगा।

...(व्यवधान)

श्री वी.के. दुग्मर: बाइ-पास का जो प्रावधान है...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: टाइम का कन्स्ट्रेंट है, इसलिए आप सदन के संचालन में सहयोग कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री वी.के. दुग्मर: मैं कहना चाहता हूं कि जब तक ब्रिज न बने, तब तक बाइ-पास का कार्य किया जाए।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: सात बजे लीडर्स मीटिंग भी है।

...(व्यवधान)

श्री वी.के. दुग्मर: रेलवे जो अच्छा काम कर रहा है, उसकी चिन्ता अमरेली तक आ जाए, ऐसा मैं कहना चाहता हूं। *...(व्यवधान)*

मैं अपने बाकी के भाषण को सदन के पटल पर ले कर रहा हूं।

भावनगर में आपने नया स्टेशन दिया है वहां दो थ्री-टायर एसी और दो स्लीपर क्लास कोच वाली ट्रेन दी है, लेकिन उसमें प्रावधान है। अमरेली से भी लम्बी ट्रेन सेवा प्रदान की जाए। ऐसा मैं विश्वास करता हूं कि अंग्रेजों के समय में अमरेली से अहमदाबाद रेल सेवा आरम्भ की गई थी। स्वतंत्र भारत के नागरिकों को नया नाम देने की कृपा करें। सापरकुडेला को पीआरएस दिए जाने की मांग है। वहां ओवरब्रीज बन रहा है। अमरेली से अहमदाबाद के बीच में 11 रेलवे क्रासिंग हैं। धंधुका और बांका व अमरेली में ओवर ब्रिज बनाने का कार्य करें।

***श्री शंखलाल माझी** (अकबरपुर): महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांग पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। रेलवे देश की लाइफ लाइन है। माननीय रेल मंत्री जी के नियंत्रण में रेलवे का कायाकल्प किया। रेलवे का चतुर्दिक विकास हुआ। इसके लिए हम माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हैं। इसके साथ हम यह सुझाव देना चाहते हैं कि बिहार में आप रेलवे को अधिक सुविधापूर्ण व आधुनिकीकरण करायें। हमें कोई आपत्ति नहीं, लेकिन इसी के साथ ही पूर्वांचल यूपी खासकर गोरखपुर रेलवे जंक्शन की जिस तरह उपेक्षा कर एनईआर मुख्यालय का स्थानांतरण किया गया, उससे आपकी निरपेक्ष छवि में प्रश्न चिह्न लगता है। लखनऊ, गोरखपुर मुख्य मार्ग पर पिछले एक दशक में आवागमन 150 प्रतिशत से 200 प्रतिशत तक बढ़ गया, किन्तु आज तक डबल लाइन का कार्य पूर्ण नहीं कराया गया और न ही लखनऊ गोरखपुर तक लाइन इलेक्ट्रीफाइड की गयी जिससे गाड़ियों के आवागमन में अनावश्यक विलंब व जनता को असुविधा होती है यह आपकी निरपेक्ष छवि को झुठलाता है।

महोदय, गोरखपुर नेपाल देश से सीधा जुड़ा हुआ प्रमुख स्थान है। जहां से मात्र 20 किलोमीटर दूर पश्चिम में विश्व प्रसिद्ध कबीरदास की परिनिर्वाण स्थली है। मगहर, जहां देश विदेश से पर्यटक जाते रहते हैं। बनारस (वाराणसी) विदेशी पर्यटकों खासकर नेपाल से आने वालों को वाराणसी जाने हेतु गोरखपुर से बनारस जाने के लिए भटनी, मडुआडीह होकर जाना पड़ता है। गोरखपुर से वाराणसी मात्र 200 किलोमीटर दूर है, लेकिन मडुआडीह होकर जाने पर लगभग दुगुनी दूरी तय करनी पड़ती है जिससे अनावश्यक भाड़ा व कीमती समय बर्बाद होता है। बनारस से दोहरी घाट मऊ जनपद तक रेलवे का पुराना संचालन होता है जो गोरखपुर से मात्र 50 किलोमीटर दूर अथवा मगहर कबीरस्थली से मात्र 65 किलोमीटर दूर है। यदि सरयू नदी पर पुल बना दिया जाये और मात्र (50-65) किलोमीटर नई रेलवे लाइन को जोड़ दिया जाये, तो मगहर विश्व प्रसिद्ध कबीर स्थली का वाराणसी से सीधा सम्पर्क हो जायेगा। इससे न केवल यात्रियों का वाराणसी जाने में 4 से 6 घंटे समय बचेगा बल्कि गोरखपुर वाराणसी का सीधा सम्पर्क जुड़ जाने से रेलवे की आमदनी में भी इजाफा होगा।

---

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री शंखलाल माझी]

आमदनी में भी इजाफा होगा।

इसी के साथ-साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र की तरफ, आकर्षित करना चाहता हूं कि जनपद अम्बेडकर नगर देश स्तर का हैंडलूम कपड़ों का निर्माणस्थली है। पूरे देश से कारोबारियों का आवागमन होता रहता है तथा सूत कपड़ों के भारी माल ढुलाई का टाण्डा प्रमुख स्टेशन रहा है लेकिन वर्तमान में संचालन बंद कर दिया गया है। जबकि माल ढुलाई हेतु प्रतिदिन 2 से 3 गाड़ी (कोयला वैगन) एनटीपीसी को उसी रास्ते भेजा जाता है। जे.पी. सीमेंट फैक्ट्री, शुगर मिल भी संचालित होती है किन्तु रेलवे से जुड़ा न होने से घोर असुविधा होती है। मेरी माननीय मंत्री जी से जोरदार मांग है कि गोरखपुर मगहर खलीलाबाद से टाण्डा इल्तिफातगंज होकर (फैजाबाद) गोसाइगंज अथवा अकबर से जुड़वाने हेतु सर्वे कराकर रेलवे लाइन जुड़वाने की कृपा करें जिससे क्षेत्रीय जनपद ही नहीं जुड़ेगा बल्कि रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी।

महोदय, गोरखपुर जंक्शन से फैजाबाद होकर इलाहाबाद से दक्षिण भारत को जाने वाली कोई ट्रेन संचालन नहीं होती जबकि गोरखपुर से लखनऊ होकर दक्षिण भारत बंगलौर व अहमदाबाद का संलचान होता है जिससे जनपद संत कबीर नगर, अम्बेडकर नगर, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, फैजाबाद, के जनपद वासियों को इलाहाबाद होकर दक्षिण भारत बंगलौर, अहमदाबाद के लिए गोरखपुर, फैजाबाद, इलाहाबाद होकर संचालन (ट्रेन) कराने की मांग करता हूं। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उपेक्षित अम्बेडकर नगर, फैजाबाद मंडल को सुविधा प्रदान करने का कष्ट करेंगे।

इसी क्रम में मुझे आगे अवगत कराना है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र जनपद अम्बेडकर नगर, अकबरपुर से दिल्ली के लिए मात्र एक सुपर फास्ट ट्रेन केफियात एक्सप्रेस 2225/2226 डेली चलती है जिसका संचालन पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन से होता है। इस मार्ग पर दूसरी ट्रेनें, फरक्का एक्सप्रेस, सरयु, जमुना एक्सप्रेस और सद्भावना एक्सप्रेस का भी संचालन पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन से ही होता है जिससे दक्षिणी उत्तरी और पश्चिमी दिल्ली व अन्य यत्रियों को यात्रा करने हेतु एक घंटा अतिरिक्त समय आने-जाने के लिए देना पड़ता है। इससे उनको घोर असुविधा होती है। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी जोरदार मांग है कि केफियात सुपर फास्ट ट्रेन का संचालन नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से कराया जाये।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): माननीय सभापति महोदय, मैं पट्टाली मक्काल काची और इसके संस्थापक अध्यक्ष की तरफ से अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल) 2007-08 का समर्थन करता हूं।

माननीय रेल मंत्री 720 करोड़ रुपये के व्यय के लिए इस सभा का अनुमोदन चाहते हैं। मैं समझता हूं कि इस व्यय के अनुमोदन के लिए यह सभा एकमत होनी चाहिए। माननीय मंत्री ने यह अनुमान शेष वित्तीय वर्ष के दौरान होने वाली अप्रत्याशित व्यय की विभिन्न संभावनाओं से लगाया है? यह अनुमान भारतीय रेल में मौजूद वास्तविक परिस्थितियों पर आधारित है। अतः, ये सेवाएं प्रदान करने के लिए, माननीय मंत्री को यह विनियोग दिया जाना आवश्यक है।

अब, विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2007, का अनुमोदन करते समय माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव द्वारा अपने सहकर्मियों श्री आर. वेलु और श्री नारनभाई रठवा की सहायता से प्रदान की गई महत्वपूर्ण सेवाओं की प्रशंसा करने में मैं संसद में अपने अन्य सहयोगियों के साथ हूं।

भारतीय रेल में आज आश्चर्यजनक बात यह है कि अन्य संगठनों के बीच रेलवे एक अग्रणी परिवहन संगठन बन रही है? अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भी, भारतीय रेल लाभदायक आधार पर प्रतिस्पर्धा करने में समर्थ हो गई है।

यह तथ्य कि रेलवे ने 20,000 करोड़ रुपये का मुनाफा कमावा है, रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद और श्री आर. वेलु की दक्षता और प्रगतिशील नजरिए को दर्शाता है। अतः, आज संप्रग सरकार के कार्यकाल के दौरान रेलवे की प्रगति की असाधारण घटना है और इस सभा को रेल मंत्रालय में कार्यरत मंत्रियों के दल की प्रशंसा करनी चाहिए। देश के सभी भागों में रेलवे में अत्यधिक प्रगति हुई है। लेकिन इसके साथ ही एक बिन्दु है जिसकी तरफ मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि यह प्रगति सब जगह समान अथवा संतुलित नहीं है। देश के विभिन्न भागों में रेलवे के विकास में अत्यधिक असमानताएं हैं और ऐसा एक क्षेत्र जहां रेलवे ने ध्यान नहीं दिया है, वह संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी है।

महोदय, जैसे कि आप जानते हैं, संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी फ्रांसीसी संस्कृति का एक झरोखा है जैसा कि स्वर्गीय पंडित जवाहर लाल नेहरू ने कहा था। अब यह एक प्रगतिशील और विकसित शहर बन चुका है। लेकिन, दुर्भाग्यवश, रेल के मामले में यह शहर अर्ध-विकसित है और संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी में रेल प्रणाली विकसित करने के लिए कुछ विशेष नहीं किया गया है।

महोदय, रेल प्राधिकारियों और माननीय रेल मंत्री को यह समझना चाहिए कि संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी की स्थिति विशिष्ट है।

पुडुचेरी शहर, चेन्नई से केवल 160 किमी दूर है और उसके निकट चार क्षेत्र है। एक क्षेत्र, जो दूरस्थ क्षेत्र है, पुडुचेरी से 890 किमी दूर है, अर्थात केरल के पश्मिची तट पर माहे स्थित है। एक और क्षेत्र है, जो पुडुचेरी से 800 किमी दूर, अर्थात आंध्र प्रदेश स्थित यनम है। कराईकल क्षेत्र जो पुडुचेरी से 150 किमी दूर है, तंजावुर के ज्यादा निकट है। इस प्रकार, आपको ऐसा कोई प्रदेश नहीं मिलेगा जो चार क्षेत्रों से घिरा हुआ है और जो विभिन्न भागों में फैले हुए हैं। रेलवे से यह उम्मीद की जाती है कि वे कम से कम संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी के लोगों को तो रेल मार्ग से जोड़ेंगे। माहे, कराईकल और यनम के लोग एक ही संघ राज्य क्षेत्र से जुड़े हैं लेकिन वे सभी दूर-दूर फैले हुए हैं। इसलिए इन लोगों को (आपस में) जोड़ना रेलवे का कर्त्तव्य है। यह सर्वाधिक महत्वपूर्ण बिन्दु है जो हमें ध्यान में रखना चाहिए और हमें इन क्षेत्रों को रेल मार्ग से जोड़ने में समर्थ होना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें। एक समय सीमा भी है? कृपया अध्यक्षपीठ से सहयोग करें।

प्रो. एम. रामदास: महोदय, यह एक विशिष्ट मामला है जो मैं माननीय रेल मंत्री के सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं। वे भी मेरा भाषण सुन रहे हैं। इसलिए इसे उनके ध्यान में लाने के लिए यह मेरे लिए उचित अवसर है।

दूसरी बात, पुडुचेरी संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी की राजधानी है और इसका विकास भी भली-भांति हो रहा है। महोदय, आपकी सूचना के लिए मैं बताना चाहता हूं कि आर्थिक विकास का मानदंड प्रति व्यक्ति आय, संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी में सबसे अधिक है। लेकिन इन विशेषताओं के होते हुए भी आप पुडुचेरी में रेल के विकास की बात करते हैं तो यह अत्यंत अपर्याप्त है और यही बात है जो रेल मंत्री को विभिन्न उपाय करते समय समझनी चाहिए।...*(व्यवधान)*

महोदय, आप सब डा. भीमराव अंबेडकर पर विश्वास करते हैं। डा. अम्बेडकर ने कहा था कि असमान स्थिति होने पर असमान व्यवहार होना चाहिए। पुडुचेरी की विशेष स्थिति और राज्यों के समान नहीं है, इसलिए पुडुचेरी के लिए तैयार किए गए एक विशेष पैकेज के जरिए उसके साथ विशेष व्यवहार किया जाना चाहिए। मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी के लिए एक विशेष पैकेज और एक विशेष बजट का प्रावधान करे। माननीय रेल मंत्री को संघ राज्य क्षेत्र पुडुचेरी की रेल संबंधी समस्याओं को समझने के लिए अधिकारियों का एक दल नियुक्त करना चाहिए। इस पैकेज के उपाय के रूप में, सर्वप्रथम आपको पुडुचेरी को इसके अन्य तीन क्षेत्रों से जोड़ना चाहिए।

दूसरी बात, पुडुचेरी को अन्य पड़ोसी राजधानियों यथा चेन्नई, बांग्लौर और हैदराबाद से जोड़ा जाना चाहिए। आपके पास भारत की राजधानी को देश के अन्य राज्यों की राजधानियों से जोड़ने की योजना है। लेकिन पुडुचेरी को इनसे नहीं जोड़ा गया है। अत:, आप पुडुचेरी को भी उस योजना के अंतर्गत लाएं और ऐसा करने का प्रयास करें।

महोदय, हम रेल के दोहरीकरण के लिए नहीं कह रहे हैं लेकिन सीटों की सुविधा और अन्य चीजों में सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

अंत में, मैं कहना चाहूंगा कि कराईकल सबसे कम-विकसित क्षेत्र है। कराईकल को बाई तरफ नागूर से जोड़ना होगा और दूसरी तरफ मयिलादुतुराई से जिसके सदस्य यहां बैठे हुए हैं--माननीय पंचायती राज मंत्री जो यहां बैठे हुए हैं, मयिलादुतुराई का भी प्रतिनिधित्व करते हैं। कराईकल अत्यंत महत्वपूर्ण स्थान पर स्थित है जहां के शनिश्वरम मंदिर में दो या तीन लाख लोग आते हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: प्रो. रामदास, कृपया अपनी बात समाप्त करें।

प्रो. एम. रामदास: इसलिए, मैंनें रेल मंत्रालय के साथ यह मुद्दा उठाया है। लेकिन वे जवाब में कहते हैं कि यदि पुडुचेरी की सरकार 50 प्रतिशत परिव्यय वहन करने को तैयार हो तो हम भी तैयार हैं। जब हमारी वित्तीय स्थिति अच्छी थी तब हम 50 प्रतिशत देने के लिए तैयार थे। परन्तु इस वर्ष तथा अगले वर्ष केन्द्रशासित प्रदेश को वित्तीय संकट का सामना करना पड़ेगा। इसलिए केन्द्र शासित प्रदेश पुडुचेरी को भारतीय रेल का हिस्सा माना जाना चाहिए। इसे तमिलनाडु तथा आंध्र प्रदेश के समान नहीं माना जाना चाहिए इसके साथ अपने बच्चों जैसा व्यवहार करना चाहिए क्योंकि केन्द्र शासित प्रदेश भारत सरकार द्वारा प्रशासित किए जाते हैं। इसके लिए सारी निधियां या तो वित्त मंत्रालय या फिर योजना आयोग के द्वारा दी जाती है। अत: रेलों के विकास के लिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे रेलों के लिए विशेष पैकेज दें जिसे आप स्वयं ही वित्त पोषित करें शायद इस वर्ष की अनुपूरक मांगों में से एक या दो करोड़ रुपए कराइकल के विकास में सहायक होंगें ...*(व्यवधान)*

पंचायती राज मंत्री, युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री तथा उत्तर पूर्व क्षेत्र विकास मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): महोदय, यह विषय मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित है। क्या मैं इन टिप्पणियों से स्वयं को सम्बद्ध कर सकता हूं?

सभापति महोदय: धन्यवाद! मंत्री शंकर अय्यर जी इस विषय से सम्बद्ध करें।

प्रो. एम. रामदास: माननीय मंत्री जी निश्चित रूप से कराईकल क्षेत्र के विकास की आवश्यकता को न्यायोचित ठहरा रहे हैं। यह तमिलनाडु तथा अन्य स्थानों के लोगों को जोड़ेगी। हम सब रेल मंत्री के साथ इस समारोह को मनायेंगे। और उन्हें शनीशवरन् मंदिर ले जाएंगे तथा नई गाड़ी में एक बड़ी पूजा का आयोजन करेंगें।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर रखना चाहते हैं, वे ऐसा कर सकते हैं क्योंकि आप जानते हैं कि आज लीडर्स मीटिंग होनी है। इसलिए समय की कमी है। जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर ले करना चाहते हों, ऐसा कर सकते हैं।

श्री लालू प्रसाद: हम लोगों को भी जाना है, काम है।

***श्री एम. शिवन्ना** (चामराजनगर): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) 2007-08 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया।

महोदय, मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगे (रेल) के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान कर्नाटक की कुछ रेल परियोजनाओं की मांगों की ओर दिलाना चाहता हूं। महोदय, हम रेल परियोजनाओं की प्रतिक्षा ऐसे कर रहे हैं जैसे शवरी सदियों से भगवान राम की प्रतिक्षा कर रही है। हमारे नेता श्री एच. डी. देवेगौड़ा के प्रधान मंत्रित्व के दौरान बंगलौर-सत्यमंगलम् रेल लाइन को स्वीकृति दी गयी थी। उनके पश्चात आने वाली किसी भी सरकार ने इस परियोजना पर ध्यान नहीं दिया। इस मार्ग का सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है। यह रेल लाइन चामराजनगर जिले को बैंगलोर से जोड़ती है। यह चामराजनगर तथा मैसूर जिलों के समाजिक-आर्थिक विकास में सहायक होगी। अत: रेल मंत्रालय काफी समय से लंबित पड़ी इस रेल परियोजना को शीघ्र आरम्भ करवाये।

जनता दल (एस) प्रमुख तथा भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्री एच. डी. देवेगौड़ा और हमारे मुख्य मंत्री श्री एच. डी. कुमारास्वामी के अथक प्रयासों से प्रतिक्षित बैंगलौर-हासन-मैंगलोर रेल परियोजना को पूरा किया जा सका है। परन्तु अभी तक इसका उदघाटन नहीं हुआ है। कर्नाटक के लोगों की ओर से मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री वेलु जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं।

बैंगलोर में बिआपप्नहल्ली के समीप एक तीसरा टर्मीनल स्थापित किए जाने की आवश्यकता है। आरम्भ में इसके लिए 65 करोड़ रुपए का बजट आंकलन किया गया था। मैं आशा करता हूं कि यह कार्य शीघ्र ही पूरा कर लिया जाएगा तथा माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे इस ओर ध्यान दें।

बैंगलोर भारत का सिलिकोन शहर है तथा मैसूर पूरी दुनिया भर से लोगों को अपनी ओर आकर्षित करने वाला शहर है। इन दो शहरों के मध्य रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इससे दोनों शहरों के बीच बेहतर संपर्क हो सकेगा तथा प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्रियों को लाभ होगा। इसके अतिरिक्त इससे मैसूर में पर्यटन के विकास में सहायता मिलेगी। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि वह कर्नाटक सरकार की यह मांग कि केन्द्रीय शेयर को 50 प्रतिशत तक बढ़ाने पर विचार करें। बैंगलोर-जुलारपेट-चैन्ने रेल लाइन के विद्युतिकरण का कार्य केवल जुलारपेट तथा चैन्ने के मध्य ही पूरा किया जा सका है। अत: इसके विद्युतीकरण का कार्य शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

मैसूर तेल्लिचेरी-नंजनगुड-नीलम्बुर रेल-लाइन का कार्य भी शीघ्र आरम्भ किया जाना चाहिए। यह रेल लाइन दक्षिण के तीन राज्यों केरल, कर्नाटक तथा तमिलनाडु को जोड़ने में सहायक होगी। इस रेल लाइन से इन तीन राज्यों के लोग लाभान्वित होंगे।

कोट्टूर-हरिहर नई रेल लाइन की लम्बाई 65 कि.मी.। इस परियोजना पर रेल मंत्रालय तथा कर्नाटक सरकार द्वारा 1:3 तथा 2:3 के अनुपात में लागत वहन की जानी थी। राज्य सरकार रेल मंत्रालय से इस परियोजना को निजी-सरकारी भागीदारी परियोजना में परिवर्तित करने की मांग कर रही है। यद्यपि रेलवे अभी तक इस प्रस्ताव से सहमत नहीं हुई है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि वे इस संबंध में आवश्यक कदम उठाए। अन्यथा इसे 50 अनुपात 50 की लागत हिस्सेदारी में परिवर्तित किया जाए।

हुबली-अंकोला नई रेल लाइन 167 कि.मी. लम्बी है तथा इसकी लागत लगभग 998 करोड़ रुपये है। यह एक अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजना है जो कि कर्नाटक के भीतरी क्षेत्रों को पश्चिमी तटों पर स्थित पत्तनों से जोड़ेगी। इस रेल लाइन पर कार्य रोक दिया गया है क्योंकि केन्द्रीय शक्ति प्राप्त समिति से अभी तक स्वीकृति नहीं ली गयी है। अत: मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूं कि कृपया इस ओर ध्यान दें।

मुनीराबाद-मेहबूबनगर रेल लाइन कर्नाटक तथा आंध्र प्रदेश को जोड़ती है यह रेल लाइन दोनों राज्यों के सीमावर्ती जिलों के लिए

---

*मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

वरदान होगी। इस परियोजना की अनुमानित लागत 800 करोड़ रुपए है परन्तु केवल 5 करोड़ रुपए की थोड़ी सी राशि ही आवंटित की गयी है। इसे बढ़ा कर 200 करोड़ रुपए प्रति वर्ष किया जाना चाहिए।

कुछ परिवर्तनों के साथ हाईस्पीड साउथ कोरिडोर परियोजना को कार्यान्वित किया जाना चाहिए। इसे बैंगलोर से चेन्नै तथा एर्णाकुलम के अतिरिक्त हुबली तथा मैसूर से जोड़ा जाना चाहिए। हुबली-बंगलौर मैसूर कोरिडोर व्यवहारिक परियोजना है तथा बंगलौर से भीड़-भाड़ कम करने तथा कर्नाटक के अन्य शहरों के आर्थिक विकास के लिए आवश्यक है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से विनम्र निवेदन करता हूं कि इस परियोजना पर विशेष ध्यान दें। हुबली-बंगलौर तथा बंगलौर-मैसूर के मध्य हाई स्पीड रेल कोरिडोर कार्य का अध्ययन कराया जा सकता है। दिल्ली तथा बंगलौर के मध्य चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस में तीन अतिरिक्त डिब्बे जोड़े जाएं। यात्रियों की मांग को देखते हुए मैसूर तथा बंगलौर के मध्य चलने वाली गाड़ियों के फेरे बढ़ाए जाने चाहिए।

सभापति महोदय: आपके पास केवल एक मिनट का समय शेष है।

श्री एम. शिवन्ना: मैंने अभी तक दो मिनट का समय भी नहीं लिया है। मैं अपना भाषण तीन-चार मिनट में समाप्त कर दूंगा

सभापति महोदय: आप शेष भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं। इसे कार्यवाही वृतान्त का भाग माना जाएगा।

श्री एम. शिवन्ना: महोदय, ठीक है।

*महोदय, मैं लोक सभा के निर्वाचन चामराजनगर क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहा हूं। पिछले 100 वर्षों से कर्नाटक के लोग चामराजनगर और मेथुपालयम के बीच रेल संपर्क की मांग कर रहे हैं। लेकिन अब तक लोगों का यह स्वप्न पूरा नहीं किया गया है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि कम से कम इस वर्ष इस कार्य को आरम्भ किया जाए।

महोदय, कर्नाटक में रेल उपरिपुल (आर ओ बी) और रेल अद्योगामी पुल (आर यू बी) परियोजनाओं पर आता हूं। इसमें कुछ भी प्रगति नहीं हुई है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि सभी आर. यू. बी. और आर. ओ. बी. परियोजनाओं को यथाशिघ्र पूरा किया जाए।

अत: मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि वे कर्नाटक के लोगों की सभी मांगो पर विचार करें। इन शब्दों के साथ में अपना भाषण समाप्त करता हूं।*

[हिन्दी]

***श्री आलोक कुमार मेहता** (समस्तीपुर): महोदय मैं आभारी हूं कि आपने इस अनुपूरक मांग रेल 2007-08 पर अपने विचारों को रखने का मौका दिया। सर्वप्रथम मैं रेलवे के सतत विकास और उसकी वजह से विभिन्न तरह की सुविधाओं और आम जनता को मिल रहे राहत के साथ-साथ इसकी वजह से देश की मजबूत हो रही अर्थ व्यवस्था के लिए देश के अब तक के सबसे सफल रेल मंत्री आदरणीय लालू प्रसाद जी को बधाई देता हूं। चर्चा के क्रम में पक्ष विपक्ष के अधिकांश सदस्यों ने विस्तार से उपलब्धियों की गिनती की है और मांगें रखी हैं।

मैं अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए अपने लोक सभा क्षेत्र में रेल मंत्रालय द्वारा पिछले तीन सालों में किए गए कार्यों की सराहना करता हूं और जनहित में तथा अपने क्षेत्र की जनता के हित में निम्नलिखित मांगों को रखता हूं।

1. ताजपुर से पातेपुर तथा महुआ फिर भगवान होते हुए हाजीपुर की प्रस्तावित रेल लाइन के निर्माण को शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाये।

2. निम्नलिखित स्टेशनों का उन्नयन, विस्तारिकरण एवं आधुनिकीकरण कराया जाये।

क. खुदी राम बोस स्टेशन, पुसा

ख. उजियापुर

ग. दलसिंगसराय (मॉडल स्टेशन के रूप में प्रस्तावित)

घ. विद्यापतिनगर (पौराणिक महत्व का स्थान)

ङ. मोहिउद्दीनगर

च. शाहपुर पटोरी

उपर्युक्त स्टेशनों पर पैदल पार पथ, पब्लक एड्रेसिंग सिस्टम, जन सुविधाएं एवं स्टेशन की ऊचांई बढ़ाना आदि की आवश्यकता है।

3. दलसिंग सराय में 32 नं. गुमटी पर आर ओ बी तथा समस्तीपुर में भोला टाकिज के पास अंडरग्राउंड पथ या आर ओ बी बनाना अत्यावश्यक है।

... भाषण का वह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

4. निम्नलिखित स्थानों पर हॉल्ट (रेलवे हाल्ट) बनाया जाना जनता की मांगों और आवश्यकताओं की दृष्टि से अतिमहत्वपूर्ण है।

क. पुसा खुदीराम बोस स्टेशन के पास बथुआ

ख. समस्तीपुर और नाजिरगंज स्टेशन के बीच बेलारी

ग. दलसिंगसराय स्टेशन के पास बसदिया

घ. मोहिउद्दीनगर स्टेशन के पास रमगामा

5. जनता की सुविधा तथा रेलगाड़ी की मांगों को देखते हुए निम्नलिखित स्टेशनों पर साथ में लिखी गाड़ियों को रोकने की व्यवस्था की जाये।

क.	मोहिउद्दीनगर	बलिया-सियालदह एक्सप्रेस
ख.	दलसिंगसराय	ग्वालियर एक्सप्रेस एवं आम्रपाली एक्स
ग.	उजियापुर	कमला इंटरसिटी एक्स. एवं मौर्य एक्स.
घ.	विद्यापतिनगर	जनसेवा एक्सप्रेस एवं बलिया सियालदह एक्स.

6. उजियापुर के पास जनकपुर में रेलवे गुमटी बनाया जाये।

7. समस्तीपुर में अवस्थित रेलवे वर्कशॉप के विस्तारीकरण और उन्नयन कार्य की शीघ्र शुरूआत की जाये।

[अनुवाद]

***श्री के. सुब्बारायण** (कोयम्बटूर): महोदय, में उस देश के सबसे बड़ी सरकारी क्षेत्र के उपक्रम, रेलवे, से अपनी योजनाएं और परियोजनाएं बिना पक्षपात के पूरा करने का अनुरोध करता हूं। अन्यथा पिछड़े क्षेत्रों में वितरीत परिस्थितियों में रहने वाले लोगों का अस्तित्व समाप्त हो सकता है। जिससे राष्ट्रीय एकता के विरुद्ध विचार तथा वृत्तों को बल मिलेगा। उस समय मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान देश के दक्षिणी भाग विशेषकर तमिलनाडु में व्याप्त दृष्टिकोण की ओर दिलाना चाहता हूं जहां वे समझते हैं कि उनके साथ भेदभाव हो रहा है।

तमिलनाडु एक ऐसा राज्य है जहां छोटी रेल लाइनें अधिक हैं। एक समयसीमा का निर्धारण करते हुए आमान परिवर्तन को चरणबद्ध तरीके से पूरा किया जाना चाहिए। तमिलनाडु के अधिकाय रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार किया जाना चाहिए। त्रिपुट सहित अनेक महत्वपूर्ण शहरों में, बुनाई उद्योग वाले शहरों में रेलवे स्टेशनों पर पहले ही यह सूचना प्राप्त करने के लिए कि कौन सी रेलगाड़ी किस जगह रूकेगी, कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। जैसा कि अन्य रेलवे स्टेशन पर उपलब्ध है, इलेक्ट्रानिक प्रदर्शक (डिस्पले) इन स्टेशनों पर भी होने चाहिए। मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करता हूं कि आऊटसोर्सिंग तथा निजीकरण का रास्ता न अपनाया जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या अपने पलानी व चामराजनगर के बीच नई रेल लाइन बिछाए जाने के अनुरोध पर विचार किया है। क्या सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है तथा अब तक क्या कदम उठाए गए हैं? सरकार से इन प्रश्नों के उत्तर की प्रतीक्षा है।

तमिलनाडु के दक्षिणी जिले औद्योगिकरण के अभाव में आर्थिक रूप से पिछड़े हुए है। इसलिए, वहां छोटी रेल लाइनों को बडी रेल लाइनों में बदले जाने की तत्काल आवश्यकता है। रेल मंत्रालय को इस पर ध्यान देना चाहिए।

कोयम्बटूर व चैन्नई के बीच रेल मार्ग के विद्युतीकरण पर विचार किया जाना चाहिए ताकि इन दोनों शहरों के बीच विद्युत रेलों को चलाया जा सके। कोयम्बटूर इंटरसिटी एक्सप्रेस को केरल में एर्णाकुलम तक विस्तार दिया गया है। इसने कोयम्बटूर व कोयम्बटूर जिले के इर्द-गिर्द स्थानों तक यात्रा करने वाले यात्रियों को बड़े पैमाने पर प्रभावित किया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को उस रेल में यात्रा करने के लिए टिकट भी नहीं मिलता है। इसलिए मैं आपसे पूर्व में चलने वाली कोयम्बटूर -बंगलूर एक्सप्रेस चलाने का अनुरोध करता हूं।

इस वर्ष के रेलवे बजट में घोषणा की गई थी कि कोयम्बटूर व नागरकोइल के बीच नई रेलगाड़ी चलायी जाएगी। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस रेल गाड़ी को शीघ्र चलाया जाए। मैं आपसे कोयम्बटूर और मदुरै के बीच आमान परिवर्तन कार्य को तेजी से पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

कोयम्बटूर रेलवे स्टेशन एक छोटा स्टेशन ही बना हुआ है जबकि शहर कई गुना बड़ा हो गया है। मैं रेलवे से आग्रह करता हूं कि वह कोयम्बटूर रेलवे जंक्शन का विस्तार करने और इसमें सुधार करने तथा इसका कायाकल्प करने के लिए वैज्ञानिक अध्ययन करे और आवश्यक उपाय करें।

कोयम्बटूर तथा इरूगुर के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य धीमी गति से चल रहा है। चालू कार्य की गति में तेजी लाकर इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। कोयम्बटूर जिले में सभी रेलवे क्रासिंग का सर्वेक्षण किया जाना चाहिए तथा जहां आवश्यक

*सभा पटल पर तमिल में रखे गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

हो वहां रेल उपरिपुल (आर ओ बी) का निर्णय किया जाना चाहिए। इस समय, मै बलपूर्वक यह कहना चाहता हूं कि संपूर्ण कोयम्बटूर जिले को सेलम मंडल के अंतर्गत लाया जाना चाहिए। इस समय, मैं बल पूर्वक यह कहना चाहता हूं कि संपूर्ण कोयम्बटूर जिले को सेलम मंडल के अंतर्गत लाया जाना चाहिए। कोयम्बटूर तथा कोच्चि के बीच एक नई इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाया जाना समय की आवश्यकता है तथा रेलवे को शीघ्र यह रेलगाड़ी शुरू करनी चाहिए। मैं रेलवे से तेजी से उभरते औद्योगिक शहर कोयम्बटूर तथा अन्य महत्वपूर्ण शहर जैसे मुंबई, कोलकाता तथा हैदराबाद के बीच नई रेल गाडियां चलाने का आग्रह करता हूं।

***श्री जे. एम. आरुन रशीद** (पेरियाकुलम): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने रेल मंत्रालय के संबंध में अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए मुझे अवसर प्रदान किया। इस विधेयक का समर्थन करते हुए मैं हमारे माननीय रेल मंत्री, श्री लालू जी के नेतृत्व में रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं। भारतीय रेल के लिए लाभ अर्जित करना एक सराहनीय कार्य है। श्री लालू प्रसाद यादव जी के नेतृत्व में, रेलवे लाभ प्रद बना। और हम पाते हैं कि अधिक आमान परिवर्तन व विद्युतीकरण हुआ है। नई रेल गाड़ियां लाई गई है, फ्रेट कारीडोर बनाए गए हैं तथा अनेक सराहनीय परियोजनाएं विचाराधीन हैं। इस समय, मैं माननीय रेल मंत्री, श्री लालू जी का ध्यान लोगों द्वारा लम्बे समय से महसूस की जा रही आवश्यकता की ओर दिलाना चाहूंगा।

[हिन्दी]

श्री जे. एम. आरुन रशीद: सभापति महोदय, मैं सिर्फ दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। हमने जब पैसे की मांग की तो नहीं दिया गया। हमारे यहां से 30 स्कीम्स भेजी गई हैं, लेकिन एक की भी स्वीकृति नहीं दी गई, यह बड़े दुख की बात है। मदुरै से बंडी ब्राडगेज हो जाएगी तो हमारे पेरियाकुलम के लोगों को सुविधा होंगी। हमारा यह इलाका कृषि प्रधान है। यहां से कॉफी, पेपर और कॉटन दूसरी जगहों पर जाता है। इसलिए इस लाइन का ब्राडगेज होना जरूरी है। इसके अलावा रेल लाइन के आसपास जो लोग झुग्गी-झोंपड़ियों में रहते हैं, उन्हें दूसरी जगह जमीन देकर बसाया जाए। जैसे मुम्बई में किया गया है।

श्री लालू प्रसाद: उसके लिए जमीन राज्य सरकार देती है।

श्री जे.एम. आरुन: डिंडिकल से विल्लुपुरम तक भी रेल लाइन का दोहरीकरण नहीं हुआ है। मदुरै से मनियाली रेल लाइन का विद्युतीकरण बहुत जरूरी है। उसके लिए रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि इसे जरूर कराएं।

आपने दिल्ली से चैन्नई गरीब रथ नाम से ट्रेन शुरू की है। इसी तरह की ट्रेन दिल्ली से कोयम्बटूर तक भी चलाई जानी चाहिए। कोयम्बटूर इंडस्ट्रियल शहर है और मदुरै भी इंडस्ट्रियल शहर है।

[अनुवाद]

यह बहुत महत्वपूर्ण शहर है। मदुरै मंदिरों का शहर है और दुनिया भर से लोग यहां पूजा के लिए आते हैं।

महोदय, हाल ही में, श्री लालू प्रसाद हमारी नेता सोनियाजी के साथ अगलाराईलपथाई के उद्घाटन के लिए आए जो मनमदुरै से रामेश्वरम तक बड़ी लाइन के उद्घाटन का कार्यक्रम था। हम अत्यंत प्रसन्न थे और हमनें श्री लालू प्रसाद का स्वागत किया।

[हिन्दी]

मैं माननीय लालू प्रसाद जी का धन्यवाद करता हूं। एडीशनल फंड से जितना काम होता है वह फंड फाइनेंस मिनिस्टर को देना होगा।

[अनुवाद]

हम तमिलनाडु में शुरू किए जाने वाले कार्यों के लिए अतिरिक्त निधियां आबंटित करने का अनुरोध करते हैं।

महोदय, मैं रेल मंत्री से चेन्नै से कन्याकुमारी तक एक शताब्दी गाड़ी चलाने का भी आग्रह करता हूं। शताब्दी ट्रेन सब जगह जाती है तो क्यों नहीं कन्याकुमारी तक जाए। चेन्नै से कन्याकुमारी तक क्यों नही? महोदय, कन्याकुमारी मंदिरों का शहर है,

[हिन्दी]

वहां गांधी मंडल है, विवेकान्नद राक है, थीरूवेल्लूवर का स्टेच्यू है। माननीय करूणानिधी जी ने 120 फुट का स्टेच्यू वहां बनाया है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: माननीय सदस्य, आप अपना शेष भाषण सदन पटल पर रख सकते हैं।

श्री जे. एम. आरून रशीद: ठीक है महोदय, मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*सर्वप्रथम मैं रेल की अनुपूरक मांगों पर कुछ कहने का अवसर देने के लिए माननीय अध्यक्ष महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा।

अब मैं 270 करोड़ रूपए अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। शुरू किए जाने वाले 38 कार्यों में से दो

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

... भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जे. एम. आरुन रशीद]

तमिलनाडु के लिए हैं। जो कार्य आरंभ किए जाने हैं उन में क्रम संख्या 6 चेन्नै गुडुर-मानवरहित समपार के स्थान पर सीमित ऊंचाई वाला 'सबसे'-दक्षिण रेलवे की आवश्यकता वाला नई सेवा। सेवा के नए साधन का कार्य शामिल है। मैं आपसे यह कार्य जल्द शुरू कराने का अनुरोध करूंगा। मैं 10 मेगावाट क्षमता वाली पवनचक्की और इन्टीग्रल कोच फैक्टरी के संस्थापन और उसे चालू करने के निर्णय का भी स्वागत करता हूं। तमिलनाडु में ऐसे अनेक स्थान हैं जहां पवनचक्की लगाई जा सकती है। माननीय मंत्री से वे स्थान जानना चाहूंगा जहां पवनचक्कियां लगाई जानी हैं। अपरंपरागत ऊर्जा विभाग द्वारा पवनचक्की की संस्थापन के लिए बोडी की पहचान की गई है। मैं माननीय मंत्री के सभी 38 कार्यों की प्रशंसा करता हूं लेकिन यह खेद की बात है कि आपने मदुरै-बोडी-गुडलूर लाइन के मीटर लाईन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के कार्य को शामिल नहीं किया है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की काफी समय से लंबित मांग है। मैनें श्री गणदेशिकन, संसद सदस्य, श्री एन एस वी चित्तन, संसद सदस्य, श्री खारवेनथन, संसद सदस्य के साथ-साथ माननीय वित्त मंत्री श्री पी. चिदम्बरम से भी मुलाकात की और उनसे मदुरै-बोडी-गुडलूर मीटर लाइन के बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने के लिए निधियां संस्वीकृत करने का अनुरोध किया। हम वित्त आयोग से मिले। लेकिन आश्चर्य की बात है कि अनुपूरक बजट में इसका कोई जिक्र नहीं है।

आज वाणिज्य मंत्रालय में माननीय राज्य मंत्री श्री जयराम रमेश मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, भारत में अपनी प्रकार का पहला, इलायची के लिए 'ई'-कार्रवाई केन्द्र (ई एक्शन सेन्टर) का उद्घाटन कर रहे हैं।

यह कृषि आधारित जिला है जिसमें इलायची, चाय, कॉफी, काली मिर्च, अन्य मसालों और, कपास का उत्पादन होता है। यहां कपड़ा मिलें और हथकरघे हैं और अधिकतर व्यवसायिकों को अपने सामान की बुकिंग कराने के लिए कोयम्बटूर अथवा मदुरै जाना पड़ता है। रास्ते में उन्हें बिक्री कर अधिकारियों से अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। और काफी अधिक परिवहन खर्च यथा भराई/उतराई/पुन: भराई आदि का भुगतान करना पड़ता है। यदि मदुरै-बोडी-गुडलूर लाइन को मीटर लाईन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन कर दिया जाए तो बुकिंग केन्द्र को थेनी अथवा बोडी में कार्य करना होगा। रेलवे एक महत्वपूर्ण सेवा है जो आम आदमी को आकर्षित करती है।

सं.प्र.ग. (यूपीए) की हमारी नेता श्रीमती सोनिया गांधी के मार्गनिर्देशन में, हमारे माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी बहुत अच्छा कार्य कर रहे हैं। यहां मैं कहना चाहूंगा कि मदुरै-बोडी-गुडलूर को अयप्प. मंदिर तक बढ़ाया जाना चाहिए। जहां लाखों श्रद्धालु आते हैं, उन्हें 150 कि.मी. पहाड़ी और जंगली क्षेत्र में यात्रा करनी पड़ती है। उन्हें जंगली हाथियों और भैसों का सामना करना पड़ता है। यदि रेल को अप्पयन मंदिर तक बढ़ाया जाता है तो रेलवे इस सुरंग के महसूल के रूप से 200 से 250 रुपए तक अधिक भी वसूल सकती है। अनेक देशों में 27 कि.मी. तक लंबी सुरंगें हैं जिनमें द्विमार्गी रेल लाइनें हैं। लेकिन यह मात्र 5-10 कि.मी. लंबी होगी जिससे समय की काफी बचत होगी और परेशानी भी कम हो जाएगी। यदि यह काम शीघ्र शुरू किया जाता है तो आम आदमी और छोटे व्यवसायी अत्यंत प्रसन्न होंगे। एक अनुरोध और है। मदुरै-बोडी लाइन के दोनों ओर अनेक गरीब परिवार हैं जो झोपड़ियों में रहते हैं। बड़ी लाइन का कार्य शुरू करने से पहले, उनको समुचित मुआवजा देकर अथवा उनके लिए घर बनाकर, रेल मंत्रालय को उनके समुचित पुनर्वास की वैकल्पिक व्यवस्था करनी चाहिए जैसा कि महाराष्ट्र और राजस्थान में किया गया था। मुझे उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री इस अनुरोध पर विचार करेंगे। तमिलनाडु के आम आदमी और व्यवसायी का दीर्घकाल से स्वप्न है कि वह चेन्नै से कन्याकुमारी तक शताब्दी एक्सप्रेस में यात्रा करें जो विलुपुरम, त्रिचि, मदुरै, तिरूनेलवली (स्टेशनों पर) रूकती हुई अंतत: कन्याकुमारी पहुंचती हो। इससे अधिक यात्री स्थानीय लोग और पर्यटक, आकर्षित होंगे। मैं पुन: कहना चाहूंगा कि रेल बजट आम आदमी का बजट जो मुनाफे में चल रहा है और जो कि राजग के कार्यकाल के दौरान ऐसा नहीं था। मैं यह रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी और उनके सहकर्मियों को धन्यवाद देना चाहूंगा कि संप्रग (यूपीए) के नेतृत्व तथा श्रीमती सोनिया गांधी जी और श्री मनमोहन सिंह के काबिल मार्गनिर्देशन में रेल इस वर्ष भी मुनाफे में चल रही है। गर्भवती महिलाएं और वरिष्ठ नागरिक रेल बजट का लाभ उठाते हैं लेकिन इस बार इस (लाभ) का विस्तार अन्य श्रेणियों तक भी किया गया है अर्थात द्वितीय श्रेणी के भाड़ों में चार प्रतिशत की कमी की गई है। वातानुकूलित और जनशताब्दी के अलावा, प्रत्येक रेलगाड़ी में डिब्बों की संख्या में वृद्धि की गई और अनारक्षित डिब्बों में सीटें भी अधिक प्रदान की गई हैं। यह आम आदमी का बजट है। राजग के कार्यकाल में समान्यत: बजट घाटा दर्शाया जाता था।

***श्री फ्रांसिस फैन्थम** (नामनिर्दिष्ट): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी द्वारा लोक सभा में प्रस्तुत विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं। और मैं उन्हें देश के सभी वर्गों तक पहुंचने में रेलवे द्वारा की गयी प्रगति पर मैं उन्हें बधाई देता हूं। रेलवे देश की जीवन रेखा होने और आम आदमी के भावनात्मक और आर्थिक हितों को सम्मिलित करने और जोड़ने का महत्वपूर्ण साधन है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, पिछले पांच दशकों में रेल लाइन की लम्बाई 53,000 किलोमीटर से बढ़ाकर 65,000 कि.मी. कर दी गई है और इसमें से रेल लाइन के विद्युतीकरण का विस्तार 1000 कि.मी. से बढ़ाकर 30,000 कि.मी. किया गया है। यात्री रेलगाड़ियां 13,000 से बढ़कर 35,000 हो गयी हैं। थोड़ी चिन्ता की बात यह है कि रेल डिब्बों की संख्या 2.05 लाख से बढ़कर केवल 2.15 लाख हुई है।

रेलवे हर मायने में एक सफलता की गाथा है जिसने आधुनिक विश्व में उत्पादकता और परिणाम के आर्थिक दृष्टिकोण से घाटे के बजट को 20,000 करोड़ के अधिशेष वाले बजट और प्रभावी तथा कुशल मशीनरी में बदल दिया है। यह लोगों की आशाओं से जुड़ी है। हर वर्ष माल भाड़े और यात्री किराया में वृद्धि और घटती कार्यकुशलता के कारण पूरा राष्ट्र रेल बजट की बिना किसी उत्साह के प्रतीक्षा करता था। यह बीते समय की बात है। पिछले तीन वर्षों से लोग बड़ी अपेक्षाओं से रेल बजट की प्रतीक्षा करते हैं कि इससे आम आदमी के जीवन में कैसे सुधार आएगा।

महोदय, मैं निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं:-

1. खानपान सुविधा में महत्वपूर्ण सुधार किए जाने और बृहतर निगरानी की आवश्यकता है। ताकि यात्रियों को स्टेशन और रेलगाड़ियों, दोनों में गुणवत्तापूर्ण भोजन मिल सके।

2. महोदय, रेलवे में संरक्षा और सुरक्षा के प्रति चिन्ताएं बढ़ी हैं और पिछले कुछ वर्षों से रेलवे से जघन्य अपराधों की रिपोर्टें मिली हैं, कुछ अपराधी द्रुतगति से चलने वाली रेलगाड़ियों से एक राज्य से दूसरे राज्य में चले जाते हैं और पुलिस की गिरफ्त से बच जाते हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय, के विचारार्थ एक विशिष्ट सुझाव देना चाहता हूं जो कि लाखों लोगों के जीवन को प्रभावित करने वाला है। उत्तराखंड में तीर्थयात्रा के चार प्रमुख केन्द्र हैं, बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री और यमुनोत्री, हर वर्ष लाखों लोग सड़क परिवहन के माध्यम से इन स्थनों की यात्रा करते हैं और उन्हें बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। सड़कों की खराब स्थिति के कारण उन्हें यात्रा में हफ्तों लग जाते हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि इन चारों धामों को हरिद्वार से जोड़ने हेतु एक सर्वेक्षण कराया जाए। इससे उन्हें ईश्वर तथा लोगों का अशीर्वाद मिलेगा। बहुत सी बाधाओं और कठिनाइयों के बावजूद, सैकड़ों वर्ष पूर्व दार्जिलिंग, शिमला और कुन्नूर हिल स्टेशनों को रेल सम्पर्क द्वारा जोड़ा गया था। आधुनिक भारत में लोगों की अपेक्षाओं को पूरा करने हेतु एक संकल्प लिये जाने की आवश्यकता है। महोदय, इन चार तीर्थस्थलों को रेल सम्पर्क द्वारा जोड़े जाने का देश के सभी वर्गों द्वारा स्वागत किया जाएगा और साथ ही देश के अत्यंत खूबसूरत एवं साहसिक गतिविधियों वाले पर्यटन स्थलों का भी पता चलेगा।

इन बातों के साथ, मैं विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं।

***श्री तापिर गाव** (अरूणाचल पूर्व): महोदय, माननीय रेलमंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत करते हुए विशेषकर पूर्वोत्तर राज्यों के लिए बहुत सी नई परियोजनाओं का वायदा किया था। रेलवे देश के विकास में ही नहीं बल्कि राष्ट्रीय एकता में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

इस सभा में रेलवे वर्ष 2007-08 का बजट प्रस्तुत करते हुए लालूजी ने पूर्वोत्तर राज्यों की चार परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाएं घोषित किया, ये निम्नलिखित हैं:-

1. बोंगीबिल पुल
2. रंगिया से मुरकोंग सेलेक तक बड़ी लाइन
3. लमडिंग से बदरपुर तक नई रेल लाइन
4. जीरीबम से इम्फाल तक नई रेल लाइन

परन्तु वास्तव में पूर्णत: भिन्न स्थिति, देखकर मुझे आश्चर्य हुआ। उपरोक्त बतायी गई परियोजनाओं में से किसी में भी रत्ती भर प्रगति नहीं हुई है।

रेल विभाग ने विशेषत: बोगीबिल पुल को कोई महत्व नहीं दिया है जबकि बोगीबिल पुल अरूणाचल प्रदेश और उपरि असम के लोगों की जीवन रेखा है। केवल आम लोगों के लिए ही नहीं बल्कि रक्षा सेनाओं की आवाजाही तथा व्यापार और वाणिज्य में भी इसकी महत्वपूर्ण भूमिका है। पिछले दो वर्षों से बोगीबिल पुल के और निर्माण कार्य हेतु निविदा संबंधी (फाईल) मिसिल दिल्ली स्थित रेल मंत्रालय में स्वीकृति हेतु लम्बित है। रेल मंत्रालय द्वारा निविदा और अन्य आवश्यक अधिकारिक औपचारिकताओं को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

रंगिया से मुरकोंग सेलेक के आमान परिवर्तन का कार्य युद्धस्तर पर किया जाना चाहिए और इसका पाईघाट तक विस्तार किया जाना चाहिए। जिसका वर्ष 2005-2006 के रेल बजट में इसका सर्वेक्षण और जांच-कार्य किया गया था।

रेल मंत्रालय द्वारा लमडिंग से बदरपुर और जीरीबम से इम्फाल तक, राष्ट्रीय परियोजनाओं को किये गए वायदों के अनुरूप वास्तव

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री तापिर गाव]

में कार्यान्वित किया जाना चाहिए। रेलकर्मचारियों की हत्या और अपहरण की घटनाओं के कारण निर्माण कार्य में देरी हो रही है, रेल मंत्रालय का यह तर्क सही नहीं है, यद्यपि ऐसी कुछ घटनाएं हुई हैं परन्तु उनकी सुरक्षा हेतु रेलवे को केन्द्रीय अर्द्धसैनिक बल और राज्य पुलिस बल उपलब्ध कराया गया है।

ब्रिटिश साम्राज्य के दौरान दीमापुर और तिनसुकिया होकर गुवाहाटी से डिब्रुगढ़ तक रेल लाइन बिछायी गई थी। देश की स्वतंत्रता के 60 वर्ष पश्चात आज रक्षा सेनाओं, यात्रियों की सुगम तथा आवाजाही व्यापार और वाणिज्य के लिए दोहरी रेल लाइन की आवश्यकता है, डिब्रुगढ़ में भी एक नया रेलवे स्टेशन बन रहा है, अत: पुराने रेलवे स्टेशन को रेल संग्रहालय में बदल दिया जाना चाहिए, क्योंकि इसे ब्रिटिश राज्य में ईस्ट इंडिया कम्पनी द्वारा बनाया गया था, इससे पूर्वोत्तर भारत में रेलवे के इतिहास में इसके महत्व का पता चलेगा। माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं पिछले तीन वर्षों से रेल बजट और रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा में भाग ले रहा हूं और मैं हर बार अरूणाचल प्रदेश के लिए रेल सम्पर्क की मांग करता हूं। मेरे राज्य को रेल सम्पर्क से जोड़े जाने से आम लोगों को बड़ी राहत मिलेगी और रक्षा के रणनीतिक दृष्टिकोण से भी यह ठीक होगा। अरूणचल प्रदेश विकास के दृष्टिकोण से पिछड़ गया है; भारत के रेल मानचित्र में इसका नाम ही नहीं है। राष्ट्र के लिए यह शर्म की बात है कि भारत की स्वतंत्रता के 60 वर्षों के पश्चात भी मेरा राज्य, अरूणाचल प्रदेश भारत के रेल मानचित्र में नहीं है। पिछले तीन वर्षों से लालू जी मेरे राज्य को रेल सम्पर्क से जोड़ने का वादा कर रहे है। परन्तु हर वर्ष लालूजी के बड़े-बड़े वायदे, पूर्वोत्तर में भारी वर्षा में बह जाते हैं। वर्ष 2005-2006 के रेलवे बजट में लालूजी ने निम्नलिखित रेल लाइनों के निर्माण का वायदा किया था:-

1. मुरकोगसेलेक (असम) से पासीघाट (अरूणाचल प्रदेश) तक 30 कि.मी.

2. हरमोती (असम) से अरूणाचल प्रदेश की राजधानी (ईटानगर) तक 25 कि.मी.।

वर्ष 2006-07 के रेल बजट में रेलमंत्री ने पुन: इसका वायदा किया और रेल लाइन के निर्माण हेतु सर्वेक्षण और जांच कार्य में सम्मिलित किया गया है:

(1) रूपाई (असम) से परसुराम कुण्ड (अरूणाचल प्रदेश) 80 किलोमीटर है, लेकिन वस्तु स्थिति यह है कि एक भी रेल अधिकारी या कर्मचारी मेरे राज्य अरूणाचल प्रदेश में इस स्थान तक नहीं गया है। यदि भविष्य में 1962 के युद्ध जैसी परिस्थितियां बन गई तो एक दिन भारत के लोगों को इस बात पर पछतावा होगा कि अरूणाचल प्रदेश को रेल के साथ क्यों नहीं जोड़ा गया। वहीं दूसरी ओर चीन ने तिब्बत लहासा में हिमालय की चोटी पर 21000 फुट की ऊंचाई पर रेल लाइन का निर्माण कर दिया है, जबकि भारत अरूणाचल प्रदेश में भी कुछेक किलोमीटर को ही रेल लाइन से जोड़ पाने में भी असफल रहा है। मैं पुन: इस सभा के रिकार्ड में यह बात कह रहा हूं कि एक दिन भारत को बहुत पछतावा होगा कि अरूणाचल प्रदेश को रेल मार्ग से क्यों नहीं जोड़ा गया। यह न केवल लोगों के लिए अपितु सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है। महोदय, हमने अरूणाचल प्रदेश के लिए दो और प्रमुख रेल लाइनों की मांग की है जो हैं:-

(1) अरूणाचल के दिबांग घाटी जिले में सादियां और ऊपरी असम के अंग्रेजों के काल के सबसे पुराने शहर शांतिपुर से होते हुए दोलाह (असम) से रोइंग तक।

(2) मार्गेरीटा (असम) से मिआओ और अरूणाचल प्रदेश के चांगलांग जिले से जयरामपुर तक।

महोदय, यहां बहुत से महत्वपूर्ण स्थल हैं क्योंकि चांगलांग जिले बहुत से कोयला, लौह-अयस्क और तेल व अन्य खनिज पदार्थों के भंडार हैं। रेलवे न केवल इस क्षेत्र के विकास में अपितु खनिजों और कच्चे तेल के परिवहन तथा व्यापार में भी महत्वपूर्ण भूमिका अदा करेगा और इससे यहां के व्यापार और वाणिज्य का भी विकास होगा। केवल इतना ही नहीं जयरामपुर और नामपोंग म्यांमार और अन्य दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के साथ भविष्य में सीमा व्यापार का भी प्रमुख मार्ग होने जा रहे हैं। यहां 1942 की विख्यात "सर स्टिल वेल रोड" को भविष्य में दक्षिण पूर्व एशिया के साथ वरासते "स्टील वेल रोड" सीमा व्यापार के लिए विकसित किया जा रहा है। इसलिए, भविष्य में व्यापार और वणिज्य की दृष्टि से रेलवे का विस्तार करके इसे मार्गेरिश से जयरामपुर, नामपोंग और मिआओ तक ले जाना न केवल पूर्वोत्तर क्षेत्र अपितु पूरे देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण होगा।

महोदय, मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री चीन और भारत सरकार मेरे दृष्टिकोण पर ध्यान देंगे और मेरे राज्य अरूणाचल प्रदेश को रेलवे से जोड़ने के महत्व को समझेंगे तथा रेल मंत्री जी और भारत सरकार इस बात को महसूस करेंगी कि आखिरकार वे भारत के पूर्वोत्तर राज्यों की कब तक उपेक्षा करेंगे। बस बहुत हो चुका-अब उन वादों, को पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों में विशेषकर अरूणाचल प्रदेश में वास्तविकता के धरातल पर उतारा जाना चाहिए।

[हिन्दी]

***डा. रामकृष्ण कुसमरिया** (खजुराहो): महोदय, आज रेल की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। मैं आपके समक्ष इससे संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सुझाव कार्यवाही हेतु प्रस्तुत करता हूं:

महोदय, खजुराहो-महोबा रेल लाइन पर तेजी से कार्य शुरू हुआ है। आपने ये लाइनें पूरी करने के लिए पिछले बजट में सम्मिलित की थी जिससे महोबा खजुराहो रेलवे लाइन पूरा करने की सूची में दूसरे नम्बर पर थी। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इसे पूरा करने का ध्यान रखेंगे, किन्तु वन विभाग की कुछ आपत्तियों के कारण यह कार्य विलंबित हो रहा है।

ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का भी कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है। वन विभाग की आपत्तियों का शीघ्र निराकरण करें। खजुराहो से पन्ना खंड पर वन विभाग के कारण कार्य बाधित हो रहा है। अत: मेरा सुझाव है कि एकमुश्त इन रेल लाइनों के निर्माण में आने वाली बाधाओं का निराकरण किया जाना चाहिए।

1. बुंदेलखंड एक गरीब इलाका है, इस इलाके में एक गरीब रथ झांसी से मानिकपुर तक चलाया जाए।

2. उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति दिल्ली-झांसी-मानिकपुर को एवं मध्य प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति को निजामुद्दीन-जबलपुर को रोजाना चलाया जाए।

3. शताब्दी एक्सप्रेस को जो नई दिल्ली से भोपाल चलती है, बीना में ठहराव दिया जाए।

4. निजामुद्दीन-हबीबगंज-भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर में ठहराव दिया जाए।

5. झांसी से मानिकपुर-इलाहाबाद रेलवे लाइन का दुहरीकरण एवं विद्युतीकरण अत्यंत आवश्यक है। कई बार क्षेत्रीय उत्तर प्रदेश एवं मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड एवं बघेलखंड इलाके से इसकी मांग की गयी है।

6. मैं अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे लाइन पर पड़ने वाले रेलवे स्टेशनों के उन्नयन हेतु निवेदन करता हूं।

   (क) ओरछा पर्यटन स्थल, धार्मिक, सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक नगरी है, किन्तु उसके अनुरूप ओरछा स्टेशन में कोई आकर्षण नहीं है। अत: उसे विशेष दर्जा देते हुए आदर्श स्टेशन बनाएं।

   (ख) निवाड़ी हेहाका, हरपालपुर स्टेशनों को आधुनिक सुविधाओं से युक्त करें।

   (ग) निवाड़ी रेलवे स्टेशन पर रेक प्वाइंट स्वीकृत कर यह सुविधा पुन: बहाल करें। हरपालपुर, निवाड़ी में कंप्युटरीकृत रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान करें।

श्री हरिभाऊ जावले (जलगांव): आपने मुझे रेलवे के वर्ष 2007-2008 के सप्लीमेंटरी डिमांड पर विचार व्यक्त करने का मौका दिया है, इसके लिए धन्यवाद। माननीय सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड सभागृह में रखी हैं वे मंजूर तो हो जाएंगी, लेकिन उसके पहले मेरे संसदीय क्षेत्र की जो डिमांड है, वह मैं माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। भुसावल डिवीजन रेलवे को 600 करोड़ रुपया सालाना देता है। हमारी पुरानी मांग स्वतंत्र रूप से भुसावल-मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ी की है जो अभी तक पूरी नहीं हुई है। मैं संसद में अपना पहला विचार रख रहा हूं क्योंकि मैं न्यूली इलैक्टेड मैम्बर हूं। आप अगर मेरी मांग पूरी करेंगे तो मेरे क्षेत्र में काम करने का मुझे अच्छा मौका मिलेगा। दूसरी मेरी मांग है कि भुसावल-जलगांव स्टेशन पर रूफ-शैड बहुत पुराना है। बारिश के समय जनता को उससे बहुत असुविधा होती है। उसके लिए अच्छा रूफ शैडिंग बनाने की आवश्यकता है। जो कर्नाटक एक्सप्रेस और गोवा एक्सप्रेस भुसावल से दिल्ली आती है। उसमें फर्स्ट-क्लास एसी कोच नहीं है। उसमें फर्स्ट-क्लास एसी कोच लगाने की अत्यंत आवश्यकता है। मंत्री जी मेरी डिमांड है कि महाराष्ट्र में फर्टिलाइजर की बहुत कमी चल रही है। उसका कारण यह है कि मुम्बई में जो जेएनपीटी पर आयातित फर्टिलाइजर आता है उसके लिए पूरा रैक नहीं मिल रहा है। माननीय कृषि मंत्री जी ने बताया है कि रेलवे रैक नहीं मिलने से महाराष्ट्र में फर्टिलाइजर की कम सप्लाई आ रही है। आप कृपा करके उस पर ध्यान दें और मुम्बई से रेलवे रैक फर्टिलाइजर के लिए आप लगा देंगे तो मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए अच्छा रहेगा। मैं सभापति महोदय ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मेरे पहले विचार अगर माननीय मंत्री जी सीरियसली लेंगे तो जरुर मेरी डिमांड पूरी करेंगे और मेरा यह सौभाग्य रहेगा, अगर आप मेरी मांगों को नोट कर लेंगे।

[अनुवाद]

श्री बह्मानन्द पंडा (जगतसिंहपुर): माननीय सभापति महोदय, मुझे इस चर्चा में भाग लेने और अनुपूरक अनुदानों की मांगे (रेल) पर मतदान करने की अनुमति प्रदान करने के लिए मैं आपका हृदय से आभारी हूं।

जैसा कि आप जानते हैं कि उड़ीसा में प्राकृतिक संसाधनों का विपुल भंडार है, यहां के समुद्र तट बहुत रमणीय हैं तथा यहां

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री ब्रह्मानन्द पन्डा]

सुन्दर पर्यटक स्थल है। स्वतंत्रता प्राप्ति से पहले, रेलवे के क्षेत्र में उड़ीसा पूर्णतया उपेक्षित था और यहां तक कि स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात भी उड़ीसा इस क्षेत्र में पूरी तरह उपेक्षित ही रहा है।

हमारे माननीय रेल मंत्री जी बहुत उर्जावान हैं और मेरे निकट पड़ोसी भी हैं। जहां तक रेलवे क्षेत्र का संबंध है हमें इनसे बहुत उम्मीदें हैं।

मैं कुछ बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। उड़ीसा राज्य में हमारे माननीय मुख्यमंत्री श्री नवीन पटनायक के कुशल नेतृत्व में औद्योगिकी क्रान्ति की शुरूआत हुई है। हम 46 औद्योगिक घरानों के साथ समझौता ज्ञापनों पर पहले ही हस्ताक्षर कर चुके हैं। अत: इन परिस्थितियों में, मैं माननीय रेल मंत्री जी से विनम्रतापूर्वक यह अनुरोध करना चाहता हूं कि उड़ीसा को रेल अवसंरचना के क्षेत्र में विशेष वरीयता प्रदान किए जाने की आवश्यकता है। इन परिस्थितियों में मेरा विनम्रतापूर्वक यह अनुरोध है कि माननीय रेल मंत्री जी उड़ीसा राज्य में रेल अवसंरचना पर विशेष रूप से जोड़ें। मेरा दूसरा अनुरोध यह है कि उड़ीसा में गत डेढ़ दशक से कई परियोजनाएं चल रही हैं। ये परियोजनाएं अभी पूरी नहीं हुई हैं क्योंकि इसके लिए बजट में पर्याप्त प्रावधान नहीं किए गए हैं। इसीलिए, मैं विनम्रतापूर्वक माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि राज्य और आधुनिक भारत की बेहतरी के लिए इन परियोजनाओं को शीघ्रतापूर्वक पूरा किया जाए। यदि भगवान जगन्नाथ की भूमि की उपेक्षा की गई तो किसी को क्षमा नहीं मिलेगी। इसीलिए, मेरा विनम्रतापूर्वक यही अनुरोध है कि भगवान जगन्नाथ की भूमि राष्ट्रीय एकता का मूल है और देश में प्रेम लगाव और भाईचारे के मूल में भी यही हैं। इन परिस्थितियों में माननीय मंत्री जी से मेरा यही अनुरोध है कि वे पिछड़े राज्यों को प्राथमिकता दें। इसलिए क्योंकि वे दलितों, आम आदमी के नेता है, जिसके लिए ये पूरे देश में विख्यात है। ऐसी परिस्थितियों में उड़ीसा जैसे पिछड़े राज्य जो प्राकृतिक संसाधनों से भरपूर है, की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए।

महोदय, एक अन्य मुद्दा जो मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं, वह है कि रेल लाइनों का दोहरीकरण, भुवनेश्वर से दिल्ली तक सुपरफास्ट एक्सप्रेस रेल और गरीब रथ रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए। इसलिए क्योंकि उड़ीसा में 47.13 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा से नीचे रहते हैं। उड़ीसा में गरीब रथ रेलगाड़ी शुरू किए जाने को वरीयता दी जानी चाहिए। इन परिस्थितियों में मैं माननीय रेल मंत्री जी से विनम्रतापूर्वक यह अनुरोध करता हूं कि वे इस पर जोर दें।

विभिन्न स्थानों से आने वाले तीर्थयात्रियों के लिए खुर्दा रोड-पुरी के दूसरे चरण के कार्य को शीघ्र किए जाने की आवश्यकता है। आदिवासी और जनजातीय लोग लंबे समय से खुर्दा बोलंगीर रेल लाइन की मांग करते आ रहे हैं। इसे अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मेरा माननीय सभापति जी से विनम्रतापूर्वक यह अनुरोध है कि उड़ीसा एक ऐसा राज्य है, जिसके कई जिलों में रेल लाइन या रेल संपर्क का अस्तित्व ही नहीं है। इसीलिए, राज्य के विभिन्न भागों जैसे मलकानगिरी, बोध, फूलबनी, सोनपुर में माओवादी गतिविधियां चल रही हैं, ऐसी परिस्थितियों में माननीय रेल मंत्री जी को इसपर विशेष ध्यान देना चाहिए।

समय की कमी के कारण मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा। मैं उस निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं तो सबसे गहरे पत्तन, पारादीप पत्तन से शुरू होता है। प्राचीन कोणार्क मन्दिर विश्व के महान आश्चर्यों में से एक है। पारादीप पत्तन की बेहतरी के लिए महानदी के ऊपर एक और रेल पुल बनाए जाने की आवश्यकता है। ऐसी परिस्थितियों में कटक से पारादीप के लिए कई यात्री गाड़ियां चलाई जानी चाहिए।

अधिकांश क्षेत्रों में कोई समपार नहीं बने हैं जिसके परिणामस्वरूप गरीबों को बहुत सी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं और उनसे यह अपील करता हूं कि वे उड़ीसा राज्य जो औद्योगिक क्रान्ति के पथ पर अग्रसर है इसके लिए पर्याप्त बजटीय प्रावधान करें।

श्री सांताश्री चटर्जी (सेरमपुर): सभापति महोदय, सभा के समक्ष प्रस्तुत अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) को स्वीकृति देना हमारा सांविधिक और संवैधानिक कर्तव्य है।

महोदय, माननीय रेलमंत्री का यह दावा प्रशंसनीय है कि 'पिछले वर्ष के 14,700 करोड़ रुपए के अधिशेष की तुलना में वर्ष 2006-07 में 20,000 करोड़ रुपए लाभांश का नकद अधिशेष अर्जित कर रेलवे ने इतिहास कायम किया है। परन्तु लाभ अर्जित करने के बावजूद यात्रियों हेतु सुविधाओं की क्या स्थिति है? अपने बजट भाषण में मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि मार्च 2007 तक 225 रेलवे स्टेशनों को विकसित किया जाएगा। मैं यह जानना चाहता हूं कि अब तक कितने स्टेशन विकसित हुए हैं।

नई दिल्ली, हावड़ा सियालदह, विक्टोरिया टर्मिनस और चेन्नई रेलवे स्टेशनों की स्थिति दयनीय है। यदि स्वच्छता और यात्री सुविधाओं के आश्वासनों को मूर्त रूप दिया जाता है तो यह सर्वथा उपयुक्त होगा। मुझे खेदपूर्वक यह कहना पड़ता है कि यात्री सुविधाएं कमतर हो रही हैं।

रेलगाड़ियों के चलने में विलम्ब, चाहे वह राजधानी, पूर्वा, कालका या कोरोमण्डल कोई भी रेलगाड़ी हो, रोजमर्रा की बात हो गयी है। इन रेलगाड़ियों में दिया जाने वाला खाना घटिया है। उपनगरीय यात्रियों की संख्या बढ़ रही है परन्तु सुविधाएं घट रही है। थोड़े-थोड़े अंतराल पर अधिक रेलगाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। दक्षिण-पूर्व रेलवे के हावड़ा अमटा रेल लाइन पर यात्रियों की कठिनाइयां वर्णातीत हैं। दक्षिण-पूर्व रेलवे के बरगोछिया में समपार के निर्माण का आश्वासन दिया गया था परन्तु अभी यहां कार्य शुरू नही किया गया है।

पूर्व रेलवे में कुछ महत्वपूर्ण स्टेशन जैसे बर्दवान, बंडेल, सेवड़ाफुली, सेरमपुर, कल्याणी, कृष्णानगर, बरहामपुर, डानकुनी आदि हैं। मांडल स्टेशन विकसित करने की योजना में इन्हें भी सम्मिलित किया जाना चाहिए।

कुछ और सड़क ऊपरिपुलों की अत्यधिक आवश्यकता है। पूर्व रेलवे में कामारकुण्ड मोगरा रिसड़ा और बरनीपुर रेलवे स्टेशन हैं। डानकुनी में रेलवे ऊपरिपुल का निर्माण कार्य चल रहा है। पूर्व रेलवे के अंतर्गत जनाई रोड रेलवे स्टेशन को हेरिटेज रेलवे स्टेशन घोषित किया जाना चाहिए। कृष्णानगर-चारतला के लिए सर्वेक्षण का आश्वासन दिया गया था। इसे यथाशीघ्र शुरू कराया जाना चहिए।

अब, मैं रेलवे हाकरों की बात करता हूं। मैं चौदहवीं लोकसभा की रेलवे संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन का संदर्भ देना चाहता हूं। पृष्ठ 3 के पैरा 5 में दी गयी सिफारिशों पर विचार किया जाए। यदि आवश्यक हो तो रेलवे अधिनियम के खंड 144 में संशोधन किया जाए ताकि लाखों लोगों की आजीविका सुरक्षित हो सके। मुझे खेदपूर्वक यह कहना पड़ता है कि पश्चिम बंगाल, बिहार और उड़ीसा में रेलवे हाकरों के उत्पीड़न, मारपीट और डराने के मामले बढ़ रहे हैं। लोकप्रिय नेता श्री लालूजी के नेतृत्व में चल रहा रेल मंत्रालय के रहते हो रही ऐसी दुर्भाग्यपूर्ण घटनाओं को सहन नहीं किया जाना चाहिए।

इस अधिनियम के अंतर्गत कतिपय सहकारी सोसायटियों को पंजीकृत किया गया था। उन्हें मान्यता दी जाए। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में कोन्नगर रेलवे बाजार समिति ऐसी सोसायटियों में से एक है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि लाइसेंस देते समय इन सोसायटियों के नाम पर विचार किया जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री से असम के लोगों की तरफ विशेष ध्यान देने का अनुरोध करता हूं। मैं लमडिंग-बदरपुर-त्रिपुरा-दक्षिण असम बड़ी रेल लाईन परियोजना की स्थिति के बारे में जानना चाहता हूं। यह परियोजना 1998 में शुरू हुई थी और 2009 तक इसका पूर्ण होना निर्धारित था।

असम राज्य सरकार लमडिंग जंक्शन और हफलांग (एन. सी. हिल्स डिस्ट्रिक्ट) में निर्माण कार्य में लगे ठेकेदारों और उनके कामगारों सहित इंजीनियरों और अन्य लोगों को स्थानीय उग्रवादियों से सुरक्षा प्रदान करने में असफल रही जबकि त्रिपुरा राज्य सरकार ने पूरी संरक्षा और सुरक्षा का आश्वासन दिया। यह मामला असम सरकार के समक्ष उठाये जाने की आवश्यकता है।

देशभर में रेलगाड़ियां चलाने वाले कर्मचारियों की कुछ शिकायतें हैं और उन्हें उचित तरीके से हल किया जाना चाहिए। उन्होंने रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड के समक्ष एक याचिका प्रस्तुत की है। हमारे नेता बसुदेव आचार्य ने उनका मामला उठाया है।

कोयला और राख की संभलाई में लगे कामगारों को नियमित करने के कार्य में तेजी लायी जाए। यह उनकी वास्तविक और वैधानिक मांग है और मैं समझता हूं कि उनकी मांगों की पूर्ति हेतु प्राधिकारियों को सकारात्मक रूख अपनाना चाहिए।

भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। यह हमारे देश की एकता और अखंडता का प्रतीक है। सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निजीकरण नहीं किया जाना चाहिए। यह दुर्भाग्यपूर्ण है इसके कुछ क्षेत्रों का निजीकरण शुरू कर दिया गया है। राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम में की गयी प्रतिबद्धताओं का पालन किया जाना चाहिए।

***श्री किन्जरपु येरननायडु** (श्रीकाकुलम): भारतीय रेल सतत प्रगति और विकास के लिए आवश्यक अवसंरचना का महत्वपूर्ण घटक होने के कारण देश के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। बदलती प्राथमिकताओं और अस्थायी नीतियों के कारण रेलवे नेटवर्क के विस्तार में प्रगति नहीं कर पाया है। संचालन की सुविधा के लिए रेलवे को अपनी पुरानी परिसंपत्तियों को बदलकर, सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग करके बेहतर ग्राहक संबंध बनाने चाहिए और स्वीकृत रेल परियोजनाओं को पूरा करना चाहिए। रेलवे ने वर्ष 2006-07 को 'मुस्कान के साथ ग्राहक सेवा वर्ष' घोषित किया है, जिसमें मेल एक्सप्रेस और सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में गुणवत्तात्मक और मात्रात्मक दृष्टि से बेहतर यात्री सुविधाओं का प्रस्ताव नहीं किया गया।

महोदय, मैं आपका ध्यान रेल नेटवर्क के मामले में पिछड़े हुए अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं। यह एक दीर्घ तटीय पट्टी है जहां आधुनिकतम उपग्रह रेल नेटवर्क की आवश्यकता है। मैनें पहले ही 16.12.2005 को अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं नामतः रेलगाड़ियों के ठहराव, खुर्दा डिवीजन के अंतर्गत इच्छापुरम से पलासा तक, वाल्टेयर डिवीजन के अंतर्गत

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री किन्जरपु येरननायडु]

पलासा से दूसी, आर.एस तक जो कि पूर्वी तटीय रेलवे, भुवनेश्वर के अधीन आते हैं, रेलवे स्टेशनों का विकास किया जाने के बारे में विस्तृत ब्यौरा देते हुए एक अभ्यावेदन दिया है। मैं यह भी बताना चाहता हूं कि आन्ध्र प्रदेश में रेलवे स्टेशनों की बड़ी दुर्दशा है। जैसा कि मुझे ज्ञात है कि श्रीकाकुलम रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन बनाने का प्रस्ताव आपके मंत्रालय में लम्बित है। मेरा आपसे यह सविनय अनुरोध है कि संबंधित प्राधिकारियों को निर्देश जारी किये जाएं कि श्रीकाकुलम रेलवे स्टेशन को जिला मुख्यालय का माडल सैटेलाइट रेलवे स्टेशन बनाने के कार्य में तेजी लाई जाए, जो कि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का मुख्यालय भी है।

मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि सिकन्दराबाद, विशाखापत्तनम तथा विजयवाड़ा स्टेशनों से रेलवे को अच्छा राजस्व प्राप्त होता है। इसके बावजूद इन स्टेशनों को वाई-फाई सुविधा प्रदान करने हेतु अंतिम सूची में शामिल नहीं किया गया है जबकि यह सुविधा 50 स्टेशनों में उपलब्ध है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वाई-फाई सुविधा हेतु चयनीत सूची में दक्षिण रेल के एक भी स्टेशन को शामिल नहीं किया गया है।

निम्नलिखित स्टेशनों में रेलगाड़ियों का हाल्ट ठहराव का प्रावधान किया जाना:

1.	पलसा	– नीलांचल एक्सप्रेस को कुरधा से पलसा तक बढ़ाया जाना
2.	मंदला रोड	– विसका एक्सप्रेस हेतु हाल्ट
3.	सोमपेटा	– कोणार्क एक्सप्रेस हेतु हाल्ट
4.	इच्छापुरम	– हावड़ा-यशवंतपुर (सुपरफास्ट एक्सप्रेस दैनिक)
		– पुरी-अहमदाबाद (एक्सप्रेस सप्ताह में तीन बार)
		– तिरूवन्तपुरम-हावड़ा (साप्ताहिक दो बार)
5.	ठलराम	– 7479, 7480 रेल गाड़ी का ठहराव दिया जाना।

इच्छापुरम रेलवे स्टेशन आंध्र प्रदेश का प्रवेश द्वारा है। इसे एक आदर्श स्टेशन बनाया जाए, न केवल मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र अपितु आंध्र प्रदेश के विशाखापत्तनम तथा महबूबनगर जिलों में ठहराव/हाल्ट का प्रावधान किया जाए। अर्थात:

1. अनाकरपल्ली–फालुकनमा एक्सप्रेस हाल्ट तथा लिंक एक्सप्रेस
2. महबूबनगर जिले में अपन्नापोल्ली के निकट सड़क पर ओवर ब्रिज।
3. बानापार्थी रोड स्टेशन में दूसरा प्लेटफार्म।
4. गडवाल स्टेशन में सुविधाओं में सुधार।
5. वानापार्थी लोकल और बोलानगर स्टेशनों में एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव।

मैंने सामपेटा में कम्प्यूटीकृत आरक्षण व्यवस्था का अनुरोध किया था परंतु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। इस्ट कोस्ट रेलवे अधिकारियों ने इस बारे में प्रस्ताव पहले ही प्रस्तुत कर दिया था। मैं आपका ध्यान यात्री सुविधाओं में आयी गिरावट की ओर दिलाना चाहता हूं। मेरा अनुरोध है कि यथा शीघ्र सभी रेलवे स्टेशनों में यात्रियों के सुरक्षा उपाय किए जाए। आंध्र प्रदेश में क्षतिग्रस्त पुलों के कारण कभी भी हादसा हो सकता है। हमनें क्षतिग्रस्त पुलों की सूची दे दी है। जिनकी तत्काल मरम्मत की जानी चाहिए ताकि किसी भी अप्रिय घटना को रोका जा सके।

मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि सिकन्दराबाद, विशाखापटनम तथा विजयवाड़ा स्टेशनों से रेलवे को अच्छा राजस्व प्राप्त होता है। इसके बावजूद इन स्टेशनों को वाई-फाई सुविधाएं प्रदान करने हेतु अंतिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। जबकि यह सुविधा 50 स्टेशनों में उपलब्ध है, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वाई-फाई हेतु चयनीत सूची में दक्षिण रेल के एक भी स्टेशन को शामिल नहीं किया गया है।

आंध्र प्रदेश के लोक सभा तथा राज्य सभा के सभी सदस्यों ने आंध्र प्रदेश की लंबित परियोजनाओं की सूची भी प्रस्तुत की है। इनमें नई रेल लाइनें, नई यात्री गाड़ियां, एक्सप्रेस गाड़ियां, गाड़ियों की संख्या बढाए जाने, रेल ओवर ब्रिज, नई लाइनों हेतु सर्वेक्षण, यात्री सुविधाएं गाड़ियों का ठहराव शामिल है, सभी प्रस्ताव लंबित हैं।

विशाखापत्तनम न केवल आंध्र प्रदेश का दूसरा सबसे बड़ा शहर है अपितु यह एशिया में सबसे ज्यादा तेजी से विकसित होने वाले शहरों में से एक है।। यहां पोत निर्माण, तेल शोधन कारखाना, बिजली घर, सीमेंट कारखाने, इस्पात कारखाने हैं। यह आई. टी. उद्योग हेतु भी आकर्षित का केन्द्र बनता जा रहा है। यहां खनिज के भंडार भी प्रचूर मात्रा में पाए जाते हैं। विशाखापत्तनम को इस्ट कोस्ट रेलवे में एक अप्रेल 2003 को शामिल किया गया था। इस्ट कोस्ट रेलवे तीन राज्यों तक फैला है। इस जोन में यात्री तथा माल ढुलाई राजस्व में रिकार्ड वृद्धि हुई है जोकि विशाखापत्तनम में

आर्थिक गतिविधियों के कारण हुआ है कुल राजस्व 2400 करोड़ रुपये है। इसके सामरिक, पर्यटक, वाणिज्यिक, आर्थिक महत्व तथा इस क्षेत्र के समग्र विकास को ध्यान में रखते हुए मेरा अनुरोध है कि विशाखपत्तनम हेतु एक पृथक रेल जोन स्थापित किया जाए।

मैं यह भी बताना चाहूंगा कि नंदालुर रेलवे स्टेशन जो कि रेलगाड़ियों माल ढुलाई तथा यात्रियों की आवाजाही के लिए गुंटाकल डीविजन का एक व्यस्ततम केन्द्र हुआ करता था अब आर्थिक रूप से तथा यात्रियों की संख्या को देखते हुए धीरे-धीरे पिछड़ता जा रहा है। यह स्थिति 1994 में स्टीम रोड के बन्द किए जाने के कारण हुई है। नंदालुर रेलवे स्टेशन में व्यापक अवसंरचना संबंधी सुविधाएं तथा रेलवे संस्थान आदि हैं जिनका मूल्य करोड़ों रुपए है यह चेन्नै-मुम्बई ग्रैंड ट्रक लाइन में अवस्थित है यहां के अधिकांश लोग पिछड़े वर्ग के हैं तथा इनमें से अधिकत्तर लोग जीवनयापन हेतु रेलवे पर निर्भर हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि इन क्षेत्रों में रेलवे की गतिविधियों को कम किए जाने की वर्तमान प्रवृत्ति को समाप्त किया जाए तथा आंध्र प्रदेश के कडापा जिले के नंदालुर में ट्रेक्शन लोको शेड स्थापित करके स्थानीय लोगों के जीवन स्तर में सुधार लाया जाए।

मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान किए जाने के मेरे प्रस्तावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

***श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई** (शिवकाशी): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेलवे की अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया। तथा मैं श्री वाइको के नेतृत्व वाले मारूमलारची द्रविड़ मुनेत्र कषगम दल की ओर से अपने विचार प्रस्तुत करना चाहूंगा। इस अवसर पर मैं भारतीय रेल को, कश्मीर घाटी को देश के अन्य भागों से जोड़ने के लिए जिसके कारण राष्ट्रीय एकता सुदृढ़ हुई बधाई देता हूं।

हमारे प्राचीन संगम कवि ने तमिल में कहा है, "सभी आपस में भाई-भाई हैं तथा विश्व एक है।" इसके बावजूद तमिलों की अनदेखी तथा उपेक्षा की जा रही है। देश में रेल लाइन की कुल लंबाई 63,372 किलोमीटर है तथा विद्युतीकरण किए गए मार्ग की लंबाई 17,907 किलोमीटर है।

हमने अनेक बार चेन्नै से कन्याकुमारी तक पूरे मार्ग के विद्युतीकरण के महत्व पर बल दिया है। परन्तु इस कार्य को अधुरा ही छोड़ दिया गया है। यह रेल मार्ग महत्वपूर्ण है क्योंकि यह उत्तरी तमिलनाडु को दक्षिण से जोड़ने वाली महत्वपूर्ण जीवन रेखा है। तुतीकोरिन, पत्तन शहर मंदिरों का शहर मदुरै, कन्याकुमारी जो एक पर्यटन तथा तीर्थ स्थल है तिरूचीरापल्लई के दक्षिण में है। इसलिए तिरूची तथा तुतीकोरिन, और कोबिलपट्टी तथा कन्याकुमारी के विद्युतीकरण की अत्यावश्यकता है। यह मार्ग मात्र 450 किलोमीटर है। इसी प्रकार तिरूची तथा मदुरै के रास्ते विल्लूपूरम एवं तुतीकोरिन के बीच दोहरी रेल लाइन की मांग अब तक पूरी नहीं की गई है। "सरकार का कार्य योजना बनाना, आय में वृद्धि करना तथा ऐसे प्राप्त राजस्व का संरक्षण करते हुए इनका भावी अर्थक्षम योजनाओं हेतु उपयोग करना है" यह थिरूक्कुराल का उद्धरण है। परन्तु तमिलनाडु हेतु परियोजनाओं की निधियों के विनियोग में भेद-भाव किया जाता है।

स्वर्णिम चतुर्भुज-राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना के साथ-साथ डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर की परिकल्पना रेलवे द्वारा की गयी थी और इसलिए मुंबई को दिल्ली से जोड़ने वाले उत्तर फ्रेट कोरिडोर तथा साथ ही कोलकाता को दिल्ली से जोड़ने वाले दक्षिण फ्रेट कोरिडोर की घोषणा की गयी थी। परन्तु घोषणा होने के बाद से यह परियोजना अभी तक विचाराधीन है। कल ही हमें जपानी प्रधानमंत्री द्वारा इस बात का स्मरण कराया गया जिन्होंने कहा कि दिल्ली और मुंबई के मध्य डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर औद्योगिक विकास का मुख्य आधार है।

विरूद्धनगर तथा मनामदुरै के मध्य आमान परिवर्तन के लिए 25 करोड़ रु. का आवंटन किया गया था। इसकी घोषणा इस वर्ष के रेल बजट में की गयी थी। यह कार्य इसी वर्ष आरम्भ होना चाहिए और अगले वर्ष पूरा होना चाहिए। परन्तु इसमें देरी हो रही है। इस आमान परिवर्तन कार्य की प्रगति में हो रही देरी के कारण अरूप्पुकोट्टई रेलवे स्टेशन प्रभावित हो रहा है। कम्प्यूटरीकृत आरक्षण टर्मिनल के बंद होने के कारण यह बंद रहता है। अत: मैं आपसे यह आग्रह करता हूं कि अरूप्पुकोट्टई शहर के बीचों-बीच कम्प्यूटरीकृत अग्रिम आरक्षण केन्द्र आरम्भ किया जाए। कोविलपट्टी में रेलवे उपरिपुल के निकट पुल पैदल यात्रियों के लिए मार्ग का कार्य आरम्भ नहीं हुआ है। इससे लोगों को काफी असुविधा हो रही है। इस भूमि को पट्टे पर दिए जाने के लिए भुगतान नहीं किया गया है। हमें ज्ञात हुआ है कि इससे संबंधित फाइल मदुरै तथा दिल्ली के बीच चक्कर काट रही है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तिरूवंगल रेलवे स्टेशन पर प्रतिदिन करीबन एक लाख लोगों की आवाजाही होती है और प्रतिदिन लगभग 20,000 रू. प्रतिदिन की आय होती है। परन्तु यह स्टेशन मात्र एक कमरे से कार्य कर रहा है। इस दयनीय स्थिति में परिवर्तन होना चाहिए। पहचान पत्र के माध्यम से अग्रिम आरक्षित प्रति टिकट पर 15 रु. आई. आर. ओ. प्रभार वसूला जाता है।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र तथा साथ ही तमिलनाडु की ओर से कई बार अनुरोध करता रहा हूं तथा मांगें करता रहा हू। परन्तु

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

[श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई]

इनमें से अनेक मांगों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। अनेकों घोषणाएं की गयी हैं। घोषणाओं को तब तक लागू नहीं किया जा सकता जब तक उन्हें तत्परता से आगे न बढ़ाया जाए। अत: मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करता हूं कि वे मेरी शिकायत का निवारण करें। घोषणाएं केवल कानों को सुनने में अच्छी लगती है जैसे कागज के फूल सुन्दर हो सकते हैं परन्तु उन्हें खुशबू नहीं होती। मैं आपको अपनी मांगें याद दिला रहा हूं तथा साथ ही यह भी याद दिला रहा हूं कि समय भी समाप्त हो रहा है मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेलवे अनुदान की अनूपूरक मांगों के संबंध में अपने विचार रखने का मौका दिया। यह बात बिल्कुल सही है कि रेलवे ने अपेक्षाकृत काफी विकास किया है। यूपीए सरकार मे जो विफलताएं हैं, उसमें रेलवे को हम थोड़ी सफलता की दृष्टि से देख रहे हैं। पिछले वर्ष 2006-07 में रेलवे ने 20,000 करोड़ से अधिक मुनाफा कमाया है। मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूं उस क्षेत्र में देश के सीमेंट उत्पादन का एक-तिहाई हिस्सा उत्पादित होता है। वर्ष भर में सात हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का व्यापार रेलवे को मिलता है। लेकिन मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जिस गति से रेलवे मुनाफा कमा रही है, उस गति से रेलवे यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा की दृष्टि से बहुत पीछे हैं। एक तरफ रेल मंत्री जी कहते हैं कि हम भारतीय रेल को दुनिया की सबसे बेहतर रेल बनाना चाहते हैं, लेकिन दूसरी तरफ शायद उनका ध्यान नहीं गया है कि जो देश के छोटे-छोटे स्टेशन हैं, वहां यात्रियों की सुविधाओं के मामले में कुछ भी नहीं है। हम सदन में लगातार उस तरफ मंत्री जी का ध्यान दिलाने का काम करते रहे हैं, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मैं कुछ उदाहरण उनके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं।

वहां आये दिन यात्रियों के साथ लूटपाट होती है, उनके सामानों की चोरी होती है, जहरखुरानी होती है, इस तरह की अनेकों घटनाएं रोजाना हो रही हैं, लेकिन उसमें कहीं कोई सुधार नहीं हो रहा है। गाड़ियों में तथा रेलवे स्टेशनों पर अवैध वैन्डरों के द्वारा घटिया स्तर की सामग्री बेची जा रही है। इसके भी उदाहरण कई बार सामने आये हैं। यात्रियों को जो बैडरोल दिये जाते हैं, वे बैडरोल ऐसी खराब स्थिति में होते हैं कि उनमें से बदबू आती है। गाड़ियों में जो यात्री डिब्बे चलाये जा रहे हैं, वे अधिकांशत: एक्सपायरी डेट के होते हैं, इनके कारण ही दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। खास तौर पर पश्चिम मध्य रेलवे में चलने वाली गाड़ियों के डिब्बों की स्थिति अत्यंत गंभीर है। रेलवे स्टेशनों पर जो पूछताछ की सुविधा है, उसकी स्थिति भी बहुत अच्छी नहीं है। एक तरफ हम रेलवे के मॉडर्नाइजेशन की बात कर रहे हैं, दूसरी तरफ पूछताछ की यह हालत है कि टेलीफोन करते रहो, कोई उठाने वाला नहीं होता है। कई जगहों पर रेलवे पूछताछ थोड़ा काम कर भी रहा है, लेकिन वहां कर्मचारियों की कमी है और इसके कारण भी समय पर यात्रियों को जानकारी नहीं मिल पाती है। देश के कुछ रेलवे स्टेशनों में व्यवस्था ठीक है, लेकिन इसका मतलब यह नहीं हुआ कि देश के सभी स्टेशनों की स्थिति सुधर गई है। मैं स्वयं पिछले माह महाकौशल एक्सप्रेस में दिल्ली से सतना के लिए यात्रा कर रहा था और मेरे खुद के दो मोबाइल मथुरा और आगरा के बीच में चोरी चले गये। ऐसी अनेकों घटनाएं होती हैं।

महोदय, मेरे क्षेत्र से आने वाली गाड़ियां रीवा से नई दिल्ली और जबलपुर से दिल्ली इन दोनों गाड़ियों का समय बहुत गड़बड़ है। कई बार मैं स्वयं माननीय मंत्री जी से और चेयरमैन से मिला। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: गणेश सिंह जी, आपका समय चार मिनट से ज्यादा हो गया। हर मैम्बर के लिए चार मिनट का समय निर्धारित है।

श्री गणेश सिंह: इनके अलावा और अधिकारियों से भी मिला, लेकिन इन गाड़ियों का समय परिवर्तन नहीं हुआ। दोनों गाड़ियां दोपहर के बाद पहुंचती हैं। मेरा निवेदन है कि इन दोनों गाड़ियों में से किसी एक गाड़ी को सुबह नौ बजे तक दिल्ली पहुंचाने की व्यवस्था कर दी जाए। मैंने कटनी से इलाहाबाद, मानिकपुर से झांसी तथा सतना से रीवा रेल लाइनों के विद्युतीकरण की मांग की थी।

सभापति महोदय: अब आप समाप्त कीजिए, चार मिनट से ज्यादा हो गये हैं। सभी मैम्बरों को चार मिनट का समय ही मिल रहा है।

श्री गणेश सिंह: सभापति महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। मेरा निवेदन है कि झांसी से मानिकपुर और रीवा से सतना दोहरी रेल लाइन आज तक पूरी नहीं हो पाई और अभी मानिकपुर से इलाहाबाद वाली रेल लाइन के दोहरीकरण का काम भी नहीं हो पाया है। मैंने लगातार मांग की है कि चित्रकूट धाम और मैहर के बीच में कोई एक यात्री गाड़ी चलाई जाए। वहां साल भर में लगभग पचास लाख से अधिक तीर्थयात्री आते हैं, लेकिन आने-जाने की कोई सीधी व्यवस्था नहीं है। राजकोट एक्सप्रेस की मांग लगातार उस क्षेत्र के लोगों के द्वारा की जाती रही है, लेकिन आज तक वह सतना तक नहीं पहुंचाई गई। पूर्व के रेल मंत्री जी ने आश्वस्त भी किया था, लेकिन आज तक वह राजकोट नहीं पुहंची। मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत आने

वाले सभी रेलवे स्टेशनों में यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के लिए रेल रोको आंदोलन किया, लेकिन आज तक हमारी बात नहीं सुनी गई। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री देवव्रत सिंह के भाषण के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा

*(व्यवधान)**

सभापति महोदय: श्री देवव्रत सिंह, आप अपना भाषण आरम्भ कीजिए। आपके भाषण के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: सभापति महोदय, मुझे अपनी बात कहने का मौका दिया जाए।

सभापति महोदय: आप बाकी स्पीच ले कर दीजिए।

***श्री गणेश सिंह:** चालू वित्त वर्ष में आपने आठ गरीब रथ के नाम से गाड़ियां चलाई हैं, लेकिन मध्य प्रदेश के लिए कोई गरीब रथ नहीं है। मेरी मांग है कि दिल्ली से सतना-रीवा के लिए गरीब रथ चलाया जाए। इलाहाबाद-बम्बई मार्ग पर सतना जिले के मैहर शहर में राष्ट्रीय राजमार्ग की क्रॉसिग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाये जाने की स्वीकृति एन.एच. ने की है लेकिन अंडर ब्रिज के बारे में रेलवे से मांग है कि वह स्वयं इसे अपने खर्चे से बनाए। सतना रेलवे स्टेशन के पास नए कलेक्ट्रेट भवन के पास अनुपयोगी भूमि रेलवे की पड़ी है। मैहर में मध्य प्रदेश शासन की भूमि जिसकी जरूरत रेलवे को है, उसके बदले सतना की जमीन की मांग की है। कृपया उसकी स्वीकृति दी जाए।

रेलवे के पास सतना में पानी का संकट है। मैने पूर्व में सुझाव दिया था कि सतना नदी में नया स्टापडैम बनाने की स्वीकृति प्रदान करनी चाहिए। जबलपुर-रीवा इंटरसिटी को एवं वगहार रोड, उचेहरा एक्सप्रेस को मझगवां स्टेशन पर और रीवांचल एक्सप्रेस को वगहाररोड में स्टापेज दिया जाए। उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। सतनास एवं मैहर रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है, परंतु यात्री सुविधा का कार्य अत्यंत कम है, वहां गंदगी का भंडार है, अवैध वैंडरों की संख्या बढ़ रही है, उसे रोका जाए तथा सतना रेलवे कालोनी की स्थिति में सुधार किया जाए। मेरे क्षेत्र के अंदर आने वाले स्टेशनों में जो निर्माण कार्य चल रहे हैं, उन कार्यों की जांच की जाए, क्योंकि वहां पर गड़बड़ी की गई है। सतना से बम्बई के लिए नई रेलगाड़ी चलाई जाए।*

***श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल** (दमन और दीव): महोदय, वर्ष 2007-08 के लिए रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। इस अवसर पर मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र दमन दीव के लोगों के रेलवे संबंधी समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। सर्वप्रथम मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय का ध्यान वापी, गुजरात में बलीठा रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल के निर्माण तथा कारमबेली रेलवे लेवल क्रासिंग पर स्थित अंडर ब्रिज को चौड़ा करने की शीघ्र आवश्यकता की ओर दिलाना चाहता हूं। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 से बलीठा रेलवे क्रासिंग होते हुए भारी वाहन ट्रेफिक दाभोल से दमन में प्रवेश करता है। बलीठा रेलवे क्रासिंग के मुम्बई-अहमदाबाद मुख्य रेल लाइन पर होने के कारण यह रेलवे फाटक अधिकतर बंद रहता है जिसके कारण इसके दोनों ओर वाहनों की लंबी कतारें लगी रहती हैं। दाभोल सोमनाथ तथा दमन में काचीगांव से दाभोल राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 के लिए बलीठा रेलवे क्रासिंग एक मुख्य सम्पर्क मार्ग है। इसलिए इस रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल बनाए जाने की तुरंत आवश्यकता है। इसी प्रकार कारमबेली रेलवे फाटक भी मुम्बई-अहमदाबाद का महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्ग है।

इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि पश्चिम रेलवे के अंतर्गत बलीठा रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल के निर्माण और कारमबेली रेलवे क्रासिंग के विस्तार हेतु सर्वेक्षण कार्य आरंभ करने के निर्देश संबंधित अधिकारियों को शीघ्र जारी किए जाएं ताकि आम लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को दूर किया जा सके।

इसी संदर्भ में मैं दक्षिण गुजरात के प्रमुख रेलवे स्टेशन वापी का जिक्र करना चाहूंगा। आय के मामले में सूरत के पश्चात वापी सर्वाधिक आय प्राप्त करने वाला रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन की प्रतिदिन की राजस्व प्राप्ति 11 से 14 लाख रुपए के लगभग है। इसी कारण इस स्टेशन को ए ग्रेड सुपर स्टेशन घोषित किया गया है परन्तु जहां तक एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव का संबंध है, इस

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*...*भाषण का यह भाग सभा-पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री दाह्याभाई वल्लभभाई पटेल]

स्टेशन की स्थिति काफी खराब है यद्यपि यह स्टेशन महत्वपूर्ण स्थानों की समीपता के कारण काफी अहम स्थिति रखता है। इस स्टेशन से दमन 7 किलोमीटर, सिलवास 11 किलोमीटर, महाराष्ट्र सीमा केवल 15 किलोमीटर है। इसके साथ-साथ यह चार संसदीय क्षेत्रों (वलसाड, दानू, सिलवासा, दमन) से घिरा हुआ है। इसलिए अगर इस स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दिया जाता है तो इन चारों संसदीय क्षेत्रों के लोगों को इसका लाभ पहुंचेगा।

वापी रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव के लिए समय-समय पर किए गए हमारे निवेदन को आंशिक रूप से ही स्वीकार किया गया है। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि 9017 सौराष्ट्र जनता एक्सप्रेस केवल डाउन रूप पर वापी में ठहरती है और 9006 स्वराष्ट्र मेल केवल अप रूट पर वापी में ठहरती है। इन दोनों गाड़ियों को अप और डाउन दोनों रूटों पर वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए। 9109 और 9110 गुजरात क्वीन जो कि अहमदाबाद और वलसाड़ के बीच में चलती है, यह गाड़ी रात्रि 12.25 पर वलसाड़ पहुंचती है और सुबह 4.25 पर वहां से रवाना होती है इस प्रकार यह साढ़े तीन घंटे वलसाड़ स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1पर खड़ी रहती है। वहां पर इसकी कोई मेंटेनेंस वगैरह नहीं होती है यह गाड़ी सुबह 10.10 मिनट पर अहमदाबाद पहुंचती है और वहां से 8 घंटे ठहरने के बाद शाम 6.10 पर वहां से रवाना होती है। इसके मेंटेनेंस का सारा काम अहमदाबाद में ही किया जाता है इस गाड़ी के रूट को बड़ी आसानी से वापी तक बढ़ाया जा सकता है। 9057-9058 इंटरसिटी एक्सप्रेस जो कि वलसाड़ और बड़ोदरा के बीच में चलती है यह रात्रि 9.05 पर वलसाड़ पहुंचती है और प्रात: 7.15 पर वहां से रवाना होती है। सुबह 10.10 बजे बड़ोदरा पहुंचती और शाम को 5.40 पर वहां से रवाना होती है इस गाड़ी के रूट को भी वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस संबंध में जब भी रेलवे को लिखा जाता है तो रेलवे प्राधिकारियों द्वारा यह तर्क दिया जाता है कि वापी रेलवे स्टेशन पर प्रचालन और रखरखाव सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि वापी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध हैं। मुंबई से आने वाली शटल ट्रेन यहीं पर अपना ईंजन बदलती है और मुम्बई जाती है फिर भी अगर वहां पर टर्मिनल तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं तो इस स्टेशन के सुपर ए ग्रेड स्तर को देखते हुए ये सभी सुविधाएं यहां उपलब्ध कराई जानी चाहिए। यहां पर मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि वलसाड़ रेलवे स्टेशन पर 42 गाड़ियां रूकती हैं और इस स्टेशन का वार्षिक राजस्व 1694.33 लाख रुपया है जबकि वापी स्टेशन पर केवल 26 गाड़ियां रुकती हैं लेकिन इस स्टेशन का वार्षिक राजस्व 1.50 करोड़ रुपया है। इसलिए इस स्टेशन पर सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए और इन गाड़ियों का विस्तार इस स्टेशन तक किया जाना चाहिए।

2951-2952 दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस मुम्बई से बड़ौदा के बीच की 450 किलोमीटर की दूरी बिना रुके तय करती है, इसका ठहराव वापी में किया जाए। इस रूट पर यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी लाभ हो सकता है तथा रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोत्तरी हो सकती है। इसके साथ-साथ 2961-2962 अवन्तिका एक्सप्रेस, 5663-5664 अवध एक्सप्रेस, 2431-2432 त्रिवेन्द्रम राजधानी, 6333-6334, 6335-6336 और 6337-6338 कोंकण एक्सप्रेस गाड़ियों का भी वापी में ठहराव होना चाहिए। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि 1997 में जब तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान एक ओवर ब्रिज का उद्घाटन करने वापी आए थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि शीघ्र ही गुजरात क्वीन और इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ियों का रूट बढ़ाकर वापी तक किया जाएगा। यह आश्वासन अभी तक क्रियान्वित नहीं हुआ है इसे शीघ्र क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

इस संदर्भ में यह बताना भी उचित होगा कि एशिया की सबसे बड़ी औद्योगिक एस्टेट वापी में स्थित है। सरकार द्वारा दिए गए पांच वर्ष के कर अवकाश के कारण अनेक बड़े-बड़े उद्योग दमन दीव तथा दादरा नगर हवेली संघ प्रदेश में स्थापित हो रहे हैं जिसके कारण वापी रेलवे स्टेशन पर यातायात में निरंतर वृद्धि हुई है। इसी कारण इस स्टेशन से प्राप्त होने वाले राजस्व में भी अत्यधिक वृद्धि की संभावनाएं हैं अत: मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इन ट्रेनों के साथ-साथ जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियां इस रूट पर वापी से होकर गुजरती हैं, उनका ठहराव वापी में सुनिश्चित किया जाए। मुझे यह आशा है कि लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को देखते हुए मंत्री महोदय मेरे निवेदन और सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके इन्हें शीघ्र लागू करने का उपाय करेंगे।

[अनुवाद]

***श्री एन. वाई. हनुमनथप्पा** (चित्रदुर्ग): महोदय, कर्नाटक से मेरे सहयोगी सांसदों श्री प्रहलाद जोशी तथा श्री शिवन्ना का उनके दृष्टिकोण के लिए समर्थन करते हुए मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र अर्थात् कर्नाटक के चित्रदुर्ग की कुछ और मांगे रखना चाहता हूं।

(1) प्रतिदिन लौह अयस्क तथा अन्य वस्तुओं से लदे लगभग 10,000 ट्रक देवणगेरे से बैंगलोर के मध्य चलते हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सड़क यातायात को कम कर रेलवे का राजस्व बढ़ाना चाहिए। तुमकुर, सिरा हिरिपुर चित्रदुर्ग के मध्य एक नई रेल लाइन आरम्भ करनी आवश्यक है जो कि एक ओर बैंगलौर वहीं दूसरी ओर देवणगेरे को जोड़ेगी।

(2) चित्रदुर्ग जिले के मोलकलमुर्मु रेलवे स्टेशन पर आरक्षण संख्या को बढ़ाया जाय।

(3) चित्रदुर्ग से शुरू होकर रायादुर्ग जाने वाली लाइन की गाड़ियों में दो और डिब्बे जोड़े जाएं।

(4) रायादुर्ग से बेल्लारी की ओर चलने वाली गाड़ियों को एक्सप्रेस गाड़ियों में परिवर्तित किया जाए।

(5) चित्रदुर्ग रेलवे स्टेशन पर आवश्यक सुविधाएं प्रदान कर उसका उन्नयन किया जाए।

(6) चेक्केरे तथा चित्रदुर्ग के बीच कंक्रीट स्लीपर कारखाना खोला जाए।

उपर्युक्त सभी मांगों के साथ मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) का समर्थन करता हूं।

• *[हिन्दी]*

श्री देवव्रत सिंह (राजनंदगांव): सभापति महोदय, रेलवे मंत्री, माननीय लालू प्रसाद जी ने सदन में जो रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगे रखी हैं, मैं उनका समर्थन करता हूं। रेलवे मंत्रालय इस देश की अर्थव्यवस्था के लिए आज जो कुछ कर रहा है, वह अपने आप में एक इतिहास बन गया है। भारतीय रेलवे इस देश की जीवन रेखा रही है और तीन, साढ़े तीन वर्ष पूर्व ऐसा लगता था कि हमारे देश की जीवन रेखा को कोई बीमारी लग गई है, यह बीमारी की अवस्था में पहुंच गई है। लेकिन माननीय लालू प्रसाद जी और उनके मंत्रिमंडल के सहयोगी और रेलवे बोर्ड के सभी लोगों ने मिलकर जिस तरह से रेलवे बोर्ड को चलाया और संभाला है, चाहे अमरीका का स्टेनफोर्ड विश्वविद्यालय हो या भारतीय प्रबंध संस्थान, अहमदाबाद हो, वहां पर इसकी गौरव गाथा एक केस स्टडी के रूप में स्टडी की जा रही है।

सायं 6.00 बजे

निश्चित रूप से हमारे लोग बधाई के पात्र हैं। अनुदान मांगों के माध्यम से ऊधमपुर, बारामूला रेलवे लाइन, मानव संसाधन प्रबंधन की सूचना प्रौद्योगिकी व्यवस्था, रेलवे बोर्ड को जो दोहरे ब्रेक वाले इंजन की व्यवस्था की गई है, अनुदानों मांगों के माध्यम से निश्चित रूप से स्वागत योग्य है। मैं आपके माध्यम से माननीय लालू जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने यह निर्णय लिया की जितनी भी संस्थाएं जो खेल को बढ़ावा देती हैं, उन सभी को रेलवे का स्टेडियम उपलब्ध कराया जाएगा। यह निश्चित रूप से बड़ा स्वागत योग्य कदम है। मैं छत्तीसगढ़ से लोक सभा में प्रतिनिधित्व करता हूं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: जब तक माननीय रेल मंत्री जी का जवाब रेलवे पर होता है, तब तक यदि आप सहमत हैं तो सदन का समय एक घंटे के लिए बढ़ाया जाता है।

श्री देवव्रत सिंह: मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक डोंगरगढ़ स्थान है जहां बमलेश्वरी देवी का प्रसिद्ध मंदिर है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि डोंगरगढ़ से खैरागढ़ छिवकदाल, डंडई, वर्धा होते हुए एक नयी रेलवे लाइन बिछाई जाए। इसके लिए पहले सर्वे भी हुआ था। चूंकि यहां लौह इस्पात के खनिज भंडार हैं। इससे रेलवे को काफी आय भी होगी। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि एक रेलवे लाइन जो गल्लीराजरा तक जाती है, उसे मानपुरमौली चौकी तक आगे बढ़ाया जाए। अंत में मैं आपके माध्यम से दो निवेदन करना चाहूंगा कि ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस जो पूना जाती है, उसे डोंगरगढ़ और राजनंदगांव में स्टॉपेज दिया जाए। साथ ही आजाद हिंद एक्सप्रेस जो पूना होकर जाती है, उसे डोंगरगढ़ में स्टॉपेज दिया जाए और साथ ही हावड़ा, कुंडला की जो ट्रेन हैं, उसे भी वहां स्टॉपेज दिया जाए।

सभापति जी, मैं आपकी अनुमति से अपना बाकी भाषण सभा पटल पर रखता हूं:-

*राजनंदगांव लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत हावड़ा से कुर्ला ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस, भुवनेश्वर से कुर्ला, हटिया से कुर्ला और हावड़ा से कुर्ला एक्सप्रेस का स्टॉपेज राजनंदगाव रेलवे स्टेशन में दिया जाए।

डोंगरगढ़ रेलवे स्टेशन में बिलासपुर-निजामुद्दीन और हावड़ा-पूना आजाद हिन्द एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए।

डोंगरगढ़ में रेलवे की पर्याप्त भूमि उपलब्ध है जिसको सही तरीके से उपयोग में लाया जाएगा तो निश्चित ही स्थानीय जनता व छत्तीसगढ़ वासियों को इसका भरपूर लाभ मिलेगा। इसलिए डोंगरगढ़ स्टेशन के विस्तार हेतु एक पीट लाईन का निर्माण किया जाना चाहिए।

डोंगरगढ़ में वर्ष में दो बार मां बमलेश्वरी देवी का मेला लगता है तथा फरवरी माह में प्रज्ञागिरी के विशाल मेले का अयोजन किया जाता है जिसमें छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र एवं देश के कोने-कोने से लोग

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री देवव्रत सिंह]

आते हैं जिसके कारण पैदल पुल काफी सकरा होने के कारण यात्रियों को मेले एवं अन्य सामान्य दिनों में काफी दिक्कतों का सामनौ करना पड़ता है। इसलिए एक दूसरे चौड़े पैदल पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। डोंगरगढ़ में गोंड़वाना एक्सप्रेस एवं आजाद हिंद एक्सप्रेस का स्टॉपेज जरूरी है। सारनाथ एक्सप्रेस जो दुर्ग तक है, उसे डोंगरगढ़ तक बढ़ाया जाए।

पी.आर.एस. काउंटर पाली में चलाया जाता है, इसे दो पाली में चलाया जाए। डोंगरगढ़ में पर्यटन की संभावना को देखते हुए रेल यात्री निवास की सुविधा दी जानी चाहिए।

छत्तीसगढ़ राज्य में सभी रेलवे स्टेशन पर छत्तीसगढ़ राज्य के यात्रियों तथा ग्रामीण लोगों की सुविधा हेतु स्टेशन पर रेलवे सूचना संबंधित सभी उद्घोषणाएं हिन्दी के अलावा छत्तीसगढ़ी भाषा में भी किए जाने का प्रावधान किया जाए। छत्तीसगढ़ राज्य के सभी मजदूर वर्ग महाराष्ट्र एवं दक्षिण भारत की तरफ मजदूरी व जीवनयापन के लिए जाते हैं, आवागमन की सुविधा हेतु चांदाफोर्ट से डोंगरगढ़ तक एक ट्रेन चलायी जाए।

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का आभार मानना चाहती हूं कि मेरे क्षेत्र के लिए इस रेल बजट में 90 करोड़ रुपये बजट दिया गया है लेकिन इस ब्रॉडगेजलाइन पूरी करने के लिए बार्शीगांव में जो रेलवे स्टेशन होने वाला है, उसमें थोड़ी रुकावट है क्योंकि वहां थोड़ी जमीन की समस्या है। इस बारे में हमने रेल मंत्री जी से मिलकर बात की है लेकिन अभी भी कुछ नहीं हो पाया है। मैं आशा करती हूं कि आप इस ओर ध्यान देंगे और बार्शी रेलवे स्टेशन का काम जल्दी पूरा करेंगे।

महोदय, सिद्धेश्वर एक्सप्रेस जो सोलापुर से जाती है, उसका टाइमिंग चेंज करने के लिए उस विभाग के सभी एम.पीज. ने लैटर दिया है। रेल मंत्री जी से हम सब मिले भी हैं लेकिन अभी तक टाइमिंग चेंज नहीं हुआ। उसका टाइमिंग चेंज करके रात को 9 बजे सोलापुर से होना चाहिए।

महोदय, मेरे क्षेत्र में एक नई लाइन उस्मानाबाद-तुलजापुर-सोलापुर की मांग है। उसका भी विचार होना चाहिए। मेरे क्षेत्र करमाला तालुका के वाशीबे गांव में जो रेल लाइन जाती है, वहां एक गेट की मांग है। इस बारे में हमने मंत्री जी को लैटर दिया है लेकिन अभी तक इस बारे में कुछ नहीं किया गया। लातूर-उस्मानाबाद कुईवाडी ब्रॉडगेज लाईन पर कुलब रोड स्टेशन को बी ग्रेड दिया जाए तथा वहां दो ट्रैक होने चाहिए। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि हमारी यह मांग भी पूरी की जाए।

[अनुवाद]

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन (अट्टूर): महोदय, मैं केवल दो अथवा तीन मुद्दों पर कुछ कहना चाहता हूं।

केरल के लोगों की केरल के लिए एक अलग रेल जोन की मांग काफी लम्बे समय से लम्बित है। हम सभी केरल के सांसदों ने माननीय प्रधानमंत्री माननीय रेल मंत्री तथा संप्रग अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी के समक्ष भी यह मांग उठायी है। उन सभी ने हमारी बात को सुना है परन्तु अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। अत: एक बार फिर मैं केरल के लोगों की ओर यह मांग करता हूं कि केरल के लिए तत्काल एक अलग रेल जोन बनाया जाए।

सायं 6.06 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

महोदय, मैं एक दूसरा महत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूं। केरल में फिलहाल कोल्लम-चेंगोट्टा रेल लाइन पर आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है। इस कार्य को दो भागों में पूरा किया जाना है। पहले भाग में कोल्लम से पुनुलर के बीच कार्य होना है तथा इसे इस वर्ष के अन्त तक पूरा किया जाना है। परन्तु दूसरे भाग में अर्थात पुनुलर से चेन्गोट्टा के मध्य कार्य आरम्भ नहीं हुआ है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस कार्य को प्राथमिकता के आधार पर लिया जाए तथा हमारे रेल राज्यमंत्री के राज्य के लिए भी यह बहुत सहायक होगी।

मैं सरकार से भी अनुरोध करता हूं कि इस रेल लाइन पर दो बड़े रेलवे स्टेशनों कोट्टारकरा तथा पुनुलर का आधुनिकीकरण तथा उन्नयन किया जाए।

केरल के लोग बार-बार केरल में एम. सी. रोड के समान्तर एक नई रेल लाइन की मांग कर रहे हैं जिससे चेन्गन्नूर, अट्टूर, कोट्टारकरा तथा त्रिवेन्द्रम शहरों को कवर किया जाए। यदि इस रेल लाइन का निर्माण होता है तो सबरीमाला, अचेहनकोविल मंदिर तथा मंगिनकारा चर्च जैसे धार्मिक स्थलों पर आने वाले करोड़ों तीर्थ यात्रियों को लाभ मिलेगा। इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

महोदय, दिन-प्रतिदिन रेल यात्रियों की संख्या बढ़ रही है परन्तु मेरे निर्वाचन क्षेत्र अट्टूर में रेल आरक्षण सुविधा उपलब्ध नहीं है। अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि अट्टूर में तत्काल रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित किया जाए क्योंकि इससे यात्रियों को लाभ होगा। लाखों मलयाली लोग दिल्ली, बैंगलोर, मुंबई तथा उत्तर भारत के अन्य बड़े शहरों में काम कर रहे हैं। ये लोग अक्सर ग्रीष्म आवकाश, शरद अवकाश तथा ओणम रमजान और क्रिसमस

जैसे त्योहारों पर केरल आते हैं परन्तु इन दो गन्तव्यों के मध्य चलने वाली गाड़ियां पर्याप्त नहीं हैं। अत: सरकार से मेरा अनुरोध है कि इन स्थानों से त्रिवेन्द्रम तथा केरल के अन्य महत्वपूर्ण स्थानों के लिए कुछ और गाड़िया आरम्भ की जाएं।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं ऑनरेबल मैम्बर्स से रिक्वैस्ट करूंगा कि मेरे पास लिस्ट लम्बी है, आप 2-3 मिनट में अपनी बात खत्म कर दें। जो मैम्बर नहीं बोल सकें, वे टेबल पर अपनी स्पीच ले कर सकते हैं।

[अनुवाद]

वह भी कार्यवाही वृतांत का हिस्सा होगी। मैं आपको आश्वासन देता हूं कि माननीय मंत्री जी आपके लिखे भाषण पर भी ध्यान देंगे।

***श्री ई. जी. सुगावनम** (कृष्णागिरी): मैं वर्ष 2007-08 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) का समर्थन करता हूं।

सर्वप्रथम मैं नई बिछाई गई रेल लाइन माना मदुरई-रामेश्वरम को राष्ट्र को समर्पित करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी तथा वेलू जी का धन्यवाद करता हूं। पामबान पुल (समुद्र पर निर्मित) पर कम खर्च से ढ़ाचागत रूपान्तरण करने के साथ ही इसका महत्व बढ़ गया है। यह राष्ट्रीय एकता के एक लिए एक महत्वपूर्ण संपर्क का काम करता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से रामेश्वरम। कन्याकुमारी से देश के विभिन्न गन्तव्य स्थानों तक अधिक रेल गाड़ियां चलाये जाने पर भी विचार करने का अनुरोध करता हूं। इससे घरेलू पर्यटन व उद्योग का विकास होगा।

महोदय, यहां यह कहना गलत न होगा कि तीन वर्ष पूर्व यूपीए सरकार के सत्तारूढ़ होने के बाद भारतीय रेल की विक्री स्थिति में एक बड़ा सुधार हुआ है तथा हजारों कि.मी. की छोटी (एम जी) लाइनों को बड़ी (बी.जी.) लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है।

तथापि, मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि यह वायदा किया गया था कि तिरूपापुर, कांडियापुर, बारूगढ़, ओरापम कृष्णागिरी तथा सुलागिरी से होकर जोलारपट्टी व होसूर के बीच नई रेल लाईन बिछाए जाने के लिए एक सर्वेक्षण किया जाएगा। उसके बावजूद वह सर्वेक्षण कार्य आरम्भ नहीं किया गया है। कई बार मैंनें इस मामले को सभा में तथा बाहर भी उठाया तथा मंत्री महोदय ने शीघ्र कार्यविधि का आश्वासन दिया था। उसके बावजूद, इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यदि सर्वेक्षण कार्य करने में इतना अधिक विलम्ब किया जाता है, तो परियोजना कार्य को समाप्त करने में कितना समय लगेगा। यह परियोजना कृष्णागिरी जिले की लंबे समय से चली आ रही मांग है तथा लोग आशा करते हैं कि इस परियोजना को शीघ्रातिशिघ्र पूरा किया जाए। इसलिए, मैं मांग करता हूं कि सर्वेक्षण कार्य तुरंत आरम्भ किया जाना चाहिए तथा साथ ही बिना अधिक विलम्ब किए हुए नई रेल लाइन बिछाए जाने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

सलेम रेल मंडल बनाए जाने पर मैं माननीय रेल मंत्री जी का भी धन्यवाद करता हूं। 50 वर्ष पूर्व से ही सलेम रेल मंडल बनाए जाने की मांग की जाने लगी थी। तमिलनाडु के माननीय मुख्य मंत्री डा. के. करूणानिधि तथा अन्य राजनितिक दलों ने राज्य में बार-बार इस मांग पर बल दिया तथा यह विश्वास भी दिलाया कि इसके सृजन से मौजूदा पालघाट मंडल पर कोई प्रभाव नहीं होगा। 2005-06 के रेल में तत्संबंधी घोषणा की गई थी। सलेम में पृथक मंडलीय कार्यालय के अभाव में सामान्यत: वहां कुछ तकनिकी तथा प्रशासनिक समस्याएं होती हैं। इसलिए मांग उचित व वास्तविक है तथा रेलवे के प्रशासनिक दृष्टिकोण से भी औचित्यपूर्ण व वास्तविक है। सलेम मंडल के सृजन के लिए केरल से एक इंच भूमि का भी अधिग्रहण नहीं किया गया है। इसके विपरित तमिलनाडु के 24 कि.मी. की भूमि पालघाट मंडल के पास पड़ी हुई है तथा दूसरे पक्ष की चिन्ताओं का भी निवारण किया गया है। यहां तक कि माननीय उच्चतम न्यायालय ने हस्तक्षेप करने से इकार कर दिया तथा मंडल बनाए जाने हेतू दायर याचिकाओं को खारिज कर दिया गया। इसलिए, मैं इस मुद्दे पर मतभेद यदि कोई हो तो, उसको दूर करने के लिए आवश्यक कदम उठाने माननीय रेल तथा माननीय मुंख्य मंत्री, डा. के. करूणानिधि द्वारा यथा अनुसूचीबद्ध 14 सितम्बर, 2007 को सलेम मंडल का उदघाटन करने तथा तमिलनाडु के लोगों की चिर काल से लंबित आकांक्षाओं को पूरा करने का माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं।

मैं नए सलेम मंडल के अंतर्गत सलेम-करूर के बीच नई रेल लाइन बिछाए जाने के लिए माननीय रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूं।

मुंबई-अहमदाबाद के बीच बुलेट ट्रेन चलाए जाने हेतु रेल मंत्रालय का एक प्रस्ताव था। इसी प्रकार चैन्नई-बंगलूर तथा चैन्नई-मदुरई के बीच भारी रेल यातायात है। यह लाईन रेलवे को बड़े पैमाने पर राजस्व देती है। इसलिए, रेलवे को उपरोक्त दो मार्गों पर बुलेट रेल चलाये जाने पर विचार करना चाहिए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, कुछ विशिष्ट मुद्दे हैं जिन्हें मैं आपके द्वारा तुरन्त विचार किए जाने तथा अनुकूल कार्यवाही के लिए आपके समक्ष रखना चाहता हूं:–

(एक) होसूर तेजी से सूचना प्रौद्योगिकी केन्द्र बनता जा रहा है। जल्दी ही होसूर में सूचना प्रौद्योगिकी पार्क बनाया जाएगा। जिसके परिणामस्वरूप निकट भविष्य में होसूर में बड़ी मात्रा में रेल यातायात की संभावना है। इसलिए, होसूर रेलवे स्टेशन का नवीकरण तथा आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। होसूर व बंगलौर के बीच अधिक रेल सेवाएं प्रचालित की जानी चाहिए विशेषरूप से इस लाइन का जल्दी ही विद्युतीकरण किया जाना चाहिए जिससे यातायात की तेजी से आवाजाही को सुविधाजनक बनाया जा सके।

(दो) तमिलनाडु में सभी लंबित चालू रेल परियोजनाओं को समय से पूरा किया जाना एवं उनके लिए पर्याप्त निधियों का आबंटन किया जाना चाहिए।

(तीन) चैन्नई एग्मोर तथा केन्द्रीय रेलवे स्टेशनों का शीघ्र संपर्क;

(चार) मानव रहित रेल समपारों पर दुर्घटनाएं सामान्य रूप से होती हैं। हाल ही में अनेक ऐसी दुर्घटनाएं हुई हैं। रेलवे को ऐसे सभी मानव रहित रेल समपारों को चौकीदार वाले समपारों में परिवर्तित करने के लिए कदम उठाने चाहिए जहां वाहनों की संख्या बहुत अधिक है।

(पांच) चूंकि अस्वस्थकारी भोजन परोसे जाने की घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। रेलवे में गुणवतायुक्त व स्वास्थ्यकारी भोजन परोसे जाने के लिए पर्याप्त कदम उठाए जाने चाहिए।

(छह) होसूर/जोलारपेट्टी में सस्ते होटल का निर्माण।

(सात) जो रेल सामान्यत: खचाखच भर कर चलती हैं उनमें रेलों में डिब्बों की संख्या बढ़ाया जाना।

(आठ) गरीब रथ विशेषकर हजरत निजामुद्दीन-चैन्नई में रसोईयान की सुविधा नहीं है। यात्री विशेषकर महिलाएं, बच्चे व वृद्धों को उपघटों की लंबी यात्रा के दौरान खाना, पीना, चाय/काफी इत्यादि प्राप्त करने में अत्यंत समस्याएं हो रही हैं। इसके अलावा, उपरोक्त रेल, हमेशा कई घंटे देरी से चलती है तथा गंतव्य स्थान पर असुविधाजनक समय पर पहुंचती है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से गरीब रथ रेल में तुरंत रसोई यान सुविधा उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से देश के विभिन्न गंतव्य स्थानों तक इस प्रकार की और रेल चलाए जाने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, इन शब्दों के साथ, अनुपूरक बजट में भाग लेने हेतु मुझे अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

श्री अनिवाश राय खन्ना (होशियारपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय इसके पहले कोई निर्णय ले, मेरी बात सुन लें क्योंकि देशभर में वैंडर्स का एक आन्दोलन खड़ा होने वाला है।

मेरे पास रेल मंत्रालय से दो पत्र आये हुये हैं। रेलवे स्टेशनों पर जो वैंडर्स काम करते हैं, उनकी लाइसैंस फीस 8 से 10 गुना बढ़ा दी गई है। जो पत्र 3 मई का है, उसके अनुसार यह फीस 82,216 रुपए है और मेरे पास जून में जो पत्र आया है, उसके अनुसार यह फीस 7 लाख रुपये कर दी गई है। इससे वैंडर्स आन्दोलन करने पर उतारू हैं, अगर रेल मंत्री जी ने उन लोगों की बातों पर ध्यान नहीं दिया। मैं मान सकता हूं कि कोई फीस एक-दो-तीन गुना बढ़ाई जा सकती है लेकिन फीस 8-10 गुना बढ़ा दी जाये उससे वैंडर्स में असंतोष व्याप्त है। इससे यात्रियों को भी भारी असुविधा हो रही है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि बढ़ी हुई लाइसैंस फीस वापस लें और इस संबंध में अपना निर्णय जल्दी दें। ऐसा नहीं होने से यात्रियों को रेलवे स्टेशनों पर खाना भी नहीं मिलेगा, ऐसी व्यवस्था होने वाली है। रेल मंत्री जी ने पिछले बजट में एक घोषणा की थी कि श्री अमृतसर से आनन्दपुर साहब तक की रेलवे लाइन पूरी की जाएगी। मैंने आपको सुझाव दिया था कि इतनी लंबी रेल लाइन बनाने की जरूरत नहीं है। बढ़शंकर तक पहले से ही रेल लाइन बनी हुई है। सिर्फ 34-35 किलोमीटर नई लाइन बनानी है। वह लाइन अगर बन जाए तो दो एतिहासिक स्थान आपस में जुड़ जाएंगे। इसके अतिरिक्त आनन्दपुर साहब से पटना साहब तक के लिए एक रेल शुरू की जाए। उससे इतना आर्थिक लाभ होगा और रेलवे को इसके ऊपर कोई खर्च करने की जरूरत भी नहीं है। रेलवे लाइन बिछी हुई है। यह रेल चल जाए तो धार्मिक दृष्टि से भी लाभ होगा। ट्रायल बेसिस पर हफ्ते में एक दिन ही चला दें तो आपको वहां बहुत टूरिस्ट मिल जाएंगे। इन दोनों एतिहासिक स्थानों का अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर महत्व है। मैं विनती करता हूं कि आनन्दपुर साहब से पटना साहब तक के लिए रेल चलाई जाए।

महोदय, मैं होशियारपुर से आता हूं। आजादी से पहले जब देश गुलाम था, वहां से लाहौर तक के लिए रेलवे लाइन थी और गाड़ी चलती थी। आजादी को साठ साल हो गए। एक भी किलोमीटर रेलवे लाइन वहां नहीं बढ़ाई गई। मेरा निवेदन है कि बिना कोई खर्च किये हुए आप ये काम कर दें। जो डीएमयू होशियारपुर से जालंधर जाती है, उसको अमृतसर तक एक्सटैन्ड कर दिया जाए। वहां रेलवे स्टेशन पर रेलवे को एक दिन में 1,45,000 रुपये की आमदनी होती है। वहां 4000 पैसेन्जर्स रोज आते-जाते हैं। वहां गुड्ज में ही छः करोड़ रुपये सालाना आमदनी है, लेकिन अगर सुविधाएं देखी जाएं तो एक भी सुविधा वहां नहीं है। सामान वहां उतरता है, खाल वगैरह उतरती है, पानी बहुत होता है। अगर वह समय पर न उतारा जाए तो डैमरेज लेते हैं। वहां इंडस्ट्रीज काफी हैं। अगर वहां कोई सुविधा प्रदान कर दी जाए और गुड्ज ट्रेन का आना-जाना हो जाए तो रेलवे की जो इस समय आमदनी 16 करोड़ रुपये की है, वह बढ़कर 25-30 करोड़ रुपये हो सकती है।

अंत में मैं एक बात कहना चाहता हूं। एक खरोटा फाटक है जो आनंदपुर साहब में अंबाला डिवीजन में आता है। तीन साल से लगातार मैं बोल रहा हूं कि 15 गांव उससे अफैक्टेड हैं, उसको खोल दो, लेकिन मेरी बात नहीं मानी गई। मैंने रेल रोको का आंदोलन किया। हमारे मुख्य मंत्री प्रकाश सिंह बादल जी ने कहा कि रेल मत रोको, मैं खुद रेल मंत्री से बात करता हूं। उन्होंने रेल मंत्री को पत्र भी लिखा, लेकिन अफसोस की बात कि अभी तक फाटक नहीं खुला। वह फाटक नहीं खुला तो मैं खुद बहुत जल्दी वहां से कोई रेल निकलने नहीं दूंगा, ऐसा हमारे लोगों ने फैसला कर रखा है। वह फाटक खोलिए ताकि 15 गांवों के लोगों को सुविधा हो। वहां छोटे-छोटे बच्चों को अपनी साइकिलें उठाकर जाना पड़ता है। सरकार का कोई नुकसान नहीं है। फाटक पहले ही लगा हुआ है, सिर्फ उसको खोलना है। आम आदमी वह फाटक यूज नहीं कर सकता। मैं आपके माध्यम से रिक्वैस्ट करता हूं कि जो मांगें मैंने रखी हैं, उन पर रेलवे का कोई खर्च होने वाला नहीं है लेकिन जनता को बहुत सुविधाएं मिल सकती हैं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

जो गाड़ी होशियारपुर जालंधर से फिरोजपुर जाती है, उसका नाम होशियारपुर फिरोजपुर किया जाए। एक नई डीएमयू होशिबारपुर से पठानकोट तक चला दी जाए। एक गाड़ी सप्ताह में एक बार होशियारपुर से हरिद्वार तक चलाई जाए। होशियारपुर में रेलवे लाइन को टांडा तक एक्सटैन्ड किया जाए। नंगल से जो गाड़ी सहारनपुर जाती है, उसको हरिद्वार तक एक्सटैन्ड किया जाए।

... भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं यूपीए सरकार और माननीय लालू जी को बधाई देना चाहूंगा। सीमित साधनों में जब आम बजट उन्होंने पेश किया था, तक भी उस बजट की सराहना सारे देश में और विदेशों में हुई थी कि लोहा, पैट्रोलियम आदि के रेट बढ़ने के बाद भी किराये में वृद्धि नहीं करना और रेल को जनउपयोगी बनाना अपने आप में उदाहरण है। ज्यादा न कहकर मैं अपने क्षेत्र की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

मेरा जनपद अलीगढ़ ऐतिहासिक स्थल है। अलीगढ़ मुस्लिम यूनिवर्सिटी कंजस्टिड सिटी है। वहां 10-12 देशों के स्टूडेन्ट्स पढ़ने आते हैं। 30000 स्टूडैन्ट्स उस यूनिवर्सिटी में हैं। वहां बहुत सी असुविधाएं हैं जिनके कारण विदेशों में भी अच्छा मैसेज नहीं जाता है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि अलीगढ़ में एक रेलवे लाइन है अलीगढ़ से बरेली तक। देश की आजादी को साठ साल हो गए। इसकी जो स्थिति उस समय थी, वही आज भी है।

सबसे बड़ी बात यह है कि इतनी जनसंख्या और यात्रियों की संख्या बढ़ने के बावजूद भी वहां एक ट्रेन और उतनी बोगी आज है, जो देश की आजादी से पहले थी। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वहां प्रथम वरीयता में दूसरी ट्रेन चालू की जाए, या उसमें सुविधाएं दी जाएं या डिब्बे बढ़ाए जाएं। अलीगढ़ एक कंजस्टिड सिटी है, वहां कम्युनल रायट बहुत होते रहते हैं। वहां जब रायट होता है तो वह लड़ाई पूरे मुल्क में आग की तरह फैल जाती है। हमने बार-बार बजट में मांग की है कि वहां रेल फाटक पर एक ओवर ब्रिज या अंदर का नीचे का ब्रिज बनवाया जाए, जिससे कि वहां जब ये घटनाएं घटती हैं, केजुअल्टी होती है तो उनकी संभावना खत्म हो और दूसरी जगह ये चीजें न जाएं।

महोदय, वहां ट्रेनों के रोकने की मांग हमने पहले भी की थी और आज पुनः आपके माध्यम से करना चाहते हैं, क्योंकि बिहार के करीब 16 हजार स्टुडेंट वहां युनिवर्सिटी में पढ़ते हैं। जब लड़के वहां से जाते हैं तो उन्हें बहुत असुविधाएं होती है। अलीगढ़ उद्योगधंधों का बहुत बड़ा शहर है। मैंने बार-बार आपसे निवेदन किया कि यहां एक लक्ष्यद्वीप एक्सप्रेस है, शहीद है, वहां राजधानी से तीन ट्रेनें होकर चलती हैं, लेकिन वहां एक भी ट्रेन का स्टोपेज नहीं है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इन तीन राजधानी एक्सप्रेस में से कम से कम एक ट्रेन का स्टोपेज वहां अवश्य किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे देश की जनसंख्या का एक बड़ा भाग रेल द्वारा सफर

[चौधरी विजेन्द्र सिंह]

करता है। जैसे कि हार्ट अटेक होने पर तुरंत ही विदेशों में पब्लिक प्लेस पर एक एईडी, आटोमेटिक एक्सटर्नल डिसिबुलेटर मशीन लगी हुई है, वैसे ही हमें भी बेस्ट रेलवे स्टेशनों पर, जैसे नई दिल्ली, लखनऊ आदि हैं, ऐसे बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर एईडी लगाना चाहिए, जिससे कि यदि किसी यात्री को हार्ट अटेक हो तो यह सुविधा आम व्यक्ति को मिल सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: लालू जी को बधाई देता हूं और इसका समर्थन करता हूं।

*प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, मैं रेलवे की पूरक बजट की मांगों के संदर्भ में अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूं। मेरा निवेदन है कि निम्नलिखित सुझावों को स्वीकार कृतार्थकर करें। इसके बारे में मैं लंबे समय से अनुरोध करता रहा हूं।

दिल्ली-अहमदाबाद वाया अजमेर के बीच चलने वाली सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस को एक लाख से अधिक आबादी वाले ब्यावर स्टेशन पर आने और जाने में 2 मिनट का ठहराव दिया जाए।

सुप्रसिद्ध सैनिक छावनी वाले नसीराबाद स्टेशन पर जवानों के लिए कम्प्युटराइन्ड आरक्षण सुविधा प्रदान करायी जाए।

प्रसिद्ध व्यापारिक मंडी विजयनगर, जिला अजमेर स्टेशन पर अजमेर-बान्द्रा गाड़ी वाया चित्तौड़-रतलाम को दो मिनट का ठहराव दिया जाए। अजमेर-पुष्कर रेल लाइन का शीघ्र निर्माण कराया जाए।

महोदय, मैं रेलमंत्री श्री लालू जी से प्रार्थना करूंगा कि अजमेर और आगरा दोनों ऐतिहासिक महत्व के प्राचीन नगर हैं। पहले मीटर गेज के समय अजमेर-आगरा को मिलाने वाली एक लोकप्रिय गाड़ी अहमदाबाद-अजमेर-आगरा फोर्ट चलती थी। वह अमान परिवर्तन के कारण बंद हो गयी। आमान परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है, परंतु वह गाड़ी नहीं चलायी गयी। अत: अजमेर-आगरा के बीच ब्राडगेज पर तुरंत एक गाड़ी चलायी जाए। अहमदाबाद-अजमेर-जयपुर-आगरा गाड़ी को पूर्ववत् पुन: चलाया जाए। जब तक ऐसा न हो, तब तक जयपुर-आगरा-ग्वालियर इंटरसिटी को अजमेर तक बढ़ाया जाए।

5 जुलाई, 2007 को जब आप अजमेर आए, तक आपने स्टेशन पर अजमेर-चित्तौड़ अमान परिवर्तन का लोकार्पण करते हुए, अजमेर को वर्ल्ड क्लास का रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा, कहा था। अत: अपनी घोषणा के अनुरूप शीघ्र ही अजमेर को विश्वस्तरीय स्टेशन का दर्जा प्रदान कर तद्नुरूप इसका विकास किया जाए।

अजमेर-पुष्कर रेलवे लाइन का निर्माण युद्ध स्तर पर निर्धारित अवधि में पूरा कराया जाए। पुष्कर-मेड़ता रेलवे लाइन का भी सर्वे कई बार हो चुका है, अब इसका निर्माण करवाकर, अजमेर को पश्चिमी राजस्थान से जोड़ा जाए।

अजमेर-जयपुर-रिवाडी-दिल्ली लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण शीघ्र किया जाए। उदयपुर से चित्तौड़-भीलवाड़ा-अजमेर-जयपुर होकर दिल्ली तक ब्राडगेज पर पूर्ववत् चेतक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाए। अजमेर-चित्तौड़-कोटा इंटरसिटी गाड़ी शीघ्र चलायी जाए। अजमेर-अहमदाबाद तथा अजमेर-दिल्ली के मध्य पैसेंजर गाड़ी चलायी जाए, ताकि ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को भी रेलयात्रा का अवसर प्राप्त हो सके।

अजमेर को गुवाहाटी से रेल द्वारा जोड़ा जाए। अजमेर-चेन्नई के मध्य गाड़ी को नियमित चलाते हुए स्थायी किया जाए। जयपुर-अमृतसर गाड़ी को अजमेर तक बढ़ाया जाए। अजमेर-हैदराबाद के मध्य ब्राडगेज पर एक सीधी गाड़ी चलायी जाए। अजमेर-रतलाम-इंदौर गाड़ी प्रारंभ की जाए।

अजमेर में रेलवे बजट होटल का निर्माण करवाया जाए। अजमेर स्थित रेलवे हास्पिटल को आधुनिक बनाया जाए और सब प्रकार की नवीनतम चिकित्सा सुविधाएं प्रदान की जाएं।

अजमेर के लोको और कैरीज का आधुनिकीकरण कर उनकी कार्य उत्पादन क्षमता का पूरा उपयोग किया जाए। अजमेर के लोको एवं केरीज रेलवे खेल के मैदानों को खेल सुविधाओं के अनुरूप प्रतिस्पर्धाओं के लिए उपयुक्त स्थल के रूप में विकसित किया जाए।

दिल्ली-अहमदाबाद के मध्य चलने वाली सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस को ब्यावर में ठहराव दिया जाए।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर): माननीय स्पीकर साहब ने सात बजे ऑल पार्टी लीडर्स, व्हीप्स और पैनल चेयरमैन की मीटिंग बुलाई है तो हाउस कैसे चलेगा? इसलिए जल्द माननीय सदस्य अपना भाषण ले कर दें और मंत्री जी का जवाब हो जाए। *...(व्यवधान)*

श्री खारवेल स्वाई (बालासोर): लीडर्स जाकर मीटिंग अटेंड करें।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: उसमें पैनल चेयरमैन, चीफ व्हीप, डिप्टी स्पीकर एवं सभी को बुलाया है।

...(व्यवधान)

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

श्री खारबेल स्वाईं: मंत्री जी यहां उपस्थित नहीं रहेंगे, इसलिए हमें बोलने नहीं दिया जाएगा।...*(व्यवधान)* हम अपोजिशन में हैं, हमारे पास बोलने के सिवाय और क्या है?...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सी. के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर): आप किसी वरिष्ठ सदस्य को सभा की कार्यवाही चलाने की अनुमति दे सकते हैं ताकि नेता व सचेतक, नेताओं की बैठक में भाग ले सकें।

[हिन्दी]

श्री खारबेल स्वाईं: अपोजिशन वाले नहीं बोलेंगे तो क्या करेंगे?...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आपको बोलने के लिए मना नहीं कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री सी. के. चन्द्रप्पन: सभा में वरिष्ठ सदस्य हैं। यदि आप उन्हें सभा की अध्यक्षता करने का उत्तरदायित्व सौपेंगे, तो उपाध्यक्ष, सभापति तालिका, तथा सचेतक नेताओं की बैठक में उपस्थित होने के लिए जा सकते हैं। यहां चर्चा चलती रहेगी। ऐसा ही होता रहा है। आप किसी वरिष्ठ सदस्य को सभा की बैठक की अध्यक्षता करने का उत्तरदायित्व सौंप सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: यह ठीक है। तब भी मैं यह अनुरोध करूंगा कि माननीय सदस्यों को बहुत संक्षेप में कहना चाहिए तथा उन्हें केवल सुझाव देने चाहिए।

डा. बाबू राव मिडियम (भद्राचलम): रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए, सर्वप्रथम मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दे पर सुझाव देना चाहूंगा। यह मामला कई महीनों से रेल बोर्ड के पास लंबित है। आंध्र प्रदेश सरकार ने इस वर्ष पशु पालन, डेयरी और मत्सय पालन पर लगभग 500 करोड़ रुपए खर्च किए हैं।

इसमें, वह हरियाणा, पंजाब, गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक और तमिलनाडु से 96,000 भैसों और 36,000 गायों का आयात कर रहा है। इस उद्देश्य के लिए उसे लगभग 220 रेल रैंकों की आवश्यकता है मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस संबंध में राज्य की सहायता करने और इन पशुओं को संभव हो तो चारे सहित, राज्य में लाने के लिए आवश्यक रैकों का प्रबंध करने का अनुरोध करता हूं।

आंध्र प्रदेश में दस स्थानों पर लगभग 10 रेल ऊपरीपुलों का कार्य लंबित है। ये कार्य पहले ही स्वीकृत किए जा चुके हैं और राज्य सरकार अपना 50 प्रतिशत अंशदान दे चुकी है। इसके बावजूद भी रेलवे ने इन कार्यों के लिए धनराशि नहीं दी है। मैं रेल मंत्री से जो इन कार्यों को शुरू कराने और उन्हें यथाशीघ्र पूरा कराने का अनुरोध करता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, भद्राचलम और कोव्वूर के बीच एक नई लाइन के लिए सर्वेक्षण किया गया था और लाभांश की दर 26 प्रतिशत होने का अनुमान लगाया था। यद्यपि इस कार्य की मंजूरी नहीं दी गयी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस नई लाइन के कार्य को शामिल करने और धनराशि आवंटित कर इसे शीघ्र पूरा कराने का अनुरोध करता हूं। इससे विशाखापत्तनम और हैदराबाद के बीच दूरी 200 कि.मी. कम हो जाएगी। यह एक वैकल्पिक मार्ग है, जो पिछड़े क्षेत्रों से गुजरता है। नाडीकुडी और श्रीकालाहस्ती के बीच लाइन का कार्य भी लंबित है।

हैदराबाद शहर में एम एम टी एस स्थानीय रेलगाड़ियों के संबंध में राज्य सरकार हैदराबाद और सिकन्दराबाद में लगभग दो-तिहाई धनराशि पहले ही खर्च कर चुकी है। भारतीय रेलवे को इस योजना में मदद देनी चाहिए। आंध्र प्रदेश सरकार नई लाइनों जैसे की बरास्ते आर्मूर निजामाबाद और आदिलाबाद के बड़ी लाइन और खम्मान जिले में पांडुरंगपुरम से सरपाक के बीच लाइन के लिए 50 प्रतिशत धनराशि पहले जमा करा चुकी है। इसलिए मैं रेल मंत्रालय से आगामी बजट में इन लाइनों की मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

कोटिपल्ली-नरसापुरम एक लंबा मार्ग है, जिसकी 2000-01 में स्वीकृति दे दी गई थी। स्वीकृत की गई अन्य लाइनें हैं, नंदयाल-एरागुंटला; काकीनाडा पितापुरम; मचरेला-नालगौंडा; और पेड्डापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद मैं मंत्री जी से इन सभी मांगों पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का समर्थन करता हूं।

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): मेरा पहला सुझाव 'तत्काल योजना' के बारे में है। तत्काल योजना उन यात्रियों के लिए शुरू की गई थी, जिन्हें किसी आपात स्थिति के कारण अत्याल्प अवधि की सूचना पर यात्रा करनी पड़ती है। अब तत्काल टिकाटों की संख्या में वृद्धि की जा रही है और इसके परिणामस्वरूप नियमित टिकटों की संख्या में कमी हो रही है। इसके कारण साधारण यात्रियों को 'तत्काल शुल्क' देना पड़ रहा है। मंत्रालय को इस स्थिति से बचने और इसका कोई हल निकालने का प्रयास करना चाहिए। वे या तो सामान्य टिकटों की संख्या में वृद्धि कर सकते हैं या फिर तत्काल टिकटों की बिक्री को तर्कसंगत बना सकते हैं।

[श्री पी. सी. थामस]

एक सुझाव था जो काफी समय से लंबित है और वह लंबी दूरी की सभी रेलगाड़ियों में एक चिकित्सक तैनात करने के बारे में है। मेरे विचार से इसे शीघ्र कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

घनी आबादी वाले क्षेत्रों में नई लाइनों के निर्माण के लिए भूमि प्राप्त करना बहुत कठिन होता है। उदाहरण के लिए मेरे राज्य को ही लिजीए। रेलवे विभाग भूमिगत लाइनों के निर्माण पर विचार कर सकता है। पूरे केरल राज्य में भूमिगत रेल लाइनों का निर्माण संभव है। यदि ऐसा किया जाता है तो अधिक गति वाली रेलगाड़ियां चलाई जा सकती हैं।

सुपरफास्ट रेलगाड़ियों का विचार अति उत्तम है, लेकिन सामान्यत: ये रेलगाड़ियां अत्यंत तीव्र गति से नहीं चलतीं और फिर भी यात्रियों से सुपरफास्ट प्रभार वसूल किए जाते हैं। इस पर गौर किया जाना चाहिए।

अंत में, केरल के मेरे मित्र पहले ही एक जोन बनाने का सुझाव दे चुके हैं, जिसका मुख्यालय केरल में होगा हमारा कहना यह नहीं हैं कि केरल के लिए एक जोन होना चाहिए। केरल स्वयं अपने लिए रेलवे जोन नहीं चाहता है। लेकिन एक जोन का मुख्यालय तो केरल में हो सकता है। दक्षिण रेलवे जिसके पास 5231 रूट किलोमीटर का सबसे ज्यादा रूट किलोमीटर है, को विभाजित किए जाने की आवश्यकता है। दक्षिण-पूर्व रेलवे जैसे छोटे जोन भी हैं जिसके पास केवल 2432 किलोमीटर हैं और पूर्व रेलवे के पास केवल 2383 किलोमीटर है। अत: हम दक्षिण रेलवे को दो जोनों में विभाजित क्यों नहीं कर सकते, जिसमें से एक का मुख्यालय केरल में हो जिससे तमिलनाडु, कर्नाटक और केरल के कुछ क्षेत्रों की आवश्यकता पूरी हो सकें?

श्री हितेन बर्मन (कूच बिहार): सभापति महोदय, बोलने का यह अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद।

मैं रेल की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। मैं, आपके माध्यम से, माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि उत्तरी सीमान्त रेलवे में अनेक परियोजनाएं अपूर्ण हैं। इन अनुपूरक मांगों में निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए कोई धनराशि आबंटित नहीं की गयी है। अत: मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करता हूं कि सभी निर्माणाधीन योजनाओं को यथाशीघ्र पूरा किया जाए और अलीपुर दुआर-बामनहाट दोहरी लाइन, मैनागुड़ी जोगीखोया बड़ी लाइन के लिए धनराशि आबंटित की जाएं। रेलवे ने गुवाहटी से कोलकाता तक एक विशेष रेलगाड़ी 'गरीब रथ' की घोषणा की है परन्तु न्यू कूच बिहार स्टेशन पर इस रेलगाड़ी का ठहराव लेना चाहिए क्योंकि कूच बिहार हेरीटेज सिटी है और उक्त स्टेशन यात्रियों से भरा रहता है।

मैं यहां यह कहना चाहूंगा कि पश्चिम बंगाल मे पर्यटन विकास की अपार संभावनाएं हैं। दुआर से सुन्दरबन तक अनेक पर्यटक स्थल हैं। मैं पर्यटन के विकास के लिए विशेष रेलगाड़ियों की मांग करना चाहता हूं।

पहली बात, माननीय मंत्री को भलीभांति विदित है कि इस सर्किट (दुआर से सुन्दरबन) में हमने पर्यटकों का लक्ष्य निर्धारित किया है। दुआर के लिए सिलीगुड़ी-मदारीहाट-कूच बिहार के बीच और सुन्दरबन सर्किट के लिए कोलकाता-नामखाना के बीच पैकेज टूर होने चाहिएं। मुझे विश्वास है कि इन सभी में अपार वाणिज्यिक संभावनाएं हैं।

दूसरी बात, मैं माननीय मंत्री जी से कोलकाता-न्यू जलपाईगुड़ी, कोलकाता पुरूलिया, कोलकाता-दार्जिलिंग-गंगतोक के बीच विशेष पर्यटन रेलगाड़ियां चलाए जाने का अनुरोध करता हूं। इस ट्रेन पैकेज टूरस से पर्यटकों को मिलने वाली सुविधाओं में सुधार होगा।

अंत में, न्यू जलापाईगुड़ी और दार्जिलिंग में भारतीय रेलवे के पास अतिरिक्त भूमि है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से इन स्थानों पर 'यात्री निवास' विकसित करने की संभावनाओं का पता लगाने का आग्रह करूंगा जिससे ठहरने की सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से इन स्थानों के लिए विशेष रेलगाड़ी पैकेज शुरू करने का आग्रह करता हूं।

***श्री कीरेन रिजीजू** (अरुणाचल पश्चिम): महोदय, भारतीय रेल की दृष्टि से अरुणाचल प्रदेश भारत का सर्वाधिक उपेक्षित राज्य है। भारतीय रेल ने अंग्रेजों द्वारा बिछाई गई रेल लाइनों का आगे विस्तार नहीं किया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि वे पूर्वोत्तर राज्यों के लिए निम्नलिखित परियोजनाओं को तत्काल आरम्भ करें।

(1) बोधीबील पुल जिसे राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया है को तत्काल पूरा किया जाए। धीमी गति से चलता इसका कार्य बहुत परेशान कर देने वाला है और इससे सरकार के पूर्वोत्तर क्षेत्र के प्रति उदासीन रूख का पता लगता है।

(2) रांगिया-मोरकुंगासलेक रेल मार्ग को तत्काल बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए। सरकार द्वारा इसकी घोषणा की जा चुकी है परंतु जमीनी स्तर का कोई कार्य नहीं की गयी है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

(3) अरुणाचल प्रदेश में सेप्पा, बोमडीला, जिर्द, ओंग, दायोगिरी, रोइंग, तेजु, चांगलांग, खोडसा और परसुराम कुण्ड जिला मुख्यालयों के लिए पर्यटन को ध्यान में रखकर एक खिलौना रेलगाड़ी (टॉय ट्रेन) चलाई जानी चाहिए।

(4) कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण प्रणाली को तत्काल सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है और अरुणाचल प्रदेश के रेल यात्रियों के लिए आरक्षण कोटा में पर्याप्त वृद्धि की जानी चाहिए।

(5) गुवाहाटी से दिल्ली तक चलने वाली राजधानी एक्सप्रैस की गति बढ़ाई जानी चाहिए और इसके बीच में कोई भी ठहराव न देकर इसके यात्रा समय को कम करना चाहिए। गुवाहाटी में अन्य सभी स्थानों के लिए चलने वाली रेलों को भी सुपरफास्ट बनाया जाना चाहिए।

(6) पूर्व में हुई अप्रिय घटनाओं को टालने के लिए पूर्वोत्तर जाने वाली और वहां से आने वाली सभी रेलों में सुरक्षा के पर्याप्त प्रबंध किए जाने चाहिए।

(7) पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए रेलवे में होने वाली समूह 3 और 4 की भर्तियों में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को वरीयता दी जानी चाहिए। इससे इस क्षेत्र में बेरोजगारी की समस्या से निपटने में सहायता मिलेगी।

[हिन्दी]

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। आपने बोलने की समय सीमा रखी हुई है। हरियाणा दिल्ली के तीन तरफ लगता है और मेरा क्षेत्र भी दिल्ली के तीन तरफ लगता है। सबसे ज्यादा पैसेंजर मेरे क्षेत्र से आते हैं, लाखों की संख्या में आते हैं, कोई नौकरी के लिए, कोई दूध के लिए और कोई विद्यार्थी है अथवा व्यापारी है। लगभग हर रेलवे बजट पर मैं अपने इलाके की सभी समस्याएं रखता हूं लेकिन कभी भी उसका न तो उत्तर मिलता है और न ही उसका कोई समाधान निकलता है। लगभग सभी समस्याओं को मैं हर बार दोहराता हूं।

महोदय, जब से हरियाणा प्रदेश का निर्माण हुआ है, यहां केवल दो मेजर प्रोजेक्ट सैंक्शन हुए हैं। एक रेलवे लाइन रोहतक-झज्जर-रेवाड़ी की है और दूसरी जींद-गोहाना-सोनीपत की है। ये दोनों प्रोजैक्ट वर्ष 2003 में सैंक्शन हुए थे। इसके लिए बकायदा बजट भी ऐलोकट होता रहा है। जंद वाली लाइन के लिए पहले साल 3 करोड़ रुपये, दूसरे साल 16500 करोड़ रुपये, इस साल आपने 6 करोड़ रुपये किए हैं। लेकिन अभी तक कोई काम शुरू नहीं हुआ है। रोहतक वाली लाइन का 50 प्रतिशत शेयर हरियाणा सरकार ने सैंक्शन भी किया था, उसका थोड़ा काम भी एक साल के बाद शुरू हुआ। लेकिन जींद-सोनीपत की रेलवे लाइन का कोई काम शुरू नहीं हुआ है, उलटे रेलवे डिपार्टमेंट की पता नहीं कैसी पॉलिसी बन गई है कि सोशियो इकॉनामिक बेसिस पर जो लाइन सैंक्शन हुई हैं, उसमें भी यह लोग अपनी कण्डीशन लगाने लगे हैं कि आप अपना शेयर डालो। अपने खर्चे पर करवाओ तो फिर रेलवे बोर्ड की जरूरत क्या है उसके बावजूद भी हरियाणा सरकार ने पिछली 10 तारीख को जींद सोनीपत रेलवे लाइन, जो नई सैंक्शन हुई है, उसके लिए 50 परसेंट शेयर देना भी एक्सैप्ट कर लिया, लेकिन उसके बावजूद कोई काम नहीं हुआ। ये दो प्रोजैक्ट्स हैं, दोनों में इतनी डिले है। दिल्ली में सब तरफ रेलवे लाइनों का इलैक्ट्रीफिकेशन हो चुका है, लेकिन दिल्ली से रोहतक बहादुरगढ़ अकेली लाइन है, जिसका इलैक्ट्रीफिकेशन नहीं हुआ। मैं लगातार मांग कर रहा हूं, अब प्लानिंग कमीशन से भी क्लियर हो गया, लेकिन रेल बोर्ड चुप बैठा है तो फिर यहां मांग करने का फायदा क्या है, जब स्टेट गवर्नमेंट तक भी अपना कंट्रीब्यूशन देने के लिए तैयार है, हालांकि कोई राइट नहीं बनता, जो यहां बजट पास हो जाता है, सैंक्शन हो जाता है, कहां आवश्यकता हो गई कि स्टेट गवर्नमेंट वह पैसा दे। वह बड़ा गलत ट्रेंड चल रहा है। मैं आपके मार्फत यह मांग करता हूं कि जींद सोनीपत लाइन को लैंड एक्वायर करके तुरंत चालू किया जाये। यह हमारी बहुत पुरानी मांग चली आ रहीं है, स्टेट गवर्नमेंट एग्री कर गई है।

बाकी जो दूसरी बातें हैं, आप घंटी बजा रहे हैं...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: वह आप इन राइटिंग दे दें।

श्री किशन सिंह सांगवान: क्योंकि पैसेंजर्स ज्यादा हैं, उनकी कुछ स्टापेज वगैरह की समस्याएं ज्यादा हैं, वे मैं समय बचाने के लिए ले कर देता हूं, ताकि आपका समय खराब न हो। लेकिन मैं मांग करता हूं कि रेल बोर्ड हमारी इन बातों पर ध्यान दे।

[अनुवाद]

***मेरे निर्वाचन क्षेत्र के राज्य हरियाणा के लिए मांगों और समस्याओं की सूची**

1. जिंद-गोहाना-सोनीपत लाइन को समयबद्ध रूप से आरंभ और पूरा किया जाए।
2. पानीपत से नई दिल्ली के लिए पूर्वाह्न 8.00 बजे की एक रेल स्वीकृत की जाए
3. झेलम एक्सप्रैस 1077 और 1078 के गन्नौर में अस्थायी ठहराव और 2311 व 2312 के नरेला पर ठहराव को नियमित किया जाए।

---

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

4. सोनीपत में मण्डी की ओर एक अतिरिक्त टिकट खिड़की शुरू की जाए। इसी प्रकार गन्नौर स्थित प्लटफार्म संख्या 2 पर एक नया बुकिंग काउंटर शुरू किया जाए।

5. दिल्ली से पानीपत के बीच पूर्वाह्न 8.15 बजे से 13.10 बजे के बीच कोई रेल सेवा नहीं है। राष्ट्रीय राजधानी और इसके आस-पास के शहरों के बीच बेहतर रेल सम्पर्क बनाने हेतु यह सेवा शुरू की जाए और इसी प्रकार से इसी मार्ग पर वापसी के लिए अपराह्न 3.00 बजे से 6.00 बजे के बीच कोई रेल सेवा नहीं है यहां भी यह सेवा प्रदान करने पर विचार किया जाए। नोट: हजरत निजामुद्दीन स्टेशन पर पूर्वाह्न 9.30 बजे से 18.15 बजे तक 2 एचएनके एक रेक इस दौरान अनुपयुक्त रहता है और इसी प्रकार 2 केडीएम का रेक भी अनुपयुक्त रहता है, अत: इनका भी उस दौरान प्रयोग किया जा सकता है। इसी प्रकार 2 केडीएम का रेक भी दिन के समय अनुपयुक्त रहता है। इसका भी उपयोग किया जा सकता है।

6. दिल्ली-बहादुरगढ़-रोहतक खण्ड का विद्युतीकरण किया जाए।

7. सोनीपत में हिन्दू महाविद्यालय के निकट रेल फाटक पर एन ऊपरी पुल वरीयता के आधार पर स्वीकृत और पूरा किया जाए।

8. बहादुरगढ़ में एक ऊपरी पुल को वरीयता दी जाए। इसके लिए संसद सदस्य के कोष से धनराशि आबंटित की जा चुकी है। इस कार्य को तत्काल शुरू किया जाए।

9. गेफकन-रोहतक-निजामुद्दीन के बीच एक नई यात्री गाड़ी शुरू की जाए।

10. नरेला, गन्नौर और बाड़ी में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रों को कार्यशील बनाया जाए।

11. दिल्ली से पानीपत के बीच 4 लाइन वाला मार्ग स्वीकृत किया जाए।

12. सब्जी मण्डी स्टेशन पर अधिक अवसंरचनागत सुविधाएं प्रदान करके उसे टर्मिनल में बदला जाए जिससे कि वहां अधिक रेले ठहर सकें।

13. सभी ईएमयू/एमईएमयू रेलों में 16 डिब्बे लगाए जाएं।

14. रेलवे स्टेशनों विशेषकर दिल्ली पर समुचित सफाई व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।

15. रेल संख्या 2459/2460, 2925/2926 पर से सुपर फास्ट शुल्क हटाया जाए क्योंकि नई दिल्ली से इस समय के दौरान कोई रेल नहीं है।

16. रेल संख्या 4731 और 2459 का सब्जी मण्डी स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

17. गाजियाबाद-पलवल से शुरू होने वाली सभी शटल ट्रेनों को पानीपत तक बढ़ाया जाए।

18. जुलाना मण्डी रेलवे स्टेशन पर सामान बुक करने की सुविधा पुन: बहाल की जाए।

19. नई दिल्ली और पानीपत के बीच नई प्रस्तावित रेल की समय-सारणी घोषित की जाए।

20. पानीपत और पलवल के बीच सम्पर्क रेल शुरू की जाए।

21. गन्नौर स्थित रेल ऊपरी पुल को समयबद्ध कार्यक्रमानुसार पूरा किया जाए क्योंकि लोगों को दूसरे फाटक से लाइन पार करने के लिए 2 किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है।

22. गाजियाबाद-दिल्ली-पलवल-दिल्ली के बीच चलने वाली ईएमयू रेलों के संसाधनों का समुचित उपयोग करने हेतु इनका विस्तार पानीपत तक किया जाए।*

[हिन्दी]

***श्री राजस्वरूप कोली** (बयाना): महोदय, मेरा निवेदन है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र बयाना के अंतर्गत बयाना जंक्शन, धौलपुर जंक्शन, नदवई, भरतपुर जंक्शन, मुण्डावर महवा रोड स्टेशन आते हैं जो निम्न प्रकार से हैं-बयाना जंक्शन पर मेवाड़ एक्सप्रेस, निजामुद्दीन उदयपुर का ठहराव होना चाहिए, भरतपुर जंक्शन पर जमूतवी, सर्वोदय एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए, धौलपुर जंक्शन पर जीटी एवं शताब्दी दिल्ली से भोपाल का ठहराव होना चाहिए, ग्वालियर से जयपुर इंटरसिटी का मेरे लोकसभा क्षेत्र में नदवई स्टेशन एवं मण्डावर महवा रोड स्टेशन पर ठहराव होना चाहिए, बयाना जंक्शन की लॉबी को खत्म कर दिया है उसको दोबारा लाया जाए। बयाना कोटा और दिल्ली के मध्य में पड़ता है, बयाना लॉबी होने

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

से जनता व कर्मचारियों को बहुत लाभ होगा तथा सरकार को भी लाभ होगा। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय गाड़ियों के ठहराव को अवश्य स्वीकार करेंगे। धौलपुर से बाडी सरमथरा से करोली गंगापुर को बड़ी लाइन से जोड़ा जाए। धौलपुर से तांतपुर तक की लाइन को रूपवास या बयाना तक जोड़ा जाए। रूपवास फाटक पर ओवरब्रिजे बनाया जाए। राजाखेड़ा फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए। हिण्डोन सिटी फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

[अनुवाद]

श्री मधु गौड़ यास्खी (निजामाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद।

मैं रेलवे वर्ष 2007-2008 की अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं, सबसे पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि विश्व के सर्वश्रेष्ठ प्रबंधन छात्रों को यह जानने के लिए भारत बुलाकर उन्होंने न केवल स्वयं के लिए अपितु भारत के लिए इतिहास रचा कि कैसे उन्होंने रेलवे को घाटे से उबार कर लाभप्रद बनाया।

माननीय रेल राज्य मंत्री श्री वेलु जब निजामाबाद सिकन्दराबाद बड़ी लाइन का उद्घाटन करने निजामाबाद आए थे तो उन्होंने निजामाबाद-करीमनगर मार्ग के लिए भूमि अर्जन हेतु सात करोड़ रुपये जारी करने का वायदा किया था। भूमि की कीमतों में वृद्धि हुई है और रेलवे धनराशि जारी नहीं कर रहा है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वह यह सुनिश्चित करें कि धनराशि जारी की जाए, जिससे कि भू-अर्जन कर निजामाबाद-करीमनगर रेल लाइन, जो 1992 से लंबित है, को भी शीघ्र पूरा किया जा सके।

मेरा दूसरा अनुरोध जो मैं काफी समय से करता आ रहा हूं, वह बोधान से बिहार के बीच नई लाइन के बारे में है। बोधान एक ऐतिहासिक शहर है निजाम के समय यहां रेल चलती थी; इसे दक्कन रेलवे कहा जाता था, लगभग 70 वर्ष पूर्व एक सर्वेक्षण कराया गया था। यह लाइन जुक्कल, जो कि देश का सबसे पिछड़ा क्षेत्र होकर जाती है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि कम-से-कम बोधान से बिदार तक नयी रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण कराएं; इससे तेलेंगाना का सबसे पिछड़ा क्षेत्र तथा कर्नाटक का पिछड़ा क्षेत्र भी शामिल हो जाएगे।

मैं यहां एक और बात शीघ्रता से यह कहना चाहता हूं कि अल्पसंख्यक समुदाय के लोग हर वर्ष भारी संख्या में अजमेर जाते हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से यह अनुरोध है कि निजामाबाद जिले के तीन लाख अल्पसंख्यक समुदाय की जनसंख्या की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु निजामाबाद से अजमेर तक एक नई रेल लाइन बिछाये जाने पर विचार करें तथा गुजरातियों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु निजामाबाद-राजकोट के बीच एक नई रेल लाइन बिछाए जाने पर विचार करने का भी मैं उनसे अनुरोध करता हूं।

मैं रेल मंत्री जी को पुनः याद दिलाता हूं कि निजामाबाद के रास्ते जो रेल लाइन जाती है, उससे हैदराबाद-मुंबई तथा हैदराबाद-दिल्ली के बीच दूरी कम हो जाएगी। इसलिए कृपया कुछ गाड़ियों का मार्ग परिवर्तन कर उन्हें निजामाबाद के रास्ते चलाया जाए। इससे रेलवे को धन की बचत होगी।

मैं एक और बात कहना चाहूंगा कि मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस माह कुछेक नई, रेलगाड़ियां चलाने का आभारी हूं। परंतु जब भी किसी नई रेलगाड़ी का उद्घाटन होता है, तो दक्षिण मध्य रेल के महाप्रबंधक स्थानीय संसद सदस्यों को सूचित नहीं करते हैं, हमें अक्सर उद्घाटन आदि की जानकारी समाचार पत्रों से प्राप्त होती है। ऐसी स्थिति में हमें अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को जवाब देना भारी पड़ जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि दक्षिण मध्य रेल के महाप्रबंधक को निर्देश दे ताकि जब कभी भी वे कोई नई रेलगाड़ी शुरू करें, तो स्थानीय संसद सदस्यों को आमंत्रित किया करें।

मैं एक और बार यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने संसद सदस्यों की पत्नी/पति को लाभ यात्रा करने की अनुमति दी है। परंतु अब कई युवा संसद सदस्य हैं; मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि संसद सदस्यों के अव्यस्क बच्चों को भी साथ यात्रा की अनुमति दें, मुझे विश्वास है कि मेरे साथी मेरी इस बात से सहमत होंगे।

अंतिम सुझाव यह है कि शताब्दी एक्सप्रेस का प्रदर्शन बहुत अच्छा है, परंतु रेलवे अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों की उपेक्षा कर रहा है—गाड़ियों में साफ-सफाई ठीक से नहीं हो रही है। मेरा अनुरोध है कि वे इस पर ध्यान दें।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स पर चर्चा चल रही है और लालू जी, वेलू जी और रठवा जी तीनों मंत्री रेल में सुधार लाने का प्रयत्न कर रहे हैं। उन्हें काम करते हुए तीन साल 4 महीने हो चुके हैं। एक बहुत बच्छी बात है कि भाड़ा न बढ़ाकर रेल को फायदे में लाना, लालू जी का बहुत बड़ा कमाल है और इस पार्लियामेंट में लालू जी एक बहुत बड़ा कमाल है और इस पार्लियामेंट में लालू जी एक बहुत बड़े धमाल हैं। भाड़ा न बढ़ाकर आम-आदमी हो, मिड्ल क्लास का आदमी हो, बड़ा आदमी हो या छोटा आदमी हो, जिस

[श्री रामदास आठवले]

तरह यूनिटी होती है, समानता होती है, समाज में चाहे समानता न दिखती हो, लेकिन जब रेल में हम जाते हैं, तब रेल में समानता दिखायी देती है। सभी जाति और धर्म के लोग उसमें जाते हैं। रेल डिपार्टमेंट पोर्टफोलिया के रूप में सबसे बड़ा डिपार्टमेंट है। इसमें और सुधार लाने की आवश्यकता है। लालू जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, लेकिन उनके पास कम पैसे होते हैं। वर्ल्ड बैंक के माध्यम से या जहां से भी हो, आप मदद लें। जो इंडो-यूएस एग्रीमेंट हुआ उसके माध्यम से भी आप ले। हम अमेरिका से नाता इसलिए नहीं तोड़ना चाहते, क्योंकि वर्ल्ड बैंक भी उधर है, उनके पास पैसा बहुत ज्यादा है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप कुछ सुझाव भी दीजिए।

श्री रामदास आठवले: हमारे अमेरिका से भी अच्छे संबंध हैं। जापान से भी कल हमारे अच्छे संबंध बन गए हैं। जापान में जिस तरह बुलेट ट्रेन चलती है, एक घंटे में कम से कम 200 या 250 किलोमीटर चलती है, जबकि अपनी रेल 140 किलोमीटर प्रति घंटा चलती है। हमें रेल का वेग बढ़ाना है। इसके लिए रेलवे में कई सुधार करने की आवश्यकता है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के भी काफी सवाल हैं। लाकुर-मिरज का ब्राडगेज का जो काम है, यह आपने अपने हाथ में ले लिया है। लेकिन उस्मानाबाद से लेकर कुरडूवाड़ी और कुंडरपुर से लेकर मिरज तक का ब्राडगेज का काम है, यह अधूरा है। इसके लिए कम से कम 300 से 350 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इसे मंजूर करके इस रेलवे लाइन को आपको पूरा करना है। हमें बहुत बार आश्वासन दिया है। वेलू जी हमारे अच्छे मित्र हैं, रठवा जी और लालू जी अच्छे मित्र हैं। लोग मुझसे पूछते हैं कि इतने जनदीकी मित्र होने के बावजूद भी ज्यादा पैसा क्यों नहीं आ रहा है? मैंने कहा, वे बोलते हैं कि आप हमारे बहुत नजदीकी दोस्त हैं, इसलिए हम पैसा कम दे रहे हैं। अभी यूपीए की ट्रेन पांच साल तक चलेगी या नहीं, कुछ मालूम नहीं है। लेकिन यह जितनी भी चले, लालू जी और आप तीनों ऐसे हैं, जब तक चलती है, तब तक चलानी है, इसीलिए यह काम भी आपको करना है। इसके साथ ही कुडूवाड़ी का जो हमारा वर्कशाप नैरोगेज का है, इसके बारे में वेलू जी आपने हमें आश्वासन भी दिया था। कुडूवाड़ी का जो नैरोगेज का वर्कशाप है, वहां ब्राडगेज का काम भी चलता है, वहां डिब्बे का काम भी चलता है। उसे 300 करोड़ रुपए देकर, कुडूवाड़ी में जो परमानेंट ब्राडगेज का वर्कशाप करने का प्रस्ताव आपके पास आया भी है और हमने इसके लिए आपसे बहुत बार मंग भी की है कि इस नैरोगेज को ब्राडगेज करने के बारे में भी आपको निर्णय लेने की आवश्यकता है। पंडरपुर-मुंबई ट्रेन हफ्ते में तीन बार चलती है, इसे वीकली करने की आवश्यकता है और उसके डिब्बे बढ़ाने की आवश्यकता है। पंडरपुर-नागपुर हफ्ते में तीन दिन आपको ट्रेन चलानी है, मुंबई-शोलापुर एक शताब्दी ट्रेन शुरू करने की आवश्यकता हैं। सेंट्रल मुम्बई में सेंट्रल और वेस्टर्न रेलवे है, अगर आप एयरकंडीशन लोकल चालू करते हैं, तो रोड का टैफिक कम हो सकता है। इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है। आपकी बेल बज रही है। कई बार ऐसा होता है कि जब हम भाषण करते हैं, तब लोग तालियां बजाते हैं। जब लोग तालियां बजाते हैं, तब हमें लगता है कि लोग हमे बहुत प्रतिष्ठा दे रहे हैं और वे लोग बोल रहे हैं कि और बोलिए। इसी तरह आपकी घंटी बोल रही है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: घंटी बजाना मेरी मजबूरी है।

श्री रामदास आठवले: आप द्वारा जो बेल बजाई जा रही है, यह बेल मेरे भाषण को सपोर्ट करने के लिए नहीं बज रही है, बल्कि यह हमारा भाषण रोकने के लिए बज रही है। यदि ट्रेन रुकती है तो लोंगो को रुकना पड़ेगा। इसलिए हम और ट्रेन चलाने की प्रयत्न करते हैं। ...*(व्यवधान)*

मैं आपकी रिस्पैक्ट करता हूं। आप बहुत अच्छे उपाध्यक्ष हैं। आप हमारी बात सुन सकते हैं। अगर हम आपकी बात नहीं सुनेंगे तो बाद में आप हमें बोलने का मौका नहीं देंगे। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप बाकी का भाषण लिखकर दे दीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री रामदास आठवले: मंत्री महोदय हमारे मित्र हैं। मैं रेल की सप्लीमैंट्री डिमांड्स का समर्थन करता हूं। आप आगे रेल चलाते रहिए, हम धक्का लगाने का काम करेंगे।

***प्रो. महादेवराव शिवनकर** (चिमूर): महोदय, मैं रेल पूरक मांगों पर अपना निवेदन संसद पटल पर रख रहा हूं। रेल मंत्री कृपया इन मांगों को स्वीकार करके कार्यवाही करें।

1. नागपुर-नागभीड़ रेल लाइन ब्राडगेज में परिवर्तन करें। नागपुर-बुटीबुरी-उमरेड ब्रॉडगेज प्रत्यक्ष में है। केवल आगे उमरेड-नागभीड ब्राडगेज करना है। अतएव केवल 40-50 किलोमीटर उमरेड-नागभीड़ ब्राडगेज करने से नागपुर-नागभीड़ ब्राडगेज हो जाएगा।

2. गोंदिया-चंद्रपुर रेल लाइन से सभी प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए। बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं। प्लेटफार्म नीचे है कृपया सभी सौंदड, वडसा, ब्रह्मपुरी, नागभीड़ शिंदेवाही इन बड़े स्टेशनों को कम से कम शीघ्र ऊंचा करें।

3. गोंदिया-चंद्रपुर रेल लाइन का इलेक्ट्रीफिकेशन करें।

4. गोंदिया-चंद्रपुर लाइन का समय बदला जाए, जिससे नागपुर-नागभीड से आने वाली पेसेंजर ट्रेनें जुड़ सकें।

[अनुवाद]

डा. आर. सेनथिल (धर्मपुरी): सबसे पहले तो मैं श्री लालूजी तथा उनकी टीम को असंभव को संभव कर दिखाने के लिए धन्यवाद देता हूं। वास्तव में रामेश्वरम, जहां आमान परिवर्तन का कार्य किया जाना था। वहां स्वदेशी प्रौद्योगिकी तथा विशेज्ञता से 25 करोड़ रुपये की लागत से पुल का निर्माण किया गया जबकि विदेशी फर्म नए पुल के निर्माण के हेतु 1000 करोड़ रुपये की मांग कर रही थी। यह हमारे इंजीनियरों की असीमित क्षमताओं तथा श्री लालूजी और श्री वेलुजी तथा अन्य की महानता का द्योतक है।

महोदय, मुझे मात्र दो बातें कहनी हैं। पहली बात मैं यह कहना चाहूता हूं कि भारत का तेजी से विकास हो रहा है तथा भारत वास्तव में 'शाइन' कर रहा है। इस पृष्ठभूमि में तमिलनाडु उन राज्यों में से एक है जिसका बहुत तेजी से विकास कर रहा है। तमिल नाडु में उत्तरी तमिलनानाडु बहुत तेजी से विकास हो रहा है। कोयम्बटूर अब एक आई. टी. हब है तथा तिरुपूर, जहां से 1983 में मात्र 5 करोड़ रुपये के वस्त्र निर्यात किए गए थे अब वहां से प्रति वर्ष 8000 करोड़ रुपये के वस्त्र निर्यात किए जाते हैं सलेम शहर का बहुत तेजी से विकास हो रहा है। इस पृष्ठभूमि तथा यात्रियों एवं माल ढुलाई में हो रही वृद्धि को ध्यान में रखते हुए हम चाहते हैं कि सलेम मंडल की शीघ्र स्थापना की जाए। सलेम मंडल एक आवश्यकता है। पिछले ही दिनों माननीय रेल मंत्री जी इस बात से सहमत थे कि इस मंडल के विभाजन के बावजूद पालक्कड़ मंडल के तहत देश के अन्य मंडलों की तुलना में अधिक मील रेल लाइनें होंगी।

महोदय, मां अपने बच्चे को 10 माह तक गर्भ में रखती है, परंतु इस मां ने बच्चे को 40 वर्ष तक गर्भ मे रखा था अत: यह सामान्य स्थिति नहीं है। इसलिए शीघ्रातिशीघ्र हमें विभाजन करना चाहिए। इसके लिए 14 सितम्बर की तिथि निर्धारित की गयी है। मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि 14 सितम्बर को विभाजन किया जाए तथा सलेम मंडल की स्थापना की जाए, तो जनता व्यापारियों मीडिया, सभी राजनीतिक दलों तथा कार्यकर्ताओं की भी मांग है मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वह इसे सर्वाधिक महत्व दे।

मुझे मात्र एक और बात कहनी है। रेलवे ने अत्यधिक लाभ अर्जित किया है, परन्तु इसके लिए क्या कीमत चुकानी पड़ी। मुझे एक बात की चिंता है। कोयम्बटूर तथा बंगलौर के बीच कुर्सी यान वाली एक इंटर सिटी एक्सप्रेस गाड़ी चलती थी। पाल्लकड़ के अधिकारियों ने इसे एर्णाकुलम तक बढ़ा कर इसे श्यनयान वाली गाड़ी में बदल दिया है। यात्रियों को अब तीन गुना किराया देना पड़ता है। सलेम से धर्मपुरी तक यात्रा करने वालों को पहले 15 रुपये किराया देना पड़ता था अब इन्हें 70 रुपये देने पड़ रहे हैं। जो लगभग चार गुना हो गया है। अनेक यात्री गाड़ियों को एक्सप्रेस गाड़ियों में बदल दिया गया है तथा एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपर फास्ट गाड़ियों में जिसके कारण यात्रा करना बहुत महंगा हो गया है। मेरे मित्र श्री करण सिंह यादव मुझे आज बता रहे थे कि जयपुर दिल्ली के बीच अनेक गाड़ियां हैं, परन्तु एक भी यात्री गाड़ी नहीं है। लाभ की स्थिति में आने के लिए मैं भारतीय रेल को बधाई देता हूं, परंतु मेरा यह भी अनुरोध है कि भारतीय रेल गरीब यात्रियों का भी ध्यान रखे, आप संपन्न लोगों का ध्यान रखते है और उन्हें फायदा पहुंचाना चाहते हैं। आप प्रथम श्रेणी किराए की हवाई यात्रा के साथ तुलना कर रहे हैं। आप इस ओर ध्यान दें कि आपके अधिकांश यात्री कौन हैं? क्या ये आम आदमी हैं या जो प्रथम श्रेणी में यात्रा करते हैं? आप प्रथम श्रेणी में यात्रा करने वालों का ही ध्यान क्यों रखते हैं? आप अधिक यात्री गाड़ियां चला कर गरीब यात्रियों का ध्यान रखें।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): उपाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे अनुपूरक अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया। कुछ अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है। वैसे 300 करोड़ रुपये से कम की मांगें हैं लेकिन अपने क्षेत्र की बात कहने का यह एक अवसर होता है। मैं यहां बताना चाहूंगा कि सब लोग माननीय रेल मंत्री जी की तारीफ कर रहे हैं, लेकिन यह समझ में आना चाहिए कि रेल मंत्रालय आज इस स्थान पर कैसे आया। हमें ध्यान है कि 1991-92 में हमारे पास विदेशी मुद्रा का भंडार नहीं था। एनडीए की सरकार थी जिससे आज विदेशी मुद्रा का भंडार इतना है कि हम गर्व करते हैं और यह एनडीए सरकार के कारनामे थे कि रेल मंत्रालय आज निरंतर प्रगति के पथ पर है और उस दिशा में काम कर रहा है। परंतु यहां के भाषण से ऐसा लगता है जैसे मानो बिहार सबसे पीछे रह गया है। उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा सूबा है। इत्तफाक से अगर कोई रेल उत्तर प्रदेश से, बिहार से होकर जाए तब तो मिल जाती है नहीं तो नहीं मिलती है।

हम इस क्षेत्र की समस्याएं निरंतर कहते रहे हैं। आज भी मैं यहां पर केवल इतना कहना चाहूता हूं कि अब हवाई यात्रा से रेल विभाग को मुकाबला करना है। माननीय रेल मंत्री जी को समझ में आना चाहिए कि हवाई यात्राएं इतनी सस्ती हो रही हैं कि रेल विभाग में जो व्यक्ति ए.सी टू. ए.सी थ्री या ए.सी फर्स्ट में सफर करता है या राजधानी और शताब्दी में यात्रा करता है, तो वह

[श्री संतोष गंगवार]

चार बार सोचता है कि मैं हवाई जहाज से जाऊं या रेल से जाऊं। आपको सुविधाएं दुरूस्त करनी पड़ेंगी।

हमारे एक-दो और साथी बोलने वाले हैं। वे और अच्छी बातें करेंगे। हमारी जिम्मेदारी है कि हम आपको कमियां निकाल कर बताएं, कमियों से आपको अवगत करायें। मेरी पड़ोसी की सांसद श्रीमती मेनका गांधी हैं। हम दोनों मिलकर डिमांड कर रहे हैं कि पीलीभीत बरेली से मेलानी और लखनऊ होते हुए गेज कन्वर्जन हो। एक बहुत ही महत्वपूर्ण कुमाऊं एक्सप्रेस के नाम से काठगोदाम से आगरा तक रेल जाती हैं। उस कुमाऊं एक्सप्रेस में गेज कन्वर्जन हो, परन्तु दुर्भाग्य यह है कि प्रायरिटी बदल दी जाती है। हम चाहते हैं कि आप इस ओर ध्यान दें। पूरे देश को एक मानकर, खाली एक सूबे को पूरा देश न माना जाये, इस हिसाब से काम किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अधिक समय नहीं लूंगा। क्योंकि अभी मीटिंग भी है। मैं अपने क्षेत्र की कुछ मांगें यहां पर इसलिए रखना चाहता हूं कि वे रिकार्ड में रहे। यहां पर दोनों रेल राज्य मंत्री मौजूद हैं। वे इस ओर ध्यान दें और इस बारे में निश्चित रूप से हमें बतायें। मेरा आपसे निवेदन है कि यहां पर बहुत से पत्र 'ले' हो रहे हैं और 'ले' होने के साथ उनका क्या जवाब मिलता है, उस पर क्या कार्रवाई होती है, यह रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी है कि हम सबको उसकी प्रगति से अवगत करायें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें यहां पर 'ले' करना चाहता हूं कि जिसे मैं 'ले' कर रहा हूं।

*आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेल मंत्रालय की अनुपूरक अनुदान मांगों की चर्चा पर मैं आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय प्रगति पर है। सब लाभ कमा रहा है परंतु यह भी सत्य है कि रेल को यह दिशा एन.डी.ए सरकार के द्वारा मिली उस दौर में देश ने प्रगति की रफ्तार पकड़ी हमारा विदेशी मुद्रा का भंडार इसका प्रमाण है। मान्यवर यह ठीक है रेलों की संख्या बढ़ रही है यात्रियों की संख्या काफी बढ़ रही है परन्तु वर्तमान दौर में हमारा मुकाबला हवाई सेवा से भी है जहां निरन्तर कम किराये पर दूर क्षेत्रों की यात्रायें हो रही हैं यदि रेल इस दिशा में विचार करती है यात्री सुविधाये बढ़ाती है तथा यात्री को यदि एहसास होता है तो जनता में विश्वास बढ़ेगा, रेलों की संख्या बढ़ने के कारण गाजियाबाद से दिल्ली रेल यात्रा का समय निरन्तर बढ़ रहा है तथा प्लेटफार्म तक पहुंच पाने में समय लगता है। मैं चाहूंगा मा. रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

... भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

बरेली, उत्तर प्रदेश पूर्वोत्तर रेल का इज्जतनगर में डिब्बा सुधार व क्रेन निर्माण कारखाना है जो कार्य के अभाव में बंद होने की दशा में पहले यहां पर 1000 से ज्यादा कर्मचारी कार्यरत थे परन्तु इनकी संख्या निरंतर कम होती जा रही है जबकि रेल द्वारा इस स्थान के लिये कोच फैक्ट्री बनाये जाने हेतु सर्वाधिक उपयुक्त स्थान माना गया तथा राजनैतिक कारणों से फैसला नहीं हो पाया, आग्रह है कि इस ओर ध्यान दें तथा शीघ्र किसी उपयुक्त कारखाने की घोषणा की जाये। इसी से जुड़ा हुआ कार्य इज्जतनगर वर्कशाप से बरेली जंक्शन तक तत्काल अमान परिवर्तन कर जोड़ने की कार्यवाही की जाये।

पूर्व में (गर्मियों) दिल्ली-गुरादाबाद-बरेली-लखनऊ के मध्य शताब्दी ट्रेन चलाई गई थी जिसको काफी पसंद किया गया। उक्त ट्रेन अब बंद कर दी गई है। आग्रह है इसको तत्काल प्रारंभ करवाया जाये।

लखनऊ-मुरादाबाद के मध्य कई ट्रेनें वाया चनहेटी-चंदौसी-मुरादाबाद चल रही हैं। इन सभी ट्रेनों को जो बरेली नहीं आ पाती हैं, इन सभी को चनहेटी रेलवे स्टेशन पर रोका जाये तथा चनहेटी को बरेली केंट के रूप में विकसित किया जाये। यह मांग पहले से की जा रही है।

दिल्ली-मुरादाबाद रेल लाइन दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर समय-सीमा तय करते हुए पूरा किया जाये। काठगोदाम लालकुंआ-बहेड़ी-कोसी-मथुरा मार्ग का प्रस्तावित अमान-परिवर्तन प्राथमिकता के आधार पर समय सीमा तय करते हुए प्रारंभ कर पूरा किया जाये।

बरेली-पीलीभीत-मैलानी-लखीमपुर-लखनऊ मार्ग का आमान परिवर्तन आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए शीघ्र प्रारंभ कर पूरा किया जाये।

बरेली महानगर के अंतर्गत इज्जतपगर, हार्टमैन, कटघर (श्मशान भूमि) रेल क्रासिंग पर आर.ओ.बी (रेल ओवर ब्रिज) की आवश्यकता को देखते हुए प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।

बरेली श्यामगंज रेलवे स्टेशन का उपयोग नहीं हो रहा है खाली जमीन पर काफी अतिक्रमण है। यह शहर के मध्य स्थित है। अतिक्रमण तत्काल समाप्त कर इस स्थान में कमर्शियल काम्पलैक्स बनाया जाये।

बरेली महानगर है इसकी आबादी को ध्यान में रखते हुए शहर के मध्य सिटी बुकिंग एजेंसी खोली जाये। बरेली जं. पर प्लेटफार्म नं. 2 और 4 पर टीन शेड डाला जाये। यहां पर टीन शेड नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी होती है।

अन्य कुछ मांगें जो मुझे अपने संसदीय क्षेत्र से प्राप्त हुई हैं, वे मैं प्रस्तुत कर रहा हूं।

1. बरेली से कानपुर तक के लिए ब्रांड गेज की ट्रेन वाया लखनऊ चलवाई जाये। अभी तक वाया कांसगंज चल रही ट्रेन मीटर गेज की है जिसमें दूरी समय पैसा अधिक होता है।

2. अमान परिवर्तन के कारण मीटर गेज की सभी ट्रेनें सिर्फ मथुरा तक जा रही हैं आगरा तक जाने वाली मीटर गेज की कोई ट्रेन वर्तमान में नहीं है अत: बड़ी लाईन पर बरेली आगरा (वाया चंदौसी) पैंसेजर की संख्या बढ़ाई जाये साथ ही आगरा तक एक्सप्रेस भी वाया चन्दौसी उपलब्ध कराई जाये।

3. बरेली से लखनऊ तक सुबह के समय एक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलाई जाये। वर्तमान में यात्री सुबह के समय पंजाब डुप्लीकेट या किसान एक्सप्रेस में स्थान उपलब्ध नहीं हो पाने के कारण स्लीपर क्लास में बैठकर जाते हैं जिस कारण 250 रु. पेनाल्टी का भय दिखाकर टी.टी.ई द्वारा यात्रियों से अवैध वसूली की जाती है।

4. ट्रेन नम्बर 3289 जो राजेन्द्र नगर (पटना से आगे) से चलकर जम्मूतवी तक जाती है का स्टॉपिज बरेली नहीं है यह ट्रेन लखनऊ से छूटकर मुरादाबाद रूकती है। इस ट्रेन का स्टापिज बरेली भी किया जाये तथा इसके चलने के दिन भी बढ़ाये जाये, ताकि बरेली वासियों को जम्मू तवी तक वैष्णों देवी यात्री के लिए एक ट्रेन मिल सके।

5. माननीय अटल बिहारी जी के निर्वाचन क्षेत्र से लखनऊ जम्मू तब सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलायी जाये वर्तमान में लखनऊ के पीछे से जम्मू तवी तक आने वाली ट्रेनें घंटों लेट रहने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। जम्मू तवी के लिए लखनऊ से बनकर चलने वाली ट्रेन नहीं है।

6. बरेली से मेरठ आने जाने के लिये यात्रियों को एकमात्र ट्रेन नौचन्दी एक्सप्रेस के लिये सारी रात जागना पड़ता है चूंकि मेरठ व्यापार के लिये महत्वपूर्ण स्थान है इस कारण सुबह के समय एक एक्सप्रेस ट्रेन बरेली से या लखनऊ से मेरठ के लिए चलाई जाये।

7. दिल्ली लखनऊ वाया बरेली एक जनशताब्दी एक्सप्रेस व एक सुपरफास्ट ट्रेन भी चलवाई जाये। ताकि बरेली के लोग कम किराया व समय में इन स्थानों तक पहुंच सकें।

8. ट्रेन नम्बर 4115 इलाहाबाद, हरिद्वार एक्सप्रेस के दिनों की संख्या बढ़ाकर इसे रोजाना कर दिया जावे ताकि यात्रियों को और अधिक सुविधा मिल सके।

9. बरेली को कानपुर से जोड़ने के लिए एक नये रूट पर सर्वे कराया जाये वर्तमान में कानपुर, फरूखाबाद के बीच आमान परिवर्तन कार्य बहुत तेज गति से चल रहा है इधर बरेली से मीरानपुर कटरा तक ब्राडगेज की लाइन पहले से ही है। यदि मीरानपुर कटरा से फरूर्खाबाद (लगभग 75 कि.मी) का सर्वे करा कर निकट भविष्य में इसको ब्राडगेज से जोड़ दिया जाये तो उत्तर प्रदेश की सबसे बड़ी व्यापारिक मण्डी कानपुर से बरेली तक व्यापार व यात्रा से रेलवे को भारी मुनाफा होगा।

यदि रेल विभाग यह कहता है कि कोचों का अभाव है तो यह उल्लेख करना समुचित होगा कि बरेली में त्रिवेणी एक्सप्रेस लगभग 20 घंटे तक लखनऊ से चंडीगढ़ एक्सप्रेस 14 घंटे पुष्पक एक्सप्रेस लगभग 10 घंटे खड़ी रहती है। साथ ही लखनऊ में कई अन्य ट्रेनें 10 से लेकर 16 घंटे तक खड़ी रहती हैं यदि इन्हीं ट्रेनों को बरेली लखनऊ के बीच चला दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा तथा रेलवे को आमदनी होगी।

मान्यवर मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि आप उक्त विषयों को जनहित में उठायेंगे तथा रेल बजट में संशोधन कराने हेतु कारगर कदम उठायेंगे ऐसा मेरा विश्वास है।

मान्यवर, बरेली/पुरी/भुवनेश्वर के बीच नीलांचल एक्सप्रेस 8476 जो दिल्ली से वाया कानपुर से लखनऊ होते हुए से पुरी जाती है के संबंध में प्रार्थना है कि इस गाड़ी का रूट दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होते हुए लखनऊ करवाने की कृपा करें। इस निवेदन हेतु निम्न तथ्यों को प्रेषित करता हूं।

1. बरेली में भारत सरकार के निम्न बड़े प्रतिष्ठान हैं।

    1. एयर फोर्स, बरेली
    2. थल सेना
    3. भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान
    4. केन्द्रीय पक्षी अनुसंधान संस्थान
    5. स्वयं रेल विभाग
    6. बी.एस.एफ
    7. इफको आवला

भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, इज्जतनगर में अनेक छात्र उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार इत्यादि में अध्ययन करते

दिल्ली से भुवनेश्वर के लिए निम्न रेलगाड़ियां चलती हैं।

1. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2816 वाया कानपुर-इलाहाबाद
2. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 वाया कानपुर-लखनऊ
3. नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस पुरूषोत्तम गाड़ी संख्या 2802 वाया कानपुर-इलाहाबाद
4. निजामुद्दीन भुवनेश्वर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8406 वाया मथुरा-आगरा
5. नई दिल्ली भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2422 वाया कानपुर-मुगलसराय
6. निजामुद्दीन पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8478 वाया मथुरा-आगरा

उपरोक्त वर्णित में से कोई भी रेलगाड़ी बरेली होकर नहीं गुजरती है। आपसे विनम्र अनुरोध है कि कम से कम नई दिल्ली पुरी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 8476 जो कि नई दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ से गुजरती हुई भुवनेश्वर जाती है। उसका रूट नई दिल्ली के बजाय कानपुर से बरेली होती हुई लखनऊ से गुजरते हुए भुवनेश्वर को किया जाना ही न्यायोचित और न्यायसंगत होगा, जिससे कि बरेली में अध्ययनरत छात्रों के अतिरिक्त दिल्ली-बरेली से लखनऊ के बीच के शहर कस्बों गांवों की जनता को भी पुरी तक चहुंचाने के लिए एक बहुमूल्य यात्रा का अवसर मिल सकेगा।

आशा है कि आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेलगाड़ी नई दिल्ली-पुरी एक्सप्रेस नीलांचल एक्सप्रेस 8476 का रूट नई दिल्ली से बरेली होते हुए लखनऊ से गुजरते हुए पुरी/भुवनेश्वर के लिए आदेश पारित करके कृतार्थ करेंगे।

आपके संज्ञान में लाना है कि बरेली महानगर के मोहल्ला गढ़ीनाथ के मुख्य मार्ग पर निकास हेतु उत्तर रेलवे की पुलिया संख्या 103 निर्मित है जिसके ऊपर से रेलवे लाईन गुजरती है और नीचे से जन मानस का आवागमन रहता है। यह पुलिया काफी पुरानी है और अत्यधिक संकरी है जिस कारण लोगों को आवागमन में अत्यधिक असुविधा हो रही है।

उक्त पुलिया की अप लाइन 1995 में बनी थी जिसकी चौड़ाई 20 फीट है परंतु इसके पहले जो पुरानी लाईन पूर्व में बनी थी, इसकी चौड़ाई मात्र 10 फीट है इस कारण यातायात अक्सर अवरूद्ध हो जाता है तथा जाम लग जाता है जबकि इस क्षेत्र से करीब 5 लाख नागरिकों का आना जाना रहता है। इस पुलिया को समान बनाने तथा छोटे हिस्से को भी चौड़ा करने का अनुरोध क्षेत्रवासी पहले से करते आ रहे हैं। इस संबंध में मेरे द्वारा पूर्व में लिखे गये पत्रों के आधार पर रेल विभाग ने इस कार्य की आवश्यकता को समझा तथा जनवरी 2007 में डिवीजनल इंजीनियर, बरेली, उ.प्र. द्वारा अपने पत्र के माध्यम से उक्त पुलियों को ठीक करने हेतु 15 लाख रुपये का आंकलन पत्रांक संख्या 024/015 के द्वारा दिनांक 25.01.07 को मंडल रेल प्रबंधक, मुरादाबाद के पास भेजा है।

मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकता के आधार पर उक्त पुलिया का आधा भाग चौड़ीकरण करने के आदेश संबंधित अधिकारियों को जारी करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान गाड़ी सं 2435/2436 नई दिल्ली डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल दो दिन चलती है, के फेरे बढ़ाए जाने की ओर आकर्षित कराना चाहता हूं। यह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन चलती है जिससे अन्य दिनों में यात्रा करने वाले लोगों को काफी परेशानी होती है। यदि इसके फेरे बढ़ा दिये जाते हैं तो इससे इस मार्ग पर यात्रा करने वाले लोगों को फायदा होगा तथा रेलवे को भी अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी। मेरा आपसे आग्रह है कि जनहित में इस गाड़ी के फेरे बढ़ाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें।

पीलीभीत में भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर व पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ रेलवे लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने हेतु पिछले कई वर्षों से प्रयास किया जा रहा है। जिसके परिणामस्वरूप पिछले रेलवे बजट में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री आर. वेलु जी ने पीलीभीत की दोनों मुख्य छोटी रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाईन के विस्तारीकरण की योजना में शामिल करने हेतु आश्वासन दिया था और पिछले रेलवे बजट में पीलीभीत-शाहजहांपुर-लखनऊ-व भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर रेलवे लाइनों को बड़ी लाईन में बदलने के लिए शामिल कर लिया है।

आपसे आग्रह है इन रेलवे लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में बदलने हेतु आवश्यक कार्यवाही करवाने का कष्ट करें।*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण मुझे एक महत्वपूर्ण बैठक में भाग लेने के लिए जाना है। यदि सभा सहमत हो तो मैं एक वरिष्ठ सदस्य सी. के. चद्रप्पन को पीठासीन होने के लिए बुला सकता हूं।

सांय 6.47 बजे

(श्री. सी. के. चन्द्रप्पन पीठासीन हुए।)

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी) सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की वर्ष 2007-08 के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूं। मैं सक्षिप्त में आपसे अपनी मांगों के बारे में निवेदन करना चाहती हूं। आप जानते हैं कि जब-जब हमें रेलवे पर बोलने का मौका मिला, हर बार मैंने हिमाचल प्रदेश की समस्याओं को आपके सामने रखा। हमने आपसे मांग की कि हमारा प्रदेश एक पहाड़ी प्रदेश है जिसके कारण बहुत सी दिक्कतें और तकलीफें हमारे सामने हैं। हर बार आपने आश्वासन दिया, परन्तु जब भी आपने बजट पेश किया, हिमाचल प्रदेश का उसमें कभी जिक्र नहीं आया। इस बार मैं आपका ध्यान अपनी तीन रेलवे लाइनों की ओर आकर्षित करना चाहती हूं। पहला, चंडगढ़-बद्दी जो 33 किलोमीटर की रेल लाइन है, इसके लिए आपने बजट में प्रोविजन किया और 329 करोड़ रुपये की लागत से इस लाइन को बनाने की स्वीकृति दी। इसके लिए मैं श्री लालू प्रसाद जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूं। दूसरी रेलवे लाइन नंगल डैम से तलवाड़ा होते हुए मुकेरिया के लिए आपने 300 करोड़ रुपये से यह रेल लाइन बनाने की अनुमति दी। इसके लिए भी हम आपका आभार प्रकट करते हैं। इसका एक सैक्शन नंगल डैम से चुरूरू-तकराला तक का काम पूरा हो चुका है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि इसका बाकी काम भी तेजी से किया जाये ताकि जल्दी से जल्दी यह रेलवे लाइन बनकर तैयार हो।

तीसरी लाइन हम भानुपली से बिलासपुर-बेरी तक बनाने के लिए बार-बार मंत्री जी से आग्रह करते रहे हैं। मुझे पूर्ण विश्वास है कि आप इस रेल लाइन को, जो 63 किलोमीटर बननी है, उसके लिए 1050 करोड़ रुपये की धनराशि लगनी है। पहले आप यह कहते रहे कि इसका सर्वे होता रहा परन्तु पिछली बार जब लालू जी स्वयं हिमाचल प्रदेश में अपने अधिकारी वर्ग के साथ आये थे, तब उन्होंने माना कि इसका सर्वे हो चुका है और इस पर काम करने का हमें आश्वासन दिया। हमें पूरा विश्वास है कि अगर आपको लगता है कि यह धनराशि बहुत है, मैं लालू जी से यह भी आग्रह करूंगी कि चाहे आप इसको नैशनल प्रौजेक्ट में डाले, क्योंकि यह हिमाचल के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है। हमें बार-बार यह सुनने को मिलता है कि यह पहाड़ी क्षेत्र है और पहाड़ को काटकर यह रेल लाइन बनेगी। शायद यह बात आपको भी बतायी जाती। मैं आपसे आग्रह करना चाहती हूं कि यह समतल एरिया है, प्लेन एरिया है। इसमें कोई बहुत भारी पहाड़ काटने की आवश्यकता नहीं है। यह टूरिज्म प्वाइंट से भी महत्वपूर्ण है। आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। यह कार्य पूरा होने से ही हम अपने टूरिस्ट्स को वहां ले जा सकेंगे। इसके लिए मैं आग्रह करना चाहूंगी और आप जानते हैं कि हिमाचल प्रदेश में बहुत से बिजली और सीमेंट के प्रोजेक्ट्स लग रहे हैं और इसी प्रकार यह कृषि और फल उत्पादक प्रमुख राज्य है। यहां से जितना भी माल आना-जाना है, अगर वह सभी रेल के मार्फत हो तो बहुत कम समय में ही, इस रेल लाइन में लगने वाली लागत की पूर्ति हो जाएगी। इसलिए मैं आग्रह करती हूं कि जो रेल लाइन भानुपली-विलासपुर-बेरी बननी है, उस पर आप जरूर गौर करेंगे, क्योंकि प्रधानमंत्री जी जब स्वयं हिमाचल प्रदेश आए थे तो, उन्होंने हमें आश्वासन दिया था कि इस पर अवश्य गौर किया जाएगा। मुझे विश्वास है कि माननीय लालू प्रसाद जी इसको इंपोर्टेंस देते हुए इसके लिए 1050 करोड़ रुपए की जो मैंने बात की है, उसे स्वीकृति प्रदान करेंगे और इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

[अनुवाद]

श्री बी. विनोद कुमार (हनमकोंडा): महोदय, मैं अपने दल तेलगाना राष्ट्रीय समिति और अपनी ओर से अनुपूरक अनुदानों की मांगो (रेल) का समर्थन करता हूं।

आंध्र प्रदेश के तेंलगाना क्षेत्र में दस जिले हैं। यह क्षेत्र पूर्व में निजाम द्वारा शासित हैदराबाद की रियासत में था। स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद इस हिस्से का विलय कर दिया गया था....*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया मुख्य मुद्दे पर आइये। आपको संक्षेप में अपनी बात रखनी होगी।

श्री बी. विनोद कुमार: महोदय यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है आप तेलंगाना क्षेत्र के संघर्ष से अच्छी तरह परिचित हैं। यह क्षेत्र आपके दल के नेता के नेतृत्व में 3000 से अधिक स्वतंत्रता सेनानियों के बलिदानों से आजाद हुआ था। आपको यह भली भांति विदित है। यह क्षेत्र 1956 में आंध्र प्रदेश के साथ मिला दिया गया था। और इसका क्षेत्रफल 1,20,000 वर्ग किलोमीटर है। यह पश्चिम बंगाल से बड़ा है। लेकिन दुर्भाग्यवश, आज भी यहां रेलवे लाइनों की लम्बाई मात्र 1200 कि.मी. है। मौजूदा निजाम रेलवे में दस प्रतिशत की भी वृद्धि नहीं की गई है। इस क्षेत्र के तथा आंध्र क्षेत्र के देश के शेष भाग में तथा आध्र प्रदेश के निर्माण से बहुत पहले से ही निजाम रेलवे मौजूद था।

माननीय रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन यह है कि जब हमारे दल ने श्री लालू प्रसाद से अनुरोध किया उस समय उन्होंने तेलगाना की मांग को समर्थन किया था। यह क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। लेकन सौभाग्य से इस क्षेत्र से रेलवे को लाभ प्राप्त हो रहा है। दक्षिण मध्य रेलवे उसके अपने अभिलेखों के अनुसार, के इस क्षेत्र से उसके काफी लाभ हो रहा है।

[श्री बी. विनादे कुमार]

मेरा अनुरोध दो या तीन रेल लाइनों के लिए है। जिनका सर्वेक्षण किया जा चुका है। लेकिन पिछले कई वर्षों से इन लाइनों को बिछाने के कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इस क्षेत्र में नई रेल लाइनें बिछाने में पूरी दिलचस्पी दिखायें उनकी अपनी गणना के अनुसार इन रेल लाइनों के बिछाने से ज्यादा फायदा है। मैं मनुगुरू से रामागुंडम तो कोयला उत्पादक क्षेत्र हैं के बीच रेल लाइन बिछाने का अनुरोध करता हूं। उनको इससे लाभ प्राप्त होगा। इस लाइन को यथाशीघ्र बिछवाया जाए। दूसरी लाइन हैदराबाद से नई दिल्ली तक है। यह रेल लाइन बरास्ते काजिपेट है। यह क्षेत्र कोयला सीमेंट और चूना उत्पादक क्षेत्र है। कई बार अनुरोध करने के बावजूद भी रेलवे द्वारा एक मंडल की मांग स्वीकार नहीं की गई है। मैं श्री लालू प्रसाद जी से तेलंगाना क्षेत्र के काजिपेट जंक्शन को मंडल घोषित करने का अनुरोध करता हूं। मेरी मांग सिर्फ एक कारण पर अधारित है। आंध्र प्रदेश के अन्य हिस्से विजयवाड़ा और गुंटुर में दो मंडल हैं ये दोनों शहर मात्र 20 किलोमीटर की दूरी पर हैं। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप अपनी सभी बातें रख चुके हैं। कृपया आप अपनी बात समाप्त करें।

...(व्यवधान)

श्री बी. विनोद कुमार: हैदराबाद को छोड़कर तेलंगाना क्षेत्र में और कोई मंडल नहीं है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपके दल से एक और सदस्य बोलना चाहते हैं।

....(व्यवधान)

श्री बी. विनोद कुमार: मैं माननीय मंत्री जी से इस क्षेत्र के बारे में विचार करने का अनुरोध करता हूं *....(व्यवधान)* मेरा अनुरोध है कि काजिपेट को रेल मंडल बना दिया जाए क्योंकि यहां से बड़ी मात्रा में माल की ढुलाई होती है *...(व्यवधान)* बसरा से अदिलाबाद तक एक रेल लाइन बिछाई जा सकती है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपके दल के अन्य सदस्य इसके बारे में बताएंगे।

श्री बी. विनोद कुमार: इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विष्णुपुर): सभापति महोदय, सदन में वर्ष 2007-2008 के लिए रेल की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। मैं इस विषयं पर कुछ कहना चाहती हूं। मेरे राज्य पश्चिम बंगाल के माननीय सदस्यों ने राज्य के बारे में जो कहा है, मैं उसका समर्थन करती हूं। भारत को आजाद हुए 60 वर्ष हो गए हैं, लेकिन अभी तक पूरे देश को रेल से हम नहीं जोड़ पाए हैं। रेल मंत्री लालू प्रसाद जी अच्छा काम कर रहे हैं। मैं उनसे मांग करती हूं कि देश में जिस इलाके में रेल नहीं पहुंची है, वहां वह रेल लाइन बिछाने का कार्य करें और जिन लोगों ने अभी तक रेल नहीं देखी है, उन्हें इसे देखने का मौका मिले।

मैं कुछ बातें अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कहना चाहती हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र विष्णुपुर है। उसमें बहुत कम एरिया रेल लाइन से जुड़ा हुआ है। मुकुट मनिपुर-छतना रेल लाइन के लिए जमीन के अधिग्रहण का काम शुरू हो गया है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि वह जल्दी से जल्दी फंड देकर वहां काम शुरू कराएं।

मेरी एक और मांग है कि हावड़ा से चक्रधरपुर के लिए जो ट्रेन है, उसमें कोचेज् में बदलाव करके एसी कोच लगाने की व्यवस्था की जाए। इसके साथ ही रेलवे में जो पद खाली पड़े हैं, उन्हें शीघ्र ही भरा जाए। बाकी बातें मैं मंत्री जी को पत्र लिखकर बता दूंगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं और इन अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करती हूं।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): सभापति महोदय, मैं सदन में पेश की गई वर्ष 2007-2008 की रेल की अनुदानों की अनुपूरक मांग पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि उत्तर प्रदेश में अभी हाल ही में विधान सभा चुनाव हुए थे। मेरे लोक सभा क्षेत्र में कोंच में आपकी बड़े जोर-शोर से सभा हुई थी। उस सभा में मेरे क्षेत्र की जनता ने आपके सामने दो मांगे रखी थीं। पहली मांग यह थी कि कोंच स्टेशन को कम्प्युट्रीकृत किया जाए, जिससे वहां के लोगों को आरक्षण की सभी सुविधाएं मिल सकें। उन्होंने आपसे दूसरी मांग कोंच से जालौन और उरई होते हुए दिव्यापुर की लाइन के बारे में की थी। कोंच स्टेशन उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में आता है। आपकी उस सभा में मेरे क्षेत्र के करीब-करीब सभी लोग गए थे। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप मेरे क्षेत्र की जनता की इन दो मांगों को अवश्य पूरा करें। इसके अलावा मैं भिंड-उरई और भदोहा रेल लाइन का सर्वे हुआ है, उसके बारे में कहना चाहता हूं कि आप इसे अगले वर्ष के रेल बजट में जरूर लें। उरई स्टेशन से कानपुर औद्योगिक नगरी रेलगाड़ी चलती है।

[अनुवाद]

सायं 7.00 बजे

सभापति महोदय: श्री वर्मा जी क्या आप थोड़ी देर चुप रहेंगे? आप बोलना जारी रख सकते हैं।

अब 7.00 बज चुके हैं। कुल 15 सदस्य और हैं जो बोलना चाहते हैं। पत्पश्चात माननीय मंत्रीजी उत्तर देंगे। इसलिए यदि सभा सहमत हो तो सभा का समय एक घंटे और अर्थात् 8.00 बजे तक बढ़ा दिया जाएगा। मुझे उम्मीद है कि सभा इस बात से सहमत होगी।

माननीय सदस्य: जी हां।

सभापति महोदय: इसलिए सभा का समय एक घंटे के लिए और बढ़ाया जाता है। अब श्री वर्मा जी आप अपना भाषण जारी रख सकते हैं। लेकिन कृपया एक मिनट में अपनी बात समाप्त किजिए।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा: सभापति जी, झांसी स्टेशन का एक उरई स्टेशन है। हमारी एक गाड़ी कानपुर से चलकर मुम्बई की ओर जाती है जिसे उद्योग नगरी के नाम से जाना जाता है। उरई नगर स्वयं में एक उद्योग नगर है लेकिन जो उद्योग नगरी गाड़ी चलती है वह उरई स्टेशन पर नहीं रूकती है। मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है कि उस गाड़ी को कम से कम उरई में रोका जाए। मड़वार से कानपुर के लिए 2943, 2944 गाड़ी चलती है। वह जब मड़वार से कानपुर के लिए चलती है तब तो वह रुकती है। लेकिन जब कानपुर से चलती है तो वहां खड़ी नहीं होती है। मेरी मांग है कि उसे वहां रोका जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री वर्मा जी आप अपने लिखित भाषण का शेष सभा पटल पर रख दीजिए।

[हिन्दी]

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा: माननीय सभापति महोदय, मैं अपनी स्पीच को टेबल पर ले करता हूं।

*उत्तर मध्य रेलवे के कालपी स्टेशन के दांई तरफ पूरा नगर कालपी है तथा बांयी तरफ एसडीएम, कोर्ट, तहसीलदार, मुन्सिफी, सीओ का ऑफिस है। मेरी मांग है कि रेलवे लाइन के नीचे से पुल का जो रास्ता है उसको कुछ नीचा किया जाये जिससे कालपी वासी तथा देहात के करीब 100 गांव तक जाने हेतु भारी वाहन जा सकें।

झासीं से कानपुर एक इंटरसिटी, पूजा नाम से चलती है यह इस रूट की बहुत अच्छी गाड़ी है, इसमें एक एसी स्लीपर लगा दिया जाए। इससे जनता को लाभ होगा। झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है जिससे मुम्बई की ओर जाने वाली सभी गाड़िया लेट हो जाती हैं मेरी मांग है कि इस लाइन का दोहरीकरण किया जाए तथा दोहरीकरण के साथ विद्युत्तीकरण भी किया जाए। झांसी से कानपुर लाइन पर एटा कजंक्शन है वहां से रोजाना हजारों यात्री यात्रा करते हैं। एटा जंक्शन से कोंच के लिये शटल चलती है।

मेरी मांग है कि एटा जंक्शन पर कोचीन एक्सप्रेस तथा पुष्पक एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर स्टेशन पर कोई वीआईपी रूम नहीं है जहां पर बैठकर गाड़ी का इंतजार किया जा सके। अत: मेरी मांग है कि कानपुर स्टेशन पर वीआइपी रूम बनवाया जाए।

कालपी स्टेशन वेद-व्यास जी की जन्मस्थली है। कालपी स्टेशन पर पुष्पक एक्सप्रेस एवं कोचीन गाड़ी का ठहराव किया जाए जिससे यात्री यहां से टिकट खरीद सकें तथा आरक्षण की सुविधा प्राप्त कर सकें। कालपी स्टेशन पर कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाए जिससे यहां से सारे देश के लिए आरक्षण की सुविधा इस क्षेत्र को मिल सके।

उरई स्टेशन पर प्लेटफार्म तो बढ़ा दिया गया है लेकिन टीन का शैड नहीं है। जिससे यात्रियों को असुविधा होती है। वहां पर टीन शैड बनवाया जाए।*

डा. करण सिंह यादव (अलवर): माननीय सभापति महोदय, समय बहुत कम है और माननीय रेल मंत्री जी की देश में जो लोकप्रियता है उसकी चर्चा करने के लिए मेरे पास शब्द नहीं हैं। जिस तरह से देश को आपने प्रभावित किया है वह अवर्णनीय है।

माननीय मंत्री जी, चुनाव की हवा सी चलने लगी है। हमें चिंता हो गयी है कि अपने क्षेत्र में जाकर वोट वापस लेकर कैसे आयेंगे? अपना दुख आपसे नहीं कहें तो किससे कहें। कुछ ऐसे काम हैं अगर आपने कर दिये तो वापिस अगले सदन में आ जाऊंगा वरना जनता इलाके में घुसने नहीं देगी। मेरी बहुत छोटी सी मांग है। एक मांग यह है कि राजगढ़ स्टेशन पर अमरावती एक्सप्रेस का ठहराव। वहां अनुसूचित जाति, जनजाति के लोग हैं। मैं पिछले तीन साल से अपने भाषण में और जब भी आपसे मिलने

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. करण सिंह यादव]

का समय मिलता है, मैं यही चर्चा करता हूं। मेरा इलाका इस बात को एक इमोशनल डिमांड के रूप में लेता है। यह प्रायोगिक तौर पर अगर आप करवा दें तो आपकी बहुत कृपा होगी और मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा।

दूसरा, रेवाड़ी और भिवाड़ी रेल लिंक का पहले 2004 में सर्वे कराया गया था, वह सर्वे अब पुराना हो गया है। भिवाड़ी बहुत बड़ा औद्योगिक स्टेशन हो गया है। अब पुन: सर्वे करवाएंगे तो हो सकता है कि वह अच्छे नतीजे लेकर आए। राज्य सरकार भी उसमें आगे निकल कर आये। मेरे यहां खैरतल स्टेशन है, वहां पर अंडर-ब्रिज का प्रस्ताव है। वहां जनता बहुत परेशान होती है, उसको भी आप करवाने की कृपा करेंगे।

आज के इस पूरक बजट में राजस्थान को आपने बहुत दिया है। आपने जयपुर के रेलवे अस्पताल को अपग्रेड करके, ट्रस्टी केयर के अस्पताल के लिए बहुत भारी बजट अलाट किया है। जयपुर का रेलवे अस्पताल बहुत प्रैस्टेजियस अस्पताल है। आपके जो डायरेक्टर जनरल है वह उसी अस्पताल से निकल कर आये हैं। आज रेलवे के सीएमओ जयपुर के बहुत बड़े फिजिशियन हैं। मेरे क्षेत्र में आपने अलवर और रेवाड़ी की डबलिंग का जो प्राविजन किया उसके लिए मैं अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। अपना विस्तृत भाषण में सदन की टेबल पर रखता हूं।

[अनुवाद]

*मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। मेरे पास माननीय लालू जी की तह दिल से प्रशंसा करने के लिए समुचित शब्द नहीं है। जिन्होंने भारतीय रेल में क्रांति ला दी है। वे निश्चित रूप से इस सरकार के सबसे लोक प्रिय मंत्री हैं, जिनकी पूरे देश चाहे वह साधारण किसान हो या शहरी सम्पन्न वर्ग में प्रशंसा की जाती है। मैं अपने क्षेत्र के लिए कुछ अनुरोध करने से माननीय रेल मंत्री जी जिन्होंने जयपुर में रेलवे के अस्पताल के उन्नयन के लिए प्रावधान किया है के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं। जयपुर रेलवे अस्पताल की बहुत अच्छी साख है। जयपुर रेलवे अस्पताल से रेलवे के कुछ सबसे बेहतर डाक्टर निकले हैं। रेलवे की स्वास्थ्य सेवाओं के वर्तमान महानिदेशक को बहुत बड़ी व्यावसायिक ख्याति प्राप्त है। जयपुर के रेलवे अस्पताल में वर्तमान मुख्य चिकित्सा अधिकारी डा. खंडेलवाल न केवल एक अच्छे काय चिकित्सक हैं, बल्कि बहुत ही दयालु और समर्पित डाक्टर हैं। बजट मांगों में चिकित्सीय सुविधा के विकास और क्षेत्रीय सुविधाओं के लिए धनराशि आवंटित की जाती है। नई सर्जिकल चिकित्सा सघन चिकित्सा कक्ष एन्डोस्कोपी थियेटर और अन्य सुविधाओं से जयपुर रेलवे अस्पताल बहुत उच्च दर्जे का अस्पताल बन जाएगा, और माननीय मंत्री जी मुझे पूरा विश्वास है कि आपके द्वारा निवेश किए जाने से इस जोन के रेलकर्मियों को अत्यधिक सुविधाएं मिलेगी। इस बजट मांग में आपने हरसौली से खाड़ी तक के दोहरीकरण के लिए सांकेतिक बजट का प्रावधान किया है। मुख्य बजट में अलवर से हरसौली तक के लिए मंजूरी पहले ही दी जा चुकी है। और इस नए प्रावधान से अलवर रेवाड़ी लाइन का दोहरीकरण हो जाएगा।

मैं पुन: अनुरोध करता हूं कि अलवर-दौसा लाइन का भी दोहरीकरण किया जाना चाहिए जिसके परिणामस्वरूप रेवाड़ी रेललाइन का दोहरीकरण हो जाएगा जिससे नई रेलगाड़ियां शुरू करने में सहुलियत होगी। मैं रेवाड़ी से भिवाड़ी तक पुन: सर्वेक्षण करवाने का अनुरोध करना चाहता हूं। 2004 में पूर्व सर्वेक्षण का अब कोई मतलब नहीं रह गया है। 1000 से अधिक उद्योगों के साथ तथा एक अंतर्देशीय कंटेनर डिपो पिछले 4 वर्षों में भिवाड़ी एक बड़ा औद्योगिक हब बन गया है। इस रेल संपर्क से इस क्षेत्र के औद्योगिक विकास का मार्ग और प्रशस्त होगा और अलवर जिले के लोगों के लिए नए काम धंधे तथा अवसर सृजित होंगे।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान काफी समय से लम्बित दिल्ली-जयपुर लाइन पर राजगढ़ स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस का ठहराव किए जाने संबंधी अपनी मांग की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा। राजगढ़ उपमंडल मुख्यालय है। और जनजातिय क्षेत्र में नगरपालिकीय शहर है। मैं राजगढ़ (अलवर) में नई भुज-बरेली एक्सप्रेस का ठहराव किए जाने का अनुरोध करता हूं।

आपके अजमेर के अंतिम दौरे के समय आपने राजगढ़ स्टेशन पर इस क्षेत्र के लोंगो की भारी भीड़ से मिले और आपने आश्रम एक्सप्रेस के राजगढ़ स्टेशन पर ठहराव दिए जाने के अनुरोध पर सहानुभूति जताई थी।

मैं खैरताल में एक अधोगामी पुल का निर्माण किए जाने का अनुरोध करता हूं। लोग खैरताल और राजगढ़ में एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने का अनुरोध करते आ रहे हैं।

मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि रेवाड़ी-दिल्ली रेलगाड़ी 4 आर.डी. 7 आर.डी. आदि का विस्तार अलवर तक किया जाए, तो रेवाड़ी से मात्र एक घंटे की यात्रा है। आर. डी. गाड़ियों का अलवर तक विस्तार दिया जाना मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के लिए एक बड़ा वरदान साबित होगा।

जयपुर से दिल्ली और दिल्ली से जयपुर दिन में एक यात्री गाड़ी गरीब यात्रियों के लिए समय की मांग है। फिलहाल केवल सुपरफास्ट गाड़ियां ही उपलब्ध हैं, जो गरीब तथा आम आदमी के लिए मंहगी हैं।

---

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

पूर्व में अजारका स्टेशन पर 3 डी.एन/408 रेलगाड़िया रुकती थी। लेकिन इन दिनों कुछेक यात्री गाड़ियां ही यहां रुकती हैं। मैं जैसलमेर-बारम इंटरसिटी एक्सप्रेस का अजारका स्टेशन पर ठहराव दिए जाने का अनुरोध करता हूं।

यह भी अनुरोध है कि अलवर जंक्शन पर एक पी.आई.टी. लाइन बनायी जाए। महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अजमेर जाते समय अपने अल्प ठहराव के दौरान राजगढ़ स्टेशन के सौंदर्यीकरण के आदेश दिए थे। कृपया इस कार्य में तेजी लाएं।

मैं रेलमंत्री जी का ध्यान उनके उस वायदे की ओर दिलाना चाहूंगा जो उन्होंने दो वर्ष पूर्व बंदीकुई के अपने दौरे तथा हाल में अजमेर दौरे के दौरान उत्तर पश्चिम रेलवे के बेरोजगार प्रशिक्षुओं से किया था।

300 से अधिक प्रशिक्षु आज जंतर मंतर पर धरना दे रहे हैं कुछ प्रशिक्षु अगले कुछ महीनों में अधिवयस हो जाएंगे। रेलवे को बहुत से प्रशिक्षित प्राध्यापकों की जरूरत है। इन बेरोजगार प्रशिक्षुओं को शीघ्र ही रेलवे में लिया जाए।

रेल मंत्रालय के ध्यान में यह बात लायी गयी है कि मथुरा-अजमेर रेल लाइन का कम प्रयोग हुआ है। मथुरा पर समाप्त होने वाली लम्बी दूरी की कुछ गाड़ियों को अलवर तक बढ़ाया जाए।

***श्री पन्नियन रवीन्द्रन** (तिरुवनन्तपुरम): महोदय, केरल राज्य में काफी संख्या में रेल यात्री हैं परंतु गाड़ियों में काफी कम संख्या में डिब्बे उपलब्ध हैं। यहां तक 20 डिब्बों की क्षमता वाली गाड़ी में केवल नौ अथवा बारह डिब्बे ही जोड़े जा रहे हैं। ऐसी गाड़ियों में आवश्यक संख्या में रेल डिब्बे जोड़े जाने चाहिए।

तिरुवनन्तपुरम कोट्टायम तथा एल्लेपी-शोरनूर पालघाट-मंगलापुरम मार्ग का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, जब आप तिरूवनन्तपुरम, आए थे तो आपने घोषणा की थी कि कन्याकुमारी-तिरूवनन्तपुरम मार्ग का विद्युतीकरण किया जाएगा। इस घोषणा के साथ-साथ तिरूचूर-गुरुवयूर मार्ग का भी विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। महोदय, पिछले बजट भाषण में भी मैंने दिल्ली से तिरूवनन्तपुरम के बीच गरीब रथ चलाए जाने की आवश्यकता का विषय उठाया था। परंतु आपने मुंबई तिरूवनन्तपुरम गरीब रथ आरम्भ की है। महोदय इसके लिए हम आपके आभारी हैं। परंतु कृपा करके तिरूवनन्तपुरम से दिल्ली के बीच एक गरीब रथ आरम्भ करें।

नेमम् तिरूवनन्तपुरम में एक बड़ी कोच फैक्ट्री खोली जानी चाहिए तथा राज्य में और अधिक यात्री गाड़िया चलनी चाहिए। केरल से गुजरने वाली लम्बी दूरी की गाड़ियों के आरक्षित डिब्बों में दिन के समय सीजन टिकट धारकों को बैठने की अनुमति दी जानी चाहिए।

*मूलत: मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

नेमम् तिरूवनन्तपुरम में एक बड़ी कोच फैक्ट्री खोली जानी चाहिए तथा राज्य में और अधिक यात्री गाड़िया चलनी चाहिए।

पालघाट-तिरूवनन्तपुरम मार्ग पर ई.एम.यू. गाड़ियां आरम्भ की जानी चाहिए तथा इस कार्य के लिए डेडीकेटिड रेल लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए। आपने घोषणा की थी कि गुरुवयूर में रेल पर्यटन विकास निगम एक यात्री निवास का निर्माण करेगा।

महोदय, हम आपके आभारी हैं। परंतु चेन्गन्नुर के नजदीक पेरियन्द में शबरीमला तीर्थ यात्रियों की सुविधा के लिए एक यात्री निवास का निर्माण किया जाना चाहिए। तथा तिरूवनन्तपुरम में दूसरा यात्री निवास हमारी आवश्यकताओं को पूरा कर सकेगा।

तिरूवनन्तपुरम् रेलवे स्टेशन तथा के.एस.आर.टी.सी. बस स्टेशन को ऊपरी पुल से जोड़ा जाना चाहिए। यात्रियों को असुविधा से बचाने के लिए नई तकनीक का प्रयोग कर प्लेटफार्म टिकट बेंडिग मशीनों के माध्यम से उपलब्ध कराये जाने चाहिए।

अनेक आधारों पर केरल के लिए एक अलग जोन बनाया जाना चाहिए तथा लोग उत्सुकता से इसकी प्रतिक्षा कर रहे हैं। केरल तथा आस-पास के क्षेत्रों को एक साथ मिला कर एक अलग जोन, एक पश्चिम तट जोन का गठन किया जाना चाहिए।

यदि सलेम में कोई नए जोन बनाए जाने की घोषणा होती है तो केरल तथा तमिलनाडु के सांसदों में इसको लेकर कोई वैरभाव नहीं है। सलेम पालघाट का भाग, तिरूवनन्तपुरम-गोवा को मिलाकर एक अलग जोन बनाया जा सकता है। इसे दो राज्यों के विकास के रूप में देखा जाना चाहिए तथा विवादों से बचना चाहिए।

मैं लालू जी तथा वेलुजी दोनों से आग्रह करता हूं कि वे मिलकर इस दिशा में कार्य करेंगे।

श्रीमती सी. एस. सुजाता (मवेलीकारा): महोदय सर्वप्रथम मैं आपकी आभारी हूं कि आपने मुझे अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया। महोदय, हम रेल मंत्रालय से लगातार अनुरोध कर रहे हैं कि वह केरल राज्य में रेलवे के पर्याप्त विकास की ओर ध्यान दें। माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी ने इस पर काफी ध्यान दिया है तथा केरल में स्थिति सुधारने के लिए कुछ उपाय किए हैं। परन्तु रेलों के विकास के संबंध में अन्य राज्यों तथा क्षेत्रों की तुलना में केरल काफी पिछड़ा हुआ है। 'पश्चिम तट जोन' नाम से एक नए जोन के गठन की पुरजोर मांग दशकों से लोग कर रहे हैं। यह इस क्षेत्र के तथा विशेषकर केरल राज्य के संपूर्ण विकास के लिए अत्यावश्यक है। मैं मंत्री जी से आग्रह करती हूं कि इस मांग पर विचार किया जाए।

दूसरी बात महोदय, केरल में रेल से संबंधित कोई उद्योग नहीं है। मंत्री महोदय ने ऑटोकास्ट लिमिटेड के साथ एक साझे उपक्रम

[श्रीमती सी. एस. सुजाता]

के माध्यम से मालगाड़ी डिब्बों के उत्पादन की एक इकाई स्थापित किए जाने का वायदा किया था। परन्तु इस संबंध में और कोई कदम नहीं उठाया गया है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस संबंध में अविलम्ब प्रक्रिया शुरू की जाए ताकि इस प्रस्ताव को मूर्तरूप प्रदान किया जाए। रेलवे स्टेशन के नजदीक तथा कायमकुलम के नजदीक कृष्णपुरम में कोई भी रेल उपरि पुल नहीं है जिससे लोगों को काफी परेशानी हो रही है। उपयुक्त स्थानों पर रेल ऊपरिपुल बनवाए जाने के लिए तत्काल कदम उठाए जाने चाहिए।

दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि चेरियानाद रेलवे स्टेशन के नजदीक चेंगनुर में रेलवे का लगभग 39 एकड़ का एक भूखंड अनुपयोगी पड़ा हुआ है। चेरयानाड प्रसिद्ध शबरी माला मंदिर की ओर जाने वाले मार्ग पर स्थित है जहां प्रतिवर्ष तीन करोड़ से अधिक श्रद्धालू आते हैं चेरियानाद स्थित भूमि का प्रयोग आई.आर.सी.टी.सी के बजट होटलों तथा रेल नीर फैक्टरी के निर्माण के लिए किया जा सकता है। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री इस आग्रह पर विचार करेंगे।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): महोदय, चूंकि मैं पूर्व रेलकर्मी हूं, इसलिए मैं रेल संबंधी वाद-विवाद में कम ही बोलता हूं, परंतु मैं आज इसलिए बोल रहा हूं क्योंकि मुझे पता नहीं कि चौदहवीं लोक सभा कब तक चलेगी। इसलिए मैंने सोचा कि मुझे अवश्य बोलना चाहिए।

हमेशा यह कहा जाता है कि भारतीय रेल ने लाभ अर्जित किया है। 2001 में एक सरकारी पैनल ने भविष्यवाणी की थी कि रेल प्रचालन स्थाई ऋण जाल में फंस चुका है। हमेशा यही कहा जाता है कि माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी की पहल के कारण ही रेल लाभ कमा रही है। अब हार्वर्ड यूनिवर्सिटी जैसी विदेश विश्वविद्यालय तथा भारतीय प्रबंध संस्थान, अहमदाबाद अपने यहां के छात्रों को व्याख्यान देने हेतु उन्हें आमंत्रित कर रहे हैं, हमारे रेल मंत्री जी की सर्वत्र भूरी-भूरी प्रशंसा हो रही है तथा लोग विस्मित हैं कि रेलवे लाभ कैसे अर्जित करने लगा है। वे प्रबंधन गुरु बन गए हैं। अब उन्हें रेलवे, जो लगभग दिवालिया होने की कगार पर था, का मसीहा कहा जा रहा है। यहां तक कि प्रधानमंत्री जी भी उनकी प्रशंसा करते हैं सब उनकी प्रशंसा करते हैं। परन्तु मेरा प्रश्न यह है कि उन्होंने अपने कार्यकाल में ऐसी कौन सी-नीति बनाई है, जिसके द्वारा रेलवे लाभ अर्जित करने की स्थिति में आया है?

महोदय, मैं मात्र कुछ आंकड़ों का उल्लेख करूंगा, मेरे पास रेलवे की वर्ष 1995-96 से 2006-07 तक की वित्तीय-स्थिति की वर्ष-वार जानकारी है। वर्ष 1995-96 में रेलवे द्वारा 390.70 मिलियन टन माल ढुलाई की गई थी। वर्ष 2000-01 में यह 473.50 मिलियन टन थी। 2006-2007 में यह 726 मिलियन टन हो गई है। 1995-96 में यातायात से आय में 15,290.40 करोड़ रुपये थी अब यह 42,299 करोड़ रुपये हो गई है। चूंकि आय में वृद्धि कर्मचारियों की संख्या स्थिर रहते हुए हुई है, इसलिए स्वाभाविक है कि प्रचालन अनुपात में कमी आई है। परंतु मेरा प्रश्न यह है कि श्री लालू प्रसाद का रेलवे की माल ढुलाई में आई वृद्धि में क्या योगदान है? क्या उन्होंने विनिर्माण किया है, रेलवे उसकी माल ढुलाई करता है, जो उसे प्राप्त होता है। चूंकि देश का सकल घरेलू उत्पाद 9 प्रतिशत है, स्वाभाविक है कि यह रेलवे के पास माल ढुलाई हेतु आया, इसका रेल मंत्री द्वारा विनिर्माण नहीं किया गया है। रेलवे ने मात्र माल ढुलाई की है .....*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री गिरिधारी यादव (बांका): इनको कोई जानकारी नहीं है। यह कैसी रेलवे में नौकरी करते थे। यह कैसे कह रहे हैं कि रेलवे को बेच देंगे। .....*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह उनका मत है। आप इससे चिंतित क्यों होते हैं?

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: यह श्री स्वाईं का मत है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री स्वाईं कृपया अपना भाषण जारी रखें।

[हिन्दी]

श्री खारबेल स्वाईं: आप अपनी भाषा में संयम बरतें। क्या ऐसा बोलने से आपके नेता बहुत खुश हो जाएंगे? नहीं होंगे ....*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कार्यवाही वृतान्त में उन्हें सम्मिलित नहीं किया जाएगा। श्री स्वाईं कृपया उनकी अनदेखी करें तथा अपना भाषण जारी रखें।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, मैं अब कहना चाहता हूं कि उन्होंने बड़े पैमाने पर नीतिगत हस्तक्षेप किया है। मैं ऐसा नहीं कह रहा हूं परन्तु भारत के नियंत्रक महालेखा परीक्षक द्वारा ऐसा कहा गया है इस वर्ष प्रकाशित नियंत्रक महालेखा परीक्षक का प्रतिवेदन क्या कहता है? यह बताता है कि माननीय मंत्री ने अधिक एक्सप्रेस लोड वाली माल भाड़ा रेलों को अनुमति दी है। मालभाड़ा रेलों को 15% अधिक भार ले जाने की अनुमति दी गई है.. ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री स्वाईं, कृपया अपना भाषण जारी रखें।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, 2004 से पूर्व एक्सेल लोड पर 2 टन से अधिक क्षमता का भार ले जाया जाता था। नवम्बर 2004 से माननीय मंत्री के कार्यभार संभालने के बाद एक्सेल लोड पर 4 जमा 2 टन की अधिक क्षमताओं को बढ़ाया गया। मई, 2005 में प्रायोगिक परियोजना के आधार पर रेलवे बोर्ड ने 8 टन + 2 टन क्षमता को 16 चिन्हित लौह अयस्क ढुलाई के मार्गों पर आवाजाही की अनुमति दी थी ताकि थ्रोपुट में वृद्धि की जा सके। तत्पश्चात 6 जमा 2 टन कोयला ढुलाई क्षमता को चिन्हित कोयला ढुलाई के मार्गों पर चलने की भी अनुमति दी गई थी ....*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री स्वाईं अब आप अपना भाषण समाप्त कर सकते हैं चूंकि समयाभाव है।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय मैं पांच मिनट में भाषण समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय: नहीं आपके लिए इतना समय नहीं होगा।

श्री खारबेल स्वाईं: इसलिए, मैं अभी बैठ जाता हूं। धन्यवाद

सभापति महोदय: कृपया ऐसे नहीं बैठिये।

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, अब तक किसी व्यक्ति ने भी मंत्री के विरुद्ध कुछ नहीं कहा कम से कम अब मुझे कुछ और समय तक बोलने दीजिये।

सभापति महोदय: आपका स्वागत है। कृपया अपना भाषण जारी रखें।

श्री खारबेल स्वाईं: मैं आगे कुछ तथ्य तथा आकड़ों के बारे में बताना चाहूंगा। महोदय निसंदेह, अधिक ढुलाई से रेलवे को लाभ हुआ है। परंतु मैं यह कहूंगा कि रेलवे की अर्थक्षमता भी महत्वपूर्ण हो परंतु भौतिकी भी उतनी ही अधिक महत्वपूर्ण है। मैं नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणी को उद्दृत करता हूं। इसके अनुसार

"अधिक एक्सेल लोड के साथ माल भाड़ा रेलों को चलने की अनुमति देने के साथ ही इससे चल स्टॉक, पुलों तथा रेल मार्गों की संरक्षा खतरे में पड़ गई।

यह कहा गया है कि "इससे स्प्रिंग क्षतिग्रस्त हो गये, बफर कपलर क्षतिग्रस्त हो गये तथा डिब्बों को क्षति पहुंची।"

नियंत्रक महालेखा परीक्षक ने आगे यह चेतावनी दी है जिसमें कहा गया है

"जब तक कि रेलवे अपने सभी मौजूदा चल स्टाक का उन्नयन करने के लिए त्वरित कार्यवाही नहीं करते हैं; कोयले के लिए लोड को 6 से 8 टन बढ़ाये जाने की अनुमति से रेलमार्गों पुलों तथा चल स्टाक पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा"

इसलिए मैं यही कहूंगा कि लाभप्रद बनाए जाने के नाम पर माननीय रेल मंत्री ने रेलवे अवसंरचना की भावी संरक्षा को भारी खतरे में डाल दिया है। उन्होंने यात्रियों की संरक्षा को भी खतरे में डाल दिया है। और जो काम वे कर रहे हैं उनके उत्तरवर्ती ही उसका फल भुगतेगें।

सभापति महोदय: आपने अपना मुद्दा रख दिया कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

श्री खारवेल स्वाईं: महोदय, वे अत्यंत क्षेत्रवादी दृष्टिकोण रखते हैं। पहले वर्ष उन्होंने घोषणा की थी कि उनके निर्वाचन क्षेत्र छपरा में व्हील एक्सेल संयंत्र होगा। पिछले वर्ष उन्होंने घोषणा की थी कि रायबरेली में रेल डिब्बे की फैक्ट्री लगाई जाएगी। आप जानते हैं यह कहां है। अब इस वर्ष वे पुन: अपने पिछले निर्वाचन क्षेत्र में वैगन फैक्टरी चाहते हैं। इसका अभिप्राय यह है कि हम जैसे भद्र पुरूषों को कुछ तो प्राप्त नहीं होगा।

श्रीमती सुजाता कुछ रेलवे परियोजनाओं के बारे में पूछ रही थी। उन्हें वह कैसे प्राप्त होगी। उन्हें पहले रेल मंत्री बनना होगा तथा उसके बाद ही वह वांछित परियोजनाओं को जारी कर सकती हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया आप अपना भाषण समाप्त करें ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री स्वाईं के भाषण के अलावा कार्यवाही वृतान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। .....*(व्यवधान)**

श्री खारवेल स्वाईं: महोदय अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि यह देखकर मैं स्तब्ध रह गया जब मैंने यह पाया कि पूर्वोत्तर रेलवे आंचलिक उपयोगकर्त्ता परामर्श दात्री समिति में माननीय मंत्री के प्रतिनिधियों में ।। सदस्य थे उनमें से सभी उत्तरी बिहार से थे और सभी मुस्लिम थे। माननीय मंत्री महोदय इस निष्पक्षता का प्रदर्शन करते हैं और यह राष्ट्रीय मानसिकता है। इसलिए मैं कड़ाई से अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) का विरोध करता हूं।

***डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी** (भुवनेश्वर): माननीय रेल मंत्री लालू जी मैं आपको खुरद-बोलांगिर रेलवे लाईन के बारे में स्मरण कराता हूं, मेरे अनुरोध पर पिछली सरकार ने कार्य आरम्भ किया था। कार्य पहले ही आरंभ हो चुका है। परंतु आबंटन संतोषजनक बिल्कुल भी नहीं है।

स्वतंत्रता से ही केन्द्र सरकार लगातार हमारी अनदेखी कर रही है अन्य राज्यों के संबंध में रेलवे विकास कार्यों की अत्यंत उपेक्षा की गई है, आपने मुझे बड़ी मात्रा पर धनराशि उपलब्ध कराने का आश्वासन दिया था जो अब तक पूरी नहीं हुई है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. प्रशन्न कुमार पाटसाणी]

खुरद बोलंगिर की जमीन अधिग्रहण का कार्य पूरा होने वाला है। मुआवजा राशि लोगों तक पहुंच गई है। जमीनी कार्य तथा नए प्लेटफार्म का कार्य पहले ही आरंभ हो चुका है। परंतु धीमी प्रगति की आशा नहीं की जाती है।

खुरद-बोलंगिर रेलवे लाईन पश्चिम व पूर्वी उड़ीसा के बीच एकमात्र रेल संपर्क है। यह खुरद से अधिकांश जनजातिय इलाके को कवर करता हुआ बोलंगिर तक जाता है तथा यह भारत का सबसे बड़ा रेल सपर्क होगा जो गरीब लोगों की यातायात का साधन होगा। खुरद बोलंगिर रेल मार्ग उड़ीसा के व्यापार एवं अर्थ व्यवस्था का उन्नयन करेगा। आप मुझसे भी भलीभांति जानते हैं कि उड़ीसा एक अत्यंत पिछड़ा राज्य है। दोनों राज्य गरीबी रेखा से नीचे हैं। यह केवल राज्य होगा जो कम समय व निवेश से तरक्की कर सकता है। यह दोनों राज्यों की अर्थव्यवस्था एवं वित्तीय स्थिति की रीड़ को मजबूती प्रदान करेगा, विशेष रूप से यह संपर्क जनजाति एवं गरीबों, दोनों राज्यों के पिछड़े लोगों की वित्तीय स्थिति में विकास करेगा। इस संपर्क को राज्य वे संपूर्ण भारत की अन्य रेल लाइनों के साथ जोड़े जाने से आम आदमी को काफी लाभ होगा।

यह नोट करना हर्ष का विषय है कि खुरद से भुवनेश्वर होते हुए कटक तक एक मेट्रो लाइन का आपके तत्वाधान में निर्माण किया जाना चाहिए।

मेरी रेलवे सदस्यता के दौरान खुरद से पुरी तक दूसरी रेल लाईन के प्रस्ताव को पहले ही स्वीकृति दी जा चुकी है परंतु आज तक कार्य आरंभ नहीं किया गया, महोदय, यह ध्यान देने योग्य बात है कि पूरी में भगवान जगन्नाथ का पवित्र स्थल है जहां विश्व के अलग-अलग स्थानों से लाखों पर्यटक व श्रद्धालु आते हैं। मैं आपसे इस विशिष्ट कार्य को आरंभ करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने का अनुरोध करता हूं जिसके लिए संपूर्ण उड़ीसा के लोग आपके अत्यंत अभारी रहेंगे।

आपके द्वारा भुवनेश्वर में मानचेश्वर पर एक रेलवे समपार व खुरद मण्डल के अंतर्गत जननी पर चाक रेल पर दूसरे समपार का निर्माण किए जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। इन दोनों रेल समपारों पर यातायात की भारी भीड़भाड़ के कारण आम जनता को नित्य अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इसके लिए तुरंत पर्याप्त निधियां जारी की जानी चाहिए।

महोदय, आपसे अनुरोध है कि पूर्वोत्तर रेलवे में अवसंरचनात्मक विकास कार्य की ओर विशेष ध्यान दिया जाये।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की इंतहा खुशी है कि मैं सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ग्रांट्स के लिए खड़ा हूं, मैं ताईद करता हूं। मुझे अफसोस है कि एक आदमी इस देश के आम आदमी और हर बशर को सुख-सुविधा और सहूलियतें दे रहा है और हम पोलिटिक्लाइज करने के चक्कर में लगे हुए हैं। मेरे साथी को पहले ही डाउट है कि यह उसकी लास्ट पार्लियामेंट है क्योंकि यह 14वीं पार्लियामेंट है लेकिन हम तो 15वीं भी लगाएंगे। मैं यह इसलिए कहना चाहता हूं कि सिर्फ इस देश में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में हमारे ऑनरेबल मिनस्टर का नाम है।

मैं कहना चाहता हूं कि मैंने आज तक किसी की सेवा नहीं की और न हम किसी की चमचागिरी करना चाहेंगे। हम कहना चाहते हैं कि अगर कोई काम करता है और हम लोग उसकी भी टांगें खीचेंगे तो क्या इससे देश चलेगा? क्या इस तरीके से देश चलता है और ये उल्टी-सीधी केलकुलेशन लेकर यहां आना क्या ठीक है। मैं बताना चाहता हूं कि मेरी अपनी स्टेट में, मेरी अपनी कांस्टीटुएंसी में जब आनरेबल लालू जी मिनिस्टर नहीं थे तो ऊधमपुर में ट्रेन क्यों नहीं चली? उस समय इनकी सरकार थी, इन्होंने ट्रेन क्यों नहीं चलाई? आज दिल्ली से चार ट्रेनें ऊधमपुर जा रही है। मैं पूछना चाहता हूं कि जब इनकी सरकार थी और वहां के माननीय सदस्य यहां मिनिस्टर थे, वे मंत्री थे और मिनिस्टर ट्रेन नहीं चला पाया। चौधरी लाल सिंह एम. एम. पी और अनरेबल मिनिस्टर लालू जी के आशीर्वाद से वे ट्रेनें चली हैं। मैं कहना चाहता हूं कि ये हमारी बातें सुनें। जब इनका राज था तो हरिद्वार के लिए मेरे जिले से रात के एक बजे ट्रेन चलती थी। जब सारी दुनिया सोती है और आने-जाने का कोई सिलसिला नहीं होता, तब वह ट्रेन चलती थी। आज इनके कारण वह ट्रेन शाम के छः बजे हरिद्वार पहुंचती है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जब आपके खिलाफ बात होती है तो आप आगे पीछे जरूर देखा करो, कुछ लोग आपकी शोहरत और आपकी तरक्की से जलते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि ऐसे सारे मिनिस्टर्स होते तो इनकी कब की टिंड हो गई होती, इनकी हजामत हो गई होती। ये क्या बातें कर रहे हैं मुझे इस बात पर अफसोस होता है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: आप अपनी बात कह चुके हैं मुझे उम्मीद है कि अब आप अपनी बात समाप्त करेंगे।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: सर, मेरा कोई प्वाइंट नहीं है। मुझे इस बात का दुख हो रहा है। मैं यह नहीं सुन सकता। यह पूर्णत: गलत है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें, समय नहीं है।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: मैं कंक्लूड ही कर रहा हूं। मैं लालू जी को कहूंगा, सर, आप आगे बढ़ो, देश आपके साथ चल रहा है। ये क्या बातें की जा रही हैं। आप भारत का व्यक्तित्व हैं। आज जहां भी जाते हो, हर आदमी को खतरा होता है कि यह आदमी अगर खड़ा हो जायेगा तो मुझे कोई नहीं देखेगा। वे ईष्या कर रहे हैं। यह ईर्ष्या है। इन्हें बुरी जलन है, बी.जे.पी. वालों को तो होगी ही। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि भाइयो जो काम करता है, उसे क्रैडिट मिलता है। ....*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान).....**

सभापति महोदय: श्री लाल सिंह, कृपया अपनी बात समाप्त करें।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: इन्होंने नाजायज बातें ज्यादा सुनाई, आपने पांच मिनट दिये। आपकी इजाजत से जितना क्रिटिसिज्म इन्होंने किया, उनके लिए पांच मिनट और बढ़ा दिये, ऐसा क्यो? बाकी लोगों को दो-दो मिनट मिले और गालियां देने के लिए इन्हें इतने सारे मिनट दिये गये। मैं कहना चाहता हूं, यह नहीं चलेगा। हम भी आज दस मिनट लेंगे।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: क्या आप अध्यक्षपीठ पर लांछन लगा रहे हैं?

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: मैं तीनों मंत्रियों से कहना चाहूंगा कि इनकी बड़ी नाइस टीम है। ये इनके सिपाही जो इस टीम को चला रहे हैं, मैं आपको कहना चाहता हूं कि आप भी एक सैनिक हैं। हम आपको कहेंगे कि आपने जैसा गरीब आदमियों का ख्याल रखा है, वैसा किसी ने नहीं रखा। इस बार किराया-भाड़ा क्यों नहीं बढ़ा पहले क्यों बढ़ता था, पहले रेलवे घाटे में क्यों जाती थी, क्या पहले बिहार के लोग नहीं थे? आज एक बिहार वाला ही दीख रहा है। उस समय जो बिहार के लोग थे, क्या वे नहीं दीखते थे? इससे पहले भी कई लोग रहे हैं, लेकिन आज अगर किसी ने नाम पैदा किया है तो वह एक ही व्यक्ति है, वह मि. लालू हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री लाल सिंह जी कृपया अपनी बात समाप्त करें।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: मेरी लालू जी के आगे सबमिशन है कि जिस तरीके से आपने कार्रवाई शुरू की है, इसे आप चलाये रखें और मैंने आपसे कुछ नहीं लेना। मुझे एक ही बात कहनी है कि जम्मू-कश्मीर का जो सर्वे किया गया था, वह इन लोगों की सरकारों के द्वारा गलत सर्वे कराया था। आज तभी बाहर पानी निकल आया और इसके कारण वह डिले हो गया। आंखें बंद करके इन्होंने सर्वे किये हैं मैं आपसे रिक्वैस्ट करूंगा कि हिमाचल प्रदेश, पंजाब और जम्मू-कश्मीर का सही मायनों में इंपोर्टेन्ट हिसा टोटली इग्नोर हुआ है, उसमें कठुआ, बसौली बनी, भद्रवाह और किश्तवाड़ मुख्य हैं। मैं। कहना चाहूंगा कि यही एक रूट है जो पूरी स्टेट को और साथ में दोनों रियासतों को जोड़ता है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया आप अपनी बात समाप्त करें। अब मैं अगली वक्ता, श्रीमती सतीदेवी को बुला रहा हूं। आप इस तरह अपनी बात जारी नहीं रख सकते हैं।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: महोदय, मैं अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आज लालू जी बोलेंगे और जम्मू-कश्मीर के लोग झंडे लेकर खूब नारे लगाते हुए लालू जी का धन्यवाद करेंगे।.....*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती पी. सतीदेवी (बडागरा): सभापति महोदय, मुझे बोलने का यह अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

यह देखा जा सकता है कि पिछले रेल बजट में पारित विभिन्न परियोजनाओं और योजनाओं का कार्यन्वयन अभी नहीं हो पाया है। हम अपने माननीय लालू जी से भारतीय रेल के मुनाफे में होने

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्रीमती पी. सतीदेवी]

के बारे में सुनकर बड़ी खुशी हो रही है, दिन प्रतिदिन मुनाफा बढ़ रहा है। हमें यह सुनकर खुशी है। जब किसी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम में अधिकाधिक मुनाफा होता है, तो मुनाफे का एक अंश प्रत्येक राज्य में वितरित किया जाना चाहिए, लेकिन भारतीय रेल में ऐसे दृष्टिकोण का अभाव है। मुनाफे के हिस्से को प्रत्येक राज्य में वितरित करने के बजाए वे वस्तुत: वर्तमान रेल मंडल की अवसंरचनात्मक सुविधाओं को भी छीन रहे हैं। वास्तव में इसी वजह से पालघाट मंडल का विभाजन हुआ। जब यह विभाजन कारगर ढंग से किया जाता तो निश्चित रूप से इसका मौजूदा पालघाट रेलवे स्टेशन पर प्रतिकूल प्रभाव होगा। यही कारण है कि इस माननीय सभा में हमने अपनी भावनाएं व्यक्त की हैं। मुझे उम्मीद है कि हमारे माननीय लालूजी केरल के संसद सदस्यों की भावनाओं को समझेंगे और पश्चिमी तट में एक अलग जोन के हमारे अनुरोध को मूर्तरूप देंगे।

यात्रियों की सख्या में भी वृद्धि हो रही है। इस बारे में कोई संदेह नहीं है। महिला यात्रियों की संख्या में वृद्धि हो रही है। काफी समय से, सभी यात्री रेलगाड़ियों में महिलाओं के लिए एक डिब्बा आरक्षित किया जाता है। हम देख सकते हैं कि तुलनात्मक रूप से वह डिब्बा छोटा होता है। और उसकी यात्री क्षमता कम कम होती है। माननीय रेल मंत्री, श्री लालू जी जन-हितैषी बन रहे हैं। उन्होंने अनेक जन-हितैषी योजनाएं दी हैं। अत: मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी सभी यात्री गाड़ियों में महिलाओं के लिए कम से कम दो डिब्बे आरक्षित करके अधिक महिला-हितैषी भी बनें।

फिर शोरानूर से मंगलौर तक रेल लाइल के दोहरीकरण के कार्य से संबंधित पूरी तरह कार्यान्वित नहीं किया गया है। यह काफी समय से लंबित है। दीर्घकाल से लंबित इस कार्य को तत्काल पूरा किया जाना चाहिए।

दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा शोरानूर-मंगलौर लाइन के विद्युतीकरण से संबंधित है। पिछले बजट में भी इसकी घोषणा की गई थी, लेकिन यह अभी तक पूरा नहीं किया गया है। यह कार्य शीघ्र पूरा करना होगा।

अब, रेलवे कुछ स्टेशनों को आदर्श स्टेशन, आधुनिक स्टेशन और 'क' 'ख' और 'ग' श्रेणी के रेलवे स्टेशन घोषित कर रही है। लेकिन आदर्श स्टेशन घोषित किए गए स्टेशनों पर अवसंरचनात्मक विकास के मामले में कोई असाधारण बात हुई दिखाई नहीं देती।

थालासेरी रेलवे स्टेशन को 'क' श्रेणी की सुविधाओं वाला आधुनिक स्टेशन घोषित किया गया है। यह घोषणा हुई है। लेकिन यदि हम इस स्टेशन पर जाएं तो हम देख सकते हैं कि यहां कोई अवसंरचनात्मक सुविधा नहीं है। प्लेटफार्म पर कोई छत या रोड आदि नहीं है। इससे वर्षा के मौसम के दौरान, यात्रियों की असुविधा बढ़ जाती है।

एक और रेलवे स्टेशन बडागरा में है, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। इस स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है प्लेटफार्म पर और पैदल पार पुल पर छत नहीं है।

कोयलांडी रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटरीकरण के कार्य की घोषणा दक्षिण रेलवे महाप्रबंधक द्वारा काफी पहले की गई थी। यह कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इन सभी घोषित विकास कार्यों में विलंब हो रहा है। इस विलंब के कारण पहले से आबंटित धनराशि अपर्याप्त हो रही है। पुन: निविदा आमंत्रित की गई है यह कार्य लंबित होता जा रहा है।

अत: घोषित कार्यों को समयबद्ध तरीके से पूर्ण करने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए। रेल ऊपरि पुलों के कार्य में भी असाधारण विलंब हो गया है। नदी रेल ऊपरि पुल का कार्य काफी समय से लंबित है। रेल लाइनों से जुड़े कार्य को पूरा किया जाना है।

महोदय, मैं अपनी अंतिम बात रख रहा हूं। पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने करेल में दो नई रेल लाइलों के सर्वेक्षण की घोषणा की थी। पहला सर्वेक्षण कार्य तेलीचेरी-मैसूर लाइन और दूसरा नंजनगढ़-मैसूर लाइन का है। क्या ये मात्र घोषणाएं ही थी इन लाइनों पर कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। अत: मैं अनुरोध करता हूं कि इन लाइनों पर सर्वेक्षण कार्य शीघ्र शुरू कराया जाए।

कन्नानूर हवाई अड्डे नौसेना अकादमी और तेलीचेरी में मत्स्यन पत्तन पर हुए सुधारों और अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए इन लाइनों पर सर्वेक्षण कार्य शीघ्र कराया जाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री अशोक अर्गल (मुरैना) सभापति महोदय, उत्तर मध्य रेलवे में ग्वालियर से श्योरपुरकलां रेलमार्ग 100 साल पुराना है। अब उसकी स्थिति काफी खराब हो गई है। कई बार रेल पटरी से उत्तर जाती है और पूर्व में बिना ब्रेक गाड़ी भी चली है, जिसकी जानकारी माननीय रेल मंत्री जी को है। मैंने पूर्व में भी आग्रह किया था कि यदि कोटा तक गेज परिवर्तन हो जाता है तो चम्बल क्षेत्र से पटना तक पैदल यात्रा करके आपका स्वागत करूंगा। यह बहुत ही गम्भीर समस्या है। रेल मंत्रालय ने काफी लाभ कमाया है, यह रिकार्ड बताता है। रेल विभाग को 20 हजार करोड़ रुपये का लाभ अर्जित हुआ है। मैं चाहता हूं कि इस मुनाफे में से चम्बल क्षेत्र को भी कुछ मिल जाये तो कृपा होगी। मैं चाहता हूं कि दिल्ली-भोपाल शताब्दी, जो आगरा तक भरकर चलती है, उसके बाद खाली रहती है, आप मुरैना में इसका स्टापेज दे दें। इससे रेलवे को आय होगी और यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी।

सभापति महोदय, बानमोर मेरे संसदीय क्षेत्र का स्टेशन है। यह औद्योगिक क्षेत्र है जहां केवल छत्तीसगढ़ ट्रेन रुकती है। यदि मालवा एक्सप्रेस और महाकौशल एक्सप्रेस को स्टापेज दिया जाये तो यात्रियों को सुविधा होगी।

मुरैना शहर के मध्य रेलवे फाटक बंद होने के कारण मुरैना शहर दो भागों में बंट गया है जिससे शासकीय महाविद्यालय, पौलिटेक्नीक, कालेज और केन्द्रीय विद्यालय में बच्चे जाते हैं। उन्हें काफी परेशानी होती है। मेरा आग्रह है कि वहां एक अंडरब्रिज बनाया जाये जिसके लिये मध्य प्रदेश सरकार आधी पैसा देने के लिये तैयार है। वहां के मिनिस्टर ने भी डीआरएम को लिखकर दिया है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि धौलपुर-समोदरा की छोटी रेल लाईन को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाये ताकि क्षेत्र का विकास हो सके।

सभापति जी, मुरैना में कई रेल ओवरब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है जिसके लिये राज्य सरकार आधा पैसा देने के लिये तैयार है। उससे पिछड़े क्षेत्र का विकास होगा। मेरी अंतिम मांग है कि ग्वालियर-श्योरपुरकलां रेल लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित किये जाने को प्राथमिकता दी जाये।

*मालगोदाम को बाहर स्थानांतरित किया जाये। स्टेशनों पर और अधिक सफाई किये जाने की आवश्यकता है। रेलवे में कुछ ठेकेदार वैंडर्स के साथ मारपीट करते हैं, आपके पास ज्ञापन भी दिया गया है। मेरा निवेदन है कि इन मांगों पर विचार किया जाये।

सभापति महोदय, चूंकि मेरे चम्बल क्षेत्र के लिये कुछ नहीं किया गया, इसलिये मैं इन अनुपूरक मांगों को विरोध करता हूं।*

प्रो. चन्द्र कुमार (कांगड़ा) सभापति महोदय, रेल की अनुपूरक मांगों को सदन में चर्चा के लिये रखा गया है, मैं इनका समर्थन करता हूं। मैं आदरणीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद और उनके दोनों सहयोगियों और समस्त रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई देता हूं। श्री लालू प्रसाद जी ने इस पार्लियामेंट में तीन बार रेल बजट पेश किया है। तीनों बजटों में किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई। इन्होंने किराये को इस तरह से रेशनलाइज किया कि गरीब से गरीब आदमी पर भी भार न पड़े। इसके लिए हम लालू प्रसाद जी को बधाई देते हैं जिन्होंने अपनी क्षमता से और अपने सहयोगियों की सहायता से सारे हिन्दुस्तान की रेलवे को एक अच्छी दिशा दी है।

सभापति महोदय, पहले भी रेल मंत्री बिहार के ही श्री नीतिश कुमार जी रहे हैं। धूमल साहब जब चीफ मिनिस्टर थे तो इनकी रहनुमाई में उन्होंने एक फाउंडेशन स्टोन रखा था। सिर्फ सात किलोमीटर का वह रास्ता था जिस पर ब्राडगेज बनानी थी। वे इतनी देर रेल मंत्री रहे, लेकिन वहां ब्राडगेज नहीं बनाई। मैं मुबारक बाद देना चाहता हूं कि सबसे पहले ललित नायारण मिश्र जी ने, जो बिहार के थें और प्रो. नारायण चन्द्र पाराशर, जो संसद सदस्य थे, उनके समय में तलवाड़ा रेल लाइन का फाउंडेशन स्टोन रखा गया और उस पर काम शुरू हुआ। जब लालू जी रेल मंत्री बने तो उन्होंने बजट देकर चरूरी से आगे उस लाइन को बढ़ाया। एनडीए की सरकार तीन वर्ष रही लेकिन उन्होंने एक भी किलोमीटर उस लाइन को बढ़ाने के लिए पैसा नहीं दिया। वहां से ....*(व्यवधान)** संसद सदस्य थे, लेकिन एक पैसा भी उनको बढ़ाने के लिए नहीं दिया गया। इसके लिए मैं लालू जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होने इस बात का ध्यान रखा।

आदरणीय सभापति महोदय, मेरा एक छोटा सा निवेदन है। पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेलवे लाइन ब्रिटिशर्स के समय की बनी है। उस समय वहां हाइडल जनरेशन की गई, ऊल डैम बना जिसकी बिजली पाकिस्तान के लाहौर तक जाती थी। उसमें इंप्रूवमैंट नहीं किया गया। अभी मुझे पता चला है। कि इस रेल लाइन को आप हैरिटेज बनाना चाहते हैं। हैरिटेज तो वह लाइन बनती है जो लोगों को इकोनॉमी को नहीं देखती। चीन ने तो लेह तक रेल लाइन पहुंचाई है। वह तो प्लेन एरिया है लेकिन आपके लिए बड़ा चैलेन्ज है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: जिस पूर्व सदस्य का इन्होंने नाम लिया है उसे हटा दिया जाए।

[हिन्दी]

प्रो. चन्द्र कुमार: इसलिए पठानकोट*जोगिन्दरनगर लाइन को बड़ी लाइन में कनवर्ट किया जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं आपसे सहयोग करने और अपना भाषण समाप्त करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

प्रो. चन्द्र कुमार: महोदय, लालू जी की कुलदेवी ज्वालामुखी है और हर साल लाखों की तादाद में उनके यहां से श्रद्धालु कांगड़ा आते हैं।

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग करें।

अब, डा. के. एस. मनोज।

[हिन्दी]

प्रो. चन्द्र कुमार: मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि वहां की इकोनामी को देखते हुए हाइडल जनरेशन को देखते हुए उस रेलवे लाइन को मंडी से आगे बढ़ाया जाए और भानुपल्ली बिलासपुर रेलवे लाइन के साथ जोड़ा जाए ताकि वह इंटीरियर एरिया प्रासपरस हो और वहां के लोगों को ज्यादा सुविधा मिले।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैंने दूसरे माननीय सदस्य का नाम पुकारा है। कृपया अपनी बात समाप्त करें।

[हिन्दी]

प्रो. चन्द्र कुमार: मैंने कुछ बातें लिखकर इस माननीय सदन में दी हैं। मैं एक बार फिर लालू जी को बधाई देता हूं और हमारे प्रदेश के पूर्व मुख्य मंत्री श्री धूमल जी तथा श्रीमती प्रतिभा सिंह जी ने जो मांगें रेलवे के संबंध में रखी हैं, उनका समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब यदि आप इसी प्रकार बोलते रहेंगे, तो कार्यवाही वृतांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

प्रो. चन्द्र कुमार: हम एक ऐसे राज्य से आने वाले लोग हैं जो शरीफ़ हैं और पीसफुल हैं। इसलिए हमारी मांगों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करें।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

डा. के. एस. मनोज (अलेप्पी): माननीय सभापति महोदय आपका धन्यवाद। महोदय, सर्वप्रथम मैं इस सम्माननीय सभा के संचालन के लिए पीठासीन होने पर आपको बधाई देता हूं। महोदय, मैं अपनी बात यथासंभव संक्षेप में कहूंगा।

शुरूआत में मैं केरल में रेल सुविधाओं के विकास के लिए एक रेल जोन बनाने हेतु केरल के लोगों की दीर्घकालिक लंबित मांग का समर्थन करता हूं। इस रेल बजट में लालूजी ने केरल में फेब्रिकेटेड बोगियों के निर्माण के लिए एक संयुक्त उद्यम कंपनी अर्थात केरल इस्पात उद्योग लिमिटेड, केरल की फेब्रिकेशन इकाई और आटो-कास्ट इकाई की स्थापना की घोषणा की है। यह इकाई मेरे निर्वाचन क्षेत्र में और लालू जी ने 85 करोड़ रुपये का निर्धारण किया गया है।

मैसर्स (आर आई टी ई एस) राइट्स ने इस परियोजना का अध्ययन किया है और इस पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है। लेकिन उसके बाद कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं माननीय रेल मंत्री से रेलवे की इस संयुक्त उद्यम कंपनी की स्थापना के कार्य में तेजी लाने का अनुरोध करता हूं क्योंकि केरल में रेल निर्माण क्षेत्र में कोई निवेश नहीं किया गया है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं जन परिवहन के साधन के रूप में रेल को अधिक महत्व मिला है। केरल में अधिकतर यात्री रेल पर निर्भर हैं। लेकिन यात्री गाड़ियों की कमी है वह भी अंतर-नगरीय यात्री गाड़ियों की जो अत्यंत कमी है मैं माननीय रेल मंत्री से ऐसी अंतर-नगरीय यात्री गाड़ियों की संख्या में वृद्धि का अनुरोध करता हूं जिसमें महिलाओं के लिए अधिक बोगियां आरक्षित हों।

केरल में कॅयर उद्योग गंभीर संकट का सामना कर रहा है। अलेप्पी में नारियल की जटा, गॉड्स ओन कंट्री का सुनहरा धागा विश्व प्रसिद्ध है और कॅयर की चटाई पायदान आदि का उत्पादन परंपरागत कॅयर कामगारों द्वारा किया जाता है। रेलवे के पास अनेक रेल संस्थापनाएं हैं। कॅयर की चटाई और पायदान का प्रयोग रेल स्थापनाओं और रेल डिब्बों में किया जा सकता है। इससे गरीब कॅयर फैक्टरी मजदूरों को काफी फायदा होगा। माननीय मंत्री लालू प्रसाद जी ने कुल्हड़ बनाने वालों के प्रति काफी चिंता दिखाई है और यह उनके लिए अत्यंत सहायक सिद्ध हुआ है। इस बजट में हरिपद-अबालापुजा लाइन के दोहरीकरण की घोषणा की गई है। लेकिन यह इसी चरण में है। इस कार्य में तेजी लाई जानी चाहिए। अलेप्पी होते हुए एर्नाकुलम से कायमकुलम तक की रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य तेज किया जाना चाहिए। अलेप्पी और कायमकुलम के बीच एक से अधिक बिना चौकीदार वाले समपार हैं। इसलिए वहां अनेक दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। जहां कहीं संभव हो, इन समपारों में चाकीदार रखे जाए। कुछ क्षेत्रों में भूमिगत पारपथ संभव हैं। कुछ बिना चौकीदार वाले समपारों को भूमिगत पारपथों में परिवर्तित किया जा सकता है।

अंत में, अनेक नई रेलगाड़ियों की घोषणा की गई थी। ये रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए। इनमें से एक मंगलौर-त्रिवेन्द्रम मावेली एक्सप्रेस और दूसरी बंगलौर-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस है। इस रेलगाड़ी की मात्र घोषणा ही हुई है यह रेलगाड़ी शुरू नहीं हुई है। यह रेलगाड़ी शीघ्र शुरू की जानी चाहिए। अंत में, ओणम केरल का मुख्य त्यौहार है। मलयाली लोग पूरे भारत में रहते हैं—चाहे वह दिल्ली हो मुंबई हो अथवा कोई अन्य स्थान हो। इस त्यौहार के समय अधिक संख्या में विशेष रेलगाड़ियां

यथा दिल्ली से केरल, मुंबई से केरल आदि तक चलाई जानी चाहिए।

महोदय, मुझे पर्याप्त समय देने के लिए आपका धन्यवाद।

श्री मंजुनाथ कुन्नुर (धारवाड़ दक्षिण): माननीय सभापति महोदय, इस मुद्दे पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं इस सम्माननीय सभा के आज के वक्ताओं में मैं सर्वाधिक प्रसन्न व्यक्ति हूं।

सभापति महोदय: क्यों?

श्री मंजुनाथ कुन्नुर: यद्यपि यह कहा जा रहा है कि यह अंतिम सत्र है, लेकिन जहां तक मेरे नजरिए की बात है, मैं प्रसन्न हूं। पहले मैं हावेरी जिले में एक रेल उपरिपुल बनाने के लिए माननीय रेलमंत्री श्री आर. वेलु को बधाई देता हूं। यह मांग लंबे समय से की जा रही थी और हावेरी जिले के लोग इसका काफी समय से इंतजार कर रहे हैं। यह जिला मुख्यालय है ऐसा माना जाता है कि एक रेल उपरि पुल के स्थान पर और दक्षिण रेलवे के समपार संख्या 237 के स्थान पर 393/13 और 14 किलोमीटर पर एक रेल उपरि पुल का निर्माण किया जा रहा है।

मैं इस बारे में मुख्य बजट के दौरान तीन बार बोल चुका हूं और यह तीसरी बार है कि मैं रेल की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर बोल रहा हूं। कम से कम अब तो मैं अत्यंत प्रसन्न हूं क्योंकि हमारा संविधान कहता है कि हमारी संसद सर्वोच्च है। यद्यपि देर से ही सही, लेकिन हमारे माननीय मंत्रियों को विश्वास हो गया है और वे हमारी सहायता कर रहे हैं। संसद के रूप में केरल के अनेक सदस्य इस बारे में कह चुके थे लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई।

सभापति महोदय: कम से कम अब तो यह आपको मिल गया है।

श्री मंजुनाथ कुन्नुर: रेल मंत्रालय में हमारे माननीय राज्य मंत्री, श्री आर. वेलु कर्नाटक में आए थे और उन्होंने हुबली में एक समारोह में भाग लिया था। तथापि इस वर्ष के रेल बजट में इसे शामिल नहीं किया गया यद्यपि मैं तीन वर्ष से रेल उपरि पुल के बारे में उनसे बार-बार अनुरोध कर रहा हूं, इसलिए उस बैठक में भाग नहीं लिया। इसलिए, उस बैठक में भाग न लेने के लिए मैं श्री वेलु से क्षमा मांगता हूं। लेकिन आज मैं अत्यंत प्रसन्न हूं क्योंकि हमारे रेल प्राधिकारी रेल उपरिपुल के निर्माण के लिए सहमत हो गए हैं। मैं श्री लालू प्रसाद और श्री आर. वेलु से इसकी नींव रखने का अनुरोध करता हूं उन्होंने केवल एक करोड़ रुपए दिए हैं। जबकि इसका खर्च 5 करोड़ से अधिक होगा।

राज्य सरकार द्वारा इसके खर्च कर 50 प्रतिशत देने के लिए सहमत होने पर राज्य सरकार को भी बधाई देता हूं राज्य सरकार वर्ष 1996 में बड़ी लाइन के कार्य के समय शुरू किये गए रेल उपरि पुल के लिए भी पूरी राशि देने के लिए तैयार हैं।

सभापति महोदय: श्री मंजुनाथ आप भाषण समाप्त कर रहे हैं कृपा अब अपना भाषण समाप्त करें।

श्री मंजुनाथ कुन्नुर: महोदय, मैं माननीय मंत्रियों से अधिक धन का आबंटन करने और इस कार्य को इसी वर्ष पूरा कराने का अनुरोध करता हूं ताकि क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिल सके। यह लोक सभा रहे ना रहे, लोग कह सकते हैं कि यह कुन्नुर ने किया है अथवा श्री लालू प्रसाद और श्री वेलु ने इसे किया है, केवल यही बात रिकार्ड में नहीं होनी चाहिए। इसलिए उन दोनों से मेरा अनुरोध है कि वे इसकी नींव भी रखें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के सभी लोग उनके आभारी हैं। मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*आज, मैं स्वयं को सबसे प्रसन्न व्यक्ति मान रहा हूं क्योंकि माननीय रेल मंत्री ने 5.79 करोड़ रुपए के खर्च से समपार संख्या 237-दक्षिणी रेलवे के स्थान पर हावेरी में 393/13-14 किलोमीटर पर रेल उपरिपुल (वर्ष 2007-08 का केन्द्र सरकार का रेल परिव्यय के लिए अनुपूरक अनुदान की मांगों में क्रम संख्या 34 के निर्माण के प्रस्ताव को शामिल कर लिया है। इस प्रस्ताव पर कुल व्यय 11.59 करोड़ रुपए होगा जो लगात में भागीदारी के आधार पर कार्यान्वित किया जाएगा। कर्नाटक सरकार इस प्रस्ताव को प्रायोजित करने के लिए सहमत हो गई है और परियोजना की शेष लागत रेल मंत्रालय वहन करेगा।

यद्यपि मैं विपक्ष में हूं, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने दीर्घ काल से लंबित इस मांग को मंजूरी दे दी है। कर्नाटक के हावेरी जिले के लोग 1996 से इसकी मांग कर रहे थे लेकिन यह बहुप्रतीक्षित परियोजना कार्यान्वयन के लिए अब शामिल की गई। हावेरी जिले के लोगों पर इस कृपादृष्टि के लिए मैं श्री लालू प्रसाद और श्री वेलु दोनों को बधाई देता हूं।

मैं, माननीय मंत्री जी श्री लालू प्रसाद जी से और अधिक धनराशि आंवटित करने, क्योंकि वर्ष 2007-08 के लिए एक करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई थी तथा उक्त परियोजना का कार्यान्वयन एक वर्ष के भीतर पूरा करने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय लालू प्रसाद जी से यथा शीघ्र उक्त परियोजना का शिलान्यास करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग-4 पर थलबिगीमांद बकापुर क्रास के बीच तथा कुमटा तक रेल लाईन का सर्वेक्षण करवाए जाने की

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री मंजुनाथ कुन्नुर]

आवश्यकता है जो कि राष्ट्रीय राजमार्ग-17 पर कोंकण रेलवे में सर्वेक्षण कार्य तुरंत शुरू किया जाना चाहिए। क्योंकि यह एक अत्यंत महत्वपूर्ण लाइन है, जो आने वाले समय में इस क्षेत्र के लोगों के लिए फायदेमंद होगी। मैं माननीय मंत्री जी हनागल तथा सिरसी होते हुए हावेरी से कुमरा तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण करवाए जाने का भी अनुरोध करता हूं। इस लाइन के सर्वेक्षण के लिए तुरंत आदेश दिए जाएं।

इंटर-सिटी एक्सप्रेस का ब्याडगी तथा पलबिगी रेलवे स्टेशनों पर ठहराव दिए जाने की अत्यंत आवश्यकता है। यह दोनों हावेरी जिले में स्थिति हैं। मुझे आशा है कि श्री लालू प्रसाद जी मेरे अनुरोध को स्वीकार करेंगे।

बंगलौर और हुबली के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण न केवल आवश्यक है बल्कि अत्यंत महत्वपूर्ण भी है। हुबली कर्नाटक के मध्य में स्थित है। हुबली कर्नाटक का वाणिजिक केन्द्र है तथा यह पुणे एवं बंगलौर के बीच स्थित है। इसलिए यह अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसलिए हुबली और बंगलौर के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य प्रारंभ किया जाना बहुत जरूरी है। तथा इसलिए, इसे आपात आधार पर प्रारंभ किया जाए। इसी प्रकार हुबली और पुणे के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाना भी जरूरी है। रेलवे मंत्री द्वारा इस कार्य को भी आरंभ करवाया जाना चाहिए।

बंगलौर से वाराणसी जिसे उत्तर भारत का ए-वन धार्मिक स्थल कहा जाता है, तक एक नई रेल गाड़ी चलाए जाने की मांग काफी समय से लंबित है। इसलिए बंगलौर से वाराणसी (कासी) तक नई रेलगाड़ी चलाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

पलबिगी रेलवे स्टेशन, जो कि सावानुर तालुक मुख्यालय में स्थित है, के प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाए। कुण्डागोल तालुक में गुडागिरी रेलवे के प्लेटफार्म को ऊंचा किए जाने की मांग है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की इन दोनों मांगों पर विचार करेंगे।

पलबिगी और बापगाड़ी रेलवे स्टेशनों पर धारवाड़-मैसूर रेलगाड़ी का ठहराव दिए जाने की मांग है। जो कि काफी समय से लंबित है। इन दो महत्वपूर्ण स्थानों पर ठहराव देने की घोषणा किए जाने से रेलवे अधिक राजस्व अर्जित करेगा क्योंकि और एक अंतर्राष्ट्रीय मिर्च विपणन केन्द्र है तथा बापगाड़ी से रोजाना करोड़ों रुपये की मिर्च का निर्यात होता है। रानेबेन्नूर में एक ओवी का निर्माण किए जाने की मांग भी है। यह मांग लंबे अरसे से की जा रही है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस अनुरोध पर तत्परता से विचार करने का आग्रह करता हूं।

अंत में, मैं श्री लालू प्रसाद जी तथा श्री आर. वेलु जी से हावेरी को जक्शन घोषित करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि हावेरी जिला का मुख्यालय है। इसके परिणामस्वरूप हावेरी में सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव मिलेगा। जिससे हावेरी के लोगों को उन उचित मांगों को पूरा करने में मदद मिलेगी जो काफी समय से लंबित है।

'घ' समूह के कर्मचारियों को नियुक्ति के संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि दक्षिण-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत कर्नाटक हुबली में हजारों रिक्तियां हैं परंतु अब तक किसी भी कन्नड़िगा को नियुक्त नहीं किया गया हैं। उनमें से कई बिहार और उत्तर भारत के अन्य भागों से हैं। इसलिए स्थानीय लोगों की पारदर्शी ढ़ंग से भर्ती करने के लिए एक कड़ी नीति होनी चाहिए तथा इस संबंध में दिशानिर्देश तैयार किए जाने चाहिए।

कर्नाटक में चलने वाली रानी चैन्नमा रेलगाड़ी (किरेर एक्सप्रेस) एक महत्वपूर्ण रेलगाड़ी है। यह रेलगाड़ी मिराज से चलकर बंगलौर तक जाती है। कर्नाटक में हुबली एक महत्वपूर्ण शहर है तथा यह इसके मध्य में भी स्थित है यह रेलगाड़ी रात्रि 10.20 बजे चलती है परंतु रोजाना इसके चलने में एक घंटे का विलम्ब हो जाता है। रेलवे प्राधिकारियों द्वारा इसके चलने के समय पर ध्यान नहीं दिया जाता है। इसलिए हुबली से इसके प्रस्थान के समय का ध्यान रखा जाए।

हावेरी रेलवे स्टेशन पर सामान के रोड के संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि हाल ही में इसे गिरा दिया गया है। इसकी वजह से उर्वरकों को प्राप्त करना व उन्हें हावेरी रेलवे स्टेशन पर रखने में समस्या आ रही है, जिसके परिणाम स्वरूप किसान समस्या का सामना कर रहे हैं। रेलवे सामान के रोड़ों एवं मालगोदामों का तुरंत निर्माण किया जाना ताकि किसानों की मदद की जा सके।

मैं श्री लालू प्रसाद जी तथा श्री वेलु जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।*

श्री सुनील खां (दुर्गापुर): मैं कुछ आपत्तियों के साथ रेलवे वर्ष 2007-08 के लिए अनुपूरक अनुदानों मांगों का समर्थन करता हूं। कुछेक बारहमासी निर्माण कार्य रेलवे पहले ही बाहर से करवा रहा है। अत्यंत अनोखी घटना घटी है। उत्तर रेलवे के ए एस सी एवं अध्यक्ष श्री एस. के. दासगुप्त को 26 जनवरी को गणतंत्र दिवस पर राष्ट्रपति पदक प्रदान करने के लिए बुलाया गया था। जब देहली आए तो उन्हें अधिकारियों द्वारा बताया गया कि उनका नाम इसमें नहीं है। पुरस्कार प्राप्त करने के लिए वे अपने परिवार सहित आए थे। और जब यह बताया गया कि उनका नाम इसमें नहीं है, तो उनके परिवार के सदस्य भी यह जानकर स्तब्ध रह गया कि पदक पाने वालों की सूची में उनका नाम नहीं है।

महोदय, मैं अपने मुद्दे को सीमित रखूंगा क्योंकि मेरे दल के सभी सदस्य पहले ही विस्तार से बोल चुके हैं। मुझे अधिक बोलने की आवश्यकता नहीं है। श्री लालू प्रसाद जी पहले ही मेरे निर्वाचन क्षेत्र दुर्गापुर में आ चुके हैं। उन्होंने उस क्षेत्र के लोगों के समक्ष यह घोषणा

की थी और उस समय वे लोग काफी खुश भी थे कि वे दुर्गापुर वे हावड़ा तक एक रेलगाड़ी चलायेगें। इसलिए मैं उनसे यह रेलगाड़ी चलाए जाने का अनुरोध करता हूं।

इसके बाद महोदय बीडीआर लाईन पहले ही वर्ष 1966 में पूरी की जा चुकी है। जब से बीडीआर लाइन आरंभ की गई है। तभी से मैं अनुरोध करता आ रहा हूं कि बेलियाटोर को दुर्गापुर से जोड़ा जाए, जो मात्र 20 कि.मी. की दूरी पर स्थित है। यदि यह कार्य हो जाता है तब यह दक्षिण भारत से पूर्वोत्तर तक का द्वार बन जाएगा। यह सबसे छोटा लाभप्रद मार्ग भी होगा।

रेलवे लाइन, जिसका रानींगज से बाकुंरा तक पहले ही सर्वेक्षण किया जा चुका है, उसके लिए एक भी पैसा का आवंटन नहीं किया गया है इसलिए मैं श्री लालू प्रसाद जी से इस रेल लाइन के लिए भी कुछ करने का अनुरोध करता हूं।

सभापति महोदय: मैं आपसे भाषण को समाप्त करने का अनुरोध करता हूं।

श्री सुनील खां: ब्रिटिश शासनकाल के दौरान पूर्व रेलवे तथा रवाना के बीच एक गलसी स्टेशन था। स्टेशन पर ब्रिटिश शासन काल के कुछ अवशेष अभी भी मौजूद हैं। आस-पास के 11 गावों में कृषक तथा व्यापारी रहते हैं। इसलिए यदि गलसी तथा रवाना जंक्शन के बीच हाल्ट की अनुमति दी जाती तो यह उचित होगा।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि कृपया वे सियालदह के मंडल रेल प्रबंधक को सियालदह से आरम्भ होकर नोइहटी अथवा कल्यानी अथवा रानीघाट की ओर जाने वाली स्थानीय गाड़ियों के संबंध में आ रही समस्या के बारे में निर्देश दें। इन रेलगाड़ियों में महिलाओं के लिए एक डिब्बा है और उसके ठीक बाद में विक्रेताओं के लिए एक डिब्बा है। वास्तव में होता क्या है जब महिलाएं गाड़ी में चढ़ती हैं वे विक्रेताओं द्वारा रखे गए भारी-भरकम सामान से लड़खड़ा कर गिर जाती हैं।

सभापति महोदय: कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए। कृपया अध्यक्ष पीठ से सहयोग करें। अब मैं श्री पुन्नूलाल मोहले को भाषण देने के लिए आमंत्रित करता हूं। *...(व्यवधान)*

सुनील खां: इसलिए मैं यह अनुरोध करता हूं कि विक्रेताओं के डिब्बे को उस स्थान अर्थात महिलाओं के डिब्बे के बाद लगे डिब्बे से और इसे दो-तीन डिब्बों के बाद जोड़ा जाए जिससे कि इस समस्या का समाधान हो सके। अंत में एक टिकट काऊंटर विशेषकर *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैं पहले ही एक अन्य माननीय सदस्य को बोलने के लिए आमंत्रित कर चुका हूं कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए। अन्यथा कुछ भी कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। *...(व्यवधान)*

श्री सुनील खां: मैं यह अनुरोध करता हूं कि दुर्गापुर तथा रानीगंज के स्टेशनों को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाए।

सभापति महोदय: कृपया अपना भाषण सभा-पटल पर रखिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कार्यवाही वृतान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। श्री मोहले आप अपना भाषण आरंभ कर सकते हैं।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर): महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने छत्तीसगढ़ के बिलासपुर में रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना की घोषणा की।

महोदय, बिलासपुर-मण्डला मार्ग का सर्वे वर्ष 1971 से होता आ रहा है। इस 125 किलोमीटर का सर्वे होने से पूरे देश में आवागमन की सुविधा होगी। अत: मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि बिलासपुर-मण्डला मार्ग का जो सर्वे हो चुका है, उसको प्लानिंग कमीशन में भेजकर स्वीकृति की घोषणा करें। रेलवे की ग्रुप डी की भर्ती में स्थानीय लोगों को नौकरी दी जाती रही है। भौगोलिक स्थितियों को देखते हुए, वहां के मौसम को देखते हुए परिचालन की व्यवस्था को देखते हुए ऐसा किया गया था। लेकिन वर्ष 2000 से इस व्यवस्था को बंद कर दिया गया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि ग्रुप डी में भर्ती के लिए स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए।

महोदय, बिलासपुर से सप्ताह में एक दिन सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन चलती है, जिसे सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए। बाधापारा रेलवे स्टेशन के कुर्ला एक्सप्रैस, चैन्नई साप्ताहिक एक्सप्रैस को रोका जाए तथा गीतांजलि एक्सप्रैस को भी वहां रोका जाए। दक्षिण-पूर्वी मध्य रेलवे बिलासपुर जोन को ज्यादा राशि दी जाए। सम्बलपुर और रायपुर एक्सप्रैस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाए। दुर से भोपाल-अमरकंटक एक्सप्रैस को इंदौर तक चलाया जाए। दुर-कानपुर एक्सप्रैस को लखनऊ तक बढ़ाया जाए। दक्षिणी पूर्व रेलवे के मांडल स्टेशन दर्जा प्राप्त रायपुर रेल संभाग को सर्वाधिक आय देने वाले स्टेशन का दर्जा दिया जाए। रेलवे एक्सीडेंट

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री पुन्नूलाल मोहले]

के प्रकरण के लिए क्लेम ट्रिब्यूनल कोर्ट की स्थापना बिलासपुर में की जाए। जिससे वहां के कई हजार लोगों जिन्हें क्लेम के लिए भोपाल और इंदौर जाना पड़ता है, सुविधा होगी। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त करें। आप अपना भाषण सभा-पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री पुन्नूलाल मोहले: महोदय, मैं अपने बाकी बचे हुए प्रस्तावों को ले करता हूं।

*विदित हो कि भारतीय रेलवे में 1853 से 2003 तक ग्रुप डी के तहत गेंगमैन, खलासी आदि पदों की भर्ती रेल मंडल के तहत स्थानीय आधार पर की जाती रही। ऐसा मूलत: ग्रुप डी के कार्यों की मूलभूत आवश्यकताओं जैसे कि स्थानीय भाषा/बोली की समझ, भौगोलिक क्षेत्र की जानकारी स्थानीय मौसम का रेलवे परिचालन पर प्रभाव के कारण किया जाता था।

2003 में रेलवे ने उक्त नीति को परिवर्तित कर देशभर से गुप डी की भर्ती प्रारंभ की। इस नीति का आसाम से लेकर महाराष्ट्र तक सभी जगह विरोध हुआ और यह नीति स्वयं रेलवे के संरक्षा व विकास के मापदंडों के हिसाब से उपयुक्त नहीं है। ऐसा करने के पीछे एक न्यायलदीन फैसले का जिक्र रेलवे के अधिकारियों द्वारा दिया जाता है जबकि उक्त फैसला कहीं भी कार्य आधारित शर्तों को लगाने में बाधक नहीं है और रेलवे स्थानीय आधार पर भर्ती पूर्ववत् कर सकती है।

अत: निवेदन है कि रेलवे में ग्रुप डी को स्थानीय आधार पर करने की नीति पूर्ववत् लागू कर देशभर में चल रहे विवाद का अंत किया जाये।

निवेदन है कि छत्तीसगढ़ के अंतर्गत आने वाला दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन भारतीय रेलवे को यात्री भाड़े में सर्वाधिक आय देने वाला पहला राज्य है जो छत्तीसगढ़ के रेल यात्रियों, व्यवसायियों व अद्योगपतियों की देन है उसके बावजूद जो सुविधाएं मिलनी चाहिए वह नहीं मिल रही हैं। अत: नागरिकों के सुविधा के लिए निम्नलिखित मांगों को जोड़ा जाये।

1. बिलासपुर में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोला जाये।
2. बिलासपुर मंडला जबलपुर रेलवे लाइन बिछाया जाये। सर्वे का काम हो गया है।
3. 2851-52 बिलासपुर चेन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस को तीन दिन किया जाये।
4. 6327-28 कोरबा त्रिवेन्द्रम बाई वीकली ट्रेन को चार दिन किया जाये।
5. 6511-12 बिलासपुर यशवंतपुर साप्ताहिक को तीन दिन किया जाये।
6. 8473-74 बिलासपुर पुरी साप्ताहिक को तीन दिन किया जाये।
7. 321-322 नागपुर-बिलासपुर के मध्य बंद कर दी गयी है। बिलासपुर-टाटा पेसेंजर को पुन: नागपुर टाटा के मध्य चलाया जाये।
8. 405-406 चिरमिरी बिलासपुर पेसेंजर एवं 8233-34 इंदौर बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस को दुर्ग तक विस्तार किया जाये।
9. 2135-36 पुणे नागपुर एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
10. 2139-40 मुम्बई नागपुर सेवाग्राम एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
11. 1453-54 अहमदाबाद नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस को बिलासपुर तक बढ़ाया जाये।
12. 2855-56 रायपुर नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस को बिलासपुर नागपुर इंटरसिटी के रूप में चलाया जाये।
13. संबलपुर-रायपुर एक्सप्रेस (8305) को बिलासपुर तक चलाया जाये।
14. दुर्ग-भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस को इंदौर तक चलाया जाये।
15. दुर्ग-कानपुर एक्सप्रेस (8203) को लखनऊ तक बढ़ाया जाये।
16. 2983 बिलासपुर-जयपुर एक्सप्रेस को वाया कटनी-बीना चलाया जाये।

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

17. दुर्ग से लखनऊ के लिए सीधी ट्रेन सुविधा दी जाये दुर्ग से डिब्रूगढ़ (असम) वाया हावड़ा, गुवाहटी नई ट्रेन सुविधा व बिलासपुर से कन्याकुमारी तक वाया रायपुर विशाखापट्नम ट्रेन नये रेल बजट में सम्मिलित की जाये।

18. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन को ज्यादा राशि विकास कार्यो के लिए स्वीकृत करायी जाये।

19. रायपुर राजधानी व बिलासपुर न्यायधानी के मध्य बढ़ते दैनिक रेल यात्रियों व सरकारी कर्मचारी के दबाव को देखते हुए रायपूर-बिलासपुर के मध्य दो जोड़ी अतिरिक्त लोकल ट्रेन चलायी जाये।

20. मॉडल स्टेशन का दर्जा प्राप्त वह रायपुर रेल संभाग का सर्वाधिक आय देने वाला तीसरे क्रम का भाटापारा रेलवे स्टेशन में 2129-30 हावड़ा पूणे आजाद हिन्द एक्सप्रेस 2859-60 हावड़ा मुम्बई गीतांजलि एक्सप्रेस 2851-52 बिलासपुर चेन्नई साप्ताहिक एक्सप्रेस 2811-12 हटिया कुर्ला का स्टापेज दो मिनट का किया जाये।

21. 2823-24 छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति को दो दिन से बढ़ाकर चार दिन किया जाये।

22. रेलवे एक्सीडेंटल केस में क्लेम सेंटलमेंट ट्रब्युनल कोर्ट की स्थापना बिलासपुर में किया जाये।

23. सारनाथ एक्सप्रेस को चकारभाटा स्टेशन पर स्टापेज दिया जाये।*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: धन्यवाद। अब मंत्री महोदय सभा में हुई चर्चा पर अपना उत्तर देंगे।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं सभी माननीय सदस्यों को जिन्होंने बहस में भाग लिया और लिखित भी समर्पित किया, रेल और अपने क्षेत्रों के संदर्भ में, मैं सभी के प्रति पूरे रेल परिवार की तरफ से आभार प्रकट करता हूं और जो अमूल्य सुझाव माननीय सदस्यों ने दिए हैं, इसका पूरा संज्ञान भारतीय रेल परिवार लेगा। और समय सीमा के अन्दर इस पर हम कार्रवाई करने का वचन देते हैं। मैंने शुरू में ही यह बात स्पष्ट की कि सरकार सरकार होती है और विपक्ष सरकार का अभिन्न अंग हुआ करता है। विपक्ष को आलोचना करने का पूरा हक है और सरकार के जो काम होते हैं, चाहे कोई भी विभाग हो, चाहे रेल विभाग हो, अच्छे कामों की सराहना करनी चाहिए और त्रुटि को उजागर करने का भी उनको पूरा हक है। इसमें मैंने पहले भी साफ-साफ कहा था और मैं बराबर कहता रहूंगा कि मैं अपने रेलवे के कामों के सम्पादन में या देश भर में रेल सभी लोगों की है, भारत के नर-नारियों की है। अगर किसी के साथ, किसी भी दल के साथ, किसी भी इण्डीविजुअल के साथ हम भेदभाव नहीं करते हैं। माननीय सदस्यों को मालूम होगा, हर पक्ष के लोगों को कि जब-जब माननीय सदस्य गये हैं, मेरे संज्ञान में विषय को लाया गया है, उसमें त्वरित कार्रवाई हमने की है। यहां रेलवे के बजट भाषण में कई मदों पर जो घोषणाएं हुई हैं, जो सैंक्शन स्कीम की होती है, उसमें जो प्रक्रिया है उस प्रक्रिया में नई लाइनों के निर्माण की, लाइनों के बदलाव की, कन्वर्शन की, उसमें समय लगता है। इसकी एक प्रोसस है, एक प्रक्रिया है। रेलवे को अगर नया प्रोजैक्ट लेना है तो प्लानिंग कमीशन से लेकर कैबिनेट तक जाना है। एक्सटेंडिड वोट से निकलकर जाते हैं तो उसमें विलम्ब होता है। इसी विलम्ब में फिर हमारा जो सामानों का रेट है, सामग्री का रेट बढ़ जाता है तो बीच में कोई काट्रैक्टर भाग जाता है, इसलिए काम में विलम्ब होता है, लेकिन हमारा यह संकल्प है और हमने साफ-साफ हिदायत दी है कि समय सीमा के अन्दर रेलवे का काम होना चाहिए।

पुरानी बातों को मैं दोहराना नहीं चाहता कि रेलवे की हालत हम लोगों के शासन के पहले भारतीय रेल की क्या हालत देश के अन्दर और दुनिया भर में थी कि हम डिवीडेंट देने की स्थिति में भी नहीं थे। हम भारत सरकार के सामने जाकर रोना रोते थे, हाथ पसारते थे और भारत सरकार को रेल का महकमा चलाना है और भी बहुत सी गोपनीय बातें हैं, मैं उनमें नहीं जाना चाहता। बड़े पैमाने पर यह सोच थी और सारे डिपार्टमेंट में बातें हुई भी कि जो यह देश की मैनपावर है, 110 करोड़ की आबादी, इसमें छंटनी करो, स्ट्रेंथ को कम करो और शैड्यूल्ड कास्ट्स, शैड्यूल्ड ट्राइब्स, अदर बैकवर्ड क्लासेज का कोटा भी पूरा नहीं करना, विचित्र स्थिति बनी हुई थी। मैं किसी इण्डीविजुअल पर लांछन नहीं लगाना चाहता, यह समय बताता है, पीरियड बताता है कि क्या हालत हमारी भारतीय रेल की थी। भारतीय रेल जो हमारी जीवन रेखा है, अगर रोटी को आना है जो आसमान से नहीं टपकेगी। इन्फ्रास्ट्रक्चर में रेलवे की अवहेलना नहीं की जा सकती। बिना इन्फ्रास्ट्रक्चर के, बिना पावर के, बिना बिजली के, बिना रेल के, बिना जहाज के, बिना हाईवे के दुनिया में जो हम ग्लोबलाइजेशन को चेलेंज करने जा रहे हैं, जो गेट खुला है, उसका हम मुकाबला नहीं कर सकते हैं तो फिर हमारी रोटी कहां से आयेगी। इसलिए लाल किले की प्राचीर से हमारे देश के प्रधानमंत्री ने इसकी अहमियत को समझा था और देशवासियों को माननीय प्रधानमंत्री जी ने विश्वास दिलाया था कि तीसरे स्थान पर भारतीय रेल है, जिसका नेटवर्क 63 हजार किलोमीटर है।

हमारे माननीय सदस्य स्वाई जी जानते हैं। ये रेलवे में एकाउण्ट्स आफिसर थे, स्वाई जी पदाधिकारी थे, जो हिसाब-किताब पढ़कर बता रहे थे।...*(व्यवधान)*

रात्रि 8.00 बजे

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मंत्री जी कृपया मुझे एक मिनट का समय दीजिए। मुझे समय बढ़ाना है।

सभा का बढ़ाया गया समय समाप्त हो रहा है। यदि सभा सहमत हो तो सभा का समय अनुदान अनुपूरक की मांगें (रेल) वर्ष 2007-08 के पारित होने तक बढ़ाया जा सकता है।

अनेक माननीय सदस्य: जी ठीक है महोदय।

सभापति महोदय: सभा का समय अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल) वर्ष 2007-08 के पारित होने तक बढ़ाया जाता है।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: स्वैन जी, उन्हीं बातों के लिए जो एकाउंटेंट का काम हुआ करता है और जो फाइनेंस डिपार्टमेंट के एकाउंटेंट होते हैं, उनकी गुत्थी बड़ी उलझी हुयी रहती है, दिन भर हिसाब-किताब करते हैं, इसके लिए अब कंप्यूटर आ गया है। अब कंप्यूटर युग आ गया है। आलोचना करना उनका काम है। वे बहुत दिनों के बाद आए हैं। आप आलोचना करना चाहिए। मैं कभी भी अनादर नहीं करता, बल्कि हमारे सदस्य कोई बोलते हैं, तो मैं उन्हें बैठा देता हूं। यह लोकतंत्र है। भारत में लोकतंत्र की जड़ें बहुत मजबूत हैं और इसका असर जानवरों पर है। हमारे देश में जो जंगल में रहने वाले जानवर हैं, वे भी बहुत डेमोक्रेट हैं। उनमें भी अपोजीशन है। हम गांव से आते हैं और आप लोग भी गांव से आते हैं। थोड़ा शहर से निकलकर गांव की तरफ जाएंगे, किसी के गांव में सोयेंगे, तो देखेंगे वहां जो जैकाल है, जिसे गीदड़ बोलते हैं, वह बहुत इंटेलीजेंट होता है। वह सारे देश में फैला हुआ है। सारे गांवों में फैला हुआ है। रात को जब शाम किसान सो जाते हैं, तब 10 बजे उनकी बैठक होती हैं। उनमें जो सबसे ओल्ड गीदड़ होता है, वह आवाज देता है, अपनी भाषा में हुआं-हुआं करके सबको बोलता है। उसके बाल-बच्चे जहां भी कहीं बिखरे होते हैं, सब जमा हो जाते हैं वह इतना डेमोक्रेट हुआ करता है कि वह सबसे पूछता है कि आज रात का राजा कौन बनेगा? तक बच्चे से लेकर सारे लोग मिलकर बोलते हैं कि तुम ही बनो, तुम ही बनो। अगर आप गांव के आदमी हैं, तो ध्यान से सुनिए। अगर आप शहर के आदमी हैं, तो आपसे हमें कोई बहस नहीं करनी है। सभी मिलकर बोलते हैं कि आज का राजा तुम ही बन जाओ, लेकिन लास्ट में एप्रूवल होने की स्थिति में, जो फीमेल हुआ करती है, जिसे गीदड़ी कहते हैं, वह बोली है, यह कैसे हो जाएगा? लालू यादव गाय, भैंस और बकरी चराकर आया है। देश में लोकतंत्र की जड़ें मजबूत है। आप जैसे बहुत सारे लोग हैं, जिनको जलन है। लालू यादव को जो मजकिया कहते थे, लालू यादव को जो नटकिया कहते थे और जो हमारा मजाक या माखौल उड़ाते थे, भारतीय रेल का कमिटमेंट टू द आर्गेनाइजेशन, वीजन और आनेस्टी देखते हैं, तब लोग पूछते हैं कि तुमने क्या जादू किया है? वही रेल कर्मचारी, वही अधिकारी, वही पदाधिकारी और भारतीय रेल का इस देश में ही नहीं दुनिया भर में जो कायाकल्प हुआ है। जब आप एकाउंट सर्विस में रहे होंगे, तक भारतीय रेल दुनिया से आउट आफ मार्केट हुआ करती थी। आज दुनिया भर के लोग, दुनिया भर के बेटे, बेटियां, भाई, बहन और बच्चे, सब भारतीय रेल के बारे में जानना चाहते हैं। यह उनका पार्ट आफ द स्टडी है। वे हमसे आपसे ज्यादा इन्सेंसेटिव है, चाहे एमआईटी हो, हारवर्ड हो या अहमदाबाद हो। यह कोई मेरे द्वारा किसी को पास दे देने से नहीं है। पूरी तरह से, थारो जानकारी के बाद आज दुनिया भर में लालू का नाम नहीं, भारत की शान बढ़ी है। अगर ईमानदारी, निष्ठा और कमिटमेंट रहे, तो कोई कारण नहीं है कि जो हमारे पास इतना इन्वेस्टमेंट और पैसा होता है, उसके बावजूद विभाग और देश आगे नहीं बढ़े। अभी यह शुरूआत है।

महोदय, जापान के प्रधानमंत्री जी भारत आए थे। इसके पहले जो प्रधानमंत्री थे, वे भी भारत आए थे। उनका भाषण आप और हम लोगों न सुना है। आज दुनिया भर के लोग भारत की ओर निहार रहे हैं। हमारी भारतीय रेल के इन्फ्रास्ट्रक्चर में, जिसको हमें दुनिया का एक नंबर का रेल बनाना है, इस तरफ ज्यादा से ज्यादा लोग इन्वेस्टमेंट करना चाहते हैं, डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर है।

हम जनप्रतिनिधि हैं, आप भी जनप्रतिनिधि हैं, आपके भी नारे रहे हैं। हर हाथ को काम, हर खेत को पानी, रोटी। भले ही शोर करके, राम का नाम लेकर आप लोग कुछ दिन गद्दी पर आ गए, लेकिन आज भारतीय रेल की शुरूआत है, दुनियाभर में हमारी क्रेडीबिलिटी बढ़ी है और चारों तरफ से लोग मुखातिब हैं। वेस्टर्न और ईस्टर्न कॉरीडोर है। जापान की तरफ से बहुत लो रेट ऑफ इंटरेस्ट पर सुविधा मिलने की आशा है। आज हमारे प्रधान मंत्री जी और जापान के प्रधान मंत्री इसी पर काम करने जा रहे हैं। सारा काम आगे बढ़ा हुआ है। दुनिया से जितना पैसा आ रहा है, मार्किट में हमारी जो ग्रोथ रेट बढ़ी है, वह यहीं तक सीमित नहीं रहेगी, आगे बढ़ेगी। वेस्टर्न कॉरीडोर, इंडस्ट्रियल कॉरीडोर, जबकि यहां रेल की सुविधा है जो अब सिर्फ मालगाड़ी को अप एंड डाउन चलाएंगे, पूरा कॉरीडोर बनने जा रहा है। दिल्ली से मुम्बई के बीच रहने वाले जो कस्बे, सैगमैंट और इलाके हैं, हमने केबिनेट से निर्णय ले लिया है। यही नहीं, मैंने प्रधान मंत्री जी को यह सुझाव भी दिया है कि हम जो वेस्टर्न और ईस्टर्न कॉरीडोर बनाने जा रहे हैं, जो लुधियाना से कोलकाता जाने वाला है, उस पर इंडस्ट्रियल कॉरीडोर का काम सैकिंड फेज में साथ-साथ आना

चाहिए। व्यापारी क्या चाहते हैं? सबसे बड़ा ट्रांसपोर्टर-अभी भी हमारा 60 प्रतिशत गुड्स रोड से जा रहा है क्योंकि हम इंडस्ट्री को उतना नहीं दे पाते। भारतीय रेल का कायाकल्प हुआ और दुनियाभर में हमारा ऑपरेटिंग रेशियो नीचे गया। भाड़े को घटाना, कुशन सैट लगाना, दो इंच की गद्देदार सीट सारे स्लीपर्स, पैसेंजर्स ट्रेन में देने जा रहे हैं, उसे तैयार करने जा रहे हैं।

आपने सुझाव दिए हैं। भारतीय रेल, बिजली, जहाज, हाईवेज और प्रधान मंत्री सड़क योजना, इसी को ध्यान में रखते हुए देश कैसे आगे बढ़े दुनिया में लोगों का मुकाबला कैसे करें, हम और हमारी सरकार उसी डायरैक्शन में काम कर रहे हैं और उसमें लैफ्ट का पूरा समर्थन रहा है। यह लोग निहार रहे हैं। वे देख रहे हैं, इनका कुछ काम बनता, बिगड़ता नहीं है। हमने सवा तीन साल पार कर लिए हैं और पूरे पांच साल पार करेंगे। हम सब यहां पांच साल के लिए चुनकर आए हैं। विरोध करना या नहीं करना, लोकतंत्र में अपनी-अपनी विचारधारा है, हरेक की अपनी-अपनी मान्यता है। इसलिए आप यह मत समझिए कि हमारी जो विकास की रेलगाड़ी है, लाल झंडे के बाद पीली बत्ती भी जलती है।...*(व्यवधान)* हम आपको बता रहे हैं।...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: उन्हें बोलिए। वे गिरा रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री लालू प्रसाद: कोई नहीं गिराता।...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: हम आपकी सरकार को नहीं गिराते हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री लालू प्रसाद: आप जानते हैं कि आपको कुछ नहीं मिलना है, टुकुर-टुकुर ताकते रहना है। ...*(व्यवधान)* इसलिए लाल बत्ती के बाद यैलो भी होती है। यह कॉशन है कि आगे लाइन वगैरह देखिए। हम लाइन ठीक कर लेंगे। हरा झंडा तो चलेगा। 2007-2008 की जो पूरक मांग है, यह बहुत छोटी मांग है। आप और हम सब फिर मिलेंगे, निराश होने की जरूरत नहीं है, पार्लियामैंट पूरे समय तक चलेगी। मैं आपकों आश्वस्त करना चाहता हूं कि जब फिर रेल बजट होगा, हमने तीन साल पहले चार बजट पेश किए हैं। इस देश के लिए बेहतर बजट मैं आपके सामने लाऊंगा। जो हमारा टर्न अराउंड हुआ है...*(व्यवधान)*

श्री अशोक अर्गल: लालूज जी, चम्बल क्षेत्र की रेल का क्या हुआ?

श्री लालू प्रसाद: आप रुकिये, हम सब बताते हैं। यहां भाषण में सब नहीं बता सकते। आप जिस दिन रेल भवन में आओगे, उस समय आपका काम हो जायेगा।...*(व्यवधान)* हम फिर चर्चा करेंगे। वर्तमान वित्त वर्ष में 270 करोड़ 50 हजार रुपये की अनुदान की पूरक मांग मुख्यत: उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए केन्द्र सरकार द्वारा उपलब्ध करायी गयी 270 करोड़ रुपये की लाभांश मुक्त बजटीय सहायता के लिए बिना बारी के आधार पर शुरू किए जाने के लिए 38 कार्यों के लिए संसद का अनुमोदन लेने के लिए प्रस्तुत की गयी।

आम आदमी को केन्द्र में रखकर रेलवे ने ऐतिहासिक वित्तीय कायाकल्प किया। गरीब रथ, आम आदमी की जेब, आम आदमी की सहूलियतें, पैसेंजर्स ऐमिनिटीज और 20,153 करोड़ रुपये का हमारा कैश सरप्लस वर्ष 2006-07 मे रहा। रेलवे की फंड बैलेंस राशि बढ़ाकर 16,529 करोड़ रुपये हो गयी है। मुझे आशा ही नहीं, पूरा विश्वास है, मैं वहां बैठा हुआ हूं, कि 16,529 करोड़ रुपये चालू वर्ष में हमारी उपलब्धि पूर्व के तीन वर्षों से और बेहतर होगी। अभी यह शुरूआत है।

महोदय, वर्ष 2007-08 के बजट में दिए गए आश्वासनों का हमारा विभाग पूरी तत्परता से अनुसरण कर रहा है। इसी क्रम में उत्तर क्षेत्र में रेलवे से संबंधित पूछताछ हेतु टेलीफोन 139 पर कॉल सेंटर की शुरूआत की है। आप टेलीफोन पर 139 रिंग कीजिए, तो आपको सारी जानकारी मिल जायेगी। सबको जानकारी मिले, इसके लिए हमने कॉल सेंटर खोले हैं।

इसी तरह गद्देदार सीट लगाने की बात है। हम काठयुग से चले हैं। काठ वाला जो बेंच था, उस पर दो इंच की गद्देदार सीट लगेगी। वर्ष 2007-08 के रेल बजट में हम स्लीपर क्षेणी के सवारी डिब्बों की तरह अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बों में गद्देदार सीट मुहैया कराने जा रहे हैं। प्रयोग के तौर पर कुछ यात्री गाड़ी में अनारक्षित द्वितीय श्रेणी, जिसमें गरीब बैठते हैं और आरक्षण नहीं है, उसमें आप गद्देदार सीटों पर बैठोगे। हम यह व्यवस्था करेंगे।...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: अभी जो सुविधा है, वही काम नहीं कर रही।...*(व्यवधान)*

रात्रि 8.13 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।]

श्री लालू प्रसाद: हम और आप, दोनों बैठेंगे। अगर नम्बर लगाने के बाद नहीं मिलेगा, तो हम देख लेंगे। अगले दो वर्षों में लगभग 11 हजार जीएस और 5 हजार एसएलआर सवारी डिब्बों में गद्देदार सीटों की व्यवस्था गरीबों के लिए की जाएगी। आम आदमी, कॉमन आदमी के इस कार्य पर 186 करोड़ रुपये खर्च होने की संभावना है। कैपेसिटी तथा थ्रपुट एनहैन्समैंट कार्य और

[श्री लालू प्रसाद]

संरक्षा कार्य के लिए इस पूरक बजट के माध्यम से कुछ कार्य के लिए हरसौली रेवाड़ी दोहरीकरण तथा लखनऊ कानपुर खंड में एस एन्ड टी कार्यों का प्रस्ताव है। दिल्ली क्षेत्र के यार्डों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए शकूरबस्ती-रोहतक रेल खंड का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव है। माननीय सासंद चौधरी लाल सिंह जी ने कठुवा से बसोहली एवं भाद्रवाह होते हुए किश्तवाड़ तक एक नई लाइन बनाने की मांग की है। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि हमारी प्रॉयरिटी जम्मू और काश्मीर है। हम देश की मुख्यधारा से उसे जोड़ना चाहते हैं। नाराजगी और भेदभाव को हम खत्म करना चाहते हैं। इसलिए सदन को मैं बताना चाहता हूं कि नई लाइन के सर्वेक्षण का आदेश हमने दिया है और सर्वेक्षण आने के बाद हम आगे की कार्रवाई करेंगे।

महोदय, भारतीय रेल बिजली के प्रमुख थोक ग्राहको में से एक है। परंपरागत स्रोतों से बिजली की लागत अधिक होती है। आज हवा से बिजली का उत्पादन एक किफायती तकनीक के रूप में विकसित हो चुका है। महोदय, भारतीय रेल बिजली के प्रमुख थोक ग्राहकों में से एक है। परंपरागत स्रोतों से बिजली की लागत अधिक होती है। आज हवा से बिजली का उत्पादन एक किफायती तकनीक के रूप में विकसित हो चुका है। पवन ऊर्जा पर्यावरण हितैषी है तथा इस तकनीक के उपयोग से कार्बन क्रेडिट भी प्राप्त होने की संभावना है। अत: इस पूरक बजट के माध्यम से हमने सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर में 10 मैगावाट विंड-मिल की पायलट परियोजना स्थापित करने का प्रस्ताव किया है। रेल कर्मचारियों को बेहतर चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से इस पूरक बजट के माध्यम से हमने जयपुर और हुबली स्थित दो मंडल अस्पतालों को पूर्णतया सुसज्जित सेंट्रल अस्पतालों में अपग्रेट करने का प्रस्ताव किया है। इससे बड़ी संख्या में कर्मचारियों के इलाज में सहायता मिलेगी तथा सुविधाओं एवं सेवाओं में वृद्धि होगी। भारतीय रेल में 14 लाख से अधिक कर्मचारी कार्यरत हैं और 11 लाख से अधिक पेंशनभोगी हैं। इस पूरक बजट के माध्यम से मानव संसाधन प्रबंधन हेतु एक व्यापक सूचना प्रौद्योगिकी आधारित ईआरपी पैकेज शुरू करने की कार्रवाई प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया गया है।

महोदय, यात्रियों एवं गाड़ियों की संरक्षा एवं सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेलपथों, सिगनलों एवं रोलिंग स्टॉक के नवीकरण एवं आधुनिकीकरण के कारण गाड़ी दुर्घटनाओं में निरंतर कमी आई है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2000-01 में 473 से घटकर वर्ष 2006-07 में 195 रह गयी है। वर्तमान वर्ष की 15 अगस्त तक परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या अनमैन्ड गेट्स पर 79 रही जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में यह संख्या 86 थी। गाड़ी में और सड़क पर यात्रियों की संरक्षा को और अधिक सुदृढ़ बनाने के लिए हमने सड़क यातायात में वृद्धि को देखते हुए समपारों के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल या निचली सड़क पुल के चार नए निर्माण कार्य और चौकीदार रहित समपारों के स्थान पर सीमित ऊंचाई के भूमिगत पारपथ के निर्माण के एक कार्य का प्रस्ताव किया है। हमारे देश में 25,000 अनमैन्ड गेट हैं, जहां पर लोग रन-ओवर हो जाते हैं। हम इस दिशा में काम कर रहे हैं।

महोदय, मैंने वर्ष 2004-05 का बजट प्रस्तुत करते हुए आरा-भभुआ रोड नई लाइन निर्माण के लिए सर्वे कराने की घोषणा की थी जिसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है। इसी तरह धासा-जीतलसर, मदुरै-बोदीनाकूर तथा जयपुर-रिंगस-चुरू एवं सीकर-लोहारू आमान परिवर्तन कार्य की भी सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है। इनकी समीक्षा कर निर्माण हेतु स्वीकृति लेने के लिए आगे कार्यवाही की जा रही है। माननीय उप सभापति महोदय ने जाजों से आनंदपुर साहिब के बीच नई लाइन तथा मेमू सेवा का विस्तार हरिद्वार तक किए जाने का मुद्दा उठाया है। इस संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि जाजो से आनंदपुर सहिब के बीच 45 किलोमीटर की नई लाइन बनाने का सर्वे पूरा हो गया है। इसकी अनुमानित लागत 532 करोड़ रुपए है। सर्वे रिपोर्ट की जांच की जा रही है। उसके बाद आगे कार्रवाई की जाएगी।

उपाध्यक्ष महोदय: इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

वह गुरू गोविन्द सिंह साहब की कर्मभूमि रही है। उसका पटना हजूर साहब से लिंक करना है।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, हमारी यही कोशिश है। हजूर साहब से लेकर पटना तक इसे लिंक करेंगे।

नांगल डैम से अंबाला होते हुए सहारनपुर तक बिजली से चलने वाली मेमू गाड़ी चलती है। चूंकि लक्सर से हरिद्वार तक अभी इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है, इसलिए इसको हरिद्वार तक नहीं बढ़ाया जा सकता है।

हिमाचल प्रदेश के माननीय भूतपूर्व मुख्यमंत्री श्री प्रेम कुमार धूमल एव अन्य सांसदों ने यह सवाल उठाया था कि हिमाचल प्रदेश में रेलवे की परियोजनाएं कम हैं। हिमाचल प्रदेश एक पर्वतीय प्रदेश है जहां रेल लाइन बिछाना कठिन तथा खर्चीला कार्य है। फिर भी चंडीगढ़ से बद्दी के बीच 33 किलोमीटर नई लाइन 329 करोड़ रुपए की लागत से बनाने की स्वीकृति कैबिनेट ने दे दी है।

हिमाचल प्रदेश में दूसरी महत्वपूर्ण योजना नांगल डैम से तलवाड़ा होते हुए मुकेरिया तक नई रेल लाइन 300 करोड़ रुपए की लागत से बनाई जा रही है। इसका एक सेक्शन नांगल डैम

से चुरारू-टकराला तक पूरा हो चुका है और बाकी काम तेजी से किया जाएगा। हिमाचल प्रदेश की एक अन्य परियोजना, जिसकी मांग माननीय सदस्या श्रीमती प्रतिभा सिंह जी ने कई बार की है, भानुपली से बिलासपुर होते हुए बद्दी तक नई रेल लाइन के निर्माण की जहां तक बात है, यह 33 किलोमीटर लम्बी लाइन है। इसे बनाने के लिए 1050 करोड़ रुपए खर्च होंगे। हम भारत सरकार, प्रधान मंत्री कार्यालय और राज्य सरकार के सम्पर्क में हैं और मीटिंग भी कर चुके हैं। बहुत जल्द ही हम इस काम को आगे बढ़ाएंगे, जिसका रिमाइंडर माननीय सदस्या और उनके पति, जो प्रदेश के मुख्य मंत्री हैं, को देंगे। हिमाचल प्रदेश का दौरा प्रधान मंत्री जी ने भी किया था और मैं भी वहां गया था। उस आशा और अरमान को हम धरती पर उतारेंगे तथा मुख्य धारा में जोड़ेंगे।

माननीय सदस्य प्रो. चन्द्र कुमार ने पठानकोट से जोगिन्दर नगर के बीच नैरोगेज के अमान परिवर्तन की मांग की है। इस सम्बन्ध में मैं सदन को सूचित करना चाहूंगा कि पठानकोट से जोगिन्दर नगर के बीच अमान परिवर्तन करके ब्राडगेज करने के सर्वे का काम पूरा हो गया है। 189 किलोमीटर लम्बी इस लाइन को अमान परिवर्तन पर 1316 करोड़ रुपए की लागत आंकी गई है। इस परियोजना कार्य का रिटर्न माइनस 22 प्रतिशत है, लेकिन रेलवे का सोशल ओबलिगेशन भी है इसलिए हम इसे आगे बढ़ाने की कार्यवाही करने का आश्वासन देते हैं।

माहेदय, लोकप्रिय सिने तारिका और राज्य सभा की भूतपूर्व सांसद शबाना आजमी तथा राज्य सभा में बीएसपी के सांसद गांधी जी ने मांग की थी कि कोलकाता से आजमगढ़ के बीच नई ट्रेन चलाई जाए। मैं घोषणा करता हूं कि हमने इसे स्वीकार कर लिया है और कोलकाता से आजमगढ़ के बीच एक नई रेल हम शीघ्र ही चलाएंगे।

उत्तर-दक्षिण के दो प्रसिद्ध तीर्थ स्थलों रामेश्वरम और हरिद्वार के बीच जो हमने रेल लाइन का काम किया था, यूपीए की चेयरपर्सन माननीय सोनिया जी, माननीय करूणानिधि जी और वेलू जी के साथ हमारी मीटिंग हुई थी। हम हरिद्वार से रामेश्वरम तक नई ट्रेन चलाने जा रहे हैं। इससे उत्तर और दक्षिण को जोड़ा जा सकेगा और लोगों को भी आने-जाने में सुविधा होगी।

अभी जो काम हम कर रहे हैं, वे थोड़े हैं, लेकिन जब अगला रेल बजट आएगा तो उसमें धमाधम हम चारों तरफ लोगों को राहत देने का काम करेंगे।

एक माननीय सदस्य ने बार-बार मांग की है कि निजामुद्दीन से माणिकपुर के बीच चलने वाली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का फेरा सप्ताह में तीन दिन की बजाय पूरे हफ्ते होना चाहिए। मैं उन्हें सूचित करना चाहता हूं कि हम इसे तत्काल सप्ताह में पांच दिन करने जा रहे हैं और अगर इस अवधि में ओक्योपेंसी ठीक रहेगी तो अगले रेल बजट में इसे सातों दिन चलाएंगे। यही नहीं, परिचालन की कठिनाई को ध्यान में रखते हुए इसे दूर करने का काम किया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश में देश की आजादी का सर्वप्रथम बिगुल 1857 में बजा था। उस आजादी के प्रथम संग्राम के तमाम महानायकों को हम देशवासी नमन करते हैं। देश की आजादी की पहली लड़ाई का जिन्होंने बिगुल बजाया था, मंगल पांडे ही नहीं, तात्या टोपे और तात्या टोपे ही नहीं, झांसी की रानी लक्ष्मी बाई की उस माटी को छूते हुए, नमन करते हुए एक गदर एक्सप्रेस ट्रेन चलाने जा रहे हैं। यह ट्रेन कोलकाता से बैरकपुर होते हुए कानपुर और झांसी तक चलेगी। जो वहां की माटी को सलाम करते हुए, उस क्रांति को याद करते हुए उन अनगिनत शहीदों को श्रद्धांजली देगी। इसलिए भारतीय रेलवे यह गदर एक्सप्रेस चलाने जा रहा है। इन लोगों का गदर नहीं। इसलिए महोदय, आगामी वर्षों में माल-डिब्बों की संख्या बढ़ाकर, माल लगान में वृद्धि को जारी रखा जा सकता है। आज माल-डिब्बों के पुनर्निर्माण और रखरखाव की आवश्यकता हमारी जो खाली पड़ी है, वहां डिब्बों के पुनर्निर्माण हेतु वर्कशॉप खोला जाएगा। आंध्र प्रदेश के कई माननीय सदस्यों ने मुझसे मिलकर, बंद पड़े नंदलूर स्टीम लोको शैड परिसर में, विद्युत लोको शैड अथवा वैगन वर्कशॉप खोलने की मांग की है। मांग की समीक्षा की जा रही है और इस परिसर में खाली भूमि के उपयोग के लिए शीघ्र समुचित निर्णय लिया जाएगा। बिहार का खगड़िया क्षेत्र बाढ़ग्रस्त है और काफी पिछड़ा हुआ है। वहां कंक्रीट स्लीपर फैक्ट्री लगाने का प्रस्ताव है। साथ ही जमालपुर कारखाने का भी शुद्धिकरण किया जाएगा।

महोदय, केरल के हमारे माननीय सदस्यों ने और वहां के माननीय मुख्य मंत्री ने हमसे सदन के अंदर और सदन के बाहर बार-बार जिन मांगों को उठाया है, वे सभी मांगें अपनी जगह पर हैं लेकिन केरल की महान जनता की सेवा में हम निश्चित रूप से एक कलकारखाना स्थापित करेंगे। किसी के साथ भेदभाव हमें नहीं करना है।

[अनुवाद]

श्री सी. के. चन्द्रप्पन: केरल राज्य का कुछ नहीं होगा *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: माननीय सांसद प्रभुनाथ सिंह जी यहां नहीं है। उन्होंने कहा कि उनकी पत्नी यात्रा कर रही थी। स्पीकर साहब

[श्री लालू प्रसाद]

ने भी हमें इस बारे में चिट्ठी लिखी। उनकी शिकायत में था कि उनकी पत्नी पटना जा रही थी, साथ में उनके भतीजे जा रहे थे, उनसे 10 हजार रुपये का फाइन लिया गया। ट्रेन सुप्रीटेंडेंट की रिपोर्ट हमने पढ़ी है और हमने उन चीजों को संज्ञान में लिया है। हमें मालूम हुआ कि माननीय प्रभुनाथ सिंह जी की पत्नी के पास रेल टिकट था, बच्चों का भी टिकट था लेकिन वह सैकिंड एसी का था। बच्चे चाची से बात करने चले आये थे। इसलिए उसमें कोई बड़ी भारी बात नहीं है। वे टिकटधारी थे। इसलिए रेलवे ने जो 10 हजार का फाइन लिया है वह 10 हजार रुपया हम इन्हें लौटा देंगे और ऐसे टिकट चैक करने वालों को मैं हिदायत देना चाहता हूं कि फालतू बातों में नहीं उलझना चाहिए। छोटी-छोटी बातों पर नहीं उलझना चाहिए। हमने स्पीकर साहब से अपील की है कि स्पाउज का जो पास है यह गड़बड़ी की जड़ है। स्पाउज पास में परिवर्तन कर दिया जाए और यह करा दिया जाए कि एमपी की पत्नी, बहन या कोई भी परिवार का सदस्य, जिसको वे ले जाना चाहे अपने साथ ले जाए, ताकि इस तरह का बवाल, झगड़ा-झंझट खत्म हो सके। इसलिए महोदय, जब हम रेगुलर बजट लाएंगे तब किसी भी माननीय सदस्य को कोई शिकायत नहीं रहेगी।

श्री राम कृपाल यादव: सर, इसमें आश्वासन दे दिया जाए कि राम कृपाल यादव ने जो मुद्दा उठाया है...*(व्यवधान)*

श्री लालू प्रसाद: अरे, बैठ जाओ। हमने जो बताया था, वही तो उठाया है। इसलिए उन अधिकारियों को हमने चेतावनी दी है भविष्य में सचेत रहने की और माननीय प्रभुनाथ जी से अपील है कि यह बात यहीं समाप्त हो गयी। टिकट था और फिर भी पत्नी को तकलीफ हुई, यह हमारे परिवार की बात है, बच्चे हमारे हैं, हमें इस बात का अफसोस है। दस हजार रुपए लौटा दिए जाएंगे।

श्री विजय कृष्ण जी ने जो हैवी इंडस्ट्री डिपार्टमैंट मोकामा, मुज्जफरपुर वैगन कारखानों को टेकओवर करने की मांग उठाई है, उसके लिए इंडस्ट्री डिपार्टमैंट से चर्चा चल रही है। मैं समझता हूं कि जल्दी ही कोई न कोई निर्णय लिया जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय: आपने अभी जो बात कम्पैनियन के बारे में कही है कि जैसे एमपी जाता है, उसी तरह से उनकी पत्नी अगर अकेली जाती है, इस बारे में आपने अभी कुछ कहा था।

श्री लालू प्रसाद: पत्नी साथ जा सकती है। अगर अकेले पत्नी जाती है, तो इस बारे में सुविधा बढ़ाना लोक सभा का, आपका काम है। रेलवे आपसे पैसा लेता है। आप हमें जो मैनडेट दीजिएगा, जो लिखवाना चाहते हैं, लिखवा लीजिएगा।

स्वाई जी, यह बरसात का मौसम है। एक जानवर होता है, जो बरसात में पतला हो जाता है। चरते-चरते आगे जाता है और जब पीछे देखता है, तो पीछे हरियाली ही हरियाली होती है। वह कमजोर हो जाता है। गर्मी के समय उसे ज्यादा चारा नहीं मिलता है। पीछे देखता है तो उसे कहीं हरियाली नहीं दिखाई देती है। वह जानवर गर्मी में मोटा हो जाता है और बरसात में कमजोर हो जाता है। आप एकाउंट सर्विस में रहे हैं, माननीय सांसद हैं, समझदार हैं, आपके ऊपर रेलवे का हक है। आप रेल सेवा में रहे हैं, आप हमें ज्यादा-से-ज्यादा कंस्ट्रक्टिव सुझाव दे सकते हैं कि कैसे और ज्यादा सेविंग की जा सकती है, कैसे और पैसा बचाया जा सकता है? लेकिन आप दूसरी तरफ बहक जाते हैं।

महोदय, इसी के साथ हम सदन से यह विनती करते हैं कि वे रेल की अनुपूरक मांग को पास करें।...*(व्यवधान)* सब कुछ कह दिया है, आप अपना गदर बंद करिए। मैं रिपोर्ट के बारे में एक क्लियरेंस देना चाहता हूं। श्री राम कृपाल की बीहटा, औरंगाबाद तक लाइन सैंक्शन हो चुकी है, शिलान्यास की तिथि निर्धारित कर, उसे बना दिया जाएगा। एक्सल लोड बढ़ाने के निर्णय के बारे में रेल सुरक्षा आयोग की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है। बिना स्वीकृति के हम कुछ नहीं करते हैं, क्योंकि कल को कोई भी बात हो सकती है। वजन नापने का बिल लगाने, ट्रक को सुदृढ़ करने और सुरक्षात्मक उपाय करने का सुझाव सीएजी ने दिया था। सीएजी ने सुरक्षा बढ़ाने की इसी मांग को मुस्तैदी से लागू करने की अनुशंसा की है। सीएजी ने अपने प्रतिवेदन में कहीं भी इस निर्णय को वापिस लेने का सुझाव नहीं दिया है। सीएजी की अनुशंसा के अनुसार डीआरएफ का प्रावधान बढ़ा कर 5500 करोड़ रुपए कर दिया गया है ताकि ट्रक और बिल्ट को समय रहते मजबूत और सुदृढ़ किया जाए। इसलिए प्रीकोशन, टर्नएराउण्ड तथा तकनीक देखकर यह सब होगा।...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): माननीय रेल मंत्री जी ने जैसा कहा कि हमसे संबंधित मामला समाप्त हो गया है, हम उस मामले को समाप्त मानते हैं।

मंत्री जी हम सदन में विलम्ब से आए हैं, इसलिए हमें पता नहीं है कि आपने अपने भाषण में क्या कहा। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि आपके क्षेत्र में जो एक पुरानी योजना चल रही है छपरा, कप्तान गंज, मसरक महाराजगंज, इस योजना की गति बहुत धीमी चल रही है।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, गोपालगंज वाली छपरा और कप्तान गंज की जो लाइन है। यह बात सही है कि हम उसे रिमाइंड करा रहे हैं। गोरखपुर के जूरिस्डिक्शन में उस पुल और लाइन का कुछ लोग टैंडर नहीं होने दे रहे हैं। हमने राज्य के मुख्यमंत्री और डीजी से बात की है। कप्तानगंज की लाइन जन-हित में बननी

आवश्यक है। मिसरिख और महाराजगंज का काम समय पर हो जाएगा।

प्रो. प्रेम कुमार धूमल: हिमाचल प्रदेश से कोई शताब्दी और राजधानी गाड़ी नहीं चलती है। मैंने निवेदन किया था कि जन शताब्दी जो चंडीगढ़ से दिल्ली और दिल्ली से चंडीगढ़ जाती है उसे ऊना तक एक्सटैंड करेंगे तो निश्चित रूप से सुविधा उस प्रदेश को मिलेगी। आपने अपने उत्तर में कहा कि सहारनपुर से आगे इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ इसलिए उस ट्रेन को हरिद्वार तक पहुंचाने में दिक्कत है। बहुत सी ट्रेन्स जो इलैक्ट्रिकल से चलती हैं, बाद में दूसरे इंजन से चलती है। यह उस प्रदेश की बहुत बड़ी आवश्यकता है। ऊना से हरिद्वार ट्रेन चलाएं। इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है, उसके बाद वे भाप से चलें, डीजल से चलें, जैसे मर्जी चलें, उसे कर दिया जाए। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी इन मांगों को पूरा करने का आश्वासन दें।

श्री पुन्नूलाल मोहले: बिलासपुर मंडल रेल लाइन में 125 किलोमीटर तक का सर्वे का काम पांच साल पहले हो हुआ था। 30 साल पहले की यह मांग है। मैंने पहले भी इसके बारे में निवेदन किया था कि बिलासपुर मंडल रेल लाइन बिछाने के लिए कम से कम स्वीकृति दें तो अच्छा होगा।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: मैं माननीय मंत्री जी से दो-चार दिन पहले मिला था। जिन कामों को करवाने के बारे में मैंने निवेदन किया था, उन्होंने मुझे आश्वस्त किया था कि वे पूरे हो जाएंगे। मंत्री जी मेरे क्षेत्र में पधारे थे और मैंने उसके लिए उन्हें धन्यवाद भी दिया था क्योंकि अच्छा कार्य हुआ था। रतलाम से अकोला तक पश्चिमी रेलवे में रेलवे खंड के आमान परिवर्तन की बात आपने कही है। वहां घोषणा की थी कि प्रोजैक्ट की स्वीकृति दी जा चुकी है। मैं चाहता हूं कि वह कार्य जल्दी प्रारम्भ हो जाए ताकि आवागमन की सुविधा हो और अकोला से लेकर अजमेर तक लिंक हो जाए। साथ ही अजमेर-रतलाम खण्ड पर जिन ट्रेनों को मंदसौर व जावरा स्टापेज मांगा है, आदेश करें।

[अनुवाद]

श्री हरिहर स्वाईं (आस्का): मेरा एक सवाल है....*

उपाध्यक्ष महोदय: यह अप्रासंगिक है। इसे कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)...**

*कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: माननीय पांडेय जी, माननीय भूतपूर्व मुख्यमंत्री जी और अन्य माननीय सदस्यों ने कई चीजों की ओर मेरा ध्यान आकर्षित किया है। पांडेय जी के क्षेत्र में हमने काम भी बहुत किया है। हमने उनका संज्ञान ले लिया है और हमें ज्ञान भी हो गया है। रेल बजट पास होने और गदर-वदर खत्म होने के बाद आप सब को रेल भवन में इनवाइट करेंगे। कहां क्या मामला फंसा है, यह देखकर काम जल्दी आगे बढ़ाएंगे इसलिए इसमें कोई संदेह नहीं होना चाहिए। आपका काम मेरा काम है, पार्टी का काम नहीं है। चारों तरफ रेल का फैलाव करना है। हम अपनी लालटेन लेकर खोजते रहते हैं कि कहां काम बाकी है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगे (रेल) 2007-08 सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है;

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांग के संबंध में 31 मार्च, 2008 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 जायें। मांग संख्या 16"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2007-08 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदानों की मांग की राशि
16.	परिसंपत्तियां–अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	270,00,10,000
	रेलवे निधियां	30,000
	रेलवे संरक्षा निधि	10,000
	जोड़	270,00,50,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 8.40 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2007*

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है;

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय प्रस्ताव करेंगे कि विधेयक पर विचार किया जाए।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार करेगी।

प्रश्न यह है;

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 8.43 बजे

तत्पश्चात, लोक सभा शुक्रवार 24 अगस्त, 2007/ 2 भाद्रपद, 1929 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II खंड 2, दिनांक 23-8-2007 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

अनुबंध-I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

1.	श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी	161
2.	श्री हन्नान मोल्लाह	162
3.	श्री हरिकेवल प्रसाद श्री वी.के. दुम्मर	163
4.	श्री महावीर भगोरा श्री जी.एम. सिद्दीश्वर	164
5.	श्री सैयद शाहनवाज हुसैन श्री विजय कुमार खंडेलवाल	165
6.	डा. चिन्ता मोहन श्री सूरज सिंह	166
7.	श्री कीरेन रिजीजू प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा	167
8.	श्री पी.सी. थामस श्री सुब्रत बोस	168
9.	श्री अधीर चौधरी श्री सनत कुमार मंडल	169
10.	श्री रामदास आठवले	170
11.	प्रो. एम. रामदास श्री मदन लाल शर्मा	171
12.	श्री चंद्रकांत खैरे	172
13.	श्रीमती भावना पंडुलिकराव गवली श्री संजय धोत्रे	173
14.	श्री किन्जरपु येरननायडु श्री सुभाष महरिया	174
15.	श्री पी. करूणाकरन	175
16.	श्री एन. जनार्दन रेड्डी	176
17.	चौ. मुनव्वर हसन श्री हंजराज गं. अहीर	177
18.	श्री चन्द्रभूषण सिंह	178
19.	श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' श्री रामजीलाल सुमन	179
20.	डा. राजेश मिश्रा श्री हितेन बर्मन	180

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

1.	आरून रशीद, श्री जे.एम.	1654, 1708, 1747
2.	आचार्य, श्री बसुदेव	1624, 1725
3.	आदित्यनाथ, योगी	1617, 1720
4.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	1629, 1656, 1659, 1730, 1751
5.	अग्रवाल, डा. धीरेंद्र	1620, 1722
6.	अहीर, श्री हंसराज गं.	1758, 1695, 1733
7.	आठवले, श्री रामदास	1647, 1655, 1700, 1789
8.	'बाबा', श्री के.सी. सिंह	1602
9.	'बचदा', श्री बची सिंह रावत	1606
10.	बारड़, श्री जसुभाई धानाभाई	1605, 1745
11.	बर्मन, श्री हितेन	1739
12.	बर्मन, श्री रनेन	1623, 1778
13.	बखला, श्री जोवाकिम	1596, 1726
14.	बेल्लारमिन, श्री ए.वी.	1622, 1642
15.	भडाना, श्री अवतार सिंह	1599, 1708, 1791
16.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	1582, 1692
17.	बोस, श्री सुब्रत	1775
18.	बोचा, श्रीमती झांसी लक्ष्मी	1665
19.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	1636, 1736
20.	चावड़ा, श्री हरिसिंह	1591, 1620, 1729
21.	चित्तन, श्री एन.एस.वी.	1632, 1734
22.	चौधरी, श्री पंकज	1661, 1757
23.	चौधरी, श्री अधीर	1713
24.	देवरा, श्री मिलिन्द	1603, 1704
25.	देशमुख, श्री सुभाष सुरेशचंद्र	1645, 1741
26.	धनराजू डा. के.	1625
27..	धोत्रे, श्री संजय	1715, 1759

28.	धूमल, प्रो. प्रेम कुमार	1584, 1694, 1743
29.	गद्दीगउडर, श्री पी.सी.	1681
30.	गढ़वी, श्री पी.एस.	1633
31.	गायकवाड़, श्री एकनाथ महोदव	1660, 1671, 1672, 1763, 1764
32.	गंगवार, श्री संतोष	1652, 1762
33.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	1715, 1759
34.	गेहलोत, श्री थावरचन्द	1618, 1639
35.	गौडा, श्री डी.वी. सदानन्द	1651, 1796
36.	हसन, चौ. मुनव्वर	1718
37.	हुसैन, श्री अनवर	1653, 1767
38.	हुमैन, श्री सैयद शाहनवाज	1709
39.	जगन्नाथ, डा. एम.	1614, 1746
40.	जटिया, डा. सत्यनारायण	1634
41.	जयाप्रदा, श्रीमती	1648
42.	जिन्दल, श्री नवीन	1579, 1742
43.	जोगी, श्री अजीत	1643
44.	जोशी, श्री प्रहलाद	1673, 1765
45.	कलमाड़ी, श्री सुरेश	1581, 1776
46.	कनोडीया, श्री महेश	1669
47.	करूणाकरन, श्री पी.	1716
48.	खैरे, श्री चंद्रकांत	1698, 1778
49.	खां, श्री सुनील	1585, 1735, 1762
50.	खंडेलवाल, श्री विजय कुमार	1711, 1792
51.	खन्ना, श्री अविनाश राय	1773
52.	खारवेनथन, श्री एस. के.	1572, 1655, 1684, 1727, 1780
53.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	1576, 1687, 1781
54.	कृष्णास्वामी, श्री ए.	1637
55.	कृष्ण, श्री विजय	1675, 17466
56.	कृष्णदास, श्री एन. एन.	1655, 1677, 1771
57.	कुन्नुर, श्री मंजुनाथ	1655, 1776, 1777
58.	कुरुप, एडवोकेट सुरेश	1616
59.	'ललन' श्री राजीव रंजन सिंह	1721
60.	लिब्रा, सरदार सुखदेव सिंह	1574
61.	माधवराज, श्रीमती मनोरमा	1600, 1794
62.	महाजन, श्रीमती सुमित्रा	1609, 1618, 1728
63.	महरिया, श्री सुभाष	1760
64.	महतो, श्री नरहरि	1578, 1689, 1789
65.	महताब, श्री भर्तृहरि	1649, 1744
66.	मंडल, श्री सनत कुमार	1686
67.	माने, श्रीमती निवेदिता	1671, 1672, 1763, 1764
68.	मनोज, डा. के.एस.	1601, 1736
69.	मसूद, श्री रशीद	1570, 1707, 1790
70.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	1638, 1769
71.	मिश्रा, डा. राजेश	1708, 1791
72.	मोहन, श्री पी.	1623
73.	मोल्लाह, श्री हन्नान	1712
74.	मोरे, श्री वसंतराव	1622, 1679
75.	मुर्मू, श्री हेमलाल	1639, 1737
76.	निखिल कुमार, श्री	1640, 1713
77.	ओराम, श्री जुएल	1648, 1676
78.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	1626, 1657, 1727
79.	पल्लानी शामी, श्री के.सी.	1588, 1696, 1784
80.	पाण्डा, श्री प्रबोध	1622, 1714, 1724
81.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	1568, 1693, 1750, 1751
82.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	1655, 1662, 1762, 1793

83.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	1733
84.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	1644, 1658, 1740, 1751
85.	पटैरिया, श्रीमती नीता	1611
86.	पाठक, श्री ब्रजेश	1674, 1797
87.	पाटील, श्री प्रतीक पी.	1598, 1702, 1786
88.	पाटील, श्रीमती रूपाताई डी.	1635, 1639
89.	पाटील, श्री श्रीनिवास दादासाहेब	1595, 1639
90.	प्रभु, श्री सुरेश प्रभाकर	1605, 1657, 1745, 1768, 1780
91.	प्रधान, श्री धर्मेन्द्र	1583, 1750
92.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	1703
93.	प्रसाद, श्री लालमणि	1607
94.	राजगोपाल, श्री एल.	1573, 1662, 1685, 1732
95.	रामदास, प्रो. एम.	1773, 1714
96.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	1577, 1688
97.	राणा, श्री काशीराम	1610, 1621, 1723
98.	रानी, श्रीमती के.	1613
99.	राव, श्री के. एस.	1593, 1697
100.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	1625, 1655, 1678, 1743, 1772
101.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	1667, 1759
102.	रावले, श्री मोहन	1666, 1758
103.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	1580, 1691, 1783
104.	रेड्डी, श्री के.जे.एस.पी.	1774
105.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	1589, 1753
106.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	1710
107.	रेड्डी, श्री एन. जनार्दन	1717
108.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	1646, 1680, 1722, 1748
109.	रिजीजू, श्री कीरेन	1639, 1693, 1751
110.	साई प्रताप, श्री ए.	1573
111.	सज्जन कुमार, श्री	1708
112.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	1571, 1683, 1718, 1788
113.	सरोज, श्री तूफानी	1650
114.	सत्यनारायण, श्री सर्वे	1615
115.	सत्पथी, श्री तथागत	1590
116.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	1630, 1731
117.	सेठी, श्री अर्जुन	1575, 1756
118.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	1631, 1732
119.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	1639
120.	शर्मा, श्री मदन लाल	1773
121.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	1629, 1656, 1659, 1730, 1751
122.	शिवन्ना, श्री एम.	1670
123.	शुक्ला, श्रीमती करूणा	1583, 1639
124.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	1699, 1785
125.	सिद्धू, श्री नवजोत सिंह	1682
126.	सिकदर, श्रीमती ज्योतिर्मयी	1780
127.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	1610, 1733
128.	सिंह, श्री चन्द्रभूषण	1719
129.	सिंह, श्री चन्द्रभान	1619
130.	सिंह, श्री दुष्यंत	1668, 1761
131.	सिंह, श्री गणेश	1592, 1634
132.	सिंह, श्री मोहन	1628
133.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	1647, 1743
134.	सिंह, श्री राकेश	1597, 1639, 1701
135.	सिंह, श्री रेवती रमन	1612

136.	सिंह, श्री सुग्रीव	1644, 1658, 1740, 1752
137.	सिंह, श्री सूरज	1721, 1770, 1780
138.	सिंह, श्री उदय	1608, 1705, 1751, 1787
139.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	1669
140.	सुब्बा, श्री एम.के.	1594
141.	सुब्बारायण, श्री के.	1664
142.	सुगावनम, श्री ई.जी.	1569, 1644, 1790, 1782
143.	सुमन, श्री रामजीलाल	1770
144.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	1663, 1732, 1779
145.	थामस, श्री पी.सी.	1795
146.	दुम्मर, श्री वी.के.	1723, 1748
147.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	1568, 1635, 1751
148.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	1604, 1749, 1762
149.	वल्लभनेनी, श्री बालासोवरी	1660, 1755
150.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	1646, 1729
151.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	1641, 1738
152.	वर्मा, श्री भानुप्रताप सिंह	1586, 1774
153.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	1629, 1656, 1659, 1730, 1754
154.	यादव, श्री गिरिधारी	1743
155.	यादव, श्री कैलाश नाथ सिंह	1674
156.	यादव, श्री मित्रसेन	1627
157.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	1706

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	166, 168, 177, 179
नागर विमानन	:	169, 171, 173, 180
संस्कृति	:	
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	163
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	
अल्पसंख्यक मामले	:	162
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस		170, 174, 176
रेल	:	167, 172, 178
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	165, 175
इस्पात	:	
पर्यटन	:	161, 164

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	1570, 1623, 1638, 1639, 1710, 1718, 1758, 1774, 1775, 1778, 1789, 1795
नागर विमानन	:	1573, 1574, 1578, 1581, 1596, 1600, 1603, 1604, 1606, 1618, 1621, 1637, 1641, 1644, 1648, 1654, 1657, 1660, 1665, 1671, 1673, 1683, 1685, 1689, 1700, 1714, 1719, 1723, 1724, 1725, 1727, 1733, 1737, 1747, 1748, 1749, 1765, 1768, 1771, 1784, 1797
संस्कृति	:	1577, 1596, 1593, 1602, 1609, 1611, 1651, 1675, 1684, 1708, 1722, 1734, 1744, 1754, 1766, 1772, 1794
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	1636, 1690, 1755, 1757, 1769
भारी उद्योग और लोक उद्यम		1569, 1580, 1612, 1655, 1677, 1682, 1694, 1735, 1743, 1762, 1780, 1793
अल्पसंख्यक मामले	:	1662, 1790, 1791
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	1579, 1592, 1594, 1597, 1598, 1601, 1608, 1614, 1620, 1624, 1630, 1635, 1645, 1652, 1658, 1672, 1674, 1680, 1692, 1697, 1705, 1715, 1721, 1726, 1728, 1730, 1738, 1746, 1751, 1756, 1764, 1770, 1779, 1787
रेल	:	1571, 1572, 1576, 1582, 1584, 1585, 1587, 1588, 1589, 1591, 1595, 1599, 1605, 1610, 1613, 1616, 1617, 1619, 1622, 1625, 1629, 1631, 1632, 1634, 1642, 1643, 1646, 1649, 1656, 1664, 1666, 1669, 1670,

1676, 1678, 1679, 1681, 1686, 1687, 1688, 1693, 1695, 1696, 1698, 1699, 1701, 1702, 1703, 1704, 1706, 1711, 1712, 1716, 1717, 1720, 1729, 1736, 1741, 1745, 1753, 1760, 1761, 1763, 1773, 1776, 1777, 1782, 1785, 1786, 1792, 1796

सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	1575, 1607, 1615, 1667, 1691, 1707, 1709, 1739, 1781
इस्पात	:	1568, 1590, 1626, 1627, 1628, 1647, 1650, 1663, 1740, 1750, 1783
पर्यटन	:	1583, 1633, 1640, 1653, 1659, 1661, 1668, 1713, 1731, 1732, 1742, 1752, 1759, 1767, 1788.

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

http:#www.parliamentofindia.nic.in

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का लोक सभा टीवी चैनल पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

लोक सभा वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण और अंग्रेजी संस्करण की प्रतियां तथा संसद के अन्य प्रकाशन, विक्रय फलक, संसद भवन, नई दिल्ली-110001 पर बिक्री हेतु उपलब्ध हैं।

पी.एल.एस.–48/28/9/2007/1929 (एन.)

© 2007 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित

और जैनको आर्ट इण्डिया द्वारा मुद्रित।