चतुर्दश माला, खंड 33, अंक 19

गुरुवार, 17 अप्रैल, 2008
28 चैत्र, 1930 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

तेरहवां सत्र

(चौदहवीं लोक सभा)

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No. 75
Dated 18 Mar 2009

(खंड 33 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी.डी.टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

डा. रविन्द्र कुमार चड्ढा
संयुक्त सचिव

प्रतिमा श्रीवास्तव
निदेशक

कमला शर्मा
संयुक्त निदेशक-I

सरिता नागपाल
संयुक्त निदेशक-II

राकेश कुमार
सम्पादक

भूषण कुमार
सहायक सम्पादक

कैलाश बैसोया
सहायक सम्पादक

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

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 33, तेरहवां सत्र, 2008/1930 (शक)]

अंक 19, गुरुवार, 17 अप्रैल, 2008/28 चैत्र, 1930 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 362, 365, 367, 368, 370 से 373	1–42
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 361, 363, 364, 366, 369 और 374 से 380	42–65
अतारांकित प्रश्न संख्या 3552 से 3779	65–339
सभा पटल पर रखे गए पत्र	339–341
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	342
रेल अभिसमय समिति	
7वां और 8वां प्रतिवेदन	342–343
श्रम संबंधी स्थायी समिति	
27वां प्रतिवेदन	343
विवरण	343
शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति	
29वें से 30वां प्रतिवेदन	344
ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति	
35वें से 38वां प्रतिवेदन	344
मानव संसाधन विकास संबंधी स्थायी समिति	
206वें और 207वां प्रतिवेदन	345
परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति	
132वें से 134वां प्रतिवेदन	345
कार्य मंत्रणा समिति	
48वां प्रतिवेदन	346
सभा का कार्य	346–349
कार्य मंत्रणा समिति के 47व प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	350–351
अनुदानों की मांगें (रेल), 2008-2009	364–440
श्री गणेश प्रसाद सिंह	364–365
श्री के. सुब्बारायण	365–368
श्री गणेश सिंह	368–370
श्री लक्ष्मण सिंह	370–374
श्री मदन लाल शर्मा	374–376
श्री शंखलाल माझी	377–379
श्री प्रसन्न आचार्य	379–383
श्री तापिर गाव	383–385
डा. टोकचोम मैन्या	385–387
श्री इलियास आजमी	387–389
श्री अलकेष दास	390–392

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

विषय | कॉलम

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा 392–394
डा. करण सिंह यादव 395–396
श्री प्रकाश बी. जाधव 396–397
डा. एम. जगन्नाथ 397–404
श्री ए. कृष्णास्वामी 404–407
श्री बिक्रम केशरी देव 407–408
श्री भर्तृहरि महताब 408–411
श्री हरिकेवल प्रसाद 411–414
श्री मो. ताहिर 414
प्रो. रासा सिंह रावत 415–417
श्री प्रभुनाथ सिंह 418
श्री मधुसूदन मिस्त्री 418–420
डा. के.एस. मनोज 421–423
डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य 423–424
श्री एस. मल्लिकार्जुनैया 424–425
प्रो. एम. रामदास 425–427
श्री हरिभाऊ राठौड़ 428
श्री कीरेन रिजीजू 428–429
श्री लालू प्रसाद 429–438

विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008. 441–442
विचार करने के लिए प्रस्ताव 441
खंड 2, 3 और 1 442
पारित करने के लिए प्रस्ताव 442

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति के 34वें और 35वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव. 443–444

गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्प. 445–494
(एक) उच्चतर माध्यमिक स्तर तक निःशुल्क, अनिवार्य और एक-समान शिक्षा 445–492
श्री सी.के. चन्द्रप्पन 445–450
डा. के.एस. राव 450–456
प्रो. एम. रामदास 456–470
श्री बिक्रम केशरी देव 470–476
कुंवर मानवेन्द्र सिंह 476–482
श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी 482–492
संकल्प अस्वीकृत हुआ 492
(दो) अधिसूचना से निकाली गई जनजातियों और शायावरी जनजातियों से संबंधित व्यक्तियों के समग्र विकास हेतु विधान बनाना 493–494
श्री हरिभाई राठौड़ 493–494

अनुबंध-I
तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका 495
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका 496–500

अनुबंध-II
तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका 501–502
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका 502–502

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, 17 अप्रैल, 2008/28 चैत्र, 1930 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई

[**अध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 361—श्री जसुभाई धानाभाई बारड़—उपस्थित नहीं।

हम सभी ने देखा है कि आज मीडिया किस प्रकार से हमारी कार्यशैली के कुछ पक्षों को उजागर कर रहा है।

पूर्वाह्न 11.0$^{1}/_{2}$ बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 362–श्री एस.के. खारवेनथन।

सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों को वैधानिक बकाया का भुगतान

*362. **श्री एस.के. खारवेनथन:**
श्री संतोष गंगवार:

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

(क) क्या एचएमटी सहित केन्द्र सरकार के कई उपक्रमों ने अपने कर्मचारियों को वेतन और अन्य-अन्य भत्तों के वैधानिक बकाया का भुगतान नहीं किया है;

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार के उपक्रम-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने कर्मचारियों के वेतन और भत्ते जारी करने हेतु कदम उठाये हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

[हिन्दी]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) केन्द्रीय सरकारी उद्यमों से यह आशा की जाती है कि वे अपने संसाधनों के जरिए अपने कर्मचारियों को मजूरी/वेतन तथा सांविधिक देनदारियों का नियमित रूप से भुगतान करें। जहां तक एचएमटी लि. तथा इसकी सहायक कंपनियों का संबंध है, एचएमटी (इन्टरनेशनल) लि. तथा प्रागा टूल्स लि. में मार्च, 2008 तक मजदूरी/वेतन एवं सांविधिक देनदारियों का भुगतान कर दिया गया है। शेष सहायक कंपनियों में दिनांक 31.3.2008 तक लम्बित बकाया राशि निम्नवत् थी:-

कंपनी	वेतन एवं मजूरी	सांविधिक देनदारियां	कुल
एचएमटी लि.	-	7.18	7.18
एचएमटी मशीन टूल्स लि.	-	11.45	11.45
एचएमटी वाचेज लि.	21.83	1.08	22.91
एचएमटी चिनार वाचेज लि.	6.69	-	6.69
एचएमटी बियरिंग्स लि.	0.41	2.42	2.83
कुल योग	28.93	22.13	51.06

(ग) से (ङ) सरकार ने वर्ष 2007-08 के दौरान एचएमटी समूह के कर्मचारियों की मजूरी, वेतन एवं सांविधिक देनदारियों का भुगतान करने के लिए 51.84 करोड़ रुपए की राशि मंजूर की थी। एचएमटी लि. तथा इसकी सहायक कंपनियों सहित भारी उद्योग विभाग के अंतर्गत आने वाले केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के मामले में मजूरी, वेतन तथा सांविधिक देनदारियों से संबंधित में 138.75 करोड़ रुपए की राशि बकाया है। जब केन्द्रीय सरकारी उद्यम अपेक्षित संसाधन जुटा पाने में असमर्थ होते हैं तो मजूरी व वेतन तथा सांविधिक देनदारियों का भुगतान करने में उनकी सहायता करने के लिए सरकार कतिपय उद्यमों को गैर-योजनागत ऋण के

रूप में बजटीय सहायता प्रदान करती है। उपलब्ध जानकारी के अनुसार सरकार ने गत चार वित्तीय वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रुग्ण तथा घाटा उठाने वाले उद्यमों में मजूरी, वेतन तथा सांविधिक देनदारियों के भुगतान के लिए 2481.21 करोड रुपए की मंजूरी दी है।

[अनुवाद]

श्री एस.के. खारवेनथन: केरल में एच एम टी के स्वामित्व वाली जमीन की बिक्री को लेकर बहुत विवाद हुआ है। क्या माननीय मंत्री महोदय मुझे वास्तविक स्थिति बताने का कष्ट करेंगे?

अध्यक्ष महोदय: जमीन की बिक्री प्रश्न का संबंध वेतन तथा भत्ते जारी करने से है। मंत्री महोदय, क्या आप इस प्रश्न का उत्तर देने के लिए तैयार हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा कि ऐसा विवाद था कि मेरे मंत्रालय के अधीन आने वाली कंपनी एचएमटी द्वारा यह जमीन अवैध रूप से बेची गई थी। जब वह विवाद चल रहा था, तब केरल राज्य सरकार ने उच्च न्यायालय में शपथ-पत्र देकर कहा था कि यह जमीन वैध तरीके से बेची गई है और उसने इसकी अनुमति दी है तथा इसमें कुछ भी गलत नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: अब आप कृपया अपने प्रश्न से संबद्ध अनुपूरक प्रश्न पूछेंगे?

श्री एस.के. खारवेनथन: मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने 1 अक्तूबर 2007 से आज की तारीख तक सांविधिक बकाया वेतन तथा पारिश्रमिक जारी करने हेतु कोई कदम उठाए हैं।

श्री संतोष मोहन देव: हमने सात कंपनियों का बकाया जारी कर दिया है। सात कंपनियों के संबंध में हमें वित्त मंत्रालय से स्वीकृति मिल चुकी है और पांच अन्य कंपनियों के बारे में अभी मंजूरी मिलनी बाकी है। वित्त मंत्रालय ने कतिपय स्पष्टीकरण मांगे थे, जो हमने उन्हें सौंप दिए हैं। अब श्री चिदम्बरम वापस आ गए हैं और मुझे लगता है कि उन्हें स्वीकृति मिल जाएगी और बकाए का भुगतान कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार: अध्यक्ष महोदय, जब से वर्तमान सरकार सत्ता में आयी है तब से निरंतर कोरे आश्वासन दिये जा रहे हैं। वर्ष 2004 में एक समाचार जानकारी में आया कि केन्द्र सरकार द्वारा सार्वजनिक क्षेत्रों के 24 उपक्रमों के लिए बकाया वेतन भुगतान के मद में 517 करोड़ रुपये की मंजूरी मिलने से 45 हजार कर्मचारियों को राहत मिलेगी। इसके बाद वर्ष 2007 में पीएसयूज कर्मियों के बकाया वेतन के लिए 77.25 करोड़ रुपये के भुगतान 13 सार्वजनिक उपक्रमों के लिए मंजूर किये गये, जो भारी उद्योग मंत्रालय के तहत आते हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी की अध्यक्षता में यह बात कही गयी और बताया गया कि श्री चिदम्बरम साहब ने इसमें बहुत सहानुभूति रखकर ऐसा काम किया। फिर 23 फरवरी, 2008 के अखबार में एक समाचार आया कि 12 कम्पनियों के लिए सीसीए ने 77.48 करोड़ रुपये का भुगतान किया। उसमें कुछ कम्पनियों के नाम हैं और 24 उपक्रमों के नाम हैं। हमारा प्रश्न एचएमटी सहित केन्द्र सरकार के कई उपक्रमों के बारे में है। अब माननीय मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया है, वह केवल एचएमटी से जुड़ा हुआ है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह जानकारी चाहूंगा कि पिछले चार वर्षों में, वास्तव में इस मद में और सभी उपक्रमों के लिए कितना पैसा किस-किस वर्ष में दिया गया? अब पैसा देने के बाद, जैसा कहा गया कि उपक्रम में सुधार आयेगा, फायदे में आयेंगे, काम बढ़ेगा आदि सारे काम होंगे, लेकिन मैं व्यक्तिगत रूप से एचएमटी के बारे में जानता हूं। मैं अभी यह भी नहीं कह सकता कि सरकार दावे के साथ कहे कि इतने पैसे का भुगतान हो गया। मेरा आग्रह है कि पिछले चार वर्षों में किस मद में कितने पैसे का भुगतान हुआ और कर्मचारियों को क्या राहत मिली? सबसे खास बात यह है कि क्या इसके कारण रुग्णता, जो इन कम्पनियों की थीं, वे दूर हुईं या फिर से वे बंद होने की कगार पर आ रही हैं?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह अनुपूरक प्रश्न से थोड़ा बड़ा है, परन्तु मैं इसकी अनुमति दे रहा हूं।

श्री संतोष मोहन देव: मेरे मंत्रालय तथा इस्पात मंत्रालय और पेट्रोलियम मंत्रालय आदि जैसे अन्य मंत्रालयों के अंतर्गत भी सरकारी क्षेत्र के उपक्रम हैं। आज तक हम कुल मिलाकर 2,481.21 करोड़ रुपए जारी कर चुके हैं। मेरे पास यहां वर्ष-वार आंकड़े हैं।

अध्यक्ष महोदय: आप उन्हें इनके पास भेज सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार: महोदय, अब ये उपक्रम फायदे में चलने शुरू हुए या नहीं? उनकी समस्या हल हुई या नहीं?

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देव: सभी तो नहीं परन्तु उनमें से 70 प्रतिशत फायदे में चल रहे हैं। एक के अतिरिक्त सभी कोलकाता में है और अच्छा मुनाफा कमा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार: कलकत्ता ही नहीं, यह पूरे देश की बात है।

अध्यक्ष महोदय: हां, पूरे देश की बात है, लेकिन कलकत्ता का इम्पोर्टेंस थोड़ा बढ़ा दिया है।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय बड़ी संख्या में केन्द्रीय सरकार के ऐसे उपक्रम हैं, जहां कर्मचारियों को उनका सांविधिक बकाया नहीं मिल रहा है। उनके सांविधिक बकाया में पिछले कई माह का वेतन शामिल है। इस्पात मंत्रालय के अंतर्गत सरकारी क्षेत्र का एक उपक्रम है।

[हिन्दी]

राम विलास पासवान जी के नियंत्रण में है।

अध्यक्ष महोदय: उसके बारे में बाद में पूछेंगे।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य: संतोष मोहन जी भारी उद्योग मंत्री भी हैं और लोक उद्यम मंत्री भी। इसलिए उत्तर तो उन्हीं ही देना है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। प्रश्न पूछिए।

श्री बसुदेव आचार्य: पिछले छह महीनों से स्कॉट एण्ड सेक्सबाई के कर्मचारियों को उनका वेतन नहीं मिला है। दो कर्मचारियों की भूख से मौत हो चुकी है।

अध्यक्ष महोदय: उन्हें अब उत्तर देने दीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य: कई अन्य उपक्रमों में भी स्थिति ऐसी ही है। मैं उदाहरण दे सकता हूं।

अध्यक्ष महोदय: पहले इस प्रश्न को पूरा होने दीजिए। मुझे आज कम से कम दस प्रश्न करने हैं।

[हिन्दी]

ठीक है जल्दी-जल्दी पूछिए।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य: भारत सरकार इन सभी केन्द्रीय सरकार के उपक्रमों की स्वामी है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है कि क्या आप उन वेतनों का भुगतान करोगे?

श्री बसुदेव आचार्य: केवल वेतन ही नहीं भविष्य निधि, उपदान, पेंशन तथा सभी बकाया राशि।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, ठीक है, क्या सरकार सभी बकाया का भुगतान करेगी?

श्री बसुदेव आचार्य: मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या वह पिछले पांच-छह महीने से तथा कुछ मामलों में एक वर्ष से अधिक समय से भुगतान न किए गए सभी सांविधिक बकाए का भुगतान करेंगे?

अध्यक्ष महोदय: मैं प्रत्येक अनुपूरक प्रश्न के लिए 20 सेकेंड की सीमा निर्धारित करूंगा।

श्री संतोष मोहन देव: महोदय, किसी भी परिस्थिति में सांविधिक बकाया को लंबित नहीं रखा जा सकता। यह अपराध है। परन्तु दिसंबर से मार्च तक सांविधिक बकाया के संबंध में सात प्लस पांच मामले माननीय वित्त मंत्री महोदय को भेजे जा चुके हैं। उन्होंने उनमें से पांच की स्वीकृति दे दी है। सात मामलों को अभी स्वीकृति नहीं दी गई है, क्योंकि वह कतिपय स्पष्टीकरण चाहते थे। उन्होंने ऐसा नहीं कहा है कि वह उस बकाया का भुगतान नहीं करेंगे। उन्होंने पूछा कि बी आई सी पी और मंत्रिमंडल की बहुत पहले स्वीकृति मिलने के बाद भी हमने बकाया का भुगतान क्यों नहीं किया है। मेरी समस्या यह है कि इनमें से कुछ मामले बी आई एफ आर के पास हैं। बी आई एफ आर एक अर्ध-न्यायिक निकाय है, जिसके समक्ष हम तथा संघ भी उपस्थित होते हैं। बी आई एफ आर ने तीन महीनों में मुश्किल से एक या दो मामले ही निपटाए हैं। वह एक बार की बजाय बार-बार स्पष्टीकरण मांगते रहते हैं। हम इनका निपटारा करने का भरसक प्रयास कर रहे हैं। धन की कोई समस्या नहीं है। हम इन ग्यारह कंपनियों के कर्मचारियों के सांविधिक बकाया का भुगतान निश्चित रूप से करेंगे।

श्री वसुदेव आचार्य: हिंदुस्तान स्टील कंस्ट्रक्शन भी है।

अध्यक्ष महोदय: और प्रश्न मत पूछिए। उसका उत्तर मत दीजिए।

श्री गुरुदास दासगुप्त अनुपूरक प्रश्न के लिए आपके पास 20 सेकेंड हैं।

श्री गुरुदास दासगुप्त: महोदय, जिस प्रकार से मंत्री महोदय ने उस प्रश्न का उत्तर दिया है, उससे मुझे बहुत निराशा हुई है। वेतन का भुगतान न करना अपराध है। संसद इस संबंध में एक कानून पारित कर चुकी है। प्रथम पखवाड़े के भीतर ही भुगतान किया जाना चाहिए। यद्यपि, भुगतान न किए जाने के असंख्य मामले सामने आ रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

श्री गुरुदास दासगुप्त: भुगतान न किए जाने के असंख्य मामले हैं। जहां भुगतान किया जाता है, वहां आंशिक भुगतान किया जाता है। क्या मंत्री महोदय को केन्द्रीय सरकार के उपक्रमों में कार्यरत कर्मचारियों के बकाया का भुगतान न करने के परिणामों की जानकारी है?

यदि हां, तो संपूर्ण बकाया के भुगतान के लिए क्या कार्रवाई की गई है? ...*(व्यवधान)* हमें यह जानने में रुचि नहीं है कि इन मंत्री महोदय तथा वित्त मंत्री के बीच क्या बात हुई। यह उनके बीच की बात है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप उन्हें आदेश नहीं दे सकते।

श्री संतोष मोहन देव: हमारी सरकार न्यूनतम साझा कार्यक्रम के अंतर्गत कार्य कर रही है। ...*(व्यवधान)*

श्री गुरुदास दासगुप्त: यह मजाक की बात लगती है।

अध्यक्ष महोदय: तो आपको उचित रूप से प्रतिक्रिया देनी चाहिए थी।

श्री संतोष मोहन देव: आपका दल भी उस कार्यक्रम में शामिल है। उन्होंने प्रतिबद्धता दर्शाई है कि सांविधिक देनदारियों और वेतन, जैसा कि आपने सही उल्लेख किया है, का आवश्यकतानुसार भुगतान किया जाना चाहिए। लेकिन दुर्भाग्यवश कुछ ऐसे क्षेत्र हैं, जिनके समक्ष अर्द्ध न्यायिक निकाय की ओर से समस्या आ रही है। मैं आपको बता सकता हूं कि एक बार इसके पारित हो जाने पर, वित्त मंत्री इसके रास्ते में नहीं आएंगे। वे इसे पारित करना चाहते हैं और चाहते हैं कि इसे बीआईएफआर द्वारा स्वीकृत किया जाए तथा वे इनका भुगतान करेंगे। उन्होंने मुझे आश्वासन दिया है। उनके अमरीका में वापिस आने के पश्चात्, मैंने उनसे पूछा और उन्होंने उत्तर दिया कि किसी भी दिन इसके स्वीकृत हो जाने पर वे इसका भुगतान करेंगे। अत:, हम पर विश्वास रखिए। आप हमारे साथ हैं और हम इसे प्राप्त करेंगे।

अध्यक्ष महोदय: यह अच्छा है।

प्रश्न 363—श्री सर्वे सत्यनारायण—उपस्थित नहीं।

प्रश्न 364—श्री दलपत सिंह परस्ते—उपस्थित नहीं।

प्रश्न 365—श्री पी.सी. थामस।

आमान परिवर्तन संबंधी अनुमान

***365. श्री पी.सी. थामस:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आमान परिवर्तन के लिए क्या अनुमान तैयार किया गया है;

(ख) दसवीं योजना अवधि के दौरान आमान परिवर्तन के संबंध में निर्धारित लक्ष्यों और प्राप्त लक्ष्यों का जोनवार ब्यौरा क्या है; और

(ग) भविष्य में आमान परिवर्तन के कार्य में तेजी लाने के लिए कौन से विशेष उपाय करने का विचार है?

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

विवरण

(क) 1.4.2007 के अनुसार 13600 कि.मी. मीटर आमान/ छोटी आमान लाइनों में से 10000 कि.मी. को बड़े आमान में बदलने का प्रस्ताव।

(ख) दसवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान 2365 कि.मी. आमान परिवर्तन के मूल लक्ष्य की तुलना में 4289 कि.मी. का परिवर्तन किया गया था। इस योजना अवधि के दौरान लक्ष्यों को वर्षवार, परियोजना की प्रगति तथा संसाधनों की उपलब्धता के

अनुसार निर्धारित किया गया था। दसवीं योजना अवधि के दौरान आवर्धित लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धियां निम्नानुसार हैं:-

रेलवे जोन	लक्ष्य	उपलब्धि
मध्य	122	122
पूर्व मध्य	203	105
उत्तर	83	83
पूर्वोत्तर	137	272
पूर्वोत्तर सीमा	397	335
उत्तर मध्य	151	151
उत्तर पश्चिम	586	586
दक्षिण	923	646
दक्षिण मध्य	454	490
दक्षिण पश्चिम	284	223
दक्षिण पूर्व मध्य	48	48
दक्षिण पूर्व	206	176
पश्चिम	816	1052
	4410	4289

(ग) आमान परिवर्तन परियोजनाओं के लिए धनराशि बढ़ा दी गई है और कुछ परियोजनाओं का वित्तपोषण आंतरिक उत्पादन से किया जा रहा है।

श्री पी.सी. थामस: यह एक तथ्य है कि हमने मूल लक्ष्य की तुलना में अधिक उपलब्धियां हासिल की हैं। लेकिन क्विलोन से विरुधुनगर तक के प्रस्तावित आमान परिवर्तन के संबंध में कम से कम पुनालर से शेंगोटाई तक का सर्वेक्षण कार्य पूरा नहीं हुआ है। मुझे बताया गया है कि कदम उठाए गए हैं। लेकिन कुछ सुरंगों का प्रश्न है। जो काफी पुरानी बतायी गयी हैं और प्रश्न यह है कि क्या नई सुरंगों का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय: आपको प्रश्न पूछने के लिए बीस सेकंड दिए गए हैं।

श्री पी.सी. थामस: मेरा प्रश्न यह है कि क्या सर्वेक्षण शीघ्रता से पूरा कर लिया जाएगा और कार्य तत्काल शुरू कर दिया जाएगा ताकि उस क्षेत्र के यात्रियों को लंबे समय तक यातायात सुविधा से वंचित न रखा जाए।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, कृपया संक्षेप में उत्तर दें।

श्री आर. वेलु: मैं संक्षेप में उत्तर दूंगा। उस लाइन पर समस्याओं की भरमार है। यह एक दुर्गम भूभाग है, जिसमें पांच सुरंगें और 100 से ज्यादा पुल हैं। किंतु मूल लाइन को त्याग दिया गया और एक नई लाइन बिछाने के विषय में सोचा गया। इस प्रकार, नई लाइन वन भूमि से होकर जाती है। केरल से रेलवे कार्य के लिए भूमि प्राप्त करना बहुत ही मुश्किल है। ऐसी स्थिति होने पर मैंने निरीक्षण किया और संपूर्ण परियोजना को संशोधित किया। उसे पुरानी लाइन पर, अब सुरंगों के बारे में कुछ करने का प्रयास कर रहे हैं और नए सर्वेक्षण की प्रतीक्षा किए बिना, हमने एक अनुमान तैयार किया है तथा उसे स्वीकृत कराया है और यह परियोजना पूरी हो जाएगी।

अध्यक्ष महोदय: अगली बार, जब आपके अधिकारी जाएं, तो इन्हें भी अपने साथ ले जाएं।

श्री पी.सी. थामस: आपने उस क्षेत्र को पालघाट मंडल के अंतर्गत आवंटित किया है, जो मूल रूप से मदुरै मंडल के अधीन था। किंतु उस पूरे क्षेत्र में केवल एक मीटर गेज लाइन है। मैं समझता हूं कि उसे बड़ी लाइन में बदले जाने का एक प्रस्ताव है। डिंडिगुल से पोल्लाचि और पोल्लाचि से केलाकिवायल के क्षेत्र में आमान परिवर्तन का कार्य किस चरण में हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यदि आप पूरे देश के विशिष्ट हिस्सों के बारे में प्रश्न पूछेंगे तो इसका जवाब देना बहुत मुश्किल हो जाएगा।

श्री आर. वेलु: हम पहले ही आमान परिवर्तन की परियोजना स्वीकृत कर चुके हैं। इस वर्ष हमने लगभग 65 करोड़ रु. भी आवंटित किए हैं। हमने अनुमान भी तैयार किए हैं, निविदाएं आमंत्रित की गई हैं, कार्य शुरू किया जाएगा और मैं आमान परिवर्तनों के सभी मामलों में माननीय सदस्य को आश्वस्त करता हूं कि हम दो से तीन वर्षों में कार्यों को पूरा कर देंगे।

श्रीमती मेनका गांधी: गत चार वर्षों में, प्रत्येक बजट भाषण में, श्री लालू प्रसाद ने घोषणा की है कि पीलीभीत आमान परिवर्तन किया जाएगा। इसे मंत्रिमंडल द्वारा स्वीकृत किया जा चुका है; इसे योजना आयोग ने स्वीकृत कर दिया है, और इसे वित्त मंत्रालय ने भी स्वीकृत कर दिया है। इसके लिए धनराशि आबंटित कर दी गई है। किंतु अभी तक पहली ईंट भी नहीं लगाई गई है। मैं जानना चाहती हूं कि यह कार्य कब शुरू होगा।

श्री आर. वेलु: माननीय सदस्या को यह जानकर हर्ष होगा कि इस सरकार के सत्ता संभालने के बाद वह परियोजना स्वीकृत

की गई थी। माननीय सदस्या इस बात को जानती हैं। देश में 7500 कि.मी. लंबी रेललाइनों के आमान-परिवर्तन से संबंधित मामलों की संख्या 51 है। हमने कार्य विश्लेषण शुरू किया है और यह निर्णय लिया गया कि हम ग्यारहवीं योजना में उन 51 मामलों को निपटा देंगे, जिसका यह अर्थ है कि आमान परिवर्तन पूरा हो जाएगा। वित्त की कोई कमी नहीं है। हमें न केवल बजटीय सहायता मिल रही है बल्कि हम पूंजीगत कोष जैसे अपने स्वयं के संसाधनों से भी अंशदान कर रहे हैं। हम पर्याप्त धनराशि दे रहे हैं। मैं माननीय सदस्या को आश्वस्त करता हूं कि यह परियोजना शुरू की जाएगी और तीन से चार वर्षों में इसे पूरा कर लिया जाएगा।

श्री खगेन दास: महोदय मेरा प्रश्न संक्षिप्त होगा।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

श्री खगेन दास: राष्ट्रीय परियोजना के एक भाग के रूप में लमडिंग-बदरपुर रेल लाइन, जो कि त्रिपुरा, मिजोरम और असम में कछार की जीवनरेखा है, का आमान परिवर्तन वर्ष 2009 तक पूरा किया जाना था। किंतु एक राष्ट्रीय परियोजना होने के बावजूद आमान परिवर्तन कार्य में विलंब हुआ है।

अध्यक्ष महोदय: सभी परियोजनाएं राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं।

श्री खगेन दास: मेरा प्रश्न यह है कि लमडिंग-बदरपुर-अगरतला आमान परिवर्तन कार्य कब तक पूरा हो जाएगा और आमान परिवर्तन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने में रेल मंत्रालय के समक्ष क्या प्रमुख बाधाएं आ रही हैं।

अध्यक्ष महोदय: पहले प्रश्न के उनके उत्तर से इस भाग का भी जवाब मिल जाएगा।

श्री आर. वेलु: महोदय, माननीय सदस्य को पता होना चाहिए कि यह सबसे ज्यादा मुश्किल आमान परिवर्तन परियोजना है, जिससे कानून और व्यवस्था की समस्या जुड़ी हुई है। माननीय सदस्य भी इस सभा में इस बारे में बताते रहे हैं। हम वहां लगभग हजार की संख्या में भूतपूर्व सैनिकों की भर्ती करना चाहते थे ताकि हमारे अपने लोगों की रक्षा हो सके, जो मर रहे हैं। राज्य सरकार को भी सुरक्षा उपलब्ध कराने के लिए कहा गया है। उन्होंने केवल 48 स्थलों पर सुरक्षा मुहैया की है।

मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। आप एक और अनुपूरक प्रश्न नहीं पूछ सकते।

श्री आर. वेलु: 48 स्थलों पर सुरक्षा उपलब्ध कराई जा चुकी है और 17 स्थलों पर सुरक्षा उपलब्ध कराई जानी है। हम परियोजना को पूरा करने के इच्छुक है। इसमें अधिक सुरंगें शामिल हैं। किसी भी प्रकार से हम इसे 2011 तक पूरा करने की योजना बना रहे हैं।

श्री ए. कृष्णास्वामी: यूपीए सरकार के सत्ता में आने से पहले तमिलनाडु में ज्यादातर ट्रेनें मीटर गेज लाइन पर चलती थीं। अब सरकार ने तमिलनाडु में आमान परिवर्तन के लिए अधिकतम प्रस्ताव रखे हैं। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि तमिलनाडु में कितना प्रतिशत आमान परिवर्तन कार्य पूरा हुआ है और तमिलनाडु में सौ प्रतिशत आमान परिवर्तन कार्य कब तक पूरा हो जाएगा। आमान-परिवर्तन कार्य में तेजी लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

अध्यक्ष महोदय: आप उनके प्रश्न के केवल पहले भाग का उत्तर दें।

श्री आर. वेलु: आमान परिवर्तन कार्य में 1956 किमी. लाइन शामिल हैं, जिसमें से 900 कि.मी. पर कार्य पूरा हो चुका है और लगभग 1000 कि.मी. लाइन का कार्य लंबित है, जो कि तीन वर्षों की अवधि में पूरा हो जाएगा।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न 366-श्री रनेन बर्मन-उपस्थित नहीं।

श्री बालासोवरी वल्लभनेनी-उपस्थित नहीं।

खैर, यदि इसका उल्लेख किया जाता है तो मुझे इससे कोई नाराजगी नहीं है।

प्र. 367-श्री रामजीलाल सुमन

[हिन्दी]

कच्चे तेल का उत्पादन

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

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

(क) क्या पिछले कुछ वर्षों के दौरान देश में कच्चे तेल का उत्पादन बढ़ाने के लिए भारी मात्रा में सरकारी और निजी निवेश किया गया है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक प्रत्येक वर्ष के दौरान सरकारी क्षेत्र की कंपनियों द्वारा किए गए पूंजी निवेश का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान देश में नए तेल भंडारों की खोज पर हुआ अनुमानित वार्षिक औसत व्यय कितना है?

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

विवरण

(क) जी, हां। 10वीं योजना अवधि 2002-07 के दौरान अन्वेषण और उत्पादन (ई एंड पी) क्रियाकलापों पर आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा 45,187.76 करोड़ रुपये और आयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) द्वारा 4,462.14 करोड़ रुपये का भारी निवेश किया गया। ओएनजीसी और ओआईएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए क्रमशः 15,602 करोड़ रुपये और 1,096 करोड़ रुपये के योजना निवेश का अनुमान लगाया गया था। इसके अतिरिक्त निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों ने 10वीं योजना अवधि के दौरान 17196 करोड़ रुपये का निवेश किया है। वर्ष 2007-08 में निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों ने अन्वेषण और उत्पादन क्रियाकलापों पर अनन्तिम रूप से 13,642 करोड़ रुपये का निवेश किया है।

(ख) वर्ष 2004-05 से 2007-08 तक ओएनजीसी और ओआईएल द्वारा किए गए पूंजी निवेश निम्नानुसार हैं-

(करोड़ रुपये)

	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08*
ओएनजीसी	6612.48	6697.18	8656.15	11298.82
ओआईएल	429.26	443.13	467.62	503.66

(ग) ओएनजीसी, ओआईएल और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 2004-05 से 2007-08 तक अन्वेषण पर किया गया अनुमानित वार्षिक व्यय निम्नानुसार है:

(करोड़ रुपये)

	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08*
ओएनजीसी	3277.68	3888.71	4317.17	4175.38
ओआईएल	330.11	549.97	508.27	466.92
निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियां	1884	1788	4384	5012

*अनन्तिम

श्री रामजीलाल सुमन: अध्यक्ष जी, दसवीं पंचवर्षीय योजना में वर्ष 2002 से 2007 तक ओएनजीसी ने अन्वेषण एवं उत्पादन क्रियाकलापों पर 45,187.76 करोड़ रुपये व्यय किया। जब नौवीं योजना समाप्त हुई, उस समय उत्पादकता 26 मिलियन मीट्रिक टन और दसवीं योजना में आपका लक्ष्य 27.35 मिलियन मीट्रिक टन था।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी मार्फत माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इतनी दौलत खर्च करने के बावजूद भी सिर्फ एक मैट्रिक मिलियन टन का ज्यादा उत्पादन हुआ है। वह क्या कारण है, जिसके चलते जो उत्पादन और अन्वेषण का लक्ष्य था, जिस पर भारी रकम खर्च हुई, इसके बाद भी उत्पादन की गति धीमी रही, इस सिलसिले में मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं?

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी बताइए कि गति धीमी क्यों है?

श्री दिनशा पटेल: महोदय, माननीय सदस्य ने जो बात कही है, वह सही है कि ओएनजीसी का ज्यादा खर्च हुआ है। ओएनजीसी के पास जो कूप हैं, वे 15 साल से भी ज्यादा पुराने हैं। करीब पिछले 30 साल से उनसे दोहन हो रहा है और करीब 5,300 से ज्यादा कूप हैं। पुराने कूपों से जो आयल मिल रहा है, वह मिलता रहे, उसके लिए वह खर्च किया गया है, कोशिश की गयी है। ज्यादातर खर्च इसी वजह से हुआ है। जो नया संशोधन हो रहा है, उसमें बहुत कम खर्च हुआ है और सरकार और विभाग भी यह कोशिश कर रहे हैं कि ज्यादा से ज्यादा दोहन करके जो आयल मिल रहा है, वह मिलता रहे। जो कहा गया है, उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं कि यह कितना बढ़ा है। वर्ष 2005-06 में देश में कच्चे तेल का कुल उत्पादन 32.19 एमएमटी था, वर्ष 2006-07 के लिए यह 33.98 एमएमटी का उत्पादन अनुमानित था जबकि वास्तविक उत्पादन 33.99 एमएमटी हुआ, इसमें ओएनजीसी का उत्पादन 26.051 एमएमटी, ओआईएल का 3.11 एमएमटी और निजी संयुक्त उद्यम कंपनियों का उत्पादन 4.83 एमएमटी हुआ। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत वर्ष 2007-08 में यह उत्पादन बढ़कर 34.106 एमएमटी हुआ, जिसमें वर्ष 2006-07 में ओएनजीसी के कच्चे तेल की औसत लागत 9335 रुपए प्रति मैट्रिक टन थी। इसलिए मैंने कहा कि पुराने कूपों को रिपेयर कराने में ज्यादा पैसा लगने की वजह से यह खर्च हुआ है।

श्री रामजीलाल सुमन: अध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहता था कि उत्पादन की जो धीमी गति है, उसे बढ़ाने के लिए सरकार क्या कर रही है?

श्री दिनशा पटेल: उत्पादन बढ़ाने के लिए सरकार कोशिश कर रही है और देश में नए-नए कूप मिलें तथा नए-नए संशोधनों

के जरिए देश में और ज्यादा उत्पादन हो, उसके लिए भी कोशिश हो रही है। देश में करीब 162 ब्लाक्स दिए गए हैं। अभी 50 नए ब्लाक्स दिए जाने हैं। इनसे जितना ज्यादा तेल मिल सके, इसके लिए भी सरकार कोशिश कर रही है।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': अध्यक्ष महोदय, ओएनजीसी का गठन इसलिए हुआ था कि हम घरेलू उत्पादन से देश की मांग को पूरा कर सकें। हर साल प्रतिदिन खर्च बढ़ रहा है और उसके अनुपात में उत्पादन नहीं हो पा रहा है। एनइएलपी फर्स्ट, सैकेंड में जिन क्षेत्रों को ओएनजीसी को दिया गया, उसका भी आज तक ओएनजीसी कमर्शियल उत्पादन नहीं कर पा रही है। मंत्री जी ने भी जिक्र किया है कि एडवांस टेक्नालोजी का भी इस्तेमाल नहीं कर पाए हैं।

मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि कृष्णा गोदावरी बेसिन में ओएनजीसी को एक्सप्लोरेशन का काम दिया गया था। ओएनजीसी ने कहा कि वहां तेल का कोई भंडार नहीं है। क्या कारण है कि इसी कृष्णा गोदावरी बेसिन में एक प्राइवेट ओपरेटर ने जब एक्सप्लोरेशन किया, तो विश्व का सबसे बड़ा भंडार वहां प्राप्त हुआ। आपकी क्या कमजोरी थी और क्या खामियां थीं?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे आपको सूचना दे चुके हैं।

[हिन्दी]

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि इन्हें भंडार क्यों नहीं मिला और उन्हें भंडार कैसे मिल गया?

[अनुवाद]

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

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल: महोदय, देश में ओएनजीसी ने कच्चे तेल के उत्पादन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपकी ओएनजीसी पर भी गर्व होना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल: देश में तेल और गैस के कुल उत्पादन में ओएनजीसी का योगदान करीब 73 परसेंट है। ओनजीसी द्वारा 25.9 एमएमटी और 32.4 बीसीएम प्राप्त हो रहा है। नैल्प में ओएनजीसी ने डिसकवरी की है। जो माननीय सदस्य ने पूछा, उनकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूं कि हमने वहां भी डिसकवरी की है। नैल्प में जो ब्लाक्स दिए जाते हैं, चाहे कुछ भी हो, उनका रिजल्ट 6-7 साल बाद मिलता है। मैंने पहले भी बताया है कि पुराने कूप में 15 साल बाद आयल और गैस मिलना बंद हो जाता है लेकिन इस पर खर्चा करने के कारण 30 साल बाद भी रिजल्ट्स मिल रहे हैं। जैसा मैंने पहले बताया कि हमें ओएनजीसी द्वारा 73 परसेंट आयल और गैस का योगदान है।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': अध्यक्ष महोदय, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। अगर हम सवाल पूछे और उसका जवाब नहीं मिले तो वह ठीक बात नहीं है। मैंने जो सवाल पूछा, उसका मंत्री जी जवाब नहीं दे रहे हैं। अगर मेरे प्रश्न का यही उत्तर है तो मैं क्या करूं?

अध्यक्ष महोदय: हमारे रूल्स में बहुत से प्रावधान है। आप उनका सहारा लीजिए।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': अध्यक्ष महोदय, हम आपका संरक्षण चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं तो संरक्षण दूंगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं उनको कुछ कहने के लिए बाध्य नहीं कर सकता।

[हिन्दी]

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': अध्यक्ष महोदय, हम आपका संरक्षण चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं उसी के लिए कह रहा हूं कि आप नोटिस दीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इस पर हम पूर्ण चर्चा कर सकते हैं। मैं आपको उसका अवसर नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

श्री पी.एस. गढ़वी: महोदय तेल खोज और उत्पादन गतिविधियों के संबंध में मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार ने तेल की खोज और उत्पादन हेतु सार्वजनिक निजी भागीदारी हेतु किसी विनिर्दिष्ट क्षेत्र की पहचान की है क्या इन क्षेत्रों ने कच्छ जिले में आने वाले सरक्रीक और जबुआ के निकटवर्ती क्षेत्र भी शामिल हैं या नहीं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: क्या आपने इस बारे में कोई पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप की है?

श्री दिनशा पटेल: पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप चल रही है और कच्छ में भी उसका संशोधन करने की बात चल रही है।

[अनुवाद]

श्री रूपचंद पाल: महोदय भारत सरकार द्वारा आक्रामक तेल कूटनीति का अनुसरण करने के बाद कुछ सकारात्मक परिणाम सामने आए है और सरकार ने ओवीएल (ओएनजीसी विदेश लिमिटेड) के माध्यम से लेटिन अमेरिकी राष्ट्रों, अफ्रीका, नाईजीरिया, केन्द्र मध्य एशिया और रूस में भी कुछ प्रगति की है। क्या मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछ सकता हूं कि क्या सरकार ने ओवीएल द्वारा प्राप्त उपलब्धियों का आकलन किया है अथवा नहीं?

अध्यक्ष महोदय: क्या आपको ओएनजीसी विदेश लिमिटेड के संबंध में सूचना प्राप्त हो गयी है?

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल: विदेश लिमिटेड द्वारा रशिया, नाइजीरिया, सूडान, वियतनाम और दूसरी कई कंट्रीज में खोज चल रही है तथा इसके अच्छे परिणाम मिले हैं।

[अनुवाद]

सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों द्वारा प्रतिस्पर्धा का सामना किया जाना

***368. श्री अबु अयीश मंडल: क्या इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्र देश में अपने उत्पादों के विपणन के संबंध में निजी क्षेत्र की इस्पात कंपनियों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहे हैं;

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

(ग) उनकी उत्पादन क्षमता में वृद्धि करने और उत्पादन लागत कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाये जाने का विचार है?

[हिन्दी]

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (ग) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) देश में इस्पात क्षेत्र नियंत्रणमुक्त है तथा सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों एवं निजी क्षेत्र की कंपनियों के बीच प्रतिस्पर्धा है। सरकारी क्षेत्र की दो इस्पात कंपनियां अर्थात स्टील अथारिटी आफ आंडिया लि. (सेल) तथा राष्ट्रीय इस्पात निगम लि. (आरआईएनएल) अपने विस्तृत विपणन नेटवर्क के जरिए अपने उत्पादों का विपणन कर रही है।

(ग) भारतीय इस्पात क्षेत्र में अपना प्रभुत्व बनाए रखने तथा अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए सेल ने अपने पांच एकीकृत इस्पात संयंत्रों तथा विशेष इस्पात संयंत्रों को शामिल करते हुए एक विस्तार योजना तैयार की है। सेल का 14.6 मिलियन टन वार्षिक (2006-07) के स्तर से वर्ष 2010-11 तक 26.2 मिलियन टन वार्षिक तप्त धातु का उत्पादन करने का प्रस्ताव है। इसी प्रकार, आरआईएनएल भी अपनी द्रव इस्पात उत्पादन क्षमता 3.0 एमटी से बढ़ाकर 2010 तक 6.3 एमटी वार्षिक कर रहा है।

क्षमता वृद्धि के अतिरिक्त सरकारी क्षेत्र के इन दो उपक्रमों की विकास योजना में अप्रचलित प्रौद्योगिकियों को हटाने, ऊर्जा बचत, उत्पाद मिश्र में सुधार करने आदि की परिकल्पना की गई है। इनसे उत्पादन की लागत को कम करने में सहायता मिलेगी। इसके अतिरिक्त, लौह अयस्क और कोयले के खनन पट्टे अधिग्रहित करने, उनमें वृद्धि करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री अबु अयीश मंडल: महोदय, लिखित उत्तर के भाग (क) और (ख) से यह स्पष्ट है कि सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों और प्राईवेट क्षेत्र की कंपनियों के बीच प्रतिस्पर्धा है और सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियां अपने उत्पादों का विपणन अपने व्यापक विपणन तंत्र के माध्यम से कर रही हैं। मैं माननीय मंत्री जी से 'सेल' और राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड हेतु मेगा विस्तार योजना हेतु अब तक की गई पहलों की बारे में जानना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय: यह अनुपूरक प्रश्न मुख्य प्रश्न से संबंधित नहीं है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान: अध्यक्ष महोदय, हम चाहते हैं कि सेल का बड़े सैक्टर्स के रूप में विकास हो। इसलिए इस्को का जो बहुत पुराना मामला था, उसे सेल के साथ मर्ज कर दिया। हमने पुल्टी का बंद कारखाना चालू किया, बीआरएल का सेल के साथ मर्जर करने की बात एडवांस स्टेज में है और कैबिनेट के सामने विचाराधीन है। हमने कहा है कि उसका मर्जर करेंगे। एनआईएल का मामला है, नीलांचल इस्पात को भी मर्ज करने जा रहे हैं। उसके लिए भी कार्रवाई चल रही है। जहां तक एम.ई.एल. का मामला है, उसका भी हम इसमें मर्जर करने जा रहे हैं। इस तरीके से हम चाहते हैं कि जो स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. वह एक बहुत बड़ी कम्पनी के रूप में सामने आए और उसकी उत्पादन क्षमता के लिए भी हमने टारगेट बनाया है। अभी 51 हजार करोड़ रुपये की लागत से तीन साल के अंदर जो हमारा 14 मिलियन टन का उत्पादन है, उसे बढ़ाकर हम साढ़े 24 मिलियन टन करने जा रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री अबु अयीश मंडल: राष्ट्रीय इस्पात नीति का फोकस न केवल लागत, गुणवत्ता और उत्पाद मिश्रण की दृष्टि से वैश्विक प्रतिस्पर्धा को प्राप्त करना है अपितु दक्षता और उत्पादकता के वैश्विक मानदण्ड स्थापित करने पर भी है मैं माननीय मंत्री जी से अब तक हुई प्रगति के बारे में जानना चाहता हूं।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान: सर, जहां तक स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. या आर.आई.एल. का हमारा सामान है, वह इंटरनेशनल मार्केट में न सिर्फ कम्पिटिटिव है, बल्कि उसका अति उत्तम प्रोडक्शन भी हो रहा है।

मोहम्मद सलीम: इस्पात क्षेत्र में डीरेगुलेशन के बाद जो प्राइवेट प्लेयर्स हैं और हमारे देश में इस्पात की खपत भी बढ़ रही है, बाजार भी विकसित हुआ है और कीमत भी बढ़ रही है। इसलिए राष्ट्रीय इस्पात निगमों की जो कम्पिटीशन की बात है, मैं पूछना चाहता हूं कि इस कम्पिटीशन में हमारी प्रगति की दर के अनुसार इस्पात की खपत बढ़ती रहेगी। लेकिन क्या हम नई टैक्नोलोजी का इस्तेमाल करके, ऊर्जा की बचत और उससे कास्ट आफ इनपुट्स को कम करके कस्टमर्स को भी कुछ राहत देंगे। आप आयरन ओर का बाजार छोड़ दीजिए। लेकिन इस जगह पर कास्ट आप इनपुट्स को नये कम्पिटिटिव एनवायरनमैन्ट में घटाकर, नई टैक्नोलोजी का इस्तेमाल करके क्या आप कस्टमर्स को भी राहत देने के बारे में सोच रहे हैं। तभी आप प्राइवेट सैक्टर को भी कम्पीट कर पायेंगे, क्योंकि आपके पास अभी भी राष्ट्रीय उद्योग है। इस बारे में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं, कृपया मंत्री जी बतायें।

श्री राम विलास पासवान: हम नई-नई टैक्नोलोजी को भी ला रहे हैं, लेकिन हमारे पास सबसे बड़ा मामला कोकिंग कोल का है। कोकिंग कोल हमारे लिए बहुत चिंता का विषय है, चूंकि यह हमारे देश में नहीं होता। इसके दाम लगातार बढ़ रहे हैं। एक साल पहले इसका दाम 96 डालर था, जो अब बढ़कर 305 डालर हो गया है। इस तरह से हम नई-नई टैक्नोलोजी का समावेश कर रहे हैं और गैस का भी झार कर रहे हैं। जहां तक कम्पिटिटिवनैस का सवाल है, जैसा हमने कहा कि जो हमारा टारगेट है, यह बात सही है कि हमारा प्रोडक्शन छः परसैन्ट है और डिमांड 13 परसैन्ट चल रही है। लेकिन आज की तारीख में डिमांड और सप्लाई दोनों बराबर हैं और वर्ष 2011-2012 तक डिमांड 105 मिलियन टन हो जायेगी और सप्लाई 124 मिलियन टन हो जायेगी। हमारा प्रोडक्शन टारगेट 124 मिलियन टन का है। इसी तरीके से 2020 तक डिमांड 350 मिलियन टन हो जायेगी और सप्लाई के लिए 350 मिलियन टन के टारगेट से चल रहे हैं। लेकिन यह मामला डिकंट्रोल है। जहां तक इनकी सारी चीजें तय होती हैं, वे इंटरनेशनल मार्केट का आधार पर तय होती हैं। लेकिन जहां तक खपत का सवाल है, डिमांड तथा सप्लाई का मामला है, प्रोडक्शन और कंजम्पशन को हम मैच करके ले जा रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न 369-श्री कैलाश मेघवाल उपस्थित नहीं।

प्रश्न 370-श्री एन.एस.वी. चित्तन

शीतागार

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

(क) क्या सरकार ने देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए शीतागारों की क्षमता बढ़ाने की कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान देश में कम शीतागार सुविधाओं के कारण कुल कितना नुकसान हुआ है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान शीतागार सुविधाओं को बढ़ाने के लिए राज्यवार कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(ङ) प्रत्येक राज्य द्वारा शीतागारों की क्षमता में कितनी वृद्धि दर्ज की गयी है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय 10वीं योजना स्कीम के शीत श्रृंखला घटक के अंतर्गत सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र एवं मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत का 25% तक और दुर्गम क्षेत्रों में संयंत्र एवं मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत का 33.33% जिसकी अधिकतम सीमा दोनों मामलों में 75 लाख रुपये है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। इस स्कीम के अंतर्गत सहायता गैर बागवानी उपज के लिए शीतागारों, नियंत्रित वातावरण/परिष्कृत वातावरण प्रौद्योगिकी वाले विशेष प्रकार के शीतागारों, प्रसंस्करण यूनिटों के अभिन्न अंग के रूप में शीतागारों अथवा खाद्य पार्कों में सामान्य सुविधा के रूप में शीतागारों, तक सीमित थी। इसके अलावा, राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड, कृषि एवं प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण, राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम जैसी भारत सरकार की अन्य एजेंसियां और राज्य सरकारें भी अपनी संबंधित स्कीमों के अंतर्गत शीतागारों के लिए सहायता उपलब्ध कराती हैं।

इसके अलावा, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने खेत से उपभोक्ताओं तक निर्बाध रूप से उत्पादन स्थलों, प्रशीतित वैनों और मोबाइल कूलिंग इकाइयों में पूर्व-प्रशीतन सुविधाओं सहित संपूर्ण शीत श्रृंखला बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए विभिन्न स्तरों-कृषि स्तरीय प्राथमिक प्रसंस्करण केंद्र-सह-शीत श्रृंखला, संग्रहण संचयी केंद्रों और आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केंद्रों-पर समेकित शीत श्रृंखला बुनियादी सुविधाओं के सृजन हेतु 11वीं पंचवर्षीय योजना के लिए शीत श्रृंखला बुनियादी ढांचा विकास संबंधी प्रस्ताव तैयार किया है। इस पहल का उद्देश्य सप्लाई श्रृंखला में मौजूद अन्तर को पाटना, शीत श्रृंखला संबंधी बुनियादी सुविधाओं को मजबूत करना, नैसर्गिक उपज, समुद्री, डेरी, पाल्ट्री आदि समेत बागवानी के लिए छंटाई, ग्रेडिंग, पैकिंग और प्रसंस्करण जैसी बुनियादी ढांचा विकास संबंधी सुविधाओं के साथ मूल्यवर्धन केंद्रों की स्थापना करना है। इस स्कीम में सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र और मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की कुल लागत के 50% की दर पर और दुर्गम क्षेत्रों में 75% की दर पर सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देने का उल्लेख है जिसकी अधिकतम सीमा 10.00 करोड़ रुपये है।

मंत्रालय द्वारा कराए गए अध्ययन के अनुसार अनुमान है कि खंडित जुताई, कृषि उपज विपणन (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के प्रतिबंधी उपबंधों, शीतागार सुविधाओं, ढुलाई, पर्याप्त भंडारण सुविधाओं आदि जैसी फसलोत्तर पर्याप्त बुनियादी सुविधाओं की कमी के कारण, फसल काटने के बाद उसकी उठाई-धराई के विभिन्न चरणों में लगभग 58 हजार करोड़ रुपये मूल्य की सालाना कृषि खाद्य उपज का नुकसान होता है।

वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान शीतागारों समेत बुनियादी ढांचा विकास के संबंध में मंत्रालय द्वारा उपयोग किया गया बजट आबंटन क्रमश: 15.65 करोड़ रुपये, 13.21 करोड़ रुपये और 14.80 करोड़ रुपये था। यह स्कीम परियोजना विशिष्ट है।

विपणन तथा निरीक्षण निदेशालय, कृषि मंत्रालय द्वारा रखे जा रहे आंकड़ों के अनुसार शीतागारों की क्षमता (31.12.2004 की स्थिति के अनुसार) 195.52 लाख मीट्रिक टन से बढ़कर (31.12.2006 की स्थिति के अनुसार) 216.94 लाख मीट्रिक टन हो गई है। इनके राज्यवार ब्यौरे संलग्न अनुबंध में दिए गए हैं।

अनुबंध

शीतागारों का विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	31.12.2004 की स्थिति के अनुसार		31.12.2006 की स्थिति के अनुसार	
		कुल संख्या	कुल क्षमता मीट्रिक टन में	कुल संख्या	कुल क्षमता मीट्रिक टन में
1	2	3	4	5	6
1.	अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह (संघ शासित)	02	210	02	210
2.	आंध्र प्रदेश	257	662867	276	820808
3.	अरुणाचल प्रदेश	01	5000	01	5000
4.	असम	24	75916	23	70916
5.	बिहार	238	910582	238	910582
6.	चंडीगढ़ (संघ शासित)	06	12216	06	12216
7.	छत्तीसगढ़	68	361044	55	266022
8.	दिल्ली	92	126061	93	126091
9.	गुजरात	351	874863	374	973768
10.	गोवा	24	5875	28	7105
11.	हरियाणा	237	380093	243	392121
12.	हिमाचल प्रदेश	17	18375	17	18375
13.	जम्मू-कश्मीर	19	42869	19	42869
14.	झारखण्ड	25	80625	25	80625
15.	केरल	161	3755	177	47298
16.	कर्नाटक	123	149250	138	253168
17.	लक्षद्वीप (संघ शासित)	01	15	01	15
18.	महाराष्ट्र	425	447960	437	510854
19.	मध्य प्रदेश	167	732712	179	762802
20.	मणिपुर	00	00	00	00
21.	मेघालय	03	3200	03	3200
22.	मिजोरम	00	00	00	00
23.	नागालैण्ड	02	6150	02	6150

1	2	3	4	5	6
24.	उड़ीसा	104	274175	90	216420
25.	पाण्डिचेरी (संघ शासित)	03	85	03	85
26.	पंजाब	382	1231685	420	1337517
27.	राजस्थान	93	272622	106	312130
28.	सिक्किम	00	00	00	00
29.	तमिलनाडु	119	161899	136	227229
30.	त्रिपुरा	08	18450	08	18450
31.	उत्तर प्रदेश एवं उत्तरांचल	1410	8258813	1567	8931918
32.	पश्चिम बंगाल	386	4402977	434	5340042
	कुल	4748	19552344	5101	21693386

श्री एन.एस.वी. चित्तन: अध्यक्ष महोदय, कृषि खाद्य मदों के बर्बाद होने का अनुमान प्रति वर्ष लगभग 58,000 करोड़ रुपये तक लगाया गया है जो कि बर्बाद हुए उत्पादों का 25 प्रतिशत अधिक है। सरकार ने शीतागारों में सब्जियों और फलों के भण्डारण के लिए संयंत्र और मशीनरी की लागत के लिए 25 प्रतिशत का सहायतानुदान दिया है।

फसलोत्तर प्रबंधन को बढ़ावा देने और कृषकों को नुकसान से बचाने के लिए मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि दिए जाने वाले सहायतानुदान की राशि को बढ़ाकर सरकार 50 प्रतिशत कर दे जैसे कि समुद्री जीवों, डेयरी, मीटर आदि जैसे जैविक उत्पादों का भंडारण करने वाले अन्य शीतागारों के मामले में किया गया है?

श्री सुबोध कांत सहाय: ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में हमने सहायतानुदान की राशि 25 प्रतिशत अर्थात् 75 लाख रुपये से बढ़ाकर 10 करोड़ कर दी है। ऐसा इसलिए किया गया क्योंकि ग्रामीण क्षेत्रों में इस प्रकार से निजी निवेश नहीं किया गया है इसी कारण से इस हिस्से को बढ़ाया गया। अतएव यह सब प्रक्रिया में है और इस माह के दौरान हम इसे साफ कर देंगे। कचरे को कम करने के लिए हमारे पास शीतागारों (कोल्ड चेन) की पूरी समेकित व्यवस्था है।

श्री एन.एस.वी. चित्तन: एक कोल्ड स्टोरेज संयंत्र लगाने में करीबन पांच करोड़ रुपये का खर्च आता है। अतएवं, कृषकों और छोटे विक्रेताओं की रक्षा के लिए मैं आपके माध्यम से अपने माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या वे बाजारों के आस-पास कई कोल्ड स्टोर्स स्थापित करने के लिए कदम उठाएंगे?

श्री सुबोध कांत सहाय: जी हां। हमारे पास पूर्ण रूप से सुसज्जित प्रणाली है जिससे खेत से सीधे माल खुदरा बिक्री केंद्र तक पहुंचाया जा सकता है। इसी कारण से हमने इस क्षेत्र में अधिकाधिक निजी निवेश आकर्षित करने के लिए अनुदान राशि में बढ़ोत्तरी की है। पहले हम केवल 75 लाख रुपये दे रहे थे और अब हम 50 प्रतिशत दे रहे है और पूर्वोत्तर तथा अन्य क्षेत्रों जैसे कठिन स्थानों पर 75 प्रतिशत तक सहायतानुदान दे रहे हैं। अतएव, मैं समझता हूं कि इससे कोल्ड स्टोरेज की संख्या बढ़ाने में सहायता मिलेगी।

श्री भर्तृहरि महताब: माननीय मंत्री ने विस्तृत उत्तर दिया है और उसने यह भी कहा है कि सहायतानुदान के रूप में दी जा रही वित्तीय सहायता 50 प्रतिशत है और इस पर 10 करोड़ की लागत आती है। परंतु इसके बावजूद इस सूची में मुहैया करवाए गए ब्यौरे के अनुसार इनकी क्षमता 2004 में 19552344 मीट्रिक टन से बढ़ाकर 2006 में 21693986 मीट्रिक टन कर दी गयी है। सहायतानुदान में वृद्धि होने के बावजूद क्षमता में उत्साहजनक वृद्धि नहीं हो पाई है। इसी दौरान असम, छत्तीसगढ़ और यहां तक कि उड़ीसा जैसे राज्यों में भी कोल्ड स्टोरेजों की संख्या में कमी आई है। इससे साफ-साफ पता चलता है कि इस समय देश में जो

योजना चलाई जा रही है वह भण्डारण क्षमता और शीतागारों की संख्या बढ़ाने में सहायक नहीं है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि सरकार प्रौद्योगिकी में परिवर्तन होने के साथ कोल्ड स्टोरेजों को और बेहतर बनाने के लिए कौन से कदम उठाने पर विचार कर रही है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस मुद्दे को उठाने पर विचार कर रही है।

श्री सुबोध कांत सहाय: यह दसवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के आंकड़े है। जो व्यवस्था हमने ग्यारहवीं योजना में की है वह तो अभी क्रियान्वित की जानी बाकी है। अतएव, मैं यह उम्मीद करता हूं कि इस नई योजना से उन क्षेत्रों को सहायता मिलेगी जहां पर निजी निवेश नहीं किया जा रहा है। इसी कारण से हमने सहायतानुदान की राशि 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत कर दी है और इसके लिए धनराशि 75 लाख से बढ़ाकर 10 करोड़ कर दी है। अतएव, इससे काफी प्रोत्साहन मिलेगा। हम आशा करते हैं कि इससे वे क्षेत्र भी कवर हो जाएंगे। जो अब से पहले कवर नहीं हो पाए हैं।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, फूड प्रोसैसिंग मंत्रालय कई दृष्टियों से बहुत महत्वपूर्ण मंत्रालय है। प्रोसैसिंग के अभाव में लगभग हर साल पिछले वर्षों में 50,000 करोड़ रुपये से ज्यादा के फ्रूट्स और वैजीटेबल्स सड़ जाते हैं। यहां मामला कोल्ड स्टोरेज का है। इस बार उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में इतना आलू पैदा हुआ है कि कोल्ड स्टोरेज कम पड़ गये हैं और दो रुपये और डेढ़ रुपये प्रति किलो आलू बिक रहा है जबकि आपका जो जवाब 2005-06, 2006-07 और 2007-08 का है, शीतग्रहों के लिए बजट आबंटन 15.65, 13.21 और 14.80 करोड़ रुपये है जो अपर्याप्त है। पता नहीं क्यों, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि क्या वे अपने मंत्रालय के बजट एलोकेशन को बढ़ाने के लिए प्लानिंग कमीशन से जबर्दस्त तरीके से प्रयास करेंगे क्योंकि यह देश की किस्मत के साथ जुड़ा हुआ मामला है कि इतने कम पैसे से कितने कोल्ड स्टोरेज बन सकते हैं और नं. 2 यह है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: नहीं, दो नहीं।

प्रो. राम गोपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का 'बी' पार्ट यह है कि जो किसान ले। कोल्ड स्टोरेज बनाते हैं, उन्हें आप 25 परसेंट कन्सैशन देते ह। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार किसानों को और ज्यादा 50 प्रतिशत इनसैंटिव देने के लिये उन्हें कन्सैशन या सब्सिडी देने का प्रयास करेगी?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रत्येक व्यक्ति राजसहायता चाहता है। निजी क्षेत्र बहुत पैसा कमा रहा है।

[हिन्दी]

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष महोदय, यह सही है कि अभी हमारी कोल्ड स्टोरेज की कैपेसिटी 2.16 लाख मीट्रिक टन की है और हम कोशिश कर रहे हैं कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में इसे हम 6 लाख मीट्रिक टन ले जायें। मैंने इसी दृष्टिकोण से कहा भी है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में कर सकेंगे। मैं माननीय सदस्य की भावनाओं का सम्मान करता हूं क्योंकि इस मामले में हमारे मंत्रालय के लिये उनका गाईडैंस भी रहा है। इसलिये हम इसे 50 प्रतिशत तक ले जा रहे हैं लेकिन स्टेट्स को भी न सब चीजों में फ्रेंडली इनवैस्टमैंट देने के लिये पोलिसी बनानी पड़ेगी जिससे दूर-दराज के गांवों में लोग इनवैस्टमेंट करने के लिये आकर्षित हो सकें जबकि ऐसा हो नहीं रहा है। फिर भी हमारी कोशिश है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में हमारे प्रयासों से फायदा मिलेगा।

अध्यक्ष जी, मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि सही मायने में हमारा मंत्रालय अभी तक गुमनाम स्थिति में था। जब हम लोग आये थे, इसका एलोकेशन 650 करोड़ रुपये का था लेकिन 11वीं पंचवर्षीय योजना में हम इसे चार-सवा चार हजार करोड़ रुपये तक ले गये हैं। हमें उम्मीद है कि फूड प्रोसैसिंग इंडस्ट्री से जो अपेक्षायें हैं, उन्हें हम पूरा करेंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: डा. सुजान चक्रवर्ती। कृपया बहुत ही सटीक और स्पष्ट प्रश्न पूछिए।

डा. सुजान चक्रवर्ती: मैं अत्यंत स्पष्ट प्रश्न पूछूंगा। पिछले कुछ वर्षों से माननीय मंत्री महोदय जो पहल कर रहे हैं मैं उसके लिए उन्हें बधाई देना चाहता हूं। परंतु इसके बावजूद कृषि खाद्यान्न की मदों में प्रतिवर्ष 50,000 करोड़ रुपये से अधिक की बर्बादी हो रही है जबकि लगातार पिछले तीन वर्षों से अवसंरचनात्मक व्यय तथा शीतागारों के निर्माण में क्रमश: 15.65 करोड़, 13.21 करोड़ तथा 14.80 करोड़ रुपये का व्यय हुआ जो कि अत्यंत कम है। इसके अतिरिक्त इसी दौरान नई प्रौद्योगिकी जैसे गामा किरणन, नियंत्रित तापमान, शीतागार इत्यादि आ गए हैं। यह परिरक्षण के साथ-साथ उत्पाद के मूल्य में वृद्धि करते हैं। अवसंरचनात्मक मदों जैसे शीतागारों पर व्यय में वृद्धि करने के

संबंध में उनकी क्या योजना है। स्पष्टत: इसका एक भाग नए अनुसंधान और विकास पहले है जो शुरू किए जा रहे हैं। माननीय मंत्री महोदय किस प्रकार इन सब चीजों को संपूर्ण प्रक्रिया में समेकित करेंगे।

श्री सुबोध कांत सहाय: शीतागारों के माध्यम से विपणन केंद्रों तथा मेगा फूड पार्कों, खुदरा बिक्री केंद्रों के साथ सम्बद्ध रणनीतिक वितरण केंद्र स्थापित करना फार्म गेट पर अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान करना, श्रेणीकरण करना तथा छंटाई करना, खाद्यान्न की मियाद का परिरक्षण तथा उनकी बर्बादी को कम किया जाना चाहिए। यह सब ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के समेकित अवसंरचनात्मक कार्यक्रम है। हमने इन पर ध्यान दिया है। जैसाकि आप जानते हैं, हमने समेकित खाद्य विधि को लागू किया है ताकि गुणवत्ता व मानदंड बनाए रखे जा सकें। हमने यहां तक कि निजी भागीदारों को भी, जोकि आर्थिक सहायता के लिए सामने आए हैं उन्हें अनुसंधान और विकास कार्य के लिए 50 प्रतिशत तक धनराशि प्रदान कर रहे हैं। यह इसे गति प्रदान करने के लिए है।

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, मैं यूपीए सरकार पर इसलिए आरोप लगा रहा हूं क्योंकि सरकार खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की अनदेखी कर रही है।

अध्यक्ष महोदय: क्या यह आपके प्रश्न का अंग है? आपको 20 सैकेंड दिए गए हैं।

[हिन्दी]

10 सैकिंड चला गया है।

[अनुवाद]

श्री किन्जरपु येरननायडु: नहीं महोदय, ठीक है, मैं केवल बीस सैकेंड लूंगा।

मंत्रालय द्वारा किए गए अध्ययन के अनुसार, प्रतिवर्ष 58,000 करोड़ रुपये तक की वृद्धि खाद्य मदों बर्बाद हो जाती हैं। आप अवसंरचना पर कितनी राशि व्यय कर रहे हैं? केवल 15 करोड़ रुपये। अब, किसान खुश नहीं हैं, उपभोक्ता भी खुश नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: अपना प्रश्न पूछिए।

श्री किन्जरपु येरननायडु: आप अधिक धनराशि खर्च क्यों नहीं कर रहे हैं? कृषक के द्वार से लेकर उपभोक्ता तक अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए। आपको 2000 करोड़ रुपये व्यय करने हैं केवल तभी आप मूल्यों में कमी कर सकते हैं। वर्तमान में, सब्जियों तथा खाद्य वस्तुओं के मूल्य 50 से 100 प्रतिशत तक बढ़ गए हैं।

अध्यक्ष महोदय: मुझे खेद है मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। कुछ अनुशासन तो बनाए रखना होगा।

श्री किन्जरपु येरननायडु: यह सब प्राप्त करने के लिए किसानों और उपभोक्ताओं को खुश रखने के लिए मंत्रालय को एक नई नीति बनानी चाहिए। हमने पुरानी लंबी पद्धतियां अंगीकार की है। *...(व्यवधान)* कोई भी व्यक्ति मंत्रालय के अनुरोध को स्वीकार नहीं करेगा।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न अस्वीकृत कर दिया गया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं इस प्रश्न को अस्वीकृत कर रहा हूं। कुछ अनुशासन बनाए रखना आवश्यक है।

श्री किन्जरपु येरननायडु: क्या सरकार शीतागार को स्वीकृत देने की लंबी प्रक्रिया को कम करेगी? अब मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि...

अध्यक्ष महोदय: जी नहीं, दूसरा प्रश्न नहीं। श्री येरननायडु जी, मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। आप अवसर का दुरूपयोग कर रहे हैं। अब, मंत्री महोदय, आप प्रश्न के पहले भाग का उत्तर दीजिए और आमुख को भूल जाइए।

श्री सुबोध कांत सहाय: मैं यह अवश्य कहूंगा कि न्यूनतम साझा कार्यक्रम ने पहली बार, यूपीए सरकार द्वारा खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र को भी शामिल किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय: इसकी प्रति उन्हें भेज दें। संभवत: उन्हें यह प्राप्त नहीं हुई है।

श्री सुबोध कांत सहाय: महोदय, ठीक है। जहां तक लंबी प्रक्रिया का संबंध है, मेरे मंत्रालय ने सब कुछ विकेन्द्रीकृत कर दिया है। यदि कोई उद्यमी किसी बैंक में ऋण के लिए आवेदन कर रहा है, तो उसे वहां से राजसहायता भी प्राप्त हो रही है। उसे मेरे पास आने की आवश्यकता नहीं है। इसे 1 अप्रैल से कार्यान्वित किया जा रहा है। इसलिए, हमारे पास एक अत्यंत 'फास्ट ट्रेन' स्वीकृति प्रणाली मौजूद है। तथा मंत्रालय की भूमिका लगभग न्यूनतम की जा रही है।

अध्यक्ष महोदय: अब, प्रश्न संख्या 371–श्री रवि प्रकाश वर्मा–उपस्थित नहीं

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल।

यह तो संकटपूर्ण है। बहुत अधिक अनुपूरक प्रश्न हो जाएंगे।

विमानपत्तनों के विकास के लिए नई योजना

*371. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

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

(क) क्या विमानपत्तन के विकासकर्त्ता के लिए यह अनिवार्य है कि वह गैर-वैमानिकी परियोजनाओं विशेषत: भूसम्पदा के विकास के प्राप्त राजस्व का एक निर्धारित प्रतिशत विमानपत्तन प्राधिकरण को प्रति राजसहायता उपलब्ध कराने के लिए उपयोग करे;

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

(ग) क्या सभी विमानपत्तन परियोजनाओं में विकासकर्ताओं को आबंटित भूमि के 10-15 प्रतिशत भूमि का इस्तेमाल मॉल, होटल परिसरों तथा अन्य संबद्ध सुविधाओं का निर्माण करने की अनुमति होती है;

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

(ङ) क्या केन्द्र सरकार ने विमानपत्तन परियोजना के लिए नई विकास योजना को अंतिम रूप दे दिया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (च) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) एयरोनाटिकल टैरिफ फिक्सेशन के लिए दिशा निर्देश, प्रस्तावित हवाईअड्डा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एरा) द्वारा तैयार किए जाएंगे।

(ग) और (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के स्वामित्व वाली एयरपोर्ट की भूमि के उपयोग का नियंत्रण भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 के प्रावधानों तथा स्थानीय कानून के अनुसार लागू होता है जहां कहीं दूसरे हवाईअड्डे हैं उनका नियंत्रण स्थानीय कानूनों के अनुसार होगा।

(ङ) और (च) ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के लिए एक समेकित तथा अद्यतन नीति सरकार के विचाराधीन है।

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: प्रश्न के भाग (ग) के अनुसार क्या सभी विमानपत्तन परियोजनाओं में डेवलेपरों को आवंटित भूमि के 10 से 15 प्रतिशत भाग पर मॉल, होटल, परिसर एवं अन्य सबद्ध सुविधाओं का निर्माण करने की अनुमति दी जाती है। इसके जवाब में कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया गया है। सबसे पहले तो मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या भूमि के 10 से 15 प्रतिशत भाग के वाणिज्यिक उपयोग का कोई उपबंध है।

श्री प्रफुल पटेल: किसी भी व्यक्ति को विशेषकर निजी डेवलेपरों को मामले में विमानपत्तन प्राधिकरण की भूमि पर निर्माण करने का एक समान प्राधिकार प्राप्त नहीं है। दिल्ली के मामले में हमने केवल 5 प्रतिशत विकास करने की अनुमति दी है। मुंबई के मामले में यह 10 प्रतिशत है चूंकि मुंबई में दिल्ली के मुकाबले भूक्षेत्र काफी कम है। साथ ही ऐसा नहीं है कि किसी भी प्रकार की वाणिज्यिक गतिविधि चलाने की अनुमति दी गई है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम में यह स्पष्ट रूप से परिभाषित है कि वाणिज्यिक विकास के लिए किस प्रकार की कार्यकलापों की अनुमति है। निसंदेह होटलों के बारे में मैं यह कहूंगा कि वे यात्री सुविधाओं एवं यात्री संबंधी कार्यकलापों से ताल्लुक रखते हैं। मोटे तौर पर कोई भी कार्य जो यात्री संबंधी कार्य तक सीमित है, वह वाणिज्यिक विकास के रूप में अनुमेय हैं। परंतु यह 10 से 15 प्रतिशत तक नहीं है। यह विशिष्ट रूप से मुंबई के मामले में 10 प्रतिशत और दिल्ली के बारे में 59 प्रतिशत है। यह वर्तमान स्थिति है अन्य सभी विमानपत्तन जो कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के नियंत्रणाधीन है, वे विकास के लिए मुक्त हैं। वे इस वाणिज्यिक विकास को अपनी भूमि पर समय-समय से करते आ रहे हैं, जो पुन: यात्री कार्यकलापों से संबंधित है।

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: जो भी प्रतिशत है, इससे अच्छा राजस्व संग्रहण होगा। इसलिए इसे राजसहायता के माध्यम से यात्रियों के लिए उपयोग किया जाएगा।

श्री प्रफुल पटेल: वास्तव में इसे अनुमति देने के पीछे यह उद्देश्य है कि यह परियोजनाएं बहुत भारी मात्रा में पूंजीगत व्यय वाली परियोजनाएं हैं तथा चूंकि इसमें सरकार से कोई राजसहायता प्राप्त नहीं होती है, इसलिए इसमें पूंजीगत व्यय के संबंध में सरकार का कोई अंशदान नहीं होता है, निसंदेह मुंबई और दिल्ली में हमारी 26 प्रतिशत तक अंशधारिता है। हैदराबाद और बेंगलूरू के मामले में आंध्र प्रदेश और कर्नाटक सरकार के पास क्रमश: 13 प्रतिशत अंशधारिता है और हमारे पास 13 प्रतिशत अंशधारिता है। लेकिन यात्री संबंधी गतिविधि से संबंधित भू-संपदा गतिविधि का मूल काम इन परियोजनाओं के पूंजीगत व्यय का वित्त पोषण करना है।

श्री हरिन पाठक: जैसा कि माननीय मंत्री ने (ङ) तथा (च) में उत्तर दिया है, ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों से संबंधित समेकित तथा

अद्यतन नीति सरकार के विचाराधीन है। मैं समझता हूं कि यह महत्वपूर्ण नीति है जो गत इतने महीनों तथा वर्षों से सरकार के पास लंबित है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि इस नीति को अंतिम रूप कब तक दिया जायेगा?

अध्यक्ष महोदय: यह काफी सटीक प्रश्न है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, यह इतने लम्बे समय तक लंबित नहीं है जैसा कि माननीय सदस्य सोचते हैं कि ऐसा नहीं है। वास्तव में, इसी सरकार ने नई ग्रीनफील्ड नीति को शुरू किया है।

श्री हरिन पाठक: यह चार वर्ष पहले किया गया था।

श्री प्रफुल पटेल: नहीं, मुझे खेद है, यह चार वर्ष पहले नहीं किया गया था। हम चार वर्ष पुराने भी नहीं हैं।

श्री हरिन पाठक: यह साढ़े तीन वर्ष से पहले की बात है।

श्री प्रफुल पटेल: ठीक है। तथापि, हम इस पर सक्रियतापूर्वक कार्य कर रहे हैं। इसे काफी ज्यादा परामर्श प्रक्रिया से होकर गुजरना होता है। यह केवल नागर विमानन मंत्रालय तक ही प्रतिबंधित नहीं है। हमें रक्षा मंत्रालय, गृह मंत्रालय, वित्त मंत्रालय तथा योजना आयोग से परामर्श करना होता है तथा अंत में केंद्र की कैबिनेट से अनुमोदन प्राप्त करना होता है। मुझे विश्वास है कि यह उस समय तक पूरा हो जायेगा जब हम सभी चुनाव के लिए जाएंगे।

अध्यक्ष महोदय: मुझे विश्वास है कि इस पर आपको सब तरफ से समर्थन मिलेगा। ऐसा लगता है कि सभी नए हवाई अड्डे चाहते हैं।

श्री वरकला राधाकृष्णन: अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि सरकार ने ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा नीति को अंतिम रूप दे दिया है तथा मंत्री ने अपने उत्तर में भी इसका उल्लेख किया है। त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे पर कुछ कार्य चल रहा है जिससे यात्रियों को काफी ज्यादा परेशानी हो रही है। ग्रीनफील्ड नीति के क्रियान्वयन के क्या परिणाम होंगे तथा यह त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे का विकास किस प्रकार कवर करेगा?

अध्यक्ष महोदय: त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डा ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा नहीं है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डा विद्यमान हवाई अड्डा है तथा इसका विकास अब हो रहा है। वे तब उपस्थित थे जब हमने इसका शिलान्यास किया था तथा वे इस हवाई अड्डे से होकर लगभग प्रत्येक सप्ताह गुजरते हैं। आज सुबह भी वे मुझसे कह रहे थे कि वे अपनी सीधे उड़ान से खुश थे।

श्री वरकला राधाकृष्णन: हवाई अड्डा काफी पुराना है।

श्री प्रफुल पटेल: वह आपके जैसा है।

श्री वरकला राधाकृष्णन: उस हवाई अड्डे से यात्रा करना काफी जोखिम भरा है। विमान काफी पुराने हैं।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, वरकलाजी मुझसे सभी पुराने हवाई जहाजों को हटाने को कह रहे थे। कभी-कभी पुरानी चीजें बहुत अच्छी होती है जैसा कि उनके मामले में है।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, नहीं, मैं आपत्ति प्रकट करता हूं। आप उन्हें 'बूढ़ा' नहीं कह सकते हैं।

श्री प्रफुल पटेल: लेकिन मैंने उन्हें 'सोना' भी कहा, महोदय।

[हिन्दी]

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मुंबई में तो अभी तक ठीक किया है।

...(व्यवधान)

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, मुंबई में एयरपोर्ट आथोरिटी की जमीन काफी है और वहां स्लम बहुत ज्यादा है। प्रफुल पटेल जी ने कई बार मीटिंग करने का प्रयत्न किया था और वहां कम से कम 67 हजार स्लम डवेलर्स हैं और वहां एयरपोर्ट आथोरिटी की जमीन भी काफी है। इसलिए मेरा सुझाव यह है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप सुझाव मत दीजिए, प्रश्न पूछिए।

...(व्यवधान)

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, यह एयरपोर्ट की जमीन का सवाल है, इसके अगल-बगल में जमीन है, इसलिए एयरपोर्ट के पास बहुत पैसा आ रहा है और प्राइवेटाइजेशन से भी पैसा आ रहा है। इसलिए स्लम डेवेलपमेंट के लिए कोई स्कीम बनानी चाहिए और वह जमीन मुंबई एयरपोर्ट के लिए लेनी चाहिए, यह हमारी मांग है। इस तरह एयरपोर्ट के लिए भी जमीन मिलेगी और झोंपड़-पट्टी वाले लोगों का भी उद्धार हो जाएगा। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह कार्रवाई के लिए सुझाव है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, चूंकि यह स्लम विभाग का मामला है, मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त कर सकता हूं कि यह पूरी तरह से एस आर ए अधिनियम के अनुसार स्लम पुनर्वास के संबंध में महाराष्ट्र सरकार की समग्र नीति संबंधी ढांचे के अतर्गत ही किया जा रहा है। महाराष्ट्र सरकार की एक शीर्ष एजेंसी समूची परियोजना की निगरानी कर रही है तथा गंदी बस्ती में रहने वाले प्रत्येक व्यक्ति को महाराष्ट्र सरकार की नीति के अनुसार वैकल्पिक आवास दिया जायेगा। तभी उन्हें उस स्लम से हटाया जाएगा।

श्री हन्नान मोल्लाह: अध्यक्ष महोदय, ग्रीनफील्ड तथा निजी हवाई अड्डो के संबंध में सरकार की नीति तैयार की जा रही है। बंगलौर तथा हैदराबाद हवाई अड्डो पर यात्रियों द्वारा महसूस की जा रही कठिनाइयों को देखते हुए कर्नाटक उच्च न्यायालय ने कतिपय निष्कर्षों पर पहुंचने के लिए निजी पार्टी के साथ वार्ता शुरू करने की सिफारिश वाला निर्णय कल दिया है। सरकार कह रही है कि वह चर्चा शुरू नहीं कर सकती है। लेकिन कर्नाटक उच्च न्यायालय के निर्णय के परिप्रेक्ष्य में मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार यात्री सुविधाओं तथा अन्य बातों को ध्यान में रखकर शुरू होगी।

अध्यक्ष महोदय: हवाई अड्डों को चलाने पर न्यायालय भी चिंतित हैं।

श्री प्रफुल पटेल: कल शाम ही न्यायालय ने निर्णय दिया है। तथ्यों के अनुरूप, उच्च न्यायालय के निर्णय को पढ़े बिना तथा इसके परिणामों पर विचार किए मैं कोई टिप्पणी नहीं कर सकता हूं।

अध्यक्ष महोदय: यह अपील के लिए विषय भी है।

श्री प्रफुल पटेल: अतएव, मैं सभा पटल पर कोई स्पष्ट वक्तव्य देना नहीं चाहता हूं।

[हिन्दी]

कच्चे तेल का आयात

***372. श्री थावरचन्द गेहलोत:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान सरकारी क्षेत्र तथा निजी क्षेत्र की तेल शोधक कंपनियों द्वारा अलग-अलग कितने मूल्य के और कितनी मात्रा में कच्चे तेल का आयात किया गया; और

(ख) आयात की मात्रा में कमी करने तथा शोधनशाला लाभांश में वृद्धि करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल शोधन कंपनियों और निजी तेल शोधन कंपनियों द्वारा आयातित कच्चे तेल की मात्रा और मूल्य नीचे दिए गए हैं-

वर्ष	पीएसयूज द्वारा आयातित		निजी कंपनियां	
	मात्रा (एमएमटी)	मूल्य करोड़ रु.	मात्रा (एमएमटी)	मूल्य करोड़ रु.
2005-06	69.0	123530	30.4	48172
2006-07	77.5	157689	34.0	61340
2007-08 (अप्रैल, 7 फरवरी, 2008 तक)	76.4	170824	34.6	72382

एमएमटी-मिलियन मीटरी टन

(ख) कच्चे तेल के आयात की मात्रा कम करने के लिए विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं, जो निम्नानुसार हैं-

(1) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत, अन्वेषण के लिए अधिकाधिक क्षेत्रों को चिह्नित करना तथा उन्हें पेशकश करना।

(2) उत्पादन शीघ्र चालू करने के लिए समर्थ बनाने हेतु खोजे गए तेल और गैस भंडारों का अधिक तेजी से विकास करना।

(3) वर्तमान क्षेत्रों में उत्पादन बढ़ाने के लिए उत्प्रेरक तकनीकों का प्रयोग करना।

(4) वर्तमान क्षेत्रों से प्राप्ति बढ़ाने के लिए वर्धित तेल निकासी (ईओआर)/उन्नत तेल निकासी (आईओआर) तकनीकों को लागू करना।

(5) पुराने क्षेत्रों में आ रही उत्पादन की गिरावट को रोकना।

(6) विदेश में इक्विटी तेल लाने के लिए अन्वेषण रकबों और उत्पादनशील संपत्तियों का अर्जन करना।

(7) बायो डीजल, एथेनोल मिश्रित पेट्रोल, आदि जैसे वैकल्पिक ईंधनों के इस्तेमाल के जरिए, परिवहन क्षेत्र में तेल को प्रतिस्थापित करना।

(8) राष्ट्रीय गैस हाइड्रेट कार्यक्रम (एनजीएचपी) के अंतर्गत गैस हाइड्रेट से गैस निकालने के लिए उपयुक्त उत्पादन विकसित करना।

रिफाइनरी लाभों को बढ़ाने के लिए, तेल विपणन कंपनियों द्वारा विभिन्न उपाय किए जा रहे हैं जो निम्नानुसार है:-

* कच्चे तेल की परिवहन लागत में कमी लाना।

* विभिन्न तेल उत्पादक देशों के साथ व्यापार करके खरीद के लिए कच्चे तेल का अनुपात बढ़ाना।

* कच्चे तेल की भारतीय बास्केट में भारी ग्रेड/अधिक सल्फरयुक्त कच्चे तेल का अनुपात बढ़ाना।

* रसायनों और उत्प्रेरक खपत के नियंत्रण के लिए आवधिक तकनीकी लेखापरीक्षा करना।

* ऊर्जा कुशलता संबंधी नीतियों को अपनाकर तथा रिफाइनरियों के ऊर्जा संबंधी घाटे में कमी ला कर ऊर्जा संरक्षण पर जोर देना।

* इष्टतम प्रचालन लागतों को प्राप्त करने के लिए रिफाइनरियों में निवारक और भविष्य सूचक कार्यक्रमों का पालन करना।

* पुनर्फैलाव के जरिए रिफाइनरियों में जनशक्ति योजना को युक्तियुक्त बनाना।

श्री थावरचन्द गेहलोत: अध्यक्ष महोदय, मैंने अपने प्रश्न के माध्यम से माननीय मंत्री जी से दो बातों की जानकारी चाही थी, एक तो यह कि कच्चे तेल का जो आयात हो रहा है, उसमें निरन्तर वृद्धि होती जा रही है इसलिए उसे कम करने के बारे में उपाय बताएं और दूसरा यह था कि देश में जो शोधनशालाएं हैं, जहां तेल का खनन कार्य होता है, वह महंगा होता जा रहा है, उसे कम लागत पर खनन करने की व्यवस्था करने के बारे में बताएं। मंत्री जी ने कुछ उपाय सुझाए हैं। मैं सीधे-सीधे मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि कच्चे तेल के विकल्प के रूप में और कौन-कौन सी ऐसी कार्य-योजनाएं बनाई हैं, जिनके कारण कच्चे तेल की पूर्ति हो सके? मंत्री जी ने इस बारे में कुछ जानकारी दी है, जैसे बायोडीजल, एथनौल मिश्रित पेट्रोल आदि। मैं पूछना चाहता हूं कि इस संबंध में जो कार्य-योजना बनाई है, उसका स्वरूप क्या है और उसे कब तक कार्यान्वित किया जाएगा?

श्री दिनशा पटेल: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य की जानकारी के लिए मैं बताना चाहता हूं कि एथनॉल मिश्रित पेट्रोल यूज करना शुरू कर दिया है। अगले साल से उसका प्रयोग और बढ़ाया जाएगा। अभी 5 परसेंट एथनॉल पेट्रोल में मिलाया जाता है और उसका प्रयोग किया जा रहा है। हम 10 परसेंट तक एथनॉल मिलाकर पेट्रोल को प्रयोग करने की कोशिश कर रहे हैं।

महोदय, जहां तक बायोडीजल की बात है, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि बायोडीजल के बारे में भी सोच रहे हैं, लेकिन बायोडीजल मिलना बहुत मुश्किल काम है। उन्होंने बायोडीजल हेतु जिस जट्रोफा प्लांट की बात की है, मैं बताना चाहता हूं कि जट्रोफा प्लांट वेस्ट लैंड में पैदा किए जाते हैं और यह एग्रीकल्चर डिपार्टमेंट से संबंधित काम है। जट्रोफा प्लांट तीन साल के बाद 500 ग्राम बीज देता है और 10 साल में वह करीब ढाई से तीन किलो बीज देता है। यह 40 साल तक बीज देता है, लेकिन जट्रोफा प्लांट बहुत कम संख्या में मिलते हैं। उसके लिए कोशिश कर रहे हैं। उसके लिए सेंटर भी खोले गए हैं, लेकिन अभी तक कुछ मिला नहीं है। माननीय सदस्य ने जो बताया है उसके लिए कोशिश कर रहे और इसमें भी आगे बढ़ रहे हैं।

श्री थावरचन्द गेहलोत: अध्यक्ष महोदय, कच्चे तेल की ढुंढाई हुई है और देश में बहुत सारे स्थान ऐसे हैं जहां कच्चे तेल की मात्रा है। पाकिस्तान के बार्डर पर जैसलमेर और जोधपुर आदि क्षेत्र, जम्मू-कश्मीर क्षेत्र और पूर्वोत्तर राज्यों के भी अनेक स्थान हैं जहां पेट्रोल की मात्रा है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि पिछले तीन वर्षों में सरकार ने ऐसे कौन-कौन से स्थान चिन्हित किए हैं, जहां पर कच्चे तेल की मात्रा है और उसे खनन करने के लिए क्या कार्य-योजना बनाई है और क्या कोई स्वीकृत हुई है या नहीं?

अध्यक्ष महोदय: नहीं, नहीं। यह आपके क्वैश्चन में नहीं है।

[अनुवाद]

यदि आप उत्तर देने के लिए तैयार हैं तो ठीक है। वरना, उन्हें लिखित उत्तर भेजिए।

[हिन्दी]

श्री कावरचन्द गेहलोत: अध्यक्ष महोदय, चिन्हित करने का तो इसमें है। उन्होंने देखा है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है।

[अनुवाद]

आप काफी जिम्मेवार सदस्य हैं।

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल: सर, यह प्रश्न सीधा इससे जुड़ा हुआ नहीं है। इस संबंध में जो भी मालूमात हैं, उसकी जानकारी मैं उन्हें दे दूंगा।

अध्यक्ष महोदय: यह प्रश्न अच्छा है,

[अनुवाद]

लेकिन यह इस प्रश्न से संबधित नहीं है।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री ने बताया है कि अप्रैल, 2007 से फरवरी, 2008 तक 1,70,824 करोड़ रुपये का कच्चा तेल इम्पोर्ट किया गया है। मंत्री महोदय ने जट्रोफा प्लांट के बारे में अभी बताया। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जो एग्रीकल्चरिस्ट्स हैं, जो किसान हैं, उनकी सोसायटी बनाकर उन्हें जट्रोफा प्लांट ठगाने हेतु बढ़ावा क्यों नहीं दिया जाता है, इससे उन्हें भी रोजगार मिलेगा और देश का कच्चे तेल का इम्पोर्ट घटेगा और प्रोडक्शन बढ़ेगा?

अध्यक्ष महोदय: कुछ काम तो स्टेट गवर्नमेंट को भी करने हैं।

श्री दिनशा पटेल: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य के ध्यान में लाना चाहता हूं कि यह काम एग्रीकल्चर डिपार्टमेंट का है।

श्री मोहन रावले: अध्यक्ष महोदय, पेट्रोल तो देश को मिलेगा।

श्री दिनशा पटेल: अध्यक्ष महोदय, जट्रोफा की खेती करने और उसे बढ़ावा देने का काम एग्रीकल्चर डिपार्टमेंट का है।

कम वजन वाले सिलेंडरों की आपूर्ति

***373. श्री हरिकेवल प्रसाद: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को रसोई गैस वितरकों द्वारा उपभोक्ताओं को कम वजन वाले गैस सिलेंडरों की आपूर्ति किए जाने के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान का तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन शिकायतों के आधार पर रसोई गैस वितरकों के लाइसेंस रद्द किए गए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

विवरण

(क) से (ङ) घरेलू प्रयोग के लिए एलपीजी के खुदरा मूल्य तथा वाणिज्यिक एलपीजी के बाजार मूल्य में भारी अंतर होने के कारण कुछ बेईमान तत्वों द्वारा राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी सिलेंडरों की कालाबाजारी की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचित किया है कि कम वजन वाले सिलेंडरों की आपूर्ति/एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों द्वारा उत्पाद चोरी की शिकायतों की पुष्टि होने के आधार पर विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एमडीजी)/डिस्ट्रीब्यूटरशिप करारों के प्रावधानों के अनुसार 2005-06 के दौरान 56 मामलों में, 2006-07 के दौरान 29 मामलों में, और अप्रैल, 2007-फरवरी, 2008 में 55 मामलों में कार्रवाई की गई है। प्राप्त शिकायतों के राज्यवार ब्यौरे ओएमसीज के निदेशकों (विपणन) के पास उपलब्ध है।

ओएमसीज ने आगे सूचित किया है कि अप्रैल, 2005 से फरवरी, 2008 तक की अवधि के दौरान उन्होंने 38 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप समाप्त की हैं। समाप्त की गई एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप का राज्यवार ब्यौरा संलग्न अनुबंध में दिया गया है।

जब कभी ओएमसीज को शिकायतें प्राप्त होती हैं इनकी जांच की जाती है और यदि शिकायत की पुष्टि हो जाती है तो एमडीजी के प्रावधानों के अनुसार एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर/डिस्ट्रीब्यूटरों के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई की जाती है। एमडीजी में डिस्ट्रीब्यूटर के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए निम्नलिखित प्रावधान हैं-

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

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

सरकार ने विज्ञापन जारी किए हैं जिनमें जनता को सावधान किया गया है कि घरेलू एलपीजी का गैर कानूनी उपयोग खतरनाक तथा राष्ट्रीय हित के विरुद्ध है। इन विज्ञापनों के माध्यम से आम जनता का सहयोग मांगा जाता है कि वे ओएमसीज को किसी प्रकार की अनियमितता/कदाचार की रिपोर्ट करें।

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

अनुबंध

समाप्त की गई एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का राज्य-वार ब्यौरा

राज्य का नाम	समाप्त एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की संख्या
आंध्र प्रदेश	3
बिहार	1
गुजरात	2
हरियाणा	4
हिमाचल प्रदेश	1
झारखंड	1
कर्नाटक	2
केरल	1
मध्य प्रदेश	1
महाराष्ट्र	5
पंजाब	3
राजस्थान	6
तमिलनाडु	3
उत्तर प्रदेश	5
योग	38

मध्याह्न 12.00 बजे

श्री हरिकेवल प्रसाद: अध्यक्ष महोदय, गैस के लिए जगह-जगह पर लम्बी लाइन लगी हुई है, लेकिन इसके बावजूद भी वह उपलब्ध नहीं हो पा रहा है। गैस की पूरे देश में काफी परेशानी चल रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि गैस की उपलब्धता के लिए सरकार ने क्या प्रावधान किए हैं?

अध्यक्ष महोदय: आप इनका जवाब भेज दीजिएगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

*361. **श्री जसुभाई धानाभाई बारड़:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए कितना आबंटन किया गया है;

(ख) देश के चुनिंदा शहरों में रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) ये विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन किन-किन शहरों में बनाये जाने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण को यात्री एवं अन्य उपयोगकर्ता सुविधा कार्यों के अंतर्गत शामिल किया गया है जिसके लिए ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 3500 करोड़ रुपए की परिव्यय का अनुमान लगाया गया है। रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए परिव्यय को अलग से नहीं दर्शाया गया है।

(ख) और (ग) महानगरों और महत्वपूर्ण केन्द्रों में स्थित 24 रेलवे स्टेशनों के आस-पास की भूमि और स्टेशन के ऊपर के आकाश क्षेत्र की संपदा की संभावनाओं का पता लगाकर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से विश्व स्तरीय स्टेशनों के रूप में पुन: विकास करने के लिए चयन किया गया है। ये स्टेशन हैं- नागपुर, पुणे, कार्नाक बंदर (मुंबई), हावड़ा, लखनऊ, आनंद विहार (दिल्ली), बिजवासन (दिल्ली), अमृतसर, चंडीगढ़, नई दिल्ली, वाराणसी, चैन्ने, तिरूवनंतपुरम, सिकंदराबाद, तिरूपति, अहमदाबाद, पटना, भुवनेश्वर, मथुरा, बेंगलोर, गया, जयपुर, आगरा, और भोपाल (हबीबगंज)।

उपर्युक्त स्टेशनों के विकास से संबंधित कार्यों को चरणबद्ध तरीके से शुरू कर दिया गया है। प्रथम चरण में चार स्टेशनों यथा नई दिल्ली, पटना, मुंबई (कार्नाक बंदर सीएसटी) और सिकंदराबाद के कार्य शुरू हो चुके हैं। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के लिए वास्तु-शिल्पी और तकनीकी परामर्शदाता, वित्त परामर्शदाता और विधि सलाहकार की नियुक्ति कर दी गई है। बोली लगाने वालों की पूर्व अर्हता भी शुरू कर दी गई है। पटना रेलवे स्टेशन के लिए वास्तु-शिल्पी और तकनीकी परामर्शदाता की नियुक्ति कर दी गई है। मुंबई (कार्नाक बंदर सीएसटी) और सिकंदराबाद स्टेशनों के लिए वास्तु-शिल्पी और तकनीकी परामर्शदाता की नियुक्ति करने से संबंधित प्रक्रिया प्रारंभ हो चुकी है।

होटलों के लिए कर अवकाश

*363. **श्री सर्वे सत्यनारायण:** क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में कुछ तारा होटलों और सम्मेलन केन्द्रों को पांच वर्ष का कर अवकाश दे रही है;

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

(ग) राष्ट्रमंडल खेलों के आगंतुकों को ठहराने के लिए होटलों के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) जी हां। पर्यटन मंत्रालय के अनुरोध पर वित्त मंत्री ने वर्ष 2007-08 के बजट में, निर्मित दो तीन और चार सितारा श्रेणियों में होटल बनाने के कारोबार में लगे उपक्रमों और अप्रैल 2007 के प्रथम दिन से शुरू होने और मार्च 2010 के 31वें दिन को समाप्त होने वाली अवधि के दौरान कार्य प्रारम्भ कर लिए अथवा प्रारम्भ करने वाले और अप्रैल 2007 के प्रथम दिन और मार्च, 2010 के 31वें दिन को समाप्त होने वाली अवधि के दौरान किसी समय निर्मित सम्मेलन केन्द्रों के निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन में लगे उपक्रमों के लिए आयकर अधिनियम 1961 की धारा 80-आईडी (1) के अधीन 5 वर्षों के लिए कर अवकाश की घोषणा की थी। यह प्रोत्साहन दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र और फरीदाबाद, गुड़गांव, गौतमबुद्ध नगर और गाजियाबाद के जिलों में उपलब्ध है।

वित्त मंत्री नें अपने बजट भाषण वर्ष 2008-09 में विनिर्दिष्ट जिलों, जिसमें यूनेस्को घोषित 'विश्व विरासत स्थल' हैं, में स्थापित दो तीन और चार सितारा होटलों के लिए पांच वर्ष का कर अवकाश प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। होटलों का निर्माण और कार्य प्रारम्भ करना 1 अप्रैल, 2008 से 31 मार्च, 2013 की अवधि के दौरान हो जाना चाहिए।

(ग) कामनवेल्थ खेलों के लिए होटलों के निर्माण की प्रगति को, संबंधित भू-स्वामित्व एजेंसियों और अन्य फोरमों के साथ, पर्यटन मंत्रालय की कार्य बल बैठकों में नियमित रूप से मॉनिटर किया जाता है।

पार्सलों और सामान के गुम होने संबंधी शिकायतें

*364. **श्री दलपत सिंह परस्ते:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे में मालगाड़ियों के दुर्घटनाग्रस्त होने के कारण उनके द्वारा ले जाए जा रहे पार्सल और सामान के गुम होने की कितनी शिकायतें दर्ज की गईं;

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान गुम हुए पार्सलों और सामान के मूल्य का वर्ष-वार और जोन-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) ऐसी शिकायतों के अंतिम निपटान का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (ग) दुर्घटनाओं के मामले में दुर्घटनाओं में शामिल मालगाड़ी द्वारा ले जाए जा रहे पार्सल और सामान की क्षति के लिए क्षतिपूर्ति हेतु दावे/शिकायतें दर्ज की जाती हैं। इस प्रकार के दावों की संख्या, उनके मूल्य तथा अंतिम निपटान दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

विवरण

मालगाड़ियों की दुर्घटनाओं में शामिल पार्सलों और सामान के गुम होने के संबंध में दावे/शिकायतें

रेलवे	वर्ष	दावों/शिकायतों की सं.	हानि का मूल्य/दावा (रु. में)	निपटान	
				भुगतान की गई राशि (रु. में)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6
मध्य	2005-06	24	47,66,554		समय बाधित होने कारण रद्द दस्तावेज के अभाव में बंद कर दिया गया।
	2006-07	1	51,537		
	2007-08	2	3,23,617	63,847	पार्टी से दस्तावेज न मिलने के कारण एक मामले को बंद कर दिया गया है।
	जोड़	27	51,41,708	63,847	
पूर्व	2005-06	शून्य	शून्य		
	2006-07	3	1,98,000		प्रक्रिया जारी है।
	2007-08	शून्य	शून्य		
	जोड़	3	1,98,000		
पूर्व मध्य	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
पूर्व तटीय	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			

1	2	3	4	5	6
उत्तर	2005-06	शून्य			
	2006-07	2	20,36,936		पार्टी से दस्तावेज न मिलने के कारण लंबित।
	2007-08	शून्य			
	जोड़	2	20,36,936		
उत्तर मध्य	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
पूर्वोत्तर	2005-06	शून्य			
	2006-07	7	12,94,815	3,61,539 (3,28,840 +32699)	2 दावों का भुगतान कर दिया गया, शेष 5 लंबित हैं।
		2	शून्य		पार्टी को सामान सुपुर्द कर दिया गया। कोई दावा बकाया नहीं है।
		1	17,63,558		प्रक्रिया जारी है।
	2007-08	शून्य	शून्य		
	जोड़	10	30,58,373	3,61,539	
पूर्वोत्तर सीमा	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
उत्तर पश्चिम	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			

1	2	3	4	5	6
दक्षिण	2005-06	शून्य			
	2006-07	1	20,78,676	11,26,007	
		1	12,57,500		पार्टी से दस्तावेज न मिलने के कारण लंबित।
	2007-08	शून्य			
	जोड़	2	33,36,176	11,26,007	
दक्षिण मध्य	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
दक्षिण पूर्व	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
दक्षिण पूर्व मध्य	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
दक्षिण पश्चिम	2005-06	शून्य			
	2006-07	1	36,05,077	23,06,437	
	2007-08	शून्य			
	जोड़	1	36,05,077	23,06,437	
पश्चिम	2005-06	शून्य			
	2006-07	1	26,63,776		निपटान अंतिम चरण में है।
	2007-08	शून्य			
	जोड़	1	26,63,776		
पश्चिम मध्य	2005-06	शून्य			
	2006-07	शून्य			
	2007-08	शून्य			
	जोड़	शून्य			
	सकल जोड़	46	2,00,40,046	38,57,830	

महानगर विमानपत्तनों पर चोरी की घटनाएं

*366 **श्री रवेन बर्मन:**
श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:

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

(क) गत एक वर्ष के दौरान दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता और चेन्नई के विमानपत्तनों पर चोरी की कितनी घटनाएं दर्ज की गयीं;

(ख) चोरी के कारण यात्रियों को कुल कितना नुकसान हुआ;

(ग) क्या इस संबंध में जांच कराई गई है;

(घ) यदि हां, तो इन जांचों के क्या निष्कर्ष निकले; और

(ङ) विमानपत्तनों पर चोरी की घटनाओं को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) पिछले एक वर्ष के दौरान पंजीकृत हुए चोरी के मामलों की संख्या तथा परिणामस्वरूप यात्रियों के होने वाली हानि का हवाईअड्डा-वार ब्यौरा निम्नवत है:

दिल्ली	-	79 मामले, 57.80 लाख रुपये
मुंबई	-	37 मामले, 481.25 लाख रुपये
कोलकाता	-	4 मामले, 0.47 लाख रुपये
चैन्ने	-	18 मामले, 8.48 लाख रुपये

(ग) और (घ) सभी मामलों में जांच की गई है। कुछ मामलों में चार्जशीट दाखिल की गई है जबकि शेष मामलों में जांच अभी प्रगति पर है।

(ङ) हवाई अड्डे पर चोरी के मामलों पर अंकुश लगाने के लिए सामान की ढुलाई से पहले तथा बाद में सभी भारवाहकों की गहन जांच की जाती है। सतर्कता बढ़ा दी गई है। चेक-इन किये गये सामान की ढुलाई/उतराई सुरक्षा एजेंसियों की निगरानी में की जाती है। सभी बड़े हवाईअड्डों पर इन-लाइन बैगेज एक्सरे स्क्रीनिंग सिस्टम की संस्थापना की जा रही है। एयरलाइनों द्वारा प्रमुख हवाईअड्डों पर इन-हाउस सतर्कता को परामर्श दिया है कि वे अपने अतिरिक्त अनुसूचित अंतर्देशीय एयरलाइनों ने यात्रियों को परामर्श दिया है कि वे अपने चेक-इन किये गये सामान जेवरात अथवा नकदी न रखें।

[हिन्दी]

''फार्मर्स टू फोक्स'' कार्यक्रम

*369. **श्री कैलाश मेघवाल:** क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के महत्व का व्यापक रूप से प्रचार करने के लिए ''फार्मर्स टू फोक्स'' नामक जन जागरुकता कार्यक्रम शुरू किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले तथा उद्योग की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को और अधिक प्रभावी तथा रोजगारोन्मुख बनाने के लिए प्रस्तावित कार्यक्रमों और योजनाओं का ब्यौरा क्या है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) प्रसंस्कृत खाद्यों के विभिन्न पहलुओं के बारे में सामान्य जनता के बीच जागरुकता पैदा करने पर विचार करते हुए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय अपनी संवर्धनात्मक कार्यकलापों संबंधी योजना स्कीम के तहत विभिन्न जन जागरुकता कार्यकलाप नियमित रूप से करता है। ये मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित विभिन्न योजना स्कीमों और कार्यक्रमों, लाभों के प्रति उपभोक्ता जागरुकता तथा प्रसंस्कृत खाद्य की सुविधा और साथ ही खाद्य उत्पादों को विनियमित करने वाले विभिन्न सुरक्षा विनियमों के बारे में मीडिया विज्ञापनों के रूप में किए जाते हैं। यह मंत्रालय कार्यशालाओं, सेमिनारों, प्रदर्शनियां/मेले भी आयोजित करता है/उनमें भाग लेता है और ऐसे कार्यक्रम आयोजित करने के लिए पात्र संगठनों को वित्तीय सहायता देता है जो खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में नए विचारों और नए विकास के आदान-प्रदान और उनका परस्पर उपयोग करने, जागरुकता फैलाने के साथ-साथ घरेलू और विदेशी निवेश को आकर्षित करने हेतु अति उपयोगी मंच है। ये कार्यक्रम भावी उद्यमियों के लिए सूचना का एक महत्वपूर्ण स्रोत भी है।

मंत्रालय ने संवर्धनात्मक कार्यकलापों संबंधी स्कीम पर वर्ष 2006-07 में 750 करोड़ रुपये और 2007-08 में 606.92 करोड़ रुपए व्यय किए हैं। अनुदानों की मांग संबंधी संसद की स्थायी समिति ने इस स्कीम के लिए बजट आबंटन को बढ़ाने हेतु पुरजोर सिफारिश की है।

जागरुकता पैदा होने से खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में हाल के वर्षों के दौरान महत्वपूर्ण वृद्धि दिखाई दी है। प्रसंस्करण क्षेत्र में वर्ष

2002-03 के 7 प्रतिशत की दर की तुलना में 2006-07 में 13.14 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाई है। अतिसूक्ष्म, लघु और मध्यम खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों ने (2003-04) के 16.5 लाख की तुलना में (2005-06) में 18 लाख और 2006-07 में 20 लाख की बढ़त की है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक इसके 34 लाख तक पहुंचने की आशा है। वर्ष 2003-04 में स्थापना के लिए 241 बड़ी और मंझौली खाद्य प्रसंस्करण यूनिटें अनुमोदित की गईं। वर्ष 2005-06 में (9.31 प्रतिशत की वृद्धि) यह संख्या बढ़कर 270 यूनिट हो गई हैं। मंत्रालय द्वारा तैयार विजन डॉक्यूमेंट में 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% करने की परिकल्पना की गई है। खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश भी जो कि 2002-03 में 177 करोड़ रुपये था, 2006-07 में बढ़कर 441 करोड़ रुपये हो गया। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग क्षेत्र 13 मिलियन लोगों को प्रत्यक्ष रोजगार और 35 मिलियन लोगों को अप्रत्यक्ष रोजगार उपलब्ध कराता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में बड़े मझौले पैमाने के रोजगार 25 प्रतिशत वार्षिक की दर पर रोजगार उपलब्ध कराता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के लिए बजटीय आबंटन जोकि 10वीं योजना के दौरान 650 करोड़ रुपये था, को 11वीं योजना में बढ़ाकर 4031 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

(ग) मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी अपनी स्कीम के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/आधुनिकीकरण/उन्नयन के लिए सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। यह मंत्रालय खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना, हैजार्ड एनालिसिस क्रिटिकल कंट्रोल प्वाइंट, आईएसओ-9000, अच्छी स्वच्छकर प्रणालियों जैसे गुणवत्ता प्रणाली के कार्यान्वयन, अनुसंधान और विकास के संवर्धन, मानव संसाधन विकास के लिए क्षमता निर्माण के लिए भी वित्तीय सहायता देता है।

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 की स्थापना के लिए 50 करोड़ रुपये तक, शीत श्रृंखला बुनियादी ढांचा विकास मूल्यवर्धित केन्द्रों, पैकेजिंग केंद्रों की स्थापना के लिए 10 करोड़ रुपये तक और बूचड़खानों के आधुनिकीकरण के लिए 15.00 करोड़ रुपये तक की बढ़ी हुई वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने का उल्लेख है। यह स्कीम बैकवर्ड और फॉरवर्ड लिंकेज के साथ-साथ विश्वस्तरीय और सतत आपूर्ति श्रृंखला उपलब्ध कराएगी।

मंत्रालय ने अगस्त, 2006 में खाद्य सुरक्षा और मानक अधिनियम अधिनियमित कराया है। इस अधिनियम से खाद्य कानूनों और विनियामक एजेंसियों की बहुलता समाप्त हो सकेगी और यह खाद्य प्रस्संकरण क्षेत्र के लिए एकल खिड़की उपलब्ध कराएगा।

आशा है कि इन सब पहलों से खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की वृद्धि को और बढ़ावा मिलेगा जो हमारी अर्थव्यवस्था के उच्चतम श्रम गहन उद्योगों में से एक है।

[अनुवाद]

बी.आर.पी.एस.ई. तथा बी.आई.एफ.आर. का कार्यकरण

***374. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:**
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

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

(क) सरकारी उद्यम पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआरपीएसई) के कार्य क्या हैं तथा बी.आर.पी.एस.ई एवं औद्योगिक और वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआईएफआर) के बीच क्या अंतर है;

(ख) बीआरपीएसई और बीआईएफआर किन्हीं इकाइयों के पुनरुद्धार अथवा उनसे संबंधित मामलों के निपटान हेतु किस प्रकार निर्णय लेते हैं;

(ग) गत पांच वर्षों के दौरान अब तक बीआरपीएसई को भेजे गए मामलों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इन मामलों पर बीआरपीएसई द्वारा क्या कार्यवाही की गयी?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) केन्द्रीय सरकार द्वारा दिसम्बर, 2004 में बीआरपीएसई की स्थापना केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के पुनरुद्धार व पुनर्गठन के बारे में सरकार को परामर्श देने के लिए एक अंशकालिक परामर्शी निकाय के रूप में की गई थी। औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआईएफआर) का गठन केन्द्रीय सरकार द्वारा रुग्ण औद्योगिक कंपनियां (विशेष प्रावधान) अधिनियम की धारा 4 के अंतर्गत वर्ष 1987 में रुग्ण औद्योगिक कंपनियों के मामले पर विचार करने के लिए की गई थी ताकि या तो उनके पुनर्स्थापन की योजनाएं मंजूर की जा सकें अथवा पुनरुद्धार व्यवहार्य नहीं हो जाने की स्थिति में उनके परिसमापन की अनुशंसा की जा सके। बीआईएफआर के क्षेत्रा धिकार में सरकारी एंवं निजी दोनों क्षेत्रों की कंपनियां आती हैं जबकि बीआरपीएसई औद्योगिक और साथ ही केन्द्रीय सरकारी उद्यमों से संबंधित मामले देखता है।

(ख) प्रशासनिक मंत्रालय विभाग सभी हितधारकों से समुचित विचार-विमर्श के बाद विस्तृत प्रस्ताव, जो बीआरपीएसई द्वारा विहित

प्रपत्र में स्वतंत्र परामर्शदाताओं/प्रचालन अधिकरणों द्वारा विधिवत मूल्यांकित/पुनरीक्षित होता है, तैयार करते हैं तथा बीआरपीएसई के विचारार्थ प्रस्तुत करते हैं। इन प्रस्तावों पर बोर्ड की बैठकों में विचार किया जाता है। जिसमें संबधित प्रशासनिक मंत्रालय के प्रतिनिधि, संबद्ध सरकारी उद्यम के मुख्य कार्यपालक तथा परामर्शदाता/ प्रचालन अधिकरण के प्रतिनिधि भी भाग लेते हैं तथा सरकार से मांगी गई रियायतों तथा केन्द्रीय सरकारी उद्यम के पुनरुद्धार की निरंतरता के औचित्य सहित प्रस्ताव के सभी पहलुओं को स्पष्ट करते हैं। बोर्ड अपनी बैठकों में इन प्रस्तावों पर विस्तृत विचार-विमर्श करता है और उसके बाद या तो संबंधित केन्द्रीय सरकारी उद्यम का पुनरुद्धार करने अथवा उसे बन्द करने के बारे में सरकार को अपनी अनुशंसा करता है।

बीआईएफआर रुग्ण औद्योगिक कंपनियों से प्राप्त स्वीकार्य मामलों को विभिन्न शाखाओं को आबंटित कर देता है जो जांच की कार्रवाई प्रारंभ करते हैं। जांच की प्रक्रिया के दौरान सुनवाईयों की श्रृंखला में (क) मामले को जारी रखने, तथा (ख) पुनरुद्धार/ पुनर्स्थापन की संभावनाओं के बारे में निर्णय किया जाता है। संबधित पक्षकारों के परामर्श से पुनर्स्थापन योजना का प्रारूप (डीआरएस) तैयार करने के लिए प्रचालन अधिकरणों की नियुक्ति की जाती है। सभी संबंधितों की सहमति के आधार पर कंपनी को पुनरुद्धार की योजना बीआईएफआर द्वारा मंजूर की जाती है। यदि बीआईएफआर की यह राय हो कि किसी रूग्ण औद्योगिक कंपनी की तमाम वित्तीय देनदारियों से निपटने के बाद उसकी निवल परिसंपत्ति को एक तर्क संगत समय सीमा में धनात्मक बनाना संभव नहीं है और वह कंपनी भविष्य में अर्थसक्षम नहीं बन सकेगी तो वह उस कंपनी को परिसमाप्त करने की अनुशंसा उच्च न्यायालय को कर सकता है।

(ग) और (घ) अब तक केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के 61 प्रस्ताव बीआरपीएसई के विचारार्थ प्राप्त हुए हैं। बोर्ड ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 51 उद्यमों के मामले में अपनी अनुशंसाएं (49 उद्यमों का पुनरुद्धार तथा 2 उद्यमों का परिसमापन) की है। इसके अतिरिक्त, बीआरपीएसई ने सरकार को फर्टिलाइजर कॉरपोरेशन ऑफ इण्डिया लि. तथा हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कॉरपोरेशन लि. के एककों को बन्द करने के अपने पूर्ववर्ती निर्णय को वापस लेने का सैद्धांतिक अनुमोदन करने की भी अनुशंसा की है ताकि उनके पुनरुद्धार के विभिन्न विकल्पों का पता लगाया जा सके।

जाने वाले विमान यात्रियों से प्रयोक्ता विकास शुल्क लेना

*375. **श्री किसनभाई वी. पटेल:**
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में नए विमानपत्तनों का इस्तेमाल करने वाले यात्रियों से प्रयोक्ता विकास शुल्क लेने का है;

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

(ग) प्रयोक्ता विकास शुल्क लेने के क्या कारण हैं जबकि सरकार पहले ही यात्रियों से विमानपत्तन कर ले रही है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) एक हवाईअड्डा प्रचालक को केन्द्र सरकार द्वारा यथा विनिर्दिष्ट दर से प्रयोक्ता विकास शुल्क (यूडीएफ) एकत्रित करने का अधिकार होता है। इसे वायुयान नियमावली, 1937 में अनिवार्य बनाया गया है।

(ग) सभी हवाईअड्डों पर 200 रुपये प्रति यात्री की दर से यात्री सेवा शुल्क (पीएसएफ) प्रभारित किया जा रहा है। पीसीएफ सुरक्षा तथा यात्रियों की सुविधा के प्रावधान के लिए होता है जबकि यूडीएफ लागत तथा वसूली के बीच के अंतर, यदि कोई हों, को पूरा करने के लिए वसूल किया जाने वाला एक शुल्क है।

नई सुपरफास्ट रेलगाड़ियां चलाना

*376. **श्री जी.एम. सिद्दीश्वर:**
श्री रामपाल सिंह:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रेल बजट में घोषित सुपरफास्ट रेलगाड़ियों सहित नई रेलगाड़ियों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या रेलवे ने बजट में घोषित ऐसी सभी रेलगाड़ियां चलाई हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो बजट घोषणाओं को पूरा न किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ङ) शेष रेलगाड़ियों को चलाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं/कार्यक्रम तैयार किए गए हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (ग) विगत तीन वर्षों में रेलवे के बजट भाषणों में घोषित कुल 154 जोड़ी नई गाड़ियों में से 147 जोड़ी गाड़ियों को चालू कर दिया गया है। वर्ष-वार स्थिति निम्नानुसार है:-

(गाड़ियां जोड़ी में)

वर्ष	बजट में घोषणा की गई	लागू किया गया	शेष
2005-06	54	51	3
2006-07	55	53	2
2007-08	45	43	2
जोड़	154	147	7

(घ) अब तक चालू नहीं की गई गाड़ियों के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

क्र.सं.	से	तक	किस्म	चालू नहीं किए जाने के कारण
वर्ष 2005-06				
1.	रुपसा	बांगरीपोसी	डीजल मल्टीपल यूनिट	रुपसा और बारीपदा के बीच प्रारंभ की गई/बारीपदा-बंगारीपोसी के बीच आमान परिवर्तन कार्य प्रगति पर है।
2.	मंगलोर	श्रवण बेलगोला	पैसेंजर	मंगलोर एवं हसन के बीच प्रारंभ की गई। हसन श्रवणबेलगोला के लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति लेने की प्रक्रिया चल रही है क्योंकि भूमि कटाव रोकने के भी उपाय किए जा रहे हैं।
3.	यशवंतपुर	मंगलोर	एक्सप्रेस (बरास्ता अरसीकेरे)	प्रारंभिक रूप से आगामी मानसून के दौरान घाट खण्ड की प्रकृति का अवलोकन करने तथा भूमि कटाव संभावित क्षेत्रों और बोल्डर गिरने वाले क्षेत्रों को मजबूत करने के साथ-साथ क्षमता आवर्धन कार्यों को पूरा करने हेतु इन गाड़ियों को चालू करने में विलम्ब हो रहा है।
वर्ष 2006-07				
4.	कुमारघाट	अगरतला	एक्सप्रेस	अम्बाला और अगरतला के बीच नई लाइन का निर्माण कार्य पूरा नहीं होने के कारण।
5.	जोगबनी	कोलकाता	एक्सप्रेस	जोगबनी-कटिहार परिवर्तित लाइन के लिए रेल संरक्षा आयुक्त से स्वीकृति प्राप्त की जानी है।
वर्ष 2007-08				
6.	चेन्नै इग्मोर	नागोर	एक्सप्रेस	विल्लुपुरम और मईलादुतुरै के बीच आमान परिवर्तन कार्य पूरा नहीं होने के कारण।
7.	भुवनेश्वर	रामेश्वरम	एक्सप्रेस	विल्लुपुरम और मईलादुतुरै के बीच आमान परिवर्तन कार्य पूरा नहीं होने के कारण।

(ङ) रेलगाड़ी सेवाओं को प्रारंभ करने के लिए ऊपर उल्लिखित खण्डों के आमान परिवर्तन कार्य में तेजी लाई जा रही है।

इस्पात के लिए विनियामक प्राधिकरण की स्थापना

***377. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:**
श्री चन्द्रभूषण सिंह:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में इस्पात की कीमतों को नियंत्रित करने के लिए एक विनियामक प्राधिकरण की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में किए गए परामर्शों का क्या परिणाम निकला है;

(ग) क्या सरकार के उक्त कदम पर इण्डियन स्टील अलायंस ने आपत्ति जताई है;

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

(ङ) विनियामक तंत्र की स्थापना का प्रस्तावित निवेश प्रस्तावों तथा इस्पात की बढ़ती कीमतों पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) फिलहाल सरकार का देश में इस्पात की कीमतों को नियंत्रित करने के लिए एक विनियामक प्राधिकरण स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) इस्पात की कीमतों को मानीटर करने तथा विनियमित करने के लिए एक स्वतंत्र विनियामक स्थापित करने के प्रस्ताव के बारे में मीडिया रिपोर्टों के आधार पर इंडियन स्टील अलायंस (आईएसए) ने सरकार को लिखा है कि वह ऐसी रिपोर्टों से क्षुब्ध है और ऐसा कोई भी प्रयास पत्तनोन्मुखी होगा और इससे भारत के इस्पात उद्योग का विकास प्रतिकूल रूप से प्रभावित होगा।

(ङ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

'रेस्पान्सिबल टूरिज्म' संबंधी विश्व सम्मेलन

***378. श्री के. फ्रांसिस जार्ज:** क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत ने हाल ही में केरल सरकार के पर्यटन विभाग के साथ मिलकर कोच्चि में 'रेस्पान्सिबल टूरिज्म' संबंधी एक विश्व सम्मेलन आयोजित किया था;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन का मुख्य विषय क्या था और सतत पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्या निर्णय लिए गए;

(ग) क्या सरकार ने पर्यटन उद्योग में अच्छी प्रथाओं को अपनाने के लिए 2002 की 'केप टाउन घोषणा' के कार्यान्वयन हेतु कोई कदम उठाये हैं; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) जी, हां। सम्मेलन का मुख्य विषय रेस्पान्सिबल टूरिज्म था जो संपोषित, स्थानीय, सामाजिक और आर्थिक विकास एवं पर्यावरणीय वहनीयता पर फोकस करता है। सम्मेलन में इन्हें सुनिश्चित करने हेतु सुझाव और कार्य योजनाएं सामने आईं।

राष्ट्रीय पर्यटन नीति, 2002 के माध्यम से पर्यटन मंत्रालय ने, समुदाय उन्मुखी एप्रोच का विकास, समुदाय की भागीदारी, संसाधनों का वहनीय उपयोग, आदि जैसे उत्तरदायी एवं वहनीय पर्यटन का विकास सुनिश्चित करने के लिए, जो कि केप टाउन घोषणा 2002 के मार्गदर्शी सिद्धान्त भी हैं, बेहतर प्रक्रियाओं को अपनाया है।

पत्तनों को देश के भीतरी भागों से जोड़ने के लिए रेल परियोजनाएं

***379. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के विभिन्न भागों में, विशेषत: उड़ीसा के हरिदासपुर-पारादीप, दैतारी-बांसपानी खंडों में पत्तन/देश के भीतरी भाग को रेल मार्ग से जोड़ने संबंधी परियोजनाओं में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ख) वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान ऐसी प्रत्येक परियोजना के लिए आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) आज की तारीख तक इन परियोजनाओं पर हुए व्यय तथा इनकी प्रगति का ब्यौरा क्या है; और

(घ) ये परियोजनाएं कब तक पूरी हो जाएंगी?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (घ) राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत रेलवे ने देश में विभिन्न पत्तनों/भीतरी प्रदेशों में परस्पर संपर्क को सुदृढ़ बनाने हेतु नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण के कार्य आरंभ किए हैं। इन परियोजनाओं का विवरण निम्नानुसार है:

पत्तन संपर्क कार्य (अनुमोदित)

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	परियोजना	योजना शीर्ष	लम्बाई (कि.मी. में)	लागत	परिव्यय 2006-07	परिव्यय 2007-08	31.03.08 को प्रत्याशित लागत	स्थिति एवं लक्ष्य जहां कहीं निर्धारित है
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1'.	ओबुलावरीपल्लि-कृष्णापटनम	नई लाइन	113	697.52	10	10	70	कार्य प्रगति पर है। 23 कि.मी. को 2008-09 में आरंभ किया जाएगा। शेष 90 कि.मी. 2010-11 में आरंभ किया जाएगा।
2'.	पनवेल-करजत	नई लाइन	28	137.44	1	0.01	136.62	कार्य पूरा हो गया है।
3'.	दैतारी-बांसपानी	नई लाइन	155	850.69	155.85	15	761.45	कार्य पूरा हो गया है।
4'.	हरिदासपुर-पारादीप	नई लाइन	82	594.34	44	20	113.50	भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य और पुलों के निर्माण का कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य 2009-10।
5'.	आंगुल-सुकिंदा	नई लाइन	98	344	20	12	32.87	अंतिम स्थान सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है। योजनाओं और अनुमान संबंधी कार्य आरंभ किए गए हैं। लक्ष्य 2009-10।
6'.	भरूच-सामनी-दाहेज	आमान परिवर्तन	62.30	156.56	10	2.6	0.97	अंतिम स्थान सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है। इन परियोजनाओं को विशेष प्रयोजन योजना के तहत लागू कर दिया जाएगा। लक्ष्य 2009-10।
7'.	दिल्ली-रेवाड़ी दूसरी लाइन	आमान परिवर्तन	83	143.88	40	10	134	कार्य पूरा हो गया है।
8.	मानसी-सहरसा और सहरसा-दौरम-मधेपुर पूर्णिया	आमान परिवर्तन	142	330.51	20	40.15	151	मानसी-सहरसा का कार्य पूरा हो गया है। शेष कार्य को 2008-09 में पूरा करने का लक्ष्य है।
9.	गोंडा-गोरखपुर लूप आनंद नगर-नौतनवा सहित	आमान परिवर्तन	260	381.17	5	25	151	मिट्टी, पुल संबंधी और गिट्टियां बिछाने का कार्य प्रगति पर है।
10.	लिंक्ड फिंगर्स सहित रंगिया-मुरकोंगसलेक	आमान परिवर्तन	510.3	915.7	10	22	24	परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषित किया गया है। कार्य आरंभ कर दिया गया है।
11.	गांधीधाम-पालनपुर	आमान परिवर्तन	313	451.52	65	0.40	440	कार्य पूरा हो गया है।

1	2	3	4	5	6	7	8	9
12.	पिपावाव और सिहोर-पलिताना तक विस्तार के साथ-साथ सुरेन्द्रनगर-भावनगर-रजुला-महुआ	आमान परिवर्तन	385	463.53	5	30	446.04	कार्य पूरा हो गया है।
13'.	अरसीकेरे-हसन-मंगलोर	आमान परिवर्तन	236	374.44	0.01	–	326	कार्य पूरा हो गया है।
14'.	भिलड़ी-समदड़ी	आमान परिवर्तन	223	337.4	115	110	199.66	मिट्टी, पुल, गिट्टी बिछाने और रेलपथ संयोजन का कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य 2008-09।
15'.	अजमेर-फुलेरा-रिंगस-रेवाड़ी	आमान परिवर्तन	294.97	716.64	270	125	395.01	मिट्टी, पुल, गिट्टी बिछाने और रेलपथ संयोजन का कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य 2008-09।
16'.	कुड्डालोर-सेलम वाया वृद्धाचलम	आमान परिवर्तन	191	337.17	80	30	311.07	कार्य पूरा हो गया है।
17'.	थंजावुर-विल्लुपुरम	आमान परिवर्तन	192	362.43	100	75	342.62	मिट्टी, पुल, गिट्टी बिछाने और रेलपथ संयोजन का कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य 2008-09।
18'.	पनवेल-जसई-जेएनपीटी	दोहरीकरण	28.5	53.25	8	2	88.54	कार्य पूरा हो गया है।
19.	नरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर	दोहरीकरण	43	180.2	10	2.16	180	कार्य पूरा हो गया है।
20.	रहमा-पारादीप	दोहरीकरण	23	79.41	5	5.25	77.20	कार्य पूरा हो गया है।
21.	रजतगढ़-नरगुंडी	दोहरीकरण	28	84.99	0.2	0.1	83.34	कार्य पूरा हो गया है।
22'.	पंसकुरा-हल्दिया फेज-I	दोहरीकरण	14	35.02	0.5		30.42	कार्य पूरा हो गया है।
23'.	बरौनी-तिलरथ वाई-पास	दोहरीकरण	14	15.37	2.39	0	12.1	कार्य पूरा हो गया है।
24'.	होस्पेट-गुंतकल	दोहरीकरण	115.4	268.23	60	8	246	कार्य पूरा हो गया है।
		पत्तन संपर्क कार्य (गैर अनुमोदित)						
1'.	सुरत-हजीरा	नई लाइन	36.36	138.4				अंतिम संरेखण का मामला गुजरात राज्य सरकार के पास लंबित है। परियोजना विशेष प्रयोजन (एसपीवी) के माध्यम से क्रियान्वित की जाएगी।
2.	छत्रपुर-गोपालपुर	नई लाइन	–	50				उड़ीसा सरकार द्वारा दी जाने वाली पत्तन रियायत के आधार पर लाइन हेतु योजना बनाई जाएगी।

'का तात्पर्य है आरवीएनएल द्वारा की जा रही परियोजना

पर्यटन हेतु अवसंरचनात्मक सुविधाएं

*380. **श्री निखिल कुमार:** क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केंद्र सरकार ने हाल ही में सैद्धांतिक रूप से यह निर्णय लिया है कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए पर्यटन स्थलों पर अवसंरचनात्मक सुविधाओं का उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है;

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

(ग) क्या अवसंरचनात्मक सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने के लिए छोटे पर्यटन स्थलों की पहचान की गयी है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितना निवेश किए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) पर्यटक स्थलों में अवसंरचनात्मक सुविधाओं के उन्नयन की जिम्मेवारी मुख्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 'गंतव्यों एवं परिपथों के उत्पाद/अवसंरचना विकास' की योजना के अंतर्गत, योजना दिशा-निर्देशों के अनुरूप, उनसे प्राप्त परियोजना प्रस्तावों के आधार पर, पारस्परिक प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता की शर्त पर वित्तीय सहायता प्रदान करता है। देश में पर्यटन के संवर्धन एवं विकास के लिए 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 1160 परियोजनाओं के लिए 2011.67 करोड़ रुपए की राशि जारी की गई। 2007-08 के दौरान, गंतव्यों तथा परिपथों के अवसंरचनात्मक विकास की परियोजनाओं सहित, 645.13 करोड़ रुपए की 277 परियोजनाओं को स्वीकृति दी जा चुकी है।

द्वीपों के लिए 'सीप्लेन' सेवा

3552. **श्री मिलिन्द देवरा:** क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार मालदीव एयर टैक्सी की तर्ज पर लक्षद्वीप के लिए विशेष सीप्लेन सेवा आरंभ करने की योजना बना रही है;

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

(ग) क्या सरकार अंडमान और निकोबार द्वीप समूह के लोगों के लिए भी यह सेवा आरंभ करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यह सुविधा इन द्वीपों के लिए कब तक आरंभ कर दिए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) पवनहंस हेलीकाप्टर्स लि. (पीएचएचएल) लक्षद्वीप समूह में सीप्लेन सेवाएं प्रचालित करने के विकल्प की जांच कर रहा है।

(ख) लक्षद्वीप प्रशासन के साथ विचार-विमर्श करके कार्यविधि की जांच की जा रही है। सरकार ने इस सेक्टर में निवेश को प्रोत्साहित करने के लिए हाल ही में सीप्लेन सेवाओं के लिए प्रत्यक्ष विदेशी निवेश संबंधी मापदण्डों में भी छूट प्रदान करके इसे 100% कर दिया है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

दुर्गापुर इस्पात परियोजना अस्पताल

3553. **श्री सुनील खां:** क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दुर्गापुर इस्पात परियोजना के मुख्य अस्पताल में सभी सुविधाओं से युक्त गहन चिकित्सा इकाई, रेडियोलाजी यूनिट तथा एनसीयू यूनिट कार्यरत है;

(ख) यदि हां, तो उपचार के लिए आवश्यक मशीनों, उपस्करों तथा सुविधाओं की अनुलब्धता के क्या कारण हैं;

(ग) क्या उक्त अस्पताल में चिकित्सकों तथा कर्मचारियों की कमी है;

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

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/ उठाए जाने का प्रस्ताव है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) जी, हां।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) डीएसपी अस्पताल में 130 डाक्टर तथा 600 से अधिक कर्मचारी हैं जिनमें नर्सिंग पैरा मैडिकल और अन्य

सहायक स्टाफ शामिल हैं। मरीजों के लिए समग्र सेवाओं में सुधार करने हेतु मानव संसाधन आवश्यकताओं का आवधिक रूप से मूल्यांकन किया जाता है और अंतर यदि कोई हो, को चुनिंदा भर्ती, पुनर्तैनाती, आऊटसोर्सिंग आदि के जरिए पूरा किया जाता है। शुरू की गई कुछ कार्रवाई नीचे दी गई है:-

* पिछले वित्तीय वर्ष में 18 डाक्टरों की भर्ती पहले की जा चुकी है।

* 28 पैरा-मैडिकल कर्मचारियों की भर्ती के लिए कार्रवाई की जा रही है।

* अस्पताल के समग्र हाऊसकीपिंग कार्य और सफाई कार्य एक अंतर्राष्ट्रीय प्रतिष्ठित संगठन मैसर्स सुलभ इंटरनेशनल को आऊटसोर्स किए गए हैं।

इसके साथ-साथ विशेषज्ञों जैसे कार्डियोलोजिस्ट यूरोलोजिस्ट और न्यूरोलोजिस्ट आदि की भर्ती के वांछित परिणाम प्राप्त नहीं हुए हैं। इसके अतिरिक्त, इस प्रकार के मामलों में जहां प्रारंभिक जांच के बाद इन क्षेत्रों में विशेषज्ञ की सेवाओं की आवश्यकता होती है, मरीजों को दुर्गापुर से बाहर के स्पेशिलिटी अस्पतालों में भेजा जाता है।

[हिन्दी]

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम का दुरुपयोग

3554. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली के स्थानीय न्यायालय तथा किसी अन्य न्यायालय ने पिछले तीन वर्षों के दौरान अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम के दुरुपयोग के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही की चेतावनी दी है;

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

(ग) क्या उक्त अधिनियम के दुरुपयोग को रोकने के लिए कोई कानूनी उपबंध है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) दिल्ली में न्यायालय द्वारा इस तरह का कोई निदेश नहीं दिया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 का उद्देश्य अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के व्यक्तियों के विरुद्ध अत्याचारों के अपराधों का निवारण करना है। उक्त अधिनियम के अंतर्गत दर्ज मामलों पर न्यायालयों में विचारण होता है और ये मामले न्यायिक प्रक्रिया के अधीन सिद्धदोष अथवा दोषमुक्ति में समाप्त होते हैं।

[अनुवाद]

तेल निष्कर्षण

3555. श्री जी. करुणाकर रेड्डी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक में कोयला शेल में प्रचुर मात्रा में तेल विद्यमान है;

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

(ग) क्या इन स्थानों की शेल से तेल निकालने की कोई योजना सरकार के पास है; और

(घ) इस संबंध में सरकारी नीति और रणनीति का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) इस प्रश्न का संबंध संभवत: तेल शेल से है। कर्नाटक राज्य में तेल शेल जमाव होने की कोई सूचना नहीं है।

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

(घ) असम में कोयले के साथ तेल शेल के सहबद्ध होने की सूचना मिली है। शेल/कोयले में तेल भंडारों के संबंध में कोई आकलन नहीं किया गया है। हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय (डीजीएच) ने भारत के पूर्वोत्तर भाग में तेल शेल जमाव और सिनक्रूमड संभाव्यता के अनुमानित स्रोत पर अध्ययन करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी है।

[हिन्दी]

रेल का ठहराव

3556. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रतलाम रेलवे मण्डल में कछरोड़ में 9303/9304 रतलाम-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रैस का ठहराव तथा कोटा रेलवे मण्डल में विक्रमगढ़ अलोट में 2465/2466 इंदौर-रणथम्बोर एक्सप्रैस के ठहराव तथा 193ए/194ए जयपुर-कोटा-श्यामगढ़ यात्री गाड़ी का रतलाम तक विस्तार किए जाने संबंधी मांग पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) यात्री सुविधाओं में वृद्धि के मद्देनजर वर्ष 2008-09 के रेल बजट में उक्त रेल मण्डलों के तहत श्यामगढ़-रतलाम और रतलाम-उज्जैन रेल खण्ड में उपलब्ध कराई गई सुविधाओं का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) कचरोड़ स्टेशन पर 9303/9304 रतलाम-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस और विक्रमगढ़ अलोट स्टेशन पर 2465/2466 इंदौर-जोधपुर रणथंभोर एक्सप्रेस को ठहराव देने की जांच की गई परंतु इसे वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया।

193/193ए/194 शामगढ़-कोटा-जयपुर एक्सप्रेस को रतलाम तक चलाना परिचालनिक दृष्टि से फिलहाल व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

(ख) 2008-09 के रेल बजट में शामगढ़-रतलाम और रतलाम उज्जैन खंड को सेवित करने के लिए निम्नलिखित गाड़ी सुविधाओं की घोषणा की गई है:-

नई गाड़ियां: 1. सूरत-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक), 2. इंदौर-उदयपुर एक्सप्रेस बरास्ता रतलाम (सप्ताह में तीन दिन)

फेरों में वृद्धि: 2947/2948 अहमदाबाद-पटना अजीमाबाद एक्सप्रेस-सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर सप्ताह में दो दिन

शामगढ़-रतलाम खंड और रतलाम-उज्जैन खंड के रेलवे स्टेशनों पर मानदंडों के अनुसार सभी न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं पहले ही मुहैया करा दी गई हैं। इसके अलावा, रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का संवर्द्धन एक सतत प्रक्रिया है। निधि की उपलब्धता, अन्य सापेक्ष प्राथमिकताओं और यातायात में वृद्धि के अनुसार वार्षिक निर्माण कार्यक्रम के माध्यम से इनकी व्यवस्था की जाती है। इसके अलावा, यात्री सुविधाओं में निम्नांकित वृद्धि की योजना है:

(एक) बी श्रेणी के स्टेशनों पर सभी निचली और मध्य सतह वाले प्लेटफार्मों की ऊंचाई को बढ़ाना।

(दो) डी श्रेणी के निचली सतह वाले मौजूदा प्लेटफार्मों का मध्यम सतह वाले प्लेटफार्मों में बदलाव और मौजूदा मध्यम सतह वाले प्लेटफार्मों का ऊंची सतह वाले प्लेटफार्मों में बदलाव।

(तीन) सभी डी श्रेणी के स्टेशनों पर कुछ प्लेटफार्मों पर छत की व्यवस्था करना।

(चार) बी श्रेणी के स्टेशनों पर आवश्यकतानुसार प्लेटफार्म छतों (250 वर्ग मी. से 500 वर्ग मी. के आकार वाले) की व्यवस्था करना।

(पांच) ऊंची सतह वाले प्लेटफार्मों वाले सभी बी श्रेणी के स्टेशनों पर ऊपरी सड़क पुलों की व्यवस्था करना।

[अनुवाद]

बीपीसीएल द्वारा पेट्रोल पंपों के आवंटन में अनियमितताएं

3557. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) द्वारा पेट्रोल पंपों के आवंटन में अनियमितताओं के बारे में अगस्त, 2007 में एक सतर्कता जांच की थी;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, हां।

(ख) जांच-पड़ताल के पश्चात यह सिद्ध हुआ है कि लुधियाना में मैसर्स सालासर पावर प्वाइंट और मैसर्स बालाजी पावर प्वाइंट को खुदरा बिक्री केन्द्रों के आवंटन में बहु डीलरशिप मानदंडों का उल्लंघन हुआ है।

(ग) बीपीसीएल द्वारा चूककर्त्ता अधिकारियों को कारण बताओ नोटिस जारी करने की प्रक्रिया प्रगति पर है।

[अनुवाद]

अल्पसंख्यकों के लिए सरकारी ऋणों में कोटा

3558. श्री धर्मेन्द्र प्रधान: क्या **अल्पसंख्यक मामले मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अल्पसंख्यकों के लिए अनिवार्य आवंटन करने हेतु सभी प्रकार के सरकारी ऋणों तथा अनुदानों में 15 प्रतिशत ऋणों को अल्पसंख्यकों के लिए आरक्षित करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में इस प्रयोजनार्थ क्या प्रावधान किए गए हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (ग) सभी प्रकार के सरकारी ऋणों और अनुदानों में अल्पसंख्यकों के लिए 15 प्रतिशत आरक्षित रखने संबंधी कोई निर्णय नहीं हुआ है। तथापि, अल्पसंख्यकों के कल्याणार्थ प्रधानमंत्री ने नए 15-सूत्रीय कार्यक्रमों के तहत दिनांक 31 मार्च, 2010 तक सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अल्पसंख्यकों को दी जाने वाली प्राथमिकता क्षेत्र ऋण को 15 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव है।

हरपालपुर से हमीरपुर तक नई रेल लाइन

3559. श्री राजनरायन बुधौलिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हरपालपुर रेलवे स्टेशन से हमीरपुर रेलवे स्टेशन तक नई रेल लाइन बिछाने हेतु जन प्रतिनिधियों से कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इस पर रेलवे द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी, हां। हरपालपुर स्टेशन तथा हमीरपुर रोड के बीच नई रेल लाइन से संबंधित एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है। हरपालपुर-हमीरपुर रोड के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ है। विगत में, मांगों के आधार पर हमीरपुर से हमीरपुर रोड (6 किमी.) तक नई लाइन के लिए एक सर्वेक्षण 2000-01 में किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, नई लाइन की निर्माण लागत ऋणात्मक प्रतिफल दर सहित 15 करोड़ रु. आंकी गई थी। परियोजना की अलाभप्रद प्रकृति तथा संसाधनों के तंगी के कारण इसे शुरू नहीं किया जा सका।

[अनुवाद]

ओपेक द्वारा तेल उत्पादन में वृद्धि

3560. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्य को स्थिर रखने के लिए भारत ने ओपेक से तेल उत्पादन में वृद्धि का कोई अनुरोध किया है;

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

(ग) क्या वियना में आयोजित ओपेक के अंतिम अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन में तेल मूल्यों में कमी अथवा कच्चे तेल के उत्पादन में वृद्धि के मुद्दे पर चर्चा की गई थी; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में ओपेक की क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) जी नहीं। तथापि, वियेना आस्ट्रिया में सितंबर, 2006 में हुई ओपेक अंतर्राष्ट्रीय सेमिनार को संबोधित करते हुए केन्द्रीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने तेजी से बढ़ते हुए तेल मूल्यों के विषय पर कुछ मुद्दे उठाए थे, उन्होंने कहा कि: तेल सुरक्षा तेल आपूर्ति सुरक्षा नहीं है। निश्चित तेल आपूर्ति स्रोत के होने पर भी कोई विकासशील देश तब तक पर्याप्त तेल खरीदने की स्थिति में नहीं होगा जब तक उसके मूल्य वहन योग्य नहीं होंगे, इसलिए, मूल्य स्थिरता तेल सुरक्षा का महत्वपूर्ण घटक बन गया है। आम आदमी की आर्थिक और सामाजिक वृद्धि के क्षेत्र में ऊर्जा मूल्यों को महत्वपूर्ण भूमिका को देखते हुए, यह अनिवार्य हो गया है कि तेल सस्ते मूल्यों पर मुहैया कराया जाए और यह कार्य वर्तमान तेल मूल्यों के परिदृश्य के अनुसार कठिन होता जा रहा है।

[हिन्दी]

रेल अधिकारियों के लिए सुविधाएं

3561. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सुपरफास्ट यात्री रेलगाड़ियों में अधिकारियों के लिए कैरिज तथा सैलून सुविधा प्रदान करने संबंधी नियम व मानदण्ड क्या हैं;

(ख) क्या लम्बी प्रतीक्षा सूची के बावजूद किसी रेल गाड़ी में इस प्रकार के डिब्बे जोड़े जा सकते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या यात्रियों को असुविधा के बावजूद अधिकारियों को इस प्रकार की सुविधाएं प्रदान की जा सकती हैं; और

(घ) यदि ऐसे मामले प्रकाश में आते हैं, तो उस स्थिति में रेलवे द्वारा क्या कार्यवाही की जाती है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलवे के पदाधिकारियों द्वारा निरीक्षण पर जाने के लिए परिचालनिक व्यवहार्यता के अध्यधीन कुछ प्रतिबंधित गाड़ियों यथा राजधानी, शताब्दी, जनशताब्दी इत्यादि को छोड़कर सुपरफास्ट गाड़ियों सहित मेल एक्सप्रेस गाड़ियों में कैरेज/सैलून लगाए जाते हैं।

(ख) प्रतीक्षा सूची को समाप्त करने के लिए, परिचालनिक व्यवहार्यता तथा स्टाक की उपलब्धता के मद्देनजर, अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाए जाने के लिए प्राथमिकता दी जाती है। बहरहाल, कुछ मामलों में किसी विशेष समय पर निरीक्षण उद्देश्य से जाने के लिए जो रेलवे संचालन का एक आवश्यक पहलू है, पर भी कुछ सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

दवाओं का मूल्य

3562. श्री उदय सिंह: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास देश और विदेश में इंडियन एक्टिव फार्मास्युटिकल इन्ग्रेडिएन्ट मैन्यफैक्चरर्स (एपीआई) को मूल्य कम रहने के कारण होने वाली हानि को रोकने के लिए कोई नीति नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या अफ्रीका के प्रमुख देशों में भारतीय दवाओं की तुलना में चीन निर्मित दवाएं सस्ते दामों में बेची जा रही है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) भारत सरकार, पाटन-रोधी और अन्य संबंधित शुल्क लगातार कुछ संरक्षण दे रही है। जब कभी वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के अधीन पाटन-रोधी महानिदेशालय को ऐसे पाटन की शिकायत प्राप्त होती है, तो वे कार्यवाही शुरू करता है और पाटन-रोधी शुल्क लगा सकता है। इसके अतिरिक्त, विदेश व्यापार नीति के अंतर्गत बल्क औषधियों के सभी प्रकार के आयातों के लिए भारत के औषध महानियंत्रक के पास पंजीकरण कराना अनिवार्य है।

फोन बैटरी चार्जिंग सुविधाएं

3563. श्री विजय कृष्ण: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल डिब्बों में मोबाइल फोन बैटरी चार्जिंग सुविधाएं उपलब्ध हैं;

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

(ग) क्या रेलवे के पास इस प्रयोजनार्थ स्लीपर कोचों, विशेषकर लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में प्लग प्वाइंट लगाने की कोई योजना है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस प्रकार के सभी सवारी डिब्बों में इस सुविधा को स्थापित किए जाने हेतु समय-सीमा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। इन्हें आरक्षित वर्ष वाले सवारी डिब्बों में उत्तरोत्तर मुहैया कराया जा रहा है। इसे स्वीकृत पैमाने पर मुहैया कराया जाने के बारे में संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:-

श्रेणी	चार्जिंग प्वाइंटों की संख्या
प्रथम एसी	2 प्वाइंट प्रति 4 बर्थ तथा एक कूपे में एक प्वाइंट
द्वितीय एसी	प्रत्येक केबिन में 2 प्वाइंट (6 यात्रियों पर)
तृतीय एसी	प्रत्येक केबिन के भीतर दोनों में 2 प्वाइंट (8 यात्रियों के लिए)
एक्जीक्यूटिव चेयरकार	प्रत्येक पंक्ति के लिए दोनों तरफ एक प्वाइंट
एसी चेयरकार	एक पंक्ति छोड़कर दोनों तरफ प्रत्येक में एक प्वाइंट
स्लीपर क्लास	यात्री डिब्बों में एक छोर पर शौचालय के नजदीक एक ही जगह पर दो प्वाइंट

लगभग 5487 सवारी डिब्बों में मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट मुहैया करा दिए गए हैं।

(घ) सवारी डिब्बों में मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट की व्यवस्था निधि की उपलब्धता के आधार पर उत्तरोत्तर की जा रही है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र के लिए सीएनजी सुविधा

3564. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र के उन जिलों के नाम क्या है जहां सीएनजी लिंक एवं आपूर्ति सुविधा प्रदान की गई है;

(ख) उन स्थानों का ब्यौरा क्या है जहां इस प्रकार की सुविधा उपलब्ध है तथा संबंधित उद्योग स्थापित किए जा सकते हैं;

(ग) क्या महाराष्ट्र राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार को इस संबंध में किसी विशिष्ट औद्योगिक क्षेत्र का नाम भेजा है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) महानगर गैस लिमिटेड (एमजीएल), जो ब्रिटिश गैस के साथ गेल (इंडिया) लिमिटेड का एक संयुक्त उद्यम है, वर्तमान में मुंबई, थाणे, मीरा-भायंदर के आटोमोबाइल उपभोक्ताओं को संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) की आपूर्ति करती है। एमजीएल वर्तमान में 1,84,684 वाहनों की आपूर्ति करने वाले 129 सीएनजी स्टेशनों का प्रचालन कर रही है।

आगे, महाराष्ट्र नेचुरल गैस लिमिटेड (एमएनजीएल), जो बीपीसीएल के साथ गेल का एक संयुक्त उद्यम है, घरेलू वाणिज्यिक, औद्योगिक क्षेत्रों को पीएनजी और पुणे में आटोमोबाइल उपभोक्ताओं को सीएनजी की आपूर्ति के लिए शहर गैस वितरण परियोजना कार्यान्वित कर रही है।

(ग) और (घ) महाराष्ट्र सरकार से ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए छात्रावास

3565. श्री राकेश सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए 100 सीटों वाले छात्रावास के निर्माण हेतु राज्यों को उनके हिस्से की राशि प्रदान की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है;

(घ) क्या बढ़ती लागत के मद्देनजर और निर्माण कार्य पर इसके प्रभाव को ध्यान में रखते हुए सरकार अपने हिस्से की राशि को जल्द जारी करने पर विचार कर रही है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ङ) अन्य पिछड़े वर्गों के लड़कों और लड़कियों के लिए छात्रावासों की योजना के अंतर्गत, अधिकतम 100 सीटों वाले छात्रावासों के निर्माण के लिए राज्यों को 50% केंद्रीय सहायता और संघ राज्य क्षेत्रों और केन्द्रीय सरकार की संस्थाओं को शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता प्रदान की जाती है। अन्य पिछड़े वर्ग के छात्रों के लिए 100 सीटों वाले छात्रावासों के निर्माण हेतु राज्यों को गत 3 वर्षों के दौरान प्रदान निधि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए छात्रावास

अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए गत तीन वर्षों के दौरान 100 सीटों वाले संस्वीकृत राज्यवार छात्रावासों की संख्या

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	अन्य पिछड़े वर्ग के लड़कों एवं लड़कियों के लिए छात्रावास					
		2005-06		2006-07		2007-08	
		जारी राशि	छात्रावासों की संख्या	जारी राशि	छात्रावासों की संख्या	जारी राशि	छात्रावासों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	440.00	40	–	–	275.00	22
2.	बिहार	–	–	207.79	4	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8
3.	गुजरात	–	–	–	–	107.50	3
4.	केरल	48.50	1	–	–	–	–
5.	उड़ीसा	–	–	37.52	1	–	–
6.	त्रिपुरा	38.84	1	–	–	–	–
	कुल	527.34	42	245.31	5	382.50	25

पंजाब और गुजरात में एलपीजी कनेक्शन

3566. श्री अविनाश राय खन्ना:
श्री वी.के. दुग्मर:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) वर्तमान में गुजरात और पंजाब में प्रदत्त जिला-वार गैस कनेक्शनों की संख्या क्या है;

(ख) गैस कनेक्शन के लिए प्रतीक्षा सूची में जिला-वार आवेदनों की संख्या क्या है; और

(ग) पंजाब और गुजरात में वर्ष-वार, कंपनी-वार, जिला-वार आबंटित गैस कनेक्शनों की संख्या क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने बताया है कि 1.4.2008 की स्थिति के अनुसार उनके पास गुजरात और पंजाब राज्यों में क्रमश: 5344103 तथा 4712515 घरेलू एलपीजी ग्राहक हैं। जिलेवार ब्यौरे संबंधित ओएमसीजी के निदेशकों (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

(ख) वर्तमान में, गुजरात और पंजाब राज्यों में वास्तविक घरेलू ग्राहकों के लिए नए एलपीजी कनेक्शन मांग पर उपलब्ध हैं और नए एलपीजी कनेक्शनों को जारी करने के लिए ओएमसीज के पास कोई प्रतीक्षा सूची लंबित नहीं है।

(ग) ओएमसीज ने रिपोर्ट दी है कि उन्होंने गुजरात और पंजाब राज्यों में वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान क्रमश: 189524, 206458 तथा 276707 और 171970, 269931 तथा 259962 नए एलपीजी कनेक्शन जारी किए हैं। जिलेवार ब्यौरे संबंधित ओएमसीज के निदेशकों (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

बिहार में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

3567. श्री गिरिधारी यादव: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में बिहार में चल रही खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की संख्या क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्ष के दौरान उद्योग-वार, प्रमात्रा-वार तथा मद-वार किया गया निर्यात क्या रहा और इससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई; और

(ग) इन उद्योगों को अंतर्राष्ट्रीय बाजार की प्रतिस्पर्धा का सामना करने हेतु सक्षम बनाने के लिए तथा उन्हें वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों/उद्यमों को सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग संगठित और असंगठित दोनों क्षेत्रों में हैं इसलिए बिहार सहित देश में खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के संबंध में ऐसे आंकड़े केंद्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। तथापि 1999-2000 से 2007-08 तक बिहार में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए अनुदान मांगने संबंधी 22 आवेदन पत्र इस मंत्रालय में प्राप्त हुए हैं।

(ख) गत तीन वर्षों अर्थात् 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए उद्योग/मदवार विभिन्न प्रसंस्कृत खाद्य वस्तुओं का निर्यात का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) प्रसंस्कृत खाद्य वस्तुओं के निर्यात को बढ़ावा देने तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा का सामना करने हेतु उद्योगों को सहायता देने के लिए सरकार विभिन्न वित्तीय सहायता स्कीमों के जरिए निर्यातकों को सहायता उपलब्ध करा रही है। इनमें बुनियादी ढांचा विकास संबंधी स्कीम, बाजार विकास संबंधी स्कीम, गुणवत्ता विकास संबंधी स्कीम, अनुसंधान एवं विकास संबंधी स्कीम और कृषि एवं प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण द्वारा कार्यान्वित परिवहन सहायता संबंधी स्कीम शामिल है। इसके अतिरिक्त कृषि निर्यात अंचलों के माध्यम से भारत सरकार निर्यात के लिए प्रसंस्कृत खाद्य वस्तुओं को मात्रात्मक उत्पादन का संवर्धन कर रही है। सरकार निर्यातकों द्वारा विदेशों में महत्वपूर्ण व्यापार मेलों में सहभागिता हेतु, क्रेता-विक्रेता बैठकें आयोजित करने, प्रचार के लिए भी सहायता दे रही है।

विवरण

निर्यात निष्पादन

(मात्रा मी. टन में/करोड़ रुपये में)

मद	2004-05		2005-06		2006-07	
	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
1	2	3	4	5	6	7
प्रसंस्कृत फल एवं सब्जियां						
सूखी और परिरक्षित सब्जियां	339802.51	817.22	566238.30	1459.17	366319.79	1194.71
आम गूदा	95857.00	315.72	134613.20	364.24	156835.51	505.83
आचार और चटनी	71975.51	129.35	135381.85	260.98	145216.00	293.59
अन्य प्रसंस्कृत फल और सब्जियां	84646.21	289.00	107335.24	370.21	129110.05	508.14
प्रसंस्कृत फल और सब्जियों का जोड़	592281.23	1551.29	943568.59	2454.60	797481.35	2502.27
भैंस का मांस	337777.65	1774.52	459937.63	2629.57	494111.48	3211.70
भेड़/बकरे का मांस	9024.49	81.27	7177.51	80.37	5481.55	63.05
पाल्ट्री उत्पाद	277744.46	160.79	145889.00	167.58	710880.12	315.90
डेरी उत्पाद	42160.06	358.69	59745.73	552.28	37391.11	395.15
पशु आवरण	552.73	12.64	1125.82	17.51	435.98	9.51
प्रसंस्कृत मांस	1359.70	9.45	256.04	2.43	825.01	6.80
प्राकृतिक शहद	10523.24	68.27	16769.23	116.22	8135.60	60.92
पशु उत्पादों का जोड़	679142.33	2465.63	690900.96	3565.96	1257260.85	4063.03
मूंगफली	177154.08	547.02	190053.34	513.69	251428.65	798.46
ग्वारगम	131299.98	689.48	186718.40	1049.23	189304.36	1125.79
गुड़ और कन्फैक्शनरी	40561.49	106.23	112644.06	269.97	455935.85	873.46
कोको उत्पाद	2313.30	27.66	2147.09	21.83	2891.00	35.08

1	2	3	4	5	6	7
अनाज विनिर्मित पदार्थ	51803.14	292.04	76880.63	393.96	1080062.69	462.71
अल्कोहलयुक्त और गैर-अल्कोहलयुक्त पेय	30748.49	117.74	55532.46	160.48	28778.68	116.61
विविध विनिर्मित पदार्थ	54397.88	232.15	49606.69	225.77	57696.80	223.65
अन्य प्रसंस्कृत खाद्यों का जोड़	488278.36	2012.32	673582.67	2634.93	2066098.03	3635.76

स्रोत: अपीडा

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर के लिए हेलीकाप्टर सेवा

3568. श्री नारायण चन्द्र बरकटकी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का पूर्वोत्तर राज्यों के दूरदराज क्षेत्रों को जोड़ने के उद्देश्य से हेलीकाप्टर सेवा में सुधार लाने का कोई विचार है;

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

(ग) सरकार ने इस प्रयोजनार्थ ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में क्या योजना तैयार की है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) पवनहंस हेलीकाप्टर्स लि. (पीएचएचएल) ने मेघालय, सिक्किम, अरुणाचल प्रदेश, नागालैंड तथा त्रिपुरा की सरकारों को दीर्घकालीन पट्टे पर हेलीकाप्टर उपलब्ध कराये हैं। गृह मंत्रालय को भी वेट लीज आधार पर हेलीकाप्टर उपलब्ध कराये हैं। संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अपनी आवश्यकताओं के अनुसार नियमित सेवाएं प्रचालित की जाती हैं इन्हें पवनहंस हेलीकाप्टर्स लि. द्वारा प्रत्यक्ष रूप से प्रचालित नहीं किया जाता। इसके अतिरिक्त, पवनहंस हेलीकाप्टर्स लि. वेट लीज आधार पर राज्यों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपयुक्त हेलीकाप्टर उपलब्ध कराता है।

प्रशिक्षित पायलटों की कमी

3569. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बंताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में उन पायलटों की संख्या क्या है जिन्हें पिछले तीन वर्षों के दौरान अब तक सीएटी 2/3 प्रचालनों के तहत प्रशिक्षित किया गया है;

(ख) क्या प्रशिक्षित पायलटों की कमी को दूर करने के लिए अधिक पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु सरकार द्वारा कोई कदम उठाए गए हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान कैट-2/3 प्रचालनों के अंतर्गत अभी तक देश में 1116 भारतीय पायलटों को प्रशिक्षित किया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। एयरलाइन प्रचालकों को निम्न दृश्यता परिस्थितियों में प्रचालनों के लिए अपने पायलटों को प्रशिक्षित करने हेतु प्रोत्साहित किया गया है। धुंध हवाईअड्डों के लिए/से उड़ान अनुसूचियों की स्वीकृति प्रचालकों द्वारा निम्न दृश्यता प्रचालनों के लिए प्रशिक्षित पायलटों की संख्या के आधार पर दी जाती है। केवल कैट-2/3 के लिए योग्यता प्राप्त पायलटों को ही अनुदेशक/परीक्षक के रूप में स्वीकृति प्रदान की जाती है ताकि कैट-2/3 प्रचालनों के लिए अधिक प्रशिक्षित पायलटों की उपलब्धता को सुनिश्चित किया जा सके।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

रांची-भुवनेश्वर गरीब रथ

3570. श्री तथागत सत्पथी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रस्तावित रांची-भुवनेश्वर गरीब रथ रेल गाड़ी की सेवा शुरू हो गई है;

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

(ग) प्रस्तावित रेलगाड़ी का संचालन कब तक शुरू हो जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी, हां। 2831/2832 रांची-भुवनेश्वर गरीब रथ एक्सप्रेस को पहले से ही 08.03.2008 को शुरू किया जा चुका है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में पर्यटन स्थलों का विकास

3571. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने राज्य में अनेक पर्यटन स्थलों के विकास हेतु कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गयी है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटक रुचि वाले स्थानों का विकास एवं संवर्धन मुख्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा स्वयं किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय महाराष्ट्र राज्य सहित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को पर्यटक गंतव्यों/परिपथों के उत्पाद/अवसंरचना विकास हेतु केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

सभी प्रकार से पूर्ण परियोजना प्रस्तावों का पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर मूल्यांकन किया जाता है और संबंधित शीर्ष के अंतर्गत उपलब्धता की शर्त पर निधियां जारी की जाती हैं।

दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पर्यटन मंत्रालय ने महाराष्ट्र राज्य में पर्यटन के विकास के लिए 8267.75 लाख रुपए की परियोजनाएं स्वीकृत की हैं।

2007-08 में दिशा-निर्देशों के अनुसार पूर्ण निम्नलिखित परियोजनाएं महाराष्ट्र राज्य के लिए स्वीकृत की गई हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	राशि (लाख रु. में)
1	2	3
1.	मुंबई में कला एवं शिल्प ग्राम का विकास	386.62
2.	जिला सतारा के तल-वाई में मंधरदेव का गंतव्य विकास	498.40
3.	भांदरदारा पर्यटक परिपथ, अहमदनगर का एकीकृत विकास	374.22
4.	शोलापुर में होटल प्रबंध संस्थान की स्थापना	1000.00
5.	चीखलधारा उत्सव	5.00
6.	कालीदास उत्सव	5.00
7.	एलोरा उत्सव	10.00

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र में पर्यटन में सरकारी निजी साझेदारी

3572. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम सरकार और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों ने बोडो लैण्ड के बीचोंबीच अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल हेतु सरकारी-निजी साझेदारी के साथ गंगटोक में एक पांच सितारा होटल-सह-कैसीनो तथा पूर्वोत्तर में अवसंरचना विकास सहित अरुणाचल प्रदेश में रिजस्ट-सह-गोल्फ कोर्स-सह-हवाई पट्टी हेतु कोई प्रस्ताव तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो इन प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और इस सांझेदारी पर निजी क्षेत्र की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) पर्यटन का विकास एवं संवर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त परियोजना प्रस्तावों के आधार पर, पर्यटन अवसंरचना के विकास हेतु निम्न योजनाओं के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्रदान करता है:

(1) गंतव्यों तथा परिपथों के लिए उत्पाद/अवसंरचना विकास

(2) भारी राजस्व सृजक परियोजनाएं

दिशा-निर्देशों के अनुसार, सभी प्रकार से पूर्ण परियोजना प्रस्तावों का, योजना दिशा-निर्देशों के अनुसार परीक्षण किया जाता है और

पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर अनुमोदन किया जाता है और संबंधित शीर्ष के अंतर्गत उपलब्धता की शर्त पर निधियां जारी की जाती हैं।

असम सरकार और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों ने गंगटोक में एक पांच सितारा होटल-सह-कैसीनों के साथ बोडो लैण्ड के बीचोंबीच में अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक गंतव्य की स्थापना हेतु सरकारी-निजी साझेदारी के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। अरुणाचल प्रदेश सरकार ने गोल्फ रिजार्ट और हवाई संपर्क के संबंध में प्रस्तावों को अग्रेषित किया है। तथापि, इन प्रस्तावों को स्वीकृत नहीं किया जा सका क्योंकि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और सरकारी वित्तीय संस्थानों द्वारा निधिकरण स्रोत आदि जैसे आवश्यक दस्तावेजों को पेश नहीं किया गया था।

पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार ने, उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों में पर्यटन के विकास और संवर्धन हेतु दसवीं योजना में 392,04.64 लाख रुपए और वर्ष 2007-08 में 227,44.31 लाख रुपए की परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की है।

[हिन्दी]

वृद्धाश्रम

3573. श्री गणेश सिंह: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार वृद्ध आश्रमों के संचालन के लिए राज्यों को धनराशि प्रदान कर रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में वृद्ध आश्रमों के संचालन के लिए केन्द्र सरकार द्वारा अनुमोदित धनराशि का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) सरकार वृद्धाश्रमों के संचालन हेतु राज्य सरकारों को सीधे निधियां प्रदान नहीं करती है। तथापि, "वृद्धजनों के लिए समेकित कार्यक्रम" योजना के अंतर्गत वृद्धाश्रमों के संचालन हेतु गैर-सरकारी संगठनों को सहायता प्रदान की जाती है।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में गैर-सरकारी संगठनों के लिए संस्वीकृत राशि का ब्यौरा इस प्रकार है:

वर्ष	संस्वीकृत राशि (लाख रुपए)	
2005-06	7.65	74.68
2006-07	2.76	96.41
2007-08	8.02	53.52

आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. द्वारा उत्पीड़न

3574. श्री चन्द्रदेव प्रसाद राजभर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे पुलिस/जीआरपी उत्तर-पूर्व रेलवे में अनारक्षित डिब्बों में यात्रियों को परेशान करते हैं और जो लोग उनका विरोध करते हैं उन्हें मारने से भी नहीं हिचकिचाते हैं; और

(ख) यदि हां, तो पुलिस/जीआरपी द्वारा इस प्रकार के उत्पीड़न पर अंकुश लगाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को वित्तीय लाभ

3575. श्री एल. राजगोपाल: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के लाभ कमा रहे केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (सीपीएसयू) को कुछ और वित्तीय लाभ प्रदान किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो उन सीपीएसयू का ब्यौरा क्या है जो इस लाभ को अपने कर्मचारियों को प्रदान करेंगे;

(ग) क्या यह वित्तीय लाभ केवल बोर्ड स्तरीय कार्यकारियों, बोर्ड स्तर से नीचे कार्यपालकों और पर्यवेक्षकों तक ही सीमित हैं; और

(घ) यदि हां, तो यही लाभ कामगारों तक पहुंचाने के लिए उठाए गए/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) जी, हां।

(ख) वेतनमानों की आई डी ए प्रणाली 1997 अपनाने वाले केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उन उद्यमों के कर्मचारियों के मूल वेतन में 1.1.2007 से 50 औद्योगिक महंगाई भत्ते के विलय का निर्णय लिया गया है, जो घाटा उठाने वाले उद्यम हैं तथा सरकार से बजटगत सहायता प्राप्त किए बिना अपने संसाधनों से उक्त विलय के कारण अतिरिक्त व्यय को पूरा करने में समर्थ हैं। यह लाभ भारतीय खाद्य निगम में वेतनमानों की आई डी ए प्रणाली अपनाने वाले कर्मचारियों को भी प्रदान किया गया है। यह लाभ केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उन उद्यमों के कर्मचारियों को भी 1.4.2004 से समान शर्तों पर प्रदान किया गया है, जिन्होंने वेतनमानों की सीडीए प्रणाली को अपनाया है।

(ग) और (घ) यह लाभ केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के कामगारों सहित सभी कर्मचारियों के लिए लागू है।

[हिन्दी]

विकलांग व्यक्तियों की सूची में दात्र कोशिका रोगियों को शामिल करना

3576. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विकलांग व्यक्तियों की सूची में दात्र कोशिका (सिकल सेल) रोगियों को शामिल करने पर विचार कर रही है;

(ख) क्या राज्य सरकारों ने भी इस संबंध में सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(घ) इस सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) विकलांगताओं की परिभाषा "नि:शक्त जन (समान अवसर, अधिकार संरक्षण एवं पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995" और राष्ट्रीय न्यास अधिनियम, 1999 में दी गई है। ये दोनों अधिनियम विकलांगताओं से संबंधित हैं न कि बीमारियों से।

[अनुवाद]

हैदराबाद विमानपत्तन पर हेलिकाप्टर सेवाएं

3577. श्री गुंडलूर निजामुद्दीन: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हैदराबाद में हैदराबाद शहर के विभिन्न हिस्सों से नये अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन तक यात्रियों को लाने ले जाने के लिए हेलिकाप्टर सेवाएं उपलब्ध करवाई जायेंगी; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

एम.आर.ओ. की स्थापना

3578. श्रीमती सी.एस. सुजाता: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्तमान में देश में विमानों के रखरखाव, मरम्मत और ओवर हालिंग (एमआरओ) के लिए कोई इकाई नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार देश में इस प्रकार की किसी इकाई की स्थापना का है;

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

(घ) क्या सरकार ने इस इकाई की स्थापना के लिए किसी स्थल का चयन किया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) देश में वर्तमान में विमानों के लिए अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहाल (एमआरओ) सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(ख) से (ङ) सरकार की इस समय ऐसी इकाई स्थापित करने की कोई योजना नहीं है। बहरहाल, नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लि. (नेसिल) की मै. बोईंग (नागपुर में) तथा एयरबस के साथ संयुक्त उद्यम के रूप में अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहाल (एमआरओ) स्थापित करने की योजना है। इसके अतिरिक्त, मै. लुफ्थांजा तथा मै. हाकर्स पेसिफिक ने विभिन्न प्रकार के विमानों के लिए क्रमश: हैदराबाद और दिल्ली में अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहाल (एमआरओ) स्थापित करने के लिए प्रस्ताव रखा है।

औषधियों और संपाकों का निर्यात

3579. श्री चंद्रकांत खैरे: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बड़ी संख्या में औषधियों और संपाकों का विभिन्न देशों को निर्यात किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान इससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित हुई;

(ग) क्या भारतीय औषधि उद्योग निर्यात के उद्देश्य से औषधि संपाकों की संपूर्ण मांग को पूरा करने की स्थिति में है;

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

(ङ) भारतीय औषधि के निर्यात में वृद्धि के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) बड़ी संख्या में भारतीय दवाओं का निर्यात दुनिया भर के 200 से ज्यादा देशों को किया जाता है जिसमें अमेरिका, यूरोप, जापान, जर्मनी, रूस, ब्रिटेन, कनाडा, चीन, ब्राजील, आस्ट्रेलिया आदि जैसे अत्यधिक विनियमित बाजार भी शामिल हैं। गत तीन वर्षों के दौरान औषधों एवं भेषजों के अनुमानित निर्यात संबंधी आंकड़े निम्नानुसार हैं:-

(मूल्य आंकड़े करोड़ रु. में)

2004-05	2005-06	2006-07
17857	22216	24942

भारतीय औषध विनिर्माता कंपनियों ने विगत कुछ वर्षों के दौरान अधिकांश निर्यात मांग को पूरा करने के लिए क्षमता और सामर्थ्य विकसित कर ली है। अब अमेरिका से बाहर सबसे अधिक यूएसएफडीए अनुमोदित प्लांट भारत में हैं।

भारत सरकार ने विदेश व्यापार नीति के अंतर्गत निर्यात संवर्द्धन हेतु अनेक उपाय किए हैं जिनमें अन्य के साथ-साथ, निम्नांकित शामिल हैं:-

1. निर्यात अवसंरचना और संबद्ध क्रियाकलापों के विकास के लिए राज्यों को सहायता (एएसआईडीई)।
2. बाजार पहुंच पहल (एमएआई)।
3. बाजार विकास सहायता (एमडीए)।
4. व्यापार से जुड़े मामलों के व्ययों की पूर्ति।
5. निर्यात उत्कृष्टता वाले नगरों का पुनर्गठन तथा निर्यातकों को सहायता।
6. ब्रांड संवर्द्धन व गुणवत्ता।
7. परीक्षण घरानों का आधुनिकीकरण व स्तरोन्नयेन।
8. देश में विशेष आर्थिक क्षेत्रों (एसईजेड) की स्थापना।
9. औषध निर्यात संवर्द्धन परिषद (फार्मेक्सिल) का गठन।

कोयम्बटूर से कन्याकुमारी तक रेलगाड़ी

3580. श्री एम. अप्पादुरई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार हजारों व्यापारियों, तीर्थ यात्रियों, कार्यालय जाने वालों, पर्यटकों आदि की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पलानी, डिंडीगुल, मदुरै, राजापलायम, त्रिरुनेलवेली से होकर कोयम्बटूर से कन्या कुमारी तक रात्रि रेलगाड़ी चलाने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्रियान्वयन की समय-सीमा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। कोयम्बटूर-कन्याकुमारी गाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि पोदानूर-पलानी-दिंडीगुल खंड पर मीटर लाइन और दिंडीगुल-कन्याकुमारी खंड पर बड़ी लाइन है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

वृहत रासायनिक औद्योगिक एस्टेट की स्थापना

3581. श्री हितेन बर्मन: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दक्षिण एशिया में देश के पेट्रोलियम केंद्र के रूप में स्थापित करने के उद्देश्य से तटीय राज्यों में पर्याप्त पत्तन सुविधाओं से युक्त वृहत रासायनिक उद्योग एस्टेट की स्थापना की प्रक्रिया आरम्भ कर दी है;

(ख) यदि हां, तो क्या एक प्रमुख परिसर की स्थापना का प्रस्ताव है जो अन्य संबद्ध इकाइयों को समुचित संपर्क प्रदान करेगा;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) जी हां, मंत्रिमंडल ने हाल ही में पेट्रोलियम, रसायन और पेट्रोरसायन निवेश क्षेत्र (पीसीपीआईआर) की स्थापना के लिए नीति का अनुमोदन किया है। पीसीपीआईआर लगभग 250 वर्ग कि.मी. क्षेत्रफल में विशिष्ट रूप से चिन्हित रूपरेखा वाला एक निवेश क्षेत्र है (जिसका कम से कम 40% क्षेत्र प्रसंस्करण कार्यकलापों के लिए रखा जाएगा)। प्रत्येक पीसीपीआईआर के पास एक प्रमुख किराएदार के रूप में एक रिफाइनरी/पेट्रोरसायन फीडस्टाक कंपनी होगी। पीसीपीआईआर की स्थापना के लिए इच्छुक राज्य सरकारों से प्राप्त आवेदनों पर पीसीपीआईआर नीति के अनुरूप विचार किया जाएगा।

(घ) उपरोक्त के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

डिब्रूगढ़ विमानपत्तन

3582. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा मंत्रालय के साथ भूमि विवाद की वजह से डिब्रूगढ़ विमानपत्तन का निर्माण वर्षों से लंबित है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में रक्षा मंत्रालय से आवश्यक मंजूरी प्राप्त हो गई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस परियोजना को पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) रनवे के विस्तार के लिए लगभग 6 एकड़ भूमि दिये जाने से संबंधित मामला रक्षा मंत्रालय के साथ सुलझा लिया गया है।

(ग) और (घ) एक नये टर्मिनल भवन तथा एक नये एप्रन का पहले ही निर्माण कर लिया गया है तथा जून, 2008 तक इनका प्रचालन आरंभ हो जाएगा। रक्षा भूमि जारी किये जाने से रनवे का 6000 फुट से 7500 फुट तक विस्तार का कार्य दिसंबर, 2009 तक पूरा होने की आशा है।

विधवा मानार्थ रेल पास

3583. श्रीमती जयाप्रदा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्व रेलवे के पास वर्ष 2008 के लिए विधवा मानार्थ रेल पासों के कितने आवेदन लम्बित हैं;

(ख) आवेदक-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इनके शीघ्र निपटान के लिए उठाए गए अथवा उठाए जाने वाले कदम क्या हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

एचपीसीएल को घाटा

3584. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) घाटे में चल रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों का आज की तिथि तक तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण है;

(ग) क्या एचपीसीएल की कार्यकुशलता और उसके लाभ में सुधार के लिए कोई कदम उठाए गए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) जी नहीं। हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने गत चार वर्षों के दौरान लाभ अर्जित किया है, जिसके ब्यौरे निम्नानुसार है:-

वर्ष	लाभ (रु. करोड़ में)
2004-05	1277.33
2005-06	405.63
2006-07	1571.17
अप्रैल-दिसंबर, 2007	750.37

(ग) से (ङ) एचपीसीएल ने अपनी कार्यकुशलता एवं लाभ में सुधार के लिए कई उपाय किए हैं, जिनमें अपनी रिफाइनरियों का संस्थापित क्षमताओं से अधिक उपयोग शामिल है जिसके परिणामस्वरूप सकल परिशोधन लाभ (जीआरएम) में सुधार हुआ है। एचपीसीएल की बाजार बिक्रियां भी वर्ष 2005-06 के दौरान 19.42 एमएमटी से बढ़कर वर्ष 2006-07 में 21.69 एमएमटी हुई हैं। अप्रैल-दिसंबर, 2007 के दौरान एचपीसीएल की बाजार बिक्रिया 17.94 एमएमटी थी, यह पिछले वर्ष की उसी अवधि की तुलना में 11.57% की वृद्धि दर्शाती है।

भारत-ईरान गैस पाइपलाइन

3585. श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत ने इस्लामाबाद में संपन्न हुई तीन बैठकों में भाग नहीं लिया और तेहरान में ईरान द्वारा त्रिपक्षीय बैठक की पेशकश पर प्रतिक्रिया जाहिर नहीं की;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है;

(ग) क्या भारत गैस के ट्रांजिट प्रभार हेतु पाकिस्तान की मांग के विरुद्ध है; और

(घ) यह परियोजना कब तक आरंभ हो जायेगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) ईरान ने सितंबर 2007 के अंतिम सप्ताह के दौरान तेहरान में सातवीं त्रिपक्षीय बैठक आयोजित करने का प्रस्ताव किया था। तदनन्तर, ईरान ने ईरान, पाकिस्तान और भारत के तेल मंत्रियों की बैठक तेहरान में फरवरी 12-13, 2008 को आयोजित करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, सरकार ने निर्णय लिया कि भारत और पाकिस्तान के बीच एक द्विपक्षीय बैठक, त्रिपक्षीय बैठक से पहले की जाए, क्योंकि परिवहन प्रशुल्क और पारगमन शुल्क जैसे द्विपक्षीय मुद्दों का निपटारा पहले किए जाने की जरूरत है। इस परियोजना से संबंधित कतिपय तकनीकी और वाणिज्यिक मुद्दों पर पाकिस्तान से विचार-विमर्श करने की भी जरूरत थी। इसलिए भारत ने तेहरान में त्रिपक्षीय बैठक में भाग नहीं लिया था।

भारत और पाकिस्तान के बीच द्विपक्षीय बैठक के संबंध में, इस्लामाबाद में 16-17 अप्रैल 2008 को भारत और पाकिस्तान के बीच सरकारी स्तर की बैठक आयोजित करने और उसके बाद 25 अप्रैल, 2008 को इस्लामाबाद में मंत्री-स्तरीय बैठक भी आयोजित करने पर सहमति हो गई है।

(ग) पाकिस्तान, पाकिस्तान सीमा क्षेत्र से प्राकृतिक गैस गुजारने के लिए पारगमन शुल्क मांग रहा है। इस मुद्दे पर भारत और पाकिस्तान के बीच आगामी द्विपक्षीय बैठकों में विचार-विमर्श किया जाएगा।

(घ) ऐसी बहुपक्षीय परियोजनाओं में दीर्घकालिक विचार-विमर्श होता है क्योंकि सभी पहलुओं की सावधानीपूर्वक जांच करनी होगी और प्रत्येक देश के हितों की रक्षा के लिए और इस परियोजना के सफल प्रचालन में भविष्य में किसी भी समस्या से बचने हेतु प्रतिभागी देशों के संतुष्ट होने तक सावधानीपूर्वक विचार किया जाएगा।

विमानन अकादमियों की कार्यशैली

3586. श्रीमती मेनका गांधी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कितनी विमानन अकादमियों को संचालन की अनुमति दी गई है;

(ख) क्या देश की इन विमानन अकादमियों की कार्य-शैली में कुछ अनियमितताएं पाई गई हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी विशेषकर बारामती, महाराष्ट्र की कारवर एविएशन एकेडमी के कार्यकरण का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा इन पर क्या कार्यवाही की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इस समय 43 फ्लाईंग क्लब हैं जिनमें से 23 सार्वजनिक क्षेत्र तथा 15 निजी क्षेत्र में हैं।

(ख) से (घ) मैसर्स कारवर एविएशन अकादमी के मुख्य उड़ान अनुदेशक (सीएफआई) द्वारा कदाचार की रिपोर्टों की विधिवत जांच नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा की गई थी। जांच में अकादमी की कार्य प्रणाली में अनियमितता उजागर हुई जिसमें उड़ान रिकार्ड की अनुचित लागिंग, नकली प्रमाणपत्रों का मुद्दा, नियमों तथा प्रक्रियाओं का गैर-अनुपालन, अनाधिकृत रात्रि उड़ान, रिकार्ड से छेड़छाड़ तथा उपयुक्त निगरानी व्यवस्था की कमी शामिल थे। जांच के लंबित रहते, डीजीसीए ने अकादमी का लाइसेंस निरस्त कर दिया। कैप्टन आशिम टकसाली का सीएफआई का पद वापस ले लिया गया। तथापि, इस तथ्य के दृष्टिगत, कि संस्थान के प्रबंधन ने स्वयं कदाचार का पता लगाया था और स्थानीय पुलिस प्राधिकारियों को रिपोर्ट दी थी, और संस्थान में दाखिल प्रशिक्षुओं की करियर संभावनाओं को देखते हुए, अकादमी

की ओर से एक कठोर निगरानी प्रणाली के आश्वासन के पश्चात लाइसेंस की निरस्ति वापस ले ली गई। डीजीसीए को निर्देश दिए गए हैं कि वह इन प्रणालियों का होना सुनिश्चित करे।

[हिन्दी]

पेट्रोल पंपों का आबंटन

3587. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 14 दिसंबर, 2007 के 'दैनिक जागरण' में प्रकाशित समाचार शीर्षक "संसद हमले में शहीद की विधवा के दावों को सरकार ने गलत ठहराया" की ओर गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजनार्थ भूमि आबंटन और पेट्रोल पंपों के संचालन में छह वर्षों के विलंब के क्या कारण हैं; और

(ग) पेट्रोल पंपों का आबंटन और जिन स्थानों पर अन्य सुविधाओं को प्रदान किया जायेगा, भूमि अधिग्रहण और पेट्रोल पंपों के संचालन की तारीख का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) मंत्रालय ने 13.12.2001 को संसद पर आतंकवादियों के आक्रमण से रक्षा करते हुए अपने प्राण न्यौछावर करने वाले शहीदों के आश्रितों को सरकार की तत्कालीन विवेकाधीन कोटा योजना के तहत नौ (9) खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओ) डीलरशिपों का आबंटन किया था। स्वर्गीय श्री देशराज की विधवा, श्रीमती मुनेश देवी को आबंटित एक आरओ के सिवाय ये सभी आरओज चालू कर दिए गए हैं। श्रीमती मुनेश देवी को इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी) द्वारा आरओ डीलरशिप के आबंटन के लिए आशय पत्र (एलओआई) 10.12.2002 को जारी किया गया था। आईओसी द्वारा नियमित अनुसरण के बाद नोएडा प्राधिकरण ने नोएडा में सैक्टर-105 में 2.11.2004 को आरओ की स्थापना के लिए एक स्थल का प्रस्ताव किया जिसे श्रीमती मुनेश देवी ने स्वीकार करने से इन्कार कर दिया। एलओआई धारक के अनुरोध पर उसी सेक्टर में एक अन्य भूखंड नोएडा प्राधिकरण द्वारा बाद में 27.2.2007 को आबंटित किया गया। एलओआई धारक ने इस स्थल के लिए 12.5.2007 को अपनी सहमति दे दी है। उक्त स्थल का कब्जा आईओसी द्वारा 27.12.2007 को ले लिया गया है। पुलिस, जिला आपूर्ति अधिकारी, सिटी मजिस्ट्रेट और अग्नि शमन विभाग से अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त कर लिए गए हैं। इस आरओ के शीघ्र चालू होने की संभावना है।

[अनुवाद]

ओएमडीसी द्वारा निबंधन एवं शर्तों का उल्लंघन

3588. श्री अनन्त नायक: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा मिनरल्स डेवलपमेंट कम्पनी लि. (ओएमडीसी) ने खनन पट्टों की निबन्धन एवं शर्तों का उल्लंघन किया है जिसके फलस्वरूप राज्य के राजकोष को राजस्व की भारी हानि हुई है;

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

(ग) केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में की गई/की जाने वाली कार्यवाही क्या है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) जी, नहीं। उड़ीसा मिनरल डेवलपमेंट कंपनी लिमिटेड (ओएमडीसी) ने खनन पट्टे की निबंधन एवं शर्तों का उल्लंघन नहीं किया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

यूएसएफडी मशीनों की आउटसोर्सिंग

3589. श्री ए.के. मूर्ति: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अल्ट्रासोनिक फ्ला डिटेक्शन आउटसोर्सिंग (यूएसएफडी) ने किस वर्ष कार्य आरम्भ किया;

(ख) भारतीय/विदेशी कम्पनियां जो अल्ट्रासोनिक फ्ला डिटेक्शन (यूएसएफडी) के आउटसोर्सिंग के कार्य में संलग्न हैं उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) खुली निविदा आमंत्रित करने के क्या कारण हैं जब केवल एक ही कम्पनी यह कार्य कर रही है;

(घ) रेलवे के हितों में प्रतिस्पर्धा का क्षेत्र बढ़ाने के उद्देश्य से अन्य कम्पनियों को इस क्षेत्र में लाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ङ) क्या दिशा-निर्देशों में बदलाव के बावजूद भी केवल एक ही कम्पनी निविदा शर्तों को पूरा कर पाई हैं; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) वर्ष 2003-04 में रेलपथ की पराश्रव्य दोष संसूचक की आऊटसोर्सिंग शुरू हुई थी।

(ख) वर्तमान में केवल एक फर्म मैसर्स स्पेरी रेल इंटरनेशनल, यू.के. अपने भारतीय एजेंट मैसर्स ख्याति निलम एसोसिएट्स प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली के द्वारा रेलपथ की पराश्रव्य दोष संसूचक जांच का कार्य सर्विस अनुबंध पर कर रही है।

(ग) खुली निविदा आमंत्रित करने का कारण पटरियों की यूएसएफडी टेस्टिंग में समर्थ अन्य इच्छुक पार्टियों को अनुमति देना है और अहर्ताओं को पूरा करने वाली पार्टियां निविदा में भाग ले सकती हैं।

(घ) सर्विस अनुबंध पर पटरियों की यूएसएफडी टेस्टिंग की निविदा में भाग लेने के लिए अधिक फर्मों को प्रोत्साहित करने के लिए अहर्ताओं को संशोधित किया गया है।

(ङ) और (च) अहर्ताओं में संशोधन का कारण यूएसएफडी टेस्टिंग के लिए अधिक फर्मों को आमंत्रित कर एकाधिकारवादी स्थिति को रोकना है। यह टिप्पणी करना संभव नहीं है कि एक अथवा अधिक फर्मों अर्हक हो सकती है क्योंकि यह क्षेत्रीय रेलों द्वारा आमंत्रित निविदा की कोटिंग पर निर्भर करेगा।

गडरिया समुदाय का कल्याण

3590. श्री हरिभाऊ राठौड़: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गडरिया समुदाय को विशेष रूप से रियायती दरों पर ऋण प्रदान करने के लिए किसी विकास एवं वित्त निगम के गठन का निर्णय लिया था;

(ख) यदि हां, तो इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या इस निगम के सुचारू कार्यकरण के लिए अपेक्षित अवसंरचना सरकार द्वारा प्रदान की गई है;

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

(ङ) भारत में गडरिया समुदाय के कल्याणार्थ सरकार द्वारा उठाए जाने वाले अन्य कदम क्या है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) सरकार ने राज्य चैनेलाइजिंग एजेंसियों के माध्यम से गडरिया समुदाय सहित अन्य पिछड़े वर्गों के लक्षित समूहों के सदस्यों के लाभार्थ आर्थिक एवं विकासात्मक कार्यकलापों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य के लिए राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम स्थापित किया है।

लघु और मध्यम उद्यमों की स्थापना हेतु भूमि आवंटन

3591. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या औषधि और भेषज विनिर्माता एसोसिएशन ने लघु और मध्यम उद्यमों की स्थापना हेतु आंध्र प्रदेश के ओंगोले के निकट 1000 एकड़ भूमि आवंटित करने के लिए केन्द्र सरकार या आंध्र प्रदेश सरकार से अनुरोध किया है;

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

(ग) केन्द्र सरकार और आंध्र प्रदेश सरकार ने इस पर क्या कार्रवाई की है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) इस विभाग को केवल लघु और मध्यम आकार के उपक्रमों की स्थापना के लिए आंध्र प्रदेश में ओंगोले के निकट 1000 एकड़ भूमि के आवंटन के लिए फार्मास्यूटिकल मैन्युफैक्चरर्स एसोसिएशन से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

उत्तराखण्ड के लिए हेलीकाप्टर सेवा

3592. प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तराखण्ड सरकार ने कैलाश मानसरोवर पहुंचने हेतु मांग्टी से पिथौरागढ़ जिला स्थित लिपुलेख की करीब 70 कि.मी. की दूरी को तय करने हेतु हेलीकाप्टर सेवा मुहैया कराने के लिए केन्द्र सरकार के पास कोई प्रस्ताव दिया है;

(ख) यदि हां, तो उस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार हेलीकाप्टर सेवा के उक्त प्रस्ताव को शीघ्र स्वीकृति देने का है ताकि तीर्थयात्री इसी वर्ष हेलीकाप्टर सेवा का लाभ उठा सकें;

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

(ङ) यदि नहीं, तो 'यात्रा मार्ग' की स्थिति सुधारने हेतु क्या कार्य योजना तैयार की गयी है?

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

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

बिना लाइसेंस वाली खान-पान सेवाएं

3593. श्री मोहन सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर पूर्व रेलवे और मध्य पूर्व रेलवे के अंतर्गत लंबी दूरी की कुछ रेलगाड़ियों में बिना लाइसेंस वाले रसोईयान जोड़े गए थे और इन रेलगाड़ियों के यात्रियों को इन अवैध डिब्बों से भोजन बेचा जा रहा था;

(ख) यदि हां, तो उन रेलगाड़ियों के नाम क्या हैं जिनमें विगत में बिना लाइसेंस वाले रसोईयान को जोड़ा गया था;

(ग) क्या इस प्रकार के डिब्बों का संचालन विभाग के वरिष्ठ अधिकारियों की मिलीभगत से किया जा रहा है;

(घ) क्या रेलवे सभी जोनों में इस बात की जांच कर रहा है;

(ङ) यदि हां, तो उन रेल मंडलों के नाम क्या हैं जिनके अंतर्गत बिना लाइसेंस के रेल डिब्बों से खाद्य पदार्थ बेचे जा रहे थे;

(च) क्या रेलवे का विचार उपरोक्त अवैध रसोईयान का संचालन करने वाले ठेकेदारों की जांच करने का है; और

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

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

[अनुवाद]

बाल्मिकी समुदाय और सफाई कर्मचारियों के लिए पृथक कोटा

3594. श्री गिरधारी लाल भार्गव: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर भारत की बाल्मिकी समुदाय जिसमें सिर पर मैला ढोने वाले और सफाई कर्मचारी शामिल हैं अब अनुसूचित जाति के कोटे में से क्रीमी लेयर को समाप्त करने और अनुसूचित जाति के कोटे में ही बाल्मिकियों और सफाई कर्मचारियों के लिए पृथक कोटा बनाने की मांग कर रहे हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) विगत हाल में इस तरह का कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

प्रयोग हो चुके टिकटों की प्रतिदाय के मामले

3595. श्री वी.के. दुग्मर:
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यात्रा करने के लिए उपयोग हो चुके टिकट का प्रतिदाय प्राप्त करने के मामले प्रकाश में आए हैं;

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

(ग) विगत तीन वर्षों के दौरान इस प्रकार के मामलों में कुल कितने अधिकारी दोषी पाए गए और उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गयी; और

(घ) उक्त कार्रवाई की प्रकृति क्या है?

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

[अनुवाद]

भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम में बैडरोल घोटाला

3596. श्री गुरुदास दासगुप्त: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) में रेलवे के लाखों रुपयों के दुर्विनियोजन करने का बैडरोल घोटाला प्रकाश में आया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर क्या कार्रवाई की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। भारतीय रेल खान-पान पर्यटन निगम में रेलवे के लाखों रुपयों के दुर्विनियोजन करने का कोई बैडरोल घोटाला प्रकाश में नहीं आया है। औचक जांच के दौरान बैडरोल के प्रभार संग्रह में कतिपय अनियमितताओं का पता चला था जिसके लिए जिम्मेवार पाये गए कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई की जा रही है।

[हिन्दी]

केरल, कोंकण बेसिन में गैस का निष्कर्षण

3597. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल के कोंकण बेसिन में गैस निष्कर्षण का कार्य करने के लिए कुछ निजी कंपनियों को विशेष अनुसंधान और विकास का दर्जा प्रदान करने का विचार है;

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

(ग) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम को यह दर्जा प्रदान करने के लिए पात्र नहीं माना गया;

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

(ङ) क्या सरकार को इस प्रकार का दर्जा प्रदान करने के लिए कुछ निजी कंपनियों के नाम प्राप्त हुए हैं;

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

(छ) इस प्रकार के नाम किस स्रोत से प्राप्त हुए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (छ) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) तथा रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) के पास केरल-कोंकण बेसिन के अन्वेषण ब्लाकों को विशेष आर एंड डी दर्जा प्रदान करने के प्रस्ताव सरकार द्वारा विचार किया गया था। चूंकि प्रस्ताव पीएससी प्रावधान के अनुसार नहीं था, इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया गया था।

[अनुवाद]

पश्चिमी गोदावरी का विद्युतीकरण

3598. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिनांक 8 जनवरी, 2008 के 'बिजनेस लाइन' में 'रेलवे विलिंग टू इलेक्ट्रिफाई वेस्टर्न कोरिडोर टू गैट जेपनीज फंडिंग' शीर्षक से समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो उसमें प्रकाशित मामले के तथ्य क्या हैं; और

(ग) इस संबंध में रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाये जाने का विचार है?

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

(ख) समाचार में प्रकाशित हुआ है कि विद्युत कर्षण के जरिए फ्लैट वैगन में डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों को चलाने के लिए परीक्षण का कार्य भारतीय रेल द्वारा प्रस्तावित है तथा पश्चिम कारिडोर के विद्युतीकरण कार्य का जापानी सरकार द्वारा इस गलियारे के वित्त पोषण से जुड़ा है। परीक्षण के लिए चिह्नित खंड सहित प्रस्तावित परीक्षण का अन्य ब्यौरा भी इसी लेख में दिया गया है।

(ग) रेलवे ने विद्युतीकृत कर्षण के जरिए फ्लैट वैगन पर डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों को चलाने के लिए जापानी विशेषज्ञों के सहयोग से परीक्षण करने के लिए प्रस्ताव किया है। जहां तक वित्त पोषण का संबंध है, समर्पित माल गलियारा परियोजनाओं को बहुपक्षीय तथा द्विपक्षीय वित्त पोषण सहित आंतरिक सृजन करके, बाजार से ऋण, बजटीय तथा गैर-बजटीय संसाधनों के जरिए वित्तपोषित किए जाने का प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

वितरकों को एलपीजी आपूर्ति संबंधी मानदंड

3599. डा. शफीकुर्रहमान बर्क: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तेल और गैस (एलपीजी) कंपनियों द्वारा वितरकों को गैस की आपूर्ति करने संबंधी मानदंड क्या है;

(ख) क्या उपभोक्ताओं को पिछली आपूर्ति के न्यूनतम 21 दिनों के बाद ही पुन: गैस आपूर्ति करने का प्रावधान है;

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

(घ) क्या सरकार के ध्यान में यह आया है कि तेल और प्राकृतिक गैस कंपनियां वितरकों को 5000 उपभोक्ताओं के स्थान पर केवल 3000 उपभोक्ताओं के लिए ही गैस की आपूर्ति करती है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के पास पंजीकृत ग्राहकों की वास्तविक मांग के अनुसार देशी उत्पादन और आयातों द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) द्वारा डिस्ट्रीब्यूटरों को एलपीजी आपूर्तियां की जा रही हैं।

(ख) जी नहीं। ग्राहकों की वास्तविक मांग के अनुसार ओएमसीज द्वारा निर्दिष्ट एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के माध्यम से पंजीकृत ग्राहकों को घरेलू एलपीजी की रिफिल आपूर्तियां की जा रही हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

अनुसूचित जातियों के विरुद्ध अत्याचार

3600. श्री काशीराम राणा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में हाल ही में दलित परिवारों का उत्पीड़न करने और उनकी हत्या किए जाने की घटनाएं बढ़ी हैं जैसा कि दिनांक 14 मार्च, 2008 के "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो देश में विगत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में राज्य-वार दलित परिवारों का उत्पीड़न करने और उनकी हत्या किए जाने की कितनी घटनाएं प्रकाश में आई है; और

(ग) प्रत्येक मामले में दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गयी है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जी नहीं। "दैनिक जागरण" के दिल्ली संस्करण के दिनांक 14.3.2008 के अंक में अमीनाबाद गांव, इटावा, उत्तर प्रदेश में अत्याचारों की केवल एक विशिष्ट घटना की सूचना दी गई थी।

(ख) और (ग) संबंधित राज्य सरकारें और संघ शासित प्रदेश प्रशासन अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 को कार्यान्वित करते हैं। अधिनियम के अंतर्गत वर्ष 2004, 2005 और 2006 के दौरान, अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत राज्य/संघ शासित-वार मामलों की संख्या तथा सिद्ध-दोष मामलों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

वर्ष 2004, 2005 और 2006 के दौरान अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अंतर्गत पंजीकृत और सिद्ध-दोष मामलों की राज्यवार/संघ शासित क्षेत्रवार संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश का नाम	अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अंतर्गत पंजीकृत मामलों की संख्या			अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अंतर्गत सिद्ध-दोष मामलों की संख्या		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	2236	3571	4579	85	290	261
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	56	27	0	7	2
3.	असम	0	498	526	0	30	41
4.	बिहार	1785	1811	2097	15	153	178
5.	छत्तीसगढ़	769	950	1027	95	278	277

1	2	3	4	5	6	7	8
6.	गोवा	0	3	4	0	0	0
7.	गुजरात	1070	1538	1155	30	41	46
8.	हरियाणा	61	288	283	3	21	13
9.	हिमाचल प्रदेश	22	60	107	1	5	19
10.	झारखण्ड	232	592	620	6	48	40
11.	कर्नाटक	1232	1913	1918	24	64	45
12.	केरल	374	427	439	55	71	44
13.	मध्य प्रदेश	4135	5970	5711	1024	1856	1902
14.	महाराष्ट्र	922	1057	1284	74	42	52
15.	मणिपुर	0	0	26	0	0	0
16.	मेघालय	0	0	0	0	0	0
17.	मिजोरम	0	0	0	0	0	0
18.	नागालैंड	0	0	114	0	2	17
19.	उड़ीसा	1407	2041	1502	53	160	163
20.	पंजाब	66	139	184	1	5	8
21.	राजस्थान	5391	4657	4877	517	1141	1104
22.	सिक्किम	0	29	2	0	7	0
23.	तमिलनाडु	891	1207	931	62	331	171
24.	त्रिपुरा	1	50	23	0	0	0
25.	उत्तर प्रदेश	2863	4375	4838	1176	2514	2361
26.	उत्तराखंड	133	100	69	37	31	33
27.	पश्चिम बंगाल	28	24	20	0	2	1
28.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1	2	17	0	0	0
29.	चंडीगढ़	0	0	2	1	0	0
30.	दादरा व नगर हवेली	0	4	3	0	0	0
31.	दमन व दीव	1	2	1	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8
32.	दिल्ली	9	21	21	0	2	2
33.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	2
34.	पांडिचेरी	0	2	0	0	0	0
	कुल	23,629	31,387	32,407	3,259	7,110	6,782

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 जम्मू-कश्मीर राज्य में लागू नहीं है।

[अनुवाद]

अत्यधिक कीमतों पर दवाओं की बिक्री

3601. डा. वल्लभभाई कथीरिया: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्यनिर्धारण प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दवाओं की 2600 किस्मों में से 87 प्रतिशत दवाओं की किस्मों की कीमतें बाजार में 50 प्रतिशत से 500 प्रतिशत तक ज्यादा हैं;

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

(ग) क्या कंपनियों द्वारा चर्म रोगों के लिए मरहम, आखों के लिए ड्राप्स, दर्दनाशक टेबलेट और रक्तदाब की दवाएं अत्यधिक बढ़ी हुई कीमतों पर बेचे जा रही हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपचारी उपाय किए गए हैं/करने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) के पास ऐसी कोई विशिष्ट सूचना नहीं है कि राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 2600 प्रकार की दवाओं के मूल्यों में से दवा के 87 प्रकारों के मूल्य बाजार में 50% से 500% तक अधिक हैं।

औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 बल्क औषध एवं उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रण के अंतर्गत हैं और उनके मूल्य डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा निर्धारित/संशोधित किए जाते हैं। एनपीपीए द्वारा निर्धारित मूल्य में किसी उल्लंघन के लिए डीपीसीओ, 95 के पैरा 13 के तहत कार्रवाई की जाती है।

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

मरमोगाव पत्तन न्यास के निकट तेल के टैंकर

3602. श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कितनी कंपनियों के तेल के टैंकर मरमोगाव पत्तन न्यास के निकट है;

(ख) क्या कुछ तेल कंपनियों ने अपने तेल के टैंकों को स्थानांतरित कर दिया है;

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

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि जुआरी इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने सानकोएले, जुआरी नगर में तेल कंपनियों के लिए तेल टैंक फार्म स्थापित किया है;

(ङ) सानकोएले, गोवा स्थित जुआरी इंडस्ट्रीज लिमिटेड फार्म में स्थानांतरित होने वाली तेल कंपनियों का ब्यौरा क्या है; और

(च) शेष तेल टैंकों को कब तक उपयोग में लाना बंद किया जाएगा और वास्कोडीगामा से हटाकर जिला फर्म स्थानांतरित किया जाएगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी) के वास्कोडिगामा, गोवा मर्मोगाओ पत्तन के समीप वास्को स्थल पर अपने तेल भंडारण टैंक हैं। आईओसी वास्को स्थल का पुनरुद्धार कर रही है और इस प्रक्रिया में कुछ भंडारण टैंक हटा दिये गए हैं। आईओसी द्वारा हटाए गए भंडारण टैंकों का ब्यौरा इस प्रकार है:-

टैंक सं.	क्षमता (कि.ली. में)	उत्पाद
01	5252	भट्ठी तेल (एफओ)
02	6900	भट्ठी तेल (एफओ)
03	6288	भट्ठी तेल (एफओ)
08	13610	नेफ्था
13	1392	मिट्टी तेल (एसकेओ)
14	7225	मिट्टी तेल (एसकेओ)
20	2800	हल्का डीजल तेल (एलडीओ)

(घ) से (च) जुआरी इंडियन आयल टैंकिंग लिमिटेड (जेडआईओटीएल) को जुआरी इंडस्ट्रीज लिमिटेड (जेडआईएल) और इंडियन आयल टैंकिंग लिमिटेड (आईओटीएल) का एक संयुक्त उद्यम है, उसने संकोआले, जुआरी में पेट्रोलियम उत्पादों के लिए भंडारण तथा टर्मिनल सुविधाओं का निर्माण किया है। चूंकि आईओसी का वास्को स्थल पूरी तरह चालू है और गोवा राज्य के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की उनकी आवश्यकता की पूर्ति आईओसी के वास्को स्थल से की जाती है, इसलिए, आईओसी का अपना वास्को स्थल बंद करने और जेडआईएल में बदलने की कोई योजना नहीं है।

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने सूचना दी है कि उन्होंने अप्रैल, 2004 से मैसर्स जेडआईओटीएल के साथ व्यवस्था की हुई है। जेडआईओटीएल के पास पेट्रोल, डीजल तथा मिट्टी तेल के भंडारण के लिए भंडारण टैंक हैं। इस समय, एचपीसीएल पेट्रोल, डीजल तथा मिट्टी तेल के भंडारण, भराई तथा सुपुर्दगी के लिए जेडआईओटीएल द्वारा प्रदत्त संरचनात्मक सेवाओं का उपयोग कर रही है। एचपीसीएल के पास मुर्मोगाओ पोर्ट ट्रस्ट के समीप एलडीओ और एफओ के भंडारण के लिए भंडारण टैंक हैं। इस समय मर्मोगाओ पोर्ट ट्रस्ट के समीप भंडारण टैंक का उपयोग एलडीओ तथा एफओ जैसे ब्लैक आयल के भंडारण तथा सुपुर्दगी के प्रयोग के लिए किया जा रहा है। इन टैंक स्थलों को बंद करने और ब्लैक आयल के लिए जेडआईओटीएल में बदलने की तत्काल कोई योजना नहीं है।

भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने सूचना दी है कि उनके पास वास्को में कोई भंडारण क्षमता नहीं है और वह मई, 2004 तक आईओसी के पूर्व वास्को स्थल से भंडारण सहायता ले रही थी। मई, 2004 से मैसर्स जेडआईओटीएल के सांकोले स्थित टर्मिनल से भंडारण सहायता ली जा रही है।

पेट्रोल/डीजल/एलपीजी डीलरशिप का आबंटन

3603. एडवोकेट सुरेश कुरूप: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रोल/डीजल/एलपीजा डीलरशिप/डिस्ट्रीब्यूटरशिप के आबंटन में महिलाओं को प्राथमिकता दी जाती है; और

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों के दौरान किए गए इस प्रकार के आवंटन का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों अर्थात् इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसी) तथा भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसी) द्वारा खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओ) डीलरशिप तथा एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप के चयन के लिए अपनाए गए वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुसार, विभिन्न श्रेणियों के व्यक्तियों के लिए आरक्षण का प्रतिशत इस प्रकार है:-

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति (एससी/एसटी)	–	25%
रक्षा श्रेणी (डीसी)	–	8%
अर्ध सैनिक बल/पुलिस/सरकारी कार्मिक (पीएमपी)	–	8%
शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति (पीएच)	–	5%
स्वतंत्रता सेनानी (एफएफ)	–	2%
उत्कृष्ट खिलाड़ी (ओएसपी)	–	2%
		50%

उपर्युक्त प्रत्येक श्रेणियों में डीलरशिपों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का 33% उस श्रेणी की महिलाओं के लिए आरक्षित है।

(ख) पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 (अप्रैल-दिसंबर, 2008) के दौरान अलग-अलग श्रेणियों के अंतर्गत महिलाओं को ओएमसीज द्वारा 2567 खुदरा बिक्री केन्द्र तथा 40 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप आबंटित किए गए थे।

राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग

3604. श्रीमती रंजीत रंजन: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग में सदस्य सचिव का पद रिक्त है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या वर्ष 1993 से आज की तारीख तक राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के सदस्य सचिव को पिछड़े वर्ग से नियुक्त किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के सदस्य-सचिव का पद पूर्व सदस्य-सचिव का कार्यकाल समाप्त होने की तिथि अर्थात् 9.8.2007 से खाली पड़ा है। राष्ट्रीय विमुक्त खानाबदेश और अर्ध-खानाबदोश जनजाति आयोग के सदस्य-सचिव के पास राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग के सदस्य-सचिव का अतिरिक्त कार्यभार है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय अन्य पिछड़ा वर्ग आयोग अधिनियम, 1993 की धारा 2(घ) के अनुसार केन्द्र सरकार के ऐसे अधिकारी को आयोग के सदस्य-सचिव के रूप में नियुक्त किया जा सकता है जो भारत सरकार के सचिव रैंक में हो अथवा रहा हो। अधिनियम में कोई अन्य पात्रता विनिर्दिष्ट नहीं है।

[हिन्दी]

पड़ोसी देशों को जोड़ने वाले रेलमार्ग

3605. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री संजय धोत्रे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पड़ोसी देशों को जोड़ने वाले रेल मार्गों तथा ऐसे अन्य रेल मार्गों का ब्यौरा क्या है जिनके लिए बातचीत चल रही है; और

(ख) इस संबंध में पड़ोसी देशों के साथ रेलवे द्वारा हस्ताक्षरित समझौतों का देश-वार ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) पड़ोसी देशों यथा पाकिस्तान, बंग्लादेश और नेपाल को जोड़ने वाले मौजूदा रेल मार्गों का विवरण निम्नानुसार है:

मार्ग	टिप्पणियां
अटारी (भारत)-वाघा (पाकिस्तान)	यात्री और माल यातायात दोनों के लिए उपयोग किया जा रहा है।
मुनाबाव (भारत) खोकरापार (पाकिस्तान)	केवल यात्री यातायात के लिए उपयोग किया जा रहा है।
गेडे (भारत)-दर्सना (बंग्लादेश)	माल और यात्री यातायात दोनों के लिए उपयोग किया जा रहा है।
सिंगाबाद (भारत)-रोहणपुर (बांग्लादेश)	केवल माल यातायात के लिए उपयोग किया जा रहा है।
पेट्रापोल (भारत)-बेनापोल (बांग्लादेश)	केवल माल यातायात के लिए उपयोग किया जा रहा है।
राधिकापुर (भारत)-बिरोल (बांग्लादेश)	1.4.2005 को भारत की ओर वाली लाइन को आमान परिवर्तन हेतु बंद किया गया है।
महिशासन (भारत)-शाहबाजपुर (बांग्लादेश)	दरारों के कारण दिसंबर, 1996 से परिचालन में नहीं है।
रक्सौल (भारत)-बीरगंज (नेपाल)	केवल माल यातायात के लिए उपयोग किया जा रहा है।

गेडे-दर्सना मार्ग के रास्ते कोलकाता और ढाका कैंट के बीच यात्री गाड़ी सेवाएं आरंभ करने हेतु बंग्लादेश के साथ समझौता, जिसके लिए वार्ता चल रही थी, को हाल ही में पूरा कर लिया गया है।

मौजूदा लाइनों के अलावा, भूटान, नेपाल और बंग्लादेश के साथ नए रेल संपर्कों हेतु किए गए सर्वेक्षण निम्नानुसार हैं:

देश का नाम	नई लाइन हेतु सर्वेक्षण	किमी
भूटान	हसीमारा (भारत) से फुनेतशोलिंग तक	18
	बर्नसहर (भारत) से समतेशे	16
	रंगिया (भारत) से समदरूपजोंगकर (भूटान) तक	60
	कोकराझार (भारत) से जेलेफ (भूटान)	70
	पाठशाला (भारत) से नंगलक (भूटान)	40
नेपाल	नेपालगंज रोड (भारत) से नेपालगंज (नेपाल) तक	12
	नौतनवा (भारत) से भैरवाहा (नेपाल) तक	15
	जोगबनी (भारत) से बिराटनगर (नेपाल) तक	17
	न्यू जलपाईगुड़ी (भारत) से काकरबिटटा (नेपाल) तक	46
	जयनगर (भारत) से बर्डिबास (नेपाल) तक	70
बांग्लादेश	अगरतला (भारत) से अखुरा (बांग्लादेश), भारतीय क्षेत्र का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है।	12

[अनुवाद]

कर्नाटक में एक हजार एक स्तम्भ वाला मन्दिर

3606. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का वरकला, कर्नाटक में एक हजार एक स्तम्भ वाले प्रसिद्ध मन्दिर का पुनरुद्धार करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) इस तरह का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि कारकाला, कर्नाटक में स्थित एक हजार एक खम्भों वाला जैन मंदिर केन्द्रीय संरक्षित स्मारक नहीं है।

बीड़ी उद्योग में कार्य करने वाली मुस्लिम महिलाएं

3607. श्री फ्रांसिस फैन्थम: क्या **अल्पसंख्यक मामले मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मंत्रालय द्वारा देश में बीड़ी उद्योग में काम करने वाली मुस्लिम महिलाओं को आसान शर्तों पर ऋण प्रदान करने के लिए कोई विशिष्ट कदम उठाए गए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) से (ग) किसी उद्योग विशिष्ट में कार्यरत लोगों को ऋण सुविधा उपलब्ध कराने संबंधी मंत्रालय की कोई योजना नहीं है। तथापि, राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास एवं वित्त निगम द्वारा गैर सरकारी संगठनों के माध्यम से बड़ी संख्या में अल्पसंख्यक महिलाओं से युक्त स्वसहायता समूहों को लघु ऋण उपलब्ध कराया जा रहा है। ''बीड़ी रोलिंग'' सहित आय सृजक विभिन्न कार्यकलापों हेतु गैर-सरकारी संगठनों के माध्यम से स्वसहायता समूह के प्रत्येक सदस्य को 25,000 रु. के लघु ऋण उपलब्ध कराए जा रहे हैं। लघु ऋण रियायती शर्तों/दरों पर उपलब्ध है।

पंजाब में पुराने रेल पुल

3608. श्री जोरा सिंह मान: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पंजाब राज्य में ऐसे सड़क उपरि पुलों का ब्यौरा क्या है जिनकी मियाद खत्म हो गई है;

(ख) फिरोजपुर शहर तथा फिरोजपुर छावनी के बीच सड़क उपरि पुल का ब्यौरा क्या है; और

(ग) ऐसे पुलों का पुनर्निर्माण करने के लिए क्या कार्य योजना बनाई गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पंजाब में किसी भी ऊपरी/निचले सड़क पुल (आर ओ बी/आर यू बी) की मियाद खत्म नहीं हुई है। आर ओ बी/आर यू बी की मियाद उसकी हालत तथा कार्य करने की क्षमता के आधार पर आंकी जाती है। ये सभी अभी अच्छी हालत में हैं।

(ख) एक पुराना ऊपरी सड़क पुल है, जिसे बदला जा रहा है क्योंकि 15.80 करोड़ रु. की लागत से ''निक्षेप कार्य'' के रूप में नए कार्य की स्वीकृति राज्य सरकार द्वारा की गई है।

(ग) रेलवे में प्रत्येक ऊपरी/निचले सड़क पुल की देखरेख करने के लिए उपयुक्त तथा पर्याप्त तंत्र पहले से ही मौजूद हैं।

इनकी नियमित रूप से जांच की जाती है तथा जहां भी जरूरत होती है, उसकी मरम्मत/सुदृढ़ीकरण तथा पुनर्स्थापन कार्य तुरंत शुरू किया जाता है।

अहमदाबाद और उदयपुर के बीच आमान परिवर्तन

3609. **श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:**
श्री महेश कनोडीया:
श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अहमदाबाद और उदयपुर के बीच आमान परिवर्तन कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) अब तक इन परियोजनाओं के लिए कुल कितनी धनराशि आबंटित तथा खर्च की गई है;

(ग) क्या इस परियोजना की लागत को राज्य सरकार तथा रेलवे के बीच बांटा जा रहा है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर (299.20 किमी.) आमान परिवर्तन को सामान्य बजटीय सहायता के जरिए वित्त पोषित किए जाने पर 742.88 करोड़ रुपये की प्रत्याशित लागत पर 2008-09 के बजट में शामिल किया गया है। संसद द्वारा बजट पारित हो जाने पर कार्य शुरू किया जाएगा।

(ख) इस परियोजना पर अब तक कोई व्यय नहीं किया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

भारतीय तेल निगम

3610. **श्री रूपचन्द मुर्मू:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय तेल निगम लिमिटेड (आईओसी) ने भारतीय तेल को रेल इंजनों को ईंधन की आपूर्ति बन्द करने की सूचना दी है;

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

(ग) इस स्थिति से निपटने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

केन्द्रीय लोक उद्यमों की जमीनों की बिक्री

3611. **श्री एन.एन. कृष्णदास:** क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के कतिपय लोग उद्यमों के घाटे की क्षतिपूर्ति करने के लिए केन्द्रीय लोक उद्यमों को जमीनों को बेचने का निर्णय लिया है;

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

(ग) ऐसे सरकारी क्षेत्र के केन्द्रीय उपक्रमों (सीपीएसयू) का ब्यौरा क्या है जिनकी जमीन गत तीन वर्षों के दौरान बेची गई है तथा प्रत्येक मामले में कुल कितनी धनराशि अर्जित की गई?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड की अनुशंसाओं के आधार पर सरकार ने 28 केंद्रीय सरकारी उद्यमों के पुनरुद्धार को अनुमोदित कर दिया है जिसमें नेशनल टेक्सटाइल कारपोरेशन तथा इसकी सहायक कंपनियां, प्रागा टूल्स लिमिटेड, रिचर्डसन एंड क्रूडास लिमिटेड, केंद्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लिमिटेड, हिंदुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड, सीमेण्ट कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, एचएमटी मशीन टूल्स लिमिटेड, हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड, हिंदुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड आदि जैसे के मामलों में अधिशेष भूमि को बंधनमुक्त करना शामिल है।

(ग) संबंधित केंद्रीय सरकारी उद्यमों द्वारा अधिशेष भूमि की बिक्री/निपटान का ब्यौरा तथा उससे प्राप्त धनराशि का विवरण केंद्रीय रूप से नहीं रखा जाता है।

विमानन उद्योग में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

3612. **श्री इकबाल अहमद सरडगी:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रख-रखाव, मरम्मत तथा पूर्ण मरम्मत सुविधाओं, पायलट प्रशिक्षण स्कूलों तथा कार्गो प्रचालनों सहित विमानन उद्योग के कतिपय विशिष्ट क्षेत्रों में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की सीमा बढ़ाने की योजना बना रही है;

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

(ग) क्या यात्री खण्ड में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की सीमाओं में तब तक परिवर्तन नहीं किया जाएगा जब तक उद्योग अच्छी तरह परिपक्व नहीं हो जाता;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ङ) सरकार ने नागर विमानन सैक्टर में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) के लिए नीति पर निम्नानुसार निर्णय लिया है:-

हवाई अड्डे

ग्रीनफील्ड परियोजनाएं: आटोमेटिक रूट से 100% तक एफडीआई की अनुमति है।

हवाई परिवहन सेवाएं

(1) अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा/अंतरदेशी अनुसूचित यात्री एयरलाइन-आटोमेटिक रूट से 49% तक एफडीआई तथा अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा 100% तक निवेश की अनुमति है।

(2) गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा/गैर-अनुसूचित एयरलाइनें, चार्टर्ड एयरलाइनों तथा कार्गो एयरलाइनें: आटोमेटिक रूट से 74% तक एफडीआई तथा अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा 100% तक निवेश की अनुमति है।

(3) हेलीकाप्टर सेवाएं/सी प्लेन सेवाएं जिनके लिए डीजीसीए का अनुमोदन अपेक्षित है- आटोमेटिक रूट से 100% तक एफडीआई की अनुमति है।

नागर विमानन सैक्टर के तहत अन्य सेवाएं

(1) ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं: आटोमेटिक रूट से 74% तक एफडीआई तथा अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा 100% तक निवेश की अनुमति है। यह क्षेत्र संबंधी विनियमों तथा सुरक्षा क्लियरेंस के अध्यधीन होगा।

(2) अनुरक्षण तथा मरम्मत संगठन: उड़ान प्रशिक्षण संस्थान तथा तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान आटोमेटिक रूट से 100% तक एफडीआई की अनुमति है।

लौह अयस्क की आपूर्ति

3613. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इंडियन चैम्बर्स आफ कामर्स से घरेलू इस्पात उत्पादकों को लौह अयस्क की आपूर्ति को प्राथमिकता देने तथा सस्ती दर पर आपूर्ति का कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) आज तक रक्षित खनन पट्टे वाली कंपनियों की संख्या कितनी है;

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान उक्त खनन पट्टों में से कितना उत्पादन हुआ; और

(च) पट्टे वाली खानों में अधिकतम खनन प्रचालनों को सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं अथवा किए जाने का प्रस्ताव है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) जी, हां। सरकार को हाल ही में (अप्रैल, 2008 में) इंडियन चैम्बर आफ कामर्स (आईसीसी) की एक रिपोर्ट प्राप्त हुई है।

(ख) आईसीसी की रिपोर्ट में निहित सिफारिशें संलग्न विवरण में दी गई हैं।

(ग) जहां तक लौह अयस्क के निर्यात के बारे में सिफारिशों का संबंध है, उल्लेखनीय है कि लौह अयस्क के निर्यात से संबंधित नीति पर सरकार द्वारा विचार किया गया है। यह निर्णय लिया गया है कि देश में लौह अयस्के संसाधनों का संरक्षण बहुत महत्वपूर्ण है। फिर भी लौह अयस्क के निर्यात पर प्रतिबंध लगा कर अथवा उसे सीमित करके इसे प्राप्त नहीं किया जा सकता परन्तु उपयुक्त वित्तीय उपाय करके इसे प्राप्त किया जा सकता है। इस समय भारत सरकार ने डले की सभी किस्मों के निर्यात पर 300 रुपए प्रति टन तथा 62 प्रतिशत और उससे अधिक लोहांश वाले चूरे के निर्यात पर तथा 62 प्रतिशत से कम लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे पर 50 रुपए प्रति टन निर्यात शुल्क लगाया है।

लौह अयस्क खनन/पूर्वेक्षण पट्टों से संबंधित सिफारिशों का संबंध है, यह सूचित किया जाता है कि खान एवं खनिज (विकास एवं विनियमन) अधिनियम 1957 तथा इसके तहत बने नियमों के प्रावधानों के अनुसार लौह अयस्क के लिए खनिज रियायतें दी जाती हैं। सरकार घरेलू इस्पात उद्योग के लिए अच्छी क्वालिटी के लौह अयस्क की पर्याप्त मात्रा की दीर्घकालीन उपलब्धता की आवश्यकता तथा घरेलू मूल्यवर्द्धन को अधिकतम करने की आवश्यकता के प्रति पूर्णत: जागरूक है। इस संबंध में सरकार ने राष्ट्रीय खनिज नीति 2008 मंजूर कर दी है और राज्य सरकारों, अंतर मंत्रालय परामर्श के आधार पर उच्चस्तरीय समिति (होडा समिति) की सिफारिशों, मंत्रियों के समूह (जीओएम) की सिफारिशों के लिए भी सिद्धान्तत: मंजूरी दे दी गई है। इनसे लौह अयस्क के लिए खनिज रियायतें देने में मूल्यसंवर्द्धकों के हितों का ध्यान रखा गया है।

जहां तक लौह अयस्क लिंकेज का संबंध है, उल्लेखनीय है कि लौह अयस्क का उत्पादन करने वाली भारत की सबसे बड़ी कंपनी और इस्पात मंत्रालय के अधीन एक प्रमुख सरकारी क्षेत्र के उपक्रम एनएमडीसी को प्रमुख घरेलू इस्पात उत्पादकों के साथ दीर्घकालीन करार करके लौह अयस्क की सप्लाई हेतु घरेलू इस्पात उद्योग को प्राथमिकता दी गई है। तथापि, जहां तक इसके उत्पादों के मूल्य निर्धारण का संबंध है, उल्लेखनीय है कि इस्पात उद्योग के नियंत्रणमुक्त होने के पश्चात् लौह अयस्क के मूल्य, बाजार ताकतों, मांग पूर्ति परिदृश्य द्वारा शासित होते हैं तथा कंपनी अन्तर्राष्ट्रीय बाजार परिदृश्य तथा अपने दीर्घकालीन करारों की निबंधन एवं शर्तों के आधार पर मूल्य निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र है। तथापि उल्लेखनीय है कि एनएमडीसी के लौह अयस्क के दीर्घकालीन करार मूल्य बाजार में विद्यमान लौह अयस्क के स्पाट मूल्यों की तुलना में इस समय काफी कम हैं।

(घ) और (ङ) उपलब्ध सूचना के अनुसार पिछले तीन वर्षों और 2007-08 (दिसम्बर, 2007 तक) के दौरान निजी खानों के लौह अयस्क उत्पादन की विवरणी नीचे दी गई है:

(मात्रा: हजार टन)

कंपनी का नाम	2004-05	2005-06	2006-07 (अनंतिम)	2007-08 दिसं., 07 तक)
इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लि.	1992	2961	1962	2347
जिंदल स्टील एंड पावर लि.	2030	1845	2277	1645
शारदा एनर्जी एंड मिनरल्स लि.	76	171	196	114
उड़ीसा माईनिंग कारपोरेशन लि.	413	461	380	235
स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि.	19922	20952	21587	16270
टाटा आयरन एंड स्टील लि.	10730	10594	10070	7639
विश्वेश्वरैया आयरन एंड स्टील प्लांट	39	-	-	-
कुल	35202	36948	36472	28250

(स्रोत: खान मंत्रालय)

(च) लौह अयस्क का उत्पादन सीधे इसकी मांग से जुड़ा हुआ है। इस समय भारत में लौह अयस्क का कुल उत्पादन घरेलू लोहा और इस्पात उद्योग की मांग की तुलना में काफी अधिक है और लौह अयस्क की काफी मात्रा का निर्यात किया जा रहा है। उदाहरण के तौर पर 2006-07 के दौरान देश में 181 मिलियन टन लौह अयस्क का उत्पादन हुआ जिसमें से लगभग 68.504 मिलियन टन लौह अयस्क (अनुमानित) की खपत घरेलू इस्पात उद्योग में हुई जबकि 93.79 मिलियन टन लौह अयस्क का निर्यात किया गया। (अनन्तिम) इसके अतिरिक्त, यह भी उल्लेखनीय है कि सरकार ने राष्ट्रीय खनिज नीति 2008 मंजूर कर दी है ताकि गवेषण और खनन में अपेक्षित स्तर पर प्रौद्योगिकी और निवेश को आकर्षित किया जा सके, मात्रा और मूल्य की दृष्टि से संसाधनों का अधिकतम उत्खनन हो सके तथा अपनी क्षमता तक खनन क्षेत्र विकास कर सके जिससे यह देश की जीडीपी में पर्याप्त योगदान दे सके।

(स्रोत: उत्पादन और घरेलू खपत के लिए खान मंत्रालय तथा निर्यात के लिए वाणिज्य विभाग)

विवरण

इंडियन चैम्बर आफ कामर्स की रिपोर्ट में दी गई नीतिगत सिफारिशें

1. लौह अयस्क निर्यात

1.1 62 से अधिक लौहांश वाले लौह अयस्क का निर्यात तत्काल प्रभाव से प्रतिबंधित किया जाना चाहिए।

1.2 62 से कम लौहांश वाले अयस्क का निर्यात भारत सरकार द्वारा विनियमित और माध्यमीकृत किया जाना चाहिए तथा तत्पश्चात् इसे वर्ष 2013 तक 15 प्रतिवर्ष कम करते हुए शून्य तक लाकर चरणबद्ध रूप से समाप्त किया जाना चाहिए।

1.3 अंतरिम अवधि में लौह अयस्क के निर्यात हेतु 25 मूल्यानुसार निर्यात कर लागू होना चाहिए।

2. लौह अयस्क खनन/पूर्वेक्षण पट्टे

2.1 लोहा एवं इस्पात का उत्पादन करने वाली कंपनियों को लौह अयस्क खानों का सरकार द्वारा एसईजैड/ईओयू की तुलना में डीटीए के अंतर्गत इकाइयों को प्राथमिकता देते हुए आबंटन किया जाना चाहिए ताकि वे 25 वर्षों के लिए अपनी आवश्यकता का पूरा कर सकें।

2.2 लोहा एवं इस्पात कंपनियों के लिए एमएल/पीएल की सिफारिशें की जानी चाहिए, यदि उन्होंने अपनी प्रस्तावित पूंजी का 25 निवेश कर लिया है और उन्हें इनका आबंटन भी कर दिया जाना चाहिए यदि वे अपनी प्रस्तावित पूंजी का 50 निवेश कर लेती हैं।

2.3 एमएल/पीएल आबंटित करने की समय-सीमा को कम करने की आवश्यकता है और इन्हें 3-6 माह की मानक अवधि तक कड़ाई से कम किया जाना चाहिए।

2.4 सरकार को आबंटित खनन पट्टों के प्रचालन को मानीटर करना चाहिए। यदि 2 वर्षों में कोई महत्वपूर्ण कार्यकलाप नहीं होते हैं तो सरकार को खनन पट्टा वापिस ले लेना चाहिए।

2.5 सरकार द्वारा खनन पट्टे का केवल तभी नवीकरण किया जाना चाहिए यदि पट्टा क्षेत्र में आरक्षण के युक्तिसंगत आकार तक कंपनी द्वारा मूल्यवर्धन किया जा रहा हो।

2.6 वे मौजूदा लोहा एवं इस्पात कंपनियां जिनके पास पहले से ही निजी खनन पट्टें हैं, को उनकी प्रस्तावित विस्तार योजनाओं के आधार पर नए खनन पट्टे मंजूर नहीं किए जाने चाहिए। इनमें से कुछ कंपनियों के पास कई दशकों से अनेक खनन पट्टे हैं जबकि वे कोई महत्वपूर्ण खनन प्रचालन कार्य नहीं कर रही हैं और वे समय-समय पर एक या अन्य पट्टों का उदाहरण देकर समय-समय पर अपने खनन पट्टों का नवीकरण कराते रही हैं। राज्य सरकारों को निदेश दिए जाने चाहिए कि वे इस प्रकार के खनन पट्टों के संबंध में बारम्बार नवीकरण की सिफारिश न करें ताकि नई लोहा एवं इस्पात कंपनियों को ये ब्लाक दिए जा सकें।

2.7 मूल्यवर्धन की दृष्टि से खनन पट्टों के हस्तांतरण को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। किसी भी निजी स्वामित्व वाली/साझीदारी वाली फर्म अथवा प्राईवेट लिमिटेड कंपनी द्वारा अपनी पीएल/एमएल लौह एवं इस्पात उत्पादक को हस्तांतरित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए बशर्ते कि वे सरकार द्वारा निर्धारित लौह अयस्क की आवश्यकता की सीमा को पार न कर सके।

2.8 लौह अयस्क के 80 मिलियन टन निक्षेपों से अधिक के मौजूदा बड़े खनन पट्टाधारकों को सिंटर/पैलेट संयंत्र और/अथवा सज्जीकरण संयंत्रों की स्थापना करके फाईंस तथा लो ग्रेड अयस्कों का मूल्यवर्धन करना चाहिए नहीं तो वर्तमान अवधि के समाप्त होने के पश्चात् उनके खनन पट्टों का नवीकरण नहीं किया जाना चाहिए।

2.9 मिनरल कन्शेसन एक्ट और एमएमआरडी एक्ट को संशोधित किए जाने की आवश्यकता है। ताकि इसमें उपर्युक्त सिफारिशों को शामिल किया जा सके और लंबी मुकदमेबाजी में फंसे लौह अयस्क ब्लाकों, जिनसे कि देश का औद्योगिक और आर्थिक विकास रूक सकता है, की संख्या को कम किया जा सके।

3. लौह अयस्क लिंकेज

3.1 भारत सरकार द्वारा सभी सार्वजनिक क्षेत्र की खनन कंपनियों को इस आशय से निर्देश जारी किए जाने चाहिए कि उन्हें दीर्घावधिक संविदाओं के तहत घरेलू उद्योग के लिए लौह अयस्क (निर्धारित अयस्क व चूरे) की आपूर्ति को प्राथमिकता देनी चाहिए। ऐसी संविदाओं में कीमतों को खनन की लागत जमा युक्तिसंगत आरओआई से जोड़ा जा सकता है। इस प्रकार की कीमतें वार्षिक लागत वृद्धि के अनुसार हो सकती हैं।

झारसुगुडा में विमानपत्तन

3614. श्री भर्तृहरि महताब: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा में झारसुगुडा क्षेत्र में एक नागरिक विमानपत्तन के निर्माण स्थल की पहचान कर ली गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) का झारसुगुडा हवाई अड्डा पिछले दो दशकों से प्रचालन में नहीं है। उड़ीसा राज्य सरकार के अनुरोध पर, अनुसूचित उड़ानों का प्रचालन करने के लिए मौजूदा हवाई अड्डे का विकास करने की एएआई की योजना है। राज्य सरकार से प्रस्तावित विकास के लिए 815 एकड़ भूमि उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया गया है।

भूमिगत प्राकृतिक गैस भंडारण

3615. श्री ए. साई प्रताप: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मौसमी मांग के उतार-चढ़ाव की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भूमिगत प्राकृतिक गैस भंडारण सुविधाओं का विकास करने का निर्णय लिया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) मंत्रालय ने कार्यनीतिक प्राकृतिक गैस भंडारण सुविधाओं की स्थापना हेतु व्यवहार्यता पूर्व रिपोर्ट/विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक समिति का गठन किया है। इस समिति में ओआईडीबी, गेल, डीजीएच तथा ईआईएल से सदस्यों को शामिल किया गया है। ओआईडीबी ने ईआईएल के माध्यम से व्यवहार्यता पूर्व रिपोर्ट तैयार करने का कार्य हाथ में लिया है।

[हिन्दी]

आईएएफ तथा पीएचएचएल के बीच समझौता ज्ञापन

3616. श्री पंकज चौधरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हेलीकाप्टर पायलट की बढ़ती मांग को देखते हुए भारतीय वायु सेना (आईएएफ) तथा पवन हंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड (पीएचएचएल) के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त समझौता ज्ञापन के अंतर्गत भारतीय वायु सेना के उन पायलटों को पीएचएचएल के विमान उड़ाने की अनुमति दी जाएगी जो अपनी सेवानिवृत्ति की कगार पर हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस समझौता ज्ञापन की मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(घ) उक्त समझौता ज्ञापन को कब तक प्रभावी कर दिया जाएगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी हां। पवन हंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड (पीएचएचएल) ने परस्पर सहमत निबन्धन एवं शर्तों पर अपनी स्ट्रीम में आईएएफ पायलटों को जोड़ने के लिए दिनांक 15.02.2008 को भारतीय वायु सेना (आईएएफ) के साथ एक समझौते ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये।

(ख) और (ग) एमओयू के अनुसरण में, आईएएफ उपयुक्त पायलट उपलब्ध करवायेगी जो पीएचएचएल की बेड़ा विस्तार योजना के कारण सृजित रिक्तियों के भाग में पूरा करने के लिए अर्हता/अपेक्षाओं के अनुसार अतिरिक्त हो सकेंगे। ऐसी व्यवस्थाएं दोनों संगठनों के परस्पर लाभ को बढ़ायेंगे। आईएएफ पायलट वृद्ध तथा 65 वर्ष की आयु तक दीर्घ समय तक, फलदायी सेवाओं के दूसरे कैरियर के अवसर प्राप्त कर सकेंगे। इसी प्रकार अर्हता प्राप्त पायलट उनकी नाफरी में आ जाने से पीएचएचएल को भी फायदा होगा।

(घ) एमओयू पहले ही 15.02.2008 को हस्ताक्षरित हो चुका है।

[अनुवाद]

उत्खनन के लिए ब्लाकों का जीएसपीसीएल को आबंटन

3617. श्री हरिलाल माधवजी भाई पटेल: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सरकार ने राज्य के सौराष्ट्र तथा कच्छ क्षेत्रों में नामांकन के आधार पर गुजरात स्टेट पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (जीएसपीसीएल) को तेल और गैस के उत्खनन हेतु ब्लाकों का आबंटन करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, हां।

(ख) नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) जो 1997 में शुरू की गई थी, भारत सरकार ने, देश में तेल और गैस के अन्वेषण और उत्पादन के लिए, रकबों के प्रस्ताव हेतु अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बोली प्रणाली को अपनाया था। एनईएलपी के द्वारा समान अवसर उपलब्ध कराए गए हैं जिसमें भारतीय और विदेशी दोनों निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों से बोलियां आमंत्रित की जाती हैं।

राष्ट्रीय तेल कंपनियां अर्थात् आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी), आयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) आदि को भी नामांकन आधार पर ब्लाक प्रदान नहीं किए जाते हैं क्योंकि उनको एनईएलपी के अंतर्गत अन्य निजी/सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों से प्रतिस्पर्धा करनी होती है। अत: गुजरात राज्य पेट्रोलियम कार्पोरेशन (जीएसपीसी) को नामांकन आधार पर कोई ब्लाक आबंटित करना संभव नहीं होगा।

रेलवे में ग्लोबल सर्विस मोबाइल सुविधा

3618. डा. के. धनराजू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेल में ग्लोबल सर्विस मोबाइल (जीएसएम) सुविधा शुरू की गई है;

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

(ग) क्या परीक्षण पूरे कर लिए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस परियोजना के लिए आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) भारतीय रेल के 3200 मार्ग किमी पर मोबाइल गाड़ी रेडियो संप्रेषण प्रणाली आधारित मोबाइल कम्यूनिकेशन के लिए वैश्विक प्रणाली रेलवे को स्वीकृत किया गया है।

(ग) पूर्व रेलवे के 265 मार्ग किमी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के 150 मार्ग किमी, उत्तर मध्य रेलवे के 315 मार्ग किमी पर कार्य शुरू कर दिया गया है। शेष कार्य निष्पादन के विभिन्न चरणों में है।

(घ) इस कार्य को 284 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर स्वीकृत किया गया है। अभी तक इस उद्देश्य के लिए 179 करोड़ रु. का उपयोग किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए 61 करोड़ रु. का प्रस्ताव है।

500 परिचालनपरक विमानपत्तनों की स्थापना

3619. श्री प्रबोध पाण्डा:
डा. एम. जगन्नाथ:

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

(क) क्या सरकार की अगले 10 से 12 वर्षों के दौरान देश के विभिन्न भागों में 500 परिचालनपरक विमानपत्तनों की स्थापना करने की योजना है;

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

(ग) देश में इन विमानपत्तनों की स्थापना हेतु क्या रणनीति तैयार की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) ऐसा कोई भी विशिष्ट प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ओएनजीसी द्वारा लोगों का पुनर्वास

3620. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान गैस तथा तेल कार्यकलाप करने हेतु मेहसाना में भूमि अधिग्रहण के कारण भूमिहीन होने वाले लोगों को कितनी सहायता दी गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): मेहसाना जिले में और उसके आस-पास तेल और गैस अन्वेषण और उत्पादन कार्यों के प्रयोजन से प्रचलित नियमों के अनुसार आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी), मेहसाना परिसंपत्ति द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया गया है। प्रारंभ में अस्थायी आधार पर भूमि का अधिग्रहण किया

जाता है, जिसके लिए भू-स्वामियों को किरायों के भुगतान तथा फसल मुआवजा, यदि कोई हो, के द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। हाइड्रोकार्बनों की खोज के बाद राज्य सरकार द्वारा निर्धारित दर के अनुसार स्थायी आधार पर भूमि का अधिग्रहण किया जाता है।

विगत तीन वर्षों के दौरान प्रदत्त मुआवजे के ब्यौरे निम्नवत् है:-

अस्थायी आधार पर अधिग्रहीत भूमि

क्र.सं.	वर्ष	मामलों की सं.	राशि (रु.)	अभ्युक्तियां
1.	2005-06	1357	4,67,12,374	प्रदत्त
2.	2006-07	1295	7,26,39,724	प्रदत्त
3.	2006-07	1333	5,57,64,532	1.1.2003 से किराया संशोधन बकाया अदा किया गया।
4.	2007-08	1435	8,13,91,875	1428 मामलों में भुगतान कर दिया गया है। शेष 7 मामलों में अभी हाल ही में भूमि अधिग्रहीत की गई है जिसके लिए विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी (एसपीएलएओ) द्वारा मांग प्रस्तुत नहीं की गई है। जैसे ही एसपीएलएओ द्वारा मांग प्रस्तुत की जाएगी, भुगतान कर दिया जाएगा।
5.	2007-08	1410	8,63,40,072	1.1.2006 से किराया संशोधन बकायों का भुगतान 2007-08 में किया गया।

अस्थायी आधार पर अधिग्रहीत भूमि

क्र.सं.	वर्ष	मामलों की सं.	राशि (रु.)	अभ्युक्तियां
1.	2005-06	शून्य	0	-
2.	2006-07	2	2,17,068	प्रदत्त
3.	2007-08	5	26,11,692	प्रदत्त

[अनुवाद]

एनटीपीसी द्वारा रेल लाइन का विद्युतीकरण

3621. श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार एनटीपीसी लिमिटेड की मदद से नई दिल्ली से अहमदाबाद मेहसाना से जामनगर की रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की योजना बना रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा इसका क्या समाधान है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। वडोदरा के रास्ते नई दिल्ली से अहमदाबाद तक का मार्ग पहले ही विद्युतीकृत है। बहरहाल, एनटीपीसी की मदद से अथवा अन्यथा मेहसाणा-जामनगर खंड के विद्युतीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) विद्युतीकरण हेतु किसी खंड का चुनाव यातायात का घनत्व, वित्तीय लाभप्रदता और परिचालनिक संभाव्यता आदि जैसे अनेक कारकों के आधार पर किया जाता है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

स्मारकों की सुरक्षा व्यवस्थाएं

3622. श्री रामदास आठवले: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के महत्वपूर्ण सांस्कृतिक तथा धार्मिक स्थानों के लिए विशेष सुरक्षा प्रदान करने के लिए कोई योजना बनाई है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना के अंतर्गत चयनित स्थानों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) यद्यपि कोई औपचारिक योजना तैयार नहीं की गई है तथापि, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने 3667 केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों की सुरक्षा के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियमित पहला तथा निगरानी स्टाफ, निजी सुरक्षा गार्डों तथा राज्य पुलिस कार्मिकों का मिला जुला स्टाफ तैनात किया है। इसके अलावा, चुनिंदा स्मारकों पर केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल के कार्मिकों को तैनात किया गया है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण का सतत प्रयास रहता है कि संरचनात्मक संरक्षण, रासायनिक परिरक्षण तथा पर्यावरण संबंधी विकास द्वारा इन स्मारकों को अच्छी हालत में रखा जाए जो धनराशि की उपलब्धता के अध्यधीन स्थल की आवश्यकताओं के अनुसार किया जाता है। अतिक्रमणों को रोकने के लिए संरक्षित क्षेत्रों पर बाड़ लगाने के कार्य को भी बढ़ाया गया है।

पर्यटकों द्वारा बाल यौन शोषण

3623. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पर्यटकों द्वारा बाल यौन शोषण की घटनाओं में उन स्थानों पर अत्यधिक वृद्धि हो रही है जहां देश में पर्यटन विकास कर रहा है;

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

(ग) क्या "भारत में महिला और बाल दुर्व्यापार" की रिपोर्ट के अनुसार देश में पर्यटकों द्वारा बाल यौन शोषण काफी गम्भीर रूप लेता जा रहा है;

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

(ङ) क्या सरकार बाल यौन शोषण गतिविधियों में संलिप्त पर्यटकों और गाइडों को दंडित करने हेतु कानून बनाने पर विचार कर रही है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) पर्यटन मंत्रालय, भारत में पर्यटकों द्वारा बाल यौन शोषण या महिला और बाल दुर्व्यापार की घटना पर आंकड़ों का संकलन नहीं करता है।

(ङ) और (च) भारतीय संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार, 'पब्लिक आर्डर' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं और इस लिए आपराधिक मामले दर्ज करना, उनकी जांच-पड़ताल करना, उनका पता लगाना और रोकथाम करना मुख्य रूप से राज्य सरकार की जिम्मेदारी है, जिनमें महिला और बच्चों के साथ अपराध से संबंधित मामले शामिल हैं। भारत सरकार, आपराधिक न्याय प्रणाली के संचालन में सुधार के लिए सम्मिलित प्रयास किए जाने और महिलाओं एवं बच्चों सहित, असुरक्षित वर्गों के विरुद्ध अपराध पर नियंत्रण के लिए प्रभावी कदम उठाए जाने के लिए, समय-समय पर दिशा-निर्देश जारी करती रही है।

[अनुवाद]

भावनगर विमानपत्तन

3624. श्री राजू राणा: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को भावनगर विमानपत्तन प्राधिकरण से "नाइट लैंडिंग सुविधा" के संबंध में कार्य समापन रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है;

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

(ग) संबंधित प्राधिकारी भावनगर विमानपत्तन पर "नाइट लैंडिंग सुविधा" शुरू करने के लिए कब तक मंजूरी पत्र जारी करने की स्थिति में होगा;

(घ) भावनगर विमानपत्तन की आधुनिकीकरण योजना का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उक्त विमानपत्तन से नई उड़ानों को कब तक शुरू किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी हां। रात्रि लैंडिंग सुविधाएं यथा हाई इन्टैंसिटी रनवे लाइट्स एप्रन तथा टैक्सीवे एज लाइट्स तथा सिम्पल एपोच लाइट्स उपलब्ध कराए जाने का कार्य पूरा कर लिया गया है। प्रसीजन एप्रोच तथा इंडीकेटर (पीएपीआई) की पुरस्थापना 31.05.2008 तक पूर्ण होने की सम्भावना है।

(ग) ग्राउंड लाइटिंग फैसिलिटी को पहले ही 01.04.2008 से प्रचालनरत किया जा चुका है। नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) रात्रि अवतरण सुविधाओं के भाग के रूप में शेष उपस्कर का निरीक्षण करने की प्रक्रिया में है। डीजीसीए की अनापत्ति के बाद, रात्रि अवतरण सुविधाएं प्रचालनरत की जाएंगी।

(घ) राज्य सरकार द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को नि:शुल्क तथा सभी प्रकार के ऋणभारों से मुक्त 490.36 एकड़ आवश्यक अतिरिक्त भूमि उपलब्ध कराए जाने के पश्चात् एक नए टर्मिनल भवन का निर्माण, रनवे का विस्तार तथा कैट-1 एप्रोच लाइट सिस्टम के प्रावधान का कार्य हाथ में लिया जाएगा।

(ङ) सरकार ने पूर्वोत्तर क्षेत्रों सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन के प्रयोजन से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। तथापि, यातायात मांग तथा व्यावसायिक साध्यता के आधार पर विनिर्दिष्ट स्थानों के लिए हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर है। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन के अध्यधीन भावनगर सहित देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस

3625. श्री डी.वी. सदानन्द गौडा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलगाड़ी सं. 6515/6516 यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) बरास्ता अरासिकेदे को चलाने में हो रहे विलंब के क्या कारण हैं जबकि इसे वर्ष 2004-05 के रेल बजट में शामिल किया गया था; और

(ख) यह ट्रेन सेवा कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) अरसिकेरे के रास्ते 6515/6516 यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस चलाने के कार्य में मुख्यत: आगामी मानसून के दौरान इस घाट खंड के बर्ताव को परखने और अरसिकेरे-हासन तथा हासन-कनकनाडी के बीच जिन क्षेत्रों में भू-स्खलन तथा चट्टाने खिसकने की संभावना अधिक रहती है, उन्हें सुदृढ़ करने के साथ-साथ वहां क्षमता संवर्धन संबंधी कार्यों को पूरा करने की वजह से विलम्ब हो रहा है।

(ख) यह गाड़ी चलाने के संबंध में ठोस निर्णय मुख्यत: मानसून के दौरान इस खंड के बर्ताव और चालू कार्यों के पूरा होने पर निर्भर करेगा।

कोल कन्वर्जन टेक्नोलाजी

3626. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कच्चे तेल की बढ़ती कीमतों के कारण भारत और यूरोपीय संघ ने संयुक्त उद्यम के माध्यम से स्वच्छ कोल कन्वर्जन टेक्नोलाजी और उन्नत प्रौद्योगिकियों के अंतरण में घनिष्ठ सहयोग प्रारंभ कर दिया है;

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

(ग) क्या भारत और यूरोपीय संघ ऊर्जा पैनल की हाल ही के कार्य समूह बैठक के दौरान भारत ने गैस वितरण नेटवर्क में यूरोपीय गैस कंपनियों के निवेश के लिए प्रबल रूप से समर्थन किया है;

(घ) यदि हां, तो यूरोपीय संघ के साथ बढ़ते सहयोग से पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों को सीमित करने में किस हद तक सहायता मिलने की संभावना है; और

(ङ) दोनों के बीच तेल क्षेत्र में अन्य क्या समझौते किए गए?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) भारत और यूरोपीय संघ (ईयू) ने संभव संयुक्त सहयोग के लिए क्षेत्रों को पहचानने हेतु जनवरी 2008 में सूचना का आदान-प्रदान किया है। इस क्षेत्र में कुछ संयुक्त अध्ययन कराए जाने की योजना है।

(ग) से (ङ) नवंबर 2007 में आयोजित भारत और यूरोपीय संघ (ईयू) ऊर्जा पैनल बैठक के दौरान, भारतीय पक्षकार ने ईयू पक्ष पर जोर दिया कि यदि ईयू देश गैस के इस्तेमाल में अपनी सुविज्ञता प्रदान करे तो भारत ईयू उद्योग के लिए पर्याप्त अवसरों का प्रस्ताव करेगा। तथापि, ईयू के उत्तर के प्रभाव, यदि कोई है, को आंकना जल्दबाजी होगी। तेल क्षेत्र में भारत और ईयू के बीच किसी भी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं।

दुर्गम क्षेत्रों के लिए हेलीकाप्टर सेवा

3627. श्री मनोरंजन भक्त: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार लोगों के आवागमन के लिए अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के दुर्गम और दुरूह क्षेत्रों के लिए हेलीकाप्टर सेवाएं शुरू करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इसे कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड (पीएचएचएल) ने 25 मार्च, 2003 से अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह को दीर्घकालीन पट्टा आधार पर एक डाफिन एसए 365 एन हेलीकाप्टर उपलब्ध कराया है तथा इस हेलीकाप्टर का उपयोग वीआईपी परिवहन तथा चिकित्सा बचाव कार्य आदि के लिए कार निकोबार, कैम्पबेल बे तथा हट बे आदि को जोड़ने वाली अन्तरमहाद्वीपीय सेवाओं के लिए किया जा रहा है। प्रशासन हेलीकाप्टर द्वारा नियमित यात्री उड़ाने प्रचालित कर रहा है। हेलीकाप्टर की औसत उपयोगिता प्रतिमाह 100 घंटे है। पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड प्रशासन की अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 27 जनवरी, 2005 से अंडमान और निकोबार प्रशासन को एक अतिरिक्त डालफिन हेलीकाप्टर भी उपलब्ध कराया है। उपर्युक्त व्यवस्थाओं के अतिरिक्त अंडमान निकोबार द्वीपसमूह द्वारा 2 मध्यम हेलीकाप्टरों तथा 2 फिक्स्ड विंग विमान के अधिग्रहण का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

[हिन्दी]

नि:शक्त व्यक्तियों के लिए सार्वजनिक परिवहन वाहन

3628. श्री सुभाष महरिया: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नि:शक्त व्यक्तियों के लिए सार्वजनिक परिवहन वाहनों का विनिर्माण बंद कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) वर्तमान में नि:शक्त व्यक्तियों के लिए कौन-सा संगठन सार्वजनिक परिवहन वाहन का विनिर्माण कर रहा है;

(घ) क्या भविष्य में नि:शक्त व्यक्तियों के कल्याण के लिए कोई अन्य सुविधा उपलब्ध कराने के लिए कोई योजना तैयार की जा रही है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) मैसर्स मारुति उद्योग लिमिटेड और मैसर्स हुंदैय मोटर्स इंडिया लिमिटेड शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए वाहनों का विनिर्माण करते हैं।

(घ) और (ङ) नि:शक्तजनों की गतिशीलता हेतु, पात्र व्यक्तियों को सहायक यंत्रों/उपकरणों की खरीद/फिटिंग हेतु नि:शक्त जनों को सहायता योजना (एडिप) के अंतर्गत सहायता प्रदान की जाती है।

सेल के कारखानों द्वारा अर्जित लाभ

3629. श्री अजीत जोगी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में भारतीय इस्पात प्राधिकरण लि. के कारखानें किन-किन स्थानों पर स्थापित किए गए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इन कारखानों ने कितना लाभ अर्जित किया; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान छत्तीसगढ़ में भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा अर्जित लाभ में से कितनी धनराशि का राज्य में पुनर्निवेश किया गया?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल) के अधीन इस्पात संयंत्रों का स्थान-स्थिति-वार ब्यौरा तथा इन संयंत्रों द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान अर्जित कर-पूर्व लाभ (पीबीटी)/हानि नीचे दी गई है:-

(करोड़ रुपए)

संयंत्र		स्थान-स्थिति	कर-पूर्व लाभ/हानि			
			2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 के 9 माह
1.	भिलाई इस्पात संयंत्र	भिलाई, छत्तीसगढ़	4042	2781	4272	3367
2.	दुर्गापुर इस्पात संयंत्र	दुर्गापुर, पश्चिम बंगाल	784	261	624	686
3.	राउरकेला इस्पात संयंत्र	राउरकेला, उड़ीसा	1045	497	1336	1018
4.	बोकारो इस्पात संयंत्र	बोकारो, झारखंड	3290	2056	2737	2034
5.	इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लि. (आईएसपी)*	बर्नपुर, पश्चिम बंगाल	47	-258	-250	-113
6.	अलाय स्टील प्लांट	दुर्गापुर, पश्चिम बंगाल	-42	19	14	0.1
7.	सेलम इस्पात संयंत्र	सेलम, तमिलनाडु	3	-67	118	73
8.	विश्वेश्वरैया आयरन एंड स्टील प्लांट	भद्रावती, कर्नाटक	-24	14	-41	-18

*सेल की सहायक कंपनी इस्को का 2005-06 में सेल में विलय हो गया।

उपरोक्त के अतिरिक्त सेल की एक सहायक कंपनी अर्थात् महाराष्ट्र इलैक्ट्रोस्मैल्ट लिमिटेड चंद्रपुर, महाराष्ट्र में स्थित है। सहायक कंपनी का लाभ नीचे दिया गया है:-

(करोड़ रुपए)

	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 के 9 माह
महाराष्ट्र इलैक्ट्रोस्मैल्ट लिमिटेड	65	32	28	36

(ग) (1) पिछले तीन वर्ष के दौरान पूंजीगत व्यय और निगमित सामाजिक दायित्व (सीएसआर) पर भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा छत्तीसगढ़ राज्य में किया गया निवेश नीचे दिया गया है:-

वर्ष	राशि (रु./करोड़)
2004-05	154.50
2005-06	236.51
2006-07	427.68
2007-08	651.42

(2) उपरोक्त (1) के अतिरिक्त दल्ली-राजहरा-रावघाट जगदलपुर रेल लाईन का निर्माण करने के लिए रेलवे को 2006-07 के दौरान 5 करोड़ रुपए और 2007-08 के दौरान 48 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया है।

(3) सेल बोर्ड ने 3 अप्रैल, 2007 को हुई अपनी बैठक में 11262 करोड़ रुपए की इंडिकेटिक लागत (सेन्वेट का निवल) पर बीएसपी की आधुनिकीकरण और विस्तार योजना को सिद्धांतत: मंजूरी दे दी है।

राज्य सरकारों से प्रस्ताव

3630. श्रीमती किरण माहेश्वरी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को पर्यटन के विकास से संबंधित विभिन्न राज्य सरकारों से कुछ प्रस्ताव मिले हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में उक्त प्रत्येक राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने उक्त परियोजनाओं को स्वीकृति दे दी है;

(घ) यदि हां, तो उक्त परियोजनाओं के लिए कितनी धनराशि स्वीकृत की गई; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ङ) पर्यटन का विकास मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को, उनसे प्राप्त परियोजना प्रस्तावों के आधार पर, योजना दिशा-निर्देशों के अनुसार, निधियों की उपलब्धता और पारस्परिक प्राथमिकता की शर्त पर वित्तीय सहायता प्रदान करता है। गत तीन वर्षों में पर्यटन के विकास और संवर्धन के लिए पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत परियोजनाओं का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी भी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय स्थल के दौरे और समय-समय पर समीक्षा बैठकों के माध्यम से परियोजनाओं को मानिटर और उनकी समीक्षा करता है।

विवरण

पर्यटन मंत्रालय द्वारा 2005-06 से 2007-08 के दौरान स्वीकृत परियोजनाएं

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	2005-06		2006-07		2007-08	
		स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृत राशि	स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृत राशि	स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृत राशि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	7	2615.82	3	1540.56	9	2629.48
2.	असम	10	2140.00	9	2453.39	5	1271.90
3.	अरुणाचल प्रदेश	10	2240.16	12	1887.80	10	3330.12
4.	बिहार	3	1212.23	2	1937.29	3	1194.75
5.	छत्तीसगढ़	7	1775.59	16	3540.17	4	1274.09
6.	गोवा	1	10.00	0	0.00	0	0.00
7.	गुजरात	5	2011.58	7	443.65	5	576.58
8.	हरियाणा	7	639.71	5	1836.16	11	2260.27
9.	हिमाचल प्रदेश	6	1645.00	8	1871.00	12	2286.22
10.	जम्मू-कश्मीर	22	6656.01	29	5233.82	36	6851.15
11.	झारखंड	5	1227.27	3	956.35	7	1130.47

1	2	3	4	5	6	7	8
12.	कर्नाटक	8	1706.52	4	1323.89	5	2004.71
13.	केरल	13	4858.88	18	4474.02	10	3124.31
14.	मध्य प्रदेश	12	3047.39	10	3668.47	16	3952.66
15.	महाराष्ट्र	9	2075.04	13	2839.05	5	1279.44
16.	मणिपुर	2	49.80	9	939.35	5	1110.77
17.	मेघालय	1	5.00	9	1435.29	2	674.40
18.	मिजोरम	10	2273.41	9	2613.38	5	1692.94
19.	नागालैंड	9	2528.97	8	2340.32	21	2241.35
20.	उड़ीसा	10	2309.61	13	2826.84	12	2376.30
21.	पंजाब	5	1437.67	13	3223.37	1	397.89
22.	राजस्थान	7	2591.87	8	953.84	2	1554.46
23.	सिक्किम	14	2844.56	13	2609.42	27	6036.48
24.	तमिलनाडु	19	4264.62	11	1866.41	13	2831.80
25.	त्रिपुरा	3	716.26	4	291.27	11	1110.76
26.	उत्तरांचल	13	2738.00	16	1907.50	5	2081.04
27.	उत्तर प्रदेश	18	3905.23	7	3329.06	7	2833.03
28.	पश्चिम बंगाल	5	989.35	10	2978.32	12	3243.17
29.	अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	1	6.25	0	0.00	0	0.00
30.	चंडीगढ़	1	13.70	2	15.00	2	20.00
31.	दादरा व नगर हवेली	2	29.79	0	0.00	0	0.00
32.	दिल्ली	2	20.00	5	2400.09	7	749.08
33.	दमन व दीव	4	262.28	0	0.00	0	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0	1	7.00	1	782.73
35.	पांडिचेरी	2	469.39	1	500.00	6	1610.88
	कुल	253	61316.96	278	64242.08	277	64513.23

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र में विमानन अवसंरचना

3631. श्री नवीन जिन्दल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र में विमानों की आवाजाही में वृद्धि हुई है;

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

(ग) क्या उक्त क्षेत्र में नए सीनफील्ड विमानपत्तनों सहित पर्याप्त विमानन अवसंरचना की स्थापना में तेजी लाने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी हां। पूर्वोत्तर क्षेत्र में विमान संचलन की कुल संख्या 2004-2005 में 33019, 2005-2006 में 34036 तथा 2006-2007 में 42069 थी।

(ग) और (घ) जी, हां। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा विभिन्न हवाई अड्डों पर किए जा रहे प्रगतिरत विकास कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(क) रनवे कार्य: अगरतला हवाई अड्डे पर रनवे के विस्तार का कार्य पूरा हो गया है, गुवाहाटी और सिल्चर हवाई अड्डे पर रनवे के विस्तार का कार्य प्रगति पर है। डिबरूगढ़ तथा बारापानी (शिलांग) हवाई अड्डों पर रनवे के विस्तार का कार्य योजना स्तर पर है।

(ख) एप्रन कार्य: अगरतला, डिबरूगढ़, गुवाहाटी तथा सिल्चर हवाई अड्डों पर एप्रन के विस्तार का कार्य प्रगति पर है तथा इम्फाल, दीमापुर तथा बारापानी (शिलांग) हवाई अड्डों पर एप्रन के विस्तार का कार्य योजना स्तर पर है।

(ग) टर्मिनल भवन: डिबरूगढ़, बारापानी (शिलांग) तथा इम्फाल हवाई अड्डों पर नए टर्मिनल भवन/मौजूदा टर्मिनल भवन के विस्तार का कार्य प्रगति पर है।

अगरतला, गुवाहाटी तथा दीमापुर हवाई अड्डों पर मौजूदा टर्मिनल भवन के विस्तार का कार्य योजना स्तर पर है।

जोरहाट तथा बागडोगरा हवाईअड्डों पर नए टर्मिनल भवन का कार्य योजना स्तर पर है।

(घ) ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे: निम्नलिखित ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे योजना स्तर पर हैं:

पेक्यांग (सिक्किम), ईटानगर (अरुणाचल प्रदेश), कोकराझार (असम) तथा चेतू (नागालैण्ड) हवाई अड्डा।

तूरा (मेघालय) में ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा पूरा हो गया है तथा अच्छे मौसम परिस्थितियों में 20 सीटर विमान के प्रचालन के उपयुक्त है।

इनके अतिरिक्त तेजू, पासीघाट, रूपसी, कमालपुर तथा कैलाशर में गैर प्रचालनिक हवाई अड्डों का विकास भी योजना स्तर पर है।

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों को पेट्रोल पंपों/एलपीजी एजेंसियों का आबंटन

3632. श्री रामचन्द्र पासवान: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004 से आज तक सरकार को अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों से पेट्रोल पंपों/एलपीजी (तरलीकृत पेट्रोलियम गैस) एजेंसियों के आबंटन के लिए राज्यवार कितने आवेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों को आबंटित पेट्रोल पंपों/एलपीजी एजेंसियों की राज्य-वार और कंपनी-वार संख्या कितनी है; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों को राज्य-वार और कंपनी-वार कितने पेट्रोल पंप/एलपीजी एजेंसियां आबंटित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) पेट्रोलियम उत्पादों के डीलरों/डिस्ट्रीब्यूटरों का चयन सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) नामत: इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसी) तथा भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसी) द्वारा इस प्रयोजन के लिए उनके द्वारा निर्धारित किए गए वस्तुपरक और पारदर्शी दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है। इन दिशानिर्देशों में समाज के विभिन्न वर्गों के लिए खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों,

एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों और एसकेओ-एलडीओ डीलरशिपों के निम्नानुसार 50% के आरक्षण के लिए प्रावधान है:

(1)	रक्षा कार्मिक	–	8%
(2)	स्वतंत्रता सेनानी	–	2%
(3)	उत्कृष्ट खिलाड़ी	–	2%
(4)	अर्ध सैनिक/पुलिस/सरकारी कार्मिक	–	8%
(5)	शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति	–	5%
(6)	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति	–	25%

उपर्युक्त सभी श्रेणियों में 33% डीलरशिप/डिस्ट्रीब्यूटरशिप उस श्रेणी की महिलाओं के लिए आरक्षित की जाएंगी।

खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों और एलपीजी एजेंसियों के आबंटन के लिए अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति श्रेणी सहित विभिन्न श्रेणियों के तहत प्राप्त आवेदनों की राज्यवार संख्या और ओएमसीज द्वारा किए गए आबंटन संबंधित ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध है।

(ग) चूंकि ओएमसीज द्वारा अपनाई गई चयन प्रक्रिया में विज्ञापन जारी करने, आवेदनों और कागजातों की जांच, पात्र उम्मीदवारों के साक्षात्कार आयोजित करना, गुणावगुण नामावली जारी करना, चयन किए गए उम्मीदवारों के संबंध में क्षेत्र जांच करना आदि जैसे मामले शामिल हैं, इसलिए वर्तमान वर्ष के दौरान खुदरा बिक्री केंद्रों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के आबंटन के लिए कोई सुस्पष्ट समयसीमा बताना संभव नहीं है।

उपक्रमों की अर्थक्षमता संबंधी अध्ययन

3633. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने यह पता लगाने के लिए कोई विस्तृत अध्ययन किया है कि मंत्रालय के अंतर्गत मौजूदा उपक्रम अर्थक्षम उपक्रम हैं अथवा लाभ कमाने वाले उपक्रम हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने पहले भी इस प्रकार का अध्ययन किया था;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में किए गए अध्ययनों का निष्कर्ष क्या रहा;

(ङ) क्या सरकार ने इस संबंध में किए गए अध्ययन की कोई सिफारिश कार्यान्वित की है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) मई, 2004 में राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम (एनसीएमपी) को अपनाने के बाद सभी रुग्ण/हानि उठा रहे सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की उनके पुनरुद्धार/पुनर्गठन के लिए लोक उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) द्वारा समीक्षा की गई। संलग्न विवरण के अनुसार भारी उद्योग विभाग के अधीन सरकारी क्षेत्र के ऐसे 27 उपक्रमों में से 25 मामलों में बीआरपीएसई की सिफारिश प्राप्त हुई है।

(ग) से (च) बीआरपीएसई की उपर्युक्त प्रक्रिया से पूर्व सरकारी क्षेत्र के सभी उपक्रमों के लिए कोई संयुक्त और विस्तृत अध्ययन नहीं किया गया है। तथापि, विशेष मामलों में विगत में समय-समय पर पुनर्गठन/पुनरुद्धार किया गया था।

विवरण

1. एण्ड्रू यूल एण्ड कंपनी लि.
2. ब्रिज एण्ड रूफ कंपनी लि.
3. हिन्दुस्तान साल्ट्स लि.
4. बीबीजे कंस्ट्रक्शन कं. लि.
5. प्रागा टूल्स लि.
6. एचएमटी (बेयरिंग्स) लि.
7. हेवी इंजीनियरिंग कारपो. लि.
8. ब्रेथवेट एण्ड कं. लि.
9. सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया लि.
10. एचएमटी (एमटी) लि.
11. भारत पम्प्स् एण्ड कम्प्रेशर्स लि.
12. भारत हेवी प्लेट्स एण्ड वेसल्स लि.
13. भारत वैगन एण्ड इंजीनियरिंग कं. लि.
14. तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.
15. रिचर्डसन एण्ड क्रुडास लि.
16. भारत आप्थेल्मिक ग्लास लि.

17. भारत यंत्र निगम लि.

18. टायर कारपोरेशन आफ इंडिया लि.

19. एचएमटी लि.

20. त्रिवेणी स्ट्रकचरल्स लि.

21. एचएमटी (वाचेज) लि.

22. नेपा लि.

23. एचएमटी (चिनार वाचेज) लि.

24. हिन्दुस्तान केबल्स लि.

25. इंस्ट्रूमेंटेशन लि.

राउरकेला विमानपत्तन का विकास

3634. श्री जुएल ओराम: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का राउरकेला विमानपत्तन का विकास करने और वहां से विमान सेवाएं पुन: शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वर्ष 2008-09 के दौरान इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि का प्रावधान किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो उक्त प्रस्ताव की जांच के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ताकि यह मार्ग विभिन्न तथ्यों के कारण लाभदायक सिद्ध हो सके?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) राउरकेला हवाई अड्डा भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) का है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा इस हवाई अड्डे का विकास करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

फूड पार्क

3635. श्री टोकचोम मैन्या: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में स्थापित किए जाने वाले फूड पार्कों की संख्या कितनी है;

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन्हें कहां-कहां स्थापित किए जाने की संभावना है;

(ग) इस कार्यक्रम के लिए अभी तक कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(घ) क्या इन फूड पार्कों में शीतागार भी शामिल हैं; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ङ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता देने हेतु एक स्कीम विकसित की है, जिसमें सहायक बुनियादी सुविधाओं और सुस्थापित सप्लाई श्रृंखला समेत अधुनातम प्रसंस्करण सुविधाओं को शामिल करते हुए सुपरिभाषित कृषि/बागवानी प्रसंस्करण अंचल की परिकल्पना की गई है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की वित्तीय सहायता से 30 मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना प्रस्तावित है। इस स्कीम का उद्देश्य किसानों, प्रसंस्करणकर्ताओं और खुदरा व्यापारियों को एक मंच पर लाने के लिए एक तंत्र उपलब्ध कराना और कृषि उत्पादन को बाजार से जोड़ना है ताकि अधिकतम मूल्यवर्धन, न्यूनतम अपव्यय और किसानों की आय में सुधार सुनिश्चित हो सके। इस स्कीम का प्राथमिक उद्देश्य मूल स्तर पर प्रसंस्करण और अपेक्षित फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज द्वारा समर्थित एक समेकित मूल्य श्रृंखला की स्थापना को सुकर बनाना है। इस स्कीम में सभी पणधारियों के साथ विशेष उद्देश्य वाहन (एसपीवी) के सृजन के पश्चात् भावी निजी निवेशक द्वारा चिह्नित पहलों की परिकल्पना की गई तथा परियोजना के कार्यान्वयन के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा सहायता दी गई।

यह स्कीम परियोजना उन्मुख है। मेगा खाद्य पार्कों के स्थलों का चयन निरूपित आपूर्ति श्रृंखला वाले मांग-प्रेरित झुंड आधारित पहुंच से किया जाना है तथा पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययनों द्वारा सुसमर्थित है। 11वीं योजना अवधि हेतु बुनियादी ढांचा विकास संबंधी स्कीम, जिसमें मेगा खाद्य पार्क शामिल हैं, के लिए 2613 करोड़ रुपये की कुल निधि का आबंटन किया गया है। मेगा खाद्य पार्क में परियोजना की कार्यात्मक जरूरतों को देखते हुए आवश्यकता आधारित सामान्य बुनियादी सुविधाएं होंगी और इसमें शीतागारों को शामिल किया जा सकता है।

[हिन्दी]

नए एलपीजी कनेक्शन

3636. चौ. मुनव्वर हसन: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तराखंड के देहरादून, ऋषिकेश और हरिद्वार में विभिन्न कंपनियों के कितने रसोई गैस डीलर है;

(ख) 1 जनवरी, 2007 से 31 मार्च, 2008 के बीच विभिन्न कंपनियों द्वारा उक्त डीलरों को माहवार कुल कितने सिलिंडर जारी किए गए;

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक एजेंसी द्वारा माहवार कितने कनेक्शन जारी किए गए;

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कंपनियों द्वारा अघोषित प्रतिबंध की वजह से उपभोक्ताओं को नए कनेक्शन जारी नहीं किए जा रहे हैं;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण है और उपभोक्ताओं को मांग पर गैस कनेक्शन उपलब्ध कराने के लिए सरकार द्वारा कंपनियों को क्या दिशानिर्देश जारी किए जा रहे हैं; और

(च) मांग पर गैस की आपूर्ति कब तक सुनिश्चित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचना दी है कि 1.4.2008 की स्थिति के अनुसार क्रमश: देहरादून, ऋषिकेश तथा हरिद्वार में 28, 6 तथा 12 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप हैं।

(ख) और (ग) ओएमसीज ने सूचना दी है कि 1.1.2007 से 31.3.2008 तक की अवधि के दौरान क्रमश: देहरादून, ऋषिकेश और हरिद्वार में कुल 2410717, 456987 तथा 1001101 एलपीजी सिलेंडर पहुंचाएं हैं और उसी अवधि के दौरान क्रमश: देहरादून, ऋषिकेश तथा हरिद्वार में 15216, 4727 तथा 7078 नये घरेलू एलपीजी ग्राहक पंजीकृत हैं। माह-वार विवरण संबंधित ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

(घ) से (च) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचना दी है कि फिलहाल देश में एलपीजी की कुल मिलाकर कोई कमी नहीं है और डिस्ट्रीब्यूटरों को एलपीजी की आपूर्तियां ओएमसीज द्वारा घरेलू उत्पादन तथा आयातों के माध्यम से एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के पास पंजीकृत ग्राहकों की वास्तविक मांग के अनुसार की जाती है।

इस समय, नये एलपीजी कनेक्शन वास्तविक घरेलू ग्राहकों को तुरन्त मांग पर उपलब्ध हैं और एलपीजी कनेक्शन की आपूर्ति तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (आपूर्ति तथा वितरण विनियमन) आदेश, 2000 (नियंत्रण आदेश) के प्रावधानों के अधीन विनियमित किए जाते हैं।

[अनुवाद]

दक्षिण रेलवे के अंतर्गत रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण

3637. श्री पन्नियन रविन्द्रन:
श्री सी.के. चन्द्रप्पन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दक्षिण रेलवे के अंतर्गत आधुनिकीकरण के लिए चुने गए रेलवे स्टेशनों का ब्यौरा क्या है जैसा कि गत रेल बजट में घोषणा की गई थी; और

(ख) उन स्टेशनों विशेषकर तिरुवनन्तपुरम सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन का ब्यौरा क्या है जहां कार्य पहले ही आरम्भ हो चुका है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) दक्षिण रेलवे में 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान आधुनिकीकरण कार्य के लिए क्रमश: 25 तथा 22 स्टेशन को चिह्नित किया गया था। चिह्नित स्टेशनों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

2006-07 के दौरान

1. चेंगलपट्टु
2. काटपाटी
3. ताम्बरम
4. चेन्नै एग्मोर (II प्रवेश)
5. तिरुत्तनी
6. ईरोड
7. कोयम्बटूर
8. पालघाट
9. कालीकट
10. मंगलौर
11. एर्णाकुलम
12. त्रिचूर

13. क्विलोन
14. तिरुवनंतपुरम सेंट्रल
15. कन्याकुमारी
16. पुदुचेरी
17. वृद्धाचलम
18. तिरुचिरापल्ली
19. तंजावुर
20. कुंभकोणम
21. डिंडीगुल
22. मदुरै
23. तिरुनेलवेली
24. तूतीकोरिन
25. विरुद्धनगर

2007-08 के दौरान

1. चेन्नै बीच
2. अंबुर
3. जोलापेट
4. पुत्तुर
5. सुलुरपेट्टा
6. सेलम
7. तिरुपुर
8. शोरानूर
9. कन्नूर
10. थलसेरी
11. एर्णाकुलम
12. कोट्टयम
13. चेंगनूर
14. नागरकोइल
15. श्रीरंगम
16. मायलादुतुरै
17. तिरुवरुर
18. नागापट्टनम
19. रामेश्वरम
20. कराईकुडी
21. पालनी और
22. रामनाथपुरम

तिरुवनंतपुरम सेंट्रल रेलवे स्टेशन सहित उपर्युक्त सभी 47 रेलवे स्टेशनों पर आधुनिकीकरण कार्य पहले ही शुरू कर दिया गया है।

रेल डिब्बों में धूम्रपान निषेध कानून लागू किया जाना

3638. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेल डिब्बों में धूम्रपान निषेध कानून लागू किया है;

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

(ग) विशेषकर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली मंडल और मुंबई में रेल डिब्बों में धूम्रपान करते पकड़े गए यात्रियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) इन क्षेत्रों में धूम्रपान के लिए लगाए गए जुर्माने से अर्जित राजस्व का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) रेलगाड़ियों में धूम्रपान रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। गाड़ियों में तथा रेलवे परिसरों में धूम्रपान करना रेल अधिनियम, 1989 तथा सिगरेट एवं अन्य तंबाकू उत्पाद (विज्ञापन निषेध तथा व्यापार एवं वाणिज्य, उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण नियमन) अधिनियम, 2003 के अंतर्गत दंडनीय अपराध है।

(ग) और (घ) रेल सवारी डिब्बों तथा परिसरों में धूम्रपान करते पकड़े जाने पर यात्रियों पर कानून के संगत प्रावधानों के अनुसार जुर्माना लगाया जाता है। बहरहाल, इस संबंध में कोई पृथक आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(ङ) वाणिज्यिक, परिचालनिक तथा सुरक्षा विभागों जिसे कानून के अनुसार अपराधियों के विरुद्ध कार्रवाई करने का अधिकार प्राप्त है, द्वारा गाड़ियों में धूम्रपान को रोकने के लिए नियमित अभियान चलाए जाते हैं। साथ में, रेल सवारी डिब्बों सहित रेल परिसरों में धूम्रपान नहीं करने के लिए विभिन्न मीडिया के जरिए तथा स्टेशनों पर तथा सवारी डिब्बों के भीतर दोनों में प्रमुख स्थानों पर नोटिस लगाकर लोगों को जागरूक किया जाता है।

विमान यात्रियों को नुकसान/क्षति का मुआवजा

3639. श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु:
श्री के.सी. पल्लानी शामी:

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

(क) गत चार वर्षों के दौरान हवाई यात्रा के दौरान या हवाई अड्डे पर घायल हुए/मारे गए यात्रियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उन परिस्थितियों का ब्यौरा क्या है जिसके कारण ये दुर्घटनाएं हुई;

(ग) उक्त अवधि के दौरान यात्रियों के सगे संबंधियों को कितना मुआवजा दिया गया;

(घ) सभी हवाई अड्डों पर प्रदान की जा रही चिकित्सा सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या भारत में प्रदान की जा रही चिकित्सा सुविधाएं अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप है;

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

(छ) अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार पर्याप्त चिकित्सा परिचर्या मुआवजा प्रदान करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/उठाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (छ) प्राकृतिक कारणों से हुई मृत्यु को विमान दुर्घटना के अधीन नहीं माना जाता है और इसलिए नागर विमानन महानिदेशालय इनके सांख्यिकीय आंकड़े नहीं रखता है। तथापि, डीजीसीए लांग हाउल उड़ानों में अचानक बेचैनी के संभावित कारण से पहचाने गए डीप वेन थ्रोमबोसिस की घटनाओं से अपने यात्रियों को बचने की सलाह देने के लिए आवश्यक चिकित्सा सलाह प्रदान करने के लिए लम्बी दूरी की उड़ानों का प्रचालन करने वाली सभी एयरलाइन आपरेटरों को निदेश जारी किए हैं। लम्बी दूरी की उड़ानों का प्रचालन करने वाली सभी एयरलाइन प्रचालकों ने आवश्यक चिकित्सा परामर्श की पुष्टी कर दी है जिसमें उड़ानगत यात्री ब्रिफिंग के दौरान यात्रियों को हल्के अभ्यास की सलाह दी गई है। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन ने हवाई अड्डे पर चिकित्सा सुविधा की उपलब्धता के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए हैं। सभी हवाई अड्डों पर प्रथमोपचार के लिए चिकित्सा सुविधा उपलब्ध है और आगे इलाज के लिए, यदि आवश्यक होता है, यात्रियों को सिविल अस्पतालों सहित निकट के अस्पतालों में स्थानांतरित कर दिया जाता है।

कोलकाता से विमान सेवा

3640. श्री सुनील खां: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कोलकाता विमानपत्तन का कब तक पुनरुद्धार किए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या कोलकाता विमानपत्तन से अनेक उड़ानें रद्द कर दी गई हैं और लगभग 15 राज्यों की राजधानी के लिए कोलकाता से विशेषकर एअर इंडिया की सेवाओं सहित कोई भी सीधी उड़ान नहीं है;

(ग) यदि हां, तो ब्यौरा क्या है और कोलकाता विमानपत्तन से विमान सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) अंदल ग्रीनफील्ड विमानपत्तन का कब तक निर्माण किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) एक अंतर-मंत्रालयी समूह ने कोलकाता हवाई अड्डे के विकास के लिए 1942.51 करोड़ रुपए की कुल लागत पर कार्य योजना अनुमोदित की है। हवाई अड्डे के विकास का कार्यक्रम जून, 2010 तक पूर्ण होना है।

(ख) और (ग) इस समय कोलकाता का सीधा हवाई संपर्क अगरतला, आइजोल, अहमदाबाद, बागडोगड़ा, बंगलौर, भुवनेश्वर, चेन्नई, दिल्ली, डिब्रूगढ़, दीमापुर, गुवाहाटी, हैदराबाद, इम्फाल, जयपुर, जमशेदपुर, जोरहाट, लखनऊ, मुम्बई, नागपुर, पटना, पोर्टब्लेयर, रायपुर, रांची, शिलांग, सिलचर तथा विजाग से है। सरकार ने पूर्वोत्तर क्षेत्रों सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुई हवाई परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन के प्रयोजन से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। तथापि, यातायात मांग तथा व्यावसायिक साध्यता के आधार पर विनिर्दिष्ट स्थानों के लिए हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर है। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार

द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन के अध्यधीन भावनगर सहित देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र है।

(घ) पश्चिम बंगाल सरकार के अनुरोध पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने आसनसोल के निकट अंदल में एक ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की स्थापना के लिए किए आन-साईट निरीक्षण रिपोर्ट तैयार की है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण विभिन्न मुद्दों को सामने लाया है जिन पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। हवाई अड्डा विकासकर्ता को सलाह दी गई है कि वे परियोजना रिपोर्ट तैयार करते समय इन मुद्दों पर ध्यान दें।

[हिन्दी]

सीमाशुल्क में कटौती

3641. श्री थावरचन्द गेहलोत: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रो-रसायन उद्योगों को उपलब्ध कराया गया संरक्षण सीमा-शुल्क में तेजी से हो रही कटौती के कारण कम हो रहा है;

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

(ग) क्या अलग-अलग राज्यों में वैट ढांचे में विसंगति आगतों और उत्पादों पर कर की उच्च दरें और करों में व्यापक असमानता के कारण पेट्रो-रसायन उद्योग संकट में है; और

(घ) यदि हां, तो पेट्रो-रसायन उद्योग को संरक्षण उपलब्ध कराने और शुल्कों तथा कर ढांचे को युक्तिसंगत बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क), (ख) और (घ) पेट्रोरसायन क्षेत्र लाइसेंसमुक्त एवं विनियमनमुक्त है। वर्तमान में अधिकांश पेट्रोरसायन उत्पादों पर सीमा शुल्क 5 से 10 प्रतिशत के बीच है। सीमा शुल्क की वर्तमान उच्चतम दर 10 प्रतिशत है। रसायन एवं पेट्रोरसायन विभाग, वार्षिक आधार पर बजट पूर्व/बजट उपरांत स्टेकधारक उद्योग संघों के साथ परामर्श प्रक्रिया के माध्यम से वित्त मंत्रालय से शुल्क/कर संरचना में सुधार की अनुशंसा करता है।

(ग) यह राज्य का विषय है।

उत्तर प्रदेश को एलपीजी कनेक्शन उपलब्ध कराना

3642. श्री राजनारायण बुधौलिया: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश के बुंदेलखंड क्षेत्र के हमीरपुर, महोवा, बांदा, चित्रकूट, जालौन, झांसी और ललितपुर जिलों में ग्राम स्तर पर रसोई गैस कनेक्शन उपलब्ध कराने के लिए कोई कार्य योजना तैयार करने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) वर्तमान में, वास्तविक घरेलू ग्राहकों के लिए मांग पर तत्काल नए एलपीजी कनेक्शन उपलब्ध हैं और तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (आपूर्ति और वितरण का विनियमन) आदेश, 2000 (नियंत्रण आदेश) के प्रावधानों के तहत एलपीजी कनेक्शन की आपूर्ति विनियमित की जाती है।

सरकार ने ओएमसीज को यह छूट दे रखी है कि वे अपने वाणिज्यिक निर्धारण के अनुसार एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना करें और एक स्वतंत्र डिस्ट्रीब्यूटरशिप को बनाए रखने के लिए उपलब्ध रिफिल बिक्री संभाव्यता के आधार पर उनके द्वारा कार्यस्थलों का पता लगायें। तथापि, सरकार ने अर्ध शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों को कवर करने के लिए विपणन योजनाएं तैयार करने हेतु ओएमसीज को सलाह दी है। मौजूदा तथा प्रस्तावित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं। प्रस्तावित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के लिए सितंबर, 2007 माह में विज्ञापन जारी किए गए थे।

एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना एक सतत प्रक्रिया है और इसमें उपयुक्त कार्यस्थलों का पता लगाना, गोदाम स्थापना के लिए भूमि व्यवस्था, विभिन्न सांविधिक मंजूरियों आदि को प्राप्त करना शामिल है।

विवरण

मौजूदा व प्रस्तावित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के ब्यौरे

जिला	मौजूदा डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की संख्या	प्रस्तावित डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की संख्या
झांसी	21	2
ललितपुर	5	1
बांदा	7	1
जालौन	11	1
महोबा	4	1
चित्रकूट	3	–
हमीरपुर	7	–
कुल	58	6

[अनुवाद]

एक प्राचीन किले की खोज को शिक्षण पाठ्यक्रम में शामिल किया जाना

3643. श्री मिलिन्द देवरा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भुवनेश्वर के बाह्यांचल में 2500 वर्ष पुराने शहर के अवशेष वाले शिशुपालगढ़ स्थित एक प्राचीन किले की खोज विद्यालय/महाविद्यालय स्तर पर इतिहास की पुस्तकों के शिक्षण पाठ्यक्रम में शामिल किए जाने के लिए विचार योग्य एक महत्वपूर्ण मामला है, जैसा कि हड़प्पा और मोहनजोदड़ों के मामले में था;

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

(ग) क्या इसके निष्कर्षों पर कोई और अध्ययन किया जा रहा है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) दक्कन कालेज, पुणे द्वारा शिशुपालगढ़ के आदि ऐतिहासिक अवधि के स्थल पर हाल ही में किए गए उत्खनन से पता चलता है कि इसकी प्रारम्भिक तिथि 2500 वर्ष से भी पहले की हो सकती है।

स्कूल/कालेज के स्तर पर इतिहास की पुस्तकों के शिक्षण पाठ्यक्रम में शिशुपालगढ़ की खोजों को शामिल करने पर विचार करना असामयिक है क्योंकि शिशुपालगढ़ के उक्त उत्खननों के संबंध में दक्कन कालेज, पुणे द्वारा अभी औपचारिक रूप से सूचित किया जाना है।

दवाओं पर व्यापार मार्जिन

3644. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नियंत्रित और नियंत्रण मुक्त दवाओं तथा ब्रांडवाली और बिना ब्रांडवाली दवाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रत्येक श्रेणी की दवाओं के मूल्य निर्धारण के संबंध में वर्तमान नीति क्या है;

(ग) क्या सरकार को थोक बिक्री और खुदरा बिक्री दोनों हेतु प्रत्येक श्रेणी की दवाओं पर व्यापार मार्जिन लगाने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान 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 नियंत्रण के अंतर्गत हैं और उनके मूल्य डीपीसीओ 95 के प्रावधानों के अनुसार राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा नियंत्रित किए जाते हैं। डीपीसीओ, 95 के पैरा 19 के तहत, अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मामले में खुदरा विक्रेताओं को 16 प्रतिशत मार्जिन की अनुमति है।

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

राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) ने यह पाया है कि कुछ कंपनियां कतिपय गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों की ब्रांडेड-जेनेरिक्स और जेनेरिक-जेनेरिक दवाओं के मामले में थोक व खुदरा विक्रेताओं को ऊंचा ट्रेड मार्जिन देती हैं। तथापि, यह खंड देश के फार्मा बाजार का एक छोटा हिस्सा है।

राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 के प्रारूप में ट्रेड मार्जिन पर अंकुश लगाकर ट्रेड मार्जिन-प्रणाली को चुस्त-दुरूस्त बनाने का प्रस्ताव है।

इस नीति को अनुमोदन हेतु मंत्रिमंडल के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। मंत्रिमंडल ने 11.1.2007 को हुई अपनी बैठक में इस नीति पर विचार किया। यह निर्णय लिया गया कि सर्वप्रथम इस मामले पर एक मंत्री समूह (जीओएम) विचार करे। जीओएम गठित की जा चुका है और अब तक इसकी तीन बैठकें 10.4.2007, 12.9.2007 और 30.1.2008 को हुई हैं। जीओएम द्वारा अभी मंत्रिमंडल को अपनी सिफारिशें की जानी हैं।

गैस एजेंसी का आवंटन

3645. श्री अविनाश राय खन्ना: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास बालाचौर, जिला-नवांशहर, पंजाब, नुरपुर बेदी, जिला-रोपड़, गढ़शंकर, जिला-होशियारपुर में गैस एजेंसी खोलने/आवंटित करने हेतु कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक आवंटित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को इस बात की स्वतंत्रता दी है कि वे अपने वाणिज्यिक आकलन के अनुसार एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों की स्थापना करें और स्वतंत्र डिस्ट्रीब्यूटरशिप कायम रखने के लिए उपलब्ध रीफिल बिक्री संभावना के आधार पर उनके द्वारा स्थानों की पहचान की जाती है।

बालाचौर, जिला नवांशहर, नूरपुरबेदी, जिला रोपड़ और गढ़शंकर, जिला होशियारपुर के उपभोक्ताओं को आपूर्ति, ओएमसीज की तीन एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों द्वारा की जाती है।

ओएमसीज को पंजाब राज्य में जिला नवांशहर में बालाचौर, जिला रोपड़ में नूरपुर बेदी और होशियारपुर जिला में गढ़शंकर में एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों को खोलने की व्यवहार्यता के लिए सर्वेक्षण करने की सलाह दी गई है।

[हिन्दी]

बान्हा तथा जमुई रेलवे स्टेशनों पर गंदगी

3646. श्री गिरिधारी यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार के बान्हा तथा जमुई जिलों के रेलवे स्टेशनों पर गंदगी रहती है और वहां मूलभूत सुविधाओं का अभाव है;

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

(ग) चालू वित्त वर्ष के दौरान रेलवे द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) से (ग) बिहार में बान्हा नाम का कोई जिला नहीं है। बहरहाल, बिहार के जमुई जिले में झाझा, गिद्धौर और जमुई महत्वपूर्ण स्टेशन हैं जो दानापुर मंडल में आते हैं। इन स्टेशनों पर नियमित रूप से सफाई बनाए रखी जाती है और यहां सभी न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं उपलब्ध हैं।

[अनुवाद]

पर्यटन वेबसाइट को नया रूप दिया जाना

3647. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यटन उद्योग को विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने में विभिन्न देशों से बढ़ती प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ग) क्या विदेशों में पर्यटन कार्यालयों को स्थानांतरित करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) क्या सरकार की पर्यटन वेबसाइट को नया रूप प्रदान करने तथा पर्यटन गंतव्यों तक व्यापक पहुंच हेतु इसे और अधिक प्रयोक्ता अनुकूल बनाने का भी कोई प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) विश्व पर्यटन बैरोमीटर के संयुक्त राष्ट्र विश्व पर्यटन संगठन (यूएनडब्ल्यूटीओ) के अनुसार, वर्ष 2007 में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आगमन, 900 मिलियन के निकट पहुंचने के साथ 6 प्रतिशत बढ़ गया। एशिया और प्रशांत तेजी से बढ़ने वाले क्षेत्र हैं और इस क्षेत्र के देश बड़ी संख्या में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आगमनों के लिए प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं।

(ग) और (घ) जी, नहीं। तथापि, दिनांक 7 अप्रैल, 2008 को बीजिंग (चीन) में एक नया भारत पर्यटन कार्यालय खोला गया है।

(ङ) और (च) इसे अद्यतन करने और यूजर फ्रेंडली बनाने के उद्देश्य से, पर्यटन मंत्रालय की वेबसाइट का रख-रखाव और नवीकरण करना एक चल रही प्रक्रिया है। पर्यटन मंत्रालय की वेबसाइट www.incredibleindia.org ने वर्ष 2007 में सर्वोत्तम सरकारी वेबसाइट हेतु ई-गवर्नेंस के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार प्राप्त किया है।

कोलकाता से न्यूयार्क के लिए उड़ान

3648. श्री रवेन बर्मन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया की सप्ताह के सभी सातों दिन कोलकाता से न्यूयार्क तक एक सीधी उड़ान शुरू करने की योजना है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) कोलकाता तथा आस-पास के क्षेत्रों में यातायात संभाव्यता इस मार्ग से सीधी उड़ान प्रचालित करने हेतु पर्याप्त नहीं है।

तेल मूल्य निर्धारण नीति

3649. श्री जसुभाई धाभाई बारड़: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में तेल शोधन शालाओं में भारी घरेलू निवेश के बावजूद पेट्रोल, डीजल, एलपीजी आदि जैसे पेट्रोलियम उत्पाद आयात मूल्य के आधार पर उपभोक्ताओं को बेचे जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इस भारी घरेलू निवेश के लाभार्थी कौन-कौन हैं;

(ग) देश में ये लाभ सामान्य उपभोक्ताओं को न दिए जाने के क्या कारण है;

(घ) क्या देश में उपभोक्ताओं के हितों की रक्षा के लिए सरकार एक नई तेल मूल्य निर्धारण नीति बनाने पर विचार करेगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ङ) 1 अप्रैल, 2002 से प्रभावी करके प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (एपीएम) समाप्त करते समय सरकार ने निर्णय लिया कि पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के सिवाय सभी अन्य पेट्रोलियम उत्पादों का मूल्य निर्धारण बाजार घटकों द्वारा निर्धारित होगा। मिट्टी तेल और एलपीजी के लिए वहनीय मूल्यों की व्यवस्था करने के लिए सरकार ने राजसहायता योजनाएं तैयार की जो अप्रैल, 2002 से प्रचालन में है।

दीर्घावधि मूल्य निर्धारण नीति तैयार करने के लिए सरकार ने प्रधान मंत्री की आर्थिक सलाहकार परिषद के अध्यक्ष डा. सी. रंगराजन की अध्यक्षता में पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य निर्धारण और कराधान पर एक अंतर मंत्रालयी समिति का गठन किया था। इस समिति ने अपनी रिपोर्ट 17.2.2006 को पेश कर दी थी। सरकार ने डा. रंगराजन समिति की रिपोर्ट की निम्नलिखित सिफारिशें स्वीकार कर ली थीं-

(1) पेट्रोल और डीजल का व्यापार समता आधार पर मूल्य निर्धारण जो 80:20 के अनुपात में आयात समता और निर्यात समता का भारित औसत होगा।

(2) पेट्रोल और डीजल पर सीमा शुल्क 10 प्रतिशत से कम करके 7.5 प्रतिशत करना।

(3) राजसहायता प्राप्त पीडीएस मिट्टी तेल केवल बीपीएल परिवारों तक सीमित रखने के लिए सिद्धान्त रूप में संशोधन।

तदनुसार, पेट्रोल और डीजल का मूल्य निर्धारण आयात समता से परिवर्तित करके व्यापार समता आधार (80:20 के अनुपात में आयात और निर्यात समता मूल्य का भारित औसत) किया गया। पेट्रोल और डीजल पर सीमा शुल्क 16.6.2006 से 10 प्रतिशत से कम करके 7.5 प्रतिशत किया गया।

उपभोक्ताओं के हितों का संरक्षण वर्तमान मूल्य निर्धारण नीति के तहत सरकार द्वारा पहले ही किया जा रहा है। संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों नामत: पेट्रोल, डीजल, घरेलू एलपीजी और पीडीएस मिट्टी तेल पर शुल्कों का युक्तीकरण उनके खुदरा बिक्री मूल्यों पर ऊंचे अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों के प्रभाव को कम करने के लिए कहा गया है। गैर ब्रांडिड पेट्रोल और गैर ब्रांडिड डीजल पर उत्पादन शुल्क का मूल्यानुसार घटक को 1.3.2008 से समाप्त कर दिया गया है। घरेलू एलपीजी और पीडीएस मिट्टी तेल पर सीमा शुल्क और उत्पादन शुल्क भी 1.3.2005 से समाप्त कर दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त वित्त विधेयक, 2006 के अधिनियमन के परिणामस्वरूप घरेलू एलपीजी सीएसटी अधिनियम के तहत "घोषित वस्तु" बन जाती और अधिकतम बिक्री कर/वैट दर सभी राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में 19.4.2006 से 4 प्रतिशत है।

इसके अतिरिक्त 2004 से अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में भारी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में वृद्धि को उपभोक्ताओं पर न डालने का जानबूझकर निर्णय लिया। अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में भारी मूल्य वृद्धि से निपटने के लिए सरकार ने आम आदमी और समाज के कमजोर वर्गों के हितों और ओएमसीज के वित्तीय स्थिति की रक्षा करने के लिए सरकार, तेल पीएसयूज और उपभोक्ताओं के बीच बोझ हिस्सेदारी का सिद्धान्त रूप में अपनाया है। सरकार ने ओएमसीज की अल्प वसूलियों की आंशिक रूप प्रतिपूर्ति करने के लिए तेल बाण्ड जारी किए हैं तथा और अपस्ट्रीम तेल कंपनियों ने भी कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों पर रियायत देकर अंशदान किया है।

आम आदमी के ईंधन समझे जाने वाले घरेलू एलपीजी और पीडीएस मिट्टी तेल के मूल्यों में अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में भारी वृद्धि के बावजूद क्रमश: नवंबर, 2004 और मार्च, 2002 से वृद्धि नहीं की गई है। पेट्रोल और डीजल के मूल्य भी भारी राजसहायता प्राप्त हैं।

[हिन्दी]

पायलटों का पलायन

3650. श्री जी.एम. सिद्देश्वर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान आज की तारीख तक सरकार के स्वामित्व वाली एयरलाइंस के पायलटों के प्रशिक्षण पर सरकार द्वारा कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि निजी एयरलाइंस आकर्षक प्रस्तावों से इन पायलटों को लुभाती हैं;

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

(घ) पायलटों तथा सरकार के स्वामित्व वाली एयरलाइंस के हितों की रक्षा के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 के दौरान पायलटों के प्रशिक्षण पर पूर्ववर्ती एअर इंडिया द्वारा किया गया क्रमश: 13.20 करोड़ रुपए, 10.75 करोड़ रुपए, 17.89 करोड़ रुपए और पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइंस द्वारा किया गया व्यय क्रमश: 11.28 करोड़ रुपए, 30.62 करोड़ रुपए तथा 15.08 करोड़ रुपए था। इसके अतिरिक्त पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइंस की अनुषंगी एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लिमिटेड ने अपने पायलटों के प्रशिक्षण पर वर्ष 2005-06 में 193.24 लाख रुपए, 2006-07 में 107.81 लाख रुपए तथा 2007-08 के दौरान 300.00 लाख रुपए का व्यय किया।

(ख) जी, हां।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) नौकरी संबंधी सुरक्षा प्रदान करने के अतिरिक्त सार्वजनिक क्षेत्र की एयरलाइनों ने अपने पायलटों की सेवा शर्तों में सुधार के लिए अनेक कदम उठाए। उठाए गए कुछ कदम इस प्रकार हैं।

(1) परिलब्धियों को स्थापित भारतीय वाहकों की तुलना में समकक्ष स्तर पर रखना,

(2) पायलटों को उच्च स्तर की सुरक्षा प्रदान करने के लिए इनके लिए लाइसेंस की गुमशुदगी संबंधी बीमा तथा बीमा कवरेज का संशोधन,

(3) पायलटों की सेवाओं को, लाइसेंस की वैधता के अध्यधीन अधिवार्षिता की आयु से परे बनाए रखना,

(4) उत्पादकता संबंधी प्रोत्साहन राशि तथा अन्य भत्तों का संशोधन।

आगे, पायलटों की पोचिंग पर रोक लगाने के प्रयोजन से नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने सितम्बर, 2005 में एक नागर विमानन अपेक्षा (खंड 7 श्रृंखला × भाग II) जारी की है जिसके द्वारा किसी एयरलाइन से त्यागपत्र देने के इच्छुक किसी पायलट द्वारा अपने नियोक्ता को 6 माह का नोटिस देना अपेक्षित है।

मऊ स्टेशन पर पैदल उपरिपुल

3651. श्री चन्द्रदेव प्रसाद राजभर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मऊ स्टेशन पर चार में से केवल दो प्लेटफार्मों पर ही पैदल उपरि पुलों का निर्माण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे का विचार शेष प्लेटफार्मों पर पैदल उपरि पुलों का निर्माण करने का है; और

(ग) यदि हां, तो इसका निर्माण कब तक कर दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) मऊ रेलवे में एक मुख्य प्लेटफार्म (प्लेटफार्म संख्या-1) और एक द्वीप प्लेटफार्म है। द्वीप प्लेटफार्म के एक सिरे पर प्लेटफार्म संख्या 2 एवं 3 और अन्य सिरे पर प्लेटफार्म संख्या 4 को समाहित करता है। एक पैदल पार पुल मुख्य प्लेटफार्म और द्वीप प्लेटफार्मों को जोड़ता है और इस प्रकार से यह पहले ही मौजूदा चार प्लेटफार्मों को सेवित कर रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

ओएनजीसी द्वारा राजस्थान में अन्वेषण

3652. श्री कैलाश मेघवाल: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) ने वन विभाग की पूर्व अनुमति के बिना राजस्थान में जोधपुर के निकट स्थित प्रतिबंधित क्षेत्र मरूभूमि राष्ट्रीय उद्यान में तेल के अन्वेषण हेतु उत्खनन आरंभ कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो उत्खनन कार्य कब आरंभ किया गया था और इसे कब बंद किया गया तथा अब तक इस पर कितनी धनराशि खर्च की गई थी; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है/की जा रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) जी, नहीं। आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी) के राजस्थान में जोधपुर के निकट स्थित मरूभूमि राष्ट्रीय उद्यान में कोई अन्वेषण क्रियाकलाप नहीं हैं।

स्क्रैप कटिंग कार्य

3653. श्री संतोष गंगवार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इज्जतनगर डिपो (उत्तर पूर्व) में स्क्रैप कटिंग कार्य किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो उक्त कार्य की प्रकृति किस प्रकार की है;

(ग) क्या इसमें कुछ परिवर्तनों का प्रस्ताव किया जा रहा है;

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलवे द्वारा स्क्रैप कटिंग कार्य इज्जतनगर डिपो (पूर्वोत्तर) में नहीं किया जा रहा है।

(ख) बहरहाल, कुछ मामलों में रेलवे द्वारा यथा अनुमेय नकारा चल स्टाक इत्यादि जैसे कुछ मामलों में स्क्रैप खरीदारों द्वारा इज्जतनगर डिपो में बिक्री किए गए स्क्रैप के कटिंग के कार्य किया जा रहा है ताकि लदान में सुविधा हो सके।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

मध्य प्रदेश में लंबित रेल परियोजनाएं

3654. श्री रामपाल सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश से संबंधित बड़ी संख्या में रेल परियोजनाएं स्वीकृति हेतु केन्द्र सरकार के पास लंबित हैं;

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

(ग) मध्य प्रदेश से संबंधित उक्त सभी लंबित परियोजनाओं को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) स्वीकृति के लिए लंबित परियोजना वह परियोजना है, जिसे इस शर्त पर बजट में शामिल किया गया है कि अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त होने के बाद निर्माण कार्य शुरू किया जाएगा और जिसके लिए अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ है। मध्य प्रदेश में ऐसी कोई परियोजना लंबित नहीं है। बहरहाल, उन परियोजनाओं से संबंधित कतिपय नए प्रस्ताव हैं, जिनके लिए सर्वेक्षण कर लिया गया है और सर्वेक्षण के परिणामों के आधार पर सर्वेक्षण रिपोर्टों को अंतिम रूप देने के लिए यथासमय निर्णय किया जाएगा। मनमाड़-इंदौर नई लाइन का प्रस्ताव आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने हेतु प्रक्रियाधीन है।

[अनुवाद]

रेलवे को हुआ लाभ/हानि

3655. श्री चंद्रकांत खैरे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे को कितनी लाभ/हानि हुई;

(ख) क्या रेलवे ने आगामी वर्षों में अपना लाभ बढ़ाने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा सृजित अधिशेष निम्नानुसार है:

वर्ष	राशि (करोड़ रु. में)
2006-07	10206.32
2005-06	6193.32
2004-05	2074.23

(ख) और (ग) जी हां। भारतीय रेल ने 2007-08 के लिए 13534.08 करोड़ रु. और 2008-09 के लिए 11786.74 करोड़ रु. के अधिशेष के संशोधित लक्ष्य को निर्धारित किया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

डी.एम.यू. तथा ई.एम.यू. का निर्यात

3656. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को डीजल मल्टीपल यूनिट (डी.एम.यू.) तथा इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ई.एम.यू.) के निर्यात हेतु विदेशों से आर्डर प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा कितना राजस्व अर्जित किया गया;

(ग) क्या रेलवे ने अन्य देशों को किए जाने वाले अपने निर्यात को और बढ़ाने हेतु कोई कदम उठाए हैं;

(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) और (ख) जी, हां। अंगोला रेलवे से 2 डी एम यू के लिए आदेश निष्पादित किया गया है। आदेश का मान 18.48 करोड़ रु. है। बला डी एम यू सवारी डिब्बों के 16 रेकों की आपूर्ति के लिए श्रीलंका रेलवे से भी एक आशय पत्र प्राप्त हुआ है। ई एम यू सवारी डिब्बों के लिए अभी तक कोई आदेश प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) से (ङ) भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों अर्थात् राइट्स लिमिटेड और इरकान इंटरनेशनल लिमिटेड द्वारा रेल चल स्टाक का निर्यात किया जाता है।

[हिन्दी]

सवारी डिब्बे तथा माल डिब्बे

3657. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों के दौरान रेल मंडलों को नए सवारी डिब्बे तथा माल डिब्बे उपलब्ध कराए गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो विशेषकर पश्चिम और मध्य रेलवे का तत्संबंधी जोन-वार तथा वर्ष-वार ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) चालू वर्ष सहित पिछले 3 वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलों को आबंटित किए गए नए सवारी डिब्बों और मालडिब्बों की संख्या का विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों के दौरान आबंटित सवारी डिब्बों का ब्यौरा

रेलवे	मरे	पूरे	पूमरे	पूतरे	उरे	उमरे	पूर्वोत्तर	पूसीरे	उपरे	दरे	दमरे	दपूरे	दपूमरे	दपरे	परे	पमरे
2005-06	92	129	169	97	270	27	59	108	132	225	157	153	86	109	134	75
2006-07	103	141	167	107	372	34	74	123	48	300	112	45	78	186	236	30
2007-08	156	175	309	82	304	75	201	155	208	198	173	213	50	223	203	97
2008-09 (10.04.2008 तक)	20	0	24	18	0	0	2	0	0	6	0	2	4	0	2	16

चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों के दौरान आबंटित माल डिब्बों का ब्यौरा

रेलवे	मरे	पूरे	पूमरे	पूतरे	उरे	उमरे	पूर्वोत्तर	पूसीरे	उपरे	दरे	दमरे	दपूरे	दपूमरे	दपरे	परे	पमरे
1	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2005-06	0	599	824	1167	0	1568	0	0	1327	0	0	462	400	2266	0	1086
2006-07	86	520	729	2347	70	2182	479	631	1015	568	0	0	780	942	0	1886

1	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2007-08	0	0	509	1452	0	919	0	0	677	0	0	280	904	238	0	601
2008-09 (10.04.2008 तक)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

मरे	मध्य रेलवे	उरे	उत्तर रेलवे	उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे	दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
पूरे	पूर्व रेलवे	उमरे	उत्तर मध्य रेलवे	दरे	दक्षिण रेलवे	दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे	पूर्वोत्तर	पूर्वोत्तर रेलवे	दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे	परे	पश्चिम रेलवे
पूतरे	पूर्व तट रेलवे	पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे	पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे

[अनुवाद]

दुर्घटनाओं/तकनीकी गड़बड़ी/बलात् विमान उतारने की घटनाएं

3658. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले छह माह के दौरान एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस तथा अन्य निजी एयरलाइंस दुर्घटनाओं/तकनीकी गड़बड़ी/बलात् विमान उतारने के मामलों में संलिप्त हैं;

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

(ग) भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) पिछले 6 महीनों में एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस और निजी एयरलाइनों के संबंध में दुर्घटनाओं/जबरदस्ती अवतरण करने की कोई घटना नहीं हुई। इस अवधि के दौरान कुछ विमानों के साथ तकनीकी खराबी की कुछ घटनाएं हुई जिसमें आटो पायलट, विद्युत प्रणाली, हाईड्रोलिक प्रणाली आदि शामिल थी। इन खराबियों को विमानों के प्रकार के आधार पर भिन्न मैनुअलों में निर्धारित मार्गदर्शन के अनुसार दूर किया गया था।

(ग) भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने की दृष्टि से घटना/दुर्घटना के जांच से प्राप्त हुई सिफारिशों पर सदैव कार्रवाई की जाती हैं। तकनीकी खराबियों का भी विश्लेषण किया गया तथा निरीक्षणों की आवृत्ति में परिवर्तन, विनिर्माताओं द्वारा जारी सेवा बुलेटिनों का अनुपालन सुनिश्चित करके, कलपुर्जों इत्यादि की अनुरक्षण आवृत्ति में परिवर्तन करके इस प्रकार की खराबियों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए कदम उठाए गए।

रेल उपरि पुल तथा समपार

3659. डा. अरुण कुमार शर्मा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान असम के विभिन्न भागों में आरंभ किए गए रेल उपरि पुलों तथा समपारों के निष्पादन की स्थिति क्या है तथा अधूरे कार्यों के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ख) अभी तक आरंभ न किए गए रेल उपरि पुलों तथा समपारों के लंबित प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है तथा विलंब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या नए प्रस्ताव यदि कोई हैं; रेलवे के विचाराधीन हैं;

(घ) क्या रेलवे ने रेल उपरि पुलों तथा समपारों के वित्तपोषण की हिस्सेदारी से संबंधित नीति को संशोधित किया है;

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

(च) क्या रेलवे ने प्रक्रिया का सरलीकरण किया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) आसाम में इस समय ऊपरी सड़क पुल संबंधी 6 कार्य निष्पादित किए जा रहे हैं जिनमें से 5 का कार्य वित्तीय वर्ष 2008-09 के दौरान पूरा किए जाने का प्रस्ताव है। आसाम राज्य में 12 कार्य भारतीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वारा निष्पादित किए जा रहे हैं तथा 9 कार्य निक्षेप शर्तों पर किए जा रहे हैं। एक कार्य लागत में भागीदारी के आधार पर किया जा रहा है। निचले सड़क पुल (आरयूबी) के निर्माण के लिए पिछले 3 वर्षों के दौरान आसाम में केवल एक अस्थायी समपार खुला था।

(ख) ऊपरी सड़क पुल (आरओबी) के लिए आसाम सरकार से हाल ही में तीन प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं अर्थात् गुवाहाटी सिटी में भरालमुख में, बिजली-चपराकाटा के बीच बिजनी में तथा एक बदरपुर-सिलचर के बीच। इसी प्रकार समपार के खोले जाने के लिए 2 प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

(ग) इस समय, ऊपरी सड़क पुल संबंधी कोई नया प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। बहरहाल, रंगिया में समपार संबंधी एक प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है।

(घ) अब तक नीति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) जी नहीं।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

एथनाल की उपलब्धता

3660. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री नन्द कुमार साय:

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

(क) क्या देश में एथनाल की घरेलू उपलब्धता का आकलन करने का सरकार का कोई तंत्र है;

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

(ग) देश में 5 प्रतिशत एथनाल मिश्रित पेट्रोल की आपूर्ति हेतु प्रति वर्ष एथनाल की कितनी मात्रा की आवश्यकता का अनुमान है; और

(घ) उक्त प्रयोजन हेतु एथनाल की आवश्यकता को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) पेट्रोल के साथ 5 प्रतिशत मिश्रण के लिए एथेनोल की अपेक्षित मात्रा का प्रापण कुली निविदा प्रणाली आधार पर किया जाता है। तीन वर्षों की अवधि के लिए पेट्रोल के साथ 5 प्रतिशत मिश्रण हेतु 180 करोड़ लीटर एथेनोल की आवश्यकता है। ओएमसीज 140.4 करोड़ लीटर एथेनोल के लिए करार करने में सक्षम हुई हैं। उन्होंने अब तक (31.3.2008 तक) कार्यक्रम के तहत 29.5 करोड़ लीटर एथेनोल का प्रापण किया है।

तथापि, विभिन्न राज्यों द्वारा एथेनोल पर अधिरोपित लेवियों/करों के कारण एथेनोल की प्राप्ति में कमी रही। पेट्रोल के साथ एथेनोल मिलाने के उद्देश्य से उस पर शुल्कों और करों को कम करने/हटाने के लिए मामला संबंधित राज्य सरकारों के साथ उठाया गया है। कुछ राज्य जैसे छत्तीसगढ़, पश्चिम बंगाल, मध्य प्रदेश तथा झारखंड ने हाल ही में आयात और निर्यात शुल्क में छूट दी है/कमी की है।

विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा कास्टिंग की सोर्सिंग

3661. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनेक विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपनियां भारत से अपनी कास्टिंग की सोर्सिंग कर रही हैं परंतु विश्व कास्टिंग बाजार में हमारा हिस्सा काफी कम है;

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

(ग) कास्टिंग उद्योग में पर्याप्त वृद्धि करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 की अप्रैल-फरवरी की अवधि के दौरान आयरन कास्टिंग्स का निर्यात निम्नानुसार है:

वर्ष	मात्रा (टन)
2006-07	4849
अप्रैल-फरवरी, 2008	882

(स्रोत: संयुक्त संयंत्र समिति)

भारतीय कास्टिंग उद्योग इस क्षेत्र में अपनी प्रौद्योगिकीय क्षमता के चलते निर्यात के मामले में अन्य विकासशील देशों की तुलना में फायदेमंद स्थिति में है। इंजीनियरिंग उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय विनिर्माताओं द्वारा भारत से की जाने वाली आउटसोर्सिंग में बढ़ोत्तरी के मौजूदा रूख से यह स्पष्ट है। (स्रोत: डीआईपीपी वार्षिक रिपोर्ट 2007-08)।

(ग) कास्टिंग उद्योग के मामले में 100 प्रतिशत तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति है।

[हिन्दी]

दिल्ली पुलिस कर्मियों को अधिकृत किया जाना

3662. श्री हरिकेवल प्रसाद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली पुलिस के कांस्टेबल तथा हैड कांस्टेबल राजधानी रेलगाड़ियों से यात्रा करने के लिए अधिकृत हैं;

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

(ग) क्या राजधानी रेल सेवा में इन नियमों का उल्लंघन किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को काफी असुविधा होती है क्योंकि ये पुलिसकर्मी यात्रियों से जबरन सीटें खाली कराते हैं और पुलिस की वर्दी का नाजायज लाभ उठाते हैं; और

(घ) यदि हां, तो रेलगाड़ियों में पुलिस कर्मियों की ऐसी गतिविधियों पर रोक लगाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस संबंध में वर्ष 2008 में उत्तर रेलवे में ऐसा कोई मामला प्रकाश में नहीं आया है।

(घ) यद्यपि ऐसा कोई मामला प्रकाश में नहीं आया है फिर भी रेलवे प्रशासन ने सतर्कता, वाणिज्य और रेल सुरक्षा बल/राजकीय रेल पुलिस को इन मामलों पर गहन दृष्टि रखने और उल्लंघनकर्ताओं पर कानूनी कार्रवाई करने के लिए कहा है।

रेलवे के जागरूकता कार्यक्रम

3663. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेलगाड़ियों तथा रेलवे परिसरों में नशीला पदार्थ खिलाकर लूटने वाले लुटेरों के गिरोह से रेल यात्रियों को बचाने के लिए कोई जागरूकता अभियान चलाया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में कुल कितने लोगों के विरुद्ध मामले दर्ज किए गए तथा कितने लोगों के विरुद्ध कार्रवाई की गई; और

(ग) रेलवे अस्पतालों तथा अन्य अस्पतालों में प्रभावित रेल यात्रियों को दिए गए उपचार का ब्यौरा क्या है तथा रेलवे द्वारा उन्हें क्या सहायता प्रदान की गई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। रेल यात्रियों को नशीले पदार्थ खिलाने वाले गिरोहों से बचाने के लिए रेलवे ने यात्री जागरूकता कार्यक्रम शुरू किया है।

(ख) यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कानून एवं व्यवस्था को बनाए रखना राज्य का विषय है और भारतीय दंड संहिता अपराधों की जांच-पड़ताल करने का अधिकार पुलिस को है। भारतीय दंड संहिता अपराधों का पंजीकरण और पता लगाने की जिम्मेदारी राजकीय रेल पुलिस की है जो राज्य सरकार के नियंत्रणाधीन कार्य करती है। अत: रेल मंत्रालय को रेलों पर अपराधों को नियंत्रित करने के लिए इन पर काफी हद तक निर्भर रहना पड़ता है।

उपर्युक्त तथ्य के बावजूद रेलवे यात्रियों की सुरक्षा के लिए गाड़ियों का मार्ग रक्षण करने के लिए रेल सुरक्षा बल कर्मियों की तैनाती द्वारा रेलों पर अपराधों में कमी करने में राज्य सरकारों के प्रयासों में सहयोग दे रही है।

वर्ष 2007 के दौरान रेल यात्रियों को नशीले पदार्थ खिलाने के 714 मामलों की सूचना मिली। इन मामलों में संलिप्त 304 लोगों को रेल सुरक्षा बल द्वारा गिरफ्तार किया गया और कानून के प्रावधानों के तहत आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए इन्हें राजकीय रेलवे पुलिस को सौंप दिया गया।

(ग) गाड़ियों, रेलवे स्टेशनों और रेलवे अस्पतालों में रेलवे चिकित्सा अधिकारियों द्वारा प्रभावित रेल यात्रियों को आवश्यक चिकित्सा उपचार मुहैया कराया जाता है। रेलवे अस्पतालों में स्टोमेक वाश, आई वी फ्लूड्स, इंजेक्शन, एंटीबायोटिक्स के जरिए अपेक्षित उपचार किया जाता है। प्राथमिक उपचार देने के बाद प्रभावित यात्रियों को यदि आवश्यक हो तो नजदीकी सरकारी अस्पतालों में भेजा जाता है।

[अनुवाद]

एस्बेस्टॉस कारखानों में कार्य दशाएं

3664. श्री गिरधारी लाल भार्गव: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत में एस्बेस्टॉस कारखानों की कार्य दशाओं की बेहतरी के बारे में इंस्टीट्यूट आफ आक्यूपेशनल हैल्थ के माध्यम से एक अध्ययन कराया है;

(ख) यदि हां, तो क्या एस्बेस्टॉस उद्योग की सहायता करना उस स्थिति में उचित है, जबकि उसके विरुद्ध संयुक्त राष्ट्र ने वैश्विक स्तर पर प्रतिबंध लगाया है;

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

(घ) क्या संयुक्त राष्ट्र रसायन समीक्षा समिति के आगामी रोटरडम सम्मेलन में इस अध्ययन रिपोर्ट को प्रस्तुत किए जाने की संभावना है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) जी, हां। कार्यक्षेत्र में एस्बेस्टॉस फाइबर्स के संकेद्रण का पता लगाने और उद्योग के आस-पास के इलाकों के निवासियों और कामगारों के स्वास्थ्य की स्थिति का आकलन करने के उद्देश्य से नेशनल इंस्टीट्यूट आफ आक्यूपेशनल हेल्थ (एनआईओएच), अहमदाबाद को क्रिस्टोलाइट एस्बेस्टॉस के इस्तेमाल के पर्यावरण और स्वास्थ्य पर पड़ने वाले प्रभावों के बारे में एक अध्ययन करने का कार्य सौंपा गया है।

रसायन और पेट्रोरसायन विभाग द्वारा अध्ययन के लिए आवंटित कुल 59.66 लाख रु. में से एस्बेस्टॉस सीमेंट प्रोडक्ट्स मैन्यूफैक्चरर्स एसोसिएशन ने अपना सहयोग तथा कारखानों तक पहुंच सुनिश्चित करने के लिए 16 लाख रु. का अंशदान किया है। एनआईओएच, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद (आईसीएमआर), स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अधीन एक निकाय है।

चूंकि एनआईओएच अध्ययन अभी चल रहा है, अत: 10-13 मार्च, 2008 के दौरान जेनेवा में संपन्न रोटरडम कन्वेंशन की केमिकल रिव्यू कमिटी के समक्ष कोई रिपोर्ट नहीं रखी गई।

[हिन्दी]

गुजरात में जब्त नाफ्था

3665. **श्री वी.के. दुग्मर:**
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

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

(क) क्या गुजरात में भारी मात्रा में नाफ्था जब्त किया गया है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस अवैध कार्य में संलिप्त कितने व्यक्ति गिरफ्तार किए गए; और

(घ) दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है तथा किन नियमों के अंतर्गत यह कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों और गुजरात सरकार ने सूचित किया है कि उन्होंने गुजरात में नाफ्था की किसी मात्रा को जब्त नहीं किया है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

गैर-सरकारी संगठनों का पंजीकरण

3666. **श्रीमती रंजीत रंजन:**
श्री बालेश्वर यादव:

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

(क) मंत्रालय के पास पंजीकृत गैर-सरकारी संगठनों की संख्या कितनी है;

(ख) अन्य पिछड़ा वर्गों/अनुसूचित जातियों द्वारा कितने गैर-सरकारी संगठन चलाए जा रहे हैं;

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान इन गैर-सरकारी संगठनों को कुल कितनी अनुदान सहायता दी गई है;

(ङ) क्या किसी गैर-सरकारी संगठन को उसे दी गई अनुदान सहायता को हड़पने में लिप्त पाया गया है;

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

(छ) सरकार द्वारा इस मामले की जांच करने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के साथ कोई गैर-सरकारी संगठन पंजीकृत नहीं है।

(ख) और (ग) योजनाओं के अंतर्गत सहायता अनुदान की निर्मुक्ति, किसी विशेष जाति/वर्ग से संबंध रखने वाले गैर-सरकारी संगठनों के सदस्य से सम्बद्ध नहीं है।

(घ) से (छ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

एंटी हिमोफिलिक फैक्टर का विनिर्माण

3667. श्री अबु अयीश मंडल: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में हिमोफिलिया रोगियों के लिए एंटी हिमोफिलिक फैक्टर (ए.एच.एफ.) का विनिर्माण करने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) औषध महानियंत्रक (भारत) के कार्यालय ने सूचित किया है कि उन्हें भारत सरकार से इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

नाफ्था मिश्रित पेट्रोल

3668. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पेट्रोल में नाफ्था का मिश्रण किया जाता है;

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

(ग) क्या नाफ्था मिश्रित पेट्रोल से उत्सर्जित धुंआ स्वास्थ्य और पर्यावरण के लिए हानिकारक है;

(घ) यदि हां, तो नाफ्था मिश्रित पेट्रोल के धुएं का स्वास्थ्य पर क्या प्रभाव पड़ता है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस प्रकार के अपमिश्रण को रोकने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) पेट्रोल और नाफ्था के बीच भारी मूल्यांतर और नाफ्था की पेट्रोल के साथ आसानी से मिश्रणीयता के कारण कुछ बेईमान तत्वों द्वारा पेट्रोल के साथ नाफ्था की मिलावट करने की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता।

(ग) और (घ) जी, हां। यदि पेट्रोल को नाफ्था के साथ मिलाथा जाता है तो इसका आक्टेन संख्या पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है और उससे दहन पर जिसके फलस्वरूप बिना जले हाईड्रोकार्बन और कार्बन-मोनोक्साईड उत्सर्जन में वृद्धि होती है।

(ङ) अपमिश्रण के लिए नाफ्था के विपथन और दुरुपयोग की रोकथाम करने के लिए सरकार ने अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत नाफ्था (अर्जन, बिक्री, भण्डारण और आटोमोबाइल में उपयोग का निवारण) आदेश, 2000 जारी किया है। राज्य सरकारों को इस आदेश के तहत कदाचारों/अनियमितताओं के मामले में कार्रवाई करने के लिए शक्तिप्रदत्त किया गया है। तेल विपणन कंपनियां भी पेट्रोल में मिलावट के लिए विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एमडीजी) के तहत अपने डीलरों के विरुद्ध कार्रवाई करती हैं।

विदेशी पर्यटकों का उत्पीड़न

3669. श्री दलपत सिंह परस्ते:
श्रीमती करुणा शुक्ला:
श्री श्रीपाद येसो नाईक:

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

(क) क्या पर्यटकों, विशेष रूप से विदेशी पर्यटकों के विरुद्ध अपराधों से संबंधित मामले केन्द्र सरकार के ध्यान में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से एकत्र किए गये राज्य-वार तथा वर्ष-वार ब्यौरे क्या हैं;

(ग) क्या ऐसी घटनाओं में कुछ विदेशी पर्यटकों की मृत्यु भी हुई है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों का तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार ने इस संबंध में हाल ही में राज्यों को नए दिशानिर्देश/निर्देश/सुझाव जारी किए हैं; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (च) भारतीय संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार, 'पब्लिक आर्डर' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं और इसलिए पर्यटकों के साथ अपराध सहित, आपराधिक मामले दर्ज करना, उनकी जांच-पड़ताल करना, उनका पता लगाना और रोकथाम करना, मुख्य रूप से राज्य सरकार की जिम्मेदारी है। विदेशी पर्यटकों सहित पर्यटकों के साथ अपराध की घटनाओं के आंकड़ों का संकलन पर्यटन मंत्रालय द्वारा नहीं किया जाता। भारत में पर्यटकों को परेशान करने के संबंध में मीडिया में हाल की रिपोर्टों के अनुसरण में, पर्यटन मंत्रालय ने पर्यटकों की सुरक्षा एवं संरक्षा के मामले पर, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के सचिवों और गृह मंत्रालय एवं रक्षा मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श किया। पर्यटन मंत्रालय, गृह मंत्रालय, रक्षा मंत्रालय और राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के परामर्श से, पर्यटकों की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए मुख्यत: भूतपूर्व सैनिकों को सम्मिलित करते हुए पर्यटक सुरक्षा संगठन तैयार करने के लिए दिशा-निर्देश बना रहा है।

[हिन्दी]

ईंधन के रूप में गैस का उपयोग/आपूर्ति

3670. **श्री रामजीलाल सुमन:**
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':

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

(क) क्या देश में गैस ईंधन का प्रमुख स्रोत है और इसकी मांग, आपूर्ति से अधिक है;

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

(ग) क्या सरकार ने गैस की सीमित उपलब्धता के मद्देनजर प्राथमिकता के आधार पर गैस के उपयोग हेतु कतिपय क्षेत्रों का चयन किया है;

(घ) यदि हां, तो उक्त क्षेत्रों के क्या नाम हैं; और

(ङ) देश में उक्त प्रत्येक क्षेत्र में कितनी प्रतिशत गैस की खपत होती है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) 11वीं योजना के लिए पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के विषय में कार्यदल की रिपोर्ट के अनुसार प्राकृतिक गैस देश की ऊर्जा आवश्यकताओं का लगभग 8.5% की पूर्ति करता है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित प्राकृतिक गैस की मांग प्रतिदिन 179.17 मिलियन मानक घन मीटर (एम एम एस सी एम डी) थी। जिसकी तुलना में वर्तमान में देश में प्राकृतिक गैस की कुल उपलब्धता 114.74 एम एम एस सी एम डी है।

(ग) से (ङ) सरकार ने अन्य के साथ-साथ उर्वरक एवं विद्युत क्षेत्रों को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए प्राथमिकता देती रही है। वर्तमान में, देश में वितरण के लिए उपलब्ध प्राकृतिक गैस की लगभग 29% एवं 40% उर्वरक एवं विद्युत क्षेत्रों में खपत होती है।

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी संबंधी एम.सी. गुप्ता समिति

3671. **श्री अनन्त नायक:**
श्री फग्गन सिंह कुलस्ते:
श्री महावीर भगोरा:

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

(क) क्या एम.सी. गुप्ता समिति ने इस बात की सिफारिश की है कि दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी में द्विस्तरीय प्रबंधन संरचना होनी चाहिए जिसमें एक विस्तारित बोर्ड के साथ-साथ कार्यकारी समिति होनी चाहिए तथा इसके सदस्य सचिव के रूप में एक महानिदेशक के पद का सृजन किया जाना चाहिए;

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

(ग) क्या समीक्षा समिति ने भी निदेशक के एक अतिरिक्त पद के सृजन के साथ-साथ दो निदेशकों, जिनके बीच समान कार्य वितरण किया जाएगा के सृजन की भी सिफारिश की है;

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

(ङ) क्या सरकार ने एम.सी. गुप्ता समिति की सिफारिशों विशेषकर, दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी के सदस्यों का पुनर्गठन/विस्तार संबंधी सिफारिशों का अध्ययन किया है और इस संबंध में अन्तिम निर्णय लिया है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में अभी तक की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (घ) जी, हां। एम.सी. गुप्ता समिति ने यह सिफारिश की थी कि दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी में बृहत बोर्ड तथा एक लघु कार्यात्मक निकाय, जिसे

कार्यकारी समिति कहा जाएगा, का दो स्तरीय प्रबंधन ढांचा होना चाहिए। यह भी सिफारिश की गई है कि बोर्ड के सदस्यों की संख्या को बढ़ाकर 30 किया जाए और महानिदेशक (नया पद) इसके सदस्य सचिव होंगे।

समिति ने यह भी सिफारिश की थी कि दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी में महानिदेशक की अध्यक्षता में 7 सदस्यीय कार्यकारी समिति होनी चाहिए। समीक्षा समिति दो वरिष्ठ पदों—महानिदेशक तथा निदेशक का अतिरिक्त पद—के सृजन की सिफारिश करती है। दोनों निदेशको को कार्य का आबंटन समान होगा।

(ङ) और (च) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी, दिल्ली लाइब्रेरी बोर्ड द्वारा शासित तथा संचालित एक स्वायत्त निकाय है। दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी सिफारिशों पर आवश्यक कार्रवाई करेगी।

[हिन्दी]

इंदौर से अंतर्राष्ट्रीय उड़ान

3672. श्रीमती सुमित्रा महाजन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार मध्य प्रदेश के इंदौर विमानपत्तन से अंतर्राष्ट्रीय उड़ान शुरू करने का है;

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

(ग) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) इंदौर हवाई अड्डे पर सीमाशुल्क तथा आप्रवासन की सुविधाएं उपलब्ध होने पर एयर इंडिया एक्सप्रैस की इंदौर दुबई वाया नागपुर को उड़ानें शुरू करने की योजना है।

एयर इंडिया द्वारा कार्गो की सम्भलाई

3673. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी एयरलाइनों की तुलना में एयर इंडिया की कार्गो सम्भलाई की स्थिति काफी खराब है;

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

(ग) गत दो वर्षों के दौरान एयर इंडिया ने कितने बैगज खोए हैं और कितने बैगजों का पता नहीं चल पाया तथा कितने बैगज टूटे हुए पाए गए हैं; और

(घ) विश्व की अन्य एयरलाइनों की तुलना में एयर इंडिया द्वारा कार्गो की सम्भलाई की गुणवत्ता में सुधार लाने हेतु क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का विचार है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 2006 के दौरान पूर्ववर्ती एयर इंडिया नेटवर्क पर 132 सामान गुम हुए तथा 3688 के बारे में टूटे होने/क्षतिग्रस्त होने की रिपोर्ट प्राप्त हुई थी। वर्ष 2007 के दौरान 158 सामान गुम हुए थे तथा 2844 के टूटे होने/क्षतिग्रस्त होने की रिपोर्ट प्राप्त हुई थी।

(घ) एयर इंडिया द्वारा कार्गो हैंडलिंग के लिए निम्नलिखित प्रणालियां विद्यमान है:

(1) सभी स्टेशनों द्वारा
  (क) यात्रियों के संबंधित सामान को सुनिश्चित करना।
  (ख) सामान के सही टैग को सुनिश्चित करना।
  (ग) सामान के सही लदान/उतरान को सुनिश्चित करना।
  (घ) प्रभावी रूप से पता लगाने के लिए विश्व ट्रेसर प्रणाली का इष्टतम उपयोग।

(2) 50 घरेलू स्टेशनों तथा 3 अन्तर्राष्ट्रीय स्टेशनों में तीव्र और सही कार्रवाई के लिए कार्गो आटोमेशन का कार्यान्वयन।

(3) कार्गो आटोमेशन में विश्व में प्रचलित ट्रैक एण्ड ट्रेस सुविधा का प्रावधान।

(4) कार्गो आटोमेशन के माध्यम से देश के दूरवर्ती भागों को इंटरनेट बुकिंग प्रदान करके कार्गो स्पेस के फर्म आबंटन का प्रावधान तथा इस तक पहुंच।

नई तेल शोधनशालाएं शुरू करने संबंधी कर छूट को वापस लेना

3674. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री भर्तृहरि महताब:
श्री नन्द कुमार साय:
श्री तथागत सत्पथी:

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

(क) क्या सरकार ने देश में नई तेल शोधनशालाएं शुरू करने संबंधी कर छूट वापस ले ली है;

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

(ग) क्या उक्त कर छूट को वापस लेने से इंडियन आयल कारपोरेशन पारादीप तेल शोधनशाला को नुकसान उठाना पड़ेगा;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर इंडियन आयल कारपोरेशन की क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) क्या सरकार के हाल के निर्णय के परिणामस्वरूप परियोजना में विलम्ब होगा; और

(च) यदि नहीं, तो निर्माण स्थल पर निर्माण कार्य कब तक शुरू और पूरा होगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) इस समय, धारा 80 आई बी (9) में यह प्रावधान है कि किसी उपक्रम, जिसने खनिज तेल का वाणिज्यिक उत्पादन अथवा परिशोधन आरम्भ किया है उससे प्रारम्भिक निर्धारण वर्ष सहित लगातार सात निर्धारण वर्षों की अवधि के लिए 100% लाभ की छूट होगी। तथापि, बजट 2008-09 में प्रस्तावित सनसेट खण्ड के आरम्भ होने से कर छूट, यदि खनिज तेल का परिशोधन 1.4.2009 के बाद आरम्भ किया गया हो, समाप्त हो जाएगी।

(ग) और (घ) इंडियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) ने सूचित किया है कि कर छूट समाप्त होने के कारण, उसकी पारादीप रिफाइनरी के लिए वित्तीय संकट उत्पन्न हो जाएगा और इनसे परियोजना की आंतरिक प्रत्याय पर (आई आर आर) पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए आई ओ सी ने अभ्यावेदन दिया है कि प्रस्तावित संशोधन वापस लिया जाए।

(ङ) और (च) आई ओ सी ने यह सूचना भी दी है कि विस्तृत साध्यता रिपोर्ट (डी एफ आर) के आधार पर आई ओ सी के निदेशक मंडल द्वारा अपनी 25.3.2006 को हुई बैठक में पारादीप रिफाइनरी परियोजना के लिए 25,646 करोड़ रुपए के अनुमानित निवेश पर सिद्धांत रूप में अनुमोदन दे दिया गया है। इसके पूर्ण होने का कार्यक्रम अक्तूबर, 2011 है और इसमें 15 एम एम टी पी ए एकीकृत रिफाइनरी तथा पैराजाइलीन, पोली प्रोपीलीन तथा स्टिरीन जैसे पेट्रोरसायन शामिल हैं। इस परियोजना के लिए अंतिम निवेश अनुमोदन फ्रंट एंड इंजीनियरी डिजाइन (एफ ई ई डी) के पूरा होने के बाद जिसे आई ओ सी द्वारा अंतिम रूप दिया जा रहा है, +10% लागत अनुमान के आधार पर 2008-09 की प्रथम तिमाही के दौरान प्राप्त होने की संभावना है। इससे इस परियोजना के कार्यान्वयन में कोई विलम्ब होने की संभावना नहीं है।

भरुच-दाहेज रेल लाइन हेतु समझौता

3675. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री महेश कनोडीया:

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

(क) क्या भरुच-दाहेज रेल लाइन के आमान परिवर्तन के लिए जी.एम.बी., दाहेज विशेष आर्थिक क्षेत्र लिमिटेड, जी.एन.एफ.सी., अदानी पोर्ट और आर.वी.एन.एल. के बीच शेयरधारिता समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस परियोजना को लागू करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है;

(ग) क्या इस गलियारे को दिल्ली और मुंबई के बीच निर्धारित माल-भाड़े गलियारे से जोड़ना भी व्यावहारिक है; और

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

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

(ख) रियायत अनुबंध पर हस्ताक्षर होने के पश्चात् ही समय-सीमा को निश्चित किया जा सकता है।

(ग) और (घ) वर्तमान योजना के अनुसार, समर्पित मालभाड़ा गलियारे पर समीपवर्ती जंक्शन स्थलों के द्वारा भरूच-दाहेज लाइन का समर्पित मालभाड़ा गलियारे से संपर्क मुहैया होगा।

पृथक खाद्य प्रसंस्करण नीति

3676. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

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

(क) क्या खाद्य प्रसंस्करण की पृथक नीति से निवेशकों को आकर्षित करने के साथ-साथ खाद्य प्रसंस्करण इकाइयों की स्थापना को भी प्रोत्साहन मिलेगा;

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

(ग) पृथक नीति तैयार करने के संबंध में राज्य सरकारों की राज्यवार क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या केंद्र सरकार शीघ्र नष्ट होने वाले खाद्य पदार्थों की बर्बादी को कम करने के लिए नई प्रौद्योगिकी विकसित करने की योजना बना रही है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ङ) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के विकास तथा वृद्धि के लिए संयुक्त प्रयास करने के उद्देश्य से खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय राज्यों को, अपने-अपने राज्यों के लिए खाद्य प्रसंस्करण औद्योगिक नीति तैयार करने के लिए प्रोत्साहित कर रहा है। इससे राज्यों को, उनके यहां विशिष्ट कृषि जलवायु तथा ग्रामीण बुनियादी सुविधा की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए ग्रामीण बुनियादी सुविधा के सृजन के लिए अनुकूल माहौल तैयार करने, प्रसंस्करण का स्तर बढ़ाने तथा खेत स्तर पर रोजगार उत्पन्न करने में मदद मिलेगी। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने विजन डाक्यूमेंट, 2015 को अंतिम रूप दिया है जिसमें 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 1.5% से बढ़ाकर 3% करते हुए प्रसंस्कृत खाद्य क्षेत्र के आकार को वर्ष 2015 तक तिगुना करने की परिकल्पना की गई है। सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के संबंध में कृषि कारोबार के संवर्धन के लिए समेकित रणनीति-विजन, रणनीति तथा कार्य योजना को भी अनुमोदित किया है। जल्दी खराब होने वाली खाद्य वस्तुओं की बरबादी में कमी लाने के लिए मंत्रालय ने 11वीं योजना के दौरान मेगा खाद्य पार्कों तथा समेकित शीत श्रृंखला, बुनियादी ढांचा विकास की स्थापना जैसी रणनीतिक पहल विकसित की हैं।

उपलब्ध सूचना के अनुसार आंध्र प्रदेश और कर्नाटक में राज्य के लिए अलग खाद्य प्रसंस्करण नीति है। बिहार, पंजाब, मध्य प्रदेश, आर केरल ने भी अपने राज्य में खाद्य प्रसंस्करण नीति तैयार करने के लिए उपाय किए हैं। उत्तर प्रदेश और सिक्किम और पश्चिम बंगाल ने क्षेत्र विशिष्ट दृष्टिकोण अपनाने के लिए अपने यहां अलग से खाद्य प्रसंस्करण विभागों की स्थापना की है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के विकास और वृद्धि के लिए बेहतर समन्वित प्रयासों हेतु जल्दी ही खाद्य प्रसंस्करण राज्य मंत्रियों की एक बैठक आयोजित करने जा रहा है।

[हिन्दी]

इस्पात की अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में वृद्धि

3677. श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मार्च, 2004 से फरवरी, 2008 तक की अवधि के विभिन्न चरणों के दौरान इस्पात की अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में कितनी वृद्धि हुई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): मार्च, 2004 से फरवरी, 2008 तक तिमाही आधार पर इस्पात के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य (सीआईएस एफओबी निर्यात मूल्य) तालिका में दिए गए हैं:-

(मूल्य रेंज $/टन में)

	मर्चेंट बार	एचआर क्वायल	सीआर क्वायल
1	2	3	4
मार्च 2004	440-450	480-570	560-600
जून 2004	380-390	470-530	520-560
सितंबर 2004	430-450	550-620	590-650
दिसंबर 2004	420-440	480-600	570-690
मार्च 2005	420-440	515-590	600-680
जून 2005	410-430	440-450	580-640
सितंबर 2005	380-400	400-425	500-535

1	2	3	4
दिसंबर 2005	380-400	360-390	460-480
मार्च 2006	400-420	400-450	490-535
जून 2006	480-500	550-570	590-640
सितंबर 2006	500-470	460-510	540-580
दिसंबर 2006	470-500	480-530	560-600
मार्च 2007	470-500	525-580	600-660
जून 2007	560-570	520-580	580-650
सितंबर 2007	560-570	530-600	630-640
दिसंबर 2007	560-580	560-620	650-680
फरवरी 2008	720-760	760-790	820-860

स्रोत: मैटल बुलेटिन

[अनुवाद]

एयर इंडिया घरेलू सेवाओं का पुन: समय निर्धारण

3678. श्री एन.एन. कृष्णदास: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर इंडिया ने हाल ही में अपनी कुछ घरेलू सेवाओं का पुन: समय निर्धारण किया है;

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

(ग) अपनी विद्यमान घरेलू सेवाओं के पुन: समय निर्धारण के लिए क्या मानदंड अथवा पद्धांत अपनाई गई है?

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

(ख) विवरण संलग्न हैं।

(ग) कुछ समस्याओं जैसे विमान, क्रू, इंजीनियरिंग की कमी, हवाई अड्डा संबंधी तंगियों, कुछ स्थानों पर लम्बे खराब मौसम आदि मुख्य कारणों से रि-शिड्युलिंग की योजना बनाई जाती है। रि-शिडयूलिंग को अंतिम रूप प्रचालनों, इंजीनियरिंग मुख्यालयों तथा रिजनों से प्राप्त सूचना के आधार पर तथा अंतत: वाणिज्यिक मुख्यालयों से पुष्टि के पश्चात दिया जाता है।

विवरण

नवम्बर 2007 से आगे निम्नलिखित घरेलू उड़ानों को बंद किया गया था:

सेक्टर	आवृत्ति	बन्द करने की तिथि	टिप्पणियां/वर्तमान स्थिति
1	2	3	4
मुंबई-विजाक-मुंबई	दैनिक	7.11.07	7.11.07 से दैनिक आधार पर मुंबई/हैदराबाद-विजाक तथा वापसी के लिए आईसी 513/514 (मुंबई-विजाक-मुंबई) को आईसी 617/618 (मुंबई-हैदराबाद-मुंबई) के साथ विलय किया गया है।

1	2	3	4
दिल्ली-सूरत-दिल्ली	आवृत्ति को दैनिक से घटा कर सप्ताह में चार उड़ानें कर दी गई है।	7.11.07	ए319 विमान से 29.3.2008 तक सप्ताह में चार उड़ानें प्रचालित की गई। 30.03.08 से सीआरजे विमान द्वारा सप्ताह में छ: उड़ानें प्रचालित करने के लिए दिल्ली-सूरत-दिल्ली मार्ग को एलाइंस एअर द्वारा ले लिया गया है।
दिल्ली-वडोदरा-दिल्ली	दैनिक	10.12.07	आईसी 819 और आईसी 610/604 को ए320 विमान द्वारा दैनिक आधार पर 30.3.08 से पुन: आरम्भ किया गया है।
मुंबई-अहमदाबाद-मुंबई	दैनिक	10.12.07	
पुणे-हैदराबाद-पुणे	सप्ताह में दो बार	10.12.07	पूना एयर फील्ड बन्द हो जाने के कारण हटा ली गई।
कोलकाता-जयपुर-अहमदाबाद-कोलकाता	सप्ताह में तीन बार	10.12.07	आईसी 267 को 26.02.08 से पुन: आरम्भ किया गया है।
कोलकाता-अहमदाबाद-जयपुर-कोलकाता	सप्ताह में चार बार	10.12.07	आईसी 267 को 26.02.08 से पुन: आरम्भ किया गया है।
चेन्नै-बेंगलूरू-चेन्नै-भुवनेश्वर-कोलकाता और वापसी	बी737 विमान से प्रति सप्ताह चार उड़ानें	दिसंबर 2007 के मध्य	यात्री सेवाओं से बी737 विमान को हटाए जाने के कारण 29.03.2008 तक दैनिक आधार पर इस मार्ग को 18.02.2008 से ए319 विमान द्वारा ले लिया गया है। 30.03.2008 से प्रभावी यह सेवा ए320 विमान द्वारा कोलकाता-भुवनेश्वर-कोलकाता और वापसी मार्ग पर दैनिक आधार पर प्रचालित हो रही है।

जनवरी 2008 से आगे निम्नलिखित घरेलू उड़ानों को पुन: अनुसूचित किया गया था:

सेक्टर	आवृत्ति	टिप्पणियां/वर्तमान स्थिति
कोलकाता-गुवाहाटी-कोलकाता	दैनिक से कम करके सप्ताह में पांच की गई।	पूर्व उत्तर परिषद के परामर्श से पूर्व उत्तर अनुसूची की पुन:संरचना की गई।
गुवाहाटी-सिल्चर-गुवाहाटी	-वही-	-वही-
सिल्चर-इम्फाल-सिल्चर	दैनिक से कम करके सप्ताह में चार की गई।	-वही-
दिल्ली-ग्वालियर-भोपाल और वापसी	सप्ताह में चार दिन	दिल्ली-ग्वालियर-जेएलआर तथा वापसी मार्ग पर प्रचालन आरम्भ करने के लिए मार्ग परिवर्तन
दिल्ली-कुल्लू-दिल्ली	सप्ताह में दो उड़ानों तक कम की गई।	एक एटीआर उड़ान के ग्राउंडिंग के कारण
दिल्ली-कानपुर-इलाहाबाद और वापसी	दैनिक	दिल्ली-कानपुर-इलाहाबाद-दिल्ली प्रचालन के लिए मार्ग पुनर्निर्धारण

रेलवे की भूमि पर प्राइवेट साइडिंग विकसित करने हेतु निजी कंपनियां

3679. श्री वसुदेव आचार्य: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे की भूमि पर प्राइवेट साइडिंग विकसित करने हेतु निजी कंपनियों को अनुमति देने संबंधी कोई निर्धारित नीति विद्यमान है;

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

(ग) रेलवे की भूमि पर अभी तक विकसित और विकास हेतु अनुमोदन प्राप्त प्राइवेट साइडिंग का जोन-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सभी जोनल रेलवे द्वारा इस नीति का एक-समान रूप से पालन किया जाता है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ङ) वाणिज्यिक प्लाटों आदि के लिए रेल भूमि को लाइसेंस पर देने संबंधी नीति के अनुसार, निजी साइडिंगों के लिए उपयोग में आने वाली भूमि के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस भूमि के मूल्य का 6% है। रेल परिसरों में गुड्स शेडों/साइडिंगों के विकास के लिए अन्य परिपत्र के अनुसार, अनन्य उपयोग के लिए बिना किसी अधिकार के निजी निवेश की अनुमति है और सर्जित परिसंपत्तियां भारतीय रेल से संबंधित होगी।

उपलब्ध सूचना के अनुसार रेल भूमि में निजी साइडिंगों का जोन-वार विवरण, निम्नानुसार है:

रेलवे	विकसित की गई साइडिंगों की संख्या	अनुमोदन के विभिन्न स्तरों पर साइडिंगों की संख्या	जोड़
1	2	3	4
पूर्व रेलवे	4	0	4
उत्तर रेलवे	7	4	11
उत्तर मध्य रेलवे	7	0	7
पूर्वोत्तर रेलवे	0	1	1
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	19	0	19
उत्तर पश्चिम रेलवे	9	0	9
दक्षिण रेलवे	1	1	2
दक्षिण मध्य रेलवे	1	0	1
दक्षिण पूर्व रेलवे	4	54	58
पश्चिम रेलवे	0	0	0
जोड़	52	60	112

बहरहाल, रेल भूमि में निजी साइडिंगें तैयार करने संबंधी मुद्दा एवं तत्संबंधी शर्तें समीक्षाधीन हैं।

घरेलू विमान कंपनिया

3680. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नई नीति में घरेलू विमान कंपनियों द्वारा विदेशों में उड़ान भरने संबंधी पंचवर्षीय मानदंड को शिथिल करना शामिल किया गया है;

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

(ग) इस संबंध में नई नीति की घोषणा कब तक किए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) नई नागर विमानन नीति इस समय मंत्रियों के समूह (जीओएम) के विचारार्थ है।

नमक ढुलाई हेतु माल भाड़ा

3681. डा. वल्लभभाई कथीरिया:
श्री राजू राणा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नमक ढुलाई हेतु रेल माल भाड़े की वर्तमान दर क्या है;

(ख) क्या भारत सरकार नमक की ढुलाई हेतु माल भाड़े में कमी करने पर विचार कर रही है क्योंकि नमक मानव उपभोग के साथ-साथ औद्योगिक उपयोग दोनों के लिए बहुत ही आवश्यक और महत्वपूर्ण है;

(ग) क्या मानव उपभोग हेतु नमक और औद्योगिक उपयोग हेतु नमक की ढुलाई संबंधी माल भाड़े की दर में कोई भिन्नता है; और

(घ) गत चार वर्षों के दौरान माल भाड़े की दर कितनी थी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) औद्योगिक उपयोग में आने वाले नमक जिसे श्रेणी 120 मे प्रभारित किया जाता है, को छोड़कर, वर्तमान में नमक को गाड़ी भार में श्रेणी 110 में प्रभारित किया जाता है।

(ख) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ग) जी, हां।

(घ) 1.4.2004 से 31.3.2005 तक औद्योगिक उपयोग में आने वाले नमक को श्रेणी 115 में प्रभारित किया गया था। 1.4.2005 से, इसे श्रेणी 120 पर प्रभारित किया जाता है। औद्योगिक उपयोग में आने वाले नमक को छोड़कर अन्य नमक को 1.4.2004 से 14.1.2006 तक श्रेणी 90 में प्रभारित किया गया था। इसे 15.1.2006 से श्रेणी 100 में संशोधित किया गया था। इसे बाद में 1.6.2006 से श्रेणी 110 में पुन: संशोधित किया गया था।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में पेट्रोल पंपों का पुनरुद्धार

3682. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री संजय धोत्रे:

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

(क) क्या हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड ने महाराष्ट्र में पेट्रोल पंपों का पुनरुद्धार किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने संलग्न विवरण में दिए जिला-वार ब्यौरे के अनुसार गत तीन वर्षों के दौरान महाराष्ट्र में अपने 165 पेट्रोल पंपों का पुनरुद्धार/आधुनिकीकरण कर दिया है।

विवरण

महाराष्ट्र में आधुनिकीकरण/पुनरुद्धार किए गये एचपीसीएल पेट्रोल पम्पों के संबंध में जिला-वार ब्यौरे

क्र.सं.	जिले का नाम	2005-06	2006-07	2007-08
1	2	3	4	5
1.	मुंबई	2	0	1
2.	पुणे	8	8	2
3.	लातूर	0	0	0
4.	कोल्हापुर	0	0	0
5.	औरंगाबाद	10	9	1
6.	जालना	1	0	2
7.	नासिक	6	3	5
8.	अहमदनगर	4	3	5
9.	नान्देड़	0	2	2
10.	नागपुर	4	3	2
11.	यवतमल	1	1	1
12.	अमरावती	2	1	2
13.	चन्द्रपुर	4	2	1
14.	वर्धा	1	1	2
15.	जलगांव	1	3	1
16.	अकोला	1	1	0
17.	रायगढ़	3	2	2
18.	ठाणे	9	2	9
19.	सांगली	1	0	0
20.	शोलापुर	1	0	0
21.	सतारा	3	0	0
22.	उस्मानाबाद	0	0	0
23.	रत्नागिरी	0	1	0

1	2	3	4	5
24.	बीड	3	3	0
25.	धूले	1	0	0
26.	बुलढाना	3	2	0
27.	वाशिम	2	0	0
28.	परभनी	0	4	0
29.	नन्दूरबार	0	1	1
30.	भंडारा	0	2	0
31.	हिंगोली	0	0	1
	योग	71	54	40

[अनुवाद]

पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु शुरू किए गए अभियान

3683. श्री ए. साई प्रताप: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में हाल ही में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कितने अभियान शुरू किए गए हैं; और

(ख) इन अभियानों का पर्यटन को बढ़ावा देने पर कितना प्रभाव पड़ा है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) पर्यटन मंत्रालय, इनबाउण्ड पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए प्रिंट, टी.वी., इंटरनेट और आउट डोर मीडिया चलाता है। पर्यटन मंत्रालय उत्पादों के संवर्धन हेतु स्वदेशी बाजार में स्मारकों इत्यादि में विकृति और कूड़ा-करकट के विरुद्ध साहसिक पर्यटन, ग्रामीण पर्यटन, इको पर्यटन, सामाजिक जागरूकता जैसे मीडिया अभियान भी चलाता है। देश और विदेश स्थित भारत पर्यटन कार्यालय भी रोड शोज, टूर आपरेटरों के साथ संयुक्त विज्ञापन, ट्रैवल मीडिया और दौरा प्रचालकों के सुपरिचित दौरे, यात्रा मेलों में भागीदारी एवं प्रचार सामग्री के वितरण के माध्यम से गहन संवर्धन और प्रचार करते हैं।

विदेशी पर्यटक आगमन में 2004 में 3.46 मिलियन की तुलना में 2007 में अनुमानित 5 मिलियन की वृद्धि हुई। पर्यटन के माध्यम से भारत की विदेशी मुद्रा आय 2004 में 6.17 बिलियन यू एस डालर (27944 करोड़ रुपए) से बढ़कर 2007 में अनुमानित 11.62 बिलियन यूएस डालर (47925 करोड़ रुपए) हो गई।

इस्पात कंपनियों का समूह

3684. श्रीमती मेनका गांधी:
श्री असादूद्दीन ओवेसी:

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

(क) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान भारत में दस सबसे बड़ी इस्पात कंपनियों द्वारा इस्पात के विक्रय मूल्य और प्रचालन लाभ की तुलना में विभिन्न आगतों की सदृश लागत कितनी है;

(ख) क्या सरकार को इस्पात उत्पादन करने वाली कंपनियों द्वारा कीमतों को अधिक रखने के लिए कोई समूह बनाए जाने की जानकारी है;

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

(घ) इस मामले की जांच करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) वर्ष 2006-07, 2005-06 तथा 2004-05 के लिए शीर्षस्थ 10 भारतीय इस्पात कंपनियों की वार्षिक रिपोर्टों के अनुसार उनकी आदान लागत, उत्पादों तथा सेवाओं की बिक्री एवं कर पश्चात लाभ कंपनी-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। तथापि, उल्लेखनीय है कि इस्पात कंपनियों द्वारा विभिन्न इस्पात उत्पादों के विक्रय मूल्य दीर्घकालीन करारों के साथ-साथ खुदरा बाजार मूल्यों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। चूंकि दीर्घकालीन करार एक संविदागत मूल्य है इसलिए यह विभिन्न खुदरा बाजारों में प्रतिनिधि इस्पात उत्पादों के खुदरा बाजार मूल्यों पर निगरानी रखता है। मुम्बई खुदरा बाजार मूल्यों में इस वर्ष अप्रैल में और पिछले 3 वर्षों में इस्पात उत्पादों की 9 प्रतिनिधि श्रेणियों के मूल्यों में हुए उतार-चढ़ाव संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

(ख) इस्पात के मूल्य बाजार घटकों जैसे मांग और पूर्ति की स्थिति, आयात की उतराई तक की लागत के अनुसार अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य तथा आदान सामग्रियों की लागत द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। तथापि, इस्पात के मूल्य निर्धारित करने में इस्पात कंपनियों द्वारा संघ बनाने का कोई साक्ष्य इस्पात मंत्रालय के ध्यान में नहीं लाया गया है।

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

विवरण I

स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि.

लाभ एवं हानि का सार	आंकड़ें करोड़ में		
	2006-07	2005-06	2004-05
1	2	3	4
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	39188.66	32555.15	33482.65
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	2247.47	2614.40	1859.33
सामग्री खपत	13276.20	12462.40	10294.29
कर्मचारी लागत	5087.42	4204.37	4604.24
विद्युत एवं ईंधन	2578.84	2614.30	2400.28
उत्पाद शुल्क	5265.54	4449.47	3397.97
अन्य व्यय	4261.90	3919.89	3340.88
मूल्यह्रास	1211.48	1257.10	1204.68
ब्याज	332.13	484.00	636.44
कर	3220.33	1706.80	2568.76
कर-पश्चात लाभ	6202.29	4071.22	6894.44
	टाटा स्टील लिमिटेड		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	19762.57	17144.22	15876.87
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	516.14	359.67	466.16
सामग्री खपत	3572.06	3024.38	3020.42
कर्मचारी लागत	1606.93	1404.28	1410.11
विद्युत एवं ईंधन	1027.84	897.57	778.30
उत्पाद शुल्क	2210.55	2004.83	1377.92
अन्य व्यय	4606.49	4039.33	3653.42
मूल्यह्रास	819.29	775.10	618.78
ब्याज	173.90	118.44	186.80
कर	2039.50	1733.58	1823.12
कर-पश्चात लाभ	4222.15	3506.38	3474.16

1	2	3	4
	जेएसडब्ल्यू स्टील लि.		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	9337.34	6766.09	7035.90
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	105.15	513.81	58.05
सामग्री खपत	4029.95	3112.05	2887.97
कर्मचारी लागत	175.47	127.04	107.21
विद्युत एवं ईंधन	393.10	415.76	541.67
उत्पाद शुल्क	742.90	585.99	356.54
अन्य व्यय	1288.12	971.78	898.54
मूल्यह्रास	498.23	405.82	359.54
ब्याज	399.54	360.32	469.87
कर	623.18	444.61	602.50
कर-पश्चात लाभ	1292.00	856.53	870.11
	राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	9150.57	8490.88	8181.34
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	660.97	447.44	286.31
सामग्री खपत	3884.31	3625.99	2685.02
कर्मचारी लागत	740.94	572.34	490.25
विद्युत एवं ईंधन	242.95	235.10	216.06
उत्पाद शुल्क	1217.91	1176.73	821.50
अन्य व्यय	1103.07	992.02	1006.89
मूल्यह्रास	351.60	415.57	983.06
ब्याज	48.42	31.06	11.11
कर	858.91	637.14	245.67
कर-पश्चात लाभ	1363.43	1252.37	2008.09
	एस्सार स्टील लिमिटेड		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	9000.46	6850.45	6533.25
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	891.88	297.88	96.58

1	2	3	4
सामग्री खपत	5747.74	3725.28	3100.37
कर्मचारी लागत	152.80	99.75	76.09
विद्युत एवं ईंधन	503.22	424.98	369.25
उत्पाद शुल्क	806.11	667.87	416.54
अन्य व्यय	750.03	629.70	928.46
मूल्यह्रास	631.04	482.10	394.29
ब्याज	617.94	422.67	550.73
कर	246.97	165.80	203.95
कर-पश्चात लाभ	436.49	530.18	590.15
	इस्पात इंडस्ट्रीज लि.		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	8378.44	5580.02	6459.39
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	137.05	125.52	23.54
सामग्री खपत	3702.04	2910.12	3025.66
कर्मचारी लागत	165.34	131.55	112.43
विद्युत एवं ईंधन		849.86	632.91
उत्पाद शुल्क	889.80	621.28	381.31
अन्य व्यय	2140.24	881.34	465.03
मूल्यह्रास	623.83	571.43	435.99
ब्याज	990.87	936.81	534.06
कर	12.90	-384.18	199.48
कर-पश्चात लाभ	-9.53	-812.67	696.06
	जिंदल स्टेनलैस लि.		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	5267.80	3494.61	3422.42
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	18.93	19.47	5.67
सामग्री खपत	3037.19	1991.25	2035.28
कर्मचारी लागत	73.51	53.47	46.04

1	2	3	4
विद्युत एवं ईंधन	436.12	300.74	229.29
उत्पाद शुल्क	390.30	311.47	227.38
अन्य व्यय	505.43	425.78	375.12
मूल्यह्रास	216.10	136.11	130.99
ब्याज	70.35	55.04	26.18
कर	204.72	80.49	111.96
कर-पश्चात लाभ	353.01	159.73	245.85
	भूषण स्टील एंड स्ट्रिप्स लि.		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	4202.05	3070.38	2867.90
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	125.61	-63.16	171.36
सामग्री खपत	2937.92	2068.10	2208.78
कर्मचारी लागत	51.01	36.43	23.61
विद्युत एवं ईंधन	147.70	126.60	108.31
उत्पाद शुल्क	364.33	277.64	185.78
अन्य व्यय	168.17	90.00	101.59
मूल्यह्रास	208.92	165.76	164.72
ब्याज	77.25	83.03	80.83
कर	59.11	5.21	12.30
कर-पश्चात लाभ	313.26	154.45	153.35
	जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	3919.79	2877.95	2449.87
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	28.97	186.28	20.17
सामग्री खपत	783.38	450.35	341.67
कर्मचारी लागत	93.70	72.81	48.45
विद्युत एवं ईंधन	341.27	420.14	429.07
उत्पाद शुल्क	399.98	287.70	185.15

1	2	3	4
अन्य व्यय	898.85	798.90	569.70
मूल्यह्रास	336.47	219.17	152.48
ब्याज	150.27	87.31	65.76
कर	241.85	154.91	162.06
कर-पश्चात लाभ	702.99	572.94	515.70
	उत्तम गाल्वा लिमिटेड		
उत्पादों एवं सेवाओं की बिक्री	2679.90	1897.06	2156.11
अन्य आय एवं स्टाक समायोजन	4.40	9.60	5.38
सामग्री खपत	2010.60	1366.09	1650.67
कर्मचारी लागत	28.42	23.53	17.03
विद्युत एवं ईंधन			
उत्पाद शुल्क	104.61	108.86	64.40
अन्य व्यय	268.92	211.09	229.99
मूल्यह्रास	49.02	37.99	32.20
ब्याज	109.25	77.44	64.48
कर	0.42	7.33	8.05
कर-पश्चात लाभ	113.06	74.33	94.67

विवरण II

मुंबई में चुनिंदा इस्पात मदों की खुदरा कीमत

(रुपए/टन)

अवधि	कच्चा लोहा एलएम ग्रेड IV	टीएमटी 10 एमएम	वायर रॉड 8 एमएम	राउंड्स 16 एमएम	प्लेट्स 12 एमएम	एचआर क्वायल 2.5 एमएम	सीआर क्वायल 0.63 एमएम	जीपी चादरें 0.63 एमएम	पेंसिल ईंगट/बिलेट 100 एमएम
अप्रैल, 2005	20200	30500	29200	30000	36125	36750	41000	41000	26200
अप्रैल, 2006	16900	26250	27750	26000	32750	32000	34000	37500	22150
अप्रैल, 2007	19000	30250	28250	29500	34500	34500	38500	41000	25075
अप्रैल, 2008*	29100	4900	42500	44000	42750	42250	45250	49000	38250

*1 अप्रैल 2008

(स्रोत: ईआरयू/बेपीसी)

टिप्पणी: (1) कीमत में उत्पाद शुल्क व बिक्री कर शामिल हैं।

(2) सभी कीमतें संकेतिक हैं।

गुजरात हेतु नई रेलगाड़ियां, रेलगाड़ियों की बारंबारता में वृद्धि और अतिरिक्त रेल डिब्बे

3685. श्री हरिलाल माधवजी भाई पटेल:
श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात के विभिन्न रेल यात्री संगठनों ने नई रेलगाड़ियां चलाने/रेलगाड़ियों की बारंबारता बढ़ाने/विभिन्न रेलगाड़ियों में अतिरिक्त रेल डिब्बे लगाने हेतु रेलवे प्राधिकारियों को अभ्यावेदन दिया है; और

(ख) रेलवे द्वारा इन संघों की मांगों पर क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

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

(ख) गुजरात के विभिन्न रेलवे यात्री परिसंघों से प्राप्त प्रस्तावों की जांच की गई और जहां कहीं भी संभव और औचित्यपूर्ण पाया गया कार्रवाई की गई है। गुजरात में वर्ष 2007-08 के दौरान निम्नानुसार गाड़ी सेवाएं मुहैया कराई गई हैं:-

नई गाड़ियां

क्र.सं.	गाड़ी सं.	कहां से	कहां तक	किस्म	फेरे
1.	2989/2990-2995ए/2006ए	बांद्रा	अजमेर/उदयपुर	एक्सप्रेस	सप्ताह में तीन दिन
2.	9113/9114	वडोदरा	भिलाड	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
3.	9151/9152	गांधीधाम	पालनपुर	एक्सप्रेस	प्रतिदिन
4.	2993/2994	जयपुर	बांद्रा (टर्मिनस)	गरीब रथ	सप्ताह में तीन दिन
5.	1049/1050	श्री छत्रपति साहू महाराज (टर्मिनस)	अहमदाबाद	एक्सप्रेस	(साप्ताहिक)
6.	209ए/210ए	मेहसाना	वीरमगांव	पैसेंजर	विशेष (प्रतिदिन)

विस्तार

क्र.सं.	गाड़ी सं.	कहां से	कहां तक	नाम	कहां तक
	9165/9166	अहमदाबाद	फैजाबाद	साबरमती एक्सप्रेस	वाराणसी
	6509/6410	अजमेर	बेंगलूरू	एक्सप्रेस	मैसूर
3.	754/753	वलसाड	सन्जन	एमईएमयू	अंबरगांव

फेरे

क्र.सं.	गाड़ी सं.	कहां से	कहां तक	किस्म	कब से	कब तक
1.	9311/9312	इंदौर	पुणे	एक्सप्रेस	सप्ताह में दो दिन	सप्ताह में तीन दिन
2.	2843/2844	पुरी	अहमदाबाद	एक्सप्रेस	सप्ताह में तीन दिन	सप्ताह में चार दिन

गुजरात के लिए रेलवे बजट 2008-2009 में निम्नलिखित गाड़ी सेवाएं मुहैया कराने की घोषणा की गई है:-

नई गाड़ियां

क्र.सं.	कहां से	कहां तक	किस्म	फेरे
1.	कामख्या	गांधीधाम	एक्सप्रेस	साप्ताहिक
2.	अमृतसर	कोचुवेली	एक्सप्रेस	साप्ताहिक
3.	सूरत	मुजफ्फरपुर	एक्सप्रेस	साप्ताहिक
4.	यशवंतपुर	जोधपुर	एक्सप्रेस	साप्ताहिक
5.	अहमदाबाद	मुंबई	एसी एक्सप्रेस	साप्ताहिक
6.	अहमदाबाद	पाटन	पैसेंजर (आमान परिवर्तन के बाद)	प्रतिदिन
7.	कोचुवेली	देहरादून	एक्सप्रेस	साप्ताहिक
8.	दाभोई	प्रतापनगर	पैसेंजर (आमान परिवर्तन के बाद)	प्रतिदिन

विस्तार

क्र.सं.	गाड़ी सं.	कहां से	कहां तक	किस्म	कहां तक
1.	6733/6734	मदुरै	मनमाड	एक्सप्रेस	रामेश्वरम/ओखा
2.	1095/1096	पुणे	अहमदाबाद	अहिंसा एक्सप्रेस	वेरावल

फेरे

क्र.सं.	गाड़ी सं.	कहां से	कहां तक	किस्म	कब से	कब तक
..	2449/2450	निजामुद्दीन	मडगांव	गोवा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस	साप्ताहिक	सप्ताह में दो दिन
2.	2947/2948	अहमदाबाद	पटना	अजिमाबाद	साप्ताहिक	सप्ताह में दो दिन
3.	2431/2432	निजामुद्दीन	तिरूवनंतपुरम	राजधानी एक्सप्रेस	सप्ताह में दो दिन	सप्ताह में तीन दिन
4.	9269/9270	पोरबंदर	मोतीहारी	एक्सप्रेस	साप्ताहिक	सप्ताह में दो दिन

विदेशी पर्यटकों के लिए हेल्पलाइन

3686. डा. के. धनराजू: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार विदेशी पर्यटकों की शिकायतों के निपटान हेतु कोई विशेष प्रकोष्ठ बनाने का है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार विदेशी पर्यटकों के उत्पीड़न की स्थिति मिटाने के लिए विदेशी पर्यटकों की सहायता के लिए एक राष्ट्रीय हेल्पलाइन बनाने का है;

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

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक देश में कितने विदेशी पर्यटक आए?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) पर्यटन मंत्रालय ने विदेशी पर्यटकों सहित, पर्यटकों की शिकायतों के निपटान हेतु एक शिकायत प्रकोष्ठ है। यह प्रकोष्ठ, पर्यटन मंत्रालय के क्षेत्रीय कार्यालयों, संबंधित मंत्रालयों, राज्य सरकारों और संबंधित संगठनों के साथ समन्वय से कार्य करता है। 'पब्लिक आर्डर' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं, इसलिए महिला पर्यटकों के साथ अपराध सहित अपराध की रोकथाम करना मुख्यत: राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों की जिम्मेदारी है।

(ङ) पिछले तीन वर्षों से आज की तिथि तक देश का दौरा करने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या निम्नानुसार है:-

वर्ष	विदेशी पर्यटक आगमन (मिलियन में)
2005	3.92
2006	4.45
2007@	5.00
2008@	1.66 मिलियन (जनवरी से मार्च)

@अनंतिम

पुनर्वास केन्द्र

3687. श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्रीमती प्रिया दत्त:

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

(क) क्या सरकार ने युवकों में नशीली दवाओं के बारे में जागरूकता अभियान चलाने के लिए कदम उठाए हैं;

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

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कतिपय आमतौर पर प्रयोग की जाने वाली औषधियों तथा रसायनों जैसे कफ सिरप, पेन्ट्स आदि का विशेषकर युवा पीढ़ी द्वारा उपयोग किया जा रहा है;

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

(ङ) क्या बेसहारा बच्चे तथा नि:शक्त बच्चे ऐसी नशीली दवाओं का सेवन आसानी से करने लगते हैं;

(च) यदि हां, तो ऐसे बच्चों को नशीली दवाओं के सेवन से बचाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं;

(छ) क्या सरकार का विचार नशीली दवाओं के आदी लोगों के लिए समेकित पुनर्वास केन्द्र हेतु कोई विशेष उपबंध करने का है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) जी, हां। अपनी मद्यपान एवं पदार्थ (नशीली दवा) का दुरुपयोग निवारण योजना के अंतर्गत भारत सरकार युवाओं सहित सभी वर्गों के लोगों के लिए नशीली दवा का दुरुपयोग के प्रति जागरूकता पैदा करने हेतु परामर्श केन्द्र एवं नशामुक्ति केन्द्र चलाने के लिए गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करती है। प्रत्येक वर्ष 26 जून को अवैध व्यापार एवं नशीली दवा के दुरुपयोग के विरुद्ध अंतर्राष्ट्रीय दिवस के अवसर पर राष्ट्रीय नशीली दवा दुरुपयोग जागरूकता अभियान चलाया जाता है और नशीली दवा के दुरुपयोग के कुप्रभावों के बारे में लोगों को जागरूक बनाने के लिए विशेष शिविर आयोजित किए जाते हैं। इसी प्रकार, रेडियो, टेलीविजन, समाचार पत्रों एवं अन्य जन संचार माध्यमों के जरिए नशीली दवा के बारे में जानकारी देने के लिए सूचना, शिक्षा एवं संचार सामग्री विकसित की गई है।

(ग) और (घ) निश्चय रूप से यह दर्शाने के लिए कोई प्रमाणिक आंकड़े उपलब्ध नहीं है कि खांसी की दवा, पेट आदि जैसी सामान्य रूप से प्रयोग की जाने वाली कुछ दवाइयां एवं रसायनिक पदार्थों का उपयोग विशेष रूप से युवा पीढ़ी तथा नशीली दवा के रूप में किया जा रहा है। इस संबंध में कोई सर्वेक्षण भी नहीं किया गया है।

(ङ) और (च) बेसहारा बच्चों या विकलांग बच्चों के लिए कोई विशिष्ठ आंकड़े उपलब्ध नहीं है। प्रत्यक्षत:, घरों में रहने वाले बच्चों की तुलना में, बेसहारा बच्चे अधिक संवेदनशील होते हैं। तथापि, ऐसा विकलांग बच्चों की संवेदनशीलता के लिए नहीं कहा जा सकता। महिला एवं बाल विकास मंत्रालय, बेसहारा बच्चों के लिए एक समेकित कार्यक्रम कार्यान्वित कर रहा है, जिसके अंतर्गत एक संघटक का लक्ष्य बच्चें में नशीली दवा एवं पदार्थों के दुरूपयोग को कम करना है।

(छ) और (ज) मंत्रालय, अपने नशामुक्ति केन्द्र के माध्यम से मद्यपान एवं पदार्थ (नशीली दवा) का दुरुपयोग निवारण योजना को कार्यान्वित कर रहा है, जो नशे के आदी व्यक्तियों के लिए समेकित पुनर्वास केन्द्र के रूप में भी कार्य कर रहे हैं।

मैट्रिक पश्चात् छात्रवृत्ति

3688. श्री हरिभाऊ राठौड़: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र में चालू वित्तीय वर्ष के दौरान अन्य पिछड़ा वर्गों हेतु मैट्रिक पश्चात् छात्रवृत्ति से संबंधित कोई धनराशि निर्धारित की गई है;

(ख) यदि हां, तो बकाया राशि का संवितरण कब तक कर दिया जाएगा;

(ग) क्या चालू वर्ष के लिए धनराशि जारी कर दी जाएगी; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना के अंतर्गत वर्तमान वित्त वर्ष के दौरान 134.00 करोड़ रुपए के बजटीय आबंटन में से निधियां महाराष्ट्र सहित राज्यों को राज्य सरकारों से प्रस्ताव प्राप्त होने पर जारी की जाएंगी।

[हिन्दी]

विश्व व्यापार में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की हिस्सेदारी

3689. श्री काशीराम राणा:
श्री जीवाभाई ए. पटेल:
डा. धीरेन्द्र अग्रवाल:

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

(क) क्या सब्जियों तथा फलों का प्रमुख उत्पादक होने के बावजूद भी इस देश की विश्व के खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में भागीदारी लगभग नगण्य है;

(ख) यदि नहीं, तो गत तीन वर्षों के दौरान विश्व के खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में भारत की हिस्सेदारी कितनी है;

(ग) इसकी हिस्सेदारी कम होने के क्या कारण हैं;

(घ) इस हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) अब तक सरकार को कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ङ) भारत, विश्व में, फलों और सब्जियों का दूसरा सबसे बड़ा उत्पादक देश है। फिर भी, विश्व बाजार में भारतीय प्रसंस्कृत खाद्य का निर्यात मात्र 1.5% है। पर्याप्त बुनियादी सुविधाओं की अनुपलब्धता, पर्याप्त गुणवत्ता नियंत्रण तथा परीक्षण सुविधाओं की कमी, प्रसंस्करणयोग्य किस्मों के लिए कच्चे माल की पर्याप्त मात्रा की अनुपलब्धता, उत्पाद के सतत नवप्रवर्तन तथा बड़ी मात्रा में संभाल पाने की क्षमता में कमी, उच्च पैकेजिंग लागत आदि विश्व में भारतीय खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के निम्न हिस्सेदारी के कुछ कारण हैं।

फल और सब्जी प्रसंस्करण उद्योग के संवर्धन के लिए मंत्रालय द्वारा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी स्कीम के अंतर्गत अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता दी जाती है। इस स्कीम के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण इकाइयों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र एवं मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाक रुपये है अथवा दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर पर जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपये है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। वित्तीय सहायता का तीव्र वितरण सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने 1 अप्रैल, 2007 से खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी स्कीम के तहत संवितरण प्रक्रिया का विकेंद्रीकरण बैंकों के जरिए करने का निर्णय लिया है। इसके अलावा, समेकित बागवानी विकास हेतु प्रौद्योगिकी मिशन के मिनी मिशन-4 के तहत बागवानी उपज के प्रसंस्करण के लिए पूर्वोत्तर के राज्यों, सिक्किम, जम्मू और कश्मीर, उत्तराखण्ड और हिमाचल प्रदेश को बढ़ी हुई दरों पर यानी 50% की दर पर सहायता दी जाती है जिसकी अधिकतम सीमा नई यूनिटों के संवर्धन के मामले में 4.00 करोड़ रुपये है और इसके उन्नयन/आधुनिकीकरण के मामले में 1.00 करोड़ रुपये है।

चूंकि कृषि खाद्य उपज में प्रसंस्करण के कम स्तर का एक प्रमुख कारण शीत श्रृंखला जैसी बुनियादी सुविधा विकास की कमी और अक्षम शीत श्रृंखला है, 11वीं योजना अवधि के दौरान मंत्रालय ने विभिन्न स्तरों पर-खेत स्तरीय मूल प्रसंस्करण केन्द्र-सह-शीत श्रृंखला, एकत्रीकरण/संग्रहण केन्द्र तथा आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केन्द्र-समेकित शीत श्रृंखला बुनियादी सुविधा के सृजन हेतु एक संशोधित व्यापक शीत श्रृंखला बुनियादी सुविधा संबंधी स्कीम विकसित की है। इस मंत्रालय द्वारा की जा रही पहल का उद्देश्य सप्लाई श्रृंखला में मौजूद अन्तर को पाटना, शीत श्रृंखला संबंधी बुनियादी सुविधाओं को मजबूत करना है ताकि खाद्य प्रसंस्करण उद्योग का समग्र विकास हो औ अपव्यय में कमी आये।

मंत्रालय ने 11वीं योजना अवधि के लिए मेगा खाद्य पार्कों, शीत श्रृंखला/मूल्यवर्धन और परिरक्षण संबंधी बुनियादी सुविधाओं की स्थापना, राष्ट्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी, उद्यमशीलता तथा प्रबंधन संस्थान की स्थापना द्वारा क्षमता निर्माण तथा गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन के द्वारा रणनीतिक हस्तक्षेप के लिए प्रणोद क्षेत्रों की पहचान की है, जिनसे जल्दी खराब होने वाली उपज सहित खाद्य उत्पादों के मूल्यवर्धन तथा प्रसंस्करण के स्तर को बढ़ावा मिल सकता है।

[अनुवाद]

ओ.एन.जी.सी. द्वारा अरब सागर तथा बंगाल की खाड़ी में तेल की खोज

3690. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री वी.के. दुग्मर:

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

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम (ओ.एन.जी.सी.) ने वर्ष 2000 से ही अरब सागर तथा बंगाल की खाड़ी में तेल की खोज करने के लिए बहुत से प्रयास किए हैं;

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

(ग) इन परियोजनाओं पर आज तक कुल कितनी धनराशि खर्च हुई है;

(घ) तेल की खोज के संबंध में अब तक प्राप्त परिणामों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) जी, हां। आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओएनजीसी) ने वर्ष 2000 से अरब सागर तथा बंगाल की खाड़ी में तेल अन्वेषण के लिए प्रयास किए हैं। अरब सागर में वर्ष 2000 से 2008 तक (1.4.2008) ओएनजीसी द्वारा विस्तारित कुल अन्वेषी इनपुट्स में 2डी भूकंपीय का 57959 लाइन किलोमीटर (ए के और 3डी भूकंपीय) आंकड़ा प्राप्ति का 55776.6 वर्ग किलोमीटर और 140 कूपों की ड्रिलिंग शामिल है।

पूर्व अपतट में (इसमें कृष्णा गोदावरी, कावेरी, महानदी, बंगाल तथा अंडमान बेसिन शामिल है) बंगाल की खाड़ी में वर्ष 2000 से 2008 तक (1.4.2008 को) ओएनजीसी द्वारा विस्तारित कुल अन्वेषी इनपुट्स में 2डी भूकंपीय का 40,723 एल के तथा 3डी भूकंपीय आंकड़ा प्राप्ति का 54,168.5 वर्ग किलोमीटर तथा 69 कूपों की ड्रिलिंग शामिल है।

(ग) ओएनजीसी द्वारा वर्ष 2000-01 से 2006-07 तक अरब सागर में (मूल्यह्रास सहित) अन्वेषण पर 8165.71 करोड़ रुपए तथा बंगाल की खाड़ी में 5774.85 करोड़ रुपए कुल व्यय किया गया।

(घ) और (ङ) अरब सागर में, वर्ष 2000 से 2008 तक (1.4.2008) के दौरान ड्रिल किए गए कुल 140 कूपों में से 45 कूपों में हाइड्रोकार्बन होने की पुष्टि हुई है। तेल के संबंध में स्थानिक हाइड्रोकार्बन की दृष्टि से की गई वृद्धि 404.64 मिलियन मीटर टन (एमएमटी) तथा 1.4.2007 को गैस के समकक्ष तेल (ओ+ओईजी) है।

बंगाल की खाड़ी में (कृष्णा, गोदावरी, कावेरी, महानदी, बंगाल और अंडमान बेसिनों सहित) ड्रिल किए गए 69 कूपों में से 32 कूपों में हाइड्रोकार्बन होने की पुष्टि हुई है। दिनांक 1.4.2007 को स्थानिक हाइड्रोकार्बन की दृष्टि से की गई वृद्धि 186.83 एमएमटी (ओ+ओईजी) है।

जामनगर से विमान सेवाएं

3691. श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जामनगर से देश के विभिन्न गंतव्यों के लिए सरकारी/निजी एयरलाइनों की विमान सेवाएं शुरू करने का है;

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

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

(घ) यात्रियों के लिए सरकारी अथवा निजी विमान सेवाओं की व्यवस्था करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) नेशनल एवियशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड जामनगर और मुंबई के बीच ए319 विमान से दैनिक सेवाओं का प्रचालन करती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) सरकार ने देश के विभिन्न क्षेत्रों की विमान परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रख कर विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन को प्राप्त करने की दृष्टि से मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांत निर्धारित किए हैं। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग और वाणिज्यिक साध्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों के लिए विमान सेवाएं प्रदान करे। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर देश में कहीं भी पर प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

तेल तथा गैस संस्थापनों में सुरक्षा लेखा परीक्षा

3692. एडवोकेट सुरेश कुरूप: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में तेल तथा गैस संस्थापनों में नियमित रूप से सुरक्षा लेखा परीक्षा की जाती है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान ऐसी लेखा परीक्षाओं के सामान्य निष्कर्ष क्या निकले; और

(घ) इस संबंध में संबंधित कंपनियों द्वारा क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अधीन तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी), एक तकनीकी निदेशालय है जो स्वत: नियामक उपायों, जिनका उद्देश्य भारत में तेल और गैस उद्योग में सुरक्षा में वृद्धि करना है, की श्रृंखला के कार्यान्वयन को प्रतिपादित और समन्वित करता है। ओआईएसडी, देश में तेल और गैस संस्थापनाओं, अपस्ट्रीम और डाउनस्ट्रीम, दोनों, की नियमित रूप से सुरक्षा जांच करता है।

विगत तीन वर्षों के दौरान, ओआईएसडी ने निम्नलिखित सुरक्षा जांचें की हैं-

क्षेत्र	2005-06	2006-07	2007-08
1	2	3	3
अन्वेषण और उत्पादन			
तटीय	40	51	58
अपतटीय	–	4	8
रिफाइनरी	12	11	6
गैस संसाधक संयंत्र	7	8	3
एलपीजी/पीओएल संस्थापनाएं	22	24	12
क्षेत्र पार पाइपलाइनें	1740 कि.मी.	1898 कि.मी.	1454 कि.मी.

विभिन्न तेल और गैस संस्थापनाओं में ऐसी जांचों से प्राप्त सामान्य निष्कर्ष निम्नानुसार हैं-

1. प्रचालन संबंधी प्रक्रियाओं/निर्धारित मानदंड का पालन नहीं किया जाना।
2. निरीक्षण और सुविधाओं का अनुरक्षण घटिया होना।
3. आग बुझाने और संरक्षा प्रणाली में कमियां होना।
4. पर्याप्त प्रशिक्षण नहीं होना।

सुरक्षा जांचों की सिफारिशों का अनुपालन समयबद्ध ढंग से किया जाता है। संबंधित कंपनी इन सिफारिशों की नियमित रूप से पुनरीक्षण करती है। इसके अतिरिक्त, ओआईएसडी सिफारिशों के अनुपालन का अनुसरण नियमित ढंग से करती है और संबंधित कंपनी के वरिष्ठ अधिकारियों के साथ उनकी पुनरीक्षण करता है।

इथनोल मिश्रित पेट्रोल

3693. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने तेल कंपनियों के लिए 10 प्रतिशत मिश्रण वाला ईंधन जिसे ई-10 के नाम से भी जाना जाता है, बिक्री शुरू करने के लिए अक्तूबर, 2008 तक की समय-सीमा निर्धारित की है;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्धारित समय-सीमा में पूरा करने में कुछ बाधाएं हैं;

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

(घ) क्या तेल कंपनियों के लिए 5% एथनोल मिश्रित करने की आवश्यकता पूरा करने में कठिनाइयां आ रही हैं;

(ङ) अक्तूबर, 2008 तक इथनोल की कुल कितनी मांग हो जाने की संभावना है; और

(च) तेल कंपनियों की मांग को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) ने 9.10.2007 को अक्तूबर, 2007 से 10% सम्मिश्रण ऐच्छिक करने और उसके बाद अक्तूबर, 2008 से अनिवार्य करने का निर्णय लिया। चूंकि 10% सम्मिश्रण के लिए इंजिनों के आशोधन का मामला संलिप्त है, इसलिए आईओसी (आर एण्ड डी), भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) और भारतीय आटोमोबाइल्स विनिर्माता सोसाइटी (एस आई ए एम) से इस मामले का अध्ययन करने और सभी पणधारकों के साथ परामर्श से पेट्रोल के साथ एथेनोल के सम्मिश्रण को क्रियान्वित करने के लिए तकनीकी विनिर्देशों को अंतिम रूप देने का अनुरोध किया गया है।

(घ) से (च) वर्तमान में, 5% एथेनोल सम्मिश्रित पेट्रोल बेचा जा रहा है और अधिसूचित राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों में 5% सम्मिश्रण के लिए एथेनोल की मांग प्रति वर्ष 60 करोड़ लीटर है, जो प्रतिदिन लगभग 1600 कि.मी. बनती है। तीन वर्ष की अवधि के लिए 180 करोड़ लीटर एथेनोल की उद्योग की मांग की तुलना में तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीज) 140.4 करोड़ लीटर के लिए संविदा कर सकी हैं और अब तक (31.3.2008 की स्थिति के अनुसार) उन्होंने इस कार्यक्रम के तहत 29.5 करोड़ लीटर का ही प्रापण किया है। तथापि, कमी विभिन्न राज्यों द्वारा एथेनोल पर लगाए गए उदग्रहणों/करों के कारण है। पेट्रोल के साथ डोपिंग के लिए अभिप्रेत एथेनोल पर शुल्क और कर कम करने/हटने के लिए संबंधित राज्य सरकारों के साथ मामला उठाया गया है। छत्तीसगढ़, पश्चिम बंगाल, मध्य प्रदेश और झारखंड जैसे कुछ राज्यों ने हाल ही में आयात और निर्यात शुल्क कम/समाप्त कर दिया है।

अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

3694. श्री मनोरंजन भक्त: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को संघ राज्य क्षेत्र अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना करने के लिए अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह से कोई अभ्यावेदन तथा प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) चालू वर्ष सहित गत तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में योजना-वार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय को संघ राज्य क्षेत्र अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना के लिए अंडमान और निकोबार प्रशासन से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड तथा सरकार के बीच समझौता ज्ञापन

3695. श्री उदय सिंह: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न प्रकार के इस्पात का उत्पादन करने के लिए राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आर.आई.एन.एल.) ने हाल में सरकार के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो समझौता ज्ञापन की मुख्य विशेषताएं क्या-क्या हैं;

(ग) क्या राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड तथा सरकार के बीच हुए समझौता ज्ञापन से खुले बाजार में इस्पात की कमी की पूर्ति होगी; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आर.आई.एन.एल.) तथा भारत सरकार के बीच वर्ष 2008-09 के लिए 19.03.2008 को एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित हुआ है। समझौता ज्ञापन में वर्ष 2008-09 के लिए लोक उद्यम विभाग के दिशा-निर्देशों के अनुसार निष्पादन मूल्यांकन प्राचल हैं, जिन्हें स्थिर वित्तीय प्राचलन, गतिशील प्राचल, क्षेत्र विशिष्ट तथा उपक्रम विशिष्ट प्राचल के रूप में वर्गीकृत किया गया है। हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के अनुसार सकल बिक्री तथा सकल मार्जिन के लिए आर.आई.एन.एल. द्वारा वर्ष के लिए बजट अनुमान क्रमश: 10500 करोड़ रुपए तथा 2300 करोड़ रुपए हैं। आर.आई.एन.एल. ने वर्ष 2008-09 के लिए अनुसंधान एवं विकास 3.08 मि. टन तथा विक्रेय इस्पात के उत्पादन के लिए 17 करोड़ रुपए की परिकल्पना भी की है। परियोजना कार्यान्वयन लक्ष्य समझौता ज्ञापन प्राचलों में भी शामिल किए जाते हैं।

(ग) और (घ) हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन में निर्धारित उत्पादन लक्ष्यों को हासिल करना अधिक पूर्ति सुनिश्चित करेगा और इस प्रकार कुछ सीमा तक मांग और पूर्ति के अंतर को कम करेगा।

[हिन्दी]

केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों में अधिशेष कर्मचारियों को स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना

3696. श्री अजीत जोगी: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों के अधिशेष कर्मचारियों की समस्या से निपटने के लिए विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की पेशकश करने का है;

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

(ग) केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों में अधिशेष कर्मचारियों के कल्याण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) सरकार ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) 1988 में घोषित की थी। इस योजना को वर्ष 2000 में संशोधित किया गया ताकि कर्मचारियों के हितों एवं केंद्रीय सरकारी उद्यमों को उनकी अधिशेष श्रमशक्ति यौक्तिकीकरण करने, दोनों के संबंध में और अधिक प्रभावशाली बनाया जा सके। केंद्रीय सरकारी उद्यमों के प्रबंधन वीआरएस को अपने निदेशक मंडलों तथा प्रशासनिक मंत्रालयों के अनुमोदन से लागू करते हैं।

(ग) केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के पृथक हुए कर्मचारियों के लिए परामर्श, पुन: प्रशिक्षण एवं पुनर्नियोजन (सीआरआर) योजना को कार्यान्वित किया जा रहा है ताकि उन कर्मचारियों को आवश्यक कौशल्य से युक्त बनाया जा सके जिससे कि वे स्वयं को आय अर्जित करने की गतिविधियों में लगा सकें।

सरकारी क्षेत्र के उर्वरक संयंत्रों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा

3697. श्रीमती किरण माहेश्वरी: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान देश के सरकारी क्षेत्र के उर्वरक संयंत्रों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा की है;

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

(ग) उक्त अवधि के दौरान इन संयंत्रों को संयंत्र-वार कितना लाभ या घाटा हुआ;

(घ) इन संयंत्रों को घाटा होने के क्या कारण हैं; और

(ङ) घाटे में चलने वाले इन संयंत्रों को लाभ अर्जित करने वाले संयंत्र बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ङ) जी, हां। सरकार समीक्षा बैठकों के जरिए सार्वजनिक क्षेत्र के उर्वरक संयंत्रों के निष्पादन की नियमित आधार पर समीक्षा कर रही है। समझौता ज्ञापन लक्ष्यों और उससे संबंधित मुद्दों की समीक्षा समय-समय पर नियमित आधार पर की जाती है।

गत तीन वर्षों के दौरान इन संयंत्रों द्वारा संयंत्र-वार अर्जित किए लाभ या हुई हानि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

इन संयंत्रों को हुई हानि के कारण और घाटे में चल रहे संयंत्रों को लाभप्रद बनाने के लिए सरकार द्वारा किए गए उपाय सार्वजनिक क्षेत्र के प्रत्येक उपक्रम के समक्ष संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

कंपनी का नाम	वर्ष	लाभ/हानि	हानि के कारण, यदि कोई हो	सरकार द्वारा किए गए उपाय
1	2	3	4	5
राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि. (आरसीएफ)	2004-05	140.96 करोड़ रुपए	लागू नहीं	लागू नहीं
	2005-06	147.96 करोड़ रुपए		
	2006-07	148.74 करोड़ रुपए		
	2007-08	147.00 करोड़ रुपए (अनंतिम)		

1	2	3	4	5
प्रोजेक्ट्स एण्ड डेवलपमेंट इंडिया लि. (पीडीआईएल)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	10.06 करोड़ रुपए 10.64 करोड़ रुपए 11.20 करोड़ रुपए 12.57 करोड़ रुपए (अनंतिम)	लागू नहीं	लागू नहीं
नेशनल फर्टिलाइजर्स लि. (एनएफएल)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	214.55 करोड़ रुपए 179.30 करोड़ रुपए 263.67 करोड़ रुपए 149.15 करोड़ रुपए (दिसम्बर, 2007 तक)	लागू नहीं	लागू नहीं
एफसीआई अरावली जिप्सम एण्ड मिनरल्स इंडिया लि. (फेगमिल)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	6.56 करोड़ रुपए 9.85 करोड़ रुपए 11.51 करोड़ रुपए 11.84 करोड़ रुपए (अनंतिम)	लागू नहीं	लागू नहीं
फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लि. (एफसीआईएल)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	(-) 1209.10 करोड़ रुपए (-) 1298.32 करोड़ रुपए (-) 1422.62 करोड़ रुपए (-) -	कंपनी के सभी संयंत्र अप्रैल, 2002 से बंद पड़े हैं। बीआईएफआर ने 2004 में कंपनी को बंद करने की सिफारिश की थी। कार्यवाहियां कंपनी याचिका (सीपी) सं. 183/2004 के तहत दिल्ली उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है। प्रमुख देयता गत वर्षों में प्रोद्भूत ब्याज के कारण हैं।	सरकार के दिनांक 12.4.2007 के निर्णय के अनुसरण में कंपनी की विभिन्न इकाइयों के पुनरुद्धार की व्यवहार्यता की जांच की जा रही है, बशर्ते कि गैस की सुनिश्चित उपलब्धता हो।
हिंदुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन लि. (एचएफसीएल)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	(-) 878.00 करोड़ रुपए (-) 964.63 करोड़ रुपए (-) 1065.12 करोड़ रुपए -	कंपनी के सभी संयंत्र अप्रैल, 2002 से बंद है। कंपनी को बंद करने का मामला औद्योगिक और वित्तीय पुनर्गठन बोर्ड (बीआईएफआर) के समक्ष है।	सरकार के दिनांक 12.4.2007 के निर्णय के अनुसरण में कंपनी की विभिन्न इकाइयों के पुनरुद्धार की व्यवहार्यता की जांच की जा रही है, बशर्ते कि गैस की सुनिश्चित उपलब्धता हो।

1	2	3	4	5
मद्रास फर्टिलाइजर्स लि. (एम.एफ.एल.)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	(-) 58.39 करोड़ रुपए (-) 131.74 करोड़ रुपए (-) 114.78 करोड़ रुपए (-) 140.33 करोड़ रुपए (अनंतिम)	हानि के कारणों में 1993 और 1998 के दौरान अमोनिया और यूरिया संयंत्रों के पुनरुद्धार के लिए किया गया भारी निवेश और यूरिया तथा मिश्रित उर्वरकों के उत्पादन की लागत में हुई कम वसूली शामिल है।	एमएफएल के पुनरुद्धार के लिए एक वित्तीय पुनर्गठन पैकेज सरकार के विचाराधीन है।
फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स ट्रावनकोर लि. (एफएसीटी)	2004-05 2005-06 2006-07 2007-08	(-) 145.43 करोड़ रुपए (-) 134.70 करोड़ रुपए (-) 114.70 करोड़ रुपए (-) 191.01 करोड़ रुपए (अनंतिम)	हानि के कारणों में फीड स्टाक के रूप में महंगे नेफ्था का उपयोग, फर्निस आयल तथा अन्य कच्चे माल के मूल्यों में तीव्र वृद्धि और मूल्य रियायत योजना के अंतर्गत मिश्रित उर्वरकों के लिए अपर्याप्त क्षतिपूर्ति शामिल है।	2006 के दौरान एफएसीटी को सरकार द्वारा एक वित्तीय पुनर्गठन पैकेज स्वीकृत किया गया था जिसमें 31.3.2005 को बकाया ब्याज के 85.77 करोड़ रुपए और उस पर दंडात्मक ब्याज को माफ करना, भारत सरकार के 584.60 करोड़ रुपए के बकाया ऋण के 50% (अर्थात 292.30 करोड़ रुपए) को साम्या पूंजी में परिवर्तित करना, वीआरएस के लिए दिए गए 60 करोड़ रुपए के गैर योजना ऋण को बट्टे खाते डालना, 31.3.2005 को भारत सरकार के शेष बकाया ऋण 232.30 करोड़ रुपए को बट्टे खाते डालना शामिल है। वित्तीय वर्ष 2007-08 के दौरान सरकार ने एफएसीटी को कंपनी के प्रचालनों को बनाए रखने के लिए एक मुश्त अंतरिम अनुदान के रूप में 200 करोड़ रुपए स्वीकृत किया है।
ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कारपोरेशन लि. (बीवीएफसीएल)	2004-05 2005-06 2006-07	22.54 करोड़ रुपए (-) 99.77 करोड़ रुपए (-) 62.37 करोड़ रुपए	प्राकृतिक गैस की आपूर्ति सीमित होने के कारण संयंत्र 50% क्षमता पर	अमोनिया और यूरिया संयंत्र के पुनरुद्धार/उन्नयन की संभाव्यता तलाश की जा रही है।

1	2	3	4	5
	2007-08	(-) 93.30 करोड़ रुपए (अनंतिम)	चल रहे हैं, जिसके कारण उत्पादन की लागत अधिक है, प्राकृतिक गैस की आपूर्ति कम होने के कारण संयंत्र के प्रचालन में अवरोध, पुरानी प्रौद्योगिकी होने के कारण उच्च ऊर्जा खपत होना, उपस्करों का खराब होना और भारत सरकार के ऋण पर ब्याज की अधिक देयता होना आदि हानि के मुख्य कारण हैं।	
पाइराइट्स फास्फेट्स एण्ड केमिकल्स लि. (पीपीसीएल)	यह कंपनी 2002 से बंद है। कंपनी याचिका (सीपी 14/2002) में पटना उच्च न्यायालय ने इस कंपनी को बंद करने के आदेश दिए हैं और सरकारी परिसमापक नियुक्त कर दिया गया है।			

[अनुवाद]

रेल समपारों का स्वचालन

3698. श्री नवीन जिन्दल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अन्य विकसित देशों की तरह रेल समपारों का स्वचालन करने की कोई योजना है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) भारतीय रेल पर समपार पर मशीनों का उपयोग इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर्स मुहैया कराके किया जाता है जो यांत्रिक परिचालित लिफ्टिंग बैरियर्स के बजाय बटन/स्विच द्वारा चालित होता है। भारतीय रेल पर धीरे-धीरे इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर्स मुहैया कराए जा रहे हैं और लगभग 500 समपारों पर इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर्स पहले ही मुहैया कराए जा चुके हैं।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को हुआ घाटा

3699. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सकरार ने गत तीन वर्षों के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के लाभार्थ ग्रामीण क्षेत्रों में प्रशीतन की कोई सुविधा उपलब्ध कराई है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में हुए घाटे का ब्यौरा क्या है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने 10वीं योजना स्कीम के शीत श्रृंखला संघटक के तहत सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र और मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% तक और दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% तक सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता उपलब्ध करायी जिसकी अधिकतम सीमा दोनों मामलों में 75 लाख रुपये थी। स्कीम के तहत गैर बागवानी उपज हेतु खाद्य पार्कों में शीतागार, नियंत्रित/संशोधित वातावरण औद्योगिकी वाले विशेष किस्म के शीतागार तथा प्रसंस्करण यूनिटों के विभिन्न अंग अथवा खाद्य पार्क में सामान्य सुविधाओं के अंग के रूप में शीतागारों के लिए सहायता सीमित थी। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने पिछले तीन वर्षों

(2005-06 से 2007-08) के दौरान 16 शीतागार परियोजनाओं को 5.70 करोड़ रुपये की वित्तीय सहायता प्रदान की।

(ग) और (घ) विजन 2015 दस्तावेज के अनुसार, अनुमान है कि पर्याप्त फसलोत्तर बुनियादी सुविधाओं की कमी, शीत श्रृंखला सुविधाओं, ढुलाई, उपयुक्त भण्डारण सुविधाओं आदि के अभाव में, फसल कटाई के बाद हैंडलिंग के विभिन्न चरणों पर प्रतिवर्ष लगभग 58 हजार करोड़ रुपए मूल्य की कृषि खाद्य मदों (फलों समेत) का अपव्यय होता है।

सरकार ने अन्य संवर्धनात्मक उपायों के अलावा खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना तथा आधुनिकीकरण, बुनियादी ढांचे के सृजन, अनुसंधान और विकास के लिए समर्थन, मानव संसाधन विकास के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने हेतु विभिन्न योजना स्कीमों को तैयार तथा कार्यान्वित किया है ताकि अपव्यय घटे, मूल्यवर्धन हो और टिकाऊपन बढ़े।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने 11वीं योजना हेतु मेगा खाद्य पार्क संबंधी एक स्कीम विकसित की है जिसका उद्देश्य किसानों, प्रसंस्करणकर्ताओं और खुदरा व्यापारियों को एक मंच पर लाने के लिए एक तंत्र उपलब्ध कराना और कृषि उत्पादन को बाजार से जोड़ना है ताकि कृषि बागवानी क्षेत्र में अधिकतम मूल्यवर्धन, न्यूनतम अपव्यय और किसानों की आय में सुधार सुनिश्चित हो सके। मेगा खाद्य पार्क में सहायक बुनियादी सुविधाओं और सुस्थापित सप्लाई श्रृंखला समेत अधुनातम प्रसंस्करण सुविधाओं को शामिल करते हुए सुपरिभाषित कृषि/बागवानी प्रसंस्करण अंचल की परिकल्पना की गई है। इस स्कीम का प्राथमिक उद्देश्य मूल स्तर पर प्रसंस्करण और अपेक्षित फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज द्वारा समर्थित एक समेकित मूल्यश्रृंखला की स्थापना को सुकर बनाना है। आगे, विभिन्न स्त्रोतों पर-खेत स्तरीय मूल प्रसंस्करण केन्द्र-सह-शीत श्रृंखला, एकत्रीकरण/संग्रहण केन्द्र तथा आर्थिक दृष्टि से महत्वपूर्ण वितरण केन्द्र-समेकित शीत श्रृंखला बुनियादी सुविधा के सृजन हेतु 11वीं योजना के लिए एक व्यापक शीत श्रृंखला बुनियादी ढांचा संबंधी स्कीम का विकास किया गया है। इन पहल का उद्देश्य आपूर्ति श्रृंखला में मौजूद अंतर को पाटना, शीतश्रृंखला संबंधी बुनियादी सुविधा को मजबूत करना है ताकि खाद्य प्रसंस्करण उद्योग का समग्र विकास हो और अपव्यय में कमी आये।

रेलवे में पूर्वोत्तर के लोगों की भर्ती

3700. श्री फ्रांसिस फैन्थम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारतीय रेल में पूर्वोत्तर राज्यों के लोगों की भर्ती सबसे कम होती है;

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

(ग) रेलवे में इन राज्यों से अधिक लोगों को भर्ती करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं;

(घ) क्या इस प्रयोजनार्थ रेलवे ने गुवाहाटी तथा डिब्रूगढ़ में भर्ती केंद्र स्थापित करने की संभावनाओं की जांच की है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेलवे में की गई भर्ती के अधिवास-वार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। अत: किसी एक क्षेत्र विशेष के लोगों की भर्ती में कमी का पता लगाना संभव नहीं है।

(ग) रेलों पर समूह "ग" और "घ" के रिक्त पदों को भरने के लिए व्यापक प्रचार किया जाता है। इसके लिए रोजगार समाचार, राष्ट्रीय और स्थानीय दैनिकों में कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग जो कि एक नोडल विभाग है, के दिशा-निर्देशों के अनुरूप अधिसूचना का प्रकाशन किया जाता है और उन सभी (पूर्वोत्तर राज्यों के लोगों सहित) जो आवेदन करते हैं, पर रेलों पर नियुक्ति हेतु विचार किया जाता है।

(घ) से (च) समूह (ग) और (घ) के पदों को भरने के लिए भर्ती संबंधी कार्यकलापों को पूरा करने हेतु क्रमश: एक रेल भर्ती बोर्ड (आरआरबी) और एक रेल भर्ती कक्ष (आरआरसी) गुवाहाटी में कार्य कर रहा है और डिब्रूगढ़ में रेल भर्ती बोर्ड अथवा रेल भर्ती कक्ष की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। क्योंकि मौजूदा भर्ती बोर्ड और भर्ती कक्ष इस क्षेत्र में क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकताओं को भली-भांति पूरा कर रहे हैं।

एलएनजी की मांग

3701. श्री जुएल ओराम: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्यारहवीं योजना के दौरान देश में तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) की कुल मांग कितनी है;

(ख) इस योजना में भारतीय गैस प्राधिकरण लिमिटेड (गेल), तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) तथा सरकारी क्षेत्र के अन्य उपक्रमों द्वारा एलएनजी का अनुमानित कितना उत्पादन किया जाएगा;

(ग) क्या देश की घरेलू मांग को पूरा करने के लिए सरकार एल एन जी का आयात करना जारी रखेगी; और

(घ) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ किसी समझौते ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) एलएनजी की मांग का मूल्यांकन अलग से नहीं किया जाता है। यह देश में प्राकृतिक गैस की समग्र मांग पर निर्भर करती है। ग्यारहवीं योजना के लिए पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस क्षेत्र पर बने कार्य दल की रिपोर्ट के अनुसार ग्यारहवीं योजना के अंत तक प्राकृतिक गैस की मांग 279.43 मिलियन मानक घन मीटर प्रतिदिन (एमएमएससी एमडी) होने का अनुमान है।

(ख) एलएनजी का उत्पादन देश में नहीं किया जाता। देश में इसका आयात किया जाता है और तत्पश्चात् इसके पुनर्गैसीकृत एलएनजी (आरएलएनजी) में परिवर्तित किया जाता है। कार्य दल रिपोर्ट का अनुमान है कि वर्ष 2011-12 के दौरान 23.75 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) एलएनजी का आयात होगा, जो लगभग 83.12 एमएमएससीएमडी आरएलएन जी बनती है।

(ग) सरकार अन्य बातों के साथ-साथ एलएनजी आयातों द्वारा लगातार मांग और आपूर्ति के बीच के अंतर को पाटना चाहती है।

(घ) पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड (पीएलएल) ने 25 वर्षों की अवधि के लिए प्रति वर्ष 7.5 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटीपीए) एलएनजी आयात के लिए जुलाई, 1999 में रास गैस, कतर के साथ एक संविदा पर हस्ताक्षर किए हैं। संविदा के अनुसार, 5 एमएमएमटीपी एलएनजी की आपूर्ति वर्ष 2004 में शुरू हुई थी और शेष 2.5 एमएमटीपी की आपूर्ति वर्ष 2009 में शुरू की जाएगी। इसके अलावा, पेट्रोनेट एलएनजी लि. (पीएलएल) ने एक वर्ष की अवधि के लिए 1.25 एमएमटीएलएनजी की आपूर्ति के लिए जुलाई, 2007 में रास गैस कतर के साथ एक संविदा पर हस्ताक्षर किए हैं।

राष्ट्रीय ईरानी गैस निर्यात कंपनी (एनआईजीईसी) तथा गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल), इंडियन आयल कारपोरेशन (आईओसी) तथा भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के भारतीय परिसंघ के बीच प्रति वर्ष 5 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटीपीए) एलएनजी के लिये तेहरान में 13 जून, 2005 को एक विक्रय-क्रय करार (एसपीए) पर हस्ताक्षर किए गए थे। संविदा की अवधि 25 वर्ष की है जो वर्ष 2009 की अंतिम तिमाही से शुरू होगी। इसके साथ-साथ, पक्षकारों ने 13 जून, 2005 को एलएनजीएसपीए के लिए एक पार्श्व पत्र पर भी हस्ताक्षर किए हैं, जिसके अनुसार एनआईजीईसी ने एसपीए को प्रभावी बनाने के लिए अपनी मूल कंपनी, राष्ट्रीय ईरानी तेल कंपनी (एनआईओसी) का अनुमोदन प्राप्त करना चाहा। एनआईजीईसी ने अभी तक एनआईओसी के बोर्ड का अनुमोदन नहीं भेजा है।

बिना चौकीदार वाले रेलवे समपार

3702. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या लगभग 18,000 रेलवे समपारों पर चौकीदार नहीं हैं;

(ख) क्या बिना चौकीदार वाले रेलवे समपारों पर दुर्घटना की प्रतिशतता में वृद्धि हुई है; और

(ग) यदि हां, तो जान तथा माल की हानि को रोकने के लिए बिना चौकीदार वाले रेलवे समपारों पर चौकीदार तैनात करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) 01.04.2008 को भारतीय रेल पर 17,966 बिना चौकीदार वाले समपार है (कैनाल और 'डी' श्रेणी के मवेशी पारणों को छोड़कर)

(ख)वर्ष	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
कुल दुर्घटनाएं	473	415	351	325	234	234	195	194
बिना चौकीदार वाले समपार पर दुर्घटनाएं	73	80	82	86	65	65	72	65
बिना चौकीदार वाले समपार पर दुर्घटनाएं (प्रतिशत में)	15.43%	19.28%	23.36%	26.46%	27.78%	27.78%	36.92%	33.51%

वर्ष 2006-07 तक बिना चौकीदार वाले समपार पर दुर्घटनाओं में बढ़ने की प्रवृत्ति दिखती है, यह 2007-08 में 36.92% से घटकर 33.51% हो गई है।

(ग)1. समपारों के पहुंच मार्गों पर उचित सड़क संकेत मुहैया कराए गए हैं ताकि चालकों को समपारों की मौजूदगी का ध्यान रहे।

2. समपारों की पहुंच मार्गों पर गतिरोधक/धारीदार पट्टियां मुहैया कराई गई है ताकि चालकों को गति कम करना ध्यान रहे।

3. समपारों के पहुंच मार्ग पर रेलपथ के साथ-साथ सीटी बोर्ड भी मुहैया कराए गए हैं। गाड़ी चालक को आने वाली गाड़ी के बारे में सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए सीटी बोर्ड से लेकर गाड़ी के समपार फाटक पार करने तक सीटी बजाना अपेक्षित है। क्या चालक इन बोर्डों पर सीटी बजा रहा है। यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांचें की जाती है।

4. बिना चौकीदार वाले समपारों पर संरक्षा के बारे में सड़क वाहन चालकों को शिक्षित करने के लिए विभिन्न मीडिया जैसे टीवी क्विकीज, सिनेमा स्लाइड, पोस्टरों, रेडियों पर चर्चाएं, अखबार में विज्ञापन और नुक्कड़ नाटकों के द्वारा प्रचार शुरू किए जाते हैं।

5. चूंकि बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाएं सड़क उपयोगकर्ताओं की लापरवाही के कारण होती हैं, राज्य सरकारें ड्राइविंग लाइसेंसों विशेषकर ट्रक, बस और अन्य भारी वाहन चालकों को जारी करते समय सख्त जांचों द्वारा सहायता कर सकती हैं। सभी मुख्य सचिवों से सड़क उपयोगकर्ताओं को शिक्षित करने में सहयोग करने का आग्रह किया गया है।

6. सड़क उपयोगकर्ताओं को यह महसूस करना चाहिए कि 90 किमी/प्रति घंटा की गति से गाड़ी 25 मीटर की दूरी प्रति सेकेंड तय करती है। इस प्रकार, यद्यपि सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए गाड़ी 200 मी. दूर हो, समयानुसार इसे दूरी तय करने के लिए केवल 8 सेकंड लगते हैं। इस संदेश को धीरे-धीरे विभिन्न प्रचार माध्यमों द्वारा फैलाया जा रहा है।

7. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 और रेल अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के अनुसार सड़क वहन चालकों को पकड़ने के लिए सिविल प्राधिकारियों के साथ संयुक्त औचक जांचें तीव्र की जा रही है।

8. जन जागरूकता अभियान में ग्रामीण पंचायतों को शामिल किया जाता है।

9. समपारों और ग्राम पंचायत कार्यालय में लगातार संरक्षा पोस्टर लगाए जा रहे हैं।

10. खुदरा पेट्रोल पंपों पर लगातार संरक्षा पोस्टर लगाए जा रहे हैं।

11. बिना चौकीदार वाले समपारों, जहां औचित्यपूर्ण है, चरणबद्ध तरीके से चौकीदारों को तैनात किया जा रहा है।

12. रात्रिकाल के दौरान दृश्यता को बेहतर करने के लिए समपारों पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव बोर्ड मुहैया कराए जा रहे हैं।

बौद्ध पर्यटन सर्किट

3703. श्री विजय कृष्ण: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भारत में बौद्ध पर्यटन सर्किट को जापान, थाइलैण्ड तथा श्रीलंका में ऐसे विदेशी केन्द्रों से जोड़ने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या उक्त परियोजना के अंतर्गत बिहार, उड़ीसा तथा उत्तर प्रदेश के बौद्ध केन्द्रों को भी इन देशों से जोड़े जाने का प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) पर्यटन मंत्रालय प्रमुख स्रोत मार्केटों में, बौद्ध स्थलों सहित, देश के सभी पर्यटक आकर्षणों का संवर्धन एवं प्रचार करता है। इसके अतिरिक्त, सुदुर पूर्व और दक्षिण पूर्वी एशिया की प्रमुख बौद्ध स्रोत मार्केटों में, भारत के बौद्ध स्थलों को शोकेस करने के लिए 'वाक विद द बुद्धा' शीर्षक से एक प्रमुख एकीकृत अभियान की शुरूआत की गई।

भारत में बौद्ध केन्द्रों सहित, पर्यटन उत्पादों का, एशियान (एसोसिएशन आफ साउथ ईस्ट एशियन नेशन्स), एसएएसईसी (साउथ एशिया सब-रीजनल इकोनामिक कोआपरेशन) बीआईएमएसटीईसी (बे आफ बंगाल इनिशिएटिव फार मल्टी-सेक्टोरल टेक्निकल एंड इकोनामिक कोआपरेशन) जैसे द्विपक्षीय करारों और

बहुपक्षीय फोरमों के माध्यम से और सार्क (साउथ एशियन एसोसिएशन फार रीजनल कोआपरेशन) में, सदस्य देशों में ब्रोशरों, पोस्टरों, काम्पेक्ट डिस्क रोम्स और अन्य कालेट्रल के वितरण के माध्यम से भी संवर्धन किया जा रहा है।

कर्नाटक में केन्द्रीय सरकारी उपक्रम

3704. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कर्नाटक राज्य में कार्यशील केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों (सीपीएसई) का ब्यौरा क्या है;

(ख) राज्य में इन प्रत्येक केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों की आर्थिक स्थिति क्या है;

(ग) राज्य में किसी रुग्ण केन्द्रीय सरकारी उपक्रम का पुनरुद्धार करने के लिए प्रस्तावित प्रयास क्या है;

(घ) क्या अन्य राज्यों की तुलना में कर्नाटक में केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों की संख्या बहुत कम है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा राज्य में और अधिक केन्द्रीय सरकारी उपक्रम लगाने के लिए क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) दिनांक 31.3.2007 तक केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 16 उद्यमों के पंजीकृत कार्यालय कर्नाटक राज्य में स्थित थे और वर्ष 2006-07 के दौरान इसमें से 12 उद्यमों ने लाभ अर्जित किया तथा 4 उद्यमों ने घाटा उठाया। उद्यम-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 4 घाटा उठाने वाले उद्यमों नामत: एच एम टी वाचेज लि., एच एम टी मशीन टूल्स लि., तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि. तथा आई टी आई लि., में से प्रथम 3 उद्यमों का मामला सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बी आर पी एस ई) को सौंप दिया गया था ताकि उनके पुनरुद्धार प्रस्ताव पर विचार किया जा सके और सरकार को अनुशंसाएं की जा सके। बी आर पी एस ई ने तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि. तथा एच एम टी मशीन टूल्स लि. के पुनरुद्धार की अनुशंसा की है और इसे सरकार द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है। बीआरपीएसई ने एच एम टी वाचेज लि. के पुनरुद्धार की भी अनुशंसा की है। आई टी आई लि. के मामले में सरकार ने दिसम्बर, 2004 में इस कंपनी के पुनरुद्धार प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया था।

(घ) और (ङ) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के 98 उद्यम कर्नाटक राज्य में मौजूद हैं और दिनांक 31.3.2007 तक उनकी निवल परिसंपत्ति 32726 करोड़ रुपए थी। कर्नाटक तथा अन्य राज्यों में स्थित केन्द्रीय सरकारी उद्यमों का उद्यम-वार ब्यौरा लोक उद्यम सर्वेक्षण, 2006-07 के खण्ड-1 के विवरण संख्या 13 में उपलब्ध है। उक्त सर्वेक्षण दिनांक 28.2.2008 को संसद में प्रस्तुत किया गया था और अब वह एक सरकारी दस्तावेज है।

विवरण

कर्नाटक स्थित केंद्रीय सरकारी उद्यमों की सूची तथा दिनांक 31.03.2007 तक उनका निवल लाभ/हानि(-) तथा कुल कारोबार

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	सरकारी उद्यम का नाम	निवल लाभ/हानि(-)	कारोबार
1	2	3	4
	कर्नाटक		
1.	अंतरिक्ष कारपोरेशन लि.	10559	60546
2.	बीईएमएल लि.	20493	260179
3.	भारत इलैक्ट्रानिक्स लि.	71816	395270
4.	हिंदुस्तान एयरोनाटिक्स लि.	114876	778361
5.	एचएमटी (इंटरनेशनल) लि.	137	3145

1	2	3	4
6.	एचएमटी लि.	5430	22729
7.	एचएमटी मशीन टूल्स लि.	-14978	25655
8.	एचएमटी वाचेज लि.	-19581	3688
9.	आईटीआई लि.	-40526	181833
10.	कर्नाटक एण्टीबायोटिक्स एंड फार्मास्युटिकल्स लि.	420	13112
11.	कर्नाटक ट्रेड प्रमोशन आर्गेनाईजेशन	98	323
12.	कुद्रेमुक आयरन ओर कं. लि.	1377	26744
13.	मंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि.	52552	3237688
14.	एसटीसीएल लि.	1200	100904
15.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.	-3750	511
16.	विगनयन इण्डस्ट्रीज लि.	104	2451
	कुल योग	200227	5113139

पूर्वोत्तर क्षेत्र में पर्यटन विकास

3705. श्री सुनील खां:
श्री नारायण चन्द्र बरकटकी:

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

(क) क्या हाल ही में सरकार चीन में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए एक बड़ा अभियान चालने की योजना बना रही है;

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

(ग) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र का कोई पर्यटन गन्तव्य भी इस अभियान का अंग बनेगा; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) पर्यटन मंत्रालय, चीन सहित प्रमुख स्रोत बाजारों में अतुल्य भारत मीडिया अभियान नियमित रूप से चलाता है। हाल ही में चीन से इनबाउंड पर्यटन के संवर्धन हेतु बीजिंग में एक भारत पर्यटन कार्यालय खोला गया है। पर्यटन मंत्रालय, उत्पादन और प्रचार सामग्रियों के वितरण, प्रिंट और इलेक्ट्रानिक मीडिया में वेबसाइट एवं प्रचार अभियानों के माध्यम से सूचना के प्रचार-प्रसार के द्वारा सभी अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में उत्तर पूर्वी क्षेत्र में पर्यटक स्थलों सहित देश के पर्यटक स्थानों का संवर्धन करता है।

उत्कृष्टता केन्द्रों की स्थापना

3706. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विभिन्न भागों में 'उत्कृष्टता केन्द्रों' की स्थापना किए जाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय संसद के एक अधिनियम के द्वारा "राष्ट्रीय महत्व के संस्थान" के रूप में उत्तर प्रदेश के रायबरेली जिले में "जायस" में राजीव गांधी पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी संस्थान (आर जी आई पी टी) की स्थापना कर रहा है। आर जी आई पी टी अधिनियम की धारा 10(4) में बोर्ड को यह शक्तियां प्रदत्त की गई हैं कि वह भारत में किसी भी स्थान पर कैम्पस तथा शैक्षणिक केन्द्र स्थापित

कर सकता है। आर जी आई पी टी की सफलतापूर्वक स्थापना होने पर, आवश्यकतानुसार, यह संस्थान देश के अन्य भागों में शाखाएं स्थापित करने पर विचार करेगा।

अनुसूचित जातियों के लिए लड़कों का छात्रावास

3707. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात राज्य सरकार ने मोर्बी तथा ईदर में अनुसूचित जाति के लड़कों के लिए छात्रावास तथा मेहसान एवं ईदर में आदर्श आवासीय विद्यालयों को केन्द्रीय सहायता संबंधी कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

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

(ग) क्या सरकार ने गुजरात राज्य सरकार के अनुरोध पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

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

(ख) से (घ) गुजरात सरकार ने वर्ष 2002-2003 के दौरान मोरबी और मेहसाणा में अनुसूचित जातियों के बालकों के लिए छात्रावासों के निर्माण का प्रस्ताव भेजा था जिसके लिए 1,00,39,650 रुपये के केन्द्रीय भाग की मंजूरी दी गई थी। इसमें से 77,00,000 रुपये (सत्तर लाख रुपये) 2002-2003 के दौरान जारी किए गए थे और 23,39,650 रुपये (तेईस लाख उनतालीस हजार छः सौ पचास रुपये मात्र) की शेष राशि 2007-08 के दौरान जारी की गई है। ईदर में सरकारी बाल छात्रावास के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। गुजरात सरकार ने 2005-06 के दौरान मेहसाणा और ईदर (साबरकांठा) में आदर्श आवासीय विद्यालयों का प्रस्ताव भी भेजा था। मंत्रालय ने ईदर में आदर्श आवासीय विद्यालय के लिए 2007-08 के दौरान 87,08,500 रुपये (सत्तासी लाख आठ हजार पांच सौ रुपय मात्र) जारी किए हैं।

राष्ट्रीय राजमार्ग पर रेल समपार

3708. श्री जी.एम. सिद्दीश्वर: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के विभिन्न भागों में विशेषत: कर्नाटक में राष्ट्रीय राजमार्गों पर रेल समपारों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन राजमार्गों पर अधो/ऊपरि पुलों के निर्माण के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) इन पुलों का निर्माण कब तक शुरू/पूरा होगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) समपारों के राज्य-वार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। बहरहाल, 01.04.2008 को, भारतीय रेल पर राष्ट्रीय राजमार्गों पर 497 समपार हैं।

(ख) रेलवे पटरियों के दोनों ओर पुल खास बनाती है और राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पहुंच मार्गों का निर्माण किया जाता है। रेलवे भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा प्रायोजित जैसा है और जहां है, कार्यों को स्वीकृत करती है। वर्तमान में, देश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर ऊपरी/निचली सड़क पुलों के 222 कार्य स्वीकृत हैं।

(ग) रेलवे अपने हिस्से के कार्यों को, जैसे ही उन्हें स्वीकृत किया जाता है, वैसे ही उन कार्यों को शुरू करती है और सामान्य आरेखण प्रबंध, संयुक्त अनुमान दोनों पक्षों से अनुमोदित होते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा पहुंच मार्गों के कार्य के साथ-साथ रेलवे हिस्से के कार्य को पूरा करने के लिए सभी प्रयत्न किए जाते हैं।

[हिन्दी]

दरभंगा (बिहार) के लिए रेलगाड़ियां

3709. श्री चन्द्रदेव प्रसाद राजभर: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली से दरभंगा के बीच राजधानी एक्सप्रेस कब तक आरंभ किए जाने की संभावना है;

(ख) क्या मिथिलांचल के लोगों, केंद्रीय मंत्रियों, संसद तथा विधान सभा के निर्वाचित सदस्यों ने उक्त राजधानी एक्सप्रेस की मांग की है;

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

(घ) क्या लिच्छवी एक्सप्रेस/सप्तक्रांति को दरभंगा तक बढ़ाए जाने की मांग पर विचार किया गया है;

(ङ) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई निर्णय लिया गया है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) दिल्ली और दरभंगा के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) राजधानी एक्सप्रेस सहित नई गाड़ियां चलाने के संबंध में जनता की ओर से अनुरोध विभिन्न स्तरों तथा मंडल स्तर मुख्यालय स्तर और रेलवे बोर्ड स्तर पर प्राप्त होते हैं। बहरहाल, इस संबंध में आंकड़े नहीं रखे जाते।

(घ) से (च) 4005/4006 नई दिल्ली-समस्तीपुर, लिच्छवी एक्सप्रेस और 2557/2558 सप्त क्रांति एक्सप्रेस के विस्तार की जांच की गई है लेकिन परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधनों की तंगी के कारण, फिलहाल इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया।

राजस्थान में अनुसूचित जातियों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति

3710. श्री कैलाश मेघवाल: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत पांच वर्षों के दौरान राजस्थान राज्य में अनुसूचित जातियों के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना के अंतर्गत स्वीकृत राशि तथा इससे लाभान्वित होने वाले छात्रों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या वर्ष-दर-वर्ष स्वीकृत राशि में कमी किए जाने के कारण कई पात्र आवेदकों को छात्रवृत्ति से वंचित होना पड़ा;

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

(घ) क्या सभी पात्र आवेदकों को छात्रवृत्ति सुनिश्चित करने हेतु पर्याप्त निधि उपलब्ध कराए जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) गत पांच वर्षों के दौरान राजस्थान में अनुसूचित जाति के छात्रों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना के अंतर्गत जारी केन्द्रीय सहायता और लाभान्वित छात्रों की संख्या का वर्ष-वार ब्यौरा इस प्रकार है:

वर्ष	जारी केन्द्रीय सहायता (लाख रुपए)	लाभ प्राप्त छात्रों की संख्या
2003-04	1207.70	83948
2004-05	1157.87	79985
2005-06	1508.34	70411
2006-07	3804.48	126544
2007-08	3204.42	139198

(ख) और (ग) इस योजना के अंतर्गत राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर केन्द्रीय सहायता जारी की जाती है। यह योजना उन्हीं के माध्यम से क्रियान्वित की जाती है और वे इसके आंकड़े रखते हैं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों पर उड़ान के लिए निजी विमान कंपनियों को अनुमति के लिए मानदण्ड

3711. श्री चंद्रकांत खैरे: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों तक उड़ान के लिए निजी विमान कंपनियों को अनुमति दिए जाने के क्या मानदण्ड हैं;

(ख) क्या सरकार ने हाल ही में किसी निजी विमान कंपनी को अनुमति प्रदान करते समय मानदण्ड को शिथिल किया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल): (क) सरकार की वर्तमान नीति के अनुसार, घरेलू क्षेत्र में पांच वर्ष निरन्तर प्रचालन करने और विमान बेड़े में कम से कम 20 विमान होने वाले भारतीय अनुसूचित वाहकों को ही अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन करने की पात्रता होगी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

अधिशेष भूमि का वाणिज्यिक उपयोग

3712. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के कई उपक्रमों (सी.पी.एस.यू.) के पास काफी अप्रयुक्त अधिशेष भूमि है;

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

(ग) क्या सरकार के पास केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के पास अधिशेष भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के लिए कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणामस्वरूप केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा कितना राजस्व सृजित किए जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) भूमि के ब्यौरे संबंधित केंद्रीय सरकारी उद्यम (सीपीएसई) के द्वारा रखे जाते हैं। अधिशेष भूमि की पहचान केंद्रीय सरकारी उद्यमों द्वारा की जाती है जो उनकी वर्तमान तथा भावी कार्य योजना/परियोजनाओं पर आधारित होती है। केंद्रीय सरकार क्षेत्र के उद्यमों की अधिशेष भूमि सहित भूमि का रिकार्ड केंद्रीय रूप से नहीं रखा जाता है।

(ग) अधिशेष भूमि का वाणिज्यिक उपयोग उपयुक्त प्राधिकारी से अनुमोदन होने के बाद केंद्रीय सरकारी उद्यमों द्वारा निर्णित किया जाता है। रुग्ण कंपनियों के मामले में, कुछ मामलों में अनुमोदित पुनरुद्धार पैकेज में भी अधिशेष भूमि का निपटान करना शामिल है।

(घ) ऐसी भूमियों की बिक्री/निपटान से सृजित राजस्व विभिन्न कारकों जैसे अवस्थिति, इसकी फ्री होल्ड/लीज होल्ड स्थिति, भूमि प्रयोग आदि पर निर्भर करता है।

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन

3713. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में अभी भी काफी लंबी दूरी तक छोटी लाइन तथा मीटर लाइन वाली रेल लाइनें हैं;

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

(ग) क्या रेलवे के पास इन लाइनों को शीघ्र बड़ी लाइनों में बदलने की कोई योजना है;

(घ) यदि हां, तो विद्यमान छोटी लाइन तथा मीटर लाइन वाली रेल लाइनों की लंबाई का जोन-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उक्त में से किन-किन रेल लाइनों को आमान परिवर्तन हेतु स्वीकृति प्रदान की गई है और इस संबंध में कितनी रेल लाइनों के आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृति प्रदान करने हेतु विचार किया जा रहा है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) और (ख) जी, हां। भारतीय रेल में 01.04.2007 तक 10621 किमी. मीटर आमान (मी.ला.) और 3013 किमी. छोटे आमान (छो.ला.) लाइनें थी। इसके अलावा, वर्ष 2007-08 में लगभग 1549 किमी. लाइनें पूरी कर ली गई हैं।

(ग) जैसा कि रेलवे बजट भाषण 2007-08 में उल्लेख किया गया है, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सभी मी.ला./छो.ला. लाइनों को ब.ला. लाइनों में परिवर्तन करने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे।

(घ) मी.ला./छो.ला. लाइनों का जोन-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

जोन	मीटर आमान	छोटे आमान
मध्य	–	572.52
पूर्व	–	132.53
पूर्व मध्य	655.48	–
पूर्व तट	–	90.20
उत्तर	11.27	260.85
उत्तर मध्य	46.48	288.59
उत्तर पश्चिम	2342.67	–
पूर्वोत्तर	1723.75	–
पूर्वोत्तर सीमा	1614.07	87.84
दक्षिण	1741.00	–
दक्षिण मध्य	650.49	–
दक्षिण पूर्व	–	37.42
दक्षिण पूर्व मध्य	–	757.23
दक्षिण पश्चिम	276.00	–
पश्चिम मध्य	–	–
पश्चिम	1588.97	786.67

(ङ) वर्ष 2008-09 के दौरान अनुमोदित आमान परिवर्तन परियोजनाओं के नाम, जिन्हें विभिन्न बजटों में शामिल किया गया है और जो प्रगति पर है, का रेलवे बजट प्रलेखों में उल्लेख कर दिया गया हैं। अहमदाबाद-बोताड और धासा-जेतालसर के आमान परिवर्तन से संबंधित प्रस्ताव को भी अपेक्षित अनुमोदन के लिए प्रस्तुत कर दिया गया है।

[अनुवाद]

कम लागत वाले विमानपत्तन

3714. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की कई राज्य सरकारों ने कम लागत वाले विमानपत्तनों की स्थापना के लिए स्थलों की पहचान की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा एवं वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) विशेषकर तमिलनाडु में कम लागत वाले विमानपत्तनों की स्थापना कब तक किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) हवाई अड्डा अवसंरचना का सर्जन लम्बी समय अवधि वाला एक भारी पूंजी उद्यम है। हवाई अड्डा अवसंरचना को इकाओ द्वारा निर्धारित मानकों तथा मानदण्डों के अनुसार सृजित किया जाता है। कम कीमत हवाई अड्डे की कोई अवधारणा नहीं है।

असम में सात्रा संस्था

3715. डा. अरुण कुमार शर्मा: क्या संस्कृति मंत्री असम के सात्रा संस्था के बारे में 8 मार्च, 2007 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1373 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने असम सरकार से अपनी कला की विधाओं के प्रोत्साहन तथा बुनियादी संरचना के विकास तथा विरासत संपत्तियों के संरक्षण हेतु असम की सात्रा संस्थान को सहायता देने के लिए प्रस्तुत परियोजना रिपोर्ट की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा कितनी राशि का आबंटन किया जा चुका है और अभी तक कितनी राशि का उपयोग किया गया है;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (घ) असम सरकार द्वारा प्रस्तुत की गई परियोजना रिपोर्ट की संस्कृति मंत्रालय में जांच की गई है। यह पाया गया कि इस परियोजना को मंत्रालय की मौजूदा स्कीमों के पैरामीटरों के भीतर शामिल करना व्यवहार्य नहीं है। तथापि, मंत्रालय ने इस प्रस्ताव का पुरजोर समर्थन किया है तथा इसे योजना आयोग के विचारार्थ भेजा है। संस्कृति मंत्रालय ने इस प्रयोजनार्थ पुरातत्व, मानव-विज्ञान, मंच कला आदि जैसे विभिन्न क्षेत्रों से प्रख्यात सदस्यों के एक विशेषज्ञ समूह के गठन का सुझाव दिया है।

[हिन्दी]

ओ.एन.जी.सी. द्वारा तेल कुंओं की ड्रिलिंग

3716. श्री संतोष गंगवार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दस वर्षों के दौरान तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओ.एन.जी.सी.) द्वारा 200 मीटर गहरे पानी तेल कुंओं की ड्रिलिंग कार्यक्रम के अंतर्गत कुल कितने तेल कुंओं की ड्रिलिंग की गई है;

(ख) प्रत्येक कुएं की गहराई एवं क्षेत्र, इसमें व्यय होने वाली राशि तथा तेल एवं गैस की उपलब्धता से संबंधित ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन कार्यक्रमों की सफलता और असफलता पर संबंधित अधिकारियों को प्रोत्साहन दिया जाता है और दंडित किया जाता है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) पिछले दस वर्षों (1997-2007) के दौरान 01.04.2007 की स्थिति के अनुसार, ओएनजीसी ने 49 अपतटीय अन्वेषी कूपों का वेधन किया है जिनमें से एक कूप का वेधन 200 मीटर से कम गहरे समुद्र में किया गया था। शेष 48 कूपों का वेधन 200 मी. से अधिक गहरे समुद्र में किया गया था।

1997-2007 की अवधि के दौरान गहरे समुद्र में वेधित कुल 49 कूपों में से 34 कूपों की वेधन के जी अपतट, दो कूपों का कावेरी अपतट में, पश्चिमी अपतट में दस कूपों और महानदी अपतट में तीन कूपों के का वेधन किया गया था इन प्रयासों के फलस्वरूप, ओ एन जी सी के जी अपतट पर 18 खोजें (तेल तथा गैस 2, गैस 16) तथा महानदी अपतट में एक गैस खोज हुई है। समुद्र की गहराई, वेधित गहराई तथा हाइड्रोकार्बन स्थिति के बारे में बेसिनवार ब्यौरा संलग्न विवरण-I और II में दर्शाया गया है।

(ग) और (घ) ओएनजीसी-अन्वेषी स्थलों (जमीनी अथवा अपतट, दोनों क्षेत्रों में) जो जारी करने में कठोर प्रक्रिया अपनाती है जिसमें संबंधित बेसिनों/संस्थानों के प्रतिनिधियों के साथ विस्तृत विश्लेषण और चर्चा करने के बाद, प्रस्ताव को निदेशक (अन्वेषण) को प्रस्तुत किया जाता है जो इन स्थलों को जारी करने के लिए अंतिम अनुमोदन प्राधिकारी हैं।

ओएनजीसी में अच्छे कार्य के अनुमोदन तथा उपयुक्त रूप से न किए गए कार्य के लिए अस्वीकृति के लिए निर्धारित दिशा-निर्देश हैं और इन दिशा-निर्देशों का कड़ाई से पालन किया जाता है। तथापि, तेल तथा गैस के लिए अन्वेषण के मामले में प्रत्येक बेसिन की अपनी अन्तर्निहित समस्या होती हैं और नये क्षेत्रों की खोज में जोखिम, आकार तथा अवसरों की संख्या निहित होती है। बेहतर प्रयास करने के बावजूद हमेशा किसी निश्चित समय में निवेश के अनुरूप परिणाम नहीं मिलते हैं। किसी अन्वेषी प्रयास को जारी रखना मूलत: प्रचलित भूवैज्ञानिक जानकारी द्वारा संचालित होता है जो एक प्रगतिशील प्रक्रिया है और इसमें आंकड़ा प्राप्ति, संसाधन तथा निर्वचन के प्रत्येक वर्धमान स्तर पर कठोर परिष्करण शामिल होता है; तथा उसके बाद आंकड़ा एकीकरण किया जाता है और माडल तैयार किए जाते हैं। हाइड्रोकार्बन विद्यमान है। इस कार्यक्रम की सूचना/भू-वैज्ञानिक आंकड़ों पर विचार करते हुए आगे समीक्षा की जाती है। अन्वेषी कूप के शुष्क होने पर भी यह विशिष्ट उप सतही जानकारी प्रदान करता है जिससे आगे भंडार प्राप्ति हो सकती है जो अंतत: हाइड्रोकार्बन युक्त हो सकता है। ओ एन जी सी अन्वेषण तथा दोहन के सीधे उत्तरदायित्व के अधिदेश के साथ कार्य करती है और यह पूर्णत: बेसिन के भावी खंड पर केन्द्रित नहीं रहता है। देश में हाईड्रोकार्बन मांग पूर्ति अंतराल को कम करने के उत्तरदायित्व के साथ, ओएनजीसी उच्च जोखिम उद्यमों को भी हाथ में लेती है।

विवरण I

आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड

वर्ष 1997-2007 के दौरान ड्रिल किए गए गहरे समुद्र में कूपों की लागत

क्र.सं.	कूप संख्या	पीईएल/एनईएलपी	वर्ष	लागत करोड़ रु.
1	2	3	4	5
	कृष्णा गोदावरी बेसिन			
1.	जी-1-8	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	1998-99	74.02
2.	जी-1-9	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	1999-00	82.42
3.	केडी-1-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2000-01	68.43
4.	केडी-1-2ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2000-01	45.54
5.	जीडी-1-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2001-02	75.77
6.	जी-1-10	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2002-03	71.11
7.	जी-1-11	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2002-03	47.02
8.	जीडी-1-2	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2003-04	41.05
9.	जी-4-2	आईजी	2003-04	65.43
10.	केडी-2-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2004-05	159.35
11.	जीडी-2-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	44.09
12.	केडी-3-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-एक्सटेन	2004-05	86.56

1	2	3	4	5
13.	जीडी-3-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	70.99
14.	जीडी-5-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	55.84
15.	केडी-4-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2004-05	45.8
16.	जी-4-3	आईजी	2004-05	41.56
17.	जीडी-4-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	38.23
18.	वाशिष्ता-1ए	ओएस-डीडब्ल्यू-4	2004-05	110.94
19.	केजी-डीडब्ल्यूए-98/5-एल-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/5	2005-06	187
20.	वाशिष्ता-2	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2005-06	75.49
21.	वाशिष्ता-3	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2005-06	39.06
22.	जी-4-4	आईजी	2005-06	54.51
23.	केडी-1-3	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2005-06	94.62
24.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-डी-1	केजी-डीडब्ल्यूएन्-98/2	2005-06	43.18
25.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/4-के-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/4	2005-06	173.26
26.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/4-ए-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/4	2005-06	91.43
27.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-ए-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	64.59
28.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-यू-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	85.05
29.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-डब्ल्यू-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	88.67
30.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-ई-(उथला)	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	74.62
	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-ई-(गहरा)	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	77.09
31.	जीडी-6-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2005-06	220.95
32.	केजी-डीडब्ल्यू-एस-1	जी1एमएल	2006-07	47.34
33.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-जी-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2006-07	53.23
34.	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-यूडी-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2006-07	230.25
	पश्चिमी अपतट			
35.	केकेडीडब्ल्यू-17-ए	केके-डीडब्ल्यू-12/17	1997-98	24.83
36.	केकेडीडब्ल्यू-ए-1	केके-डीडब्ल्यू-ए	2000-01	67.67
37.	जीकेडीडब्ल्यू-ए-1	जीके-डीडब्ल्यू-1	2003-04	154.05
38.	जीएस-डीडब्ल्यू-2ए-1	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/1	2004-05	27.86

1	2	3	4	5
39.	डब्ल्यूडीआरओ-1-1	बीबी-ओएस-डीडब्ल्यू-2	2004-05	201.32
40.	बीआर-डीडब्ल्यू-4-1	एमबी-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2004-05	28.87
41.	जीएस-डीडब्ल्यू-5-1	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2004-05	36.78
42.	जीएस-डीडब्ल्यू-1-1/1ए (जीएसडीओओ 1एनबीए/1ए)	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/1	2004-05	64.19
43.	केकेडी-1ए	केके-अपतट	2004-05	103.95
44.	केएस-1-1	जीके-डीडब्ल्यू	2004-05	48.73
	कावेरी अपतट			
45.	सीडब्ल्यूडी-1ए-1	सीवाय-डीडब्ल्यू-7	1998-99	36.12
46.	सीवाय-डीडब्ल्यू-एफ-1	सीवाय-ओएसएन-2000/1	2005-06	45.71
	महानदी अपतट			
47.	एमएन-ओएस/ए-1 (एमडीडब्ल्यू-1)	एमएम-ओएसएन-2000/2	2005-06	27.92
48.	एमडी-ओएस/बी1 (एमडीडब्ल्यू-2ए)	एमएम-ओएसएन-2000/2	2006-07	28.72
	एमडी-ओएस/बी2 (एमडीडब्ल्यू-2बी)	एमएम-ओएसएन-2000/2	2006-07	12.96
49.	एमडीडब्ल्यू-3	एनईसी-डीडब्ल्यूएन-2002/2	2006-07	47.47

विवरण II

पिछले दस वर्षों (1997-2007) के दौरान ओएनजीसी द्वारा गहरे समुद्र में ड्रिल किए गए अन्वेषी कूपों की सूची

क्र.सं.	बेसिन	कूप संख्या	पीईएल/एनईएलपी का नाम	वर्ष	डब्ल्यू.डी. (एम)	डीडी (एम)	स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	कृष्णा गोदावरी	जी-1-8	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	1998-99	506	2817	शुष्क
2.		जी-1-9	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	1999-00	267	2516	आयल एवं गैस
3.		केडी-1-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2000-01	844	3445	गैस
4.		केडी-1-2	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2000-01	650	2725	शुष्क
5.		केडी-1-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2001-02	677	2705	गैस
6.		जी-1-10	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2002-03	282	2617	आयल एवं गैस
7.		जी-1-11	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2002-03	420	2564	गैस

1	2	3	4	5	6	7	8
8.		जीडी-1-2	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2003-04	751	2517	शुष्क
9.		जी-4-2	आईजी	2003-04	429	2672	गैस
10.		केडी-2-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2004-05	1463	3950	शुष्क
11.		जीडी-2-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	653	2700	शुष्क
12.		केडी-3-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-*	2004-05	1731	4314	शुष्क
13.		जीडी-3-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	1036	1814	शुष्क
14.		जीडी-5-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	808	2814	शुष्क
15.		केडी-4-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2004-05	1153	3314	शुष्क
16.		जी-4-3	आईजी	2004-05	524	3017	शुष्क
17.		जीडी-4-1	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-3	2004-05	845	2429	शुष्क
18.		वाशिष्ठा-1ए	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2004-05	553	2449	गैस
19.		एल-1-1ए	केजी-डीडब्ल्यू-98/5	2005-06	2554	4767	शुष्क
20.		वाशिष्ठा-2	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2005-06	689	2614	गैस
21.		वाशिष्ठा-3	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-4	2005-06	822	2214 (एसटी)	शुष्क
22.		जी-4-4	आईजी	2005-06	331	3234 (एसटी)	गैस
23.		केडी-1-3	केजी-ओएस-डीडब्ल्यू	2005-06	572	4259	गैस औ.
24.		डी-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2005-06	603	2416	गैस
25.		के-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-8/4	2005-06	2678	7094	शुष्क
26.		ए-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/4	2005-06	778	2996.5	शुष्क
27.		ए-1 (केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-एएए)	केजी-डीडब्ल्यूएन-8/2	2005-06	720	2609	गैस
28.		यू-1 (केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-यूएए)	केजी-डीडब्ल्यूएन-8/2	2005-06	1265	2435	गैस
29.		डब्ल्यू-1 (केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-डब्ल्यू-एए)	केजी-डीडब्ल्यूएन-8/2	2005-06	1283	2670 (एसटी)	गैस
30.		केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-ई-1 (गहरा और उथला)	केजी-डीडब्ल्यूएन-8/2	2005-06	703	2450	गैस

1	2	3	4	5	6	7	8
31.		जीडी-6-1	केजी-डीडब्ल्यूएन-3	2005-06	1043	3848	गैस औ.
32.		केजी-ओएस-डीडब्ल्यू-एस-1	जी-1 (एमएल)	2006-07	515	2774	गैस
33.		केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-जी-1 (केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-जी-एए)	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2006-07	946	2530	गैस औ.
34.		केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2-यूडी-एए	केजी-डीडब्ल्यूएन-98/2	2006-07	2841	3868	गैस
35.		केजी-डीडब्ल्यूएन-2002/1-ई*1	केजी-डीडब्ल्यूएन-2002/1-ई	2007-08	2478	3675	शुष्क
36.	पश्चिमी अपतट	केकेडीडब्ल्यू-ए-1	केकेडीडब्ल्यू-ए	2000-01	897	4123	शुष्क
37.		जीकेडीडब्ल्यू-ए1	जीके-डीडब्ल्यू-1	2003-04	1860	6050	शुष्क
38.		जीएस-डीडब्ल्यू-2ए-1	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/1	2004-05	3008	3916	शुष्क
39.		डीडब्ल्यूआरओ-1	बीबी-ओएस-डीडब्ल्यू-2	2004-05	1090	5405	शुष्क
40.		बीआर-डीडब्ल्यू-4-1	एमबी-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2004-05	2378	3250	शुष्क
41.		जीएस-डीडब्ल्यू-5-1	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/2	2004-05	2545	3838	शुष्क
42.		जीएस-डीडब्ल्यू-1-1ए (जीएसडीडीओ1 एनबीबीएए)	जीएस-डीडब्ल्यूएन-2000/1	2004-05	2839	3834	शुष्क
43.		केकेडी-1ए	केके-अपतट	2004-05	1043	3772	शुष्क
44.		केएस-1-1	जीएस-डीडब्ल्यू-1	2004-05	2035	4624	शुष्क
45.	कावेरी	सीडीडब्ल्यू-1-1ए	सीवाए-ओएस-डीडब्ल्यू-7 (लोदा दिया)	1998-99	771	2122	शुष्क
46.		सीवाए-डीडब्ल्यूएफ-1	सीवाए-ओएसएन-2000/1	2005-06	948	3552	शुष्क
47.	महानदी	एमएनओ-1	एमएन-ओएसएन-2000/2	2005-06	795	3039	शुष्क
48.		एमडब्ल्यूडी-2ए-2बी (उथला/गहरा)* एमएनओएसबी-1	एमएन-ओएसएन-2000/2	2006-07		2064	गैस
49.		एमडीडब्ल्यू-3	एनईसी-डीडब्ल्यूएन-2002/2	2006-07	1067	2185	शुष्क

इलेक्ट्रिक पावर

3717. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में आज की तिथि तक प्रत्येक रेल मंडल/जोन (जोनल रेलवे) में पुरानी बिजली की तारों तथा बिजली कनेक्शनों के नवीकरण सहित रेलवे क्वार्टरों, रेलवे परिसरों तथा अन्य स्थलों में विद्युत क्षमता के उन्नयन एवं विकास के लिए आबंटित एवं जारी की गई निधियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इस प्रयोजनार्थ प्रत्येक जोन तथा मंडल द्वारा व्यय की गई निधियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय रेलवे के क्वार्टरों तथा कार्यालय में बिजली की पुराने तारों तथा बिजली कनेक्शनों का नवीकरण नहीं किए जाने के कारण विद्युत आपूर्ति तथा वितरण में समस्याएं हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में रेलवे द्वारा क्या कारगर उपाय किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) पुनर्स्थापन आयु एवं हालत और जहां कहीं भी अतिरिक्त अवसंरचना अपेक्षित है, के आधार पर पुनर्स्थापन कार्य किए गए हैं। इसलिए किसी बड़ी समस्या का सामना नहीं करना पड़ा। प्रणाली की संरक्षा को सुनिश्चित करने में अत्यंत सावधानी बरती जाती है।

विवरण

गत तीन वर्षों के दौरान स्वीकृत कार्यों पर निधि आवंटन और व्यय का विवरण

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेल	आवंटित निधि				उपयोग की गई निधि			
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
1.	म.रे.	157.80	327.09	330.80	412.58	159.82	324.77	322.98	189.67
2.	पू.रे.	454.75	390.15	634.16	630.52	387.67	359.63	563.28	366.63
3.	पू.म.रे.	268.64	233.53	165.66	309.89	268.64	157.53	80.00	216.00
4.	पूर्व तटीय रेलवे	325.64	439.54	672.55	981.95	116.9	277.81	319.46	232.46
5.	उ.रे.	500.00	552.00	676.00	750.00	478.00	532.00	698.00	650.00
6.	उ.म.रे.	82.00	113.97	242.89	225.62	77.56	64.31	177.38	227.90
7.	पूर्वोत्तर रेलवे	196.35	132.58	188.09	265.73	195.42	112.92	168.11	114.96
8.	पू.सी.रे.	230.34	302.4	350.12	491.39	168.67	244.63	331.01	261.80
9.	उ.प.रे.	421.56	540.31	836.16	644.24	420.14	406.6	851.33	373.74
10.	द.रे.	215.28	296.24	315.47	549.41	233.94	238.39	363.72	396.60
11.	द.म.रे.	135.00	132.00	126.00	175.19	155.71	96.30	134.74	242.13
12.	द.पू.रे.	181.68	213.75	335.51	484.64	139.14	179.33	247.02	91.01
13.	द.पू.म.रे.	126.30	408.41	518.82	391.45	149.23	441.71	572.01	240.98
14.	द.प.रे.	45.24	51.52	168.36	121.06	61.02	167.00	114.07	65.03
15.	प.रे.	103.50	124.89	95.69	102.30	93.30	114.90	76.46	129.55
16.	प.म.रे.	115.94	201.91	157.33	199.23	73.68	223.11	126.45	246.75
	जोड़	3560.02	4460.29	5813.61	6735.20	3178.84	3940.94	5146.02	4045.21

[अनुवाद]

सरकारी-स्वामित्व वाली तेल कंपनियों का नवरत्न दर्जा समाप्त किया जाना

3718. श्री गिरधारी लाल भार्गव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या लोक उद्यम विभाग ने राज्य-स्वामित्व वाली तेल कंपनियों का नवरत्न दर्जा समाप्त किए जाने की मांग की है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, नहीं।

(ख) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए यह प्रश्न नहीं उठता।

विदेशी पर्यटकों के लिए व्यापक नीति

3719. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केंद्र सरकार का विचार देश के विभिन्न पर्यटन स्थलों पर पर्यटकों को विशेषकर महिला एवं विदेशी पर्यटकों को पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करने के लिए गृह मंत्रालय तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों के परामर्श से एक व्यापक नीति तैयार करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) भारतीय संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार, 'पब्लिक आर्डर' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं और इसलिए आपराधिक मामले दर्ज करना, उनकी जांच-पड़ताल करना, उनका पता गाना और रोकथाम करना मुख्य रूप से राज्य सरकार की जिम्मेदारी है, जिनमें विदेशी एवं महिला पर्यटकों के साथ अपराध से संबंधित मामले शामिल हैं। तथापि, गृह मंत्रालय, रक्षा मंत्रालय और राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के परामर्श से, पर्यटन मंत्रालय पर्यटकों की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए मुख्यत: भूतपूर्व सैनिकों को सम्मिलित करते हुए पर्यटक सुरक्षा संगठन तैयार करने के लिए दिशा-निर्देश बना रहा है।

राजस्थान में संरक्षित स्मारक

3720. श्री दुष्यंत सिंह: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों के संरक्षण एवं रख-रखाव के लिए कितनी राशि व्यय की गई है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों से सरकार द्वारा कितना राजस्व अर्जित किया गया?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों के परिरक्षण तथा रखरखाव पर व्यय की गई धनराशि निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	वर्ष	व्यय की गई धनराशि (लाख रुपए में)
1.	2005-06	285.00
2.	2006-07	302.00
3.	2007-08	285.00

(ग) राजस्थान में तीन टिकटेड स्मारक हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों से अर्जित राजस्व निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	वर्ष	अर्जित राजस्व
1.	2005-06	47.89 लाख रुपए
2.	2006-07	51.90 लाख रुपए
3.	2007-08	55.92 लाख रुपए

विवरण

राजस्थान में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों/स्थलों की सूची

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान	जिला
1	2	3	4
1.	अढ़ाई दिन का झोंपड़ा	अजमेर	अजमेर
2.	बादशाही हवेली	अजमेर	अजमेर
3.	एक तोरण सहित दिल्ली दरवाजा	अजमेर	अजमेर
4.	तारागढ़ पहाड़ी का प्रवेश द्वार	अजमेर	अजमेर
5.	अना सागर बांध पर संगमरमर का पैवेलियन तथा वालू स्टैंड और अना सागर बांध के पीछे मार्वल हम्मान के अवशेष	अजमेर	अजमेर
6.	दौलत बाग में सहेली बाजार की इमारतें	अजमेर	अजमेर
7.	अबदुल्ला खान और उसकी बीबी का मकबरा	अजमेर	अजमेर
8.	सोला थुंबा के नाम से मशहूर अलाउद्दीन खान का मकबरा	अजमेर	अजमेर
9.	त्रिपोलिया गेट	अजमेर	अजमेर
10.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	अजमेर-जयपुर रोड	अजमेर
11.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	अजमेर-जयपुर रोड	अजमेर
12.	जयपुर-अजमेर रोड पर बावड़ी	अजमेर	अजमेर
13.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	चतरी	अजमेर
14.	सराय	चतरी	अजमेर
15.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	चुग्रा	अजमेर
16.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	होशियारा	अजमेर
17.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	होशियारा	अजमेर
18.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	कैर	अजमेर
19.	सम्राट अकबर द्वारा खड़ी की गई कोस मीनार	खानपुरा	अजमेर
20.	महल बादशाली	पुष्कर	अजमेर
21.	ब्रह्मा मंदिर	पुष्कर	अजमेर
22.	प्राचीन स्थल	भानगढ़	अलवर
23.	शिव मंदिर	नीलकंठ (अलवर)	अलवर

1	2	3	4
24.	प्राचीन अवशेष	पन्डूरूपोल	अलवर
25.	लाल मस्जिद	तिजारा	अलवर
26.	शिव मंदिर एवं खंडहर	अरथुना	बांसवाड़ा
27.	प्राचीन अवशेष	बिठ्ठलदेवा	बांसवाड़ा
28.	मंदिरों के खंडहर	अतरू गणेश-गंज	बरन
29.	यूपा स्तंभ	बादवा	बरन
30.	मंदिर (12वीं सता.)	बरन	बरन
31.	प्राचीन खंडहर तथा ढांचागत अवशेष	कृष्णविलास	बरन
32.	प्राचीन मंदिर, मूर्ति तथा शिलालेख	शेरगढ़	बरन
33.	अकबर की छतरी	बयाना	भरतपुर
34.	प्राचीन किला तथा इसके स्मारक	नयाना	भरतपुर
35.	जहांगीर का प्रवेश द्वार	बयाना	भरतपुर
36.	झझरी	बयाना	भरतपुर
37.	लोधी की मीनार	बयाना	भरतपुर
38.	सराज सादुल्ला	बयाना	भरतपुर
39.	ऊषा मंदिर	बयाना	भरतपुर
40.	भरतपुर किले के बाहर दिल्ली दरवाजा	भरतपुर	भरतपुर
41.	अनाह दरवाजे के समीप फतेह बुर्ज	भरतपुर	भरतपुर
42.	चौबुर्ज दरवाजा तथा चौबुर्ज एवं अष्टधातु दरवाजों पर संपर्क हेतु सहित किले की दीवारें	भरतपुर	भरतपुर
43.	भरतपुर किले के अंदर जवाहर बुर्ज तथा अष्टधातु प्रवेश द्वार	भरतपुर	भरतपुर
44.	किले की दीवार के चारों तरफ की खंदक	भरतपुर	भरतपुर
45.	ब्रह्मवाद ईदगाह	ब्रह्मावाद (बदाना)	भरतपुर
46.	इस्लाम शाह का दरवाजा	बयाना	भरतपुर
47.	डीग भवन (महल)	डीग	भरतपुर
48.	लूटी गई तोप	डीग	भरतपुर
49.	संगमरमर का झोला	दीग	भरतपुर
50.	चौरासी खंभा मंदिर	कमान	भरतपुर

1	2	3	4
51.	प्राचीन टीला	मलाह	भरतपुर
52.	प्राचीन टीला	नोह	भरतपुर
53.	यक्ष की आदम कद प्रतिमा	नोह	भरतपुर
54.	लाल महल	रूपवास	भरतपुर
55.	महाकाल और दो अन्य मंदिर	बिजोलिया	भीलवाड़ा
56.	शिलालेख (12वीं शताब्दी)	बिजोलिया	भीलवाड़ा
57.	पार्श्वनाथ मंदिर परिसर के अंदर के शिलालेख (12वीं शताब्दी)	बिजोलिया	भीलवाड़ा
58.	कनेर की पुतली के नाम से मशहूर प्राचीन मंदिर	खादीपुर गांव	भीलवाड़ा
59.	भंडासर जैन मंदिर	बीकानेर	बीकानेर
60.	सूसनी देवी का जैन मंदिर	मोरखाना	बीकानेर
61.	महल में हरदोती स्कूल के भित्ति चित्र	बुंदी	बूंदी
62.	प्राचीन टीला	कैशवरईपटन	बूंदी
63.	प्राचीन टीला	नैनवा	बूंदी
64.	घटेश्वर मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
65.	कुंड	बदोली	चित्तौड़गढ़
66.	श्रीनगर चावड़ी	बदोली	चित्तौड़गढ़
67.	आस्था माता मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
68.	गणेश मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
69.	शेषशयन मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
70.	शिव मंदिर एवं कुंड	बदोली	चित्तौड़गढ़
71.	त्रिमूर्ति मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
72.	नारद मंदिर के नाम से मशहूर वामनावतार मंदिर	बदोली	चित्तौड़गढ़
73.	चित्तौड़ का संपूर्ण किला	चित्तौड़गढ़	चित्तौड़गढ़
74.	मेनाल (महानल) मंदिर एवं मठ	मेनाल	चित्तौड़गढ़
75.	प्राचीन स्थल एवं अवशेष तथा इससे लगा क्षेत्र	नागरी	चित्तौड़गढ़
76.	हाथीवाड़ा अहाता एवं अभिलेक तथा इससे सटा शिलालेख	नागरी	चित्तौड़गढ़
77.	पुरातात्विक स्थल एवं अवशेष	निलोथ/जेबरा	चित्तौड़गढ़

1	2	3	4
78.	प्राचीन टीला	अबनेरी	दौसा
79.	वावड़ी	अबनेरी	दौसा
80.	हरसत माता का मंदिर	अबनेरी	दौसा
81.	बंजरों की छतरी (भरहुत स्तूप के रेलिंग पलिर के जैसे दो स्तंभ)	लालसेट	दौसा
82.	प्राचीन टीला	महेश्वर	दौसा
83.	प्राचीन टीला	रानीवास	दौसा
84.	प्राचीन टीला	सिकरई	दौसा
85.	बावर का बगीजा (चार बाग)	जोर धौलपुर	धौलपुर
86.	जोगिनी-जोगना मंदिर	सोने का गुर्जा धौलपुर	धौलपुर
87.	शेरघाट किला	धौलपुर	धौलपुर
88.	जैन मंदिर के शिलालेख	बरोर	डूंगरपुर
89.	सोमनाथ मंदिर	देव शोमनाथ	डूंगरपुर
90.	प्राचीन टीले	बरोर	गंगानगर
91.	प्राचीन टीले	भानर-थेरी	गंगानगर
92.	दोन प्राचीन टीले	बिंजौर	गंगानगर
93.	प्राचीन टीले	चाक 86	गंगानगर
94.	दो प्राचीन टीले	मथुला	गंगानगर
95.	प्राचीन टीले	रंग महल	गंगानगर
96.	प्राचीन टीले	तरखनवाला डेरा	गंगानगर
97.	प्राचीन टीले	बदोपल	हनुमानगढ़
98.	प्राचीन टीले	भद्रकाली	हनुमानगढ़
99.	प्राचीन टीले	धोकल	हनुमानगढ़
100.	किला भाटनेर	हनुमानगढ़	हनुमानगढ़
101.	तीन प्राचीन टीले	कालीबंगन	हनुमानगढ़
102.	प्राचीन टीले	मानक	हनुमानगढ़
103.	प्राचीन टीले	मुंडा	हनुमानगढ़

1	2	3	4
104.	प्राचीन टीले	पीर सुल्तान	हनुमानगढ़
105.	प्राचीन टीले	पीलीबंगन	हनुमानगढ़
106.	जामा मस्जिद	अम्बेर	जयपुर
107.	लक्ष्मी नारायण मंदिर	अम्बेर	जयपुर
108.	श्री जगत शिरोमणिजी मंदिर	अम्बेर	जयपुर
109.	सूर्य मंदिर	अम्बेर	जयपुर
110.	उत्खनित स्थल	वैराट (विराट नगर)	जयपुर
111.	पुंडरीक जी की हवेली-कमरे की चित्रकारी	ब्रह्मपुरी	जयपुर
112.	फ्रेसको चित्रकारी वाला मंदिर	गुलटाजी	जयपुर
113.	उत्खनित स्थल	सांभर	जयपुर
114.	प्राचीन मंदिर सहित किला	जैसलमेर	जैसलमेर
115.	प्राचीन स्थल	लोधुर्वा पाटन	जैसलमेर
116.	बौद्ध गुफाएं एवं स्तंभ	विन्यागा (डंग)	झालावार
117.	नरंजनी आदि की गुफाएं	विन्यागा (डंग)	झालावार
118.	प्राचीन खंडहर	डलसानगर (गंधार)	झालावार
119.	प्राचीन खंडहर	दुधलिया (डंग)	झालावार
120.	बौद्ध गुफाएं	हात्यागौर	झालावार
121.	चंद्रभाग के समीप स्थित प्राचीन मंदिर	झालरापटन	झालावार
122.	बौद्ध गुफाएं, स्तंभ, मूर्तियां	कोलवी (डंग)	झालावार
123.	किला	मंडौर	जोधपुर
124.	महाराजा गोपाल लाल के महल में भित्ति चित्र	करौली	करौली
125.	शिव मंदिर तथा दो अप्रकाशित गुप्त काल के शिलालेख	चरचोमा	कोटा
126.	मंदिर, किले की दीवार तथा प्रतिमाएं	डारा (मुकन्दरा)	कोटा
127.	शिलालेक सहित मंदिर	कंसवा	कोटा
128.	पुरातात्विक स्थल एवं अवशेष	गिलूंड (भगवानपुरा)	राजसमंद
129.	कुंभलगढ़ का संपूर्ण किला	कुंभलगढ़	राजसमंद
130.	पैवेलियन एवं तोरण शिलालेख सहित घाट	नई चौकी	राजसमंद

1	2	3	4
131.	चेतक समाधि	नाथद्वारा	राजसमंद
132.	बादशाही बाग	खेमनेर	राजसमंद
133.	हल्दीघाटी	दारा	राजसमंद
134.	रक्त तलैया	खेमनेर	राजसमंद
135.	रणथंभौर का किला	रनथम्भौर	सबाईमाधोपुर
136.	जैन मंदिर	एलनपुर (सबाईमाधोपुर)	सबाईमाधोपुर
137.	वावड़ी में फारसी शिलालेख	अलनपुर	सबाईमाधोपुर
138.	हर्षनाथ मंदिर	सीकर	सीकर
139.	विशलदेव जी का मंदिर	बीसलपुर	टोंक
140.	प्राचीन टीला	बुंदवाली डौंगरी	टोंक
141.	प्राचीन टीला	गरियागढ़ (नेवई)	टोंक
142.	देवपुरा वरोडिया टीले	झलीया	टोंक
143	हाथी भाटा	खेरा (काकोर)	टोंक
144.	प्राचीन टीला	नगर	टोंक
145.	उत्खनित स्थल	नगर	टोंक
146.	मांड किला ताल शिलालेख	नगर	टोंक
147.	विचपुरिया मंदिर में युपा स्तंभ	नगर	टोंक
148.	किला में शिलालेख	नगर	टोंक
149.	शिलालेख	पनवर	टोंक
150.	उत्खनित स्थल	रैर (नेवाई)	टोंक
151.	काला पहाड़ मंदिर	टोडारायसिंह	टोंक
152.	कल्याण राजजी का मंदिर	टोडारायसिंह	टोंक
153.	स्थानीय तौर पर गोपीनाथ जी के मंदिर के नाम से मशहूर लक्ष्मी नारायण जी का मंदिर	टोडारायसिंह	टोंक
154.	पीपा जी का मंदिर	टोडारायसिंह	टोंक
155.	हादी रानी का कुंड के नाम से मशहूर पुरानी वावड़ी	टोडारायसिंह	टोंक
156.	प्राचीन खंडहर	कल्याणपुर	उदयपुर

1	2	3	4
157.	सास बहू मंदिर	नगदा	उदयपुर
158.	प्रताप समाधि महाराणा प्रताप का क्षतिग्रस्त महल	सारदा	उदयपुर
159.	रूठी रानी का महल के नाम से विख्यात हवा महल	वीरपुरा (जयसमंद)	उदयपुर
160.	हवा महल के नाम से प्रख्यात महल	वीरपुरा (जयसमंद)	उदयपुर
161.	अकबर किला में मैगजीन भवन	अजमेर	अजमेर

त्रिपुरा के लिए 50 सीटों वाली विमान सेवा

3721. **श्री रबेन बर्मन:**
श्री नरहरि महतो:
श्री हितेन बर्मन:
श्री सुव्रत बोस:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि त्रिपुरा के लोगों विशेषकर पूर्वोत्तर राज्यों में अध्ययन करने वाले त्रिपुरा के छात्रों को अगरतला तथा सिल्चर और अगरतला तथा इंफाल के बीच विमान सेवा न होने के कारण काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हा, तो उक्त क्षेत्रों में 50 सीटों वाली विमान सेवा सप्ताह में कम से कम दो बार तत्काल शुरू की जाएगी;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड की अनुषंगी इकाई, एलाइन्स एअर उत्तर-पूर्व परिषद के साथ एक समझौता ज्ञापन के अधीन विशेष रूप से उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में 4 एटीआर (48 सीटों वाले) विमान बेड़े से प्रचालन कर रही है। इन विमानों के मार्ग और समय अनुसूची का निर्धारण एनईसी के अनुमोदन से किया जाता है। इस समय एलाइन्स एअर एटीआर विमान से सिल्चर-अगरतला-सिल्चर मार्ग पर सप्ताह में तीन सेवाओं का प्रचालन कर रही है तथा इंडिगो एयरलाइन्स कोलकाता-अगरतला-इम्फाल-कोलकाता सेक्टर पर प्रति सप्ताह 4 उड़ानों का तथा कोलकाता-इम्फाल-अगरतला-कोलकाता सेक्टर पर सप्ताह में तीन उड़ानों का प्रचालन कर रही है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी के लिए धनराशि

3722. **श्री अनन्त नायक:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दस वर्षों में दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी (डी.पी.एल.) के लिए कुल बजट कितना था;

(ख) उक्त अवधि के दौरान दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी द्वारा पुस्तकों तथा पठन सामग्रियों पर कितनी राशि व्यय की गई; और

(ग) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी द्वारा पठन सामग्रियों पर कम व्यय पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) और (ख) गत 10 वर्षों के लिए दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी द्वारा पुस्तकों तथा पठन सामग्री पर खर्च की गई राशि के ब्यौरे विवरण के रूप में संलग्न हैं।

(ग) पुस्तक सलाहकार समितियां इस अवधि के दौरान नियमित रूप से अपनी बैठकें आयोजित नहीं कर सकीं। अब 2007 से पुस्तक सलाहकार समितियों ने नियमित चयन-बैठकें आयोजित की हैं।

विवरण

गत 10 वर्षों के लिए दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी का कुल बजट
(योजनागत और योजनेत्तर)

(लाख रु. में)

वर्ष	योजना	गैर-योजना	कुल
1998-1999	75,80,000.00	4,83,00,000.00	5,58,80,000.00
1999-2000	80,00,000.00	4,00,00,000.00	4,80,00,000.00
2000-2001	86,00,000.00	4,70,00,000.00	5,56,00,000.00
2001-2002	56,00,000.00	5,00,00,000.00	5,56,00,000.00
2002-2003	1,00,00,000.00	5,00,00,000.00	6,00,00,000.00
2003-2004	1,19,16,116.00	4,75,00,000.00	5,94,16,116.00
2004-2005	1,50,00,000.00	5,62,00,000.00	7,12,00,000.00
2005-2006	1,50,00,000.00	5,80,00,000.00	7,30,00,000.00
2006-2007	2,00,00,000.00	6,35,00,000.00	8,35,00,000.00
2007-2008	2,00,00,000.00	6,45,62,879.00	7,45,62,879.00

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी द्वारा गत 10 वर्षों में पुस्तकों तथा पठन सामग्री पर खर्च की गई राशि

(लाख रु. में)

वर्ष	योजना (किताबें)	गैर-योजना (समाचार पत्र एवं आवधिक पत्रिका)	कुल
1998-1999	56,71,463.00	4,70,486.80	61,41,949.80
1999-2000	38,88,502.00	3,03,183.18	41,91,685.18
2000-2001	02,55,888.00	4,95,769.04	7,51,657.04
2001-2002	41,93,560.00	3,31,995.85	45,25,555.85
2002-2003	31,35,433.00	4,79,681.08	36,15,114.08
2003-2004	9,22,403.00	3,63,670.75	12,86,073.75
2004-2005	5,95,383.00	4,35,814.00	10,31,197.00
2005-2006	96,00,950.00	3,91,795.00	99,92,745.00
2006-2007	99,99,443.00	6,45,000.00	1,06,44,443.00
2007-2008	1,03,35,436.00	6,03,274.00	1,09,38,710.00

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशनों का निर्माण

3723. **श्रीमती सुमित्रा महाजन:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार पश्चिम रेलवे के इंदौर-देवास-उज्जैन खंड पर लक्ष्मीबाई नगर तथा मंगिलया रेलवे स्टेशनों के बीच एक स्टेशन का निर्माण करने 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. वेलू): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

छोटे विमानपत्तनों से विमान सेवाएं

3724. **श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:**
श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री हरिसिंह चावड़ा:
श्री अजीत जोगी:
श्री वी.के. ठुम्मर:

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

(क) देश के छोटे विमानपत्तनों से विमान सेवाएं शुरू करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान किन-किन छोटे विमानपत्तनों से विमान सेवाएं शुरू की गई हैं तथा ऐसी सेवाएं किन-किन क्षेत्रों के लिए शुरू की गई है; और

(ग) दिसा विमानपत्तन से विमान सेवा शुरू करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) सरकार ने पूर्व-उत्तर क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की विमान परिवहन सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखकर विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन को प्राप्त करने की दृष्टि से मार्ग संवितरण संबंधी सिद्धांत निर्धारित किए हैं। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग और वाणिज्यिक साध्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों के लिए विमान सेवाएं प्रदान करे। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर देश में कहीं पर भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं। विमान सेवा द्वारा शहरों की संख्या बढ़ने के लिए सरकार ने अब इस क्षेत्र के अधीन विमान सेवा सम्पर्क को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से अनुसूचित क्षेत्रीय एयरलाइनों की संकल्पना आरम्भ की है, टायर दो और टायर तीन के लिए विमान सेवा का विस्तार किया है। चार क्षेत्रों की पहचान उत्तर, दक्षिण, पश्चिम, पूर्व/पूर्व-उत्तर के रूप में उड़ान सूचना क्षेत्रों के रूप में की गई है जैसा कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा परिभाषित किया गया है। क्षेत्रीय एयरलाइनों को श्रेणी एक मार्गों पर प्रचालन की अनुमति नहीं है। तथापि दक्षिण क्षेत्र की क्षेत्रीय एयरलाइनों को जिनमें तीन मेट्रो आते हैं, उसे दक्षिणी क्षेत्र के अधीन मेट्रो के बीच अर्थात् बेंगलूरू चेन्नै और हैदराबाद के अधीन प्रचालन की अनुमति होगी।

(ख) इस समय निम्नलिखित 79 शहरों के लिए/से अनुसूचित विमान सेवाएं हैं: अगरतला, आगाती, आगरा, अहमदाबाद, एजवाल, इलाहाबाद, अमृतसर, औरंगाबाद, बागडोगरा, बेंलूरू, बेलगाम, भावनगर, भोपाल, भुवनेश्वर, भुज, कालीकट, चंडीगढ़, चेन्नै, कोचीन, कोयम्बतूर, देहरादून, दिल्ली, धर्मशाला, डिबूरूगढ़, दीमापुर, डीयू, गोवा, गोरखपुर, गुवाहाटी, ग्वालियर, हुगली, हैदराबाद, इम्फाल, इंदौर, जबलपुर, जयपुर, जम्मू, जामनगर, जमशेदपुर, जोधपुर, जोरहाट, कांडला, कानपुर, खजुराहो, कोलापुर, कोलकाता, कुल्लू, लेह, लीलीबाड़ी, लखनऊ, मैदुई, मंगलौर, मुंबई, नागपुर, पठानकोट, पटना, पोरबन्दर, पोर्टब्लेयर, पुणे, रायपुर, राजामुंदरी, राजकोट, रांची, शिलोंग, शिमला, सिल्चर, श्रीनगर, सूरत, थोजी, तिरूपति, त्रिची, त्रिवेन्द्रम, तुतीकोरिन, उदयपुर, वरोदड़ा, वाराणसी, विद्यानगर, विजयवाड़ा, विजाक। उन सेक्टरों के नाम सहित जिसमें इस प्रकार की सेवाएं आरम्भ की गई है। पिछले तीन वर्षों के दौरान आरम्भ की गई सेवाएं तथा छोटे हवाई अड्डों के नाम के संबंध में सूचनाएं एकत्रित की जा रही है।

(ग) इस समय कोई अनुसूचित एयरलाइन दीसा हवाई अड्डे के लिए/से कोई विमान सेवा प्रचालित नहीं कर रही है। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग और वाणिज्यिक साध्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों के लिए विमान सेवाएं प्रदान करे। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर देश में कहीं पर भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

[अनुवाद]

आई.जी.एल. द्वारा प्राकृतिक संपीड़ित गैस की बिक्री

3725. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री नन्द कुमार साय:

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

(क) आई.जी.एल. राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में कम्प्रेस्ड प्राकृतिक गैस (सीएनजी) की खरीद एवं बिक्री किस दर पर कर रही है;

(ख) क्या आई.जी.एल. लगभग 57 प्रतिशत तक का भारी मुनाफा अर्जित कर रही है;

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

(घ) आई.जी.एल. द्वारा इतना भारी मुनाफा अर्जित किए जाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आईजीएल) 8422 के कैल/एससीएम के केलोरिफिक मूल्य पर गेल (इंडिया) लिमिटेड से 5220 रुपए प्रति एमएमएससीएम (हजार मानक घन मीटर) की दर से प्राकृतिक गैस खरीद रही है। विभिन्न लागतों अर्थात् गैस लागत, संपीडन प्रभार, प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत, सुरक्षा संबंधित लागत, विक्रय तथा वितरण लागत, मूल्यह्रास तथा आय कर पर विचार करने के बाद संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) का विक्रय मूल्य निर्धारित किया जाता है। वर्तमान में, आईजीएल राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में रुपए 18.90 प्रति कि.ग्रा. की दर से गैस बेच रही है, जिसमें रुपए 2.38 प्रति कि.ग्रा. का उत्पाद शुल्क शामिल है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

विदेशी संयुक्त उद्यमों से यूरिया उठाने हेतु नए मानदंड

3726. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार विदेशी संयुक्त उद्यमों से यूरिया उठाने हेतु नए मानदंड बनाने का है;

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

(ग) नए मापदंड शुरू करने के क्या कारण हैं; और

(घ) नए मानकों से घरेलू यूरिया की मांग और आपूर्ति के अंतर को किस सीमा तक कम किया जा सकेगा?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) सरकार देश में और विदेश में, दोनों जगह उर्वरक क्षेत्र में नए निवेशों को आकर्षित करने के लिए एक नीति तैयार कर रही है। ऐसी स्थिति में सरकार विदेश में संयुक्त उद्यम क्षमताएं स्थापित करने को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से विदेश स्थित संयुक्त उद्यम से यूरिया उठान के विभिन्न विकल्पों की तलाश कर रही है।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में रेल परियोजनाएं

3727. श्री रामपाल सिंह: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य प्रदेश में निर्माणादीन रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या ये परियोजनाएं निर्धारित समय से पीछे चल रही हैं;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) रेलवे द्वारा इन परियोजनाओं को जल्दी पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ङ) क्या रेलवे ने मध्य प्रदेश में विभिन्न रेलवे प्लेटफार्मों की ऊंचाई बढ़ाने को स्वीकृति दे दी है;

(च) यदि हां, तो इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) मध्य प्रदेश में पूरी तरह/आंशिक रूप से पड़ने वाली चल रही परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	परियोजना का नाम	बजट में शामिल होने का वर्ष	लम्बाई (किमी. में)	प्रत्याशित लागत (करोड़ रुपयों में)	31.03.2007 तक किए गए खर्च (करोड़ रुपयों में)	बजट परिव्यय 2008-09 (करोड़ रुपयों में)
		नई लाइन				
1.	गुना-इटावा बरास्ता शिवपुर-ग्वालियर-भिंड	1985-86	348.25	540.96	388.64	50
2.	ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो	1997-98	541	925.00	176.8	60
3.	दाहोद-इंदौर बरास्ता सरदारपुर, झाबाओ और धर	1989-90	200.97	678.56	56.07	20
4.	रामगंज मंडी-भोपाल	2000-01	262	726.05	67.38	30
5.	छोटा उदयपुर-धर	2007-08	157	570	0	14
		आमान परिवर्तन				
1.	बालाघाट-कटंगी सहित जबलपुर-गोंदियां	1996-97	285	511.86	240	60
2.	छिंदवारा-नागपुर	2005-06	149.52	618	13.38	80
3.	रतलाम-महोबा-खंडवा-अकोला	2008-09	472.64	1421.25	0	32.94
		दोहरीकरण/तीसरी लाइन				
1.	कालापीपल-फंडा	1990-91	41.49	125.77	92.7	4.99
2.	अकोडिया-मोहेमेड खेडा-शुजालपुर	2003-04	13.15	34.4	10.67	5
3.	भोपाल-बीना तीसरी लाइन	2008-09	143	428	0	50
		रेल विद्युतीकरण				
1.	बीना-कोटा	2006-07	3003	168.49	0.5	33.84
2.	उज्जैन-इंदौर और देवास-मक्सी	2006-07 9 (पूरक)	115	67.36	0	27.68

वर्ष 2007-08 के दौरान किए गए वास्तविक खर्च का पता वार्षिक लेखा के निपटान होने के बाद ही चल पाएगा। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य प्रगति पर है। वन प्राणी संरक्षण भूमि की मंजूरी मिलने में विलंब होने के कारण गुना-इटावा खण्ड के भिंड-इटावा नई लाइन में विलंब हुआ है। केन्द्रीय अधिकार प्राप्त समिति की मंजूरी मिलने के बाद हाल ही में भूमि प्राप्त कर ली गई है। महोबा-खजुराहो का कार्य मार्च 2008 तक पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य था लेकिन ठेका के असफल होने और

जोखिम तथा निविदा लागत के संबंध में कोई जवाब न मिलने के कारण इसमें विलंब हुआ है। इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जा रहा है।

(ङ) और (च) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

छोटे तटीय ब्लाकों में आपरेटिंग स्टेक हेतु बोली

3728. श्री वसुदेव आचार्य: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 19 जनवरी, 2008 के "बिजनेस लाइन" में "गेल आइज आपरेटिंग स्टेक इन स्माल ऑनशोर ब्लाक्स" शीर्षक के अंतर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो समाचार में प्रकाशित मामले के तथ्य क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) 1997 में शुरू की गई नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत भारत सरकार ने देश में तेल और गैस के अन्वेषण और उत्पादन के लिए रकबों के प्रस्ताव हेतु अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बोली प्रणाली अपनाई। एनईएलपी ने समान अवसर उपलब्ध कराए हैं जिसमें बोलियां निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों, भारतीय तथा विदेशी, दोनों से, बोलियां आमंत्रित की जाती हैं। गेल (इंडिया) लिमिटेड, आदि सहित किसी भी राष्ट्रीय तेल कंपनी को नामांकन के आधार पर ब्लाक नहीं दिया जाता क्योंकि उनको एनईएलपी के अंतर्गत अन्य निजी/सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों के साथ प्रतिस्पर्द्धा करनी होती है। बोलियों का मूल्यांकन, पारदर्शी और मात्रात्मक बोली मूल्यांकन मानदंड अपना कर लिया जाता है। तेल और गैस के अन्वेषण के लिए, एन ई एल पी के सातवीं दौर (एन ई एल पी-7) के अंतर्गत 57 ब्लाकों (29 जमीनी जिनमें 9 "एस" किस्म के ब्लाक अर्थात् 200 वर्ग किलोमीटर से कम आयकर के और शेष 20 ए और बी किस्म के जमीनी ब्लाक, 19 गहरे समुद्री ब्लाक और 9 उथले समुद्री ब्लाक) का प्रस्ताव किया गया है। एन ई एल पी के 7 लिए बोलियां 25 अप्रैल, 2008 को प्रस्तुत होनी हैं।

गहन विमान उत्सर्जन अध्ययन

3729. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार तेजी से बढ़ते विमानन क्षेत्र से उद्भूत हानिकारक गैसों के स्तर और वातावरण पर उसके प्रभाव का आकलन करने हेतु एक विस्तृत और गहन विमानन उत्सर्जन अध्ययन करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में फरवरी, 2008 में एक बैठक हुई थी;

(ग) यदि हां, तो बैठक का ब्यौरा और उसके निष्कर्ष क्या हैं;

(घ) क्या इस संबंध में कोई अंतिम निर्णय लिया गया है; और

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

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

(ग) से (ङ) सरकार ने भारत में नागर विमानन से उत्सर्जनों के लिए आधारभूत अध्ययन कराने का निर्णय लिया है ऊर्जा मंत्रालय के अंतर्गत, ऊर्जा निपुणता ब्यूरो को यह अध्ययन कराने का कार्य सौंपा गया है। स्टेकहोल्डरों के परामर्श से अध्ययन की संदर्भ शर्तों का आकलन किया जा रहा है।

विभिन्न प्रयोजन हेतु रेलवे क्रासिंग की अनुमति

3730. डा. वल्लभभाई कथीरिया:
श्री मधुसूदन मिस्त्री:
श्री पी.एस. गढ़वी:
श्री राजू राणा:
श्री गणेश सिंह:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न मंडलों में और विशेषकर भावनगर मंडल में जलापूर्ति परियोजनाओं सहित विभिन्न प्रयोजनों हेतु रेलवे क्रासिंग की अनुमति देने के कई प्रस्ताव रेल अधिकारियों के पास लंबित पड़े हैं;

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

(ग) इन्हें कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) से (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र से घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें

3731. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार महाराष्ट्र के औरंगाबाद, पुणे और नागपुर से देश के अन्य राज्यों में सीधी घरेलू उड़ानों तथा विदेशों के लिए अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने का है;

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

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

(घ) सरकार द्वारा औरंगाबाद, पुणे और नागपुर से उक्त घरेलू उड़ानें शुरू करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) हालांकि नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध नहीं होने के कारण औरंगाबाद, पुणे तथा नागपुर से अधिक वायु सेवाएं शुरू करने की तत्काल योजना नहीं है। जर्मनी की लुफ्थांसा एयरलाइंस ने आल बिजनेस क्लास वाले ए-319 विमान के द्वारा पुणे-फ्रैंकफर्ट मार्ग पर प्रचालनों का प्रस्ताव किया है।

[अनुवाद]

इस्पात का मूल्य

3732. श्रीमती मेनका गांधी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत एक माह में सभी किस्मों के इस्पात के मूल्य में 40 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि हुई है;

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

(ग) सरकार द्वारा इन मूल्यों को कम करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है;

(घ) क्या सरकार का विचार इस्पात के आयात को कम करने हेतु उत्पाद शुल्क में कमी करने या उसे वापस लेने का है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) 1 मार्च, 2008 और 11 अप्रैल 2008 को चार मैट्रो में इस्पात मदों की प्रतिनिधि श्रेणियों के खुदरा मूल्य संलग्न है। विवरण में दिए गए आंकड़े यह दर्शाते हैं कि विभिन्न इस्पात उत्पादों के मूल्यों में काफी उतार-चढ़ाव है।

(ख) इस्पात के मूल्यों में वृद्धि पूर्ति के साथ-साथ मांग में विभिन्न घटकों के कारण हुई है। पूर्ति की ओर से इस्पात के मूल्यों में वृद्धि महत्वपूर्ण आदानों के घरेलू बाजार तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजार में लौह अयस्क, कोककर कोयले और मैटकोक के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि के कारण हुई है। मांग की ओर से मांग और पूर्ति में अन्तर इस्पात के मूल्यों में वृद्धि का मुख्य कारण है।

(ग) उदारीकृत परिदृश्य में इस्पात के मूल्य बाजार शक्तियों द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। इन सबके बावजूद सरकार ने घरेलू बाजार में इस्पात के मूल्यों को स्थिर करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं:-

(1) पिछले वर्षों में सरकार ने इस्पात पर आयात शुल्क घटाकर 5 प्रतिशत कर दिया है।

(2) पिछले वर्षों में इस्पात उत्पादन आदानों पर आयात शुल्क भी कम कर दिया गया है और कोककर कोयले के मामले में शुल्क माफ कर दिया गया है। लौह अयस्क के मामले में यह घटाकर 2 प्रतिशत कर दिया गया है।

(3) 2008-09 के केंद्रीय बजट प्रस्तावों में मैल्टिंग स्क्रैप पर आयात शुल्क 5 प्रतिशत से घटाकर शून्य प्रतिशत कर दिया गया है।

(4) घरेलू इस्पात उत्पादों के लौह अयस्क की सुगम सप्लाई के लिए सरकार ने सभी किस्म के लौह अयस्क डलों के निर्यात पर 300 रुपए प्रति टन की दर से आयात शुल्क लगाया है। 62 प्रतिशत से अधिक लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे के निर्यात पर 300 रुपए प्रति टन और 62 प्रशित से कम लोहांश वाले लौह अयस्क चूरे के निर्यात पर 50 प्रतिशत टन की दर से निर्यात शुल्क लगाया गया है।

(5) 2008-09 के केंद्रीय बजट प्रस्तावों में उत्पाद शुल्क की सामान्य दर 16 प्रतिशत से घटाकर 14 प्रतिशत कर दी गई है।

(6) इस्पात उत्पादों की विभिन्न श्रेणियों के निर्यात पर डी.ई.पी.बी. लाभ 27.3.2008 से समाप्त कर दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) सरकार इस्पात के मूल्यों में उतार-चढ़ाव पर निगरानी रख रही है और यदि आवश्यक हुआ तो उपयुक्त वित्तीय उपाय करेगी।

विवरण

जेपीसी द्वारा एकत्रित करों एवं शुल्कों सहित बाजार कीमत

(रु./टन)

	कच्चा लोहा एलएम ग्रेड IV	टीएमटी 10एमएम	वायर रॉड 8एमएम	राउंड्स 16एमएम	प्लेट्स 12एमएम	एचआर क्वायल 2.5 एमएम	सीआर क्वायल 0.63 एमएम	जीपी चादरें 0.63 एमएम	पेंसिल इंगट
कोलकाता									
11 अप्रैल, 2008	31475	43525	44000	40175	45175	45375	50000	51500	31400
1 अप्रैल, 2008	33300	45625	45500	44125	46000	44625	47750	49250	34000
1 मार्च, 2008	25775	36625	37250	36675	39750	39750	42750	48000	30250
दिल्ली									
11 अप्रैल, 2008	34500	46325	44000	44500	46700	48500	52000	51500	38600
1 अप्रैल, 2008	34000	51600	50000	49000	48900	48000	51000	51800	41700
1 मार्च, 2008	27250	41975	41000	41000	38050	37400	40800	46400	37500
मुंबई									
11 अप्रैल, 2008	34000	47700	43250	45050	अप्रयोज्य	44350	49300	52000	38600
1 अप्रैल, 2008	29100	49000	42500	44000	42750	42250	45250	49000	38250
1 मार्च, 2008	22775	38750	35350	37450	37450	38475	39775	45750	30100
चेन्नई									
11 अप्रैल, 2008	35530	48963	48100	45763	47650	46275	52000	58750	36400
1 अप्रैल, 2008	28700	49750	43700	46000	46000	45500	46000	48500	40500
1 मार्च, 2008	21000	39250	37000	38250	37500	37500	41000	49000	29000

हेलिकाप्टर सेवाएं

3733. डा. के. धनराजू: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों की तुलना में देश में विशेषकर पर्यटन और साहसिक खेलों संबंधी कार्यों में हेलिकाप्टर सेवाओं में वृद्धि हुई है;

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

(ग) क्या कम दूरी तक उड़ान भरने वालों की जरूरत को पूरा करने हेतु हेलिकाप्टर की सेवाएं ली जाती हैं;

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

(ङ) क्या देश में अधिक हेलिकाप्टर की सेवाएं लेकर पर्यटन को बढ़ाने हेतु कोई अध्ययन किया गया है; और

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में जारी दिशानिर्देशों का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) वर्तमान में पवनहंस हेलिकाप्टर्स लिमिटेड (पीएचएचएल) मेघालय, सिक्किम, अरुणाचल प्रदेश, त्रिपुरा, नागालैंड राज्यों तथा अंडमान निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्षद्वीप प्रशासन की सरकारों को दीर्घकालीन पट्टा आधार पर हेलीकाप्टर उपलब्ध करा रहा है। संबंधित राज्य सरकारों तथा प्रशासनों के तत्वाधान में उनकी आवश्यकताओं के अनुसार नियमित यात्री सेवाएं चलाई जा रही हैं। पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड अमरनाथ धाम यात्रा के दौरान निजी पार्टियों को हेलीकाप्टर उपलब्ध कराता है। पवनहंस हेलीकाप्टर लिमिटेड को हाल ही में कटरा, सांझी छत-कटरा सेक्टर पर यात्री सेवाएं चलाने के लिए 2 बेल हेलीकाप्टर लगाने के लिए श्री माता वैष्णो देवी श्राइन बोर्ड द्वारा एक कान्ट्रैक्ट दिया गया है। पवनहंस हेलीकाप्टर लिमिटेड वर्ष में दो बार अगस्त्य मुनि से केदारनाथ और बद्रीनाथ धाम के लिए यात्री सेवाएं प्रचालित कर रहा है तथा उसके आगे महत्वपूर्ण निकटवर्ती पर्यटन व धार्मिक स्थलों जैसे उत्तरांचल में गधारिया, हेमकुंड साहिब तथा महाराष्ट्र में शिरडी से मुंबई और पूणे के लिए संपर्कता प्रदान की भी योजनाएं हैं। इसके अतिरिक्त कुछ गैर अनुसूचित प्रचालकों यथा जैगसन एयरलाइन्स, दक्कन एविएशन, प्रभातम एविएशन, हिमालयन हेलीस्कीईंग इत्यादि भी हेलीकाप्टरों से प्रचालन कर रहे हैं तथा मैसर्स हिमालयन हेलीस्कीईंग भी एडवेंचर्स स्पोर्ट्स प्रदान कर रहा है।

(ग) और (घ) पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड द्वारा दिल्ली, नोएडा और गुड़गांव में हेलीकाप्टरों द्वारा अल्प दूरी सेवा प्रदान करने के लिए सभी संबंधित राज्य सरकारों द्वारा भूमि के आवंटन के आधार पर हेलीपोर्टों के निर्माण की योजना है।

(ङ) और (च) पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड ने भारतीय हेलीकाप्टर उद्योग में पवनहंस हेलीकाप्टर्स लिमिटेड की वर्तमान स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए पवनहंस के लिए कारोबार योजना तैयार करने हेतु परामर्शदाता की सेवाओं का उपयोग किया है जो मानव संसाधन और निधि योजना तथा वित्त व्यवस्था के लिए आवश्यकता सहित आगामी 10 वर्षों के लिए कारोबारी ऋण नीति को विकसित करेगा।

ओएनजीसी और ब्रिटिश गैस के बीच संयुक्त उद्यम

3734. श्री मनोरंजन भक्त: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ब्रिटिश गैस कंपनी के साथ संयुक्त उद्यम हेतु तेल और प्राकृतिक गैस के प्रस्ताव का आकलन कर रही हैं;

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

(ग) इससे प्राप्त होने वाले लाभ का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) सरकार ने आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) को कृष्णा गोदावरी बेसिन में तीन गहरे समुद्री ब्लाकों के अन्वेषण तथा विकास के लिए ब्रिटिश गैस एक्सप्लोरेशन एंड प्रोडक्शन इंडिया लिमिटेड (बीजीईपीआईएल) के साथ समझौता करने के प्रस्ताव को अनुमोदित नहीं किया है। बीजीईपीआईएल से संबंधित फार्म-इन कार्यनीतिक समझौता प्रस्ताव नई अन्वेषण लाईसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत खुली बोली प्रक्रिया के दौरान प्रस्तुत शर्तों की तुलना में पर्याप्त रूप से अनुक्रियाशील नहीं था। इसलिए, सरकार ने निर्णय लिया कि इस स्तर पर प्रस्ताव को स्वीकार करना उपयुक्त नहीं होगा। जब हमारी एनईएलपी प्रक्रिया को, पारदर्शी खुली बोली प्रणाली और तीव्रता से निर्णय लेने की प्रक्रिया के आधार पर, अच्छी शाखा और विश्वव्यापी समर्थन प्राप्त हो गया है। उपर्युक्त ब्लाकों को एनईएलपी के आगामी दौरों में तब प्रस्तुत किया जाएगा जब उनकी अन्वेषण अवधि समाप्त हो जाएगी। सरकार, एनईएलपी के अंतर्गत अन्वेषण ब्लाक प्रदान करने के लिए लगातार पूर्णत: पारदर्शी और खुली कार्यपद्धति का पालन कर रही है और इससे वैश्विक निवेशकों में सरकार की छवि में वृद्धि हुई है।

[हिन्दी]

मराठवाड़ा में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

3735. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को मराठवाड़ा कृषि विश्वविद्यालय से परभनी में फूड पार्क स्थापित करने के बारे में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) उक्त प्रस्ताव की स्वीकृति हेतु अभी तक क्या कदम उठाए गए हैं और आज की तारीख तक उसके क्या परिणाम निकले हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय को परभनी में एक खाद्य पार्क की स्थापना के लिए मराठवाड़ा कृषि विश्वविद्यालय से अप्रैल 2008 में एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, बिजली-सप्लाई, पानी-सप्लाई, शीतागार, भांडागार सुविधाओं, बहिस्त्राव उपचार संयंत्र, खाद्य परीक्षण विश्लेषण प्रयोगशालाओं, सामान्य प्रसंस्करण सुविधाओं आदि जैसी सामान्य सुविधाएं स्थापित करने के लिए, दसवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान अपनी योजना स्कीम के तहत खाद्य पार्क की स्थापना के लिए सामान्य क्षेत्रों में परियोजना लागत के 25% की दर से और दुर्गम क्षेत्रों में 33.33 की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 4 करोड़ रुपये है, वित्तीय सहायता दे रहा था। 10वीं योजना अवधि 31 मार्च, 2007 को समाप्त हो गई है और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान देश में वृहद खाद्य पार्कों की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए एक पुन: तैयार स्कीम विकसित की है। आवेदक यूनिटों से अनुरोध किया जा रहा है कि वे नई वृहत खाद्य पार्क स्कीम के मार्गनिर्देशों के अनुरूप नए प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

[अनुवाद]

सेवा संरक्षण खंड

3736. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के गठन के समय सेवा संरक्षण खंड का समावेश किया था;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों के निजीकरण के समय सेवा संरक्षण खंड का समावेश किया है;

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

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

(च) केंद्र सरकार द्वारा दिल्ली और मुंबई विमानपत्तनों की सेवाओं के संरक्षण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा), अधिनियम 1994 के खंड में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के प्रत्येक अधिकारी या अन्य कर्मचारी को आवश्यक सेवा संरक्षण प्राप्त है।

(ग) से (च) जी, हां। प्रचालन, प्रबंधन और विकास करार समझौते पर भाविप्रा तथा दो संयुक्त उद्यम कंपनियों के बीच जिन्हें 3.05.2006 को दिल्ली और मुंबई हवाईअड्डों को सौंपा गया था हस्ताक्षर किए गए हैं। इन संयुक्त उद्यम कंपनियों को सामान्य कर्मचारियों के (डीजीएम लेवल से नीचे) न्यूनतम 60 प्रतिशत को लगाना है तथा उन्हें इस शर्त पर आफर देना है कि कंपनी आधार पर लागत के निर्धारण की वर्तमान रोजगार शर्तों की तुलना में वेतन स्थिति इत्यादि की शर्तों पर यह कम आकर्षक नहीं है। संयुक्त उद्यम कंपनी में नहीं लगाए गए अथवा नहीं लगाए जाने के इच्छुक कर्मचारियों को भाविप्रा. कर्मचारी माना जाता रहेगा और वे भाविप्रा. की अन्य यूनिटों में नव-नियुक्त माने जायेंगे।

पर्यटन अवसंरचना का विकास

3737. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पर्यटन की प्रचुर संभावना वाले आर्थिक रूप से पिछड़े राज्यों में पर्यटन अवसंरचना के विकास हेतु कोई योजना तैयार की है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ पहचाने गए राज्यों का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) और (ख) पर्यटन का विकास और संवर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को, योजना दिशा-निर्देशों के अनुसार उनसे प्राप्त परियोजना प्रस्तावों के आधार पर, निधियों की उपलब्धता एवं पारस्परिक प्राथमिकता की शर्त पर वित्तीय सहायता प्रदान करता है। वर्ष 2007-08 के दौरान पर्यटन के विकास और संवर्धन के लिए, पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत परियोजनाओं का राज्य-वार ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

वर्ष 2007-08 के दौरान पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत परियोजनाएं

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	9	2629.48
2.	अरुणाचल प्रदेश	10	3330.12
3.	असम	5	1271.90
4.	बिहार	3	1194.75
5.	चण्डीगढ़	2	20.00
6.	छत्तीसगढ़	4	1274.09
7.	दिल्ली	7	749.08
8.	गुजरात	5	576.58
9.	हरियाणा	11	2260.27
10.	हिमाचल प्रदेश	12	2286.22
11.	जम्मू-कश्मीर	36	6851.15
12.	झारखण्ड	7	1130.47
13.	केरल	10	3124.31
14.	कर्नाटक	5	2004.71
15.	लक्षद्वीप	1	782.73
16.	महाराष्ट्र	5	1279.44
17.	मणिपुर	5	1110.77
18.	मेघालय	2	674.40
19.	मिजोरम	5	1692.94
20.	मध्य प्रदेश	16	3952.66
21.	नागालैंड	21	2241.35
22.	उड़ीसा	12	2376.30
23.	पुडुचेरी	6	1610.88
24.	पंजाब	1	397.89
25.	राजस्थान	2	1554.46
26.	सिक्किम	27	6036.48
27.	तमिलनाडु	13	2831.80
28.	त्रिपुरा	11	1110.76
29.	उत्तर प्रदेश	7	2833.03
30.	उत्तराखण्ड	5	2081.04
31.	पश्चिम बंगाल	12	3243.17
	कुल	277	64513.23

बौद्ध पर्यटन को बढ़ावा देना

3738. श्री जुएल ओराम: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में बौद्ध रुचि वाले स्थलों को बढ़ावा देने के लिए कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज की तारीख तक विभिन्न राज्यों को कितनी वित्तीय सहायता दी गई है; और

(ग) उड़ीसा में ललितगिरि, उदयगिरि और रत्नागिरि में बौद्ध तीर्थ यात्रियों और पर्यटकों की सुविधा हेतु अवसंरचना को विकसित करने का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) पर्यटन मंत्रालय, बौद्ध विरासत स्थलों सहित, भारत का विविध आकर्षणों के एक देश के रूप में संवर्धन कर रहा है। मंत्रालय इस उद्देश्य के लिए स्वदेशी और विदेशी बाजारों में प्रिंट, इंटरनेट एवं इलेक्ट्रानिक मीडिया के माध्यम से अभियान चलाता है।

(ख) पर्यटन मंत्रालय द्वारा, पिछले तीन वर्षों के दौरान, पर्यटन के विकास एवं संवर्धन हेतु, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को स्वीकृत की गई परियोजनाओं का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) उड़ीसा के ललितगिरि, उदयगिरि और रत्नागिरि में अवसंरचना के विकास/उन्नयन हेतु निम्नलिखित परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं।

(लाख रुपयों में)

वर्ष	परियोजना	स्वीकृत राशि
2004-05	ललितगिरि, रत्नागिरि, उदयगिरि और लांगुडी के बौद्ध परिपथ का एकीकृत विकास	740.67
2005-06	खंडागिरि-उदयगिरि गुफाओं सहित, भुवनेश्वर-धौली-पुरी-कोणार्क परिपथ का एकीकृत विकास	720.09

विवरण

पर्यटन मंत्रालय द्वारा 2005-06 से 2007-08 तक स्वीकृत परियोजनाएं

(लाख रुपयों में)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	2005-06		2006-07		2007-08	
		स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृति राशि	स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृति राशि	स्वीकृत परियोजना की संख्या	स्वीकृति राशि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	7	2615.82	3	1540.56	9	2629.48
2.	असम	10	2140.00	9	2453.39	5	1271.90
3.	अरुणाचल प्रदेश	10	2240.16	12	1887.80	10	3330.12
4.	बिहार	3	1212.23	2	1937.29	3	1194.75
5.	छत्तीसगढ़	7	1775.59	16	3540.17	4	1274.09
6.	गोवा	1	10.00	0	0.00	0	0.00
7.	गुजरात	5	2011.58	7	443.65	5	576.58
8.	हरियाणा	7	639.71	5	1836.16	11	2260.27
9.	हिमाचल प्रदेश	6	1645.00	8	1871.00	12	2286.22
10.	जम्मू-कश्मीर	22	6656.01	29	5233.82	36	6851.15
11.	झारखंड	5	1227.27	3	956.35	7	1130.47
12.	कर्नाटक	8	1706.52	4	1323.89	5	2004.71
13.	केरल	13	4858.88	18	4474.02	10	3124.31
14.	मध्य प्रदेश	12	3047.39	10	3668.47	16	3952.66
15.	महाराष्ट्र	9	2075.04	13	2839.05	5	1279.44
16.	मणिपुर	2	49.80	9	939.35	5	1110.77
17.	मेघालय	1	5.00	9	1435.29	2	674.40
18.	मिजोरम	10	2273.41	9	2613.38	5	1692.94
19.	नागालैंड	9	2528.97	8	2340.32	21	2241.35
20.	उड़ीसा	10	2309.61	13	2826.84	12	2376.30
21.	पंजाब	5	1437.67	13	3223.37	1	397.89

1	2	3	4	5	6	7	8
22.	राजस्थान	7	2591.87	8	953.84	2	1554.46
23.	सिक्किम	14	2844.56	13	2609.42	27	6036.48
24.	तमिलनाडु	19	4264.62	11	1866.41	13	2831.80
25.	त्रिपुरा	3	716.26	4	291.27	11	1110.76
26.	उत्तरांचल	13	2738.00	16	1907.50	5	2081.04
27.	उत्तर प्रदेश	18	3905.23	7	3329.06	7	2833.03
28.	पश्चिम बंगाल	5	989.35	10	2978.32	12	3243.17
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1	6.25	0	0.00	0	0.00
30.	चंडीगढ़	1	13.70	2	15.00	2	20.00
31.	दादरा और नगर हवेली	2	29.79	0	0.00	0	0.00
32.	दिल्ली	2	20.00	5	2400.09	7	749.08
33.	दमन व दीव	4	262.28	0	0.00	0	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0	1	7.00	1	782.73
35.	पांडिचेरी	2	469.39	1	500.00	6	1610.88
	कुल	253	61316.96	278	64242.08	277	64513.23

सहारा गांव में भूमि का अतिक्रमण

3739. श्री विजय कृष्ण: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने सहारा गांव, अंधेरी में क्र.सं. 26 एच. सं. 1 सीटीएस सं. 153 और क्र.सं. 26 एच. सं. 3 सीटीएस सं. 154 पर अवैध दीवार खड़ी कर दी है जबकि यह भूमि उनकी नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो अतिक्रमित भूमि से उक्त दीवार को हटाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कर्नाटक में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

3740. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कर्नाटक में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग को विकसित करने और उसे बढ़ावा देने संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) जी, हां। पिछले तीन वर्षों यानी वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के दौरान कर्नाटक में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास और संवर्धन के लिए मंत्रालय से

अनुदान मांगने संबंधी 99 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान 1455.09 लाख रुपये के कुल अनुमोदित अनुदान वाले 88 आवेदनों को अनुमोदित किया गया है।

कर्नाटक में ओएनजीसी के विद्युत संयंत्र

3741. श्री जी.एम. सिद्देश्वर: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कर्नाटक में तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) के विद्युत संयंत्रों का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक संयंत्र द्वारा कितना लाभ कमाया गया है;

(ग) क्या किसी संयंत्र के उत्पादन में कोई कमी आई है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) का, विशेषतया कर्नाटक में, कोई भी वाणिज्यिक विद्युत संयंत्र प्रचालनरत नहीं है। विभिन्न संयंत्रों और कार्य केंद्रों की आंतरिक जरूरतों को पूरा करने के लिए, ओएनजीसी के पास निजी विद्युत संयंत्र हैं जिनसे किसी लाभ का अर्जन नहीं किया जाता।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश और बिहार में सरकारी क्षेत्र के केन्द्रीय उपक्रम

3742. श्री चन्द्रदेव प्रसाद राजभर: क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश और बिहार में सरकारी क्षेत्र के कौन-कौन से केन्द्रीय उपक्रम (सीपीएसयू) काम कर रहे हैं;

(ख) उक्त राज्यों में कितने प्रतिशत सीपीएसयू स्थित है;

(ग) क्या सरकार ने गत पांच वर्षों के दौरान उक्त राज्यों में कोई सीपीएसयू स्थापित किए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो निकट भविष्य में उक्त राज्यों में कितने सीपीएसयू स्थापित किए जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश तथा बिहार राज्यों में केन्द्रीय सरकारी उद्यमों (सीपीएसई) के पंजीकृत कार्यालयबार नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं। इसके अलावा केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के 94 उद्यम तथा केंद्रीय सरकारी क्षेत्र 58 उद्यम क्रमश: 53253 करोड़ रुपये और 18081 करोड़ रुपये की सकल परिसंपत्ति इन राज्यों में रखते हैं। इन राज्यों में सकल परिसंपत्ति का प्रतिशत 31.03.2007 की स्थिति के अनुसार सभी केंद्रीय सरकारी उद्यमों की कुल सकल परिसंपत्ति 782992 करोड़ रुपये का क्रमश: 6.81 प्रतिशत और 2.31 प्रतिशत था। केंद्रीय सरकारी उद्यमों में सकल परिसंपत्ति को राज्यवार और उद्यमवार ब्यौरे लोक उद्यम सर्वेक्षण 2006-07 के खण्ड-1 के विवरण 13 में दिए गए हैं जो 28.02.2008 को संसद में रख दिया गया था।

(ग) और (घ) जी, नहीं।

(ङ) केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के गठन का निर्णय विभिन्न पणधारियों के परामर्श तथा सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों द्वारा लिया जाता है।

विवरण

उत्तर प्रदेश तथा बिहार राज्य में कार्य कर रहे केंद्रीय सरकारी उद्यमों (सीपीएसई) की सूची

उत्तर प्रदेश

1. आर्टिफिशियल लिंब्स मैन्यू. कारपो. आफ इंडिया
2. भारत इम्यूनोलाजिकल एंड बायोलाजिकल कारपो. लि.
3. भारत पम्प्स एंड कम्प्रेसर्स लि.
4. भारत यंत्र निगम लि.
5. ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लि.
6. ब्राडकास्ट इंजीनियरिंग कंसलटेण्ट्स इंडिया लि.
7. ब्रशवेयर लि.
8. नेशनल हैण्डलूम्स डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.
9. स्कूटर्स इंडिया लि.
10. त्रिवेणी स्ट्रक्चरल लि.

बिहार

1. भारत वेगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लि.
2. बिहार ड्रग्स एंड आर्गेनिक केमिकल्स लि.
3. पाइराइट्स फास्पेट्स एंड केमिकल्स लि.

[अनुवाद]

बंगलौर विमानपत्तन से सुरक्षित परिचालन

3743. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हवाई यातायात नियंत्रकों ने यह कहा है कि बंगलौर का नया अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन सुरक्षित परिचालन हेतु तैयार नहीं है, जैसाकि दिनांक 9 मार्च, 2008 के द हिन्दू में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या प्रस्तावित नए विमानपत्तन में उड़ानों के सुरक्षित उतरने और उड़ानें भरने हेतु पर्याप्त कदम उठाए गए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) नए बंगलौर अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा निर्माणाधीन है और इसे अभी सार्वजनिक उपयोग के लिए लाइसेंस नहीं दिया गया है। उड़ानों के सुरक्षित अवतरण और प्रस्थान के लिए सीएनएस/एटीएम सुविधाओं सहित सभी आवश्यक प्रबंध, हवाईअड्डे को लाइसेंस जारी किए जाने से पूर्व प्रदान किए जाएंगे।

बुजुर्ग व्यक्तियों का कल्याण

3744. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान "बुजुर्ग व्यक्तियों के कल्याण" कार्यक्रम हेतु कितनी राशि आवंटित की गई;

(ख) क्या इस प्रयोजनार्थ आवंटित राशि का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया है और अप्रयुक्त राशि को अन्य विभिन्न योजनाओं में लगा दिया गया;

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

(घ) सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ आवंटित की गई राशि का उद्देश्यपरक उपयोग करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) "वृद्धजनों के लिए एकीकृत कार्यक्रम" की योजना के अंतर्गत गत तीन वर्षों के दौरान आबंटित राशि और किया गया व्यय का ब्यौरा इस प्रकार है:

वर्ष	बजट अनुमान (करोड़ रुपए)	व्यय (करोड़ रुपए)
2005-06	19.80	14.00
2006-07	28.00	12.53
2007-08	22.00	16.12

चूंकि यह एक मांग-आधारित योजना है, अत: सहायता अनुदान का संवितरण पूर्ण प्रस्तावों की समय पर प्राप्ति पर निर्भर करता है।

(घ) राज्यवार निधियों के सैद्धांतिक आबंटन की पद्धति और राज्य स्तर सहायता अनुदान (जीआईए) समिति को आरंभ किया गया है ताकि संबंधित राज्यों में आबंटित निधियों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित हो।

रेलवे में सुरक्षा को खतरा

3745. श्री कैलाश मेघवाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यात्रियों और संपत्ति की सुरक्षा सहित रेलवे की सुरक्षा के बारे में दिसंबर, 2007 में विभिन्न संबंधित मंत्रालयों के बीच कोई बातचीत हुई थी; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) और (ख) जी नहीं। बहरहाल, 13.1.2008 को रेल मंत्रालय में समग्र सुरक्षा प्रणाली की पुनरीक्षा करने के लिए गृह मंत्री और रेल मंत्री के बीच एक उच्च स्तरीय बैठक हुई थी। जिसमें गृह और रेल मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों ने भाग लिया था। इस बैठक में निम्नलिखित निर्णय लिए गए:-

1. रेल सुरक्षा बल, राजकीय रेलवे पुलिस, राज्य पुलिस और आसूचना ब्यूरो के बीच बेहतर सहयोग और समन्वय

की आवश्यकता है। इन उद्देश्यों को सुनिश्चित करने के लिए रेल मंत्रालय राज्य-वार नोडल अधिकारियों को नामांकित करेगा। ऐसे नोडल अधिकारियों की सूची रेलों द्वारा आसूचना ब्यूरों को भेजी जाएगी।

2. विभिन्न स्टेकहोल्डरों के बीच आसूचना और समन्वय का मौजूदा ढांचा उपयुक्त नहीं है। अत: आसूचना के आदान-प्रदान और विशेषतया आसूचना ब्यूरो रेल सुरक्षा बल और राज्य पुलिस के बीच आसूचना के प्रसार हेतु एक तंत्र तैयार किया जाएगा।

3. रेल सुरक्षा बल अपने कर्त्तव्यों में यात्रियों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देगा।

4. रेल अधिनियम और रेल सुरक्षा बल अधिनियम, जो रेल परिसंपत्ति, यात्रियों और यात्री क्षेत्रों की सुरक्षा की जिम्मेदारी रेल सुरक्षा बल को देता है, में संशोधन के बाद जिम्मेदारियों में वृद्धि होने के कारण रेल सुरक्षा बल की संख्या में आनुपातिक वृद्धि की परम आवश्यकता है।

5. यात्रियों और यात्री परिक्षेत्रों को प्रभावी सुरक्षा मुहैया कराने हेतु यात्रियों और रेलवे की सुरक्षा का मुद्दा अत्यधिक संवेदनशील होने के नते बढ़ी हुई जिम्मेदारियों को देखते हुए रेल सुरक्षा बल का कानूनन सशक्तीकरण आवश्यक है। इसकी जांच की जानी चाहिए और अधिनियम और विनियमों में जरूरी संशोधन किए जाने चाहिए।

6. रेल सुरक्षा बल के अधिकारियों के संवर्ग में व्याप्त अवरोधों को दूर करने के लिए उपयुक्त कदम उठाए जाएं और यह सुनिश्चित किया जाए कि उनकी तरक्की और कैरियर की संभावनाएं भारतीय रेलों के अन्य समूह 'क' सेवाओं के बराबर रहें।

7. रेल परियोजना में सुरक्षा की अवधारणा विशेषकर गड़बड़ी वाले क्षेत्रों में, परियोजना के आरंभ करते समय शामिल किया जाना चाहिए।

8. इस बात पर सहमति थी कि रेल सुरक्षा बल को उपयुक्त सुरक्षा उपकरणों और इलेक्ट्रोनिक निगरानी उपस्करों से लैस किए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए उपयुक्त समय पर पर्याप्त बजटीय प्रावधान उपलब्ध कराए जाएंगे।

टैंक बाटम स्लज की बिक्री पर प्रतिबंध

3746. श्री संतोष गंगवार: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत पांच वर्षों में ओएनजीसी द्वारा टीईआरआई को दिए गए क्रयादेशों का कुल मूल्य कितना है और बिना निविदा आमंत्रित किए नामांकन आधार पर दिए गए क्रयादेशों का मूल्य/ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या ओएनजीसी, आईओसी जैसी पेट्रोलियम उत्पादक और शोधक कंपनियों द्वारा टैंक बाटम स्लज कि बिक्री पर प्रतिबंध है;

(ग) यदि हां तो गत दस वर्षों में इन कंपनियों द्वारा वेंडरों को कितनी मात्रा में टैंक बाटम स्लज बेचा गया;

(घ) क्या टैंक बाटम स्लज की संभलाई के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत वेंडरों की कोई सूची है; और

(ङ) यदि हां, तो ओएनजीसी द्वारा पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत वेंडरों को टैंक बाटम स्लज, जो मोम और तेल प्राप्त करने के लिए एक मूल्यवान कच्चो सामग्री है, को नहीं बेचने तथा अत्यधिक लागत पर टी ई आर आई एवं अन्य एजेंसियों को भारी राशि देकर इसे नष्ट करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ङ) खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन एवं निपटान) नियम, 1989 के प्रावधानों के अधीन, टैंक तल पर गाद खतरनाक अपशिष्ट की श्रेणी में आता है और तेल कंपनियां इन नियमों के प्रावधानों के अनुसार, टैंक तल गाद के सुरक्षित निपटान के लिए सभी दायित्वों का पालन कर रही हैं। यद्यपि टैंक तल गाद की बिक्री के लिए अनुमोदित वेंडरों की एक सूची है, कुछ वेंडरों द्वारा उक्त उत्पादों के अनुचित तथा अवैध उपयोग की कुछ रिपोर्टों के कारण ओ एन जी सी ने जिम्मेदार कंपनी के रूप में टैंक तल गाद की बिक्री न करने का सुविचारित तथा विवेकपूर्ण निर्णय किया और निर्णय लिया कि सभी प्रतिष्ठानों पर गाद का निपटान बायो-रिमेडियेशन/दहन अथवा अन्य किसी मानक क्रियाविधि द्वारा किया जाए। बायो-रिमेडियेशन के द्वारा जिसमें स्वदेशी माइक्रोफ्लोरा का कार्बनडाइआक्साइड जैसे हानि रहित घटकों के तेलीय अपशिष्ट को डिग्रेड करने के लिए उपयोग किया जाता है तथा जल के साथ वर्तमान लाभकारी माइक्रोफ्लोरा उत्पन्न किया जाता है। इस उद्देश्य से ओ एन जी सी ने टी ई आर आी के साथ एक करार किया है और इस करार के अधीन आयल जैप्पर,

जो एक पेटेंट की गई प्रौद्योगिकी है, के उपयोग के द्वारा बायो-रिमेडियेशन प्रक्रिया पूरे ओ एन जी सी में प्रचलित की जा रही है ताकि तेलीय गाद/तेल प्रदूषित मिट्टी आदि का सुरक्षित निपटान किया जा सके। अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में बहु राष्ट्रीय तेल कंपनियां ऐसे उत्पादों के शोधन के लिए बायो-रिमेडियेशन का उपयोग कर रही हैं।

इंडियन आयल कारपोरेशन लि. की डिग्बोई रिफाइनरी, असम राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के अनुमोदन से टैंक तल गाद की बिक्री स्थानीय लघु उद्योगों को कर रही है। डिग्बोई रिफाइनरी द्वारा उन्हें बेची गई मात्रा का वर्ष-वार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

2001-02	18.984 एमटी
2002-03	678.637 एमटी
2003-04	389.148 एमटी
2004-05	839.898 एमटी
2005-06	847.603 एमटी
2006-07	79.480 एमटी
2007-08	154.400 एमटी

साथ ही, गुजरात रिफाइनरी, बड़ोदरा ने मार्च, 2000 में 2000 एमटी के ईटीपी गाद का एक लाट बेचा है। तथापि, अन्य रिफाइनरियों में वर्तमान में मोल्टिंग पिट्स/सेन्ट्रीफ्यूज आदि के द्वारा तेलीय गाद से अधिकतम तेल निकालना है। 10% से कम तेल वाले अवशिष्ट गाद, जिसे रिफाइनरी परिसर में मैसर्स टी ई आर आई तथा आई ओ सी एल (अनुसंधान और विकास) द्वारा संयुक्त रूप से विकसित बायो-रिमिडियेशन प्रक्रिया के द्वारा बायो डिग्रेड किया जाता है।

अल्पसंख्यकों के लिए कल्याण योजनाएं

3747. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़: क्या **अल्पसंख्यक मामले मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात सहित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में अल्पसंख्यकों के कल्याण हेतु सरकार द्वारा कौन-कौन सी योजनाएं शुरू किए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) इन योजनाओं की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) वर्तमान योजनाओं के कार्यान्वयन की राज्य-वार स्थिति क्या है;

(घ) अल्पसंख्यकों को वास्तव में राज्य-वार क्या लाभ हुए;

(ङ) ऐसी योजनाओं के संदर्भ में अब तक राज्य-वार प्राप्त शिकायतें/सुझाव क्या हैं; और

(च) इस संबंध में केंद्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए/उठाए जा रहे हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) और (ख) अल्पसंख्यकों के कल्याणार्थ प्रधानमंत्री के नए 15-सूत्रीय कार्यक्रम की घोषणा जून, 2006 में की गई थी। इस कार्यक्रम में शामिल महत्वपूर्ण योजनाओं में निम्नलिखित योजनाएं भी शामिल हैं:

(1) स्नातक एवं स्नातकोत्तर स्तर के तकनीकी और व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के लिए मैरिट सह साधन आधारित छात्रवृत्ति योजना;

(2) मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना;

(3) मैट्रिकपूर्व छात्रवृत्ति योजना;

(4) नि:शुल्क कोचिंग एवं संबद्ध योजना;

(5) मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान की योजनाएं; और

(6) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास एवं वित्त निगम की योजनाएं;

कार्यक्रम के तहत उन योजनाओं के अंतर्गत अल्पसंख्यकों के लाभ निर्धारण की परिकल्पना की गई है, जिन योजनाओं के तहत ऐसे निर्धारण किए जा सकते हैं। कार्यक्रम के ब्यौरे वेबसाइट www.minorityaffairs.gov.in पर उपलब्ध है।

(ग) और (घ) वर्षवार और योजनावार जारी धनराशि तथा लाभार्थियों की संख्या के ब्यौरे विवरण में संलग्न है।

(ङ) इन योजनाओं के संदर्भ में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

वर्ष 2007-08 के लिए वर्ष-वार और योजना-वार जारी धनराशि और लाभार्थियों की संख्या के ब्यौरे

(1) स्नातक और स्नातकोत्तर स्तर के तकनीकी और व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के लिए मैरिट सह साधन आधारित छात्रवृत्ति

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	छात्रों की संख्या	कुल जारी धनराशि (रुपयों में)
1	2	3	4
1.	कर्नाटक	879	24644578
2.	उड़ीसा	81	2234970
3.	केरल	1786	39685717
4.	तमिलनाडु	1311	35127534
5.	बिहार	1595	37281737
6.	मध्य प्रदेश	393	10386896
7.	गोवा	29	756715
8.	हिमाचल प्रदेश	11	257951
9.	दिल्ली	178	4611319
10.	छत्तीसगढ़	11	764550
11.	असम	504	13316841
12.	आंध्र प्रदेश	889	22291573
13.	मेघालय	3	678835
14.	राजस्थान	550	13468007
15.	मणिपुर	83	3112352
16.	मिजोरम	88	4019500
17.	महाराष्ट्र	1126	28838525
18.	पश्चिम बंगाल	1897	50365129
19.	गुजरात	123	2010508
20.	उत्तर प्रदेश	3539	70284508
21.	त्रिपुरा	2	60000
22.	उत्तराखंड	24	590705
23.	पंजाब	528	15239000
24.	झारखंड	399	10225345
25.	पुडुचेरी	4	90915
26.	हरियाणा	132	2997222
27.	जम्मू-कश्मीर	1012	14645520
	योग	17177	407986452

(2) वर्ष 2007-08 के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति योजना

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	छात्रों की संख्या	कुल जारी धनराशि (रुपयों में)
1.	दिल्ली	453	17,40,345
2.	हरियाणा	255	13,52,837
3.	हिमाचल प्रदेश	61	4,48,435
4.	कर्नाटक	2960	1,51,49,190
	कर्नाटक अतिरिक्त	2761	
5.	केरल	4309	83,59,310
6.	मध्य प्रदेश	1613	61,56,734
7.	महाराष्ट्र	5166	2,22,51,700
8.	मेघालय	008	1,85,783
9.	मिजोरम अतिरिक्त	682	41,81,200
10.	उड़ीसा	123	6,30,150
11.	पुडुचेरी	31	84,573
12.	पंजाब	1583	56,53,190
13.	राजस्थान	1899	63,76,640
14.	तमिलनाडु	2846	96,28,486
15.	त्रिपुरा	66	1,28,882
	योग	24,816	9,63,24,255

(3) मैट्रिक पूर्व छात्रवृत्ति योजना

इस योजना का कार्यान्वयन वर्ष 2008-09 से किया जा रहा है।

(4) वर्ष 2007-08 के लिए नि:शुल्क कोचिंग एवं सम्बद्ध योजना

क्र.सं.	राज्य	वित्तीय सहायता हेतु स्वीकृत संस्थानों की संख्या	कोचिंग हेतु छात्रों/अभ्यर्थियों की संख्या	कुल जारी धनराशि (रुपयों में)
1.	असम	4	90	1347500
2.	आंध्र प्रदेश	3	185	3206875
3.	छत्तीसगढ़	1	80	1311800
4.	दिल्ली कुल	6	243	4128174
5.	कर्नाटक कुल	7	450	7557375
6.	उड़ीसा कुल	3	190	3033800
7.	राजस्थान	12	1004	15295310
8.	मध्य प्रदेश	2	90	1255870
9.	मणिपुर	3	160	1567750
10.	जम्मू-कश्मीर	1	240	920115
11.	मिजोरम कुल	2	250	5358500
12.	पंजाब	2	210	2898875
13.	हरियाणा	1	50	14000
14.	उत्तर प्रदेश	13	675	10206525
	सकल योग	60	3917	58228469

(5) वर्ष 2007-08 के लिए मौजूदा आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान की योजनाएं

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	लाभार्थियों की संख्या (गैर सरकारी संगठन)	कुल जारी धनराशि (रुपयों में)
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	1	300000
2.	बिहार	0	0
3.	दिल्ली	1	250000
4.	गुजरात	0	0
5.	हरियाणा	0	0
6.	जम्मू-कश्मीर	1	1000000
7.	झारखंड	1	2000000
8.	कर्नाटक	0	0
9.	केरल	1	3000000
10.	मध्य प्रदेश	0	0
11.	महाराष्ट्र	4	4500000
12.	मणिपुर	2	2500000
13.	राजस्थान	0	0
14.	तमिलनाडु	3	6300000
15.	उत्तर प्रदेश	10	9000000
	योग	24	31550000

(6) वर्ष 2007-08 के लिए राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास एवं वित्त निगम की योजनाएं

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	लाभार्थियों की संख्या	कुल जारी धनराशि (रुपयों में)
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	2631	888.70
2.	असम	654	134.00
3.	बिहार	893	204.50
4.	चंडीगढ़	13	5.00
5.	छत्तीसगढ़	0	0.00
6.	दिल्ली	107	21.25
7.	गुजरात	474	200.00
8.	हिमाचल प्रदेश	375	150.00

1	2	3	4
9.	हरियाणा	1073	450.00
10.	जम्मू-कश्मीर	1350	387.72
11.	झारखंड	218	54.44
12.	केरल	10250	3150.00
13.	कर्नाटक	1234	525.00
14.	मध्य प्रदेश	0	0.00
15.	महाराष्ट्र	1933	800.00
16.	मणिपुर	80	1.80
17.	मेघालय	62	3.60
18.	मिजोरम	1000	400.00
19.	नागालैंड	1681	712.5
20.	उड़ीसा	0	0.00
21.	पंजाब	1875	750.00
22.	पुडुचेरी	57	22.50
23.	राजस्थान	626	252.25
24.	तमिलनाडु	8042	1516.00
25.	त्रिपुरा	75	30.00
26.	उत्तर प्रदेश	615	45.00
27.	उत्तरांचल	0	0.00
28.	पश्चिम बंगाल	12415	3707.74
	योग	47733	14412.00

पश्चिम बंगाल में विमानपत्तन

3748. श्री रनेन बर्मन:
श्री नरहरि महतो:
श्री हितेन बर्मन:
श्री सुव्रत बोस:

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

(क) क्या पश्चिम बंगाल राज्य में कुछ छोटे विमानपत्तनों को शुरू करने तथा प्रचालन योग्य बनाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) इन विमानपत्तनों द्वारा कब तक काम आरंभ करने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) पश्चिम बंगाल में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित हवाईअड्डों का विकास कार्य नियोजित किया गया/हाथ में लिया गया है:

बेहला-बेहला फ्लाइंग क्लब के सक्रियकरण के लिए मौजूदा रनवे के सुदृढ़ीकरण का कार्य प्रगति पर है। आगे, एटीआर श्रेणी के विमानों के प्रचालन के लिए, राज्य सरकार द्वारा भूमि की उपलब्धता के अध्यधीन, रनवे का 4500 फुट तक विस्तार किए जाने की योजनाएं हैं।

मालदा-एटीआर श्रेणी के विमानों के लिए हवाई अड्डे के विकास/प्रचालनीकरण के लिए एक समझौता ज्ञापन के तहत राज्य सरकार के समक्ष अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता प्रत्याशित कर दी गई है।

कूच बिहार: इस हवाई अड्डे को विकसित किया जा चुका है और 15 अगस्त, 2007 से एटीआर श्रेणी के विमानों के लिए प्रचालनरत घोषित किया जा चुका है।

निदेशक, दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी के विरुद्ध शिकायत

3749. श्री अनन्त नायक:
श्री फग्गन सिंह कुलस्ते:
श्री महावीर भगोरा:

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

(क) क्या सरकार को दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी के कर्मचारियों, कर्मचारी संघ/अजा-अजजा कल्याण एसोसिएशन से निदेशक के विरुद्ध कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

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

(ग) गत दस वर्षों के दौरान कितने कर्मचारी निलंबित/बर्खास्त/बहाल, बहाल होने के पश्चात् पुन: निलंबित/बर्खास्त हुए हैं;

(घ) कितने कर्मचारियों को पदोन्नति व ए सी पी लाभ से वंचित रखा गया गया है तथा पदोन्नति व अन्य सेवा लाभों से उन्हें वंचित रखने के क्या आधार हैं; और

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

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

अनुसंधान और विकास क्षेत्र में आई.ओ.सी. द्वारा निवेश

3750. श्री किसनभाई वी. पटेल: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन (आईओसी) का विचार अनुसंधान तथा विकास में 500 करोड़ रुपये का निवेश करने का है;

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

(ग) क्या आईओसी द्वारा देश में ऊर्जा आत्मनिर्भरता प्राप्त करने के अनुसंधान हेतु अपना प्रमुख क्षेत्र बनाया गया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) ने निम्नलिखित क्षेत्रों में निवेश करने का प्रस्ताव किया है:-

(1) स्नेहकों, रिफाइनरी संसाधनों और उत्प्रेरक के क्षेत्रों में जारी अनुसंधान क्रियाकलापों का समेकन।

(2) अनुसंधान के मौजूदा क्षेत्रों और पेट्रो-रसायनों, नैनो-प्रौद्योगिकियों, जैव-प्रौद्योगिकी और वैकल्पिक ईंधनों जैसे नए क्षेत्रों में विकास अनुसंधान।

(ग) और (घ) आईओसी ने वैकल्पिक ऊर्जा स्रोतों उदाहरणस्वरूप जैव ईंधनों, जैव-डीजल और हाईड्रोजन की पहचान महत्व के क्षेत्रों के रूप में की है और इन क्षेत्रों में महत्वपूर्ण अनुसंधान किया जा रहा है।

सीपीएल धारकों को शामिल करना

3751. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री नन्द कुमार साय:

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

(क) क्या सरकार ने विमान कंपनियों को भारतीय व्यावसायिक विमानचालक लाइसेंस धारकों को शामिल करने तथा प्रशिक्षण देने को कहा है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है और इस पर निजी विमान कंपनियों की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) देश में रोजगार पाने में कठिनाइयों का सामना कर रहे भारतीय व्यावसायिक विमानचालक लाइसेंस धारकों की संख्या कितनी है; और

(घ) इस संबंध में सरकार के इस नए आदेश से ऐसे भारतीय सीपीएल धारकों को कितना लाभ मिलेगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। नागर विमानन आवश्यकताओं के खंड 7 के श्रेणी जी, भाग-2, फ्लाइट क्रू स्टैंडर्ड के पैरा 3(2) के अनुसार विदेशी पायलटों के लाइसेंस का वैधीकरण केवल पायलट इन कमान्ड (पीआईसी) अथवा सह-पायलट के लिए है। सह-पायलट कार्यकलापों के लिए भारतीय पायलटों को प्रशिक्षित किया जाना चाहिए और प्रचालकों द्वारा बतौर सह-पायलट नियुक्त किया जाना चाहिए। यदि विदेशी पायलटों द्वारा पीआईसी और सह-पायलटों दोनों के कार्य को एक साथ करना पड़े तो उस बोर्ड में प्रशिक्षण/सुपरन्यूमेरी उड़ानों के लिए एक भारतीय पायलट की भी आवश्यकता होगी।

(ग) और (घ) नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) को ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। तथापि डीजीसीए ने निर्णय लिया है कि विदेशी सह-पायलटों को 31.05.2008 के बाद सामान्यतया कोई प्राधिकार नहीं दिया जाएगा जब तक कि प्रचालकों द्वारा उपयुक्त औचित्य प्रदान न किया जाए। इस प्रकार से विदेशी पायलटों को क्रमश: निकालकर उन्हें बतौर सह-पायलट के रूप में कार्य करने और भारतीय सह-पायलटों को शामिल करने में मदद मिलेगी।

रेल सुरक्षा बल मित्र योजना

3752. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेल की सुरक्षा और संरक्षा को बढ़ावा देने में लोगों को शामिल करने के इरादे से बनी रेल सुरक्षा बल मित्र योजना अपने मूल उद्देश्यों को प्राप्त नहीं कर पायी है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना के कल्याण भाग से गैर-सरकारी संगठनों की सहायता से लगभग 100 लापता बच्चों को उनके माता पिता से मिलाने में आरपीएफ की सहायता मिली है;

(ग) क्या रेल सुविधाओं का बारंबार इस्तेमाल करने वाले लोगों को विभिन्न जोनों द्वारा चयन करके इससे विशेष प्रकार से जोड़ा गया है;

(घ) यदि हां, तो यह योजना अब तक कितनी सहायक व लाभकारी रही है; और

(ङ) इस योजना के उद्देश्यों व लाभों का प्रचार-प्रसार करने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) जी नहीं। रेल सुरक्षा बल मित्र योजना का भारतीय रेल में शुरूआत की गई है और रेलों पर आपराधिक गतिविधियों पर काबू पाने में रेल यात्रियों की भागीदारी के लिए प्रयास जारी हैं।

(ख) जी हां। गैर-सरकारी संगठनों के सहयोग से विभिन्न रेलवे स्टेशनों से सैंकड़ों लापता बच्चों को छुड़ाया गया और उन्हें उनके अभिभावकों को सौंप दिया गया है।

(ग) और (घ) जी हां। जिन रेल यात्रियों/अप्: जनता की रेल सुरक्षा बल द्वारा कभी सहायता की गई है, ऐसे लोगों की पहचान करके इन्हें इस योजना में शामिल किया जा रहा है। इसके अलावा, जनता/संगठनों के विभिन्न वर्गों जैसे गैर-सरकारी संगठनों को भी विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में इस योजना में शामिल किया जा रहा है। योजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने में विभिन्न स्तरों पर इन लोगों/गैर सरकारी संगठनों से सकारात्मक प्रतिक्रिया प्राप्त हो रही है।

(ङ) विवरणिका, जिसमें योजना के उद्देश्यों को विधिवत् रूप से शामिल किया गया है, का लाभार्थियों/जनता के बीच संवितरण द्वारा योजना का व्यापक प्रचार-प्रसार किया जा रहा है और योजना में शामिल लाभार्थियों/जनता/गैर-सरकारी संगठनों के बीच आवधिक बैठकें आयोजित की जा रही हैं।

[हिन्दी]

विमानपत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल

3753. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में विमानपत्तन कर्मचारियों की हड़ताल से निपटने के लिए भारतीय वायुसेना की तैनाती की गयी है;

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

(ग) क्या सरकार ने हड़ताल कर रहे कर्मचारियों के विरुद्ध आवश्यक सेना अधिनियम (एस्मा) के अंतर्गत कार्यवाही करने की चैतावनी दी है;

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

(ङ) केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकारों को अपने स्तर पर हड़ताल से निपटने के लिए जारी आदेश के आलोक में क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। हवाईअड्डा कर्मचारियों की हड़ताल से निपटने के लिए वायु सेना मुख्यालय से सुरक्षा सेवाओं में वृद्धि करने का अनुरोध किया गया था तथा भारतीय वायु सेना ने कुछ हवाई अड्डों पर अपने कार्मिकों को तैनात किया था।

(ग) और (घ) जी, हां। दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लेफ्टिनेंट गर्वनर द्वारा दिनांक 25.02.2008 को राजपत्र अधिसूचना जारी की गई थी जिसमें भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा.) अधिनियम, 1994 के अंतर्गत सभी सेवाओं को एस्मा, 1974 के अंतर्गत अनिवार्य सेवाएं घोषित किया गया है तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को इस संबंध में निर्देश जारी किए गए थे।

(ङ) सभी राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के मुख्य सचिवों/प्रशासकों को कहा गया था कि स्थानीय हवाई अड्डों को बिजली, पानी, अग्निशमन, सुरक्षा आदि की आवश्यक आपूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए जिला मजिस्ट्रेटों तथा पुलिस प्राधिकारियों सहित सभी स्थानीय प्राधिकारियों को इस संबंध में उपयुक्त अनुदेश जारी करें ताकि किसी भी रूप में हवाईअड्डों का सामान्य प्रचालन प्रभावित न हो।

[अनुवाद]

पश्चिम बंगाल में विमानन सुविधाएं

3754. श्री सुनील खां: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कितने विमानपत्तनों का निजीकरण किए जाने की संभावना है;

(ख) दुर्गापुर के निकट आसनसोल विमानपत्तन पर निर्माण कार्य का ब्यौरा क्या है; और

(ग) दमदम विमानपत्तन पर आधुनिकीकरण का कार्य कब तक शुरू होगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) देश के किसी भी मौजूदा हवाईअड्डों के निजीकरण की कोई योजना नहीं है।

(ख) प्रमोटरों से आसनसोल/दुर्गापुर हवाईअड्डा परियोजना के लिए अभी तक कोई व्यवहार्यता रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) दमदम हवाईअड्डे (कोलकाता हवाईअड्डा) के आधुनिकीकरण का कार्य जून 2010 तक पूरा होने की संभावना है।

भारत और नामीबिया के बीच सहयोग

3755. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नामीबिया ने अपनी रेल अवसंरचना के निर्माण तथा उन्नयन के लिए भारत से सहयोग मांगा है;

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

(ग) नामीबिया की सरकार के अनुरोध पर केंद्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या इस संबंध में नामीबिया सरकार के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) से (ग) जी हां। नामीबिया में रेलवे प्रणाली को उन्नत बनाने के लिए भारतीय रेल का सहयोग मांगा गया है। रेल सेक्टर में सहयोग की संभावना का पता लगाने के लिए, रेल मंत्री, भारत सरकार के आमंत्रण पर फरवरी, 2008 में नामीबिया सरकार के माननीय निर्माण, परिवहन तथा संचार मंत्री श्री एन. कापन्दा अपने प्रतिनिधि मंडल के साथ भारत आए थे। भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम राइट्स तथा इरकान ने नई रेल लाइन बनाने, मौजूदा रेल लाइनों का उन्नयन करने, ड्राईपोर्ट तथा कंटेनर टर्मिनलों का विकास करने, रेलवे इंजीनियरों को प्रशिक्षण देने इत्यादि के क्षेत्रों में रेलवे विस्तार संबंधी योजनाओं में रुचि दिखायी है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

इथेनाल का उत्पादन

3756. श्री वसुदेव आचार्य: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन की योजना जैव-ईंधन श्रेणी में अपने व्यापार के विस्तार के लिए इथेनाल उत्पादन तथा डीजल के साथ मिलाए जाने वाले जट्रोफा के पौधे की खेती आरम्भ करने का है;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) आईओसी की डीजल के साथ समिश्रण हेतु बायो डीजल के उत्पादन के लिए जटरोफा तथा अन्य ऊर्जा फसलों की खेती करने की योजना है। आईओसी ने छत्तीसगढ़ राज्य में बायोडीजल कारोबार की शुरूआत करने के उद्देश्य से 19 नवम्बर, 2007 को छत्तीसगढ़ सरकार के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। आईओसी ने मध्य प्रदेश में ऊर्जा फसल के पौधारोपण हेतु 30000 हेक्टेयर के लिए गैर वनीय परती भूमि के लिए आवेदन किया है। अब तक 2000 हेक्टेयर भूमि आबंटित कर दी गई है।

(ग) आईओसी और छत्तीसगढ़ सरकार के बीच एक संयुक्त उद्यम कंपनी का गठन किया जाना प्रस्तावित है और छत्तीसगढ़ सरकार तथा संयुक्त उद्यम कंपनी राज्य में फसल पौधारोपण की शुरूआत करेंगी।

रेलवे जोन

3757. श्री जुएल ओराम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार विद्यमान जोनों का पुनर्गठन करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या पूर्व तटीय जोनों में कोई नया मंडल जोड़ा जाना है या हटाया जाना है; और

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

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

कर्नाटक के विमानपत्तनों में सुधार

3758. श्री जी. करूणाकर रेड्डी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने केन्द्र सरकार से बेलगाम तथा कर्नाटक के अन्य विमानपत्तनों पर टर्मिनल भवन तथा सुरक्षा व्यवस्था में सुधार लाने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) प्रस्तावित कार्य की अनुमानित लागत कितनी है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) जी, हां। बेलगाम हवाईअड्डे पर मौजूदा टर्मिनल भवन और पेरीमीटर रोड के संशोधन और विस्तार का कार्य दिनांक 12.01.2008 को शुरू हो गया है और इसके पूरा होने की संभावित तारीक 12.11.2008 को है। नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो के नार्म के अनुसार कम्पाउन्ड वाल के निर्माण और मौजूदा दीवार को ऊंचा करने के कार्य को दिनांक 20.3.2008 तक पूरा कर लिया जाएगा। टर्मिनल भवन के संशोधन की लागत की 2.37 करोड़ रुपये तथा कम्पाउन्ड वाल के निर्माण और मौजूदा दीवार को ऊंचा करने की लागत का अनुमान 1.32 करोड़ रुपये है।

बंगलौर के एचएएल हवाईअड्डे पर अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन और घरेलू टर्मिनल भवन के संशोधन और विस्तार का कार्य हाथ में लिया गया है जिसकी अनुमानित लागत 18.28 करोड़ है और इसे पूरा किया जा चुका है। टर्मिनल भवन को एक ही समय में 1400 घरेलू और 600 अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों को हैंडल करने के लिए सज्जित किया गया है।

मैसूर हवाईअड्डे पर टर्मिनल भवन, तकनीकी ब्लाक व नियंत्रण टावर व अग्निशमन स्टेशन, रिहायशी क्वार्टरों, अनुषंगी भवनों और विद्युत कार्य, एचवीएसी और अग्निरक्षक प्रणाली के निर्माण के लिए कार्य 29.01 करोड़ रुपये की लागत से आरंभ किए गए हैं और इनके दिसंबर, 2008 में पूरा हो जाने की आशा है। मंगलोर हवाईअड्डे पर एयरोब्रिज सहित सभी आधुनिक सुविधाओं सहित एक ही समय में 500 यात्रियों के लिए एक नए एकीकृत टर्मिनल भवन के निर्माण का कार्य 147.00 करोड़ रुपये की लागत से आरंभ किया गया है।

भारत में आधुनिक रेलवे स्टेशन

3759. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान उन्नयन किए गए/आधुनिक बनाए गए रेलवे स्टेशनों तथा चालू वर्ष के दौरान उन्नयन किए जाने वाले प्रस्तावित रेलवे स्टेशनों का जोन-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या दिल्ली तथा देश के अन्य भागों में नए आधुनिक रेलवे स्टेशनों का जारी निर्माण कार्य पूरा किए जाने की लक्षित तिथि से पीछे रह गया है;

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

(घ) चालू निर्माण कार्य को जल्द पूरा करने के लिए रेलवे ने क्या कदम उठाए हैं/उठाने का प्रस्ताव है?

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

गुजरात में नई रेल लाइन

3760. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़:
श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को गुजरात सरकार से राज्य में नई रेल लाइनों को बिछाने तथा कुछ रेल लाइनों के आमान परिवर्तन के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या केंद्र सरकार ने इन परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि का आवंटन किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन सभी परियोजनाओं को कब तक आरंभ और पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) से (घ) उपलब्ध रिकार्ड के अनुसार चल रही निम्नलिखित जारी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त निधियों के आबंटन हेतु गुजरात सरकार से अनुरोध प्राप्त हुए हैं:-

	परियोजना	वर्ष 2008-09 के दौरान प्रस्तावित परिव्यय	परियोजनाओं को पूरा करने की स्थिति और लक्ष्य तारीख, जहां कभी निर्धारित किए गए हो
(1)	वेरावल-सोमनाथ नई लाइन और राजकोट-वेरावल आमान परिवर्तन का वंसजलिया-जतलसर आमान परिवर्तन	80 करोड़ रुपये	वेरावल-सोमनाथ नई लाइन का काम पूरा हो चुका है। वंसजलिया-जेतलसर आमान परिवर्तन को पूरा करने का लक्ष्य मार्च, 2009 है।
(2)	गांधी नगर को अहमदाबाद-दिल्ली बड़ी आमान लाइन के साथ जोड़ना	1 करोड़ रुपये	गांधीनगर-कालोल नई लाइन का काम पूरा हो चुका है।
(3)	सुरेन्द्रनगर-पीपावाव के सुरेन्द्रनगर-ध्रंगधारा खण्ड की आमान परिवर्तन परियोजना	1 करोड़ रुपये	मुख्य लाइन का कार्य पूरा हो चुका है। सुरेन्द्रनगर-ध्रंगधारा के लिए अभी तक कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है।
(4)	वीरमगांव-महेसाना-पाटन आमान परिवर्तन और पाटन-भिलाड़ी नई लाइन	40 करोड़ रुपये	आमान परिवर्तन पूरा हो चुका है। पाटन-भिलाड़ी के बीच नई लाइन को पूरा करने में लगभग 3 वर्ष लग जाएंगे।
(5)	भरूच-दहेज आमान परिवर्तन	5 करोड़ रुपये	विशेष वाहन परियोजना के माध्यम से इस परियोजना को पूरा किया जाना है जिसके लिए अंशधारकों से समझौता पर हस्ताक्षर हो चुके है। रियायत समझौता प्रक्रियाधीन है। इस कार्य को पूरा करने के लिए 2009-10 का लक्ष्य है।
(6)	राजपिपला-अंकलेश्वर	15 करोड़ रुपये	
(7)	प्रतापनगर-छोटा उदयपुर	55 करोड़ रुपये	2008-09
(8)	अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर	0.01 करोड़ रुपये	नए कार्य को बजट 2008-09 में शामिल कर लिया गया है और जैसे ही बजट पास हो जाता है, इस कार्य को शुरू कर दिया जाएगा।

संसाधनों की उपलब्धता और परियोजना की प्राथमिकता को ध्यान में रखकर विभिन्न परियोजनाओं के लिए अपेक्षित निधियां उपलब्ध करा दी गई है।

राष्ट्रीय ग्रंथालय, कोलकाता का प्रबंधन बोर्ड

3761. श्री अनन्त नायक:
श्री फग्गन सिंह कुलस्ते:
श्री महावीर भगोरा:

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

(क) क्या राष्ट्रीय ग्रंथालय, कोलकाता हेतु एक प्रबंधन बोर्ड गठित की गई है;

(ख) यदि हां, तो बोर्ड के उद्देश्य तथा विचारार्थ विषय क्या हैं;

(ग) बोर्ड में सदस्यों को नामनिर्दिष्ट करने के मानदंड क्या हैं तथा इसकी वर्तमान संरचना क्या है;

(घ) क्या प्रबंधन बोर्ड के वर्तमान सदस्य (सभापति सहित) दिल्ली में स्थित हैं;

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

(च) अब तक बोर्ड की कितनी बैठकें हुई हैं तथा आज की तिथि तक इन बैठकों पर कुल कितनी धनराशि व्यय की गई है;

(छ) इस बोर्ड के माध्यम से मंत्रालय को कितनी सफलता मिली तथा इन बैठकों से राष्ट्रीय संग्रहालय में कितना सुधार हुआ तथा कितना लाभ प्राप्त हुआ;

(ज) क्या बोर्ड ने किन्हीं अनुवर्ती उप-समितियों का गठन किया है; और

(झ) यदि हां, तो इन उप-समितियों की संरचना का ब्यौरा क्या है तथा राष्ट्रीय ग्रंथालय के विकास में उनकी भूमिका क्या है?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) जी, हां।

(ख) बोर्ड के उद्देश्य और विचारार्थ विषय राष्ट्रीय पुस्तकालय हेतु वार्षिक कार्य योजना का निर्धारण तथा निगरानी करना और तिमाही आधार पर, राष्ट्रीय पुस्तकालय सलाहकार बोर्ड तथा संस्कृति विभाग, भारत सरकार को रिपोर्ट करना है।

(ग) बोर्ड के सदस्यों के मनोनयन के संबंध में कोई निर्धारित मानदंड नहीं है। बोर्ड की वर्तमान संरचना इस प्रकार है।

1. अध्यक्ष
2. सदस्य
3. सदस्य
4. सदस्य
5. संयुक्त सचिव-विभाग के नामिती
6. निदेशक, राष्ट्रीय पुस्तकालय-सदस्य सचिव

(घ) जी, हां। निदेशक, राष्ट्रीय पुस्तकालय, जो कोलकाता स्थित बोर्ड के सदस्य सचिव हैं, को छोड़कर, सभी अन्य सदस्य दिल्ली में हैं।

(ङ) 1. डा. ओ.पी. केजरीवाल, अध्यक्ष, नई दिल्ली
2. प्रो. पी.बी. मंगला, सदस्य, नई दिल्ली
3. डा. एच.के. कौल, सदस्य, नई दिल्ली
4. प्रो. आर.पी. कौशिक, नई दिल्ली
5. श्री लव वर्मा, संयुक्त सचिव, संस्कृति मंत्रालय, भारत सरकार

(च) बोर्ड के गठन से, 19 बैठकें आयोजित की गई हैं। इन बैठकों पर लगभग 15.25 लाख रु. खर्च किए गए हैं।

(छ) यह बोर्ड राष्ट्रीय पुस्तकालय, कोलकाता के कार्यकरण की समीक्षा करता है, निगरानी करता है और मार्गदर्शन करता है तथा इसके कार्यकरण में सुधार लाने के लिए बहुमूल्य सिफारिशें करता है।

(ज) और (झ) जी हां। बोर्ड ने विभिन्न उप समितियां गठित की हैं। ये इस प्रकार हैं:-

(क) पुस्तकों तथा पत्रिकाओं हेतु चयन समिति

1. डा. ओ.पी. केजरीवाल, अध्यक्ष
2. प्रो. बसुदेव चटर्जी
3. प्रो. सुकान्ता चौधरी
4. प्रो. श्यामल चक्रवर्ती
5. डा. बी.बी. दास
6. निदेशक, राष्ट्रीय पुस्तकालय

(ख) तकनीकी समिति

1. डा. एच.के. कौल
2. डा. हरीश चन्द्र
3. डा. संतोष सरकार
4. प्रो. अमिताभ चटर्जी
5. मिस इंद्राणी भट्टाचार्य
6. डा. आर. रामचन्द्रन

(ग) दृष्टिकोण दस्तावेज समिति

1. प्रो. पी.बी. मंगला, अध्यक्ष

समितियों ने राष्ट्रीय पुस्तकालय के निष्पादन और कार्यकरण में सुधार हेतु अपने-अपने क्षेत्रों में रचनात्मक सुझाव दिए हैं।

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम द्वारा की जाने वाली खोज को पर्यावरणीय मंजूरी

3762. श्री संतोष गंगवार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम को कार्य शुरू करने के पहले पर्यावरणीय मंजूरी लेने की आवश्यकता है; और

(ख) तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम द्वारा गत पांच वर्षों में (2001-06) 100 करोड़ रुपयों से अधिक लागत वाली पूरी की गई परियोजनाओं कार्यकलापों/कुंओं की ड्रिलिंग की संख्या, कितनी है तथा परियोजना के अनुमोदन की तिथि, शुरू करने की तिथि तथा पूरा करने की तिथि, पर्यावरणीय मंजूरी हेतु आवेदन करने की तिथि तथा मंजूरी की तिथि को पूरा ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, हां।

(ख) पर्यावरणीय और वन मंत्रालय द्वारा जारी की गई दिनांक 27 जनवरी, 1994 की विकास परियोजनाओं के पर्यावरणीय प्रभाव के मूल्यांकन से संबंधित अधिसूचना का क्षेत्राधिकार केवल भारतीय समुद्री सीमा तक लागू है। उक्त अधिसूचना पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के तहत अधिसूचित की गई हैं जिसका विस्तार पूरे भारत अर्थात् केवल समुद्री सीमा तक भी है।

ओएनजीसी के अपतटीय प्रचालन अधिकांशत: विशिष्ट आर्थिक क्षेत्र (ईईजेड) क्षेत्र में हैं जहां पर्यावरणीय स्वीकृति प्राप्त करना उक्त अधिसूचना के अनुसार लागू नहीं है।

ओएनजीसी उक्त अधिसूचना द्वारा यथापेक्षित पर्यावरण और वन मंत्रालय को पर्यावरणीय स्वीकृति दिए जाने के लिए आवेदन भेजती रही है। पिछले पांच वर्ष (2001-2006) में पूरी की गई 100 करोड़ रुपये से अधिक की लागत की परियोजनाओं/क्रियाकलापों/कूपों के वेधन का ब्यौरा ओ एन जी सी के पास उपलब्ध है।

पर्यटन उद्योग को बढ़ावा

3763. श्री कैलाश मेघवाल: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यटन क्षेत्र ने गत कुछ वर्षों में प्रभावी वृद्धि दर हासिल की है तथा इसे उच्च आर्थिक विकास दर के माध्यम के रूप में मान्यता दी गई है;

(ख) यदि हां, तो पर्यटन उद्योग को बढ़ावा देने के लिए तैयार किया गया दृष्टिकोण पत्र तथा इस क्षेत्र में संभावनाओं के पूर्ण दोहन के लिए क्रियान्वित की जाने वाली रूपरेखा का ब्यौरा क्या है; और

(ग) पर्यटन उद्योग को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न राज्यों को प्रदान किए गए प्रोत्साहन तथा उपाय कौन-कौन से हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) पर्यटन क्षेत्र की पहचान विश्वभर में आर्थिक विकास के यंत्र के रूप में की गई है। भारत में विदेशी पर्यटक आगमन में 2005, 2006 और 2007 के दौरान क्रमश: 13.3%, 13.5% तथा 12.4% की वृद्धि पर देखी गई है।

(ख) और (ग) पर्यटन का संवर्धन एवं विकास मुख्य रूप से राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की जिम्मेवारी है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, उनके साथ विचार-विमर्श और बातचीत के उपरांत, पहचान की गई पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए, गंतव्यों तथा परिपथों के उत्पाद/अवसंरचना विकास और भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं की सहायता, आदि की योजनाओं के अंतर्गत उन्हें वित्तीय सहायता प्रदान करता है। 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, पर्यटन मंत्रालय ने राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के लिए 1160 परियोजनाओं हेतु 2012.02 करोड़ रुपए स्वीकृत किए हैं।

एक व्यवस्थित एवं संपूर्ण तरीके से पर्यटन के विकास को आसान बनाने के लिए, पर्यटन मंत्रालय ने 10वीं पंचवर्षीय योजना के शुरू में, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के लिए 20 वर्षीय संदर्शी योजनाएं शुरू की। अल्पकाल एवं दीर्घकाल में पर्यटन विकास हेतु कार्य योजनाएं प्रदान करने वाली इन संदर्शी योजनाओं को, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को, उन्हें पर्यटन के विकास एवं संवर्धन हेतु कार्रवाई शुरू करने में मार्गदर्शन के लिए भेजा गया था।

इस्पात का मूल्य

3764. श्री किसनभाई वी. पटेल: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में इस्पात के मूल्य को नियंत्रित करने के लिए इस्पात उत्पादकों को कोई निर्देश जारी किया है;

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

(ग) इस संबंध में इस्पात उत्पादकों द्वारा अब तक क्या कार्रवाई की गई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) से (ग) देश में स्टील क्षेत्र नियंत्रणमुक्त है और इसलिए बाजार शक्तियों द्वारा कीमतें निर्धारित होती हैं। तथापि देश में बढ़ती मुद्रा स्फीति को नियंत्रित करने के लिए सरकार ने हाल ही में बड़े

स्टील उत्पादकों और गौण स्टील उत्पादकों के साथ व्यापक विचार-विमर्श किए हैं। इन विचार-विमर्शों के परिणामस्वरूप निम्नलिखित मुख्य निष्कर्ष निकले हैं:

(1) बड़े स्टील उत्पादक स्टेट स्माल स्केल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन (एसएसआईसी) तथा नेशनल स्माल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन (एनएसआईसी) के माध्यम से छोटे व मझौले उपक्रमों के लिए वित्तीय वर्ष 2008-09 हेतु स्टील का आबंटन 20% बढ़ाने अर्थात् 4.9 लाख टन से बढ़ाकर 6 लाख टन करने पर सहमत हो गए हैं।

(2) एसएसआईसी/एनएसआईसी के माध्यम से एसएमई को ढुलाई की लागत की अदायगी करने के लिए बड़े स्टील उत्पादक 400 रुपए प्रति टन का खर्च वहन करने पर सहमत हो गए हैं।

(3) एसएमई को सुपुर्दगी हेतु मूल्य संविदा पारस्परिक करार से न्यूनतम तीन माह के लिए की जाएंगी।

(4) कंपनियों ने घरेलू मांग वाले स्टील उत्पादों के निर्यात पर स्वनियंत्रण रखने का निर्णय लिया है।

(5) सभी प्रमुख स्टील उत्पादक नियमित अद्यतन वेब आधारित कीमत सूची के जरिए एक पारदर्शी कीमत निर्धारण प्रणाली को अपनाने पर सहमत हो गए हैं। गौण स्टील उत्पादक बार व राड की कीमतों को संभावित सीमा तक कम करने पर अपनी ओर से सहमत हो गए हैं।

इन सभी प्रयासों का संचयी प्रभाव अभी तक यह रहा है कि आम आदमी द्वारा भी अपने आवास निर्माण में प्रयुक्त किए जाने वाले विभिन्न लम्बे उत्पादों, जिसमें बार, राड व स्ट्रक्चरल शामिल हैं, की कीमतें 25 मार्च से 12 अप्रैल, 2008 की अवधि के बीच कम होकर 4000 रुपए से 5000 रुपए प्रति टन के बीच रही हैं। प्रतिशत के हिसाब से यह कमी लगभग 10% बैठती है।

मिलावट के लिए अर्थदंड

3765. श्री जी.एम. सिद्दीश्वर: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नए ादेशा-निर्देशों के अंतर्गत डीलरों/पेट्रोल पंप प्रचालकों द्वारा ईंधन में मिलावट करने पर दिया जाने वाला अर्थदंड कम कर दिया गया है;

(ख) मिलावट करने पर मिलने वाला अर्थदंड पहले तथा अब कितना है; और

(ग) इसे कम करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, नहीं।

(ख) दिनांक 01.08.2005 से प्रभावी नए विपणन अनुशासनात्मक दिशानिर्देश (एमडीजी), 2005 में पहली बार में ही मिलावट के सिद्ध मामलों में डीलरशिप रद्द करने के दंड का प्रावधान है। वर्ष 2001 के पूर्व दिशानिर्देशों में मिलावट के सिद्ध मामलों में प्रथम बार में 20,000/- रुपए का जुर्माना और 30 दिनों की अवधि के लिए उत्पादों की बिक्री और आपूर्तियों का निलम्बन तथा दूसरी बार में मिलावट के सिद्ध मामले में डीलरशिप रद्द करने का दंड था।

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

पारादीप तेलशोधक सह पेट्रो-रसायन परियोजना

3766. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने केन्द्र सरकार तथा इंडियन आयल कारपोरेशन से वर्ष 2008-09 तक पारादीप तेलशोधक सह पेट्रो-रसायन परियोजना को पूरा करने का अनुरोध किया है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने परियोजना को वर्ष 2008-09 तक पूरा करने के लिए कोई कार्रवाई की है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) उड़ीसा सरकार और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) के बीच पारादीप में 2009-10 तक 9 मिलियन मीटरी टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) क्षमता की ग्रास रूट रिफाइनरी स्थापित करने के लिए एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर 16.2.2004 को हस्ताक्षर किए गए थे। एमओयू में यह भी विचार किया गया था कि यदि देश में ऐसी अनुकूल परिस्थितियां उत्पन्न होती हैं जिनसे पूर्ववर्ती अनुमान की तुलना में घरेलू उत्पादों की बिक्री अपेक्षाकृत अधिक ऊंचे स्तर पर होती है तो आईओसीएल इस परियोजना को 2008-09 में पूरा करने का प्रयास करेगी।

इस परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता में सुधार लाने के लिए, शोधन क्षमता की पुनरीक्षा करने के साथ-साथ, इससे पहले

तथा योजनाबद्ध अपनी तरह की अकेली रिफाइनरी की तुलना में पारादीप में एक एकीकृत रिफाइनरी एवं पेट्रोरसायन परिसर की व्यवहार्यता की जांच की गई थी। विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट (डीएफआर) के आधार पर, आईओसीएल के निदेशक मंडल ने 25.3.2006 को आयोजित अपनी बैठक में अक्तूबर, 2011 में पूर्णता कार्यक्रम के साथ, पारादीप में पेट्रोरसायन सहित एकीकृत 15 एमएमटीपीए की रिफाइनरी स्थापित करने के लिए सिद्धांतरूप में अनुमोदन प्रदान किया था।

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों के परिचालन में गतिरोध के चलते यात्रियों को असुविधा

3767. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पावर ग्रिड के हाल में कार्य नहीं करने से कई मार्गों पर रेलगाड़ियों के परिचालन में बाधा के कारण रेलयात्रियों की असुविधा में वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को भारी घाटा उठाना पड़ता है;

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

(ग) इन घटनाओं को रोकने तथा बिजली गुल होने के दौरान रेलगाड़ियों के वैकल्पिक परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए रेलवे ने क्या प्रभावी कदम उठाया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलू): (क) जी हां। पावर ग्रिड के फेल होने के कारण उत्तर रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे पर 55 मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की असामान्य रुकौनी हुई। इसमें प्रति गाड़ी की औसत रुकौनी 5 घंटे 30 मिनट थी।

(ख) उत्तर रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे पर गाड़ी सेवाएं 7.3.2008 को 02.56 बजे से 10.40 बजे तक और उत्तर मध्य रेलवे पर 9.3.2008 को 05.50 बजे से 11.00 बजे तक गाड़ी सेवाएं बाधित थीं।

(ग) कार्रवाई के दौरान यह विनिश्चय किया गया कि अनुवर्ती कार्यवाही करने के लिए सचिव (पावर) द्वारा रेलवे सहित संबंधित एजेंसियों के साथ एक बैठक बुलाई गई। तदनुसार, विद्युत मंत्रालय के दिशा निर्देशों, जो रेलों पर लागू हो, का पालन करने हेतु कदम उठाए गए हैं।

[अनुवाद]

इस्पात का निर्यात मूल्य

3768. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या घरेलू बाजार में इस्पात के मूल्यों से कम मूल्य पर इस्पात का निर्यात किया जा रहा है;

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

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) से (ग) अन्तर्राष्ट्रीय इस्पात बाजार में मौजूदा उच्च मूल्यों को ध्यान में रखते हुए निर्यात मूल्य, घरेलू मूल्यों से कम होने की संभावना नहीं है। वास्तविकता यह है कि सरकार ने इस्पात में निर्यात वसूली को कम करने तथा इस्पात निर्यात को हतोत्साहित करने को ध्यान में रखते हुए 27 मार्च, 2008 से इस्पात मदों की काफी किस्मों के निर्यात पर डीईपीबी लाभ समाप्त कर दिए हैं।

ग्रंथालय प्रकोष्ठ का स्थापित किया जाना

3769. श्री फग्गन सिंह कुलस्ते:
श्री महावीर भगोरा:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संस्कृति मंत्रालय में 'ग्रंथालय प्रकोष्ठ' केन्द्र सरकार के मंत्रालयों तथा विभागों के ग्रंथालयों की समस्याओं पर गौर करने के लिए संवर्ग नियंत्रक प्राधिकारी के रूप में कार्य करता रहा है;

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

(ग) इस प्रकोष्ठ में वर्तमान में कितने अधिकारी/कर्मचारी हैं तथा इसमें पुस्तकालय पेशे से जुड़े लोगों तथा अन्य अधिकारियों तथा कर्मचारियों की संख्या कितनी है;

(घ) क्या सरकार ने पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार भारतीय ग्रंथालय तथा सूचना ऐसा का गठन किया है;

(ङ) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति दर्ज की गई तथा भारतीय ग्रंथालय तथा सूचना सेवा के सृजन की स्थिति क्या है;

(च) यदि नहीं, तो इस सेवा का कब तक सृजन पर दिया जायेगा तथा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है; और

(छ) पांचवें वेतन आयोग द्वारा की गई कुल सिफारिशों में ग्रंथालय कार्मिकों के संबंध में सरकार ने कितनी सिफारिशें स्वीकार की तथा उन्हें क्रियान्वित किया?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (ग) यद्यपि, विगत में एक तदर्थ प्रकोष्ठ ने कार्य किया है, फिलहाल संस्कृति मंत्रालय में ऐसा कोई प्रकोष्ठ कार्यरत नहीं है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) प्रश्न नहीं उठता, क्योंकि इस प्रकार की सेवा के गठन के संबंध में कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(छ) पुस्तकालय सूचना सहायक (एलआईए) के वेतनमान के उन्नयन से संबंधित सिफारिश कार्यान्वित कर दी गई है।

दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी में भ्रष्टाचार तथा कुप्रबंध

3770. **श्री फग्गन सिंह कुलस्ते:**
श्री महावीर भगोरा:

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

(क) क्या सरकार के ध्यान में दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी में कुप्रबंध तथा भ्रष्टाचार के मामले आए हैं जैसा कि दिनांक 9 अगस्त, 2007 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स'' तथा 13 मई, 2007 और 25 जुलाई, 2005 के 'द टाइम्स आफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच कराई है;

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

(ङ) दोषी पाए गए अधिकारियों के खिलाफ सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

पर्यटन कार्य बल

3771. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री हंसराज गं. अहीर:
डा. एम. जगन्नाथ:
श्री विजय कृष्ण:

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

(क) क्या सरकार विदेशी पर्यटक महिलाओं के साथ होने वाले यौन अपराधों की बढ़ती घटनाओं के मद्देनजर उनकी सुरक्षा के लिए एक कार्य योजना तैयार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार पर्यटक हितैषी विशेष कार्य बल का गठन करने का है;

(घ) यदि हां, तो उक्त योजना को क्रियान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) यह बल कब तक कार्य करने लगेगा?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ङ) भारतीय संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार, 'पब्लिक आर्डर' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं और इसलिए आपराधिक मामले दर्ज करना, उनकी जांच-पड़ताल करना, उनका पता लगाना और रोकथाम करना मुख्य रूप से राज्य सरकार की जिम्मेदारी है, जिनमें महिला पर्यटकों के साथ अपराध से संबंधित मामले शामिल हैं। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, गृह मंत्रालय, रक्षा मंत्रालय और राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के परामर्श से, पर्यटकों की सुरक्षा एवं संरक्षा के लिए मुख्यत: भूतपूर्व सैनिकों को सम्मिलित करते हुए पर्यटक सुरक्षा संगठन तैयार करने के लिए दिशा-निर्देश बना रहा है।

डीजल की मांग में वृद्धि

3772. **श्री सुग्रीव सिंह:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में डीजल की मांग में दिन प्रतिदिन वृद्धि हो रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए डीजल का आयात करने का है;

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

(ङ) सरकार डीजल का आयात किस दर पर कर रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) जी हां। विगत तीन वर्षों के डीजल के ब्यौरे निम्नवत् हैं-

वर्ष	मात्रा (टीएमटी)
2005-06	40191
2006-07	42884
2007-08 (अप्रैल-फरवरी)	43274 (अनंतिम)

(ग) और (घ) डीजल की मांग को पूरा करने के लिए, सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उपक्रमों ने वर्ष 2007-08 (अप्रैल-फरवरी) के दौरान 2316 टीएमटी डीजल का आयात किया। तथापि, इसी अवधि के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उपक्रमों ने 1489 टीएमटी डीजल का निर्यात भी किया था, परिणामत: वर्ष 2007-08 (अप्रैल, 07-फरवरी, 08) के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा किया गया शुद्ध आयात केवल 827 टीएमटी था।

(ङ) अप्रैल, 2007 से फरवरी, 2008 के दौरान आयात किए गए डीजल की औसत दर 30538 रुपए प्रति मीट्रिक टन थी।

तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम को हुआ घाटा

3773. श्री सुग्रीव सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम को मुंबई हाई रिडेवलेपमेंट प्लान हेतु अनुबंधों को अंतिम रूप देने में भारी घाटा हुआ है;

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

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

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) सरकार ने जिम्मेदार पाए गए व्यक्तियों के खिलाफ क्या कार्रवाई की है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी नहीं। वास्तव में, 1 जनवरी, 2008 की स्थिति के अनुसार मुंबई हाई के पुनर्विकास कूपों से उत्पादन शुरू होने से संचित वर्द्धित तेल लाभ लगभग 21.88 मि.मी. ट. (एमएमटी) है जबकि लक्ष्य 21.37 एमएमटी था।

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

इथेनाल को पेट्रोल में मिलाने की प्रौद्योगिकी

3774. श्री सुग्रीव सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ब्राजील के साथ इथेनाल को पेट्रोल में मिलाने तथा संबंधित प्रौद्योगिकी की साझेदारी करती है;

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

(ग) क्या उक्त उद्देश्य के लिए नियुक्त परामर्शदाताओं ने अपने निष्कर्ष प्रस्तुत कर दिए हैं;

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

(ङ) इन निष्कर्षों पर सरकार द्वारा अब तक की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है; और

(च) इस संबंध में वर्ष 2002 में ब्राजील के साथ हस्ताक्षर किया गया समझौता ज्ञापन कब तक लागू हो जायेगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (च) बीपीसीएल के एक दल ने ब्राजील में गन्ने के रकबे प्राप्त करने तथा एथेनोल विनिर्माण इकाइयों की स्थापना करने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए सितम्बर, 2006 में ब्राजील का दौरा किया था। इस दल की रिपोर्ट पर पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में सचिव की अध्यक्षता में 15.11.2006 को एथेनोल निगरानी समिति की बैठक के दौरान चर्चा हुई थी और उस समय यह निर्णय लिया गया था कि उद्योग द्वारा, समन्वयकर्त्ता के रूप में बी पी सी एल के साथ, निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी:-

(1) ब्राजील में/ब्राजील से एथेनोल कार्यकलापों के लिए साध्यता अध्ययन: रिलायंस इंडस्ट्रीज सहित निजी कंपनियों के अनुभव बांटे जाएं।

(2) सभी तीन तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों अर्थात् आईओसी/बीपीसी/एचपीसी को शामिल करके विभिन्न संबंधित कार्यपद्धतियों को अंतिम रूप देने के लिए उद्योग का एक कार्यदल गठित किया जाए।

(3) ब्राजील में एथेनोल परियोजना को सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों, अर्थात् आईओसी, बीपीसी तथा एचपीसी (बराबर हिस्सेदारी के साथ) तथा चीनी/एथेनोल उद्योग में कार्यरत किसी स्थानीय साझीदार के साथ एक संयुक्त उद्यम का गठन करके कार्यान्वित किया जाए।

उपर्युक्त के आधार पर तीन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम ओ एम सीज अर्थात् आई ओ सी, बी पी सी तथा एच पी सी को मिलाकर दिसम्बर, 2006 में एक कार्यदल का गठन किया गया था और ब्राजील में एथेनोल में निवेश के लिए साध्यता अध्ययन जनवरी, 2007 में आरम्भ हुआ था जिसकी रिपोर्ट को मई, 2007 में अंतिम रूप दिया गया था। परामर्शदाता ने अपनी साध्यता रिपोर्ट में यह निष्कर्ष दिया था कि ब्राजील में एथेनोल में निवेश बारतीय तेल उद्योग के लिए व्यवहार्यता, आकर्षक तथा अत्यधिक कार्यनीतिक है। अन्य बातों के साथ-साथ साध्यता अध्ययन के प्रमुख निष्कर्ष इस प्रकार हैं-

1. ब्राजील एथेनोल में निवेश के लिए अत्यधिक उपयुक्त हैं क्योंकि एथेनोल उत्पादन में उसकी अग्रणीयता उपयुक्त मौसम, मिट्टी तथा गन्ना उत्पादन के लिए पानी की स्थिति खेती योग्य भूमि की पर्याप्त उपलब्धता, उच्च उत्पादकता तथा एथेनोल/चीनी उद्योग में प्रौद्योगिकी और साथ ही ईंधन एथेनोल के लिए उच्च घरेलू मांग जैसे संरचनात्मक लाभ के कारण है।

2. सिफारिश की गई निवेश कार्यनीति में ग्रीनफील्ड तथा अधिग्रहण निवेश का मिश्रण शामिल है जो बहुत अधिक आकर्षक वित्तीय आय वाला है।

बाद में तेल उद्योग के एक दल ने ब्राजील में उपयुक्त स्थानीय साझीदार का पता लगाने के लिए नवम्बर, 2007 में एक साझीदार खोज अध्ययन किया। इस अध्ययन में यथा अभिज्ञात उच्च साझीदार उम्मीदवारों के साथ हुए विचार-विमर्श के बाद, विस्तृत एम ओ यूज पर हस्ताक्षर किए गए।

भारतीय तेल उद्योग इस समय ब्राजील में एथेनोल उत्पादन के लिए ब्राजीली साझीदार के साथ एक चीनी मिल का अधिग्रहण करने तथा एक ग्रीनफील्ड आसवानी स्थापित करने की संभावनाओं पर विचार कर रहा है। यह कार्य आवश्यक अनुमोदन के अध्यधीन है।

इसके अलावा, ब्राजील की राष्ट्रीय कंपनी पेट्रोलियो ब्रासीलियरो एस.ए. पेट्रोबास के साथ एक एम ओ यू पर मैसर्स पेट्रोबास के मुख्यालय रियो-डि-जेनेरो में 30.8.2007 को बीपीसीएल द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे। इस एमओयू के उद्देश्यों के अंतर्गत दोनों पक्षकार निम्नलिखित संबंधित विषयों पर संयुक्त रूप से अध्ययन आरम्भ करने का प्रयास करेंगे:-

* ईंधन एथेनोल का वैश्विक स्तर पर उपयोग तथा व्यापार करना।

* ईंधन एथेनोल की वैश्विक मांग को पूरा करने की दृष्टि से ब्राजील में एथेनोल संयंत्र निवेश के क्षेत्र में सहयोग करना।

* बायो डीजल उत्पादन तथा विनिर्माण प्रक्रिया और साथ ही अनुसंधान और विकास प्रौद्योगिकी में, जिसमें एथेनोल के लिए प्रौद्योगिकी अंतरण भी शामिल है, सहयोग बढ़ाना।

परिवहन के कारगर साधनों पर संयुक्त अध्ययन करना तथा ब्राजील में एथेनोल के लिए संभार तंत्रीय अवसंरचना में संयुक्त निवेश करना।

मदिरा का उपयोग

3775. श्रीमती पी. सतीदेवी: क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूरे देश में मदिरा का उपभोग दिन-प्रतिदिन बढ़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या मदिरा के व्यापार से सरकार को अत्याधिक राजस्व की प्राप्ति होती है;

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

(घ) मदिरा उपभोग में बढ़ते वित्तपोषण को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) कुल घरेलू उत्पादन और अल्कोहल का आयात (औद्योगिक और पेय दोनों) वर्ष 2000-01 से वर्ष 2005-06 तक यानी 6 सालों में लगभग 20% बढ़ा है और यह वृद्धि दर 3% प्रतिवर्ष से अधिक है। वर्ष 2004-05 में सभी प्रकार की मदिरा की अखिल भारतीय खपत 3,281 लाख पेटियां थी और प्रति 100 व्यक्ति खपत 34 पेटियां थी (मद्य निषेध वाले राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को छोड़कर)। राज्यों ने 27,865 करोड़ रुपये से अधिक का राजस्व इकट्ठा किया जिसमें 282 रुपये प्रति व्यक्ति

सालाना कर की दर से मदिरा के निर्माण और बिक्री पर लगा बिक्री कर शामिल है। वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक मदिरा की कुल खपत में 5.40% की मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई जो आबादी की वृद्धि दर से अधिक पर अर्थव्यवस्था की वृद्धि दर से कम है। वैसे राजस्व ने 8.7% की उच्च मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की है जो मात्रा के साथ-साथ अर्थव्यवस्था की वृद्धि से अधिक है।

(घ) मदिरा को सर्वत्र सामाजिक रूप से एक नकारात्मक वस्तु माना जाता है। अल्कोहल को राजस्व उत्पन्न करने की क्षमता की वजह से पहचाना जाता है। मदिरा के प्रयोग को कम करने के लिए सर्वाधिक कारगर उपायों में उसकी भौतिक उपलब्धता पर प्रतिबंध लगाना, न्यूनतम आयु कानून, एकाधिकार तथा लाइसेंसिंग प्रणाली, मदिरा कर और छूट पर प्रतिबंध तथा अधिकतम रक्त अल्कोहल सांद्रण कानून आदि जैसी नीतियां शामिल हैं। अवसीमा से आगे दरें बढ़ाने से राजस्व की और अधिक उत्पत्ति के बजाय कर-चोरी, तस्करी और उसका अवैध निर्माण बढ़ेगा तथा खपत हतोत्साहित होगी। इसलिए कर और नीतियों को तर्कसंगत बनाने के प्रयास करने होंगे ताकि रिसाव बंद हो और इसके नियंत्रित, वैध तथा उत्तरदायित्व पूर्ण सेवन से राज्यों को उन्हें देय राजस्व की वसूली हो सके।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड और टाटा स्टील के बीच संयुक्त उद्यम समझौता

3776. श्री नन्द कुमार साय: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड और टाटा स्टील ने कोयले के खनन के लिए किसी संयुक्त उद्यम समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं जैसाकि दिनांक 4 जनवरी, 2008 के 'द टाइम्स आफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) उक्त समझौते की निबंधन और शर्तें क्या हैं; और

(घ) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा ऐसी प्रत्येक परियोजना पर अनुमानत: कितना व्यय किए जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) जी, हां। स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल) और टाटा स्टील ने कोयला खनन हेतु 3 जनवरी, 2008 को एक संयुक्त उद्यम करार पर हस्ताक्षर किए हैं:-

(ग) उक्त करार की मुख्य निबंधन एवं शर्तें निम्नवत हैं:-

(1) शेयरधारिता-सेल: टाटा स्टील : 50:50।

(2) आरंभिक प्राधिकृत पूंजी: 2 करोड़ रुपए (प्रत्येक साझीदार से 1 करोड़ रुपए)। तथापि, आरंभिक प्रदत्त पूंजी 5 लाख रुपए मात्र (प्रत्येक साझीदार से 2.5 लाख रुपए) होगी।

(3) संयुक्त उद्यम कंपनी के बोर्ड में 6 निदेशक होंगे। सेल के तीन नामित निदेशकों में से अध्यक्ष नियुक्त होगा और टाटा स्टील के तीन नामित निदेशकों में से प्रबंध निदेशक नियुक्त होगा। इसके अतिरिक्त, मुख्य वित्तीय अधिकारी की नियुक्ति सेल द्वारा की जाएगी।

(घ) जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है कि प्रस्तावित संयुक्त उद्यम कंपनी की स्थापना करने के लिए प्रत्येक साझीदार प्रारंभ में एक करोड़ रुपए का योगदान देना। प्रारंभ में सैण्ट्रल कोलफील्ड लि. (सीसीएल) के कमांड क्षेत्र में चार मीडियम कोकिंग कोयला ब्लाकों को विकास हेतु चयन किया गया है जोकि सरकार के आबंटन पर निर्भर करेंगे। कोयला ब्लाक का आबंटन हो जाने पर संयुक्त उद्यम कंपनी साझीदारों द्वारा संभावित पूंजीगत खर्च का अनुमान लगाया जाएगा और आवश्यक वित्त जुटाया जाएगा ताकि खान का विकास कार्य आरंभ किया जा सके।

पुरानी बीमारी से पीड़ित रेलवे कर्मचारियों के लिए रियायत

3777. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुरानी बीमारी से पीड़ित रोगियों को रेल यात्रा के लिए कोई रियायत दी जाती है;

(ख) यदि हां, तो रियायत की प्रतिशतता सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) उन श्रेणियों का ब्यौरा क्या है जो परिचर के साथ यात्रा करते समय इस रियायत के लिए पात्र हैं;

(घ) क्या रेलवे का विचार इस रियायत को एड्स और कुष्ठ रोगों को भी प्रदान करने का है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) विवरण संलग्न है।

(घ) से (च) वित्तीय तंगी के कारण एड्स और कुष्ठ रोगियों को किरायों में दिए जाने वाली रियायत को उनके मार्गरक्षक को भी देने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण

(क) से (ग) किराया रियायतों की किस्म सहित विभिन्न बीमारियों से ग्रस्त रोगियों का श्रेणीवार ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(1) कैंसर रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा उपचार अथवा जांच करने के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए वाता. 2 टियर और प्रथम श्रेणी में 50% और अन्य श्रेणियों में 75% की रिआयत अनुमेय होती है।

(2) थैलेसेमिया रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा उपचार अथवा जांच करने के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए वाता. 2 टियर और वाता. प्रथम श्रेणी में 50% और अन्य श्रेणियों में 75% की रिआयत अनुमेय होती है।

(3) हृदय रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा हृदय सर्जरी के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए वाता. 2 टियर और प्रथम श्रेणी में 50% और अन्य श्रेणियों में 75% की रिआयत अनुमेय होती है।

(4) किडनी रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा किडनी प्रत्यारोपण आपरेशन अथवा डायलिसिस के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए वाता. 2 टियर और वाता. प्रथम श्रेणी में 50% और अन्य श्रेणियों में 75% की रिआयत अनुमेय होती है।

(5) हेमोफिलिया रोगी: हेमोफिलिया के तीव्र/मोडेरट किस्म से ग्रस्त मरीजों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा उपचार अथवा जांच करने के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए द्वितीय, स्लीपर, प्रथम, वाता. कुर्सीयान और वाता. 3-टियर श्रेणियों में 75% की रिआयत अनुमेय होती है।

(6) टी.बी./पुलिस वलगारिस रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा उपचार अथवा जांच करने के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए द्वितीय, स्लीपर एवं प्रथम श्रेणियों में 75% की रियायत अनुमेय होती है।

(7) गैर संक्रमित कुष्ठ रोगी: इन रोगियों को जब मान्यता प्राप्त अस्पताल द्वारा उपचार अथवा जांच करने के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए द्वितीय, स्लीपर, प्रथम श्रेणियों में 75% की रियायत अनुमेय होती है।

(8) एड्स रोगी: इन रोगियों को जब नामित किए गए एआरटी केन्द्रों द्वारा उपचार के लिए बुलाया जाता है तो आने-जाने के लिए द्वितीय श्रेणी में 50% की रियायत अनुमेय होती है।

दिनांक 1.04.2008 से एड्स मरीजों के लिए रियायत को बढ़ा दिया गया है। ये रियायत उन सभी मरीजों, चाहे वे रेलवे कर्मचारी हों अथवा नहीं, के लिए अनुमेय है।

कुष्ठ रोगियों और एड्स मरीजों को छोड़कर अन्य मामलों में प्रत्येक मरीज के साथ एक मार्गरक्षक के लिए अनुमेय है।

बांकुरा, पश्चिम बंगाल में मंदिर

3778. श्री सुनील खां: क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ए.एस.आई. संरक्षण की अपेक्षा के लिए पश्चिम बंगाल के बांकुरा जिले के पत्रसायर पी.एस. के अंतर्गत वृन्दावन चन्द्र तथा राधा दामोदर मंदिर गांव तथा पोस्ट बान-बिरसिंघा के वर्तमान मालिकों से 'अनापत्ति प्रमाण-पत्र' एवं सहमति पत्र प्रस्तुत कर दिए गए हैं;

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

(ग) मंदिरों के संरक्षण एवं पुनरुद्धार के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को वृंदावन चन्द्र तथा राधा दामोदर मंदिरों के संरक्षण के लिए प्रस्ताव और इनके स्वामियों की सहमति पत्र प्राप्त हुए हैं। यह मामला विचाराधीन है। राष्ट्रीय महत्व के स्मारकों के रूप में इनके संरक्षित किए जाने पर इन मंदिरों के संरक्षण, परिरक्षण और जीर्णोद्धार के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएंगे।

बुक्स आर्ट आब्जेक्ट्स

३. ./9. **श्री रनेन बर्मन:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृ करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान विदेशी मेहमानों को कौन-कौन से बुक्स आर्ट आब्जेक्ट्स भेंट किए गए;

(ख) इससे संबंधित ब्यौरा क्या है तथा उन देशों का नाम क्या है जहां के लोगों को ये वस्तुएं उपहार में दी गयी हैं; और

(ग) क्या इनके चयन हेतु कोई प्राधिकृत समिति है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब, सभापटल पर पत्र रखे जायेंगे।

...(व्यवधान)

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

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: अब, मद संख्या 2-श्री संतोष मोहन देव।

अपराह्न 12.01 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): मैं भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के वर्ष 2008-2009 के परिणाम बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एलटी-8531/08]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): मैं अपने सहयोगी श्री नारनभाई राठवा की ओर से रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत भारतीय रेल (ओपन लाइन्स) सामान्य (संशोधन) नियम, 2008 जो 29 फरवरी, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 116(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एलटी-8532/08]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) नि:शक्त व्यक्ति (समान अवसर, अधिकार संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 की धारा (64) की उपधारा (2) के अधीन आफिस आफ दि चीफ कमिश्नर फार पर्सन्स विद डिसैबिलिटीज, नई दिल्ली के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एलटी-8533/08]

(2) आफिस आफ दि चीफ कमिश्नर फार पर्सन्स विद डिसैबिली, नई दिल्ली के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर की-गई-कार्यवाही प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एलटी-8534/08]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(एक) तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एलटी-8535/08]

(दो) आयल इंडिया लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एलटी-8536/08]

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(तीन) बिको लॉरी लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एलटी-8537/08]

(चार) बालमेर लॉरी एण्ड कंपनी लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एलटी-8538/08]

(1) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 की धारा 62 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-

(एक) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (परामर्शदाताओं की नियुक्ति) विनियम, 2007 जो 17 जनवरी, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 36(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (बिछाने, निर्माण करने, परिचालन करने या शहर अथवा स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क के विस्तार हेतु कंपनियों को प्राधिकृत करना) विनियम, 2008 जो 19 मार्च, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 196(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (शहर या स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्कों के लिए नेटवर्क टैरिफ तथा सीएनजी के लिए कंप्रेसन प्रभार का अवधारण) विनियम, 2008 जो 19 मार्च, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 197(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (शहरी या स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क के लिए अनन्यता) विनियम, 2008 जो 19 मार्च, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 198(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गईं। **देखिए** संख्या एलटी-8539/08]

अपराह्न 12.02 बजे

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति

[अनुवाद]

महासचिव: महोदय, मैं 26 फरवरी, 2008 को सभा द्वारा दी गई पिछली सूचना के पश्चात् चौदहवीं लोक सभा के तेरहवें सत्र के पहले भाग के दौरान संसद की दोनों सभाओं द्वारा पारित तथा राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त 11 विधेयक सभा पटल पर रखता हूं:-

1. विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2008;
2. विनियोग (रेल) विधेयक, 2008;
3. विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 2008;
4. चीनी विकास निधि (संशोधन) विधेयक, 2008;
5. विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 2008;
6. विनियोग विधेयक, 2008;
7. कर्नाटक विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 2008;
8. कर्नाटक विनियेग विधेयक, 2008;
9. खाद्य सुरक्षा और मानक (संशोधन) विधेयक, 2008;
10. संविधान (अनुसूचित जनजातियां) आदेश (संशोधन) विधेयक, 2008; और
11. प्रसूति प्रसुविधा (संशोधन) विधेयक, 2008

अपराह्न 12.02½ बजे

रेल अभिसमय समिति

सातवां और आठवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): मैं रेल अभिसमय समिति के निम्नलिखित की-गई-कार्यवाही प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) 'सामरिक महत्व की नई लाइनों पर किए जाने वाले आमान परिवर्तन के कार्यों के संबंध में सामरिक महत्व

की नई लाइनों के निर्माण के लिए उपलब्ध रियायतों को दिया जाना' के बारे में रेल अभिसमय समिति (2004) के तीसरे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी सातवां प्रतिवेदन।

(2) '2005-2006 से पूंजी निधि का पुन: प्रवर्तन' के बारे में रेल अभिसमय समिति (2004) के चौथे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी आठवां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.03 बजे

श्रम संबंधी स्थायी समिति

सत्ताईसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी (नालगौंडा): मैं "वस्त्र मिलों की रुग्णता/बंद रहना" के बारे में श्रम संबंधी स्थायी समिति का 27वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

विवरण

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी: मैं श्रम संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) श्रम और रोजगार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में समिति के 20वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर श्रम संबंधी स्थायी समिति (2007-2008) के 23वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा आगे की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण; और

(2) वस्त्र मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में समिति के 21वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा आगे की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

अपराह्न 12.03$^{1}/_{2}$ बजे

शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति

उनतीसवां और तीसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता उत्तर-पूर्व): मैं शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) शहरी विकास मंत्रालय के "संपदा निदेशालय" विषय पर शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति के 23वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी समिति का 29वां प्रतिवेदन।

(2) आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय के "समन्वित निम्न लागत स्वच्छता स्कीम (आईएलसीएस)" विषय पर शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति के 25वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी समिति का 30वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.03$^{3}/_{4}$ बजे

ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति पैंतीसवें से अड़तीसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री सन्दीप दीक्षित (पूर्वी दिल्ली): मैं ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(एक) ग्रामीण विकास विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में 35वां प्रतिवेदन;

(दो) भूमि-संसाधन विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में 36वां प्रतिवेदन;

(तीन) पेयजल आपूर्ति विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में 37वां प्रतिवेदन;

(चार) पंचायती राज मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में 38वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.04 बजे

मानव संसाधन विकास संबंधी स्थायी समिति

206वां और 207वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

डा. टोकचोम मैन्या (आंतरिक मणिपुर): मैं मानव संसाधन विकास संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) स्कूल शिक्षा और साक्षरता विभाग की अनुदानों की मांगों 2008-2009 (मांग संख्या 57) के बारे में 206वां प्रतिवेदन; और

(2) उच्चतर शिक्षा विभाग की अनुदानों की मांगों 2008-2009 (मांग संख्या 58) के बारे में 207वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.04$^{1}/_{2}$ बजे

परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति

132वें से 134वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

डा. पी.पी. कोया (लक्षद्वीप): मैं परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) भारतीय सामुद्रिक विश्वविद्यालय विधेयक, 2007 के बारे में समिति का 132वां प्रतिवेदन;

(2) भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण विधेयक, 2007 के बारे में समिति का 133वां प्रतिवेदन; और

(3) पोत परिवहन विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में समिति का 134वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.04$^{1}/_{2}$ बजे

कार्य मंत्रणा समिति

अड़तालीसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि): महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का 48वां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.05 बजे

सभा का कार्य

[अनुवाद]

प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि): महोदय आपकी अनुमति से मैं यहां पर यह घोषणा करने के लिए खड़ा हुआ हूं कि सोमवार, 21 अप्रैल, 2008 से प्रारंभ होने सप्ताह के दौरान सरकारी कार्य में निम्नलिखित सम्मिलित है:-

1. आज की विषय सूची से अग्रेषित सरकारी कार्य के किसी मद पर विचार।
2. निम्नलिखित मंत्रालयों के नियंत्रणाधीन वर्ष 2008-09 की अनुदानों की मांगों पर चर्चा और मतदान:
   - (क) गृह मंत्रालय
   - (ख) रक्षा
   - (ग) ग्रामीण
   - (घ) सूचना और प्रसारण
   - (ङ) युवक कार्य और खेल
3. गुरुवार, दिनांक 24 अप्रैल, 2008 को 6.00 बजे वर्ष 2008-09 के बजट (सामान्य) के संबंध में बकाया अनुदानों की मांगों पर सभा के मतदान हेतु निवेदन।
4. विनियोग (संख्यांक 2) विधेयक, 2008 का पुर:स्थापन, विचार करना और उसे पारित करना।
5. वित्त विधेयक, 2008 पर विचार करना और उसे पारित करना।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर): महोदय, अगले सप्ताह की कार्यसूची में निम्नलिखित कार्य शामिल करने का आग्रह करता हूं।

1. जिला रोपड़ पंजाब पर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए काफी पोटेंशियल है, वहां पर स्पेशल पैकेज देकर टूरिस्ट सेंटर बनाया जाए।

2. जिला मोहाली पंजाब में इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट के लिए काफी स्कोप है, वहां पर आई.टी. हब बनाया जाए, जिससे बेरोजगारी पर कुछ हद तक कंट्रोल किया जा सकता है।

[अनुवाद]

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य (शिमला): महोदय, निम्नलिखित विषयों को अगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाए:-

1. जलवायु परिवर्तन के फलस्वरूप हिमाचल प्रदेश में फलों और सब्जियों में प्राकृतिक आपदाओं का प्रभाव पड़ने सहित कई रोग होने के कारण फल और सब्जी उत्पादकों को सहायता देने के लिए ऐसी फसलों को राष्ट्रीय बीमा कवर के दायरे में लाए जाने की जरूरत है। ऊपरी शिमला क्षेत्र में हाल ही में हुई ओलावृष्टि के दौरान सेब उत्पादकों को हुई हानि के लिए विशेष पैकेज दिया जाए।

2. रक्षा बल, विशेष रूप से अधिकारी संवर्ग, भारी जनशक्ति की कमी का सामना कर रहे हैं। राष्ट्रीय हित को ध्यान में रखते हुए इस मुद्दे पर संसद में विचार-विमर्श किए जाने की जरूरत है।

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): महोदय, निम्नलिखित मुद्दों को अगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल करने की अनुमति दी जाए:-

1. गुजरात में भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान की स्थापना।

2. गुजरात में भारतीय विज्ञान शिक्षा संस्थान की स्थापना।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, संसद की आगामी सप्ताह की संसदीय कार्यसूची में निम्न विषयों को सम्मिलित किया जाए:-

1. जयपुर से दिल्ली राष्ट्रीय राजमार्ग पर आते-जाते समय कई जगह पर टोल टैक्स लगा दिया गया है, जिनके रेट भी अलग-अलग हैं। हरियाणा राज्य ने कई गुणा टोल टैक्स कर दिया है। टोल टैक्स में एकरूपता होनी बहुत आवश्यक है।

2. गाडगिल फार्मूले के अंतर्गत राजस्थान राज्य जिसका क्षेत्रफल वर्तमान में सबसे बड़ा है। वहां जनसंख्या भी अधिकतर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और पहाड़ी क्षेत्र में है। सम्पूर्ण राजस्थान में रेगिस्तान फैला हुआ है। पानी की उपलब्धता भी केवल वर्षा पर ही निर्भर है। ऐसे पिछड़े प्रदेश को अन्य प्रदेशों की तरह गाडगिल फार्मूले के तहत अधिक धनराशि दी जाए। मेरी यही मांग है। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय: जयपुर का कोई ईश्यू बाकी नहीं रहा, सारे आ गए।

श्री अनंत गुडे (अमरावती): महोदय, अगले सप्ताह की कार्य सूची में निम्न विषयों को जोड़ा जाए:-

सुशिक्षित बेरोजगारों के लिए बेरोजगारी भत्ता देने हेतु निम्नलिखित प्रावधान सुनिश्चित हों-12वीं पास के लिए 500 रुपए प्रति माह, स्नातक के लिए 1 हजार रुपए प्रति माह और स्नातकोत्तर के लिए 1 हजार रुपए प्रति माह।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री सी.के. चन्द्रप्पन-उपस्थित नहीं।

डा. वल्लभभाई कथीरिया (राजकोट): महोदय, निम्नलिखित मदों को अगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाए:

1. देश के विकास के लिए अपरंपरागत ऊर्जा संसाधनों के उपयोग पर चर्चा।

2. देश के समग्र विकास हेतु विशेष रूप से स्वास्थ्य, शिक्षा और उद्योगों में अनिवासी भारतीयों के निवेश को आकर्षित करने की आवश्यकता पर चर्चा।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): महोदय, निम्नलिखित मदों को अगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाए:-

(1) देश में राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की विशेष आवश्यकताओं के अनुसार केन्द्रीय आपदा राहत कोष के मानदंडों में संशोधन करने की आवश्यकता।

(2) बेमौसमी भारी ग्रीष्मकालीन वर्षा, जिससे कृषि फसलों को भारी नुकसान और क्षति हुई है, से प्रभावित राज्यों को तत्काल केन्द्रीय सहायता देने की आवश्यकता।

श्री के.एस. मनोज (अलेप्पी): महोदय, निम्नलिखित मदों को अगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल करने की अनुमति दी जाए:-

(1) केरल राज्य को एपीएल चावल का केन्द्रीय आवंटन पुन: बहाल करने की आवश्यकता, जिसे भेदभावपूर्ण तरीके से 1,13,420 मी. टन प्रति माह से घटाकर 17,056 प्रति टन कर दिया गया था अर्थात् 85 प्रतिशत की कटौती की गई जबकि राज्य ने आवंटन को शत-प्रतिशत उठाया था और राज्य में सर्वाधिक लाभकारी मूल्य अर्थात् 1000/- रु. प्रति क्विंटल देकर धान की सर्वाधिक खरीद की गई।

(2) केरल राज्य जिसे हाल ही में अप्रत्याशित, अभूतपूर्व और बेमौसमी मूसलाधार गीष्मकालीन वर्षा से फसलों की भारी हानि हुई और लगभग 1450 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ, को केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराने की आवश्यकता।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, कृपया आगामी सप्ताह की कार्यसूची में निम्नलिखित विषयों को सम्मिलित कर कृतार्थ करें।

1. अजमेर-पुष्कर रेल लाइन निर्माण कार्य को तेजी से शीघ्र पूरा कराए जाने की आवश्यकता।

2. राजस्थान की मरूगंगा कही जाने वाली "इंदिरा गांधी नहर" (राजस्थान नहर) को राष्ट्रीय योजना मानकर उसके विकास एवं उन्नयन हेतु विशेष धनराशि उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता।

अपराह्न 12.11 बजे

कार्य मंत्रणा समिति के सैंतालीसवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

श्री रूपचंद पाल (हुगली): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं:-

"कि यह सभा, 16 अप्रैल, 2008 को सभा में प्रस्तुत किए गए कार्य-मंत्रणा समिति के सैंतालीसवें प्रतिवेदन से सहमत हो।"

अध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि यह सभा, 16 अप्रैल, 2008 को सभा में प्रस्तुत किए गए कार्य-मंत्रणा समिति के सैंतालीसवें प्रतिवेदन से सहमत हो।"

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: बोलिए।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: यह कार्य-मंत्रणा समिति के सैंतालीसवें प्रतिवेदन के बारे में है। महोदय, मद संख्या-4 में, जो हमें परिचालित की गई है, यह कहा गया है कि समिति यह भी सिफारिश करती है कि सभा की मंगलवार, 20 मार्च, 2008 को निर्धारित बैठक रद्द की जाए। यह 20 मार्च नहीं है।

श्री रूपचंद पाल: यह 2 मई है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: इसे ठीक किया जाए।

अध्यक्ष महोदय: मैं आपकी सजगता की प्रशंसा करता हूं। माननीय सदस्यगण आप सही हैं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: मैं केवल आपका ध्यान आकृष्ट कर रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद। मुझे दुख है कि यह गलती कैसे हुई। यह 2 मई होनी चाहिए थी।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: उस दिन मंगलवार भी नहीं है। दोनों गलत है।

अध्यक्ष महोदय: किंतु आप अवकाश का विरोध नहीं कर रहे हैं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, नहीं। मैं केवल यह गलती बता रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा, 16 अप्रैल 2008 को सभा में प्रस्तुत किए गए कार्य-मंत्रणा समिति के 47वें प्रतिवेदन से सहमत हो।"

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

अध्यक्ष महोदय: इसे यथा संशोधित रूप में स्वीकार किया गया, इसके लिए हम माननीय सदस्य श्री बृज किशोर त्रिपाठी की सजगता के लिए आभारी हैं।

नहीं, मुझे खेद है, मैं दोष नहीं लगा रहा हूं। मैं दोष लगाते समय गलत था क्योंकि यह उस समय किया गया था। यह इससे पहले की बात है। तथापि, इसे ठीक कर दिया गया है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: इसे पहले ही परिचालित कर दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। किंतु मैं आपकी चिंता की प्रशंसा करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं महत्वपूर्ण मामलों पर आता हूं।

प्रो राम गोपाल यादव

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री येरननायडू, यह तरीका नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: केवल प्रो. राम गोपाल यादव का वक्तव्य कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

*(व्यवधान)...**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: अभी नहीं। श्री येरननायडू, यह आपकी इच्छा पर निर्भर नहीं करता है। आप अपनी ऊर्जा तथा शक्ति बर्बाद कर रहे हैं। मैं आपको अनुमति नहीं दूंगा। कुछ अनुशासन का पालन अवश्य किया जाएगा।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव (संभल): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान एक ऐसी हृदयविदारक घटना की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं जिसमें 14/15 अप्रैल की रात को मेरे लोक सभा क्षेत्र सम्भल के अंतर्गत अमरोहा जिले में बामनखेड़ी गांव में एक मुस्लिम परिवार के सातों सदस्यों की निर्ममतापूर्वक हत्या कर दी गई। उस परिवार के मुखिया स्थानीय इंटर कालेज में अध्यापक थे। उनका बड़ा बेटा जालंधर में कंप्यूटर इंजीनियर था, जो घर आया हुआ था। छोटा बेटा मेरठ में बी. टेक कर रहा था। बड़े बेटे की पत्नी, उसकी बेटी और भांजी, इस तरह से सात सदस्य उस परिवार में थे। वे सभी अपने मकान की फर्स्ट फ्लोर पर सोये हुए थे। उन सबकी रात में हत्या कर दी गयी। केवल एक बेटी जो सबसे ऊपर छत पर थी, वह बच गयी। यह मामला माइनोरिटी का है। पूरे इलाके में बहुसंख्यक लोग माइनोरिटी के हैं, जो दहशत में हैं। मैं आपके माध्यम से केंद्र सरकार से मांग करना चाहता हूं कि उनमें दहशत न रहे। उन लोगों को वहां से न्याय मिलने की उम्मीद नहीं है। इस मामले की सैंट्रल ब्यूरो आफ इन्वेस्टीगेशन के जरिये जांच हो। केन्द्र सरकार माइनोरिटी परिवार के सभी सदस्यों को पांच-पांच लाख रुपये के लिहाज से मुआवजा देने की कृपा करें और कोई ऐसी टीम भेजें जिससे लोगों में वहां विश्वास पैदा हो सके। *...(व्यवधान)*

श्री मोहन सिंह (देवरिया): अध्यक्ष महोदय, हम जीरो आवर में जनरली नोटिस देते नहीं हैं। अब गलती से हमने नोटिस दे दिया है, तो आप हमें दो मिनट बोलने की अनुमति दे दें। शून्य काल में हमने कभी भी नोटिस नहीं दिया है। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: समय आने पर हम आपको बोलने का मौका देंगे। आप थोड़ा धीरज रखिये।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष जी, दिल्ली में पिछले कुछ दिनों से हत्याएं, बलात्कार, अपहरण और डकैतियां इतने बड़े पैमाने पर हो रही हैं कि दिल्ली भारत की क्राइम कैपीटल बनती जा रही है। प्रात: काल समाचार-पत्रों में दिल्ली में घृणित अपराधों की भरमार दिखाई देती है। न्यूज चैनल भी दिन भर यही दृश्य दिखाते रहते हैं। एक ही दिन में यानी कल

ही पांच-सात घटनाएं बहुत ही घृणित अपराधों की हुई हैं। जिनकी हैडलाइंस है-

[अनुवाद]

"दिल्ली में दिनदहाड़े लूट में महिला को गोली मारी तथा घायल किया, लुटेरों ने 35 वर्षीय को गोली मारी, बिंदापुर में घर लूटा, पश्चिमी दिल्ली में एक घर में महिला की गोली मारकर हत्या, पश्चिमी दिल्ली में बैंक वैन से 34 लाख लूटे, अश्लील एसएमएस पर विरोध करने पर व्यक्ति की हत्या।"

[हिन्दी]

इस तरह की दस घटनाएं एक ही दिन में हुई हैं। अखबारों में बेबस पुलिस और बेखौफ अपराधी, पुलिस-अपराधियों में जंग आदि का उल्लेख किया गया है।

अध्यक्ष जी, दिल्ली में पांच लाख लोग प्रतिवर्ष आते हैं परन्तु पुलिस की संख्या बढ़ायी नहीं जा रही है। यहां पर वीआईपी की सुरक्षा और वीआईपी मूवमैंट पर सारी पुलिस को लगाना पड़ता है। अभी यहां दिल्ली में जो 'ओलम्पिक टार्च' आयी है, उसमें पुलिस के 15 हजार लोग लगाये गये हैं। सारी दिल्ली में जो इतने अपराध हो रहे हैं, उनके लिए कोई अलग से प्रबंध नहीं किया गया है। सारी दिल्ली छावनी में बदली हुई है। टार्च हमेशा खुशी और जनता की भागीदारी का प्रतीक होती है, प्रसन्नता और उत्साह का प्रतीक होती है। परन्तु ऐसे खौफ के अंदर उसका आयोजन किया जा रहा है कि सारी दिल्ली छावनी में बदल गयी है। अगर सारी पुलिस एक तरफ ध्यान देगी, तो अपराधों के बारे में क्या होगा? पुलिस की संख्या नहीं बढ़ायी गयी। हमारी मांग है कि पुलिस की संख्या बढ़ायी जाये और यहां पर उन्हें ज्यादा साधन दिये जायें। जितनी संख्या की रिक्वायरमैंट है, दिल्ली की आबादी दस गुना ज्यादा बढ़ गयी है परन्तु पुलिस उतनी की उतनी ही है। दिल्ली का लॉ एंड आर्डर सीधे तौर पर गृह मंत्री जी के अंडर है। अगर वह अपराधों को कम नहीं कर सकते, अपराधों पर रोक नहीं लगा सकता, दिल्ली को सहमी हुई जिंदगी जीने से बचा नहीं सकते, तो उनको गद्दी छोड़ देनी चाहिए या उन्हें यहां पर इन अपराधों को रोकना चाहिए। मैं समझता हूं कि बहुत शर्म की बात है। दिल्ली राजधानी होते हुए भी उसके अंदर इस प्रकार की स्थिति पैदा हो रही है।

[अनुवाद]

श्री सी. कुप्पुसामी (मद्रास उत्तर): महोदय, नैवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लिग्नाइट के खनन तथा ताप-विद्युत के उत्पादन में लगा हुआ है। लगभग 16,000 ठेका श्रमिक विभिन्न ठेकेदारों के माध्यम से एनएलसी में कार्यरत हैं। वे एनएलसी के सभी कार्य क्षेत्रों में लगे हैं। तथापि उन्हें मिलने वाले वेतन तथा भत्ते स्थायी श्रमिकों से काफी कम हैं। वे ठेकेदारों की दया पर निर्भर हैं तथा एनएलसी की मुख्य नियोक्ता के रूप में भूमिका काफी सीमित है। यह केवल नैवेली लिग्नाइट कारपोरेशन के साथ ही नहीं है, वस्तुतः केन्द्र सरकार के सभी उपक्रमों में लगभग यही स्थिति है।

कई वर्षों तक कार्य करने के बाद भी, ठेके श्रमिकों की सेवाएं नियमित नहीं की जाती हैं। एनएलसी के ठेका श्रमिकों की मांगें नियोजन का नियमितीकरण, आवास तथा चिकित्सा सुविधाओं का प्रावधान, परिवहन भत्ता तथा बोनस है। यह सर्वथा अनुचित है कि ठेका श्रमिकों को कल्याणकारी उपायों यथा चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने में स्थायी श्रमिकों के बराबर दर्जा नहीं दिया जाता है। एनएलसी के ठेका श्रमिकों द्वारा हाल में की गई हड़ताल से उत्पन्न गंभीर परिस्थिति को देखते हुए तमिलनाडु के माननीय विद्युत मंत्री ने हाल ही में विधान सभा में घोषणा की थी कि तमिलनाडु सरकार ने एनएलसी प्रबंधन को इस मामले का उचित समाधान ढूंढने की सलाह दी है। इसलिए, मैं कोयला मंत्री से इस मामले में हस्तक्षेप करने तथा ठेका श्रमिकों की जायज मांगों तथा शिकायतों की जांच करने के लिए एनएलसी प्रबंधन को निदेश दे तथा उनकी शिकायतों का समाधान करने के लिए आवश्यक कदम उठाए।

श्री रूपचंद पाल (हुगली): महोदय, चूंकि श्रम संबंधी स्थायी समिति ने असंगठित क्षेत्र के कार्यबल के कल्याण से संबंधित विधेयक की पूर्ण जांच कर ली है इस क्षेत्र के हमारे लाखों लोग जो देश के कुल कार्यबल का 98 प्रतिशत से ज्यादा है, इस विधेयक के पारित होने के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं।

बजट सत्र का दूसरा चरण यदि पहले नहीं तो 9 मई को समाप्त होना निर्धारित है। मैं सरकार से यह देखने का अनुरोध करूंगा कि यह विधेयक, संबद्ध स्थायी समिति की सर्वसम्मत सिफारिश के आधार पर यथासंशोधित रूप में, इस सभा के समक्ष चर्चा, विचार-विमर्श तथा पारित होने के लिए लाया जाय।

अध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य संबद्ध करते है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप स्वयं को उनके साथ संबद्ध करते हैं।

...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, असंगठित क्षेत्र के अंतर्गत 37 करोड़ श्रमिकों का यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है।

स्थायी समिति ने सर्वानुमति से विधेयक का प्रारूप फिर से तैयार किया है तथा उसकी रिपोर्ट दिसंबर माह में प्रस्तुत की गई थी। हम मांग करते हैं कि इस सत्र में, सरकार विधेयक लाए तथा हम संसद के चालू सत्र में इसे पारित करें। ...*(व्यवधान)* हम संसदीय कार्य मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहते हैं कि यह काफी महत्वपूर्ण विधेयक है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री आचार्य, आप इस चीज को अच्छी तरह जानते हैं। आप जहां 30 वर्ष से हैं तथा आप जानते हैं कि यह नहीं किया गया।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य तथा श्री प्रबोध पाण्डा इस मामले पर अपने को संबद्ध करते हैं। वे सदस्य को संबद्ध करना चाहते हैं। अपनी स्लिप भेज सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री बृज किशोर त्रिपाठी, श्री ए.वी. बेल्लारमिन तथा श्री मोहन रावले इस मामले पर अपने आपको संबद्ध करते हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: महोदय, मैं बहुत दुख और चिंता के साथ कहना चाहता हूं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री एस.के. खारवेनथन (पलानी): महोदय, मैंने भी एक अति महत्वपूर्ण मामले को उठाने का नोटिस दिया है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको बुलाऊंगा। यदि आप कार्यवाही में व्यवधान डालेंगे, तो मैं आपको नहीं बुलाऊंगा।

श्री मोहन सिंह

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: महोदय, मैं बहुत दुख और चिंता के साथ अपनी पीड़ा को आपके सामने बयान करना चाहता हूं। आज पूरी नई दिल्ली पुलिस छावनी में तब्दील हो गई है, 15000 पुलिस कर्मियों को जगह-जगह तैनात किया गया है, सारे कार्यालय खाली करा दिए गए हैं, सारे कार्यालयों के ऊपर पैरा-मिलिटरी फोर्सेज का पहरा हो गया है जो संगीनें ताने खड़े हैं। पहले मुझे खुद नोटिस था कि आज एक बजे से रास्ते बंद होंगे, लेकिन कल शाम को ही मुझे अपने घर जाने में दिक्कत हुई। मुझे पूरा कनाट प्लेस घूमकर जाना पड़ा, आज सुबह मुझे घर से यहां आने में दिक्कत हुई। बीच के सारे रास्ते सील कर दिए गए हैं। यह बहुत दुखद बात है कि जो ओलंपिक मशाल दुनिया में भाईचारे का प्रसार करने के लिए होती है, वह पुलिस के साये में केवल पुलिस की मशाल बनकर रह गयी है। यह बहुत दुखदायी स्थिति है। इसके चारों तरफ के इलाके में जो भी तिब्बती प्रवेश करता है, उसकी गिरफ्तारी हो रही है। लगभग 150 तिब्बती नौजवान आज जेल में बंद हैं और उनके ऊपर लाठियों से प्रहार हो रहा है। मैं समझता हूं कि यह स्वतंत्र भारत है, जहां सभी को स्वतंत्र और लोकतांत्रिक ढंग से अपनी बात उठाने का अधिकार है। लेकिन दुखद स्थिति यह है कि हमारे देश की कानून-व्यवस्था की समीक्षा, पुलिस प्रशासन की समीक्षा किसी अन्य देश का राजदूत करे, इससे खराब बात कोई अन्य नहीं हो सकती है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना चाहता हूं कि इस देश में लोकतांत्रिक ढंग से विरोध करने का जो तरीका है, उसका पुलिस फोर्स के जरिए दमन नहीं होना चाहिए। आज एक बजे से जो मेट्रो बंद होनी थी, उसे सुबह ही बंद कर दिया गया। मैं समझता हूं कि पूरा दिल्ली शहर, भारत की राजधानी को एक कैदखाने में तब्दील करके भारत ने यहां की जनता के साथ अन्याय किया है। मैं इसकी निंदा करता हूं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे विश्वास है कि हम भी ओलंपिक के पक्ष में हैं।

श्री एस.के. खारवेनथन

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: श्री सन्दीप दीक्षित ने स्वयं को इस मामले से संबद्ध किया है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

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

...*(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

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

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: केवल श्री खारवेनथन का भाषण कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

श्री एस.के. खारवेनथन: अपशिष्ट कपास और कुछ नहीं है बल्कि कताई इकाइयों से प्राप्त बची-खुची कपास हैं। अपशिष्ट कपास ही कच्ची सामग्री के रूप में ओपन एण्ड कताई मिलों द्वारा 2 काउंट से 20 काउंट तक कपास के मोटे धागों की किस्में तैयार करने के लिए उपयोग की जा रही है। अपशिष्ट कपास से बने धागों का उपयोग चादर, तौलिये तथा अन्य किस्म के उत्पादों के उत्पादन हेतु हथकरघा क्षेत्र हेतु कच्ची सामग्री के रूप में होता है। देश की वस्त्र मिलें अपशिष्ट कपास का निर्यात कर रही हैं। इसके परिणामस्वरूप, ओपन एण्ड मिलें बन्द होने के कगार पर हैं। तथा स्वाभाविक रूप से हथकरघा तथा विद्युत करघा पूरी तरह प्रभावित होते हैं। इसके परिणामस्वरूप लाखों श्रमिकों का रोजगार समाप्त हो रहा है। अतएव वे तमिलनाडु विशेषरूप से चिन्निमलाई तथा मेरे जिले के कुछ भागों में आन्दोलन कर रहे हैं। अतएव, मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह कताई मिलों द्वारा अपशिष्ट कपास के निर्यात पर प्रतिबंध लगाए।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल (डिब्रुगढ़): महोदय, जैसा कि आप जानते हैं, डिगबोई शोधनशाला दुनिया की सबसे प्राचीन शोधनशाला है जो तिनसुकिया जिले में स्थित है। 14 अक्तूबर 1981 को भारत सरकार ने आयल इंडिया के बर्मा आयल कंपनी तथा असम आयल कम्पनी लिमिटेड के शेयर अपने स्वामित्व में ले लिए। बदले में केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने असम आयल कंपनी के अपने शेयर इंडियन आयल कारपोरेशन को अधियुक्त का निर्णय लिया किंतु एक लिखित अनुदेश दिया कि इसकी पृथक पहचान तथा प्रतीक चिह्न (लोगो) को बनाए रखा जाना चाहिए। इस प्रकार आईओसी में एक पृथक प्रभाग यथा असम आयल प्रयाग का निर्माण किया गया।

आप इसे मानेंगे कि इस अनुदेश को देते समय केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने असम आयल कंपनी लिमिटेड की ऐतिहासिक परंपरा तथा उत्तर पूर्व के लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखा। भारतीय तेल उद्योग का जन्म डिगबोई में हुआ वर्षों से जिसमें विश्व की प्राचीनतम शोधनशाला है जो सौ से अधिक वर्षों से काम कर रही है। असम आयल ब्रांड तथा लोगो विश्वसनीय विपणन समर्थन से ज्यादा विश्वसनीय सिद्ध हुआ है। आक्रमक गैंडे के रेखाचित्र वाला ब्रांड असम आयल पूर्वोत्तर वासियों तथा उनकी संस्कृति के अभियान तथा आकांक्षाओं का प्रतीक है। चूंकि पहला तेल का कुंआ डिगबोई में सौ वर्षों से पहले खोदा गया था, इसलिए इस क्षेत्र के विभिन्न भागों तथा लोगों के बीच भावात्मक एकता की मजबूत धरोहर बन गई है। वास्तव में, संपूर्ण क्षेत्र असम आयल को एक दाय संस्था मानता है।

अब, हम समझते हैं कि लागतों को नियंत्रित करने तथा सहक्रिया हासिल करने के बहाने आई.ओ.सी. असम आयल प्रभाग को मिलाने तथा इसकी अलग पहचान को समाप्त करने का प्रयास कर रही है।

अध्यक्ष महोदय: यह कोई बड़ा कथन नहीं हो सकता है। इन दिनों क्या हो रहा है?

श्री सर्वानन्द सोनोवाल: लागतों को नियंत्रित करने का उद्देश्य पूर्वोत्तर में आई.ओ.सी. के विपणन प्रभाग का विलय असम आयल प्रभाग, जो कि उस क्षेत्र में काफी बड़ा है, के साथ करके तथा आई.ओ.सी. के नए ढांचे के क्रियान्वयन के पूर्व यथा विद्यमान पुराना रिपोर्टिंग संबंध के साथ संपूर्ण पूर्वोत्तर के लिए डिगबोई में विपणन मुख्यालय बनाए रखकर भी प्राप्त किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय: अब हमें इन दो वक्तव्यों को संपादित करना होगा। इसकी अनुमति नहीं दी जा सकती है। यह दो पृष्ठ का वक्तव्य नहीं हो सकता है।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल: आज के समय में जबकि हम वैश्विक गांवों की बात करते हैं, पूर्वोत्तर के लिए आई.ओ.सी. का विपणन मुख्यालय डिगबोई में रखने में कोई हानि नहीं हो सकती है। महोदय, मैं अंतिम बिंदु पर आ रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय: अंतिम बिंदु 20वां बिंदु नहीं हो सकता है।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल: महोदय, आप इस बात से निश्चित रूप से सहमत होंगे कि राष्ट्रीय एकीकरण का तुलन पत्र इंडियन आयल कार्पोरेशन जैसी सरकारी क्षेत्र की किसी कंपनी से कहीं अधिक महत्वपूर्ण है।

आपके माध्यम से मैं माननीय पेट्रोलियम मंत्री से अपील करना चाहूंगा कि वे इंडियन आयल कार्पोरेशन को यथापूर्ण स्थिति को पुनर्बहाल करने का निदेश दें। अगर लागत को नियंत्रित करना इतना महत्वपूर्ण है, तो पूर्वोत्तर में इसके विपणन प्रभाग को असम

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

आयल प्रभाग के साथ चार्जिंग राइनों के प्रतीक के अंतर्गत विलय कर दिया जाए। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय: भविष्य में, मैं इस समय वक्तव्य पढ़ने की अनुमति नहीं दूंगा। दो पृष्ठ के वक्तव्य को पढ़ने की अनुमति नहीं दी जा सकी है।

डा. अरुण कुमार शर्मा: महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए मुद्दे के साथ स्वयं को सम्बद्ध करना चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय: आपके नाम को इसके साथ सम्बद्ध किया जाएगा।

[हिन्दी]

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं।

अध्यक्ष महोदय: इसीलिए मैंने आपको बुलाया है। सबके विषय महत्वपूर्ण होते हैं।

श्रीमती किरण माहेश्वरी: आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। मेरे क्षेत्र का यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। उदयपुर में दूरदर्शन केन्द्र की स्थापना के लिए हमने सरकार से लम्बे समय से मांग की थी और सरकार ने आश्वासन दिया था कि वहां एक दूरदर्शन केन्द्र खोला जाएगा। हम लोगों ने इस संबंध में केन्द्रीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा था। उन्होंने जवाब दिया था, जिसमें 11वीं पंचवर्षीय योजना में उदयपुर में एक दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने के बारे में हमें आश्वस्त किया था। अब जबकि 11वीं पंचवर्षीय योजना शुरू हो चुकी है, लेकिन आज तक इस बारे में बताया गया कि वह दूरदर्शन केन्द्र खुलेगा या नहीं। उदयपुर एक आदिवासी इलाका है। अगर उस क्षेत्र में दूरदर्शन केन्द्र स्थापित कर दिया जाए तो वहां के जो हैंडीक्राफ्ट का काम करने वाले जो लोग हैं और जो वहां के आर्टिस्ट्स हैं, उनके लिए यह केन्द्र काफी उपयोग होगा। इसके साथ ही यह केन्द्र पूरे राजस्थान के लिए भी उपयोगी होगा। इसलिए आपके माध्यम से, मैं सरकार से मांग करती हूं कि जल्द से जल्द उदयपुर के दूरदर्शन केन्द्र के बारे में गंभीरता से विचार करके स्वीकृति प्रदान करें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं डा. के.एस. मनोज को बोलने की अनुमति देता हूं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आधा घंटा समाप्त हो गया है। मैं केवल आपके निर्णय का पालन कर रहा हूं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, मुझे बोलने की अनुमति दी जाए। *...(व्यवधान)*

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी): महोदय, केरल में अप्रत्याशित वर्षा से फसलों को हुई भारी क्षति के लिए केंद्र से वित्तीय सहायता की मांग की गई है। मार्च, 2008 के पहले सप्ताह के दौरान काफी वर्षा हुई थी। मार्च 16 को केवल एक दिन में 118 एम.एम. वर्षा दर्ज की गई। धान की पूरी फसल जलमग्न हो गई तथा जल-भराव के कारण पूरी फसल बर्बाद हो गई। फसल में अंकुरण होने लगा तथा यह उपयोग के लायक नहीं रह गया।

केवल कुट्टानाड में लगभग 30,000 हेक्टेयर भूमि में धान की फसल बर्बाद हो गई। स्थिति की त्रासदी यह है कि धान की फसल कटाई के लिए तैयार हो गई थी। केवल कुट्टानाड में 63 करोड़ रुपए की फसल का नुकसान होने का अनुमान है तथा पूरे केरल राज्य में 161 करोड़ रुपए की धान की फसल का नुकसान होने का अनुमान है।

अध्यक्ष महोदय: आपको संक्षिप्त तथा महत्वपूर्ण वक्तव्य देना है। वक्तव्य लंबा नहीं होना चाहिए।

डा. के.एस. मनोज: लगभग 1450 करोड़ रुपए का कुल नुकसान होने का अनुमान है। मौके पर नुकसान का आकलन करने के लिए केंद्रीय दल ने दौरा किया है लेकिन अभी तक राज्य को कोई राहत नहीं दी गई है। किसानों को हुए नुकसान के अलावा कृषि मजदूरों की मजदूरी का भी नुकसान हुआ है।

महोदय, डा. एम.एस. स्वामीनाथन ने कुट्टानाड की पारिस्थितिकीय वहनीयता के संबंध में केंद्र सरकार को एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है। अगर सिफारिशों को सरकार ने स्वीकार एवं कार्यान्वित किया होता तो यह विध्वंसकारी नुकसान नहीं होता। मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि केरल राज्य को तत्काल केंद्रीय सहायता जारी की जाए तथा डा. स्वामीनाथन आयोग की रिपोर्ट की सिफारिशों को भी कार्यान्वित किया जाए।

अध्यक्ष महोदय: श्री सुरेश कुरूप स्वयं को इससे सम्बद्ध कर सकते हैं। उन्होंने नोटिस भेजा है। मैं इन तात्कालिक व्यवधानों की अनुमति नहीं दूंगा। मैं आपको बार-बार यह कहता रहा हूं कि मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। आपको समय पर उपयुक्त नोटिस देना होगा।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर): महोदय, क्या हम अपने आपको इससे सम्बद्ध कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय: आप पर्ची भेजकर सभा के लिए कोई समस्या पैदा किए बिना अपने आपको इससे सम्बद्ध कर सकते हैं।

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, मैं माननीय सदस्य के कथन के साथ स्वयं को सम्बद्ध करता हूं।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी पर्ची भेजिए।

एडवोकेट सुरेश कुरूप (कोट्टायम): महोदय, केरल के मुख्य मंत्री की अध्यक्षता में सभी दलों का एक प्रतिनिधिमंडल यहां आया था तथा इस प्रतिनिधिमंडल ने प्रधानमंत्री जी को एक ज्ञापन प्रस्तुत किया। अभी तक केंद्रीय सहायता जारी नहीं की गई है। केंद्र सरकार को तत्काल केंद्रीय सहायता जारी करनी चाहिए क्योंकि करोड़ों रुपए मूल्य की फसलों का नुकसान हुआ है। आपको इसे केरल को चावल के केंद्रीय आबंटन में कमी के साथ मिलाकर पढ़ना चाहिए। इस कारण केरल में अप्रत्याशित स्थिति उत्पन्न हो गई है। केंद्रीय सहायता तत्काल जारी की जानी चाहिए। हम सरकार से जवाब चाहते हैं।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): महोदय, न केवल धान की फसल बल्कि काली मिर्च, काफी तथा अन्य फसलें भी नष्ट हुई हैं।

अध्यक्ष महोदय: श्री मधुसूदन मिस्त्री, कृपया अपनी सीट पर जाकर आपदा राहत से संबंधित मुद्दे पर बोलें।

[हिन्दी]

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): अध्यक्ष जी, गुजरात में पिछले हफ्ते एक बहुत बड़ा साइक्लोनिक स्टोर्म आया, जिसकी वजह से गांव के लोगों का गेहूं और उसके दाने जो बाहर रखे हुए थे, वे उड़ गये, केवल उनका हस्क रह गया। साथ ही मकानों के पतरे, टीनें वगैरह उड़ गयीं और उनका काफी मात्रा में नुकसान हुआ। मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि राज्य के एग्रीकल्चर मिनिस्टर साहब ने कहा कि एक भी पैसा कंपनसेशन का नहीं दिया जाएगा। करीब 600 करोड़ रुपया स्टेट के पास प्राकृतिक आपदा फंड का है। नेशनल कैलेमिटी रिलीफ फंड के अंदर 75 प्रतिशत ग्रांट सेंटर से दी जाती है। उस 75 परसेंट पैसे से, जिन किसानों का पूरा माल चला गया, जिनके गेहूं भीग गये, उड़ गये, उनको पूरा मुआवजा मिलना चाहिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप झगड़ा क्यों कर रहे हैं। कृपया उसी मुद्दे का उल्लेख करें जो अधिक महत्वपूर्ण है।

[हिन्दी]

श्री मधुसूदन मिस्त्री: सेंट्रल गवर्नमेंट को स्टेट गवर्नमेंट को पैसा देने के लिए कहना चाहिए। नेशनल कैलेमिटी रिलीफ फंड के ऊपर स्टेट आर्बीट्रिरिली डिसाइड नहीं कर सकता है कि किसानों को पैसा नहीं मिलेगा। जबकि तथ्य यह है कि स्टेट के पास नेशनल कैलेमिटी रिलीफ फंड का पैसा पड़ा हुआ है। *...(व्यवधान)*

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहूंगा कि राजस्थान में पिछले दिनों शीत लहर, ओले, आंधी और तूफान के कारण करोड़ों रुपयों की फसल बर्बाद हो गई है।

अध्यक्ष महोदय: आप थोड़े धीरज से बोलिए, तभी अच्छी तरह से समझ में आएगा।

प्रो. रासा सिंह रावत: मान्यवर, राजस्थान में कड़ाके की ठंड, शीत लहर और असामयिक वर्षा के कारण फसलों की बहुत बर्बादी हुई है। सीआरएफ के जो सिद्धांत हैं, एनसीसीएफ के 12वें कमीशन में जो नारम्स बनाए हैं, उसके अंदर शीत लहर, पाले आदि का कोई प्रावधान नहीं है। किसानों को फसलों की बर्बादी का कोई मुआवजा नहीं मिला है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से प्रार्थना करना चाहूंगा कि वह नियमों में संशोधन करे और सीआरएफ और एनसीसीएफ में प्रावधान किया जाए, जिससे कि राजस्थान के किसानों को राहत मिल सके और उन्हें मुआवजा मिल सके।

अध्यक्ष महोदय: आपने अच्छा इश्यू उठाया है।

[अनुवाद]

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): महोदय, मैं इस मुद्दे पर स्वयं को प्रो. रासा सिंह रावत के साथ सम्बद्ध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं प्रो. रासा सिंह रावत द्वारा उठाए गए विषय से एसोशिएट करता हूं।

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर): महोदय, मैं भी अपने को इस विषय से संबद्ध करती हूं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सभी इससे स्वयं को सम्बद्ध कर रहे हैं। अब श्री बेल्लारमिन बोलेंगे।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: मैंने 15 माननीय सदस्यों को बोलने का मौका दे दिया है।

[अनुवाद]

और कोई मुद्दा अभी नहीं उठाया जाएगा। या तो आप दिन के अंत तक इंतजार करें अथवा आपको कल मौका मिलेगा। यह माननीय पीठासीन अधिकारी पर निर्भर करेगा।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, मुद्दे उठाने का तरीका क्या है?

अध्यक्ष महोदय: सही अथवा गलत, आपको पीठासीन अधिकारी पर निर्भर करना पड़ेगा। मुझे खेद है, आज नहीं। हम सभी सर्वसम्मति से पांच मुद्दों की अनुमति देने के लिए सहमत हुए थे।

[हिन्दी]

कितनी अच्छी तरह से हाउस चल रहा है। आपके सहयोग से सात प्रश्न हो गए हैं।

[अनुवाद]

श्री ए.वी. बेल्लारमिन (नागरकोइल): आज जबकि विश्व हीमोफीलिया दिवस मनाया जा रहा है, मैं सरकार की जानकारी में घातक रोग हीमोफीलिया से पीड़ित रोगियों की खतरनाक स्थिति को लाना चाहता हूं। यह रोग अचानक रक्त निकलने की आनुवांशिक गड़बड़ी के कारण होता है जिसमें थक्का नहीं बनता है। इस रोग से ग्रस्त व्यक्तियों को काफी कष्ट उठाना पड़ता है। यह काफी शुभ संकेत है कि सरकार दिल्ली के तीन चुनिन्दा अस्पतालों में इससे ग्रस्त रोगियों का इलाज करने के लिए आगे आई है। इसके इलाज में उपयोग किया जाने वाला सीरम न केवल इतना महंगा है कि आम आदमी की पहुंच के बाहर है, बल्कि यह आसानी से उपलब्ध भी नहीं है। अत:, मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि हीमोफीलिया ग्रस्त रोगियों को सभी जिला मुख्यालय अस्पतालों में इलाज की सुविधा प्रदान करे तथा निर्धारित दवाइयां या तो नि:शुल्क अथवा सब्सिडी प्राप्त अथवा वहनीय लागत पर उपलब्ध कराई जाए।

अध्यक्ष महोदय: अब हम मद सं. 16 लेंगे। माननीय सदस्यों को सहयोग के लिए धन्यवाद। मैं किसी को चुप नही कराना चाहता, लेकिन मुझे विवेक का सहारा लेना पड़ता है।

[हिन्दी]

त्रिपाठी जी आप जानते हैं, हम आपका बहुत आदर करते हैं।

[अनुवाद]

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, कृपया मेरी बात सुनें। कृपया मुझे दो-तीन मिनट बोलने दें।

अध्यक्ष महोदय: कृपया आज नहीं। हम इस पर सोमवार को चर्चा करेंगे।

अब सभा मद सं. 16 पर चर्चा करेगी। अनुदानों की मांगें (रेलवे)। श्री गणेश प्रसाद सिंह बोलेंगे।

त्रिपाठी जी मैं आपका आभारी हूं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, यह उड़ीसा राज्य के साथ अन्याय है।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, मुझे आपका राज्य प्रिय है और आप यह जानते हैं। मैं प्रतिवर्ष वहां जाता हूं।

अपराह्न 12.38 बजे

अनुदानों की मांगें (रेल), 2008-2009—*जारी*

[हिन्दी]

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट वर्ष 2008-09 पर बोलने का मौका दिया। आप भली भांति अवगत हैं, जब माननीय रेल मंत्री जी वर्ष 2008-09 के लिए रेल बजट पेश कर रहे थे, उस समय चारों तरफ से सराहना की खबरें आने लगीं, क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी ने जहां रेलवे की आमदनी बढ़ाने के बारे में सोचा और उसके लिए उपाय ढूंढे, वहीं आम जनता को सुविधा, विकलांगों को सुविधा, छात्र-छात्राओं को सुविधा देने का प्रावधान अपने बजट में किया।

अपराह्न 12.39 बजे

[**श्री मोहन सिंह** *पीठासीन हुए*]

महोदय, आप जानते हैं कि एक तरफ से लोग रेल मंत्री जी के भाषण पर हल्ला करते थे और दूसरी तरफ से हर राज्य में,

हर जगह काफी संख्या में रेलगाड़ी चलाने का, नई रेल लाइनें बिछाने का आदेश दिया। अगर आप सभी चीजों को मिला कर देखेंगे, तो पाएंगे कि रेलवे बहुत मुनाफे में चल रही है। इसका भी एक कारण है। कुशल प्रबंधन से रेल मंत्री जी ने ये सभी उपाय किए हैं। हमारे बीजेपी के माननीय सदस्य अनेक बार आलोचनाएं करते हैं कि रेल मंत्री जी ने सिर्फ लुभावने बजट को पेश किया है। ऐसी बात नहीं है, यह लुभावना बजट नहीं है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मंत्री जी आप माननीय सदस्य को बोलने दीजिए।

श्री गणेश प्रसाद सिंह: बीजेपी और एनडीए के साथियों ने कभी भी रेल बजट की सराहना करने का काम नहीं किया है। मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि जब उनका राजपाट था क्या उस समय रेल मुनाफे में चल रही थी? बिल्कुल नहीं। रेलवे हमेशा घाटे पर चल रही थी लेकिन आज मंत्री जी ने रेलवे को मुनाफे पर लाकर दुनिया के नक्शे पर लाने का काम किया है। सभी क्षेत्रों की अलग-अलग समस्याएं हैं। मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने बीहटा से अनुग्रहनारायण रोड तक रेल चलाने की घोषणा की थी और उसका शिलान्यास भी किया था। आगे कार्रवाई के लिए राशि का आवंटन भी किया गया। पटना से गया दोहरीकरण की जो बात थी, उसके लिए भी बजट में प्रावधान किया है। उन्होंने इस्लामपुर से गया तक लाइन बिछाने की घोषणा की है। दोहरीकरण कार्य और रेल लाइन बिछाने के कार्य की गति को तेज किया जाए।

मेरे साथी सीताराम सिंह जी के क्षेत्र की भी कुछ समस्याएं हैं। मोतिहारी, शिवहर, सीतामढ़ी में काम को तेज करने की जरूरत है। सर्वे के काम को भी पूरा करना है। आरओबी की भी समस्या है। इसे हल करने की आवश्यकता है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय: जो सदस्य अपना भाषण ले करना चाहते हैं, उनको अपना भाषण ले करने की अनुमति है। सभी को रेल बजट का समर्थन करना है, इसलिए वे अपना भाषण ले कर दें। आज सदन में भोजनावकाश नहीं होगा। जिन को भोजनावकाश में जाना है, वे अपना भाषण ले कर दें।

[अनुवाद]

श्री के. सुब्बारायण (कोयम्बटूर): महोदय, यह अवसर देने के लिए मैं प्रसन्न हूं तथा आपको धन्यवाद देता हूं।

यह रेल बजट एक मिश्रित बजट है। सर्वप्रथम मैं यह कहना चाहता हूं कि यात्री भाड़े में कमी किया जाना स्वागतयोग्य कदम है। ऐसे स्थिति में जब लोगों को चारों ओर से महंगाई का सामना करना पड़ रहा है, यात्री भाड़े में कमी किये जाने से कुछ राहत मिलेगी। लाइसेंसशुदा कुलियों की गैंगमैन एवं समूह 'घ' पदों पर नियुक्ति एक सकारात्मक कदम है। किन्तु रेलवे में 1.5 लाख से ऊपर रिक्तियों को भरने के लिए प्रयत्न किया जाना चाहिए और विभिन्न परियोजनाओं में ठेके पर कार्य कर रहे कामगारों के नियोजन के लिए भी प्रयत्न किये जाने चाहिए।

वस्तुत: रेलवे आतंकवादी हमलों का लक्ष्य बन रहा है। बड़ी संख्या में हो रही रेल दुर्घटनाओं तथा महिलाओं के विरुद्ध निरन्तर बढ़ते हुए अपराधों का समुचित रूप से निराकरण किया जा रहा है। कन्टेनर रेलगाड़ी और डिब्बों का प्रस्तावित निजीकरण रेल सेवाओं की आऊटसोर्सिंग और रेलवे की सम्पत्ति का सरकारी निजी-भागीदारी के नाम पर निजीकरण चिन्ताजनक है। निजीकरण के लिए ऐसा अभियान आपत्तिजनक है। आम तौर पर तथा विशेषरूप से तमिलनाडु के लिए किए गए समग्र आबंटन से शायद ही चालू परियोजनाएं पूरी हो पाएं। इस प्रस्ताव में तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों की तात्कालिक एवं अति आवश्यक मांग पूरी नहीं हुई है। मैं कुछ को विस्तार से बताता हूं कि प्रस्तावित माईलादुतुरई-तिरूवर-कराईकुडी रेल लाइन की अनुमानित लागत 404 करोड़ रुपये है। महोदय गत वर्षों से 10 करोड़ रुपये में आबंटन के अतिरिक्त इस बजट में 50 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है। इससे 344 करोड़ रुपये का भारी अन्तर रह जाएगा। इस कमी के कारण 2010 से पहले इस परियोजना के पूरे होने पर प्रश्न चिह्न लग गया है।

नई बड़ी लाइनें बिछाने तथा आमान परिवर्तन कार्य के लिए आबंटित की गई धनराशि वास्तविक अनुमानित आवश्यकता को पूरा करने के लिए बहुत कम पड़ जाएगी। बिल्लुपुरम और बरपदी, तिरूची-नागौर-कराइकल, मनामदुरई-विरुद्धनगर आदि जैसे पहले ही शुरू हो चुकी परियोजनाएं और प्रस्तावित निल्लेई-थेनकाशी और मदुरई-बोडी आमान परिवर्तन जैसी परियोजनाएं भी अपर्याप्त बजटीय सहायता के कारण पूरी नहीं हो पाएगी। उदाहरण के लिए बिल्लुपुरम और बरपदी के बीच आमान परिवर्तन के कार्य की अनुमानित लागत 276 करोड़ रुपये है तथा इसके लिए आबंटन केवल 121 करोड़ रुपये किया गया है। तिरूची-नागौर-कराइकल परियोजना जो तिरूवर तक पूरी हो चुकी है के लिए गत वर्ष के 281 करोड़ रुपये के अतिरिक्त अब 50 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। इसके लिए अभी भी लगभग 120 करोड़ रुपये की कमी चल रही है। ममादुरई-विरुद्धनगर परियोजना को पूरा करने के लिए प्रस्तावित 60 करोड़ रुपये की सहायता के अतिरिक्त 84 करोड़ रुपये के आबंटन की आवश्यकता है।

[श्री के. सुब्बारायण]

इसके अतिरिक्त कोयम्बटूर क्षेत्र की जानबूझकर अनदेखी की गई है। नई चलाई गई गरीब रथ रेलगाड़ियों एवं कुम्भकोणम-कोयम्बटूर जनशताब्दी के विस्तार जिससे तिरूपुर एवं कोयम्बटूर के लोगों को लाभ होगा, यदि गरीब रथ कोयम्बटूर तथा तिरूपुर स्टेशन पर रूकती है के सिवाय कुछ भी उत्साहजनक नहीं है।

224.88 किलोमीटर लम्बी कोयम्बटूर-डिण्डीगुल रेल लाइन की आमान परिवर्तन परियोजना को दी गई बजटीय सहायता बहुत ही निराशाजनक है। वर्ष 2006 में एक करोड़ रुपये, वर्ष 2007 में 30 करोड़ रुपये का आबंटन तथा इस बजट में 65 करोड़ रुपये की बहुत कम सहायता की घोषणा होने से निश्चित ही यह परियोजना अधूरी रहेगी। इस परियोजना की अनुमानित लागत 613.61 करोड़ रुपये है तथा इसकी तुलना में आबंटित धनराशि नगण्य सी है।

ये टिप्पणियां करने के बाद, मैं आपके विचारार्थ निम्नलिखित प्रस्ताव रखता हूं।

कोयम्बटूर नार्थ जंक्शन और इरूगुर के बीच रेल पटरी के दोहरीकरण के कार्य को पर्याप्त वित्तीय आबंटन से शीघ्र पूरा किया जाए।

बढ़ते हुए यातायात का समाधान करने के लिए कोयम्बटूर के इर्द-गिर्द सरक्यूलर ट्रेन और कोयम्बटूर व तिरूपुर के बीच शटल ट्रेन सेवा और पोलाची-पलाक्कड़-मेनुपलायम पर यात्री सेवाएं शुरू की जानी चाहिए।

तिरूपुर को इसको तेजी से बढ़ते हुए होजरी एवं वस्त्र निर्यात के कारण इसे विश्व के मानचित्र पर 'डालर सिटी' के रूप में पहचान मिली है। तिरूपुर और करूर के बीच बरास्ता-केन्नायम एवं वेलाकोइल एक नई रेल लाइन बिछाई जानी चाहिए जिससे तिरूपुर तथा थोथुकुडी के बीच मार्ग की दूरी कम होगी। इससे मुक्त वाणिज्यिक मालभाड़ा तथा प्रभावी दैनिक यात्री सुविधाएं प्रदान करने में सहायता मिलेगी।

राष्ट्रीय राजमार्ग 209 पर इच्छानरी में और अवेरमपलायम में रेलवे लेबल क्रासिंग पर ऊपरि पुलों का निर्माण किया जाना चाहिए।

कोयम्बटूर तथा तिरूपुर के बीच नई रेलगाड़ियों की मांग नितान्त बढ़ गई है क्योंकि यहां पर अत्यधिक विकास होने के कारण राज्य के विभिन्न जिलों से लोग यहां पर रोजगार प्राप्त करने के लिए आकर्षित होते हैं। कोयम्बटूर-इरोड, कोयम्बटूर-मेतूपलायम, कोयम्बटूर-पलाक्कड, कोयम्बटूर-पोलाची के बीच एक-एक घण्टे के बाद रेल सेवा शुरू की जानी चाहिए।

कोयम्बटूर से कुड्डालोर, नागपट्टनम, तिरूवरुर, पुडुकोट्टाई, शिवंगगई और रामनाथपुरम के बीच नई रेलगाड़ी चलाई जाए तथा कोयम्बटूर से तिरूपति से तिरूवनन्तपुरम के लिए यात्री रेलगाड़ी और कोयम्बटूर से बैंगलोर के लिए रात के समय रेलगाड़ी चलाई जाए। कोयम्बटूर जंक्शन, कोयम्बटूर नार्थ-जंक्शन, पिलामेडु स्टेशन, सिंगनालूर स्टेशन तथा पोडानुर जंक्शन को मास्टर प्लान विकास योजना के अंतर्गत शामिल किया जाए। राज्य में विशेषकर कोयम्बटूर में प्लेटफार्मों के विस्तार, विशेष टिकट खिड़की, अतिरिक्त प्रतीक्षालय और अधिक भूमिगत पारपथ एवं जलपानगृह सहित अत्याधुनिक आधारिक सुविधाएं प्रदान की जाएं।

निष्कर्ष में मैं निवेदन करता हूं कि स्वतंत्रता के 60 वर्षों के बाद भी पूरे देश को रेलमार्ग से जोड़ना सुनिश्चित करने के लिए देश के हर भाग को दूसरे भाग से जोड़ने का रेलवे का मूल सिद्धांत अभी भी दूर सपना है। भारतीय रेलवे का समग्र सामाजिक-आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण योगदान होने में मार्गदर्शक तत्व अभी भी नदारद है। व्यापक तौर पर यह बजट निजीकरण तथा वैश्वीकरण को दर्शाता है।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: अब आप समाप्त करिए। बचा हुआ भाषण ले कर दीजिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: माननीय सदस्य इस बात का ध्यान रखें कि ढ़ाई बजे माननीय मंत्री जी को जवाब देना है और ढ़ाई बजे से पहले मेरे पास लम्बी सूची है। इसलिए आधा भाषण करिए और आधा ले कर दीजिए।

***श्री गणेश सिंह** (सतना): अध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदान मांगों पर मैं अपना वक्तव्य दे रहा हूं। रेलवे मंत्रालय द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए जो अनुदानों की मांगों पर जो प्रस्ताव सदन में प्रस्तुत किया है मैं उसका विरोध करता हूं। क्योंकि रेलवे ने देश के अंदर समान विकास नहीं किया है। लगातार रेलवे के असमान विकास की शिकायत मा. सांसद सदन में करते रहे हैं परन्तु रेल मंत्री जी ने पक्षपातपूर्ण कार्यवाही अभी तक करते आ रहे हैं। देश में जिन क्षेत्रों से रेलवे को अधिक आय होती है उसकी भी उपेक्षा हो रही है। रेल मंत्री जी ने पिछले 49 वर्षों में जबलपुर मध्य रेलवे के सतना, मैहार, कटनी, जैतवारा, मदगांवा, मानिकपुर चित्रकूट कर्वी उचेहरा, वगहाइ, रीवा, अमदरा, मुकेही,

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

खुटहा आदि रेलवे स्टेशनों की भयंकर उपेक्षा की है जबकि सतना, तुर्की मैहर, मुकेही से प्रतिवर्ष अकेले माल ढुलाई में 7000 करोड़ रुपये की आय रेलवे को इन स्टेशनों से प्राप्त होती है, चित्रकूट, मैहार, सतना, स्टेशनों से वर्ष में करोड़ों यात्री रेलवे से यात्रा करते आ रहे हैं चित्रकूट जहां भगवान राम 11 वर्ष तक तपस्या की थी, इसी तरह मेहार में मां शारदा की शक्तिपीठ है इसके अलावा संगीत सम्राट बाबा अलाउद्दीन की साधना स्थली है। यहां वर्ष भर में करोड़ों यात्री आते जाते हैं।

सतना जिले में लाइम स्टोन की प्रचुरता है। अत: कई बड़े सीमेंट उद्योग पहले से यहां स्थापित हैं। देश एक तिहाई सीमेंट कोटे इसी क्षेत्र से होता है लेकिन रेलवे का विकास इस क्षेत्र में न के बराबर है। सतना से होकर बिहार पश्चिम बंगाल आसाम उत्तर प्रदेश की तरफ से आने वाली गाड़ियां इसी मार्ग से बम्बई की ओर जाती हैं। सतना स्टेशन से वीआईपी कोटे की विभिन्न यात्री गाड़ियों में व्यवस्था थी लेकिन उसे भी बंद कर दिया गया है। अत: मैं मांग करता हूं कि सतना रेलवे स्टेशन में खड़ी होने वाली सभी गाड़ियों में अप एंड डाउन दिशा की चलने वाली सी गाड़ियों में वीआईपी कोटा सभी श्रेणियों में पुन: व्यवस्था की जाये। सतना से बम्बई की ओर जाने के लिए नई गाड़ी चलायी जाये।

जबलपुर से निजामुद्दीन की ओर चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस एवं रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाड़ी का समय परिवर्तन कर सुबह 9 बजे तक दिल्ली पहुंचने हेतु लगातार मैंने मांग की है, परन्तु दुर्भाग्य है कि आज तक रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया ये दोनों गाड़ियां अनिश्चितकालीन विलम्ब से चलती हैं। 700 किलोमीटर की दूरी 20 घंटे में भी पूरी नहीं होती।

पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाने की घोषणा की थी परन्तु आज तक वह ट्रेन सतना तक नहीं पहुंचाई गई। कटनी से इलाहाबाद, रीवा से मानिकपुर तक के मार्ग का अभी तक दोहरीकरण अधूरा है तथा इन मार्गों का विद्युतीकरण भी नहीं हो पाया। तत्काल किया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन कटनी रेलवे स्टेशन तथा मैहर रेलवे स्टेशनों सहित इस क्षेत्र के सभी स्टेशनों में भयंकर गंदगी रहती है तथा पेयजल का भी गंभीर संकट है जिसका आज तक स्थायी हल नहीं निकाला गया। मैहर तथा चित्रकूट के बीच शटल गाड़ी चलाई जाये। रेवांचल एक्सप्रेस भोपाल से रीवा में सभी श्रेणियों के डिब्बे बढ़ाये जाये। साथ ही रेवांचल को हबीबगंज तक चलाया जाये।

ललितपुर से सिंगरौली रेल लाइन का कार्य जल्द ही पूरा किया जाये। सतना से रीवा मिर्जापुर रेल लाइन का भी तत्काल कार्य पूरा करवाया जाये। सतना रेलवे स्टेशन में चौथा प्लेटफार्म बनाकर उसका निकास रेलवे कालोनी की तरफ किया जाये। सतना जिले में सीमेंट का बड़ा उत्पादन होता है अत: सीमेंट स्लीपर बनाने का कारखाना लगाया जाये। महाकौशल एक्सप्रेस से सतना से दिल्ली के बीच चलाया जाये।

महोदय, मैंने लगातार हर रेलवे बजट में मध्य प्रदेश तथा अपने निर्वाचन क्षेत्र के रेलवे संबंधी समस्याओं का उल्लेख किया है परंतु दुर्भाग्य है कि रेल मंत्रालय ने हमारी किसी भी मांग को पूरा नहीं किया। कृपया हमारे पुराने वक्तव्यों को भी ध्यान में लेते हुए सभी मांगों को पूरा किया जाये। मैंने लगातार रेल मंत्रालय का ध्यान रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा, खानपान व्यवस्था में व्यापक गड़बड़ी एवं वेडरोल आदि में व्यापक पैमाने में हो रही गड़बड़ी को सुधारने की बात कहता रहा हूं। सतना से इलाहाबाद तथा मानिकपुर से महासी तक का तो रेलवे ट्रैक है वह असुरक्षित है लगातार यात्रियों के साथ मारपीट, लूट, डकैती, जहरखुरानी की शिकायतें होती रहती हैं जिसके लिए कोई ठोस कारगर उपाय करने की आवश्यकता है। मैंने लोक सभा में पिछले सत्र में उक्त मामले को उठाया था। तब मध्य प्रदेश एवं उत्तर प्रदेश की रेलवे पुलिस ने एक आपरेशन किया था जिसमें सतना रेलवे ने ट्रेन में लूट एवं डकैती करने वाले गिरोह को पकड़ा है मेरी रेलवे मंत्रालय से मांग है कि सतना रेलवे पुलिस बल को सम्मानित करे।

रेल मंत्री जी बड़ी संख्या में नये यात्री डिब्बों को बनाने का दावा कर रहे हैं लेकिन महाकौशल एक्सप्रेस तथा रीवा दिल्ली एक्सप्रेस सारनाथ एक्सप्रेस, रीवा भोपाल एक्सप्रेस, हावड़ा मुम्बई मेल एक्सप्रेस, जनता एक्सप्रेस, काशी एक्सप्रेस, कामायनी एक्सप्रेस जैसी कई यात्री गाड़ियों में आउट डेटेड सवारी डिब्बे अत्यंत जर्जर हालत के लगाये गये हैं जिससे कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है।

अत: इन सभी गाड़ियों में नये डिब्बे सभी श्रेणियों में लगाये जायें तथा कर्वी स्टेशन से अपग्रेड किया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन के मुख्य प्रवेश द्वार को चौड़ीकरण करते हुए पार्किंग एरिया बढ़ाया जाये तथा सतना रेलवे स्टेशन के पास एक ग्रीन पार्क बनाया जाये।

श्री लक्ष्मण सिंह (रायगढ़): सभापति महोदय, मैं आपकी अनुमति से जो एप्रोप्रिएशन बिल नं. 3 माननीय मंत्री जी लाए हैं, बजट के साथ-साथ उस पर भी बोलने की अनुमति चाहूंगा। यह मंत्री जी जो एप्रोप्रिएशन बिल नं. 3 लाए हैं, अच्छा होता कि

[श्री लक्ष्मण सिंह]

अगर एप्रोप्रिएशन बिल नं. 1 में ही सारी बातों का समावेशन हो जाता। बिल नं. 1, बिल नं. 2 और बिल नं. 3, इस तरह से बार-बार एप्रोप्रिएशन बिल लाने से एक तो संसद का समय खराब होता है और इसके साथ-साथ जो रेलवे के प्रोजेक्ट्स आपके चल रहे हैं, उनमें विलम्ब होता है और स्वाभाविक है कि जो विलम्ब होता है, उससे उनकी कीमत भी बढ़ती है। इसलिए अच्छा होता कि एक बिल में इन सारी बातों का समावेश हो जाता। यहां तक चर्चा हो रही है कि रेलवे बजट अलग से क्यों पेश किया जाए? रेलवे बजट जनरल के साथ क्यों नहीं पेश किया जाए? आपकी अनुमति से मैं इकानोमिक टाइम्स में 21 मार्च, 2008 का जो एक लेख छपा है, उसमें से कुछ पंक्तियां पढ़ना चाहूंगा। इस लेख में यह लिखा है:-

[अनुवाद]

"आज सरकार के बहुत से अन्य विभागों की भारतीय रेल से तुलना की जा सकती है और इन्हें राजस्व में योगदान हेतु समान महत्व दिया जाना चाहिए। वस्तुत: समय आ गया है कि अब भारतीय रेल की ऐतिहासिक सर्वोच्चता की पुन: समीक्षा की जाए तथा प्रति वर्ष केन्द्रीय बजट से पूर्व एक पृथक रेल बजट प्रस्तुत करने की परंपरा बंद की जाए।"

[हिन्दी]

इस तरह की बातें आज कही जा रही हैं और इसका कारण यह है, *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: ऐसा लेख लिखने वाले सब विद्वान ही नहीं होते हैं।

...(व्यवधान)

श्री लक्ष्मण सिंह: सर, मैं भी विद्वान नहीं हूं। यह विचार इसलिए उठ रहा है कि कहीं न कहीं रेलवे लाभ तो कमा रहा है, मैं इसकी प्रशंसा करता हूं लेकिन कहीं न कहीं एक वातावरण और ऐसा विचार देश में बन रहा है कि इस रेलवे विभाग की आड़ में राजनीति भी हो रही है। यह रेलवे बजट ही नहीं है, यह रेलवे रीजनल बजट भी बनता जा रहा है, ऐसा लोग कह रहे हैं। मैं बिहार के खिलाफ नहीं हूं। मैं बिहार का भानजा हूं लेकिन जब हम रेल बजट बनाते हैं तो हमें सारे देश को ध्यान में रखकर बनाना चाहिए और राष्ट्रहित के साथ-साथ यह प्रयास करना चाहिए कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर हम और आगे कहां पहुंच सकते हैं।

महोदय, यह हम रेलवे बजट 60 वर्षों से अलग पेश करते आ रहे हैं। लेकिन आज 60 वर्षों के बाद भी अगर हम नयी रेलवे लेंथ कितनी बढ़ाई है, इसका आकलन करें तो एक दिन में आधा कि.मी. रेलवे लाइन बनाने में हम सक्षम हुए हैं। इसलिए सब बातों पर विचार करने की आवश्यकता है।

डेडीकेटेड फ्रैट कौरीडोर जो योजना है, उसमें टार्गेट वर्ष 2011 और 2012 तथा 40000 करोड़ रुपया आप ज्वाइंट वेंचर के माध्यम से, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के माध्यम से एकत्रित करेंगे। बहुत अच्छी बात है। माननीय मंत्री जी ने खुद वक्तव्य दिया है कि हमारे पास इतना पैसा है और हम ईस्ट कारिडोर बनायेंगे, इस काम के लिये हमें कहीं से धन लाने की जरूरत नहीं है और रेलवे के धन से काम पूरा करेंगे। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि अगर आपने डीएफसी के सात नेशनल हाईवे का निर्माण नहीं कराया जो जितने आपके प्रोजैक्ट्स हैं-डीएफसी एक महत्वाकांक्षी योजना है-लोगों को आप बहुत रोजगार उपलब्ध करा सकते हैं-वह वायेबल नहीं होगा। क्या रेल मंत्री जी ने नेशनल हाईवेज के मिनिस्टर श्री बालू जी से बातचीत की है? यदि की है, तो बतायें और अगर नहीं तो क्यों नहीं की है? गर माननीय रेल मंत्री जी अपने राज्य में देखेंगे तो पायेंगे कि डीएफसी के साथ नेशनल हाईवे का निर्माण कार्य केवल 13 किलोमीटर ही हुआ है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कितने दिन में?

श्री लक्ष्मण सिंह: ऐसा एक प्रश्न नेशनल हाईवेज के बारे में था जो दुर्भाग्य से नहीं आ पाया था लेकिन उसके उत्तर में बताया गया था कि बिहार में केवल 13 किलोमीटर मार्ग बन पाया है। इसलिये इन बातों पर ध्यान देना आवश्यक है।

सभापति जी, हम रेल सुरक्षा की बात करते हैं और इसके लिये रेल अप्रोपरिएशन बिल के जरिये पैसा मांगा है। मैं इसका विरोध नहीं करता हूं। रेल सुरक्षा से बढ़कर और महत्वपूर्ण बात क्या हो सकती है लेकिन क्या आपने इस बात पर ध्यान दिया कि रेल कर्मचारियों पर कितना पैसा खर्च किया जा रहा है? अगर आप आंकड़ें देखें तो मालूम होगा कि 1980-81 में रेल एक्सीडेंट्स 1013 हुये जो घटते-घटते वर्ष 2006-07 में 195 पर आये। यह अच्छी बात है लेकिन 195 एक्सीडेंट्स में से 164 एक्सीडेंट्स मानवीय गलती से हुये हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। इसलिये रेल पर्सोनल की ट्रेनिंग पर ज्यादा खर्च करना चाहिये। अगर संभव हो तो हमारे कर्मचारियों और अधिकारियों को विदेश में ट्रेनिंग पर भेजने के लिए पैसा खर्च किया जाये।

सभापति जी, रेल मंत्रालय ने 10वीं पंचवर्षीय योजना में स्पेशल सेफ्टी फंड बनाया है जिसमें कुल राशि 17 हजार करोड़ रुपये आयी है। इस राशि में से 45 प्रतिशत राशि रिन्युअल आफ

ट्रैक्स के लिये रखी गई है, मुझे पता नहीं इसमें राशि खर्च हुई है या नहीं? लेकिन मार्च, 2008 तक जो काम चल रहे हैं, वे सारे के सारे कार्य पूरे होंगे लेकिन आज अप्रैल माह आ गया है और सरकार सदन में आकर पैसा मांग रही है। इसलिये मुझे शक है कि आपकी योजनायें अधूरी हैं और पूरी नहीं हो पा रही हैं। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री सदन को जानकारी दें। अगर आप 10वीं पंचवर्षीय योजना में नई रेल लाइन बिछाने के आंकड़े देखेंगे तो मालूम होगा कि हमारा टारगेट 1310 किलोमीटर का था लेकिन यह आज तक 920 किलोमीटर ही बन सका है। सरकार इस कार्य में विलम्ब का कारण भूमि अधिग्रहण की समस्या बताती है कि समय पर भूमि न मिलने के कारण अधूरा है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि जब सदन ने भूमि अधिग्रहण का अधिकार रेल मंत्री को दिया है तो फिर यह देरी क्यों और रेल मंत्रालय राज्य सरकारों पर निर्भर रहता है? ऐसी बहुत सारी राज्य सरकारें हैं जहां वे कई कारणों से भूमि अधिग्रहण नहीं कर पाती हैं। उदाहरणस्वरूप, मेरे अपने राज्य मध्य प्रदेश में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रामगंज मंडी-भोपाल रेल लाइन स्वीकृत हुई है।

अपराह्न 1.00 बजे

कंपनसेशन का पैसा रेलवे ने दे दिया है। लेकिन राज्य सरकार की तरफ से उसमें थोड़ा विलंब हुआ क्योंकि पटवारियों ने हड़ताल कर दी। राज्य सरकार के पास सीमित संसाधन होते हैं और पिछड़े राज्यों के पास तो और सीमित संसाधन होते हैं। इसलिए उसमें विलंब हो रहा है। क्यों नहीं आप वहां जाकर भूमि अधिग्रहण करते हैं, क्यों नहीं आप कंपनसेशन का पैसा वहां बांटते हैं और क्यों नहीं आप जल्दी से जल्दी उस रेल लाइन को शुरू करते हैं?

सभापति महोदय: यह अधिकार उनको दस दिन पहले मिला है।

श्री लक्ष्मण सिंह: तो उसका उपयोग करें।

सभापति महोदय: अब करेंगे।

श्री लक्ष्मण सिंह: उसका उपयोग करें और इतने वर्षों से जो विलंब हो रहा है और उस रेलवे लाइन की कास्ट बढ़ती जा रही है, उसको पूरा करने का प्रयास करें।

सभापति महोदय: अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री लक्ष्मण सिंह: सभापति जी, मैं केवल दो मिनट और लूंगा।

महोदय, रेलवे ट्रैक्स के डबलिंग का जो टार्गेट है, दसवीं पंचवर्षीय योजना में 1575 किलोमीटर का लक्ष्य था लेकिन आपकी उपलब्धि क्या है-1299 किलोमीटर। वहां भी आपका टार्गेट अचीव नहीं हो पाया है। उसका क्या कारण है? तारीफ के पुल तो बांधे जा रहे हैं लेकिन ये जो त्रुटियां हैं, इन पर भी ध्यान देना आवश्यक है। फिर आपने अपने बजट में और अपने एप्रोप्रियेशन बिल में इसका कहीं उल्लेख नहीं किया है। टैक्नोलाजी अपग्रेडेशन का उल्लेख आपने किया है कि वह करेंगे, लेकिन उस टैक्नोलाजी अपग्रेडेशन के माध्यम से आप रेलवे में एनर्जी एफिशियेन्सी और फ्यूल एफिशियेन्सी लाने के लिए क्या प्रयास कर रहे हैं? आपके बजट भाषण में भी इसका कोई उल्लेख नहीं है। मैं आशा करता हूं कि जब आप उत्तर देंगे तो इस संबंध में देश को बताएंगे कि आप फ्यूल एफिशियेन्सी और एनर्जी एफिशियेन्सी रेलवेज में लाने के लिए क्या प्रयास करने जा रहे हैं।

चूंकि आपने समाप्त करने के लिए कहा है, इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करते हुए अंत में इतना कहना चाहूंगा कि जो त्रुटियां अन्य माननीय सदस्यों ने रेलवे के संबंध में बताई हैं, उन पर भी ध्यान दें। लालू जी को मना करने का साहस इस सरकार में तो नहीं है, इसलिए मैं इन त्रुटियों को बताते हुए इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूं।

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): सर, सबसे पहले मैं मर्दे-मुजाहिद जनाब रेलवे मिनिस्टर लालू प्रसाद यादव को बधाई देता हूं। पिछले साढ़े चार वर्षों में वे जो सुधार लाए और मजमुई तौर पर पूरे देश में जो इंकलाबी डैवलपमैंट की गतिविधियां रेलवे के अंदर चल रही हैं, हर क्षेत्र में, हर राज्य में, उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूं। डिमांड्ज फार ग्रांट्स 2008-09 के लिए ये जो बिल लाए हैं, इसके समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

यह दुरुस्त बात है कि जहां हर बजट में इन्होंने रेलवे भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की, वहीं बहुत सारी रियायतें और सहूलियतें देश के बहुत सारे वर्गों को दीं। लक्ष्मण सिंह जी चले गए। मैं बताना चाहता हूं कि जब हम नए सांसद थे और शुरू-शुरू में आए तो लालू जी जब संसद में आते थे, तो विरोधी पक्ष के लोग उनकी बात नहीं सुनते थे। यहां रेलवे में इन्होंने बहुत बड़ा सुधार और तब्दीली की। मैं समझता हूं कि अपोजीशन के भाइयों की सभाओं में भी ये बहुत बड़ी तब्दीली लाए। आज उनके पास कोई बात कहने के लिए नहीं रह गई है। इसी से हमारी यूपीए सरकार की उपलब्धि और उसके अच्छे कारनामों का पता चलता है जिसकी शुरूआत लालू जी के महकमे से हुई। हर तबके के लोगों का उन्होंने ध्यान रखा। जैसे पढ़ाई के लिए हमारे बच्चे बाहर जाते थे, और गरीब मां-बाप उनके पढ़ाने का खर्चा और उनके आने-

[श्री मदन लाल शर्मा]

जाने का खर्चा भी नहीं दे पाते थे, इन्होंने उस वर्ग के लोगों को भी रिवायत दे दी। पिछले दिनों ये जम्मू में थे। इन्होंने एक दास्तां सुनाई कि वे मुंबई में थे। इनको वहां एक बूढ़ा कुली मिला जो रोए जा रहा था। उसके सिर पर बाल नहीं थे, गर्दन नीचे चली गई थी। जब इन्होंने उससे पूछा कि क्या बात है तो उसने कहा कि मैंने मेहनत करके, रेलवे स्टेशन पर कुली का काम करके अपनी बेटियों को पढ़ाया लिखाया है। मैं जब उनके रिश्ते के लिए कहीं बात करता हूं, वे अच्छी पढ़ी-लिखी हैं और उनका रिश्ता भी अच्छा मिलता है लेकिन जब यह बात बीच में आती है कि आपका बाप क्या काम करता है, उन्हें जब पता चलता है कि इनका बाप स्टेशन पर कुली का काम करता है तो रिश्ता टूट जाता है। मैं समझता हूं कि यह एक जमीनी सतह की बात है। हमारे देश में हजारों-लाखों की तादाद में कुली होंगे। मैं पिछले दिनों जम्मू-कश्मीर में देख रहा था, जब ये तशरीफ ले गए। वे किस तरह वहां नाच रहे थे, मैं समझता हूं कि वे इन्हें किस नजर से आने वाले दिनों में देखेंगे, यह एक बहुत बड़ी बात है। बात छोटी है, लेकिन इन्होंने एक बहुत बड़ा ऐसा काम कर लिया कि उनके मनों को जीता, जो हरेक का भार ढोते हैं।

महोदय, इन्होंने छोटी लाईनों को बड़ी लाईन करने का काम किया, जिन इलाकों में अभी रेलवे लाईन का नाम नहीं है, जहां से मांगें आ रही थीं, उन्हें भी इन्होंने उसमें डाला है। डेवेलपमेंट गतिविधियां भी चल रही हैं और काम भी चल रहे हैं तथा हमारे किराए भी नहीं बढ़ रहे हैं। बहुत सी रियायतें और सहूलियतें दी जा रही हैं, मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ा काम किया जा रहा है और यह तारीख में लिखा जाएगा। 60 वर्षों से आज तक बहुत सारे रेल बजट पेश हुए, लेकिन क्या करिश्माई तरीका अपनाया कि इन्होंने देश के हर वर्ग के लोगों का मन जीता है, इसलिए मैं इन्हें बहुत ज्यादा बधाई देता हूं कि इन्होंने ये सारे काम किए हैं।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की मजमुई तौर पर पूरी रियासत और खास कर जम्मू, पूंछ पार्लियामेंट्री हल्के की दो-तीन बातें कहना चाहता हूं। मैं इनका धन्यवाद करता हूं कि इन्होंने हमारी गुजारिश पर जम्मू, रजौरी, पूंछ वाया अखनूर रेलवे लाइन के सर्वे के लिए प्रोविजन रखा, इसके लिए मैं कहूंगा कि उसके जमीनी सर्वे का काम जल्दी शुरू होना चाहिए। उसकी इम्पोरटेंस है, क्योंकि जम्मू, रजौरी, पूंछ, पूंछ रावला कोर्ट रोड, जहां से पाकिस्तान के लोग यहां आते हैं और हमारे यहां के लोग पाकिस्तान जाते हैं। पाकिस्तान से हमारे यहां जम्मू-कश्मीर और देश के बाकी हिस्सों में लोग एक-दूसरे को मिलने के लिए वहां से आते हैं। जब ये रेलवे लाइन तैयार हो जाएगी तो मैं समझता हूं कि ज्यादा तादाद में लोग आएंगे, क्योंकि लोगों को बहुत सारी सहूलियतें मिलेंगी। इसी तरह हमारा सारा एरिया, जो लाईन आफ कंट्रोल है, हमारे बहुत सारे डिवीजन आर्मी के वहां पर हैं। पिछली मिलिटेंसी के दौरान बहुत सारे आईडी से नुकसान हुए, आर्मी की जो बहुत सारी बसें एवं ट्रक्स थे, वे उड़ गए। इसलिए मैं समझता हूं कि रेलवे लाईन बन जाने से हमारे पूरे भारतवर्ष से जो फौजी सरहदों पर सर्विस करते हैं, हमारे मुल्क की रक्षा करते हैं, उन्हें आने-जाने का साधन मिलेगा। अभी जैसे मुगलरोड पूंछ से बना रहे हैं, काश्मीर के साथ जोड़ रहे हैं, जब वह शार्टेस्ट रोड हो जाएगा, जब यह बन जाएगा तो अभी जो काश्मीर से काजीकुंड बारामूला रोड रेलवे लाइन शुरू करने जा रहे हैं, मैं समझता हूं कि एक शार्ट ट्रेक वहां से भी बनेगा और यह भी एक अच्छी लाइन, हमारे रेलवे के लिए इकोनोमिकली भी अच्छी साबित होगी।

महोदय, हमारा डिवीजन फिरोजपुर है। हमने बहुत दफा यह भी कहा, शायद यह अंडर कंसीडरेशन होगा, फिरोजपुर डिवीजन, फिरोजपुर और जम्मू का डिस्टेंस और जम्मू से बारामूला का डिस्टेंस, जो सैंकड़ों मील हो गया, मैं समझता हूं कि जम्मू के अंदर एक डिवीजन का बनाना बहुत लाजिमी हो गया है। इससे रेलवे डिपार्टमेंट के मुलाजिमों का भी फायदा होगा और हमारे लोगों को भी फायदा होगा, क्योंकि फिरोजपुर एक साइड पर पड़ता है, इस कारण से हमें इनसे तालमेल करने में दिक्कत आती है। लाखों की तादाद में श्रद्धालू वैष्णों देवी जाते हैं। मैं इनका मशकूर हूं कि इन्होंने जम्मू से काठगोदाम तक एक गरीब रथ चलाई है। उसका उद्घाटन इन्होंने किया। हमें लोगों की यह मांग आई है, क्योंकि जम्मू टूरिज्म के लिहाज से भी ठीक है, इसलिए नैनीताल, देहरादून और हरिद्वार को भी उस लाइन से जोड़ा जाए। मैं समझता हूं कि यह अभी तो मुमकिन नहीं होगा, लेकिन हमारी इन मांगों को रजिस्टर करें।

सभापति महोदय, आने वाले वर्ष में एक और गरीब रथ चलाया जाए, जो जम्मू से हरिद्वार, नैनीताल-देहरादून जाए। यह गरीबरथ हमारे क्षेत्र के लिए धार्मिक और पर्यटन की वजह से बहुत फायदा देगा। मेरी सिर्फ ये तीन-चार डिमांड्स हैं। आखिर में, मैं फिर श्री लालू प्रसाद यादव जी और उनके विभाग के तमाम कर्मचारियों को जिन्होंने पिछले साढ़े चार वर्ष में, ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अभी साढ़े चार वर्ष नहीं हुए हैं। चार वर्ष में एक माह कम है।

श्री मदन लाल शर्मा: सभापति महोदय, चार वर्षों में इन्होंने और इनके विभाग ने अनथक मेहनत कर के, रेलवे का नाम ऊंचा किया और देश में रहने वाले लोगों को रियायतें और सहूलियतें दीं। श्री लालू प्रसाद जी की लीडरशिप में रेलवे ने यह बहुत बड़ा कारनामा किया है। धन्यवाद।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे के सप्लीमेंट्री बजट पर बोलने के लिए समय दिया, आपका धन्यवाद। मैं सबसे पहले रेलवे के 60 साल में विकास पुरुष के रूप में अपना नाम दर्ज कराने वाले रेलवे के सम्मानित और काबिल मंत्री जी को साधुवाद देता हूं। जिस समय इन्होंने रेलवे को संभाला, उस समय रेलवे मृतप्राय: दशा में पहुंची हुई थी, उसे केवल जिन्दा ही नहीं किया, बल्कि जो काबिले तारीफ हिकमत की और जिस प्रकार से बखूबी दौड़ाया है, इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को पुन: साधुवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने चार साल के कार्यकाल में कोई रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया और बिना भाड़ा बढ़ाए, तमाम अतिरिक्त सुविधाएं गरीबों, छात्रों, विकलांगों और बुजुर्गों को दी हैं। इन्होंने रेलवे को नई स्फूर्ति और शक्ति दी है।

महोदय, रेल मंत्री जी जब रेल बजट पर भाषण हो रहा था, तब भी मैंने उन्हें अपने क्षेत्र की एक बहुत अहम समस्या से अवगत कराया था। हमारे यहां अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर एक 83-ए, रेलवे फाटक है। उस पर जिस दिन से ओवरब्रिज पर कोई पैदल-पथ नहीं बना है। आजमगढ़ से बहराइच का जो स्टेट हाइवे बना हुआ है और उस पर जब हैवी लोडेड ट्रक और लारियां चलती हैं और जब वे ओवरब्रिज से गुजरती हैं, तो वहां पैदल पथ नहीं होने के कारण पैदल चलने वालों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। बच्चों का स्कूल छूटता है, लोगों को बैंक जाना है, कचहरी जाना है, तमाम जगहों पर जाने के लिए 83ए फाटक बन्द होने के कारण लोगों को ओवरब्रिज के ऊपर से ही भीड़ भरी सड़क से गुजरना पड़ता है। उसे बने हुए अभी चार महीने हुए हैं और चार महीनों में चार लोगों की मौत हो चुकी है।

महोदय, हम मंत्री जी के आफिस में गए। उस समय रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री आर. वेलु जी उपस्थित थे। हमने उनसे मुलाकात करके उन्हें अवगत कराया था कि इस प्रकार से आए दिन दुर्घटनाएं हो रही हैं और यदि इसी प्रकार से यह चलता रहा, तो किसी दिन कोई भीषण दुर्घटना हो जाएगी। अत: फाटक 83ए को पैदल जाने हेतु खोल दिया जाए। जब स्कूल छूटता है, तो हजारों की संख्या में बच्चे पैदल चलते हैं। किसी दिन कोई लारी यदि उतरते समय दुर्घटनाग्रस्त हो गई, तो सैकड़ों बच्चों की जान चली जाएगी, क्योंकि अभी तक चार पैदल चलने वाले लोगों की मौत उस ब्रिज पर हो चुकी है। इसलिए हमने निवेदन किया था कि 83ए फाटक को खोल दिया जाए। यदि नहीं खोला जा सकता है, तो उसी के बगल से अंडरग्राउंड सब-वे बना दिया जाए। कोई एक रास्ता ऐसा बना दिया जा ताकि पैदल चलने वाले लोगों को ओवरब्रिज से न गुजरना पड़े, लेकिन अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई है। मुझे आशंका है कि कहीं कोई भीषण और अत्यन्त दर्दनाक दुर्घटना न घट जाए। अत: मैं माननीय मंत्री जी से दुबारा निवेदन करना चाहता हूं कि उस ओवरब्रिज के नीचे जो 83ए फाटक है, उसे तत्काल खोला जाए या उसके बगल से अंडरग्राउंड सब-वे बनाया जाए, ताकि वहां पैदल चलने वाले लोगों की जान बचाई जा सके।

महोदय, मैंने पिछली मर्तबा भी माननीय मंत्री जी से कहा था कि हमारे यहां से सिद्धार्थ नगर, सन्त कबीर नगर और अम्बेडकर नगर के लोगों को इलाहाबाद जाने के लिए, जहां हाइकोर्ट है, धर्मनगरीय संगम है, जहां हर साल लाखों लोग जाते हैं। वहां जाने के लिए कोई सीधा रूट नहीं है। वहां जाने के लिए उन्हें गोरखपुर और बनारस होकर 400 और 500 किलोमीटर की जर्नी करके जाना पड़ता है। अगर लखनऊ से होकर जाते हैं, तो 500-600 किलोमीटर का सफर करना पड़ता है। अकबरपुर से टांडा तक पहले रेल का संचालन होता रहा है। खलीलाबाद से टांडा को सीधा जोड़ दिया जाए, तो मात्र 40-45 किलोमीटर का सीधा रूट है। पिछली बार हमने कहा था कि सुल्तानपुर से अकबरपुर जोड़ने का 40 किलोमीटर का रास्ता है, कुल मिलाकर 85 किलोमीटर का यदि सीधा रास्ता बना दिया जाए तो सिद्धार्थ नगर, संत कबीर नगर, अम्बेडकर नगर और सुल्तानपुर के लोगों को इलाहाबाद संगम नगरी, उच्च न्यायालय और दक्षिण भारत जाने के लिए लाखों लोगों को अतिरिक्त सुविधा हो जाएगी। इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। हम जानते हैं कि इस सरकार के कार्यकाल का शेष समय बहुत कम है, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से विनम्रतापूर्वक यह निवेदन करना चाहूंगा कि कम-से-कम उसका आकलन ही मंगवा लें और ऐसी व्यवस्था कर दें जिससे वहां के लोगों को सुविधा मिल सके। संत कबीर नगर की धरती मगध, गौतम बुद्ध की धरती सिद्धार्थ नगर और लोहिया की धरती अम्बेडकर नगर के लोगों को सुविधा मिल सके। अकबरपुर से कैफियत एक्सप्रेस जो कि दिल्ली को जोड़ती है, इसका संचालन पुरानी दिल्ली से होता है। इसके अलावा एक अन्य ट्रेन का संचालन भी पुरानी दिल्ली से होता है। किसी भी ट्रेन का संचालन उस रूट पर नई दिल्ली से नहीं होता है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि वे कैफियत एक्सप्रेस को पुरानी दिल्ली की बजाय नई दिल्ली से चलाने का आदेश दें। अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर बुकिंग विंडो कम हैं। इसके कारण वहां सुबह आठ बजे से रात आठ बजे तक लम्बी लाइन लगी रहती है। वहां यात्रियों के लिए छाया की व्यवस्था नहीं है। वहां स्वीकृत कर्मचारियों की संख्या से कम कर्मचारी हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वहां कर्मचारियों की नियुक्ति करने के साथ-साथ अतिरिक्त बुकिंग विंडो की व्यवस्था की जाए।

[श्री शंखलाल माझी]

दूसरी बात, प्लेटफार्म नम्बर दो और तीन 25 बोगी का प्लेटफार्म नहीं है। वहां छाया की कोई व्यवस्था नहीं है और न ही प्लेटफार्म नम्बर एक से दो और तीन तक जाने के लिए ओवरब्रिज बना हुआ है। इससे ट्रेन आने के समय दुर्घटना होने की आशंका हो जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि प्लेटफार्म नंबर दो और तीन को 25 बोगी के लायक लम्बा और ऊंचा प्लेटफार्म बना दिया जाए क्योंकि ट्रेन से नौजवान तो उतर जाते हैं, लेकिन बुजुर्ग उतरते समय गिर पड़ते हैं। इसके अलावा वहां एसी रिटायरिंग रूम की कोई व्यवस्था नहीं है। अम्बेडकर नगर जो कि अकबरपुर जिला मुख्यालय है। यह बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है। वहां एनटीसी और गन्ना मिले हैं, जहां अधिकारी, कर्मचारी और व्यापारी लोग आते रहते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वहां कम से कम एक एसी रिटायरिंग रूम की व्यवस्था की जाए। आपने हमें बोलने के लिए समय दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद तथा माननीय रेलवे मंत्री जी को उनके करिश्माई और काबिलेतारिफ हिकमत, जो कि उन्होंने रेलवे को आगे बढ़ाने के लिए की है, उसके लिए साधुवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री प्रसन्न आचार्य (सम्बलपुर): मैं रेलवे के किसी प्रमुख नीतिगत निर्णय के बारे में बात करने नहीं जा रहा हूं, मैं बस केवल रेलवे से संबंधित दो-तीन महत्वपूर्ण मुद्दों पर बोलना चाहता हूं। अभी एक नई समस्या उत्पन्न हो गई है। जैसा कि आप जानते ही हो कि पिछले छह अथवा सात वर्षों से एनडीए सरकार के समय प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत देश में सैकड़ों हजार किलोमीटर सड़कों का निर्माण किया गया है। देश के आंतरिक भाग को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना द्वारा अन्य क्षेत्रों से जोड़ा जा रहा है। मैंने यह पाया कि कुछ स्थानों पर रेलवे, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत निर्माण में बाधा बना हुआ है।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय की जानकारी में एक-दो बातें लाना चाहता हूं। जब सड़क निर्माण कार्य चल रहा होता है और बीच में रेलवे लाइन पड़ती है, तब रेलवे इस आधार पर कार्य बंद करा रहा है कि वह किसी भी नये चौकीदार वाला अथवा चौकीदार रहित समपार चैक गेट का निर्माण करने की स्थिति में नहीं है। विशेषकर इसी कारण से मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र में एक से अधिक निर्माण कार्य रेलवे द्वारा जबरदस्ती बंद करा दिया गया। रेलवे के प्राधिकारी ग्रामीण विकास विभाग के अधिकारियों को धमकी दे रहे हैं कि अगर उन्होंने सड़क का निर्माण जारी रखा तो उन्हें गिरफ्तार किया जा सकता है तथा अन्य कानूनी कार्रवाई की जा सकती है। मैं समझता हूं कि यह सैद्धान्तिक मामला है कि रेलवे ने चौकीदार रहित सभी समपार चैक गेटों पर चौकीदार तैनात करने का निर्णय लिया है। यह बहुत ही स्वागत योग्य कदम है। परन्तु साथ ही साथ यह भी सच है कि रेलवे ने चौकीदार रहित कोई भी चैक गेट न बनाने का फैसला किया है, बावजूद इसके कि सड़क निर्माण कार्य बंद पड़ा है। रेलवे भारत सरकार का ही एक अंग है और इसी प्रकार से ग्रामीण विकास मंत्रालय भी भारत सरकार का ही हिस्सा है। यदि भारत सरकार के दो मंत्रालय इस बिंदु पर एक-दूसरे से टकरा रहे हैं तो निश्चित रूप से इससे विकास कार्य प्रभावित होगा। इसलिए मैं रेल मंत्रालय तथा ग्रामीण विकास मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि वे मिल-बैठकर इस समस्या का समाधान करें।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र का एक उदाहरण देना चाहूंगा। पूर्व तटीय रेलवे में सम्बलपुर रेलवे डिविजन के सम्बलपुर-तीतलागढ़ खण्ड पर प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना क अंतर्गत 1613/10 एवं 11 किलोमीटर लंबी सड़क का निर्माण कार्य रेल मंत्रालय द्वारा इस आधार पर जबरदस्ती रोका गया कि सड़क रेल लाइन को पार नहीं कर सकती। मैं सभा को बताना चाहता हूं कि उस रेल लाइन के पार 50 से ज्यादा गांव हैं, जिनका जिला मुख्यालय तथा जिले के अन्य महत्वपूर्ण स्थानों से संपर्क कटा हुआ है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है और मुझे लगता है कि देश के अन्य भागों में भी ऐसी ही समस्याएं होंगी, परन्तु इस समस्या का समाधान करना रेल मंत्रालय का ही कर्त्तव्य है।

महोदय, मैं एक बात और बताना चाहता हूं। रेलवे द्वारा रेलवे स्टेशनों पर जहां भी साइनबोर्ड लगाया जाता है, साइनबोर्ड अंग्रेजी, हिन्दी तथा संबंधित क्षेत्रीय भाषा में होता है। यह स्वागत योग्य है। साइनबोर्ड क्षेत्रीय भाषा में भी होने चाहिए, रेलवे को क्षेत्रीय भाषाओं का अपमान करने का कोई अधिकार नहीं है। मेरे राज्य उड़ीसा में रेलवे ने जहां भी उड़िया में लिखित साइनबोर्ड लगाए हैं, मैंने देखा है कि ये इतने गलत तरीके से लिखे गए हैं कि यह भाषा का अपमान है और इसे बंद किया जाना चाहिए। यदि वे मेरी भाषा में जवरंगपुर को 'जवा रंगापुर' तथा यदि वे बारगढ़ को 'बड़ा गड़ा'' लिखेंगे तो इससे अधिक अपमानजनक और क्या होगा। मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं। इस मामले को सभा में पहले भी कई बार उठाया जा चुका है, परन्तु अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। या तो आप क्षेत्रीय भाषाओं में लिखना बंद करें अथवा क्षेत्रीय भाषाओं का अपमान करना बंद कर दें। साइनबोर्ड पर सही शब्द होने चाहिएं क्योंकि यह मामला स्थानीय लोगों की भावनाओं से जुड़ा हुआ है। यह कोई छोटी बात नहीं है। यह उस क्षेत्र के लोगों की भावनाओं का प्रश्न है। इसलिए इस त्रुटि को दूर किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): गांधी जी ने कहा है कि बुरी चीज मत देखो।

श्री प्रसन्न आचार्य: रेलवे की बुरी चीज पर आंख कैसे बंद कर सकते हैं, लेकिन उसको सही कर सकते हैं।

[अनुवाद]

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं और मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री इसका बुरा नहीं मानेंगे। निसंदेह वह राष्ट्रीय स्तर के नेता हैं। परन्तु मुझे लगता है कि रेल बजट तैयार करते समय वह संकुचित दृष्टिकोण अपनाते हैं क्योंकि जब हम अल्प-विकसित राज्यों तथा उन राज्यों और स्थान की बात करते हैं, जहां अधिकांश जनसंख्या का संबंध अनुसूचित जातियों अथवा अनुसूचित जनजातियों या समाज के अन्य वंचित वर्गों से है, क्या उस क्षेत्र की ओर अधिक ध्यान देना रेलवे का कर्त्तव्य नहीं है? मेरे राज्य में, केबीके क्षेत्र में बाधा बादमपुर बारगढ़ से नवापाड़ा तक एक नई रेल लाइन के निर्माण का प्रस्ताव 1977 से लंबित है। पूरा देश जानता है कि केबीके क्षेत्र, इस देश के सबसे पिछड़े क्षेत्रों में से एक है। इस रेल लाइन से न केवल केबीके क्षेत्र का संपर्क जुड़ जाएगा बल्कि इससे काफी कम लागत पर उड़ीसा से कोयले तथा लौह अयस्क की मध्य भारत तक ढुलाई में भी सहायता मिलेगी।

महोदय, सर्वेक्षण के अनुसार प्रतिलाभ की दर 19 प्रतिशत है। जहां तक मैं समझता हूं कि 10 प्रतिशत, कम प्रतिशत नहीं है, परन्तु मेरी समझ में नहीं आता कि अल्प विकसित क्षेत्रों का ध्यान क्यों नहीं रखा जा रहा। इस सभा में बहुत से रेल बजट पारित किए गए, बहुत से रेल मंत्रियों ने पूरा आश्वासन दिया कि इन अल्प-विकसित क्षेत्रों का ध्यान रखा जाएगा। परन्तु, रेल मंत्रालय द्वारा इस नई लाइन को मंजूरी नहीं दी गई है। इसलिए रेल मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इन अल्प-विकसित क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान दिया जाए। इसलिए, मैं कहना चाहता हूं कि केबीके जिले में क्या पदमपुर बारगढ़ से नवापाड़ा तक इस नई प्रस्तावित रेल लाइन पर रेल मंत्रालय और माननीय रेल मंत्री महोदय को विशेष ध्यान देना चाहिए।

हाल ही में, रेलवे द्वारा एक भर्ती अभियान चलाया गया है और 'घ' वर्ग था अवर श्रेणी के कर्मचारियों के लिए साक्षात्कार लिए गए। एक साक्षात्कार तो मेरे संसदीय क्षेत्र में सम्बलपुर जिला मुख्यालय में आयोजित किया गया और दूसरा उड़ीसा राज्य की राजधानी भुवनेश्वर में आयोजित किया गया। मुझे ज्ञात है कि कर्नाटक और कुछ अन्य स्थानों पर साक्षात्कार लिए गए। किंतु आश्चर्य है कि जब साक्षात्कार आयोजित किए जाते हैं और हजारों नौजवान साक्षात्कार के लिए उपस्थित होते हैं, तो राज्य विशेष के लड़कों को प्राथमिकता दी जाती है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या भारत के किसी राज्य विशेष के लड़के और नौजवान अन्य राज्यों के लड़कों की तुलना में अधिक योग्यता प्राप्त हैं। वहां भी आप कर्नाटक जाइए। ऐसा हुआ है, आप उड़ीसा जाइए वहां भी ऐसा हुआ है। महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से यह निवेदन करना चाहता हूं कि 'घ' वर्ग और अन्य अवर श्रेणियों के लिए क्षेत्रीय आधार पर भर्ती की जानी चाहिए ताकि उन राज्यों के लोगों को समान अवसर मिल सके।

महोदय, उच्चतम न्यायालय ने कुछ टिप्पणी की है और मुझे उस टिप्पणी की जानकारी है कि साक्षात्कार अखिल भारतीय स्तर पर आयोजित किए जाने चाहिए। किंतु उच्चतम न्यायालय की टिप्पणी की दलील पर हम रेलवे में रोजगार के मामले में अल्प विकसित राज्यों के लोगों के हितों की अनदेखी नहीं करते रह सकते। जैसा कि आपको ज्ञात है, रेलवे में देश के बेरोजगार युवकों की अधिकतम संख्या को रोजगार देने की सबसे अधिक क्षमता है।

अत:, मैं रेल मंत्री से आग्रह करना चाहता हूं कि यदि आवश्यक हो, वे एक विशेष कानून लेकर आएं और अल्प-विकसित राज्यों तथा ऐसे राज्यों के बेरोजगार युवकों के साथ हो रहे इस अन्याय को दूर करने का प्रयास करें। यह एक बहुत ही संवेदनशील मुद्दा है। अत:, रेलवे की भर्ती नीति को बदला जाना चाहिए।

अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री के ध्यान में कुछ छोटी-छोटी बातें लाना चाहता हूं। आज ही, अट्टाविरा नामक जगह पर राष्ट्रीय राजमार्ग 6 के पास लोग रेल रोको आंदोलन करके ट्रेनों को रोक रहे हैं क्योंकि वे वहां ट्रेनों का एक मिनट या दो मिनट का ठहराव चाहते हैं। अत:, मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन है कि वे यह सुनिश्चित करने के लिए प्राधिकारियों को निर्देश दें कि उन सभी इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेनों का अट्टाविरा पर एक मिनट या दो मिनट का ठहराव दिया जा सके, जो कि उड़ीसा राज्य में चल रही हैं। मैं सभा को यह जानकारी देना चाहता हूं कि उड़ीसा राज्य में अट्टाविरा में धान की अधिकतम खरीद की जाती है। यह एक हरित क्षेत्र है और अनेक कृषि उत्पादों का निर्यात किया जा रहा है और उस जगह से अनेक लोग रोजाना इस देश की विभिन्न जगहों पर जाते हैं। अत: यह मेरा निवेदन है।

महोदय, जहां तक खुर्दा रोड-पुरी रेल लाइन के दोहरीकरण का संबंध है, हमने आशा की थी कि इस वर्ष के बजट में भी

[श्री प्रसन्न आचार्य]

पर्याप्त प्रावधान किया जाएगा, किंतु दुर्भाग्यवश प्रावधान नहीं किया गया है।

महोदय, सम्बलपुर पूर्वी भारत और उड़ीसा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है किंतु सम्बलपुर स्टेशन पर प्लेटफार्म और विश्राम गृह बहुत ही खतरनाक स्थिति में हैं। उनका सुधार किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): महोदय, मैं हर साल रेलवे डिमांड्स फार ग्रांट में भाग लेता हूं और मैं उम्मीद करता था कि लालू जी के नेतृत्व में रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों में आगे बढ़ेगी और मैं उसी में सीमित रहूंगा। मैं खासतौर पर लालू जी को यह बताना चाहूंगा कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों के लिए कितनी महत्वपूर्ण है। मैंने मेन बजट में अरुणाचल प्रदेश के बारे में कहा, लेकिन मैं एनएफ रेलवे के बारे में खासतौर पर कहना चाहूंगा। रेलवे ने बहुत से नेशनल प्रोजेक्ट्स सन् 1992-93 से लेकर आज तक लिए हैं। मेरे पास एनएफ रेलवे की एक किताब है और मैं उसमें से रेल मंत्री जी को कुछ पढ़कर सुनाना चाहूंगा। यह किताब 4 अप्रैल, 2008 में प्रिंट की गई। रेलवे में काफी तरक्की हुई है। इस मामले में मैं भी देशवासियों के साथ शामिल होना चाहूंगा। यदि हम पूर्वोत्तर राज्यों की ओर देखें, सभापति महोदय, तो आप नेशनल प्रोजैक्ट्स में देख सकते हैं-रेल-कम-रोड ब्रिज बोगीबिल ब्रिज-इसके लिए सन् 1997-98 में 1767.36 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इसी रेलवे बजट में इसके लिए 249.30 करोड़ रुपये का एलोकेशन हुआ है और इसकी प्रोग्रैस केवल 49 प्रतिशत है। इसका टारगेट दिसम्बर, 2008 को समाप्त होने वाला है। रेल मंत्री पूर्वोत्तर राज्यों के लिए कितने चिंतित हैं, यह इसी से पता चलता है।

जिरिबाम से टुपुल नई लाइन-इस प्रोजैक्ट को 2003-04 में 727.56 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इसके लिए इस रेलवे फाइनैंशियल ईयर में केवल 19 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसकी प्रोग्रैस 3.5 प्रतिशत है। इसका टारगेट वर्ष 2011 का है। इस तरह आप पूर्वोत्तर राज्यों को कैसे आगे ले जाएंगे? एक और नेशनल प्रोजैक्ट अजारा से बाइमीहाट है, जिसके लिए 2006-07 में 200 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। लेकिन इस रेलवे बजट में इसके लिए जीरो बजट एलोकेशन है। इस तरह आप पूर्वोत्तर राज्यों को रेलवे से कैसे जोड़ेंगे? एक और नेशनल प्रोजैक्ट दीमापुर से कोहिमा नई ब्रॉडगेज लाइन है। इस प्रोजैक्ट के लिए सन् 2006-07 में 850 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई। इसके लिए इस फाइनैंशियल ईयर में केवल एक लाख रुपये की एलोकेशन की गई है। एक और प्रोजैक्ट न्यू मन्यापुरी से जोगीघोपा है। इसके लिए वर्ष 2000-01 में 894 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इसके लिए इस साल 34 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसकी प्रोग्रैस केवल 20 प्रतिशत है। इसका टारगेट वर्ष 2012 का है। हारमुती से ईटानगर न्यू ब्राडगेज लाइन के लिए सन् 1996-97 में 160 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इस रेलवे बजट में इसके लिए सिर्फ 4 करोड़ रुपये दिए गए हैं और इसका टारगेट फिक्स ही नहीं किया गया है। अरुणाचल प्रदेश को जोड़ने की यही एक लाइन थी। यदि माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी मेरी बात सुनेंगे तो अच्छा होगा।

दुनई से मेंदीपत्थर नई ब्राडगेज लाइन के लिए वर्ष 1992-93 में 22 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इसके लिए इस साल के रेलवे बजट में केवल एक लाख रुपये दिए गए हैं। इसका टारगेट भी फिक्स नहीं है।

अररिया से गलगैया नई ब्राडगेज लाइन-इसके लिए 2006-07 में 300 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी और इस साल के बजट में इसके लिए 2 लाख रुपये दिए गए हैं।

गेज कन्वर्जन-रंगिया से मुरकागसलेक के लिए वर्ष 2003-04 में 912 करोड़ रुपये की एप्रूवल दी गई थी। इसके लिए इसी रेलवे बजट में 2.94 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसका टारगेट वर्ष 2012 का है।

इसी तरह काफी नेशनल प्रोजैक्ट्स हैं। मैं आपको नेशनल प्रोजैक्ट्स की एलोकेशन के बारे में इसलिए बता रहा हूं कि इसका टारगेट रखा गया है और इसी रेलवे बजट में रेल मंत्री जी ने पूर्वोत्तर राज्यों के नेशनल प्रोजैक्ट्स को नेगलैक्ट किया गया है। अभी सर्वे एंड इन्वेस्टीगेशन के लिए जितना टारगेट रखा गया है, उसका रेलवे बजट में उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए मैं चाहता हूं कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों से जुड़े, उसके लिए यही एक माध्यम है। यही एक मात्र स्रोत है; और पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास के लिए केवल यही एक साधन है। अगर नैशनल प्रौजेक्ट्स को ही नैग्लेक्ट किया जायेगा, नैशनल प्रौजेक्ट्स के नाम पर केवल एनाउंस किया जायेगा और रियेलिटी में फंड नहीं दिया जायेगा, तो पूर्वोत्तर राज्यों को आप कैसे रेलवे कनेक्टिविटी देंगे? इसलिए मैं इस डिमांड्स फार ग्रांट्स में रेल मंत्री जी से दोबारा डिमांड करना चाहूंगा कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों से जुड़े, क्योंकि हमारा पूर्वोत्तर राज्य ऐसा प्रदेश है जहां हम हाइड्रो पावर एनर्जी जनरेट कर सकते हैं। लेकिन बिना रेलवे के हम मैन एंड मैटीरियल कैसे ले जायेंगे इसलिए वहां रेल की बहुत जरूरत है। बोगी विल ब्रिज आसान

एंड अरुणाचल प्रदेश की एक लाइफ लाइन है। उसें अभी पिल्लर खड़ा करने का जो टेंडर है, उसे रेलवे बोर्ड ने थ्री टाइम से कैंसिल किया हुआ है। मैं पूछना चाहता हूं कि वह टेंडर किस कारण से कैंसिल किया गया है? हम पूर्वोत्तर राज्य के लोग जाना चाहते हैं कि इस पिल्लर के टेंडर को आप कब एप्रूवल देंगे। हमारी एक बहुत बड़ी प्रौब्लम और है। दिल्ली से पूर्वोत्तर राज्यों के लिए एक ही राजधानी है जो डिब्रूगढ़ तक जाती है। लेकिन इस देश की सबसे पुरानी बोगी जहां कभी-कभी पानी के टेप में पानी नहीं निकलता है वैसी राजधानी की बोगी पूर्वोत्तर राज्यों में चला दी जाती है। संपर्क क्रांति या कोई भी नार्थ ईस्ट एक्सप्रैस हो, ब्रह्मपुत्र एक्सप्रैस आदि की जितनी भी कंडम बोगीज हैं, वे सब पूर्वोत्तर राज्यों में चलायी जा रही हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप नयी और कम्फर्टेबल बोगीज पूर्वोत्तर राज्यों में दें। जैसे आप मेन लाइन में बोगीज देते हैं वैसी बोगीज आप वहां दें। इसके साथ-साथ यूपीए गवर्नमैंट ने जितने भी नैशनल प्रौजेक्ट्स डिक्लेयर किये हैं, उन नैशनल प्रौजेक्ट्स में सफीशैंट फंड दिया जाये, नहीं तो यह आवाज का धोखा है। हम आंखों से देख नहीं सकते हैं। इसलिए हमें महसूस करने दीजिए कि सही में लालू जी रेल मंत्रालय को मुनाफे में ले जा रहे हैं। उस मुनाफे से पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ा जाये और इन नैशनल प्रौजेक्ट्स को इम्पोर्टैंट्स दी जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

डा. टोकचोम मेन्या (आंतरिक मणिपुर): सभापति महोदय, मैं रेल मंत्रालय के संबंध में वर्ष 2008-09 की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

*सभापति महोदय, मैं वर्ष 2008-09 के लिए रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं इस सभा के माननीय सदस्यों के साथ सम्मिलित होते हुए माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव और अन्य दो माननीय रेल मंत्रियों का उनकी प्रशंसनीय उपलब्धियों के लिए धन्यवाद करता हूं। वस्तुतः, हमें गत लगभग चार वर्षों में रेलवे द्वारा किए गए अच्छे कार्यों की सराहना करनी चाहिए। सही मायने में, यू.पी.ए. की अध्यक्षा और माननीय प्रधानमंत्री ने इस मंत्रालय के लिए सही व्यक्ति को चुना है। हमें उन दोनों का इसके लिए धन्यवाद करना चाहिए। इन दिनों हर कोई यही कह रहा है कि हमारे रेल मंत्री एक प्रबंधन जादूगर हैं। इसको विभिन्न प्रतिष्ठित संस्थानों ने स्वीकार किया है। और उन्हें देश में तथा विदेश में प्रबंधन पर व्याख्यान देने के लिए आमंत्रित किया गया है।

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

विपक्ष में बैठ माननीय सदस्य मुझसे सहमत न हों, किंतु तथ्य यह है कि गत चार वर्षों में रेलवे ने भारी लाभ अर्जित किया है। ये लाभ यात्री किराया और मालभाड़ा बढ़ाए बिना अर्जित किए गए हैं। इसलिए, महोदय यह कोई कम उपलब्धि नहीं है।

सभापति महोदय, मैं पूर्वोत्तर के मणिपुर राज्य से हूं। वहां कोई रेल-लिंक नहीं हैं। वस्तुतः पूर्वोत्तर राज्य में रेल हेड्स की संख्या काफी कम है और रेल लाइनों की कुल लंबाई लगभग 500 किमी है। संपूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र का आकार पूरे देश का $^{1}/_{10}$ हिस्सा है। इसलिए, इस क्षेत्र में रेलवे का हिस्सा और विस्तार अत्यन्त आवश्यक है। पूर्वोत्तर में मौजूदा रेल लाइनों का निर्माण अंग्रेजों द्वारा किया गया। इसका यह अर्थ है कि गत 60 वर्षों में हमने इस क्षेत्र में मुश्किल से है। 250 कि.मी. रेल लाइन का निर्माण किया है। अब समय है कि इस क्षेत्र पर ध्यान दिया जाए और रेलवे का शीघ्र विस्तार समय की मांग है।

महोदय, यहां मैं एक और बात का उल्लेख करना चाहता हूं कि हम जब कभी भी मंत्रालय को रेल परियोजना का प्रस्ताव भेजते हैं, तो हमें मंत्रालय से यही सामान्य उत्तर प्राप्त होता है कि "यह परियोजना अर्थक्षम नहीं है।" यह सही दृष्टिकोण नहीं है। मुझे रेल मंत्रालय के इस दृष्टिकोण पर घोर आपत्ति है। क्योंकि रेलवे केवल लाभ कमाने के लिए नहीं है बल्कि दूरस्थ क्षेत्रों में वंचित लोगों को उनके विकास और प्रगति के लिए परिवहन उपलब्ध कराना भी है। साथ ही साथ इसे देश की एकता और अखंडता को मजबूत भी करना है। विभिन्नता में एकता इस देश की वास्तविकता है। और भारतीय रेलवे राष्ट्र की एकता में बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

वस्तुतः, गुवाहाटी/त्रिचूर के अलावा पूर्वोत्तर में सभी राज्यों की राजधानियों में कोई रेल लिंक नहीं है। सभी राजधानियों को ट्रेन द्वारा जोड़े जाने की काफी समय से मांग लंबित है। लेकिन पूर्वोत्तर क्षेत्र में यह नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी से मेरी अपील है कि शेष सात राजधानियों को भी और विलंब किए बिना रेल लिंक से जोड़ा जाए।

माननीय रेल मंत्री ने हाल ही में जम्मू और कश्मीर, पूर्वोत्तर और अन्य दूरस्थ क्षेत्रों के लिए कुछ राष्ट्रीय परियोजनाओं की घोषणा की है। कुछेक के नाम हैं-कश्मीर में ऊधमपुर-बारामुला लाइन और पूर्वोत्तर में जिरबाम-टुपुल-इम्फाल, धीमापुर-कोहिमा और कुमारघाट-अगरतला। हम इन परियोजनाओं को शुरू करने के लिए माननीय मंत्री महोदय के आभारी है।

महोदय, बताया गया है कि जिरीबाम-टुपुल-इम्फाल परियोजना को वर्ष 2010 तक पूरा किया जाना है। मेरा माननीय मंत्री महोदय

[डा. टोकचोम मेन्या]

से अनुरोध है कि इस रेल लाइन को समय पर पूरा किया जाए। क्योंकि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन होगी। इसका म्यांमार तक और आगे अन्य दक्षिण पूर्व एशियाई देशों तक विस्तार किया जाएगा। आने वाले समय में यह लाइन हमारे लिए संपूर्ण दक्षिण-पूर्व एशिया के समृद्ध खनिज और प्राकृतिक संसाधनों का दोहन करने में सहायक होगी। साथ ही साथ यह रेल लाइन हमारी आर्थिक विकास और प्रगति के लिए मौजूदा मानव संसाधनों का सही दिशा में उपयोग करने हेतु प्रोत्साहित करेगी। रेलवे बड़े पैमाने पर रोजगार के अवसर मुहैया करवाता है। मैं यह उद्धृत करना चाहूंगा कि जब कभी भी रेलवे में भर्ती हो तो स्थानीय अभ्यर्थियों को किसी न किसी प्रकार की वरीयता दी जानी चाहिए अथवा भर्ती मण्डलीय आधार पर की जानी चाहिए। मैं समूह 'ग' और 'घ' कर्मचारियों की भर्ती की बात कर रहा हूं। कम से कम 50 प्रतिशत भर्ती क्षेत्र मण्डलीय अथवा जोनल स्तर पर ही की जानी चाहिए। यदि ऐसा होगा तो लोगों के बीच एक प्रकार की एकता उभरकर सामने आएगी और उससे राष्ट्रीय अखण्डता की भावना को और बल मिलेगा।

हम सब जानते हैं कि रेलवे बड़ी संख्या में लोगों को रोजगार के अवसर मुहैया करवाता है। तथापि यह बेहद खेदजनक हैं रेलवे में पूर्वोत्तर के मुट्ठीभर लोग ही नियोजित हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस क्षेत्र के और लोगों को रेलवे में भर्ती किया जाए।

यह नोट करना बहुत ही महत्वपूर्ण है कि विगत वर्षों के दौरान रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है। मैं माननीय रेल मंत्री को उनके सजग और चातुर्यपूर्ण प्रबंधन के लिए बधाई देता हूं। अभी भी मैं काफी शिद्दत से यह महसूस कर रहा हूं कि यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा हेतु अभी बहुत कुछ किया जाना बाकी है। अतएव रेलवे सुरक्षा कोष को बढ़ाया जाना चाहिए।

एक बार पुन: मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का पूरा समर्थन करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री इलियास आज़मी (शाहाबाद): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे दोस्त रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने रेलवे को पैसा कमाने में तरक्की दी है, इसमें कोई शक नहीं है। रेलवे को मुनाफे में लाने के लिए जितने दावे किए जा रहे हैं, मैं उसे मानते हुए यह कहूंगा कि यह पैसा रेलवे की ही तरक्की पर खर्च होना चाहिए। उसके लिए बहुत से प्रस्ताव मैंने और दूसरे सदस्यों ने दिए हैं। पैसा किस तरह कमाया गया, मैं इसमें नहीं जाना चाहता हूं। मैं यहां गालिब का एक शेर कहना चाहता हूं-

हमको मालूम है जन्नत की हकीकत
लेकिन दिल के बहलाने को गालिब यह खयाल अच्छा है।

अपराह्न 1.46 बजे

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय *पीठासीन* हुए]

लालू जी ने पिछले साल के रेल बजट में लखनऊ से सीतापुर लखीमपुर-खीरी पीलभीत होते हुए बरेली वाली रेल लाइन के आमान परिवर्तन की घोषणा की थी, लेकिन इस साल के रेल बजट में उसका जिक्र नहीं आया।

श्री लालू प्रसाद: पहले वाला काम हो गया तो उसे फिर नहीं दोहराया जाता।

श्री इलियास आज़मी: लेकिन आमान परिवर्तन हुआ ही नहीं। अगर पहले ही हो जाता तो मैं इसका आज जिक्र नहीं करता। कुछ काम उस पर हुआ है। आप बताएं कि कब तक उस रेल लाइन का आमान परिवर्तन हो जाएगा? उस पूरे तराई क्षेत्र के लिए यह रेल लाइन रीढ़ की हड्डी है। इसलिए उस क्षेत्र के विकास के लिए यह काम जरूरी है, क्योंकि यह रेल लाइन पूरे तराई क्षेत्र को जोड़ती है। वहां पर शाहाबाद रेलवे स्टेशन है, उस पर एक साल पहले आपने पीआरएस लगाने की स्वीकृति दी थी। उसके लिए मैंने साल भर दौड़ लगाई थी, तब जाकर यह पीआरएस स्वीकृत हुआ था, लेकिन अभी तक वह काम नहीं हुआ है। मेरा आपसे अनुरोध है कि वह वहां लगना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में सीतापुर-शाहजहांपुर रेल लाइन है, जो बिहार को जोड़ने का भी काम करती है। उस ट्रैक पर कई फास्ट गाड़ियां गुजरती हैं जो बिहार से दिल्ली और पंजाब की तरफ जाती हैं। वहां की जनता की लम्बे अर्से से यह मांग है कि एक दिल्ली की ट्रेन को जंगबहादुर रेलवे स्टेशन पर और पंजाब की एक ट्रेन को मैगलगंज स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था कराएं। लखीमपुर-खीरी तराई का क्षेत्र है और वहां सिखों की काफी आबादी है, जिनका पंजाब से सीधा रिश्ता है। मैगलगंज सीतापुर और शाहजहांपुर के बीच में पड़ता है। अगर आप बिहार से चलने वाली ट्रेन का मैगलगंज में ठहराव दे देंगे तो वहां के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। इसमें कोई तकनीकी प्राब्लम भी नहीं है और आपको

यात्री भी काफी मिलेंगे। आपके पास पैसा काफी है इसलिए इन दोनों रेलवे स्टेशंस के प्लेटफार्मों पर शैड भी बना दें, जो जनता की जरूरत है।

मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने अपने रेल बजट भाषण में मुझे मुखातिब करते हुए आजमगढ़ को एक माडल स्टेशन बनाने की घोषणा की थी और साथ ही वहां से एक ट्रेन चलाने की बात भी कही थी। मैं भी इस बात को जानता हूं कि माडल स्टेशन रातों-रात नहीं बन सकता, लेकिन जो ट्रेन चलाने की आपने बात कही थी, उसे पूरा कर दें। आजमगढ़ जिला हमेशा से पूरी दुनिया को लेबर सप्लाई करता रहा है। मारीशस से लेकर त्रिनिडाड और वैस्ट इंडीज से जजीरे पूर्वांचल के लोगों से आबाद हुए हैं और आज वहां पर उनकी हुकूमत है। इसलिए पूर्वांचल का यह इलाका और आपका जिला गोपालगंज भी इसमें शामिल है। यह इलाका दुनिया भर को लेबर सप्लाई करता रहा है। लाखों लोग मुम्बई और गल्फ में यहां से गए हैं। मुम्बई के लिए आपने एक ट्रेन दी है, जो छपरा से चलती है। लेकिन वह उस इलाके की जरूरत को पूरा नहीं करती। इसलिए एक ट्रेन लाने का जो आपने वादा किया है, उस ट्रेन को आजमगढ़ से मुम्बई के लिए चलाएं। मैं यह कहूंगा कि आजमगढ़ में एक अंतर्राष्ट्रीय स्तर के विद्वान शिबली नुमानी हुए हैं जिनके नाम पर आजमगढ़ में, यूपी का सबसे बड़ा कालिज, शिबली कालिज है, उस ट्रेन का नाम आप शिबली नुमानी एक्सप्रेस रख दीजिए, मैं कहता हूं कि माननीय लालू जी आप गोपालगंज और छपरा में जितने पापुलर हैं उससे ज्यादा पापुलर आप आजमगढ़ में हो जाएंगे।

दूसरी बात यह है कि जो गोदान एक्सप्रेस ट्रेन आप छपरा से चला रहे हैं, वह पूर्वांचल के विकास में रीढ़ की हड्डी बन गयी है, उसमें आप एक पेंट्री-कार लगा दीजिए, जिसकी मांग मैं पिछले दो साल से कर रहा हूं। वह बहुत लम्बी ट्रेन है, और बीच में जो डब्बे होते हैं उनके लोगों को तो खाने-पीने के लिए मिल जाता है लेकिन जो डिब्बे आगे-पीछे पड़ जाते हैं उनके लोग बेचारे ट्रेन के स्टेशन पर रुकने पर ही खाते-पीते हैं। इसलिए एक पेंट्री कार बहुत जरूरी है। जो नयी ट्रेन शिबली-नुमानी आप चलाए, उसमें पहले दिन से ही पेंट्री-कार की व्यवस्था कर दें तो बहुत मेहरबानी होगी और सारे लोग आपका शुक्रिया अदा करेंगे और मैं खासतौर से अपने गृह जनपद आजमगढ़ में शानदार रिसेप्शन दूंगा तथा मैं आपकी खिदमत में एक शेर पेश करके अपनी बात समाप्त करूंगा:-

"जहां रहेगा वही रोशनी लुटाएगा
किसी चिराग का अपना मकां नहीं होता।"

[अनुवाद]

श्री अलकेष दास (नवद्वीप): सभापति महोदय, मैं रेलवे क्षेत्र में अपने प्रिय माननीय रेल मंत्री की कार्यकुशलता के लिए उनको बधाई देना चाहता हूं। अधिकाधिक लोग रेलवे की नीतियों से लाभान्वित हो रहे हैं। सच तो यह है कि रेलवे की उपलब्धियां काफी रही हैं परंतु मैं यहां माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि उन्हें अवरोध समाप्त करने होंगे और समग्र रूप से सारे रेल तंत्र में आधुनिकीकरण की गति को बढ़ाने पर जोर देना चाहिए। रेल बजट में हमने पाया कि रेल लाईनों के दोहरीकरण पर जोर दिया गया परंतु नई लाईनों, आमान परिवर्तन सिंगलिंग और विद्युतीकरण के लिए बजट में कम ध्यान दिया गया है। मैं ऐसा सोचता और महसूस करता हूं कि रेलवे को नई लाईनों, आमान परिवर्तन सिंगलिंग और विद्युतीकरण पर ज्यादा जोर देना चाहिए।

हम देख रहे हैं कि कई नई लाइनें अप्रयुक्त पड़ी हुई है जबकि कई पुरानी लाइनें वस्तुत: ठप्प पड़ी है। रेलवे को नई लाइनों पर नई रेलगाड़ियां प्रारंभ करने की संभावनाएं तलाशनी चाहिए ताकि अधिकाधिक ट्रैफिक के चलते होने वाले जाम की समस्या को सुलझाया जा सके।

रेल बजट में हमने देखा कि नए रेलवे ऊपरिपुलों के निर्माण के लिए 550 करोड़ रुपये का उपयोग करने का प्राक्कलन बनाया गया था परंतु मैंने आंकड़ों में देखा कि केवल 148.15 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। रेलवे द्वारा 50 प्रतिशत लागत वहन करने और शेष 50 प्रतिशत लागत राज्य सरकार द्वारा वहन करने की प्रणाली सही नहीं चल रही है। अतएव, रेलवे को यह नीति बदलनी चाहिए। मैंने रेल बजट पर हुई चर्चा के दौरान पहले भी बोला था कि और यह सुझाव दिया था कि रेलवे ऊपरिपुलों के निर्माण में आने वाली लागत का 75 भाग रेलवे और शेष 25 प्रतिशत लागत राज्य सरकार द्वारा वहन की जानी चाहिए। मैं समझता हूं कि इस नीति से रेलवे ऊपरिपुलों का कार्य सहजता से पूरा हो जाएगा।

जहां तक रेलवे में सार्वजनिक निजी भागीदारी का प्रश्न है तो मैं समझता हूं कि इस प्रकार का कोई समझौता करने से पहले रेलवे को एक सोची समझी नीति तैयार करनी होगी और इसमें कुछ सुरक्षोपाय और मापदण्ड भी होने चाहिए। रेलवे को अपने प्रमुख क्षेत्रों में सार्वजनिक निजी भागीदारी की अनुमति नहीं देनी चाहिए और रेलवे को अपनी शर्तों पर नीति का कार्यान्वयन कराने का भरसक प्रयास करना चाहिए।

[श्री अलकेष दास]

मैं रेल मंत्री का ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा कि रेलवे में भोजन की गुणवत्ता बहुत बदतर होती जा रही है। रेलवे को खान-पान के ठेके पूर्णत: व्यावसायिक आधार पर नहीं देने चाहिए। साथ ही, खान-पान व्यवसाय में कुछ नए ठेकेदार भी आ रहे हैं जो पुराने कामगारों के हितों की रक्षा नहीं कर रहे हैं। इन नए ठेकेदारों को पुराने कामगारों के हितों की रक्षा करनी चाहिए और रेलवे को इस संबंध में भी कोई नई नीति बनानी चाहिए।

रेलवे को यात्री सुविधाओं पर भी और ज्यादा ध्यान देना चाहिए। यह बिल्कुल सत्य है कि रेलवे में स्टाफ की कमी है। आंकड़ों के अनुसार 2006-07 में 22,000 नियुक्तियां हुई थी और 2007-08 में 20,000 नियुक्तियां हुई। परंतु इस समय के दौरान रेलवे से करीबन 40,000 कर्मचारी सेवानिवृत्त हुए थे। अतएव स्थिति वैसे ही वैसे ही बनी हुई है अर्थात् 42,000 कर्मचारी नियुक्त हुए और 46,000 कर्मचारी सेवानिवृत्त हुए। अतएव, रेलवे को इन रिक्तियों को भरने का कोई तरीका ढूंढना चाहिए क्योंकि आरपीएफ कर्मियों, सिंगलिंग स्टाफ, लोकोमोटिव स्टाफ आदि की बहुत कमी है। यदि इन क्षेत्रों में रेल कर्मियों की कमी रही तो दुर्घटनाएं होंगी ही।

दूसरा बिन्दु जिसकी ओर मैं रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं वह यह है कि ब्रेथवेट और बर्न स्टैन्डर्ड दो सरकारी क्षेत्र की कंपनियां है और अन्य तीन रेलवे के नियंत्रण में है। मैं इस बिन्दु पर जोर देना चाहूंगा कि ब्रेथवेट और बर्न स्टैन्डर्ड जो कि वैगन विनिर्माण कंपनियां है की उत्पादन क्षमता का उपयोग रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए और उसे भी रेलवे के नियंत्रण में ले लिया जाना चाहिए।

दूसरा अन्य संवेदनशील मुद्दा फेरीवालों का है। बंगाल विभाजन के कारण कई लोग पश्चिमी बंगाल में आ गए और उस समय वे असहाय थे अतएव उन्होंने फेरीवालों का पेशा अपना लिया। वे रेलवे कंपार्टमेंटों में अपना सामान बेचा करते थे और कभी-कभी रेलवे प्लेटफार्मों पर भी सामान बेच लिया करते थे।

अपराह्न 2.00 बजे

रेलवे को इन फेरीवालों को लाइसेंस दे देने चाहिए। रेलवे द्वारा किए गए विकास कार्यों के कारण कई फेरीवाले विस्थापित हो गए हैं। उन्हें सहकारी संस्था जैसे संघ बनाने जैसी कुछ सुविधाएं दी जानी चाहिए।

बंडेल स्टेशन पर एक सबवे है और वहां पर जलभराव की गंभीर समस्या है। माननीय संसद श्री रूपचंद पाल भी इस बात को रेल मंत्री के ध्यान में लाए थे। इस समस्या को सुलझाने के लिए कोई संतोषजनक हल ढूंढना होगा।

आमान परिवर्तन की बात पर आते हुए मैं बताना चाहता हूं कि भगवान श्री चैतन्य के कारण नवाद्वीप प्रसिद्ध हो गया है। नवाद्वीप से शान्तिपुर के बीच छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदल दिया जाना चाहिए। रेल बजट में इस आमान परिवर्तन कार्य का कोई जिक्र नहीं किया गया है। कुछ आशोधनों के बाद इसे कार्यान्वित किया जाना चाहिए और उसके लिए और अधिक निधियां आबंटित की जानी चाहिए।

चारतला लाईन की बात पर आते हुए बताना चाहूंगा कि रेल मंत्री ने पांच-छह महीने पहले इस स्थान का दौरा किया था। इस लाईन के लिए कोई भी निधि आबंटित नहीं की गयी। रेल मंत्री को अपना वायदा पूरा करना चाहिए।

बांकुरा और धनबाद के बीच रेलवे को एमईएमयू रेलगाड़ी प्रारंभ करनी चाहिए जिसकी इस समय बहुत ज्यादा मांग की जा रही है।

कल्याणी और हरिनघाट ने बीच भी एक नई रेलगाड़ी चलानी चाहिए। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है और मैं इसके लिए जोर देना चाहूंगा।

कूपर कैम्प पर हाल्ट एक अन्य महत्वपूर्ण मांग है। रेलवे द्वारा बहुत ही कम काम किया गया है और मैं समझता हूं कि रेल मंत्री इस पर विचार करेंगे।

निष्कर्षत: मैं यही कहना चाहूंगा कि मैं सब मांगों को रख चुका हूं और मैं समझता हूं कि रेल मंत्री इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): सभापति महोदय, मैं माननीय लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बजट से पूर्व झांसी से बैरकपुर के लिए एक ट्रेन स्वतंत्रता संग्राम सेनानी एक्सप्रेस चलायी। वह बढ़िया ट्रेन है और अच्छी सवारियां मिल रही हैं लेकिन उसका स्टापेज एट जंक्शन कर दिया जाए तो निश्चित ही और आय होगी। साथ ही साथ एक्सप्रेस ट्रेन जो सप्ताह में एक दिन चल रही है उसे सप्ताह में तीन दिन चला दिया जाए तो बहुत से यात्रियों को लाभ मिलेगा और ज्यादा से ज्यादा आय में वृद्धि होगी। बजट से पूर्व माननीय मंत्री जी ने किराये में कमी की है। हमारे यहां उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिविजन जहां से मैं आता हूं, देखा गया है कि वहां टिकट जो पहले 35 रुपए का था, आज भी उसी रेट पर बिक रहा है। वहां

पुराने टिकट रखे हैं। पेपर्स के माध्यम से हमें जानकारी मिली है कि चाहे एट स्टेशन हो या अन्य स्टेशन हों, वहां जो पुराने टिकट हैं, वही बेचे जा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि निश्चित ही वह इस पर कार्रवाई करेंगे और निर्देश देंगे। एक अप्रैल से नए रेट फिक्स करके छूट दी गई है, उस हिसाब से पैसेंजर्स को टिकट मिलना चाहिए जिससे वहां के पैसेंजर्स को लाभ हो सके-चाहे एट स्टेशन हो, मोठ स्टेशन हो चाहे कालपी हो, वहां कम्प्यूटर की व्यवस्था स्वीकृत कर दी गई है लेकिन अभी तक कम्प्यूटर नहीं लगाए गए हैं। अगर वहां कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण की व्यवस्था शीघ्र हो जाती है तो नए टिकट निकलेंगे और जो बात निकल कर आई है, निश्चित ही समाप्त हो जाएगी।

कौंच और एट में शटल सेवा चलती है। मैं कई बार इस मांग को उठा चुका हूं और कई बार शटल सेवा बंद करने की बात भी आती है। मैं मांग करता हूं कि परौना से कौंच और कौंच से एट, अगर झांसी और कानपुर वाली लाइन को मिलाना है, तो कौंच स्टेशन को मेन लाइन पर लाया जाए। छोटी सी शटल जो चार डिब्बों की है उसमें गार्ड, ड्राइवर और ढेर कर्मचारी जा सकेंगे और कौंच स्टेशन मेन लाइन पर आ जाएगा।

माननीय मंत्री जी ने भिंड से माधवगढ़, ओरई और महोबबा होते हुए सर्वे कराया था। निश्चित ही सर्वे वाली जगहों में काम करना चाहिए। मुझे अच्छी तरह याद है कि 1977 में जब जनता पार्टी की सरकार थी उस समय कौंच से भेंड़, जालौन, हदरूख, कुठोध, औरैय्या होते हुए दिव्यापुर में लेन जोड़ने का काम हुआ था। अगर इस लाइन को जोड़ दिया जाए तो निश्चित ही इस क्षेत्र के लोगों को लाभ मिलेगा। मैं मांग करना चाहता हूं कि ग्वालियर से, मौठ, एरच, गुरसराय, गरौठा होते हुए अगर महोबा को जोड़ने के लिए एक नई रेलवे लाइन डाल दी जाए तो जहां की जनता ने कभी रेलवे लाइन नहीं देखी है, निश्चित ही उस क्षेत्र के लोगों को उसका लाभ मिलेगा और वहां से ज्यादा से ज्यादा लोग यात्रा कर सकेंगे।

सभापति महोदय, ग्वालियर से बरौनी के लिए एक मेल ट्रेन चलती है। पिछले डेढ़ साल से लगातार वह आठ से नौ घंटे लेट चल रही है और कभी दस घंटे और ग्यारह घंटे लेट भी हो जाती है। कम से कम सात घंटे लेट से पहले तो यह गाड़ी कभी आती ही नहीं है। जो पैसेंजर्स टिकट ले लेते हैं, वे कितनी देर वेट करेंगे, ज्यादा से ज्यादा घंटे, दो घंटे या तीन घंटे वेट कर लेंगे। गाड़ी को शाम को चार बजे आना है, लेकिन रात से दस और ग्यारह बजे आती है। निश्चित रूप से मंत्री जी इस बात को संज्ञान में लेंगे और जो मेल ट्रेन आठ-आठ घंटे लेट चल रही है, निश्चित ही उसे समय से चलाने का प्रयास करेंगे।

उत्तर-मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में एक पुखराय स्टेशन है, वहां ओवरब्रिज बन रहा है। वह ओवरब्रिज एक नम्बर प्लेटफार्म से निकलकर तीसरे नम्बर प्लेटफार्म पर जा रहा है। लेकिन वहां जो बस्ती है, वह आधी बस्ती एक नम्बर प्लेटफार्म के एक तरफ है और आधी बस्ती प्लेटफार्म नम्बर तीन की तरफ है। यदि उस पुल को बाहर से खोल दिया जाए तो निश्चित ही वहां की जनता सीधे-सीधे प्लेटफार्म को क्रास करते हुए उस तरफ निकल सकती है। आये दिन वहां के लोग लाइन क्रास करते हैं और लाइन क्रास करने के अलावा और कोई रास्ता नहीं है। लेकिन लाइन क्रास करने के दौरान वहां एक्सीडैन्ट्स होने की संभावना बनी रहती है। मैं समझता हूं कि निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी इस तरफ ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, हमारे यहां लखनऊ, कानपुर से उद्योगनगरी, उद्योगकर्मी और पूना एक्सप्रैस चलती है। कानपुर और झांसी के बीच का दो सौ किलोमीटर का रास्ता है। वहां उरई जो हमारा उद्योग नगर है, निश्चित ही इन गाड़ियों को वहां रुकना चाहिए। ये लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, जहां से चलती हैं, अगर सौ किलोमीटर के बाद भी इन्हें स्टापेज नहीं दिया जायेगा तो कैसे लोग पूना, मुम्बई तक की यात्रा करेंगे। इसलिए इस गाड़ी का ठहराव उरई स्टेशन पर दिया जाना चाहिए। झांसी से कानपुर के लिए एक पूजा इंटरसिटी एक्सप्रैस चलती है। हमारी मांग है कि इसे मौठ स्टेशन पर रोका जाना चाहिए, जिससे संथर, गुरसराय और अन्य क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सकेगा। इसमें एक ए.सी. चेयरकार स्वीकृत हो चुका है, लेकिन अभी तक लगा नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि शीघ्र ही इसमें ए.सी. चेयरकार लगाई जाए, जिससे वहां के लोग उसमें बैठकर यात्रा कर सकें।

श्रमशक्ति एक्सप्रैस दिल्ली से चलकर सुबह कानपुर पहुंचती है। यह बहुत अच्छी गाड़ी है। हमारे क्षेत्र के लोगों की मांग है कि कानपुर से भी ऐसी कोई फास्ट ट्रेन चलाई जाए। श्रमशक्ति एक्सप्रैस कानपुर में जाकर खड़ी हो जाती है और 17 घंटे खड़ी रहती है। मैं मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि इसे झांसी तक चला दिया जाए, पिछली बार भी हमने इसकी मांग रखी थी। यदि यह गाड़ी झांसी से चला दी जाए तो जो दो सौ किलोमीटर का रूट है, उसे सीधे-सीधे दिल्ली से जोड़ा जा सकता है।

उरई के पास राठ-रोड पर घंटों जाम लगा रहता है। मेरी मांग है कि वहां एक ओवरब्रिज बनाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***डा. करण सिंह यादव** (अलवर): महोदय, मैं विनियोग (रेल) विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं तथा रेलवे का कायाकल्प करके इतिहास रचने वाले माननीय रेल मंत्री को बधाई देते हुए अपना भाषण आरंभ करता हूं।

यह सब उनकी बुद्धिमत्ता और समझ ही है जिससे भारतीय रेल जल्द ही विश्व में पहले दर्जे का रेल नेटवर्क बनने जा रहा है।

पिछले चार वर्षों के दौरान यात्री किराये बढ़ाए बिना ही उन्होंने सभी वर्गों के यात्री चाहे वह वातानुकूलित दूसरे, तीसरे दर्जे का शयनयान हो अथवा सामान्य दर्जे का शयनयान हो, उनके किराये घटाए हैं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र अलवर और रेवाड़ी के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण करने हेतु बजट में प्रावधान करने के लिए मैं अपना आभार व्यक्त करता हूं। आमान परिवर्तन तीव्र गति से किए जाने की आवश्यकता है। अलवर और दिल्ली के बीच और अधिक रेलगाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता है। मैं आरडी रेल को रेवाड़ी से लेकर अलवर तक विस्तार किए जाने का अनुरोध करता हूं।

भिवाड़ी राजस्थान का तेजी से बढ़ता हुआ औद्योगिक शहर है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र अलवर में पड़ता है। मैं माननीय मंत्री को रेवाड़ी और भिवाड़ी के बीच नई रेल लाईन के सर्वेक्षण की अनुमति के लिए मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय मंत्री जी से इस सर्वेक्षण को तेजी से पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

यह जयपुर तथा अलवर के गरीब लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग है कि दिन के समय में अलवर के रास्ते जयपुर से दिल्ली तक दो यात्री गाड़ी आरंभ की जाए ताकि छोटे स्टेशन से यात्री दिल्ली से जयपुर आ-जा सकें। लोकहित में कुछ ठहराव निम्नलिखित हैं:

1. अलवर एक्सप्रैस का राजगढ़ पर ठहराव
2. बरेली भुज एक्सप्रैस का राजगढ़ में ठहराव
3. अहमदाबाद-राजधानी का अलवर में ठहराव
4. जैसलमेर इंटरसिटी का अजेरका स्टेशन पर ठहराव

राजगढ़ और खैरताल स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण आरंभ किया जाना समय की मांग है। राजगढ़ और खैरतल रेलवे स्टेशन का खैरताल पर अद्योगामी पुल का पुनरुद्धार एवं आधुनिकीकरण किया जाना खैरताल के लोगों की एक लंबे समय से चली आ रही मांग रही है।

इन शब्दों के साथ मैं विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री प्रकाश बी. जाधव (रामटेक): माननीय सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि सदन में विनियोग (रेल) विधेयक पर चर्चा चल रही है। मैं महाराष्ट्र के रामटेक संसदीय क्षेत्र से आता हूं। हमारे यहां अमरावती-नरखेड़ सैक्शन की रेलवे लाइन काफी वर्षों से अधूरी पड़ी हुई है। हर बार बोला जाता है कि इस बार रेलवे लाइन पूरी होगी काफी पत्र-व्यवहार हो चुका है और सदन में काफी बार चर्चाएं भी हुई हैं। लेकिन उस रेलवे लाइन को आगे नहीं बढ़ाया जा रहा है। मैं इस बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि दुनिया का सबसे अच्छा संतरा किसान इसी एरिया में उत्पादित करता है। दुनिया से बहुत बड़ी संख्या में व्यापारी इस क्षेत्र में आते हैं और यहां रेलवे लाइन उपलब्ध न होने से किसानों का काफी नुकसान हो रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनती करना चाहता हूं कि काफी जगह आपने नयी रेलवे लाइन दी, नये स्टेशंस दिये, काफी रेलवे में विकास किया लेकिन एक छोटी सी रेलवे लाइन रुक जाने से देश के विभिन्न अंगों से संतरों के व्यापारी, दलाल और किसानों को एक बहुत बड़ा नुकसान यहां हो रहा है। इसलिए इस रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए इस विधेयक में आप इस बजट में मंजूरी दे दें ताकि यह रेलवे लाइन बन जाएगी तो किसानों के लिए बहुत बड़ा काम हो जाएगा और किसानों का विकास भी हो जाएगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि 40 वैगन्स होने के पहले आप मालगाड़ी भी नहीं देते तो करीब 20 से 25 वैगन्स प्रतिदिन वहां संतरा उत्पादित होता है, व्यापारी लेकर जाते हैं, 10 से 12 और करीब-करीब 15 वैगन्स से संतरा निकलता है और यहां 40 के ऊपर बोगी रोज भर सकती हैं, यह रेलवे लाइन किसानों के लिए अति आवश्यक है। इसलिए मेरी विनती है कि इस बजट में इस रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए आप अच्छा कदम उठाए ताकि किसानों को बहुत बड़ी राहत मिले।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि सब तरफ रेलवे लाइन बढ़ायी जा रही हैं। महाराष्ट्र में मुंबई के बाद नागपुर को देखा जाता है। नागपुर और विदर्भ में नागपुर-भिभापुर-नागभीड़ करके एक रेल लाइन है जो ब्रिटिश टाइम्स से नैरोगेज बनी हुई है, वहां रेलवे की गति धीमी है, प्रवासी, लोक संख्या और आबादी सब बढ़ती जा

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रही है, बार-बार बोला गया है, बार-बार लिखा गया है कि भिभापुर से नागभीड़ की नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्राडगेज किया जाए। अचलपुर-येवतमाल-पुरगावल और आरवी ये सारी रेलवे लाइनें ब्रिटिश टाइम्स की छोटी रेलवे लाइन हैं, नैरोगेज रेलवे लाइन हैं और मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान केन्द्रित करना चाहता हूं कि विकास की तरफ अगर कदम आगे बढ़ाये जा रहे हैं तो यह छोटी रेलवे लाइन ब्रिटिस टाइम्स से चलती आ रही है, अब वह पुरानी हो चुकी है, कमजोर हो चुकी है, भविष्य में उस रेलवे लाइन पर बहुत बड़े धोखे भी होने वाले हैं, आबादी की बढ़ती जनसंख्या के आंकड़े अगर देखे जाएं तो वहां की रेलवे लाइन आप जल्दी से जल्दी ब्राडगेज करने के लिए आप अच्छा निर्णय लेंगे, यह मेरी विनती है।

साथ ही साथ मैं बताना चाहूंगा कि इस देश में पिछले साल सबसे बड़ा रामटेक रेलवे लाइन पर जो अपघात हुआ था, जहां रेलवे में चौकीदार नहीं है, रेलवे गेट नहीं है, रामटेक रेलवे स्टेशन पर कम से कम तीन से चार गुना आबादी बढ़ गई है, गांव बढ़ गये हैं और हर बार कोई न कोई ट्रक, कोई न कोई टैक्सी, छोटे-छोटे बच्चों के स्कूल जाने वाले वाहन वहां अपघात होते हैं और काफी लोगों की वहां जानें जा चुकी हैं। हमने रेलवे को पत्र लिखा तो रेलवे ने जब जवाब दिया है कि आज हमारा इस गेट को बनाने का कोई प्रोवीजन नहीं है लेकिन सर्व सामान्य जनता की सुरक्षा को नजर में रखते हुए इस रेलवे गेट का निर्माण अविलम्ब होना चाहिए, ऐसी मेरी विनती है। इस बजट में अमरावती-नरखेट रेलवे लाइन का अधूरा काम पूरा करवाने के लिए मैं विनती कर रहा हूं। जो नैरोगेज रेलवे लाइन ब्रिटिश टाइम से काफी एरिया में पड़ी हुई है, उसे बदलने की नितांत आवश्यकता है। मैं विनती कर रहा हूं कि जहां मानव रहित रेलवे गेट है, जहां गेट ही नहीं है, जहां चौकीदार नहीं है, जहां सिगनल्स ही नहीं है, सादे से सिगनल्स तक नहीं लगाये गये हैं और रेलवे जब आती है तो उड़ाकर जाती है और कम से कम 50-50 लोगों की जानें लेती हैं। यह निन्दनीय घटना है और इसलिए मैं रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस ओर ध्यान दें और इस बजट में इन सारी बातों को मंजूरी दें।

[अनुवाद]

डा. एम. जगन्नाथ (नगरकुरनूल): सभापति महोदय, रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने हेतु मुझे अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद।

रेलवे भारत के आम नागरिकों का सबसे सस्ता परिवहन साधन है। ईंधन के मूल्यों में भारी वृद्धि की परिस्थितियों में आम आदमी हमेशा रेलवे को परिवहन के साधन के रूप में देखता है। वास्तव में, रेलवे 60-70 प्रतिशत यात्रियों के परिवहन का साधन है जो कि रोजाना सभी यातायात के साधनों से यात्रा करते हैं। यह तारीफ के काबिल है कि रेल मंत्री ने प्रथम श्रेणी के किराये नहीं बढ़ाये है साथ ही निम्न श्रेणी के किराये का साथ भी छेड़-छाड़ नहीं की है। परन्तु, महोदय उसके रखरखाव तथा यात्री सुविधाओं हेतु बहुत ही कम-कम, नाममात्र का बजटीय आवंटन किया गया है।

माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी से क्षमा याचना करते हुए मैं यह कहूंगा कि जहां तक बजटीय आबंटन का संबंध है, वे राज्य जहां से रेल मंत्री नहीं होते, सबसे अधिक भुक्तभोगी हैं। इसका सबसे अधिक भाग मंत्री जी के राज्य को जाता है। यह अत्यंत अनुचित है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वे केन्द्रीय मंत्री है, और विकास संबंधी मुद्दों पर समग्र भारत को एकरूप में देखें न कि एक राज्य को देखें जहां उनका व्यक्तिगत हित है। मंत्री अपने राज्य में एक या दो परियोजनाएं आरम्भ कर सकते हैं परंतु यह संपूर्ण देश के विकास की कीमत पर नहीं होना चाहिए।

मुझे सिकंदराबाद से गुंटुर तक एक प्रतिष्ठित रेल के वातानुकूलित कुर्सीयान में यात्रा करने का मौका मिला। जैसे ही मैं रेलगाड़ी में सवार हुआ उसमें गंदगी और बदबू बिखरी पड़ी थी। जब मैंने रेलगाड़ी में नाश्ता किया तो मुझे लगा कि उल्टी हो जायेगी। मैंने संबंधित डीआरएम को पत्र लिखा। उन्होंने केवल मुझे एक पत्र लिखा जिसमें खेद व्यक्त किया गया था। मुझे पुन: उसी रेलगाड़ी में एक दो माह पश्चात् यात्रा करने का अवसर प्राप्त हुआ परंतु स्थिति में बिल्कुल भी सुधार नहीं हुआ है बल्कि यह और खराब हो गई थी।

यह अच्छी बात है कि मंत्री महोदय ने तत्काल टिकट योजना आरंभ की है। यदि कोई यात्री तत्काल टिकट पर यात्रा करना चाहता है तो चाहे वह संपूर्ण दूरी की यात्रा करता है या नहीं। उसे रेल के आरम्भ होने से समाप्त होने तक के स्टेशन तक के संपूर्ण किराये का भुगतान करना पड़ता है। चाहे रेल 400 किलोमीटर की दूरी कवर कर रही हो और मैं केवल 100 किलोमीटर की यात्रा करता हूं मुझे पूरे 400 किलोमीटर का भुगतान करना पड़ता है। यह किस प्रकार औचित्यपूर्ण है? क्या आम आदमी को उस दूरी के लिए दण्ड नहीं दिया जा रहा है जिस पर उसने यात्रा ही नहीं की है? माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह इस स्थिति में बदलाव लाएं ताकि यात्रियों को उस विशेष रेलगाड़ी द्वारा यात्रा करने पर उनके गंतव्य तक का ही किराया अदा करना पड़े।

[श्री एम. जगन्नाथ]

मैं अपने स्वयं के राज्य आंध्र प्रदेश तथा विशेष रूप से दक्षिण केन्द्रीय रेलवे की चर्चा करता हूं। मेरे राज्य के साथ बड़ा अन्याय हुआ है। जबकि प्रत्येक व्यक्ति रेल मंत्री की पहल की सराहना कर रहा है, मैं भी सराहना करता हूं, फिर भी आंध्र प्रदेश के साथ हमेशा एक सौतेला व्यवहार किया गया है।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम.एम. पल्लम राजू): मैं इससे सहमत हूं।

डा. एम. जगन्नाथ: धन्यवाद महोदय। विपक्ष में होने के नाते हम इन मुद्दों को उठा सकते हैं। चाहे यह नई लाईनों का निर्माण हो, आमान परिवर्तन या दोहरीकरण कार्य हो, वर्ष दर वर्ष दक्षिण केन्द्रीय रेलवे विशेषकर आंध्र प्रदेश को बजटीय आबंटन घटता जा रहा है। यदि यह रवैया रहा तो लगभग 500-700 करोड़ रुपये लागत की परियोजनाएं अगले सौ वर्षों में भी पूरी नहीं होगी। इसलिए, माननीय मंत्री महोदय, जो कि नई रेल गाड़ियां एवं अन्य सुविधाएं प्रदान करने में अत्यंत दयालु हैं उनसे मेरा अनुरोध है कि वह यह देखें कि आंध्र प्रदेश राज्य के लिए किए गए आवंटन को दोगुना कर दिया जाए।

महोदय, आरयूबी और आरओबी पर आते हैं, हमारे राज्य के मुख्यमंत्री जी ने आंध्र प्रदेश में लंबित विभिन्न परियोजनाओं के संबंध में माननीय मंत्री महोदय को कम से कम 30 से 40 पत्र लिखे हैं। हम, संसद सदस्यों ने भी स्वयं उनसे मिलकर इस विषय पर अपना पक्ष रखा। आरयूबी और आरओबी को संस्वीकृति प्रदान करने में बहुत अन्याय किया गया है। आपको हमारी सरकार और संसद सदस्यों द्वारा लिखे गए पत्रों पर भी ध्यान देना चाहिए।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में, सिकंदराबाद-द्रोणाचलम सेक्शन के जेदचेरला रेलवे स्टेशन के एल.सी. संख्या 47 पर एक रेलवे अंडरब्रिज का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। वस्तुत: यह फाटक जेदचेरला कस्बा के मध्य में स्थित है। जब मैंने रेलवे अधिकारियों से बात की तो उन्होंने बताया कि उन्हें अपेक्षित धनराशि नहीं मिल पा रही है। एक यात्री जिसे दिल का दौरा पड़ा था, उसे बचाया नहीं जा सका। अस्पताल रेल लाइन के ठीक बगल में स्थित है और चूंकि वह उस रेल फाटक को पार नहीं कर सका, उसकी वहीं मौत हो गयी। इस घटना को लेकर जेदचेरला कस्बा में काफी आक्रोश रहा। उनका कहना है कि संसद सदस्य इस मामले में कोई अभिरुचि नहीं ले रहे हैं। मानवीय आधार पर ऐसी परियोजनाओं को स्वीकृत किया जाना चाहिए। तंत्र का प्रयोजन जनता के लिए सुविधाओं का प्रावधान करना होना चाहिए न कि पुस्तकों में लिखे कठोर नियमों का अनुपालन करना।

मेरा अनुरोध है कि गड़वाल रेलवे स्टेशन समपार पर एक रेल उपरिपुल का निर्माण किया जाए। महबूबनगर और जेदचेरला रेलवे स्टेशनों के बीच मेनुगोंडा समपार फाटक पर तथा देवारकाद्रा रेलवे समपार फाटक पर रेल-उपरिपुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। मैं लम्बे समय से अनुरोध करता आ रहा हूं कि थिम्मापुर और शादनगर रेलवे स्टेशनों के बीच कुट्टुर रेलवे स्टेशन पर चौकीदार वाले दोहरे क्रासिंग का प्रावधान किया जाए। यह गांव के बिल्कुल मध्य में स्थित है। अनेक दुर्घटनाएं हुई हैं जिसमें अनेक लोगों की जानें गयी हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे नियमों के पीछे न जाएं। नियम बदले जा सकते हैं। हमने कितनी बार संविधान को संशोधित किया है?

जहां तक नई रेललाइनों के निर्माण का प्रश्न है, गडवाल-रायचूर-मचेरला रेललाइन 1997 में स्वीकृत की गयी थी जिसकी अनुमानित लागत 108 करोड़ रुपये थी। मैं समझता हूं कि यह लागत अब बढ़कर 200 करोड़ रुपये हो गयी होगी। दस वर्षों के पश्चात् आप पाएंगे कि इस पर मात्र 30 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। ठीक इसी प्रकार, मुनियाराबाद-महबूबनगर, मचेरला-नालगोंडा, पेद्दापल्ली-निजामाबाद, धर्मोवरम-पाकला के लिए और अधिक बजटीय आवंटन की जरूरत है।

जहां तक रेललाइन के दोहरीकरण का प्रश्न है, सिकंदराबाद-गुंटकल से लेकर बंगलौर, चेन्नई और गोवा तक की रेललाइन दक्षिण जाने वाली गाड़ियों के लिए काफी महत्वपूर्ण रेलमार्ग है। चूंकि यह सिंगल लाइन है, इस पर भीड़भाड़ हो जाती है और इसीलिए इसका दोहरीकरण किए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से सिकंदराबाद-द्रोणाचलम सेक्शन का दोहरीकरण कराने का अनुरोध करता हूं।

जहां तक सर्वेक्षण किए जाने का सवाल है, हाल ही में, गडवाल-मचेरला हेतु एक अद्यतन सर्वेक्षण कराने का आदेश दिया गया है। मैं मंत्री जी से इसे शीघ्र करवाने और इसके लिए धनराशि स्वीकृत करने का अनुरोध करता हूं। ठीक इसी प्रकार, वर्ष 2005 में जेदचेरला और नांदयाल के बीच एक और सर्वेक्षण का आदेश दिया गया था। इसे भी शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए और पूरा किया जाना चाहिए।

अंतत: मैं यह कहना चाहता हूं कि गरीब रथ एक बहुत अच्छी अवधारणा है। मैं इसके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। योजना है कि एक गरीब रथ मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, सिकंदराबाद, महबूबनगर, गडवाल, कुरनूल के आगे बंगलौर तक चलायी जाएगी। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह सिकंदराबाद, महबूबनगर, गडवाल, कुरनूल से आगे बंगलौर तक एक और गरीब रथ स्वीकृत करें।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, समय की कमी के कारण, मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

*माननीय सभापति महोदय, रेलवे के लिए अनुदानों हेतु अनुपूरक मांगों पर वाद-विवाद में भाग लेने का मुझे अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

रेलवे भारत के आम नागरिकों के लिए आवागमन का महत्वपूर्ण स्रोत और सबसे सस्ता माध्यम है। महंगाई और ईंधन की कीमतों में हुई बेतहाशा वृद्धि के कारण आज की स्थिति में आम नागरिक परिवहन सुविधा के लिए रेलवे की ओर आशा भरी नजरों से देखता है।

वस्तुत:, प्रतिदिन करीब 60 से 70 प्रतिशत यात्री रेलवे यात्रा करते हैं। यह प्रशंसनीय है कि रेल मंत्री ने उच्च श्रेणियों के किराए घटाए हैं और निम्न श्रेणी के यात्री-भाड़ा को छेड़ा नहीं है।

परन्तु जहां तक बजटीय आवंटन का प्रश्न है, रेल मंत्री जी के गृह राज्य को तो बहुत कुछ मिल जाता है जबकि अन्य राज्यों को नजरअंदाज कर दिया जाता है। यह अच्छी बात नहीं है।

यद्यपि मंत्री जी दावा करते हैं कि किराये में कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई है, रेलवे बेहतर यात्री सुविधाएं मुहैया कराने में पूरी तरह विफल रहा है।

देश के विभिन्न भागों में अनेक पुराने पुल अभी भी विद्यमान हैं जिनका सुरक्षा के लिहाज से पुनर्निर्माण जरूरी है। परन्तु इन पर ध्यान नहीं दिया जाता है तथा बजटीय आवंटन भी पर्याप्त नहीं है।

कुछ महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों और वातानुकूलित कुर्सीयानों में रखरखाव की स्थिति काफी खराब और अस्वास्थ्यकर है।

जिस तरह से 'तत्काल' सुविधा का लाभ उठाने वाले यात्रियों से किराया लिया जा रहा है, वह एक तरह से आम आदमी को लूटने जैसा है।

'तत्काल' सुविधा के अंतर्गत यात्रियों से उनके द्वारा तय की जाने वाली वास्तविक दूरी के लिए किराया लेने के बजाय संबंधित रेलगाड़ी के प्रस्थान स्टेशन से गन्तव्य स्टेशन के बीच का किराया वसूला जाता है जबकि यात्री इसकी आधी दूरी ही तय करता है। यह अनुचित है तथा यात्रियों से उनके द्वारा तय की जाने वाली दूरी के लिए ही उसका वास्तविक किराया लिया जाना चाहिए।

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

दक्षिण मध्य रेलवे

आंध्र प्रदेश के साथ जो कि दक्षिण मध्य रेलवे, अंशत: दक्षिण और मध्य रेलवे जोनों के अंतर्गत आता है, काफी अन्याय हुआ है।

बजट आवंटन, चाहे वह नए रेल संपर्क के लिए हो, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के लिए हो, यदि हम पिछले वर्षों के आवंटनों से तुलना करें वर्ष दर वर्ष घटा है।

वर्तमान रेलवे बजट में, महत्वपूर्ण परियोजना जैसे नई रेललाइन बिछाना, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण इत्यादि के लिए करीब 450 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। आवंटन यदि इसी गति से होता रहा तो यह परियोजना अगले 50 वर्षों बाद भी पूरी नहीं हो पायेगी।

दक्षिण मध्य रेलवे के अंतर्गत रेल अंडर ब्रिज और रेल उपरिपुलों के निर्माण हेतु धनराशि स्वीकृत करने के लिए राज्य सरकार के और हमारे व्यक्तिगत अनेक अनुरोधों पर विचार नहीं किया गया है और उन्हें स्वीकृत नहीं किया गया है। जहां तक मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में अंडरब्रिज और रेल उपरिपुलों के निर्माण का प्रश्न है, निम्नलिखित स्थानों पर इनके निर्माण का प्रस्ताव दीर्घकाल से विचारार्थ लम्बित है।

1. सिकन्दराबाद-द्रोणाचलम सेक्शन के जेदचेरला रेलवे स्टेशन के एलसी संख्या 47 पर रेल अंडरब्रिज

2. गड रेलवे स्टेशन समापर पर रेल उपरिपुल।

3. महबूबनगर और जेदचेरला के बीच येनुगोण्डा समपार पर रेल उपरिपुल।

4. देवेरकदु रेलवे समपार पर रेल उपरिपुल।

तम्मापुर और शादनगर रेलवे स्टेशन के बीच कुटनूर गांव में डबल क्रासिंग पर चौकीदार का प्रावधान करने संबंधी मेरे अनुरोध पर अब तक विचार नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से उपर्युक्त रेलवे गेट पर चौकीदार की स्वीकृति देने का अनुरोध करता हूं।

आंध्र प्रदेश में चालू परियोजनाओं के लिए बजट आवंटन

नई लाइनों का निर्माण; गडवाल-रायचूर-मचरला। गडवाल और रायचूर के बीच इस मुख्य लाइन के भाग को 108.9 करोड़ रु. की अनुमानित लागत सहित वर्ष 1997-98 में स्वीकृति मिली थी।

[डा. एम. जगन्नाथ]

हालांकि 10 वर्ष बीत गये हैं और लगभग 30 करोड़ रुपये व्यय हुए हैं तथा इस परियोजना को पूरा करने के लिए अब भी 70 करोड़ रु. की आवश्यकता है। इस वर्ष का आबंटन भी अत्यल्प लगभग मात्र 5 करोड़ रु. है। मैं माननीय रेल मंत्री से चालू वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए बजटीय आवंटन को बढ़ाने का अनुरोध करता हूं।

2. मुनिराबाद-महबूबनगर लाइन: इसके पूरा होने का अनुमान 497.47 करोड़ रु. है। किन्तु इस वर्ष भी आबंटन बहुत कम है और इस परियोजना को पूरा करने के लिए अभी भी 400 करोड़ रु. की आवश्यकता है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वर्तमान वर्ष के आबंटन को दुगुना करें।

3. मचरला-नालगोण्डा, पडपल्ली-निजामाबाद, धर्मोवरम-पकाल लाइन के लिए भी और आबंटन की आवश्यकता है।

दोहरीकरण

दक्षिण जाने वाली रेलगाड़ियों के लिए सिकन्दराबाद-गुंटकल तथा आगे बंगलोर, चेन्नई और गोवा बहुत महत्वपूर्ण मार्ग बन गए हैं। इस मार्ग पर रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ गयी है तथा यह मार्ग व्यस्त हो गया है तथा रेलगाड़ियों के पार होने में काफी विलम्ब हो रहा है। सिकन्दराबाद-गुंटकल का दोहरीकरण बहुत महत्वपूर्ण है तथा मैं माननीय रेल मंत्री से सिकन्दराबाद-द्रोणाचलम का शीघ्र दोहरीकरण करने का अनुरोध करता हूं।

सर्वेक्षण

हाल ही में गडवाल-मचरला नई लाइन के अद्यतन सर्वेक्षण का आदेश दिया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि सर्वेक्षण का कार्य शीघ्र करवाएं तथा गडवाल और मचरला के बीच नई रेल लाइन के निर्माण को स्वीकृति देने पर विचार करें। द.म.रे. के जडचरला और नंदयाल के बीच सर्वेक्षण के लिए रेल बजट 2005-06 में आदेश दिया गया था। मैं माननीय रेल मंत्री से इस लाइन का सर्वेक्षण शीघ्र कराने तक जडचरला और नन्दयाल के बीच नई लाइन को मंजूरी देने का अनुरोध करता हूं।

नई रेलगाड़ियां

आंध्र प्रदेश में तेलंगाना और रायलसीमा क्षेत्र तुलनात्मक रूप से पिछड़े हैं। बंगलोर से सिकन्दराबाद के बीच यात्रा करने में यात्रियों को रेलगाड़ी के बजाए यातायात के अन्य साधनों पर अधिक व्यय करना पड़ता है। पहले एक गरीब रथ रेलगाड़ी सिकन्दराबाद, महबूबनगर, गडवाल, करनूल और गुंटकल के रास्ते बंगलोर तक ले जाने की योजना थी। किन्तु न जाने किन कारणों से यह रेलगाड़ी सिकन्दराबाद, योकराबाद, वाडी से होकर बंगलोर जा रही है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस गरीब रथ रेलगाड़ी को सिकन्दराबाद, महबूबनगर, गडवाल, करनूल के रास्ते बंगलोर तक चलाया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि दक्षिण मध्य रेल जोन की आंध्र प्रदेश की परियोजनाओं को और अधिक धनराशि आवंटित करें जो अन्य रेल जोनों की तुलना में बहुत अधिक राजस्व प्रदान कर रहा है। मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।*

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरूम्बुदूर): महोदय, श्री लालू प्रसाद के रेल मंत्री बनने के बाद रेलवे को भारी मुनाफा हो रहा है तथा रेलवे के विकास की गति अच्छी है। इस परिदृश्य में कुछ बातें कहना चाहता हूं।

द्र.मु.क. पार्टी की ओर से मैं रेलवे के अनुदानों की मांगों का समर्थन करना चाहूंगा। आज हम भारत में देखते हैं कि रेलगाड़ी के डिब्बों का आधुनिकीकरण नहीं हो रहा है। मैं इंटिग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बुर के निकट रहता हूं। मैं प्राय: वहां जाता रहता हूं। जब मैं वहां जाकर फैक्ट्री देखता तो आईसीएफ, पेरम्बुदूर में अत्याधुनिक डिब्बे बनते हुए देखा था। एशियाई महाद्वीप में आईसीएफ सर्वोत्तम कोच विनिर्माण इकाइयों में से एक है। जो कोच हमें फैक्ट्री के भीतर मिलते हैं वह हमारे रेल मार्गों पर नहीं मिलते। हमें पता चला है कि वे आधुनिक तथा सुनिर्मित कोच निर्यात किये जाते हैं तथा वे भारतीय रेल के लिए नहीं है। भारतीय अर्थव्यवस्था की स्थिति बेहतर है तथा हमारा सकल घरेलू उत्पाद आठ प्रतिशत को पार कर गया है। हम एक विकासशील देश हैं। अत: हमें उन आधुनिक डिब्बों का इस्तेमाल भारतीय रेल के लिए क्यों नहीं करना चाहिए? अतएव, मैं माननीय मंत्री से उन आधुनिक सुनिर्मित तथा अच्छी सुविधाओं वाले डिब्बों का इस्तेमाल भारतीय रेल में करने के लिए अनुरोध करूंगा। आज रेल डिब्बों की संख्या बहुत कम है। जब कभी मैं महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे से उपनगरीय क्षेत्रों में और रेलगाड़ियां चलाने के संबंध में मिलता हूं तो एक शिकायत मिलती है कि उनके पास इतने अधिक रेल डिब्बे नहीं हैं। अतएव, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि दक्षिण रेलवे को और डिब्बे भेजें ताकि हम उन रेल डिब्बों का इस्तेमाल कर सकें तथा उपनगरीय क्षेत्रों में और रेलगाड़ियां चला सकें।

आगे, आईएफसी में कई रिक्तियां हैं। विगत में एक प्रथा थी कि प्रशिक्षुओं को चतुर्थ वर्गीय कर्मचारी के रूप में नियुक्त किया जाता था। किन्तु अब यह प्रथा समाप्त हो गई है। अधिकांश

कर्मचारी बिहार के हैं। आईसीएफ पेरम्बुदूर में कार्यरत अधिकांश कर्मचारी बिहार के हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे स्थानीय लोगों को अवसर दें। यह चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के नियोजन हेतु है। एक शिकायत है कि स्थानीय लोगों की वहां नियुक्ति नहीं की जा रही है। हमारे माननीय मंत्री द्वारा इसका ध्यान रखा जाना चाहिए।

पिछले बजट में हमारे माननीय मंत्री महोदय ने श्रीपेरम्बुदूर को रेल संपर्क से जोड़ने की घोषणा की थी। यह एक तेजी से बढ़ता हुआ औद्योगिक शहर है। यह वह स्थान है जहां राजीव गांधी जी की हत्या हुई थी और वहां एक राजीव गांधी स्मारक केंद्र है। कपया अधिक निधियां आबंटित करें जिससे परियोजना को तेजी से आरंभ किया जा सके तथा श्रीपेरम्बुदूर तक रेल संपर्क स्थापित किया जा सके। वर्ष 1993 में सर्वेक्षण कार्य पूरा किया जा चुका है। तिरूवल्लूर-अर्कोनम पर चौथी रेल लाईन की घोषणा की जा चुकी है। तीसरी लाईन की कार्य प्रगति अत्यंत धीमी है। अर्कोनम, माननीय मंत्री, श्री आर. वेलु का निर्वाचन क्षेत्र है। श्री वेलु को तेज़ी से कार्य पूरा करने में अधिक रुचि लेनी चाहिए। पुत्तूर-अत्तिपट्टू जिसे इनोर पत्तन तक रेल लाईन को जोड़ रहा है, मात्र घोषणा बनकर न रह जाए। इसके लिए भी अधिक निधियों का आवंटन किया जाना चाहिए तथा कार्य को शीघ्र आरंभ किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय के साथ मेरा अनुभव यह रहा है कि रेल तेजी से दौड़ रही है लेकिन अधिकारी धीमी गति से कार्य करते हैं तथा कार्य की प्रगति अत्यंत धीमी है। माननीय मंत्री को इस पर ध्यान देना चाहिए। अधिकारी व ठेकेदार तेजी से कार्य नहीं कर रहे हैं। जब भी हम अधिकारियों के पास जाते हैं वे ठेकेदारों पर आरोप लगाते हैं। वे परियोजना का कार्यान्वयन करने में रुचि नहीं लेते हैं। किसी पुल के निर्माण का कार्य पूरा करने में पांच से दस वर्ष लग जाते हैं। उदाहरण के लिए चेन्नई-अर्कोनम खण्ड पर एलसी 10 तथा चेन्नई-अर्कोनम खण्ड पर एलसी-12, तिरूनिंरावुर-पट्टाभिराम, जोकि मेरा गृह निवास है, हमने 2003 में आरओबी आरंभ किया था, परंतु आज तक यह पूरा नहीं हुआ। राज्य सरकार ने अपने हिस्से का काम पूरा कर दिया है। परंतु रेलवे का हिस्सा, जो कि अत्यंत थोड़ा सा है, उन्होंने एलसी 10 में कार्य आरंभ भी नहीं किया है। इसीलिए मैं यह बता रहा हूं कि रेलवे में ट्रेन बहुत तेज है परंतु अधिकारी व ठेकेदार अत्यंत मंद हैं। उनसे तेजी से कार्य करवायें। यह मामला एलसी 10 तथा एलसी 12 में नहीं है बल्कि एलसी 34 में भी है। चेन्नई-गुम्मिडिपुंडि खण्ड एलसी-34 में, जो कि सुलुरपेट खण्ड पर एलावुर तथा गुडुर की ओर जाता है, पर अधिक यातायात है, वहां चौकीदार रहित फाटक है। दो वर्ष पूर्व मैं एक डीआरएम श्री जयरामान को स्थान का निरीक्षण कराने ले गया। वहां बहुत भारी यातायात है। परंतु वहां चौकीदार रहित फाटक है। दो वर्ष बाद भी, आज भी वहां चौकीदार तैनात नहीं है। जबकि मंत्री गुम्मिडिपुंडि में एक समारोह में भाग ले रहे थे, अनेक रेल यात्री संघों ने आपसे शिकायत की थी। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से एलसी-34 समपार को चौकीदार वाला समपार बनाने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, चेन्नई व इसके उपनगरीय क्षेत्रों में मूलभूत सुविधाएं की स्थिति अत्यंत खराब है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से इस विषय में रुचि लेने तथा रेल यात्रियों की मूलभूत सुविधाओं को पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, गुम्मिडिपुंडि तथा मिंजोर में पैदल यात्रियों के लिए उपरि पुल का निर्माण किए जाने हेतु मांग काफी समय से लंबित है। मेरा विचार है कि माननीय मंत्री नेमिलीचेरी पर रेल ठहराव के बारे में भली-भांति जानते हैं। हम पिछले दस वर्षों से इसकी मांग कर रहे हैं। माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री आर. वेलु ने इसे संस्वीकृत किया है। तथापि, उन्होंने लोगों द्वारा अंशदान देने के लिए कहा है। बहुत मुश्किलों से हम प्लेटफार्म के निर्माण के लिए लोगों द्वारा अंशदान के रूप में 25 लाख रुपये एकत्रित कर पाए तथा उसका भुगतान किया। परंतु आज तक, नेमिलीचेरी में रेल ठहराव दिए जाने के बारे में लेशमात्र भी प्रगति नहीं हुई है। यह अत्यंत खराब स्थिति है तथा माननीय मंत्री महोदय नेमिलीचेरी पर रेलवे ठहराव के बारे में भली-भांति जानते हैं। वहां अनेक कालेज हैं तथा बड़ी संख्या में सरकारी कर्मचारी भी वहां रहते हैं। नेमिलीचेरी पर ठहराव दिए जाने का अनुरोध पिछले तीन-चार वर्षों से लंबित पड़ा है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से वहां ठहराव दिए जाने के लिए तेजी से कार्यवाही का अनुरोध करूंगा। इसीलिए मैं इसे बार-बार यह दोहरा रहा हूं कि रेलों की गति तेज है परंतु रेल अधिकारियों व रेलवे के ठेकेदारों की कार्य करने की गति अत्यंत धीमी है। मैं इसे बार-बार दोहरा रहा हूं चूंकि मैं इससे अत्यंत विक्षुब्ध हूं। आप बहुत सा अच्छा कार्य कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)* बजरी उपलब्ध है तथा मैंने स्वयं कुछ बजरी का इंतजाम किया है। ठेकेदार इसे उठा कर ले जाते हैं तथा रेलवे अधिकारी कोई रुचि नहीं ले रहे हैं। जब भी उनसे संपर्क करता हूं वे ठेकेदारों एवं अन्य लोगों पर आरोप मढ़ देते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से नेमिलीचेरी पर हाल्ट स्टेशन के निर्माण कार्य को तेजी से कार्यान्वित करने का अनुरोध करता हूं। मैं गुम्मिडिपुंडि खण्ड के निकट पुलिकुलम पर भी रेल ठहराव दिए जाने का अनुरोध कर रहा हूं जहां माननीय मंत्री महोदय ने निरीक्षण किया है।

[श्री ए. कृष्णास्वामी]

भाषण समाप्त करने से पूर्व मेरा अंतिम मुद्दा चेन्नई सेंट्रल पर उपनगरीय रेलवे स्टेशन की महत्वपूर्ण मांग के बारे में है। हमारे पास केवल चार रेल ट्रेक हैं। दो प्लेटफार्म शहर की मुख्य राजधानी में है। अर्कोनम तथा गुम्मिडिपुंडि खण्ड से आने वाली सभी दैनिक रेल गाड़ियां प्लेटफार्म पर आने में अक्षम हैं। इसलिए, हमें इसे चौड़ा करना होगा तथा चेन्नई के राजधानी शहर में इस स्टेशन पर रेल ठहराव के लिए अधिक रेल की पटरियां बिछाई जानी होगी।

महोदय, इन कुछ शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी): महोदय, जैसे की सभा जानती है कि देश और विश्व जानता है कि किसी भी अर्थव्यवस्था के विकास का मुख्य साधन रेलवे होती है तथा वैश्विकरण के साथ हर रोज यह इंजन विकास कर रहा है। इसलिए, यह उचित समय है कि भारत के वे क्षेत्र जो अब तक इस दृष्टि से उपेक्षित थे उदाहरण स्वरूप पूर्वी क्षेत्र, गोपालपुर, विशाखापत्तनम, पाराद्वीप के दुर्गम क्षेत्र एवं काकीनाडा पत्तन में उचित रेल संपर्क होना चाहिए जिन्हें माननीय मंत्री ने अपने पहले विनियोग में प्रदान किया है।

महोदय, सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि उन्होंने उड़ीसा राज्य के प्रति कुछ चिंता जताई है। उन्होंने मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जूनागढ़ से अंबागुरा तथा तत्पश्चात् कंटाबांजी से नवरंगपुर होते हुए जेयपुर तक नई रेल लाईन को स्वीकृत किया है जो के.के. लाईन को जोड़ेगी। इसलिए यह बेलाडिला की खानों से बाक्साईट, लौह अयस्क के बृहद संसाधन क्षेत्र के द्वार खोलेगा तथा यह सीधे विशाखापत्तनम से जुड़ जाएगा। इसलिए, मैं इसके लिए माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। मैं उसे तितलागढ़ से रायपुर रेल लाईन को दोहरा करने के लिए भी धन्यवाद देता हूं जिससे विशाखापत्तनम पत्तन के साथ छह इस्पात संयंत्रों का सीधा संपर्क हो जाएगा।

हम चाहते हैं कि तितलागढ़ से सम्बलपुर लाईन को दोहरा किया जाए ताकि यह विशाखापत्तनम पत्तन के साथ चार अन्य इस्पात संयंत्रों को जोड़ सके। यह रेलवे के लिए राजस्व का एक बड़ा साधन होगा। परंतु मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री तथा रेलवे बोर्ड जूनागढ़ से अंबागुड़ा तथा कंटाबांजी से नवरंगपुर होते हुए जेयपुर तथा चिन्हित रेल लाईनों के सर्वेक्षण के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत करेंगे ताकि सर्वेक्षण कार्य तीव्रता से पूरा किया जा सके तथा कार्य को धीरे-धीरे यथा समय आरंभ किया जा सके।

महोदय, मैं रेलवे के बारे में अधिक नहीं कहना चाहूंगा। पिछले चार वर्षों से माननीय मंत्री महोदय से मैं केवल एक अनुरोध कर रहा हूं तथा उन्होंने हमेशा मुझे आश्वस्त किया कि वे इसे कर देंगे। यह 2807/2808 समता एक्सप्रेस के बारे में एक बहुत ही छोटा सा अनुरोध है।

क्या उन्हें "समता" शब्द से चिढ़ है? मुझे नहीं पता। परंतु "समता एक्सप्रेस" विशाखापत्तनम से आरम्भ होकर निजामुद्दीन तक जाती है। यह सप्ताह में तीन बार चलती है। अतएव, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री अपने उत्तर के दौरान इस अनुरोध को स्वीकार कर लेंगे। मैं इस बात को दोहरा रहा हूं कि विशाखापत्तनम से निजामुद्दीन तक चलने वाली रेल गाड़ी सं. 2807-2808 को दैनिक गाड़ी बनाया जाए क्योंकि केबीके क्षेत्र से काफी यात्री अपनी जीविका कमाने के लिए महानगर में आ रहे हैं। यही एक ऐसी रेलगाड़ी है जो कई निर्वाचन क्षेत्रों को जोड़ती है। यह रायपुर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र, उसके बाद श्री अजीत जोगी की महासमुन्द लोक सभा निर्वाचन को जोड़ती है। इसके बाद यह श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव के निर्वाचन क्षेत्र बोलनगीर को कवर करती हुई कालाहाण्डी आती है जो कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र है इसके बाद यह आगे उड़ीसा के पूर्व मुख्य मंत्री श्री गिरिधर गमांग के निर्वाचन क्षेत्र में जाती है। यहां से किशोर चन्द्र देव के निर्वाचन क्षेत्र पार्वतीपुरम जाती है। यहां के बाद यह श्री येरननायडु के निर्वाचन क्षेत्र जाती है। इस प्रकार से इस रेलगाड़ी द्वारा इतने सारे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कवर होते हैं। अतएव, इस रेल में वातानुकूलित प्रथम श्रेणी की सुविधाएं मुहैया करवाई जानी चाहिए। एक अतिरिक्त थ्री टीयर बोगी भी मुहैया करवाई जानी चाहिए। यह सब विशाखापत्तनम से जुड़ा हुआ है। इसके बाद श्रीमती झांसी लक्ष्मी का संसदीय निर्वाचन क्षेत्र इसके अंतर्गत आता है। अतएव हम सब यह मांग कर रहे हैं कि इस रेल को दैनिक रेल बनाया जाए। अतएव, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि कम-से-कम इस रेल को दैनिक रेल जरूर बना दिया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): सभापति महोदय, इस विषय पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

मैं इस सभा में अनुदानों की मांगों (रेलवे) की 2008-09 पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। निस्संदेह रेल प्रणाली, जिसमें प्रतिदिन 63,327 कि.मी. मार्ग पर 18,371 रेलगाड़ियां चल रही हैं और प्रतिदिन 17 मिलियन यात्रियों और तकरीबन 2 मिलियन टन माल को गंतव्य तक पहुंचाया जा रहा है, को चलाना एक दुष्कर

कार्य है।

हम बजट पारित करने की प्रक्रिया के दूसरे चरण में है। इस संबंध में मैं इस सभा का ध्यान कुछ मुद्दों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। कई सदस्य माननीय मंत्री और उनके सहयोगियों के कार्यकरण की प्रशंसा कर रहे हैं। परंतु यह सच नहीं है कि लाभांश के बाद अतिरेक में तकरीबन 13 प्रतिशत की कमी आएगी तथा कार्यकारी व्यय में 17 प्रतिशत बढ़ोतरी होने की संभावना है। मैं इस संबंध में स्पष्ट उत्तर चाहता हूं। इसके परिणामस्वरूप रेलवे का परिचालन अनुपात जो 2007-08 में 76.3 प्रतिशत था, 2008-09 में बढ़कर 86.4 प्रतिशत हो जाने की संभावना है।

मुझे ऐसा बताया गया कि इस्पात की कीमतों में बढ़ोत्तरी के परिणामस्वरूप रेलवे ने स्वयं इस्पात का प्रापण करने और ठेकेदारों को देने का निर्णय लिया ताकि परियोजना पूरी करने में देरी और कीमतों में बढ़ोतरी से बचा जा सके। सीमेंट भी निर्माण क्षेत्र का महत्वपूर्ण घटक है। आप सीमेंट का प्रापण करने की संभाव्यता का भी हल क्यों नहीं निकालते?

रेल परियोजनाओं को तीव्रता से पूरा करने के लिए मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि वहां पर फील्ड एककों, सी.ए.ओ. तथा महाप्रबंधक को देरी से बचने के लिए अपने स्तर पर वित्तीय तथा प्रशासनिक निर्णय लेने की शक्तियां प्रदान करने की आवश्यकता है ताकि बहुमूल्य समय की बचत की जा सके। इसी के साथ-साथ सभी स्तरों पर समुचित निगरानी और जवाबदेही भी निर्धारित की जानी चाहिए।

11वीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे का परिव्यय लगभग 2,55,000 करोड़ रुपये है। इसे 2007 और 2012 के बीच बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। यह नई रेल लाईनों, उनके दोहरीकरण और मार्गों के विद्युतीकरण तथा आमान परिवर्तन के संबंध में है। इस संबंध में एक शीर्षवार विस्तृत योजना को अंतिम रूप दिया जाना अभी बाकी है। योजनावधि का एक वर्ष पूरा हो चुका है। लेकिन हमें इसकी जानकारी नहीं है कि आप कितना व्यय करने वाले हैं और व्यय किस प्रकार किया जाएगा। विशेषकर योजना शीर्ष खण्ड के ब्यौरे भी उपलब्ध नहीं है और इससे रेलवे के खराब कार्यकरण का भी पता चलता है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना का प्रथम वर्ष पूरा होने के बाद यह स्थिति है। मैं यह बात समझने में असमर्थ हूं कि आपको क्या चीज रोक रही है। हम तो यह बात समझेंगे जब मंत्री उत्तर देंगे। अनेक माननीय सदस्यों ने भी चौकीदार रहित समपारों का जिक्र किया है। जब श्री नीतीश कुमार मंत्री थे तो उन्होंने रेलवे सुरक्षा कोष का निर्माण किया था। उसमें अभी भी काफी पैसे पड़े हुए हैं जिसे चौकीदारयुक्त समपारों के निर्माण पर व्यय किया जा सकता है। हाल ही में, नारज के निकट मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बरंगा-राज-मिथागढ़ रेल लाईन में एक मोड़ है। चौकीदार रहित समपार के कारण वहां पर एक गंभीर दुर्घटना हुई थी। मैं समझता हूं कि यह बात मंत्री के ध्यान में लाई गयी है। यह बात उनके ध्यान में जरूर लाई जानी चाहिए। मैंने मंत्री जी को इस संबंध में लिखकर भी दिया था। मैं यह सुझाव देना चाहूंगा जब इस प्रकार की दुर्घटनाएं घटती हैं और कोई व्यक्ति अपनी जान गवां देता है जहां हम चौकीदार युक्त समपार फाटकों की व्यवस्था कर सकते हैं और जहां पर राज्य सरकारें चौकीदारयुक्त समपार फाटकों के लिए वांछित सहयोग नहीं दे रही है वहां पर उन स्थानों की प्राथमिकता के आधार पर काम किया जाना चाहिए। मेरा मानना है कि आज रेलवे के पास पर्याप्त वित्तीय क्षमता मौजूद है जिससे वे उन दुर्घटना संभावित क्षेत्रों में चौकीदारयुक्त समपारों का निर्माण कर सकते हैं। दूसरे, मैं सभा का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि हमारे पास इस संबंध मे अनेक क्षेत्रीय सलाहकार समितियां हैं। मैं नहीं जानता कि कब से परंतु रेल मंत्री को इन क्षेत्रीय सलाहकार समितियों में 7 सदस्यों को मनोनीत करने की शक्तियां प्राप्त हैं। मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ कि रेल मंत्री ने अपनी हैसियत से 7, 8, 10 नहीं बल्कि 14 से अधिक सदस्यों की सिफारिश की है। ये लोग उस क्षेत्र से नहीं हैं अपितु ये लोग दूसरे क्षेत्रों से है जो यहां से 300 अथवा 500 किलोमीटर दूर है। वे उस क्षेत्र की समस्याएं किस प्रकार समझ पाएंगे। मैं समझने में असमर्थ हूं। एक बार क्षेत्रीय समिति ने इस मुद्दे को उठाया गया था। एक वर्ष से भी अधिक समय बीत गया है परंतु क्षेत्रीय समिति की एक भी बैठक नहीं बुलाई गयी है। जब बैठक के दौरान लोगों ने इस प्रकार के मनोनयन पर आपत्ति की तो एक सप्ताह के भीतर ही रेल मंत्रालय से पत्र भेजा गया जिसमें कहा गया कि मनोनयन वापिस लिया जा रहा है। तत्पश्चात् मैं नहीं जानता कि किसके दबाव से सूची वही है और एक भी बैठक नहीं बुलायी जा रही है। मैं यह कहना चाहूंगा कि मंत्रालय भी इस बात की समीक्षा करे कि क्या इन क्षेत्रीय सलाहकार समितियों की बैठकें कानून अनुसार बुलाई जा रही हैं और क्या ये समितियां बनाए गए नियमों के अनुसार काम कर रही हैं। यह एक पहलू है। तीसरा बिन्दु किए जा रहे निवेश से संबंधित है। मैं इस बात को कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। हाल ही में गरीब रथ चलाया गया जो मेरे लिए आंखे खोल देने वाली बात है। मैं नहीं जानता कि क्या मंत्री स्वयं इसके बारे में जानते हैं या नहीं। यदि गरीब रथ केवल लंबी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए चलाया गया है तो मुझे कोई शिकायत नहीं है। गरीब रथ की टिकटों की कीमत एक्सप्रैस ट्रेनों की टिकटों से काफी ज्यादा है। मैं आपको एक उदाहरण दूंगा। आपको अपने आप पता चल जाएगा। राज्य मंत्री श्री वेलु ने पिछले वर्ष घोषित गरीब रथ को

[श्री भर्तृहरि महताब]

हाल ही में मार्च माह में भुवनेश्वर से रांची के लिए हरी झण्डी दिखाई थी।

यह गरीब रथ विभिन्न एक्सप्रैस ट्रेनों के हाल्ट स्टेशनों पर रूकता है। एक व्यक्ति जो भुवनेश्वर से अंगुल अथवा तलचर अथवा कटक तक भी यात्रा करता है तो उसे बहुत अधिक भुगतान करना पड़ता है क्योंकि प्रति 100 कि.मी. के लिए 180 रुपये निर्धारित हैं। यदि वह 100 कि.मी. के अंदर ही उतर जाता है तो टिकट का मूल्य वही रहेगा। अतएव, इससे गरीबों को सहायता किस प्रकार से मिलेगी? इससे कम दूरी वाले यात्रियों को सहायता किस प्रकार से मिलेगी? अन्यथा आपको यह कहना होगा कि यह रेल केवल लंबी दूरी के यात्रियों के लिए है।

यदि संभव हो तो मंत्री जी से इन बिन्दुओं के उत्तर लेने चाहूंगा इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर अपनी बात रखने का समय दिया। मंत्री जी ने सन् 2008-09 का जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं और आपके माध्यम से इस सदन में दो-तीन बातें रखना चाहता हूं। जब से लालू जी ने रेल विभाग संभाला है, तब से रेल विभाग में, देश और विदेश में इनकी कार्यप्रणाली की चर्चा हो रही है। मंत्री जी को दबे-कुचले गरीब लोगों ने भी बधाई देने का काम किया। मैं सदन के माध्यम से मंत्री जी को एक बात जरूर कहना चाहता हूं कि आपने काम करके वाह-वाही लूटने का काम किया है लेकिन कुछ अधिकारी ऐसे हैं जो आपको भ्रम में डाल रहे हैं जिससे ऐसा लग रहा है कि लोग निराशा की ओर जाएंगे। पिछले सत्र में हमने कहा कि जिस तरह उत्तर प्रदेश में मुख्य मंत्री के रूप में मायावती जी शामिल हुईं तो उन्होंने अधिकारियों के ट्रांसफर का काम शुरू कर दिया, उसी तरह आपके विभाग में गोरखपुर और लखनऊ में एक साथ 62 कंडक्टरों के ट्रांसफर किए गए। हमने आपको एक चिट्ठी दी कि रेलवे बोर्ड की नियमावली की धज्जियां उड़ाकर ट्रांसफर किए गए हैं, उसे आप अपने ढंग से देख लीजिए, तब आपने कहा कि यह कैसे हो गया? दो महीने से अधिक हो गए हैं, उन ट्रांसफरों के बारे में कोई बात ही नहीं हुई। जब मैंने महाप्रबंधक, गोरखपुर से पूछा कि आपको जानकारी है कि इस सिलसिले में क्या हुआ तो वे कहने लगे कि मुझे कोई जानकारी नहीं है। महाप्रबंधक एक जनप्रतिनिधि से कहे कि हमें कोई जानकारी नहीं है। आपके विभाग में एक साथ 62 कंडक्टरों का ट्रांसफर पहले कभी नहीं किया गया, ऐसा पहली बार आपके समय में किया गया है। इसमें आपको अधिकारी धोखा दे रहे हैं।

रेल के अंदर टिकट और अन्य कागजों की छपाई होती थी। गोरखपुर में पहली अप्रैल से छपाई का काम बंद कर दिया गया। आप लोगों को नौकरी देने की बात करते हैं लेकिन उसमें जो लोग काम कर रहे हैं, वे कहां जायेंगे? यह आपका आदेश है या महाप्रबंधक ने अपने आदेश के तौर पर छपाई का काम बंद करवा दिया है?

जब आपने दूसरी बार रेल बजट पेश किया, तो उसमें बरहज जो बाबा राघवदास की नगरी रही है, वहां से आजादी की लड़ाई में सर्वाधिक लोगों ने हिस्सा लिया। आपने अपने रेल बजट में बरहज से दोहरी घाट होकर रामजानकी मार्ग से फैजाबाद तक सर्वे के बारे में लिखा था। आज के बजट में साफ है कि उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। भटनी से गोपालगंज की जो रेल लाइन बन रही है, उसका सर्वे हो चुका है। हम चाहेंगे कि जिन किसानों की जमीनें ली गयीं, उनमें कुछ टेढ़ा-मेढ़ी की गयी। हमारा कहना है कि किसानों की जमीन का मुआवजा दिया जाये और जिनकी जमीनें ली गयी हैं, उनके घर के एक आदमी के लिए नौकरी की व्यवस्था भी आपको करनी चाहिए।

दूसरा, मैं आपसे पिछली बार जून में मिला था और जब इस बार सदन खत्म हुआ तब आपके कार्यालय में मिला। मैंने आपसे कहा कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक ओवरब्रिज सलेमपुर में है, जो देवरिया से आसाम तक सड़क जाती है। आपको याद होगा कि एक बार उसका सर्वे हुआ था। लेकिन एक गणना के अनुसार अब वहां डेढ़ लाख से ज्यादा यातायात हो गया है। वहां पर ओवरब्रिज का सवाल ही खत्म हो गया। बिलथरा रोड जो हमारा रेलवे स्टेशन है, उसमें दोहरीघाट से लेकर बलिया तक जाने वाली सड़क पर भी लगातार ओवरब्रिज की मांग चलती रही है। अभी चार तारीख को उस इलाके के लोगों ने मिलकर वहां धरना देने का काम किया है। दुर्ग एक्सप्रेस ट्रेन जो गोरखपुर से चलती है, देवरिया में खड़ी होगी और मऊ पर खड़ी होकर चली जायेगी। सलेमपुर, बिलथरा आपके रेल की आय बढ़ाने वाला रेलवे स्टेशन है। लेकिन आज तक उस ट्रेन का ठहराव वहां नहीं हुआ।

आपने गरीब रथ चलायी। बिहार सम्पर्क क्रांति भी चलती है। देवरिया जिले का केंद्र है। हमने, मोहन सिंह और सारे लोगों ने मिलकर कहा कि आप उसका स्टापेज देवरिया में कर दें। जब मैं आपके पास मिलने गया, तो आपने कहा कि हो जायेगा। हमने तीन बार लिखा। सदन में लिखित भाषण दिया। आप जब मिलते हैं, तब मैं कहता हूं। आप हर बार कहते हैं कि हो जायेगा। हमारे क्षेत्र के लोग कहते हैं कि हरिकेवल जी, आपका लालू जी से संपर्क है। क्या आप यह काम भी नहीं करा सकते हैं? आज चार साल हो गये हैं। इन चार साल में मेरे लोक सभा क्षेत्र में न

देवरिया में स्टापेज हुआ और न ही सलेमपुर में स्टापेज हुआ। किडिहरापुर में इंटरसिटी के ठहराव के लिए कहा गया। जब ठहराव हो गया और आय बढ़ गयी तो उसे रोक दिया गया। जब आप गोरखपुर गये थे और वहां आपने भाषण दिया, तो आपने कहा कि जनता के हित में हरि केवल जी ने भी मांग की है, इसलिए हम इंटरसिटी चलायेंगे। लेकिन जब इस बार बजट आया, तो इंटरसिटी चलाने का मामला गायब हो गया। लेकिन हमें इस बात की खुशी है कि जब हमने आपका ध्यान इस तरफ दिलाया, तो आपने छपरा से गोरखपुर तक इंटरसिटी चलाने की घोषणा कर दी। लेकिन वह ट्रेन कब चलेगा? मैंने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से पूछा कि उसके कब से चलने की संभावना है, तो वे कहते हैं कि अभी डिब्बे ठीक होंगे। वे डिब्बे कब ठीक होंगे। क्या यह सत्र खत्म हो जायेगा तब होंगे? वहां सुबह साढ़े सात बजे एक ट्रेन चलती है। उसके बाद से तीन बजे तक कोई ट्रेन नहीं है। आपके राज में, आपके रेल मंत्री के रूप में साढ़े सात बजे से लेकर तीन बजे तक लोग ताकते रहते हैं लेकिन कोई ट्रेन नहीं है। आपने जब इंटरसिटी चलाने की घोषणा पिछली बार सदन में कर दी, तो लोगों ने काफी तारीफ की कि लालू जी ने अपने वायदे को पूरा किया। लेकिन वह ट्रेन कब चलेगी? हम कहना चाहते हैं कि आप वह ट्रेन कब चलायेंगे, मेहरबानी करके कम से कम इसकी घोषणा तो आप यहां कर दीजिए।

बरहज जो बाबा राघव दास की नगरी है। उस बरहज से छपरा और बरहज से गोरखपुर तक ट्रेन चलाने की बात थी। बरहज से गोरखपुर तक ट्रेन चल रही थी, पता नहीं कैसे उसे बंद कर दिया गया। लगातार ऐसी चीजें हो रही हैं, जिन्हें लिखकर देने के बाद भी ध्यान नहीं दिया जाता। सलेमपुर, बिलथरा रोड और देवरिया पर विश्रामालय नहीं है। यह कहा गया कि विश्रामालय बनाया जाएगा लेकिन उसका पता नहीं है। कागजों में कहा गया कि वह बन जायेगा लेकिन वह अभी तक नहीं बना। ...*(व्यवधान)* हम चाहते हैं कि कम से कम भाटपाररानी स्टेशन जहां बिहार से भी लोग आकर भाटपाररानी में ट्रेन पकड़ते हैं। भाटपाररानी का रेलवे स्टेशन जर्जर बना हुआ है। वहां विश्रामालय भी नहीं है। वहां के सौन्दर्यीकरण के बारे में बात हुई लेकिन उसे भी रद्द कर दिया गया।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि आप कम से कम इतना करें कि हमने जो लिखित भाषण पहले दिया और आज आपके बीच कह रहा हूं, उस पर गौर करके जनहित में इंटरसिटी को कब चलायेंगे, इसके बारे में घोषणा कर दीजिए। वहां जिन 62 लोगों के ट्रांसफर हुए हैं, उन कर्मचारियों के बारे में भी बताएं और उनके ट्रांसफर को रोकने का काम करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री मो. ताहिर (सुल्तानपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं अपनी पार्टी की ओर से इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय मंत्री जी को मुबारकवाद देता हूं कि आपने उतरेटिया से बनारस तक रेलवे ट्रैक के इलेक्ट्रिफिकेशन को मंजूरी दी है, मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले गोमती नदी के पुल का नवीनीकरण कराया है और दिल्ली से बनारस तक गरीब रथ चलाने की घोषणा की है।

महोदय, इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश बहुत गरीब है। मैंने कई बार आपको पत्र भी लिखे हैं। बेलवाई स्टेशन जो कि कई जिलों, आजमगढ़, सुल्तानपुर, अंबडेकरनगर और फैजाबाद, का सेंटर है, वहां पर दून एक्सप्रेस को अगर रोका जाए तो जनता को बहुत ज्यादा फायदा होगा और इससे रेलवे की आय बढ़ेगी। भले ही अस्थायी तौर पर रोका जाए, लेकिन वहां इसका ठहराव किया जाना चाहिए। सुल्तानपुर से मुंबई के लिए एक नई ट्रेन चलाने की आवश्यकता है क्योंकि वहां से बहुत से गरीब लोग मुंबई में जाकर रहते हैं। साकेत एक्सप्रेस, जो फैजाबाद से मुंबई के लिए सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे सप्ताह में चार दिन किया जाए। यह काम जनहित के लिए बहुत जरूरी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान दिलाना चाहता हूं कि सद्भावना एक्सप्रेस में पैंट्री कार न होने की वजह से यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है, अत: इस गाड़ी में पैंट्री कार लगवाने की व्यवस्था करें। उतरेटिया से बनारस तक जो दोहरीकरण और इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी लाने की जरूरत है। इसी तरह सुल्तानपुर से लखनऊ और सुल्तानपुर से बनारस के बीच बहुत सी क्रासिंग्स पड़ती हैं, वहां बहुत ज्यादा आवागमन होता है, वह मार्ग बिहार को जोड़ता है, वहां पर क्रासिंग बनाने का काम करें, एक पुल बनाने का काम करें।

महोदय, सुल्तानपुर एक बहुत गरीब जिला है, उस इलाके पर ध्यान देने की आवश्यकता है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के साथ आपके द्वारा जो सौतेला व्यवहार किया जाता है, उसमें बदलाव की आवश्यकता है। इस क्षेत्र के साथ न्याय करें ताकि इंसानियत और मानवता के साथ खिलवाड़ न हो। इसके लिए पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

प्रो. रासा सिंह रावत (अमजेर): महोदय, किसी शायर ने ठीक कहा है कि बुलबुल की जिन्दगी है चमन की बहार पर, हिंदुस्तान की जिंदगी है रेलवे की रफ्तार पर। इसमें तनिक मात्र भी अतिश्योक्ति नहीं है क्योंकि रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त प्रवाहित होता है। रेल कराती है मेल और लालू प्रसाद जी ने ऐसा बजट पेश किया है जो शक्कर की रोटी की तरह है, उसे जिधर से चखो, उधर से मीठी ही लगती है। लेकिन कभी-कभी ज्यादा मीठा स्वास्थ्य के लिए अरुचिकर हो जाता है।

अपराह्न 2.59 बजे

[श्री वरकला राधाकृष्णन *पीठासीन* हुए]

महोदय, मैं आज आपका ध्यान अजमेर की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा। जब माननीय लालू प्रसाद जी अजमेर शरीफ तशरीफ लाए थे, उस समय आपने अजमेर रेलवे स्टेशन पर एक विशाल जनसभा को संबोधित करते हुए यह घोषणा की थी कि अजमेर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाया जाएगा। आज प्रात: काल जब मैंने आपके उत्तर में इन स्टेशनों के नाम देखे जिनको विश्वस्तरीय बनाया जाना है, तो उसमें अजमेर का नाम नहीं मिला। इससे मेरे मन में थोड़ा संदेह पैदा हुआ। इसलिए मैं पुन: आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं कि आप अपने इस वादे को न भूलें क्योंकि आप प्राण जाए पर वचन न जाए के सिद्धांत को मानने वाले हैं। इसलिए निश्चित रूप से आप अजमेर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने का काम करेंगे। पुष्कर बहुत बड़ा तीर्थ है।

अपराह्न 3.00 बजे

लेकिन पैसा बहुत कम दिया था। इस बार आपने 19 करोड़ रुपए मंजूर किए हैं, लेकिन काम मंथर गति से चल रहा है। मैं चाहता हूं कि यह जो हमारी लोक सभा की टेन्योर है, इसमें यह काम पूरा हो जाए। अगर ऐसा हो जाएगा तो पुष्कर भी रेल लाइन से जुड़ जाएगा और वहां जाने वाले लाखों तीर्थ यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

पहले अहमदाबाद से दिल्ली के बीच एक मेल ट्रेन चलती थी। उसे आपने अहमदाबाद से हरिद्वार तक कर दिया है। लेकिन अब उसे गांधीनगर तक कर दिया गया है। उसकी समय सारिणी नहीं बदलने से अमजेर स्टेशन पर यात्री गाड़ी का इंतजार करते रहते हैं कि वह कब आएगी। इस तरह वह गाड़ी अहमदाबाद से जब अजमेर आती है तो कभी 20 मिनट, कभी 30 मिनट या एक घंटा तक लेट होती है। वह गाड़ी अहमदाबाद साबरमती के बाद गांधीनगर जाती है और वापस मेन लाइन पर आती है और फिर अजमेर पहुंचती है, जिसका कोई समय नहीं है। इसलिए उसका टाइम टेबल बना दिया जाए तो उससे अजमेर के यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी और उन्हें पता चल जाएगा कि इतना बजे यह गाड़ी यहां आएगी।

ब्यावर अजमेर जिले का क्रांतिकारियों का नगर रहा है। मैंने पहले भी रेल मंत्री जी से प्रार्थना की थी और आज फिर कर रहा हूं। आपने शायद यह भी कहा था कि हां हो जाएगा। मैं इसके लिए आपके कार्यालय भी गया था। मैंने आपसे निवेदन किया था कि ब्यावर स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस जो सुपर फास्ट ट्रेन है, उसका दो मिनट का स्टापेज दे दें। आप चाहें तो तीन महीने के लिए उसका ट्रायल कर लें। ब्यावर एक लाख से ऊपर की आबादी का शहर है। मैं लोक सभा में पांचवीं बार जीतकर आया हूं और करीब 18 साल से यह मांग कर रहा हूं। आप थोड़ी सुनवाई इस पर कर लें और आश्रम एक्सप्रेस ट्रेन का दो मिनट का स्टापेज ब्यावर दे दें तो वहां से दक्षिण भारत जाने वाले लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

मैं एक और निवेदन रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा। अजमेर और आगरा दोनों ऐतिहासिक और पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण शहर हैं। इनका बड़ा पुराना संबंध आपस में रहा है। पहले अहमदाबाद से आगरा फोर्ट के बीच जब मीटरगेज थी, एक ट्रेन चलती थी। बाद में यह लाइन ब्राडगेज हो गई तो उस गाड़ी को बंद कर दिया गया। आज अजमेर को आगरा से जोड़ने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। आपने जयपुर से आगरा फोर्ट ट्रेन चलाई है, जो ग्वालियर तक जाती है। आप उस गाड़ी को अजमेर तक बढ़ा दें। इससे वहां के लोगों को पश्चिम उत्तर प्रदेश में जाने में भी सुविधा हो जाएगी।

किशनगढ़ एशिया की सबसे बड़ी मारबल की मंडी है। यह पूरी दुनिया में प्रसिद्ध है। किशनगढ़ के पास आपने आरओबी मंजूर किया था। राजस्थान सरकार ने तो अपना हिस्सा देकर अपने हिस्से का निर्माण कार्य पूरा करा दिया, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे के हिस्से का जो निर्माण होना था, वह पूरा नहीं हो पाया है, क्योंकि उन्होंने अपना शेयर नहीं दिया। पहले ठेकेदार काम छोड़ कर चला गया था, बाद में रीटेंडर किया गया और अभी तक काम ठप पड़ा है। मैं चाहता हूं कि किशनगढ़ को मारबल एरिया से जोड़ने के लिए किशनगढ़ के पास आरओबी का निर्माण जो छ: महीने पहले शुरू हुआ है, उसे शीघ्र पूरा कराएं, ताकि वहां आने-जाने में लोगों को सुविधा हो सके।

अजमेर-नसीराबाद-केकड़ी-देवली और कोटा रेल लाइन का पिछले साल आपने सर्वे कराया था। उसके बाद आशा थी कि इस साल काम शुरू हो जाएगा, लेकिन वह नहीं हो पाया है। मेरा निवेदन है कि तब तक आप अजमेर को कोटा से वाया चित्तौड़गढ़ और भीलवाड़ा जोड़ दें, तो राजस्थान के कोटा और अजमेर दोनों बड़े शहर आपस में जुड़ जाएंगे। अजमेर राज्य सरकार का रेवेन्यू कार्यालय भी है, वहां माध्यमिक शिक्षा बोर्ड का कार्यालय भी है, लोक सेवा आयोग का भी दफ्तर है। अजमेर शिक्षा का केन्द्र है और कोटा भी शिक्षा का केंद्र है, दोनों नगर जुड़ जाएंगे तो लोगों को काफी सहूलियत हो जाएगी।

अजमेर से दक्षिण भारत अभी तक सीधे ब्राडगेज से नहीं जुड़ा है। अजमेर से काचीगुड़ा मीटरगेज से जुड़ा हुआ है। लेकिन पुणा तक ब्राडगेज है, उसके आगे नहीं है। परिणामस्वरूप कोई सीधी गाड़ी नहीं मिल रही है। इसलिए अगर आप अजमेर को चेन्नई और हैदराबाद तक जोड़ने का काम करेंगे तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

उदयपुर से इन्दौर के बीच आपने एक ट्रेन चलाई है। उसे अजमेर तक बढ़ा दें तो अजमेर से मध्य प्रदेश की औद्योगिक नगरी इन्दौर का लोगों से सीधा संपर्क हो जाएगा। अजमेर-दिल्ली, अजमेर-मेहसाना के बीच आप पैसेंजर गाड़ी चलाएं, जिससे रास्ते में पड़ने वाले गांवों के स्टेशन भी जुड़ जाएंगे और वहां के लोग भी ट्रेन का लाभ उठाकर लाभान्वित हो सकेंगे। अजमेर में राधास्वामी संप्रदाय के मानने वाले बहुत लोग रहते हैं जो ब्यास जाते हैं। जयपुर से अमृतसर जो गाड़ी चलती है, उसे अजमेर तक करा दें तो अजमेर वालों को भी सुविधा मिल जाएगी। लोको कारखाना अजमेर की अर्थव्यवस्था का आधार है। उसके लिए रेलवे की स्टेंडिंग कमेटी के चेयरमैन की अध्यक्षता में एक कमेटी भी वहां गयी थी, उसने निरीक्षण भी किया था और अपनी रिपोर्ट भी दे दी थी और आपने उसका आधुनिकीकरण करना भी स्वीकार कर लिया। उसके लिए आपने 51 करोड़ रुपये भी मंजूर किये लेकिन केवल 14 लाख रुपये ही दिये। एक कारखाने में जहां हजारों लोग काम करते हों, उसके आधुनिकीकरण के लिए 14 लाख में कितना काम होगा? इसलिए आपसे प्रार्थना है कि इस ओर भी ध्यान दें। लम्बी दूरी की गाड़ियों में, आम जनता के लिए जो अन-रिजर्व्ड बोगियां हैं उन्हें थोड़ा बढ़ा दें तो आम जनता को बहुत सहूलियत रहेगी। सिक्योरिटी, टाइम की पंक्चुएलिटी और सेफ्टी, इन तीन चीजों का अगर ध्यान रखा जाएगा तो रेलवे में चार चांद लग जाएंगे और रेलवे और भी अच्छा नाम कमाएगी। आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

अपराह्न 3.06 बजे

[*श्रीमती कृष्णा तीरथ पीठासीन हुईं*]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति महोदया, मुझे भाषण नहीं करना है, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी दो-तीन बातों का आग्रह करना चाहता हूं। पहले से जो स्वीकृत योजनाएं हैं या आपने जिन योजनाओं के लिए बजट में स्वीकृति दी है, उन योजनाओं से लोगों को बड़ी उम्मीदें हैं। जैसे छपरा से कप्तानगंज की योजना पहले से शुरू है लेकिन आज वहां काम नहीं चल रहा है, काम बंद हो गया है। यह आपकी और मेरी कांस्टीट्युएंसी से जुड़ा हुआ काम है। हम पूछना चाहेंगे कि काम के बंद होने का कारण क्या है, अगर कोई तकनीकी खराबी है तो आप उसे दूर कीजिए क्योंकि काफी लम्बे समय से वह परियोजना चल रही है। इसी तरह महाराजगंज से मसरख योजना में, जमीन के लिए, आपने कुछ पैसा दिया है, लेकिन वह पैसा कहां है पता नहीं चल रहा है। जमीन एक्वायर करने की प्रक्रिया राज्य सरकार ने पूरी कर दी है लेकिन बावजूद इसके भी वहां कोई प्रगति दिखाई नहीं दे रही है। एक सवाल के उत्तर में आपने बताया था कि गोरखपुर से बरौनी तक रेल विद्युतीकरण कर दिया जाएगा। इस बात को साल-डेढ़ साल हो चुका है लेकिन इस पर कोई कागजी प्रक्रिया भी नहीं हुई है। जब आपने कहा है तो गोरखपुर से बरौनी तक की प्रक्रिया पूरी कर दीजिए। आपने तीन-चार परियोजनाओं कां घोषणा की थी। मरहोरा, गरखा, सोनपुर और दरियापुर में आपने परियोजनाओं की घोषणा की थी। दरियापुर में मिट्टी भराई का काम तो चल रहा था लेकिन अब वह बहुत शिथिल हो चुका है। तकनीकी कारण तो आप जानते होंगे लकिन बाकी तीन जगह का काम बिल्कुल नहीं हो रहा है। जमीन एक्वायर की प्रक्रिया भी शुरू नहीं हुई है। अगर यह योजना कागज पर ही रह जाएगी तो इसका कोई अर्थ नहीं होगा। आज आपके बयान से बिहार और छपरा के लोग जान सकेंगे कि जिन योजनाओं की आपने बिहार में घोषणा की है, बजट में प्रावधान किया है, उन योजनाओं का क्या हो रहा है और क्यों वे रुकी हुई हैं। इन सब बिंदुओं पर आप अपनी स्थिति स्पष्ट कीजिए, यही हमारा निवेदन है।

सभापति महोदया: आप तो बहुत ज्यादा बोलते हैं, लेकिन आज थोड़ा ही बोले हैं, इसके लिए धन्यवाद।

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): मैं सबसे पहले माननीय लालू जी और रेल मंत्रालय को अच्छा रेल एडमिनिस्ट्रेशन चलाने, यात्रियों को खूब सुविधा देने के लिए बहुत बधाई देता हूं। पूरे देश में बच्चों, बुजुर्गों और जवानों की जो आकांक्षाएं थीं, उनको पूरा

[श्री मधुसूदन मिस्त्री]

करने के लिए लालू जी और उनका पूरा स्टाफ बधाई का पात्र है। मेरी कांस्टीट्युएंसी में बहुत से प्रोजैक्ट्स सैंक्शन्ड हुए हैं लेकिन काम अभी शुरू नहीं हुआ है। अभी तक इन परियोजनाओं पर काम शुरू नहीं हुआ है। हमारे यहां मोड़ासा, शामलाजी की एक मिसिंग लिंक लाइन 16 किलोमीटर की थी। जब लालू जी रेल बजट का जवाब दे रहे थे, उसमें इसे अप्रूव किया था, लेकिन उस बारे में बजट के अंदर अभी तक कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मेरी विनती है कि इस कार्य को जल्दी किया जाए।

राजस्थान और गुजरात, दोनों राज्यों में खास कर बार्डर का जो इलाका है, उदयपुर और साबरकंठा, मेरा संसदीय क्षेत्र है, उसमें मेन लाइन अहमदाबाद, हिम्मतनगर, उदयपुर के गेज परिवर्तन करने के लिए 784 करोड़ रुपए सैंक्शन किए थे। हमारे वहां पटाखे जलाए गए। जब यह लाइन पूरी होगी, तो मेरा ख्याल है कि कोई मंत्री जी का नाम नहीं भूलेगा, यह बात मैं मंत्री जी को स्पष्ट रूप से बताना चाहता हूं। इस रेलवे लाइन का काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। इसी बजट के अंदर वहां काम शुरू होना चाहिए। यहां बड़े किसान, जिनकी पैदावार अच्छी है, उनकी फसल देश के दूसरे भागों में भेजी जा सकी है। वैसे भी यह इलाका पिछड़ा हुआ है। यहां जितनी इंडस्ट्री चाहिए, उतनी अभी नहीं हैं। एग्रिकल्चर ज्यादा होने के कारण किसानों को अच्छे दाम मिले, ऐसी हमारी सोच है। इसलिए अहमदाबाद, हिम्मतनगर, उदयपुर की लाइन के गेज परिवर्तन का काम शुरू होना चाहिए। 16 किलोमीटर की मिसिंग लिंक अगर इस लाइन के साथ जुड़ जाए, तो दिल्ली से उदयपुर, उदयपुर से मोड़ासा होते हुए मुम्बई का नया रूट ओपन होता है। वैसे इसके लिए दो रूट हैं। एक बड़ौदा, गोधरा और मथुरा होते हुए दिल्ली जाता है। दूसरा अहमदाबाद, आबू रोड होते हुए दिल्ली जाता है। यह तीसरा नया रूट बनेगा, सिर्फ गेज कंवर्जन और 16 किलोमीटर की रेलवे लाइन को परिवर्तित करें।

मैं एक और बात माननीय रेल मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि अम्बा जी पूरी दुनिया के गुजराती लोगों के लिए बहुत अच्छा और माना हुआ मंदिर है। मेरे संसदीय क्षेत्र में आबू रोड से 15 किलोमीटर की दूरी पर है। इसका सर्वे किया गया था। शायद सर्वे के रिजल्ट अभी आए नहीं हैं। पर्यावरण क्लियरेंस की उसमें जरूरत पड़ेगी। यह ऐसी जगह पर है, जैसे पुरी है, द्वारका है, इसी तरह से अम्बाजी ऐसी जगह हैं, जहां गुजरात, राजस्थान और जहां भी गुजराती लोग बसते हैं, वे यहां शक्ति की पूजा के लिए आते हैं और नवरात्रों के समय इस स्थान की बहुत महानता होती है।

मेरी एक और मांग है। एक नया फ्रेट कोरिडोर मुम्बई से अहमदाबाद, अजमेर होते हुए दिल्ली की ओर जाएगा। गुजरात के अंदर 1600 किलोमीटर का कोस्ट है, उससे कितने ही बंदरगाह जुड़े हुए हैं। बंदरगाहों की कनेक्टिविटी इसके साथ हो, ऐसा मैं जरूर उनसे कहूंगा। पालनपुर और कांडला इन दोनों को जोड़ने वाली लाइन अभी हाल ही में शुरू हुई है। कांडला बंदरगाह से दूसरे देशों से जो माल हमारे देश में आएगा, वह पालनपुर से रतलाम या मध्य प्रदेश ले जाना होगा, तो पालनपुर से अहमदाबाद, बड़ौदा होते हुए, मध्य प्रदेश जाएगा या फिर मारवाड़ जंक्शन से चित्तौड़ होते हुए जाएगा। मेरा सुझाव है कि पालनपुर से तारंगा और वड़ाली तक एक नई लाइन डाली जाए। उसे अहमदाबाद हिम्मत नगर वाली लाइन से कनेक्ट कर दिया जाए। सौराष्ट्र और कच्छ के बंदरगाहों के ऊपर मध्य प्रदेश का रतलाम, मंसौद आदि जगहों पर जो माल आया है, वह बहुत शार्ट रूट्स से जाएगा और एक्सपोर्ट करने वाला जो माल है वह मंसौद, रतलाम से होते हुए उदयपुर, हिम्मत नगर होते हुए शार्ट रूट से पालनपुर होते हुए कांडला या दूसरे नजदीक के पोर्ट्स हैं, वहां से जाएगा। जिसकी वजह से पूरा मध्य प्रदेश और राजस्थान का सैंट्रल इलाका है, हिंटर लैंड है जो आदिवासियों, पहाड़ों का इलाका है, काफी विकास हो सकेगा। इस प्रपोजल को सोचना चाहिए। मोडासा और गोधरा के बीच मे एक लाइन वडोदरा से गोधरा, दाहोद, मथुरा होते हुए दिल्ली आती है और दूसरी लाइन मुम्बई से वडोदरा, वडोदरा से नडियाड, नडियाड से मोडासा और शामलाजी होते हुए उदयपुर जाएगी, इसके बीच में ट्राएंगल में मोडासा, लुनावाड़ा, गोधरा को वहां से कनैक्ट किया जाता है तो पूरी कनैक्टिविटी दोनों रूट में अपने आप होगी जिससे माल-सामान और पैसेंजर्स को काफी सुविधा होगी। वैसे वह रेल लाइन पहले से थी। मेरा सुझाव है कि इनको जोड़ा जाए।

रेलवे में नए लोग ज्यादा रिक्रूट हों। मुझे इस बात का पता है कि आउट सोर्सिंग की बात मंत्री जी ने कही है। जहां तक प्लेटफार्मों के रख-रखाव की बात है, पैसेंजर्स ट्रेन्स और दूसरे ट्रेन्स के रख-रखाव की बात है या साफ-सफाई की बात है, इनमें रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन टोन-अप होगा तो बहुत बड़ी प्रशंसा लोगों से मिलेगी लेकिन वह इस बात के लिए बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने देश में इतनी सारी ट्रेन्स को समय पर चलाने का आग्रह किया है जिसकी मैं प्रशंसा करता हूं। इससे लोग अपना टाइम टेबल बना सकेंगे, ठीक समय पर पहुंच सकेंगे और प्लानिंग कर सकेंगे। रेलवे प्रशासन का समय-सारणी के मुताबिक ट्रेन्स चलाने का इनसिस्टैंस रहा है और इसकी जितनी बधाई और प्रशंसा की जाए, कम है। मैं रेलवे प्रशासन, उनके सभी कर्मचारियों को अच्छा रेल बजट देने के लिए और अच्छे व नए स्टैप्स को डिक्लेयर किए हैं, उन सब के लिए खूब बधाई देता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: श्री मधुसूदन मिस्त्री जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने रेल विभाग की बहुत सराहना की है।

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी): महोदया, मैं वर्ष 2008-09 हेतु रेलवे की अनुदान की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं भारतीय रेल को लाभकारी संगठन बनाने तथा लाभांश वितरित करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव की सराहना करता हूं।

जब से श्री लालू प्रसाद रेल मंत्री बने हैं, रेलवे के सुरक्षा पहलू पर ध्यान दिया जा रहा है और दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आ गई है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने रेल लाइनों की सुरक्षा बनाए रखने की ओर विशेष ध्यान दिया है। इस संबंध में, मैं बताना चाहता हूं कि अब भी बहुत से चौकीदार रहित समपार हैं। हालांकि अधिकांश समपारों पर गेट आपस में जुड़े होते हैं, फिर भी दुर्घटनाएं हो रही हैं। ऐसे बहुत से समपार हैं, जहां चौकीदार नहीं है। रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी श्री लालू प्रसाद यादव ने घोषणा की थी कि रेलवे स्टेशनों पर कार्य कर रहे लाइसेंस प्राप्त कुलियों को गैंगमैन तथा चौकीदारों के तौर पर नियुक्त किया जाएगा। इसलिए संभावना है कि बड़ी संख्या में चौकोदार रहित समपारों पर चौकीदारों की तैनाती होगी।

मेरे यहां, एरनाकुलम से कायमकुल तक जनसंख्या की सघनता बहुत अधिक है और वहां बड़ी संख्या में समपार भी हैं। इसलिए मैं इस संबंध में माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा। रेल बजट में केवल छह अथवा आठ चौकीदार रहित समपारों पर चौकीदार तैनात किए जाने का प्रस्ताव है। इसलिए, सरकार से मेरा अनुरोध है कि चौकीदार रहित समपारों की संख्या कम की जानी चाहिए तथा और अधिक समपारों पर चौकीदार तैनात किए जाने चाहिएं।

एरनाकुलम से कायमकुलम वाया कोट्टायम और अलेप्पी खण्ड के दोहरीकरण की मांग लम्बे समय से की जा रही है, इसे प्राथमिकता दी जानी चाहिए और यथाशीघ्र इसे पूरा किया जाना चाहिए। पिछले बजट में यह कायमकुलम से अंबलापुझा तक दोहरीकरण किया या था, लेकिन बजट में अंबलापुझा से एरनाकुलम खण्ड के दोहरीकरण संबंधी कोई प्रावधान नहीं है। यदि इस खण्ड का दोहरीकरण कर दिया जाए तो संपूर्ण खण्ड पूरा हो जाएगा। इस समय, इसके प्रयोग का प्रतिशत 140 प्रतिशत है। अत: इसे उच्च प्राथमिकता देकर दोहरीकरण कार्य को पूरा किया जाना चाहिए।

पिछले बजट में, घोषणा की गई थी कि कोल्लम में मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (एम ई एम यू) के लिए एक वर्कशाप स्थापित की जाएगी, परन्तु अभी तक इसकी स्थापना नहीं की गई है। इसलिए, इसे कुछ महत्व दिया जाना चाहिए क्योंकि केरल में बड़ी संख्या में दैनिक यात्री रेलवे पर निर्भर है। यदि एम ई एम यू के लिए कोल्लम में इस वर्कशाप की स्थापना की जाती है तो दैनिक यात्रियों के लिए यह लाभकारी होगा। केरल में इस समय कोई एम ई एम यू नहीं है। अत: तत्काल इस वर्कशाप की स्थापना की जानी चाहिए और केरल में एम ई एम यू रेलगाड़ियां आरम्भ की जानी चाहिएं।

पिछले बजट में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, स्टील इंडस्ट्री केरल लिमिटेड अर्थात् आटोकास्ट लिमिटेड के साथ एक संयुक्त उद्यम बनाने का भी प्रस्ताव था। हमने सुना है कि यह मामला अब भी चल रहा है, लेकिन केरल सरकार और आटोकास्ट लिमिटेड के बीच अब तक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं। इसलिए सरकार से मेरा आग्रह है कि बजट में की गई इस घोषणा पर तेजी से अमल किया जाए तथा इसे तत्काल आरम्भ किया जाए।

इंटर-सिटी रेलगाड़ियों की संख्या बहुत कम है। इसके अतिरिक्त डिब्बों की संख्या भी 14 और 16 के बीच ही है। इन इंटर सिटी रेलगाड़ियों में भारी भीड़ की वजह से अनेकों दुर्घटनाएं होती हैं। अधिकतर सरकारी कर्मचारी तथा निजी क्षेत्र के कर्मचारी इस पर निर्भर करते हैं क्योंकि बस का किराया, रेल के किराए के दो-तीन गुना ज्यादा है। मेरा अनुरोध है कि इन रेलगाड़ियों में डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। इससे रेलवे की आय बढ़ेगी और साथ ही दैनिक यात्रियों को भी लाभ होगा।

पिछली बार, बजट पर चर्चा के दौरान भी मैं यह मुद्दा उठा चुका हूं। हमने अपने मेडिकल कालेज को अलेप्पी शहर से एक ग्रामीण क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया है। इसके अतिरिक्त वहां एक नर्सिंग कालेज भी बन रहा है और वहां एक वायरोलाजी इंस्टीट्यूट भी है। इसलिए स्थानीय लोगों तथा सरकार की मांग है कि वहां एक नया ब्लाक स्टेशन बनाया जाए। इस समय वहां जो स्टेशन है वह मेडिकल कालेज से लगभग तीन किलोमीटर दूर है। माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि मेडिकल कालेज के निकट एक नया ब्लाक स्टेशन आरम्भ किया जाए, जिससे मरीजों तथा वहां अध्ययन करने वाले छात्रों को लाभ मिल सकेगा।

सभापति महोदया: डा. मनोज, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। कृपया अपना भाषण समाप्त करें। इस मुद्दे पर आपके बाद कई लोग बोलना चाहते हैं।

डा. के.एस. मनोज: महोदया, रेल बजट पर चर्चा के दौरान मैंने अधिकांश बिंदुओं का उल्लेख करने का प्रयास किया था। मैं माननीय मंत्री महोदय से इन सभी बिंदुओं पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं और मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य (शिमला): माननीय सभापति महोदया, श्री लालू प्रसाद जी ने देश को एक बहुत अच्छा रेल बजट दिया है और कामन मैन के लिए खासकर, जो इतने लोगों का सामान उठाते थे, इन्होंने उन लोगों को गैंगमैन बनाकर अपग्रेड किया है। मैं समझता हूं कि इन्होंने एक बहुत अच्छी मिसाल कायम की है। इसके अलावा इन्होंने बहुत सी सुविधाएं दी हैं। सीनियर सिटीजन्स को सुविधाएं दी हैं और जो हमारी सेना में अशोक चक्र और वीर चक्र के विजेता था, उनकी सुविधाएं भी इन्होंने बढ़ाई हैं। मैं इस अवसर पर लालू प्रसाद जी को जो इन्होंने हिमाचल के बारे में अपने टूर के दौरान कहा था कि मैं वरदान दूंगा, वह है हमारे पौंटा साहिब के लिए रेलवे लाइन। मैं समझता हूं कि जिस प्रकार से पंजाब में इन्होंने दी है और महाराष्ट्र में रिलीजियस प्लेसेज के लिए दी है-आनन्दपुर साहिब में और नांदेड़ साहिब में दी है, इसी तर्ज पर मैं चाहता हूं कि हमारे पौंटा साहिब के लिए भी रेलवे लाइन दी जाए, इस बात को मैं इनके ध्यान में लाना चाहता हूं क्योंकि जब ये शिमला आये थे, मैं स्वयं इनके साथ दो दिन तक था और एक पौंटा साहिब से एक बड़ा डेलीगेशन आया था जो इनसे मिला था। मैं यह कहना चाहूंगा कि यह एक पूरा शिवालिक क्षेत्र है और न केवल पौंटा साहिब ही बल्कि पूरे शिवालिक क्षेत्र के साथ-साथ जिसे हम रेलवे लाइन से जोड़ते हैं और यहां बहुत अच्छा उद्योग आ रहा है, अच्छी इंडस्ट्री पहले ही आ चुकी है, जे.पी. इंडस्ट्री पहले ही आ चुकी है, अम्बुजा इंडस्ट्री पहले ही है जो कि एशिया की सबसे बड़ी सीमेंट की फैक्टरी है। इन सबने भी कहा है कि हम भी इसमें कुछ योगदान देना चाहते हैं। इस वक्त अगर यह रेलवे लाइन जुड़ जाती है तो मैं समझता हूं कि हमारा न केवल वहां से सब्जी और फल का जो उत्पाद है, वह मार्केट तक आएगा बल्कि जो बेकार, रोजगार रहित हमारे युवक हैं, उनको रोजगार मिलेगा। सामरिक दृष्टि से भी यह पूरा क्षेत्र जुड़ना चाहिए, जैसे पठानकोट से हम आगे जोगिंदर नगर जा रहे हैं, मैं समझता हूं कि इसे हम बार्डर तक ले जाएं। थ्री इंफैंट्री डिवीजन और दूसरी तरफ से जो हमारा सीमावर्ती क्षेत्र चाइना के साथ है, यह सामरिक दृष्टि से भी जुड़ना चाहिए। इस प्रकार से न केवल यहां पर उद्योग और पर्यटन ही बढ़ेगा बल्कि मैं समझता हूं कि हम देश की सुरक्षा भी होगी।

दूसरे, जो इन्होंने बद्दी और चंडीगढ़ के बीच रेल लाइन के लिए काम की मंजूरी दे दी है, मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि शीघ्र ही यह काम शुरू हो। वैसे सर्वे पूरा हो चुका है और जो पठानकोट से जोगिंदर नगर के लिए दोहरीकरण के लिए कहा गया है, इसमें भी तेजी आए ताकि वह क्षेत्र भी जुड़ जाए। तीसरे, हमारी जो शिमला-कालका लाइन है, यह तो एक हैरीटेज है और मैं समझता हूं कि वर्ष 1903 में लार्ड कर्जन ने जब यह लाइन खोली थी, तब से लेकर अब तक इसमें कुछ सुधार नहीं हुआ है। इसमें भी अगर हम कुछ और सुधार करें तो पर्यटकों को आने के लिए बहुत सुविधाएं मिलेंगी। यह पूरा ही क्षेत्र इतना सुहावना लगेगा और पर्यावरण में भी बड़ा सुधार होगा क्योंकि जो इस समय सीमेंट से ढ़के ट्रक आते हैं तो आवाजाही में छोटे-छोटे पुलों और सड़कों को बर्बाद कर देते हैं। अगर यहां पर रेलवे लाइन चली जाती है जो मैंने इस बार के बजट भाषण में भी कहा था कि हमारी परवानू से ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: शांडिल्य जी, जहां-जहां पौंटा साहिब और परवानू इत्यादि के लिए, जहां के लिए आप रेलवे लाइन की मांग कर रहे हैं, दो-तीन नाम देकर आप अपनी बात समाप्त करें क्योंकि अभी बहुत लोग बोलने वाले हैं।

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य: मैडम, मैं समझता हूं कि एक तो यह हमारा पौंटा का क्षेत्र जिसके लिए इन्होंने कहा था, यह जरूर कवर हो जाए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: पौंटा, परवानू और भी जो हैं, वह इसके साथ में दे दो। मंत्री जी खुद चाहते हैं कि आप प्वाइंट्स में दे दो।

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य: जो पठानकोट से जोगिंदर नगर के लिए हमारी लाइनें हैं, ये दोहरीकरण के लिए आ चुकी हैं क्योंकि जो विलासपुर के लिए इन्होंने कह दिया है कि बनेगी, वह इन्हीं के साथ तब जुड़ेगी जब इसका दोहरीकरण पहले हो चुका होगा। मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि इन्होंने इतना अच्छा बजट दिया है और पूरे देश के लोग इससे खुश हैं। मैं इसके समर्थन में एक बार फिर इनका धन्यवाद करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री एस. मल्लिकार्जुनैया** (तुमकुर): मैं इस सभा का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे से संबंधित उन बिंदुओं की ओर दिलाना चाहता हूं, जिनको मैं पिछले कई वर्षों से उठाता आ रहा हूं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

1. तुमकुर और अपरहल्ली में उपरिपुल का निर्माण।

2. निट्टूर संपेज रेल लाइन के बीच रामपुर से रेलवे स्टेशन का निर्माण, क्योंकि इसकी दूरी काफी लंबी है।

3. रेलवे के बंगलौर-तुमकुर खण्ड का विद्युतीकरण।

4. बंगलौर और तुमकुर के बीच रेल लाइनों का दोहरीकरण।

5. कायासंधरा, तुमकुर, बानांसधरा, निट्टूर, तिप्तुरंद होन्नावल्ली आदि रेलवे स्टेशनों का उन्नयन।

उपरोक्त कार्य बहुत ही महत्वपूर्ण हैं और इन्हें तत्काल किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि लोगों को बहुत कठिनाई हो रही है। तुमकुर और बंगलौर के बीच विशेषकर सुबह 7 बजे से 8.30 बजे तक तथा शाम पांच बजे से 7.30 बजे तक और रेलगाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता है क्योंकि इस समय भारी संख्या में लोग अपने कार्यालयों, स्कूलों और कालेजों में पहुंचने तथा वहां से वापस आने के लिए रेलगाड़ियों का प्रयोग करते हैं। मुझे सभा को यह बताते हुए खेद हो रहा है कि माननीय मंत्री महोदय द्वारा समय-समय पर दिए गए आश्वासनों तथा मेरे बार-बार आग्रह के बावजूद रेल प्राधिकारियों द्वारा कोई भी ठोस कदम नहीं उठाया गया है।

अत: मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से लंबे समय से चली आ रही उपरोक्त मांगों पर ध्यान देने तथा संबंधित प्राधिकारियों को बिना और किसी विलंब के इस कार्य के क्रियान्वयन का निर्देश देने का अनुरोध करता हूं। इससे मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की कठिनाइयां काफी हद तक दूर हो जाएंगी।

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): आदरणीय महोदया, मैं रेलवे की अनुदानों की मांगें (2008-09) का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हम रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हैं क्योंकि माननीय रेल मंत्री, रेलवे के आधुनिकीकरण, उन्नयन, विकास और विस्तार की विभिन्न आवश्यकताओं के लिए इस सभा के समक्ष आए हैं। आज भारतीय रेल विश्व की दूसरी सर्वाधिक बड़ी इकाई है। अलबत्ता हमें भारतीय रेल के विकास के लिए इसके विकास की गति को और बढ़ाना होगा। इसलिए केन्द्रीय रेल मंत्री की सभी मांगों को पूरा किए जाने की आवश्यकता है।

महोदया, मैं इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव और उनके सहयोगियों को देश में रेलवे के तीव्र विकास के लिए किए गए उत्कृष्ट कार्य हेतु बधाई देता हूं। इन्होंने न केवल आधुनिक रेल का विकास किया है अपितु इन्होंने विश्व के समक्ष यह साबित किया है कि रेलवे देश का सर्वाधिक लाभार्जन करने वाला सरकारी संगठन बन सकता है। उन्होंने देश के समक्ष यह बात सिद्ध की है कि देश में सरकारी क्षेत्र किसी भी निजी क्षेत्र से बेहतर काम कर सकता है। इस वर्ष 37,500 करोड़ रुपए की अतिरिक्त पूंजी के साथ रेलवे भविष्य में 1,00,000 करोड़ रुपए का लाभ कमाने के लक्ष्य की ओर बढ़ रहा है। हमने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में रेलवे के विकास के लिए जो कुछ कहा था, पिछले चार वर्षों में रेलवे ने उस विकास को पूरा किया है। इसलिए रेलवे ने, मैडम सोनिया गांधी जी के साथ-साथ डा. मनमोहन सिंह जी के नेतृत्व में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार को एक ओर सफलता दिलाई है। अत: रेलवे का कार्यनिष्पादन संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के इतिहास में एक स्वर्णिम अध्याय जोड़ेगा। अत: सभा को रेलवे द्वारा अपेक्षित अनुदान स्वीकृत किए जाने चाहिए।

आज रेलवे ने देश के आर्थिक विकास में योगदान दिया है। यदि आज भारत आर्थिक क्षेत्र के साथ-साथ औद्योगिक विकास में आठ से नौ प्रतिशत की विकास दर प्राप्त कर पाया है तो यह किफायती दरों पर माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के कारण ही संभव हो पाया है। अत: रेलवे भारत के आर्थिक विकास की प्राण वायु बन चुकी है और हमें इसकी सराहना करनी चाहिए। उन्होंने बजट में यात्री हितैषी और श्रमिक हितैषी दृष्टिकोण अपनाया है और इसके लिए हमें माननीय मंत्री को बधाई देनी चाहिए। पिछले 20 वर्षों के दौरान सकल यातायात प्राप्तियां 10,000 करोड़ रुपये से बढ़कर 81,901 करोड़ रुपए हो गई हैं। भारतीय रेल की यह एक करिश्माई उपलब्धि है।

इन सभी उपलब्धियों के बावजूद मैं माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि संचालन अनुपात में कुछ कमी आ रही है। ये 90 से घटकर 81.4 रह गया है। यह एक चिंता की बात है। गिरते हुए संचालन अनुपात से लाभप्रदता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए।

हमें भारतीय रेल में सभी रिक्त पदों को भरना चाहिए। हमें अनुबंध आधार पर काम करने वाले सभी कर्मकारों को आमेलित करना चाहिए। यह एक अच्छा उपाय है कि पोर्टर्स को गैंगमैन के रूप में रोजगार दिया जा रहा है। यह बहुत ही मानवता का काम है कि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने ठेके पर काम करने वाले कर्मकारों के साथ-साथ रेलवे में काम करने वाले अन्य लोगों का भी भला किया है। इसी प्रकार हमें और अधिक श्रम उपाय करने चाहिए ताकि इस देश की श्रमशक्ति भारतीय रेल की आवश्यकतों को पूरा कर सके। इस पहलुओं पर परिव्यय को भी बढ़ाना चाहिए।

[प्रो. एम. रामदास]

इन सभी चीजों के लिए मैं मंत्री महोदय की सराहना करते हुए उनके ध्यान में संघ राज्य क्षेत्र पुदुचेरी की कुछ समस्याएं लाना चाहता हूं जो कि रेल से बहुत अच्छी तरह से जुड़ा हुआ नहीं है। जैसा कि पता है कि यह क्षेत्र इस देश के आखिरी छोर पर स्थित है। पिछले 50 से 55 वर्षों में इसे किसी बड़ी रेल से नहीं जोड़ा गया है। मैं इस वर्ष रेल मंत्री की पहल के लिए धन्यवाद देता हूं कि वाया पुदुचेरी, चेन्नई से कुड्डालोर से बंगलौर के लिए एक गरीब रथ चलाने का प्रस्ताव किया गया है। मैं माननीय मंत्री से इस परियोजना को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किए जाने का अनुरोध करता हूं ताकि लोगों को शीघ्र इस परियोजना का लाभ मिल सके।

कराईकल जोकि संघ राज्य क्षेत्र, पुदुचेरी का एक क्षेत्र है, आज तक रेलवे द्वारा नहीं जोड़ा गया है। यह क्षेत्र जहां पर त्वरित विकास हो रहा है, को देश के अन्य भागों विशेषकर सलेम के साथ जोड़ा जाना चाहिए। सलेम और कराईकल को ब्राडगेज लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। कराईकल में विकास की संभावनाएं है और कराईकल को वाया सलेम-बंगलौर से जोड़ देने से इस क्षेत्र के विकास को गति मिलेगी। सलेम-अतूर के बीच ब्राडगेज लाइन पहले ही मौजूद है। इस परियोजना को महत्व दिया जाना चाहिए।

मैं पुदुचेरी की भौगोलिक विशेषताओं के बारे में बताना चाहता हूं। देश में किसी भी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में ऐसी विशेषताएं नहीं है। पुदुचेरी एक राजधानी शहर है। यहां से 890 किलोमीटर दूर यमन नाम का क्षेत्र है जो आंध्र प्रदेश में है। पुदुचेरी से लगभग 1000 किलोमीटर दूर माहे स्थित है जोकि केरल में है। पुदुचेरी से 160 किलोमीटर दूर कराईकल है जोकि तमिलनाडु में है। अत: मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र तीन बड़े राज्यों तक फैला हुआ है लेकिन यह रेल नेटवर्क से अच्छी तरह से जुड़ा हुआ नहीं है। इसलिए मैं इस बात पर जोर दे रहा हूं कि यनम, कराईकल और माहे को पुदुचेरी से जोड़ा जाना चाहिए। इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए एक पृथक योजना तैयार की जानी चाहिए। मैं यह अनुरोध करना चाहता हूं कि कुल रेल अनुदानों का 0.1 प्रतिशत पुदुचेरी में रेल विकास के लिए आबंटित किया जाना चाहिए क्योंकि पुदुचेरी में इस देश के कुल क्षेत्र का 0.2 प्रतिशत क्षेत्र और कुल जनसंख्या की 0.1 प्रतिशत जनसंख्या है। अत: कुल रेल अनुदानों का कम से कम 0.1 प्रतिशत पुदुचेरी में रेल विकास के लिए आबंटित किया जाना चाहिए।

सभापति महोदया: मंत्री जी को मैं एक बात कहना चाहूंगी कि ट्रेन में महिलाओं की सेफ्टी को भी इसमें इनक्लूड कर लें। ट्रेन में महिलाओं की सेफ्टी जरूर होनी चाहिए। इसके साथ ही जहां रेलवे स्टेशंस हैं, उसके आस-पास तार लगनी चाहिए, क्योंकि बहुत सारी महिलाएं जो उन इलाकों से गुजरती हैं जहां घर बने होते हैं, कभी-कभी महिलाएं गुस्से में ट्रेन के नीचे आ जाती हैं और कटकर मर जाती हैं। इस प्रकार के जो एक्सीडैन्ट्स होते हैं, उससे भी सेफ्टी हो जाएगी। जहां रेलवे स्टेशंस हैं, उनके साथ-साथ तार भी लगा देने चाहिए।

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): महोदया, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नांदेड़-यवतमाल-वर्धा लाइन का इस बजट में ऐलान तो किया है लेकिन एक पैसे का भी प्रावधान नहीं रखा है।

सभापति महोदया: ट्रेन के अंदर भी सेफ्टी नहीं है। वहां भी महिलाओं के लिए पुलिस प्रोटैक्शन होना चाहिए।

श्री हरिभाऊ राठौड़: महोदया, नांदेड़ वाया यवतमाल वर्धा का दो बार ऐलान हुआ है लेकिन केवल घोषणाएं हो रही हैं। एक पैसे का प्रावधान इन्होंने अभी तक नहीं किया है। महाराष्ट्र सरकार ने 40 प्रतिशत शेयर जो देना था, इसके बारे में महाराष्ट्र सरकार ने निर्णय भी ले लिया है और रेलवे मंत्रालय को कम्यूनिकेट भी हो गया है फिर भी बजट में कुछ आया नहीं है। इसी तरह बीड़ और पर्ली के लिए भी हमारे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री जी ने निर्णय लिया और पहली बार 40 प्रतिशत शेयर महाराष्ट्र ने अपनी तरफ से देने का बीड़ा उठाया है। आप घोषणा करते जा रहे हैं। मेरी विनती है कि अब केवल घोषणाओं से काम नहीं चलेगा, अब काम चालू कर देना चाहिए।

मैं एक और महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। जो मेजर डिसीज होती हैं जैसे हार्ट अटैक वगैरह, इनके मरीजों को ट्रैवलिंग के लिए सरकार ने कुछ कंसैशन रखा है। हमारे यहां विदर्भ में सिकल सेल नाम की एक नयी बीमारी पैदा हुई है। ऐसा कहते हैं कि आदिवासियों द्वारा नान-वैज खाने से उनको यह बीमारी ज्यादा हो रही है। खासकर ट्राइबल लोगों को हो रही है। इसमें पूरा ब्लड खराब होने से मुम्बई या दूर-दूर तक लोगों को इलाज के लिए जाना पड़ता है। यदि इसको मेजर डिसीज डिक्लेयर करके इनको भी कैंशसन दिया जाएगा तो बहुत अच्छा होगा।

[अनुवाद]

***श्री किरेन रिजीजू** (अरुणाचल पश्चिम): महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री को यह याद दिलाना चाहता हूं कि भारतीय रेलवे द्वारा अर्जित किया गया भारी भरकम राजस्व का लाभ अरुणाचल प्रदेश राज्य तक नहीं पहुंच रहा है। राज्य की राजधानी ईटानगर तक रेल लाइन ले जाने के काम में बहुत समय लग रहा है और मैं मंत्री महोदय से बार-बार इस कार्य को शीघ्र पूरा कराने का अनुरोध करता हूं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अरुणाचल प्रदेश में रहने और काम करने वाले लोगों के लिए आधुनिक सुविधाओं के साथ ट्रेन आरक्षण की सुविधा में भी वृद्धि की जानी चाहिए। वर्तमान में ट्रेन में बर्थ कोटा के अंतर्गत उपलब्ध बर्थों की संख्या पर्याप्त नहीं है इसलिए इसकी संख्या में समुचित इजाफा किए जाने की तत्काल आवश्यकता है।

बोगीबील पुल कुछ गंभीर समस्याओं का सामना कर रहा है। इसके लिए अपेक्षित बोल्डरों को अरुणाचल प्रदेश से लाया जाता है। पहाड़ी तलहटी क्षेत्रों में पर्यावरण और वन संरक्षण के लिए धन का प्रावधान किया जाना चाहिए।

ट्रेन में सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए। कई बार उत्तर-पूर्व के लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ता है और उनकी सुरक्षा के पर्याप्त इंतजाम नहीं होते। उत्तर-पूर्व से आने-जाने वाली सभी ट्रेनों में सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

ट्रेनों और प्लेटफार्मों पर साफ-सफाई पर तुरन्त ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। उत्तर-पूर्व की सभी ट्रेनों में नए सवारी डिब्बे जोड़े जाने चाहिए और इन ट्रेनों की रफ्तार में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदया, मैं सर्वप्रथम सभी माननीय सदस्यों का आभारी हूं जिन्होंने 2008-09 की रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों की चर्चा में भाग लिया और अपने बहुमूल्य विचारों से मुझे और सदन को अवगत कराया। संसद की स्थायी समिति ने इस बजट की गहन समीक्षा कर सदन में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। समिति एवं माननीय सदस्यों द्वारा दिये गये सभी सुझावों पर गंभीरतापूर्वक विचार करके समयबद्ध तरीके से कार्रवाई की जाएगी और की-गई-कार्रवाई से समिति एवं सम्मानित सदन को अवगत कराया जाएगा।

महोदया, मुझे सदन को सूचित करते हुए अपार हर्ष का अनुभव हो रहा है कि वर्ष 2007-08 के लिए 790 मिलियन टन लोडिंग के रिवाइज्ड लक्ष्य को पार करते हुए लगभग 794 मिलियन टन की लोडिंग भारतीय रेल ने की है। रेलवे की उत्कृष्ट उपलब्धियों के लिए मैं सदन के माध्यम से सभी रेलकर्मियों एवं रेल उपभोक्ताओं को बधाई देना चाहता हूं जिन्होंने भारतीय रेल को संवारने और आगे बढ़ाने में अपना योगदान दिया है।

सभापति महोदया, माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि भारत और बंग्लादेश के बीच सद्भावना बढ़ाने के उद्देश्य से बहुप्रतीक्षित कोलकाता-ढाका मैत्री एक्सप्रेस की शुरुआत दिनांक 14 अप्रैल से की जा चुकी है। आशा है कि यह ट्रेन सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक दृष्टि से बेहद गरीब दोनों देशों के नागरिकों के बीच पारस्परिक मेल-मिलाप बढ़ाने में काफी उपयोगी साबित होगी। कोई भी राष्ट्र, देश एवं पड़ोसी तब तक आगे नहीं बढ़ सकता, जब तक उसके रिश्ते अपने आपसी पड़ोसियों से मधुर न हों। यूपीए सरकार, हमारी सरकार की स्पष्ट मान्यता एवं प्राथमिकता है कि हम अपने पड़ोसियों से मधुर संबंध स्थापित करें, जो विगत दिनों में खट्टे हो चुके थे और उस दिशा में हमने भारतीय रेल के माध्यम से काफी अच्छा काम किया है, जिसके लिए भारतीय रेल को काफी शाबाशी मिली है। थार एक्सप्रैस से लेकर समझौता एक्सप्रैस तक जो पाकिस्तान से दोबारा शुरू की गई है और पड़ोसी राष्ट्र बंग्लादेश से भारत के बीच पहले गाड़ी ढाका में चलती थी, लेकिन 1971 में जो युद्ध हुआ, उस समय यह गाड़ी बंद हो गई थी। यूपीए सरकार बनने के बाद जो माहौल एवं हालात बने हैं, जो विश्वास बढ़ा है तो अलग-थलग पड़े हुए अपने पड़ोसियों के दिलों को जोड़ने के लिए यह बड़ा भारी ऐतिहासिक काम भारतीय रेल ने किया है और हमने उस गाड़ी को मैत्री एक्सप्रैस के नाम से दोबारा शुरू की है। इसकी प्रशंसा सब वर्गों और सारे देशों में चारों तरफ हो रही है। इसे हम आगे और मजबूत करेंगे। आम आदमियों की जरूरतों को ध्यान में रख कर केन्द्र ने रेल बजट तैयार किया है। यात्री एवं मालभाड़े में दी गई रियायतों के बारे में जो लोग बोलते थे कि इसमें लालू यादव का उल्टा-पुल्टा खेल है, भाड़ा कम नहीं हुआ है। एक अप्रैल से जो नये दर पर भाड़े पूरे देश में लागू हो गए हैं, आज एक अखबार में लिखा है, मैं उसका नाम भूल रहा हूं, भले ही चंद चीजों में महंगाई बढ़ी हो, लेकिन रेल का सफर है बड़ा सुहावना और राजधानी से लेकर जहां आठ-नौ रुपए लगते थे, वहां अब दो-तीन रुपए में रेल का किराया खर्च करके पहुंच रहे हैं। रेल के प्रति लोगों की जो अटूट आस्था एवं विश्वास है, वह बहुत बढ़ा है।

सभापति महोदया, विस्तार से जो बजट पेश किया था, उसमें हमने काफी चर्चा की थी और बताया था कि देश के हर वर्गों और तबकों को छूने और राहत देने का काम किया है। दुनिया भर में जो फ्यूल, डीजल या गैस है, देश में इसकी जितनी जरूरत है, उतना हम पैदा नहीं करते, इसलिए हमें महंगा लेकर अपने देशवासियों को देना पड़ता है। हम भारतीय रेल में वन-थर्ड डीजल कंज्यूम करते हैं, लेकिन जब से यूपीए गवर्नमेंट आई है, हमने एक पैसा भी भाड़ा नहीं बढ़ाया है। अगर एनडीए सरकार होती, प्रतिपक्ष के लोग होते तो न जाने रेलवे में जनता की नस से कितना खून निकाल लिया जाता, लेकिन हमने चारों तरफ इन चीजों में राहत दी है। बाकी जो चीजें महंगी हैं, उन पर हमारे हमले हो रहे हैं

[श्री लालू प्रसाद]

और जो स्केयरसिटी, बनावटी है, जो राज्य सरकार इसमें सहयोग कर रहा है, उसके लिए प्रधानमंत्री जी मीटिंग बुलाने वाले हैं। किसी भी सरकार का लक्ष्य होता है कि अंततोगत्वा जो आम आदमी, गरीब लोग है, समतामूलक समाज बनाना है तो हम उनकी पाकेट और खर्च को देखें और उसी के अनुरूप हमारी भारतीय रेल काम करे।

सभापति महोदया, इस बात को लेकर हम आज भी तैयार हैं कि भारतीय रेल ज्यादा से ज्यादा लोकल इंडस्ट्रीज को लाभ पहुंचाने, महंगाई को कम करने और लोगों को राहत पहुंचाने हेतु हमारे प्रधान मंत्री जी और सोनिया जी की जो भी अपेक्षाएं होंगी, उनके अनुसार काम करेगी, ताकि हम लोग महंगाई पर लगाम कस सकें।

महोदया, मैंने कल रिव्यू किया था, छात्र-छात्राओं, महिलाओं, सीनियर सिटीजन को राहत देने के बाद 5 प्रतिशत कटौती फुली एयरकंडीशंड में और गरीब रथ में 25 परसेंट कटौती की। हमने इनका टैक्सी से कम भाड़ा रखा है और आगे भी इसे बढ़ा रहे हैं। हम इस तरफ भी ध्यान दे रहे हैं और हमने प्राथमिकता तय की है। कल मैंने अपने पदाधिकारियों से पूछा कि एफ.सी.आई. को गेहूं का जो प्रोक्योरमेंट करना है, उस संबंध में रेलवे के पास कितना इंडेंट आया है, कितना लदान आया है, क्योंकि बफरस्टाक तो हमें रखना है। हमें एफ.सी.आई. की ओर से बड़े पैमाने पर इंडेंट मिला और हमने ढुलाई शुरू कर दी है। देश के किसी भी हिस्से में गेहूं की कमी नहीं होने दी जाएगी। देश में अपार गेहूं उपलब्ध है। यहां तो हरियाणा पंजाब की बात करते हैं, हमारे बिहार में बहुत गेहूं पैदा हुआ है। हमारा जितना साथ प्रकृति ने दिया उसके हिसाब हमारे यहां बहुत राइस पैदा हुआ है। कोसी इलाके में, जहां फ्लड आता है, वहां मक्का की बम्पर क्राप हुई है। उसे ढोने का काम रेलवे बखूबी निभा रहा है। अब तक मक्का बहुत सस्ते भाव में चली जाती थी, लेकिन अब ऐसा नहीं होगा। यह राज्य सरकारों का दायित्व है कि वे प्रोक्योरमेंट करें और अपने नागरिकों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत दें और इस हेतु छापेमारी करें।

हम दिल्ली सरकार को धन्यवाद देते हैं कि यहां छापे डाले गए। आपने देखा होगा कि कितना तेल और कितना सामान दबाकर रखा गया है। यह डी-होर्डिंग होना चाहिए। देखा जाना चाहिए कि माल कहां जा रहा है? हम एफ.सी.आई. के भंडारण का लक्ष्य पूरा करने जा रहे हैं, बल्कि उससे बेशी ढुलाई करेंगे। हमने एफ.सी.आई. की ढुलाई को ही प्रिफरेंस दी है। जो प्राइवेट प्लेयर्स हैं, जिन्हें कहीं फारवर्ड मार्केट और कहीं कोई और मार्केट बोला जाता है, जिसके बारे में ये लोग चिल्लाते रहते हैं और जो 100 या 200 रुपए ज्यादा दाम देकर सीधे किसान से ले लेते हैं और उसे दबाकर रख देते हैं और फोरकास्ट करते हैं कि अमुक महीने में ज्यादा दाम होंगे, तब बेंचेंगे। जैसे सोने और चांदी के बारे में हापुड़ के मार्केट का भाव निकलता रहता है। उस तरह का काम करने का ये लोग सोच रहे हैं। इसलिए मैंने फैसला लिया है और मैं सदन को सूचित करना चाहता हूं कि किसी भी कीमत पर एफ.सी.आई. का अनाज छोड़कर, राज्य सरकार का पी.डी.एस. का अनाज छोड़कर, एस.एफ.सी. का अनाज छोड़कर, एक भी कांट्रैक्टर या व्यापारी के एक छंटाक गेहूं का भी लदान हम नहीं करेंगे। रेलें उनके अनाज की ढुलाई बिलकुल नहीं करेंगी, क्योंकि हमें इनके ऊपर लगाम कसनी है। इन्होंने गेहूं और अन्य अनाजों को दबाकर रखा है। ये लोग अनाज से दौलत बना रहे हैं। सोचते नहीं है कि आम आदमी को कितनी कठिनाई हो रही है। ये लोग शोषण कर रहे हैं। मुनाफे की भी कोई सीमा होनी चाहिए। हमारी भारतीय रेल यदि खुली कमाई करती है, तो वह अपनी कमाई में कमी भी कर सकती है। देश की आम जनता को राहत देने के लिए जो भी आवश्यक होगा, वह भारतीय रेल करेगी। इसके लिए हम लोग चिन्तित हैं, मिलकर बैठकें कर लेते हैं और लगातार कोशिश कर रहे हैं कि महंगाई कम हो। हमें इसके कारणों को भी समझना होगा कि क्यों इतनी महंगाई बढ़ी और इसे कैसे रोका जाए?

महोदया, लोग शंका करते हैं; लेकिन मैं रेलवे में कोई भेदभाव नहीं करता हूं। आप लोगों का अपार सहयोग और समर्थन मिला है। यह जो फार्मूला है, उसके आधार पर सभी जगह काम करने की कोशिश करते हैं, फिर चाहे गाड़ी देनी है, गाड़ियों की सेवा का विस्तार करना है, नई रेल लाइनें बनानी हैं, आनगोइंग स्कीम्स या अनमैन गेट्स, जहां लोग रन ओवर हो जाते हैं। हमने बजट में साफ-साफ कहा कि 25 हजार अनमैन गेट्स हैं जहां लोग रन ओवर हो जाते हैं। ये ही एक्सीडेंट का कारण बनते हैं फिर चाहे लोग बस से जा रहे हों या अन्य किसी साधन से या कहीं बच्चों का रेल लाइन क्रास करते समय एक्सीडेंट हो जाता है फिर सदन में उन एक्सीडेंट्स के बारे में चर्चा होती है। हम उन सभी गेट्स को विद मैन गेट करना चाहते हैं। मैं इसकी घोषणा कर चुका हूं। इसमें जो टैक्नीकल लोग हैं, उनकी सहायता लेंगे। इसीलिए हमने कहा कि जो गैंग मैन हैं, उन्हें प्रोन्नत करके, ट्रेनिंग देकर हम उन्हें डिप्लाय करने जा रहे हैं। हम अनमैन गेट को विद मैन गेट करने जा रहे हैं। हमारी रेल निर्विवाद रूप से चले और दुर्घटनाओं पर लगाम लगाई जा सके। गैंग मैन की वैकेन्सी के लिए हम कुली भाइयों की भर्ती दो महीने के अंदर करने जा रहे हैं। मैंने कुली भाइयों को मना किया है कि आप इस तरह के काम न करें, लेकिन लीडर लोग कर देते हैं। मैं जब जम्मू गया था, गरीब रथ चालू करने के लिए, तब मैंने देखा की

तराजू में एक तरफ कई बोरी सिक्कों की रखी हुई है। हमने उनसे पूछा कि यह सब क्या है? उन्होंने बताया कि रेल मंत्री को तौला जाएगा। मैंने कहा कि यह काम किसने किया है? हर कुली से 30 रुपये या 50 रुपये लिए होंगे। सभी कुली लोग बैठे हुए थे, उनको मैंने कहा कि जिन्होंने इसके लिए पैसा दिया है, वह अपना पैसा वापस लेकर बांट लें, क्योंकि इस तरह का पैसा मैं नहीं लेता हूं।

महोदया, गरीब आदमी के काम को हमने आगे बढ़ाया है। जितनी भी ट्रेनों की घोषणा हमने की है, चाहे वह माननीय आडवाणी जी के संसदीय क्षेत्र में हो। माननीय सदस्य को यह समझना चाहिए कि हम नई गाड़ी देंगे तो उसके साथ पुराने डिब्बे नहीं देंगे, नये डिब्बे देंगे। वित्तीय वर्ष जब समाप्त होता है तो उसमें पूर्व की एक-एक घोषणा को इम्पलीमेंट करना होता है। हम जो भी घोषणा करते हैं, हम और हमारे दोनों राज्य मंत्री उस काम को शुरू करवाते हैं क्योंकि भारतीय रेल हम सबकी रेल है। मैं इसका मालिक नहीं हूं। भारतीय रेल को संवारना और इसको सही पटरी पर रखना मेरा दायित्व है। अभी भारतीय रेल के खजाने में 69 हजार करोड़ रुपये सरप्लस मनी रेलवे के पास चार साल के समय में आई है और हम जब अपना कार्यकाल खत्म करेंगे तब तक हमारा लक्ष्य है कि वह एक लाख करोड़ रुपये हो जाए।

नई रेल लाइनें सैचूरेटिड हो गई हैं। डेडीकैटिड फ्रेट कोरिडोर में, ईस्टर्न कोरिडोर लुधियाना से लेकर हावड़ा तथा कलकत्ता और हल्दिया पोर्ट एवं वेस्टर्न कोरिडोर जिसमें पूर्व जापानी प्रधानमंत्री की हमारे प्रधानमंत्री जी के साथ बैठक हुई थी, जिसमें मैं भी शामिल था, उसमें बात हुई थी वे बहुत कम रेट में उसमें निवेश करना चाहते हैं। वेस्टर्न कोरिडोर इन्डस्ट्रियल हब्स बन रहे हैं। कैबिनेट का निर्णय है। सैकिण्ड फेज में मुम्बई-हावड़ा एवं अन्य कोरिडोर होंगे। डबल लाइन के लिए जमीन की समस्या नहीं आएगी और किसी को इसके लिए तकलीफ नहीं दी जाएगी। बड़ी-बड़ी सीटी को बाईपास करने का हमारा ले आउट बन चुका है। ईस्टर्न कोरिडोर के लिए मई में टेन्डर कर दिए जाएंगे। हमारे प्रधानमंत्री जी ने कहा है कि इस काम को हमें रोकना नहीं है क्योंकि पैसे की कोई कमी नहीं है। पहले भारतीय रेल आउट आफ मार्किट हो गया था, लेकिन आज भारतीय रेल को दुनिया का हर आदमी निहारता है और इसमें निवेश करना चाहता है। लेकिन हमारी सरकार का फैसला है कि कोर सैक्टर में किसी प्राइवेट प्लेयर को नहीं आने देंगे। लेकिन सर्टिन एरियाज में, जिनमें लाइन्स और स्टेशनों का आधुनिकीकरण इत्यादि शामिल है। हम लोगों ने भारतीय रेल के लिए रास्ता तय कर दिया है, उसे भविष्य में किसी की तरफ निहारना नहीं पड़ेगा, चाहे कोई सरकार आए या कोई मंत्री आए। इसी रास्ते से भारतीय रेल का कायाकल्प होने वाला है।

महोदया, ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में ग्यारह सौ मिलियन टन माल की ढुलाई एवं 8400 मिलियन टन यात्री परिवहन क्षमता की आवश्यकता होगी। इस लक्ष्य को पूरा करने के लिए रेलवे को अपनी अवसंरचना का विस्तार और आधुनिकीकरण करना होगा। इस दिशा में उठाए जाने वाले कदमों का जिक्र मैंने अपने बजट भाषण में किया था। इसमें उच्च घनत्व वाले नेटवर्क में सुधार, डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर, कोयला, अधिकांश माल में 25 टन का इजाफा और एक्सैल लोड वाली ट्रेन चलाने का सारा इंतजाम किया गया है। हमने विजन किया है कि अगले 25 साल में हमें कितना लोको चाहिए, कितने डिब्बे चाहिएं? मुझे इस बात को सदन में कहते हुए बहुत दुख हो रहा है और मुझे यह अच्छा नहीं लग रहा है कि हमारी नेता श्रीमती सोनिया गांधी के निर्वाचन क्षेत्र रायबरेली में कोच फैक्ट्री का शिलान्यास किया गया, छपरा में किया गया, मरौहरा में डीजल और मधेपुरा में इलैक्ट्रीक का और कई अन्य योजनाओं के लिए राज्य सरकार ने जमीन देने से मना कर दिया और कहा कि "गो स्लो"। इस तरह का रवैया राज्य सरकार का फेडरल सिस्टम में रहेगा तो हमारा देश आगे कैसे बढ़ेगा? इस समय प्रभुनाथ सिंह जी नहीं हैं, जिन्होंने यह सवाल किया था। हमें लाचार और विवश होकर इस सदन में आना पड़ा और एनएचआई के तर्ज पर महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट के लिए अधिकार को लेना पड़ा। हमने रेलवे के अधिकारी को नियुक्त करके रेलवे के जूरीस्डिक्शन को एक्सरसाइज किया है ताकि हमें जमीन मिल सके। जमीन अधिग्रहण करना सरकार का काम है। मैं रोटी के बारे में कहता हूं कि वह इन्फ्रास्ट्रक्चर, पावर, रेल, हाइवे और जहाज से आएगी, केवल मुर्दाबाद का नारा लगाने से, बायकाट करने और देह पौंछ कर भागने से नहीं आएगी। सभी को सच्चाई को जानना होगा।

महोदया, बसुदेव जी ने बांकुरा से धनबाद के बीच में मेमू ट्रेन चलाने की बात कही थी, जिसको हम चलवाएंगे। प्रभुनाथ जी चले गए हैं, जो हमने घोषणा की थी, महाराजगंज-मसरख नई लाइन 36 किलोमीटर 114 करोड़ रुपये की लागत से बनाई जा रही है। फाइनल लोकेशन, एसटीमेट और सर्वे हो चुका है और भूमि अधिग्रहण के लिए सीवान जिले में 31 गांवों के लिए उनचालीस करोड़ रुपये दिए गए हैं। अभी तक 40 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। बाराबांकी से गुवाहाटी तक लाइन जानी है। लोको फैक्ट्री के लिए मरौहरा, इलैक्ट्रिक फैक्ट्री मधुपेरा के लिए नीतीश सकरार ने जमीन नहीं दी है। कछुए की गति से उन्होंने सहयोग दिया, इसलिए मुझे कदम उठाना पड़ा है। 3 मई को

[श्री लालू प्रसाद]

बरौनी, सीवान, गोरखपुर, गुवाहाटी तक की रेल लाइन के इलैक्ट्रीफिकेशन के काम का शुभारम्भ किया जाएगा। चूंकि बरौनी, गोरखपुर और गुवाहाटी हमारी पैरलर लाइन है। डीजल के बढ़ते दाम के कारण इस लाइन के विद्युतीकरण का काम आवश्यक है। आजमी साहब ने आजमगढ़ से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाने की बात कही है। इसी वित्तीय वर्ष में हम इसे शुरू करेंगे। वली एक्सप्रेस एक शायर साहब के नाम पर चलाने के बारे में आपने कहा है, जिसे हम एक्जामिन कर लेंगे, चूंकि रेलवे को इसके लिए गृह मंत्रालय से परमीशन लेनी होगी।

अपराह्न 4.00 बजे

आपकी राज्य सरकार से हम कमेंट मांगेंगे और जब आपकी राज्य सरकार से जवाब आ जाएगा, तब इस पर तेजी से आगे काम करेंगे।

स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने देश को समझा और परखा था। स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने देश की मिट्टी और उसकी सुगन्ध को जाना था। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: माननीय मंत्री जी, चार बजे प्राइवेट मेंबर बिल लेना है।

श्री लालू प्रसाद: मैं अपनी बात जल्दी ही समाप्त करूंगा। थोड़ा समय बढ़ा लीजिए।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): टाइम बढ़ा दीजिए, ज्यादा से ज्यादा 15 मिनट की बात और होगी, इसके बाद उसे ले लीजिए।

सभापति महोदया: ठीक है। अभी मिनिस्टर साहब बोलेंगे, उसके बाद हम प्राइवेट मेंबर बिल लेंगे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदया: रेलवे की अनुदानों की मांगें पारित होने के बाद हम गैर-सरकारी सदस्यों के कार्य को लेंगे।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदया, इस देश की मिट्टी, उसकी सुगंध और बाकी सभी सेगेमेंट्स का अध्ययन पूरी तरह से स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने किया था। देश के कलाकारों की संस्कृति को और उनके हुनर को उन्होंने परखा था। देश ही नहीं अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भारत के कलाकारों को परखने और पदास्थापित करने का काम उन्होंने किया था। मधुबनी की स्वर्गीय जशोदा देवी थीं। कई राष्ट्रीय पुरस्कार उन्हें इंदिरा जी के समय में मिले थे। मधुबनी पेंटिंग, मधुबनी का खादी का कपड़ा आता है। आज भी परदेशी लोग कनाट प्लेस पर चक्कर लगाते रहते हैं, वहां बहुत सारी जाली पेंटिंग्स वगैरह मिलती हैं। इंदिरा जी की जो सोच थी, जो सोच उन्होंने स्थापित की थी और जयन्ती, जनता एक्सप्रेस में जो गाड़ी रेलवे की चलती थी, उसके अंदर जो पेंटिंग्स थी, वह हमारा हुनर थी। आज मिथिलांचल का पूरा इलाका लुप्त हो रहा है।

मैं माननीय सोनिया गांधी जी को धन्यवाद देता हूं कि इस बात को आगे बढ़ाने के लिए, हमें बुलाकर उन्होंने सुझाव दिया कि भारतीय रेल में इसे और अधिक बढ़ाने की जरूरत है और इसे सजाने की जरूरत है। मधुबनी पेंटिंग्स, जो मधुबनी और भारत की मिट्टी की धरोहर है, जिसमें रामायण सहित सभी धर्मों और सद्भावनाओं का आदर है, तो भारतीय रेल में उसे एडाप्ट करते हुए हम यह घोषणा करना चाहते हैं क्योंकि इससे लाखों को रोजी-रोजगार मिलेगा और हुनरमंद लोगों को काम मिलेगा। हम एक टीम भेजकर पूरे मिथिलांचल की पेंटिंग्स भारतीय रेल के इनसाइड डिब्बों और कार्यालयों से लेकर सब जगह इसे एडाप्ट करेंगे और अपने हुनर को मरने नहीं देंगे। अपनी संस्कृति को हम समाप्त नहीं होने देंगे।

सभापति महोदया: संस्कृति भी रहेगी और महिलाओं को रोजगार भी मिलेगा। मधुबनी पेंटिंग्स में महिलाएं काम करती हैं।

श्री लालू प्रसाद: मैं सोनिया जी को धन्यवाद देता हूं कि सभी बातें उन्हें याद रहती हैं और समय पर वे हमें बता देती हैं और तब इन सब कामों को हम करते है।

माननीय सदस्यों का व्यापक समर्थन रेल बजट को मिला इसके लिए मैं एक बार फिर हार्दिक धन्यवाद देता हूं। जो छूटा हुआ काम होगा, आप उसके लिए हमसे मिलते रहिए, सब काम होगा। हम आप लोगों को धन्यवाद देते हैं। मैं सदन से अनुरोध करता हूं कि रेलवे की अनुदान की मांगों तथा संबंधित विनियोग विधेयक को अपनी स्वीकृति प्रदान करें।

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़): सभापति महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से एक बात जानना चाहता हूं कि टेक्नोलाजी अपग्रेडेशन स्कीम भारतीय रेल की है, उसमें आपने एनर्जी कंजर्वेशन के लिए और फ्यूल एफिसिएंसी बढ़ाने के लिए क्या काम किया है और क्या कदम उठाए हैं? जब से आप रेल मंत्री बने हैं तब से लेकर आज इस भाषण तक आपने इस बात का उल्लेख कभी नहीं किया कि एनर्जी एफिसिएंसी के लिए आप

क्या करने वाले हैं और एनर्जी कंजर्वेशन के लिए क्या करने वाले हैं? सारे विश्व में इस पर काम हो रहा है, रिसर्च हो रही है, तब भारतीय रेल क्या कर रही हैं? हम यह जानना चाहते हैं।

श्री लालू प्रसाद: मैं आपको बताता हूं। आप जिस दल में हैं, उस दल को नमन करिए। देशी और स्वदेशी की बात आप ही लोग करते हैं। हमें आईटी का काफी सहयोग भारतीय रेल में मिला। भारतीय रेल को आईटी के सहयोग से काफी लाभ मिला। ये सब आनगोइंग प्रौसेस है। अब एनर्जी कन्जर्वेशन की जो बात है, वे सब आनगोइंग प्रौसेस हैं। एक दिन में सारी बातें नहीं होती। एक तरफ आप स्वदेशी की बात करते हैं और दूसरी तरफ आप बहुत तरह की बातें चलाते हैं। हमने आनगोइंग प्रौसेस को खत्म नहीं किया है। इसे हम देखेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वर्ष 1971 से फ्रीडम फाइटर्स को होम मिनिस्ट्री की तरफ से रेलवे पास मिला हुआ है। होम मिनिस्ट्री ने रेलवे के पास एक फंड डिपोजिट किया हुआ है जिसके तहत आल इंडिया लैवल पर जो भी फ्रीडम फाइटर छः महीने से ज्यादा जेल में रहा है, उसे रेलवे को आने जाने का पास मिलता है। मगर दो ट्रेनों में अब भी रूकावट है। एक शताब्दी ट्रेन है और दूसरी राजधानी ट्रेन है।

[अनुवाद]

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस पर विचार करें क्योंकि अधिकांश स्वतंत्रता सेनानी 75 या 80 वर्ष से अधिक उम्र के हैं तथा वे कभी-कभार यात्रा करते हैं। उनकी संख्या में भी कमी आ रही है।

सभापति महोदया: यह स्पष्टीकरण नहीं है। यह एक सुझाव है। आप अपने सुझाव लिखित में मंत्री जी को दे सकते हैं।

श्री भर्तृहरि महताब: मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री जी इस पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

डा. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन): माननीय सभापति महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि मैंने आपसे निवेदन किया था और आपने उस बात को स्वीकार करने के लिए मुझे आश्वस्त भी किया है। एक यात्री गाड़ी जयपुर से श्यामगढ़ तक है, जो ग्रामीण क्षेत्र में चलने वाली गाड़ी है। इसको यदि आप रतलाम तक बढ़ा देते हैं, तो उससे काफी लोगों को फायदा होगा और ग्रामीण जनता को चलने में सुविधा होगी। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि यदि आप इस गाड़ी की स्वीकृति देंगे, तो बहुत अच्छा होगा।

सभापति महोदया: ये सब चीजें आपकी स्पीच में आनी चाहिए थीं। मंत्री जी क्या आप इसका जवाब देना चाहेंगे? वैसे माननीय सदस्य अपना सजेशन दे रहे हैं कि यहां से गाड़ी चलनी चाहिए।

श्री लालू प्रसाद: माननीय सदस्य बराबर हमसे मिलकर सारे काम करवा लेते हैं। यह बजट का विषय नहीं है। मैं इनको कहना चाहता हूं कि जैसे आप सब काम करवा लेते हैं वैसे ही आप वहां जाइये। हम देख लेंगे। *...(व्यवधान)*

श्री कीरेन रिजीजू (अरुणाचल पश्चिम): मैं सिर्फ सजेशन देना चाहता हूं। हम लोगों ने मंत्री जी को आमंत्रित भी किया था लेकिन वे आये नहीं। मैंने लालू जी को पिछली बार भी कहा था कि अरुणाचल में बहुत बिहारी भाई भी हैं। हमारा जो कोटा है, वहां हर डिस्ट्रिक्ट की जो रेलवे सीट्स होती हैं, उसकी गुवाहाटी में बुकिंग होती है। वहां से सीट का रिजर्वेशन करके जब हम गुवाहाटी पहुंचते हैं, तो हमें सीट मिलती नहीं है। आपके मिनिस्टर आफ स्टेट के साथ मेरी बैठक हुई थी। उन्होंने कहा कि एनफ क्वार्टर नहीं है। आप कैबिनेट मिनिस्टर है, यदि आप इमीडिएटली आर्डर दे देंगे, तो वह होगा। यह मेरी दरख्वास्त है।

सभापति महोदया: यह इनका सजेशन है इसलिए आप इसे लिख लीजिए। अगर आप इसमें कर सकते हैं, तो करिये।

[अनुवाद]

वर्ष 2008-09 के लिए अनुदानों की मांगें (रेल) के लिए लेफ्टिनेंट जनरल (सेवानिवृत्त) टी.पी.एस. रावत, पीवीएसएम, वीएसएम ने छह कटौती प्रस्ताव पेश किए है। क्या मैं इन सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सभा के मतदान के लिए रखूं या क्या माननीय सदस्य कोई विशेष कटौती प्रस्ताव अलग रखवाना चाहते हैं?

लेफ्टिनेंट जनरल (सेवानिवृत्त) टी.पी.एस. रावत–उपस्थित नहीं।

अब मैं सभी कटौती प्रस्तावों को सभा के मतदान के लिए रखती हूं।

सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदया: अब मैं वर्ष 2008-09 के लिए अनुदानों की मांगें, (रेल) सभा के मतदान के लिए रखती हूं।

प्रश्न यह है:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2009 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु आवश्यक राशियों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 4 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।"

लोक सभा द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए स्वीकृत अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा द्वारा 11.3.2008 को स्वीकृत लेखानुदानों की मांगों की राशि (रुपये)	सभा द्वारा स्वीकृत अनुदानों की मांगों की राशि (रुपये)
1.	रेलवे बोर्ड	22,10,17,000	110,50,83,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	80,52,83,000	402,64,17,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	527,67,79,000	2638,38,92,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	901,28,32,000	4506,41,62,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	428,41,60,000	2142,07,98,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	905,89,27,000	4529,46,37,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	493,08,57,000	2465,42,87,000
8.	परिचालन व्यय चल स्टाक और उपस्कर	673,37,70,000	3366,88,50,000
9.	परिचालन व्यय यातायात	2381,87,62,000	6144,93,11,000
10.	परिचालन व्यय ईंधन	2278,31,54,000	11391,57,67,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	386,38,65,000	1931,93,24,000
12.	विविध संचालन व्यय	402,30,25,000	2011,51,22,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवाएं निवृत्ति लाभ	1617,62,48,000	8088,12,37,000
14.	निधियों में विनियोग	4731,12,33,000	23655,61,67,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	4,28,12,000	4631,59,88,000
16.	परिसंपत्तियां-अधिग्रहण निर्माण और बदलाव		
	राजस्व	10,00,00,000	50,00,00,000
	अन्य व्यय		
	पूंजी	4989,80,82,00	24949,04,10,000
	रेलवे निधियां	4339,91,67,000	18079,58,33,000
	रेलवे संरक्षा निधि	216,65,00,000	1083,25,00,000
	जोड़	25390,64,73,000	122178,97,85,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 4.10 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2008*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब हम मद सं. 17 पर चर्चा करेंगे- श्री लालू प्रसाद।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद यादव): मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: प्रश्न यह है:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय 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 को पुर:स्थापित** करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब हम मद सं. 18 पर चर्चा करेंगे। श्री लालू प्रसाद।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं।

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[अनुवाद]

सभापति महोदया: प्रश्न यह है:

"कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-2009 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदया: सभा अब विधेयक पर खण्ड-वार चर्चा करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

सभापति महोदया: अब माननीय मंत्री प्रस्ताव कर सकते हैं कि विधेयक पारित किया जाए।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

[अनुवाद]

सभापति महोदया: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. शकील अहमद): सभापति महोदया, इस वर्ष का रेल बजट पारित किए जाने पर मैं श्रीमती सोनिया गांधी जी और श्री लालू प्रसाद जी को बधाई एवं धन्यवाद देता हूं। मैं चाहता हूं कि यह बात रिकार्ड में आए।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 17.04.2008 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

अपराह्न 04.14 बजे

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति के 34वें और 35वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब हम मद सं. 19 पर चर्चा करेंगे- श्रीमती अर्चना नायक।

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाड़ा): मैं प्रस्ताव करती हूं:

"कि यह सभा 5 और 12 मार्च, 2008 को सभा में प्रस्तुत गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति के क्रमश: 34वें और 35वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

सभापति महोदया: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि यह सभा 5 और 12 मार्च, 2008 को सभा में प्रस्तुत गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति के क्रमश: 34वें और 35वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

श्री सी.के. चन्द्रप्पन, आप अपना संशोधन प्रस्तुत कर सकते हैं।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर): मैं प्रस्ताव करता हूं:

कि प्रस्ताव के अंत में निम्नलिखित जोड़ा जाए-

"इस परिवर्तन के अध्यधीन सहमत हैं कि श्री सी.के. चन्द्रप्पन के संविधान (संशोधन) विधेयक 2008 (नए अनुच्छेद 45क का अंत:स्थापन) को समिति को, उक्त विधेयक के संबंध में 34वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट उनकी सिफारिश के पुनर्विचार के लिए वापस सौंपा जाए।"

सभापति महोदया: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

कि प्रस्ताव के अंत में निम्नलिखित जोड़ा जाए-

"इस परिवर्तन के अध्यधीन सहमत हैं कि श्री सी.के. चन्द्रप्पन के संविधान (संशोधन) विधेयक 2008 (नए अनुच्छेद 45क का अंत:स्थापन) को समिति को, उक्त विधेयक के संबंध में 34वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट उनकी सिफारिश के पुनर्विचार के लिए वापस सौंपा जाए।"

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: सभापति महोदया, जब आप मेरे संशोधन पर सभा का मतदान कराएंगी तो सदस्यों को यह पता चलना चाहिए कि यह किसके बारे में है। अत: मुझे दो शब्द कहने की अनुमति दीजिए।

जैसा कि कहा गया है कि विधेयक से संविधान में इस उद्देश्य से संशोधन की अपेक्षा की गई है कि 15 वर्ष से कम उम्र के बच्चों को किसी भी व्यक्ति द्वारा शारीरिक दण्ड दिए जाने से संरक्षण प्राप्त हो सके।

मैंने यह संविधान संशोधन प्रस्ताव संयुक्त राष्ट्र महासभा द्वारा सभी देशों से की गई इस सिफारिश के मद्देनजर पेश किया है कि वे यह विधान अपनाएं कि बच्चों को शारीरिक दण्ड नहीं दिया जाएगा। मैं समझता हूं कि समिति ने इसका विस्तार से अध्ययन नहीं किया है।

अत: मेरा अनुरोध है कि मेरा संशोधन स्वीकृत किया जाए ताकि समिति को इस पर पुनर्विचार करने का अवसर मिल सके।

सभापति महोदया: प्रश्न यह है:

कि प्रस्ताव के अंत में निम्नलिखित जोड़ा जाए-

"इस परिवर्तन के अध्यधीन सहमत है कि श्री सी.के. चन्द्रप्पन के संविधान (संशोधन) विधेयक, 2008 (नए अनुच्छेद 45क का अन्त:स्थापन) को समिति को, उक्त विधेयक के संबंध में 34वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट उनकी सिफारिश के पुनर्विचार के लिए वापस सौंपा जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदया: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 5 और 12 मार्च, 2008 को सभा में प्रस्तुत गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति के क्रमश: 34वें और 35वें प्रतिवेदन से, इस परिवर्तन के अध्यधीन सहमत है कि श्री सी.के. चन्द्रप्पन के संविधान (संशोधन) विधेयक, 2008 (नए अनुच्छेद 45क का अन्त:स्थापन) को समिति को, उक्त विधेयक के संबंध में 34वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट उनकी सिफारिश के पुनर्विचार के लिए वापस सौंपा जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 4.17 बजे

गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्प

(एक) उच्चतर माध्यमिक स्तर तक निशुल्क, अनिवार्य और एक-समान शिक्षा–*जारी*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब सभा मद संख्या 20 पर चर्चा करेगी- श्री राम कृपाल यादव द्वारा 31 अगस्त, 2007 को पेश किए गए निम्नलिखित संकल्प पर आगे चर्चा:-

"यह सभा सरकार से आग्रह करती है कि वह देश में उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क, अनिवार्य और एक-समान शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए प्रभावी कदम उठाए।"

श्री सी.के. चन्द्रप्पन, आपने पिछली बार बोला था।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर): जी हां, मैंने पिछली बार बोला था। चर्चा वास्तव में पिछले सत्र के दौरान शुरू हुई थी।

विधेयक निश्चित रूप से विधेयक है और प्रस्ताव प्रस्ताव है। संकल्प यह है:

"यह सभा सरकार से आग्रह करती है कि वह देश में उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क, अनिवार्य और एक-समान शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए प्रभावी कदम उठाए।"

इस संकल्प का उद्देश्य काफी अच्छा है। लेकिन मेरा यह मानना है कि हमें इस प्रस्ताव पर अधिक गंभीरतापूर्वक चर्चा करनी है क्योंकि संविधान में यह कहा गया है कि सभी बच्चों को प्राथमिक स्तर तक नि:शुल्क एवं अनिवार्य शिक्षा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। कई दशक पूर्व जब संविधान को अंगीकृत किया गया था, तब यह सांविधिक अनुबंध किया गया था। लेकिन हम इस अनुबंध के कार्यान्वयन से काफी पीछे हैं।

अब मैं कुछ और जोड़ने के विचार का समर्थन करता हूं कि "न केवल प्राथमिक, माध्यमिक बल्कि सभी शिक्षा अनिवार्य एवं नि:शुल्क उपलब्ध कराई जानी चाहिए। लेकिन व्यवहार्यत: हम ऐसा क्यों नहीं कर सके? वित्तीय प्रतिबद्धता तथा अन्य सभी रूपों में यह काफी कम होता। लेकिन इसके कार्यान्वयन में हम सफल नहीं हो सके।

महोदया, यह सभी के लिए शिक्षा के प्रश्न से संबंधित है। अगर सभी के लिए शिक्षा का विचार सभी को स्वीकार्य है, तो संभवत: आपको शिक्षा पर व्यय के लिए और अधिक संसाधन मिला होता। मेरा मानना है कि वर्तमान स्तर पर अगर हम प्राथमिक, माध्यमिक अथवा किसी प्रकार की शिक्षा पर बजट से काफी कम राशि व्यय करते हैं अथवा योजना आयोग द्वारा भी काफी कम व्यय किया जाता है तो इससे हमें इनमें से किसी भी लक्ष्य को प्राप्त करने में मदद नहीं मिलेगी। यह हमारा अनुभव है। जब यू.पी.ए. सरकार सत्ता में आयी थी तब उन्होंने अपने राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम में यह वायदा किया था कि सकल घरेलू उत्पाद का पांच प्रतिशत शिक्षा के लिए आबंटित किया जाएगा।

अब यू.पी.ए. सरकार के सत्ता में आए चार वर्ष हो चुके हैं। हम उस वायदे को पूरा नहीं कर सके हैं। अत: मेरा अनुरोध है कि आप ऐसे उपाय करें जिससे यू.पी.ए. द्वारा देश को किए गए कम से कम इस वायदे को पूरा किया जा सके। उस हद तक आप शिक्षा को आम लोगों के लिए और अधिक व्यवहार्य एवं सुलभ बनाएंगे।

शिक्षा के लिए अधिक-अधिक वित्तीय आबंटनों के अतिरिक्त कतिपय अन्य पहलू भी हैं जिन पर हमें विचार करना है। हाल ही में कतिपय रिपोर्टें प्रस्तुत की गई हैं। सच्चर समिति की रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी गई हैं। इसमें कतिपय वास्तविकताओं का उल्लेख किया गया है। वे अज्ञान नहीं थे क्योंकि इस संसद के समक्ष कई अन्य रिपोर्टों में इनका उल्लेख किया गया है। अगर कतिपय तबके के लोगों के पास भोजन का अभाव होता है तो वे अपने बच्चों को प्राथमिक विद्यालय भेजने की स्थिति में नहीं होते। ऐसा इसलिए है क्योंकि वे काफी पिछड़े लोग होते है, जैसे मछुआरे, गरीब मुस्लिम तथा अनुसूचित जाति के लोग। ये लोग सामाजिक कारणों तथा आर्थिक पिछड़ेपन के कारण काफी गरीब हैं। अपने सामाजिक पिछड़ेपन तथा आर्थिक पिछड़ेपन के कारण वे अपने बच्चों को प्राथमिक विद्यालय भेजने की स्थिति में नहीं होते, यद्यपि नि:शुल्क प्राथमिक शिक्षा प्राप्त करने के लिए सुविधाएं प्रदान की जाती हैं।

आप प्राथमिक शिक्षा नि:शुल्क कर देते हैं। लेकिन माता-पिता के पास कोई रोजगार नहीं है; परिवार के पास खाने के लिए कुछ नहीं है; और साथ ही सामाजिक दमन भी हो रहा है। बच्चे विद्यालय जाने की बजाय खाने की ताक में रहेंगे। वे काम नहीं कर सकते हैं, लेकिन वे भीख मांग सकते हैं। लेकिन जो भी हो, वे विद्यालय नहीं जाएंगे। अत:, खाद्य, रोजगार तथा समाज में विभिन्न स्तरों के लोगों की सामाजिक स्थिति ऐसे कारक हैं जो नि:शुल्क शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए सरकार अथवा विभिन्न एजेंसियों के निर्णय को प्रभावित कर रहे हैं। परन्तु लोग इसका उपयोग करने की स्थिति में नहीं हैं।

[श्री सी.के. चन्द्रप्पन]

अब सच्चर आयोग की रिपोर्ट आई है जिसमें मुस्लिमों की स्थिति का वर्णन किया गया है। इसमें यह कहा गया है कि 60 प्रतिशत से अधिक गरीब मुस्लिम, जो कि छोटी संख्या नहीं है, उस स्तर पर जीवनयापन कर रहे हैं जो कि सामान्य गरीब व्यक्तियों, अनुसूचित जाति के व्यक्तियों, अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों तथा मछुआरों के स्तर से काफी नीचे है। उनकी स्थिति में सुधार के लिए सजग प्रयास करना होगा। ऐसा करते समय उन्हें शिक्षण संस्थाओं में लाए जाने का भी प्रयास किया जाना चाहिए। अत: जब तक सभी के बीच तालमेल न हो, संभवत: तब तक हम उस लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकते हैं जिसे हम प्राप्त करना चाहते हैं। ऐसा संविधान में किए गए वायदे के साथ हुआ है, एक प्रतिबद्धता जो कि इस देश के साथ सभी बच्चों को अनिवार्य एवं नि:शुल्क प्राथमिक शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए की गई थी। हम उसे पूरा नहीं कर सके। अब जबकि हम उसे पूरा नहीं कर सके हम उसमें कुछ और जोड़न जा रहे हैं कि देश में उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क अनिवार्य और एक समान शिक्षा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। यह विचार काफी अच्छा है लेकिन इसकी व्यवहार्यता पर काफी गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

एक-समान तथा इस प्रकार के अन्य पहलुओं के बारे में काफी विस्तारपूर्वक बोला जा सकता है। मैं ऐसा प्रयास नहीं कर रहा हूं। हमारे यहां माध्यमिक स्तर पर कई प्रकार की शिक्षा प्रदान की जा रही है। सरकारी स्कूलों में अपने पाठ्यक्रम के अनुसार शिक्षा दी जाती है। सी.बी.एस.ई. भी है। ये मान्यता प्राप्त हैं लेकिन इन्हें सहायता नहीं मिलती है। जहां कि शिक्षा भिन्न प्रकार की है।

अत:, माध्यमिक स्तर पर विभिन्न प्रकार की शैक्षिक प्रणाली विद्यमान है। इसके सार्वभौमिकीकरण के बारे में बोलना तथा इन्हें अनिवार्य बनाया जाना काफी कठिन है। मान्यता प्राप्त लेकिन गैर-सहायता प्राप्त विद्यालयों को लीजिए। वे भी माध्यमिक शिक्षा प्रदान कर रहे हैं। इन शिक्षण संस्थाओं में अपने बच्चों को भेजने वाले व्यक्तियों के पास अधिक शुल्क चुकाने के लिए पर्याप्त पैसा होना चाहिए। इस प्रकार की शिक्षा से संबंधित सभी चीजें, यूनीफार्म, ड्रेस, परिवहन काफी महंगे हैं। क्या आप इसकी कल्पना कर सकते हैं कि माध्यमिक स्तर पर केवल एक प्रकार की शिक्षा दी जाएगी। यदि सरकार उत्तरदायित्व लेती है तो यह और भी आदर्श स्थिति होगी। परन्तु मैं नहीं कहूंगा कि सरकार यह उत्तरदायित्व ले, क्योंकि सरकार के पास खर्च करने के लिए पर्याप्त संसाधन नहीं हो सकते हैं। तब स्वाभाविक है कि निजी क्षेत्र इस क्षेत्र में आएगा। परन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इस क्षेत्र में निजी क्षेत्र को पूरी स्वतंत्रता दे देनी चाहिए। यही समस्या है। यदि निजी क्षेत्र आता है तो वह उचित लाभ की उम्मीद करेगा और यह सही है। कोई भी बहुत अधिक आपत्ति नहीं करेगा, क्योंकि वे लोग पैसा खर्च कर रहे हैं।

पहले केरल में जब इसाई मिशनरियों ने वहां शिक्षा को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई, उन्होंने विद्यार्थियों को नि:शुल्क शिक्षा दी। हमारे पास ऐसा कोई मामला नहीं है, जब उन्होंने कभी शोषण किया हो। परन्तु जैसे-जैसे समय गुजरता गया, स्थितियां बदली और वे भी बदल गए।

श्री के.एस. राव: अब उनका मकसद पैसा कमाना हो गया है।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: अब वे सिर्फ पैसा कमाने में लगे हैं। कुल मुद्दा यह है कि केरल में उच्च शिक्षा के क्षेत्र में जो कुछ भी हो रहा है वह अलग है। माध्यमिक शिक्षा स्तर पर शायद ऐसा न हो। सरकार इसे विनियमित करने के लिए विधेयक ला रही है। लेकिन तब वे इससे बच जाएंगे क्योंकि वे अल्पसंख्यक संस्थाएं हैं। अल्पसंख्यक संस्थाओं को संवैधानिक संरक्षण प्राप्त होगा जो कि अल्पसंख्यकों को इस अच्छे इरादे से दिया जाता है कि वे इस देश में पूरी स्वतंत्रता से रह सकें।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): कमजोर तबके भी।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: हां, कमजोर तबके भी। परन्तु घटित यह हो रहा है कि अल्पसंख्यक होने की आड़ में जब आप शिक्षा को एक अच्छा व्यवसाय बना लेते हैं तो अल्पसंख्यकों के ये अधिकार उनकी मदद करते हैं। वे इस संरक्षण की मांग करते हैं और सिर्फ विद्यार्थियों एवं उनके अभिभावकों को ही नहीं बल्कि पूरे समाज का शोषण करते हैं। इस बात की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

जब हम इस संकल्प के प्रस्तावक द्वारा अभिकल्पित शिक्षा की बात करते हैं तो हमें इस संदर्भ में सोचना चाहिए कि हमें माध्यमिक स्तर पर किस प्रकार की शिक्षा उपलब्ध होगी।

सभापति महोदया: श्री चन्द्रप्पन जी, एक मिनट।

माननीय सदस्यों, इस संकल्प के लिए आबंटित समय समाप्त हो चुका है। अभी भी, इस पर बोलने के लिए दो माननीय सदस्य बाकी हैं और इसके पश्चात् मंत्री जी उत्तर देंगे। इसलिए यदि सभा संकल्प पर चर्चा का समय आधा घंटा बढ़ाने पर सहमत होती है तो हम ऐसा कर सकते हैं।

अनेक माननीय सदस्य: हां।

[हिन्दी]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): महोदया, आप देख लीजिए, अगर ज्यादा समय की जरूरत है, तो समय ज्यादा बढ़ा सकतें हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: मैं समझती हूं कि आधा घंटा पर्याप्त है।

श्री पवन कुमार बंसल: महोदया, इसे आगे और बढ़ाया जा सकता है। अन्य माननीय सदस्य बोलने के लिए इंतजार कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: सिर्फ दो सदस्य।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: मुझे कोई आपत्ति नहीं है। मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

श्री पवन कुमार बंसल: नहीं, मैं मांग कर रहा हूं कि आपको और अधिक समय दिया जाए।

सभापति महोदया: मैं समझती हूं कि आधा घंटा पर्याप्त है। यदि हमें और अधिक समय की जरूरत पड़ेगी तो हम और आधा घंटा समय बढ़ा सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री निखिल कुमार (औरंगाबाद, बिहार): आप पहले माननीय सदस्यों को बोलने का मौका दे दीजिए, उसके बाद समय का पता चल जाएगा।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: मैं समझती हूं कि आधा घंटा पर्याप्त है। यदि हमें और समय की आवश्यकता होगी तो हम समय बढ़ा सकते हैं।

श्री चन्द्रप्पन, कृपया अपनी बात जारी रखें।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: मेरा एकमात्र अनुरोध यह है कि हम यह सुनिश्चित करें कि देशवासियों से किया गया संवैधानिक वादा पूरा हो। इसके पश्चात् हम विभिन्न क्षेत्रों या विभिन्न वर्गों के लिए नि:शुल्क शिक्षा का दायरा बढ़ाने के बारे में सोच सकते हैं। अन्यथा हम हवा में बातें करने वाले साबित होंगे। एक कहावत है: यदि सपने सच्चे होते तो भिखारी भी घोड़े पर सवार होते। इस प्रकार की स्थिति पैदा होगी। हमें सिर्फ सपने देखने के बजाय कभी-कभी हकीकत से भी रू-ब-रू होना चाहिए।

संकल्प के उद्देश्य का समर्थन करते हुए मैं अनुरोध करता हूं कि हमें इसे क्रियान्वित करने दें और यह दृढ़ संकल्प लेने दें कि हम दशकों पहले संविधान निर्माताओं द्वारा जनता को नि:शुल्क और अनिवार्य शिक्षा देने के संबंध में किए गए संवैधानिक वादे को पूरा करेंगे। हमें इस वादे को पूरा करने दें। इसके बाद हम इस संबंध में और आगे बढ़ने तथा अनिवार्य, एकसमान उच्चतर माध्यमिक शिक्षा एवं अन्य सब बातों के बारे में सोच सकते हैं।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री के.एस. राव (एलुरू): महोदया, मैं शिक्षा को नि:शुल्क अनिवार्य और एकसमान बनाने संबंधी इस संकल्प को लाने के लिए श्री राम कृपाल यादव को बधाई देता हूं। मैं शिक्षा के महत्व की वजह से इन शब्दों पर बल देता हूं कि गरीब लोगों के लिए शिक्षा ही एकमात्र साधन है, जिसकी सहायता से वे अपने जीवन का उत्थान कर सकते हैं। जो भी घटित होता है हम सभी उसके साक्षी हैं। इसका कोई अर्थ नहीं कि वे अपने जीवनकाल में कितने घंटे कार्य करते हैं, चाहे वह 10 वर्ष से शुरू होकर 60 या 70 वर्ष तक ही क्यों न हो, हमें उनकी दुर्दशा की जानकारी है। हमें पता है कि सैकड़ों मिलियन लोग अभी भी गरीबी रेखा से नीचे जीवनयापन कर रहे हैं। 65 वर्ष से अधिक आयु के लोग भी हैं जो अनाथ की तरह जीवनयापन कर रहे हैं क्योंकि उनके बच्चे उनकी देख-भाल करने की स्थिति में नहीं हैं।

हम काफी पढ़े-लिखे लोगों और अनपढ़ लोगों के जीवन स्तर के बीच के अंतर को भी देखते हैं। एक अनपढ़ व्यक्ति को भले ही वह दिन में 12 घंटे कार्य करता हो, 80 रु. की दैनिक मजदूरी भी नहीं मिल पा रही है जबकि एक उच्च शिक्षा प्राप्त व्यक्ति को जो आई.आई.एस., आई.आई.टी अथवा उच्च शिक्षा के किसी अन्य संस्थान से आता है उसे कैम्पस सेलेक्शन के दौरान एक करोड़ रुपये देने का वादा किया जा रहा है। गरीब व्यक्ति जो अनपढ़ है यहां तक कि 12 घंटे प्रतिदिन काम करता है तथा आईआईटी या आईआईएस अथवा उच्च शिक्षा के किसी अन्य संस्थान से आने वाले व्यक्ति को एक करोड़ इसलिए नहीं दिए जाते हैं कि वह 12 घंटे तक कार्य करता है बल्कि इसलिए दिए जाते हैं कि उसने उच्च गुणवत्ता वाली शिक्षा हासिल की है अथवा उसके पास ज्ञान कौशल है अथवा उसके पास भारी उत्पादन क्षमता है। सिर्फ काम के घंटों को ही नहीं बल्कि इन सभी बातों का ध्यान रखा जाता है। यह अंतर सिर्फ शिक्षा की वजह से है।

[श्री के.एस. राव]

शिक्षा का इतना महत्व हो गया है कि हम सभी को इसका ध्यान रखना है। मेरे मित्रों, इन तीन शब्दों-नि:शुल्क, अनिवार्य और एकसमान-ने मुझे आकर्षित किया है। हम प्राथमिक शिक्षा नि:शुल्क बनाने पर विचार कर रहे हैं। सिर्फ प्राथमिक शिक्षा हासिल कर लेने से कोई व्यक्ति उत्तम जीवन जीने के काबिल नहीं हो जाता। तत्पश्चात् उच्च प्राथमिक शिक्षा का स्थान आता है। इन दिनों हम उन लोगों को उच्च प्राथमिक शिक्षा के लिए भी वही सुविधाएं जैसे मध्याह्न भोजन मुहैया करा रहे हैं ताकि वे बीच में ही पढ़ाई न छोड़ दें और उच्च प्राथमिक स्तर तक अपनी पढ़ाई जारी रखें। फिर भी उसका जीवन दयनीय हैं, वह अपने आप जीवनयापन नहीं कर सकता, वह रोजगार नहीं पा सकता; और वह पूरे जीवन चौबीसों घंटे पसीने बहाने के सिवा देश के लिए उपयोगी सिद्ध नहीं हो सकता। इसके मद्देनजर, स्वाभाविक रूप से एक बार पुन: इसे बढ़ाकर कम से कम उच्च शिक्षा तक किए जाने की आवश्यकता सामने आयी है।

मैं अन्य चीजों से इसका तालमेल बिठा कर बताता हूं। हमारे पास 14 वर्ष तक की आयु वाले बच्चों को किसी व्यक्ति या किसी संस्था द्वारा रोजगार दिए जाने पर प्रतिबंध लगाने वाला अधिनियम है। हम इससे इसलिए सहमत हुए क्योंकि यदि उसे रोजगार दिया जाता और 14 वर्ष से कम आयु में उसे अपनी क्षमता से अधिक घोर परिश्रम करना पड़ता तो वह पंगु हो जाता। यदि हम शिक्षा को कम से कम उच्चतर माध्यमिक स्तर तक अनिवार्य बनाते हैं तो अपने आप वह कानून कार्यान्वित हो जाएगा। हम पाते हैं कि शिक्षा को उच्चतर माध्यमिक स्तर तक अनिवार्य नहीं बनाया गया है। हम 14 वर्ष से कम आयु वाले हजारों बच्चों को काम करते हुए पाते हैं। जब कुछ मामलों में शिकायतें की जाती हैं तब हमें इन मामलों के बारे में जानकारी मिलती है कि एक न्यायाधीश, संसद सदस्य, विधान सभा सदस्य अथवा किसी अमीर व्यक्ति ने 14 वर्ष से कम आयु के बच्चे को नियोजित किया है और हम इस पर कुछ कार्रवाई करने का प्रयास करते हैं। इसके बजाए, यदि हम उच्चतर शिक्षा तक शिक्षा को अनिवार्य बना दें तो यह समस्या नहीं उठ खड़ी होगी। इसके बाद, यह अधिनियम अपने आप कार्यान्वित होगा तथा हम उन्हें थोडी और शिक्षा दे पाएंगे।

यहां, हम माता-पिता को बाध्य करेंगे कि वे अपने बच्चों को अनिवार्य रूप से विद्यालय भेजें और इससे बचने का कोई उपाय नहीं है। आज जो हो रहा है वह यह है और यह मेरा अपना अनुभव है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के गांवों में विशेषत: जहां गरीब लोग रहते हैं, वहां बच्चे एम.ए. या एम.एस.सी. तक पढ़े लिखे हैं। वे समाज के निर्धनतम वर्ग से हैं और वे एक साथ ताश खेलते रहेंगे या बतियाते रहेंगे। अथवा समय बर्बाद करते रहेंगे। जब उनसे पूछा जाएगा कि वे ऐसा क्यों कर रहे हैं तो वे जवाब देते हैं कि उनके पास रोजगार नहीं है। हालांकि उन्होंने एम.ए. किया है और नौकरियों के लिए आवेदन दिया है किन्तु गत पांच वर्षों या दस वर्षों से रोजगार नहीं पा रहे हैं।

उन्हें रोजगार क्यों नहीं मिलता? वे एमए हैं किंतु एमए या एमएससी होने के नाते उन्होंने कोई कौशल प्राप्त नहीं किया जिसका इस्तेमाल किसी उद्योग या व्यापार अथवा किसी अन्य संगठन द्वारा किया जा सके। अतएव, एमए स्तर तक जिस प्रकार की शिक्षा दी जा रही है वह देश की आवश्यकताओं के लिए उपयुक्त नहीं है। इसलिए, व्यक्तियों को रोजगार नहीं मिल रहा है। अत: माता-पिता को भी सोचना चाहिए कि बच्चों को वैसा कष्ट न उठाना पड़े जैसा उन्होंने उठाया है। वे चाहते हैं कि उनके बच्चे ठीक ढंग से रहें और वे नहीं चाहते कि उनके बच्चे खेतों में जाकर अपने कपड़े गंदे करें या जो रोजमर्रा के काम उनके माता-पिता करते हैं वे काम करें। इससे वे न तो खेतों में उपयोगी हैं और न ही रोजगार पाने में। अत: दोनों प्रकार से वे घाटा उठा रहे हैं और इसका कुल परिणाम है कि आजकल माता-पिता इस प्रकार सोचते हैं। वे अपने बच्चों को आखिर क्यों स्कूल भेजें? यदि वे उन्हें खेतों में भेजते हैं तो उनकी आमदनी प्रतिदिन 80 रु. और बढ़ जाएगी जो उनके लिए मददगार होगी। अतएव बीच में पढ़ाई छोड़ने वालों की संख्या बढ़ी है। हमें पता चला है कि प्राथमिक शिक्षा प्राप्त करने वाले 100 विद्यार्थियों में से केवल सात विद्यार्थी विश्वविद्यालय जाते हैं। इसका मतलब है कि 100 में से 93 उच्च शिक्षा प्राप्त करने से वंचित रह जाते हैं।

यह अच्छी बात है कि सरकार ने सर्व शिक्षा अभियान (एसएसए) शुरू किया है तथा बीच में पढ़ाई छोड़ने वालों की संख्या कम करना सुनिश्चित करने के लिए हजारों करोड़ रुपए दिए हैं। इन बच्चों को आकर्षित करने के लिए मध्याह्न भोजन योजना भी उन्होंने शुरू की है। यहां तक यह ठीक है किंतु केवल इतने से हम अपना लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सकते हैं। क्योंकि जब हम उच्च शिक्षा अथवा उच्च प्राथमिक शिक्षा तक पढ़ाई को अनिवार्य बनाते हैं तो शिक्षित बेरोजगारों की संख्या भी बढ़ेगी। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूं क्योंकि जिस प्रकार की शिक्षा हम दे रहे हैं वह भारतीय आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है।

इसलिए, मेरा विनम्र निवेदन-जो मैं इस सभा में कई बार पहले भी कह चुका हूं-यह है कि उन्हें ऐसी शिक्षा दी जाए जो उन्हें कौशल प्रदान करे जिससे वे रोजगार पा सकें अथवा उनका उपयोग उद्योग या व्यापार या समाज द्वारा प्रभावी ढंग से किया जा सके। यदि कोई व्यक्ति कुछ कौशल सीखता है तो उसका आत्मविश्वास भी बढ़ता है। संस्थान से व्यक्ति विश्वास के साथ बाहर आएगा कि वह उपयोगी नागरिक है और वह कहीं भी

रोजगार प्राप्त कर सकता है तथा यदि उसे रोजगार नहीं भी मिलता है तो वह स्वरोजगार शुरू कर सकता है जैसा कि सरकार पर्याप्त वित्त उपलब्ध करा रही है। वह 3 प्रतिशत या 4 प्रतिशत या शून्य प्रतिशत ब्याज पर ऋण ले सकता है तथा अपना जीवन शुरू कर सकता है और परिवार का ध्यान रख सकता है। अतएव मैं इस प्रकार की शिक्षा पर बल दे रहा था जो कौशल प्रदान करती है और आत्मविश्वास बढ़ाती है।

सभापति महोदया: कौशल उन्नयन होना चाहिए।

श्री के.एस. राव: जी हां, इस प्रकार की शिक्षा दी जानी चाहिए। अतएव मैं दूसरे शब्द अनिवार्य का समर्थन करता हूं। माता-पिता के पास अपने बच्चों को उच्चतर माध्यमिक शिक्षा तक विद्यालय भेजने के अलावा कोई विकल्प नहीं है। यदि ऐसा कर लिया जाता है तो दूसरा कदम सामने आएगा।

इसके बाद प्रश्न आता है एक समान शिक्षा का। एक बार पुन: मैं श्री राम कृपाल यादव की इसे एक समान शिक्षा कहने के लिए प्रशंसा करता हूं। गांवों में दी जाने वाली शिक्षा की गुणवत्ता सरकारी स्कूलों में दी जाने वाली शिक्षा और निजी विद्यालयों में दी जाने वाली शिक्षा—विशेषकर शहरी क्षेत्रों में—बिल्कुल भिन्न होती है और हम सब इससे वाकिफ हैं। एक बच्चा जो कान्वेन्ट जाता है-उसकी शैली, उच्चारण, भाषा बिल्कुल भिन्न है तथा वह सभी को आकर्षित करता है। किन्तु एक बच्चा जो गांव में पढ़ता है वह हिन्दी या तेलुगु माध्यम अथवा स्थानीय भाषा में पढ़ाई करता है जब वह बहुराष्ट्रीय कंपनी में जाता है तो वह वहां अपने को उपयुक्त नहीं पाता है क्योंकि वह भाषा नहीं समझ पाता है; वह उच्चारण नहीं समझ पाता अत: उसका जीवन दयनीय हो जाएगा। गांव के स्कूल में, सरकारी स्कूल में जिस प्रकार की शिक्षा दी जाती है वह शहरी क्षेत्र में निजी स्कूलों में दी जाने वाली शिक्षा से बहुत भिन्न है। अतएव कम से कम उच्चतर शिक्षा तक यदि शिक्षा का मानक एक समान रहे तो आप अंतर नहीं कर सकते हैं अथवा उन्हें घाटा नहीं होगा। इसमें एक समानता अनिवार्य है।

आरंभ में उच्चतर स्तर तक शिक्षा, अनिवार्य शिक्षा और एक समान शिक्षा इन तीन नारों का समर्थन करना ठीक है। इसमें मैं अपनी ओर से केवल इतना जोड़ना चाहता हूं कि शिक्षा कौशल प्रदान करने वाली होनी चाहिए। इसलिए, आठवीं कक्षा के पश्चात् स्नातकोत्तर या स्नातक स्तर तक औपचारिक शिक्षा देने की बजाय बालक की अभिवृत्ति के आधार पर सरकार को आवश्यक कार्यकुशलता प्रदान करनी चाहिए। उदाहरणस्वरूप, यदि हम कुछ बच्चों को एक सफेद कागज दें, तो वे उस पर कुछ न कुछ आढ़ा-तिरछा लिखते रहेंगे। आप इससे यह आशय निकाल सकते हैं कि उसे पेंटिंग या किसी कला में कुछ दिलचस्पी हो सकती है। पांच या छ: साल के कुछ अन्य बच्चे, जब एक कार को देखते हैं तो वे छेड़छाड़ करते हैं जो हमें यह बताता है कि वह यांत्रिकी क्षेत्र या दूसरे जुड़े किसी क्षेत्र में इच्छुक हो सकता है। अध्यापक बालक की अभिवृत्ति को परख सकता है और तब निर्धारित कर सकता है कि कौन सा व्यवसाय उनके लिए बेहतर होगा। कुछ बालकों की फोटोग्राफी में रुचि हो सकती है; कुछ अन्यों की किसी और चीज में रुचि हो सकती है। इस प्रकार बालक की अभिवृत्ति के आधार पर, उस हद तक कार्यकुशलता प्रदान की जानी चाहिए, जहां वह स्वयं अपने पैरों पर खड़ा हो सके।

मान लीजिए निजी कंपनी या सरकार में रोजगार पाने या स्वयं अपना रोजगार होने, के 30 वर्षों के पश्चात्, यदि वह सोचता है कि उसे अपना सामाजिक दर्जा बढ़ाना चाहिए, तो उसके लिए विश्वविद्यालय के दरवाजे हमेशा खुले रहने चाहिए। यदि उसकी आयु कुछ भी हो। उसे किसी भी समय और अपनी इच्छानुसार किसी भी पाठ्यक्रम में जाने की अनुमति होनी चाहिए। उसे भी वही उपाधि दी जानी चाहिए। चाहे वह स्नातक, स्नातकोत्तर, एम. टेक आदि। पुन: उसे किसी के भी द्वारा नीची नजरों से नहीं देखा जाना चाहिए, जिसने मात्र इसलिए डाक्टरेट कर ली क्योंकि उन्हें आसानी से मिल गई। मेरा सरकार से विनम्र अनुरोध है कि बच्चों को कार्यकुशलता प्रदान करने और सही प्रकार की शिक्षा दिए जाने पर ध्यान केन्द्रित किया जाना चाहिए।

इस संदर्भ में, मुझे यह उल्लेख करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इस बार सरकार ने छात्रों को कार्यकुशलता प्रदान किए जाने के महत्व को समझा और उसने कार्यकुशलता विकास के लिए बजट में मात्र 16000 रु. उपलब्ध कराए हैं। मैं निश्चित तौर पर नहीं कह सकता कि सरकार ने कार्यकुशलता प्रदान किए जाने के महत्व को वास्तव में समझा है और समय के महत्व को भी समझा है, जब कार्यकुशलता प्रदान की जानी चाहिए।

अब हम बड़ा दावा कर रहे हैं कि भारत में विश्व के किसी अन्य देश की तुलना में तकनीकी जनशक्ति की अधिकतम संख्या है। लेकिन जमीनी हकीकत की बात आने पर, यदि संसदीय सचिवालय में कार्यरत एक आशुलिपिक को छुट्टी पर जाना पड़े या नौकरी छोड़नी पड़े तो एक और आशुलिपिक की तलाश में छ: महीने लग जाते हैं; यदि एक अनुवादक को इस संसदीय सचिवालय से त्यागपत्र देना पड़े, तो एक अन्य अनुवादक की भर्ती में वर्षों लग जाते हैं। आप जानते हैं कि यहां कितने सदस्यों ने यह दावा

[श्री के.एस. राव]

किया है कि उन्हें अपनी संबंधित भाषाओं में अनुवादक चाहिएं, किंतु सरकार का यह जवाब था कि ये नहीं मिल पा रहे हैं। इसका यह अर्थ है कि हमने देश की आवश्यकताओं को नहीं समझा है और कमी यहीं पर बनी हुई है। आप किसी भी व्यवसाय का नाम लें; यदि आपको रसोइया चाहिए, तो आपको नहीं मिल सकता; यदि आप आशुलिपिक की भर्ती चाहते हैं तो आपको नहीं मिल सकता; यदि आपको कम्प्यूटर डाटा आपरेटर चाहिए, तो आपको नहीं मिल सकता।

साफ्टवेयर प्रौद्योगिकी के संबंध में हम सभी को बहुत गर्व है कि भारत साफ्टवेयर उद्योग में प्रथम स्थान पर है और हमें इसका भी गर्व है कि अमरीका, जर्मनी, इंग्लैंड और जापान हमारे साफ्टवेयर प्रौद्योगिकीविदों की मांग कर रहे हैं। हम उस सीमा तक प्रसन्न हैं किंतु मैं समझता हूं कि हमारे देश में भी हमारे साफ्टवेयर उद्योग में साफ्टवेयर प्रौद्योगिकीविदों की कमी है, जो उसकी आवश्यकताओं को पूरा कर सके। इसका मतलब, हम यहां लाखों प्रौद्योगिकीविद तैयार कर रहे हैं, किंतु वे यहां उद्योग की आवश्यकता को पूरा करने के लिए स्वयं को इस देश में उपयुक्त नहीं पाते। इसलिए सरकार को, शैक्षिक संस्थानों को यह सोचना चाहिए कि हमें यहां किस प्रकार के साफ्टवेयर प्रौद्योगिकीविदों की आवश्यकता है। उद्योग की आवश्यकता क्या है और हम क्या तैयार कर रहे हैं? शैक्षिक संस्थानों में जो कुछ भी तैयार किया जाता है, उसकी देश में उद्योग और समाज की जरूरतों के हिसाब से प्रासंगिकता होनी चाहिए। इस प्रकार इस देश में प्रदान की जा रही शिक्षा के प्रकार में एक क्रांतिकारी परिवर्तन लाया जाना चाहिए। शिक्षा की वर्तमान प्रणाली अपनी जरूरतों को पूरा करने और इस देश के खजाने को लूटने के लिए अंग्रेजों द्वारा शुरू की गई थी। वे जा चुके हैं। हमें स्वतंत्रता प्राप्त हो चुकी है। हमें अपनी आवश्यकता के अनुसार अपने स्वयं के बच्चों को तैयार करना चाहिए। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

इस संकल्प को सभा पटल पर रखने के लिए श्री राम कृपाल यादव को बधाई देते हुए और श्री सी.के. चंद्रप्पन द्वारा व्यक्त किए गए विचारों का समर्थन करते हुए, मैं कहना चाहता हूं कि यह एक अच्छा संकल्प है। सरकार को कभी भी यह नहीं सोचना चाहिए कि एक गैर-सरकारी विधेयक गैर-सरकारी विधेयक है और एक सरकारी विधेयक सरकारी विधेयक है; हम केवल सरकारी विधेयक के संबंध मे ध्यान देते हैं और गैर-सरकारी विधेयक के संबंध में नहीं। जहां कोई अर्थ हो। जहां स्थिति की गंभीरता को समझने की आवश्यकता हो, सरकार कुछ परिवर्तन कर सकती है, जिनकी वास्तविक तौर पर आवश्यकता हो। किंतु, इस आधार पर एक विधेयक को नजरअंदाज कर देना कि यह एक गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक है। यह ठीक नहीं है।

इसलिए, मैं सरकार और यहां उपस्थित मंत्रियों से अनुरोध करता हूं कि वे इन बातों पर ध्यान दें और तत्पश्चात् शिक्षा प्रणाली में यह क्रांतिकारी बदलाव लाएं और शिक्षा को नि:शुल्क, अनिवार्य और एकसमान बनाया जाए।

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): सभापति महोदया, सर्वप्रथम, मैं श्री राम कृपाल यादव द्वारा प्रस्तुत किए गए इस संकल्प का समर्थन करता हूं, जिसमें सरकार से देश में उच्च माध्यमिक स्तर तक मुफ्त, अनिवार्य और एकसमान शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए प्रभावी कदम उठाने का आग्रह किया गया है।

मैं समझता हूं कि यह संकल्प उन अन्य संकल्पों से भिन्न है, जो हमने पहले पारित किए हैं; जिनमें सरकार से प्राथमिक शिक्षा के स्तर तक मुफ्त और अनिवार्य शिक्षा प्रदान करने का आग्रह किया गया है। यहां तक कि संविधान निर्माताओं ने भी यह उपबंध किया है। श्री चन्द्रप्पन ने कहा कि पहले हमें संविधान निर्माताओं के इस उद्देश्य को पूरा करना चाहिए और तत्पश्चात् उच्च माध्यमिक स्तर तक मुफ्त और अनिवार्य शिक्षा के बारे में सोचना चाहिए। कुछ हद तक श्री चन्द्रप्पन की यह दलील सही हो सकती है। उस समय, जब संविधान बनाया गया था, भारत की स्थिति आज की तुलना में व्यापक रूप से भिन्न थी।

उन दिनों सौ में से केवल 16 लोग ऐसे थे, जो पढ़ और लिख सकते थे। देश निरक्षरता में डूबा हुआ था। हमारे देश में चारों ओर निरक्षरता फैली हुई थी। इसलिए संविधान निर्माताओं ने महसूस किया कि प्रत्येक व्यक्ति को कम से कम न्यूनतम शिक्षा प्रदान की जानी चाहिए ताकि भारत एक साक्षर देश कहलाया जा सके। हमारे पास शिक्षा के अवसर नहीं थे, हमारे पास विद्यालयों के रूप में, अध्यापकों के रूप में, अवसंरचना के रूप में शिक्षा की सुविधाएं नहीं थी। इसलिए उस वक्त यह परिकल्पना की गई कि हमारे यहां छठी या आठवीं कक्षा तक न्यूनतम शिक्षा होनी चाहिए।

लेकिन आज 2008 में जब हम इक्कीसवीं शताब्दी की चुनौतियों का सामना कर रहे हैं तो इसे ध्यान में रखते हुए हमें बड़े लक्ष्य निर्धारित करने चाहिए। आज हम एक ज्ञान आधारित समाज का निर्माण कर रहे हैं। यह केवल शिक्षितों का समाज नहीं है। आज प्रश्न यह नहीं है कि क्या भारतीय को अक्षरों का ज्ञान है, क्या वे जानते हैं कि शिक्षा क्या है। आज हम न केवल शिक्षा के क्षेत्र में बड़ी छलांग लगा रहे है अपितु हम समाज तथा अर्थव्यवस्था के क्षेत्र में भी बड़ी छलांग लगा रहे हैं। आज हम साक्षरता के स्तर से ज्ञान आधारित समाज के निर्माण के स्तर की ओर अग्रसर है। इसलिए आज हम मात्र प्राथमिक स्तर तक की शिक्षा की ही

बात नहीं करते। मैं यह महसूस करता हूं कि भारत के प्रत्येक नागरिक को संसाधन दिए जाने चाहिए और उन्हें स्नातक तथा विश्वविद्यालय स्तर तक नि:शुल्क तथा आवश्यक शिक्षा दी जानी चाहिए। जब माननीय वित्त मंत्री अपना बजट भाषण दे रहे थे तो वे कह रहे थे कि आज हमें उच्च शिक्षा पर ज्यादा जोर दे रहे हैं क्योंकि जनशक्ति के संदर्भ में उच्च शिक्षा राष्ट्र में क्षमताओं का निर्माण कर सकती है। इसलिए हम 1500 विश्वविद्यालयों की स्थापना की परिकल्पना कर रहे हैं और ज्ञान आयोग इसी तर्ज पर काम कर रहा है। अत: जब इसकी इतनी दरकार है और जब देश ज्ञान के क्षेत्र में तीव्र गति से विकास कर रहा है तो हम बिना किसी हिचकिचाहट के कह सकते है कि हमें माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क, आवश्यक और समान शिक्षा देनी चाहिए। इसलिए मैं यह महसूस करता हूं कि इस संबंध में समुचित संकल्प तैयार किया जाना चाहिए और हमें इस संकल्प को स्वीकार करना चाहिए। मैं अपने से पहले बोलने वाले वक्ता, श्री के.एस. राव के विचारों से सहमत हूं जिन्होंने कहा है कि हमें इसे मात्र इस आधार पर ही अस्वीकार नहीं करना चाहिए कि इसे गैर-सरकारी सदस्यों द्वारा पेश किया गया है। यह बहुत ही समीचीन संकल्प है और समाज की आज की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बहुत ही प्रासंगिक भी है इसलिए इसे स्वीकार किया जाना चाहिए।

इस संकल्प की तीन विशेषताएं बताने से पूर्व, मैं आज शिक्षा की महत्ता को रेखांकित करना चाहता हूं। मानव संसाधन आज भारत की सबसे बड़ी पूंजी है। चीन के बाद सबसे ज्यादा जनसंख्या भारत की है लेकिन मात्र ज्यादा जनसंख्या ही हमारे लिए कोई बड़ी पूंजी नहीं है। हमारे आर्थिक और सामाजिक विकास में मात्रा कोई महत्वपूर्ण भूमिका नहीं निभा सकती है। इसके बनिस्पत गुणवत्ता महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है। जनसंख्या की गुणवत्ता महत्वपूर्ण है। हमारे पास प्राकृतिक और तकनीकी संसाधन ज्ञात तथा अज्ञात संसाधनों की बड़ी संभावनाएं है। यदि समाज के लाभार्थ इन संसाधनों का दोहन करना है तो मानव संसाधन को इन संसाधनों के साथ मिलकर काम करना चाहिए।

आखिरकार वस्तुओं का निर्माण और उत्पादन, श्रम, संसाधनों और देश में पूंजी तथा उद्यमियों का कार्य है। अत: किसी भी वस्तु का निर्माण करने के लिए इन सभी चारों चीजों को लिखकर काम करना पड़ता है जिसे हम सकल राष्ट्रीय उत्पाद कहते हैं। प्रतिशत के संदर्भ में सकल राष्ट्रीय उत्पाद में वृद्धि को आर्थिक विकास से जोड़कर देखा जा सकता है। इसलिए यदि आर्थिक विकास करना है और यदि इस उत्पादन कार्य का इष्टतम उपयोग करना है तो हमें इन चारों चीजों को मिलाना होगा, ऐसा तभी हो सकता है जब हम देश की उत्पादन क्षमता को बढ़ाने के लिए श्रमशक्ति की गुणवत्ता में वृद्धि करें जो कि देश की जनसंख्या में से आती है। अत: यदि जनसंख्या की गुणवत्ता में वृद्धि की जाती है तो वह पूंजी बन जाती है और यदि जनसंख्या की गुणवत्ता में सुधार नहीं किया जाता तो वह एक दायित्व बन जाती है। यहां यह बात कही जा सकती है कि भारत में ऐसे सैकड़ों और मिलियन लोग हैं जो निरक्षर हैं। लेकिन यह कहते हुए बहुत खुशी होती है कि इस देश के सैकड़ों और मिलियन लोग साक्षर भी है। इसलिए मात्रा के स्थान पर गुणवत्ता अधिक महत्वपूर्ण है। हम अपनी गुणवत्ता में सुधार कैसे कर सकते है।

हमारी सरकार ने ऐसे कम से कम दो उपाय सोचे है, जो पूरा देश सोचता है वह यह है कि आप लोगों को नि:शुल्क और आवश्यक शिक्षा देकर उनकी कार्य करने, समझने और ज्ञान प्राप्त करने की योजना में वृद्धि कर सकते हैं। इसलिए शिक्षा एक ऐसा घटक है जिसके माध्यम से लोगों की गुणवत्ता में वृद्धि की जा सकती है।

दूसरा महत्वपूर्ण घटक स्वास्थ्य हैं। लोगों के स्वास्थ्य का उनकी गुणवत्ता पर प्रभाव पड़ता है। अत: जब हम आर्थिक विकास की बात करते हैं, मानव संसाधन की गुणवत्ता की परिकल्पना करते हैं तो इसमें शिक्षा को वरीयता मिलनी चाहिए। पूरे विश्व में ऐसे पर्याप्त उदाहरण देखने में आते हैं। जिससे पता चलता है कि सभी साक्षर देश पूरी तरह से विकसित देश हैं। जहां कहीं भी आपको उच्च प्रति व्यक्ति आय दिखाई देती है या जहां कहीं भी आपको विकास के उच्च स्तर दिखाई देते हैं तो आपको पता चलेगा कि उस देश के शत-प्रतिशत लोग साक्षर हैं। इस बात के एक या दो अपवाद हो सकते हैं जहां आपको शिक्षा और आर्थिक विकास के बीच एक बनावटी संबंध दिखाई देगा। ऐसे भी देश है जो विकसित तो है पर वहां कम पढ़े लिखे लोग है और ऐसे भी देश हैं जहां कम पढ़े लिखे लोग हैं लेकिन वह देश पूरी तरह से विकसित है। ये सभी छोटे-छोटे अपवाद है या इनकी अनदेखी की जा सकती है लेकिन सामान्य नियम तो यही है कि शिक्षा और विकास के बीच बहुत ही घनिष्ठ तथा सकारात्मक संबंध है। अधिकतर देशों में जहां प्रति व्यक्ति आय बहुत अधिक है वहां साक्षरता की दर भी बहुत अधिक है। जहां साक्षरता की दर कम है वहां प्रति व्यक्ति आय भी कम है। इसलिए, जो कोई सरकार सामाजिक, सांस्कृतिक और आर्थिक विकास के उद्देश्य को प्राप्त करना चाहती है उसे लोगों के लिए शिक्षा की व्यवस्था करने संबंधी कार्य को सबसे ज्यादा महत्व देना चाहिए।

इसलिए अर्थशास्त्रियों ने शिक्षा को जनहित में माना है न कि निजी हित में। कोई भी व्यक्ति स्वयं को शिक्षा प्रदान नहीं करा सकता, मैं अपने आप को शिक्षित नहीं कर सकता या माननीय मंत्री महोदय स्वयं को शिक्षित नहीं कर सकती। शिक्षा को जनहित

[प्रो. एम. रामदास]

के लिए आवश्यक मानकर समाज को शिक्षा प्रदान करनी चाहिए। सड़क, जनहित के लिए है, अस्पताल जनहित के लिए है ठीक इसी प्रकार शिक्षा को भी जनहित का कार्य मानना चाहिए। यहां पर नि:शुल्क शिक्षा देकर सरकार को अपनी भूमिका अदा करनी है। डा. अंबेडकर जैसे संविधान निर्माताओं ने शिक्षा की महत्ता को महसूस किया था क्योंकि डा. अंबेडकर स्वयं एक ऐसे व्यक्ति थे जो शिक्षा के माध्यम से उच्च स्तर तक पहुंचे थे। एक पिछड़े और दलित समुदाय से आने वाला एक ऐसा शख्स जिसे अपने समय में सामान्य शिक्षा प्राप्त करने से रोका गया था, जिसने छुआछूत के देश को सहन किया था, एक ऐसा व्यक्ति जिसे चाक का टुकड़ा भी नहीं छूने दिया गया था और जमा-घटा या गणित क्या है, को स्पष्ट करने के लिए बोर्ड तक नहीं जाने दिया गया था, ऐसा व्यक्ति छह डिग्रियां लेने में सफल रहा। उन्होंने पर्सियन भाषा में स्नातक, अर्थशास्त्र में स्नातकोत्तर, एम.एस. अर्थशास्त्र, पीएचडी, अर्थशास्त्र, डीएस, अर्थशास्त्र और तत्पश्चात् बार एट ला की डिग्री प्राप्त की थी। उन्हें देश के संविधान निर्माण का कार्य सौंपा गया था। वह अपने स्वयं के उदाहरण से यह बात सिद्ध करने में सफल रहे कि शिक्षा प्रत्येक व्यक्ति के जीवन का परमार्थ है। इसलिए जब उन्हें संविधान निर्माण का दायित्व सौंपा गया था तो उन्होंने महसूस किया था कि शिक्षा को सबसे ज्यादा महत्व दिया जाना चाहिए? इसलिए उन्होंने भारतीय संविधान में लिखा कि शिक्षा का अधिकार लोगों का एक श्रेष्ठ अधिकार माना जाना चाहिए और उन्होंने कहा कि शिक्षा का अधिकार सुनिश्चित करने के लिए उन्हें मुफ्त और अनिवार्य शिक्षा दी जानी चाहिए। वस्तुत:, उन्होंने ''एकसमान'' शब्द का पूर्वानुमान नहीं लगाया क्योंकि उन दिनों उन्होंने शिक्षा में असमानताएं नहीं पाई, उस समय शिक्षा की विविधता इस देश में इतनी बड़ी समस्या थी, जितनी की अभी है। इसलिए उन्होंने उस स्तर की शिक्षा का लक्ष्य रखा ताकि हम इसे हासिल कर पाएं।

वर्ष 1964 में कोठारी आयोग ने भी यही भावनाएं व्यक्त की। वस्तुत: आयोग ने एक कदम आगे बढ़कर कहा कि भारत की तकदीर यहां की कक्षाओं में गढ़ी जाती है। कोठारी आयोग ने यह नहीं कहा कि भारत की तकदीर कृषि या उद्योग या सेवा क्षेत्र में तय होती है। उसने कहा कि भारत की तकदीर का निर्माण कक्षाओं में होता है। अध्यापक एक तरह से भाग्य विधाता है। इसका क्या निहितार्थ है। यदि भारत को विकसित होना है, यदि भारत को तेजी से आगे बढ़ना है तो देश में प्रत्येक व्यक्ति को शिक्षा प्रदान कर यहां की कक्षाओं का भी तेजी से विकास किया जाना चाहिए। तत्पश्चात् रामामूर्ति आयोग जैसे अनेक आयोग आए, जिन्होंने शिक्षा के महत्व पर जोर दिया। तत्पश्चात्, नई शिक्षा नीति आई, जिसे दिवंगत प्रधानमंत्री राजीव गांधी द्वारा तैयार किया गया। प्रधानमंत्री बनने के पश्चात्, उन्होंने महसूस किया कि यदि इस देश में क्रांतिकारी परिवर्तन लाना है, तो ऐसा करने का एकमात्र तरीका हर किसी को सुगम शिक्षा उपलब्ध कराना है। नई शिक्षा नीति में चर्चा की पहल करने के लिए अपना जोश, अपना उत्साह और अपनी रुचि दिखाने का उन्हें श्रेय दिया जाना चाहिए। उस नई शिक्षा नीति में लोगों के लिए मुफ्त और अनिवार्य शिक्षा के महत्व पर भी जोर दिया गया।

राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम, जो कि सरकार के कार्यकरण संबंधी एक नवीनतम दस्तावेज है, उसमें भी यह कहा गया है कि प्रत्येक भारतीय के लिए गुणात्मक, वहनयोग्य और सुगम शिक्षा होनी चाहिए। इसका यह अर्थ है कि सरकार लोगों को मुफ्त और अनिवार्य शिक्षा उपलब्ध कराएगी। इस प्रकार इन सभी दस्तावेजों सरकार के इन सभी प्रयासों का यही अर्थ है कि शिक्षा को मुफ्त और अनिवार्य रूप से ही उपलब्ध कराया जाए। यह मुफ्त क्यों प्रदान की जानी चाहिए? ''मुफ्त'' शब्द यहां क्यों आया है? यह इसलिए आया है क्योंकि शिक्षा एक आदान है। शिक्षा एक निर्धारित फीस का भुगतान करके ही हासिल की जानी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: इस संकल्प के लिए आबंटित समय समाप्त हो गया है। इस विषय पर बोलने के लिए दो अन्य माननीय सदस्य मौजूद हैं और तत्पश्चात् माननीय मंत्री जी का उत्तर होगा।

यदि सभा सहमत हो तो, हम और 45 मिनट के लिए समय बढ़ा सकते हैं।

अनेक माननीय सदस्य: हां।

सभापति महोदया: ठीक है।

अपराह्न 5.00 बजे

प्रो. एम. रामदास: अत:, महोदया, इसे क्यों मुफ्त किया जाना चाहिए क्योंकि भारत, जैसा कि श्री के.एस. राव ने कहा है, आज भी गरीबी में जी रहा है। उस समय गरीबी की स्थिति क्या थी? कम से कम आज, वे कहते हैं कि 25 प्रतिशत ऐसे लोग हैं, जो गरीबी रेखा से नीचे जी रहे हैं और उस समय पचहत्तर प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे थे। उस समय लोगों ने शिक्षा की अनिवार्य आवश्यकता को महसूस नहीं किया। दूसरे, उनके पास शिक्षा को अपनाने और निर्धारित फीस अदा करके बच्चों की विद्यालय भेजने के संसाधन भी नही थे। इसलिए, घोर गरीबी की स्थिति में, लोगों को स्वयं या अपने बच्चों को शिक्षित करने की आशा से और उस समय जब वे शिक्षा का एक आर्थिक आदान के रूप में अत्यधिक महत्व नहीं समझ पा रहे थे, सरकार को यह

मुफ्त शिक्षा प्रदान करनी चाहिए थी। जब तक कि गरीबी मौजूद हो और जब तक कि लोगों की क्रय शक्ति पर्याप्त न हो, तब तक यह मुफ्त शिक्षा दी जानी चाहिए। यह केवल मुफ्त शिक्षा नहीं है; लोगों की प्रेरित करने के लिए अनेक सरकारों ने कल्याण उपाय किए हैं, जिनकी कभी-कभार लोकप्रिय उपायों के रूप में आलोचना की जाती है। उदाहरणस्वरूप, हमारा संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन विद्यालयों से आने वाले छात्रों को सब कुछ मुफ्त प्रदान करता है। हमारे यहां मुफ्त मध्याह्न भोजन योजना है। हम छात्रों को मुफ्त यूनिफार्म दे रहे हैं। हम उन छात्रों को मुफ्त चप्पलें उपलब्ध करा रहे हैं, जो विद्यालय आते हैं। हमारे यहां मार्निंग ब्रेकफास्ट योजना है। हम सायंकाल में छात्रों को काफी उपलब्ध कराते हैं। इस प्रकार, रात्रि भोजन के अलावा, हमारे संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन द्वारा छात्रों को आकर्षित करने के लिए हर चीज उपलब्ध कराई जाती है।

महोदया, सर्व शिक्षा अभियान (एस.एस.ए.), जो कि भारत सरकार की एक उत्कृष्ट योजना है, उसे भी सभी वर्गों के लोगों तक शिक्षा का विस्तार करने के उद्देश्य से ही तैयार किया गया है। इसलिए, महत्वपूर्ण यह है कि किसी राज्य विशेष का मुख्य मंत्री यह कहते हुए उत्साहित महसूस करे कि मेरे राज्य के 6-14 वर्ष की उम्र के सभी बच्चे कक्षाओं में पढ़ रहे हैं। मेरे राज्य का कोई भी बच्चा विद्यालय प्रणाली से अछूता रहकर होटल में मजदूरी नहीं कर रहा है या कुली नहीं है या कहीं और काम नहीं कर रहा है। यह राज्य के प्रत्येक मुख्यमंत्री का गौरव और मिशन होना चाहिए. शिक्षा राज्य का विषय होने के नाते, उन्हें इस पर विचार करना चाहिए। इसलिए, छात्रों को न केवल निर्धारित फीस से छूट मिलनी चाहिए बल्कि उन्हें कतिपय प्रोत्साहन भी दिए जाने चाहिएं ताकि वे स्वयं को विद्यालयों में नामांकित करवा सकें और हम उनमें से बेहतर छात्र हासिल कर सकें। इसलिए, गरीबी की वजह से हमें उन्हें इस प्रकार की प्रणाली उपलब्ध करानी चाहिए।

महोदया, प्रणाली को सुचारू रूप से चलाने के लिए केवल ऐसा नहीं है कि हम छात्रों को मुफ्त शिक्षा और अन्य रियायतें और लाभ भी उपलब्ध कराएं; बल्कि हमें यह भी महसूस करना चाहिए कि इन सब चीजों के बावजूद हमें देखना चाहिए कि क्या हम विद्यालयों में पढ़ाई छोड़कर जाने वालों की संख्या में कमी ला पा रहे हैं या स्कूल में प्रवेश लेने वालों की संख्या में बढ़ोत्तरी कर पा रहे हैं। उत्तर पूर्ण रूप से 'हां' नहीं है क्योंकि अभी भी 25 प्रतिशत बच्चे स्कूल प्रणाली से बाहर रह जाते हैं। उन सभी लाभों के बावजूद जो हम उन्हें दे रहे हैं, उन सभी आर्थिक लाभों के बावजूद जो हम उन्हें दे रहे हैं, हम प्रमुख रूप से छात्रों को विद्यालयों में नहीं रख पा रहे हैं क्योंकि अनेक स्थितियों में जो हम शिक्षा प्रदान करते हैं, वह छात्रों के लिए आकर्षक नहीं होती। एक प्रकार से हम मात्र एक स्मरण शक्ति आधारित शिक्षा उपलब्ध करा रहे हैं। हम उन्हें एक ऐसा पाठ्यक्रम दे रहे हैं, जो उनके लिए आकर्षक नहीं है। हम उन्हें उस रीति और पद्धति से शिक्षा दे रहे हैं, जो आकर्षक नहीं है। इसलिए, शिक्षाविदों ने प्रणाली में ही कतिपय बड़ी खामियां पाई हैं, जो इन सब चीजों के बावजूद छात्रों को विद्यालय प्रणाली से बाहर रखती है। इसलिए अब सरकार को, जो कदम न केवल प्राथमिक स्तर पर बल्कि उच्चतर माध्यमिक स्तर पर भी उठाने हैं, वह यह है कि आप एक ऐसी पाठ्यक्रम, एक ऐसा पाठ्यक्रम तैयार करें, जो छात्रों को मनोरंजन प्रदान कर सके। आप बच्चों को भार रहित शिक्षा दीजिए। बच्चों से स्कूलों में कई किलो पुस्तकें तथा नोट्स लाने को मत कहिए। बच्चों से सब चीजें स्कूलों में रखने को ही कहिए। उन्हें खेल-खेल में हर बात सिखाइए।

आज ऐसी उत्कृष्ट पद्धतियां हैं, जहां समर्पित शिक्षकों के माध्यम से छात्र स्वयं सीख सकते हैं। परन्तु, दुर्भाग्य से इस देश में इस प्रकार का शिक्षक नेतृत्व नहीं है। मुझे नहीं लगता है कि इस देश के शिक्षक इस प्रकार की प्रणाली के परिवर्तन के लिए तैयार हैं। वे वर्तमान प्रणाली से ही खुश हैं। शिक्षकों को आविष्कारक, प्रेरक, वास्तविक मार्गदर्शन तथा भविष्य निर्माता बनना चाहिए। केवल तभी हम इस स्थिति में पहुंच पाएंगे। इसलिए शिक्षा को आकर्षक बनाने हेतु सरकार को शिक्षकों को प्रोत्साहित करने के लिए एक और कदम उठाना पड़ेगा ताकि शिक्षक पाठ्यक्रम अध्ययन की पद्धतियां, छात्रों को शिक्षा तथा परीक्षा के लिए विविध पद्धतियां तैयार कर सकें।

जिस प्रकार की हमारी परीक्षा प्रणाली है, वह भी हमारे यहां के लड़के तथा लड़कियों को प्रणाली से बाहर कर देती है। उन्हें क्या करना चाहिए? वे क्या सीखेंगे और क्या लिखेंगे? हमारी परीक्षा प्रणाली किस प्रकार की है? छात्रों को दस में से पांच प्रश्न करने होते हैं; छह में से दो या तीन पैराग्राफ लिखने होते हैं। इसलिए, वे कुछ चुनिंदा तैयारी करते हैं और यदि वे छात्र परीक्षा में नहीं आते तो वे फेल हो जाते हैं। एक बार वे फेल हो जाते हैं तो वे समझते हैं कि उनका कैरियर समाप्त हो गया। इसलिए यदि आप शिक्षा प्रणाली को नहीं बदलते हो तो निशुल्क और अनिवार्य शिक्षा प्रभावी नहीं बनेगी। हम शिक्षण पाठ्यक्रम, शिक्षकों को प्रेरित करने तथा उन्हें अच्छा पैकेज देने के लिए हमें क्या कदम उठाने की जरूरत है। मुझे लगता है कि छठे वेतन आयोग ने शिक्षकों का काफी भला किया है। उसने माना है कि शिक्षकों को अधिक वेतन दिया जाना चाहिए। परंतु उन्हें निर्देश देना मंत्रालय का कर्त्तव्य है कि वे किस दिशा में आगे बढ़ें।

[प्रो. एम. रामदास]

हमें समाज की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए शिक्षकों की कार्य सूची तैयार करनी चाहिए। शिक्षकों की शिक्षा, शिक्षकों के मूल्यांकन के लिए जिन परिवर्तनों की आवश्यकता है, उनमें परिवर्तन किए जाने चाहिएं। आज की तरह यह स्वामी-दास जैसी स्थिति नहीं होनी चाहिए। प्रत्येक शिक्षक यह मानता है कि वह स्वामी है और बच्चा उसका दास है। स्कूल प्रणाली में इस प्रकार का रवैया ज्यादा नहीं चलेगा। शिक्षकों को बच्चों को अपना बच्चे जैसा समझना चाहिए, उनसे स्नेहपूर्ण व्यवहार करना चाहिए, उन पर ध्यान देना चाहिए, उनका उचित मार्गदर्शन करना चाहिए तथा शिक्षा को ज्यादा से ज्यादा आकर्षक बनाना चाहिए। हर बच्चे को स्कूल जाने में खुशी होनी चाहिए। जैसे ही वह सोकर उठे उसे महसूस होना चाहिए कि: ''मुझे अपने शिक्षक से मिलना है। मुझे स्कूल जाना चाहिए और अपने मित्रों से मिलकर उनके साथ खेलना चाहिए।'' इस प्रकार छात्रों को एक प्रकार की स्वतंत्रता दी जानी चाहिए ताकि वे महसूस कर सकें कि स्कूल में सीखने के लिए अनुकूल वातावरण है। विदेशों में ऐसा ही हो रहा है। विदेशों में उपलब्ध सर्वश्रेष्ठ प्रक्रियाओं तथा पद्धतियों/मापदण्डों को अपनाने में कुछ भी गलत नहीं है। इसलिए, जब पश्चिमी देशों ने एक कतिपय माडल दिया है तो उसे उचित संशोधनों के साथ भारतीय स्थितियों में इस्तेमाल किया जा सकता है। मुझे लगता है कि मंत्रालय को ऐसा ही करना चाहिए।

यह सही है कि उसने प्रणाली हेतु कई आयोगों तथा समितियों की नियुक्ति की है। परन्तु आज आवश्यकता इस बात की है आप इन योजनाओं के क्रियान्वयन की दिशा में ठोस कदम उठाएं।

हमें शिक्षा में गुणवत्ता सुनिश्चित करनी चाहिए। परीक्षा में मिले अंकों से ही शिक्षा की गुणवत्ता को नहीं मापा जा सकता। शिक्षा उत्पादन की क्रिया है। आर्थिक शब्दावली में इसे उत्पादन क्रिया कहते हैं। प्रणाली में जो भी निर्विष्ट हो, उन सभी प्रणालियों अथवा निविष्टियों में गुणवत्ता बढ़ाई जानी चाहिए। उदाहरण के लिए शिक्षक एक निविष्टि है, कम्प्यूटर एक निविष्टि है। कक्षा की स्थिति एक निविष्टि है। स्कूल में उपलब्ध अवसंरचना एक निविष्टि है। यदि इन सबकी गुणवत्ता नहीं सुधारी गई तो शिक्षा की गुणवत्ता में सुधार नहीं आ सकता। इसलिए सरकार को यह समझना चाहिए कि इसका प्रथम कारण क्या है और इसका क्या परिणाम है। हमें कारण समझे बिना परिणाम पर पहुंचना नहीं चाहिए। अत: प्रत्येक स्कूल में उचित अवसंरचना होनी चाहिए। शिक्षा अभिरुचि जगाने वाली होनी चाहिए। इससे छात्रों में यह रुचि पैदा होनी चाहिए कि वे सोचें और पूछें कि ऐसा क्यों हो रहा है। जब मैं गेंद फेंकता हूं तो उसकी दिशा धरती की ओर होती है। मुझे पूछना चाहिए कि ऐसा क्यों हो रहा है। यह आवश्यक नहीं कि मुझे न्यूटन का नियम मालूम हो। यदि आप जानते हैं कि गेंद के आकाश से धरती पर गिरने के पीछे न्यूटन का गुरुत्वाकर्षण का सिद्धान्त है तो यह जानने का कोई अर्थ नहीं है। हमें जिज्ञासा की भावना जागृत करनी चाहिए। केवल इससे ही श्रेष्ठ विद्वानों, ऐसे वैज्ञानिकों को तैयार कर पाएंगे जिनकी देश को आवश्यकता है। क्या हम इस परिवर्तन के लिए तैयार हैं? हमें तैयार होना होगा। तभी हम अपने शैक्षणिक संस्थानों को वास्तविक संस्थान अथवा ज्ञान के मंदिर बना पाएंगे। अन्यथा, यह गांवों में झोंपड़ियों की तरह ही रहेंगे। आपने आपरेशन ब्लैकबोर्ड देखा। आपरेशन ब्लैकबोर्ड का परिणाम आपको बताएगा कि उचित सुविधाओं के बिना इस देश में स्कूल कैसे चल रहे हैं। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता, किन्तु यह दुखद लक्ष्य है कि कई विद्यालय और संस्थाएं उचित सुविधाओं की कमी है। शिक्षा के स्तर को प्रमुख मुद्दों से जोड़ा जाना चाहिए। स्तर से ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि शिक्षा प्रासंगिक होनी चाहिए। अधिकांश शिक्षाविदों का मानना है कि यहां प्रदान की जा रही शिक्षा का समाज की आवश्यकताओं से कोई संबंध नहीं है। आज समाज की क्या आवश्यकता है? आखिर शिक्षा का काम श्रमशक्ति तैयार करना है। यही श्रमशक्ति कृषि, पशु-पालन, उद्योग, खान तथा अन्य क्षेत्रों में कार्य करेगी। जब तक कि हमें यह पता नहीं होगा कि इस देश को किस प्रकार की श्रम शक्ति चाहिए, हम वैसी श्रमशक्ति नहीं तैयार कर सकते। यही कारण है कि भारत आज एक बहुत ही खराब स्थिति से गुजर रहा है, जिसमें हमने बड़ी संख्या में शिक्षित लोग और साथ ही साथ बड़ी संख्या में बेरोजगार लोग खड़े कर दिए हैं। डिग्री धारकों तथा विभिन्न अन्य उच्च शिक्षा प्राप्त लोग नौकरी पाने में असमर्थ हैं। साथ ही साथ स्थिति ऐसी है कि हमारे पास वह श्रमशक्ति नहीं है जिसकी समाज को आवश्यकता है। आज यदि एक बहुराष्ट्रीय कंपनी को एक उच्च योग्यताप्राप्त आशुलिपिक की आवश्यकता है, तो हमें आशुलिपिक नहीं मिलता, परन्तु सैकड़ों एम.ए. और स्नातक यह जाने बिना लाइन में लगे होते हैं कि डाटा आपरेटर क्या है, आशुलेखन क्या है और टंकण क्या है। उनकी कहीं कोई आवश्यकता नहीं है। हमें अब इस प्रवृत्ति को बदलना होगा। अन्यथा, आज की शिक्षा प्रणाली बेकार है। वित्त मंत्री महोदय यहां हैं। लोग शिक्षा में छह प्रतिशत जीडीपी निवेश की मांग कर रहे हैं। वह न तो हमें प्राप्त हुआ है और न ही हम प्राप्त करने जा रहे हैं। शिक्षा पर 6 प्रतिशत व्यय का यह अधिदेश 1964 में कोठारी आयोग द्वारा किया गया था। परंतु आज भी हम शिक्षा पर सकल घरेलू उत्पाद के 2.8 प्रतिशत से ज्यादा खर्च नहीं कर रहे हैं। मेरा प्रश्न यह है कि ऐसी शिक्षा पर 6 प्रतिशत आबंटन करने का उद्देश्य क्या है जो ऐसे व्यक्ति तैयार करे जिसकी उद्योग जगत, सेवा क्षेत्र और यहां तक कि कृषि क्षेत्र को भी कोई जरूरत न हो। ऐसे लोग तैयार करने पर इतना अधिक पैसा खर्च करने में क्या आनन्द है। जिन्हें देश के सामाजिक और आर्थिक विकास में योगदान देने का

कोई अवसर ही नहीं मिल रहा है। क्या हमारी शिक्षा इस देश में मूल्यों को महत्व देने वाले व्यक्ति तैयार किए हैं। अथवा क्या हमने अत्यधिक प्रजातांत्रिक मानकों वाले ऐसे लोग तैयार किए हैं जो समाज के लिए आवश्यक हैं? क्या अपने नैतिक मूल्यों वाले व्यक्ति तैयार किए हैं? यदि ऐसा है तो हम देश में बढ़ती शिक्षा और घटती अपराध दर के बीच कोई सहसंबंध देख सकते हैं। उसके बावजूद हम वह सब प्राप्त नहीं कर पाए हैं। यह जाने बिना कि कौन सा कार्य पहले होना चाहिए कौन सा उसके बाद और कौन सा सबसे बाद, इस देश में अपनाई गई त्रुटिपूर्ण प्रणाली के कारण हम ऐसे कई उद्देश्यों को पूरा नहीं कर पाए हैं जिनके लिए शिक्षा महत्वपूर्ण है। यदि प्रणाली को पुनर्जीवित करना है तो हमें समाज की आवश्यकता के अनुरूप आमूल परिवर्तन करने होंगे। यहां पर श्रमशक्ति योजना की आवश्यकता होगी। श्रमशक्ति योजना आन्तरिक रूप से आर्थिक योजना से जुड़ी हुई है। देश के विकास के लिए हमें 10 वर्षीय संदर्शीय योजना बनानी चाहिए। उससे हम पता लगा पाएंगे कि हमें किस प्रकार की श्रमशक्ति की आवश्यकता है।

हमें यह देखना चाहिए कि श्रमशक्ति की क्या मांग है और शैक्षणिक संस्थानों द्वारा वह मांग पूरी की जानी चाहिए। उसके बाद ही शिक्षा, रोजगार और आर्थिक विकास के बीच सीधा-सीधा संबंध स्थापित हो पाएगा। मुझे नहीं पता कि हम यह सीधा-सीधा संबंध कब तक स्थापित कर पाएंगे। परंतु मुझे आशा है कि श्रीमती पुरन्देश्वरी तथा मंत्रालय में अन्य कर्मठ मंत्रियों के सहयोग से वे इस क्षेत्र पर जोर दे पाएंगे। जहां हमें पाठ्यक्रम और शिक्षा प्रणाली की अप्रासंगिकता को कम करना होगा।

महोदया, यह एक गंभीर मसला है। हमारे गरीब घरों के लड़के और लड़कियां गुलाबी सपने संजोएं स्कूल, कालेज और विश्वविद्यालय जाते हैं परंतु उन्हें बेरोजगार रहना पड़ता है। वे अपनी प्रतिभा का उपयोग नहीं कर पाते। क्या आप ऐसी स्थिति पर विश्वास कर सकते हैं जिसमें कोई पीएचडी विद्यार्थी गैर-सरकारी क्षेत्र के प्राथमिक विद्यालय के अध्यापक के रूप में कार्य कर रहा है और प्रतिमाह केवल 500 रुपये कमा रहा है? उसके माता-पिता की सोच क्या होगी जिन्होंने अपनी सभी जमा पूंजी बेचकर अपने पुत्र को पढ़ाया है और यह आशा की कि उनका पुत्र पीएचडी की डिग्री लेने के बाद आईएएस अधिकारी, अथवा प्राध्यापक अथवा सहायक प्रोफेसर बन जाएगा? उन सब उम्मीदों पर पानी फिर गया है क्योंकि उसने जो पढ़ाई की है और डिग्री पाई है उसको समाज द्वारा कोई मूल्य, मान्यता या पुरस्कार नहीं दिया गया है। स्थिति यह है। युवाओं में एक प्रकार का आक्रोश पनप रहा है। युवाओं विशेषकर शिक्षित युवाओं में हमारे द्वारा बनाए गए इस विरोधाभासी माहौल के कारण बहुत बेचैनी है। अतएव, यदि शिक्षा को समाज के लिए सार्थक बनाना है, चाहे वह निशुल्क हो या अनिवार्य, इसे प्रासंगिक प्रणाली में देना होगा।

महोदया, दूसरा बिन्दु जो इस संकल्प को और अधिक अनिवार्य बनाता है वह यह है कि हमने बड़ी मात्रा में असमानताएं पैदा कर ली है और ये असमानताएं साक्षरता के स्तरों और शैक्षिक अधिकारिता और उसकी प्राप्ति दोनों के स्तरों पर हैं। क्या हम ऐसा कह सकते हैं कि ग्रामीण क्षेत्रों में शिक्षा का स्तर शहरी क्षेत्रों के समान ही है? साक्षरता के संबंध में ही व्यापक अंतर है। यह एक समान है। आप ऐसा कह सकते हैं कि 2001 की जनगणना के अनुसार राष्ट्रीय स्तर पर यह 64 प्रतिशत है। परंतु क्या बिहार, अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह अथवा उत्तर प्रदेश के किसी गांव में 64 प्रतिशत साक्षरता है? यह केवल औसत है। इसमें असमानताओं को ध्यान में नहीं रखा गया है। आप एक ओर अ.जा./अ.ज.जा. के साक्षरता स्तर को और दूसरी ओर गैर अ.जा./अ.ज.जा. और इनसे इतर समुदायों की साक्षरता दर दखिए। उसमें बहुत ज्यादा असमानताएं हैं। आप महिला-पुरुष की साक्षरता स्तर को देखिए उनमें आज भी अंतर विद्यमान है।

अतएव जब इस प्रकार की असमानता विद्यमान है तो इस असमानता को कम करने की प्रक्रिया में सभी बच्चों विशेषकर ग्रामीण बच्चों को निशुल्क और अनिवार्य शिक्षा प्रदान करने की प्रक्रिया में तेजी लाई जाए। ग्रामीण बच्चे अभी तक शिक्षा का महत्व नहीं समझ पाए है और वे हमेशा से ही विद्यालय की अपेक्षा काम पर जाने को बेहतर अवसर मानेंगे। हमें ग्रामीण लोगों और लड़कियों में शिक्षा के महत्व की समझ पैदा करनी होगी। बेशक, लड़कियों का शैक्षणिक स्तर बढ़ रहा है परंतु आज भी गरीब और पददलित समुदाय और पिछड़े समुदाय पिछड़ेपन के मकड़जाल से बाहर नहीं निकल पाए हैं। आज भी लोग बेटी के जन्म होने पर उसे बोझ महसूस करते हैं। वे महसूस करते हैं वह जैसे ही तरुणावस्था प्राप्त करे उसका विवाह कर देना चाहिए। मैं उसे क्यों पढ़ाऊं? मैं उस पर अपनी गाढ़ी कमाई क्यों खर्च करूं और फिर उसकी शादी करूं? इससे तो बेहतर है कि मैं उसे पढ़ाऊं ही नहीं उसे नौकरानी की तरह रखकर किसी तरह दिन में तीन बार खाना दूं। अतएवं लोगों में इस प्रकार की प्रवृत्ति फैली हुई है। हम ऐसे लोगों को अपनी लड़कियों को पढ़ने भेजने के लिए किस प्रकार प्रोत्साहित कर सकते हैं? ऐसा निशुल्क और अनिवार्य शिक्षा के माध्यम से ही किया जा सकता है। आपको ऐसे माता-पिता को दण्डित करने के लिए कोई विधान बनाना चाहिए जो अपनी लड़कियों अथवा अपने बच्चों को स्कूल नहीं भेजना चाहते। अनिवार्य शिक्षा का आशय यही है। मुझे आशा है श्री के.एस. राव मुझसे सहमत होंगे।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): वह पीएचडी हैं।

प्रो. एम. रामदास: बेशक, वह बेरोजगार नहीं है। मैं उन पीएचडी अध्येताओं का जिक्र कर रहा था जो बेरोजगार है और प्राथमिक शिक्षक के रूप में कार्य कर रहे हैं। मैं श्री के.एस. राव को एक डाक्टरेट से भी ज्यादा सम्मान देता हूं। डा. के.एस. राव एक प्रबुद्ध सदस्य हैं।

अतएव, हमें शैक्षणिक उन्नति, उपलब्धियों और सिद्धियों के साक्षरता स्तरों के बीच के इन अंतरों का पाटना होगा और इसका एक ही रास्ता शिक्षा निशुल्क और अनिवार्य रूप से प्रदान करना है।

शिक्षा की एकरुपता के संबंध में बात करते हुए और यह कहना चाहूंगा कि एक बार हम यह स्वीकार कर लें कि शिक्षा रोजगार देती है तो यह आज की सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग है। मान लीजिए मैंने पीएचडी की है और मुझे नौकरी मिल गयी और मुझे 20,000 रुपये वेतन मिल रहा है। मुझे 20,000 रुपये मेरी शिक्षा के कारण मिल रहे हैं। अत: शिक्षा ने मुझे कमाने योग्य बनाया। अतएव मैं कमाऊं बन गया मान लीजिए मेरा पड़ोसी शिक्षित नहीं है वह 20,000 रुपये पाने योग्य नहीं है। अतएव उसकी आय शून्य और मेरी आय 20,000 है। अतएव आय में असमानता आती है। अत: आय विवरण में असमानता की बात सच है और यह असमानता शिक्षा की असमानता के कारण हैं। अत: शिक्षा पर समग्रता से विचार किया जाना चाहिए। इससे अर्थव्यवस्था, आय, रोजगार आदि के क्षेत्र में असमानताएं दूर हो सकती हैं बशर्ते इसे उचित प्रकार से दिया जाए।

सभापति महोदया, हमारे यहां शिक्षा की प्रणाली विभिन्न प्रकार की है। किसी एक विशेष संघ राज्य क्षेत्र में दस प्रकार की शिक्षा दी जाती है, जिनकी आसानी से तुलना नहीं की जा सकती है। हमारे यहां क्षेत्रीय भाषा माध्यम में विद्यालय हैं, हमारे यहां अंग्रेजी माध्यम के विद्यालय हैं, हमारे यहां प्ले वे मैथड विद्यालय है, हमारे यहां स्मारक आधारित विद्यालय हैं, हमारे यहां सरकारी विद्यालय है, हमारे यहां निजी विद्यालय हैं, हमारे यहां सीबीएसई प्रणाली है। इस तरह हमारे यहां सभी प्रकार की शिक्षा प्रणालियां हैं।

हमारे यहां स्थिति यह है कि जो बच्चा बारहवीं कक्षा उत्तीर्ण कर आता है उसकी योग्यता एवं क्षमता एक समान नहीं है क्योंकि उन्हें अलग-अलग प्रकार की शिक्षा मिलती है। इससे असमानताएं और अधिक पैदा होती है। यदि आप उक्त बात पर विचार करें कि शिक्षा से अवसरों की समानता पैदा होती है, विभिन्न प्रकार की शिक्षा प्रणालियां होने से और अधिक असमानताएं पैदा कर वे समाज का अहित करती हैं।

जैसा कि डा. राव ने कहा कि आज हम देखते हैं कि जो लोग अंग्रेजी अध्ययन कान्वेंट विद्यालयों में पढ़कर आते हैं वे आईआईटी तथा आईआईएम में जाते हैं। ये लोग सरकार के धन से शिक्षा प्राप्त करते हैं जो कि करदाताओं का धन है। लेकिन ऐसी शिक्षा प्राप्त करने के बाद वे इस देश के प्रति कैसी राष्ट्रीय प्रतिबद्धता दिखाते हैं? यहां काम करने की बजाय पढ़ाई पूरी होते ही उन्हें विदेशों में नौकरी मिल जाती है। ये लोग उस देश में जाकर उस देश के लिए अपना योगदान देते हैं।

यह कहते हुए हमें गर्व हो रहा है कि भारत वैज्ञानिकों तथा तकनीकी श्रमशक्ति के मामले में विश्व में तीसरे स्थान पर है। हम ऐसा कहते हैं। लेकिन वह वैज्ञानिक तथा तकनीकी श्रमशक्ति वहां हैं तथा उन्हें किस देश ने वैज्ञानिक तथा तकनीकी विशेषज्ञ बनाया है? उन्हें देश के संसाधनों का उपयोग कर भारत की धरती पर शिक्षा दी जाती है। लेकिन वे किसी अन्य देश में काम कर रहे हैं तथा अन्य देश के विकास में योगदान दे रहे हैं। रूस ने तो अन्तत: यह बात मान ली है कि उसका विकास भारत के तकनीकी विशेषज्ञों के कारण ही हुआ है लेकिन बहुत से देशों ने यह नहीं माना है।

आज हमारे सूचना प्रौद्योगिकी विशेषज्ञ किसके के लिए योगदान दे रहे हैं। इस देश के लिए तो ज्यादा योगदान नहीं दे रहे हैं। ऐसा क्यों? ऐसा इसलिए कि उन्हें बहुत ही अच्छे शिक्षण संस्थानों से शिक्षा प्राप्त हुई है। लेकिन उनके अपने मित्र एवं भाई ग्रामीण क्षेत्रों के विद्यालयों एवं महाविद्यालयों में ही पढ़े हुए हैं एवं उन्हें शिक्षा की आधारभूत जानकारी भी नहीं है। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? इसके लिए कोई व्यक्ति जिम्मेदार नहीं है। इसके लिए सरकार दोषी है जिसने विभिन्न प्रकार की शिक्षा पैदा करने का यह दुष्चक्र बनाया है।

श्री के.एस. राव: हम जिम्मेदार हैं।

प्रो. एम. रामदास: हां, हम जिम्मेदार हैं, आप तथा युवा सहित नीति निर्माता एवं सरकार जिम्मेदार है। अत: अब समय आ गया है कि हम शिक्षा प्रणाली में समानता लाएं। यद्यपि हमारे जैसे बहुल समाज में जिसमें 18 भाषाएं हैं, अलग-अलग संस्कृतियां हैं, में पूरे देश के लिए एक समान प्रणाली लागू करना बहुत ही कठिन कार्य होगा।

लेकिन हमें कम से कम एक न्यायोचित समरूपता का प्रयास तो करना ही चाहिए। कम से कम एक राज्य में तो हमें समान

शिक्षा प्रणाली रखनी चाहिए। अन्तर्राज्यीय समानताएं और असमानताएं कम से कम होनी चाहिए, और केवल निचले स्तर पर ही होनी चाहिए। ऐसा करके हम देश की बहुत बड़ी सेवा करेंगे।

पहले ही इस बारे में काफी कुछ कहा जा चुका है तथा मैं डा. के.एस. राव से सहमत हूं कि बच्चों को कौशल आधारित शिक्षा दी जानी चाहिए। सभापति महोदया, मैं अमेरिका का एक उदाहरण देना चाहता हूं। आप जानते होंगे कि अमेरिका ने इतनी तेजी से विकास क्यों किया है। यह विकास उनकी कम्युनिटी कालेज की अवधारणा के कारण हो पाया है, जिसे भारत के मानव संसाधन विकास मंत्रालय को भी जानना होगा। अमेरिका में चौवन प्रतिशत छात्र कम्युनिटी कालेज प्रणाली में पढ़ते हैं। कम्युनिटी कालेज प्रणाली में कौशल आधारित शिक्षा, प्रासंगिक शिक्षा, रोजगारोन्मुखी शिक्षा दी जाती है तथा जैसे ही छात्र एक वर्ष अध्ययन पूरा करता है उसके तुरन्त बाद उसे नौकरी मिल जाती है तथा वह अर्थव्यवस्था एवं समाज में योगदान देना शुरू कर देना है। वह देश में विकास में योगदान देता है। वहां बेरोजगारी न के बराबर है। कम्यूनिटी कालेज से पढ़ाई कर आने वाले स्नातकों में बेरोजगारी 'शून्य' है तथा यही वह संस्थान है जिसने अमेरिका के विकास में तेजी कायम की है। हम उस माडल को क्यों नहीं अपनाते हैं? हमने पाण्डिचेरी विश्वविद्यालय में प्रथम कम्युनिटी कालेज शुरू किया है। मुझे उस कम्युनिटी कालेज का निदेशक होने का गौरव प्राप्त है। हमने मानव संसाधन विकास मंत्रालय एवं विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से यह सिद्धान्त अपनाने के लिए लिखा है कि वह कम्युनिटी कालेज प्रणाली का अध्ययन करे एवं प्रत्येक जिले में कम से कम एक कम्युनिटी कालेज खोला जाए। मैं माननीय मंत्री जी को आश्वस्त करना चाहूंगा कि जिस प्रकार से छात्र को शिक्षा दी जाती है। कम्युनिटी कालेज से पढ़कर आने वाला कोई भी विद्यार्थी बेकार नहीं होगा; हरेक छात्र किसी न किसी व्यवसाय में उपयोगी होगी। अत: इस प्रकार की शिक्षा यदि दसवीं कक्षा तक भी लागू की जाती है तो यह संभव है। छात्र को उसके कौशल, उसकी जन्मजात क्षमताओं तथा उसके भविष्य एवं उद्देश्यों के अनुसार पाठ्यक्रम चुनने का अवसर दीजिए वह पूर्ण रूप से अपने अध्ययन की ओर समर्पित होगा। इसे बजाय आप उस पर ऐसी पढ़ाई लाद दें जो वह नहीं पढ़ना चाहता तो तथा आप उसे ऐसे विषय पढ़ाना चाहते हों जिनके प्रति उसमें जन्मजात रुचि नहीं है। अत: यथासम्भव हमारे यहां एक इच्छानुसार क्रेडिट प्रणाली होनी चाहिए। इच्छानुसार क्रेडिट प्रणाली में छात्र किसी भी महाविद्यालय का विश्वविद्यालय में अपनी इच्छानुसार एक पाठ्यक्रम का चुनाव करता है। क्या आप नहीं समझते हैं कि यह ज्यादा फायदेमंद होगा? क्या आप नहीं समझते हैं कि हम ऐसे छात्रों को सामने लाये जो शिक्षा के महत्व को समझते हों? उसे शिक्षा के प्रतिकूल बनाने के बजाय हमें उसे शिक्षा का महत्व समझने वाला बनाना चाहिए। मैंने यह विषय चुना, मैंने कम्प्यूटर शिक्षा चुना है इसलिए मुझे इसे पढ़ना ही है, मैंने इतिहास को चुना है इसलिए मुझे इसे पढ़ना ही है, मैंने अर्थशास्त्र को चुना है इसलिए मुझे इसे पढ़ना ही है। यदि प्रतिबद्धता के ऐसे विचार हों तो स्वाभाविक रूप से प्रत्येक छात्र अच्छे परिणाम देगा और अपने लिए तथा समाज के लिए भी उपयोगी होगा।

इसलिए, सभापति महोदया, इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए। मैं समझता हूं कि न केवल इस मंत्रालय के संबंध में बल्कि शिक्षा प्रणाली में आज व्यापक सुधार की आवश्यकता है तथा मैं समझता हूं कि सरकार सार्वजनिक विद्यालय प्रणाली को लागू करेगी। यह असम्भव नहीं है। आपको इसमें उन लोगों को शामिल करना चाहिए जो भारतीय समाज तथा भारतीय परिवेश को समझते हों। आप संसद सदस्यों की एक समिति का गठन भी कर सकते हैं। आप डा. के.एस. राव, मुझे तथा अन्य को शामिल कर सकते हैं जो आपको योगदान दे सकते हैं। हम आपको खुबसूरत सुझाव देंगे जिन्हें आप शामिल कर सकते हैं। कृपया ऐसा नहीं सोचें कि सभा के बाहर के व्यक्ति ही केवल बुद्धिमान तथा ज्यादा सक्षम हैं तथा यहां के व्यक्ति ही अधिक सक्षम तथा और अधिक शिक्षित हैं। हर जगह पर आप को प्रतिभा मिल जाती हैं। हम सभी लोग छात्रों, समाज तथा लोगों के साथ कार्य कर रहे हैं। अतएव, हम जानते हैं कि किस प्रकार की शिक्षा दी जानी चाहिए और किस प्रकार की नहीं और तथा हम जानते हैं कि कैसी शिक्षा दी जानी चाहिए।

अतएव, हम आपको शिक्षा प्रणाली का पुनर्गठन करने के लिए काफी लाभदायक सुझाव दे सकेंगे। एकबार हमारी शिक्षा प्रणाली का पुनर्गठन हो जाय तो मेरी आशा है कि भारत वास्तव में अपने गौरव की पराकाष्ठा विकास की पराकाष्ठा तक पहुंच जायेगा। शिक्षा विकास का केवल उत्प्रेरक है। मानव संसाधन विकास मंत्रालय अवश्य पहल करना चाहिए। सभी चीजें बाद में आएगी यदि एक बार शिक्षा दे दी जाय। सही शिक्षा से आप लोगों में सही मूल्य ला सकते हैं, आप अच्छे भारतीय नागरिक बना सकते हैं न कि अपराधी बल्कि उच्चतर पीढ़ी पैदा कर सकते हैं- हम महात्मा गांधी की पीढ़ियों को देख सकते हैं; अम्बेडकर की पीढ़ी देख सकते हैं तथा हम जवाहर लाल नेहरू की पीढ़ी देख सकते हैं यदि शिक्षा को सही मार्ग पर लाया जाए।

सभापति महोदया: बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने इस बहुत महत्वपूर्ण प्रस्ताव पर काफी अच्छी बातें बताईं तथा सुझाव दिए।

श्री बिक्रम केशरी देव (कालाहांडी): महोदया, श्री राम कृपाल यादव द्वारा लाया गया यह प्रस्ताव काफी प्रभावी प्रस्ताव है।

[श्री बिक्रम केशरी देव]

सभा सरकार से देश में उच्चतर माध्यमिक स्तर तक मुफ्त, अनिवार्य तथा एकमसान शिक्षा का प्रावधान करने के लिए प्रभावी कदम उठाने का अनुरोध करती है।

अतएव, मैं अपने आपको प्राथमिक शिक्षा से उच्चतर माध्यमिक शिक्षा तक सीमित रखूंगा। मैं उच्चतम शिक्षा में घुसने की कोशिश नहीं करूंगा क्योंकि वह एक पूरी तरह से अलग विषय है।

महोदया, यह देखा गया है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के समय से हमने मैकाले शिक्षा प्रणाली का अनुसरण किया जिसमें उच्चतर शिक्षा की तीन धाराएं राज्य के बोर्डों के साथ धीरे-धीरे अस्तित्व में आईं। पहली, इंडियन काउन्सिल और सेकेन्डरी एजुकेशन (आईसीएसई), दूसरी सेंट्रल बोर्ड आफ सेकन्डरी एजुकेशन (सीबीएसई) तथा तीसरी विभिन्न राज्यों की हाइयर सेकेन्डरी एजुकेशन थी। अतएव, दो तीन धाराएं थीं जहां से एक बच्चा उच्चतर माध्यमिक शिक्षा उत्तीर्ण करके उच्चतर शिक्षा के लिए प्रयत्न कर सकता था।

अतएव, यदि आप इन तीन प्रकार की शिक्षा, यथा, आईसीएसई, सीबीएसई तथा राज्य के शिक्षा पैटर्न की तुलना करें तो आप देखेंगे कि इन तीनों प्रकार की शिक्षा में से 1969-70 तक जो सबसे आगे रही वह आईसीएस शिक्षा उसके बाद, सीबीएसई ने अपने आपको मजबूत करना शुरू किया। इसने आईसीएसई के साथ और अधिक प्रतिस्पर्द्धा करना आरंभ कर दिया। उसके बाद, राज्यों ने धीरे-धीरे अपनी गति तेज की लेकिन यहां मैं कहना चाहूंगा कि राज्यों में दी जा रही माध्यमिक शिक्षा की बहुत बुरी हालत है। केन्द्रीय विद्यालय तथा जवाहर नवोदय विद्यालयों द्वारा दी जा रही शिक्षा पर और ध्यान देने की जरूरत है।

महोदया, आप पाएंगी कि पिछड़े राज्यों में से अधिकांश में शिक्षा का स्तर काफी निम्न है। पिछड़े राज्यों में शिक्षा का बैरोमीटर या ग्राफ नीचे की तरफ है। महिला साक्षरता का ग्राफ पिछड़े राज्यों में निम्न है। अतएव, इन विद्यालयों को अपने आपको मजबूत करना है।

अतएव, माननीय मंत्री से यह मेरा प्रबल अनुरोध है कि इन नवोदय विद्यालयों तथा केन्द्रीय विद्यालयों को पिछड़े क्षेत्रों में स्थित है, को मजबूत किया जाना चाहिए। उदाहरणस्वरूप मैं कालाहांडी से आता हूं, जो के.वी.के. का एक जिला है, जो देश के सबसे पिछड़े जिलों में से एक है। वहां केन्द्रीय विद्यालय को हाई स्टेशन के रूप में घोषित नहीं किया गया है। वहां शिक्षक उपलब्ध नहीं है। काफी कठिनाई से माननीय मंत्री एवं मानव संसाधन विकास मंत्रालय को मनाने तथा अनुरोध करने पर, मैं वहां प्रधानाचार्य (प्रिंसिपल) पाने में सफल हुआ। इसी प्रकार का मामला वहां जवाहर नवोदय विद्यालय के साथ है। इसे कठिन तैनाती नहीं घोषित किया गया है जबकि केंद्र सरकार के अन्य विभागों, यथा दूरदर्शन, आकाशवाणी को कठिन तैनाती घोषित किया गया है। मेरा मुद्दा यह है कि ये सभी केन्द्र सरकार की प्रायोजित योजनाएं हैं तथा उन्हें भी कठिन तैनाती के रूप में घोषित किया जाय।

महोदया, यहां मैं कहना चाहूंगा तथा आशा करता हूं कि यह चर्चा शिक्षा के अधिकार को स्थापित करने में काफी सहायक होगी जो राजग सरकार के दौरान संविधान में स्थापित किया गया तथा 6-14 वर्ष की आयु के बच्चों की शिक्षा को अनिवार्य कर दिया। उन्होंने इसे मुफ्त तथा अनिवार्य बना दिया। यह सर्वशिक्षा अभियान में उल्लिखित है। जब माध्यमिक शिक्षा शुरू होती है, तो इसे भी अनिवार्य तथा मुफ्त किया जाना चाहिए। मुझे खुशी है कि इस बजट में, इस बार माननीय वित्त मंत्री ने अतिरिक्त कक्षा 8 के लिए मिडिल स्कूल, के लिए प्रावधान किया है, ताकि उच्चतर शिक्षा वहां से शुरू हो सके।

मैं पिछले वक्ता को सुन रहा था। उन्होंने लंबा तथा बेहतरीन भाषण दिया। परन्तु उन्होंने उच्चतर शिक्षा पर ही अधिकांश दबाव डाला। मैं उनसे एक बिन्दु पर सहमत हूं तथा मैं सोचता हूं कि समूची सभा इससे सहमत होगी कि पढ़ रहे बच्चों के रुझान का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया जाना चाहिए। जब तक वे वर्ग IX या X तक पहुंचे, उनका रुझान गुरुओं द्वारा उसी प्रकार पढ़ा जाना चाहिए जैसे प्राचीन महाकाव्यों में गुरु शिक्षा परंपरा में किया जाता था। गुरु शिक्षा परंपरा इस देश की शिक्षा प्रणाली की नीति तथा संस्कार है। अतएव, शिक्षकों को इस पर ध्यान देना चाहिए कि बच्चे किस प्रकार बढ़ रहे हैं, बच्चों का क्या रुझान है तथा किस प्रकार की शिक्षा में आगे बढ़ेंगे तथा देश की सेवा कर पाएंगे क्योंकि अंतत: हमारे बच्चों को दी गई शिक्षा देश की विभिन्न आवश्यकताओं को पूरा करेगी। यह सैन्य सेवा, समाज सेवा, चिकित्सा सेवा, या अन्य कोई पेशा हो सकता है। यदि मैं उन्हें गिनाऊं, तो काफी समय लगेगा। अतएव, वे इन आवश्यकताओं को पूरा करेंगे। अतएव, एक छात्र या बच्चे को मानसिक रूप से तथा शारीरिक रूप से तैयार करना है तथा उन्हें समय के अनुसार ढालना है कि वे राष्ट्र की सेवा कर सकें। अतएव यह एक अच्छा प्रस्ताव है।

शिक्षा में समरुपता, मेरे विचार से, अच्छा विचार है। लेकिन यदि आप आठवीं अनुसूची में जाय तो पाएंगी कि क्षेत्रीय भाषाएं हैं। अत: शिक्षा में एकरुपता लाने के लिए हमारे यहां कश्मीर से कन्याकुमारी तथा गुजरात से असम तक प्रारम्भ से ही एक भाषा होनी चाहिए। मैं समझता हूं कि संस्कृत सभी भाषाओं की जननी है उसे स्वतंत्रता के बाद कम महत्व मिला है। इसे उचित मान्यता

भी नहीं दी गई है। अत: संस्कृत जो सभी भाषाओं की जननी है उसे उच्च माध्यमिक शिक्षा तक अनिवार्य बनाया जाना चाहिए क्योंकि जब हम पढ़ा करते थे तो संस्कृत VII कक्षा तक ही अनिवार्य थी। मैंने बहुत पहले वर्ष 1969 में सीनियर कैम्ब्रिज स्कूल से पास आउट हुआ था। अत: सभापति महोदया, मैं यहां यह कहना चाहूंगा कि समय की आवश्यकता के अनुसार हमें अपने बच्चों को ढालना होगा, उसी के अनुरूप उन्हें शिक्षित करना होगा तथा जिस संकट से देश गुजर रहा है उसका ध्यान रखना होगा और हमें विद्यालयों में उचित बुनियादी संरचना का विकास करना होगा।

अत: जब मैं माननीय सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय श्रीमती मीरा कुमार को देखता हूं तो मुझे नि:शक्त, मंद बुद्धि एवं अंधे बच्चों की याद आती है। उन बच्चों को उचित शिक्षा नहीं मिल रही है। मेरे जिले में, मैं अंधे बच्चों को लिए एक विद्यालय चला रहा हूं तथा उस विद्यालय में कक्षा VII तक शिक्षा दी जाती है। मैंने मंत्रालय से बार-बार अनुरोध किया है कि कृपया इसे उच्च माध्यमिक विद्यालय का दर्जा दिया जाए। उड़ीसा के राज्यपाल ने भी उस विद्यालय का दौरा किया है तथा उन्होंने वादा किया था कि वह इस विद्यालय को प्रोन्नत करने के लिए भरसक कदम उठाएंगे। लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। मैं इसके लिए लड़ रहा हूं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में मंद बुद्धि बच्चों के लिए भी एक विद्यालय चला रहा हूं। इसका नाम चेतना है। बच्चों की यहां बहुत अच्छी प्रगति हो रही है। लेकिन ये शारीरिक नि:शक्त बच्चे देश के लिए एक परिसम्पत्ति बन सकते हैं तथा वे सूचना प्रौद्योगिकी, दूरसंचार क्षेत्र में बड़ी भूमिका निभा सकते हैं और सामान्य जीवन व्यतीत करने में सहायक बनाने के लिए अन्य नि:शक्त बच्चों को भी पढ़ा सकते हैं। अत: उन्हें भी वाजिब महत्व दिया जाना चाहिए जो कि मैं समझता हूं कि समिति ने नि:शक्त बच्चों के लिए प्रावधानों की समीक्षा करते समय लगा कि सरकार ऐसा नहीं कर रही है। मैंने पाया है कि बहुत कम बजट का प्रावधान किया गया है।

आप कैसे आशा कर सकते हैं कि ये बच्चे आगे आयेंगे तथा समाज के अन्य बच्चों के साथ कदम से कदम मिलाकर चलेंगे?

महोदया, यह संकल्प उच्च माध्यमिक शिक्षा से संबंधित है। उच्च माध्यमिक शिक्षा को सुदृढ़ बनाने के लिए हमें अच्छे कदम उठाने चाहिए। हमने मध्याह्न भोजन योजना शुरू की है। हमने मध्याह्न भोजन योजना कक्षा 10 के छात्रों के लिए भी विस्तारित करना शुरू कर दिया है। मेरा मानना है कि इससे विद्यालयों में और अधिक बच्चे पढ़ने आएंगे। लेकिन इस योजना के अंतर्गत दिए जाने वाले भोजन की गुणवत्ता का क्या हाल है? इसमें प्रोटीन की मात्रा बिल्कुल भी नहीं है। इस योजना में भोजन के लिए किया गया आबंटन बहुत ही कम है। आज आप यदि एससी/एसटी छात्रावासों में तो भोजन संबंधी प्रावधान बहुत ही कम है। यह दयनीय सा है। ऐसा भोजन तो पशुओं को भी नहीं दिया जाता है। इतना भोजन तो अमीर लोग अपने कुत्तों को खिला देते हैं।

यदि आप ग्रामीण क्षेत्रों या जनजातीय क्षेत्र में जाएं तो आप देखेंगे कि मध्याह्न भोजन की गुणवत्ता बहुत खराब है। गुणवत्ता बढ़ाई जानी चाहिए। हरिजन तथा जनजातीय छात्रों को अच्छा भोजन दिया जाना चाहिए एवं उन्हें सबल बनाना चाहिए। *...(व्यवधान)*

श्री भर्तृहरि महताब: आप मंत्री जी को आमंत्रित क्यों नहीं करते हैं?

श्री बिक्रम केशरी देव: हां मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध कर रहा हूं। अगर वे आती है तो मैं उनका आभारी रहूंगा। मैं माननीया सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री को कालाहांडी आने के लिए आमंत्रित करता हूं। उनके पिताजी स्व. जगजीवन रामजी बहुत बार कालाहांडी गए थे। वे तब पार्टी के बहुत नजदीक थे।

सभापति महोदया, मैं कौशल विकास के बारे में एक बात कहना चाहता हूं। बच्चों में कौशल विकास एक प्रमुख चीज है। जिस प्रकार से देश का औद्योगिक विकास हो रहा है, देश में कौशल प्राप्त व्यक्तियों की संख्या नहीं है। अर्ध-कुशल लोग भी नहीं है। औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों को कौशल विकास के लिए ग्रामीण क्षेत्र में कार्य करना चाहिए तथा प्रारम्भिक स्तर से उच्च प्राथमिक स्तर तक बच्चों को कौशल विकास उपकरणों एवं खिलौनों आदि से रूबरू करवाना चाहिए ताकि जब तक वे दसवीं कक्षा पास करें-उनकी एक ट्रेड विशेष में रुचि हो जाए जिसमें वे आगे उच्च शिक्षा प्राप्त कर सकें। यदि वे पढ़ाई में अच्छे छात्र नहीं है तो वे स्कूल छोड़कर चले जाएंगे तथा आईटीआई या टूल रूम के जरिए कौशल प्राप्त कर सकते हैं।

हमारे देश में पर्याप्त टूल रूम नहीं हैं। हमारे पूरे देश में केवल छह ही टूल रूम हैं। हमारी जनसंख्या 110 करोड़ हैं। देश में अरबों रुपये का निवेश आ रहा है। लेकिन हमारे पास केवल छह टूल रूम ही हैं। हरेक टूल रूम की क्षमता केवल 100 बच्चों को प्रशिक्षित करने की ही है। भविष्य में आने वाली मांग को पूरा करने के लिए आप ग्रामीण क्षेत्रों में कुशल श्रमिकों की आशा कैसे

[श्री विक्रम केशरी देव]

कर सकते हैं? मैं इस बात पर जोर देता हूं कि यह तकनीकी शिक्षा तथा कौशल विकास प्रारम्भिक स्तर से शुरू होकर उच्च माध्यमिक तक होनी चाहिए।

मुझे मेरे स्कूल के दिनों की एक बात याद आती है। मुझे नहीं मालूम कि वह ट्रेंड आज भी वहां है। प्रत्येक विद्यालय में एक अभिरुचि केंद्र हुआ करता था। मुझे नहीं मालूम कि यह आजकल चलते हैं या नहीं। नैतिक शिक्षा के लिए भी एक और कक्षा हुआ करती थी। आज आप देखते हैं कि समाज इतना ज्यादा बंटा हुआ है कि आप देखते है कि हिन्दू, मुस्लिम, सिख तथा ईसाई हरेक नारे लगाते हैं। हमें स्वामी विवेकानन्द की बातों को याद रखना चाहिए। स्वामी विवेकानन्द ने कहा था कि प्रत्येक व्यक्ति का एक धर्म होता है तथा ये धर्म धाराओं की तरह है, ये सब जाकर समुद्र में मिल जाते हैं। जब वे समुद्र में मिल जाते हैं तो सभी धर्मों का एक ही मकसद होता है, ब्रह्मा या गोड या भगवान या जीसस क्राइस्ट या अल्लाह। लेकिन सभी नदियां ब्रह्म ज्ञान में मिल जाती हैं। यह एक ही धर्म है।

इसलिए, यह नैतिक शिक्षा बहुत ही महत्वपूर्ण चीज है, तथा हमारे स्कूल के दिनों में शिक्षा का बहुत ही महत्वपूर्ण भाग होती थी। लेकिन आज हमें नैतिक शिक्षा की कक्षाएं देखने को नहीं मिल रही है जो आप नौजवान, धर्मनिरपेक्ष बना सके जो धर्म निरपेक्ष धर्म जानते हो तथा छोटे-मोटे राजनीतिक फायदों के लिए नहीं लड़े।

सभापति महोदया, आपने मुझे बोलने के लिए बहुत समय दिया है। बोलने के लिए बहुत सी बातें और है। यदि आप उच्च शिक्षा को जोड़ दें तो यह बात और भी लम्बी हो जाएगी। अत: मैं मेरा भाषण केवल उच्च शिक्षा तब ही सीमित रखूंगा। इस बहुत ही महत्वपूर्ण गैर-सरकारी संकल्प के जरिए मैं माननीय मंत्री जी से पुरजोर निवेदन करूंगा। माननीय श्री रामकृपाल यादव ने इसे पेश किया है तथा इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय मंत्री से पुरजोर निवेदन करूंगा कि वे उड़ीसा जैसे गरीब राज्य तथा विशेषकर केवीके केन्द्र की ओर थोड़ा ध्यान देंगे तथा उसके बारे में सोचेंगे। इसके अतिरिक्त उन्हें उड़ीसा में शिक्षा प्रणाली को आवश्यक रूप से मजबूत बनाना चाहिए। अब उड़ीसा में हमारे पास 13 ऐसे नए जिले हैं जो पिछले करीब दस वर्षों में बने हैं।

कतिपय नए जिलों में हमारे पास केन्द्रीय विद्यालय और नवोदय जवाहर विद्यालय नहीं हैं। इसलिए मैं मंत्री महोदय से नावापाड़ा जिला में एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि मेरे जिले में एक नवोदय जवाहर विद्यालय और एक केन्द्रीय विद्यालय है। इसलिए मैं नावापाड़ा जिला में एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करने हेतु अनुरोध करता हूं।

सभापति महोदया: श्री देव, कृपया एक क्षण के लिए रुकिए। इस संकल्प पर चर्चा के लिए समय समाप्त हो चुका है। हम इसे आधे घंटे के लिए बढ़ा सकते हैं।

अनेक माननीय सदस्य: हां।

श्री विक्रम केशरी देव: इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि भविष्य में वे जब कभी भी केन्द्रीय विद्यालयों की स्थापना करें, नावापाड़ा जिला में एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करें तथा मेरे जिले कालाहांडी में और उड़ीसा के सभी 30 जिलों में एक-एक कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालय स्थापित करें।

साथ ही, हरियाणा और उत्तर प्रदेश में भी और अधिक कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालय खोले जाएं जहां कि देश में महिला निरक्षरता सर्वाधिक हैं जबकि ये राज्य दिल्ली के निकट होने अथवा अपनी प्राकृतिक परिसम्पत्तियों की वजह से विकसित एवं अपेक्षाकृत धनी राज्य है। उड़ीसा, बिहार और झारखण्ड जैसे राज्यों को बिल्कुल नजरअंदाज कर दिया गया है।

[हिन्दी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा): सभापति महोदया, मैं आपकी इजाजत से यहां से बोलना चाहता हूं।

सभापति महोदया: ठीक है।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: मैं श्री राम कृपाल यादव जी का हृदय से आभारी हूं और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने बहुत महत्वपूर्ण प्राइवेट मैम्बर्स बिल उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क और अनिवार्य शिक्षा प्रदान करने हेतु प्रस्तुत किया है। यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। शिक्षा का देश में हाल अच्छा नहीं है। सरकारी शिक्षण संस्थाओं की हालत अच्छी नहीं है। अगर हम पुराने सरकारी कालेजों की स्थिति देखें तो हालत खराब ही मिलेगी। मैं कई जगहों पर गया हूं। मैंने उत्तर प्रदेश में देखा है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में बहुत अच्छे सरकारी कालेज होते थे लेकिन आज उनकी बिल्डिंगें गिर रही हैं, वहां स्टाफ नहीं है, पढ़ाने के लिए टीचर्स नहीं हैं, खेल के मैदान जो बहुत अच्छे होते थे, आज नहीं हैं। स्थिति दिन-पर-दिन बदतर से बदतर होती जा रही है जो अचम्भे और हमारे लिए शर्म की भी बात है। हम वहां जो अच्छी एजुकेशन प्रदान करते थे, आज उनसे हमारे बच्चे चाहते हुए भी शिक्षा प्राप्त नहीं कर पा रहे हैं। देखने में आता है कि बच्चों की

संख्या दिन-पर-दिन कम होती जा रही है। उसका कारण यह है कि उनको अच्छी शिक्षा प्राप्त नहीं हो रही है। अगर हम दूसरी तरफ देखें तो प्राइवेट शिक्षण संस्थाएं बढ़ती जा रही हैं लेकिन एक बात अच्छी हुई है कि चाहे हम शहरों की तरफ जाएं या अपने क्षेत्र के देहातों में जाएं, वहां लोगों ने प्राइवेट संस्थाएं खोली हैं, उनमें अच्छी और संतोषजनक एजुकेशन मिल रही है और बच्चों की भी अच्छी तादाद है। उनकी फीस अधिक होने के कारण साधारण परिवार के व्यक्ति को दिक्कत आती है। सरकार से कम्पलसरी हायर एजुकेशन देने की बात कही गई है। आपको उस पर विशेष ध्यान देना चाहिए। माननीय मंत्री जी यहां उपस्थित हैं।

मुझे याद है 1984 में जब मैं संसद का सदस्य था, माननीय राजीव गांधी जी हमारे प्रधानमंत्री थे। उस समय एजुकेशन पॉलिसी पर चर्चा हुई थी और शायद पंत जी एजुकेशन मिनिस्टर थे। उसमें बात थी कि क्यों न शिक्षा का राष्ट्रीयकरण किया जाए? हम शिक्षा का राष्ट्रीयकरण करें। क्योंकि आज देखने में आया है, मैं एक तरफ आपको हमारे गवर्नमैन्ट कालेजेज हैं या और संस्थाओं के बारे में बता रहा हूं और दूसरी तरफ अगर हम केन्द्रीय विद्यालयों और नवोदय विद्यालयों को देखें, जो केन्द्र सरकार से संचालित हैं, अगर हम वहां जाएं और जब भी हमें वहां जाने का मौका मिलता है तो हम देखते हैं कि वहां एजुकेशन अच्छी है। वहां लोग पढ़ने के लिए लालायित रहते हैं। बहुत से लोग हमारे पास आते हैं कि हमारे एडमीशन वहां होने चाहिए। लेकिन वहां कुछ सीमाएं हैं, वहां केन्द्रीय सरकार से संबंध रखने वाले जो अधिकारी और कर्मचारी है, उनके बच्चों को प्राथमिकता दी जाती है। इसके अलावा वहां फौज से संबंध रखने वाले लोगों को भी प्राथमिकता दी जाती है। लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूं कि वहां शिक्षा अच्छी क्यों है? उनमें समाज के वही लोग हैं जो सरकारी विद्यालयों, केन्द्रीय विद्यालय और सर्वोदय विद्यालयों में पढ़ाते हैं। इसका एक कारण यह है कि उन्हें भारतवर्ष में कहीं भी ट्रांसफर किया जा सकता है। यदि कोई शिकायत होती है तो वे कन्याकुमारी में या आसाम तक भेजे जा सकते हैं। उन्हें ईस्ट, नार्थ, वैस्ट या साउथ कहीं भी भेजा सकता है। इसलिए उनमें ट्रांसफर होने का भय होता है। लेकिन हमारे यहां ऐसा सिस्टम नहीं है। हम अगर प्राइमरी पाठशालाओं को देखें, हम मिडिल क्लास या आठवीं कक्षा की पाठशालाओं को देखें तो बहुत दुख होता है। साठ साल की आजादी के बाद आज भी हमारे बच्चे पेड़ों के नीचे पढ़ते हुए नजर आते हैं। वहां जो बिल्डिंगें वहां बनी थीं, वे क्षतिग्रस्त हो गईं, वहां बाउंड्री नहीं है। ऐसे स्कूलों में जहां बच्चे पढ़ते हैं, वहां हमें कई बार जाने का मौका मिला है। हम अपने संसदीय क्षेत्र में अक्सर वहां जाते हैं। वहां सूअर चरते रहते हैं, गंदगी का साम्राज्य है। गांवों के लोगों ने उन बिल्डिंगों को शौचालय बना दिया है, क्योंकि वहां पर शौचालय नहीं है। उन स्कूलों में बच्चों के लिए स्वच्छ पानी नहीं है। वहां स्वास्थ्य की सेवाएं नहीं हैं, वहां फिजिकल एजूकेशन नहीं है। उनके खेलने के लिए वहां कोई मैदान नहीं है। फिर हम उन बच्चों को कैसे कहेंगे कि वे उस मानसिकता से उभरकर आगे आएं। मैं समझता हूं कि स्कूलों में जो एक अच्छा वातावरण मिलना चाहिए, वह दिन-प्रतिदिन खराब होता जा रहा है। टीचर्स स्कूलों में पढ़ाने के लिए नहीं आते हैं। इसके अलावा जिन स्कूलों में चार या छः टीचर्स की जरूरत है, वहां केवल दो टीचर्स हैं।

सभापति महोदया, मुझे याद है, जब मैं पिछली बार चुनाव लड़ रहा था तो एक बच्चे ने आकर मेरा कुर्ता पकड़कर खींचा और उसने मुझसे ब्रज भाषा में कहा-ऐ मानवेन्द्र अगर तू जीत गयो तो ये मास्टर स्कूल में पढ़ायवे आवेंगे कि न आवेंगे। आप उस बच्चे की भावना, उस बच्चे की टीस देखिये कि वह बच्चा पढ़ना चाहता है, मगर टीचर्स स्कूल में पढ़ाने के लिए नहीं आते। वे नेतागिरी करते हैं, अपने खेतों में जुताई करते हैं या हम लोगों से संबंधित हैं, क्योंकि वे टीचर्स हैं, समाज के अच्छे लोग हैं, समाज में प्रभाव रखते हैं। हम उन्हें वहां से हटाने की बात नहीं करते। अगर ट्रांसफर होता है तो हम चाहते हैं कि यह अध्यापक वहीं स्कूल में रहे, क्योंकि वह हमारा व्यक्ति है। इसमें हमारा स्वार्थ है, क्योंकि हम अपने वोटों के लिए उनसे काम लेते हैं। मगर मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि इस मामले में गहन विचार होना चाहिए। बच्चे हमारे समाज की रीढ़ की हड्डी हैं, बच्चे देश का भविष्य हैं। अगर हम उन्हें अच्छी शिक्षा नहीं देंगे तो हम आगे कैसे काम करेंगे।

हम मानते हैं कि आज हमने प्राइवेट एजूकेशन में बहुत तरक्की की है। हमने टैक्निकल एजूकेशन में बहुत तरक्की है। यदि आप कभी दिल्ली से मथुरा, आगरा तक जाते हैं तो देखते हैं कि सड़कों के दोनों तरफ बहुत अच्छे विद्यालय बन गये हैं, जिनमें टैक्निकल एजूकेशन, आई.टी. सैक्टर की एजूकेशन, एम.बी.ए. आदि कोर्सेज के माध्यम से शिक्षा दी जाती है। लेकिन उन विद्यालयों में फीस बहुत ज्यादा है। इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूं कि उनमें ऐसे बहुत से सैन्टर्स हैं, यदि आप पता लगायें, जहां पैसे लेकर सर्टिफिकेट्स दिये जाते हैं, वहां पढ़ाई आज भी नहीं होती है। मेरे पास हमारे क्षेत्र के बच्चे कंप्यूटर का डिप्लोमा लेकर नौकरी के लिए आते हैं। अगर हम उन्हें कही भेजते हैं तो वहां उनका इंटरव्यू लिया जाता है, उनका एंट्रेन्स एग्जाम लिया जाता है तो वे उसकी ए.बी.सी. भी नहीं जानते हैं। मगर उनके पास उसके सर्टिफिकेट्स हैं जिसके लिए आपको यह देखना होगा कि जो लाइसेंसेज, जो परमिशन आपने उन संस्थाओं के लिए दी है, वह वाकई उनके भविष्य को और शिक्षा के भविष्य को सुरक्षित कर

[कुंवर मानवेन्द्र सिंह]

रहे हैं या नहीं कर रहे हैं। आज इसके लिए आपको एक कमेटी बनानी चाहिए।

सभापति महोदया: वैसे प्राइवेट इंस्टीट्यूशंस की इंक्वायरी करवानी चाहिए।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: उसके लिए एक कमेटी सैट-अप की जानी चाहिए। आपके अधिकारी जो आपने नियुक्त किए हैं, कुछ जयपुर से आते हैं, बी.एड की परीक्षाओं के लिए आते हैं, वहां बी.एड की बिल्डिंग ही नहीं है, उनको लाइसेंस दिये जाते हैं क्योंकि वे पैसा लेती हैं और उनमें हालत यह है कि उनकी बिल्डिंग न होने के कारण किसी छोटी जगह स्कूल चल रहा है, उनको वहां पर परमिशन दे दी गई। विद्यार्थी है नहीं, वे उनसे पैसा लेते हैं, लाखों करोड़ों रुपये एक-एक संस्था जहां कुछ भी नहीं है, वहां पर जो संस्था के मालिक हैं, वे करोड़ों रुपया कमा रहे हैं। एक के बाद दूसरी इस तरह की फर्जी संस्थाएं खुलती चली जा रही हैं। क्या हमारा इस सदन का यह फर्ज नहीं है, क्या माननीय मंत्री जी का यह फर्ज नहीं है कि उसकी जांच कराई जाए, उनके भविष्य से जो खिलवाड़ किया जा रहा है, उसको रोका जाए?

मैं कई इस तरह के विद्यालय जानता हूं, चाहे हम इंटरमीडिएट्स की बात करें, चाहे प्राइवेट शिक्षा संस्थाओं की बात करें, हमारे और प्रांतों का पता नहीं, उत्तर प्रदेश के सेंटर्स को बेचा जाता है। वहां पर जो प्राइवेट संस्थाएं हैं, उनको लाखों रुपये में बेचा जाता है और सुनने में आता है कि वह पैसा चाहे तो वहां के जिले के शिक्षा अधिकारी से लेकर, एजुकेशन मिनिस्टर तक उनमें शामिल हैं, उनके उच्च अधिकारी शामिल हैं जिनको करोड़ों रुपया वसूल करके रिमोट इलाके में सेंटर्स दिये जाते हैं जहां पर नकल कराई जाती है, प्रति विषय तीन-तीन हजार रुपये उनके गार्जियन्स से लिये जाते हैं और उन बच्चों को चाहे प्रथम श्रेणी में पास कराइए जिसमें डिस्टिंक्शन कराने का इतना पैसा है, सैकेंड डिवीजन का इतना पैसा है, फर्स्ट डिवीजन का इतना पैसा है, यह निश्चित है। आज आप जांच कराएं, हमारे यहां परीक्षाएं हो रही हैं। जब हम वहां के जिला शिक्षा अधिकारी से कहते हैं तो पता लगता है कि वे बैठकर नकल करा रहे हैं। वहां का जो एडमिनिस्ट्रेशन है, सब मिले हुए हैं, सबको पैसा दिया जाता है- चाहे वह इंटरमीडिएट की परीक्षाएं हो, चाहे हाइस्कूल की परीक्षाएं हों, चाहे बी.ए. की परीक्षाएं हों, बी.एस.सी. हो या एम.एस.सी. हो या टैक्नीकल विद्यालय हों, कोई भी हों, एक नकल का साम्राज्य चल रहा है। हम बच्चों के भविष्य को क्यों अंधकार में डाल रहे हैं? क्यों नहीं हमारी सरकार ध्यान नहीं दे रही है? इस पर आज बहुत ही गंभीरता से सोचने की आवश्यकता है।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: सिर्फ शिक्षा ही काफी नहीं है, दक्षता विकास भी होना चाहिए।

[हिन्दी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: महोदया, वहां पर खुलेआम यह हो रहा है। सब जानते हैं, आप भी जानते होंगे। आपके यहां भी हो रहा होगा। बहुत से प्रांतों में पता लगता है कि टीचर की नियुक्ति हुई, टीचर जाता ही नहीं है। उसे अगर 8000 रुपये मिलते हैं तो उसने 2000 रुपये में दूसरा टीचर रख दिया। वह घर पर बैठा है। दूसरा टीचर पढ़ाने जा रहा है। पता लगा कि उसने तीसरे टीचर की नियुक्ति कर दी। ऐसे कई केसेज हुए हैं। वे बच्चों को पढ़ाते ही नहीं हैं। टीचर स्कूल में जाते ही नहीं हैं। बच्चे वापस घर में आ जाते हैं। एजुकेशन का सारा वातावरण समाप्त हो जा रहा है। इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि इस पर हमें बेहद गंभीरता से सोचना चाहिए, नहीं तो देश का भविष्य जो बच्चा है, हो सकता है कि चंद पैसे वालों के बच्चे बहुत अच्छी एजुकेशन प्राप्त करें, अच्छे-अच्छे कालेजों-स्कूलों में पढ़ें, मगर जो मध्यम वर्ग है, जो पिछड़ा-वर्ग है, जो आदिवासी है, जो गरीब वर्ग है, उनको भी संविधान में अधिकार मिले हुए हैं कि वे पढ़कर एक अच्छे नागरिक बनें, अच्छी जगह जाएं, अच्छी योग्यता हासिल करें मगर किसकी जिम्मेदारी है अगर उनको अच्छी शिक्षा नहीं दी जाती? यह हमारी जिम्मेदारी है। इस सम्मानित सदन की जिम्मेदारी है। हमारी सरकार की जिम्मेदारी है। इस पर हमें अवश्य ध्यान देना चाहिए। यह बड़ा गंभीर विषय है।

[अनुवाद]

ऐसा कहा जाता है कि "स्वास्थ्य ही धन है।" यह भी कहा जाता है कि:

"धन खो गया तो कुछ नहीं खोया;
स्वास्थ्य खो गया तो कुछ खो गया;
चरित्र खो गया तो सबकुछ खो गया।"

[हिन्दी]

अगर हमें स्कूल में शिक्षा प्राप्त नहीं हुई, अगर चरित्र का निर्माण करने का मौका बच्चों को नहीं मिला तो हम चाहे किसी भी क्षेत्र में जाएं, चाहे हम राजनीति में जाएं, चाहे हम प्रशासन में जाएं या हम बिजनैस में जाएं।

सायं 6.00 बजे

या किसी भी क्षेत्र में हमारे पास चरित्र नहीं है, राष्ट्रीय चरित्र नहीं है, अगर हम देश के प्रति समर्पित नहीं हैं तो कहीं कुछ नहीं हो सकता है। हमारे समाज में अनेक विषमतायें हैं। हम लोग राजनीति में हैं, हम पर अनेक आरोप लगाये जाते हैं कि हम भ्रष्ट हैं, ईमानदार नहीं हैं, सफेदपोश लोग हैं। इसका कारण यह है कि हम लोगों का चरित्र गिरा हुआ है। हमने प्रशासन को देखा है कि वहां रिश्वत का बोलबाला है। अगर व्यवसाय में जायें तो टी.वी. और अखबारों में देखते हैं कि अगर कहीं भी गलत दवाईयां पकड़ी जाती हैं, या जो फर्जी दवाईयां बना रहे हैं, उन्हें कौन बना रहा है? वे लोग, जो समाज को जीवनदान तो देना चाहते हैं लेकिन गरीब आदमी उस गलत दवाई को खाता है तो मौत की नींद सो जाता है। इससे बड़ा अनर्थ और क्या हो सकता है? हमारे पास राष्ट्रीय चरित्र नहीं है। हमारे इंजीनियर्स पुल बनाते हैं। जो पुल 10 साल तक चलना चाहिये, वह बहुत जल्दी गिर जाता है। आज हम देखते हैं कि प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना में 22 लाख रुपये लगाकर एक किलोमीटर सड़क का निर्माण किया जा रहा है। लेकिन उस सड़क की दशा भी दयनीय होती है। जब मैंने इस बात की वहां रिपोर्ट की तो एक जांच कमेटी वहां गई। मुझे फोन आया कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र मथुरा में 60 लाख रुपये चन्दे के लिये इकट्ठे किये जा रहे हैं। मैंने फोन करने वाले से पूछा कि आप कौन हैं तो उसने नाम बताने से इनकार कर दिया और कहा कि वह कांट्रेक्टर है लेकिन जो कमेटी जांच के लिये आयेगी, उसे 60 लाख रुपया दिया जायेगा। जांच रिपोर्ट वैसी ही वैसी चली गई, उसमें कोई दोष नहीं बताया गया। इसका कारण हमारी एजुकेशन है। हमारे समाज में अच्छी एजुकेशन देने की आवश्यकता है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: लेकिन मोरल एजुकेशन चाहिये।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: अच्छी एजुकेशन मिलनी चाहिये, चाहे फिजीकल एजुकेशन हो, मोरल एजुकेशन हो जो हर तरह से बच्चे के चरित्र का निर्माण करेगी। हम अच्छी एजुकेशन की बात कर रहे हैं और यह मिलनी चाहिये। जब तक सरकार शिक्षा का राष्ट्रीयकरण नहीं करेगी, कुछ नहीं हो सकता है। केंद्र सरकार इस ओर ध्यान दे, यह मेरा सुझाव है। टीचर्स को अच्छी और ज्यादा तनख्वाह मिलनी चाहिये। उनका ट्रांसफर भी करें। कई लोगों ने मुझसे कहा है कि प्राइमरी एजुकेशन में तब सुधार होगा जब टीचर्स को अच्छी तनख्वाह मिलेंगी। सरकार एजुकेशन पर ज्यादा पैसा खर्च करे। कम से कम बच्चे बरसात, जाड़े में पढ़ सकें।

सभापति जी, हमारी सरकार ने बच्चों के लिये भोजन की व्यवस्था की है। हमारे यहां एक संस्था अक्षयपात्र है जिसने गत वर्ष 70 हजार बच्चों के लिये भोजन की व्यवस्था की थी जिसमें एक बार मैं गया था। उसने बहुत अच्छा भोजन बच्चों के लिए बनाया था जिसे मैंने भी खाया। अगली बार के लिये एक लाख बच्चों के लिये भोजन तैयार करने की सोच रहा है। उनकी मोबाइल वैन खाना लेकर जाती है। इससे दो फायदे हुये हैं। इससे बच्चों की एटैंडेंस स्कूल में बढ़ी है, वहां दूसरी ओर जिन बच्चों को एक समय का खाना मुश्किल से मिलता था, आज वे अच्छा खाना पा रहे हैं। मैंने ऐसे स्कूलों को विजिट किया है और मैंने देखा है कि बच्चों का पढ़ने में मन लगा है। वहां के स्कूलों की एजुकेशन और परिणामों में प्रतिशत बढ़ा है क्योंकि उन्हें अच्छा भोजन मिल रहा है।

सभापति जी, मैंने बहुत से स्कूलों को देखा है जहां एन.जी.ओज. अक्षयपात्र जैसे नहीं हैं जो खाना बना सकें। वहां की हालत यह है कि जो टीचर्स हैं, केवल दो हैं- एक प्रिंसीपल और एक टीचर। वहां पर वे लोग खुद ही खाना बनाते हैं। उनका सारा दिन खाना बनाने में चला जाता है। वह खाना भी कुछ बच्चों को अच्छा मिला और कुछ को नहीं। हम अखबारों में पढ़ते हैं कि खराब खाना मिलने से कई बच्चे बीमार हो गए। केन्द्र सरकार तमाम पैसा बच्चों के अच्छा खाने के लिए दे रही है, मगर उसका दुरुपयोग न हो, इसकी भी व्यवस्था सरकार को करनी चाहिए। आप एनजीओज को पैसा दें। अक्षयपात्र जैसे एनजीओ ने बहुत से जिलों में काम शुरू किया है। और भी एनजीओ इस क्षेत्र में आ सकते हैं जिससे पैसे का सदुपयोग हो, बच्चों को अच्छा खाना मिले, स्कूलों में बच्चों की संख्या बढ़े, परीक्षाफल अच्छे आएं और बच्चे अच्छी योग्यता हासिल कर सकें।

अंत में यही कहते हुए मैं इस बिल का पुरजोर समर्थन करता हूं और ऐसी आशा करता हूं कि भविष्य में इस एजुकेशन पर केन्द्र सरकार का शिक्षा मंत्रालय विशेष ध्यान देते हुए इसके राष्ट्रीयकरण की बात करेगा जो माननीय स्वर्गीय राजीव गांधी के समय में शुरू हुई थी। ऐसा करने से हम पूरे भारतवर्ष के हर क्षेत्र में, चाहे वे शहरी क्षेत्र हों, ग्रामीण, आदिवासी या दलित क्षेत्र हों, देश के किसी भी कोने में हम स्वस्थ और अच्छी शिक्षा दे सकें जिससे हमारे बच्चे देश के अच्छे नागरिक बनें और देश अच्छी दिशा में आगे जाए।

[अनुवाद]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी): सभापति महोदया, मैंने श्री राम कृपाल यादव द्वारा

[श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी]

31 अगस्त, 2007 को प्रस्तुत किए गए गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्प पर इस सभा में हुई चर्चा को सुना है। इस संकल्प में, उन्होंने सरकार से यह सुनिश्चित करने हेतु अपेक्षित कदम उठाने का अनुरोध किया है कि बच्चों को उच्चतर शिक्षा प्राप्त हो।

मैं इस स्थिति में नहीं हूं कि माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त की गयी सभी आशंकाओं का जिक्र करते हुए उनका उत्तर दूं परन्तु सबसे पहले मैं इस काफी महत्वपूर्ण संकल्प को प्रस्तुत करने के लिए श्री राम कृपाल यादव को धन्यवाद देना चाहती हूं। मैं इस विचार-विमर्श में सुविधापूर्वक भाग लेने और इस संबंध में अपने मूल्यवान सुझाव देने हेतु श्री आरून रशीद, डा. के.एस. मनोज, श्री थावरचन्द गेहलोत, श्री महताब, श्री शैलेन्द्र कुमार, श्री आर.पी. वर्मा, डा. सेबेस्टियन पाल, श्री चन्द्रप्पन, श्री के.एस. राव, प्रो. रामदास, श्री बी.के. देव और कुंवर मानवेन्द्र सिंह को भी धन्यवाद देती हूं।

सर्वप्रथम मुझे यह दुहराने दें कि शिक्षा हमारे लिए विश्वास की चीज है तथा हमने हमेशा ही शिक्षा को अत्यंत महत्व दिया है क्योंकि हमारा दृढ़ विश्वास है कि शिक्षा हमारी सभी समस्याओं और परेशानियों के लिए रामबाण है जैसा कि मेरे अनेक माननीय सहयोगियों ने बल देकर कहा है। यहां तक कि हमारे स्वतंत्रता आंदोलन के दौरान गांधी सहित हमारे अन्य राष्ट्रीय नेताओं ने इस बात पर बल दिया था कि शिक्षा को हमारे सभी प्रकार के विकास का आधार होना चाहिए। संविधान में जिसे हमारी स्वतंत्रता प्राप्ति के थोड़े ही समय बाद अपनाया गया, हमारे नेताओं ने यह सुनिश्चित करने पर ध्यान दिया कि हम अपने देश के बच्चों की शैक्षणिक आवश्यकताओं और देश की आवश्यकताओं को अवश्य पूरा करें। हालांकि हमारा वित्तीय और अवसंरचनात्मक दबाव हमें हमारी शैक्षणिक प्रणाली हेतु कोई बड़ी योजनाएं बनाने अथवा यहां तक कि महत्वाकांक्षी प्राथमिकताएं मुहैया कराने की अनुमति नहीं देता हमने संविधान के भाग-चार में उपबंध करके एक अच्छी शुरूआत की है जिसमें संविधान लागू होने के 10 वर्षों के अंदर हमारे सभी बच्चों के लिए नि:शुल्क और सार्वभौमिक प्राथमिक शिक्षा सुनिश्चित की गयी है। लेकिन हम उस स्थिति में नहीं रहे और हमारे देश के लिए आवश्यक शिक्षा प्रणाली के प्रति हमारे दृष्टिकोण तथा अवधारणा में आमूल-चूल परिवर्तन आया है। हमने संघीय शासन पद्धति को अपनाया है जिसमें कुछ स्वायत्तता के साथ, राज्य सरकारें अपने-अपने अधिकार क्षेत्र में स्वतंत्र होकर कार्य कर सकती हैं। यह माना गया है कि एकसमान शिक्षा प्रणाली न केवल कठिन होगी अपितु यह वांछनीय भी नहीं होगी। इसलिए संविधान में संघ और राज्य सरकारों के बीच शक्तियों के विभाजन में शिक्षा को राज्य सरकारों को दिया गया।

यह भी महसूस किया गया था कि प्रत्येक राज्य इस बात का निर्णय कर सकते हैं कि उनके राज्य के लिए सर्वाधिक अनुकूल क्या है और वे एक ऐसी प्रणाली तैयार करेंगे जिससे उस राज्य की स्थानीय आवश्यकताओं, आकांक्षाओं और संसाधनों की आवश्यकता की पूर्ति की जा सके। हम इस बात के प्रति पूरी तरह सतर्क हैं कि जहां तक अभी तक शिक्षा का संबंध है तो हमने हमेशा बढ़ियां करने का प्रयत्न किया है।

मैं इस संबंध में थोड़ा पीछे जाना चाहती हूं। वर्ष 1986 में राष्ट्रीय शिक्षा नीति लागू की गई थी और 1992 में इसमें संशोधन किया गया था, जिसमें राष्ट्रीय पाठ्यचर्या ढांचे के आधार पर राष्ट्रीय शिक्षा प्रणाली की परिकल्पना की गई थी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ कॉमन कोर जो कि लचीला हो, अंतर्विष्ट किए जाएंगे। सभी पक्षों की भागीदारी के माध्यम से राष्ट्रीय पाठ्यचर्या ढांचा, 2005, जिसे एनसीएफ, 2005 भी कहा जाता है, तैयार किया गया था, जिसमें सभी की चिंताओं पर विचार किया गया था। राष्ट्रीय पाठ्यचर्या ढांचा, 2005 में भारत के संविधान में वर्णित मूल्यों जैसे सामाजिक न्याय, समानता और पंथ निरपेक्षता के मूल्यों पर आधारित बहुलवादी समाज में राष्ट्रीय शिक्षा प्रणाली को सुदृढ़ करने का प्रस्ताव किया गया था। राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद ने एक पाठ्यचर्या तैयार की और राष्ट्रीय पाठ्यचर्या ढांचा, 2005 के आलोक में राज्य सरकारों से यह अपेक्षा की गई थी कि वे राष्ट्रीय पाठ्यचर्या ढांचा, 2005 के आधार पर अपने-अपने राज्य बोर्डों की पाठ्यचर्या में संशोधन करें।

अत: यह कहना सही नहीं है कि हमने शिक्षा के क्षेत्र में समुचित प्रगति नहीं की है। अब हम अपने साक्षरता संबंधी आंकड़ों की बात करते हैं। स्वतंत्रता के समय हमारी साक्षरता दर लगभग 18.33 प्रतिशत थी या हम ये कहें कि 1951 में हमारी साक्षरता दर 18.33 प्रतिशत थी। वर्ष 2004 में राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण के अनुसार हमारी साक्षरता दर लगभग 67.30 प्रतिशत थी जिसमें पुरुष साक्षरता दर 77 प्रतिशत और महिला साक्षरता दर 57 प्रतिशत थी। हमें यह बात भी सोचना चाहिए कि भारत जैसे विशाल देश जो सदियो तक औपनिवेश रहा है, में शिक्षा का विकास एक गुरुत्तर कार्य है और हमारे पास ऐसा कोई जादू नहीं है जिसके माध्यम से हम एक दिन में शिक्षा प्रणाली का कायाकल्प कर दें। इस दिशा में सबसे महत्वपूर्ण पहला कदम 86वां संविधान संशोधन अधिनियम था जिसमें 6 से 14 वर्ष तक की आयु के सभी बच्चों के लिए नि:शुल्क और अनिवार्य शिक्षा को मूल अधिकार बनाया गया। यह संविधान संशोधन वर्ष 2002 में किया गया था। नये अनुच्छेद 21(क) के माध्यम से शिक्षा के अधिकार को मूल अधिकार बनाया गया है लेकिन इस अनुच्छेद को अभी तक लागू नहीं किया

गया है परन्तु महोदया, मैं आपके माध्यम से इस सम्माननीय सभा को यह बताना चाहती हूं कि हम इस बारे में सक्रियता से विचार कर रहे हैं और मैं यह बात विश्वास के साथ कह सकती हूं कि जल्दी ही ये विधान सभा के समक्ष लाया जाएगा। फिलहाल संविधान में ऐसा कोई उपबंध नहीं है जिसमें यह कहा गया है कि माध्यमिक और उच्च माध्यमिक शिक्षा को नि:शुल्क तथा अनिवार्य किया जाए, जोकि एक संवैधानिक आदेश नहीं है। हालांकि हमारे यहां एक संवैधानिक आदेश है जिसमें कहा गया है कि हमारे देश के अंदर 6 से 14 वर्ष तक की आयु के बच्चों को नि:शुल्क और अनिवार्य रूप से शिक्षा प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

लेकिन देश में आरंभिक शिक्षा के सार्वभौमिकरण के लिए हमें तीन बड़े घटकों को ध्यान में रखना होगा, जिनमें पहला सर्व शिक्षा अभियान दूसरा मध्याह्न भोजन योजना तथा तीसरा कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालय है।

अब मैं सर्व शिक्षा अभियान पर आती हूं। सर्व शिक्षा अभियान को 2001-2002 में आरंभिक शिक्षा में नामांकन को सार्वभौमिक बनाने के उद्देश्य से लागू किया गया था। इसके अतिरिक्त इसका एक उद्देश्य यह भी था कि इस दौरान जो बच्चे प्रवेश ले वे वर्ष 2010 तक विद्यालय छोड़कर न जाए। जब हम सर्वशिक्षा अभियान की उपलब्धियों की बात करते हैं तो सर्वशिक्षा अभियान के अंतर्गत 2004-05 में प्राथमिक स्तर पर नामांकन अनुपात 108 प्रतिशत और उच्च प्राथमिक स्तर पर 70.5 प्रतिशत था। महोदया, अब 98 प्रतिशत ग्रामीण जनसंख्या को एक किलोमीटर की परिधि में प्राथमिक विद्यालय उपलब्ध है। यह एक मानदंड है। सर्वशिक्षा अभियान के अनुसार प्रत्येक एक किलोमीटर की परिधि में बच्चों के लिए एक विद्यालय होना अनिवार्य है। ताकि आरंभिक शिक्षा बच्चों की पहुंच में हो।

जहां तक विद्यालय न जाने वाले बच्चों का संबंध है तो अब इसमें कमी आई है और आज यह घटकर जनसंख्या का चार प्रतिशत से भी कम है। वर्ष 2001 में विद्यालय न जाने वाले बच्चों की संख्या लगभग 4.4 करोड़ थी और आज यह संख्या घटकर मात्र 76 लाख रह गई है। हां, हम इस बात से सहमत हैं कि ये सभी ऐसे बच्चे हैं जिन तक पहुंचना आसान नहीं है, शायद ये बच्चे विस्थापित परिवारों से संबंधित है लेकिन हम यह सुनिश्चित करने का हर संभव प्रयास कर रहे कि इन बच्चों की संख्या में भी कमी आए।

महोदया, 31 दिसम्बर, 2007 तक 8.81 लाख अतिरिक्त अध्यापकों की भर्ती की गई है; 31 दिसम्बर, 2007 तक 1.87 लाख नए विद्यालय खोले गए हैं इसके अतिरिक्त 31 दिसम्बर, 2007 तक 7.56 लाख अतिरिक्त कक्षाओं का निर्माण किया गया है।

सभापति महोदया: संकल्प के लिए आबंटित समय समाप्त हो गया है। यदि सभा सहमत हो तो हम मंत्री जी का उत्तर समाप्त होने तक समय को बढ़ा सकते हैं।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां, महोदया।

सभापति महोदया: इस बात से सभी सहमत है। महोदया, आप अपनी बात जारी रख सकती हैं।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: शिक्षा गारंटी योजना और वैकल्पिक अभिनव शिक्षा, सर्व शिक्षा अभियान के दो अन्य बहुत ही महत्वपूर्ण घटक है। इन दो योजनाओं में मुख्यत: उन बच्चों पर ध्यान दिया गया है जो विद्यालय नहीं जाते या विद्यालय जाने में असमर्थ हैं। इन दो योजनाओं के माध्यम से ब्रिज कोर्स प्रदान किया जाता है जिससे की यह सुनिश्चित किया जा सके कि विद्यालय न जाने वाले बच्चों को इन केन्द्रों में लाया जाए और उन्हें ब्रिज कोर्स दिया जाए तथा जब वे पूरी तरह तैयार हो जाए तब उन्हें शिक्षा की मुख्य धारा में लाया जाए।

इस उल्लेखनीय सर्व शिक्षा अभियान में हमारे देश में शायद सबसे बड़ी मध्याह्न भोजन योजना शुरू की गई है जिसे मध्याह्न भोजना योजना कहा जाता है। आज इसमें सभी ब्लाकों में पांचवीं कक्षा तक 9.7 करोड़ विद्यार्थियों और 3,479 शैक्षिक रूप से पिछड़े ब्लाकों में आठवीं कक्षा तक 1.67 करोड़ विद्यार्थियों को शामिल किया गया है। ये 2007-08 के आंकड़े हैं। अब सर्व शिक्षा अभियान विद्यालयों, सरकारी अनुदान प्राप्त करने वाले विद्यालयों और सरकारी विद्यालयों में आठवीं कक्षा तक के सभी छात्रों को शामिल करने के लिए मध्याह्न भोजन योजना का विस्तार कर दिया गया है। अतएव, अब इस व्यापक भोजन योजना में देश भर में तकरीबन 13.9 करोड़ बच्चों को शामिल किया जाएगा।

मध्याह्न भोजन योजना के माध्यम से बच्चों को दिए जाने वाले पोषाहार के लिए सरकार भोजन तैयार करने हेतु राज्यों को नि:शुल्क अन्न मुहैया कराती है। यह सुनिश्चित करने के लिए अंतरण लागत मुहैया करवाई जाती है कि बच्चों को अपने भोजन के माध्यम से कार्बोहाइड्रेट और प्रोटीन पर्याप्त मात्रा में मिल सके। महोदय निश्चित रूप से मैं आपके माध्यम से अपने माननीय साथियों को यह बताना चाहूंगी कि जब तक इसमें सामुदायिक भागीदारी नहीं होगी मैं नहीं समझती कि तब तक हम इस योजना को बनाने के उद्देश्यों को पूरा कर पाएंगे। यह सुनिश्चित करने के

[श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी]

लिए विद्यालयों ने माता-पिता अध्यापक संघ बनाए हैं कि माता-पिता विद्यालय आएं और यह सुनिश्चित करने के लिए भोजन की जांच करें कि बच्चों को दिया जाने वाला भोजन अच्छी स्वास्थ्यकर स्थिति में तैयार किया गया है और बच्चों को पौष्टिक भोजन दिया जा रहा है। अतएवं महोदया मैं आपके माध्यम से अपने माननीय साथियों से अनुरोध करना चाहूंगी कि वे राज्य सरकारों पर यह सुनिश्चित करने के लिए दबाव डालें कि माता-पिता अध्यापक संघ वास्तव में मजबूत हों और हमारे अपने बच्चों के कल्याण हेतु वे भली-भांति कार्य करें।

कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालयों की बात करते हुए मैं बताना चाहूंगी कि ये उच्च प्राथमिक स्तर के आवासीय विद्यालय हैं जो मुख्यत: अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, अ.पि. वर्ग और अल्पसंख्यक समुदायों की बालिकाओं के लिए स्थापित किए गए हैं। इन विद्यालयों की योजना शैक्षणिक रूप से पिछड़े ऐसे ब्लाकों में कार्यान्वित की जा रही हैं जहां महिला साक्षरता दर राष्ट्रीय औसत से बहुत कम है और महिला और पुरुषों की साक्षरता दर में व्यापक अंतर है। जो कि राष्ट्रीय औसत से अधिक है। यह योजना 24 राज्यों में पहले ही से चलाई जा रही है और मार्च, 2007 तक 2180 कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालयों की स्थापना की जा चुकी है और 31 दिसम्बर, 2007 तक 2180 कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालय कार्य करना प्रारंभ कर चुके हैं। अब संशोधित दिशानिर्देशों जो 1 अप्रैल, 2008 से प्रभावी होंगे के अंतर्गत 410 नए कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालयों की स्थापना की जाएगी। हम कुछ जिले के लिए कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालयों की स्वीकृति पहले ही दे चुके हैं और इस योजना में 1,82,960 बालिकाओं को शामिल किया गया है। इस समय कस्तूरबा गांधी बालिका विद्यालय तेजी से स्थापित किए जा रहे हैं।

जहां तक मेरे माननीय साथी श्री रामकृपाल यादव द्वारा लाए गए संकल्प जिसमें माध्यमिक और उच्चतर माध्यमिक शिक्षा के सार्वभौमिकरण पर बल देने की बात की गयी थी, का संबंध है, तो पहली कक्षा और पांचवीं कक्षा के बीच विद्यालय छोड़ने वाले विद्यार्थियों की दर 29 प्रतिशत, पहली और आठवीं कक्षा के बीच विद्यालय छोड़ने वाले विद्यार्थियों की दर 51 प्रतिशत और पहली और दसवीं कक्षा के बीच विद्यालय छोड़ने वाले विद्यार्थियों की दर 62 प्रतिशत है। नौवीं कक्षा से बारहवीं कक्षा तक के छात्रों का सकल नामांकन अनुपात 40 प्रतिशत है। अतएव, यह अनिवार्य है जब हम माध्यमिक और उच्चतर माध्यमिक शिक्षा के सार्वभौमिकरण की बात करते हैं तो हमें यह सुनिश्चित करना होगा कि पहले हम प्राथमिक शिक्षा में अभी भी विद्यमान समस्याओं का समाधान करें। क्योंकि प्राथमिक शिक्षा प्राप्त करने के बाद ही बच्चा माध्यमिक और उच्चतर माध्यमिक शिक्षा की ओर बढ़ता है। अतएव माध्यमिक शिक्षा के सार्वभौमिकरण को निश्चित रूप से पूरा किया जा सकता है लेकिन इससे पहले हमें प्राथमिक शिक्षा में विद्यमान समस्याओं का निराकरण करके उसे मजबूत बनाना होगा। इसके बावजूद केन्द्र सरकार ने केन्द्रीय विद्यालय संगठन के रूप में और माध्यमिक एवं उच्चतर माध्यमिक स्तर की शिक्षा के लिए और माध्यमिक स्तर की शिक्षा के लिए और माध्यमिक स्तर की शिक्षा के लिए जवाहर नवोदय विद्यालयों के रूप में कई पहलें की हैं।

अभी नवोदय विद्यालय की संख्या 554 है जो प्रति जिले में एक के हिसाब से स्थापित किए गए हैं और 972 केन्द्रीय विद्यालय हैं जो मुख्यत: केन्द्र सरकार के स्थानांतरणीय कर्मचारियों के बच्चों के लिए स्थापित किए गए है। परंतु इसका अर्थ यह नहीं है कि उस क्षेत्र के सामान्य नागरिकों के विद्यार्थियों को इन विद्यालयों में प्रवेश नहीं दिया जाता। इनमें उपलब्ध सीटों में से कुछ प्रतिशत सीटें स्थानीय क्षेत्र के निवासियों के लिए भी होती है। आगामी ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में तकरीबन 44,000 सरकारी माध्यमिक विद्यालयों को सशक्त बनाया जाएगा। ब्लाक स्तर पर 6000 आदर्श विद्यालय स्थापित करने की प्रक्रिया पर विचार किया गया है। जोकि प्रत्येक ब्लाक में एक होंगे जोकि उस क्षेत्र के विद्यालयों के लिए एक आदर्श विद्यालय की तरह काम करेंगे। नए विद्यालय ऐसे स्थानों पर स्थापित किए जाएंगे। जहां कोई विद्यालय नहीं हैं। अतएवं, सर्वप्रथम स्थापित किए जाने वाले 6000 आदर्श विद्यालय सबसे पहले उन क्षेत्रों में स्थापित किए जाएंगे जहां पर विद्यालय नहीं हैं और उसके बाद शेष विद्यालय अलग-अलग जिलों में स्थापित किए जाएंगे। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के संकेन्द्रण वाले 20 जिलों में नवोदय विद्यालयों की स्थापना करने के लिए बजट में 130 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है।

नि:शुल्क शिक्षा संबंधी पहलु की बात करते हुए सर्व शिक्षा अभियान जो कि प्राथमिक शिक्षा योजना है, वह 6 से 14 साल तक के सभी बच्चों के लिए नि:शुल्क है। माध्यमिक स्तर की शिक्षा जवाहर नवोदय विद्यालयों में बिल्कुल मुफ्त है क्योंकि ये विद्यालय मूलत: समाज के वंचित वर्गों से संबंधित बच्चों की आवश्यकताओं को पूरी करने के लिए है। केन्द्रीय विद्यालयों में विद्यार्थियों से कोई शुल्क नहीं लिया जाता परंतु उनमें एक विद्यालय विकास निधि बनाई गयी है जिसमें 140 रुपये प्रति विद्यार्थी की दर से प्रत्येक विद्यार्थी से अंशदान लिया जाता है और इसका उपयोग प्रयोगशालाओं के उन्नयन, पुस्तकालयों के रख-रखाव और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए किया जाता है।

जैसाकि मैंने पहले बताया था कि शिक्षा के राज्य विषय होने के नाते यह राज्य पर निर्भर करता है कि वे माध्यमिक स्तर तक

निःशुल्क शिक्षा मुहैया करवाना चाहते हैं या नहीं। शिक्षा की एकरूपता एक दूसरा मुद्दा है। जिस पर संकल्प में जोर दिया गया है। जैसा कि हमें पता है कि भारत विविधताओं का देश है। यह विविधता भौगोलिक स्तर पर ही नहीं अपितु धर्म, संस्कृति, परम्पराओं, भाषाओं आदि स्तरों पर भी देखी जा सकती है। अतएव विवधता को ध्यान में रखते हुए एकरूप पाठ्यक्रम बनाना काफी सारे लोगों की भावनाओं के अनुरूप नहीं होगा। अतएव प्रत्येक राज्य का अपना अलग पाठ्यक्रम है। प्रत्येक राज्य ने अपने राज्य की भावनाओं और संवेदनशीलता के मद्देनजर विषयों को अपने राज्य के पाठ्यक्रम में शामिल किया है। अतएव ऐसे समय में एकरूप पाठ्यक्रम बनाना वांछनीय नहीं होगा और यह संभव भी नहीं होगा। हालांकि राष्ट्रीय पाठ्यक्रम रूपरेखा, 2005 में एक मुख्य पाठ्यक्रम की व्यवस्था की गयी है जिसका उपयोग देश भर में किया जा रहा है। शिक्षा क्षेत्र में 10+2+3 प्रणाली जिसका कि हम पालन कर रहे हैं, में शिक्षा की एकरूपता विद्यमान है।

अंशकालिक अध्यापकों के बारे में प्रश्न किया गया था। आज यहां पर उपलब्ध कुल अध्यापकों में से 10.91 प्रतिशत अध्यापक अंशकालिक अध्यापक हैं। सर्व शिक्षा अभियान कार्यक्रम के तहत नामांकन में अचानक हुई बढ़ोत्तरी के कारण राज्यों को अर्ध-शिक्षकों का सहारा लेना पड़ा। इसके कारण अर्हक शिक्षकों की कमी हो गई जिसके कारण अर्ध-शिक्षकों की भर्ती की गई।

तथापि, हमने यह सुनिश्चित किया कि शिक्षकों का सेवा में आने पर उन्हें सेवा-पूर्व प्रशिक्षण दिया जाए जहां शिक्षकों को अल्पावधि के लिए प्रशिक्षित किया जाता है। यदि वे पहले से अनुभवी अध्यापक हैं तो उन्हें तीस दिन का प्रशिक्षण लेना पड़ता है। यदि वे अनुभवहीन हैं तो उन्हें सर्वशिक्षा विद्यालयों में अध्यापन व्यवसाय में आने से पूर्व साठ दिनों के प्रशिक्षण से गुजरना पड़ता है।

आज शिक्षा के लिए आबंटन के बारे में कुछ अन्य चिंताएं व्यक्त की गई हैं। राष्ट्रीय न्यूनतम सांझा कार्यक्रम में शिक्षा के लिए सकल घरेलू उत्पाद का 6 प्रतिशत आवंटन करने का आश्वासन दिया गया है। हम इस पर अडिग हैं। हम जी.डी.पी. के 6 प्रतिशत आबंटन हेतु वचनबद्ध हैं। परंतु फिर भी माननीय सदस्यों को यह बात ध्यान में रखने की आवश्यकता है कि सकल घरेलू उत्पाद के छह प्रतिशत, जिसे हमने शिक्षा पर खर्च करने का आश्वासन दिया है, यह केवल भारत सरकार का हिस्सा नहीं है। यह भारत सरकार और राज्यों दोनों का संयुक्त हिस्सा है। वर्षों से भारत सरकार का हिस्सा बढ़ रहा है, तथापि राज्यों के हिस्से में मामूली कमी हुई है। इसलिए, आपके माध्यम से मैं माननीय सदस्यों से संबंधित राज्य सरकारों पर यह सुनिश्चित करने के लिए दबाव डालने का अनुरोध करूंगा कि राज्य इसमें कमी न करे बल्कि उन्हें इसमें वृद्धि करनी चाहिए।

दसवीं एवं ग्यारहवीं योजना में शिक्षा के लिए आवंटन में पर्याप्त वृद्धि हुई है। वर्ष 2008-09 में प्राथमिक शिक्षा के लिए 34,400 करोड़ रुपये एवं 2007-08 में 28,674 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया। सार्वजनिक व्यय के प्रतिशत के संदर्भ में राज्य सरकारों और केन्द्र सरकार का 13 प्रतिशत व्यय हुआ।

व्यावसायिक शिक्षा के बारे में भी चिंताएं व्यक्त की गई हैं जहां यह महसूस किया गया कि हम यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त कदम नहीं उठा रहे हैं कि कौशल उन्नयन किया जाए अथवा बच्चों को कौशल विकास शिक्षा प्रदान की जाए। पहले ही दस लाख विद्यार्थियों की क्षमता वाले 9,500 व्यावसायिक विद्यालय चल रहे हैं। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में संगत पाठ्यक्रम और पाठ्यचर्या के साथ 10,000 से अधिक व्यावसायिक विद्यालय खोले जाने का लक्ष्य रखा गया है। सी.बी.एस.सी. में भी छठी से आठवीं कक्षाओं के बच्चों को जीवन-कौशल की शिक्षा प्रदान की जा रही है। इस शिक्षा में यह सुनिश्चित करने पर बल दिया गया है कि बच्चे अपने आसपास के वातावरण की समझ पैदा करने के साथ-साथ अपने स्वयं के व्यक्तित्व का दिग्दर्शन भी कर सकें। यह बच्चे को स्वयं का आत्ममंथन करने, अपनी क्षमता एवं रुचि को पहचानने में मदद करेगा। इसलिए, सीबीएसई विद्यालयों में यहां तक कि छठी कक्षा के बच्चे को भी व्यावसायिक शिक्षा दी जाती है।

जैसाकि हम सब जानते हैं कि एक आदर्श शिक्षा प्रणाली को पिरामिड आकार का होना चाहिए जहां निचला तल स्कूली शिक्षा का प्रतिनिधित्व करेगा, मध्य भाग माध्यमिक शिक्षा एवं शीर्ष उन सोपानक विद्यार्थियों को दर्शायेगा जो विशिष्ट व्यावसायिक अथवा शिक्षा के क्षेत्र को अपनाना चाहते हों। जब तक कि माध्यमिक शिक्षा में व्यावसायिक रुझान नहीं होगा हमारे अधिकाधिक विद्यार्थी उच्च शिक्षा प्राप्ति की ओर अग्रसर होंगे जहां रोजगार के अवसर बहुत कम होंगे। जैसाकि मेरे साथी श्री के.एस. राव ने बल भी दिया है। इसलिए इस बात को महसूस करते हुए कि यह अत्यंत आवश्यक है तथा व्यावसायिक शिक्षा एवं कौशल विकास को ठीक तरीके से सहारा देने की आवश्यकता है, माननीय प्रधानमंत्री ने स्वयं कौशल विकास मिशन के बारे में अत्यंत रुचि दिखाई है। हम अधिक पालीटेक्निक विशेषकर कुछ सरकारी-निजी भागीदारी में खोलने का भी प्रयत्न कर रहे हैं, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि बाजार की आवश्यकता तथा जो हमारे संस्थान तैयार कर रहे हैं शायद उनके बीच इस अंतर को कवर नहीं किया जा सकता। इसलिए जब तक सरकारी-निजी भागीदारी नहीं होगी, सम्भवत: इस कमी को पूरा नहीं किया जा सकेगा।

[श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह तथा प्रो. एम. रामदास द्वारा उठाए गए कुछ अन्य मुद्दे मेरे विचार से उच्च शिक्षा के बारे में अधिक है जो गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्प की परिधि से बाहर प्रस्तुत किए गए हैं। मेरे सहयोगी श्री बिक्रम केशरी देव द्वारा विकलांग बच्चों के संबंध में चिंता व्यक्त की गई है। विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा तथा उन्हें सामान्य विद्यालयों की मुख्यधारा में लाना सर्व शिक्षा अभियान का एक भाग रहा है तथा विशेष रूप से हमारी शिक्षा नीति का अत्यंत महत्वपूर्ण केन्द्र बिंदु रहा है। यहां हम जिलों में बच्चों की पहचान व उन्हें विद्यालयों में लाने के लिए गैर-सरकारी संगठनों की मदद एवं सहारा ले रहे हैं। हम यह सुनिश्चित कर रहे हैं कि सर्व शिक्षा अभियान के विद्यालयों में अवरोध मुक्त अवसंरचनाएं उपलब्ध हों ताकि इन बच्चों को विद्यालय में उपलब्ध कराई गई सुविधाओं का लाभ उठाने में कोई कठिनाई न हो। महोदया, राष्ट्रीय पाठ्यचर्या का रूपरेखा, 2005 (नेशनल करीकुलम फ्रेमवर्क 2005) के अनुसार कार्योन्मुखी शिक्षा विद्यालयी पाठ्यचर्या का एक भाग है। जहां तक हमारे माननीय सदस्यों ने नैतिक शिक्षा के संबंध में अपनी चिंताएं व्यक्त की हैं, इसमें नैतिक शिक्षा पर भी बल दिया गया है। शिक्षा में कर्त्तव्यपरक मूल्यों, धर्मनिरपेक्षता, शारीरिक प्रशिक्षण तथा खेल शामिल हैं और सभी शिक्षा प्रणाली के अभिन्न अंग रहे हैं। श्री देव ने उड़ीसा राज्य में के.जी.बी.वी. के बारे में अपनी चिंताएं व्यक्त की हैं। उड़ीसा राज्य में 114 के.जी.बी.वी. हैं जो कि सभी प्रचालनरत हैं और विशेषकर कालाहांडी जिले में सात केजीबीवी प्रचालनरत हैं। नौपाड़ा जिले में 4 के.जी.बी.वी. पहले ही प्रचालनरत हैं।

मैं समझती हूं कि इन्हीं शब्दों के साथ मैंने यहां उपस्थित अपने माननीय सहयोगियों द्वारा उठाई गई चिंताओं का उत्तर दे दिया है। मैंने लगभग सभी उत्तर दे दिए हैं। मैंने अपने माननीय सदस्यों द्वारा उठाई गई सभी आशंकाओं और चिंताओं का उत्तर दे दिया है।

जैसाकि मैंने पहले भी उल्लेख किया है और मैं एक बार पुन: इस बात पर बल देती हूं कि शिक्षा हमारे विश्वास का विषय है। जबकि हमारा देश तीव्र गति से विकास कर रहा है। हम इस उभरते हुए परिदृश्य में एक प्रभावी भूमिका निभाने में सक्षम नहीं होंगे। विश्व भर में 21वीं शताब्दी को इसकी शताब्दी के रूप में मान्यता प्रदान की गई है तथा यदि हम चाहते हैं कि भारत वैश्विक मामलों में अहम भूमिका निभाए तो हमें यह सुनिश्चित करना होगा कि हमारे सभी कार्यक्रमों तथा प्राथमिकताओं का केंद्र बिंदु शिक्षा हो जिसका हमने भली-भांति लाभ उठाया है।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं माननीय सदस्य, श्री राम कृपाल यादव जो सम्भवत: यहां उपस्थित नहीं हैं, से इस बात पर बल देते हुए संकल्प को वापस लेने का अनुरोध करती हूं कि हम माननीय सदस्यों से प्राप्त विभिन्न सुझावों को ध्यान में रखते हुए शिक्षा प्रणाली में सुधार के लिए सक्रिय कदम उठायेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब: ऐसा प्रतीत होता है कि माननीय मंत्री महोदय इसे नि:शुल्क नहीं करना चाहती है ...*(व्यवधान)*

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: मैंने ऐसा कभी नहीं कहा कि हम इसे नि:शुल्क नहीं करना चाहते हैं। मैंने यह कहा था "हमें इस प्राथमिक शिक्षा को सुदृढ़ बनाना होगा। हमें त्रुटियों को दूर करना होगा। जोकि प्राथमिक शिक्षा में मौजूद हैं।" निश्चित ही हम उच्च शिक्षा के बारे में सोचेंगे।

सभापति महोदया: उन्होंने प्रत्येक मुद्दे के बारे में बता दिया है।

माननीय सदस्यों, मुझे आपको सूचित करना है कि इस संकल्प को प्रस्तुत करने वाले माननीय सदस्य, श्री राम कृपाल यादव उत्तर देने के अपने अधिकार का उपयोग करने के लिए सभा में उपस्थित नहीं हैं।

इसलिए, श्री यादव द्वारा प्रस्तुत संकल्प को सभा के समक्ष मतदान के लिए प्रस्तुत करना होगा। अब, मैं श्री राम कृपाल यादव जी द्वारा प्रस्तुत उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क और अनिवार्य शिक्षा संबंधी प्रस्ताव सभा के मतदान के लिए रखती हूं।

प्रश्न यह है:

"यह सभा सरकार से आग्रह करती है कि वह देश में उच्चतर माध्यमिक स्तर तक नि:शुल्क अनिवार्य और एक-समान शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए प्रभावी कदम उठाए।"

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब सभा, मद संख्या 21 पर कार्यवाही करेगी।

श्रीमती ज्योतिर्मयी सिकदर—उपस्थित नहीं।

मद संख्या 22—श्री रशीद मसूद

मद संख्या 23—श्री हरिभाऊ राठौड़

सायं 6.38 बजे

(दो) अधिसूचना से निकाली गई जनजातियों और यायावरी जनजातियों से संबंधित व्यक्तियों के समग्र विकास हेतु विधान बनाना

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): सभापति महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं—

"यह सभा अधिसूचना से निकाली गई जनजातियों और बंजारों सहित यायावरी जनजातियां से संबंधित व्यक्तियों की दुर्दशा पर अपनी चिंता व्यक्त करती है और सरकार से आग्रह करती है कि वह अधिसूचना से निकाली गई जनजातियों और बंजारों सहित यायावरी जनजातियों से संबंधित व्यक्तियों के पक्ष में:-

(एक) शैक्षणिक और आर्थिक हितों का संवर्धन करने;

(दो) राज्य के अधीन सेवाओं में पदों का आरक्षण करने; और

(तीन) लोक सभा तथा राज्य विधान सभाओं में सीटों का आरक्षण करने,

का उपबंध करने के लिए उपयुक्त विधान लाए और उनके समग्र विकास के लिए सभी आवश्यक कदम उठाए।"

सभापति महोदया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से उन लोगों की बात उठाना चाहता हूं जो देश में लगभग 15 करोड़ हैं। इसमें 90 परसेंट लोग बिलो पावर्टी लाइन के दायरे में आते हैं। मैं उन लोगों की बात करना चाहता हूं जो डीनोटिफाइड और नोमाडिक ट्राइब्स कहलाते हैं। इनके बारे में शैक्षणिक और आर्थिक स्थिति का संवर्धन करने, राज्य के अधीन सेवाओं में पदों का आरक्षण करने और लोक सभा तथा राज्य विधान सभाओं में सीटों का आरक्षण करने के लिए प्रावधान होना चाहिए, कांस्टीट्यूशनल सेफगार्ड मिलना चाहिए। जैसा शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स के लिए जो भी प्रावधान है, वैसा प्रावधान इन लोगों के लिए होना चाहिए। यह मेरा प्रस्ताव है। ये डीनोटिफाइड कौन लोग हैं। जिन लोगों को ब्रिटिश सरकार ने एज-ए-क्रिमिनल-कास्ट नोटीफाइड किया था, वे थे। क्रिमिनल कास्ट का जो कानून था, वे थे। क्रिमिनल कास्ट का जो कानून था, वह वर्ष 1871 में पास हुआ। यह एक काला कानून था, अमानवीय कानून था। उस समय जब यह बिल पास हो रहा था, तो मिस्टर स्टीफन वन आफ दी मैम्बर ने अपनी स्पीच में कहा था कि वकील के यहां वकील पैदा होता है, डाक्टर के यहां डाक्टर पैदा होता है और चोर के यहां चोर पैदा होता है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: श्री हरिभाऊ राठौड़ आप अगली बार अपना भाषण जारी रखेंगे क्योंकि अब समय समाप्त हो चुका है।

श्री हरिभाऊ राठौड़: नहीं महोदया, मैं इसे समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदया: आप इसे अगली बार जारी रखेंगे क्योंकि आपका भाषण समाप्त नहीं हुआ है।

श्री हरिभाऊ राठौड़: ठीक है, महोदया मैं इसे अगली बार जारी रखूंगा।

सभापति महोदया: लोक सभा, सोमवार 21 अप्रैल, 2008 के पूर्वाह्न ग्यारह बजे पुन: समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

सायं 6.40 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार, 21 अप्रैल, 2008/1 वैशाख, 1930 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	तारांकित प्रश्नों की संख्या
1.	श्री जसुभाई धानाबाई बारड़	361
2.	श्री एस.के. खारवेनथन श्री संतोष गंगवार	362
3.	श्री सर्वे सत्यनारायण	363
4.	श्री दलपत सिंह परस्ते	364
5.	श्री पी.सी. थामस	365
6.	श्री रनेन बर्मन श्री बालासोवरी वल्लभनेनी	366
7.	श्री रामजीलाल सुमन श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन''	367
8.	श्री अबु अयीश मंडल	368
9.	श्री कैलाश मेघवाल	369
10.	श्री एन.एस.वी. चित्तन	370
11.	श्री रवि प्रकाश वर्मा श्री आनंदराव विठोबा अडसूल	371
12.	श्री थावरचन्द गेहलोत	372
13.	श्री हरिकेवल प्रसाद	373
14.	श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव श्री मनसुखभाई डी. वसावा	374
15.	श्री किसनभाई वी. पटेल श्री सुग्रीव सिंह	375
16.	श्री जी.एम. सिद्दीश्वर श्री रामपाल सिंह	376
17.	श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव श्री चन्द्रभूषण सिंह	377
18.	श्री के. फ्रांसिस जार्ज	378
19.	श्री बृज किशोर त्रिपाठी	379
20.	श्री निखिल कुमार	380

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आचार्य, श्री बसुदेव	3598, 3679, 3728, 3756
2.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	3676, 3687, 3736, 3755
3.	अग्रवाल, डा. धीरेंद्र	3689
4.	अहीर, श्री हंसराज गं.	3576, 3771
5.	अप्पादुरई, श्री एम.	3580
6.	आठवले, श्री रामदास	3622
7.	बारड़, श्री जसुभाई धानाभाई	3649, 3707, 3747, 3760
8.	बर्मन, श्री हितेन	3581, 3721, 3748
9.	बर्मन, श्री रनेन	3648, 3721, 3748, 3779
10.	बर्क, डा. शफीकुर्रहमान	3599
11.	भगोरा, श्री महावीर	3671, 3749, 3761, 3769, 3770
12.	भक्त, श्री मनोरंजन	3627, 3694, 3734
13.	भार्गव, श्री गिरधारी लाल	3594, 3664, 3718
14.	वरकटकी, श्री नारायण चन्द्र	3568, 3705
15.	बोस, श्री सुब्रत	3721, 3748
16.	बोचा, श्रीमती झांसी लक्ष्मी	3585
17.	बुधौलिया, श्री राजनरायन	3559, 3642
18.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	3637
19.	चावड़ा, श्री हरिसिंह	3566, 3620, 3673, 3724
20.	चौधरी, श्री पंकज	3616
21.	दासगुप्त, श्री गुरुदास	3596
22.	देवरा, श्री मिलिन्द	3552, 3643

1	2	3
23.	धनराजू, डा. के.	3618, 3686, 3733
24.	धोत्रे, श्री संजय	3605, 3682
25.	दत्त, श्रीमती प्रिया	3687
26.	फैन्थम, श्री फ्रांसिस	3607, 3700
27.	गदाख, श्री तुकाराम गंगाधर	3564
28.	गढ़वी, श्री पी.एस.	3730
29.	गायकवाड़, श्री एकनाथ महादेव	3638
30.	गांधी, श्रीमती मेनका	3586, 3684, 3732
31.	गंगवार, श्री संतोष	3653, 3716, 3746, 3762
32.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	3605, 3682, 3731
33.	गेहलोत, श्री थावरचन्द	3641
34.	गौड़ा, श्री डी.वी. सदानन्द	3625
35.	हसन, चौ. मुनव्वर	3636
36.	जगन्नाथ, डा. एम.	3619, 3771
37.	जटिया, डा. सत्यनारायण	3556
38.	जयाप्रदा, श्रीमती	3583
39.	जिन्दल, श्री नवीन	3631, 3698
40.	जोगी, श्री अजीत	3629, 3696, 3724
41.	कनोडिया, श्री महेश	3609, 3675
42.	कथीरिया, डा. वल्लभभाई	3601, 3681, 3730
43.	खैरे, श्री चंद्रकांत	3579, 3655, 3711
44.	खां, श्री सुनील	3553, 3640, 3705, 3754, 3778
45.	खन्ना, श्री अविनाश राय	3566, 3645
46.	खारवेनथन, श्री एस.के.	3656, 3712, 3743, 3759
47.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	3554, 3657, 3713
48.	कृष्ण, श्री विजय	3563, 3703, 3739, 3771
49.	कृष्णदास, श्री एन.एन.	3611, 3678
50.	कुलस्ते, श्री फग्गन सिंह	3671, 3749, 3761, 3769, 3770
51.	कुरूप, एडवोकेट सुरेश	3603, 3692
52.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	3670, 3677
53.	माडम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई	3621, 3691
54.	माधवराज, श्रीमती मनोरमा	3606
55.	महाजन, श्रीमती सुमित्रा	3561, 3672, 3723
56.	महतो, श्री सुभाष	3628
57.	महतो, श्री नरहरि	3721, 3748
58.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	3630, 3697
59.	महताब, श्री भर्तृहरि	3614, 3674
60.	मल्होत्रा, प्रो. विजय कुमार	3592
61.	मान, श्री जोरा सिंह	3608
62.	मेघवाल, श्री कैलाश	3652, 3710, 3745, 3763
63.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	3597
64.	मैन्या, डा. टोकचोम	3635
65.	मिस्त्री, श्री मधुसूदन	3730
66.	मंडल, श्री अबु अयीश	3667
67.	मूर्ति, श्री ए.के.	3589
68.	मुर्मू, श्री हेमलाल	3587, 3663, 3717, 3753, 3767
69.	मुर्मू, श्री रूपचन्द	3610
70.	नाईक, श्री श्रीपाद येसो	3669
71.	नायक, श्री अनन्त	3588, 3671, 3722, 3749, 3761
72.	निजामुद्दीन, श्री गुंडलूर	3577
73.	ओराम, श्री जुएल	3634, 3701, 3738, 3757
74.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	3626, 3684, 3693
75.	पल्लानी शामी, श्री के.सी.	3584, 3639, 3658, 3714, 3744

1	2	3
76.	पाण्डा, श्री प्रबोध	3619
77.	पाण्डेय, श्री लक्ष्मीनारायण	3623
78.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	3669, 3719, 3777
79.	पासवान, श्री रामचन्द्र	3632
80.	पटेल, श्री हरिलाल माधवजी भाई	3617, 3685
81.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	3620, 3689, 3690, 3724
82.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	3674, 3725, 3750, 3764
83.	प्रभु, श्री सुरेश प्रभाकर	3639
84.	प्रधान, श्री धर्मेन्द्र	3558
85.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	3662
86.	राजगोपाल, श्री एल.	3575
87.	राजभर, श्री चन्द्रदेव प्रसाद	3574, 3651, 3709, 3742
88.	रामकृष्ण, श्री बाडिगा	3560
89.	राणा, श्री काशीराम	3600, 3689
90.	राणा, श्री राजू	3624, 3681, 3730
91.	रंजन, श्रीमती रंजीत	3604, 3666
92.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	3633, 3699
93.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	3590, 3688
94.	रवीन्द्रन, श्री पन्नियन	3637
95.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	3555, 3644, 3704, 3740, 3758
96.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	3591, 3661
97.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	3571, 3668, 3735
98.	साई प्रताप, श्री ए.	3615, 3683
99.	साय, श्री नन्द कुमार	3660, 3674, 3725, 3751, 3776
100.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	3612, 3680, 3729, 3752, 3768
101.	सारदीना, श्री फ्रांसिस्को कोज्मी	3602
102.	शर्मा, डा. अरुण कुमार	3582, 3659, 3715
103.	सतीदेवी, श्रीमती पी.	3775
104.	सत्पथी, श्री तथागत	3570, 3674
105.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	3676, 3687, 3736, 3755
106.	शुक्ला, श्रीमती करुणा	3669
107.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	3650, 3708, 3741, 3765
108.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	3668, 3673, 3724
109.	सिंह, श्री दुष्यंत	3720
110.	सिंह, श्री गणेश	3573, 3730
111.	सिंह, श्री मोहन	3593
112.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	3613, 3702, 3737
113.	सिंह, श्री राकेश	3565
114.	सिंह, श्री रामपाल	3654, 3727
115.	सिंह, श्री सुग्रीव	3771, 3772, 3773, 3774
116.	सिंह, श्री उदय	3562, 3695
117.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	3609, 3760
118.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	3572
119.	सुगावनम, श्री ई.जी.	3569, 3647, 3706
120.	सुजाता, श्रीमती सी.एस.	3578
121.	सुमन, श्री रामजीलाल	3670
122.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन वी.	3557, 3685
123.	तुम्मर, श्री वी.के.	3566, 3595, 3665, 3690, 3724
124.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	3660, 3726, 3751, 3766
125.	वर्मा, श्री रतिलाल कालीदास	3609, 3675
126.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	3595, 3665
127.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	3676, 3687, 3736, 3755
128.	यादव, श्री बालेश्वर	3666
129.	यादव, श्री गिरिधारी	3567, 3646

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	
नागर विमानन	:	366, 371, 375
संस्कृति	:	
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	369, 370
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	362, 374
अल्पसंख्यक मामले	:	
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	367, 372, 373
रेल	:	361, 364, 365, 376, 379
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	
इस्पात	:	368, 377
पर्यटन	:	363, 378, 380

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	3562, 3579, 3581, 3591, 3601, 3641, 3644, 3664, 3667, 3697, 3726
नागर विमानन	:	3552, 3568, 3569, 3577, 3578, 3582, 3586, 3592, 3612, 3614, 3616, 3619, 3624, 3627, 3631, 3634, 3639, 3640, 3648, 3650, 3658, 3672, 3673, 3678, 3680, 3691, 3711, 3714, 3721, 3724, 3729, 3731, 3733, 3736, 3739, 3743, 3748, 3751, 3753, 3754, 3758
संस्कृति	:	3606, 3622, 3643, 3671. 3715, 3720, 3722, 3749, 3761, 3769, 3770, 3778, 3779
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	3567, 3635, 3676, 3689, 3694, 3699, 3735, 3740, 3775
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	3575, 3611, 3633, 3696, 3704, 3712, 3742
अल्पसंख्यक मामले	:	3558, 3607, 3747
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	3555, 3557, 3560, 3564, 3566, 3584, 3585, 3587, 3597, 3599, 3602, 3603, 3615, 3617, 3620, 3626, 3632, 3636, 3642, 3645, 3649, 3652, 3660, 3665, 3668, 3670, 3674, 3682, 3690, 3692, 3693, 3701, 3706, 3716, 3718, 3725, 3728, 3734, 3741, 3746, 3750, 3756, 3762, 3765, 3766, 3772, 3773, 3774
रेल	:	3556, 3559, 3561, 3563, 3570, 3574, 3580, 3583, 3589, 3593, 3595, 3596, 3598, 3605, 3608, 3609, 3610, 3618, 3621, 3625, 3637, 3638, 3646, 3651, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3659, 3662, 3663, 3675, 3679, 3681, 3685, 3698 3700, 3702, 3708, 3709, 3713, 3717, 3723, 3727, 3730, 3745, 3752, 3755, 3757, 3759, 3760, 3767, 3777
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	3554, 3565, 3573, 3576, 3590, 3594, 3600, 3604, 3628, 3666, 3687, 3688, 3707, 3710, 3744
इस्पात	:	3553, 3588, 3613, 3629, 3661, 3677, 3684, 3695, 3732, 3764, 3768, 3776
पर्यटन	:	3571, 3572, 3623, 3630, 3647, 3669, 3683, 3686, 3703, 3705, 3719, 3737, 3738, 3763, 3771.

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

http://www.parliamentofindia.nic.in

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का लोक सभा टी.वी. चैनल पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

लोक सभा वाद-विवाद के मूल संस्करण, वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण, वाद-विवाद के अंग्रेजी संस्करण तथा इनकी अनुक्रमणिकाएं, संसदीय समितियों के प्रतिवेदन एवं संसद के अन्य प्रकाशन तथा संसद के प्रतीक चिह्न युक्त स्मारक मदें विक्रय फलक, स्वागत कार्यालय, संसद भवन, नई दिल्ली-110 001 (दूरभाष: 23034726, 23034495, 23034496) पर बिक्री के लिए उपलब्ध है। इन प्रकाशनों की जानकारी उपर्युक्त वेबसाइट पर भी उपलब्ध है।

© 2008 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (बारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स श्री इन्टरप्राइजेज नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।