माला, खंड 12, अंक 14

गुरुवार, 11 अगस्त, 2005
20 श्रावण, 1927 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
(हिन्दी संस्करण)

पांचवां सत्र
(चौदहवीं लोक सभा)

(खंड 12 में अंक 11 से 20 तक हैं)

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No. 28
Dated 9/6/06

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी.डी.टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

किरण साहनी
प्रधान मुख्य सम्पादक

प्र.ना. भारद्वाज
मुख्य सम्पादक

वन्दना त्रिवेदी
वरिष्ठ सम्पादक

ललिता अरोड़ा
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 12, पांचवां सत्र, 2005/1927 (शक)]

अंक 14, गुरुवार, 11 अगस्त, 2005/20 श्रावण, 1927 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 261 से 264 और 266	1–48
अल्प सूचना प्रश्न संख्या 1	48–56
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 265 और 267 से 280	56–76
अतारांकित प्रश्न संख्या 2726 से 2949	76–303
सभा पटल पर रखे गए पत्र	304–305
महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति	
तीसरा प्रतिवेदन	305
मंत्री द्वारा वक्तव्य	
सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के नौवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री एस. जयपाल रेड्डी	305–306
समितियों का निर्वाचन	
(एक) कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (एपेडा)	306–307
(दो) इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद की महापरिषद	307
अध्यक्ष द्वारा टिप्पणी	308–310
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	
सरकार द्वारा हाल ही में जूट कारपोरेशन आफ इंडिया को पश्चिम बंगाल में कच्चे जूट की अधिप्राप्ति बंद करने के लिए जारी अनुदेशों के परिणामस्वरूप बंद हुई मिलों से उत्पन्न स्थिति	310–321
श्री प्रबोध पाण्डा	310–311
श्री शंकर सिंह वाघेला	311–315
श्री सांताश्री चटर्जी	315–316
श्री शैलेन्द्र कुमार	316–317
श्री हितेन बर्मन	317

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

विषय	कॉलम
कार्य मंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	322
नियम 357 के अधीन व्यक्तिगत स्पष्टीकरण	
श्री आर. वेलु	322–323
नियम 377 के अधीन मामले	330–342
(एक) ओंगोले सांडों के प्रजनन के लिए आंध्र प्रदेश के ओंगोले में सुव्यवस्थित पशु बाड़े का रखरखाव किए जाने की आवश्यकता	
श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी	330
(दो) तमिलनाडु के थेनी जिले में पेयजल की कमी की समस्या को हल किए जाने के लिए समुचित उपाय किए जाने की आवश्यकता	
श्री जे.एम. आरून रशीद	330–331
(तीन) लम्बित मामलों के जल्द निपटान के लिए उच्चतम न्यायालय और सभी उच्च न्यायालयों में रिक्तियों के भरे जाने की आवश्यकता	
श्री एस.के. खारवेनथन	331
(चार) गरीबी का उन्मूलन किए जाने की दृष्टि से परिवार कल्याण कार्यक्रमों को सुदृढ़ बनाए जाने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता	
श्री एस.पी.वाई. रेड्डी	331–332
(पांच) हैदराबाद और हांगकांग के बीच एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस की अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों को शुरू किए जाने की आवश्यकता	
श्री मधु गौड यास्खी	332
(छह) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 63 पर बेल्लारी शहर में अंकोला-गूटी खंड के बीच एक सड़क ओवर ब्रिज और सत्यनारायण पेट रेलवे गेट पर एक सड़क अंडर-ब्रिज का निर्माण किए जाने की आवश्यकता	
श्री जी. करूणाकर रेड्डी	332–333
(सात) गुजरात में सड़क अवसंरचना के उन्नयन के लिए त्वरित कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता	
श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर	333
(आठ) किसानों को सब्सिडी प्राप्त दरों पर डीजल उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	
श्री गणेश सिंह	333
(नौ) अजमेर, राजस्थान के कायाड क्षेत्र में एक विमानपत्तन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता	
प्रो. रासा सिंह रावत	333–334
(दस) जयपुर हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित करने और इसके आधुनिकीकरण के लिए निधियां उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	
श्री दुष्यंत सिंह	334–335
(ग्यारह) पश्चिम बंगाल में पंरूई होते हुए सुरी और बोलपुर के बीच रेल लिंक विकसित किये जाने की आवश्यकता	
डा. रामचन्द्र डोम	335

विषय कॉलम

(बारह) पश्चिम बंगाल में हल्दिया तेलशोधक कारखाने का विस्तार किए जाने की आवश्यकता

श्री लक्ष्मण सेठ 335–336

(तेरह) उत्तर प्रदेश सरकार के प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों से संबंधित प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री राजनरायन बुधौलिया 336–337

(चौदह) झारखंड के चतरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के जनजातीय लोगों को सिंचाई सुविधा उपलब्ध कराने की दृष्टि से मंडल बांध का निर्माण केन्द्र सरकार द्वारा अपने हाथ में लिए जाने की आवश्यकता

डा. धीरेंद्र अग्रवाल 337

(पन्द्रह) उत्तर प्रदेश के मेरठ शहर के बीच से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर एक फ्लाईओवर का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

मोहम्मद शाहिद 338

(सोलह) तमिलनाडु के स्वशासित व्यावसायिक कालेजों द्वारा समाज के गरीब तबकों से लिए जाने वाले डोनेशन को प्रतिबंधित किए जाने की आवश्यकता

श्री ए. कृष्णास्वामी 338

(सत्रह) देश में सीजीएचएस औषधालयों के कार्यकरण को सुव्यवस्थित किए जाने की आवश्यकता

श्री एम. अप्पादुरई 338–339

(आठरह) पंजाब के फिरोजपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में सीमा क्षेत्र के किसानों के सामने आ रही समस्याओं को हल किए जाने की आवश्यकता

श्री जोरा सिंह मान 339–340

(उन्नीस) रेलवे द्वारा सीबीएसई से संबद्धता वाले चलाए जा रहे स्कूलों का उन्नयन किए जाने की आवश्यकता

डा. के. धनराजू 340–341

(बीस) तमिलनाडु के कोयंबटूर जिले के पोल्लाची में प्रस्तावित इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उद्यान और वन्यजीव अभ्यारण्य में बेहतर अवसंरचनात्मक सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

डा. सी. कृष्णन 341–342

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2005-06
और
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 2002-2003 342–517

श्री लक्ष्मण सिंह 343–347

श्री के.वी. तंगबालु 348–352

श्री पी. करूणाकरन 352–355

श्री रामजीलाल सुमन 356–359

श्री रामकृपाल यादव 359–363

श्री ब्रजेश पाठक 363–367

विषय | कॉलम

विषय	कॉलम
श्री ई.जी. सुगावनम	368–372
श्री चंद्रकांत खैरे	372–376
श्री ब्रह्मानन्द पंडा	376–378
श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता	378–381
प्रो. रासा सिंह रावत	381–385
डा. चिन्ता मोहन	386
श्री लक्ष्मण सेठ	386–389
श्री प्रभुनाथ सिंह	389–395
प्रो. रामगोपाल यादव	395–399
श्री किशन सिंह सांगवान	399–401
डा. रामकृष्ण कुसमरिया	401–402
श्री रघुनाथ झा	402–404
श्री इलियास आजमी	404
चौधरी लाल सिंह	404–406
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार	407–408
श्री जे.एम. आरून रशीद	408–411
श्री सीता राम सिंह	411–414
डा. एम. जगन्नाथ	415–416
श्री फ्रांसिस फैन्थम	417
डा. आर. सेनथिल	418–420
श्री हंसराज जी. अहीर	420–422
श्री एन.एस.वी. चित्तन	422–424
श्री लालमणि प्रसाद	424–425
डा. श्री कृष्णन	425–426
श्री मित्रसेन यादव	426–428
श्री सुग्रीव सिंह	429
श्री वनलाल जावमा	429–430
श्री एस. मल्लिकार्जुनैया	430–431
श्री रघुराज सिंह शाक्य	432–433
सुश्री इंग्रिड मेक्लोड	433
श्री जोवाकिम बखला	434–435
श्री टी.के. हमजा	435–436

विषय	कॉलम
प्रो. महादेवराव शिवनकर	436-437
श्रीमती के. रानी	437-440
श्री हितेन बर्मन	440-441
श्री सर्वानन्द सोनोवाल	441-445
श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर	445
श्री रामस्वरूप कोली	445-446
श्री प्रदीप गांधी	446-447
श्री चन्द्रभूषण सिंह	447
श्री बची सिंह रावत "बचदा"	447-449
श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा	449-451
श्री वी.के. ठुम्मर	451-452
श्री शंखलाल माझी	452-453
श्री ए.वी. बेल्लारमिन	453-455
श्री भर्तृहरि महताब	455-458
श्री निखिल कुमार चौधरी	458-463
श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल	463-465
श्री एस.पी. सिंह बघेल	465-466
श्री वरकला राधाकृष्णन	467-468
डा. रतन सिंह अजनाला	469-470
श्री रामदास आठवले	470-473
श्री बाडिगा रामकृष्णा	473-476
श्री विजय कृष्ण	476-477
श्री रविचन्द्रन सिप्पीपाराई	477-479
श्री दुष्यंत सिंह	479-480
श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव	481
श्री चेंगरा सुरेन्द्रन	481-483
श्री शैलेन्द्र कुमार	483-484
कुंवर मानवेन्द्र सिंह	485-487
डा. के.एस. मनोज	488-490
श्री वीरचन्द्र पासवान	490-491
श्री हरिभाऊ राठौड़	491-492

विषय	कॉलम
श्री मोहन जैना	493–494
श्री हरिसिंह चावड़ा	494–497
श्री भंवर सिंह डांगावास	497–498
श्री बिक्रम केशरी देव	498–501
श्री वीरेन्द्र कुमार	501–502
योगी आदित्यनाथ	502–507
डा. करण सिंह यादव	507–508
चौधरी बिजेन्द्र सिंह	508
श्री चन्द्रशेखर साहु	509
प्रो. चन्द्र कुमार	509–510
श्री लालू प्रसाद	510–516
विनियोग (रेल) संख्यांक-4 विधेयक, 2005	517–519
विचार करने के लिए प्रस्ताव	517
श्री लालू प्रसाद	517
खंड 2, 3 और 1	518
पारित करने के लिए प्रस्ताव	518–519
विनियोग (रेल) संख्यांक-3 विधेयक, 2005	519–521
विचार करने के लिए प्रस्ताव	519
श्री लालू प्रसाद	519
खंड 2, 3 और 1	520
पारित करने के लिए प्रस्ताव	520
अनुबंध-I	
तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	523–524
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	524–532
अनुबंध-II	
तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	533–534
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	533–534

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री पवन कुमार बंसल

श्री गिरिधर गमांग

श्रीमती सुमित्रा महाजन

श्री अजय माकन

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय

श्री बालासाहिब विखे पाटील

श्री वरकला राधाकृष्णन

श्री अर्जुन सेठी

ले. कर्नल (सेवानिवृत्त) मानवेन्द्र शाह

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री पी.डी.टी. आचारी

लोक सभा

गुरुवार, 11 अगस्त, 2005/20 श्रावण, 1927 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अध्यक्ष महोदय: मोहम्मद शाहिद, प्रश्न संख्या 261।

[हिन्दी]

सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों को घाटा

***261. +मोहम्मद शाहिद:**
श्री स्वदेश चक्रवर्ती:

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

(क) क्या तेल मूल्यों में हाल में हुई वृद्धि के बावजूद भी सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रम घाटे में चल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो मूल्य वृद्धि से पहले और इसके बाद का तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या दोषपूर्ण शुल्क संरचना के कारण सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों को भारी घाटा हुआ है;

(घ) यदि हां, तो क्या मंत्रालय ने तेल के मूल्यों में और अधिक वृद्धि को रोकने हेतु वित्त मंत्रालय के साथ कोई बातचीत की है;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(च) यदि नहीं, तो डीजल और पेट्रोल के मूल्यों को वर्तमान स्तर पर बनाए रखने हेतु सरकार द्वारा क्या अन्य कदम उठाए गए हैं?

[अनुवाद]

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

विवरण

(क) और (ख) जी, हां। तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में से इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और आईबीपी कंपनी लिमिटेड जैसी तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने वर्तमान वर्ष की पहली तिमाही के दौरान हानियां दर्ज की हैं। वर्ष 2004-05 और पिछले वर्ष की पहली तिमाही की तुलना में वर्तमान वर्ष की पहली तिमाही के दौरान तेल विपणन कंपनियों के लिए अपस्ट्रीम सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वार अंशदान को निकालकर कर पश्चात् लाभ/(हानि) निम्नानुसार है:

(करोड़ रुपए)

कंपनियां	कर पश्चात् लाभ (प्रकाशित आंकड़ों के अनुसार)		
	2004-05	अप्रैल-जून, 04	अप्रैल-जून, 05
आईओसीएल	4891	1472	(-)54
एचपीसीएल	1277	247	(-)508
बीपीसीएल	966	147	(-)431
आईबीपी कं. लि.	59	(-)9	(-)234
योग	7193	1857	(-)1227
उपर्युक्त में अपस्ट्रीम सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा अंशदान	5946	1156	3257

प्रारंभिक अनुदानों के अनुसार 20/21 जून, 2005 से मोटर स्पिरिट (एमएस) और हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) के मूल्यों में हाल की वृद्धि के बावजूद सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों ने जुलाई 2005 में 1,516 करोड़ रुपए (आईओसीएल-564 करोड़ रुपए, एचपीसीएल-343 करोड़ रुपए, बीपीसीएल-425 करोड़ रुपए, आईबीपी-184 करोड़ रुपए) की कुल नकद हानि (अपस्ट्रीम सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा अंशदान पर विचार किए बिना) उठाई है।

(ग) से (च) तेल विपणन कंपनियों द्वारा उठाई गई व्यापक और वर्तमान हानियां एक तरफ पेट्रोल, डीजल, सार्वजनिक वितरण प्रणाली (सा.वि.प्र.) मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के बीच सतत और बढ़ते हुए बेमेल घरेलू खुदरा मूल्यों और दूसरी तरफ उन अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों के कारण हैं जिनमें 2005 में अत्यधिक वृद्धि हुई है। सा.वि.प्र. मिट्टी तेल का मूल्य अप्रैल 2002 से अपरिवर्तित रहा है जबकि घरेलू एलपीजी के मामले में मामूली वृद्धियां की गई हैं और अंतिम वृद्धि नवंबर 2004 में की गई थी। क्रूड और संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों और घरेलू मूल्यों को दर्शाने वाले तुलनात्मक आंकड़े निम्नानुसार हैं:

अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में रुझान

अवधि	भारतीय बास्केट क्रूड (डालर/बीबीएल)	पेट्रोल (डालर/बीबीएल)	डीजल (डालर/बीबीएल)	मिट्टी तेल (डालर/बीबीएल)	एलपीजी (डालर/एमटी)
मार्च 2002	23.31	26.43	23.27	23.65	194.00
2002-03	26.66	30.15	28.93	29.33	280.40
2003-04	27.96	35.03	30.48	31.19	278.45
2004-05	39.22	49.01	46.91	49.50	368.52
2005-06 (अप्रैल-जुलाई, 05)	51.08	58.85	62.58	66.21	408.30
8 अगस्त, 2005	58.83	70.70	66.49	69.71	403.60
% वृद्धि (मार्च, 02 की तुलना में 8.8.2005 को)	152.4%	167.5%	185.73%	194.75%	108.04%

घरेलू मूल्यों में रुझान

अवधि	पेट्रोल रुपए/लीटर	डीजल रुपए/लीटर	मिट्टी तेल रुपए/लीटर	एलपीजी रुपए/सीलेंडर
31 मार्च, 2002 की स्थिति के अनुसार	26.54	16.59	8.98	240.45
8 अगस्त, 2005 की स्थिति के अनुसार	40.49	28.45	9.05	294.75
% वृद्धि (मार्च, 02 की तुलना में 8 अगस्त, 2005 को)	52.6%	71.5%	0.8%	22.6%

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी संसदीय स्थायी समिति ने उपभोक्ताओं के हितों को ध्यान में रखते हुए पेट्रोलियम उत्पादों पर करों/शुल्कों के पुनर्संरचना की सिफारिश की है। वित्त मंत्रालय व अन्य संबंधित प्राधिकरणों के साथ परामर्श करते हुए स्थायी समिति की सिफारिशों की विस्तार से जांच की गई। मंत्रिमंडल द्वारा मूल्यों में संशोधन और कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों पर संरचनात्मक परिवर्तनों सहित सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क में वित्त मंत्रालय द्वारा परिवर्तन समान भार वहन और तीन मुख्य

पणधारकों अर्थात् सरकार, तेल कंपनियों और उपभोक्ताओं के बीच एक उचित संतुलन करने के लिए किए गए हैं। तथापि, अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि से तेल विपणन कंपनियों पर अनुचित रूप से अत्यधिक भार आ गया है जिससे उनके रुग्ण होने का खतरा हो गया है। सरकार उचित सुधारात्मक उपाय करने के लिए मूल्य की स्थिति की निरन्तर निगरानी कर रही है।

[हिन्दी]

मोहम्मद शाहिद: अध्यक्ष महोदय, मेरे मूल प्रश्न का मेन मकसद यह जानना था कि वर्तमान परिस्थितियों में तेल के मूल्य में कोई वृद्धि आपके मंत्रालय द्वारा करने पर विचार किया जा रहा है या नहीं? मैं आपके और सदन के माध्यम से मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि देश में एक ऐसा तबका है जो इस कारण बहुत परेशानी का सामना कर रहा है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि हमारे प्रदेश की ही नहीं बल्कि दूसरे प्रदेशों की भी लगभग ऐसी ही स्थिति है। अखबारों के माध्यम से पता लगता है कि देश भर में बिजली की बहुत बड़ी किल्लत है। अपने उद्योग धंधे चलाने के लिए डीजल का इस्तेमाल करना लोगों की मजबूरी बन गयी है। हमारे यहां बड़ी तादाद में उद्योग धंधे इसलिए बंद हो रहे हैं क्योंकि वे डीजल का खर्चा बर्दाश्त नहीं कर पा रहे हैं, वे लोग जनरेटर्स से अपने उद्योग धंधे नहीं चला पा रहे हैं, जिससे लाखों लोग बेरोजगारी के कगार तक पहुंच गये हैं। एक दूसरा तबका है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको जो प्रश्न पूछना है, वह पूछिये।

...*(व्यवधान)*

मोहम्मद शाहिद: मैं पूछना चाहता हूं कि तेल के मूल्यों में वृद्धि को रोकने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बैठिये। दूसरा प्रश्न आप बाद में पूछिये।

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, प्रश्न के लिखित उत्तर की जो आखिरी पंक्ति है, उसे माननीय सदस्य पढ़ने का कष्ट करें। मेरे पास अंग्रेजी का उत्तर है इसलिए मैं इसे ही पढ़ रहा हूं। इसमें लिखा है-

[अनुवाद]

"समुचित उपचारात्मक उपाय करने के लिए सरकार मूल्य स्थिति पर लगातार नजर रखे हुए है।"

[हिन्दी]

इसलिए मेरे ख्याल से यह इल्जाम गलत है कि हमने किसी बिन्दु का जवाब नहीं दिया। इस ओर हमारा ध्यान आकर्षित करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि हमेशा हमारा ध्यान तेल के मूल्यों पर है और हम इसके लिए बहुत कोशिश कर रहे हैं। माननीय सदस्य ने इसके पश्चात् डीजल की बात की। डीजल के दाम के सिलसिले में मैं सदन को अवगत कराना चाहता हूं कि मई, 1996 और मई, 2004 के बीच जब हम सत्ता में आये, कच्चे तेल का दाम 18 डालर ज्यादा हुआ और डीजल के दाम 34 मर्तबा परिवर्तित किये गये तथा गुजिश्ता एक साल में 18 डालर की उसमें वृद्धि हुई है। मैं चंद दिनों को छोड़ रहा हूं क्योंकि अब उससे भी ज्यादा दाम हो गये हैं, लेकिन जब 18 डालर की वृद्धि हुई थी तब हमने डीजल के दाम में मात्र छः परिवर्तन किये। डीजल के सिलसिले में हमने कस्टम और एक्साइज ड्यूटी को भी कम किया है। अब जब हम इसमें परिवर्तन लाते हैं, तो मैं राज्य सरकारों से भी सहयोग चाहता हूं क्योंकि सेल्स टैक्स राज्य सरकार की तरफ से लगता है। तकरीबन किसी भी सूबे में पिछले तेरह-चौदह महीनों में इसमें कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। हम अपनी तरफ से पूरी कोशिश कर रहे हैं कि उपभोक्ता पर ज्यादा बोझ न पड़े क्योंकि उपभोक्ता पर ज्यादा बोझ नहीं पड़ना चाहिए। एक तरफ सरकार की आमदनी में 4000 करोड़ रुपये का घाटा पिछले वित्त वर्ष में हुआ है और दूसरी तरफ हमारी जो पैट्रोलियम कंपनियां हैं, उनकी अंडर रिकवरीज 20,000 करोड़ रुपये तक पिछले साल पहुंची है तथा इस साल यदि हमने कुछ नहीं किया तो संभव है कि यह फीगर 40,000 करोड़ रुपये तक पहुंच सकती है। इस परिस्थिति में थोड़ा सा बोझ हमारे उपभोक्ताओं को अपने कंधों पर उठाना पड़ेगा। यदि बिजली न होने के कारण, जहां पहले उपलब्ध थी और जिसके आधार पर कारखाने चलाये जा रहे थे, वहां अब बिजली उपलब्ध नहीं है, तो इसे हम पर मत थोपिये। राज्य सरकार से पूछिए कि वह बिजली वहां क्यों उपलब्ध नहीं करा रही है? यदि कोई केन्द्र से संबंधित सवाल इस सिलसिले में है, तो आपको ऊर्जा मंत्री से पूछना पड़ेगा। डीजल का दाम, ट्रांसपोर्ट क्षेत्र को खासकर मद्देनजर रखते हुए, क्योंकि इसका ओवरआल असर प्राइस इंडैक्स पर होता है, हमने सीमित रखा है। पिछली बार भी, जब जून महीने में हमने 2 रुपये दाम बढ़ाया था, यद्यपि अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों की तुलना में हमें 4 रुपये से ज्यादा बढ़ाना चाहिए था लेकिन हमने दाम कम रखा है।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: अध्यक्ष जी, मिनिस्टर साहब का जवाब इतना लम्बा होगा तो पूरे प्रश्नकाल में एक ही सवाल हो पाएगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे नियंत्रित करूंगा। प्रश्न और उत्तर के महत्व और उसकी संक्षिप्तता पर बल देने के अतिरिक्त मैं माननीय मंत्री जी को आदेश नहीं दे सकता। यह किसी व्यक्ति पर कोई आक्षेप नहीं है।

[हिन्दी]

मोहम्मद शाहिद: माननीय मंत्री जी ने बताया कि वह लगातार इस बात का प्रयास कर रहे हैं कि तेल के दामों में वृद्धि न हो, इसके बावजूद भी 6 बार 2004 से लेकर 21.06.2005 तक मूल्यों में वृद्धि की गई है। माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि राज्य सरकारें इसके लिए जिम्मेदार हैं जो टैक्स लगाती हैं। हमें इस सदन के अंदर जनता ने चुनकर भेजा है। माननीय मंत्री जी कह रहे हैं कि राज्य सरकारों से कहें कि वे बिजली क्यों नहीं देती हैं, अगर हमारे क्षेत्र या सूबे की जनता की कोई समस्या है और कारखानें बंद हो रहे हैं तो सदन में हम यह सवाल नहीं उठाएंगे तो और कहां उठाएंगे?

अध्यक्ष महोदय: यह बात सही नहीं है लेकिन जो केन्द्रीय सरकार से संबंधित मुद्दा है, यहां वही सवाल उठाइए।

...*(व्यवधान)*

मोहम्मद शाहिद: अध्यक्ष जी, हमने डीजल के मूल्य का मुद्दा उठाया था। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको कोई और प्रश्न पूछना है तो पूछिए। भाषण मत दीजिए।

मोहम्मद शाहिद: अध्यक्ष जी, मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि हमें लगातार इस तरह की खबरें मिल रही हैं कि तेल क्षेत्र की कुछ प्राइवेट कंपनियां हमारे सरकारी पैट्रोल पम्पों के माध्यम से अपना तेल चोरी से बिकवा रही हैं। यह एक बहुत गंभीर मुद्दा है क्योंकि इसकी वजह से हमारी सरकारी कंपनियों को घाटा हो रहा है। ऐसा लगातार हो रहा है। मेरी जानकारी के अनुसार जो पैट्रोल पंप हैं, ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जो जानकारी आपके पास है, उसे आप भिजवा दीजिए।

मोहम्मद शाहिद: मुस्तकिल तौर पर मेरी जानकारी है कि प्राइवेट कंपनियां अपने टैंकर रातों को उतरवाकर, सरकारी पैट्रोल पम्पों के मुकाबले में पूरे देश के अंदर अपनी बिक्री बढ़ाने के लिए तेल दो रुपये सस्ता बेच रही हैं जिससे हमारी तेल कंपनियों को घाटा हो रहा है। ...*(व्यवधान)* मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जो जनता का दरमियाना तबका है, जो 3000 रुपये से लेकर 5000 रुपये तक की मासिक तनख्वाह पर अपने परिवार का पालन-पोषण स्कूटर के माध्यम से करता है, उस तबके ने अब स्कूटर घर पर रखकर साइकिल निकाल ली है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ये बातें आप बजट पर बोलिए।

मोहम्मद शाहिद: अध्यक्ष जी, यह एक गंभीर मुद्दा है। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार इस दिशा में क्या कदम उठा रही है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मुझे आशा है कि उनकी राय पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री मणि शंकर अय्यर: माननीय सदस्य हमें अपने इल्जाम की तफसील भेजें तो इसकी जांच की जाएगी और मैं उम्मीद करता हूं कि इस उत्तर पर तो विजय कुमार मल्होत्रा जी खुश होंगे। ...*(व्यवधान)* हमने तफसील दी है, जिससे इल्जाम मुझसे डाइवर्ट होकर इन पर लगा। यही इनकी कमी है। ये नहीं चाहते हैं कि इनके दोष हमारे सामने आए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं इस सभा में इसी प्रकार का अच्छा हंसी-मजाक और अच्छे संबंध देखना चाहता हूं।

श्री स्वदेश चक्रवर्ती: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने लिखित उत्तर में कहा है कि सरकार मूल्य स्थिति पर लगातार नजर रखे हुए है। अपने मौखिक उत्तर में उन्होंने कहा है कि वर्तमान घाटा लगभग 20,000 करोड़ रुपये का है और इसके बढ़कर 40,000 करोड़ रुपये होने की संभावना है। यह स्पष्ट संकेत है कि सरकार पेट्रोल-डीजल आदि का दाम बढ़ाने पर विचार कर रही है। पेट्रोल के दामों में हाल ही में की गई वृद्धि में पेट्रोल के दामों में प्रति लीटर 2.50 रु. की वृद्धि में उत्पाद शुल्क का भाग 2.20 रु. प्रति लीटर था।

डीजल के मामले में, जिसमें कि दामों में 2 रुपये प्रति लीटर की वृद्धि की गई थी उत्पाद शुल्क का भाग 1.06 रुपये प्रति लीटर था। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय उत्पाद शुल्क न बढ़ाकर और प्रशासित मूल्य प्रणाली को पुनः लागू करके भारतीय नागरिकों को कुछ राहत देने पर विचार कर रहा है ताकि मूल्य निर्धारण में पारदर्शिता बनी रहे।

महोदय, मेरे पूरक प्रश्न का 'ख' भाग यह है।

अध्यक्ष महोदय: इसका कोई 'ख' भाग नहीं होता है। आप जानते हैं कि मैं पूरक प्रश्न के भाग 'ख' को पूछने की अनुमति नहीं देता।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देता हूं कि सं.प्र.ग. सरकार की परंपरा के अनुसार हम उनकी पार्टी के नेताओं और हमारी सरकार को समर्थन दे रही पार्टियों अथवा हमारी सरकार की घटक पार्टियों से परामर्श किए बिना इन मूल्यों में वृद्धि करने के बारे में सोच भी नहीं सकते।

पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क के संबंध में माननीय वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में यह कहा है कि उनका प्रयास इसे राजस्व की दृष्टि से तटस्थ बनाने का था। चूंकि बहुत से उत्पादों पर उत्पाद शुल्क में स्पष्ट कमी करने के साथ-साथ मिट्टी के तेल और डीजल जैसे संवेदनशील उत्पादों पर उत्पाद शुल्क में कमी की गई थी, अत: इस राजस्व हानि को प्रभावहीन बनाने के लिए पेट्रोल और डीजल मूल्यों में उचित समायोजन करना आवश्यक था। इस वर्ष की पहली तिमाही और अगस्त में पेट्रोलियम के दामों में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर हुई मूल्य वृद्धि को देखते हुए हम यह देख कर रहे हैं कि क्या इसमें ऐसी कोई संभावना है कि सरकार के पास आ रहा कुल राजस्व बजट में किए गए आकलन से अधिक है और ऐसी स्थिति में इन शुल्कों को पुन: समायोजित करने की कुछ संभावना बनती है। परन्तु इस मुद्दे पर वास्तव में माननीय वित्त मंत्री को ध्यान देने की आवश्यकता है। माननीय सदस्य के साथ-साथ हम भी इनके इस निर्णय से पीड़ित हैं।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: इस हानि का एक बड़ा भाग सरकारी उपक्रमों को उठाना पड़ता है। इसका कारण है सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से मिट्टी के तेल का वितरण करना और इसका दुष्परिणाम पूरी तरह से सरकारी उपक्रम झेलते हैं और 'आरआईएल' और 'एस्सार' जैसे निजी उत्पादक अपने पूरे उत्पादन का निर्यात करते रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से एक स्पष्टीकरण चाहती हूं कि क्या इन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों पर पड़ने वाले भार को कम करने के लिए सरकार मिट्टी के तेल के निर्यात पर प्रतिबंध लगाने पर विचार करेगी।

श्री मणि शंकर अय्यर: सरकारी क्षेत्र की विपणन कंपनियों की मिट्टी तेल की आवश्यकता की पूर्ति पूरी तरह से तेल शोधक कारखानों द्वारा की जानी होती है। कुछ निजी कंपनियों द्वारा जैट केरोसीन का निर्यात किया गया, जब तक हमारी आवश्यकताएं पूरी नहीं होती हैं तब तक जैट केरोसीन के उनके निर्यात को कम करने के लिए हम उन्हें आवश्यक वस्तु अधिनियम अथवा आयात-निर्यात नियमों के अंतर्गत लाने की संभावनाओं पर विचार कर रहे हैं। परन्तु इस प्रकार की कठोर कार्यवाही करने के बजाय हमने तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) से अलग-थलग पड़े तेल शोधन कारखानों से बातचीत करने और इस समस्या का हल ढूंढने के लिए कहा है। ऐसा प्रतीत होता है कि इसका समाधान शीघ्र हो जाएगा और अलग-थलग पड़े तेल शोधक कारखाने हमारी ओएमसी को समान रूप से पर्याप्त व्यापार छूट प्रदान कर रहे हैं जो कि राजसहायता के एक भाग के रूप में न होकर भी ओएमसी द्वारा वहन किए जा रहे भार को कम करता है।

[हिन्दी]

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिए हैं, मैं उनके संबंध में एक स्पेसिफिक प्रश्न आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जो देश में इथेनाल का साइन्टिफकली उत्पादन सिद्ध हुआ है, मंत्री जी अभी तो आप मुस्करा रहे हैं और बाद में तीखा उत्तर देंगे, लेकिन आप जलील और चर्चित की बात करते थे। एनडीए के शासन में नौ राज्यों में एथेनाल की मिक्सिंग और ब्लैंडिंग की सैद्धांतिक सहमति हुई थी। क्या यह सत्य है कि यूपीए के शासन में उसमें कुछ रिलैक्सेशन दी गई है कि सब्जेक्ट टू एवेलेबिलिटी, यानी उपलब्ध होने पर ही मिला सकते हैं—क्या ऐसा कुछ आपने कहा है? पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दामों का नियंत्रण करने के लिए और इंटरनेशनल मार्केट में क्रूड आयल के बढ़ते प्राइस को देखते हुए क्या सरकार पेट्रोल में एथोनाल ब्लैंड की पालिसी देश भर में लागू करेगी?

श्री मणि शंकर अय्यर: मान्यवर, मैं इसलिए मुस्करा रहा था कि इस सवाल का कम से कम दस बार मैं यहां जवाब दे चुका हूं। मैंने पहले भी बताया है कि गजट नोटिफिकेशन निकालने से ही पूरा काम नहीं बनता। मात्र पहले साल में, जब यह नोटिफिकेशन निकाला गया, उसे पूरा किया गया। नहीं तो एनडीए काल में दो साल जो निकले, उन्होंने अपने ही नोटिफिकेशन का उल्लंघन किया। मैंने कहा कि हम अपनी सरकार को गैर-कानूनी तरीके से नहीं चलाएंगे। इसलिए जिन कारणों से उसका उल्लंघन हो रहा था, हमने कहा कि उन शर्तों को पूरा करने पर ही यह मेनडेटरी होगा। ऐसा कहकर हमने इंडियन शूगर मिल्स एसोसिएशंस के साथ वार्तालाप शुरू किया, जो इन लोगों ने नहीं किया था। एनडीए ने उसकी उपेक्षा की थी। अब हम उस समझौते पर पहुंचे हैं, जिसके जरिए मैं सदन को आश्वासन दे सकता हूं कि हमारी सरकार सिर्फ दो पंक्तियां लिख कर ही नहीं बैठेगी, काम भी करेगी। हमारी सरकार एक काम करने वाली सरकार है। हमने आश्वस्त कर दिया है कि पेट्रोल के साथ एथोनाल की ब्लैंडिंग होगी। यदि एथोनाल की उपलब्धता ज्यादा होती है, तब हम इसे बढ़ाएंगे। मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि उन्हें यह नहीं भूलना चाहिए कि

इथेनाल एक अवशिष्ट उत्पाद है और तेल क्षेत्र में हम अवशिष्ट पदार्थों का उपयोग करने वाले उपभोक्ता हैं। पहले शराब पीना कम कीजिए, क्योंकि एथोनाल तो पहले ही शराब बनाने में काफी यूज हो जाता है, उसके बाद हमारे पास पहुंचता है। इसलिए हमें आश्वासन दें कि एथोनाल वहां नहीं जाएगा। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री जी के कहने का तात्पर्य था इस देश में शराब का उपभोग।

...*(व्यवधान)*

श्री मणि शंकर अय्यर: मैं नहीं समझता कि प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा ने कभी व्हिस्की का आनंद उठाया होगा। मैं एक विदेश सेवा का अधिकारी हूं। अत: मैं इस बात की जिम्मेदारी लेता हूं। समस्या है देश में कुल मिलाकर औद्योगिक तथा अन्य प्रयोजनों हेतु एल्कोहल के उपभोग की। मेरा मानना है कि इथेनाल का इस्तेमाल सबसे पहले तेल उद्योग द्वारा किया जाए और उसके पश्चात् एल्कोहल उद्योग द्वारा। चीयर्स...

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: हमारा भी नाम है।

अध्यक्ष महोदय: मैंने देखा है कि चार में आपका भी नाम है।

श्री प्रभुनाथ सिंह: फिर हमें कैसे भूल गए। हमने आपकी बात का समर्थन किया था। क्या उसी का नतीजा यह हुआ कि पहले तलवार हम पर ही चली।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: एक सदस्य बहुजन समाज पार्टी से थे और दूसरे माननीय सदस्य सीपीआई(एम) से थे।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: इसमें हमारा रोल नहीं था, बैलेट से यह डिसाइड होता है-उसके बाद एक कांग्रेस पार्टी के सदस्य को बुलाया गया, एक बी.जे.पी. के सदस्य को बुलाया गया-इस तरह से चार हो गए, बहुत अच्छा हुआ। आप वेट करें और इसी तरह हाथ उठाते रहें, कभी न कभी मौका मिलेगा।

श्री राम कृपाल यादव: हमारा क्या हुआ?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत गलत बात है। आपके नेता वहां थे। किसी ने इसका विरोध नहीं किया।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाएं।

श्री राम कृपाल यादव: क्या नियमों में परिवर्तन हो गया?

अध्यक्ष महोदय: हो गया। मुझे आपकी सहमति नहीं चाहिए। आप बैठ जाएं।

श्री राम कृपाल यादव: कैसे हो गया?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री गुढ़े के पूरक प्रश्न के अतिरिक्त कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: राम कृपाल जी, सवाल पूछने का भी तरीका होता है।

[अनुवाद]

आप मेरे निर्णय पर सवाल नहीं उठा सकते। आप पसंद करें अथवा नहीं अध्यक्ष के निर्देश को स्वीकार करना पड़ता है।

विमानपत्तनों पर यात्री एवं कार्गो यातायात

***262. श्री अनंत गुढ़े:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के अधिकतर विमानपत्तनों का पूरा-पूरा उपयोग नहीं हो रहा है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष प्रत्येक विमानपत्तन पर वस्तुत: कितनी संख्या में यात्री आए गए एवं कितने कार्गो की उठाई-धराई की गई; और

---

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(घ) इन विमानपत्तनों का इष्टतम उपयोग करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

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

विवरण

(क) और (ख) भावी यातायात संबंधी मांग को देखते हुए हवाईअड्डा आधारभूत संरचना का सतत् रूप से उन्नयन किया जाता है। चूंकि भवन/हवाईअड्डा आधारभूत संरचना का उन्नयन किया जाना एक लम्बे समय तक चलने वाली प्रक्रिया है, अतः सामान्यतः हवाई अड्डे पर कुछ अतिरिक्त क्षमता अन्तर्निमित कर दी जाती है, क्योंकि वांछित लक्ष्य क्षमता में विस्तार/वृद्धि की अगली अवस्था से पहले, बढ़ती हुई यातायात मांग को पूरा करना होता है। हाल ही के वर्षों में यातायात में हुई भारी वृद्धि से, वास्तव में कुछ हवाईअड्डों पर अपर्याप्त क्षमता की स्थितियां उत्पन्न हो गई हैं। अपर्याप्त यातायात आदि जैसे कुछ कारकों की वजह से देश के बहुत सारे हवाईअड्डों का अधिकतम उपयोग नहीं हो पा रहा है।

(ग) (कुल यातायात का 99% भार संभालने वाले) सर्वोच्च 45 हवाईअड्डों द्वारा वर्ष 2002-03 से 2004-05 तक, गत तीन वर्षों के दौरान संभाले गए कुल यात्री एवं कार्गो यातायात का विवरण अनुबंध पर दिया गया है।

(घ) हवाईअड्डों की उपयोगिता, आंतरिक एवं बाह्य कारकों पर निर्भर करती है। छोटी और क्षेत्रीय एयरलाइनों को छोटे हवाईअड्डों से प्रचालन करने के लिए प्रोत्साहित करने के प्रयास किए गए हैं, ताकि उनकी उपयोगिता बढ़ायी जा सके। इन प्रचालनों को प्रोत्साहित करने के लिए हवाईअड्डा प्रभारों में छूट/कमी भी की गई है।

अनुबंध

पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक हवाईअड्डे पर हैण्डल किए गए वास्तविक यात्री एवं कार्गो यातायात का ब्यौरा (मीट्रिक टन में)

क्र.सं.	हवाईअड्डा	2004-05		2003-04		2002-03	
		यात्री	कार्गो	यात्री	कार्गो	यात्री	कार्गो
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	मुम्बई	15665777	402715	13284445	326477	12260284	307605
2.	दिल्ली	12782979	344501	10394164	295807	9096548	276042
3.	चेन्नई	5633926	185870	455821	154123	4161346	136660
4.	बैंगलोर	4113383	112374	3181248	91489	2764283	83028
5.	कोलकाता	3494564	69628	3090853	62272	2826794	58260
6.	हैदराबाद	2845029	34007	2211766	27753	1910189	20728
7.	कोचीन	1596126	22175	1332601	15961	818018	10696
8.	अहमदाबाद	1289747	16992	976687	13153	839918	3474
9.	गोवा	1265410	4856	987681	3486	1014287	25362
10.	तिरूवनन्तपुरम	1160151	23655	1073582	26260	508719	4749
11.	कालीकट	827861	10589	655597	7600	178037	392
12.	पुणे	600949	8791	466295	7379	1010286	10802
13.	गुवाहाटी	598932	4310	541233	4376	629561	7787

1	2	3	4	5	6	7	8
14.	लखनऊ	453345	2588	384393	2107	410136	5326
15.	कोयम्बटूर	391175	4685	279324	4615	318656	2202
16.	श्रीनगर	389493	2172	264335	1679	258964	3464
17.	जयपुर	380251	1771	299824	1429	229915	1413
18.	बड़ोदरा	361894	3265	312447	2079	289934	1326
19.	अमृतसर	347911	1312	225292	1126	361302	1826
20.	नागपुर	277830	2780	230806	2099	229205	1445
21.	इन्दौर	269625	2925	226915	2031	195072	1461
22.	मैंगलोर	268424	233	225990	188	199723	243
23.	जम्मू	262316	944	216769	675	174572	588
24.	वाराणसी	253011	627	200152	660	151384	553
25.	अगरतला	230328	2868	209600	2017	206991	2344
26.	उदयपुर	217018	2	179358	9	153678	24
27.	भुवनेश्वर	205230	945	174956	696	136044	627
28.	विशाखापत्तनम	200036	670	155113	685	155771	804
29.	पोर्ट ब्लेयर	193785	1736	194333	1363	160444	1099
30.	पटना	176234	1035	159683	1184	162800	1187
31.	बागडोगरा	172619	420	147545	355	130128	400
32.	त्रिचुरापल्ली	167991	332	122397	199	94057	256
33.	मदुरई	158424	429	123161	405	99872	271
34.	राजकोट	158172	1031	126615	737	121553	609
35.	लेह	141000	827	133165	790	111128	779
36.	जुहू	134821	395	130108	409	218144	475
37.	औरंगाबाद	133199	1064	110383	880	104912	813
38.	इम्फाल	129103	1517	123960	1167	127525	834
39.	भोपाल	127510	323	113675	251	87784	251
40.	चंडीगढ़	105846	440	76053	180	50064	98
41.	जोधपुर	104609	74	91107	90	76404	109

1	2	3	4	5	6	7	8
42.	डिब्रूगढ़	95678	503	78387	490	82179	545
43.	रायपुर	95257	865	75948	485	55058	333
44.	सिल्चर	90509	247	86860	284	77558	407
45.	रांची	79698	237	66955	200	68838	203

*तदन्तर दिनांक 8.12.2005 को सभा में दिए गए शुद्धि विवरण के माध्यम से उत्तर में शुद्धि की गयी और इसे ग्रंथालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एल.टी. 2990/2005 भाग (ग) के उत्तर में संलग्न विवरण में क्रमांक 7 से 19 में दिए गए आंकड़ों में शुद्धि की गई है।

क्र.सं.	हवाईअड्डा	2004-05		2003-04		2002-03	
		यात्री	कार्गो	यात्री	कार्गो	यात्री	कार्गो
7.	कोचीन	1596126	22175	1332601	15961	1010286	10802
8.	अहमदाबाद	1289747	16992	976687	13153	818018	10696
9.	गोवा	1265410	4856	987681	3486	839918	3474
10.	त्रिवेन्द्रम	1160151	23655	1073582	26260	1014287	25362
11.	कालीकट	827861	10589	655597	7600	629561	7787
12.	पुणे	600949	8791	466295	7379	410136	5326
13.	गुवाहाटी	598932	4310	541233	4376	508719	4749
14.	लखनऊ	453345	2588	384393	2107	318656	2202
15.	कोयम्बटूर	391175	4685	279324	4615	258964	3464
16.	श्रीनगर	389493	2172	264335	1679	229915	1413
17.	जयपुर	380251	1771	299824	1429	289934	1326
18.	बड़ोदरा	361894	3265	312447	2079	361302	1826
19.	अमृतसर	347911	1312	225292	1126	178037	392

[हिन्दी]

श्री अनंत गुढे: देश में ऐसे कुछ एयरपोर्ट्स हैं जहां भारी मात्रा में माल की ढुलाई और यात्रियों की आवाजाही होती है। माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में 45 एयरपोर्ट्स के फिगर्स दिये हैं। देश में अधिकांश हवाई-अड्डे ऐसे हैं जहां दिन में केवल दो बार या चार बार ही विमानों की आवाजाही होती है, लेकिन वहां सारे कर्मचारी तैनात रहते हैं। इस वजह से विमानों की संचालन लागत काफी बढ़ जाती है। नतीजा यह होता है कि विमानों की टिकट दर भी बढ़ जाती है। इस कारण सामान्य नागरिक विमान से यात्रा करने में असमर्थ रहता है। माननीय मंत्री जी नागपुर जिले से आते हैं, महाराष्ट्र से आते हैं। उन्होंने नागपुर कार्गो एंड इंटरनेशनल एयरपोर्ट चालू करने की बात कही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि नागपुर जैसे कितने एयरपोर्ट्स देश में हैं, जहां कार्गो एवं इंटरनेशनल विमान सर्विस शुरू करने का विचार है और नागपुर में कार्गो एंड इंटरनेशनल विमान सर्विस कब तक शुरू हो जाएगी?

श्री प्रफुल पटेल: माननीय अध्यक्ष जी, इस प्रश्न के कई पहलू हैं और मेरा प्रयास रहेगा कि मैं प्रत्येक का समाधान कर सकूं। इन्होंने सवाल किया कि देश में कई हवाई-अड्डे ऐसे हैं जहां पर हवाई-सेवा दिन में एक-आध होती है, जिससे आपरेटिंग कास्ट, यानी टिकट के दामों पर असर पड़ता है, टिकट ज्यादा महंगा हो जाता है। मैं बड़े विश्वास के साथ कहना चाहता हूं कि पिछले एक साल या सवा साल में हवाई-क्षेत्र में क्रांति आई है और इस बात को कोई नजर-अंदाज नहीं कर सकता है। जिन यात्रियों ने हवाई-यात्रा के बारे में कभी सोचा भी नहीं था, सपना भी नहीं देखा था, उनको भी हवाई-सेवाओं का लाभ मिलने लगा है। इसके साथ ही साथ मैं यह कहना चाहूंगा कि जिस मात्रा में लोग हमसे अपेक्षा करते हैं उसकी पूर्ति में अभी कुछ समय लगेगा। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि पिछले एक वर्ष में हवाई-सेवा की संख्या और यात्रियों की संख्या में 25 प्रतिशत से ज्यादा की वृद्धि हुई है और कई नयी हवाई-कंपनियां हमारे आकाश में उड़ान भर रही हैं, जिसका लाभ आज तक जिन शहरों को नहीं मिल रहा था, उनको भी मिलने की शुरूआत हुई है। आज जिस मात्रा में यात्रियों की संख्या है, हम उससे भी खुश नहीं हैं और हमारा निरंतर प्रयास है कि उसमें और बढ़ोत्तरी होनी चाहिए।

आपने नागपुर की बात कही है। नागपुर देश के मध्य में बहुत बड़ा शहर है और मैं भी वहां से आता हूं। मेरे मन में आकांक्षा है कि नागपुर खूब अच्छी तरह से आगे बढ़े और वहां इंटरनेशनल कार्गो हब की हमारी कल्पना है। महाराष्ट्र सरकार के साथ मिलकर, एक वृहन प्रोजैक्ट के नाम से, मल्टी-माडल इंटरनेशनल कार्गो एंड पैसेंजह हब के लिए वहां पूरी तैयारी हो रही है। नागपुर को इंटरनेशनल हवाई-अड्डा घोषित करने की बात हो चुकी है और कार्गो और पैसेंजर्स का मूवमेंट इंटरनेशनली भी नागपुर से जल्दी से जल्दी शुरू होने की संभावना है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना प्रश्न संक्षेप में पूछिए। आप जानते हैं कि हर विषय पर पूरक प्रश्न नहीं पूछा जा सकता। पूरक प्रश्न के अंतर्गत प्रत्येक मुद्दा नही आ सकता।

[हिन्दी]

श्री अनंत गुढे: अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा है कि पिछले साल 25 प्रतिशत पैसेंजर्स और कार्गो की संख्या बढ़ी है, लेकिन जो आंकड़े यहां दिये गये हैं अगर वे देखे जाएं तो बड़ी मुश्किल से चार-पांच प्रतिशत की बढ़ोत्तरी ही यहां दिख रही है। जैसे कि मुंबई में एक करोड़ बत्तीस लाख थे, जो बढ़कर एक करोड़ 56 लाख हो गए यानी कहीं-कहीं पर बढ़ोत्तरी हुई है। अध्यक्ष जी मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि देश के कई राज्यों में राज्य सरकारों के या सरकारी कंपनियों के एयरपोर्ट हैं, जैसे कि महाराष्ट्र में अमरावती है, नान्देड़ है, अकोला है, उन एयरपोर्ट्स से भी विमान सेवा शुरू करने का विचार था। मैं पैसेंजर्स की बात कर रहा हूं। पैसेंजर होने के बावजूद, केवल वहां की आर्थिक स्थिति के कारण आज तक विमान सेवा आप शुरू नहीं कर पाए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस क्षेत्र में यात्रियों को सुविधा मिले, इसके लिए राज्य सरकारों के एयरपोर्ट्स, एयरपोर्ट्स अथारिटी के अंडर में लेने के बारे में सरकार की क्या योजना है?

श्री प्रफुल पटेल: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने एक तरह से बहुत व्यापक और अहम सवाल यहां पूछा है। मैं जरूर कहना चाहूंगा कि हमारे देश में करीब चार सौ हवाई अड्डे ऐसे हैं, जो या तो एयरपोर्ट अथारिटी के हैं या राज्य सरकारों के हैं या हमारी सेना के पास इन हवाई अड्डों की मालकियत है। जिस तरह से सदन की भावना आई है और कई बार माननीय सदस्य भी इसके बारे में टिप्पणी कर चुके हैं कि हमारे देश में हवाई सेवाओं का जो महत्व पूर्व में नहीं था, वह आज होने जा रहा है। इसलिए हर एक सदस्य की इच्छा होती है कि मेरे क्षेत्र में हवाई सेवाओं की शुरूआत होनी चाहिए। इसके लिए मैं आप सभी से निवेदन करूंगा, क्योंकि हम सभी लोग अलग-अलग राज्यों से आते हैं कि हमारे राज्यों को भी इस मामले में आगे आने की जरूरत है। एयरपोर्ट अथारिटी के लगभग साठ आपरेशनल हवाई अड्डे हैं, बाकी के अड्डों के लिए राज्य सरकारों ने पहल की है। उदाहरण के तौर पर मैं कहना चाहता हूं कि जैसे महाराष्ट्र में कोल्हापुर का हवाई अड्डा वहां एमआईडीसी के पास है। उन्होंने वहां के हवाई अड्डे को काफी अच्छा बनाया और आज वहां से रैग्युलर पैसेंजर सर्विसेज शुरू हो चुकी हैं। अगर आप सभी माननीय सदस्य ने, जो कि अलग-अलग राज्यों से हैं, इसमें थोड़ी सी भी मदद की और अपनी-अपनी राज्य सरकारों से इसके लिए बात की होती, तो निश्चित रूप से अनयूटीलाइज्ड या अन्डरयूटीलाइज्ड हवाई अड्डों का भी प्रयोग शुरू हो सकता है और उसका फायदा आगे आने वाले दिनों में होगा। जिस तरह से हमने हवाई सेवाओं में उदारीकरण किया और ज्यादा संख्या में सेवाएं शुरू की गई, तो छोटे शहरों तक भी इन हवाई अड्डों के माध्यम से सेवाएं शुरू हो सकती हैं। इसके लिए मैं आप सभी माननीय सदस्यों की और अपनी-अपनी राज्य सरकारों की मदद की अपेक्षा रखता हूं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपाय आप बैठ जाइए।

[अनुवाद]

माननीय सदस्य इस आदत को छोड़ दीजिए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, अध्यक्ष की विवशता को समझिए। अभी मेरे पास 24 या 25 सदस्यों के नाम हैं जो कि पूरक प्रश्न पूछना चाहते हैं। क्या मैं किसी को भी अनुमति न दूं, आप केवल अध्यक्ष पर आरोप लगा रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप सुनिए, अगर आपको बोलना है, तो बाहर जाकर बोलिए।

आप सुनिए यह आपके काम भी आएगा।

[अनुवाद]

अत:, सभी पार्टियों के परामर्श से हम इसे नियंत्रित करने का प्रयास कर रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: यह देश इतना बड़ा है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या आप सारे दिन में एक ही प्रश्न चाहते हैं?

[अनुवाद]

उन्होंने प्रश्न पूछने का कष्ट किया है। मैं आपके साथ किसी विवाद में नहीं पड़ना चाहता। मैं केवल यह कह रहा हूं कि कृपया आधे घंटे की चर्चा के लिए एक नोटिस दीजिए। यह एक ऐसा मामला है जो कि माननीय सदस्यों को बहुत उत्तेजित करने वाला प्रतीत होता है। मैं इस विषय पर एक आधे घंटे की चर्चा की अनुमति दूंगा।

अब श्री अरूण कुमार वुन्डावल्ली एक पूरक प्रश्न पूछेंगे।

...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाईं: महोदय, मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना दी है।

अध्यक्ष महोदय: मैं इस पर विचार करूंगा। मेरा मानना है कि आधे घंटे की चर्चा आप सभी को अधिक स्वीकार्य होगी।

श्री अरूण कुमार वुन्डावल्ली: नमस्कारम। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक प्रश्न पूछना चाहता हूं। पूर्वी गोदावरी जिला जो कि मेरा चुनाव क्षेत्र है में राजामुन्दरी में 1988 तक एक हवाई अड्डा कार्यरत था। 1988 के बाद से इसका इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। धावनपट्टी और सब कुछ वहां ठीक है। परन्तु किसी कारण से उसका इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। हाल ही में समाचार पत्र में एक खबर छपी थी कि कृष्णा-गोदावरी बेसिन में लगभग 2 लाख करोड़ रुपये मूल्य की गैस का पता चला है।

राजामुन्दरी इसका मुख्यालय है। इतने अधिक औद्योगिक विकास होने के पश्चात् मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री जी राजामुन्दरी हवाई अड्डे को वरीयता देंगे और उसका इस्तेमाल करना प्रारंभ करेंगे।

श्री प्रफुल पटेल: आपने स्वीकार किया है कि सन् 1988 तक राजामुन्दरी हवाई अड्डा चालू था। परन्तु उसके पश्चात् दुर्भाग्यवश इंडियन एयरलाइन्स के पास छोटे आकार के विमान न होने के कारण वहां पर उड़ाने बंद करनी पड़ी। तथापि, जैसा कि उन्होंने कहा है मुझे विश्वास है कि हमारे तेल और अन्य कारोबार के भविष्य के संबंध में राजामुन्दरी एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है और यह एक महत्वपूर्ण शहर है। हम राजामुन्दरी से उड़ाने भरने के लिए इच्छुक विमान कंपनियों से निश्चित रूप से बात करेंगे और उन्हें पूर्ण सहयोग देने का प्रयास करेंगे।

[हिन्दी]

श्री विजय कृष्ण: अध्यक्ष महोदय, बोधगया अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का पर्यटन स्थल है और बौद्ध धर्मावलम्बियों के लिए बहुत महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि उनके पास बोधगया हवाई अड्डे के विकास के लिए कौन सी योजना है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह सब चुनाव क्षेत्र का मामला बन गया है।

[हिन्दी]

श्री विजय कृष्ण: पटना हवाई अड्डे के लिए कौन सी विस्तार की योजना है?

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल: यह इससे संबंधित नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: यही समस्या है।

श्री प्रफुल पटेल: तथापि, मैं माननीय सदस्य को आश्वासन दे सकता हूं कि निःसंदेह, बोधगया में एक चालू हवाई अड्डे की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय: सभी सुझावों पर गंभीरता से विचार किया जाएगा।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी: मैं संबंधित मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि हमारे बोडोलैंड क्षेत्र में कम से कम एक हवाई अड्डा स्थापित करने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है।

अध्यक्ष महोदय: आपने वह प्रश्न पूछ लिया है।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी: पिछले कई वर्षों से, मैं कोकराझार में पृथक हवाई अड्डा बनाए जाने की मांग कर रहा हूं लेकिन दुर्भाग्यवश अब तक इस संबंध में मूर्त रूप में कुछ भी नहीं किया गया है। बोडोलैंड क्षेत्र के लोगों के साथ यह एक बड़ा भेदभाव है।

अध्यक्ष महोदय: आपने अपना प्रश्न पूछ लिया। यह टिप्पणियां आवश्यक नहीं है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं तुरंत इस प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता हूं लेकिन मैं माननीय सदस्य से मिलना चाहूंगा तथा उनकी परेशानी को जानना चाहूंगा तथा मैं इसे समझना चाहूंगा तथा इसका हल ढूंढने का प्रयास करूंगा। ...*(व्यवधान)*

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी: महोदय, बार-बार वे केवल आश्वासन देते रहते हैं लेकिन अब तक कुछ भी नहीं मिल गया है।

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने आपको आमंत्रित किया है। मैं नहीं जानता कि वे आपको चाय अथवा रात्रि भोज पर आमंत्रित करेंगे।

[हिन्दी]

तेल संसाधनों की खोज

***263. +श्रीमती रूपाताई डी. पाटील:**
श्री रेवती रमन सिंह:

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

(क) क्या सरकार ने देश में कुछ नए तेल भंडारों की खोज की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन स्थानों पर तेल निकालने का कार्य कब तक आरंभ होने की संभावना है;

(ग) पाए गए नए तेल भंडारों से तेल निकाले जाने से घरेलू आवश्यकताओं को पूरा करने में कितनी सहायता मिलेगी;

(घ) क्या सरकार ने देश में तेल की उपलब्धता को सुनिश्चित करने हेतु कोई योजना बनाई है; और

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

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

विवरण

(क) और (ख) वर्ष 2004-05 के दौरान कुल 4 तेल खोजें और प्राकृतिक गैस के साथ तेल की 5 खोजें की गई हैं। इन खोजों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.सं.	क्षेत्र/राज्य	प्रचालक	खोज का नाम	प्रकार
1.	गुजरात	ओएनजीसी	वमज	तेल
2.	राजस्थान	कैर्न एनर्जी	एनसी (शक्ति)	तेल
3.	राजस्थान	कैर्न एनर्जी	एनवी (भाग्यम)	तेल
4.	गुजरात	जीएसपीसी	पीके*2	तेल
5.	असम	ओएनजीसी	तिफुक	तेल और गैस
6.	पश्चिमी तट	ओएनजीसी	डी-33	तेल और गैस
7.	असम	ओआईएल	उत्तरी तिनाली	तेल और गैस
8.	असम	ओआईएल	पश्चिमी जालोनी	तेल और गैस
9.	असम	ओआईएल	सैमडैंग	तेल और गैस

इन खोजों का मूल्यांकन/निर्धारण किया जा रहा है।

अप्रैल, 2002 से जुलाई, 2005 तक तेल और प्राकृतिक गैस की खोजों/सिद्ध भंडारों का ब्यौरा संलग्न अनुबंध में दिया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि कोई खोज कर लिए जाने के बाद भंडारों के आधार पर इसकी वाणिज्यिकता और बाद में तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता स्थापित करने के लिए इसका मूल्यांकन किया जाता है। एक बार वाणिज्यिकता सिद्ध हो जाने के बाद तेल और गैस भंडारों का दोहन करने के लिए एक विकास और उत्पादन योजना तैयार की जाती है। सरकार द्वारा हस्ताक्षरित उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं (पीएससीज) में इनमें से प्रत्येक कार्यकलापों/चरण के लिए समयावधि निर्धारित होती है।

कैर्न एनर्जी इंडिया प्रा.लि. द्वारा प्रचालित राजस्थान ब्लाक में की गई खोज से वर्ष 2007-08 के दौरान तेल उत्पादन आरंभ होने

की संभावना है और सर्वाधिक उत्पादन 6 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष हो सकता है।

रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा प्रचालित कृष्णा गोदावरी गहरे पानी ब्लाक में की गई गैस खोजों से गैस का उत्पादन वर्ष 2008-09 से आरंभ होने की संभावना है जिसमें सर्वोच्च उत्पादन दर 40 मिलियन मानक घन मीटर प्रति दिन (एमएमएससीएमडी) है।

(ग) तेल और गैस के घरेलू उत्पादन में वृद्धि से उस सीमा तक देश की आयात निर्भरता कम करने में मदद मिलती है।

(घ) और (ङ) देश की तेल सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए सरकार ने निम्नानुसार बहु-पक्षीय कार्यनीति अपनाई है:

(1) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत रकबे प्रदान करके, ओएनजीसी/ओआईएल को नामांकन आधार पर ब्लाक देकर और पूर्व एनईएलपी ब्लाकों के अंतर्गत अन्वेषण के माध्यम से घरेलू तेल और गैस के उत्पादन में वृद्धि करना।

(2) विदेशों में प्रभावशाली ढंग से इक्विटी तेल और गैस की प्राप्ति करना।

(3) कच्चे तेल का कार्यनीतिक भंडार उत्पन्न करना।

(4) कोल बेड मिथेन (सीबीएम) और गैस हाइड्रेटों जैसे हाइड्रोकार्बनों के वैकल्पिक स्रोतों का अन्वेषण करना।

(5) कुशलताओं और प्रौद्योगिकियों में सुधार करके तेल के संरक्षण को बढ़ावा देना।

अनुबंध

ओएनजीसी, ओआईएल और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 2002-03 में की गई खोजें

ओएनजीसी (6 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	चिन्नेवाला टिब्बा (राजस्थान)	गैस
2.	जीएस-49 (केजी अपतट)	गैस
3.	जीएस-केडब्ल्यू (केजी अपतट)	तेल और गैस
4.	बनमाली (असम)	तेल
5.	लेपलिंग गांव (असम)	तेल
6.	वसई पश्चिम (मुंबई अपतट)	तेल और गैस

ओआईएल (5 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	मेटीमेखाना (असम)	तेल और गैस
2.	पूर्वी देवहाल (असम)	तेल और गैस
3.	उत्तरी डिकोम (असम)	तेल और गैस
4.	मेटीमेखाना-2 (असम)	तेल और गैस
5.	बागजन (असम)	गैस

निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियां (7 खोजें)

क्र.सं.	क्षेत्र/राज्य	प्रचालक	खोज का नाम	प्रकार
1.	राजस्थान (आरजे-ओएन-90/1)	केर्न	रागेश्वरी	तेल
2.	पूर्वी अपतट	आरआईएल	धीरूभाई-1	गैस
3.	(केजी-डीडब्ल्यू-97/3)		धीरूभाई-2	गैस
4.			धीरूभाई-3	गैस
5.			धीरूभाई-4	गैस
6.	गुजरात	निको	भीमा-1	गैस
7.	(सीबी-ओएनएन-2000/2)		एनएस	गैस

ओएनजीसी, ओआईएल और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 2003-04 में की गई खोजें

ओएनजीसी (6 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	जी-4 (केजी अपतट)	गैस
2.	सोनामुरा (त्रिपुरा)	गैस
3.	एनएमटी (मुंबई अपतट)	गैस
4.	सीतारामपुरम (आंध्र प्रदेश)	तेल और गैस
5.	देगम (गुजरात)	तेल
6.	पूर्वी लखीबारी (असम)	तेल और गैस

ओआईएल (3 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	मेचाकी-1 (असम)	तेल और गैस
2.	उत्तरी चांदमारी (असम)	तेल और गैस
3.	उत्तरी राजाली (असम)	तेल और गैस

निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियां (7 खोजें)

क्र.सं.	क्षेत्र/राज्य	प्रचालक	खोज का नाम	प्रकार
1.	राजस्थान	केर्न	मंगला	तेल
2.	(आरजे-ओएन-90/1)		ग्रेटर रागेश्वरी (जीआर-एफ)	तेल
3.			कामेश्वरी	तेल
4.			एनए (ऐश्वर्य)	तेल
5.	पश्चिमी अपतट (सीबी-ओएस-2)	केर्न	सीबीएक्स ढांचा	गैस
6.	पूर्वी अपतट	आरआईएल	धीरूभाई-5	गैस
7.	(केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3)		धीरूभाई-6	गैस

ओएनजीसी, ओआईएल और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 2004-05 में की गई खोजें

ओएनजीसी (4 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	तिफुक (असम)	तेल और गैस
2.	वामाज (गुजरात)	तेल
3.	डी-33 (पश्चिमी तट अपतट)	तेल और गैस
4.	वशिष्टा (पूर्वी तट अपतट)	तेल

ओआईएल (3 खोजें)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	उत्तरी तिनाली (असम)	तेल और गैस
2.	पश्चिमी जलोनी (असम)	तेल और गैस
3.	समडंग (असम)	तेल और गैस

निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियां (10 खोजें)

क्र.सं.	क्षेत्र/राज्य	प्रचालक	खोज का नाम	प्रकार
1.	राजस्थान (आरजे-ओएन-90/1)	केर्न	एनसी (शक्ति)	तेल
2.			एनवी (भाग्यम)	तेल
3.	गुजरात (सीबी-ओएनएन-2000/1)	जीएसपीसी	पीके#2	तेल
4.	पूर्वी अपट	आरआईएल	धीरूभाई-7	गैस
5.	(केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3)		धीरूभाई-8	गैस
6.			धीरूभाई-16	गैस
7.	पूर्वी अपतट		धीरूभाई-9	गैस
8.	(एनईसी-ओएसएन-97/1)		धीरूभाई-10	गैस
9.			धीरूभाई-11	गैस
10.			धीरूभाई-15	गैस

ओएनजीसी, ओआईएल और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा 2005-06 में की गई खोजें
(अप्रैल-जुलाई, 2005)

ओएनजीसी: कोई खोज नहीं

ओआईएल (1 खोज)

क्र.सं.	खोज का नाम	प्रकार
1.	उत्तरी मोरान (असम)	तेल और गैस

निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियां (7 खोजें)

क्र.सं.	क्षेत्र/राज्य	प्रचालक	खोज का नाम	प्रकार
1	2	3	4	5
1.	पूर्वी तट	आरआईएल	धीरूभाई-18	गैस
2.	(केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3)		धीरूभाई-19	गैस

1	2	3	4	5
3.	पूर्वी अपतट		धीरूभाई-20	गैस
4.	(एनईसी-ओएसएन-97/1)		धीरूभाई-21	गैस
5.	पूर्वी अपतट (केजी-ओएसएन-2001/3)	जीएसपीसी	केजी*8	तेल/गैस
6.	गुजरात (सीबी-ओएन/3)	एस्सार आयल लि.	ईसएयू*1	तेल/गैस
7.	राजस्तान (आरजेड-ओएन-90/2)	केर्न	एनआई*2	तेल

[हिन्दी]

श्रीमती रूपाताई डी. पाटील: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुम्बई हाई, जो देश का मुख्य तेल उत्पादक क्षेत्र है, उसकी तेल उत्पादन की क्षमता धीरे-धीरे कम होती जा रही है जबकि हमारे देश में तेल की खपत में निरन्तर वृद्धि हो रही है। मुम्बई हाई की उत्पादन क्षमता में आ रही कमी को देखते हुए, सरकार उसकी पूर्ति के लिए क्या कदम उठा रही है तथा जो तेल एवं गैस क्षेत्र मिले हैं, क्या वे मुम्बई हाई के बराबर क्षमता रखते हैं? जिन तेल कंपनियों को तेल एवं गैस के भंडार मिले हैं, वे उसका कितना प्रतिशत देश को देंगी तथा कितना निर्यात करेंगी?

अध्यक्ष महोदय: आपके दो प्रश्न हैं।

श्री मणि शंकर अय्यर: मान्यवर, गैस और तेल दोनों के जो भंडार मिलते हैं, वे कुदरत की देन हैं। उनका इस्तेमाल करने से, उनका कम होना लाजमी है, फिर भी कुछ ऐसी नई टैक्नालोजिस हैं जिसे आईओआर-इम्प्रूव्ड आयल रिकवरी एवं ईओआर-एनहान्स्ड आयल रिकवरी नाम दिया जाता है, इन नई टैक्नालोजिस का इस्तेमाल करते हुए हम प्रयास कर रहे हैं कि मुम्बई हाई में गिरते हुए उत्पादन को पुनः बढ़ायें। साथ-साथ हम गैस और तेल की खोज के लिए उसके इर्द-गिर्द गहरे समुद्र में जा रहे हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि इसके जरिए वहां जो उत्पादन अब तक हो रहा था, तकरीबन उतना कम से कम उत्पादन आने वाले निकट भविष्ट में कायम रखेंगे और साथ-साथ नई खोज भी करेंगे। जहां तक आयात-निर्यात का सवाल है, जितना भी भारतवर्ष में गैस और तेल का घरेलू उत्पादन होता है, उसे मुकम्मल तौर पर सौ परसैंट हम देश में बेचते हैं, वह अपने ही देश में इस्तेमाल होता है।

श्रीमती रूपाताई डी. पाटील: अध्यक्ष महोदय, क्या यह सत्य है कि पूर्व एनडीए सरकार द्वारा विजन-2025 जारी किया गया था? विजन-2025 क्या है? क्या सरकार उस पर अमल कर रही है?

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, सरकार के बदलने के बावजूद, पिछली सरकार की तरफ से जो विजन 2025 तैयार किया गया था, हम उसी पर अपनी बुनियाद रखते हुए हमेशा गौर फरमाते रहते हैं कि क्या जो अपेक्षाएं दो-चार साल पहले की गई थीं, सब उसी तरीके से हो रहा है या नहीं। अगर नहीं हो रहा है, क्योंकि कभी-कभी हम आगे दौड़ जाते हैं और कभी-कभी हम पीछे रह जाते हैं, तब इस पर पुनर्विचार होता है। इसके साथ-साथ मुझे लगता है कि चार-पांच साल गुजर गए हैं, अब हमें मुकम्मल तौर पर, जो विजन-2025 है, उस पर विचार करना चाहिए और जो परिवर्तन होने चाहिए, उनको लाना चाहिए।

श्री रेवती रमण सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदय, हमारे देश में जो सकल उत्पाद है, उसका मात्र 35 प्रतिशत घरेलू उपभोग को पूरा करता है। इसे बढ़ाने के लिए मंत्री जी ने लिखित उत्तर में दिया है, हम आयल एक्सप्लोरेशन कई देशों में कर रहे हैं और कई कंपनियां भी इसे कर रही हैं। ओपेक कंट्रीज हर पन्द्रह दिन या एक महीने में तेल के दाम बढ़ा देती हैं। आने वाले दिनों में 100 डालर प्रति बैरल तक दाम जाने की संभावना है। मैं जानना चाहता हूं कि आप और देशों से समझौता करके, देश में तेल का उत्पादन कब तक बढ़ाएंगे और कितना उत्पादन बढ़ा पाएंगे?

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, घरेलू उत्पादन 35 परसेंट नहीं है लेकिन मुझे यह कहने में अफसोस है कि अब यह 24 परसेंट तक घट गया है। अब विजन 2025 के जरिए, जिसका जिक्र अभी हो रहा था, बताया जाता है कि 2025 तक 15 परसेंट तक घरेलू उत्पादन रहेगा और 85 परसेंट आयात करने की आवश्यकता होगी। लेकिन हमें हमेशा याद रखना चाहिए, क्योंकि हम बहुत तेजी से आगे बढ़ रहे हैं, हमारी आर्थिक प्रगति हो रही है, यही कारण है कि मांग भी तेजी से बढ़ रही है। कहा जाता है कि भारत और चीन दो मुल्क हैं जहां तेल और गैस की मांग

में सबसे ज्यादा वृद्धि हो रही है। हम बहुत कोशिश कर रहे हैं कि घरेलू उत्पादन को जितना ज्यादा बढ़ा सकें उसे बढ़ाएं और इसमें हमने काफी उपलब्धि पाई है। आप जानते हैं कि बे आफ बंगाल में अनेक खोजें हुई हैं। राजस्थान के थार मरूस्थल में बाड़मेर के बगल में तेल निकला है। हम पूरी उम्मीद करते हैं कि गल्फ आफ कैम्बे के रीजन में और तेल मिलने वाला है। घरेलू उत्पादन पर पूरा ध्यान देते हुए, यह जानकर कि हमें आयात करने की आवश्यकता होगी, हम चाहते हैं कि जहां हो सके हम विदेश जाकर उनके साथ समझौता करके, हिन्दुस्तान का तेल और हिन्दुस्तान की गैस देश के बाहर खोज निकालें और फिर उसका सही उपयोग हो। इसमें हमने काफी कामयाबी पाई है और कोशिश जारी है, तकरीबन 52 ऐसे मुमालिग हैं जहां हम पहुंच चुके हैं, कोशिश कर रहे हैं कि कुछ न कुछ हो। करीब 15 मुमालिग में हमारा समझौता हो चुका है। मैं उम्मीद करता हूं कि आने वाले चंद दिनों में और भी समझौते करके इस पथ पर हम आगे बढ़ पाएंगे। मैं ऊर्जा सुरक्षा के सिलसिले में माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहता हूं कि इसकी प्राथमिकता हमारे मन में कभी घटी नहीं है। मुझे लगता है जितना इस सरकार ने इस दिशा में किया है शायद की पहले हुआ है। हम कामयाबी अवश्य हासिल करेंगे।

[अनुवाद]

डा. सुजान चक्रवर्ती: महोदय, मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री यह जानते होंगे कि ओएनजीसी के अभियंताओं तथा तकनीशियनों की एक चिर लंबित मांग है कि सुंदरबनों के निकट अपतटीय क्षेत्रों में बहुत बड़ा तेल भंडार है।

उनका दावा है कि यह 100 किलोमीटर से भी कहीं लंबे चौड़े क्षेत्र में फैला हुआ है। उनका दावा है कि उचित तकनीकी जांच नहीं की गई। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या जांच के लिए कोई विशेष अथवा वरियता पूर्ण व्यवस्था की गई है। क्योंकि यह बड़ा विशालकाय भण्डार है तथा चिर काल से यह दावा किया जा रहा है। यदि हां, तो कब तक तेल खनन अथवा इस बात की पुष्टि की जा सकती है?

श्री मणि शंकर अय्यर: हाइड्रोकार्बन से सम्बद्ध सभी भौनिकी, बौद्धिक रूप से अस्पष्ट क्षेत्र में मौजूद है, तथा इसके लिए विभिन्न दृष्टिकोण अपनाए जा सकते हैं। मेरा विचार है कि ओएनजीसी प्रतिष्ठान, सुंदरबन तटीय क्षेत्रों को निश्चित रूप से वहीं वरीयता नहीं देता है जैसा कि सम्भवतः कुछ अभियन्ता देते होंगे। परन्तु, मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि ओएनजीसी ने सुंदरबन के अपतटीय क्षेत्रों में एक रिग स्थापित किया है। रूसियों के साथ, हाल ही में, हमने वहां कार्य करने के लिए, एनईसी-26 रिग की व्यवस्था की है। मुजे आशा है कि मैं सुंदरबन अपतटीय क्षेत्रों के संबंध में सभा को खुशखबरी दूंगा। चूंकि सुंदरबन, बंगाल की खाड़ी से जुड़ा हुआ है इसलिए मेरा अनुमान है कि यह क्षेत्र जल-मार्गों से भरा हुआ है तथा इस पर पुनर्विचारण करना लाभप्रद होगा। माननीय सदस्य की इच्छाओं का सम्मान करते हुए, मैं ओएनजीसी से निश्चित रूप से कहूंगा कि वे सुंदरबन तटीय क्षेत्रों को दी गई प्राथमिकता पर पुनर्विचार करें।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने प्रश्न के उत्तर में बताया है कि देश में 31 जगहों पर तेल खोज निकाला है। मैं मंत्री जी से स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूं कि मार्केट में कुल कितना तेल आया हुआ है? मैं पिछले चार वर्षों से सुन रहा हूं कि मुम्बई आयल फील्ड में तेल का प्रोडक्शन बढ़ाने के लिये मुम्बई नार्थ हाई गैस में 8500 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उससे तेल का कितना प्रोडक्शन बढ़ा है, अगर प्रोडक्शन बढ़ा है, तो पेट्रोल के दाम कम क्यों नहीं हो रहे हैं? मेरा दूसरा प्रश्न यह है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः नहीं, दूसरा प्रश्न नहीं।

श्री मोहन रावले: अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न सब-सरफेस रिजर्वायर मैंनेजमेंट और सब-सरफेस कंडीशन रिजर्वायर की सेफ्टी से जुड़ा हुआ है। रिजर्वायर की सेफ्टी के लिये सरकार की कोई पौलिसी नहीं है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि यह पौलिसी अब तक क्यों नहीं बनाई गई है? अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी का ध्यान किधर है?

अध्यक्ष महोदयः मंत्री जी का पूरा ध्यान है, लेकिन आप प्रश्न छोटा कीजिये।

श्री मणि शंकर अय्यरः अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य तीन प्रश्न पूछ चुके हैं और चौथा पूछ रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदयः माननीय मंत्री महोदय, आप पहले प्रश्न का उत्तर दें।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले: अध्यक्ष जी, मुम्बई हाई गैस में 8100 करोड़ रुपये की नुकसान हुआ है। हर रोज 270 करोड़ रुपये का नुकसान हो रहा है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री महोदय, आप पहले प्रश्न का उत्तर दे सकते हैं।

श्री मणि शंकर अय्यर: आप साधारण बाजार में कच्चा तेल नहीं खरीद सकते हैं। इसे खरीदने के लए आपको परिष्कारक होना चाहिए। मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करता हूं कि इस देश में पैदा की गई तेल की प्रत्येक बूंद का हमारे परिष्कारकों द्वारा उपयोग किया जाता है, जो उनकी खपत का लगभग 24 प्रतिशत है। 76 प्रतिशत तेल का उन्हें आयात करना पड़ता है। एक समय कच्चे तेल के दामों पर प्रशासनिक नियंत्रण किया जाता था। इसे पिछली सरकार द्वारा बदल दिया गया था, माननीय सदस्य जिसके सदस्य थे। इसलिए प्रश्न मुझसे पूछने की बजाय कि हमने एपीएम को क्यों हटा दिया, सम्भवत: वे इस प्रश्न को अपने स्वयं के दल से पूछ सकते हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। श्री रावले, आप बहुत सहयोग करने वाले सदस्य हैं।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न 264, श्री चन्द्र भूषण सिंह।

रेल पथ का नवीकरण

+*264. श्री चन्द्र भूषण सिंह:
डा. के. धनराजू:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तारीख के अनुसार रेल पथ की कुल लंबाई कितनी है;

(ख) रेलपथ की मियाद कितनी होती है और कितने समय के बाद रेलपथ का नवीकरण किया जाता है तथा रेलपथ नवीकरण पर वार्षिक रूप से कितनी धनराशि खर्च होती है;

(ग) भारतीय रेलवे में रेलपथ नवीकरण की वर्तमान प्रणाली क्या है;

(घ) क्या यह सच है कि रेलपथ नवीकरण करने की बजाय उसको घिसकर और उस पर पालिश करके उसका लंबे समय तक प्रयोग में लाने से काफी हद तक सरकारी धनराशि बचाई जा सकती है;

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा रेलपथ की घिसाई और पालिश न करने के क्या कारण हैं; और

(च) सरकार द्वारा रेलपथ के समुचित नवीकरण/प्रतिस्थापन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

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

विवरण

(क) 31.3.2004 की स्थिति (नवीनतम उपलब्ध) के अनुसार रेल लाइन की कुल लंबाई नीचे लिखे अनुसार है:-

विवरण	किलोमीटर में लंबाई
मार्ग किलोमीटर	63,221
चालित रेलपथ किलोमीटर	83,859
कुल रेलपथ किलोमीटर (यार्ड लाइनों और साइडिंगों सहित)	1,08,486

(ख) आयु एवं स्थिति के आधार पर जब कभी नवीकरण अपेक्षित हो जाता है तब संपूर्ण रेलपथ या स्लीपर नवीकरण या पटरी नवीकरण आदि के घटकों के रूप में रेलपथ नवीकरण किया जाता है। रेलपथ के विभिन्न घटकों की स्थिति उनके उपयोग (श्रांति आयु), जलवायु स्थिति, टूट-फूट और सामग्री की विशिष्टि तथा उनकी गुणवत्ता आदि के आधार पर खराब हो जाती है। जब रेलपथ के घटक अपने वांछित कार्य को करने के लिए अनुपयुक्त हो जाते हैं, तब उनके नवीकरण की योजना बनाई जाती है।

पिछले तीन वर्ष के दौरान किए गए रेलपथ नवीकरण और उस पर किया गया खर्च नीचे लिखे अनुसार है:-

रेलपथ	प्रगति (रेलपथ किमी)	सकल व्यय (करोड़ रुपयों में)
2002-03	4776	3297.71
2003-04	4986	3484.39
2004-05	5566	4127.14 (अनंतिम)

(ग) प्रत्येक वर्ष क्षेत्रीय रेलें भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में विनिर्दिष्ट आयु एवं स्थिति के मानदंड के आधार पर रेलपथ

नवीकरण कार्यों का प्रस्ताव करती हैं। यह आवश्यकता के अनुसार पटरी नवीकरण (टीआरआर), स्लीपर नवीकरण (टीएसआर) अथवा संपूर्ण रेलपथ नवीकरण (सीटीआर) कार्य हो सकता है। इन चिह्नित रेलपथ नवीकरण कार्यों को संसद द्वारा रेल बजट के भाग के रूप में स्वीकृत किया जाता है। लेकिन, इन कार्यों का निष्पादन धन की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

(घ) जहां नवीकरण की योजना विशेषकर घाट खंडों में तीव्र मोड़ों पर पटरी की अत्यधिक टूट-फूट और पटरी के शीर्ष पर सतही दरारों के कारण उत्पन्न होने वाली चालन संपर्क श्रांति (आरसीएफ) के परिणामस्वरूप पटरी खराब होने के कारण बनाई जाती है, वहां पटरी ग्राइंडिंग से रेलपथ नवीकरण को रोका जा सकता है। मुख्यत: अत्यधिक धुरा भार वाले माल डिब्बों की ढुलाई करने वाले तथा उच्चतर चरम तनन सामर्थ्य (यूटीएस) वाली पटरियों वाले मार्गों पर चालन संपर्क श्रांति (आरसीएफ) पैदा होती है।

रेलपथ अनुरक्षण कार्यकलाप के रूप में पटरियों को पालिश करना भारतीय रेल को अभी ज्ञात नहीं है।

(ङ) यह प्रौद्योगिकी नई है भारतीय रेल ने अनुभव हासिल करने के लिए 1990 में मैसर्स लारेम, यू.एस.ए. से लगभग 1.4 मिलियन अमेरिकी डालर की लागत से एक ग्राइंडिंग मशीन खरीदी थी। यह मशीन घिसी-पिटी पटरियों की रि-प्रोफाइलिंग के लिए इस्तेमाल की गई थी। इस मशीन का आउटपुट बहुत कम था और अनुरक्षण संबंधी कठिनाइयां भी मौजूद थीं, इसलिए परिणामी लाभ हासिल नहीं हो सके।

भारतीय रेल पर विशेषकर आरसीएफ के लिए पटरी ग्राइंडिंग अपनाने संबंधी लागत लाभ अध्ययन के अभी सकारात्मक परिणाम आने बाकी हैं।

(च) वर्ष 2001-02 में रेलपथ सहित संरक्षा संबंधी मदों के बदलाव में बकाया को समाप्त करने के लिए एक विशेष रेल संरक्षा निधि का सृजन किया गया था। इस निधि के अंतर्गत 01.04.01 की स्थिति के अनुसार यथापेक्षित 16538 किलोमीटर रेलपथ नवीकरण स्वीकृत किया गया है। इन रेलपथ नवीकरण कार्यों को 31.03.07 तक पूरा करने की योजना है। 01.04.01 के बाद जिन रेलपथों का नवीकरण किया जाना था, उन्हें मूल्यह्रास आरक्षित निधि के अंतर्गत नवीकृत किया जा रहा है।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रभूषण सिंह: अध्यक्ष महोदय, रेल ट्रैक का रिन्यूअल रेल विभाग उसकी जरूरत के हिसाब से करवाता है। एक रेल पथ शिकोहाबाद और फरूखाबाद के बीच में है, जिसका अभी सी.टी.आर. किया जा रहा है, उसमें रेल की पटरियां और उसके स्लीपर दोनों ही बदले जा रहे हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहता हूं कि जो साइड ट्रैक्स हैं, जो आपकी या रेल मंत्रालय की निगाह में कम जरूरी हैं, ऐसे रेल ट्रैकों पर, जिन रेल लाइनों में आम परिवर्तन करते हैं, क्या उनमें आप किसी अन्य ट्रैक से निकाली हुई पटरियों का इस्तेमाल करते हैं या नई पटरियां डलवाते हैं?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु: महोदय, रेल पटरी (ट्रेक) का नवीनीकरण अवस्था-सह-स्थिति आधार पर निर्भर करता है। जिस एक रेल-पटरी की चर्चा माननीय सदस्य ने की है, उसका ब्यौरा मेरे पास नहीं है। लेकिन फिर भी मैं उन्हें आश्वस्त करूंगा कि हम हमेशा संरक्षा को प्रमुख उद्देश्य का दर्जा देते हैं। हम ऐसी रेलों का उपयोग नहीं करते हैं जो कि सुरक्षा के दृष्टिकोण से उपयोगी न हों।

रेल मार्ग के नवीनीकरण का एक कार्यक्रम है। अब नियमावली में रेल की संरक्षा की परिकल्पना की गई है। नवीनीकरण के उद्देश्य, सकल मिलियन टन तक इसके उपयोग को बढ़ाने, टूट-फूट, विफलता की बारम्बारता इत्यादि को ध्यान में रखा गया है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाएं। व्यवहार करने का यह कोई तरीका नहीं है। उन्हें बात पूरी करने दीजिए।

श्री आर. वेलु: यह सटीक प्रश्न कि क्या हम उन रेलों का उपयोग करते हैं जिन्हें कहीं और उपयोग किया गया है, इस मायने में सही प्रश्न नहीं है कि हम केवल इस प्रकार की रेलों का उपयोग करते हैं जो सुरक्षा दृष्टिकोण से उपयोगी होती हैं।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रभूषण सिंह: मैंने जो सवाल पूछा था, उसके उत्तर में आप कहते हैं कि जहां से पुरानी पटरियों निकाली गई हैं, वहां वे सेफ्टी आउटलुट से ठीक नहीं थी, फिर जब आपने ट्रैक में वही निकली हुई पटरियां डलवाईं तो वे आपके सेफ्टी आउटलुक में आ गईं-आपका इससे क्या मतलब है? साइड ट्रैक में जो पुरानी पटरियां बदली जा रही हैं, क्या वे आपके लिहाज से सेफ्टी आउटलुक में ठीक हैं, यानी जहां से आप निकालकर डलवा रहे हैं, वहां कोई दूसरे आदमी या वी.आई.पी. ट्रैवल करते हैं और साइड ट्रैक वाले पथ पर मजदूर या गरीब किसान ट्रैवल करते हैं। मैं सिर्फ यही जानना चाहता हूं कि आप निकाली हुई पटरियां साइड ट्रैक पर क्यों इस्तेमाल करते हैं?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वे जानना चाहते हैं कि क्या आप परित्यक्त रेल का उपयोग करते हैं।

श्री आर. वेलु: महोदय, मेरे पास उत्तर है। वास्तव में हम पुरानी रेलों को प्रमुख रूप से पैसेंजर मार्गों पर उपयोग करते हैं, जहां यातायात कम है तथा अधिक भार नहीं है। उन क्षेत्रों में भी, इसके उपयोग की जांच के पश्चात् ही हम इसका उपयोग करते हैं।

सदस्यों द्वारा जताई गई चिंताओं को नोट कर लिया गया है तथा हम रेल तथा उसका उपयोग करने वाले लोगों के हितों की रक्षा करने के लिए ही यहां मौजूद हैं।

डा. के. धनराजु: महोदय, उत्तर में यह बात स्वीकार की गई है कि भारतीय रेल में रेल मार्ग रखरखाव गतिविधि के रूप में रेल पथ की पालिशिंग का कार्य अभी तक ज्ञात नहीं है। भारतीय रेल के 50 वर्षों के इतिहास में, भारतीय रेल संपूर्ण विश्व में सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है-तथापि इसे, रेल ग्राइंडिंग प्रौद्योगिकी का कोई भी लाभदायक अनुभव नहीं है। रेलपथ नवीनीकरण के संबंध में मैं अनुरक्षण के बारे में पूछना चाहता हूं, सतह की पालिशिंग बहुत आवश्यक है। अब तक हमने इस संबंध में कोई प्रौद्योगिकी विकसित नहीं की है। मंत्री महोदय से मैं यह जानना चाहता हूं कि जबकि हमारे पास कोई ज्ञान नहीं है क्या हम पुरानी प्रौद्योगिकी को अपनाने जा रहे हैं या नई प्रौद्योगिकी को अपनाने जा रहे हैं। आरडीएसओ क्या कार्य कर रहा है? मैं मंत्री महोदय से एक स्पष्ट उत्तर चाहता हूं कि क्या हम नई प्रौद्योगिकी का उपयोग करने जा रहे हैं अथवा बहुत पुरानी प्रौद्योगिकी का।

श्री आर. वेलु: महोदय, हमने 1990 में एक मशीन का आर्डर देकर तथा उपयोग कर इस रेल ग्राइंडिंग मशीन का प्रयोग के तौर पर उपयोग किया था। रेल ग्राइंडिंग मशीन दो प्रकार कार्य करती है।

पहला कार्य यातायात तथा उपयोग के आधार पर पैदा हुए वलीयन तथा दरारों को दूर करना। इस तथ्य को कोई नकार नहीं सकता है कि हमें अवश्य ही नई प्रौद्योगिकी को अपनाना होगा। जिन मशीनों का उपयोग किया जाता है उन्हें क्षमता उपयोग के स्तर का नहीं पाया गया है। प्रचालन के उद्देश्य से उन्हें कुछ महत्वपूर्ण कलपुर्जों तथा तकनीशियनों की अधिप्राप्ति में समस्याओं का सामना करना पड़ा। इसलिए, एक उच्च स्तरीय समिति ने इस प्रश्न की जांच की है। अब इसने 72 स्टोन मशीन वाली नई मशीन की सिफारिश की है तथा हम इसके लिए निविदाएं देने जा रहे हैं तथा इसे खरीदने जा रहे हैं।

सटीक प्रश्न यह है। 153 वर्ष पश्चात् भी हम इसे क्यों नहीं अपना रहे हैं? हम इसे स्वीकार भी कर रहे हैं। माननीय सदस्य जानते हैं कि हम नई तकनीक को स्वीकार करने के लिए तत्पर हैं। इसलिए हम एक नई ग्राइंडिंग मशीन खरीदने जा रहे हैं। भारतीय रेलों की पालिशिंग नहीं की गई है। वहीं दूसरी ओर हम लगातार निगरानी, जांच, निरीक्षण इत्यादि कर रहे हैं। जाहं कहीं भी इसे प्रतिस्थापित करना होता है अथवा बदलना होता है अथवा इसका संपूर्ण पुनर्गठन करना होता है, किया जा सकता है, हम इन चीजों को अपना रहे हैं। इसलिए, माननीय सदस्य के सुझाव की जांच की जाएगी। तथापि, ग्राइंडिंग मशीन के नए रूप के उपयोग के संबंध में, हम जांच करेंगे कि क्या इस नीतिगत मुद्दे पर कुछ किया जा सकता है।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना: माननीय अध्यक्ष जी, प्रश्न के भाग 'ख' में पूछा गया है कि रेल पथ की मियाद कितनी होती है, लेकिन मंत्री जी ने इसके जवाब में रेल पथ की लाइफ तो नहीं बताई, लेकिन जवाब दे दिया कि लाइफ और स्थिति के आधार पर नवीनीकरण होता है। मैं आपके द्वारा मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि एक रेल ट्रैक की लाइफ कितनी होती है और उस रेल ट्रैक की इंस्पैक्शन के लिए कितना समय निर्धारित है, यानी कितने समय के अंतराल पर उसकी इंस्पैक्शन होती है और किस स्तर के अधिकारी उसका इंस्पैक्शन करते हैं? मेरे साथी माननीय सदस्य ने जो सवाल दिया है, उनका भी मानना है कि ट्रैक की लाइफ एक्सपायर हो जाए और उस ट्रैक को उठाकर आप कहीं और यूज करते हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया दोहराएं मत।

रेलपथ की आयु सीमा कितनी है? क्या आपने पुराने रेलपथों का उपयोग किया है या नहीं?

श्री आर. वेलु: रेलपथ की कोई निश्चित आयु सीमा नहीं है। यह उस पर निर्भर करता है कि हम रेलपथ का उपयोग किस प्रकार करते हैं। इसलिए, मैंने सकल मिलियन टन इस्तेमाल के बारे में बताया। मैं एक उदाहरण दूंगा। हमारे पास विशालकाय यूटीएस है।

अध्यक्ष महोदय: यह उपयोग की प्रकृति पर निर्भर करता है। यह ठीक है। आपको यह सब उदाहरण देने की कोई आवश्यकता नहीं है।

क्या आपने उपयोग रहित रेल पथों को उपयोग किया है?

आप केवल कहें 'हां' अथवा 'नहीं'।

श्री आर. वेलु: नहीं, हमने उपयोग नहीं किया।

अध्यक्ष महोदय: श्री बालासाहिब विखे पाटील-अनुपस्थित।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह: स्पीकर साहब, आजकल हमारी स्टेट में रेल पटरियां बिछ रही हैं और कुछ मेनटेनेन्स भी चल रही है। मैं आपकी इजाजत से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस काम में जो सीमेंट के स्लीपर लाए जा रहे हैं, मंत्री जी ने एक स्लीपर फैक्ट्री कठुआ, ऊधमपुर में बनाने की घोषणा की थी लेकिन वह अभी तक नहीं बनी। वहां इतना खर्चा हो रहा है और इतने स्लीपर्स दूसरी जगह से लाए जा रहे हैं, इस विषय पर सरकार क्या कहना चाहेगी?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वह सीमेंट के स्लीपरों के बारे में पूछ रहे हैं।

श्री आर. वेलु: भारत में रेलवे की पहले ही 76 स्लीपर विनिर्माण इकाइयां हैं। असल में देश में सात और जोनों के गठन से हम नव सृजित जोनों में नई इकाइयों की स्थापना कर रहे हैं।

अपने देश की 76 स्लीपर इकाइयों में हमारी उत्पादन क्षमता एक करोड़ स्लीपरों के निर्माण की है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: उन्हें उधमपुर के बारे में बताइए।

श्री आर. वेलु: मैं बता रहा हूं।

माननीय सदस्य ने अन्य केन्द्रों से जम्मू-कश्मीर के लिए स्लीपरों के परिवहन में लगने वाली अतिरिक्त लागत का उल्लेख किया। यदि आवश्यक और जरूरी हो तो हम जम्मू और कश्मीर में एक विनिर्माण इकाई की स्थापना के प्रश्न की जांच करेंगे।

अध्यक्ष महोदय: प्रासंगकिता और संक्षिप्तता दोनों जरूरी है। प्रश्न संख्या 265, श्री पंकज चौधरी, उपस्थित नहीं।

भूतपूर्व सैनिकों का पुनर्वास

+
*266. **श्री दुष्यंत सिंह:**
श्री सुरेश चन्देल:

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

(क) आज की स्थिति के अनुसार देश में राज्यवार कितने भूतपूर्व सैनिक हैं;

(ख) भूतपूर्व सैनिकों के लिए इस समय कार्यान्वित की जा रही पुनर्वास योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार भूतपूर्व सैनिकों के पुनर्वास के लिए कोई नयी योजना आरंभ करने का है;

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

(ङ) क्या उनके लिए कोई आवास योजना चलायी जा रही है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (च) एक विवरण-पत्र सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

देश में भूतपूर्व सैनिकों की राज्यवार संख्या संलग्न अनुबंध में दी गई है।

भूतपूर्व सैनिकों के कल्याण, पुनर्स्थापना और पुनर्वास के लिए निम्नलिखित योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं:-

1. पुन: रोजगार

(1) नौकरियों में आरक्षण: केन्द्र और राज्य सरकारें भूतपूर्व सैनिकों को केन्द्र/राज्य सरकारों के पदों पर पुन: रोजगार दिए जाने के लिए कई रियायतें प्रदान कर रही हैं। इनमें पदों का आरक्षण/आयु और शैक्षणिक योग्यताओं में छूट, आवेदन/परीक्षा शुल्क के भुगतान से छूट, निशक्त भूतपूर्व सैनिकों को प्राथमिकता के आधार पर रोजगार देना शामिल हैं। केन्द्र सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों के लिए वर्ग 'ग' के पदों में 10 प्रतिशत तथा वर्ग 'घ' के पदों में 20 प्रतिशत रिक्तियां आरक्षित की हैं। केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा राष्ट्रीयकृत बैंक अपने पास उपलब्ध वर्ग 'ग' के पदों में 14.5 प्रतिशत तथा वर्ग 'घ' के पदों में 24.5 प्रतिशत आरक्षण प्रदान करते हैं। केन्द्रीय अर्धसैनिक बलों में सहायक कमांडेंट के 10 प्रतिशत पद भी भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित हैं। रक्षा सुरक्षा कोर में शतप्रतिशत पद भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित हैं। इसके अतिरिक्त, कई राज्य सरकारें, राज्य सरकार की नौकरियों में भूतपूर्व सैनिकों को आरक्षण प्रदान कर रही हैं।

(2) सुरक्षा एजेंसियां: पुनर्वास महानिदेशालय (डीजीआर), सार्वजनिक क्षेत्र के विभिन्न उपक्रमों तथा निजी क्षेत्र के उद्योगों को

सुरक्षा गार्ड उपलब्ध कराने के लिए सुरक्षा एजेंसियों को पंजीकृत/प्रायोजित करता है। इस योजना से, भूतपूर्व सैनिकों को रोजगार के अवसर मिलने के अलावा, सेवानिवृत्त रक्षा अधिकारियों को स्वरोजगार के अवसर भी मिलते हैं।

2. स्वरोजगार

(1) **ऋण सहायता योजनाएं:** सरकार ने लघु तथा मध्यम श्रेणी के उद्योग लगाने के इच्छुक भूतपूर्व सैनिक उद्यमियों को बढ़ावा देने तथा ऋण देकर वित्तीय सहायता देने के लिए कई योजनाएं बनाई हैं। महत्वपूर्ण स्व-रोजगार योजनाएं हैं, भूतपूर्व सैनिकों के लिए स्व-रोजगार-2 (सेमफेक्स-2), राष्ट्रीय इक्विटी कोष योजना और सेम्फेक्स-3।

(2) **भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन योजना:** पुनर्वास महानिदेशालय, भूतपूर्व सैनिकों की कोयला परिवहन कंपनियों को कोल इंडिया लिमिटेड की विभिन्न सहायक कोयला कंपनियों में कोयले का लदान तथा परिवहन कार्य करने के लिए प्रायोजित करता है। पुनर्वास महानिदेशालय में पंजीकृत बेरोजगार सेवानिवृत्त अधिकारियों का भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन कंपनियां बनाने के लिए चयन किया जाता है और 5 वर्षों के लिए संबंधित सहायक कोयला कंपनियों को प्रायोजित किया जाता है। इस अवधि को और चार वर्षों के लिए बढ़ाया जा सकता है।

(3) **कोयला टिपर योजना:** पुनर्वास महानिदेशालय द्वारा सेवाकाल के दौरान सैन्य सेवा के कारणों से शहीद हुए रक्षा कर्मियों की विधवाओं को भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन कंपनी में अपने नाम से एक टिपर ट्रक चलवाने के लिए प्रायोजित किया जाता है। पात्र विधवाओं को टिपर अर्जित करने के लिए किसी भी नामित कोयला परिवहन कंपनी में, अतिरिक्त राशि, ऋण संसाधन, बीमा, रोड टैक्स आदि के रूप में 85,000/- रुपए जमा कराने होते हैं। टिपर को संसाधित करने, चलाने और उसकी अनुरक्षण लागत के लिए कोयला परिवहन कंपनी उत्तरदायी होती है। कंपनी उन्हें पांच वर्ष तक प्रतिमाह 3000/- रुपए का भुगतान करती है तथा उसके बाद, प्रारंभ में जमा की गई 85000/- हजार रुपए की धनराशि विधवा को वापस कर दी जाती है।

(4) **रक्षा श्रेणी के अंतर्गत तेल उत्पाद एजेंसियों का आबंटन:** पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने सैन्य सेवा के कारण शहीद हुए सैनिकों की विधवाओं तथा आश्रितों तथा सैन्य सेवा के कारण 20 प्रतिशत अथवा उससे अधिक निशक्तता वाले निशक्त सैनिकों के लिए विपणन योजना में तेल उत्पाद एजेंसियों जैसे एलपीजी डीलरशिप, पेट्रोल पंप, केरोसीन वितरण आदि में 8 प्रतिशत आरक्षण प्रदान किया है।

(5) **राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में सीएनजी स्टेशनों का प्रबंधन:** इंद्रप्रस्थ गैस लिमिटेड से संबंधित सीएनजी स्टेशनों के प्रबंधन के लिए यह योजना जुलाई, 2001 में आरंभ की गई थी। इस योजना का विस्तार सेवानिवृत्त अधिकारियों के लिए कर दिया गया है।

(6) **सेना अधिशेष वाहनों का आबंटन:** भूतपूर्व सैनिक/सेवा के दौरान मरने वाले रक्षा कार्मिकों की पत्नियां, सेना अधिशेष/सेना से हटाए गए वाहन के आबंटन हेतु आवेदन कर सकते हैं। भूतपूर्व सैनिक पंजीकरण तथा आगे सम्प्रेषण हेतु आवेदन पत्र सेना मुख्यालय को भेजने के लिए जिला/राज्य सैनिक बोर्डों को भेज सकते हैं। आबंटन, डिपोवार वरीयता के आधार पर किया जाता है।

(7) **दिल्ली तथा उसके आस-पास मदर डेयरी दूध तथा फल एवं सब्जी दुकानों का आबंटन:** जूनियर कमीशन अधिकारियों/अन्य रैंकों को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में मदर डेयरी दूध तथा फल व सब्जी की दुकानें आबंटित की जाती हैं।

3. प्रशिक्षण

पुन: स्थापन तथा पुनर्वास में प्रमुख कार्य भूतपूर्व सैनिकों तथा सेवानिवृत्त हो रहे सैन्य कार्मिकों को प्रशिक्षण देना है। पुनर्वास महानिदेशालय द्वारा चलाए जा रहे कार्यक्रमों का बल, रोजगार/स्व-रोजगारोन्मुख प्रशिक्षण के आयोजन पर रहा है ताकि प्रशिक्षणार्थियों को सेवानिवृत्ति के बाद दूसरा कैरियर शुरू करने के लिए व्यवहार्य विकल्प प्रदान किया जा सके। इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में प्रबंधन, प्रौद्योगिकी, तकनीकी कौशल एवं कृषि पर आधारित उद्योगों से संबद्ध जानकारी संबंधी पाठ्यक्रम शामिल है।

इस समय कोई नई योजना शुरू नहीं की जा रही है।

भूतपूर्व सैनिकों के लिए कोई एकमात्र आवास योजना न तो प्रचलन में है अथवा न ही सरकार के विचाराधीन है। तथापि, सोसाइटी रजिस्ट्रीकरण अधिनियम 1860 के तहत पंजीकृत सोसाइटी, सेना कल्याण आवास संगठन, स्व वित्त पोषित योजना के जरिए सेवारत/सेवानिवृत्त सेना कार्मिकों को लाभ-हानि रहित आधार पर रिहायशी इकाइयां बनाता है।

अनुबंध

30 जून 2005 की स्थिति के अनुसार देश में भूतपूर्व सैनिकों की राज्यवार आबादी

क्र.सं.	राज्य का नाम	आबादी
1	2	3
1.	पंजाब	255952
2.	उत्तर प्रदेश	227245
3.	हरियाणा	203673

1	2	3
4.	महाराष्ट्र	160587
5.	राजस्थान	132312
6.	तमिलनाडु	116483
7.	उत्तरांचल	116306
8.	केरल	146259
9.	हिमाचल प्रदेश	92871
10.	आंध्र प्रदेश	68028
11.	जम्मू-कश्मीर	62222
12.	कर्नाटक	58798
13.	बिहार	62056
14.	पश्चिम बंगाल	53240
15.	दिल्ली	34343
16.	मध्य प्रदेश	34260
17.	असम	26755
18.	उड़ीसा	23593
19.	गुजरात	18660
20.	झारखंड	16711
21.	चंडीगढ़	7700
22.	मिजोरम	4424
23.	मणिपुर	5435
24.	छत्तीसगढ़	4103
25.	नागालैंड	2374
26.	मेघालय	2079
27.	त्रिपुरा	2001
28.	गोवा	1877
29.	पांडिचेरी	1431
30.	सिक्किम	1153
31.	अंडमान निकोबार द्वीपसमूह	597
32.	अरूणाचल प्रदेश	284
	जोड़	1943812

श्री दुष्यंत सिंह: चूंकि प्रश्न पूर्व सैनिकों के पुनर्वास से संबंधित है, अतः मैं माननीय रक्षा मंत्री से पूछना चाहूंगा कि क्या केन्द्र सरकार ईसीएचएस अर्थात् भूतपूर्व सैनिक अंशदायी स्वास्थ्य योजना को पुनर्जीवित करने जा रही है। हाल में ईसीएचएस में कटौती हुई है। अतः क्या सरकार इस योजना को पुनः शुरू कर भूतपूर्व सैनिकों और उनके परिजनों की सहायता करने पर विचार कर रही है ताकि उनकी स्वास्थ्य जरूरतें स्थानीय अस्पतालों या रेफरल अस्पतालों में पूरी हो सकें?

श्री प्रणब मुखर्जी: यह एक सुझाव है, जिसकी जांच की जा सकती है। मैं माननीय सदस्य को सूचित कर सकता हूं कि 227 क्लिनिकों जो खोले जाने हैं, के अलावा बड़ी संख्या में संस्थानों और अस्पतालों को मान्यता दी गई है। उनके कुछ मानक होने चाहिये ताकि पूर्व सैनिकों के उपचार हेतु सुविधायें मुहैया कराई जा सके।

श्री दुष्यंत सिंह: महोदय, माननीय रक्षा मंत्री ने अपने उत्तर में कहा है कि भूतपूर्व सैनिकों के लिये कोई विशेष आवास योजना नहीं है। आपके माध्यम से मुझे उल्लेख करना है कि हमारे भूतपूर्व सैनिक देश के लिए सीमाओं पर लड़ रहे हैं। अतः हमें विशेष आवास योजना बनानी चाहिए। मुझे पता है कि सेना कल्याण आवास संगठन के माध्यम से उनके लिये एक योजना है लेकिन देश भर के बड़ी संख्या में पूर्व सैनिकों हेतु आवास योजनायें बनाने हेतु कई और सरकारी तथा निजी भागीदारी संबंधी पहल की आवश्यकता है।

श्री प्रणब मुखर्जी: सर्वप्रथम मेरे पास समय नहीं है, अन्यथा मैं सारा ब्यौरा दे सकता था। अधिकांश राज्य 2 से 10% आवास स्थलों, फ्लैटों और निर्मित आवासों हेतु कुछ आरक्षण दे रहे हैं। इसके अलावा, कल्याणकारी समितियां भी उनके लिये कुछ आवासों का निर्माण कर रही हैं। पूरे सम्मान के साथ मेरा कहना है कि सभी पूर्व सैनिकों को श्रेणीगत आवास समिति में रहना संभव नहीं होगा। अतः पुनर्वास में उनकी सहायता हेतु आवश्यक अन्य तरह की सुविधायें भी उन्हें प्रदान करना अधिक उपयुक्त होगा।

[हिन्दी]

श्री सुरेश चन्देल: अध्यक्ष महोदय, पिछली सरकार ने भूतपूर्व सैनिकों के लिए जो पौलीक्लीनिक योजना शुरू की थी, उसमें बहुत-सी जगहों पर अभी तक पर्याप्त इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं है और इसी कारण अनेक जगहों से शिकायतें आ रही हैं। मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र हमीरपुर में भी ऐसी ही स्थिति है। वहां अभी बेसिक इंफ्रास्ट्रक्चर भी उपलब्ध नहीं है। मैं माननीय रक्षा मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या समयबद्ध तरीके से इन संस्थानों के अंदर आवश्यक सुविधाएं मुहैया करवाने का उनका कोई विचार है?

[अनुवाद]

श्री प्रणब मुखर्जी: जैसा कि मैंने पूर्व प्रश्न के उत्तर में उल्लेख किया कि 227 पाली क्लिनिकों की स्थापना का प्रस्ताव है। उनमें से कुछ की स्थापना की जा चुकी है। इस विशेष मामले में, जिसे माननीय सदस्य ने उठाया है, मैं इस स्थिति विशेष पर गौर करूंगा। मुझे उम्मीद है कि अगले वर्ष के अंत के पहले, हम समूची परियोजना को पूर्ण करने में सक्षम होंगे।

अध्यक्ष महोदय: अब श्री के.एस. राव बोलेंगे। आपको संक्षेप में बोलना होगा क्योंकि मैं मेजर जनरल भुवन चन्द्र खंडूडी को अवसर देना चाहता हूं।

श्री के.एस. राव: महोदय, अनुशासन, कठिन परिश्रम और ईमानदारी भूतपूर्व सैनिकों के गुण हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय रक्षा मंत्री यह सुनिश्चित करेंगे कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर एकत्रित पथकर विशेषकर भूतपूर्व सैनिकों को दी जायेगी ताकि निजी पार्टियों को जाने के बजाय धनराशि सीधे सरकार को मिले।

मध्याह्न 12.00 बजे

श्री प्रणब मुखर्जी: यह राज्य सरकारों पर निर्भर करेगा। यह राजस्व उन्हें मिलता है। यदि वे मुझे देते हैं, तो हमें प्रसन्नता होगी।

[हिन्दी]

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडी: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने भू.पू. सैनिकों के लिए रिजर्वेशन की व्यवस्था की है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या उनकी जानकारी में है कि केन्द्र सरकार और प्रदेश सरकारों में ऐसी वैकेंसियां पूरी नहीं भरी जाती हैं और बाद में उन्हें दूसरी कैटेगरीज में ट्रांसफर कर दिया जाता है? यदि हां, तो क्या वे ऐसी कोई कार्रवाई करेंगे ताकि ये वैकेंसियां केन्द्र सरकार में पूरी भरी जा सकें और क्या इसी प्रकार का आग्रह प्रदेश सरकारों से भी करेंगे?

[अनुवाद]

श्री प्रणब मुखर्जी: जैसा कि माननीय सदस्य जो भारतीय सेना में मेजर जनरल रह चुके हैं, ने उल्लेख किया है कि वह समस्या वास्तविक है। यह समस्या मुख्यतया आरक्षण जो अभी लागू है पर पूर्ण प्रतिबंध से चलते पैदा हुई है। वर्तमान में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और पिछड़े वर्गों सहित 49.5% आरक्षण का प्रावधान है। उच्चतम न्यायालय का निर्णय है कि आप 50% से अधिक आरक्षण नहीं दे सकते। अतः केन्द्र सरकार की नौकरियों में भूतपूर्व सैनिकों के लिये 10% आरक्षण का प्रावधान है। कई राज्य सरकारों ने भी यही किया है। केन्द्र सरकार के उपक्रमों में साढ़े चौदह प्रतिशत और सुरक्षा एजेंसियों में 10% आरक्षण का प्रावधान है। लेकिन यह क्षैतिज से आगे बढ़ता है। यह लम्बवत आगे नहीं बढ़ सकता। इसलिये वांछित प्रभाव नहीं पड़ता। हमने इस मामले को राज्य सरकारों के साथ उठाया है। हम कठिनाइयों को टालने की संभावनाओं को तलाश रहे हैं। लेकिन साफ-साफ कहें तो हम सेवाकाल आरक्षण के द्वारा जो अपेक्षित लाभ देना चाहते थे वह देने में हम सक्षम नहीं हुये हैं। मैं एक उत्तर को ठीक करना चाहूंगा कि 227 पाली क्लिनिकों के निर्माण का कार्य मार्च, 2006 तक पूरा हो जायेगा।

अपराह्न 12.01 बजे

अल्प सूचना प्रश्न

सेना को तेल की आपूर्ति

अ.सू.प्र.1. +**श्री गणेश सिंह:**
मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडी:
श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री ब्रजेश पाठक:

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

(क) क्या सेना ने लद्दाख क्षेत्र में भारतीय तेल निगम द्वारा की जा रही है तेल की आपूर्ति के संबंध में एक घोटाले का भंडाफोड़ किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारतीय तेल निगम के प्राधिकृत एजेंट लद्दाख क्षेत्र में भारतीय सेना को तेल के स्थान पर पानी से भरे टैंकरों की आपूर्ति कर रहे थे;

(ग) यदि हां, तो क्या भारतीय तेल निगम द्वारा भारतीय सेना को तेल की आपूर्ति करने से पूर्व तेल की गुणवत्ता और मात्रा की जांच की जाती है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार ने इस मामले की जांच के आदेश दिए हैं;

(च) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(छ) सरकार द्वारा दोषी पाए गए अधिकारियों/व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

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

विवरण

(क) भारतीय सेना के लेह स्थित क्षेत्र पेट्रोलियम डिपो के कमान अधिकारी ने दिनांक 16.7.2005 के अपने पत्र द्वारा इंडियन आयल कार्पोरेशन के अम्बाला टर्मिनल को सूचित किया कि दिनांक 11.7.2005 को अम्बाला टर्मिनल पर एचएसडी के भरे गए 7 टैंक ट्रक (टीटीज) पानी ले जाते हुए पाए गए थे।

(ख) से (घ) शीत काल से पहले किए जाने वाले भंडारण हेतु अम्बाला से लेह को पेट्रोलियम उत्पादों की ढुलाई के लिए इंडियन आयल कार्पोरेशन द्वारा एक सार्वजनिक निविदा प्रक्रिया के माध्यम से लगाए गए टैंक ट्रकों द्वारा लद्दाख क्षेत्र में भारतीय सेना को तेल की सीधी आपूर्ति की जाती है। भारतीय सेना सहित सभी उपभोक्ताओं को आपूर्ति से पूर्व आईओसी द्वारा तेल उद्योग द्वारा तैयार मानक प्रक्रिया, जिसमें ट्रकों के लदान स्थल छोड़ने से पहले सभी टैंक ट्रकों की गुणवत्ता व मात्रा की जांच होती है, के अनुसार तेल की गुणवत्ता व मात्रा की जांच की जाती है।

(ङ) से (छ) मंत्रालय ने इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड से अपने प्रमुख सतर्कता अधिकारी द्वारा इस मामले की तत्काल जांच करवाने को कहा है। मामले की जांच के पश्चात् उपयुक्त आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री जी से ऐसा प्रश्न पूछने जा रहा हूं तो अत्यन्त चौंकाने वाला है। अभी तक हम सुनते थे कि तेल में पानी मिलाया जाता है लेकिन अब तो पानी में तेल मिलाने की भी घटना सामने आई है।

महोदय, 11 जुलाई को इंडियन आयल कार्पोरेशन के अम्बाला टर्मिनल से जो पेट्रोल देश के अत्यन्त संवेदनशील क्षेत्रों में जाता है, जहां हमारी सेना के जवान जान की बाजी लगाकर सियाचिन जैसे दुर्गम क्षेत्र में मुस्तैद हैं, वहां जाने वाले पेट्रोल की जगह पानी भरे सात टैंकर को सेना के एक कमांडेंट अधिकारी ने 16 जुलाई को पकड़ा। यह कितना गम्भीर विषय है कि मिलावटखोरी सेना को सप्लाई होने वाले पेट्रोल पदार्थों में भी होने लगी है और न जाने यह कार्य कब से होता चला आ रहा है। माननीय मंत्री जी ने जो जवाब लिखित रूप में दिया है, वह घोर निराशाजनक है। इतनी बड़ी घटना को उन्होंने अत्यन्त सहज भाव से लेते हुए बताया है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह टिप्पणी देने का विषय है, सूचना देने का नहीं।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: महोदय, मैं उसी पर आ रहा हूं, प्रश्न ही पूछ रहा हूं। मंत्री जी ने प्रश्न को बहुत सहज भाव में लेते हुए लिखित उत्तर में कह दिया है कि इंडियन आयल कार्पोरेशन के एक सतर्कता अधिकारी द्वारा जांच की जा रही है। मैं जानना चाहता हूं कि एक महीने से अधिक हो गया है और अभी तक जांच परिणाम नहीं आया है, कहीं दोषी लोगों को बचाने का प्रयास तो नहीं किया जा रहा है या जानबूझकर जांच नहीं की जा रही है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वह जानना चाहते हैं कि क्या आप किसी अपराधी को बचाने का प्रयास कर रहे हैं?

श्री मणि शंकर अय्यर: यह पूर्णत: गलत कहा गया है कि हम इस मामले में तुरंत कार्रवाई नहीं कर रहे हैं। मैं माननीय सदस्य की तरह चिन्तित हूं कि हमारे बहादुर जवान सियाचिन के क्षेत्रों में खतरों और मुसीबतों से जूझ रहे हैं, उन्हें किसी कार्रवाई से किसी तरह की अपंगता का सामना करना पड़ रहा है।

मुख्य प्रश्न यह था कि उन्होंने यह पूछा कि यह सब कब से हो रहा है। मुझे इन दोनों के बारे में ही जानकारी नहीं है। इस प्रश्न पर संक्षिप्त जानकारी आवश्यक है क्योंकि यह पानी को तेल में मिलाने का प्रश्न नहीं है बल्कि यह आपूर्ति किये गए पेट्रोल और डीजल को बदले जाने का है जिसमें पानी टैंकों में डाल दिया गया। सभी आपूर्तियां किसी एक विशेष स्थान पर की जाती हैं और अन्य स्थान पर पहुंचती हैं जहां से इन्हें प्राप्त किया जाता है। ऐसा लगेगा कि यह पहली घटना हो जब इन ट्रकों में पानी और पेट्रोल से भरे हुए इन ट्रकों की पूरी तरह छानबीन की गई, डीजल पहले ही साइफन कर दिया गया हो।

भारतीय तेल कम्पनी की सतर्कता के दो दलों ने हमारी तरफ से लेह और अम्बाला दो स्थानों के लिए तुरंत प्रस्थान किया। कारपोरेट मुख्यालय से भी एक दल गया है जिसने संबंधित प्रत्येक व्यक्ति से सम्पर्क किया है। हमें निरीक्षण की प्रकृति के बारे में उनसे आरंभिक रिपोर्टें प्राप्त हो गई हैं। उसी समय, माननीय रक्षा मंत्री द्वारा राज्य सभा में एक प्रश्न के उत्तर में यह घोषणा की गई है कि रक्षा प्राधिकारियों द्वारा इस दुर्भाग्यपूर्ण घटना के अंत में

क्या हुआ, की जांच के आदेश दे दिए गए हैं। मामला पुलिस को सौंपा गया है। अतः स्थानीय पुलिस भी इस मामले की जांच कर रही है। यदि माननीय अध्यक्ष मुझे अभी तक प्राप्त जानकारी देने के लिए कहते तो मैं इसके लिए तैयार था जबकि ऐसा कहा नहीं गया।

अध्यक्ष महोदयः श्री गणेश सिंह, नहीं आप दूसरा पूरक प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंहः माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने कहा कि उन्हें नहीं मालूम कि कब से इस तरह की प्रक्रिया शुरू है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि 1996 में भी इसी तरह का एक मामला पकड़ा गया था, सेना के दो अधिकारियों के विरुद्ध मामला प्रकाश में आया था। उसमें भी आज तक कोई कार्रवाई नहीं हुई। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इतने बड़े गम्भीर मामले को सिर्फ विभागीय जांच के आधार पर तय कर लिया जायेगा? क्या इसकी सी.बी.आई. से जांच नहीं होनी चाहिए? क्या सेना को जो पैट्रोलियम पदार्थों की सप्लाई हो रही है, उसमें मिलावट होगी, उसमें पेट्रोल की जगह पानी जायेगा? मैं मानता हूं कि यह मिलावट की घटना अकेले सिर्फ सेना को सप्लाई होने वाले तेल में ही नहीं हो रही है, पूरे देश में बड़े पैमाने पर इस तरह के समाचार रोज आते हैं, रोज इस तरह की मिलावट हो रही है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदयः चलिए, हम प्रश्न पर ध्यान दें।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंहः क्या इसे रोकने के लिए पैट्रोलियम मिनिस्ट्री इस जिम्मेदारी से बच जायेगी? क्या उनको नहीं चाहिए कि इस संबंध में कोई कठोर कानून बनाया जाये और सी.बी.आई. से ऐसी घटनाओं की जांच कराई जाये?

अध्यक्ष महोदयः मंत्री जी को जवाब देने का मौका दीजिये।

[अनुवाद]

श्री मणि शंकर अय्यरः महोदय, मुझे हमारे आन्तरिक सतर्कता प्राधिकरणों, जो वहां जो कुछ हुआ उसको जानने का प्रयास करने में पूरी तरह शामिल हैं, के द्वारा आश्वासन दिया गया है। हमें उनकी अन्तिम रिपोर्ट कुछ ही दिन में मिल जाएगी। बल्कि मैं वह रिपोर्ट तुरंत ही प्राप्त करना चाहूंगा तथा उसके आधार पर कार्रवाई करने का प्रयास करूंगा। यदि उस हालत में ऐसा लगता है कि सीबीआई जांच से हमें प्राप्त आन्तरिक जानकारी के अतिरिक्त कोई महत्वपूर्ण जानकारी प्राप्त हो सकती है, उपयुक्त प्राधिकारियों को इसके संबंध में सिफारिश करने में चाहे जैसा भी लगे, लेकिन मुझे इसमें कोई हिचक नहीं है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडीः महोदय, आपका धन्यवाद।

इस उत्तर से तीन बातें पता चलती हैं। पहली यह कि सेना द्वारा इस चूक की सूचना दिनांक 16 जुलाई, 2005 को दी गई है। दूसरी, की गई कार्रवाइयों से ऐसा प्रतीत होता है कि चूक आईओसी की तरफ से हुई है क्योंकि आपने कहा है कि इसे प्रत्यक्षतः सेना के हाथों में दे दिया गया है तथा मात्रा और गुणवत्ता की जांच भी आईओसी की ओर से की गई है। तीसरी यह है कि आईओसी स्वयं ही जांच करा रही है।

अन्य मुद्दा यह है कि मुझे जो चिंता सता रही है मैं वह आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी को समाचार पत्रों की रिपोर्टों की जानकारी होनी चाहिए। माननीय रक्षा मंत्री यहां हैं। उन्हें इन रिपोर्टों की जानकारी होनी चाहिए। सेना से संबंधित कुछ असभ्य टिप्पणियां की गई है। मैं समाचार पत्रों का संदर्भ नहीं दे रहा हूं। मैं केवल वही बता रहा हूं जो यहां लिखा है। उदाहरण के लिए, इसमें लिखा है कि ''यह सब ट्रांसपोर्टरों, बिचौलियों और वरिष्ठ सैन्य अधिकारियों की मिली भगत से हो रहा है।'' अन्य समाचार पत्र कहता है कि ''सेना के अधिकारी डीजल का 15 रुपये प्रति लीटर प्राप्त कर रहे हैं।''

अध्यक्ष महोदयः आप उन्हें संदर्भित किये बिना भी यह कह सकते हैं।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडीः महोदय, यह मेरा नोट है।

अध्यक्ष महोदयः आप ऐसा कह सकते हैं।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडीः एक जगह इसमें कहा गया है कि जम्मू और कश्मीर के ट्रांसपोर्टरों ने खुला आरोप लगाया है कि सेना शामिल है। इसकी जगह कहा गया है कि अभी तक की जांच से भी सेना के शामिल होने का पता चलता है। यह उस संदर्भ में है जो मैंने अल्पकालिक सूचना प्रश्न पूछा था- क्योंकि दो मंत्री कथित रूप से शामिल हैं-मैंने यह प्रश्न माननीय प्रधान मंत्री को भेजा था। लेकिन, किसी कारण से, इसे पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को अन्तरित कर दिया गया।

इसकी पृष्ठभूमि में, मैं दो बातें कहना चाहता हूं। सबसे पहले, यदि चूक आईओसी की तरफ से हुई है, तो आप आईओसी के उन्हीं सतर्कता अधिकारियों से जांच क्यों करा रहे हैं जिनकी स्वयं की यह जिम्मेवारी बनती है कि यह देखें कि ऐसा न हो?

अध्यक्ष महोदय: आपने इसका जिक्र किया है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी: मेरा मानना है कि यह कम से कम मंत्रालय स्तर पर हुआ होगा, यह जांच आपको करानी चाहिए तथा उनके हाथों में नहीं सौंपना चाहिए।

दूसरी बात जिसके लिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा, वह यह है कि वे माननीय रक्षा मंत्री या माननीय प्रधान मंत्री से कहकर सरकार की तरफ से इस तरह की एक प्रेस विज्ञप्ति जारी कराएं जिसमें सेना के विरुद्ध इस तरह के प्रतिकूल प्रचार का विरोध किया गया है।

अध्यक्ष महोदय: हां, ऐसा होना चाहिए।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय न तो ऐसी रिपोर्ट के लिए जिम्मेवार है जिसके आधार पर ये टिप्पणियां की गई हैं और न ही मंत्रालय इनसे सहमत है। हमें अब जांच रिपोर्ट को प्राप्त किये जाने तथा ऐसी घटनाओं की जांच किये जाने की आवश्यकता है कि आईओसी में इस उपक्रम के प्रबंधन से अलग सतर्कता तंत्र मौजूद है।

जैसा कि मैंने पहले ही बताया है जिस पल मेरे पास तथ्य होंगे? मैं उस पर कार्रवाई करूंगा। उदाहरण के लिए, जब्त किये गए ट्रकों में से ली गई सामग्री की फारेंसिक रिपोर्ट अभी प्राप्त की जानी है। मैं किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सकता हूं तथा मेरा मानना है कि माननीय सदस्य जब मंत्री थे, तब इस तरह निष्कर्ष पर पहुंचे थे। हम जानकारी प्राप्त करेंगे। हम तथ्यों का पता लगायेंगे। हम यह सुनिश्चित करेंगे कि इस मामले में किसी को गलती से शामिल न किया जाये। यदि उस हालत में आवश्यक हुआ। हम इसकी जांच सीबीआई से कराएंगे। मैंने पहले ही यह कहा है। सैन्य प्राधिकारियों ने पहले ही, यह जानने के लिए कि उस ओर क्या हो रहा है, एक जांच न्यायालय स्थापित किया है तथा यह उसके अतिरिक्त होगा जहां पुलिस तथ्यों को उजागर करने में समर्थ होगी। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: सतर्कता एक अन्य संगठन है।

...*(व्यवधान)*

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी: आप अपनी सभी सिफारिशें इस रिपोर्ट के आधार पर देने जा रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री मणि शंकर अय्यर: ज्यों ही हमें अन्तिम रिपोर्ट प्राप्त होगी, त्यों ही हम उस पर कार्रवाई करेंगे और इसमें सीबीआई जांच भी हो सकती है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: श्री बृज किशोर त्रिपाठी।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री वीरचन्द्र पासवान: अध्यक्ष महोदय, यह बहुत ही ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए, आपका नाम नहीं बुलाया गया है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: अध्यक्ष महोदय, यह अपनी तरह का पहला घोटाला नहीं है। माननीय सदस्य ने 1996 में भी हुए ऐसे किसी घोटाले के बारे में प्रश्न पूछा है। मंत्री ने इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। यह आईओसी अधिकारियों, ट्रांसपोर्टरों और सैन्य अधिकारियों के बीच मिलीभगत है। अतः यह सीबीआई को भेजने के लिए उपयुक्त मामला है।

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने यह कहा है।

...*(व्यवधान)*

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, यह अपनी तरह का पहला मामला नहीं है। इसकी जांच केवल कागजों में ही हुई है, किसी अन्य ने जांच नहीं की है। उच्च सैन्य अधिकारियों ने सूचित किया है कि इस तरह के मामले पहले से ही चल रहे थे तथा यह इस तरह का पहला मामला नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने इसका उत्तर दे दिया है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: मंत्री महोदय ने यह भी स्पष्ट नहीं किया है कि यह प्रारंभिक स्थान अंबाला अथवा अंतिम स्थान लेह में शुरू की गई थी।

अध्यक्ष महोदय: यह एक जांच का विषय है। इसकी जांच पूरी होने दीजिए।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: पहले उन्हें इस बात की जांच करनी चाहिए ट्रांसपोर्टर का पता कब चला और कब माल जब्त किया गया और आईओसी ने 1996 में क्या कार्यवाही की थी। घोटाले का पता 1996 में चला था। 1996 में सत्रह पोत जब्त किए गए थे।

श्री मणि शंकर अय्यर: 1996 में इस प्रकार की चोरी की एक बहुचर्चित घटना घटी थी। 1996 में हमारी पार्टी चुनाव हार गई थी। तत्पश्चात्, आठ वर्षों तक अन्य पार्टियां सत्ता में रही हैं। हमने बड़ी संख्या में सुव्यवस्थित उपाय किए हैं। अत: यह प्रश्न यह ...*(व्यवधान)* महोदय, मुझे खेद है। आप मुझे बोलने की अनुमति दीजिए।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी: परन्तु उस समय मंत्रालय था ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं। आप एक जिम्मेदार सदस्य हैं।

श्री मणि शंकर अय्यर: और एक अनुशासित सेना के अधिकारी हैं। क्या आप सेना के एक अनुशासित अधिकारी हैं? कृपया एक अनुशासित सेना अधिकारी और एक पूर्व सक्षम मंत्री के रूप में आप अपनी सीट पर बैठ जाइए। तत्पश्चात् मैं उत्तर दूंगा।

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, आपके माध्यम से मैं श्री त्रिपाठी को यह आश्वासन देने के लिए संबोधित करना चाहता हूं कि 1996 के पश्चात् आरंभ की गई सुरक्षा के संबंध में सुव्यवस्थित परिवर्तन किए गए थे। उन सुरक्षा व्यवस्थाओं में स्पष्ट खामियां रही हैं। हम मामले के तथ्यों की जांच कर रहे हैं। जैसे ही हमारे पास आगे कार्यवाही करने के लिए मूल तथ्य होंगे तो हम इसकी सीबीआई द्वारा जांच करा सकेंगे और सीबीआई जांच के परिणामों के पूर्वानुमान के आधार पर आवश्यक कदम उठाएंगे। चाहे इसके बाद सीबीआई जांच के परिणाम कुछ भी हों, मैं उन्हें आश्वासन दे सकता हूं कि उनकी सरकार द्वारा इस मामले में 1996 से 2004 के बीच इस मामले में जो भी कार्यवाही की मेरी सरकार उससे तेज कार्यवाही करेगी।

[हिन्दी]

श्री ब्रजेश पाठक: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पेट्रोलियम मंत्रालय के साथ-साथ रक्षा विभाग से भी यह सवाल जुड़ा हुआ है, देश की सुरक्षा से जुड़ा सवाल है। विगत 22 जुलाई के समाचार पत्रों में भी ऐसा प्रकरण प्रकाशित हुआ था कि तेल की जगह पानी सप्लाई किया जा रहा है और कल मैंने स्वयं अपनी आंखों से एक समाचार चैनल में देखा है कि सेना को सप्लाई किए जाने वाले तेल टैंकरों से लोग तेल निकालकर बेचने का काम कर रहे थे। इस घटना को पूरे हिन्दुस्तान ने देखा है। 22 जुलाई की घटना से कल तक तेल बिक रहा है। तेल चोरी और तेल की जगह पानी सप्लाई किए जाने के मामले पर आपका मंत्रालय क्या पग उठाने जा रहा है, साथ ही रक्षा मंत्रालय इस मामले में क्या एक्शन लेने जा रहा है-मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से स्पष्ट जानना चाहता हूं।

[अनुवाद]

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, हमने इन ट्रकों को भेजने के लिए बहुत मजबूत सुरक्षा उपाय किए हैं। जब कभी ऐसी चूक हमारे ध्यान में आती हैं तो यह पता लागने के लिए कि ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए क्या अतिरिक्त प्रणालीबद्ध कदम उठाए जा सकते हैं उनकी जांच की जाती है। ऐसी कार्यवाही के दौरान पकड़े जाने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध इस मामले में भी कार्यवाही की जानी है।

मुझे इस समाचार चैनल पर कल दिखाए गए कार्यक्रम के बारे में बताया गया है। जो भी हो रहा है हम निश्चित रूप से इसकी बहुत गहराई से जांच करेंगे ...*(व्यवधान)* परन्तु कल जो भी हुआ है उससे यह स्पष्ट है कि ये गतिविधियां मार्ग में हो रही हैं ...*(व्यवधान)*

यह सब न तो इंडियन आयल कारपोरेशन के टर्मिनल पर हो रहा है और न ही सेना द्वारा उसे प्राप्त करने वाले स्थानों पर हो रहा है। चूंकि यह जानकारी हमारे ध्यान में लाई गई है और अत:, इस मामले में सुव्यवस्थित तरीके से सुधार लाने के लिए हम जो भी कार्यवाही कर सकते है, निश्चित रूप से करेंगे।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

माल पहुंचाना

***265. श्री पंकज चौधरी:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस प्रकार की शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि रेलवे के माध्यम से भेजा गया माल नामनिर्दिष्ट लोगों को देरी से और कम मात्रा में प्राप्त होता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे के ध्यान में जोन-वार ऐसे कितने मामले लाये गये हैं;

(ग) क्या ऐसे मामलों की कोई जांच करायी गयी है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले और दोषी पाये गये व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ङ) संबंधित पार्टियों को समय पर और ठीक मात्रा में माल पहुंचाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का प्रस्ताव है?

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

(ख) (1) गत 3 वर्षों के दौरान रेलों से परेषणों के प्राप्त न होने के कारण प्राप्त शिकायतों की जोनवार संख्या निम्नानुसार है:-

रेलवे	2002-03	2003-04	2004-05
मध्य	4782	5711	4542
पूर्व	11033	5309	4174
उत्तर	3210	2440	1830
पूर्वोत्तर	1850	1979	1521
पूर्वोत्तर सीमा	6055	6657	4710
दक्षिण	2964	3233	1749
दक्षिण मध्य	863	275	128
दक्षिण पूर्व	17059	7673	3623
पश्चिम	3597	4152	1826
पूर्व मध्य	8	21	70
पूर्व तट	-	156	192
उत्तर मध्य	-	1690	1550
उत्तर पश्चिम	465	972	585
दक्षिण पूर्व मध्य	-	16	38
दक्षिण पश्चिम	-	271	302
पश्चिम मध्य	-	642	490
कुल प्राप्त शिकायतें	51886	41197	27330
उन मामलों की कुल संख्या जिनमें परेषणों का पता लगाया गया और परेषिती को सुपुर्द किया गया	34887	32494	24338
दूर की गई शिकायतों का प्रतिशत	67.23%	78.87%	89.05%

(2) निपटाए गए दावों की वर्षवार स्थिति नीचे लिखे अनुसार है:

वर्ष	कमी के कारण निपटाए गए मामलों की संख्या
2002-03	24895
2003-04	27771
2004-05	23111

(ग) जी, हां।

(घ) प्राप्त होने वाली प्रत्येक शिकायत की समुचित तरीके से जांच की जाती है। अधिकांश मामलों में परेषणों का पता लगाया जा चुका है और उन्हें नामनिर्दिष्ट व्यक्तियों को सौंप दिया गया है। शेष मामलों में दावों का निपटान कर दिया गया है और दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत कार्रवाई की गई है। वर्ष 2002-03, 2003-04 और 2004-05 के दौरान अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत क्रमशः 1114,

1159 और 1181 रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई की गई थी, बुक किए गए परेषणों के गुम हो जाने और चोरी हो जाने के मामलों में गत तीन कैलेन्डर वर्षों, अर्थात् 2002, 2003 और 2004 में क्रमश: 1214, 1313, 1374 बाहरी व्यक्तियों को भी गिरफ्तार किया गया था।

(ङ) संबंधित व्यक्तियों को बुक किये गये माल की समय पर और उनके द्वारा बुक किए गए पूरे माल की सुपुर्दगी करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

(1) ''मालगाड़ी परिचालन सूचना प्रणाली'' के माध्यम से गाड़ियों की मानीटरिंग की जाती है जिससे पारवहन समय में कमी आई है।

(2) लाइनों के दोहरीकरण और जहां जरूरी हो वहां सिगनल प्रणाली में सुधार के जरिए रेल प्रणाली की कमियों को दूर किया जाता है।

(3) यार्डों में बहुत देर तक गाड़ियों के रुके रहने के मामलों में काफी कमी लाई गई है।

(4) रेलवे ने मालडिब्बों के फेरों में लगने वाली अवधि में सुधार किया है जिससे यह साफ पता चलता है कि मालगाड़ियों का तीव्र और शीघ्रतापूर्वक संचलन हो रहा है। माल डिब्बा फेरा अवधि जो 2000-01 के दौरान 7.47 दिन थी, 2003-04 में कम होकर 6.72 दिन हो गयी है।

(5) उचित पारवहन समय के भीतर गंतव्य पर न पहुंचने वाले मालडिब्बों/परेषणों का पता लगाने के लिए क्षेत्रीय रेलों पर उनके प्राप्त न होने की सूचना देने वाले कक्षों की स्थापना करना।

(6) रेलवे सुरक्षा बल और सशस्त्र कार्मिकों द्वारा मालगाड़ियों का मार्गरक्षण।

(7) पार्सलों के खोने और गंतव्य से आगे की दूरी तक ढुलाई हो जाने से बचने के लिए उचित मार्किंग और लेबलिंग करना।

(8) मालडिब्बों के गलत प्रेषण और उन्हें गाड़ी से अलग हो जाने से रोकने के लिए मैटल टेप का इस्तेमाल।

(9) दावों से बचाव के लिए पार्सल और माल कार्यालयों में आवधिक दावा निवारण जांच।

[अनुवाद]

कच्चे तेल का आयात

***267. श्री हरिसिंह चावड़ा:**
डा. चिन्ता मोहन:

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

(क) क्या गत कुछ वर्षों के दौरान देश में तेल शोधक कारखानों की मांग को पूरा करने के लिए कच्चे तेल का आयात बढ़ा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष कच्चे तेल का कितना आयात किया गया और वर्ष 2005-06 के दौरान कितना आयात किये जाने की संभावना है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान कच्चे तेल के आयात पर खर्च की गयी विदेशी मुद्रा का ब्यौरा क्या है;

(घ) तेल शोधक कारखानों द्वारा पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात से अर्जित विदेशी मुद्रा का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार ने पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात के माध्यम से विदेशी मुद्रा से प्राप्त होने वाली आय को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी, हां। पिछले तीन वर्षों के दौरान आयातित कच्चे तेल की मात्रा और इस पर खर्च की गई विदेशी मुद्रा निम्नानुसार है:

वर्ष	मात्रा (टीएमटी) (हजार मीट्रिक टन में)	मूल्य (करोड़ रुपए)
2002-03	81,989	76,195
2003-04	90,434	82,528
2004-05 (अनंतिम)	95,857	1,16,806
2005-06 (अनुमानित)	98,264	1,72,326*

*क्रूड का मूल्य 55 अमरीकी डालर प्रति बैरल और 43.50 रुपए प्रति अमरीकी डालर की विनिमय दर मानते हुए।

(घ) इस अवधि के दौरान पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात से अर्जित विदेशी मुद्रा का ब्यौरा निम्नानुसार है:

वर्ष	मात्रा (टीएमटी में)	मूल्य (करोड़ रुपए)
2002-03	10,289	10,868
2003-04	14,620	16,781
2004-05 (अनंतिम)	17,527	28,372

(ङ) पेट्रोलियम उत्पादों की उच्च निर्यात अर्जन संभाव्यता को ध्यान में रखते हुए इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड से यह कहा गया है कि वह रिफाइनरियों, विशेष रूप से निर्यातोन्मुखी रिफाइनरियों के लिए भारत को निवेश स्थान बनाने हेतु एक विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करे जिसका लक्ष्य भारत को दक्षिण एशिया/दक्षिण पूर्व एशिया के शोधन केन्द्र के रूप में संवर्धन करना है। आटो ईंधन नीति में दिए गए रोड मैप के अनुसार आटो ईंधनों की गुणवत्ता में सुधार देश के लिए निर्यात आयों को बढ़ाने में भी अनुकूल होगा।

सिग्नल प्रणाली

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

(क) क्या पुरानी सिग्नल प्रणाली भी रेल दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी मुख्य कारकों में से एक है;

(ख) यदि हां, तो रेलवे ने पुरानी सिग्नल प्रणाली के कारण होने वाली दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए क्या प्रयास किये हैं;

(ग) अभी तक जोनवार कितने स्टेशनों पर आधुनिक सिग्नल प्रणाली उपलब्ध करायी गयी है/किए जाने का प्रस्ताव है;

(घ) रेलवे ने गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष पुरानी सिग्नल प्रणाली के स्थान पर आधुनिक प्रणाली स्थापित करने पर कुल कितनी धनराशि खर्च की है; और

(ङ) सिग्नल प्रणाली के प्रतिस्थापन संबंधी कार्य को कब तक पूरा किये जाने की संभावना है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) रेल दुर्घटनाओं में गतायु सिगनल प्रणाली एक प्रमुख कारण नहीं है। पिछले पांच वर्षों 2000-01 से 2004-05 के दौरान भारतीय रेलों पर हुई कुल 1798 परिणामी दुर्घटनाओं में से 21 दुर्घटनाएं (1.17%) सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी उपस्कर एवं कर्मियों की वजह से हुई हैं।

(ख) भारतीय रेलवे में संरक्षा की ओर विशेष ध्यान दिया जाता है और संरक्षा क्षेत्र में सुधार लाने के लिए नायाब तरीकों को निरंतर अपनाया जाता है। दुर्घटनाओं की संख्या में कमी लाने के लिए भारतीय रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों में अंतर्पाशन एवं सिगनल प्रणाली के लिए उपयुक्त आधुनिक प्रौद्योगिकियां अपनाना, अनुरक्षण संबंधी तौर-तरीकों का आधुनिकीकरण करना, गतायु परिसंपत्तियों का बदलाव, प्रशिक्षण में सहायक सामग्री का उन्नयन तथा संरक्षा संबंधी सावधानियां बरतने के लिए जांचें इत्यादि किया जाना शामिल हैं।

(ग) उन स्टेशनों की संख्या, जहां अभी तक आधुनिक सिगनल प्रणाली मुहैया कराई जा चुकी है/कराए जाने का प्रस्ताव है, नीचे दी गई है:-

बड़ी लाईन पर आधुनिक सिगनल प्रणालियों की स्थिति

रेलवे	मार्च, 2005 तक आधुनिक सिगनल प्रणालियों से सुसज्जित स्टेशनों की संख्या	उन स्थानों की संख्या जहां कार्य प्रगति पर है
मध्य रेलवे	245	85
पूर्व रेलवे	134	170
उत्तर रेलवे	207	294
पूर्वोत्तर रेलवे	121	12
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	172	16
दक्षिण रेलवे	303	51
दक्षिण मध्य रेलवे	412	30
दक्षिण पूर्व रेलवे	120	110
पश्चिम रेलवे	286	32
पूर्व मध्य रेलवे	184	127
पूर्व तट रेलवे	89	102
उत्तर मध्य रेलवे	62	125
उत्तर पश्चिम रेलवे	103	7
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	66	62
दक्षिण पश्चिम रेलवे	175	74
पश्चिम मध्य रेलवे	118	59
भारतीय रेलवे	2797	1356

इसके अलावा, अप्रैल से जुलाई, 2005 तक 91 स्टेशनों में आधुनिक सिगनल प्रणाली मुहैया कराई जा चुकी है।

(घ) विशेष रेल संरक्षा निधि से पुरानी गतायु संस्थापनाओं को बदलने तथा मूल्यह्रास आरक्षित निधि के तहत हाल ही में गतायु होने वाली सिगनल एवं दूरसंचार संस्थापनाओं को बदलने में पिछले तीन वर्षों के दौरान हुआ व्यय नीचे की तालिका में दर्शाया गया है:-

(करोड़ रुपए में)

वर्ष	मु.आ.नि.	वि.रे.सं.नि.	जोड़
2002-03	75.82	352.87	428.69
2003-04	67.54	494.13	561.67
2004-05 (अनंतिम)	92.76	563.27	656.03
जोड़	236.12	1410.27	1646.39

(ङ) 1.4.2005 को सिगनल प्रणाली के बदलाव संबंधी अनुमोदित कार्य मार्च, 2009 तक पूरे हो जाने की संभावना है।

सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों द्वारा अपव्यय

***269. श्री ई. पोन्नुस्वामी:**
श्री जीवाभाई ए. पटेल:

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

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों द्वारा अपव्यय के मामले सरकार के ध्यान में आये हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों को अनावश्यक व्यय में कटौती करने संबंधी कोई अनुदेश जारी किये हैं;

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

(ङ) सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों द्वारा व्यय में कटौती करने के लिए क्या कदम उठाये गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सरकार ने तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों सहित सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को अपव्यय रोकने और व्यय में मितव्ययिता बरतने को कहा है।

(ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों द्वारा अपव्यय के किसी विशिष्ट मामले का उल्लेख नहीं किया गया है, निर्देश सामान्यतया सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा व्यय से संबंधित हैं।

(ग) और (घ) जी हां, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है।

(ङ) विदेशी यात्रा को सीमित करने, विदेशी यात्रा भत्ते में 25% कमी करने, सम्मेलन/संगोष्ठियां/कार्यशालाएं आयोजित करने में मितव्ययिता बरतने और नए पदों पर मौजूदा जनशक्ति को पुनः तैनात करने के कार्य के संबंध में दिशानिर्देशों के अनुसार उपाय करने के साथ-साथ विज्ञापनों पर व्यय में भी कटौती की जा रही है।

नई खान-पान नीति

***270. श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी:**
श्री सी.के. चन्द्रप्पन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलवे में नई खान-पान नीति, 2005 लागू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने नई खान-पान नीति, 2005 में खान-पान संगठनों की विभिन्न मांगों को शामिल किया है;

(घ) यदि हां, तो खान-पान संगठनों द्वारा की गई मांगों का ब्यौरा क्या है और उनमें से किन-किन मांगों को स्वीकार कर उक्त नीति में शामिल किया गया;

(ङ) क्या कुछ जनप्रतिनिधियों ने नई नीति के कुछ प्रावधानों के विरुद्ध आपत्तियां उठाई हैं जिनके कारण विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर विद्यमान छोटे 'टी स्टाल वेंडर्स' पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

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

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) और (ख) जी, हां। खानपान नीति, 2005, 16.03.2005 से शुरू की गई है। खानपान नीति, 2005 की प्रमुख विशेषताएं नीचे लिखे अनुसार है:-

* बड़ी और छोटी खानपान इकाइयों को सुस्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है।

* छोटे स्टेशनों अर्थात् 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के स्टेशनों के लाइसेंस, जिनकी संख्या बहुत अधिक (लगभग 7100 स्टेशन) है, जारी रहेंगे क्योंकि वे संतोषजनक कार्य निष्पादन की शर्त के अध्यधीन हैं, नए लाइसेंस प्रेस अधिसूचना के माध्यम से आवेदन आमंत्रित करके प्रदान किए जाएंगे। ये लाइसेंस हर 5 वर्ष में नवीकृत किये जाएंगे बशर्ते इनका कार्य निष्पादन संतोषजनक हो।

* आरक्षित कोटि 'ए', 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर सभी लाइसेंस जारी रहेंगे क्योंकि वे संतोषजनक कार्य निष्पादन की शर्त के अध्यधीन हैं। नए स्थलों पर लाइसेंस आवेदन आमंत्रित करके प्रदान किए जाएंगे। लाइसेंस हर 3 वर्ष बाद नवीकृत किए जाएंगे बशर्ते इनका कार्य निष्पादन संतोषजनक हो।

* अनारक्षित कोटियों के लिए 'ए', 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर स्थैतिक इकाइयां दिए जाने के लिए प्रतियोगी बोली के आधार पर दो पैकेट वाली पारदर्शी खुली निविदा प्रणाली का अनुसरण किया जाएगा।

* सचल खानपान इकाइयां और बड़ी स्थैतिक इकाइयां दिए जाने के लिए भी प्रतियोगी बोली के आधार पर दो पैकेट वाली पारदर्शी खुली निविदा प्रणाली का अनुसरण किया जाएगा।

* वर्तमान लाइसेंसधारियों को उनके मौजूदा लाइसेंसों के अंतर्गत वित्तीय टर्नओवर के मानदंड पर विचार किए बिना निविदाओं में शामिल होने की अनुमति दी जाएगी।

* भविष्य में कोई भी विभागीय खानपान इकाई नहीं खोली जाएगी। अब से सभी खानपान इकाइयां लाइसेंसधारियों को आबंटित की जाएंगी।

* 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के स्टेशनों के लिए, जिनकी संख्या बहुत अधिक (लगभग 7100) है और जो पूरी भारतीय रेल पर कुल रेलवे स्टेशनों का 88% हैं, अनुसूचित जाति (अजा), अनुसूचित जनजाति (अजजा), अन्य पिछड़ा वर्ग (अपिव) और अल्पसंख्यकों के लिए 49.5% का आरक्षण दिया जाएगा। 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के स्टेशनों पर खानपान इकाइयों के आवंटन के लिए सामान्य कोटि के 50.5% और आरक्षित कोटियों के 49.5% के भीतर 10% आरक्षण युद्ध विधवाओं एवं रेल कर्मचारियों की विधवाओं सहित स्वतंत्रता सेनानियों और महिलाओं के लिए तथा 2% आरक्षण शारीरिक और मानसिक रूप से विकलांगों के लिए होगा।

* 'ए', 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर छोटी खानपान इकाइयों के लाइसेंस प्रदान किए जाने में आरक्षित कोटियों के लिए 25% आरक्षण होगा।

* किसी लाइसेंसधारी-विशेष के स्वामित्व के लिए प्रत्येक प्रकार की बड़ी यूनिट के भीतर 15% की अधिकतम सीमा और समग्र बड़ी खानपान इकाइयों में 10% की अधिकतम सीमा होगी।

* खुली निविदा प्रणाली के माध्यम से जिन इकाइयों का ठेका दिया जाएगा, उनका ठेका समाप्त होने के बाद उनका नवीकरण नहीं किया जाएगा।

(ग) जी, हां।

(घ) विभिन्न खानपान एसोसिएशनों की प्रमुख मांगें नीचे लिखे अनुसार थीं:-

1. वर्तमान लाइसेंसधारियों के मौजूदा लाइसेंसों का आगे नवीकरण किया जाए/उनकी अवधि बढ़ाई जाए।
2. निविदा में भाग लेने के लिए वित्तीय मानदंड में ढील दी जाए और वर्तमान लाइसेंसधारियों को इससे छूट प्रदान की जाए।

सरकार द्वारा निम्नलिखित मांगें स्वीकार की गई हैं:-

1. रेल मंत्रालय ने खानपान नीति, 2005 में 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के स्टेशनों के सभी मौजूदा लाइसेंसों और 'ए', 'बी' एवं 'सी' कोटि के स्टेशनों पर आरक्षित कोटे के छोटी इकाई के लाइसेंसों के नवीकरण/उनकी अवधि बढ़ाई जाने का उपबंध शामिल किया है।
2. रेल मंत्रालय ने खानपान नीति, 2005 में, मौजूदा लाइसेंसधारियों के पास मौजूद उनकी इकाइयों के मौजूदा लाइसेंसों के अंतर्गत उनके लिए निविदाओं में वित्तीय टर्नओवर की पात्रता मानदंड में ढील देने के उपबंध को भी शामिल किया है।

(ङ) और (च) जन प्रतिनिधियों ने देश में सभी स्टेशनों पर स्थैतिक इकाइयों का नवीकरण न किए जाने के विरुद्ध सरकार को अभ्यावेदन सौंपे हैं।

नई खानपान नीति में जन प्रतिनिधियों की अधिकांश चिंताओं का पहले ही निराकरण किया जा चुका है। 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के सभी स्टेशनों पर, जिनकी संख्या भारतीय रेल पर बहुत अधिक है और 'ए', 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर आरक्षित कोटियों के स्टाल नई खानपान नीति के अनुसार अपना कार्य करना जारी रखेंगे क्योंकि वे संतोषजनक कार्य-निष्पादन की शर्त के अध्यधीन हैं।

'ए', 'बी' एवं 'सी' कोटि के स्टेशनों पर अनारक्षित कोटियों में स्थैतिक इकाई के लाइसेंसों को, जिनके संबंध में उनका कार्यकाल पूरा होने के बाद दो पैकेट वाली प्रतियोगी खुली निविदा प्रणाली लागू की जानी थी ताकि रेलों के लिए अधिक राजस्व की वसूली की जा सके और जिसे खानपान सेवाओं में सुधार करने के लिए वापस खानपान सेवाओं में लगाने का रेलों ने प्रस्ताव किया है, 31 अक्टूबर, 2005 तक अस्थायी रूप से लंबित कर दिया गया है।

[हिन्दी]

रेल-साइड भाण्डागार परिसर

***271. श्रीमती किरण माहेश्वरी:**
श्री राजनरायन बुधौलिया:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का रेल-साइड भाण्डागार परिसरों के निर्माण का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे ने इस प्रयोजनार्थ स्थानों की पहचान की है;

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

(घ) इन परिसरों के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(ङ) इनका निर्माण कब तक किए जाने की संभावना है?

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

(ग) केंद्रीय वेयरहाउसिंग निगम द्वारा रेल-मार्गवर्ती वेयरहाउस परिसरों के विकास के लिए 22 प्रस्तावित स्थलों की सूची नीचे लिखे अनुसार है:

मध्य रेलवे : कलमबोली, पुणे, नासिक	(3)
पूर्व तट रेलवे : संबलपुर	(1)
उत्तर रेलवे : शकूरबस्ती, होलंबी कलां, अंबाला, रोहतक	(4)
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे : न्यू गुवाहाटी, छंगसारी	(2)
दक्षिण रेलवे : रोयापुरम, कोट्टायम, कण्णूर, कोजीकोडे (कालीकट)	(4)
दक्षिण पूर्व रेलवे : हटिया	(1)
दक्षिण पश्चिम रेलवे : हुबली, हसन, मांडया, होसूर, धर्मापुरी	(5)
पश्चिम रेलवे : राजकोट	(1)
पश्चिम मध्य रेलवे : गंगापुर सिटी	(1)
जोड़	22

(यह सूची अनंतिम है)

इसके अलावा, रेलों ने सार्वजनिक-निजी भागीदारी के साथ एकीकृत रेल-मार्गवर्ती वेयहाउसिंग सुविधाओं के विकास की योजना भी तैयार की है, जहां निजी उद्यमियों को राजस्व में भागीदारी के आधार पर रेल भूमि पर आधुनिक लदान-उतराई एवं उपभोक्ता सुविधाओं के साथ आधुनिकतम वेयरहाउस विकसित करने की अनुमति है। इससे ग्राहकों को अग्रेषण सम्हलाई, भंडारण एवं सड़क संपर्क की मूल्य संवर्धित सेवाओं के लिए सिंगल विंडो सेवा उपलब्ध होगी।

(घ) इस प्रयोजन के लिए निधि का आवंटन नहीं किया गया है क्योंकि यह समूचा केन्द्रीय वेयरहाउसिंग निगम (सीडब्ल्यूसी) या निजी पार्टियों द्वारा वहन किया जाएगा जो इन वेयरहाउस परिसरों को विकसित करने के कार्य की जिम्मेदारी लेते हैं।

(ङ) उपर्युक्त के लिए कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती क्योंकि यह निवेश करने वाले केंद्रीय वेयरहाउसिंग निगम और निजी पार्टियों पर निर्भर करेगा।

सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों का बाजार में हिस्सा

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

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

(क) क्या निजी कंपनियों के आने के कारण पेट्रोलियम उत्पादों की बिक्री में सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों का बाजार में हिस्सा 9.5 प्रतिशत तक कम हो गया है;

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

(ग) सरकार द्वारा सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों का बाजार में हिस्सा बढ़ाने हेतु क्या रणनीति बनाई गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) सरकार ने निजी तेल कंपनियों सहित नई कंपनियों को परिवहन ईंधनों के विपणन के लिए 8 मार्च, 2002 के सरकारी संकल्प द्वारा अधिकार प्रदान किये हैं। उपभोक्ताओं को लाभ पहुंचाने के उद्देश्य से इन उत्पादों के विपणन में इससे प्रतिस्पर्धा को सुविधाजनक बनाना है। अधिकृत निजी तेल कंपनियों ने खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओज) चालू करना आरंभ कर दिया है। इन आरओज पर बिक्रियां बड़ी मात्रा में पीएसयू तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) के वर्तमान खुदरा बिक्री केन्द्रों की बिक्रियों में से कम हो जाती हैं। अनंतिम आंकड़ों के अनुसार, निजी तेल कंपनियों ने वर्ष 2005-06 (अप्रैल से जून, 2005 तक) की प्रथम तिमाही में पेट्रोल और डीजल की खुदरा बिक्रियों में 6.7% शेयर सुरक्षित कर लिया है जबकि शेष 93.3% सार्वजनिक क्षेत्र के लिए बना हुआ है।

(ग) विकसित होती बाजार परिस्थितियों में ओएमसीज अपनी विपणन कार्यनीति का लगातार पुनरीक्षण करती रहती हैं। उनके द्वारा किए गए अथवा किए जा रहे उपायों में, ग्राहकों के बीच गुणवत्ता और मात्रा की अवधारणा में वृद्धि करने के लिए आरओज का आटोमेशन, भीतरी ग्रामीण बाजारों में कम लागत वाले आरओज की स्थापना ब्रांड ईंधनों और रायल्टी आधारित कार्ड कार्यक्रम शुरू करना, राजमार्गों पर खुदरा बिक्री केन्द्रों को अतिरिक्त ईंधन और गैर ईंधन क्रियाकलापों से सुदृढ़ बनाना आदि शामिल हैं।

[अनुवाद]

विमान यातायात नियंत्रण हेतु पृथक विभाग की स्थापना

***273. श्री किसनभाई वी. पटेल:**
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

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

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में सरकारी हिस्से के एक भाग का विनिवेश करने का कोई प्रस्ताव है जैसा कि दिनांक 20 जुलाई, 2005 के "टाइम्स आफ इंडिया" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या विमान यातायात नियंत्रण को एक पृथक सहायक विभाग बनाए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) क्या आकाश में बढ़ती भीड़-भाड़ के मद्देनजर यातायात नियंत्रकों को बढ़ाने का भी कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, नहीं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में सरकार के हिस्से का विनिवेश नहीं किया जा रहा है।

(ग) और (घ) नागर विमानन नीति प्रारूप को, जो अन्य बातों के साथ-साथ हवाई यातायात प्रबंधन नीति को भी शामिल करता है, अन्तः मंत्रालयी परामर्श के माध्यम से अंतिम रूप दिया जाना है।

(ङ) और (च) जी, हां। विमान यातायात में वृद्धि हो जाने पर, 21.06.2005 को विमान क्षेत्र के क्षेत्र में 229 पदों का सृजन किया गया है। कमी को पूरा करने के लिए अधिक विमान यातायात नियंत्रकों को शामिल किए जाने का भी प्रस्ताव है। 70 विमान यातायात नियंत्रकों की भर्ती की गई है तथा वे प्रशिक्षण पा रहे हैं। 106 और विमान यातायात नियंत्रकों के पदों को भरने की कार्रवाई प्रगति पर है।

विमान यातायात संबंधी सुरक्षोपाय

***274. श्री दरोगा प्रसाद सरोज:** क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास देश में सुरक्षित नागर विमानन सेवा सुनिश्चित करने हेतु निजी एयरलाइंसों पर नियंत्रण रखने के लिए कोई विनियामक तंत्र है;

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

(ग) क्या सरकार ने इंडियन एयरक्राफ्ट मेंटेनेंस इंजीनियर्स (एएमई) द्वारा आपत्ति उठाए जाने के बावजूद यूरोपीय संयुक्त विमानन प्राधिकरण के उड़ान सुरक्षा मानक नियमों को अपनाया है; और

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

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

(ख) नागर विमानन महानिदेशालय, नागर विमानन प्रचालनों में हवाई संरक्षा के नियामक के तौर पर, हवाई संरक्षा के लिए

मानक निर्धारित करता है जो सभी हवाई प्रचालकों और उनके कर्मचारियों के लिए एक समान रूप से अनिवार्य हैं। नागर विमानन महानिदेशालय सतत् आधार पर, संरक्षा लेखा परीक्षणों के माध्यम से, निजी प्रचालकों सहित सभी हवाई प्रचालकों द्वारा संरक्षा मानकों का कठोरता से अनुपालन किया जाना सुनिश्चित करता है। इसके अतिरिक्त, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनुरक्षण क्रियाकलापों पर स्थल निरीक्षण भी किए जाते हैं। नागर विमानन महानिदेशालय, विमानन संरक्षा संबंधी पक्ष के सुदृढ़ीकरण के लिए नागर विमानन आवश्यकताओं संबंधी परिपत्रों को भी अद्यतन करता रहता है।

(ग) और (घ) सरकार ने नई नागर विमानन आवश्यकताओं (सीएआर) द्वारा उड़ान संरक्षा मानक स्वीकार किए हैं, जो कि इकाओ के मानकों और सर्वश्रेष्ठ अंतर्राष्ट्रीय परिपाटियों के अनुरूप हैं। इन मानकों को, नागर विमानन महानिदेशालय की वेबसाइट पर प्रदर्शित उनके मसौदे की प्रतिक्रिया में सभी एजेंसियों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों और टिप्पणियों पर विचार करने के बाद निर्धारित किया गया है।

नागर विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

***275. श्री रायापति सांबासिवा राव:**
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

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

(क) क्या योजना आयोग ने सिफारिश की है कि नागर विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश संबंधी नीति की समीक्षा की जानी चाहिए ताकि विदेशी विमानन सेवाओं को घरेलू उड़ानों की अनुमति दी जा सके;

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

(ग) इस पर केन्द्र सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) योजना आयोग ने दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002-2007) के मध्यावधि मूल्यांकन में उल्लेख किया है कि विदेशी एयरलाइनों को अभी भी घरेलू विमान परिवहन प्रचालनों में समान भागीदारी से वंचित रखा गया है। एयरलाइंस के प्रचालन के रूप में इस नीति की समीक्षा हेतु मामले को बेहतर करने के लिए विशेषज्ञ तथा पूंजी की आवश्यकता होती है।

(ग) सरकार फिलहाल विमान यातायात क्षेत्र (घरेलू एयरलाइनों) में विदेशी एयरलाइनों के प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष इक्विटी भागीदारी के पक्ष में नहीं है।

खाड़ी देशों को जाने वाले यात्रियों की समस्याएं

***276. श्री वरकला राधाकृष्णन:**
श्री पी. करूणाकरन:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि एअर इंडिया एक्सप्रेस में खाड़ी देशों को जाने वाले यात्रियों के समक्ष कुछ समस्याएं आ रही हैं;

(ख) यदि हां, तो उन्हें किस प्रकार की समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में केरल सरकार से कोई अनुरोध/सुझाव प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) खाड़ी देशों को जाने वाले यात्रियों की समस्याओं के समाधान के लिए क्या कार्यवाही की गई/किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) प्रचालन कर्मियों की अनुपलब्धता के कारण, एअर इंडिया एक्सप्रेस को मुम्बई और दिल्ली से कुछ खाड़ी मार्गों पर, जुलाई-अगस्त, 2005 में प्रचालनों में कटौती करनी पड़ी थी। तथापि, केरल-खाड़ी मार्गों पर प्रचालन इससे प्रभावित नहीं हुए।

(ग) और (घ) जी, हां। केरल सरकार ने खाड़ी-केरल सेक्टर पर पर्याप्त संख्या में विमानों को सेवाओं में लगाने का अनुरोध किया है।

(ङ) सामान्यतया इस सेक्टर पर अगस्त/सितम्बर महीनों में सीटों की बहुत अधिक मांग रहती है। तथापि इस बढ़ी हुई मांग को पूरा करने के लिए, इंडियन एयरलाइंस तथा विदेशी एयरलाइनों सहित काफी संख्या में एयरलाइनों द्वारा इस वर्ष खाड़ी प्रचालनों पर क्षमता में वृद्धि की गई है।

रेल गाड़ियों में यात्रियों का स्वरूप

***277. श्री बसुदेव आचार्य:**
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) क्या रेलवे कम यात्रियों वाली रेलगाड़ियों से सवारी डिब्बे हटाकर उन्हें अधिक प्रतीक्षा सूची वाली रेलगाड़ियों में लगा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इससे प्राप्त आय में कितनी वृद्धि होगी;

(ग) क्या जोनल रेलवे को अपने नियंत्रणाधीन संचालित विभिन्न रेलगाड़ियों में यात्रियों के स्वरूप का अध्ययन करके इस संबंध में निर्णय लेने का अधिकार दिया गया है;

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

(ङ) क्या यात्रियों के स्वरूप के आधार पर रेल डिब्बों का आवंटन करने की नई प्रक्रिया से रेलवे की वित्तीय हालत में सुधार हुआ है; और

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

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) और (ख) तथा (ङ) और (च) भारतीय रेल ने उपलब्ध स्थान का इष्टतम उपयोग करने और उससे होने वाली यात्री आमदनी को अधिकतम बनाने के लिए एक यात्री प्रोफाइल प्रबंधन (पीपीएम) परियोजना शुरू की है। ऐसा विभिन्न गाड़ियों के अधिभोग एवं आमदनियों के रूझान के समीक्षात्मक विश्लेषण तथा कम अधिभोग वाली गाड़ियों से अधिक लोकप्रिय तथा लंबी प्रतीक्षासूची वाली गाड़ियों में सवारी डिब्बों में समायोजन सहित विभिन्न दोष निवारक कार्रवाइयां करके किया जाएगा।

चूंकि यह परियोजना कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण में है, इसलिए वित्तीय स्थिति पर इसके पूरे प्रभाव का आकलन नहीं किया जा सकता है। बहरहाल, यात्री आमदनी में चालू वित्त वर्ष के अप्रैल से जून तक पहले तीन महीनों के दौरान पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 11.36% की उत्साहवर्धक वृद्धि देखी गई है।

(ग) और (घ) क्षेत्रीय रेलों को अधिभोग की समीक्षा करने तथा गाड़ियों के संयोजन में फेरबदल सहित जहां कहीं परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक हो, आवश्यक कार्रवाई करने की शक्तियां प्राप्त हैं।

इंटरनेट के माध्यम से दूरदर्शन (डी.डी.) कार्यक्रमों का प्रसारण

***278. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रसार भारती को इस बात की जानकारी है कि सेमी कंडक्टर्स लिमिटेड (एस.सी.एल.) के इंटरनेट के माध्यम से टेलीविजन पर ब्राडकास्टिंग सिग्नल भेजने वाली प्रौद्योगिकी विकसित की है ताकि लोग दूरदर्शन के कार्यक्रमों को साफ-साफ देख सकें;

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

(ग) प्रसार भारती द्वारा उक्त प्रौद्योगिकी के क्रियान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) प्रसार भारती को वीडियो स्ट्रीमिंग प्रौद्योगिकी की जानकारी है जिससे इंटरनेट के जरिए टीवी सिगनलों की वेबकास्टिंग (वितरण) में मदद मिलती है। तथापि, इंटरनेट के जरिए प्राप्त सिगनलों की गुणवत्ता, लास्ट माइल बैण्डविड्थ की सीमा के कारण, स्थलीय, केबल अथवा डायरेक्ट-टु-होम (डीटीएच) पद्धतियों के जरिए प्राप्त सिगनलों की तुलना में काफी खराब है। हाल ही में ब्राडबैण्ड प्रौद्योगिकी की शुरूआत होने के फलस्वरूप इंटरनेट के जरिए वितरित वीडियो सिगनलों की गुणवत्ता में पर्याप्त रूप से सुधार हुआ है।

सामान्य टी वी सेटों पर इंटरनेट के जरिए वितरित टी वी सिगनलों के अभिग्रहण हेतु एक विशेष डिकोडर (सेट टाप बाक्स) की आवश्यकता होती है। मैसर्स सेमीकन्डक्टर्स लिमिटेड (एससीएल) ने प्रसार भारती को सूचित किया है कि उन्होंने पूर्वोत्तर डिकोडर को अभी तक पूरी तरह से विकसित नहीं किया है।

तथापि, मैसर्स एससीएल ने प्रसार भारती से प्रारंभिक पूछताछ की है जिसने दूरदर्शन (डीडी) चैनलों को विभिन्न देशों को प्रसारित करने संबंधी परियोजना में रुचि व्यक्त की है। इसके अतिरिक्त, "डी डी न्यूज चैनल" के कार्यक्रम इंटरनेट के जरिए उपलब्ध हैं जिन्हें दूरदर्शन की वेबसाइट "www.ddinews.com" पर देखा जा सकता है।

इंडियन एयरलाइंस के कार्गो ट्रैफिक में वृद्धि

***279. श्री एस.के. खारवेनथन:**
श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष इंडियन एयरलाइंस के कार्गो ट्रैफिक में वृद्धि दर क्या रही और चालू वर्ष के दौरान कितने ट्रैफिक का अनुमान है;

(ख) क्या इंडियन एयरलाइंस का विचार अपने कुछ विमानों को माल वाहक विमानों में परिवर्तित करने का है;

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

(घ) सरकार द्वारा इंडियन एयरलाइंस के राजस्व में वृद्धि करने के लिए कार्गो ट्रैफिक में वृद्धि करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड के कार्गो ट्रैफिक में पिछले तीन वर्षों के दौरान वृद्धि-दर तथा चालू वर्ष के दौरान अपेक्षित कार्गो ट्रैफिक निम्न प्रकार से हैं:-

वर्ष	2002-2003	2003-04	2004-05	2005-06 (अनुमानित)
वृद्धि दर	12.5%	6%	15%	15% (लगभग)

(ख) और (ग) इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड के पास हब के रूप में नागपुर से हब एवं स्पोक पैटर्न पर अपनी रिटेल कूरियर एवं फ्रेटर सेवा आरंभ करने की योजनाएं हैं, ताकि एक्सप्रेस मार्केट पर पकड़ मजबूत की जा सके। इस उद्देश्य के लिए आरंभ में 05 बोइंग-737 एयरक्राफ्टों को फ्रेटर एयरक्राफ्ट में बदले जाने का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(घ) इंडियन एयरलाइंस द्वारा आक्रामक मार्केटिंग स्कीमें लांच की गई हैं तथा नेट पर ट्रैक व ट्रेस सुविधा के साथ कार्गो के कम्प्यूटरीकरण, नेट पर अपनी कार्गो वेबसाइट खोलकर, लचीले मूल्यों द्वारा, शिपर्स तथा कारपोरेट्स को सीधे विक्रय पर केंद्रित करते हुए, विभिन्न एयरलाइंसों के साथ कार्गो वाहकों में बढ़ोत्तरी हेतु प्रो-रेटा करार में शुरूआत आदि द्वारा कार्गो टनेज/रेवेन्यू में अधिकाधिक सुधार हेतु उपाय कर रही है।

[हिन्दी]

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के नकली प्रमाण-पत्र

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

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान रोजगार और अन्य लाभ पाने के लिए प्रस्तुत किए गए नकली अनुसूचित जाति के प्रमाण-पत्रों के संबंध में राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग को प्राप्त हुई शिकायतों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या आयोग ने इन शिकायतों की कोई जांच की है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) तत्कालीन राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग और उत्तरवर्ती (24.2.2004 से) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग के मुख्यालय में पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त हुई शिकायतों की राज्यवार संख्या इस प्रकार है:

राज्य/संघ राज्य	2002-03	2003-04	2004-05
आंध्र प्रदेश	02	-	-
असम	01	02	-
बिहार	02	-	02
छत्तीसगढ़	-	01	-
दिल्ली	03	04	03
गुजरात	-	01	-
हरियाणा	01	-	-
कर्नाटक	02	-	01
केरल	01	-	-
मध्य प्रदेश	-	01	04
महाराष्ट्र	-	01	04
पंजाब	-	-	01
राजस्थान	01	-	-
तमिलनाडु	05	-	03
उत्तर प्रदेश	07	02	01
पश्चिम बंगाल	-	-	01
शिकायतों की कुल संख्या	25	12	16

(ख) जी नहीं। इन्हें प्रक्रिया के अनुसार सत्यापन हेतु संबंधित सक्षम प्राधिकारियों के पास अग्रेषित किया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

नांदेड़ रेलवे मंडल

2726. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़:
श्री सुरेश कलमाडी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने नांदेड़ रेलवे मंडल, को मध्य रेलवे से जोड़ने का केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है, जिसका मुख्यालय मुम्बई में होगा;

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

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा इस मामले में क्या निर्णय लिया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। महाराष्ट्र सरकार से एक अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ग) नए जोनों और मंडलों के परिचालन के लिए अधिसूचना जारी करते समय नांदेड़ मंडल को मध्य रेलवे के स्थान पर दक्षिण मध्य रेलवे के अधिकार क्षेत्र में रखने का विनिश्चय किया गया था। जिन मंडलों से जोन बनता है, की भौगोलिक समीप्यता; यातायात के परिचालन का निर्बाध संचालन; बेहतर नियंत्रण प्रदान करने तथा प्रणाली की क्षमता में सुधार करने के लिए यह निर्णय लिया गया था। इसके अतिरिक्त, विशिष्ट मंडल को विशिष्ट जोन के अधीन रखने का निर्णय परिचालनिक/प्रशासनिक आवश्यकताओं की क्षेत्रीयता को ध्यान में रख कर किया जाता है।

एस.सी.पी. के अंतर्गत धनराशि का आवंटन

2727. श्री रविचन्द्रन सिप्पीपाराई: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अधिकतर राज्य, राज्य में स्थित अनुसूचित जनसंख्या के अनुपात में विशेष घटक योजना (एस.सी.पी.) के अंतर्गत धन आवंटित करने के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन नहीं कर रहे हैं;

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

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा इस मामले में क्या कार्रवाई की गई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) योजना आयोग द्वारा बनाई गई कार्य-नीति के अंतर्गत राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों और केन्द्रीय मंत्रालयों को संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में अनुसूचित जाति की जनसंख्या की प्रतिशतता के अनुपात में योजना निधियों को निर्दिष्ट करके अनुसूचित जातियों का तीव्र सामाजिक-आर्थिक विकास सुनिश्चित करने के लिए विशेष संघटक योजना बनाना और कार्यान्वित करना अपेक्षित है।

8 राज्यों नामशः असम, हरियाणा, पंजाब, सिक्किम, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल और पांडिचेरी ने विशेष संघटक योजना के अंतर्गत विगत दो वर्षों में अपनी अनुसूचित जातियों की जनसंख्या के अनुपात में निधियां आबंटित की हैं।

(ग) योजना आयोग के सदस्य की अध्यक्षता में एक केन्द्रीय त्रिपक्षीय समिति 1999 में गठित की गई थी, जो आवधिक रूप से इस विशेष संघटक योजना की समीक्षा करती है। इसके अतिरिक्त, योजना आयोग इस योजना के अंतर्गत राज्य स्तर पर पर्याप्त निधियां आबंटित करने के लिए राज्य सरकारों को निदेश देता रहता है।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय भी नियमित अंतरालों पर राज्यों द्वारा क्रियान्वित की जा रही इस योजना की मानीटरी करता है।

[हिन्दी]

कंप्यूटर आरक्षण प्रणाली में परिवर्तनों को शामिल नहीं किया जाना

2728. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कंप्यूटर आरक्षण प्रणाली में समय पर परिवर्तनों को शामिल न करने के परिणामस्वरूप उन स्टेशनों के टिकट भी जारी किए गए जो कि 1 जुलाई, 2005 से मार्ग परिवर्तन के कारण मार्ग से बाहर हो गए थे;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार के जारी हुए तथा रद्द हुए टिकटों का ब्यौरा क्या है;

(ग) यह गलती किस स्तर पर हुई;

(घ) इस प्रकार की गलतियों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(ङ) कोटा मंडल से गुजरने वाली ऐसी यात्री रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है जिनके मार्ग 1 जुलाई, 2005 से बदले गए हैं; और

(च) कोटा रेलवे आरक्षण केन्द्र पर इस गलती के कारण जारी हुए टिकटों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। कुल 466 टिकट जारी किए गए जिनमें से 206 टिकट रद्द किए गए।

(ग) नई समय सारणी जारी करते समय गाड़ियों के समय और मार्ग में इस प्रकार के परिवर्तन नेमी तौर पर किए जाते हैं। प्रभावित यात्रियों को स्टेशनों पर उद्घोषणा, प्रिंट और इलैक्ट्रानिक मीडिया के द्वारा समुचित रूप से सूचित किया जाता था। इस प्रकार मार्गों में परिवर्तन सामान्य प्रक्रिया के अंतर्गत थे।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) कोटा मंडल से गुजरने वाली ऐसी गाड़ियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(च) कोटा आरक्षण केन्द्र से इस प्रकार के कुल 177 टिकट जारी किए गए थे।

विवरण

मार्ग में परिवर्तन के कारण प्रभावित कोटा मंडल से गुजरने वाली गाड़ियों की सूची

क्र.सं.	गाड़ी संख्या	गाड़ी का नाम
1.	2307	हावड़ा जोधपुर सुपरफास्ट एक्सप्रेस
2.	2308	हावड़ा जोधपुर सुपरफास्ट एक्सप्रेस
3.	2315	सिआलदह अजमेर अनन्या एक्सप्रेस
4.	2316	सिआलदह अजमेर अनन्या एक्सप्रेस
5.	2395	राजेन्द्र नगर अजमेर जियारत एक्सप्रेस
6.	2396	राजेन्द्र नगर अजमेर जियारत एक्सप्रेस
7.	2385	सियालदह जयपुर सुपरफास्ट एक्सप्रेस
8.	2386	सियालदह जयपुर सुपरफास्ट एक्सप्रेस
9.	5269	मुजफ्फरपुर अहमदाबाद जनसाधारण एक्सप्रेस
10.	5270	मुजफ्फरपुर अहमदाबाद जनसाधारण एक्सप्रेस
11.	5631	जोधपुर गुवाहाटी एक्सप्रेस
12.	5632	जोधपुर गुवाहाटी एक्सप्रेस

नमक का उत्पादन

2729. **श्री कैलाश मेघवाल:** क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान के नागौर जिले में सांभर झील के लगभग 90 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र को नमक के उत्पादन के लिए सांभर साल्ट लिमिटेड को पट्टे पर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सांभर साल्ट लिमिटेड पट्टे पर लिए गए 90 वर्ग किलोमीटर के केवल दसवें भाग पर ही नमक का उत्पादन कर रहा है तथा शेष क्षेत्र में लोग अवैध रूप से नमक का उत्पादन कर रहे हैं;

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

(घ) क्या सरकार ने इस बारे में कोई जांच कराई है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा दोषी अधिकारियों/व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(च) नमक के अवैध उत्पादन पर रोक लगाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सांभर साल्ट लिमिटेड के पास कुल 90 वर्ग मील भूमि है जिसमें से झील का 60 वर्ग मील क्षेत्र कच्चे माल अर्थात् ब्राइन का स्रोत है, अन्य 10 वर्ग मील भूमि का उपयोग ब्राइन संघनित करने तथा अवशिष्ट ब्राइन निकालने के उद्देश्य से किया जाता है। 9 वर्ग मील भूमि का उपयोग नमक के उत्पादन के लिए होता है। कंपनी अपने कार्यकलापों के लिए 6.86 वर्ग मील भूमि का उपयोग और विकास कर रही है। लगभग 6620 बीघा (4.14 वर्ग मील भूमि के बराबर) के शेष क्षेत्र को राजस्थान सरकार द्वारा राज्य सरकार के राजस्व विभाग के नाम दर्शाया गया है। इसमें से लगभग 2600 बीघा भूमि को कंपनी की आपत्ति के बावजूद राजस्थान सरकार द्वारा विभिन्न निजी नमक उत्पादकों को आबंटित किया गया है।

(घ) से (च) सांभर साल्ट लि. और राजस्थान सरकार के बीच भूमि के विवाद को सुलझाने के लिए दिल्ली तथा जयपुर में पहले ही कई बार बैठकें की जा चुकी हैं, फिर भी इस संबंध में अंतिम समाधान किया जाना अभी शेष है।

[अनुवाद]

ग्रामीण क्षेत्रों में पुस्तकालय

2730. **श्री जसुभाई दानाभाई बारड़:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश के ग्रामीण क्षेत्रों में पुस्तकालयों की स्थापना करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) 2005-06 के दौरान राज्यवार कितने पुस्तकालय स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) चूंकि, भारत के संविधान की अनुसूची 7 के अंतर्गत "पुस्तकालय" आवश्यक रूप से राज्य का विषय है, अत: ग्रामीण क्षेत्रों में पुस्तकालय स्थापित करने का दायित्व राज्य सरकारों का है। तथापि, संघ सरकार राजा राममोहन राय पुस्तकालय प्रतिष्ठान, कोलकाता की विभिन्न स्कीमों के माध्यम से पुस्तकें, फर्नीचर, उपस्कर उपलब्ध कराके पुस्तकालयों की दशा सुधारने तथा भवन के नवीकरण और विस्तार के लिए सहायता प्रदान करती है। पिछले तैंतीस वर्षों के दौरान, प्रतिष्ठान ने 30,000 से अधिक नगर और ग्रामीण पुस्तकालयों की सहायता की है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

उर्दू चैनल

2731. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार एक उर्दू चैनल शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके कब तक शुरू हो जाने की संभावना है; और

(ग) सरकार द्वारा इस चैनल के लिए कितना आवंटन किया गया है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) प्रसार भारती जो एक वैधानिक स्वायत्तशासी निगम है, ने सूचित किया है कि उन्होंने जनवरी, 2006 में एक उर्दू चैनल शुरू करने का निर्णय लिया है। इस चैनल के लिए औपचारिक बजटीय आबंटन का ब्यौरा तैयार किया जा रहा है।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में बोर्ड स्तर के रिक्त पद

2732. श्री जी.वी. हर्ष कुमार: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की स्थिति के अनुसार सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में बोर्ड स्तर के रिक्त पदों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) रिक्त पदों को भरने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) उपलब्ध जानकारी के अनुसार मुख्य कार्यपालकों के 210 तथा कार्यकारी निदेशकों के 460 कुल पदों में से दिनांक 30.6.2005 तक सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उद्यमों में मुख्य कार्यपालक के 30 तथा कार्यकारी निदेशक के 65 पद रिक्त थे। इसके अलावा, मुख्य कार्यपालक के 3 तथा कार्यकारी निदेशक के 26 पदों को सरकारी उद्यम के पुनर्गठन, सरकारी उद्यम की रुग्णता आदि जैसे विभिन्न कारणों से स्थगित रखा गया है।

(ख) निदेशक मंडल स्तर के पदों को भरा जाना एक सतत् प्रक्रिया है। लोक उद्यम चयन मंडल (पीईएसबी) ने 21 मुख्य कार्यपालकों तथा 40 कार्यकारी निदेशकों का चयन किया है। सरकार विभिन्न स्तरों पर अर्थात् प्रशासनिक मंत्रालय, पीईएसबी आदि के जरिए रिक्ति की स्थिति का निरंतर परिवीक्षण कर रही है तथा चयन व नियुक्ति के विभिन्न चरणों को पूरा करने के लिए एक समय अनुसूची का निर्धारण कर दिया गया है।

[हिन्दी]

नई दिल्ली-देहरादून जनशताब्दी रेलगाड़ी का सहारनपुर में ठहराव

2733. श्री रशीद मसूद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार 2055/2056 नई दिल्ली जनशताब्दी का ठहराव सहारनपुर में प्रदान करने का है;

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

(ग) क्या वहां पर ठहराव प्रदान करने में कुछ तकनीकी और प्रशासनिक कारण आड़े आ रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो उन कारणों को दूर करने तथा सहारनपुर में उक्त रेलगाड़ी के ठहराव की व्यवस्था करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) 2055/2056 नई दिल्ली-देहरादून जनशताब्दी सहारनपुर से नहीं गुजरती है। इसलिए सहारनपुर में ठहराव देना संभव नहीं है। इस गाड़ी को सहारनपुर के रास्ते चलाने से इस

रेल गाड़ी को पुनः सहारनपुर से आने के साथ-साथ इसके परिचालन समय में 45 मिनट की वृद्धि होगी। बहरहाल, इस रेलगाड़ी को 25.10.2003 से तपरी पर ठहराव दिया गया है जो सहारनपुर के बाहरी क्षेत्रों में स्थित है और सहारनपुर शहर से लगभग 6 कि.मी. की दूरी पर है।

दूरदर्शन की प्रसारण क्षमता में वृद्धि

2734. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के नीमच, मंदसौर तथा जावरा में स्थित दूरदर्शन प्रसारण केन्द्रों की प्रसारण क्षमता को बढ़ाने की लगातार मांग की जा रही है;

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

(ग) इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) दूरदर्शन ने सूचित किया है कि जावरा में दूरदर्शन ट्रांसमीटर की क्षमता को बढ़ाने के लिए एक अनुरोध प्राप्त हुआ है। तथापि, मन्दसौर एवं नीमच के संबंध में हाल ही में पिछले दिनों ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) नीमच में मौजूदा 100 वाट अल्प शक्ति ट्रांसमीटर के 500 वाट स्व-प्रणाली ट्रांसमीटर द्वारा प्रतिस्थापन, संबंधी स्कीम को अनुमोदित कर दिया गया है। वर्तमान में, मन्दसौर एवं जावरा स्थित ट्रांसमीटरों के प्रतिस्थापन का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

दिल्ली तथा मुंबई विमानपत्तनों का पुनर्निर्माण

2735. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली तथा मुंबई विमानपत्तनों के पुनर्निर्माण के लिए यात्रियों के एक समूह (जीओएम) का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या जीओएम ने इन विमानपत्तनों के पुनर्निर्माण के ब्यौरे को अंतिम रूप दे दिया है;

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

(घ) इस पर क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई?

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

(ख) से (घ) मंत्रियों के अधिकार प्राप्त समूह के निर्णय के आधार पर, पहले से योग्यता प्राप्त बोली लगाने वालों के नौ दलों को रुचि अभिव्यक्ति के आधार पर सूचीबद्ध किया गया था। सूचीबद्ध किए गए पहले से योग्यता प्राप्त बोली लगाने वालों को दिनांक 01.04.2005 को प्रस्तावित (आर.एफ.पी.) दस्तावेज प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध जारी किया गया। मंत्रियों के अधिकार प्राप्त समूह ने बोली लगाने वालों के फीडबैक तथा वित्त मंत्रालय एवं योजना आयोग की टिप्पणियों पर भी विचार किया, जिसके आधार पर लेन-देन संबंधी दस्तावेजों के प्रारूप को अंतिम रूप दिया जा रहा है। लेन-देन संबंधी दस्तावेजों के अन्तिम प्रारूप को पहले से योग्यता प्राप्त बोली लगाने वालों को भेजा जाएगा जिसके आधार पर उनके द्वारा अपनी तकनीकी एवं वित्तीय बोलियां प्रस्तुत किए जाने की सम्भावना है।

[हिन्दी]

आंध्र प्रदेश की रेल परियोजनाएं

2736. श्री एम. अंजनकुमार यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान आंध्र प्रदेश से प्राप्त रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस पर रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) आंध्र प्रदेश में उक्त अवधि के दौरान रेलवे नेटवर्क के सुधार तथा विस्तार के लिए किए गए कार्यों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त अवधि के दौरान इस पर कितना खर्च किया गया?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) संभवतः माननीय संसद सदस्य का संदर्भ पिछले तीन वर्षों में आंध्र प्रदेश से प्राप्त नई रेल परियोजनाओं की मांगों से है। प्रत्येक मांग/प्रस्ताव का विवरण नहीं रखा जाता है। बहरहाल, आंध्र प्रदेश से प्राप्त कुछ मांगों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

परियोजना का नाम	वर्तमान स्थिति
1	2
हैदराबाद के लिए मल्टी-माडल परिवहन प्रणाली	कार्य पूरा हो चुका है और यातायात के लिए खोल दिया गया है।

1	2
ओबुलवरलीपल्ली-कृष्णापट्नम पत्तन को जोड़ना	यह कार्य राष्ट्रीय रेल विकास योजना (एनआरवीवाई) के अंतर्गत पत्तन को जोड़ने के कार्य के रूप में चिह्नित किया गया है।
नंदयाल-येरागुतला नई बड़ी रेल लाइन	यह एक चालू कार्य है जिसके लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य शुरू हो गया है।
पेद्दापल्ली-करीम नगर नई बड़ी रेल लाइन	पेद्दापल्ली-करीमनगर पर कार्य पूरा हो चुका है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। जगित्याल-निजामाबाद खंड पर भूमि अधिग्रहण कार्यवाही के साथ करीम नगर-जगित्याल खंड पर मिट्टी संबंधी और पुल कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
धर्मावरम-पकाला आमान परिवर्तन	पकाला-मदनपल्ली खंड के बीच के भाग पर मिट्टी संबंधी कार्य शुरू हो गया है।
कोव्वुर-भद्राचलम, जग्गय्यापेट-विष्णुपुरम और कुड्डापाह-बेंगलोर नई रेल लाइन	इन रेल लाइनों का सर्वेक्षण कार्य हाल ही में पूरा हुआ है। इन सर्वेक्षणों की जांच अभी पूरी नहीं हुई है।
मनोराहबाद-कोठापल्ली वाया गजवेल-सिद्दीपेट नई रेल लाइन	सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है।
मंत्रलयम रोड-कुरनूल नई रेल लाइन	सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है और संसाधनों की कमी और परियोजना के भारी थ्रो फारवर्ड के कारण प्रस्ताव अभी लम्बित है।

(ग) और (घ) आंध्र प्रदेश में अंशतः/पूर्णतः आने वाली 8 नई लाइनों, 7 आमान परिवर्तन, 6 दोहरीकरण और 2 विद्युतीकरण के कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। इन कार्यों के शुरू होने से 31.3.2005 तक 1577.23 करोड़ रु. (लगभग) खर्च हो चुके हैं।

[अनुवाद]

रेल परियोजनाएं

2737. श्री जी.एम. सिद्दीश्वरः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) रेलवे के पास लंबित कर्नाटक सरकार से प्राप्त रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है तथा इनके लंबित होने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या रेलवे ने इनमें से कुछ परियोजनाओं को लागत भागीदारी आधार पर स्वीकृति दे दी है;

(ग) यदि हां, तो क्या राज्य सरकार इन परियोजनाओं की लागत की हिस्सेदारी वहन करने पर सिद्धान्त रूप से सहमत हो गई है;

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

(ङ) इन परियोजनाओं के कब तक आरंभ हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) लंबित परियोजनाएं उन परियोजनाओं को समझा गया है जो परियोजनाएं बजट में शामिल कर ली गई हैं लेकिन क्लीयरेंस प्रतीक्षित हैं। कर्नाटक में, बेंगलोर-व्हाइटफील्ड-कृष्णराजपुरम खंड पर दोहरीकरण का कार्य अभी शुरू नहीं हुआ है क्योंकि आवश्यक क्लीयरेंस अभी प्राप्त किया जाना है। इस परियोजना के अलावा, कर्नाटक राज्य में चालू नई लाइन आमान परिवर्तन और पूर्ण/आंशिक रूप से दोहरीकरण परियोजनाओं के काम जल्दी से पूरा करने के लिए भी अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

(ख) से (घ) राज्य सरकार कोट्टूर-हरिद्वार नई लाइन बेंगलोर-कैंगेरी और कैंगेरी-रामनगरम दोहरीकरण परियोजनाएं के लागत का दो तिहाई तथा सोलापुर-गदग आमान परिवर्तन परियोजना के बीजापुर-गदग की लागत का 50% खर्च की हिस्सेदारी के लिए सहमत हो गई है। इसके अलावा, राज्य सरकार हसन-मैंगलोर के आमान

परिवर्तन पर 45 करोड़ रु. की हिस्सेदारी के लिए भी सहमत हो गई है।

(ङ) कर्सीकेरे-हसन-मंगलौर आमान परिवर्तन परियोजना पर, कर्सीकेरे-हसन-सकलेशपुर एवं मैंगलोर (कनकनाडी)-सुब्रमन्या रोड खंडों पर पहले ही काम शुरू हो गया है।

बीजापुर-गदग के बीजापुर-बसवाना बागेवाडी, हसन-मंगलौर के सकलेशपुर-सुब्रमन्या रोड का आमान परिवर्तन तथा बैंगलोर-केंगेरी-बीडाडी का दोहरीकरण का काम 2005-06 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।

[हिन्दी]

अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाना

2738. श्रीमती किरण माहेश्वरी:
श्री अनिवाश राय खन्ना:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल बजट 2005-06 में रेलवे ने रेलगाड़ियों में अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाने की घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाने के लिए चुनी गई रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) रेलवे द्वारा इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(ङ) रेलवे को इससे प्रति वर्ष कितनी अतिरिक्त आय होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। लगभग 72 जोड़ी गाड़ियों में करीब 205 सवारी डिब्बों की वृद्धि की गई है। गाड़ियों में वृद्धि करना एक सतत् प्रक्रिया है, जो कि यातायात के पैटर्न, परिचालनिक व्यावहारिकता और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करती है।

(घ) और (ङ) चूंकि वृद्धि करना एक सतत् प्रक्रिया है, इसलिए वित्तीय स्थिति पर इसके पूरे प्रभाव का अनुमान नहीं लगाया जा सकता है। बहरहाल, यात्री आय में, पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में, चालू वित्त वर्ष के पहले तीन महीनों अर्थात् अप्रैल से जून तक 11.36% की वृद्धि हुई है।

शारीरिक तथा मानसिक रूप से नि:शक्त लोगों के लिए नई योजनाएं

2739. श्री रावसाहेब दानवे पाटील: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने शारीरिक तथा मानसिक रूप से नि:शक्त लोगों के शैक्षणिक प्रशिक्षण, पुनर्वास तथा कल्याण के लिए चालू वर्ष के दौरान नई योजनाएं तैयार की हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा योजनाओं के अंतर्गत कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के डिब्बों को बदला जाना

2740. श्री अनिवाश राय खन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के डिब्बे बदलने के लिए क्या मानदंड अपनाए जाते हैं;

(ख) अमृतसर-दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस किस वर्ष में आरंभ की गई थी;

(ग) क्या इस रेलगाड़ी के डिब्बों की स्थिति संतोषजनक है;

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार इन डिब्बों को बदलने का है; और

(ङ) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के सवारी डिब्बों का प्रतिस्थापन करने का मानदंड आयु एवं स्थिति है, साथ ही, सवारी डिब्बों की निर्धारित आयु 25 वर्ष है।

(ख) अमृतसर-दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस को 1994 में शुरू किया गया था।

(ग) जी हां। इस गाड़ी के सवारी डिब्बों की स्थिति संतोषजनक है।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

रेलवे हाकरों को लाइसेंस

2741. श्री अमिताभ नन्दी:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को रेलवे स्टेशनों विशेषकर दादर, कुर्ला, सिओन में हाकरों की बढ़ती समस्याओं की जानकारी है;

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

(ग) हाकरों की समस्याओं को सुलझाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या हाकरों को लाइसेंस देने के लिए पश्चिम बंगाल में एक प्रायोगिक परियोजना आरंभ करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी, हां। स्टेशनों और गाड़ियों में अप्राधिकृत फेरी वालों के कुछ मामलों के बारे में पता चला है।

(ग) रेल परिसरों और गाड़ियों में अप्राधिकृत फेरी वालों को रेल अधिनियम, 1989 और बाद में रेल (द्वितीय आशोधन) अधिनियम, 2003 के रूप में आशोधित, की धारा 144 के प्रावधानों के तहत दंडित किया जाता है। इन फेरी वालों को हटाने के लिए सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा कार्रवाई की जाती है क्योंकि उनकी वजह से यात्रियों को असुविधा होती है।

अप्राधिकृत फेरी वालों को पकड़ने के लिए रेलों द्वारा नियमित जांच की जाती है ताकि यात्री रेलवे प्लेटफार्मों पर निर्बाध रूप से आ-जा सके और आरामपूर्वक यात्रा कर सकें। रेलों को अनुदेश जारी किए गए हैं कि वे प्राधिकृत रेलवे खानपान ठेकेदारों के कर्मचारियों को फोटो परिचय पत्र दिया जाना सुनिश्चित करें।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ऊपरि पुलों का निर्माण

2742. श्री संजय धोत्रे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने त्वरित रूप से तथा निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऊपरि पुलों के निर्माण की कोई योजना बनाई है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जहां यातायात का घनत्व एक लाख गाड़ी वाहन इकाइयों से अधिक होता है, वहां पर व्यस्त समपार के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुल का निर्माण लागत में भागीदारी के आधार पर अन्यथा निक्षेप शर्तों पर किया जाता है। दोनों मामलों में प्रस्ताव संबंधित राज्य सरकार/सड़क प्राधिकारियों द्वारा मौजूदा नियमानुसार अपेक्षित कतिपय प्रारंभिक पूर्वापेक्षाएं अर्थात् कार्य की लागत में भागीदारी, ऊपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण पूरा होने पर समपार बंद करना आदि शर्तों को पूरा करते हुए प्रस्ताव प्रायोजित करना होता है।

रेलें, रेलपथ के आर-पार पुल के भाग का निर्माण करती हैं तथा राज्य सरकार पहुंच मार्गों का निर्माण करती है। पहुंच मार्गों के कार्य के साथ-साथ या इससे पहले रेलवे अपने हिस्से का कार्य पूरा करने का हर संभव प्रयास करती है।

उरई स्टेशन पर ठहराव

2743. श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश में उरई स्टेशन पर 1074 अप उद्योग नगरी एक्सप्रेस (सीएनबी से एलटीटी) तथा 2107/2108 लोकमान्य तिलक (टी)-लखनऊ एक्सप्रेस को ठहराव प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके कब तक प्रभावी हो जाने की संभावना है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

उग्रवाद विरोधी अभियान

2744. कुंवर मानवेन्द्र सिंह: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष उग्रवादियों के विरुद्ध चलाए गए आपरेशनों (अभियानों) में भारतीय सेना के कितने जवान हताहत हुए हैं;

(ख) क्या भारतीय सेना द्वारा उग्रवादियों के विरुद्ध चलाए जाने वाले आपरेशनों में भारतीय वायु सेना की सेवाएं लेने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) विगत तीन वर्षों के दौरान भारतीय सेना के हताहतों की संख्या इस प्रकार है:-

वर्ष	संघातक
2002	417
2003	463
2004	310
कुल	1190

(ख) से (घ) भारतीय वायु सेना संक्रिया-क्षेत्र से सैन्य/टुकड़ियों को लाने ले जाने, हताहतों को ले जाने तथा जम्मू-कश्मीर में आतंकवाद-रोधी संक्रियाओं में दूरस्थ तथा दुर्गम क्षेत्र में तैनात अथवा कार्यरत उनकी सैन्य टुकड़ियों को हवाई सहायता पहुंचाने में सेना की सहायता करती आ रही है।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा धन उधार लेना

2745. श्री सज्जन कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष 15 प्रतिशत से 16 प्रतिशत की दर पर धन उधार लिया गया है और इस धन को 8.55 प्रतिशत से 12.50 प्रतिशत की दर से सावधि जमा में निवेश किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके परिणामस्वरूप प्राधिकरण को कितना नुकसान हुआ है; और

(ग) इसके लिए जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही किए जाने का प्रस्ताव है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेल पटरियों की खरीद

2746. श्री अधीर चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भिलाई इस्पात संयंत्र से ही रेल पटरियां खरीद रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार के ध्यान में यह बात आयी है कि देश में गैर-सरकारी क्षेत्र में भी बेहतर गुणवत्ता और अधिक लंबाई वाली रेल पटरियां बनायी जा रही हैं; और

(ग) यदि हां, तो गैर-सरकारी क्षेत्र से रेल पटरियों को खरीदने को प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ताकि बेहतर गुणवत्ता वाली रेल पटरियों की उपलब्धता में स्वस्थ प्रतिस्पर्धा हो सके?

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

(ख) और (ग) जी नहीं। बहरहाल, पटरियों की सप्लाई के लिए एक निजी क्षेत्र ने रेलवे से संपर्क किया है। इसकी विनिर्माण प्रौद्योगिकी और गुणवत्ता मानकों का भारतीय रेल के अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा मूल्यांकन किया जा रहा है। गुणवत्ता मानकों के संतोषजनक मूल्यांकन के बाद ही पटरियों की सप्लाई के संबंध में निर्णय किया जाएगा।

सशस्त्र बलों, न्यायपालिका और स्वायत्त निकायों में आरक्षण

2747. श्री मंजुनाथ कुन्नुर: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग ने सशस्त्र बलों, न्यायपालिका और स्वायत्त निकायों में आरक्षण की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में आयोग द्वारा की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) फरवरी, 2004 में गठित राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग ने सिफारिशों वाली कोई रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है।

[हिन्दी]

जवानों को पेंशन

2748. मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूडी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को स्वास्थ्य के आधार पर सेवानिवृत्त होने वाले जवानों की पेंशन के नियतन के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इससे संबंधित नियमों में संशोधन करने का है;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में उत्तरांचल उच्च न्यायालय द्वारा दिए निर्णय की जानकारी है; और

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

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) स्वास्थ्य के आधार पर कार्यमुक्त किए गए जवानों की पेंशन-निर्धारण संबंधी शिकायतों सहित, पेंशन के विभिन्न पहलुओं के बारे में भूतपूर्व सैनिकों से अभ्यावेदन प्राप्त हो रहे हैं।

(ख) जब भी आवश्यक समझा जाता है संशोधन किए जाते हैं।

(ग) और (घ) उत्तरांचल उच्च न्यायालय सहित विभिन्न न्यायालयों से समय-समय पर आदेश प्राप्त होते रहते हैं जिन पर समुचित कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइंस/एअर इंडिया में पायलटों द्वारा त्यागपत्र

2749. श्री अनन्त नायक: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया में कार्यरत अनेक पायलटों ने या तो त्याग-पत्र दे दिया है अथवा स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति मांगी है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की एयरलाइनों के उन पायलटों की संख्या, जिन्होंने चालू वर्ष के दौरान त्यागपत्र/स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति ली है, निम्नानुसार है:

(1) एअर इंडिया	-	4
(2) एअर इंडिया एक्सप्रैस	-	12
(3) इंडियन एयरलाइंस	-	8
(4) एलाइंस एयर	-	29

तथापि, एअर इंडिया एक्सप्रैस तथा इंडियन एयरलाइंस ने अभी तक क्रमशः 12 तथा 7 पायलटों का त्यागपत्र स्वीकार नहीं किया है। एक पायलट की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति का अनुरोध इंडियन एयरलाइंस के पास जांच के अधीन है।

(ग) विमानन क्षेत्र में पर्याप्त वृद्धि के परिणामस्वरूप पायलटों के लिए मांग में एकाएक उछाल आया है। एअर इंडिया व इंडियन एयरलाइंस दोनों तथा इनकी अनुषंगी पायलटों की सेवाओं को रोक रखने के लिए पायलटों के साथ नजदीकी सम्पर्क बनाए रख रही है। इसके अतिरिक्त सार्वजनिक क्षेत्र की एयरलाइनों द्वारा इस संबंध में सतत् आधार पर उठाए गए कुछ कदम इस प्रकार हैं:- (1) परिलब्धियों को स्थापित भारतीय वाहकों की तुलना में तुल्य स्तर पर रखना, (2) उच्च स्तर की जॉब सिक्योरिटी पेश करना, (3) लाइसेंस की गुमशुदगी संबंधी बीमा तथा पायलटों के लिए बीमा कवरेज का संशोधन, ताकि उन्हें उच्चस्तर की सुरक्षा प्रदान की जा सके, तथा (4) पायलटों की सेवाओं को, उनके लाइसेंस की वैधता के अध्यधीन, सेवानिवृत्ति की आयु से आगे उपयोग करना।

[हिन्दी]

मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेल लाइन

2750. श्री सीता राम यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी तक बनाई जाने वाली रेल लाइन के निर्माण में अभी तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) आज की तारीख तक उक्त परियोजना पर कितना व्यय हुआ है; और

(ग) प्रस्तावित रेल लाइन के निर्धारित समय-सीमा में पूरा न होने के क्या कारण हैं और इसके कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) भूमि अधिग्रहण, मिट्टी और पुल संबंधी कार्य प्रारंभ किए गए हैं। समग्र वास्तविक प्रगति 48% है।

(ख) 31.3.2005 तक परियोजना पर 51.67 करोड़ रु. (लगभग) व्यय किया जा चुका है।

(ग) संसाधनों की समग्र उपलब्धता के अनुसार कार्य की प्रगति हो रही है। परियोजना के पूर्ण होने की कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

भुवनेश्वर विमानपत्तन का उन्नयन

2751. श्री परसुराम माझी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भुवनेश्वर विमानपत्तन को अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में विकसित करने संबंधी प्रस्ताव लम्बे समय से लम्बित है;

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

(ग) इस प्रस्ताव को मंजूर करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) भुवनेश्वर हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में अपग्रेड किए जाने के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ है। तथापि, इस समय भुवनेश्वर हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में घोषित करने का प्रस्ताव नहीं है।

आयरनीकुन्नु में शिव मंदिर

2752. श्री के.सी. पलनिसामी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग को केरल में पंडालम के पास आयरनीकुन्नु गांव में एक प्राचीन शिव मंदिर के अवशेषों का पता चला है;

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

(ग) सरकार द्वारा स्थल और प्राचीन मंदिर के अवशेषों के संरक्षण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, नहीं। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को अभी हाल में केरल में कोई प्राचीन शिव मंदिर नहीं मिला है। तथापि, पुरातत्व विभाग, केरल सरकार को अभी हाल में केरल के पतनमतिट्टा जिला में पंडालम के पास आयरनीकुन्नु में संयोग से एक प्राचीन शिव मंदिर के अवशेष प्राप्त होने की बात कही गई है। अवशेष गोलाकार शिव मंदिर का हिस्सा प्रतीत होते हैं जो लगभग बारहवीं से चौदहवीं शताब्दी ई. के प्रतीत होते हैं। स्थल पर एक शिवलिंग भी देखा गया है। इस मंदिर की विशेषताएं इस क्षेत्र में ज्ञात सामान्य विशेषताओं जैसी हैं तथा इसका एक तहखाना था और वेदिका अपनी जगह नहीं थी। ऐसा प्रतीत होता है कि यह मंदिर किसी प्राकृतिक आपदा में नष्ट हो गया था।

(ग) पुरातत्व विभाग, केरल सरकार ने मंदिर के अवशेषों का विस्तृत अध्ययन तथा प्रलेखन शुरू किया है।

दूरस्थ क्षेत्रों के लिए रेल संपर्क

2753. श्री कीर्ति वर्धन सिंह:
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 2004 के बजट में प्रस्तावित दूरस्थ क्षेत्रों के लिए रेल संपर्क योजना धनराशि उपलब्ध न कराए जाने के कारण अभी तक शुरू नहीं हो पाई है, जैसा कि दिनांक 18 जुलाई, 2005 के ''बिजनेस स्टैण्डर्ड'' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या राज्य सरकारों ने इस उद्देश्य के लिए दिए जाने वाले अपने हिस्से देने से मना कर दिया है;

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

(ङ) सरकार द्वारा उक्त योजना के क्रियान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी, हां। रिमोट एरिया रेल संपर्क योजना (आर.ए.आर. एस.वाई.) में पांच वर्ष की अवधि में 20,000 करोड़ रुपए का निवेश शामिल है ताकि वित्तीय दृष्टि से अलाभप्रद नई लाइन और आमान-परिवर्तन परियोजनाओं का कार्य शीघ्र पूरा किया जा सके जिनसे देश के दूरस्थ और पिछड़े क्षेत्रों में रेल संपर्क मुहैया होगा और इस प्रकार उन क्षेत्रों के समग्र आर्थिक विकास के लिए बुनियादी ढांचा उपलब्ध होगा।

(ग) से (ङ) रिमोट एरिया रेल संपर्क योजना के अंतर्गत शामिल परियोजनाओं की लागत में योगदान करने के लिए राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है। अधिकांश राज्य सरकारों से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है। इस योजना के लिए विशिष्ट धनराशि सृजित करने का प्रस्ताव है।

संरक्षित स्मारक घोषित करना

2754. श्री ई.जी. सुगावनमः क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 2004-05 के दौरान सरकार द्वारा किन्हीं स्मारकों/स्थलों को संरक्षित घोषित किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार ने संरक्षित घोषित किए जाने के लिए किन्हीं अन्य स्मारकों/स्थलों की पहचान की है;

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

(ङ) इन स्मारकों के संरक्षण, परिरक्षण और अनुरक्षण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इसके लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, हां। वर्ष 2004-05 के दौरान राष्ट्रीय महत्व के घोषित स्मारकों/स्थलों की सूची विवरण-I में दी गई है।

(ग) और (घ) जी, हां। ऐसे स्मारकों/स्थलों की सूची विवरण-II में दी गई है, जिनके लिए प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल एवं अवशेष अधिनियम, 1958 के उपबंधों के अंतर्गत प्रारम्भिक राजपत्र अधिसूचना जारी की गई तथा संबंधित जनता/एजेंसियों से आपत्तियां/सुझाव आमंत्रित किए गए।

(ङ) स्मारकों का संरक्षण तथा परिरक्षण एक सतत् प्रक्रिया है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (भा.पु.स.) अपने वार्षिक संरक्षण कार्यक्रम के अंतर्गत संरक्षित स्मारकों का नियमित रखरखाव कार्य, संरचनात्मक संरक्षण, विशेष मरम्मतें तथा रासायनिक संरक्षण का कार्य करता है। उपर्युक्त के अतिरिक्त, चुनिंदा स्मारकों का भूदृश्य निर्माण कार्य भी किया जाता है। वर्ष 2005-06 के लिए, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के संरक्षण कार्यक्रम के लिए 12871.00 लाख रुपए आबंटित किए हैं।

विवरण I

वर्ष 2004-05 के दौरान संरक्षित स्मारकों की सूची

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान	जिला	राज्य
1	2	3	4	5
1.	महाराजा रणजीत सिंह का ग्रीष्मकालीन महल	कंपनी बाग	अमृतसर	पंजाब
2.	प्रागैतिहासिक मानवतारोपी आकृति	कुमटी तहसील कुदलिगी	जिला बेलारी	कर्नाटक
3.	चंद्रशेखर मंदिर (स्मारक समूह तथा प्राचीन सीढ़ियां)	योगपीठ कपिला तहसील गोंडिया	धेनकनाल	उड़ीसा
4.	अन्नाकोटेश्वर मंदिर	लतादेइपुर, तहसील-गोंडिया	धेनकनाल	उड़ीसा
5.	कनकेश्वर महादेव मंदिर तथा मंदिर समूह	मौजा-कुआलो, सी सं. 4, तहसील पाराजंग	धेनकनाल	उड़ीसा

1	2	3	4	5
6.	अनंतशायी विष्णु	सारंगा तहसील-पारार्जग	धेनकनाल	उड़ीसा
7.	बलबन खान का मकबरा तथा जमाली कमाली	लाडो सराय महरौली	दिल्ली	दिल्ली
8.	जवाहर लाल नेहरू स्टेडियम के निकट अज्ञात मकबरा	प्रगति विहार	नई दिल्ली	नई दिल्ली
9.	हयग्रीव माधव मंदिर	हाजो	कामरूप	असम
10.	नील कुठी टीला	मौजा चाक चांदपारा	जिला मुर्शिदाबाद	पश्चिम बंगाल
11.	ब्रह्मा मंदिर	पुष्कर	अजमेर	राजस्थान

विवरण II

उन स्मारकों की स्थिति, जिनके बारे में 2002, 2003, 2004 एवं 2005 के दौरान राष्ट्रीय महत्व का घोषित किए जाने के लिए प्रारंभिक राजपत्र अधिसूचना जारी की गई है

क्र.सं.	स्मारक का नाम
1.	भीमगढ़ किला रियासी, जिला ऊधमपुर, जम्मू एवं कश्मीर
2.	हनुमान मंदिर परिसर, कनाट प्लेस, नई दिल्ली
3.	पुष्कर घाट पुष्कर, जिला अजमेर, राजस्थान
4.	तेल महल से लगी गुफाएं तथा अन्य ऐतिहासिक अवशेष जिला लेह (लद्दाख), जम्मू एवं कश्मीर
5.	गणेश मंदिर एवं कामेश्वर मंदिर, हाजो, जिला कामरूप, असम
6.	श्री श्री केदार मंदिर, हाजो, जिला कामरूप, असम
7.	स्थल सयाना पेरूमल मंदिर, मामल्लापुरम, तालुक तिरूक्कलुकुंदरम, जिला कांचीपुरम, तमिलनाडु
8.	शेख अली की गुमटी, डिफेंस कालोनी, नई दिल्ली
9.	प्राचीन शिव मंदिर एवं कुआं, जल विहार, नई दिल्ली
10.	काला गुंबद, प्रगति विहार, डिफेंस कालोनी, दिल्ली
11.	शिकारगढ़, जौन्टी गांव, तहसील सरस्वती विहार, दिल्ली
12.	भूतल अलवर, महाबलीपुरम, तालुक तिरूक्कलुकुंदरम, जिला कांचीपुरम, तमिलनाडु
13.	नरसिंहगढ़ किला, तहसील नरसिंहगढ़, जिला रायगढ़, मध्य प्रदेश

उड़ीसा में नए एफ.एम. ट्रांसमीटर्स

2755. **श्री गिरिधर गमांग:** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चालू वित्त वर्ष के दौरान उड़ीसा में नए एफ.एम. ट्रांसमीटर्स लगाने के लिए किन स्थानों की पहचान की गई है; और

(ख) उन स्थानों पर नए ट्रांसमीटर्स लगाने संबंधी कार्य में अभी तक कितनी प्रगति हुई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि 10वीं योजना के दौरान, निम्नलिखित स्थानों पर नए एफ.एम. ट्रांसमीटर्स का प्रस्ताव है:-

(1) रायरंगपुर में 1 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(2) रायगढ़ा में 5 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(3) देवगढ़ में 5 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(4) परलाखेमुंडी में 5 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(5) भुवनेश्वर में 10 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(6) भवानीपटना में 10 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर

(7) बारीपाड़ा में 5 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर।

रायरंगपुर और बारीपाड़ा के लिए ट्रांसमीटर उपकरण प्राप्त कर लिए गए हैं तथा इनकी स्थापना का कार्य वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान पूरा कर लिए जाने की आशा है।

रायगढ़ा, देवगढ़ और परलाखेमुंडी में 5 कि.वा. ट्रांसमीटरों के लिए स्थल का अधिग्रहण अभी किया जाना है। इसके अतिरिक्त, भुवनेश्वर और भवानी पटना में 10 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटरों से संबंधित स्कीमों को अभी सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया जाना है।

पेट्रोल पंपों का रद्द किया जाना

2756. श्री प्रबोध पाण्डा:
श्री निखिल कुमार:
श्री अधीर चौधरी:

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

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने हाल ही में सरकार को वर्ष 2000 और 2003 के बीच आबंटित किए गए पेट्रोल पंपों के आबंटन को रद्द करने संबंधी निर्देश दिया है;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) पूर्व डीलर चयन बोर्डों द्वारा किए गए कुछ चयनों के संबंध में जुलाई-अगस्त, 2002 के दौरान प्रचार माध्यमों द्वारा की गई रिपोर्ट की जांच करने के लिए भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा नियुक्त दो सेवानिवृत्त न्यायाधीशों की समिति ने 29.9.2004 को न्यायालय में अपनी रिपोर्ट जमा कर दी थी। समिति ने खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों (पेट्रोल पंपों), एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों तथा एसकेओ-एलडीओ डीलरशिपों के ऐसे कुल 409 मामलों पर विचार किया था। दिनांक 19.7.2005 के अपने अंतरिम आदेश में, भारत के उच्चतम न्यायालय ने समिति द्वारा परीक्षित डीलरशिपों/डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के कुल मामलों में से 178 मामलों के संबंध में समिति की रिपोर्ट स्वीकार की है, जिनके संबंध में समिति की रिपोर्ट के विरुद्ध अनापत्ति दर्ज की गई है। न्यायालय ने आगे तेल कंपनियों को समिति की सिफारिशों के आधार पर कार्य करने के निर्देश दिए हैं। इन 178 मामलों में 72 ऐसे मामले शामिल हैं जिनके संबंध में समिति द्वारा डीलरों/डिस्ट्रीब्यूटरों का चयन यथावत नहीं रखा गया है। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों को न्यायालय के आदेशों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए कहा गया है।

[हिन्दी]

आटो टेस्टिंग ट्रैक की स्थापना

2757. श्री चन्द्रभान सिंह:
श्री कृष्णा मुरारी मोघे:

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

(क) क्या सरकार के पास इंदौर के निकट आटो टेस्टिंग ट्रैक की स्थापना करने संबंधी कोई योजना है;

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

(ग) किन राज्यों ने आटो टेस्टिंग ट्रैक योजना के अंतर्गत निःशुल्क भूमि आबंटन के लिए प्रस्ताव सौंपे हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इन पर क्या निर्णय लिया गया है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) सरकार ने भारत में विश्वस्तरीय आटोमोटिव परीक्षण सुविधाएं मुहैया कराने के लिए 'राष्ट्रीय आटोमोटिव परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास अवसंरचना परियोजना (नैट्रिप)' को अनुमोदित कर दिया है। इस परियोजना के अभिन्न भाग के रूप में, उपयुक्त भूमि उपलब्ध होने पर मध्य प्रदेश में भी एक आटोमोटिव परीक्षण ट्रैक की परिकल्पना की गई है।

(ग) और (घ) ट्रैक की स्थापना के लिए, मध्य प्रदेश, राजस्थान तथा आंध्र प्रदेश राज्यों द्वारा स्थान देने की पेशकश की गई है। समग्र स्थानीय उपयुक्तता के आधार पर, सरकार ने मध्य प्रदेश में परीक्षण ट्रैक स्थापित करने का निर्णय लिया है।

वेतनमानों में संशोधन

2758. श्री चन्द्रशेखर दूबे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पांचवें वेतन आयोग की रिपोर्ट के बाद रेल मंत्रालय के एफ.ए. और सी.ए.ओ. विभाग के अंतर्गत कार्य करने वाले लेखा विभाग के कर्मचारियों की मांग पर उनके वेतनमानों में संशोधन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे का विचार इसी विभाग के अंतर्गत कार्य करने वाले नकद और वेतन विभाग के कर्मचारियों को, जिन्हें अभी तक लेखा विभाग के समान वेतन मिल रहा है, को इनके समान वेतनमान देने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) रोकड़ एवं वेतन विभाग के कर्मचारियों के वेतनमान संशोधित करके लेखा विभाग के कर्मचारियों के बराबर नहीं किए गए हैं क्योंकि लेखा संवर्ग के समान रोकड़ एवं वेतन संवर्ग में किसी भी स्तर पर स्नातकों की सीधी भर्ती नहीं की जाती है।

[अनुवाद]

प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ समारोह

2759. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास 1857 के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की 150वीं वर्षगांठ का समारोह आयोजित करने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजनार्थ किसी समिति का गठन किया गया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) जी हां। सरकार ने मंत्रियों के समूह की एक समिति गठित की है जिसमें निम्नलिखित सदस्य हैं:-

श्री अर्जुन सिंह,
मानव संसाधन विकास मंत्री

श्री शिवराज पाटिल,
गृह मंत्री

श्री एस. जयपाल रेड्डी
सूचना व प्रसारण और संस्कृति मंत्री

श्री सुनील दत्त,
युवा मामले एवं खेल मंत्री
(देहांत हो चुका है)

ओबीसी कर्मचारी कल्याण संगठन के साथ आवधिक बैठक

2760. डा. के. धनराजु: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आरक्षण के क्रियान्वयन की अनुवीक्षण और ओबीसी कर्मचारियों की शिकायतों को निपटाने के लिए ओबीसी कर्मचारी कल्याण संगठन के साथ आवधिक बैठक आयोजित करने संबंधी निर्णय लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2004 और 2005 के दौरान आज की तारीख तक कितनी बैठक सम्पन्न हुई हैं; और

(ग) सरकार का आवधिक बैठकें आयोजित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

[हिन्दी]

पंचायती प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना

2761. श्री श्रीचन्द कृपलानी: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान सरकार ने नए पंचायती प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना संबंधी अनुमोदन हेतु कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) सरकार द्वारा इसके लिए कितना धन अनुमोदित किया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, नहीं। पंचायती राज मंत्रालय को राजस्थान सरकार से नए पंचायत प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है लेकिन ऐसे प्रस्ताव के प्राप्त होने पर मंत्रालय उस पर विचार करने के लिए तैयार है।

(ख) से (घ) पंचायती राज मंत्रालय नव निर्वाचित सदस्यों से क्षमता निर्माण प्रशिक्षण कार्यक्रमों को सहायता देता है ताकि वे

संविधान में निर्धारित अपने कर्त्तव्यों एवं उत्तरदायित्वों का प्रभावपूर्ण ढंग से निर्वहन कर सकें। इस प्रयोजनार्थ, मंत्रालय ने चालू वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए कुल 29.40 करोड़ रुपए निर्धारित किए हैं।

[अनुवाद]

अन्य पिछड़े वर्गों के लिए धनराशि

2762. श्री आर.एल. जालप्पा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2005-06 के दौरान अन्य पिछड़े वर्गों को शक्ति संपन्न बनाने के लिए योजना-वार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई है;

(ख) उक्त योजनाओं के अंतर्गत 2004-05 के दौरान प्रयुक्त धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या प्रदान की गई धनराशि जनसंख्या के अनुपात में अत्यधिक कम है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) पूर्व निर्मुक्तियों के उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त होने के बाद ही राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन, गैर-सरकारी संगठनों को निधि जारी की जाती है। गैर-सरकारी संगठनों के मामले में, चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा विधिवत सत्यापित व्यय का लेखा परीक्षित विवरण सहित पहले जारी निधि का उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त होने के बाद ही सहायता अनुदान की दूसरी किस्त जारी की जाती है। वर्ष 2004-05 के दौरान उक्त योजनाओं के अंतर्गत प्रयुक्त धनराशि और विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत 2005-06 के दौरान 31.7.2005 तक जारी निधि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) जनगणना में अन्य पिछड़े वर्गों के लिए अलग से कोई उल्लेख नहीं होता है।

विवरण

अन्य पिछड़े वर्गों को सशक्त बनाने के लिए, 2004-05 के लिए राज्यों से प्राप्त योजना-वार उपयोगिता प्रमाण-पत्र और 2005-06 के दौरान जारी निधि

(31.7.2005 तक)
(करोड़ रुपए)

क्र.सं.	योजना का नाम	2004-05		2005-06	
		जारी धनराशि	प्राप्त उपयोगिता प्रमाण-पत्र	निम्नलिखित राज्यों से उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त हुए	जारी निधि
1	2	3	4	5	6
1.	अन्य पिछड़े वर्गों के लिए मैट्रिक-पूर्व छात्रवृत्ति	18.75	7.10	गुजरात, उत्तर प्रदेश और मणिपुर	4.94
2.	अन्य पिछड़े वर्गों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति	24.66	12.17	गुजरात, उत्तर प्रदेश और मणिपुर	9.78
3.	अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों एवं छात्राओं के लिए छात्रावास	12.76	3.09	मध्य प्रदेश, और उत्तर प्रदेश	0.00

1	2	3	4	5	6
4.	अन्य पिछड़े वर्गों के लिए कार्यरत स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान	5.50	देय नहीं	-	0.89
5.	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त एवं विकास निगम	18.72	18.72	-	0.00
6.	अन्य पिछड़े वर्गों के लिए योग्यता छात्रवृत्ति	0.00	लागू नहीं	-	0.00

दृष्टिहीनों हेतु विद्यालय/संस्थान

2763. श्री राजेन्द्र कुमार: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न राज्यों में राज्य-वार कितने दृष्टिहीन हैं;

(ख) क्या चालू वर्ष के दौरान दृष्टिहीनों के लिए नये विद्यालय और संस्थान खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वे कहां खोले जाएंगे; और

(घ) इस उद्देश्य हेतु कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जनगणना, 2001 के अनुसार दृष्टिहीन व्यक्तियों के आंकड़े विवरण में हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

राज्य	2001 की जनगणना के अनुसार दृष्टिहीन व्यक्तियों की संख्या
1	2
अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	3321
आंध्र प्रदेश	581587
अरुणाचल प्रदेश	23079
असम	282056
बिहार	1005605
चंडीगढ़	8422
छत्तीसगढ़	160131
दादरा व नगर हवेली	2346
दमन व दीव	1898
दिल्ली	120712
गोवा	4393
गुजरात	494624
हरियाणा	210358
हिमाचल प्रदेश	64122
जम्मू-कश्मीर	208713
झारखंड	186216
कर्नाटक	440875
केरल	334622
लक्षद्वीप	603

1	2
मध्य प्रदेश	636214
महाराष्ट्र	580930
मणिपुर	11713
मेघालय	13381
मिजोरम	6257
नागालैंड	9968
उड़ीसा	514104
पांडिचेरी	10646
पंजाब	170853
राजस्थान	753962
सिक्किम	10790
तमिलनाडु	964063
त्रिपुरा	27505
उत्तर प्रदेश	1852071
उत्तरांचल	85668
पश्चिम बंगाल	862073
संपूर्ण भारत	10634881

[हिन्दी]

समुद्री मार्गों से घुसपैठ

2764. श्री अजीत कुमार सिंह:
डा. एम. जगन्नाथ:
श्री कैलाश मेघवाल:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आतंकवादी समुद्री मार्गों से देश में घुसपैठ कर रहे हैं;

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

(ग) सरकार ने तटीय क्षेत्रों से घुसपैठ पर अंकुश लगाने के लिए क्या उपाय किये हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) समुद्री मार्गों से आतंकवादियों की घुसपैठ की किसी घटना की रिपोर्ट नहीं मिली है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) भारतीय नौसेना और तटरक्षक बल द्वारा समुद्री तट तथा अंतर्राष्ट्रीय सामुद्रिक सीमा रेखा पर मियमित रूप से निगरानी की जा रही है।

[अनुवाद]

एचएमटी अनुषंगी औद्योगिक शेडों का हस्तान्तरण

2765. श्री के. विरूपाक्षप्पा: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास एच.एम.टी. अनुषंगी औद्योगिक शेडों का स्वामित्व व्यक्तिगत लाइसेंसधारकों को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव लंबित पड़ा है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर केन्द्र सरकार ने क्या निर्णय लिया है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) एच.एम.टी. अनुषंगी औद्योगिक शेडों का स्वामित्व व्यक्तिगत लाइसेंसधारकों को हस्तांतरित करने का कोई प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास लम्बित नहीं है। एचएमटी के निदेशक मंडल ने प्रचलित बाजार दर पर ही इन शेडों का स्वामित्व हस्तांतरित करने पर विचार करने का निर्णय लिया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

सीमावर्ती सड़कों का निर्माण

2766. श्री के.सी. सिंह 'बाबा': क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि चीन, तिब्बत और नेपाल की सीमा के साथ भारत में उत्तरांचल के कई गांवों में कोई सीमावर्ती सड़क नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो उत्तरांचल के सीमावर्ती गांवों में सड़कों के निर्माण के लिए सरकार द्वारा उठाए गए/उठाए जाने वाले कदम क्या हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) सड़कों का निर्माण मुख्यत: राज्य का मामला है तथा किसी राज्य के भीतर

की सड़कों का दायित्व राज्य सरकार का है। तथापि, सीमा सड़क संगठन, सशस्त्र बलों की संक्रियात्मक आवश्यकताओं के अनुसार सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण कार्य में लगा हुआ है। यह संगठन उत्तरांचल में लगभग 620 कि.मी. संक्रियात्मक सड़कों तथा 773 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण और अनुरक्षण कर रहा है।

[हिन्दी]

रेल टिकटों की घर पर सुपुर्दगी

2767. श्री पुन्नूलाल मोहले: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में घर पर ही रेल टिकटों की सुपुर्दगी की कोई योजना आरम्भ की है;

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

(ग) यह योजना किन शहरों में आरंभ की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) के माध्यम से अगस्त 2002 में इंटरनेट पर आरक्षण प्रारंभ किया गया था, जिसमें आरक्षित टिकटों की सुपुर्दगी घर पर की जा सकती है। टिकट सुपुर्दगी की यह सुविधा वर्तमान में 170 शहरों में उपलब्ध है।

(ग) उन शहरों की सूची जहां टिकट सुपुर्दगी की सुविधा उपलब्ध है, विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

क्र.सं.	शहर का नाम
1	2
1.	अगरतला
2.	आगरा
3.	अहमदाबाद
4.	ऐजाल
5.	अजमेर
6.	अलपुझा
7.	अलीगढ़
8.	इलाहाबाद
9.	अलुवा
10.	अंबाला
11.	अमृतसर
12.	आनंद
13.	आसनसोल
14.	औरंगाबाद
15.	बेंगलोर
16.	बरेली
17.	बेलगाम
18.	भटिंडा
19.	भावनगर
20.	भिलाई
21.	भोपाल
22.	भुवनेश्वर
23.	भुज
24.	बीकानेर
25.	बिलासपुर
26.	बोकारो
27.	चंडीगढ़
28.	चेंगान्नुर
29.	चेन्नई
30.	कोयम्बटुर
31.	कुडुपाह
32.	कटक
33.	दादरी
34.	दार्जिलिंग
35.	देहरादून
36.	धनबाद

1	2
37.	धारवाड़
38.	डिब्रुगढ़
39.	दीमापुर
40.	डिंडीगुल
41.	दुर्ग
42.	दुर्गापुर
43.	एरोड
44.	फरीदाबाद
45.	फिरोजपुर
46.	फिरोजाबाद
47.	गांधीनगर
48.	गंगटोक
49.	गाजियाबाद
50.	गोवा
51.	गोरखपुर
52.	ग्रेटर नोएडा
53.	गुलवर्ग
54.	गुना
55.	गुंटूर
56.	गुड़गांव
57.	गुवाहाटी
58.	ग्वालियर
59.	हल्दिया
60.	हल्द्वानी
61.	हजिरा
62.	हुगली
63.	होशियारपुर
64.	हावड़ा
65.	हुबली
66.	हैदराबाद
67.	इम्फाल
68.	इंदौर
69.	इज्जतनगर
70.	जबलपुर
71.	जयपुर
72.	जालंधर
73.	जलगांव
74.	जम्मू
75.	जामनगर
76.	जमशेदपुर
77.	झांसी
78.	जोधपुर
79.	जोरहट
80.	काकीनाडा
81.	कांदला
82.	कन्नुर
83.	कानपुर
84.	करनाल
85.	कटनी
86.	खड़गपुर
87.	कोची
88.	कोहिमा
89.	कोल्हापुर
90.	कोलकाता
91.	कोल्लम
92.	कोटा
93.	कोट्टायम
94.	कोविलपट्टि

1	2
95.	कोझिकोड
96.	करनूल
97.	लखनऊ
98.	लुधियाना
99.	मदुरै
100.	मंगलोर
101.	मणिपाल
102.	मथुरा
103.	मेरठ
104.	मेट्टुपलयम
105.	मुरादाबाद
106.	मुम्बई
107.	मैसूर
108.	नगरकोइल
109.	नागपुर
110.	नैनीताल
111.	नासिक
112.	नवसरी
113.	नल्लोर
114.	नई दिल्ली
115.	निजामाबाद
116.	नोएडा
117.	ऊटी
118.	पलक्काड
119.	पंचकुला
120.	पानीपत
121.	पटियाला
122.	पटना
123.	पांडिचेरी
124.	पुणे
125.	पुरी
126.	रायगढ़
127.	रायपुर
128.	राजमुंद्री
129.	राजपलयम
130.	राजकोट
131.	रांची
132.	रीवा
133.	रुड़की
134.	राउरकेला
135.	सहारनपुर
136.	सेलम
137.	सतना
138.	सोगोर
139.	सिकंदराबाद
140.	शिलांग
141.	शिमला
142.	सिवसागर
143.	सिलचर
144.	सिलगिुड़ी
145.	सिल्वासा
146.	शिवकाशी
147.	श्रीनगर
148.	श्रीनगर
149.	ठाणे
150.	तंजावूर
151.	तिरूचिरापल्ली
152.	तिरूनेलवेलि

1	2
153.	तिरूपति
154.	तिरूपुर
155.	तिरूवल्ला
156.	तिरूवनंतपुरम
157.	त्रिशुर
158.	तुमकुर
159.	तुतिकोरिन
160.	उदयपुर
161.	उडुपि
162.	उज्जैन
163.	वडोदरा
164.	वापी
165.	वाराणसी
166.	विजयवाड़ा
167.	विशाखापत्तनम
168.	वृन्दावन
169.	वारांगल
170.	यमुनानगर

रेलवे स्टेशनों का विस्तार और नवीकरण

2768. श्री बापू हरी चौरे:
श्री तुकाराम गणपत राव रेंगे पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र के किन रेलवे स्टेशनों का विस्तार और नवीकरण कार्य चालू वित्तीय वर्ष में आरंभ किया गया है;

(ख) यदि हां, तो स्टेशन-वार उन पर कितनी राशि व्यय की गई;

(ग) क्या इन रेलवे स्टेशनों का विस्तार और नवीकरण कार्य पूरा हो गया है;

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

(ङ) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान किन रेलवे स्टेशनों का नवीकरण किया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पिछले वित्तीय वर्ष में महाराष्ट्र में जिन स्टेशनों पर विस्तार और नवीकरण कार्य शुरू किया गया है वे हैं—अकोट, अम्बारी, औरंगाबाद, बासमत, भोकर, बोलडा, चोंडी, चुड़वा, दामिनी, गंगाखेड़, हिंगोली, जालना, किंवात, कोसाई, लासूर, लिंबागांव, मरसूल, मंवात रोड, मुधेड़, मुगत, नागरसोल, नंदापुर, नांदेड़, मुकुमवाड़ी, परभनी, पूर्णा, पोकामी, नरसिम्हा, सेलू, सिरित, उमराम, वड़गांव नीला, वशीम, चाकूर, घाटनंदुर, हेर, जांवल, मानिकगढ़, माकुड़ी, पनगांव, पर्ली, वैजनाथ, पार्तुर, विहिरगांव, विरूर, सिर्वुगांव, शेलगांव, उमरी, बोल्सा, केरखेली, समराला, धर्माबाद, मुंडीकोटा, वाडसा, मुलमरोंदा, सोंडाड-, ब्रम्मापुरी, कांम्पटी, इतवारी, छाछेर, इतवारी, कोका, खाट, तुम्सर रोड, अंधेरी, बान्द्रा, भयंदर, बोरीवली, चामी रोड, चर्चगेट, दादर, जोगेश्वरी, माहीम, मुंबई सेन्ट्रल, लोअर परेल, सफाले, वेनगांव, वसई रोड, ग्रांट रोड, विरार, माढंगा रोड।

(ख) यात्री सुविधाओं की व्यवस्था के लिए विभिन्न स्टेशनों पर बहुत से कार्यों को विभिन्न कोटियों जैसे प्रस्तावित सुविधाओं की किस्म, क्षेत्रीय रेल/मंडल, जिसके अंतर्गत वे स्टेशन आते हैं, आदि के आधार पर एकीकृत किया जाता है। जिस कारण से एक-एक रेलवे स्टेशन के लिए खर्च के आंकड़े रखना संभव नहीं है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) निधि की उपलब्धता और स्थान की सीमाओं के अनुसार कार्य प्रगति के विभिन्न स्तरों पर हैं।

(ङ) चालू वित्तीय वर्ष में महाराष्ट्र के जिन स्टेशनों पर नवीकरण कार्यों की योजना है, वे हैं- "औरंगाबाद, गंगाखेड़, जालना, लासूर, मंवात रोड, नागरसोल, नांदेड़, परभनी, पत्तुर, पिंगली, पूर्णा, रोटेगांव, सेलु, इतवारी, कलुमना, काम्पटी, कांहन, सलवा, थारसा, रेवेराल, भंडारा, तुमसुर, तीरोरा, गोंदिया, गुडमा, आमगांव, सलेकासा, रामटेक, बान्द्रा, मलाड, माहिम, दादर, मालीयासोपारा, बल्लारशाह, डाकयार्ड रोड, वडाला रोड, जलगांव, मलखापुर और कोल्हापुर"।

[अनुवाद]

एच.ए.एल. विमानपत्तन का विस्तार

2769. श्री ए. वेंकटेश नायक:
श्री एम. शिवन्ना:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिक यात्रियों और विमान सेवाओं की सुविधा के लिए हिन्दुस्तान एरोनाटिक्स लिमिटेड (एच.ए.एल.) विमानपत्तन की क्षमता का विस्तार किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस मामले में कब तक निर्णय लिया जाएगा?

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

(ख) और (ग) बंगलौर हवाईअड्डे के सिविल इन्क्लेव पर टर्मिनल भवन के विस्तार, चेक इन काउन्टर का पुनर्निर्धारण सुरक्षा जांच क्षेत्र, लिफ्ट और अतिरिक्त कन्वेयर्स तथा चेक इन काउन्टरों के प्रावधान द्वारा अंतर्राष्ट्रीय व घरेलू टर्मिनल भवनों के सुधार का एक प्रस्ताव है। इन सभी कार्यों के मार्च, 2006 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

रक्षा सेवाओं में एस.सी./एस.टी./ओ.बी.सी. के लिए आरक्षण

2770. **श्री हरिकेवल प्रसाद:**
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रक्षा सेवाओं में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछले वर्गों के लिए आरक्षण की व्यवस्था करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित किया जाएगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) सशस्त्र सेनाओं में भर्ती योग्यताक्रम के आधार पर की जाती है तथा यह जाति, पंथ, धर्म या क्षेत्र के आधार पर कोई भेदभाव किए बिना अनुसूचित जनजाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्गों सहित देश के प्रत्येक नागरिक के लिए खुली है।

[अनुवाद]

बारासाट-हसनाबाद खण्ड में सड़कों की मरम्मत

2771. **श्री अजय चक्रवर्ती:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल मंत्रालय को पूर्व रेलवे के बारासाट-हसनाबाद खण्ड के सभी स्टेशनों तक जाने वाली सड़कों की जीर्णशीर्ण स्थिति की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेल प्राधिकारियों को इस बारे में अभ्यावेदन भी प्राप्त हुए हैं; और

(ग) इन सड़कों की मरम्मत के लिए रेलवे ने क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी, हां। बारासात-हसनाबाद खंड में पहुंच मार्ग की हालत के बारे में रेलवे को जानकारी है।

(ख) जी, हां।

(ग) पूरे क्षेत्र का निरीक्षण किया गया है। अन्य कार्यों की सापेक्ष प्राथमिकताओं और धनराशि की उपलब्धता के अनुरूप चरणबद्ध तरीके से इन कार्यों को प्रारंभ करने के लिए आवश्यक कदम उठाए गए हैं।

[हिन्दी]

पुराने विमानों का प्रभाव

2772. **श्री हंसराज जी. अहीर:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की घरेलू उड़ानों में पुराने विभागों के उपयोग की वजह से पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि के अनुसार प्रति विमान ईंधन की औसत खपत कितनी है;

(ग) क्या ईंधन की खपत पर्यावरण मानकों के अनुरूप है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में उठाए जा रहे सुधारात्मक कदम क्या हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

विश्व विरासत स्थल

2773. **डा. अरुण कुमार शर्मा:**
श्री पी.एस. गढ़वी
श्री ई.जी. सुगावनम:

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

(क) यूनेस्को की विश्व विरासत सूची में अब तक शामिल किये गए भारत के स्थलों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने अन्य किसी स्मारक/स्थल को विश्व विरासत सूची में शामिल करने के लिए नामांकन/प्रस्ताव किया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) यूनेस्को विश्व दाय सूची में अब तक भारत से 21 सांस्कृतिक तथा 5 प्राकृतिक स्थल शामिल किए गए हैं। ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) भारत सरकार ने असम में मजुली द्वीप को वर्ष, 2006 में विश्व दाय सूची में शामिल किए जाने के लिए विचारार्थ नामांकित किया है। इसके अलावा, सरकार लाल किला का नामांकन डोजियर भी पुनः प्रस्तुत करेगी।

श्री हरमिंदर साहिब, अमृतसर को 2005 में, विश्व दाय सूची में शामिल करने हेतु नामांकित किया गया था किन्तु उसे स्थगित कर दिया गया है।

विवरण

सांस्कृतिक स्थल

क्र.सं.	स्थल का नाम	राज्य
1	2	3
1.	अजन्ता गुफाएं (1983)	महाराष्ट्र
2.	एलोरा गुफाएं (1983)	महाराष्ट्र
3.	आगरा किला (1983)	उत्तर प्रदेश
4.	ताजमहल (1983)	उत्तर प्रदेश
5.	सूर्य मंदिर, कोणार्क (1984)	उड़ीसा
6.	स्मारक समूह, महाबलीपुरम (1984)	तमिलनाडु
7.	गिरजाघर तथा कान्वेंट, गोवा (1886)	गोवा
8.	मंदिर समूह, खजुराहो (1986)	मध्य प्रदेश
9.	स्मारक समूह, हम्पी (1986)	कर्नाटक
10.	स्मारक समूह, फतेहपुर सीकरी (1986)	उत्तर प्रदेश
11.	मंदिर समूह, पट्टडकल (1987)	कर्नाटक
12.	एलिफैन्टा गुफाएं (1987)	महाराष्ट्र
13.	तंजावुर, गंगईकोंडाचोलपुरम् तथा दारासुरम स्थित महान चोल मंदिर (1987 तथा 2004)	तमिलनाडु
14.	बौद्ध स्मारक, सांची (1989)	मध्य प्रदेश

1	2	3
15.	हुमायूं मकबरा, दिल्ली (1993)	दिल्ली
16.	कुतुब मीनार परिसर, दिल्ली	दिल्ली
17.	माउंटेन रेलवे आफ इंडिया (1999, 2005)	पश्चिम बंगाल तथा तमिलनाडु
18.	महाबोधि मंदिर, बोधगया (2002)	बिहार
19.	प्रागैतिहासिक शैलाश्रय, भीमबेटका (2003)	मध्य प्रदेश
20.	चम्पानेर, पावगढ़ पुरातात्विक पार्क (2004)	गुजरात
21.	छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (पूर्व विक्टोरिया टर्मिनस), (2004)	महाराष्ट्र

प्राकृतिक स्थल

क्र.सं.	स्थल का नाम	राज्य
1.	काजीरंगा राष्ट्रीय पार्क (1985)	असम
2.	मानस वन्यजीव अभ्यारण्य (1985)	असम
3.	केवलादेव राष्ट्रीय पार्क (1985)	राजस्थान
4.	सुन्दरवन राष्ट्रीय पार्क (1987)	पश्चिम बंगाल
5.	नंदादेवी राष्ट्रीय पार्क तथा फूलों की घाटी (1988, 2005)	उत्तरांचल

स्टेशन टिकट कोटा प्रणाली समाप्त करना

2774. डा. एम. जगन्नाथः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मौजूदा स्टेशन टिकट कोटा प्रणाली को समाप्त करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) मौजूदा कोटा प्रणाली के स्थान पर शुरू की जाने वाली नई प्रणाली का ब्यौरा क्या है और यात्रियों पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जब से कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली स्टेशन पर शुरू की गई है, ऐसे स्टेशन का कोटा हटा लिया गया है और ऐसे नोडल स्टेशन तक पूरी पहुंच प्रदान करते हुए नोडल स्टेशन के साथ विलय कर दिया गया है।

गगन परियोजना

2775. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इसरो (आईएसआरओ) के साथ गगन परियोजना आरम्भ की है;

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

(ग) इस परियोजना की कुल लागत कितनी है; और

(घ) इस परियोजना से ए.ए.आई. को मुख्य लाभ क्या होंगे?

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

(ख) गगन प्रणाली में जीओ-पोजीशनिंग प्रणाली (जीपीएस) तारामंडल का प्रयोग किया जाता है। नागर विमानन में प्रयोग हेतु आवश्यक शुद्धता, सम्पूर्णता, विश्वनीयता तथा उपलब्धता को प्राप्त

करने के लिए जीपीएस सिगनल में गगन द्वारा वृद्धि की जाती है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा इसरो गगन की अवसंरचना को विकसित कर रहे हैं, जो सक्रिय स्थितियों में उनकी स्थैतिक शुद्धता को बढ़ाने के लिए जीपीएस तथा बढ़े हुए सिगनल को साथ-साथ चलाएगा।

(ग) परियोजना की कुल लागत का ज्ञान केवल विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को अंतिम रूप दिए जाने के बाद ही होगा।

(घ) परियोजना के मुख्य लाभों में, अन्य बातों के साथ-साथ, भारतीय वायुक्षेत्र में बे-रोक-टोक विमान संचालन तथा सभी भारतीय हवाईअड्डों पर सटीक पहुंच शामिल हैं।

[हिन्दी]

जोधपुर विमानपत्तन का पुनः नामकरण

2776. श्री जसंवत सिंह बिश्नोई: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को राजस्थान सरकार से जोधपुर विमानपत्तन के पुनः नामकरण से संबंधित कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस बारे में सरकार का निर्णय क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) जोधपुर हवाईअड्डे के सिविल हवाई टर्मिनल का पुनः नामकरण महाराजा उमेद सिंह के नाम पर किए जाने का एक प्रस्ताव है, जिसके लिए राजस्थान की राज्य सरकार के साथ परामर्श आरंभ किया गया है।

महान लेखकों पर धारावाहिक

2777. डा. राजेश मिश्रा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरदर्शन ने देश के महान कहानीकारों की कहानियों पर धारावाहिक बनाने की कोई योजना बनाई है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) जी, हां। प्रसार भारती ने सूचित किया है कि वे साहित्य अकादमी पुरस्कार प्राप्त करने वाली कृतियों, ज्ञानपीठ पुरस्कार विजेता लेखकों तथा 22 भाषाओं की अन्य श्रेष्ठ कृतियों पर आधारित विभिन्न प्रारूपों में कार्यक्रमों का निर्माण कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री चित्रा कला दीर्घा के नये भवन का निर्माण

2778. श्री पी.सी. थामस: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को केरल सरकार से त्रिवेन्द्रम स्थित श्री चित्रा कला दीर्घा के नये भवन के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर केन्द्र सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

विमानपत्तनों पर सुविधाएं

2779. श्री प्रहलाद जोशी:
श्री बची सिंह रावत 'बचदा':

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

(क) क्या देश के अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर विदेशी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों की तुलना में मूलभूत सुविधाओं का अभाव है; और

(ख) यदि हां, तो अन्य देशों के अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों के समकक्ष देश के विमानपत्तनों को बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) देश के अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों को विश्वस्तरीय बनाने के लिए उन्हें आधुनिक बनाने की आवश्यकता है। सरकारी-निजी भागीदारी द्वारा दिल्ली तथा मुम्बई के विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण करके उसे विश्वस्तरीय करने के लिए उनका पुनर्गठन कर रही है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा विभिन्न गैर-मेट्रो अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों को उन्नत किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, बंगलौर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (बीआईएएल) तथा हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (एचआईएएल) को

ग्रीनफील्ड वर्ल्ड क्लास इंटरनेशनल एयरपोर्ट के लिए रियायत दी गई है।

[हिन्दी]

गेल द्वारा दाभोल विद्युत परियोजना में निवेश

2780. श्री सूरज सिंह: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जीएआईएल (गेल) इंडिया के पास दाभोल विद्युत परियोजना में निवेश की कोई योजना है;

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

(ग) क्या इस बारे में गेल ने मंत्रालय से आवश्यक अनुमति/मंजूरी प्राप्त कर ली है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो क्या गेल दाभोल विद्युत परियोजना में भागीदारी के लिए मंत्रालय के दिशानिर्देशों का उल्लंघन कर रहा है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) दाभोल परियोजना के पुनर्गठन और उसे पुनः चालू करने के लिए कदम उठाने के उद्देश्य से एक शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह (ईजीओएम) का गठन किया गया है। शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह द्वारा तैयार की गई पुनर्गठन योजना में गेल, एनटीपीसी तथा भारतीय ऋणदाताओं प्रत्येक द्वारा 500 करोड़ रुपए के निवेश के साथ एक परियोजना एसपीवी के गठन की परिकल्पना की गई है।

तदनुसार, रत्नागिरि गैस एंड पावर प्राइवेट लिमिटेड (आरजीपीपीएल) नामक परियोजना एसपीवी का गठन किया गया है और इसे गेल तथा एनटीपीसी द्वारा 50:50 संयुक्त उद्यम रूप में निगमित किया गया है। आरजीपीपीएल दाभोल परियोजना की परिसंपत्तियों को ऋण वसूली अधिकरण (डीआरटी)/न्यायालय प्रक्रिया द्वारा सभी विल्लंगमों से मुक्त अपने अधिकार में लेगी और तत्पश्चात् इसे पूरा करेगी, चालू करेगी और परियोजना का प्रचालन करेगी। भारतीय ऋणदाताओं तथा महाराष्ट्र राज्य बिजली बोर्ड (एमएसईबी) द्वारा आरजीपीपीएल में शामिल होने के बाद आरजीपीपीएल की इक्विटी संरचना में परिवर्तन होगा।

(ग) और (घ) गेल बोर्ड ने आरजीपीपीएल की इक्विटी शेयर पूंजी में 500 करोड़ रुपए के निवेश को अनुमोदित कर दिया है। प्रस्ताव को अनुमोदन करते समय, गेल बोर्ड ने कई शर्तें निर्धारित की हैं, जिन्हें संयुक्त उद्यम में गेल के इक्विटी अंशदान की निश्चित खपत किए जाने से पूर्व पूरा किया जाना अपेक्षित है। मुख्यतः ये शर्तें परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता को प्रभावित करने वाले कतिपय मुद्दों पर सुरक्षा उपायों को अपनाए जाने से संबंधित हैं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने गेल को सूचित किया है कि शक्तिप्रदत्त मंत्री समूह ने 9.7.2005 को हुई अपनी बैठक में, दाभोल विद्युत परियोजना में नवरत्न कंपनियों के निवेश/अधिग्रहण के लिए 200 करोड़ रुपए की मौजूदा निवेश सीमा में, एक बार के उपाय के रूप में, छूट दे दी है और नवरत्न बोर्डों को इस मामले में निर्णय लेने के लिए प्राधिकृत कर दिया है। तदनुसार गेल बोर्ड को इस मामले में निर्णय लेने के लिए प्राधिकृत किया गया है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

उत्पादों की बिक्री

2781. श्री राकेश सिंह: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान देश के आयुध निर्माणियों में निर्मित उत्पादों की बिक्री में वृद्धि हुई है;

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

(ग) जबलपुर स्थित आयुध निर्माणी के उत्पादों की बिक्री में कितने प्रतिशत की वृद्धि हुई है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) आयुध निर्माणियों में विनिर्मित उत्पादों, जिनमें सशस्त्र बलों को जारी किए गए और गैर-रक्षा क्षेत्र को बिक्री किए गए उत्पाद शामिल हैं, के कारोबार का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	गैर-रक्षा ग्राहकों को की गई बिक्री	रक्षा बलों को जारी किए गए उत्पादों का मूल्य	कुल (करोड़ रुपए में)
2002-03	873	5635	6508
2003-04	977	5547	6524
2004-05 (अनंतिम)	953	5197	6178

(ग) जबलपुर में चार आयुध निर्माणियां हैं। इन चारों आयुध निर्माणियों द्वारा किए गए संयुक्त कारोबार का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	कारोबार करोड़ रुपए में (जबलपुर निर्माणी समूह)	वृद्धि का प्रतिशत
2001-02	1987	-
2002-03	2099	5.63
2003-04	2114	0.71
2004-05 (अनंतिम)	1661	21.42

[अनुवाद]

वर्जेखड़कवासला जलपाइप लाइन परियोजना को मंजूरी

2782. श्री सुरेश कलमाडी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पुणे स्थित राष्ट्रीय रक्षा अकादमी (एनडीए) से होकर गुजरने वाली वर्जेखड़कवासला जल पाइप लाइन परियोजना को मंजूरी दे दी है;

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

(ग) उक्त परियोजना को कब तक मंजूरी प्रदान कर दी जाएगी?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) पुणे स्थित राष्ट्रीय रक्षा अकादमी में रक्षा भूमि से होकर गुजरने वाली पानी की पाइप लाइन बिछाने के लिए अनुमति 29 जुलाई, 2005 को जारी की जा चुकी है।

जहाजों तथा पनडुब्बियों का निर्माण

2783. श्री गणेश सिंह:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नौसेना प्रमुख ने रक्षा तथा असैनिक शिपयार्डों द्वारा जहाजों तथा पनडुब्बियों के निर्माण की धीमी गति पर चिंता व्यक्त की है;

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

(ग) क्या रक्षा तथा असैनिक शिपयार्ड भारतीय नौसेना की आवश्यकता के अनुसार एक वर्ष में जहाजों तथा पनडुब्बियों का निर्माण करने में असफल रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो भारतीय नौसेना की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए निर्माण की गति तेज करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) इस समय सार्वजनिक क्षेत्र के तीन रक्षा शिपयार्ड, नामत:, माझगांव डाक लिमिटेड, मुंबई, गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजीनियर्स लिमिटेड, कोलकाता और गोवा शिपयार्ड लिमिटेड, गोवा और सार्वजनिक क्षेत्र के दो शिपयार्ड—हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड तथा कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड नौसेना के लिए जलपोतों का निर्माण कर रहे हैं। चूंकि ये शिपयार्ड नौसेना द्वारा प्रस्तुत मांग को पूरा करने के लिए पूरी तरह से सज्जित नहीं हैं इसलिए नौसेनाध्यक्ष ने पोत निर्माण कार्य की गति बढ़ाए जाने की आवश्यकता पर बल दिया है।

(घ) नौसेना की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के रक्षा शिपयार्डों की उत्पादन क्षमताओं का समय-समय पर आधुनिकीकरण किया जाता है। आधुनिकीकरण की योजनाओं में मोड्यूलर वर्कशाप का सृजन, स्लिपवे का विस्तार, अतिरिक्त वेट बेसिन का निर्माण और हल शाप का आधुनिकीकरण करके विद्यमान आधारभूत संरचना और प्रौद्योगिकी को बढ़ाया जाना शामिल है। निर्माण प्रक्रिया को सुचारू बनाने के लिए बेहतर मानीटरी तंत्र भी बनाया गया है। मार्च, 2004 में सरकार ने एक पृथक युद्धपोत निर्माण प्रक्रिया भी प्रख्यापित की है।

[हिन्दी]

तारपिडो की कमी

2784. श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:
श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री वाई.जी. महाजन:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय नौसेना तारपिडो की भारी कमी का सामना कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार हल्के तारपिडो का विनिर्माण देश में ही करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारतीय नौसेना के पास अपनी सभी संक्रियात्मक पनडुब्बियों, पोतों तथा विमानों को लैस करने के लिए पर्याप्त संख्या में टारपीडों हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) देश में ही विकसित हल्के उन्नत टारपीडो (टारपीडो एडवांसड लाइट) के परीक्षण संतोषजनक रहे हैं।

[अनुवाद]

विलंब शुल्क संबंधी नियम

2785. श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने हाल ही में विलंब शुल्क संबंधी नियम अधिसूचित किए हैं;

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

(ग) क्या रेलवे को वैगनों की लोडिंग तथा अनलोडिंग के लिए मुफ्त समय को कम करने के विरुद्ध विभिन्न उद्योगों/समूहों से प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) इस बारे में रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) लदान और उतराई के लिए अनुमेय निःशुल्क समय से संबंधित नियमों में 15.7.2005 से निम्नानुसार छूट दी गई है:-

* जम्बो रेकों के लदान और उतराई का निःशुल्क समय समान रूप से बढ़ाकर 8 घंटे से 9 घंटे कर दिया गया है।
* टैंक वैगन रेकों का उतराई निःशुल्क समय 5 घंटे से बढ़ाकर 7 घंटे कर दिया गया है।
* खुले मालडिब्बों से मशीनों द्वारा उतराई के लिए निःशुल्क समय 5 घंटे से बढ़ाकर 6 घंटे कर दिया गया है।

अतिरिक्त शंटिंग रेकों को लगाने/हटाने आदि के लिए अतिरिक्त निःशुल्क समय की अधिकतम सीमा बढ़ाकर 2 घंटे कर दी गई है।

(ग) से (ङ) निःशुल्क समय संबंधी नियमों और रियायत पाने और ''अतिरिक्त निःशुल्क समय'' की अवधारणा को स्पष्ट किए जाने के संबंध में तेल, उर्वरक, सीमेंट, कोयला जैसे व्यापार एवं उद्योग के विभिन्न क्षेत्रों से कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। अतिरिक्त निःशुल्क समय की अवधारणा को निम्नानुसार स्पष्ट किया गया है:-

> ''अतिरिक्त निःशुल्क समय, जो रेक लगाने, हटाने आदि के लिए अतिरिक्त शंटिंग की वजह से दिया जाता है, को अधिकतम 2 घंटे (दो घंटे) तक सीमित किया जाना चाहिए। बहरहाल, जिन मामलों में समय एवं संचलन अध्ययन के अनुसार निःशुल्क समय 2 घंटे से कम निर्धारित किया गया है, वह उतना ही रहेगा।''

बहरहाल, निःशुल्क समय नियमों में और रियायत देना फिलहाल व्यवहारिक नहीं पाया गया है।

[हिन्दी]

बुक स्टालों के ठेके दिया जाना

2786. श्री काशीराम राणा:
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे स्टेशनों पर बुक स्टालों के ठेके दिये जाने के लिए क्या मानदण्ड या मार्गदर्शी सिद्धान्त अपनाए जाते हैं;

(ख) साधारणतः ऐसे ठेके कितने समय के लिए दिए जाते हैं;

(ग) ऐसे लाइसेंसों के नवीकरण के लिए क्या प्रक्रिया अपनाई जाती है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान आज तक ऐसे ठेके दिये जाने की प्रक्रिया के बारे में कितनी शिकायतें मिली हैं; और

(ङ) रेलवे द्वारा इन पर क्या कार्यवाही की गई हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) 'ए', ''बी' और 'सी' श्रेणी के स्टेशनों पर आबंटन प्रतिस्पर्धात्मक बोली के आधार पर दो पैकेट खुली निविदा प्रणाली में सफल निविदाकारों

को किया जाएगा। इसी तरह 'डी', 'ई' और 'फ' श्रेणी के स्टेशनों पर बुक स्टाल, मौजूदा ठेकों के पूरा होने पर और नए स्थानों पर नई बुक स्टाल नीति के अनुसार प्रेस अधिसूचना के द्वारा आवेदन मंगाकर आवंटन किया जाएगा। बड़ी श्रृंखला वाले बुक स्टाल केवल 'ए' श्रेणी के स्टेशनों पर विचार के लिए योग्य है और निम्न श्रेणी वाले स्टेशनों के लिए नहीं। मानवीय और सामाजिक संस्थाओं को बुक स्टाल लाइसेंस आवेदन करने और रेलों की आवश्यकता होने पर आवंटन किया जाएगा। 'बी', 'सी', 'डी', 'ई' और 'एफ' श्रेणी के स्टेशनों पर नए बुक स्टाल के आवंटन में विभिन्न श्रेणियों में 25% आरक्षण है।

बहरलाल, वर्णित बुक स्टाल नीति को इलाहाबाद में माननीय उच्च न्यायालय ने निरस्त कर दिया जिसमें माननीय उच्च न्यायालय ने याचिकाकर्त्ता (मैसर्स ए.एच. व्हीलर एंड कं.) के लाइसेंस पर दिनांक 11.6.2004 की बुक स्टाल नीति 2004 के अनुसार लाइसेंस के नवीकरण पर विचार करने को कहा है। उपरोक्त आदेश को माननीय उच्चतम न्यायालय में भारतीय रेलवे ने विशेष अनुमति याचिका दायर करके चुनौती दी। इसके अतिरिक्त क्षेत्रीय रेलों को दिनांक 12.10.2004 की बुक स्टाल नीति 2004 के अनुसार आवंटन को रोकने के लिए कहा है और माननीय उच्चतम न्यायालय के अंतिम निर्णय आने तक यथा स्थिति रखी जाए।

(ख) इस प्रकार के लाइसेंस 5 वर्ष की अवधि के लिए दिए जाते हैं।

(ग) दिनांक 12.10.2004 की बुक स्टाल नीति 2004 के अनुसार, मौजूदा बुक स्टालों के लाइसेंसों का नवीनीकरण नहीं होगा।

(घ) पिछले तीन वर्षों में इस संबंध में कोई शिकायत नहीं प्राप्त हुई है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

पार्किंग प्रभार

2787. श्रीमती सी.एस. सुजाता: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे स्टेशनों पर वाहनों के पार्किंग प्रभार में वृद्धि कर दी गई है;

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

(ग) क्या सरकार को बढ़ाए गए पार्किंग प्रभार को वापस लेने के लिए विभिन्न वर्गों से कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) पार्किंग प्रभारों की समय-समय पर समीक्षा की जाती है और भूमि की कीमत उपयोगकर्त्ताओं की संख्या, वाहनों की किस्म उस शहर में महत्वपूर्ण/प्रमुख स्थानों पर लागू पार्किंग दरों आदि जैसे विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर जब कभी औचित्यपूर्ण होता है उनमें वृद्धि की जाती है। हमारा प्रयास है कि पार्किंग स्पेस का इष्टतम उपयोग किया जाए और रेल उपयोगकर्त्ताओं के हितों को ध्यान में रखा जाए क्योंकि यह अनुभव किया गया है कि समीपवर्ती सिविल क्षेत्रों की तुलना में रेलवे क्षेत्र में कम पार्किंग दरें होने के कारण गैर-रेल उपयोगकर्त्ता भी पार्किंग स्पेस का इस्तेमाल कर रहे हैं जिससे रेल उपयोगकर्त्ताओं को कठिनाई होती है। पार्किंग से संबंधित विभिन्न मुद्दों के बारे में प्राप्त अभ्यावेदनों पर यथोचित रूप से कार्रवाई की जाती है।

प्रशीतक भंडारण केन्द्र

2788. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है जहां शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं के लिए कार्गो परिसर विकसित किए जा चुके हैं;

(ख) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान शीतागार केन्द्रों के निर्माण के लिए किन-किन विमानपत्तनों की पहचान की गई है तथा उनकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं के लिए कार्गो से एअर इंडिया/इंडियन एयरलाइंस के लाभ का निर्धारण किया है;

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

(ङ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस द्वारा कितना लाभ अर्जित किया गया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) दिल्ली, चेन्नई, हैदराबाद तथा मुम्बई हवाईअड्डों पर नष्ट होने वाली वस्तुओं के लिए कार्गो काम्प्लेक्स विकसित किए गए हैं।

(ख) 10वीं पंचवर्षीय योजना (2002-2007) के दौरान कोलकाता तथा अमृतसर हवाईअड्डों को नष्ट होने वाले वस्तुओं के लिए कार्गो केन्द्र के रूप में निर्माण हेतु पहचान किया गया है।

(ग) और (घ) जी, नहीं।

(ङ) पिछले 3 वर्षों के दौरान एअर इंडिया का शुद्ध लाभ (करोड़ रुपयों में) निम्न प्रकार से है: 2002-03 (133.86), 2003-04 (92.33); 2004-05 (31.20)। पिछले 03 वर्षों के दौरान इंडियन एयरलाइंस का शुद्ध लाभ/हानि (करोड़ रुपयों में) निम्न प्रकार से हैं: 2002-03 (-196.56); 2003-04 (44.17); 2004-05 (17.50)।

नवी मुम्बई में नया विमानपत्तन

2789. श्रीमती निवेदिता माने:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्री मिलिन्दा देवरा:
श्री सुरेश कलमाडी:
श्री सनत कुमार मंडल:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नवीं मुंबई में अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन बनाने के प्रस्ताव को स्वीकृति देने में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) इसे कब तक स्वीकृति दिए जाने तथा इसका कार्य प्रारंभ हो जाने की संभावना है; और

(ग) इसमें विलंब के क्या कारण हैं तथा इसके परिणामस्वरूप लागत में कितनी वृद्धि होगी?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने सीएसआई एयरपोर्ट, मुम्बई तथा नवी मुम्बई में प्रस्तावित एयरपोर्ट से बाधा रहित प्रचालनों की छद्म अध्ययन के पालन हेतु कदम उठाए हैं तथा इन दो एयरपोर्टों से एक साथ विमान के सुरक्षित प्रचालनों के लिए प्रक्रियाओं का सुझाव दिया है। यह अध्ययन अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन की सहायता से किया गया।

(ख) और (ग) छद्म अध्ययन की समाप्ति के उपरांत अन्य कार्रवाई की जाएगी। इस स्थिति में, इसके कारण लागत में हुई वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

नांदेड़ प्रभाग में आरक्षित पद

2790. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिण मध्य रेलवे के अंतर्गत नवसृजित नांदेड़ प्रभाग में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा अन्य पिछड़ा वर्गों के लिए समूह 'ग' तथा 'घ' के पद रिक्त हैं;

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

(ग) आरक्षित पदों को भरने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी, हां। 30 जून, 2005 को अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़ा वर्ग से संबंधित रिक्तियों की संख्या का विवरण निम्नानुसार है:-

	श्रेणी 'ग'			श्रेणी 'घ'		
	अ.जा.	अ.ज.जा.	अपिव.	अ.जा.	अ.ज.जा.	अपिव.
भर्ती	08	15	01	12	55	-
पदोन्नति	20	67	-	21	70	-

(ग) श्रेणी 'ग' (भर्ती कोटि) की रिक्तियों को भरने के लिए रेल भर्ती बोर्ड, मुम्बई को मांग-पत्र भेज दिया गया है। बहरहाल, श्रेणी 'घ' (भर्ती कोटि) की रिक्तियों को भरने के लिए क्षेत्रीय रेलों को रेल भर्ती बोर्ड की बजाए स्वयं भरने के संशोधित अनुदेश के मद्देनजर आवश्यक कार्रवाई की जा रही है। इसी तरह श्रेणी 'ग' और श्रेणी 'घ' (पदोन्नति कोटि) में चयन प्रक्रिया विभिन्न अंतिम चरणों में है।

एक समान मनोरंजन कर प्रणाली

2791. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सभी राज्यों में एक समान मनोरंजन कर प्रणाली शुरू करने का है;

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

(ग) इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) मनोरंजन कर राज्य का विषय है और इस कर की दरें राय-दर-राज्य आधार पर भिन्न होती हैं। राज्यों के सूचना मंत्रियों के 25वें सम्मेलन (सिमकान), जो कि नई दिल्ली में दिनांक 15-16 अप्रैल, 2005 को आयोजित किया गया था, में राज्यों में मनोरंजन कर की दरों को युक्तिसंगत बनाने की

आवश्यकता पर विचार किया गया था। हालांकि, मनोरंजन कर को अनेक राज्यों में युक्तिसंगत बना दिया गया है तथापि, मनोरंजन कर के स्तर की उच्चतम सीमा को 25-30% तक और अधिक कम करने की जरूरत पर सर्वसम्मति हुई थी। मनोरंजन कर के स्तर में उत्तरोत्तर कमी मनोरंजन उद्योग को काफी बढ़ावा देने में सहायक होगी।

फिल्लौर में विमानपत्तन का निर्माण

2792. श्री सुखदेव सिंह ढींडसा:
सरदार सुखदेव सिंह लिब्रा:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पंजाब में फिल्लौर में एक विमानपत्तन के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है क्योंकि दोआबा क्षेत्र से आने-जाने वाले लोगों की संख्या अत्यधिक है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में पंजाब सरकार ने केन्द्र सरकार से संपर्क किया है;

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

(घ) इस पर सरकार ने क्या निर्णय लिया है?

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

(ख) और (ग) फिल्लौर (पंजाब) हवाईअड्डे के संबंध में राज्य सरकार का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

क्रेनों की खरीद

2793. श्री मो. ताहिर:
प्रो. महादेवराव शिवनकर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री मुन्शी राम:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दुर्घटना पश्चात् बचाव कार्यों के लिए विदेशी कंपनियों से कुछ क्रेनें खरीदी हैं जैसाकि 18 जुलाई, 2005 में 'नवभारत टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा है तथा समझौते की निबन्धन तथा शर्तें क्या हैं तथा उक्त क्रेनों की खरीद पर कितना खर्च हुआ है;

(ग) क्या ऐसी क्रेनों की खरीद के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई थीं;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) ऐसी क्रेनों की निर्धारित गति सीमा क्या है;

(च) क्या क्रेनें अपनी निर्धारित गति के अनुसार चल रही हैं;

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

(ज) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

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

(ख) भारतीय रेल ने फरवरी, 1996 में खोली गई निविदा के लिए 140 टन वाली दुर्घटना सहायता क्रेन की खरीद के लिए दो आदेश दिए थे। 8 क्रेनों के लिए एक आदेश मैसर्स मैन्समैन गोटवाल्ड, जर्मनी को पोत पर्यन्त निःशुल्क सहित 24,905,184.20 ड्यूस मार्क और 4 क्रेनों के लिए दूसरा आदेश मैसर्स राल्स रास पावर इंजीनियरिंग पीएलसीयूके (तथाकथित मैसर्स कोवान्स शेल्डन लि.) को पोत पर्यन्त निःशुल्क सहित 5,423,442 यू.के. पाउंड स्टर्लिंग पर दिया गया था। दोनों संविदाओं को भारतीय रेल संविदा संबंधी मानक शर्तों के अनुसार दिया गया था। इन 12 क्रेनों की उतरने तक की कुल लागत लगभग 150 करोड़ रु. थी।

(ग) छंटनी के बाद सीमित निवदाएं जारी की गई थीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) संविदा के अनुसार, इन क्रेनों की विनिर्दिष्ट मानदंडों के साथ रेलपथ पर निर्धारित गति सीमा 90 किमी/घंटा थी।

(च) दोलन परीक्षण के दौरान क्रेनों ने 90/110 किमी./घंटा की जांच गति प्राप्त की। क्रेनों की कार्यस्थल पर गति ट्रैक की ठीक-ठीक स्थिति पर निर्भर करती है।

(छ) और (ज) प्रश्न नहीं उठता।

आदर्श स्टेशन के रूप में सुल्तानगंज स्टेशन

2794. श्री सुशील कुमार मोदी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बिहार सुल्तानगंज रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय लिया है;

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

(ग) इस पर कितना खर्च आएगा; और

(घ) इस परियोजना को अब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) सुल्तानगंज रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन के रूप में चुना गया है और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को इस संबंध में 3.11.2004 को अनुदेश दे दिए गए हैं। विश्राम कक्ष, पूछताछ एवं कंप्यूटर आधारित उद्घोषणा सार्वजनिक दूरभाष संकेत चिह्न, माड्यूलर खानपान स्टाल और पे एंड यूज शौचालय को छोड़कर मानकों के अनुसार अपेक्षित सुविधाएं मुहैया करा दी गई हैं।

(ग) और (घ) रेलवे का प्रयास है कि मौजूदा वित्त वर्ष के दौरान सभी निर्धारित सुविधाएं मुहैया करा दी जाएं जिसके लिए 29 लाख रुपए की लागत का एक कार्य स्वीकृत किया गया है।

[अनुवाद]

पायलटों के लिए प्रशिक्षण संस्थान

2795. श्री एन. जनार्दन रेड्डी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ान सुरक्षा संबंधी विशेषज्ञ समिति ने पायलटों तथा टेक्निशियनों, की भर्ती में गुणात्मक सुधार का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या पायलटों के कौशल तथा दक्षता में सुधार के लिए उनकी प्रशिक्षण पद्धति में परिवर्तन करने के लिए सरकार के विचाराधीन कोई योजना है;

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

(घ) क्या पायलटों तथा टेक्निशियनों के लिए और प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने हेतु कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ङ) विमान दुर्घटना संबंधी विशेषज्ञ समिति ने सिफारिशें की हैं जिनका उद्देश्य पायलटों तथा तकनीशियनों की भर्ती में गुणात्मक सुधार सुनिश्चित करना है। पायलटों तथा तकनीशियनों के कौशल तथा दक्षता में वृद्धि करने के लिए प्रशिक्षण पद्धति में सुधार किया जाना, जिसमें भारतीय वायुसेना में और प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना करना शामिल है, एक निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है।

तेल तथा प्राकृतिक गैस क्षेत्र में भारत-अमेरिका सहयोग

2796. श्री एस. अजय कुमार:
श्री अनन्त नायक:
श्री परसुराम माझी:

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

(क) क्या सरकार ने देश में तेल तथा गैस की खोज बढ़ाने के लिए अमेरिका से सहायता मांगी है;

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

(ग) क्या इस संबंध में दोनों देशों के बीच किसी समझौते पर हस्ताक्षर किये गए हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) भारत-अमेरिकी ऊर्जा वार्ता की शुरूआत की गई है। इस वार्ता के तहत तेल और प्राकृतिक गैस कार्य दल ने मानकों के विकास के अलावा गैस हाइड्रेट्स में अनुसंधान एवं विकास, तेल और गैस, वैकल्पिक ईंधन, कोल बेड मीथेन, के मुद्दों पर भारत और अमेरिका के बीच संभव सहयोग पर चर्चा करनी प्रारंभ कर दी है। आगे यह निर्णय लिया गया है कि दोनों देश अमेरिका के ऊर्जा विभाग और पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच हाइड्रोकार्बन क्षेत्र से संबंधित सूचना के आदान-प्रदान के करार पर हस्ताक्षर करेंगे।

प्रमुख अमेरिकी तेल कंपनियों, स्वतंत्र और भारतीय तेल कंपनियों के बीच डेकन ट्रैप और वाणिज्यिक भागीदारी के लिए, ज्ञान आधार के विस्तार, संशोधित तेल निकासी (आईओआर), वर्धित तेल निकासी (ईओआर), तकनीकी जानकारी के क्षेत्र में तकनीकी और वाणिष्यिक सहयोग के लिए अमेरिका-भारत व्यापार परिषद के माध्यम से भारत और अमेरिका के बीच एक और वार्ता भी प्रारंभ हो गई है।

कुशल कारीगरों की कमी

2797. श्री खारेबल स्वाईं: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्राचीन स्मारकों के पुनरुद्धार के लिए भारतीय पुरातात्विक सर्वेक्षण के पास कुशल कारीगरों की कमी है;

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

(ग) कुशल कारीगरों की भर्ती के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) भारतीय पुरातत्व अपने वार्षिक वर्क्स कार्यक्रम में विशिष्ट कार्यों के लिए कुशल कारीगरों को लगाता है। अति कुशल कारीगरों की यदा-कदा कमी को छोड़कर, इस संबंध में कोई कठिनाइयां अनुभव नहीं की जाती है।

(ग) सरकार कुशल कारीगरों की नियमित कर्मचारियों के बतौर भर्ती नहीं करती है; जैसा कि ऊपर उल्लेख है, जब भी आवश्यकता होती है, उन्हें विशिष्ट कार्यों के लिए लगाया जाता है।

[हिन्दी]

झारखण्ड में नई रेल लाइनें

2798. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखण्ड में नई रेल लाइनों के निर्माण के बारे में कोई प्रस्ताव सरकार के पास लंबित है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन पर अनुमानित कितनी लागत आयेगी;

(ग) इस मामले में क्या निर्णय लिया गया है; और

(घ) वर्ष 2005-06 के दौरान रेल लाइनों के निर्माण की प्राथमिकता का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) 20.4.2005 को आयोजित बैठक में सरकार ने रेल परियोजनाओं के प्राथमिकीकरण को अनुमोदित कर दिया है जिसके अनुसार, 76 नई लाइन और 44 आमान परिवर्तन संबंधी परियोजनाओं को चार कोटियों में कोटिबद्ध किया गया है।

[अनुवाद]

निजी भागीदारी से ग्रीन फील्ड विमानपत्तनों का निर्माण

2799. श्री अनिल बसु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार निजी क्षेत्र भागीदारी से ग्रीन फील्ड विमानपत्तनों का निर्माण करने का है;

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

(ग) क्या इस संबंध में कोई कार्यप्रणाली तैयार की गई है; और

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

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

(ख) से (घ) भारत सरकार ने हवाईअड्डा आधार संरचना को आधुनिक तथा उन्नत बनाने की तात्कालिक आवश्यकता का अनुभव करते हुए, हवाईअड्डा आधार संरचना नीति, 1997 तैयार की, जिसमें यह पाया गया कि हवाईअड्डा आधार संरचना एक अधिक पूंजी वाला सेक्टर है जिसके लिए एक दीर्घकालिक योजना की आवश्यकता है जिसमें इस संबंध में सार्वजनिक तथा निजी भागीदारी शामिल है। भारत सरकार ने, बंगलौर के निकट देवनहल्ली तथा हैदराबाद के निकट शमशाबाद में दो ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के लिए परियोजना कंपनियों के साथ पहले ही रियायत करार पर लिया है। देवनहल्ली के नये हवाईअड्डे के वित्तीय वर्ष की समाप्ति की तारीख से 33 महीने के अंदर पूरा किया जाना अपेक्षित है। हैदराबाद अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा लिमिटेड को, भारत सरकार के साथ एचआईएल द्वारा किए गए रियायत करार के अनुसार, परियोजना को वित्तीय वर्ष की समाप्ति की तारीख से 36 महीने के अंदर पूरा करना है। परियोजना कंपनियों में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण 15% शेयर पूंजी के साथ अंशधारी की भूमिका का निर्वाह करेगी।

रेलवे भाड़ा दरें

2800. श्री सनत कुमार मंडल:
श्री बापू हरी चौरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में नई रेलवे भाड़ा दरें शुरू की गई हैं;

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

(ग) क्या कुछ आवश्यक वस्तुओं के भाड़े में कोई रियायत दी गई है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) 1.4.2005 से कतिपय पण्यों के लिए नई मालभाड़ा दर निम्नतर वर्ग-90 के नीचे वर्ग-90 डब्ल्यू 1, 90 डब्ल्यू 2 एवं 90 डब्ल्यू 3 के अंतर्गत शुरू की गई हैं।

(ग) और (घ) बाक्स एन (खुले) माल डिब्बों में लदे रासायनिक खादों के लिए मालभाड़ा दर में 30% की छूट दी गई है।

[हिन्दी]

बोंगाईगांव रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड का भारतीय तेल निगम में विलय

2801. **श्री संतोष गंगवार:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बोंगाईगांव रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (बीआरपीएल) का भारतीय तेल निगम (आईओसी) में विलय के संबंध में कोई निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जबकि सरकार को बोंगाईगांव रिफाइनरी व पेट्रोरसायन लिमिटेड का इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड के साथ विलय का औपचारिक प्रस्ताव अभी प्राप्त होना है, इन दोनों कंपनियों के निदेशक मंडलों ने प्रस्तावित विलय को "सैद्धांतिक रूप में" अनुमोदन प्रदान कर दिया है। ये कंपनियां इक्विटी शेयरों के न्यायोचित अनुपात पर कार्यवाही को ध्यान में रखते हुए और समामेलन की योजना के विकास हेतु भी विभिन्न एजेंसियों/अभिकरणों की नियुक्ति की प्रक्रिया में हैं।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय आधुनिक कला संग्रहालय में पेंटिंग्स

2802. **श्रीमती मेनका गांधी:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय आधुनिक कला संग्रहालय की पेंटिंग्स को किसी विशेष तरीके से सूचीकृत, संख्यांकित और व्यवस्थित किया गया है: और

(ख) यदि हां, तो भण्डार में और प्रदर्शन हेतु कुल कितनी पेंटिंग्स हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, हां। राष्ट्रीय आधुनिक कला संग्रहालय के संग्रह के सभी चित्रों का सूचीपत्र (कैटेलाग) बना दिया गया है और उन्हें अधिग्रहण करने की तिथि के अनुसार उन पर अधिप्राप्ति-क्रमांक डाल दिए गए हैं।

(ख) आज की स्थिति के अनुसार इस संग्रहालय के भण्डारण में 17,818 कलाकृतियों का संग्रह है, जिनमें से 616 कलाकृतियों को वीथियों में जनता के अवलोकनार्थ प्रदर्शित किया गया है। वीथियों में कलाकृतियों को समय-समय पर बदलकर बारी-बारी से प्रदर्शित किया जाता है।

[हिन्दी]

धामपुर और गजरौला में ट्रेनों का ठहराव

2803. **श्री हरीश नागपाल:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को उत्तर रेलवे के अंतर्गत मुरादाबाद-सहारनपुर पर धामपुर तथा दिल्ली-मुरादाबाद रेल लाइन पर गजरौला में ट्रेनों के ठहराव से संबंधित जन प्रतिनिधियों से कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार ने अब तक क्या कार्यवाही की है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। इनकी जांच की गई है लेकिन कार्यान्वयन के लिए व्यावहारिक नहीं पाए गए हैं।

[अनुवाद]

समाचार-पत्र और साप्ताहिक समाचार-पत्र

2804. **श्री जी. करूणाकर रेड्डी:** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिनांक 31 दिसम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार देश में कितने छोटे और बड़े समाचार-पत्र और साप्ताहिक समाचार-पत्र प्रकाशित किए जा रहे हैं;

(ख) इनमें से उन समाचारपत्रों का ब्यौरा क्या है जिन्हें उनको विज्ञापन देने के लिए नियत सूची में सम्मिलित किया गया है;

(ग) दिनांक 31 दिसम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार किन-किन समाचार-पत्रों के आवेदन विज्ञापन सूची में सम्मिलित किए जाने के लिए लंबित हैं; और

(घ) इन आवेदनों को कब तक विज्ञापन सूची में सम्मिलित किये जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारत के समाचार-पत्रों के पंजीयक (आर.एन.आई.) ने सूचित किया है कि प्रकाशकों द्वारा प्रस्तुत किए गए वार्षिक विवरणों के अनुसार 31 मार्च, 2004 तक की स्थिति के अनुसार देश में आवधिकियों सहित 5591 समाचार-पत्र प्रकाशित किए गए हैं। इनमें से, 4114 लघु, 1195 मझौले तथा 282 बड़े समाचार-पत्र थे। 31 दिसम्बर, 2004 तक की स्थिति के अनुसार की सूचना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

(ख) 31.12.2004 तक की स्थिति के अनुसार विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय के साथ सूचीबद्ध लघु/मझौले तथा बड़े समाचार-पत्रों और आवधिकियों के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

(1)	लघु	-	1539
(2)	मझौले	-	642
(3)	बड़े	-	182
	कुल	-	2363

(ग) और (घ) 31.12.2004 तक की स्थिति के अनुसार विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय में 1429 समाचार-पत्रों के आवेदन-पत्र लम्बित थे। इन आवेदन-पत्रों की जांच की गई थी तथा फरवरी एवं मार्च, 2005 के दौरान, विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय के साथ सूचीबद्ध करने के लिए 713 समाचार-पत्रों एवं आवधिकियों को अनुमोदित किया गया था। प्रकाशकों से पूर्ण दस्तावेज प्राप्त होने पर तथा सरकार की विज्ञापन नीति में विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय के साथ समाचार-पत्रों की सूचीबद्धता करने संबंधी दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों को पूरा करने के बाद शेष आवेदन-पत्रों के मामलों की प्रक्रिया के अनुसार जांच की जाएगी।

केन्द्र सरकार द्वारा संरक्षित स्मारक

2805. **श्री अब्दुल रशीद शाहीन:** क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अब तक गैर-सरकारी संगठनों और अन्य निजी संगठनों को रखरखाव के लिए अब तक सौंपे गये केन्द्र सरकार द्वारा संरक्षित स्मारकों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): गैर-सरकारी संगठनों और अन्य निजी संगठनों को कोई केन्द्रीय संरक्षित स्मारक अनुरक्षण के लिए नहीं सौंपा गया है। तथापि, संस्कृति मंत्रालय ने दिनांक 28 नवम्बर, 1996 की अधिसूचना द्वारा राष्ट्रीय संस्कृति निधि की स्थापना की थी जो देश में पुराने स्मारकों की मरम्मत, रखरखाव एवं अनुरक्षण कार्यों में भागीदारी करने के लिए निजी कंपनियों, गैर-सरकारी संगठनों तथा कारपोरेट घरानों को अवसर प्रदान करती है।

राष्ट्रीय संस्कृति निधि सांस्कृतिक परिदृश्य के प्रबंधन में संस्थाओं एवं व्यक्तियों को सरकार के भागीदारों के रूप में मानती है। यह संस्कृति के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी को बनाने और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों को जुटाने के लिए एक महत्वपूर्ण पहल है।

राष्ट्रीय संस्कृति निधि के तत्वावधान में किए गए संरक्षण/विकास कार्यों का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

राष्ट्रीय संस्कृति निधि परियोजनाओं के तहत भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा किए गए/किए जा रहे कार्यों का ब्यौरा

क्र.सं.	एजेंसी का नाम	वित्तीय सहायता	किए गए कार्य
1	2	3	4
1.	मैसर्स आगा खां संस्कृति न्यास	रुपए 30.00 लाख	हुमायूं का मकबरा उद्यान, दिल्ली का पुनरुद्धार किया गया है
2.	मैसर्स ओबराय होटल समूह	रुपए 5.00 लाख	हुमायूं का मकबरा के गुंबद पर प्रकाश व्यवस्था की गई है।

1	2	3	4
3.	पुणे नगर निगम/ वेंकटेश्वर हैचरीज तथा अन्य एजेंसियां, पुणे	रुपए 48.00 लाख	शनिवारवाड़ा महल अवशेषों का संरक्षण किया गया है और प्रकाश एवं ध्वनि कार्यक्रम प्रतिष्ठापित किया गया है।
4.	ताज होटल समूह	रुपए 45.00 लाख	आगरा स्थित ताजमहल के मुख्य द्वारका रासायनिक परिरक्षण किया गया है, फतेहाबाद एवं फतेहपुरी अहातों में पर्यटक सुविधा केन्द्र विकसित किया जा रहा है और पूर्वी ओर की अहाता दीवार के भाग का संरक्षण कार्य प्रगति पर है। संकेत-पट्ट लगाए गए हैं।

[हिन्दी]

गांवों में उपलब्ध सूचना का उपयोग

2806. श्री पारसनाथ यादव: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार गांवों में उपलब्ध सूचा का वाणिज्यिक उपयोग करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) प्रथम चरण में कितने राज्यों को सम्मिलित किए जाने की संभावना है और कितनी परियोजनाओं को कार्यान्वित किए जाने की संभावना है; और

(घ) इन परियोजनाओं से ग्रामीणों को किस प्रकार के लाभ प्राप्त होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) सरकार ने स्थानीय संसाधनों का उपयोग करने और ग्रामीण उद्योगों को गति प्रदान करने के लिए लोगों की जरूरतों के आधार पर ग्रामीण व्यावसायिक केन्द्रों के निर्माण के लिए एक पहल की है जो ग्रामीण क्षेत्रों में मौजूदा आर्थिक क्रियाकलापों के महत्व को बढ़ाती है।

पंचायती राज मंत्रालय और भारतीय उद्योग परिसंघ के संयुक्त प्रयास के तहत, ऐसे ग्रामीण व्यावसायिक केन्द्रों को आसान बनाने के लिए प्रमुख राज्यों के रूप में, प्रारंभ में उत्तरांचल, केरल, कर्नाटक, जम्मू और कश्मीर, पंजाब, राजस्थान, प. बंगाल, उत्तर प्रदेश और असम का चयन किया गया है। मंत्रालय/भारतीय उद्योग परिसंघ के प्रतिनिधियों को, पंचायती राज संस्थाओं के सहयोग से स्थापित किए जाने वाले ग्रामीण व्यावसायिक केन्द्रों में संबंधित राज्यों में सुविधा देने की प्रक्रिया शुरू करने की जिम्मेवारी सौंपी गई है। संबंधित राज्यों में सीआईआई के स्थानीय कार्यालयों को राज्य स्तर पर सरलीकरण प्रक्रिया में सक्रिय रूप से शामिल किया जाएगा। राज्य विशिष्ट माडल तैयार करने के लिए प्रारंभिक उदाहरणों के रूप में चाइनीज टाउन और ग्रामीण उद्योग तथा 'वन टैंबोन वन प्रोडक्ट' के थाइलैण्ड माडल जैसे माडलों का इस्तेमाल किया जाएगा।

[अनुवाद]

तेल और गैस भंडारों की खोज

2807. श्री निखिल कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाइड्रोकार्बन्स महानिदेशालय देश में तेल और प्राकृतिक गैस भंडारों से संबंधित आंकड़े संगृहीत करने की योजना बना रहा है;

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

(ग) क्या देश में अनेक तेल और गैस क्षेत्रों की समुचित रूप से खोज नहीं की गई है;

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

(ङ) देश में तेल और गैस की खोज को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

में तेल एवं प्राकृतिक गैस भंडारों पर आंकड़े एकत्र करने का कार्य प्रगति पर है। देश के कुल पूर्व सूचित स्रोत लगभग 28 बिलियन टन होने का अनुमान है। 1.4.2005 की स्थिति के अनुसार देश का प्रमाणित तेल और गैस भंडार 1812 मिलियन मीट्रिक टन का है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। अन्वेषण एक भारी जोखिमपूर्ण और पूंजी गहन कार्यकलाप है। अन्वेषण कार्यकलाप राष्ट्रीय तेल कंपनियों (एनओसीज), निजी कंपनियों—घरेलू और विदेशी, दोनों, द्वारा उन क्षेत्रों में किए जा रहे हैं जो उन्हें नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) और एनईएलपी पूर्व व्यवस्था के तहत प्रदान किए गए थे। अन्वेषण कार्यक्रमों को संबंधित उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं (पीएसजी) की शर्तों पर या नामांकन आधार पर प्रदान किए गए पेट्रोलियम अन्वेषण लाइसेंस (पीइएलज) की शर्तों के आधार पर कार्यान्वित किया जा रहा है। अन्वेषण कार्यक्रमों की निगरानी आवधिक तौर पर सरकार द्वारा की जाती है।

(ङ) देश में तेल और गैस अन्वेषण में तेजी लाने के उद्देश्य से सरकार ने आकर्षक निबंधनों और शर्तों सहित एनईएलपी के चार दौरों के तहत 90 अन्वेषण ब्लाक प्रदान किए हैं। एनईएलपी-5 के तहत 20 और ब्लाक प्रस्तावित किए गए हैं। इसके अलावा एनईएलपी पूर्व ब्लाकों और नामांकन आधार पर एनओसीज को दिए गए क्षेत्रों में भी अन्वेषण किया जाता है। इन अन्वेषण प्रयासों से वर्ष 2004-05 के दौरान 17 तेल और गैस खोजें की गई हैं।

हावड़ा से बलूरघाट रेल लाइन हेतु धनराशि

2808. श्री रनेन बर्मन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चालू बजट में हावड़ा से बलूरघाट के बीच नई रेल लाइन को स्वीकृति दे दी गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और चालू वर्ष में इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(ग) उक्त परियोजना को पूरा करने के लिए निर्धारित समय-सीमा क्या है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

खजुराहो और जबलपुर के लिए विमान सेवा

2809. श्रीमती नीता पटैरिया: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस ने खजुराहो और जबलपुर के लिए विमान सेवाएं बंद कर दी हैं;

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

(ग) इन स्थानों के लिए विमान सेवाएं कब तक पुनः आरंभ किए जाने की संभावना है?

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

(ख) इंडियन एयरलाइंस/एलाइंस एयर (इंडियन एयरलाइंस के पूर्ण स्वामित्व वाली अनुषंगी) ने क्षमता/प्रचालन अड़चनों के कारण जबलपुर तथा खजुराहो तक/से अपने प्रचालन बंद कर दिये थे।

(ग) खजुराहो तथा जबलपुर क्रमशः जेट एयरवेज तथा एयर डेक्कन की नियमित उड़ानों से जुड़े हुए हैं। अतएव, प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

तिपतूर में कार्गो सेवा

2810. श्री एस. मल्लिकार्जुनैया: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार तिपतूर में कार्गो सेवा आरंभ करने का है;

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

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) कर्नाटक राज्य के तिपतूर में कोई हवाईअड्डा नहीं है। इसलिए, तिपतूर से एयर कार्गो सेवा शुरू करने का कोई प्रश्न नहीं उठता।

महात्मा गांधी की कृतियों का संग्रहण

2811. श्री बाडिगा रामकृष्णा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महात्मा गांधी की कृतियों के संग्रहण के पुनरीक्षित संस्करण की बिक्री पर रोक लगा दी है;

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

(ग) संशोधित भाषान्तरित पुस्तकों के कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) प्रकाशन विभाग ने महात्मा गांधी के सम्पूर्ण वाङ्मय का संशोधित संस्करण (पाठ) प्रकाशित किया था। विभिन्न गांधीवादी संस्थानों, व्यक्तियों आदि से शिकायतें प्राप्त हुई थी कि संशोधित संस्करण में बहुत सी त्रुटियां थी। इस मामले की जांच करने के लिए सरकार ने एक विशेषज्ञ समिति गठित की थी। इस समिति की सिफारिशों के आधार पर महात्मा गांधी के सम्पूर्ण वाङ्मय के संशोधित संस्करण की बिक्री पर रोक लगाने का निर्णय लिया गया है। यह भी निर्णय लिया गया है कि मूल संस्करण को शासकीय संस्करण समझा जाएगा। जिन लोगों ने संशोधित संस्करण को पहले ही खरीद लिया है उनकी मदद और मार्गदर्शन करने हेतु प्रकाशन विभाग से एक शब्दानुक्रमणिका तैयार करने के लिए कहा गया है।

[हिन्दी]

खान-पान संबंधी ठेके आई.आर.सी.टी.सी. को सौंपना

2812. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वेंडर, स्टाल और रेलगाड़ियों में तथा रेलवे स्टेशनों पर कैंटीन जैसी खान-पान संबंधी सुविधाओं का प्रबंधन भारतीय रेल खान-पान एवं पर्यटन निगम (आई.आर.सी.टी.सी.) को सौंपने का है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रक्रिया के कब तक पूरा होने की संभावना है;

(ग) क्या सामान्य स्थितियों में स्टालों और कैंटीन के विक्रेताओं और मालिकों को बदलने के लिए वर्तमान नियम में कोई उपबंध न होने के कारण खान-पान की गुणवत्ता में सुधार करने के मार्ग में बाधाएं आ रही हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उपर्युक्त नियम में संशोधन करने और रेलवे खान-पान में एकाधिकार जमाने वाले मालिकों को बदलने 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) जी, हां।

(ख) भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को इकाइयों का अंतरण चरणबद्ध आधार पर किया जा रहा है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) कंपनी/फर्म या व्यक्तियों द्वारा खानपान इकाइयों की संख्या को सीमित करने का प्रावधान और खानपान नीति 2005 में पहले ही विद्यमान रेलवे खानपान में एकाधिकार की संभावनाओं को खत्म करने के लिए एक निविदा प्रणाली।

डा. अंबेडकर सामाजिक समानता योजना

2813. श्री देविदास पिंगले: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंबेडकर प्रतिष्ठान की "डा. अंबेडकर सामाजिक समानता योजना" के अंतर्गत विभिन्न सामाजिक संगठनों को विद्यालयों और पुस्तकालय के भवनों के निर्माण हेतु वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान कितने सामाजिक संगठन लाभान्वित हुए और उन्हें कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई;

(ग) इस संबंध में राज्यवार कितने प्रस्ताव लंबित हैं;

(घ) नासिक (महाराष्ट्र) से प्राप्त प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ङ) इन प्रस्तावों को कब तक निपटाए जाने की संभावना है?

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

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

टी.वी. चैनलों को कारण बताओ नोटिस

2814. श्री गणेश प्रसाद सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में अश्लीलता को बढ़ावा देने और लोगों की नैतिकता बिगाड़ने के लिए केबल नेटवर्क एक्ट के उपबंधों का उल्लंघन करने वाले कुछ टी.वी. चैनलों को कारण बताओ नोटिस जारी किए हैं;

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

(ग) इस चैनलों से प्राप्त जवाब के आलोक में आगे क्या कार्रवाई की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 में निर्धारित कार्यक्रम संहिता और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के उल्लंघन में कार्यक्रम प्रसारित करने वाले चैनलों को समय-समय पर कारण बताओ नोटिस जारी किए जाते हैं। यह एक सतत और निरंतर प्रक्रिया है।

हाल ही में पिछले दिनों एक फैशन चैनल को कारण बताओ नोटिस जारी किया गया है। इस चैनल का उत्तर प्राप्त हो गया है और जांचाधीन है।

हाल ही में पिछले दिनों एक समाचार और समसामयिक विषयक चैनल को जारी किए गए दो कारण बताओ नोटिस के उत्तर में उस चैनल के खिलाफ कार्रवाई भी की गई थी। उक्त चैनल को सूचना और प्रसारण मंत्रालय द्वारा एक चेतावनी जारी की गई थी तथा उस चेतावनी को तीन दिनों की अवधि के लिए उस चैनल पर प्रसारित करने का निदेश दिया गया था।

बंगलौर विमानपत्तन से अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाएं

2815. **श्री अनन्त नायक:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को बंगलौर विमानपत्तन से संयुक्त राज्य अमरीका और अन्य देशों के लिए विमान संपर्क बढ़ाने की मांग की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और बंगलौर से विश्व के विभिन्न भागों के लिए विमान संपर्क बढ़ाने हेतु सरकार की क्या योजनाएं हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) भारत तथा यू.एस.ए. के बीच हाल में हुए वायु सेवा करार के अनुसार, दोनों देशों की एयरलाइनों को बंगलौर सहित एक-दूसरे देश की सीमा के अंदर किसी भी स्थान (स्थानों) के लिए प्रचालन करने की अनुमति होगी। फिलहाल, गल्फ एयर, लुफ्तांशा जर्मन एयरलाइन्स, मलेशिया एयरलाइन्स, रायल नेपाल एयरलाइन्स, सिंगापुर एयरलाइन्स, श्रीलंका एयरलाइन्स तथा थाई एयरवेज, नामक 7 विदेशी वाहक बंगलौर से/को प्रचालन करते हैं भारतीय वाहक भी या तो सीधी उड़ानों द्वारा या सुविधाजनक संपर्क जोड़कर बेंगलौर से यू.एस.ए./यू.के./यूरोप/दक्षिण पूर्व एशिया/पूर्व/खाड़ी के बीच प्रचालन करते हैं।

(ख) यातायात अधिकारों का पुनरीक्षण एक सतत प्रक्रिया है जो विशिष्ट गंतव्यों से/को मांग पर निर्भर करती है। विदेशों से/को बेंगलौर के लिए यातायात पात्रता को बढ़ाया गया है तथा हाल ही में हुई द्विपक्षीय वार्ताओं में बेंगलौर को फ्रांस, मारीशस तथा कनाडा के साथ प्वाइंट आफ काल के रूप में भी अनुमति दी गई है।

गुरू गोविंद सिंह रिफाइनरी

2816. **सरदार सुखदेव सिंह लिब्रा:**
श्री सुखदेव सिंह ढींडसा:

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

(क) क्या पंजाब में भटिंडा स्थित गुरू गोबिंद सिंह रिफाइनरी लिमिटेड का कार्य कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है;

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

(ग) यदि नहीं, तो कार्य में विलंब के क्या कारण हैं;

(घ) परियोजना पर कितना खर्चा होने का अनुमान है और इस पर अब तक कुल कितनी धनराशि खर्च की जा चुकी है; और

(ङ) रिफाइनरी के कब तक चालू होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) पंजाब राज्य सरकार (जीओपी) द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहनों और अन्य वाणिज्यिक दृष्टिकोणों के आधार पर हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने भटिंडा में एक रिफाइनरी स्थापित करने का निर्णय लिया है। आश्वासन विलेख (डीओए) पर पंजाब के मुख्यमंत्री और केन्द्रीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री की उपस्थिति में 12.8.2005 को हस्ताक्षर किए जाने का कार्यक्रम है।

(घ) अनुमोदित परियोजना लागत 9,806 करोड़ रुपये (जून, 1998 के मूल्यों पर) है। जुलाई, 2005 तक इस परियोजना पर 289 करोड़ रुपये का व्यय किया जा चुका है।

(ङ) इस रिफाइनरी के संरूपण को अंतिम रूप दिया जा रहा है। डीओए पर हस्ताक्षर होने के बाद वित्तीय मूल्यांकन और परियोजना के लिए वित्तपोषण की व्यवस्था की जाएगी। इस परियोजना के लिए धनराशि की व्यवस्था होने के समय से, 60 महीने में इस परियोजना को चालू किए जाने की संभावना है।

आंध्र प्रदेश में प्राकृतिक गैस की आपूर्ति

2817. **श्री किन्जरपु येरननायडुः** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आंध्र प्रदेश में प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए आंध्र प्रदेश गैस ग्रिड और रिलायंस के साथ कोई समझौते किये हैं;

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

(ग) क्या इस प्रयोजन हेतु स्थानों की पहचान कर ली गई है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) जबकि सरकार ने आंध्र प्रदेश में प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के लिए आंध्र प्रदेश गैस ग्रिड और रिलायंस के साथ कोई गठबंधन नहीं किया है, गेल (इंडिया) लिमिटेड लगभग 750 कि.मी. पाइपलाइन का प्रचालन कर रही है और आंध्र प्रदेश के कृष्णा गोदावरी बेसिन में विभिन्न उद्योगों को लगभग 7 एमएमएससीएमडी प्राकृतिक गैस की आपूर्ति कर रही है। इसके अतिरिक्त गेल (इंडिया) लिमिटेड, एचपीसीएल और आंध्र प्रदेश सरकार ने पूरे आंध्र प्रदेश में नगर गैस वितरण परियोजनाएं विकसित करने के लिए एक संयुक्त उद्यम "भाग्यनगर गैस लिमिटेड" बनाया है। बाद में जुलाई, 2005 में आटोमोबाइल, घरेलू, वाणिज्यिक और औद्योगिक क्षेत्रों को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति करने के लिए कोंडापल्ली से विजयवाड़ा तक पाइपलाइन बिछा कर विजयवाड़ा शहर को जोड़ दिया गया है।

अमृतसर में आकाशवाणी केन्द्र

2818. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अमृतसर में सर्वसुविधा युक्त आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने का है;

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

(ग) इस केन्द्र के कब तक चालू होने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) जी, हां। 10वीं योजना के दौरान अमृतसर में अभिग्रहण, प्लेबैक, वाइसओवर, रिकार्डिंग/डबिंग और क्षेत्र-निर्माण की सुविधा के साथ 20 किवा के एक एफएम ट्रांसमीटर का प्रस्ताव अनुमोदनार्थ किया गया है। निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन, अनुमोदन के पश्चात् स्कीम को पूरा करने में लगभग दो वर्ष का समय लगेगा।

बागडोगरा विमानपत्तन

2819. **श्री डी. नरबुला:** क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बागडोगरा विमानपत्तन का अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में उन्नयन करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) बागडोगरा हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में उन्नयन करने का अनुरोध प्राप्त हुआ है। तथापि, इस समय बागडोगरा हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा घोषित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

रक्षा भूमि पर अतिक्रमण

2820. **श्री मनोरंजन भक्तः** क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के प्रवासियों द्वारा रक्षा भूमि पर बड़े पैमाने पर किये जा रहे अतिक्रमण की जानकारी है;

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

(ग) इन प्रवासियों को वैकल्पिक भूमि आबंटित करने के लिए निर्धारित समयबद्ध अवधि क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में प्रवासियों द्वारा रक्षा भूमि का बड़े पैमाने पर कोई

अतिक्रमण नहीं किया गया है। तथापि, रिकार्ड के अनुसार, अतिक्रमण के पांच मामले हैं।

(ख) ब्यौरे विवरण में दिए गए हैं।

(ग) रक्षा भूमि का अतिक्रमण करने वालों को वैकल्पिक भूमि आबंटित करने की कोई नीति नहीं है। अतः इसके लिए समयावधि निर्धारित करने का प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

क्र.सं.	द्वीप/स्थान	किसने अतिक्रमण किया है	क्षेत्र
1.	साउथ अंडमान/पोर्ट ब्लेयर	(क) श्री मुथमारिम्मन मंदिर बुनियादाबाद	1653 वर्ग मीटर
		(ख) व्यक्तिगत आवास (श्रीमती कमला नारायण)	190 वर्ग मीटर
		(ग) आंगनवाडी स्कूल और गिरिजाघर द्वारा अतिक्रमित	4600 वर्ग मीटर
2.	साउथ अंडमान/पोर्ट ब्लेयर	पोर्ट ब्लेयर में तिरूपति नगर में मछीपट्टी कालोनी के सूनामी पीड़ितों के लिए 65 अस्थायी शरण स्थल बनाए गए	लगभग 65 अस्थायी शरण स्थल
3.	ग्रेट निकोबार द्वीप/ कैम्पबेल खाड़ी	कैम्पबेल खाड़ी में गड्ढा बिजन में सर्वे संख्या 03 में स्थानीय श्रमिकों द्वारा अतिक्रमण	31.55 हेक्टेयर

[हिन्दी]

हरियाणा में बगैर गेटमैन वाले फाटक

2821. श्री आत्मा सिंह गिल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हरियाणा में बगैर गेटमैन वाले फाटक कितने हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार हरियाणा के सिरसा, फतेहाबाद और हिसार जिलों में बिना गेटमैन वाले फाटकों पर सड़क उपरी पुलों का निर्माण करने और बिना गेटमैन वाले फाटकों पर गेटमैन नियुक्त करने का भी है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्य के कब तक आरंभ और पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) हरियाणा राज्य में 328 बिना चौकीदार वाले समपार है।

(ख) और (ग) रेलवे उन व्यस्त समपारों जहां यातायात घनत्व गाड़ी वाहन इकाई (टी.वी.यू.) 1 लाख से अधिक हो, के स्थान पर लागत में भागीदारी के आधार पर अन्यथा निक्षेप शर्तों पर उपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण करती है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) योजना के अंतर्गत कतिपय महत्वपूर्ण राजमार्गों पर भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) द्वारा उपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण किया जाता है। इन उपरी/निचले सड़क पुलों के लिए पूरा वित्त पोषण एनएचएआई द्वारा किया जाता है। अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों पर कार्य संबंधित राज्य सरकारों के साथ लागत में भागीदारी आधार पर निष्पादित किया जाता है। देश में कहीं भी बिना चौकीदार वाले समपार पर उपरी सड़क पुल का निर्माण करने की व्यवस्था नहीं है।

इसके अलावा, मौजूदा नियमों के अनुसार, रेलवे की लागत पर प्रारंभ में मुहैया कराए गए और अनुरक्षित बिना चौकीदार वाले समपार के मामले में, केवल सड़क यातायात में बढ़ोत्तरी के कारण चौकीदार तैनात करने/अपग्रेडिंग/अतिरिक्त चौकीदार लगाने की आवश्यकता होती है, प्रारंभिक और आवर्ती दोनों लागत और अनुरक्षण लागत संबंधित राज्य सरकार/सड़क प्राधिकरण द्वारा वहन की जानी होती है। बहरहाल, बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं के गंभीर परिणामों को देखते हुए, रेलवे ने यातायात घनत्व एवं बिना चौकीदार वाले समपारों पर दृश्यता के आधार पर

भेद्य समपारों पर चौकीदार रखने का विनिश्चय किया है। ऐसे समपारों पर उत्तरोत्तर रूप से चौकीदार तैनात किए जा रहे हैं। रेलें, भविष्य में शुरू किए जाने वाले कार्यों का जिलावार ब्यौरा नहीं रखती है।

[अनुवाद]

हम्पी स्थित स्मारकों के लिए समेकित प्रबंधन प्लान

2822. **श्री एम. शिवन्ना:** क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हम्पी स्थित स्मारकों के संरक्षण और प्रबंध के लिए समेकित प्रबंधन प्लान तैयार कर लिया गया है;

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

(ग) उक्त प्लान को लागू करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने हम्पी के लिए समेकित स्थल प्रबंधन योजना को तैयार करने का कार्य योजना और वास्तुकला विद्यालय, नई दिल्ली को सौंपा है। सभी स्टेकहोल्डलों के साथ परामर्श से योजना के मसौदा को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

व्यय सुधार आयोग की सिफारिशें

2823. **श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना और प्रसारण मंत्रालय ने व्यय सुधार आयोग की सिफारिशों की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो मंत्रालय द्वारा स्वीकृत और लागू की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है;

(ग) मंत्रालय द्वारा स्वीकृत न की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(घ) अभी तक जिन सिफारिशों के संबंध में निर्णय नहीं लिया गया है उनका ब्यौरा क्या है और इन पर कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (घ) व्यय सुधार आयोग ने अन्य बातों के साथ-साथ फिल्म प्रभाग, फोटो प्रभाग, गीत एवं नाटक प्रभाग, क्षेत्रीय प्रचार निदेशालय, प्रकाशन विभाग निदेशालय को समाप्त करने, भारतीय फिल्म एवं टेलीविजन संस्थान, सत्यजीत रे फिल्म एवं टेलीविजन संस्थान, फिल्म समारोह निदेशालय को फिल्म उद्योग को और बालचित्र समिति, भारत को गैर-सरकारी संगठनों को सौंपने, राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम और ब्राडकास्ट इंजीनियरिंग कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड का विनिवेश करने तथा अन्य एककों की भूमिका को कम करने/युक्तिसंगत बनाने की सिफारिश की।

मंत्रालय के माध्यम एककों के प्रमुखों के साथ परामर्श से सिफारिशों की जांच की गई थी और वित्त मंत्रालय को एक प्रत्युत्तर भेज दिया गया था।

व्यय सुधार आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन से संबंधित मामले को सचिवों की समिति के समक्ष रखा गया था जिसने दिनांक 28 अप्रैल, 2004 को हुई अपनी बैठक में अन्य बातों के साथ-साथ यह सिफारिश की कि:-

सूचना और प्रसारण मंत्रालय व्यय सुधार आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित करेगा और सचिव, सूचना और प्रसारण मंत्रालय सिफारिशों के कार्यान्वयन हेतु एक रोड मैप का तुरंत प्रस्ताव करेंगे। क्षेत्रीय प्रचार निदेशालय और गीत एवं नाटक प्रभाग बंद कर दिए जाएंगे तथा फोटो प्रभाग, प्रकाशन प्रभाग और फिल्म प्रभाग में कर्मचारियों की संख्या पर्याप्त रूप से कम कर दी जाएगी। राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम तथा ब्राडकास्टर इंजीनियरिंग कंसलटेन्ट आफ इंडिया लि. का विनिवेश स्थगित किया जा सकता है।

किसी भी सिफारिश पर अभी तक कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

छावनियों में अतिक्रमण और भ्रष्टाचार

2824. **श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता:** क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश के छावनी क्षेत्रों में हो रहे अतिक्रमणों और विभिन्न छावनी बोर्डों/छावनी परिषदों में व्याप्त भ्रष्टाचार की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान बरेली छावनी परिषद् और अन्य 62 छावनी बोर्डों में अतिक्रमण/भ्रष्टाचार से संबंधित कितने मामलों की रिपोर्ट प्राप्त हुई;

(ग) दोषी पाए गए अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इन छावनी बोर्डों के विकास हेतु सरकार द्वारा कितनी धनराशि आबंटित की गई?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) छावनी क्षेत्रों के भीतर रक्षा भूमि पर अतिक्रमणों की रिपोर्टें समय-समय पर मिलती रहती हैं। देश में कोई छावनी परिषद नहीं है। छावनियों के भीतर रक्षा भूमि के अतिक्रमण का वर्षवार ब्यौरा इस प्रकार है:-

वर्ष	वर्ष में अतिक्रमण	
	बरेली	जोड़
2002-03	25	901
2003-04	39	1152
2004-05	16	306

बरेली सहित कुछ छावनी बोर्डों में भ्रष्टाचारों के आरोप लगे हैं। अनियमित खरीदारी के आरोपों के कारण, पिछले तीन वर्षों के दौरान, तीन अफसरों के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई प्रारंभ की गई थी।

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान छावनी बोर्डों को सरकार द्वारा जारी किया गया अनुदान इस प्रकार है:-

वर्ष	अनुदान (करोड़ रुपए में)
2002-03	25.98
2003-04	25.00
2004-05	29.97
जोड़	80.95

[अनुवाद]

पैसेन्जर कोच प्रोडक्शन कंपनी

2825. श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार विदेशी कंपनी के साथ पैसेंजर कोच प्रोडक्शन कंपनी की स्थापना करने पर विचार कर रही है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

निजी विमान कंपनियों हेतु वन-ए-टर्मिनल

2826. श्री सुग्रीव सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का विचार दिल्ली के इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के वन-ए-टर्मिनल से निजी विमान कंपनियों को संचालन की अनुमति देने का है; और

(ख) यदि हां, तो निजी विमान कंपनियों को वन-ए-टर्मिनल का उपयोग करने की अनुमति दिए जाने के क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) इंडियन एयरलाइन्स, जो किंगफिशर एयरलाइन्स के लिए हैंडलिंग का एजेन्ट है, ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से किंगफिशर के 1-ए टर्मिनल से प्रचालन की अनुमति मांगी थी जो मान ली गई है।

(ख) यह निर्णय इंडियन एयरलाइन्स के अनुरोध के साथ-साथ यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं में सुधार की आवश्यकता पर भी निर्भर था।

[हिन्दी]

माल का लदान

2827. श्री राजनरायन बुधौलिया:
श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे द्वारा गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान माल लदान से कितना लाभार्जन किया गया है;

(ख) क्या रेलवे ने चालू वर्ष के दौरान माल लदान हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित किया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और 30 जून, 2005 तक कितना लक्ष्य प्राप्त किया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) माल लदान से प्राप्त लाभ की गणना नहीं की जाती है। बहरहाल, पिछले वर्षों में माल लदान से प्राप्त आय और माल सेवाओं पर किया गया खर्च निम्नानुसार है:

वर्ष	माल लदान से प्राप्त आय* (करोड़ रु. में)	माल सेवाओं पर किया गया खर्च (करोड़ रु. में)
2002-03	26231.45	20122.74
2003-04	27403.15	19401.34
2004-05	30844.13 (अनंतिम)	अभी उपलब्ध नहीं है।

*स्थान शुल्क, विलंब शुल्क आदि जैसी विविध आय को छोड़कर।

(ख) और (ग) चालू वर्ष अर्थात् 2005-06 के लिए माल लदान का पूरे वर्ष के लिए निर्धारित लक्ष्य 635 मिलियन टन है और 30 जून, 2005 तक 152.81 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 159.98 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है।

[अनुवाद]

पुणे में अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन

2828. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुणे-चकन में अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी अनुमानित लागत कितनी है; और

(ग) परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है और इसके कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) महाराष्ट्र सरकार के महाराष्ट्र अंतर्राष्ट्रीय विकास निगम द्वारा निजी भागीदारी सहित संयुक्त उद्यम के अधीन, पुणे में एक ग्रीनफील्ड अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के विकास के लिए एक प्रस्ताव है। महाराष्ट्र राज्य सरकार द्वारा सुझाए गए स्थल का तकनीकी मूल्यांकन किया जा रहा है। इस समय परियोजना की लागत/पूरा करने की कोई भी तारीख नहीं बताई जा सकती।

[हिन्दी]

मेरठ से सहारनपुर की लाइन का दोहरीकरण

2829. श्री रशीद मसूद: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मेरठ-सहारनपुर लाइन के दोहरीकरण का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर कब तक कार्य के शुरू होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) मेरठ-सहारनपुर खंड के दोहरीकरण के लिए अद्यतन सर्वेक्षण को हाल ही में पूरा किया गया है। सर्वेक्षण की रिपोर्ट के अनुसार, 113.62 किमी. लंबी लाइन के दोहरीकरण की लागत 238.38 करोड़ रु. आंकी गई है और प्रतिफल की दर (-) 7.83% है। संसाधनों की कमी को ध्यान में रखते हुए इस कार्य को प्रारंभ कर पाना व्यावहारिक नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में अनियमितताएं

2830. श्री रघुनाथ झा: क्या रेल मंत्री पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में अनियमितताएं और भ्रष्टाचार के बारे में 10 मार्च, 2005 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1339 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एकलखी-बालुरघाट न्यू लाइन कंस्ट्रक्शन प्रोजेक्ट में ठेका देने और इसके कार्यनिष्पादन के संबंध में हुई अनियमितताओं से संबंधित जांच पूरी कर ली गई है;

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

(ग) सरकार द्वारा दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

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

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

(ख) रेलवे सतर्कता और मुख्य तकनीकी जांच संगठन (सीटीई), केंद्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी), दोनों द्वारा जांच पूरी कर ली गई है। रेलवे सतर्कता द्वारा की गई जांच-पड़ताल में कुछ रेलवे पदाधिकारियों द्वारा विभिन्न प्रकार की अनियमितताएं बरते जाने के बारे में पता चला है जबकि सीटीई संगठन द्वारा की गई जांच पर केंद्रीय सतर्कता आयोग द्वारा कार्रवाई की जा रही है।

(ग) रेलवे सतर्कता द्वारा की गई जांच-पड़ताल के फलस्वरूप पाई गई अनियमितताओं के लिए संबंधित रेलवे पदाधिकारियों को आरोप-पत्र जारी किए जा रहे हैं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

निजी निर्माताओं को अनुबंधित करना

2831. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रसार भारती ने कश्मीर मामलों और पूर्वोत्तर जैसे कतिपय कार्यक्रमों हेतु निजी निर्माताओं को अनुबंधित किया है; और

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों में अनुबंधित किये गये निजी निर्माताओं का ब्यौरा क्या है और किए गए भुगतान सहित उनके प्रसारित कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

अनुकंपा के आधार पर नियुक्तियां

2832. श्री अमिताभ नन्दी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार रेलवे के पास अनुकंपा के आधार पर नियुक्तियों के जोनवार कितने मामले लम्बित हैं; और

(ख) इन मामलों का निपटान करने और आश्रितों को निर्धारित समय-सीमा के भीतर नौकरी देने हेतु क्या कार्रवाई की गई है अथवा किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभापटल पर रख दी जायेगी।

समाचार संग्रहण और वितरण में लगे संगठन

2833. श्री जसुभाई दानाभाई बारड़: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में समाचारों और लेखों के संग्रहण और वितरण में लगे संगठनों की संख्या कितनी है;

(ख) इनमें से कितने संगठनों को केन्द्र सरकार की मान्यता प्राप्त है;

(ग) उन्हें मान्यता देने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इन्हें कितना अनुदान/ऋण प्रदान किया गया है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) यह मंत्रालय देश में समाचारों और लेखों के संग्रहण और वितरण के कार्य में लगे संगठनों का रिकार्ड नहीं रखता है। तथापि, निम्नलिखित मुख्य समाचार एजेंसियों के प्रतिनिधि पात्र सूचना कार्यालय (पीआईबी) के साथ प्रत्यायित हैं:-

1. यूनाइटेड न्यूज आफ इंडिया (यूएनआई)
2. यूनिवार्ता-यूनाइटेड न्यूज आफ इंडिया
3. भारतीय प्रेस ट्रस्ट (पीटीआई)
4. भारतीय प्रेस ट्रस्ट-भाषा
5. एशियन न्यूज इन्टरनेशनल-इंडिया (एएनआई) (तार सेवा)
6. इन्डो-एशियन न्यूज सर्विस (आईएएनएस)
7. इंडिया न्यूज एंड फीचर एलायंस (आईएनएफए)

(ग) प्रत्यायन प्रदान करने संबंधी मानदंड संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) इस मंत्रालय द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान ऐसे संगठनों को कोई अनुदान/ऋण नहीं दिया गया है।

विवरण

पत्र सूचना कार्यालय

भारत सरकार

(इन नियमों को सूचना और प्रसारण मंत्रालय के दिनांक 10.8.1999 के अ.वि.टि.सं. 25/33/98-प्रेस के तहत अनुमोदित कर दिया गया है।)

भारत सरकार के मुख्यालयों पर समाचार माध्यमों के प्रतिनिधियों को प्रत्यायन प्रदान करने संबंधी नियम और केन्द्रीय प्रेस प्रत्यायन समिति के गठन के लिए मानक

1. **संक्षिप्त नाम**

इन नियमों को ''केन्द्रीय समाचार माध्यम प्रत्यायन नियमावली, 1999'' कहा जाएगा।

2. **प्रारम्भ और कार्य क्षेत्र**

2.1 ये नियम सरकार द्वारा अधिसूचित किए जाने की तारीख से प्रभावी होंगे।

2.2 ये नियम भारत सरकार के मुख्यालय में समाचार माध्यम संगठनों के प्रतिनिधियों को प्रत्यायन प्रदान करने के विषय में लागू होंगे और इस बारे में सभी पुराने नियमों का स्थान लेंगे।

3. **संशोधन**

केन्द्रीय प्रेस प्रत्यायन समिति या प्रधान सूचना अधिकारी, समय-समय पर, जब भी जरूरी हो, इन नियमों में संशोधन के लिए केन्द्र सरकार को सिफारिश कर सकते हैं।

4. **परिभाषाएं**

4.1. "केन्द्रीय प्रेस प्रत्यायन समिति" से तात्पर्य है-भारत सरकार द्वारा इन नियमों के अधीन गठित की जाने वाली समिति।

4.2 "समाचार-पत्र" की परिभाषा वही होगी जैसी-कि समाचार-पत्र एवं पुस्तक पंजीयन अधिनियम, 1897 में दी गई है।

4.3 "समाचार मीडिया" में समाचार-पत्र, तार और बेतार सेवा समाचार एजेंसियां, समाचार फीचर एजेंसियां, इलैक्ट्रानिक मीडिया एजेसियां और संगठन शामिल होंगे जो आम जनता से संबंधित समाचारों के बारे में समाचार व टिप्पणियां प्रसारित करते हैं।

4.4 "दैनिक समाजार-पत्र" से तात्पर्य है, सप्ताह में कम से कम 5 दिन या पी.आर.बी. अधिनियम में दी गई परिभाषा के अनुसार छपने वाला समाचार-पत्र

4.5. किसी "साप्ताहिक" या "पाक्षिक" समाचार-पत्र के एक वर्ष में कम से कम क्रमशः 45 या 22 अंक प्रकाशित होने अनिवार्य हैं।

4.6 "प्रधान सूचना अधिकारी" से तात्पर्य है भारत सरकार के प्रधान सूचना अधिकारी, जिन्हें आगे प्र.सू.अ. कहा गया है।

4.7 "श्रमजीवी पत्रकार" से तात्पर्य है कोई भी श्रमजीवी पत्रकार, जैसा कि श्रमजीवी पत्रकार (सेवा की शर्तें और अन्य प्रावधान) अधिनियम 1955 में परिभाषित है।

4.8 "प्रत्यायन" से तात्पर्य है सरकार के सूचना के स्रोतों और पत्र सूचना कार्यालय और/या भारत सरकार की अन्य एजेंसियों द्वारा जारी समाचार सामग्री, लिखित या चित्रात्मक तक पहुंच की सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से भारत सरकार द्वारा समाचार माध्यमों के प्रतिनिधियों को मान्यता प्रदान करना।

4.9 "इलैक्ट्रानिक समाचार मीडिया संगठन" (दूरदर्शन या रेडियो) से तात्पर्य कोई भी टी.वी./रेडियो समाचार कार्यक्रम निर्माण एकक और टी.वी./रेडियो समाचार एजेंसी है।

5. **केन्द्रीय प्रेस प्रत्यायन समिति**

5.1 इन नियमों के अंतर्गत विहित कार्यों के निष्पादन के लिए भारत सरकार एक समिति "केन्द्रीय प्रेस प्रत्यायन समिति" का गठन करेगी (जिसे इसमें इसके बाद के.प्रे.प्र.स. कहा जाएगा)।

5.2 के.प्रे.प्र.स. में प्र.सू.अ. अध्यक्ष होंगे और श्रमजीवी पत्रकारों के संघों/संगठनों एवं मीडिया प्रतिनिधियों से अधिकतम 19 अन्य सदस्य होंगे जो इन नियमों के अंतर्गत प्रत्यायन हेतु अन्यथा पात्र हों।

5.3 गठित हो जाने पर के.प्रे.प्र.स. अपनी पहली बैठक से लेकर 2 साल तक की अवधि के लिए कार्य करेगी।

5.4 के.प्रे.प्र.स. की बैठकें सामान्यतः तीन माह में एक बार या इससे अधिक बार, जैसा जरूरी समझा जाए, होंगी।

5.5 के.प्रे.प्र.स. के निर्णय उपस्थित सदस्यों के बहुमत और मतदान के आधार पर लिए जाएंगे।

5.6 के.प्रे.प्र.स. की एक स्थाई उप समिति होगी, जिसमें दिल्ली के पांच सदस्य होंगे। यह समिति प्रत्यायन के अत्यावश्यक मामलों और अन्य संबंधित मामलों पर विचार करेगी और निर्णय लेगी। ये मामले के.प्रे.प्र.स. की अगली बैठक में समिति के सामने रखे जाएंगे।

5.7 प्र.सू.अ. को उन मामलों में नियमित प्रत्यायन प्रदान करने की शक्ति होगी जिनमें प्रत्यायन प्राप्त समाचार माध्यमों के प्रतिनिधि अपना संगठन बदलकर दूसरे प्रत्यायित संगठन में चले जाते हैं।

6. **प्रत्यायन की सामान्य शर्तें**

6.1 विभिन्न प्रकार के समाचार मीडिया संगठनों के विभिन्न वर्गों के समाचार माध्यम के प्रतिनिधियों को इन नियमों के अनुसार तथा इन नियमों की अनुसूची-1 में दी गई पात्रता शर्तों और अनुसूची-2 व 3 में उल्लिखित कोटा सीमा के अंतर्गत ही प्रत्यायन दिया जाएगा।

6.2 प्रत्यायन केवल उन्हीं प्रतिनिधियों को दिया जाएगा जो दिल्ली या इसके सीमावर्ती क्षेत्र में रहती हैं।

6.3 समाचार माध्यमों के प्रतिनिधियों को प्रत्यायन कोई आधिकारिक या विशेष हैसियत प्रदान नहीं करेगा अपितु यह केवल एक व्यावसायिक श्रमजीवी पत्रकार के रूप में उनकी पहचान को मान्यता देगा।

6.4 केवल उन्हीं समाचार माध्यम संगठनों के प्रतिनिधियों को प्रत्यायन देने पर विचार किया जाएगा जो संगठन कम से कम एक वर्ष से लगातार कार्य कर रहे हों।

6.5 प्रकाशनों में प्रकाशित सामग्री का कम से कम 50 प्रतिशत समाचारों और या जन सामान्य की रुचि टिप्पणियों के रूप में होना चाहिए। उसमें भारत सरकार के मुख्यालय से निर्गत समाचार और सूचना भी शामिल होनी चाहिए।

6.6 वर्ग विशेष की रुचि की सूचना देने वाले प्रकाशन जैसे गृह पत्रिकाएं/तकनीकी/व्यावसायिक प्रकाशन आदि प्रत्यायन के लिए पात्र नहीं हैं।

6.7 केबल टेलीविजन नेटवर्क के माध्यम से केबल टेलीविजन सेवा उपलब्ध कराने वाले केबल संचालकों के स्वामित्व वाले और उनके द्वारा चलाए जा रहे संगठन प्रत्यायन के लिए पत्र नहीं होंगे।

6.8 जिन परिस्थितियों के आधार पर प्रत्यायन दिया गया है, उनके समाप्त हो जाने पर प्रत्यायन वापस ले लिया जाएगा। यदि यह पाया जाता है कि प्रत्यायन का गलत प्रयोग किया गया है तो प्रत्यायन वापस लिया/स्थगित किया जा सकता है।

6.9 यदि यह पाया जाता है कि किसी आवेदक या मीडिया संगठन ने झूठी/कपटपूर्ण/जाली सूचना/कागजात दिए हैं तो उस प्रतिनिधि/मीडिया संगठन को के.प्रे.प्र.स. द्वारा लिए गए निर्णय के आधार पर अधिकतम 5 वर्ष और कम से कम 2 वर्ष के लिए प्रत्यायन से वंचित किया जा सकता है।

6.10 के.प्रे.प्र.स. को यह अधिकार होगा कि वह प्रत्यायन के लिए सिफारिश करे या उसे अस्वीकार कर दे। प्रत्यायन के सभी मामलों में के.प्रे.प्र.स. समिति का निर्णय अंतिम होगा।

7. **प्रत्यायन की प्रक्रिया**

7.1 प्रत्यायन की प्रक्रिया प्र.सू.अ. द्वारा के.प्रे.प्र.स. के परामर्श से निर्धारित की जाएगी।

7.2 प्र.सू.अ. प्रत्यायन देते समय या इसके नवीकरण के समय या अन्य किसी भी समय प्रत्यायन के मामलों की प्रमाणिकता और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के प्रयोजन से जरूरी समझी जाने वाली कोई भी सूचना और कागजात मांग सकते हैं।

अनुसूची I

पात्रता की शर्तें

(नियम 0.1)

क्र.सं.	वर्ग	शर्तें
1	2	3
(क)	समाचार प्रतिनिधि	समाचार संगठन/संगठनों में पूर्णकालिक कामकाजी पत्रकार/कैमरामैन के रूप में कम से कम 6 वर्षों का व्यावसायिक अनुभव
1.	स्वतंत्र-पत्रकारों को छोड़कर अन्य वर्गों के पत्रकार/कैमरामैन	
2.	स्वतंत्र पत्रकार/कैमरामैन	(क) पूर्ण कालिक पत्रकार के रूप में कम से कम 15 वर्षों का व्यावसायिक अनुभव (ख) पत्रकारों तथा स्टिल फोटोग्राफरों के लिए केवल पत्रकारिता कार्यों से कम से कम 30,000/- रुपए वार्षिक आय (ग) टी.वी. कैमरामैन/संवाददाता-कम-कैमरामैन के लिए समाचारों से संबंधित कार्यक्रमों से कम से कम 5 लाख रुपए वार्षिक का राजस्व

1	2	3
(ख)	समाचार संगठन (प्रिंट मीडिया)	
1.	समाचार-पत्र (दैनिक)	प्रत्येक प्रकाशन दिनों में 4 फुल साइज पृष्ठों की कम-से-कम 10,000 प्रतियों का प्रसार होना चाहिए।
2.	समाचार-पत्र (साप्ताहिक/पाक्षिक)	प्रत्येक प्रकाशन दिवस में 4 फुल साइज पृष्ठों अथवा टेबलाइड आकार में 8 फुल साइज पृष्ठों की कम-से-कम 10,000 प्रतियों का प्रसार होना चाहिए।
3.	आवधिक पत्रिकाएं/मैगजीन (केवल पाक्षिक तक)	प्रत्येक प्रकाशन दिवस में न्यूनतम 40 पृष्ठों की कम-से-कम 10,000 प्रतियों का प्रसार होना चाहिएं।
4.	तार समाचार एजेंसी	(क) जिनका वार्षिक राजस्व 20 लाख रुपए से कम नहीं है। (ख) कम से कम 30 शुल्कदायी ग्राहक होने चाहिए।
5.	समाचार फोटो एजेंसी/समाचार फीचर एजेंसी	(क) वार्षिक राजस्व 2.50 लाख रुपए से कम नहीं होनी चाहिए। (ख) कम से कम 20 शुल्कदायी ग्राहक होने चाहिए।
(ग)	समाचार संगठन (इलैक्ट्रानिक मीडिया)	
1.	टी.वी. प्रोग्राम निर्माण/प्रसारण संगठन	
(1)	टी.वी./रेडियो समाचार निर्माण संगठन जिनके पास चैनलों/केन्द्रों के साथ एयर टाइम की व्यवस्था हो	उनके पास प्रति दिन कम-से-कम एक न्यूज बुलेटिन/न्यूनतम 15 मिनट की अवधि का प्रोग्राम होना चाहिए।
(2)	सेटेलाइट चैनल	उनके एयर टाइम का कम से कम 15 प्रतिशत समय (अर्थात् 24 घंटे के चक्र में लगभग 3.5 घंटे) प्रति दिन टेलीकास्ट/समाचार और उनसे संबंधित कार्यक्रमों के लिए हो।
(3)	टी.वी. चैनल/स्टेशनों के साथ टेलिकास्ट/प्रसारण संबंध रखने वाली समाचार पत्रिका निर्माण संगठन	समाचारों और उनसे संबंधित विषयों पर प्रति सप्ताह 60 मिनट की अवधि का न्यूनतम कुल संचयी कार्यक्रम।
2.	टेलीविजन/रेडियो समाचार एजेंसी	(क) समाचार कतरनों आदि से न्यूनतम 15 लाख रुपए वार्षिक का राजस्व। (ख) कम-से-कम 5 सैटेलाइट टी.वी./रेडियो संगठन ग्राहकों को नियमित आधार पर समाचार कतरनों की आपूर्ति करते हैं। (घ) इस सूची में (क), (ख) और (ग) में वर्णित पात्रताएं विदेशी समाचार माध्यम प्रतिनिधियों तथा संगठनों पर भी लागू होंगी। तथापि, विदेशी स्वतंत्र पत्रकार प्रत्यायन के पात्र नहीं होंगे।

अनुसूची II

समाचार-पत्रों मीडिया प्रतिष्ठानों के विभिन्न वर्गों के लिए निर्धारित कोटे की अनुसूची (नियम 6.1)

प्रिंट मीडिया

			प्रत्यायन की अधिकतम संख्या
(1)	श्रृंखला एवं सामान्य स्वामित्व इकाईयों के समाचार-पत्रों की कुल प्रसार संख्या		
	(क) 75000 तथा 1 लाख के बीच	-	10
	(ख) 1 लाख तथा 2 लाख के बीच	-	12
	(ग) 2 लाख तथा 3 लाख के बीच	-	22
	(घ) 3 लाख तथा 5 लाख के बीच	-	30
	(ङ) 5 लाख तथा 10 लाख के बीच	-	40
	(च) 10 लाख तथा इससे ज्यादा	-	45
2.	दैनिक जिनकी प्रसार संख्या निम्नानुसार है:		
	(क) 10,000 तथा 15,000 के बीच	-	1
	(ख) 15,000 तथा 25,000 के बीच	-	2
	(ग) 25,000 तथा 35,000 के बीच	-	3
	(घ) 35,000 तथा 50,000 के बीच	-	4
	(ङ) 50,000 तथा 75,000 के बीच	-	5
	(च) 75,000 तथा 1 लाख के बीच	-	8
	(छ) 1 लाख तथा उससे ज्यादा	-	10
3.	पत्रिकाएं जिनकी प्रसार संख्या निम्नानुसार है:		
	(क) 10,000 तथा 25,000 के बीच	-	2
	(ख) 25,000 तथा 75,000 के बीच	-	3
	(ग) 75,000 तथा 1 लाख के बीच	-	4
	(घ) 1 लाख तथा 1.5 लाख के बीच	-	6
	(ङ) 1.5 लाख तथा 2 लाख के बीच	-	8
	(च) 2 लाख तथा उससे अधिक	-	12
	(छ) सामान्य स्वामित्व के साथ श्रृंखला की पत्रिकाएं/बहु-भाषी संस्करण तथा संयुक्त प्रसारण वाली पत्रिकाएं जिनका प्रसारण 5 लाख से ज्यादा है	-	15
4.	समाचार-पत्रों के कार्टूनिस्ट तथा कार्टोग्राफर		1

5.	कैमरामैन		
	(क) 10,000 तथा 25,000 हजार के बीच परिचालन	–	1
	(ख) 25,000 तथा 1 लाख के बीच परिचालन	–	3
	(ग) एक लाख और 5 लाख के बीच परिचालन	–	8
	(घ) 5 लाख से अधिक परिचालन	–	15
6.	समाचार एजेंसी (तार) जिसका सकल वार्षिक राजस्व है:		
	(क) 20 लाख से एक करोड़ के बीच	–	12
	(ख) 1 करोड़ तथा 5 करोड़ के बीच	–	18
	(ग) 5 करोड़ तथा 10 करोड़ के बीच	–	25
	(घ) दस करोड़ तथा उससे अधिक (जिसकी सेवाएं एक या एक से अधिक भाषाओं में है)	–	40
7.	समाचार फीचर एजेन्सी जिनका सकल वार्षिक राजस्व है:		
	(क) 2.50 लाख से 5 लाख के बीच	–	2
	(ख) 5 लाख रुपए तथा इससे अधिक	–	4
8.	भारतीय समाचार फोटो एजेन्सी जिनका सकल वार्षिक राजस्व है:		
	(क) लाख और 5 लाख के बीच	–	2
	(ख) 5 लाख तथा इससे अधिक	–	5
	(ग) फोटो (तार) एजेंसी	–	10
9.	विदेश स्थित दैनिक तथा आवधिक पत्रिकाएं		
10.	विदेशी समाचार एजेंसियां		
	(क) विदेशी समाचार एजेंसियां	–	10
	(ख) विदेशी फोटो समाचार एजेंसियां	–	5

अनुसूची III

इलेक्ट्रोनिक मीडिया के विभिन्न वर्गों के लिए निर्धारित कोटे की अनुसूची

(नियम 0.1)

I.	(दूरदर्शन समाचार) निर्माण/प्रसारण संगठन		
	(1) वे इलेक्ट्रोनिक मीडिया संगठन जिनके समाचार/बुलेटिन/ताजा मामलों के कार्यक्रम प्रतिदिन कम से कम 15 मिनट के हैं।	–	3 कैमरामैन और 3 संवाददाता
	(2) वे इलेक्ट्रोनिक मीडिया संगठन जिनके समाचार/बुलेटिन/ताजा मामलों के कार्यक्रम प्रतिदिन 15 मिनट से 30 मिनट तक हैं।	–	5 कैमरामैन और 5 संवाददाता

(2)	वे इलेक्ट्रानिक मीडिया संगठन जिनके समाचार/ बुलेटिन/ताजा मामलों के कार्यक्रम प्रतिदिन 30 मिनट से अधिक हैं।	-	10 कैमरामैन और 10 संवाददाता
(1)	टी.वी. कार्यक्रम निर्माण/प्रसारण संगठन जो प्रति सप्ताह समाचार तथा समाचारों से संबंधित विषयवस्तु पर कम से कम 60 मिनट की अवधि का संचयी कार्यक्रम का निर्माण करता है।	-	2 कैमरामैन और 2 संवाददाता

2. इलेक्ट्रोनिक मीडिया समाचार एजेन्सियां

टी.वी./रेडियो समाचार एजेन्सियों के लिए प्रत्यायन के कोटे की पात्रता उन्हें समाचारों तथा समाचारों से संबंधित कार्यक्रमों से प्राप्त निम्नलिखित राजस्व होगी जिसका सत्यापन किया जा सके:

(1)	प्रतिवर्ष 15 लाख से 25 लाख रु. तक का राजस्व	-	2 कैमरामैन और 2 संवाददाता
(2)	प्रतिवर्ष 25 लाख से 75 लाख रु. तक का राजस्व	-	4 कैमरामैन और 4 संवाददाता
(3)	प्रतिवर्ष 75 लाख से 2 करोड़ रु. तक का राजस्व	-	6 कैमरामैन और 6 संवाददाता
(4)	प्रतिवर्ष 2 करोड़ से 10 करोड़ रु. तक का राजस्व	-	8 कैमरामैन और 8 संवाददाता
(5)	प्रतिवर्ष 10 करोड़ रु. से अधिक का राजस्व	-	10 कैमरामैन और 10 संवाददाता

3. विदेशी इलैक्ट्रोनिक मीडिया

(1)	रेडियो प्रसारण संगठन	-	3 संवाददाता
(2)	टी.वी. समाचार प्रसारण संगठन और समाचार एजेंसियां	-	एक कैमरामैन तथा एक संवाददाता प्रत्येक के पांच दल
(3)	प्रति घंटा समाचार और ताजा मामलों के कार्यक्रम के प्रसारण वाले टीवी और रेडियो समाचार चैनल	-	एक कैमरामैन और एक संवाददाता प्रत्येक के आठ दल

बारबिल में प्लेटफार्म का निर्माण

2834. श्री अनन्त नायक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्व-तटीय रेलवे के बारबिल में किसी संपूर्ण प्लेटफार्म के निर्माण का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) चालू वित्त वर्ष के दौरान इस परियोजना हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(घ) बारबिल में सभी यात्री सुविधाओं से युक्त प्लेटफार्म के निर्माण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी, नहीं। स्टेशन पर पहले से ही मानदंडों के अनुसार निचले सतह वाले प्लेटफार्म की व्यवस्था है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) मानदंडों के अनुसार बारबिल स्टेशन पर मौजूदा सुविधाएं सम्हाले जाने वाले यातायात के मौजूदा स्तर के लिए पर्याप्त हैं।

क्षेत्रीय भाषाओं की फिल्में

2835. श्री परसुराम माझी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास क्षेत्रीय भाषाओं की फिल्मों को बढ़ावा देने का कोई प्रस्ताव है;

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

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) भारत के संविधान के अनुसार, फिल्मों के प्रमाणन को छोड़कर, जो कि संघ सूची में शामिल है, 'सिनेमा' राज्य का विषय है। तथापि, केंद्र सरकार ने राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम लि. जो कि क्षेत्रीय सिनेमा को वित्त प्रदान करता है, के जरिए; बालचित्र समिति, भारत जो कि क्षेत्रीय भाषाओं सहित विभिन्न भाषाओं में बाल फिल्मों का निर्माण करती है, के जरिए, दूरदर्शन के जरिए जो कि ऐसे सिनेमा को प्रदर्शित करता है और राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार तथा क्षेत्रीय सिनेमा की पहचान के जरिए भारत के अंतर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह के भारतीय पैनोरमा खण्ड के जरिए क्षेत्रीय सिनेमा सहित सिनेमा के विकास के लिए अनेक प्रोत्साहनात्मक उपाय किए हैं।

मेलों और उत्सवों के लिए वित्तीय सहायता

2836. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मेलों और उत्सवों के आयोजन हेतु राज्य सरकारों के लिए वित्तीय सहायता स्वीकृत करने हेतु कोई दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं;

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

(ग) क्या तमिलनाडु को गत तीन वर्षों के दौरान ऐसे क्षेत्रों और उत्सवों के आयोजन हेतु कोई वित्तीय सहायता की गई है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) सरकार ने मेलों और उत्सवों के आयोजन के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता मंजूर करने संबंधी कोई मार्गदर्शी सिद्धांत निर्धारित नहीं किए हैं। तथापि, क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्र अपनी-अपनी कार्यक्रम समितियों तथा कार्यकारी निकायों में किए गए निर्णय के अनुसार चुनिंदा मेलों तथा उत्सवों के आयोजन में राज्य सरकारों के साथ भागीदारी करते हैं।

(ग) और (घ) संस्कृति मंत्रालय के तहत एक स्वायत्त संगठन के रूप में दक्षिण क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र ने मेले और उत्सवों के आयोजन के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की थी। गत तीन वर्ष के दौरान दक्षिण क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र ने नीचे दिए गए ब्यौरों के अनुसार तमिलनाडु सरकार, कला और संस्कृति विभाग को निधियों का आवंटन किया:-

वर्ष	आवंटित राशि (लाख रु. में)
2003-04	12.70
2004-05	14.26
2005-06	18.07

एचएसडी की खपत

2837. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या प्रमुख उपभोक्ताओं द्वारा हाई स्पीड डीजल की कम खपत की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले में गिरते रुझान के कारणों की जांच कर ली गई है;

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

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

पेट्रोलियम और प्रकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, नहीं। यद्यपि, वर्तमान वर्ष की प्रथम तिमाही के दौरान ओएमसीज की खुदरा बिक्री लगभग 2.7% तक गिर गई है, इस अवधि के दौरान बड़े उपभोक्ताओं को सीधी बिक्रियों में 4.8% की वृद्धि हुई है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) के परिप्रेक्ष्य में प्रश्न नहीं उठता।

रेल फ्रेट आथोरिटी का गठन

2838. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल मंत्रालय की प्रस्तावित स्वर्ण चतुर्भुज योजना के निष्पादन हेतु रेल फ्रेट आथोरिटी का गठन किये जाने की कोई योजना है;

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

(ग) इसके अब तक गठित किए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रिजर्व्स एण्ड सरप्लस धनराशि का उपयोग

2839. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":

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

(क) क्या मार्च, 2004 के अंत में केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों "रिजर्व्स एण्ड सरप्लस" में एक बड़ी धनराशि अनुत्पादक के रूप में पड़ी हुई थी;

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

(ग) क्या इस धनराशि का उपयोग उत्पादकता के लिए करने की कोई योजना है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (घ) लोक उद्यम सर्वेक्षण, 2003-04 के अनुसार, जिसे 2.5.2005 को संसद में प्रस्तुत किया गया था, 31.3.2004 के अनुसार जिस अवधि तक सूचना उपलब्ध है, केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में "रिजर्व्स एण्ड सरप्लस" में 2,59,576 करोड़ रुपए थे। सरकारी क्षेत्र के संबंधित उद्यम द्वारा इस राशि का उपयोग व्यापार की सामान्य अवधि में किया जाता है, जो अपनी आवश्यकता के अनुसार इस संबंध में निर्णय ले सकता है।

[अनुवाद]

ध्रुव का निर्यात

2840. श्री रेवती रमन सिंह: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने एचएएल द्वारा विनिर्मित एडवांस्ड लाइट हेलीकाप्टर ध्रुव का निर्यात किया है;

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

(ग) सरकार द्वारा ध्रुव हेलीकाप्टर के निर्यात को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड ने ध्रुव हेलीकाप्टरों का निर्यात किया है।

(ख) हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड ने विदेशों को तीन हेलिकाप्टर सप्लाई किए हैं जिनमें से एक पट्टे पर है।

(ग) विपणन के उद्देश्य से, ध्रुव हेलिकाप्टर का विदेशों में आयोजित प्रमुख एयर शो में प्रदर्शन किया जाता है। संभावित ग्राहकों के साथ निर्यात संबंधी प्रस्तावों पर कार्यवाही की जाती है।

[हिन्दी]

कैटरिंग प्रणाली में अवैध विक्रेताओं द्वारा संचालन

2841. मोहम्मद शाहिद:
श्री मो. ताहिर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री मुन्शी राम:
प्रो. महादेवराव शिवनकर:

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

(क) क्या सरकार को रेलगाड़ियों में कैटरिंग प्रणाली में अवैध विक्रेताओं द्वारा किये जा रहे संचालन की जानकारी है;

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

(ग) सरकार द्वारा उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) गाड़ियों में अवैध वैंडरों के कुछ मामले नोटिस में आए हैं।

(ख) और (ग) रेलवे स्टेशनों और गाड़ियों में अनधिकृत फेरी लगाना रेल अधिनियम के तहत दंडनीय अपराध है। रेल प्रशासन अवैध वैंडिंग पर रोक लगाने के लिए समय-समय पर विशेष अभियान आयोजित करता है और अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार इन व्यक्तियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की जाती है।

लम्बित परियोजनाएं

2842. श्री ब्रजेश पाठक: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास राज्यों से प्राप्त पेट्रोलियम क्षेत्र से संबंधित कुछ योजनाएं/परियोजनाएं स्वीकृति हेतु लम्बित पड़ी हुई हैं;

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

(ग) इन परियोजनाओं/योजनाओं को स्वीकृति देने में विलंब के क्या कारण हैं; और

(घ) इन परियोजनाओं को स्वीकृति देने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, नहीं। इस मंत्रालय में पेट्रोलियम क्षेत्र से संबद्ध ऐसी कोई भी योजना/परियोजना प्राप्त नहीं हुई है जिस पर केन्द्र सरकार की अनुमति लेनी हो।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

अमलनेर रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण सुविधा

2843. श्री बापू हरी चौरे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा महाराष्ट्र में अमलनेर रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण सुविधा प्रदान की जा रही है अथवा प्रदान किए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस सुविधा को कब तक प्रदान किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) 30.3.2005 को अमलनेर में कंप्यूटरीकृत रेल आरक्षण सुविधा पहले से ही प्रदान की जा चुकी है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रियों द्वारा यात्रा करना

2844. श्री पंकज चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलगाड़ियों में भारी भीड़ होने के कारण यात्री प्रायः सवारी डिब्बों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं जिससे दुर्घटनाएं होती हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का दुर्घटनाओं से बचने के लिए रेलगाड़ियों की छत पर बैठकर यात्रा करने को रोकने के लिए सख्त उपाय करने का विचार है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) गाड़ी की छत पर यात्रा कर रहे यात्रियों के कुछ मामले नोटिस में आए हैं।

(ख) और (ग) रेल अधिनियम के तहत गाड़ी की छत पर यात्रा करना दंडनीय अपराध है और इन प्रावधानों का उल्लंघन करने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की जाती है। जिन सेक्शनों पर गाड़ियों की छतों पर अत्यधिक यात्रा की जाती है उन सेक्शनों के रेलवे मजिस्ट्रेट के साथ मिलकर विभिन्न रेलवे एजेंसियों द्वारा नियमित जांच आयोजित की जाती है। यात्रियों को गाड़ियों की छतों पर यात्रा करने से रोकने के लिए नियमित रूप से निगरानी भी रखी जाती है। ऐसी यात्रा के परिणामों से यात्री जनता को जागरूक बनाने के लिए सार्वजनिक अभिभाषण प्रणाली सहित मीडिया द्वारा व्यापक प्रचार किया जाता है।

[अनुवाद]

विदेशों के साथ विमान सेवा संपर्क

2845. श्री दुष्यंत सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास विभिन्न देशों को विमान सेवा-संपर्क बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान किन-किन देशों के लिए अतिरिक्त उड़ानें शुरू किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में यातायात अधिकारों की समीक्षा एक निरंतर प्रक्रिया है। हमारे वाहकों के काम के संतुलन पर आधारित विमान संपर्कता को बढ़ाने की दृष्टि से, साथ ही राष्ट्रीय अर्थनीति के सभी हितों तथा कूटनीतिक दृष्टिकोण से भी, विभिन्न राष्ट्रों के बीच समय-समय पर द्विपक्षीय बातचीत के माध्यम से उनके यातायात अधिकारों को बढ़ाने पर विचार किया जाता है।

(ख) चालू वर्ष के दौरान यू.एस.ए., फ्रांस, यूक्रेन, मारीशस, ओमान, कतर, नीदरलैंड, बेल्जियम, जर्मनी, कनाडा, भूटान, फिलीपीन्स, साउथ अफ्रीका, तथा ब्राजील की नामित एयरलाइनों को इस शर्त पर अतिरिक्त यातायात अधिकार प्रदान किए गए हैं

कि वे भी भारत की नामित एयरलाइनों को पारस्परिक अधिकार प्रदान करें। वास्तविक रूप से सेवाएं आरंभ करना नामित एयरलाइनों के वाणिज्यिक निर्णय की शर्तों के अध्यधीन होता है।

[हिन्दी]

विमानपत्तनों का निर्माण

2846. श्री हरिसिंह चावड़ाः
डा. के. धनराजूः
श्री काशीराम राणाः
श्री रघुराज सिंह शाक्यः
श्री जी. करूणाकर रेड्डीः
श्री सुनिल कुमार महतोः
श्री हितेन बर्मनः
डा. धीरेंद्र अग्रवालः
श्री बीर सिंह महतोः
श्री वी.के. ठुम्मरः
श्री जीवाभाई ए. पटेलः
श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटीलः

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान निर्मित किए जाने वाले प्रस्तावित नए विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है और ये कहां निर्मित किए जाएंगे;

(ख) प्रत्येक विमानपत्तन हेतु कितना धन आवंटित किया गया है;

(ग) इनमें से निर्माणाधीन विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) शेष विमानपत्तनों का निर्माण कार्य कब तक शुरू किया जाएगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) वर्तमान में दो ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट परियोजनाएं, एक बंगलौर के निकट देवनहल्ली में दूसरी हैदराबाद के निकट शमशाबाद में प्रगति पर है। भारत सरकार द्वारा पहले ही इन ग्रीनफील्ड एयरपोर्टों की परियोजना कंपनियों के साथ सुविधा करार पर पहल की जा चुकी है। देवनहल्ली एयरपोर्ट बंगलौर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन लिमिटेड (एचआईएएल) हेतु परियोजना कंपनी संबद्ध परियोजना करार पहले ही प्रस्तुत कर चुकी है तथा दिनांक 23 जून, 2005 को इसके द्वारा फाइनेंसियल क्लोज प्राप्त कर लिया गया है। बीआईएएल के साथ भारत सरकार द्वारा किए गए सुविधा करार के अनुसार देवनहल्ली पर नया हवाईअड्डा वित्तीय वर्ष के समापन की तारीख से 33 महीने के अंदर तैयार किया जाना अपेक्षित है।

शमशाबाद हवाई अड्डे के लिए परियोजना करार कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर है। हैदराबाद अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन लिमिटेड (एचआईएएल) के साथ भारत सरकार के सुविधा करार के अनुसार उक्त कंपनी द्वारा वित्तीय वर्ष से 36 महीनों के अंदर इस परियोजना कार्य को सम्पन्न किया जाना अनिवार्य है। फाइनेंशियल क्लोज सितम्बर, 2005 तक प्राप्त करना अपेक्षित है। बंगलौर तथा हैदराबाद के अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डों पर अनुमानतः 1400 करोड़ रुपये प्रति हवाई अड्डा व्यय किए जाने की संभावना है। सरकार ने गोवा में मोपा में नए ग्रीनफील्ड एयरपोर्टों के निर्माण हेतु भी सैद्धान्तिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है, जिसके लिए राज्य सरकार द्वारा तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार कर ली गई है। साथ ही नवीं मुंबई, पूना के निकट चाकन में पंजाब के लुधियाना, केरल में कुन्नूर, सिक्किम में पाकयोंग, तथा नागालैंड में कोहिमा में भी ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा के निर्माण की योजना है जो कि अभी प्रारंभिक स्तर पर है।

[हिन्दी]

पंचायत पोर्टल योजना

2847. श्री अविनाश राय खन्नाः क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल योजना तैयार करने का है;

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

(ग) राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल योजना को तैयार करने का औचित्य क्या है;

(घ) उक्त योजना को कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है; और

(ङ) उक्त योजना के क्रियान्वयन पर सरकार द्वारा कितनी धनराशि व्यय की जाएगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) http://panchayat.nic.in पर राष्ट्रीय पोर्टल काम कर रहा है।

(ख) से (घ) पोर्टल में राज्य के सभी पंचायती राज विभागों, सभी जिला परिषदों, सभी ब्लाक परिषदों और सभी ग्राम पंचायतों

की वेबसाइट के लिए फ्रेमवर्क है। राज्यों को सलाह दी गई है कि वे राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केन्द्र के राज्य यूनिटों के जरिए ग्राम पंचायतों के जिला और ब्लाक-वार आंकड़ों तथा उनके बैंक खातों को अद्यतन बनाएं ताकि इन्हें राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल पर अपलोड किया जा सके।

(ङ) विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए कोई निधि आवंटित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

टक्कर-रोधी उपकरण लगाना

2848. डा. के. धनराजू:
श्री रघुराज सिंह शाक्य:

क्या **रेल मंत्री** टक्कर रोधी उपकरण के बारे में दिनांक 21 अप्रैल, 2005 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4185 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनएफआर) में प्रायोगिक योजना के रूप में टक्कर-रोधी उपकरण (ए.सी.डी.) लगाने संबंधी कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या उक्त मार्ग पर टक्कर-रोधी उपकरण लागने का कार्य पूरा किया जा चुका है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कुल कितनी धनराशि व्यय की गई है;

(घ) क्या रेलवे ने टक्कर-रोधी उपकरण लगाने हेतु अन्य मार्गों/खंडों का चयन किया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितनी धनराशि व्यय की जाएगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) कटिहार-गुवाहाटी खंड पर कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल) द्वारा टक्कर-रोधी उपकरण की स्थापना, जांच और फाइन ट्यूनिंग पूरी होने के बाद साइट एसेपटेंस परीक्षण शुरू की गई है।

(ख) जी, हां।

(ग) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की एसीडी परियोजना पर 30.7.2005 तक 43.23 करोड़ रु. का व्यय किया गया।

(घ) जी, हां।

(ङ) ये खंड, उत्तर रेलवे पर जालंधर-अमृतसर, दक्षिण रेलवे पर एर्णाकुलम-पालघाट-इरोड-चेन्नै, दक्षिण मध्य रेलवे पर बेलारी-गुंतकल-रेनिगुंटा, दक्षिण पश्चिम रेलवे पर वास्को-मडगांव-लांडा-हुबली-बेलारी तथा बैंगलोर-जोलारपैट्टै है। भारतीय रेल की निगमित संरक्षा योजना (2003-2013) में 1815 करोड़ रु. की लागत पर 52,600 मार्ग किलोमीटर के संपूर्ण बड़ी लाइन खंड पर एसीडी कार्य का प्रक्षेपण किया गया है और इसे 2013-14 तक पूरा किया जाना है।

आईएनएस व्यास को शामिल करना

2849. श्री ई. पोन्नुस्वामी: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की योजना आईएनएस व्यास को नौसेना में शामिल करने की है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक नौसेना में शामिल किए जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का विचार आईएनएस व्यास के लिए निर्यात बाजार की संभावनाओं का पता लगाने का है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भा.नौ.पो. व्यास का 11 जुलाई, 2005 को जलावतरण किया गया था। इसका निर्माण गार्डन रीच शिपबिल्डर्स एंड इंजीनियर्स लिमिटेड (जीआरएसई), कोलकाता में किया गया था।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) जीआरएसई और माझगांव डाक लिमिटेड (एमडीएल), निर्यात के प्रयोजनार्थ युद्धपोतों का निर्माण करने में सक्षम हैं और वे निर्यात आर्डर प्राप्त करने की संभावना का पता लगा रहे हैं। वे अपनी क्षमताओं का प्रचार करने के लिए विदेशों में आयोजित की जाने वाली रक्षा प्रदर्शनियों में नियमित रूप से भाग लेते हैं।

एयर इंडिया द्वारा जन-संपर्क कार्य की आऊटसोर्सिंग

2850. कुंवर मानवेन्द्र सिंह:
श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:

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

(क) क्या एयर इंडिया का विचार जन संपर्क कार्य की आऊटसोर्सिंग करने का है;

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

(ग) क्या एअर इंडिया जन संपर्क अभिकरण को नियुक्त करने पर विचार कर रही है;

(घ) यदि हां, तो इस प्रयोजन हेतु चुने हुए अभिकरणों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन अभिकरणों को कौन-कौन से मुख्य कार्य-कलाप सौंपे जाएंगे?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) जहां एयर इंडिया का लोक संपर्क विभाग मीडिया संपर्कों के कार्य का निर्वाह करता रहेगा, विभाग के प्रयासों को अनुपूरित करने के लिए तकनीकी बोलियों के आधार पर दो एजेंसियों को अल्पसूचीगत किया गया है। एजेंसी को सौंपे जाने के लिए प्रस्तावित प्रमुख गतिविधियों में मीडिया मानीटरिंग, इमेज आडिट, संचार संबंधी सलाह प्रदान करना तथा निरंतर आधार पर परामर्श देना, उपभोक्ताओं के लिए प्रभावी संपर्क-मार्गों को विकसित करने में सहायता प्रदान करना, व्यापार तथा अन्य भागीदार और अन्य संबंधित गतिविधियां शामिल हैं।

[हिन्दी]

रक्षा आधुनिकीकरण कोष

2851. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पूर्व में गठित अव्यपगतनीय रक्षा आधुनिकीकरण कोष को समाप्त कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार अब उक्त कोष को पुनः शुरू करने पर विचार कर रही है;

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

(घ) इस मामले में कब तक निर्णय लिया जाएगा?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) अव्यपगतनीय रक्षा आधुनिकीकरण कोष अभी तक नहीं बनाया गया है, अतः इसे समाप्त करने अथवा फिर से चालू करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) सरकार पहले ही रक्षा आधुनिकीकरण कोष बनाए जाने संबंधी प्रस्ताव पर कार्रवाई नहीं करने का निर्णय ले चुकी है।

[अनुवाद]

कमीशंड कार्यक्रमों का आबंटन

2852. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पूर्वोत्तर क्षेत्र में कमीशंड कार्यक्रमों के आबंटन में बड़े पैमाने पर बरती गई अनियमितताओं एवं विसंगतियों की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान सूचित ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस संबंध में कोई जांच की गई है;

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

(ङ) दोषी पाए गए अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ङ) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि वर्ष 2004-05 के दौरान कमिशण्ड कार्यक्रमों हेतु निर्माताओं के चयन में दूरदर्शन केन्द्र, गुवाहाटी द्वारा अनियमितताओं का आरोप लगाते हुए गुवाहाटी उच्च न्यायालय में याचिकाएं दायर की गयी थी। इन याचिकाओं को खारिज कर दिया गया है।

रेलवे में मोबाइल टेलीफोन का प्रयोग आरंभ करना

2853. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रेलवे में चालक, गार्ड एवं स्टेशन प्रबंधन के बीच संचार के माध्यम के रूप में मोबाइल टेलीफोन का प्रयोग आरंभ करने का है;

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

(ग) क्या मोबाइल फोन वाकी-टाकी की वर्तमान प्रणाली का स्थान लेंगे; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह निर्णय कब से प्रभावी होगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। भारतीय रेलों पर 'ए', 'बी' और 'सी' मार्गों की कोटि के स्टेशनों पर चलती गाड़ियों के ड्राइवर और गार्ड के बीच, स्टेशन मास्टर और कंट्रोल आफिस के बीच मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रदान करने का विनिश्चय किया गया है। एमटीआरसी प्रणाली से न केवल गाड़ियों के परिचालन में संरक्षा बढ़ेगी बल्कि रेलपथ के रास्ते पर तैनात अनुरक्षण कर्मचारियों को भी मदद मिलेगी।

कुल 2530 मार्ग किमी. पर एमटीआरसी की व्यवस्था के लिए पांच क्षेत्रीय रेलों अर्थात् पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर, पूर्वोत्तर सीमा और उत्तर मध्य रेलों पर कार्य निष्पादन के लिए (8) कार्यों को स्वीकृति दी जा चुकी है।

(ग) जी, हां।

(घ) उक्त आठ स्वीकृत कार्यों को वित्त वर्ष 2006-07 में पूरा करने की संभावना है, बशर्ते कि धन उपलब्ध हो। कार्य शुरू होते ही इन खंडों से वाकी-टाकी सेट हटा लिए जाएंगे।

विकलांगों को सुविधाएं

2854. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने दृष्टिबाधित लोगों की सुरक्षा और सड़कों, सार्वजनिक परिवहन एवं संबंधित सुविधाओं तक उनकी पहुंच सुनिश्चित करने हेतु कतिपय उपाय करने के लिए केन्द्र सरकार और कुछ राज्य सरकारों को निर्देश दिया है;

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

(ग) उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी निर्देशों के आलोक में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सैनिक विद्यालय खोलना

2855. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई:
श्री डी. नरबुला:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में सैनिक विद्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये विद्यालय किन स्थानों पर खोले जाएंगे; और

(ग) ये विद्यालय कब तक खोले जाएंगे?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) सरकार द्वारा कोई 'आर्मी स्कूल' नहीं चलाए जा रहे हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

गेल का प्रशिक्षण केन्द्र

2856. श्री सूरज सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गेल (इंडिया) लिमिटेड द्वारा जयपुर (राजस्थान) में एक नया प्रशिक्षण केन्द्र का निर्माण किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितनी धनराशि व्यय होने की संभावना है;

(ग) क्या गेल का विचार नोएडा स्थित गेल प्रशिक्षण केन्द्र का आधुनिकीकरण और विस्तार करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में तैयार की गई योजना क्या है;

(ङ) क्या इन दोनों परियोजनाओं के संबंध में बरती गई कोई अनियमितता सरकार के ध्यान में आई है;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) दिनांक 31.1.2005 को गेल (इंडिया) (गेल) लिमिटेड गैर-कार्यपालकों के लिए लगभग 3.57 करोड़ रुपए के व्यय से एक तकनीकी प्रशिक्षण केन्द्र प्रारम्भ किया जा चुका है। इसमें प्रशिक्षणार्थियों के लिए रहने की आवास सुविधा के अलावा कक्षा, प्रयोगशाला, यांत्रिक/इंस्ट्रुमैंटेशन/विद्युत परियोगशालाएं, पुस्तकालय इत्यादि जैसी सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(ग) और (घ) गेल ने सूचित किया है कि नोएडा स्थित प्रबंधन विकास केन्द्र पर आभारभूत संरचना सुविधाएं जुटाने, विश्व

स्तरीय संस्थानों में बैंचमार्क करने, हाइड्रोकार्बन क्षेत्र में विशिष्ट/अनुकूलित प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने के लिए मरम्मत का कार्य चल रहा है। परियोजना की लागत लगभग 12.30 करोड़ रुपए है और अप्रैल, 2006 तक इसके पूरे होने की आशा है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

विस्थापित लोगों को रोजगार

2857. श्रीमती निवेदिता माने: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने महाराष्ट्र में रेल परियोजनाओं के लिए लोगों से भूमि का अधिग्रहण किया है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा अधिग्रहित भूमि का ब्यौरा क्या है; और

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कितने लोगों की भूमि का अधिग्रहण किया गया है और इनमें से कितने लोगों को रोजगार उपलब्ध कराया गया है?

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

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(ख) और (ग) ब्यौरे निम्नलिखित हैं:

परियोजना का नाम	भूमि अधिग्रहण का वर्ष	निजी पार्टियों से भूमि अधिग्रहण की मात्रा	संलिप्त भूस्वामियों की सं.	रोजगार दिए गए व्यक्तियों की सं.
थाणे-तुर्भे वासी/नेरूल	2002-03	1099.70 वर्ग मीटर	11	कुछ नहीं
पनवेल-करजत नई बड़ी लाइन	1996-2004	152.56 हेक्टेयर	749	कुछ नहीं
पनवेल-रोहा दोहरीकरण	1999-2004	9.98 हेक्टेयर	89	कुछ नहीं
दौंड-भिगवान	2002	40.64 हेक्टेयर	185	कुछ नहीं
अमरावती-नरखेड़ नई लाइन	2002-03	762.9 हेक्टेयर	2239	कुछ नहीं
कुर्ला-थाणे 5वीं एवं छठी लाइन	2002-03	269.10 वर्ग मीटर	4	कुछ नहीं
लातूर-मिरज आमान परिवर्तन	2003-04	112.21 हेक्टेयर	281	कुछ नहीं

स्वतंत्रता सेनानियों को निःशुल्क यात्रा की सुविधा

2858. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) स्वतंत्रता सेनानियों को किन-किन रेलगाड़ियों में निःशुल्क यात्रा करने की सुविधा नहीं है;

(ख) क्या रेलवे का विचार स्वतंत्रता सेनानियों को उक्त रेलगाड़ियों में निःशुल्क यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) गृह मंत्रालय के साथ परामर्श करके तैयार की गई योजना के अनुसार

पूर्व अंडमान राजनीतिक बंदियों, जिन्हें विशेषाधिकार के रूप में इस सुविधा की अनुमति दी गई है, को छोड़कर स्वतंत्रता सेनानी, स्वतंत्रता सेनानी पास पर राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा करने के पात्र नहीं हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) इस योजना को गृह मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया गया है जो स्वतंत्रता सेनानियों को जारी पासों की लागत वहन करता है। वित्तीय फलितार्थों के साथ-साथ राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों में स्थान की सीमित उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए इस योजना में पूर्व अंडमान राजनीतिक बंदियों के अलावा रेलवे पासधारी स्वतंत्रता सेनानियों को शामिल नहीं किया गया है।

तुर्की और रोमानिया के साथ समझौता

2859. श्री रायपति सांबासिवा राव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल में पेट्रोलियम मंत्री ने तुर्की और रोमानिया का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो किन-किन मुद्दों पर चर्चा की गई है और इसके क्या परिणाम निकले;

(ग) क्या दोनों देशों के बीच तेल और प्राकृतिक गैस के क्षेत्र में किसी समझौते पर हस्ताक्षर किया गया था;

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

(ङ) ये देश भारत को कितनी मात्रा में गैस उपलब्ध कराने पर सहमत हैं?

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

(ख) से (ङ) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

(क) टर्की-

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस तथा पंचायती राज मंत्री के नेतृत्व में एक अधिकारिक प्रतिनिधिमंडल ने दिनांक 28-30 जून, 2005 को तुर्की का दौरा किया और उन्होंने तुर्की के ऊर्जा व उद्योग मंत्री तथा तुर्की के तेल उद्योग के वरिष्ठ अधिकारियों के साथ बातचीत की। दोनों पक्षों ने द्विपक्षीय सहयोग के कई विशिष्ट क्षेत्रों की पहचान की और संबंधों को अधिक मजबूत बनाने के लिए आवश्यक सहयोग उपलब्ध कराने पर सहमति जताई। निम्नलिखित बिन्दु उभर कर सामने आए-

1. तुर्की की कंपनियां भारत में अन्वेषण व उत्पादन संबंधी गतिविधियों में भाग लेने के लिए और इसी प्रकार तुर्की में भारतीय कंपनियों के साथ अन्वेषण तथा उत्पादन संविदाएं प्राप्त करने में सहयोग करने के लिए आमंत्रित की गई थीं।
2. भारत में निर्यातोन्मुख रिफाइनरियां स्थापित करने में तुर्की की कंपनियों के हित प्राप्त करना। तुर्की की रिफाइनरियों में भारतीय तेल कंपनियां निवेश के अवसर खोलेंगी।
3. अन्य देशों में तेल व गैस के लिए संयुक्त कार्यवाही हेतु तुर्की की कंपनियों से संपर्क किया जाना।
4. यूरोप को तुर्की के रास्ते तेल व गैस पहुंचाने के लिए पाइपलाईन परियोजनाओं में सहयोग/साझेदारी निष्पादन अधीन है।
5. तेल में तुर्की की भागीदारी में पहुंच के प्रयास हेतु बाकू-त्बिल्सी-सेहान पाइपलाईन में भागीदारी की संभावनाओं को खोजना।
6. अन्य देशों के साथ-साथ दोनों देशों में तेल व गैस क्षेत्र में सहयोग बढ़ाने के लिए संयुक्त आयोग के समग्र तत्वावधान में एक संयुक्त कार्य दल (जे डब्ल्यू जी) स्थापित करना।

(ख) रोमानिया

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस तथा पंचायती राज मंत्री के नेतृत्व में एक अधिकारिक शिष्ट मंडल ने दिनांक 1-4 जुलाई, 2005 को रोमानिया की यात्रा की और वहां के उप-प्रधानमंत्री, आर्थिक व वाणिज्य मंत्री, रोमानिया के तेल उद्योग के वरिष्ठ अधिकारियों, क्षेत्रीय वाणिज्य व उद्योग मंडलों के व्यापारियों तथा तेल उद्योग के अनुसंधान और विकास, प्रशिक्षण तथा शैक्षणिक क्षेत्र के वरिष्ठ अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श किया। दोनों पक्षों ने द्विपक्षीय सहयोग के कई विशिष्ट क्षेत्रों की पहचान की जिसमें शामिल हैं—अन्वेषण, अन्य देशों में परिशोधन परियोजनाएं, राष्ट्रपार

पाइपलाइनें, अनुसंधान और विकास के क्षेत्र में शैक्षणिक आदान प्रदान व सहयोग। इस यात्रा के दौरान, निम्नलिखित समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए-

(1) विभिन्न तेल व गैस क्रियाकलापों में सहयोग के लिए भारत और रोमानिया के बीच अंतर-सरकारी समझौता ज्ञापन;

(2) भारतीय पेट्रोलियम व ऊर्जा अध्ययन विश्वविद्यालय, देहरादून तथा पेट्रोलियम व गैस विश्वविद्यालय, प्लोईस्टी, रोमानिया के बीच सहयोग पर समझौता ज्ञापन;

(3) केडी मालवीय पेट्रोलियम अन्वेषण संस्थान, ओएनजीसी तथा पेट्रोलियम व गैस विश्वविद्यालय, प्लेईस्टी, रोमानिया के बीच समझौता ज्ञापन; और

(4) सीआईआई भारत तथा वाणिज्य व उद्योग मंडल, प्रहोवा, रोमानिया के बीच व्यापार साझेदारी बढ़ाने के लिए सहयोग से संबंधित समझौता ज्ञापन।

तीव्रगामी बुलेट रेलगाड़ियों में प्रचालन हेतु प्रशिक्षण

2860. श्री एन. जनार्दन रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फ्रेंच रेलवे ने तीव्रगामी बुलेट रेलगाड़ियों की सिग्नलिंग, विनिर्माण और प्रचालन हेतु भारतीय रेल को प्रशिक्षण देने की पेशकश की है;

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

(ग) क्या निकट भविष्य में तीव्रगामी बुलेट रेलगाड़ियां आरंभ करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(घ) यदि हां, तो इसकी प्रमुख विशेषताएं क्या हैं;

(ङ) इन रेलगाड़ियों को किन मार्गों पर चलाए जाने का प्रस्ताव है; और

(च) सरकार का विचार उक्त परियोजना हेतु अपेक्षित निधियां किस प्रकार जुटाने का है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

संग्रहालयों का उन्नयन

2861. श्री पी. करूणाकरन: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग के नियंत्रण एवं पर्यवेक्षणाधीन संग्रहालयों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान उन्नयन किए गए संग्रहालयों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या वर्ष 2005-06 के दौरान कुछ संग्रहालयों का उन्नयन करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रण तथा पर्यवेक्षण में संग्रहालयों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान भा.पु.स. ने निम्नलिखित स्थल संग्रहालयों में सुधार किए हैं:

कूच बिहार महल (पश्चिम बंगाल), रेजीडेंसी (लखनऊ), पुराना किला (नई दिल्ली), सारनाथ (उत्तर प्रदेश), हम्पी (कर्नाटक), हजारद्वारी महल (पश्चिम बंगाल), कोणार्क (उड़ीसा) तथा फोर्ट सैंट जार्ज (चैन्नै)।

(ग) और (घ) जी, हां। भा.पु.स. का स्थल संग्रहालयों को सुधारने तथा एक चरणबद्ध कार्यक्रम शुरू करने का प्रस्ताव है। वर्ष 2005-06 के दौरान, सारनाथ, हजारद्वारी महल, नागार्जुनकोंडा, हम्पी, आगरा (ताजमहल) स्थित संग्रहालयों तथा नई दिल्ली (लाल किला) स्थित दो संग्रहालयों में कार्य शुरू करने का प्रस्ताव है। सुधार की संभावनाओं के क्षेत्र को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है, किन्तु इसमें भवन का जीर्णोद्धार, प्रदर्शन तथा प्रकाश व्यवस्था में सुधार तथा पर्यटक सुविधाओं में वृद्धि शामिल होगा।

मध्य प्रदेश में खजुराहो तथा चन्देरी में दो संग्रहालयों में भवनों का निर्माण किया जा रहा है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य	जिला	संग्रहालय का नाम
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	जिला गुंटूर	1. अमरावती संग्रहालय, अमरावती
		जिला चित्तूर	2. चन्द्रागिरि संग्रहालय, चन्द्रागिरि
		जिला मेढक	3. कोंडापुर संग्रहालय, कोंडापुर
		जिला गुंटूर	4. नागार्जुनकोंडा संग्रहालय, नागार्जुनकोंडा
2.	असम	जिला गोल पाड़ा	5. सूर्य पहाड़ संग्रहालय, सूर्य पहाड़
3.	बिहार	जिला भागलपुर	6. विक्रमशिला संग्रहालय, अंटीचाक
		जिला गया	7. बोधगया संग्रहालय, बोधगया
		जिला नालन्दा	8. नालन्दा संग्रहालय, नालन्दा
		जिला वैशाली	9. वैशाली संग्रहालय, वैशाली
4.	दिल्ली	दिल्ली	10. पुरातात्विक संग्रहालय, लालकिला, दिल्ली
		दिल्ली	11. इंडियन वार मिमोरियल संग्रहालय, लालकिला, दिल्ली
		नई दिल्ली	12. पुराना किला संग्रहालय, पुराना किला, नई दिल्ली
		दिल्ली	13. स्वतंत्रता संग्राम संग्रहालय, लाल किला, नई दिल्ली
		दिल्ली	14. सलीमगढ़ संग्रहालय, लाल किला, दिल्ली
5.	गुजरात	जिला अहमदाबाद	15. लोथल संग्रहालय, लोथल
6.	गोवा	उत्तरी गोवा	16. वेल्हा गोवा संग्रहालय, पुराना गोवा
7.	हरियाणा	जिला कुरूक्षेत्र	17. शेख जिल्ली का मकबरा संग्रहालय, थानेसर
8.	हिमाचल प्रदेश	जिला कांगड़ा	18. कांगड़ा जिला संग्रहालय, कांगड़ा
9.	कर्नाटक	जिला बगलकोट	19. ऐहोल संग्रहालय, ऐहोल
		जिला बीजापुर	20. बीजापुर संग्रहालय, बीजापुर
		जिला बगलकोट	21. बादामी संग्रहालय, बादामी
		जिला हसन	22. हेलेविदू संग्रहालय, हेलेबिदू
		जिला होसपेट	23. हम्पी संग्रहालय, कमलापुर
		जिला मांड्या	24. टीपू सुल्तान पैलेस संग्रहालय, दरिया दौलत बाग, श्रीरंगपट्टनम
10.	केरल	जिला कोची	25. मत्तनचेरी पैलेस संग्रहालय, एरनाकुलम
11.	मध्य प्रदेश	जिला रायसेन	26. सांची संग्रहालय, सांची
		जिला अशोक नगर	27. चंदेरी संग्रहालय, चंदेरी
		जिला ग्वालियर	28. ग्वालियर संग्रहालय, ग्वालियर
		जिला छत्तरपुर	29. खजुराहो संग्रहालय, खजुराहो

1	2	3	4
12.	उड़ीसा	जिला पुरी	30. कोणार्क संग्रहालय, कोणार्क
		जिला जाजपुर	31. रत्नागिरि संग्रहालय, रत्नागिरि
13.	पंजाब	जिला रूप नगर	32. रोपड़ संग्रहालय, रोपड़
14.	राजस्थान	जिला हनुमानगढ़	33. काली बंगन संग्रहालय, काली बंगन
15.	तमिलनाडु	जिला चैन्नै	34. 34 फोर्ट सैंट जार्ज संग्रहालय, चैन्नै
16.	उत्तर प्रदेश	जिला वाराणसी	35. सारनाथ संग्रहालय, सारनाथ
		जिला लखनऊ	36. रेजीडेन्सी संग्रहालय, लखनऊ
		जिला आगरा	37. ताजमहल संग्रहालय, आगरा
17.	उत्तरांचल	जिला अल्मोड़ा	38. जागेश्वर संग्रहालय, जागेश्वर
18.	पश्चिम बंगाल	जिला मुर्शिदाबाद	39. हजारद्वारी पैलेस संग्रहालय, हजारद्वारी
		जिला कूच बिहार	40. कूच बिहार पैलेस संग्रहालय, कूच बिहार
		जिला पूर्वी मिदनापुर	41. तामलुक संग्रहालय, तामलुक

बिजलीघरों/राज्य विद्युत बोर्डों पर बकाया राशि

2862. श्री हितेन बर्मन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 30 जून, 2005 की स्थिति के अनुसार बिजलीघरों/राज्य विद्युत बोर्डों पर रेलवे की कितनी राशि बकाया है; और

(ख) रेलवे द्वारा इस बकाया राशि की वसूली हेतु क्या कदम उठाए गए है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जून 30, 2005 को रेलों के बिजली घरों/राज्य विद्युत बोर्डों के प्रति 1480 करोड़ रु. की रकम बकाया थी।

(ख) रेलों द्वारा बकायों की वसूली के संबंध में उठाए गए कदम निम्नानुसार है:-

(1) बकाया धनराशि की वसूली के लिए राज्य बिजली बोर्डों/बिजली घरों के प्रतिनिधियों के साथ सभी स्तरों पर बैठकें आयोजित करके कड़ी मानीटरिंग की जाती है। समय-समय पर बकायों के निपटान के लिए विशेष अभियान चलाए जाते हैं।

(2) राज्य बिजली बोर्डों/बिजली घरों को कोयले के लदान के लिए मालभाड़ा की अग्रिम भुगतान योजना अपनाने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है।

(3) राज्य विद्युत बोर्डों सहित सभी प्रमुख ग्राहकों को इलैक्ट्रानिक भुगतान गेटवे की सुविधा प्रदान करना।

(4) राज्य बिजली बोर्डों/बिजली घरों के बकाया देयराशि का समायोजन रेलों द्वारा कर्षण बिलों का भुगतान करके किया जाता है।

(5) संबंधित मंत्रालयों के सचिवों के साथ बैठकें आयोजित की जाती है।

[हिन्दी]

गैंगमैनों की कार्य दशाएं

2863. श्री पारसनाथ यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गैंगमैनों की कार्य दशाओं को बेहतर बनाने के लिए एक समिति गठित की है; और

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

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

(ख) गैंगमैनों और कीमेन, मेट्स और ट्रैक पैट्रोलरर्स आदि जैसी उससे संबद्ध कोटियों के लिए अपेक्षित वर्दियों और अन्य रक्षात्मक उपकरणों से संबंधित मुद्दों की जांच-पड़ताल करने के लिए जून, 2005 में 3 कार्यपालक निदेशकों की एक समिति गठित की गई थी ताकि उनकी कार्यक्षमता को बढ़ाया जा सके।

समिति के विचारार्थ विषय हैं:-

(1) गैंगमैन, कीमेन, मेट्स और पेट्रोल मेन को सप्लाई की जा रही वर्दी और अन्य रक्षात्मक उपकरणों के मौजूदा मानदंडों और विशिष्टियों की समीक्षा करना।

(2) इन कोटि के कर्मचारियों को दी जाने वाली अतिरिक्त मदों, यदि कोई हों, की आवश्यकता तथा औचित्य की जांच करना तथा संभावित वित्तीय निहितार्थों के लिए उपयुक्त सिफारिशें करना।

[अनुवाद]

म्यांमार में तेल ब्लाकों के लिए बोली

2864. श्री निखिल कुमार: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या म्यांमार ने भारतीय रेल कंपनियों को तेल ब्लाकों के लिए बोली लगाने की अनुमति प्रदान कर दी है;

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

(ग) तेल कंपनियां तेल ब्लाकों की ऐसी पेशकश से किस सीमा तक लाभान्वित होंगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) म्यांमार के जमीनी क्षेत्र तेल युक्त हैं तथा अपतट क्षेत्रों में गैस की प्रचुरता है। ओ.एन.जी.सी. विदेश लिमिटेड (ओवीएल), गेल (इंडिया) लिमिटेड, को गैस तथा देवू इंटरनेशनल कारपोरेशन (प्रचालक) के एक परिसंघ के पास अपतट ब्लाक ए-1 में क्रमशः 20%, 10%, 10% तथा 60% के अनुपात में भागीदारी हित हैं। ओवीएल तथा गेल ने अपतट ए-3 ब्लाक में 20% और 10% भागीदारी हित प्राप्त करने के लिए देवू के साथ एक करार को अंतिम रूप दिया है। एक निजी भारतीय कंपनी ने भी म्यांमार में दो ब्लाकों के लिए संविदाओं पर हस्ताक्षर किए हैं। आई.ओ.सी., ओ.आई.एल. तथा गेल के परिसंघ ने हाल ही में म्यांमार आयल एण्ड गैस एन्टरप्राइज (एमओजीई) द्वारा प्रस्तुत दो तटवर्ती ब्लाकों नामतः आरएसएफ-6 तथा आरएसएफ-9 में भागीदारी के लिए बोलियां प्रस्तुत की हैं।

(ग) भारतीय तेल कंपनियों को म्यांमार के भावी ब्लाकों के अन्वेषण का अवसर होगा जहां काफी मात्रा में हाइड्रोकार्बन भण्डार खोजे गए हैं। इन ब्लाकों को उत्पादन हिस्सेदार संविदाओं (पीएससी) के तहत प्रस्तावित किया जा रहा है जिससे पक्षकार किसी प्रकार की खोजों के बाद ब्लाकों से तेल/गैस के उत्पादन पर पेट्रोलियम का अपना हिस्सा लेने के लिए संविदा करने के हकदार होंगे।

[हिन्दी]

आकाशवाणी/दूरदर्शन प्रसारण सुविधा से वंचित नगर

2865. श्री रामदास आठवले: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सभी नगरों/शहरों में दूरदर्शन/आकाशवाणी सुविधा उपलब्ध करायी गयी है;

(ख) यदि नहीं, तो कौन-कौन से नगरों/शहरों में दूरदर्शन/आकाशवाणी की सुविधा अभी तक प्रदान नहीं की गयी है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इन नगरों/शहरों में यह सुविधा कब तक उपलब्ध करा दी जायेगी?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) हालांकि देश के सभी शहरों/कस्बों में आकाशवाणी और दूरदर्शन के केन्द्र नहीं हो सकते हैं तथापि, मौजूदा रेडियो केन्द्र और दूरदर्शन ट्रांसमीटर देश की क्रमशः लगभग 99.13% और 99.7% जनसंख्या को प्राथमिक श्रेणी को स्थलीय कवरेज उपलब्ध करवाते हैं।

इसके अतिरिक्त, पूरी कवरेज को सुनिश्चित करने के लिए अब तक कवर न किए गए तथा कम कवरेज वाले क्षेत्रों में कवरेज उपलब्ध करवाने हेतु दिसम्बर, 2004 में शुरू की गई दूरदर्शन की फ्री-टु-एयर डीटीएच सेवा-'डीडी डायरेक्ट प्लस' के माध्यम से 33 टीवी और 12 रेडियो चैनलों के समूह वाली एक बहु चैनल सुविधा उपलब्ध करवा दी गई है। डीटीएच सिगनलों को देश में कहीं भी (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूहों को छोड़कर) एक लघु आकार की डिश अभिग्रहण प्रणाली की सहायता से प्राप्त करना संभव है।

डीटीएच सुविधा द्वारा प्रदान की गई कवरेज को देखते हुए किसी नए दूरदर्शन ट्रांसमीटर की स्थापना किए जाने की कोई

परिकल्पना नहीं है। अनुमोदन और निधियों की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए कार्यान्वयनाधीन रेडियो कवरेज के स्थलीय विस्तार संबंधी स्कीमों को 10वीं योजना के दौरान पूरा कर लिया जाएगा।

[अनुवाद]

सरकारी उपक्रमों में सेवानिवृत्त अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग

2866. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में बोर्ड स्तर के पदों का कोई अभाव है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार सरकारी उपक्रमों में सेवानिवृत्त अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग करने का है;

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

(घ) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के ऐसे उपक्रमों की पहचान कर ली है, जिनमें सेवानिवृत्त अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग किया जाना है;

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

(च) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (च) दिनांक 30.6.2005 की स्थिति के अनुसार सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उद्यमों में मुख्य कार्यपालकों के 210 पदों तथा कार्यकारी निदेशकों के 460 पदों में से मुख्य कार्यपालकों के 30 पद तथा कार्यकारी निदेशकों के 65 पद रिक्त थे। इन रिक्त पदों के संबंध में लोक उद्यम चयन बोर्ड ने मुख्य कार्यपालकों के 21 पदों तथा कार्यकारी निदेशकों के 40 पदों के लिए पहले ही चयन कर लिया है। निदेशक मंडल के पदों पर चयन करना एक सतत् प्रक्रिया है।

विमान अभियांत्रिकी केन्द्र

2867. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विमानन बाजार के विकास में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए विमान अभियांत्रिकी केन्द्र और तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, नागर विमानन महानिदेशालय ने भारतीय वायु सेना के 5 संस्थानों सहित, 36 विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग प्रशिक्षण संस्थानों को विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग के क्षेत्र में एब-एनिशियों की मंजूरी दी है।

विदेशी/निजी एयरलाइनों के लिए विमान सेवाओं का आरंभ किया जाना

2868. श्री जी.वी. हर्ष कुमार: क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विदेशी और निजी विमान कंपनियों के लिए विमानन क्षेत्र आरंभ करने संबंधी अड़चनों का अध्ययन किया है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सरकार के निर्धारण के अनुसार अंतर्राष्ट्रीय हवाई सेवाओं में क्रमिक उदारीकरण आर्थिक विकास, को गतिशील बनाने तथा अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर यात्रा की बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने, दोनों ही दृष्टियों से आवश्यक है। वृहत्तर विमान कनक्टिविटी विशेषत: पर्यटन, व्यापार, व्यवसाय और वाणिज्य के क्षेत्र में जहां परिमाण तथा गुणवत्ता दोनों दृष्टियों से प्रत्येक को अपनी क्षमता तथा संपर्कता में वृद्धि आवश्यक है, में तुलनात्मक लाभ के माध्यम से राष्ट्रीय अर्थनीति के विकास की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। नागर विमानन के क्षेत्र में सीमित उदारीकरण नीति जिसमें निजी एयरलाइनों को ओवरसीज गंतव्यों पर उड़ान भरना भी सम्मिलित है, इन दृष्टियों को विचाराधीन रखते हुए बनायी गई है।

केन्द्रीय निगरानी प्रकोष्ठ

2869. श्री रविचन्द्रन सिप्पीपाराई: क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कार्यान्वित की गयी योजनाओं की प्रगति की निगरानी करने के लिए केन्द्रीय निगरानी प्रकोष्ठ स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इसे कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेलमार्गों की सफाई

2870. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे में मार्गों की सफाई का कार्य गैर-सरकारी क्षेत्र को सौंप दिया गया है;

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

(ग) सरकार ने सभी रेल परिसरों में सफाई सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) बड़े शहरों के पहुंच मार्गों, जहां रेल लाइनों के बीच शौच की समस्या अधिक गंभीर है, जैसे चुनिंदा स्थानों पर सुविधापूर्वक कार्य संचालन के लिए अनुरक्षण कर्मियों द्वारा रेलपथ की सफाई निजी एजेंसियों/व्यक्तियों द्वारा कराई जा रही है।

केवल कुछ ही रेलवे में यह काम आंशिक रूप से निजी क्षेत्र को सौंपा गया है।

पूर्व रेलवे: सियालदह, बालीगंज, सोनारपुर, बारासत, हावड़ा ओल्ड काम्प्लेक्स (आंशिक रूप से), हावड़ा न्यू काम्प्लेक्स (आंशिक रूप से) एवं आसनसोल स्टेशनों पर।

उत्तर रेलवे: दिल्ली-अंबाला खंड (दिल्ली क्षेत्र)।

पश्चिम रेलवे: चर्चगेट-विवार खंड।

(ग) रेलवे स्टेशनों पर सफाई में सुधार के लिए बहुत से कदम उठाए गए है जिनमें यंत्रीकृत सफाई व्यवस्था, अतिरिक्त कूड़ेदान, नियमित रूप से कूड़े को हटाना, कीटनाशक दवाइयों का छिड़काव, नालियों की मरम्मत, शौच के लिए 'भुगतान करो और उपयोग करो' योजना को चलाना आदि शामिल हैं। इसके अलावा, समय-समय पर सफाई अभियान चलाए जाते हैं और औचक जांच भी की जाती है। स्टेशन परिसर को साफ-सुधरा रखने के लिए यात्रियों से सहयोग करने के लिए बार-बार उद्घोषणाएं की जाती हैं।

मीडिया पर लगे प्रतिबंध को हटाया जाना

2871. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विशेषज्ञों ने भारत सरकार और पाकिस्तान सरकार से समाचार पत्रों, पत्रिकाओं और दोनों देशों से समाचार चैनलों के प्रसारण पर लगे सभी प्रतिबंधों को तत्काल हटाने की मांग की है;

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

(ग) भारत सरकार की इस मामले में क्या प्रतिक्रिया है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) विदेश मंत्रालय द्वारा सूचित किए अनुसार, पाकिस्तान ने भारतीय समाचार चैनलों और प्रिंट मीडिया पर प्रतिबंध लगाया है। पाकिस्तानी टी.वी. चैनल और सिविल संस्था इस प्रतिबंध को उठाने के लिए मांग करते आ रहे हैं। भारत सरकार ने पाकिस्तान से भारतीय टी.वी. समाचार चैनलों पर लगे मौजूदा प्रतिबंध को हटाने और समाचार-पत्रों, पुस्तकों और आवधिकियों के वाणिज्यिक विनिमय को अनुमति देने के लिए कहा है।

दिल्ली विमानपत्तन का विकास और विस्तार

2872. श्री किन्जरपु येरननायडु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण इस समय दिल्ली विमानपत्तन के विकास और विस्तार पर विचार कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि दिल्ली विमानपत्तन के लिए तैयार की गई इस विकास और विस्तार योजना के कारण दिल्ली में जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय की नैसर्गिक शांति और विरासत नष्ट हो रही है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय (जे.एन.यू.) की नैसर्गिक शांति और विरासत की बहाली के लिए क्या कदम उठा रही है?

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

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

तीनधारिया कार्यशाला का आधुनिकीकरण

2873. **श्री डी. नरबुला:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे और तीनधारिया स्थित इसकी कार्यशाला इस समय खराब दशा में है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या उपचारात्मक कार्यवाही की है;

(ग) क्या सरकार का विचार तीनधारिया कार्यशाला के आधुनिकीकरण का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी, हां। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे और इसकी वर्कशाप को इंजनों और सवारी डिब्बों के सुधार के लिए इनपुट्स की आवश्यकता है।

(ख) रेलवे बोर्ड के करसिऑंग में वरिष्ठ अधिकारी के अधीन दार्जीलिंग हिमालयन रेलवे के लिए एक स्वतंत्र प्रबंधन इकाई सृजित करने का विनिश्चय किया है। एक अधिकारी की पहचान की गई है और रेलवे बोर्ड के इस निर्णय के अनुसार महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा उन्हें करसिऑंग में तैनात किया गया है। इसके अलावा, विश्व की धरोहर पर विचार करने के लिए रेलवे बोर्ड में एक धरोहर निदेशालय सृजित किया गया है। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे के सवारी डिब्बों के एक रेक में एयर ब्रेक की व्यवस्था की गई है और इसे अन्य सवारी डिब्बों में भी उत्तरोत्तर लगाया जाएगा। तिनधरिया वर्कशाप के लिए एन छोटी लाइन व्हील लेथ भी तीन करोड़ रु. की लागत पर बदलने के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ग) जी, नहीं। वर्कशाप का मूल धरोहर स्वरूप बनाए रखा जाएगा।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) कार्यशाला के विश्व विरासत दर्जे को ध्यान में रखते हुए इसकी प्रमाणिकता और अखंडता को बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, आवश्यकता के आधार पर सुविधाओं के उन्नयन के लिए तकनीकी आधार समय-समय पर प्रदान किए जाएंगे।

विदेशी विमान कंपनियों की भागीदारी

2874. **श्री मनोरंजन भक्त:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ विदेशी विमान कंपनियों ने पोर्ट ब्लेयर में विमान व्यवसाय में विस्तार के लिए आवेदन किया है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) किसी विदेशी एयरलाइन ने पोर्टब्लेयर में अनुसूचित प्रचालनों के लिए आवेदन नहीं किया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

आगरा में विश्व विरासत स्थल

2875. **श्री रवि प्रकाश वर्मा:**
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यूनेस्को ने हाल ही में सम्पन्न हुई बैठक में यह सुझाव दिया कि आगरा-ताज, आगरा-किला और फतेहपुर सीकरी जैसे तीन विश्व विरासत स्थलों को विश्व विरासत संपत्ति के रूप में पुनः नामांकित किया जाए;

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

(ग) केन्द्र सरकार ने इन तीनों स्थलों के अपने विश्व विरासत के दर्जे को बनाए रखने के लिए क्या उपाय किये हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) विश्व दाय समिति ने डरबन में सम्पन्न हुए अपनी हाल ही की बैठक में सुझाव दिया कि राज्य-पक्ष (भारत) भविष्य में ताजमहल, फतेहपुर सीकरी तथा आगरा-किला नामक तीन स्थलों को एक विश्वदाय सम्पत्ति के रूप में पुनः नामांकन की सम्भावना पर विचार कर सकता है।

(ख) और (ग) संघ सरकार ऐसे पुनः नामांकन पर विचार नहीं कर रही है तीनों स्थल अलग-अलग विश्वदाय स्थलों के रूप में बने रहेंगे।

नाट्य विद्यालय और प्रशिक्षण केन्द्र

2876. श्री दानवे रावसाहेब पाटील: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में इस समय कार्यरत नाट्य विद्यालय और प्रशिक्षण केन्द्रों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार के पास और अधिक संख्या में नाट्य विद्यालय और प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये कहां-कहां स्थापित किए जाएंगे; और

(घ) इन्हें कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) भारत सरकार द्वारा स्थापित राष्ट्रीय नाट्य विद्यालय के अलावा, अन्य राज्यों में निम्नलिखित नाट्य विद्यालय और प्रशिक्षण केन्द्र हैं:- भारतेंदु नाट्य अकादमी, लखनऊ (उत्तर प्रदेश), रंगायन, मैसूर (कर्नाटक) तथा कला अकादमी, गोवा संबंधित राज्य सरकारों द्वारा वित्तपोषित हैं। विभिन्न विश्वविद्यालयों जैसे- पंजाब विश्वविद्यालय, चंडीगढ़, पटियाला विश्वविद्यालय, पटियाला; रवीन्द्र भारती विश्वविद्यालय, कोलकाता; कालीकट विश्वविद्यालय, कालीकट (नाट्य विद्यालय, त्रिचूर), केरल; मुंबई विश्वविद्यालय, मुंबई, हैदराबाद विश्वविद्यालय, हैदराबाद, आंध्र प्रदेश; डा. भीमराव अंबेडकर विश्वविद्यालय, बड़ोदरा; राजस्थान विश्वविद्यालय, जयपुर आदि में रंगमंच विभाग हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

पंचायतों को वित्तीय सहायता

2877. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बिहार में ग्राम पंचायतों को "सम्पूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना" के माध्यम से वित्तीय सहायता प्रदान की है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रति वर्ष और इस वर्ष अभी तक बिहार में पंचायतों को कितनी धनराशि प्रदान की गयी?

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

(ख) एस.जी.आर.वाई. के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान बिहार में पंचायती राज संस्थाओं को जारी केन्द्रीय निधियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

वर्ष	लाख रुपए में
2002-2003	26727.42
2003-2004	34203.10
2004-2005	49196.29
2005-2006	22450.34

[अनुवाद]

कोल बेड मीथेन

2878. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

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

(क) भारत में कोल बेड मीथेन (सीबीएम) के अनुमानित संसाधन कौन-कौन से हैं;

(ख) क्या सरकार ने सीबीएम की खोज और उसके उत्पादन हेतु सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों/निजी कंपनियों के साथ किसी करार पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(घ) देश में सीबीएम का वाणिज्यिक उत्पादन कब से शुरू होगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) देश में अनुमानित सीबीएम स्रोत लगभग 1.4 टीसीएम हैं।

(ख) और (ग) जी, हां। सरकार ने सीबीएम के अन्वेषण और उत्पादन के लिए सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और निजी कंपनियों के साथ 16 सीबीएम संविदाओं पर हस्ताक्षर किए हैं। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) देश में सीबीएम का वाणिज्यिक उत्पादन 2007-08 से आरम्भ होने की संभावना है।

विवरण

सीबीएम के अन्वेषण और उत्पादन के लिए हस्ताक्षरित 16 संविदाओं का ब्यौरा

क्र.सं.	ब्लाक	राज्य	क्षेत्र वर्ग कि.मी.	संविदाकार
	(क) सीबीएम के प्रथम दौर (सीबीएम-I) के तहत हस्ताक्षरित संविदाएं			
1.	बोकारो	झारखण्ड	95	ओएनजीसी-आईओसी
2.	उत्तरी करनपुरा	झारखण्ड	340	ओएनजीसी-आईओसी
3.	सुहागपुर पूर्व	मध्य प्रदेश	495	आरआईएल
4.	सुहागपुर पश्चिम	मध्य प्रदेश	500	आरआईएल
5.	रानीगंज पूर्व	पश्चिम बंगाल	500	ईओएल
	(ख) नामांकन आधार पर हस्ताक्षरित संविदाएं			
6.	रानीगंज उत्तर	पश्चिम बंगाल	350	ओएनजीसी-सीआईएल
7.	झारिया	झारखण्ड	85	ओएनजीसी-सीआईएल
8.	रानीगंज दक्षिण	पश्चिम बंगाल	210	जीईईसीएल
	(ग) सीबीएम के दूसरे दौर (सीबीएम-II) के तहत हस्ताक्षरित संविदाएं			
9.	दक्षिण करनपुरा	झारखण्ड	70	ओएनजीसी
10.	उत्तर करनपुरा (प.)	झारखण्ड	267	ओएनजीसी
11.	सतपुरा	मध्य प्रदेश	714	ओएनजीसी
12.	वारधा	महाराष्ट्र	503	ओएनजीसी
13.	सोनहट	छत्तीसगढ़	824	आरआईएल
14.	बारमेड़ (1)	राजस्थान	1045	आरआईएल
15.	बारमेड़ (2)	राजस्थान	1020	आरआईएल
16.	बारमेड़-सांचोर	गुजरात	790	ओएनजीसी-जीएसपीसीएल
	कुल योग (क+ख)		7809	

(1) ओएनजीसी : आयल एण्ड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड
(2) आईओसी : इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड
(3) आरआईएल : रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड
(4) ईओएल : ईस्सार आयल लिमिटेड
(5) सीआईएल : कोल इंडिया लिमिटेड
(6) जीईईसीएल : ग्रेट ईस्टर्न एनर्जी कार्पोरेशन लिमिटेड
(7) जीएसपीसीएल : गुजरात एस्टेट पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड

[हिन्दी]

आटोमेटिक कोच वाशिंग संयंत्र लगाना

2879. मोहम्मद शाहिद:
श्री मो. ताहिर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री मुन्शी राम:
प्रो. महादेवराव शिवनकर:
श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम:
श्री बापू हरी चौरे:

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

(क) क्या रेलवे स्टेशनों पर आटोमेटिक कोच वाशिंग संयंत्र लगाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो जिन रेलवे स्टेशनों पर ये वाशिंग संयंत्र लगाए जाने हैं उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) ऐसे आटोमेटिक संयंत्र लगाने पर अनुमानत: कितनी लागत आने की संभावना है; और

(घ) स्टेशनों और रेलगाड़ियों पर सफाई की स्थिति सुधारने हेतु क्या अन्य कदम उठाए जा रहे है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेलवे स्टेशनों पर डिब्बों को धोने के लिए डिब्बे धोने का संयंत्र लगाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, सवारी डिब्बा अनुरक्षण डिपो में स्वचालित डिब्बा धोने का संयंत्र लगाने की योजना है। देश में निर्मित एक स्वचालित यात्री डिब्बों को धोने का संयंत्र दक्षिण रेलवे में काम कर रहा है। रेलवे ग्लोबल निविदा के माध्यम से एक आधुनिक पूर्णत: स्वचालित यात्री डिब्बों को धोने का संयंत्र को खरीदने का विचार कर रहा है। स्वदेशी संयंत्र की कीमत 40-50 लाख रु. तक है और आधुनिक विशेषताओं वाले यात्री डिब्बों को धोने के संयंत्र की कीमत 2.5 से 4 करोड़ रु. हैं। पर्याप्त अनुभव के पश्चात्, रेलवे ऐसे संयंत्र के प्रकार और उनके स्थान के बारे में निर्णय करेगी।

(घ) रेलवे स्टेशनों पर बेहतर सफाई के लिए कई कदम उठाए गए हैं जिनमें यांत्रिकृत सफाई प्रक्रिया, अतिरिक्त कूड़ेदान, कचरे की योजना उठाना, कीटनाशकों का छिड़काव, नालियों की मरम्मत, भुगतान और उपयोग वाले शौचालय आदि शामिल है। इसके अतिरिक्त समय-समय पर सफाई अभियान और औचक निरीक्षण किए जाते हैं। स्टेशन परिसर को साफ रखने के लिए यात्रियों से सहयोग मांगने हेतु बार-बार उद्घोषणाएं की जाती हैं।

रेलगाड़ियों की सफाई बेहतर करने के लिए, रेलगाड़ी की प्राथमिक अनुरक्षण के दौरान अंदर और बाहर से अच्छी तरह धोया जाता है। 2500 किमी से अधिक दूरी का फेरा न होने पर एक यात्रा के दूसरे सिरे पर आंतरिक सफाई की जाती है।

मार्ग में यात्री डिब्बों को साफ करने के लिए "स्वच्छ रेलगाड़ी स्टेशन" नाम से एक पायलट परियोजना शुरू की, जिसमें गुजरने वाली रेलगाड़ी को उचित मशीनों से साफ किया जाता है, रतलाम, पश्चिम रेलवे पर ऐसी व्यवस्था सफलतापूर्वक चलायी जा रही है। परियोजना का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि दिन में गुजरने वाली रेलगाड़ियों को छ: से आठ घंटे के बाद सफाई हो। क्षेत्रीय रेलों को 2005-06 में रतलाम की तर्ज पर एक "क्लीन ट्रेट" स्थापित करने का निदेश दिया गया है।

समेकित रेल आधुनिकीकरण योजना (आई आर एम पी) 2004, के अनुसार अगले 6 वर्षों में अर्थात 2009-2010 के अंत तक भारतीय रेल के महत्वपूर्ण स्टेशनों को शामिल करने के लिए 50 'स्वच्छ रेलगाड़ी स्टेशन' स्थापित किए जाने की योजना है।

उत्तर प्रदेश की रेल परियोजनाएं

2880. श्री ब्रजेश पाठक:
कुंवर मानवेन्द्र सिंह:
श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल:

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

(क) क्या उत्तर प्रदेश में कुछ स्वीकृत रेल परियोजनाओं का काम निर्धारित कार्यक्रम से पीछे चल रहा है;

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

(ग) इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने हेतु क्या उपाय किए गए हैं अथवा किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार कार्य में प्रगति हो रही है।

(ग) चालू परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए सामान्य बजटीय संसाधनों के अलावा धन जुटाने के लिए कई पहल की गई है।

नाग मिसाइल का परीक्षण

2881. श्री बापू हरी चौरे: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में टैंक रोधी नाग मिसाइल का परीक्षण किया गया है;

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

(ग) इसे सेना में कब तक शामिल किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) जी, हां। टैंक रोधी प्रक्षेपास्त्र नाग का मार्च, 2005 में लाइव वारहैड के साथ गाइडेड मोड में सफलतापूर्वक उड़ान परीक्षण कर दिया गया है।

(ग) नाग प्रक्षेपास्त्र प्रणाली को प्रयोक्ता परीक्षण के बाद सेना में शामिल किए जाने की संभावना है जिन्हें वर्ष 2005 के अंत में शुरू किए जाने का कार्यक्रम है।

प्लेटफार्म का विस्तार

2882. श्री पंकज चौधरी:
श्री तूफानी सरोज:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश में कई रेलवे प्लेटफार्मों की लंबाई रेलगाड़ियों की लंबाई से कम हो रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार रेलगाड़ी की लंबाई को ध्यान में रखते हुए रेलवे प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाने पर विचार कर रही है; और

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

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

(ग) रेलवे स्टेशनों का विस्तार/अपग्रेडेशन/नवीकरण एक सतत् प्रक्रिया है जिन्हें प्रत्येक वर्ष यातायात में वृद्धि और पारस्परिक प्राथमिकताओं के आधार पर निर्धारित मानदंडों के अनुसार किया जाता है। रेलों ने गाड़ियों की 24/26 सवारी डिब्बों की लंबाई को ध्यान में रखते हुए प्राथमिकता के आधार पर विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर रेलवे प्लेटफार्मों के विस्तार का कार्य शुरू किया है। ऐसे निर्माण कार्यों को योजनाशीर्ष 'यात्री सुविधाएं' और 'यातायात सुविधाओं के अंतर्गत' किया जाता है और निर्माण व्यवस्था तथा चल स्टाक कार्यक्रम भाग-II के प्रत्येक योजना शीर्ष के अंतर्गत दर्शाया जाता है तथा प्रत्येक वर्ष बजट के दस्तावेजों के साथ संसद में प्रस्तुत किया जाता है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक वर्ष क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर महाप्रबंधकों द्वारा स्वीकृत करने की शक्तियों के तहत काफी संख्या में निर्माण कार्य शुरू किए जाते हैं।

सुनामी राहत कार्यों हेतु अतिरिक्त उड़ानें

2883. श्री हरिसिंह चावड़ा:
श्री जीवाभाई ए. पटेल:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सुनामी संकट के दौरान राहत कार्यों हेतु सरकारी तथा निजी क्षेत्र की एयरलाइनों दोनों के द्वारा कितनी अतिरिक्त उड़ानें संचालित की गई; और

(ख) सुनामी संकट के दौरान राहत कार्यों में सरकारी क्षेत्र की एयरलाइनों ने किस सीमा तक सहायता प्रदान की?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) सुनामी आपदा के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र की एयरलाइनों ने बचाव कार्यों हेतु दिनांक 27.12.2004 से 17.1.2005 तक 139 राहत उड़ानें प्रचालित की तथा निजी क्षेत्र की एयरलाइनों ने 27.12.2004 से 17.1.2005 तक 356 राहत उड़ानें प्रचालित की।

(ख) सार्वजनिक क्षेत्र की एयरलाइनों द्वारा लाए/ले जाए गए;

1. पोर्टब्लेयर से मुख्य भूमि पर 8448 वयस्क तथा 245 शिशु।
2. पोर्टब्लेयर में राहत प्रचालनों के लिए 5067 राहत कर्मी तथा अर्द्धसैनिक कार्मिक।
3. पोर्टब्लेयर के लिए 358.26 टन राहत कार्गो।

[अनुवाद]

रेलवे कर्मचारी

2884. श्री सुबोध मोहिते: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के ध्यान में यह बात आई है कि रेलवे के चतुर्थ श्रेणी के कई कर्मचारी अपने निर्धारित काम की बजाय रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों के घरों पर काम कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले में कोई जांच की गई है;

(ग) यदि हां, तो इसका क्या निष्कर्ष निकला; और

(घ) रेलवे द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) विगत में ऐसा कोई मामला रेल मंत्रालय के नोटिस में नहीं आया है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे स्टेशनों पर स्टाल और ट्राली हेतु ठेके

2885. श्री ई. पोन्नुस्वामी:
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का मेट्रो 'ए' और 'बी' श्रेणी के स्टेशनों पर स्टाल और ट्राली लगाने हेतु ठेका प्रणाली लागू करने की कोई योजना है;

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

(ग) इस प्रणाली को कब तक लागू किए जाने और इसका देशभर में विस्तार किए जाने की संभावना है; और

(घ) सरकार द्वारा इस प्रणाली को सफल बनाने में राज्य सरकारों को शामिल करने हेतु क्या प्रयास किए जा रहे हैं?

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

(ख) भारतीय रेलों पर सभी स्टेशनों पर वाणिज्यिक आधार पर यात्री आय के अवरोही क्रम में 'ए', 'बी', 'सी', 'डी', 'ई' और 'एफ' कोटि के स्टेशनों में वर्गीकरण किया गया है। सभी छोटी इकाईयों अर्थात् 'ए' 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर स्टालों, ट्रालियों, खोमचों तथा 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर अनारक्षित कोटि में रिफ्रेशमेंट रूम/रेस्तरां का खानपान नीति, 2005 के अनुसार दो पैकेट निविदा प्रणाली के आधार पर आबंटन किया जाता है।

(ग) इस नीति का कार्यान्वयन किया जा रहा है और विभिन्न रेलों पर आवश्यकता के आधार पर नए आबंटन किए जाएंगे। मंत्रालय द्वारा मौजूदा स्थाई इकाईयों के संबंध में निविदाएं अक्टूबर, 2005 तक लंबित की गई हैं।

(घ) इस प्रक्रिया में राज्य सरकार को शामिल करने की कोई विशिष्ट योजना नहीं है। बहरहाल, राज्य सरकार द्वारा संचालित व्यवसाय संघ भी निविदाओं में भाग ले सकते हैं। रेलें राज्य सरकार, केंद्र सरकार और संघ राज्य क्षेत्र की सरकार द्वारा अनुमोदित सरकारी समितियों को दुग्ध स्टाल/पार्लर आबंटित कर रही हैं।

[हिन्दी]

घाटे में चल रही रेलगाड़ियों को पट्टे पर देना

2886. श्री हंसराज जी. अहीर:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में चल रही कुछ रेलगाड़ियों से रेलवे को घाटा हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी रेलगाड़ियों और रेलवे को उनसे हो रहे वार्षिक घाटे का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलवे ऐसी रेलगाड़ियों को पट्टे पर देने पर विचार कर रही है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसी रेलगाड़ियों के नाम क्या हैं; और

(ङ) रेलवे को इससे कितना लाभ होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) लाभ, आय एवं व्यय के अलग से गाड़ीवार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। बहरहाल, समग्र आधार पर, रेल यात्री सेवाएं (इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट को छोड़कर) घाटे में चल रही हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस खाते में होनेवाली हानि निम्नानुसार है:

वर्ष	हानि (करोड़ रु. में)
2000-2001	3849.82
2001-2002	4339.07
2002-2003	4245.68

(ग) से (ङ) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

[अनुवाद]

संगीत और नाटक प्रभाग

2887. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र में संगीत और नाटक प्रभाग द्वारा निभाई गई भूमिका का कोई आकलन किया गया है;

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

(ग) क्या संगीत और नाटक प्रभाग पूर्वोत्तर के अपेक्षित उद्देश्यों की पूर्ति करने में समर्थ रहा है;

(घ) यदि हां, तो राष्ट्रीय एकता और स्थानीय कला के उत्थान के क्षेत्र में दिए गए योगदान का ब्यौरा क्या है;

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

(च) दसवीं योजनावधि के दौरान सतरिया सहित क्षेत्र की विभिन्न कलाओं के उत्थान और प्रचार-प्रसार हेतु क्या विशिष्ट कार्य योजना बनाई गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) इस सम्बन्ध में कोई औपचारिक आकलन नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) जी, हां। वर्ष 2004-05 के दौरान, गीत एवं नाटक प्रभाग के गुवाहाटी क्षेत्रीय केन्द्र ने पूर्वोत्तर क्षेत्र की स्थानीय कला रूपों का उपयोग करके राष्ट्रीय एकता सहित विभिन्न विषयों पर 2930 कार्यक्रम प्रस्तुत किए।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) 10वीं योजना अवधि के दौरान, 'सतरिया' सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र के विभिन्न कला रूपों का उपयोग करके विभिन्न सरकारी कार्यक्रमों और स्कीमों के प्रचार-प्रसार हेतु 5867 कार्यक्रमों को प्रस्तुत करने के लिए योजनागत स्कीमों के अंतर्गत 220 लाख रु. प्रदान किए गए हैं।

आयल इंडिया लिमिटेड की सहायक इकाई

2888. **श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:**
श्री ए.के. मूर्ति:

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

(क) क्या आयल इंडिया लिमिटेड को विदेशी कार्यकलापों के लिए एक पृथक सहायक इकाई स्थापित करने की अनुमति दी गई है;

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

(ग) इसे कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) तथा इंडियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) ने विदेशों में अन्वेषण और उत्पादन के अवसरों का अनुसरण करने हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। ओ आई एल व आई ओ सी के परिसंघ ने सरकार से उन्हें विदेश में तेल इक्विटी तेल प्राप्त करने के प्रयास में उन्हीं अधिकारों के प्रयायोजन करने का अनुरोध किया है जो ओ एन जी सी विदेश लिमिटेड (ओ वी एल) को की गई है।

विलेज नालिज सेन्टर

2889. **श्री असादूद्दीन ओवेसी:** क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश भर में विलेज सेन्टर स्थापित करने का है;

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

(ग) देश में विलेज नाजिल सेन्टर स्थापित करने हेतु कितनी धनराशि की आवश्यकता है; और

(घ) ये सेन्टर ग्राम पंचायतों के लिए किस हद तक सहायक सिद्ध होंगे

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) केन्द्रीय कृषि मंत्री को 29 दिसम्बर, 2004 को प्रस्तुत की गई अपनी रिपोर्ट में राष्ट्रीय किसान आयोग ने अनेक सिफारिशें की हैं जिनमें ग्रामीण विकास के लिए सूचना-संचार प्रौद्योगिकी और संचार के अन्य उपकरणों का उपयोग करने के लिए ग्राम ज्ञान केन्द्रों की स्थापना करना शामिल है। 17-19 दिसम्बर, 2004 को जयपुर में पंचायती राज मंत्रियों के सातवें गोलमेज सम्मेलन के संकल्प के पैरा-8 में यह संकल्प किया गया है कि केन्द्रीय सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा संचालित किए जा रहे सामुदायिक सेवा केन्द्र पंचायत कार्यलयों में स्थापित किए जाएं ताकि पंचायत सेवाएं सामुदायिक सेवा केन्द्रों के माध्यम से उपलब्ध कराई जा सकें। सातवें गोलमेज सम्मेलन के दौरान पारित संकल्पों की प्रति विवरण के रूप में संलग्न है। सरकार द्वारा समिति की सिफारिशों पर कार्रवाई के पश्चात ही केन्द्रों की संख्या और स्थान, जहां तक ये केन्द्र ग्राम पंचायतों के लिए सहायक होंगे और उन्हें स्थापित करने की वित्तीय आवश्यकता के बारे में जानकारी मिलेगी।

विवरण

पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों का सातवां गोलमेज सम्मेलन
जयपुर, 17-19 दिसम्बर, 2004

सूचना प्रौद्योगिकी सहित ई-गवर्नेन्स

1. पंचायतों के लिए, सूचना प्रौद्योगिकी (सूचना प्रौद्योगिकी और संचार) की निवेश हेतु एक महत्वपूर्ण क्षमता के रूप में पहचान की गई है। जिससे वे प्रदान किये गये अपने संवैधानिक और विधायी कार्यों को बेहतर ढंग से पूरा कर सकें।

2. सूचना प्रौद्योगिकी की मुख्य रूप से आवश्यकता है:

(1) स्वयं पंचायतों के लिए निर्णय लेने के सहायक प्रणाली के रूप में,

(2) पारदर्शिता, नागरिक सामाजिक लेखा परीक्षा के लिए जानकारी उपलब्ध कराने के सहायक के रूप में,

(3) नागरिकों को सेवाओं के बेहतर उपलब्धता प्रदान करने के एक साधन के रूप में

(4) पंचायतों के आन्तरिक प्रबन्धन तथा कार्यक्षमता में सुधार के साधन के रूप में

(5) पंचायतों के प्रतिनिधियों तथा अधिकारियों की क्षमता निर्माण के साधन के रूप में

(6) ई-खरीद का एक माध्यम

इस परिप्रेक्ष्य में, गोलमेज सम्मेलन विशिष्ट रूप से निम्नलिखित कदम उठाने का प्रस्ताव करता है।

प्रक्रिया को पुनः प्रारम्भ करना

3. सभी राज्य, उनके द्वारा पहले ही की जा रही गतिविधियों सहित, पंचायतों को अन्तरित किये गये कार्यों के लिए, निर्णय लेने की प्रक्रिया, कार्यान्वयन, लोगों को जानकारी देने, सेवाएं प्रदान करने तथा जानकारी प्रौद्योगिकी सुसज्जित वातावरण में पंचायत प्रतिनिधियों को सूचना के प्रसार आदि को ध्यान में रखते हुए, एक समयबद्ध प्रक्रिया को पुनः आरम्भ करेंगे।

4. इस प्रक्रिया में, विभिन्न राज्य सरकारों के विभागों तथा एजेन्सियों द्वारा उठाये गये हार्डवेयर तथा साफ्टवेयर सम्बन्धी कार्यों की पुनरावृत्ति को रोका जायेगा,

5. संविधान की 11वीं अनुसूची में सूचीबद्ध 29 विषयों के सम्बन्ध में, पंचायतों के कार्यक्षेत्र पर विचार करते हुए स्थानीय स्तर पर उठाये गये सभी ई-गवर्नेन्स को समुचित पंचायती राज संस्थाओं के साथ मुख्य बिन्दु के रूप में अभिसारित किया जाए।

डाटा स्वामित्व

6. पुनः तैयार की गई ऐसी प्रक्रिया से यह सुनिश्चित करना सम्भव हो सकेगा कि पंचायत स्तर पर एकत्र किये गये आंकड़ों का स्वामित्व प्रथम दृष्टि में उसी स्तर पर रहें क्योंकि कोई भी प्रणाली तभी स्थाई रह सकती है जब आंकड़ों का इस्तेमाल करने वालों को यह महसूस हो कि प्रणाली में उपलब्ध आंकड़ों पर उसका स्वामित्व है।

7. आंकड़ों के स्वामित्व के साथ, पंचायतें सूचना प्रौद्योगिकी सहित बहुसेवा केन्द्रों, जो पंचायतों के दायरे में आने वाले कार्यों सहित लोगों को सूचना प्रौद्योगिकी से सुसज्जित सेवाएं प्रदान करते हैं, को चलाने, आउटसोर्स करने अथवा स्थान प्रदान करने का कार्य भी कर सकती हैं।

8. केन्द्र में सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा शुरू किये जाने वाले सामुदायिक सेवा केन्द्र, पंचायत कार्यालयों में स्थित हों ताकि पंचायतों की सेवाएं इन साझा सेवा केन्द्रों के माध्यम से प्रदान की जा सके।

प्रशिक्षण

9. सूचना प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल पर क्रमानुसार ढंग से स्टाफ और पंचायती राज सदस्यों को प्रशिक्षण देने के लिए एक व्यवस्थित अप्रोच होनी चाहिए,

10. "एडुसेट" सहित इसरो के माध्यम से उपलब्ध कराई गई सेटेलाईट सम्पर्कता द्वारा दिये गये अवसरों का उपयोग प्रशिक्षण देने के लिए किया जा सकता है,

11. प्रशिक्षण सामग्री तैयार करते समय, प्रयोक्ता-अनुकूल डिजाईन की दिशा में विचार किया जाये जिससे अशिक्षित और अर्द्धशिक्षित लोगों को प्रशिक्षण देने में सुविधा होगी।

साफ्टवेयर

12. राज्यों द्वारा समुचित कस्टमाईजेशन के लिए साझा साफ्टवेयर प्रयोग पैकेज का विकास करने को तरजीह दी जायेगी। इस सम्बन्ध में राष्ट्रीय सूचना केन्द्र (एन.आई.सी.) जो सरकारी निकाय के रूप में देश के सभी जिलों में स्थित है और जिसने पहले ही पंचायतों

के लिए साफ्टवेयर काफी साफ्टवेयर विकसित किये हैं, पर प्रमुख साफ्टवेयर प्रदाता के रूप में विचार किया जा सकता है,

13. यह सिफारिश की जाती है कि एन.आई.सी. सभी स्तरों पर अपने-आप को मजबूत बनायें और पंचायत के सभी स्तरों पर ई-गवर्नेन्स समाधान विकसित करने के लिए एक समयबद्ध प्रक्रिया के साथ पंचायत सूचना प्रभाग बनाकर समर्पित स्टाफ प्रदान करें। इसमें एन.आई.सी. के जिला सूचना कार्यालय को मजबूती प्रदान करना शामिल होगा ताकि जिला योजना समिति तथा पंचायतों को समर्थन दिया जा सके।

14. पंचायती राज मंत्रालय के लिए राष्ट्रीय सूचना केन्द्र द्वारा विकसित राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल एक व्यापक सूचना केन्द्र बनेगा, जो पंचायतों, राज्य सरकारों तथा केन्द्र सरकार को सूचनाओं का आदान-प्रदान, अनुभवों तथा श्रेष्ठ परम्पराओं से आपस में जोड़ेगा। प्रथम कदम के रूप में, सभी राज्य सरकारें अपने वर्तमान पंचायत राज वेबसाइट और पोर्टल को राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल के साथ तत्काल जोड़ें और उनकी सामग्री को राष्ट्रीय पंचायत पोर्टल को भेजें और सभी जिला, मध्यवर्ती तथा ग्राम पंचायतों को पोर्टल के साथ जोड़ने में सुविधा प्रदान की जा सकती है। सम्बन्धित स्टेक होल्डर्स द्वारा इस सामग्री का नियमित रूप से अद्यतन किया जा सकता है,

15. विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा पहले से ही विकसित सोफ्टवेयर समाधान का रखरखाव पंचायती राज मंत्रालय अथवा इसके द्वारा नामित संस्थान द्वारा किया जायेगा ताकि अन्य राज्यों द्वारा उसका इस्तेमाल किया जा सके,

16. साफ्टवेयर का विकास, भारतीय भाषाओं के इन्टरफेस सहित, मुख्य रूप से ओपन सोर्स साफ्टवेयर में किया जायेगा ताकि प्रतियां बनाने और लाइसेंसिंग की लागत को कम किया जा सके।

हार्डवेयर

17. राज्यों को हार्डवेयर के लिए सम्मिलित मानक बनाने की दिशा में विचार करना चाहिये और प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा पारदर्शी खरीद हेतु एक प्रणाली लानी चाहिये,

18. हार्डवेयर की प्राप्ति के लिए निधियां विभिन्न संसाधनों से इकट्ठी करनी चाहिये इसमें निम्नलिखित शामिल है:

(1) बहुपक्षीय वित्त पोषित परियोजनाओं में उपलब्ध आधारभूत निधियां,

(2) पंचायतों की अपनी आय,

(3) डाटाबेस बनाने तथा रखरखाव करने के लिये वित्त आयोग द्वारा अनुशंसित निधियां

(4) पंचायती राज मंत्रालय द्वारा बनाये तथा प्रबन्धन किये जाने वाले फण्ड से प्राप्त निधियां,

(5) संसद सदस्य तथा विधायक स्थानीय क्षेत्र विकास निधियां

(6) वार्षिक खरीद पर आधारित प्रणाली पर आधारित खरीद,

19. देश में बिजली की वर्तमान स्थिति को देखते हुए हार्डवेयर खरीदते समय कम्प्यूटर प्रणाली के लिए विश्वसनीय तथा बाधा सहित विद्युत आपूर्ति प्रणाली की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। पुनः इस्तेमाल किये जाने वाले ऊर्जा यंत्रों तथा वह प्रणाली जिसमें कम ऊर्जा खर्च हो, को लगाने पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

आधारभूत सुविधायें तथा सम्पर्कता

20. सिफारिश की जाती है कि एन.आई.सी. सूचना एवं प्रौद्योगिकी विभाग, भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई राज्य वाइड एरिया नेटवर्क निधियों के प्रयोग से सभी स्तरों पर पंचायतों को जोड़ने के लिए अपने संचार नेटवर्क निकनेट का और विस्तार करें,

21. राज्य सरकारें सभी पंचायतों को सम्पर्कता प्रदान करने के लिए सभी राज्यों में सेटेलाइट आधारित सम्पर्कता प्रदान करने के लिए इसरो से सम्पर्क कर सकती हैं, प्रारम्भिक आधारभूत लागत एक आधारभूत निधि द्वारा वहन करने पर विचार किया जा सकता है जिसका संचालन पंचायती राज मंत्रालय द्वारा किया जा सकता है।

योजना का संचालन

22. पंचायतों को सूचना प्रौद्योगिकी की क्षमता प्रदान करने को, विद्युत, दूरसंचार तथा सड़कें जैसी आधारभूत राष्ट्रीय सुविधाओं प्रदान करने के समान ही महत्ता दी जायेगी।

23. भारत सरकार की राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस कार्य योजना को ध्यान में रखते हुए, एन.आई.सी. तथा अन्य समाधान प्रदाताओं सहित, पंचायत संस्थाओं का सूचना प्रौद्योगिकी स्वचालन से सुसज्जित करने के लिए मिशन मोड/ अधिकारिता समिति मोड बनाना।

क्षमता विकास एवं प्रशिक्षण

1. सभी पंचायती राज संस्था कार्मिकों और निर्वाचित प्रतिनिधियों तथा संचार सुविधा पहुंचाना:

(1) ग्राम पंचायत सदस्य,

(2) मध्यवर्ती पंचायत सदस्य,

(3) जिला पंचायत सदस्य,

(4) राष्ट्रीय राज्य, जिला, ब्लाक एवं ग्राम स्तर के सभी संबंधित अधिकारी; और

(5) सभी स्तरों पर स्थायी समिति के सदस्य

2. मीडिया, राजनीतिक दलों, विधान सभाओं में प्रतिनिधि, नागरिक सामाजिक संगठन तथा नागरिकों को सुग्राही बनाने की दिशा में विशेष प्रयास किए जाएं।

3. ग्राम सभा सदस्यों को जुटाने के लिए विशेष अभियान।

4. महिलाओं, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति प्रतिनिधियों और साथ ही पंचायती राज प्रणाली में पहली बार प्रवेश करने वालों को विशेष प्रशिक्षण।

5. पेसा क्षेत्रों के लिए प्रशिक्षण को इस तरह से डिजाइन किया जाए ताकि जनजातीय लोगों के सांस्कृतिक रीति रिवाज और विशेष आवश्यकताओं को उचित सम्मान दिया जा सके।

6. प्रशिक्षण एवं बातचीत को केवल एक बार की बात नहीं माना जाना चाहिए अपितु यह स्वाभिमान एवं आत्मविश्वास की भावना को बढ़ाने वाली एक निरन्तर और आगे बढ़ने वाली प्रक्रिया होनी चाहिए। प्रशिक्षण को पहले और बाद के चुनावों को कवर करना चाहिए। एक वर्ष के भीतर समयबद्ध तरीके से सभी प्रतिनिधियों को प्रारम्भिक प्रशिक्षण तथा जानकारी उपलब्ध कराना।

7. उन पंचायत सदस्यों के लिए जिन्हें इसकी आवश्यकता है उनके चुने जाने के तत्काल बाद एक कार्यात्मक साक्षरता प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाया जाना चाहिए।

8. पंचायतों को प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करने के प्रति स्वामित्व की भावना के रूप में बढ़ावा देना चाहिए और उन्हें प्रशिक्षण सामग्री और तंत्र को डिजाइन करने में मुख्य भूमिका निभानी चाहिए। इस दिशा में प्रशिक्षण संस्थानों के शाषी निकायों में पंचायत सदस्यों के लिए ऐसे लोगों का प्रतिनिधित्व होना चाहिए जो उनकी आवश्यकताएं पूरी करते हों।

9. प्रशिक्षण की सामग्री में कार्यनीतिक एवं तकनीकी पहलू पर जोर और यह बहु-स्टेक होल्डर परामर्शदात्री कार्यशालाओं से प्राप्त निष्कर्षों पर आधारित होना चाहिए जो व्यवस्थित प्रशिक्षण आवश्यकताओं के विश्लेषण पर आधारित होना चाहिए जिससे प्रशिक्षण माड्यूल तथा सामग्री का डिजाइन तैयार करने में मदद मिलेगी।

10. एक न्यूनतम कोर पाठ्यचर्या होनी चाहिए जो सभी राज्यों में समान हो और स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार उपयुक्त हों। कोर पाठ्यक्रम में शामिल होने चाहिए:

(1) ग्राम स्वराज के माध्यम से पूर्ण स्वराज का सपना

(2) भारत के संविधान से प्रोद्भूत धर्मनिरपेक्षता, समानता तथा मानव अधिकार के सिद्धान्त

(3) लिंग समानता एवं सामाजिक न्याय

(4) मानव विकास की स्थिति

(5) गरीबी उन्मूलन

(6) भागीदारी योजना, कार्यान्वयन एवं निगरानी

(7) सूचना एवं पारदर्शिता का अधिकार

(8) सामाजिक लेखा परीक्षा, और

(9) पंचायती राज को कवर करने वाले नियम तथा विनियम

11. नौकरशाही के सभी स्तरों सहित पंचायती राज के माध्यम से शासन की प्रक्रिया में सभी प्रतिभागियों के बीच सामाजिक समानता तथा न्याय के मुद्दे को पूरी प्रशिक्षण प्रक्रिया में अवश्य लागू किया जाना चाहिए।

12. विषयवार पाठ्यक्रम में निम्नलिखित शामिल होने चाहिए:

(1) मानव संसाधन प्रबन्धन

(2) प्राकृतिक संसाधन प्रबन्ध

(3) आपदा प्रबन्ध

(4) वित्तीय प्रबन्ध, स्वयं के संसाधन प्रबन्ध तथा लेखांकन सहित

(5) मूलभूत मानव आवश्यकताएं प्रदान करने में क्षेत्रीय एप्रोच

13. प्रशिक्षण कार्यनीति समावेशी और संवादपूर्ण और विभिन्न हस्तक्षेप का मिला-जुला रूप होनी चाहिए:

(1) आमने-सामने का सहभागी प्रशिक्षण

(2) जानकारी पूर्ण दौरे

(3) सहकर्मियों का प्रशिक्षण/सहकर्मियों से सीखना

(4) उपग्रह प्रशिक्षण,

(5) रेडियो/केसेट्स/फिल्म्स

(6) संचार के परम्परागत साधन

(7) समाचार पत्रिका, अक्सर पूछे जाने वाले प्रश्नों के उत्तरों का अद्यतन सार

(8) पंचायतों के लिए संसाधन केन्द्र तथा सहायता केन्द्र

14. प्रशिक्षण सामग्री एवं प्रक्रिया निर्वाचित प्रतिनिधियों के वास्तविक अनुभवों के अनुरूप होनी चाहिए। इसे फीडबैक एवं प्रभाव आकलन के आधार पर विकसित करना जारी रखना चाहिए। प्रशिक्षण एक दो तरफा प्रक्रिया बननी चाहिए ताकि फीडबैक से प्रशिक्षण की सामग्री और प्रक्रिया को सुधारने में मदद मिल सके, और साथ ही पंचायत और सरकारी कार्यप्रणाली में व्यवस्थित परिवर्तन लाए जा सकें।

15. राज्यों को प्रशिक्षण, नेटवर्क एवं समूह बनाने की दिशा में आगे बढ़ना चाहिए ताकि अनुभवों को बांटने, एक दूसरे से सीखने और एक दूसरे की सामग्री तक पहुंच पाने में मदद मिल सके। राज्यों को राज्य, जिला एवं ब्लाक स्तर पर समुदाय आधारित संगठनों के साथ सहयोग को संस्थागत बनाना चाहिए।

16. प्रशिक्षण से निर्वाचित प्रतिनिधियों को परिसंघ/समूह बनाने तथा वास्तविक विकेन्द्रीकरण एवं विकास के लिए अपनी मांगों को उठाने में सुविधा प्रदान करके उन्हें प्रेरित करना चाहिए।

17. प्रशिक्षण सदस्यों को पंचायत प्रतिनिधियों को आगे प्रशिक्षण देने के लिए संसाधन व्यक्ति बनाने हेतु प्रोत्साहित करना चाहिए। क्षेत्रीय और राष्ट्रीय समझौतों के माध्यम से राज्य के भीतर तथा बाहर दोनों जगह एक दूसरे से सीखने को प्रोत्साहन और समर्थन दिया जाना चाहिए।

18. प्रशिक्षण में अन्य पंचायतों में दौरे के माध्यम से श्रेष्ठ प्रथाओं की जानकारी को शामिल किया जाना चाहिए।

19. सभी मुक्त विश्वविद्यालय की इग्नू से समझौता कर सकते हैं और राज्य ग्रामीण विकास संस्थानों (एस.आई.आर.डी.) और प्रशिक्षण एवं क्षमता विकास में लगी हुई अन्य समान संस्थाओं के साथ सम्पर्क बना सकते हैं।

20. प्रशिक्षण कार्यक्रमों को इग्नू जैसे संस्थानों के माध्यम से पंचायतों के साथ काम कर रहे सचिवालय तथा तकनीकी स्टाफ के लिए विशेष रूप से तैयार किया जाना चाहिए। इस प्रकार के प्रशिक्षण कार्यक्रमों को सीखने के निर्धारित मानकों को प्राप्त करने के औपचारिक प्रमाणन से जुड़े होने चाहिए।

21. लोकतंत्र में शिक्षा और पंचायतों की स्थानीय स्वशासन संस्थाओं के रूप में संवैधानिक भूमिका को स्कूल पाठ्यक्रम में शामिल किया जाए।

22. पंचायती राज मंत्रालय के माध्यम से कम से कम समय में पंचायत क्षमता निर्माण निधि बनाने की जिम्मेदारी केन्द्र सरकार की होगी जो इन उद्देश्य के लिए विशेष रूप से निर्धारित केन्द्रीय अंतरण के कुछ प्रतिशत को शामिल करेगी। इसी प्रकार राज्य सरकारों को भी भावधिक प्रशिक्षण के लिए पंचायत क्षमता निर्माण निधि बनानी चाहिए।

23. विशिष्ट उद्देश्यों, समय सीमा तथा संसाधनों सहित सभी पी.आर.आई. कार्मिकों के लिए विकेन्द्रीकृत प्रशिक्षण तथा क्षमता निर्माण पर एक राष्ट्रीय योजना होनी चाहिए।

24. सभी एक सूचना की पहुंच सुनिश्चित करने के सहित राज्य शिक्षण एवं प्रशिक्षण तकनीकों के प्रयोग का लाभ उठा सकते हैं। पंचायती राज मंत्रालय प्रशिक्षण संसाधनों तथा कामनवेल्थ द्वारा विकसित मैन्युअलों सहित प्रशिक्षण कार्यक्रमों का भंडार तैयार कर सकता है। लिंग, गरीबी, जन संचार आदि के मुद्दों के प्रशिक्षण में मास्टर माड्यूल्स विकसित किए जा सकते हैं।

25. प्रशिक्षण के परिणामों का आकलन करने और अनुवर्ती कार्रवाई के लिए सामने आने वाली आवश्यकताओं को सूचित करने के लिए स्वतंत्र रूप से प्रशिक्षण प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन समय-समय पर कराए जाने चाहिए।

26. राज्यों को एस.आई.आर.डी. तथा जिला ब्लाक तथा उनसे नीचे के स्तर पर विस्तार प्रशिक्षण केन्द्रों जैसे प्रशिक्षण केन्द्रों के उन्नयन की दिशा में कार्य करना चाहिए।

27. संघ राज्य क्षेत्रों के पंचायत सदस्यों की प्रशिक्षण आवश्यकताओं के सम्बन्ध में गृह मंत्रालय एक एस.आई.आर.डी. अथवा संस्थानों के एक समूह की पहचान करेगा जो प्रशिक्षण शुरू कर सके।

[हिन्दी]

अ.जा. और अ.पि.व. सूची में जातियों को शामिल करना

2890. श्री रामजीलाल सुमनः
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":
श्री ब्रजेश पाठकः
मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ीः

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल सहित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से जातियों/उप-जातियों को अनुसूचित जातियों और अन्य पिछड़ा वर्गों की सूची में शामिल करने हेतु कुछ प्रस्ताव/अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत एक वर्ष के दौरान आज की तारीख तक किन-किन जातियों को अ.जा., अ.पि.व. सूची में अलग-अलग शामिल करने हेतु प्राप्त प्रस्तावों/अनुरोधों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) प्रत्येक प्रस्ताव/अनुरोध की वर्तमान स्थिति क्या है और अभी तक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार किन-किन जातियों को इस सूची में शामिल किया गया है; और

(घ) उक्त जातियों को सूची में कब तक शामिल किए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) से (ग) पिछले एक वर्ष के दौरान अनुसूचित जातियों की सूची और अन्य पिछड़े वर्गों की केन्द्रीय सूची में जातियों/उप-जातियों को शामिल करने हेतु राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से प्राप्त अनुरोधों तथा प्रत्येक अनुरोध की वर्तमान स्थिति के बारे में ब्यौरा क्रमशः विवरण I और II पर दिया गया है।

(घ) समय-सीमा निर्धारित करना संभव नहीं है।

विवरण I

अनुसूचित जातियां

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	जाति/उप-जाति/समुदाय का नाम	वर्तमान स्थिति
1.	आंध्र प्रदेश	कातिया, आरे-कातियाका	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट
2.	बिहार	नोनिया	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट
3.	झारखंड	तांती (ततवे)	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट
4.	पंजाब	राय सिख महातम	राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग ने प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया है।
5.	सिक्किम	बिस्वकर्मा	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट
6.	उत्तरांचल	शून्य	-
7.	उत्तर प्रदेश	1. मल्लाह, केवट, निशाद, बिंद, धीवर, धीमा, मछुआ, कश्यप 2. चिक, चाक, हिन्दू चिकवा	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट
8.	पश्चिम बंगाल	लायक	भारत के महापंजीयक को निर्दिष्ट

विवरण II

अन्य पिछड़ा वर्ग (ओबीसी)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	जाति/उप-जाति/समुदाय का नाम	वर्तमान स्थिति
1	2	3	4
1.	असम	1. मर्म, नेवार (नेपाली समुदाय) 2. खोंद (पूर्व चाय बागान श्रमिक/जनजाति) 3. सावर (चाय बागान और पूर्व चाय बागान जनजाति)	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग ने अनुरोध को 7.7.2005 को दर्ज कर लिया है। अनुरोधों का परीक्षण करने के बाद आयोग अपनी सलाह सरकार को प्रस्तुत करेगा और सरकार आयोग की सलाह के आधार पर आगे की कार्रवाई करेगी।
2.	मध्य प्रदेश	1. बरगाही, बरगाह, गोवारी, महाकूल (राऊत), महाकूल 2. असादा 3. (वैशनवा) 4. दावेज 5. वारी 6. थरवार 7. जमालोंधी 8. माधव 9. (कश्यप, निषाद, बाथम), सिंगराहा, जलारी (बस्तर जिला में जलरनालु) 10. पंवार 11. भोपा, मनभव 12. बथी, बरेथा, रजक 13. मीणा (रावत), मीणा (विदिशा में सिरोंज तहसील, लतेहरी तहसील को छोड़कर) 14. धारिया, धोशी (गडेरिया), पाल, बहेल 15. कोडर 16. कोशकटी (लिंगायत), दूकर, कौलहटी 17. धोली, दम्मी 18. नुंगा, लोहार, लोहर 19. हरिदास 20. ज्ञानी, सोनी (स्वर्णकार) 21. कोयरी 22. जोशी (भड्डरी), डकोचा, डकोटा 23. ओटारी, गरहवा, झारिया 24. खधिया, काफेर 25. कुर्मवंशी, चन्द्राकर, चन्द्रा नाहू, कुम्भी, सिरवी 26. दुदसेन	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग ने अनुरोध को 6.7.2005 को दर्ज कर लिया है। अनुरोधों का परीक्षण करने के बाद आयोग अपनी सलाह सरकार को प्रस्तुत करेगा और सरकार आयोग की सलाह के आधार पर आगे की कार्रवाई करेगी।

1	2	3	4
		27. कलोथा	
		28. उसरेते	
		29. पंका	
		30. किसरी, कासरी	
		31. वोवरिया	
		32. नाहल	
		33. खैरुआ	
		34. (तंवर)	
		35. मोवार	
		36. अघरिया	
		37. तिठर, तुरी	
		38. सूत, सारथी	
		39. तेलंगा, तिलगा	
		40. राजभर	
		41. सरगरा	
		42. गोलन, ग्वालन, गौलन	
		43. राज्जध, राझध	
		44. जादम	
		45. गयार/परधानिया	
		46. कुडमी	
		47. वाया माहरा/कौशल, वाया	
		48. विलोपित	
		49. अंजना	
		50. थोरिया	
		51. रिवारी	
		52. रूआला/रोहेला	
		इस्लामिक समूह	
		53. शाह, साई, कल्लकोटू	
		54. कंकर	
		55. सिशगर	
		56. गोली	
		57. राजगीर	
		58. दफाली	
		59. घोशी अथवा गावली गोली	
		60. सिकलीगर	
		61. सन्त्रास खराडी कमालीगर	
		62. शेख मेहतर	
		63. मुकेरी, मकारानी	
		64. बैश्वर	
		65. वणी	
		66. बिश्नोई जाट	
		67. राठौड जटी	

1	2	3	4
3.	पश्चिम बंगाल	1. बंशी बर्मन 2. भरभूजा 3. देवान 4. गंगोट 5. पटीदर 6. पशादिया-मुस्लिम 7. राय (चामलिंग सहित)	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग ने अनुरोध को 29.6.2005 को दर्ज कर लिया है। अनुरोधों का परीक्षण करने के बाद आयोग अपनी सलाह सरकार को प्रस्तुत करेगा और सरकार आयोग की सलाह के आधार पर आगे की कार्रवाई करेगी।
4.	दमन व दीव	1. लूहर (पंचाल) 2. कंसारा 3. कुम्भार (प्रजापति) 4. दसनाम गोस्वामी, गोसाईं 5. राणा 6. कापड़ी 7. खत्री (वंकर) 8. खत्री (रंगारा) 9. मंगेला 10. बरिया 11. सोरथी 12. सोनी, सुनार 13. कोली पटेल 14. कोली माछी 15. कोली काडिया 16. कोली खानिया 17. माली 18. कस्बती (मुस्लिम) 19. मंसूरी (मुस्लिम) 20. दर्जी 21. सालत 22. भोई 23. वंजा 24. खरवा 25. खतकी (बुच्चर) 26. कुरेशी (मुजवर), मोगल, थपानिया, वघेल (मस्लिम) 27. मीर 28. फकीर 29. खलीफा (नाई)	राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग आयोग ने अनुरोध को 12.5.2005 को दर्ज कर लिया है। अनुरोधों का परीक्षण करने के बाद आयोग अपनी सलाह सरकार को प्रस्तुत करेगा और सरकार आयोग की सलाह के आधार पर आगे की कार्रवाई करेगी।

[अनुवाद]

गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान

2891. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दो वर्षों के दौरान राज्य-वार कितने गैर-सरकारी संगठनों को सांस्कृतिक हाल हेतु भवन निर्माण के लिए अनुदान मिला है;

(ख) क्या सरकार इस योजना के अंतर्गत धनराशि बढ़ाने पर विचार कर रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) प्रत्येक वर्ष आवेदनों की संख्या में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए मंत्रालय ने नीचे दिए अनुसार बजट आबंटन में निधियों की वृद्धि का अनुमान तैयार किया है:

वर्ष 2004-05	450 लाख रु.
वर्ष 2005-06	500 लाख रु.

विवरण

क्र.सं.	राज्य का नाम	वर्ष 2003-04 में अनुदान प्राप्त करने वाले गैर-सरकारी संगठनों की संख्या	वर्ष 2004-05 में अनुदान प्राप्त करने वाले गैर-सरकारी संगठनों की संख्या
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	2	–
2.	अरुणाचल प्रदेश	1	–
3.	असम	3	3
4.	बिहार	1	–
5.	दिल्ली	–	3
6.	गोवा	1	–
7.	गुजरात	1	1
8.	हिमाचल प्रदेश	–	1
9.	कर्नाटक	3	5
10.	केरल	1	4
11.	मध्य प्रदेश	2	2
12.	महाराष्ट्र	2	3
13.	मणिपुर	–	6
14.	मेघालय	1	2
15.	नागालैंड	11	23
16.	उड़ीसा	3	8
17.	पंजाब	–	1
18.	राजस्थान	1	4
19.	तमिलनाडु	1	2
20.	त्रिपुरा	1	–
21.	उत्तर प्रदेश	3	1
22.	उत्तरांचल	1	3
23.	पश्चिम बंगाल	1	4

इजरायली पाइपलाइन का प्रयोग

2892. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अपनी ईंधन संबंधी जरूरतों को पूरा करने हेतु मध्य एशिया और कैस्पियन सागर क्षेत्र से कच्चे तेल की प्राप्ति हेतु एक इजरायली पाइपलाइन का प्रयोग करके कच्चे तेल की आपूर्ति हेतु अपने स्रोतों का विविधीकरण करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारत और इजरायल के बीच कोई समझौता हो गया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) आयातित क्रूड पर बढ़ती निर्भरता के होते सरकार का लगातार प्रयास है कि क्रूड आपूर्तियों के अपने स्रोतों का विविधीकरण किया जाए। तदनुसार,

तिबलिसी (जार्जिया) से सेहान (तुर्की) से रास्ते बाकू (कैस्पियन सागर) से अशकेलन-ऐलात (इजराइली) पाइपलाइन का उपयोग करने की संभावना ऐसे कच्चे तेल के लिए विचाराधीन है जिसे भारत स्वेज नहर मार्ग के पूरक के रूप में, बाकू-तिबलिसी-सेहान (बी टी सी) पाइपलाइन के सेहान टर्मिनल पर उठा सके। जबकि इजराइल सरकार और भारत सरकार के बीच इस संबंध में किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं हुए हैं, तेल कंपनियां एक बार 2005 के अंत तक इस पाइपलाइन के प्रचालन में लाए जाने पर, वाणिज्यिक अर्थव्यवस्था के अध्यधीन इस पाइपलाइन का उपयोग करने पर विचार करेंगी।

सेवानिवृत्त इंजन चालकों को रोजगार

2893. श्री एन. जनार्दन रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सेवानिवृत्त/सेवानिवृत्त हो रहे इंजन चालकों और रेलवे समपारों पर तैनात कर्मचारियों को अस्थायी रूप से पुनः रोजगार देने का निर्णय लिया है;

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

(ग) इन रोजगारों में कितने सेवानिवृत्त व्यक्तियों को पुनः रोजगार मिलने की संभावना है; और

(घ) सेवानिवृत्त चालकों को पुनः रोजगार देने की यह व्यवस्था कब तक चलेगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) केवल सेवानिवृत्त रनिंग कर्मचारियों को दैनिक आधार पर पुनः नियुक्त करने की अनुमति प्रदान करने का विनिश्चय किया गया है तथा रेलवे समपारों पर तैनात सेवानिवृत्त कर्मचारियों को यह अनुमति नहीं दी गई है। दैनिक कमियों की वजह से होने वाली प्रशासनिक आकस्मिकताओं को दूर करने के लिए यह अनुमति दी गई है। ये आदेश 31.3.2006 तक लागू होंगे।

रेलवे में घटिया मदों का आयात

2894. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे प्राधिकारियों द्वारा घटिया मदों का आयात किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान किन-किन मदों का आयात किया गया;

(ग) इन मदों का आयात करने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच की है;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(च) सरकार द्वारा सभी रेलवे मदों का देश में उत्पादन करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) अभी तक ऐसा कोई मामला रिपोर्ट नहीं किया गया है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) आयातित मदों का देश में विकास अथवा उनका आयात प्रतिस्थापक एक सतत् प्रक्रिया है और भारतीय रेल द्वारा स्वयं तथा घरेलू उद्योग के सहयोग से यह प्रक्रिया संपन्न की जाती है।

माल-भाड़ा और यात्रियों से प्राप्त आय

2895. श्री बसुदेव आचार्य: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेलवे जोन के महाप्रबंधकों के साथ हाल ही में हुई बैठक में मालभाड़ा और यात्रियों से प्राप्त आय को बढ़ाने हेतु योजना बनाई है;

(ख) यदि हां, तो तथ्यों तथा लक्ष्य की प्राप्ति हेतु शुरू की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या बैठक में यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा पर भी चर्चा की गई और आपदा प्रबंधन पर रेल सुरक्षा समीक्षा समिति की सिफारिशों के कार्यान्वयन की समीक्षा की गई; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्यवाही की जाएगी?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) महाप्रबंधकों की बैठक में रेल संरक्षा समीक्षा समिति एवं आपदा प्रबंधन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों को लागू करने सहित भारतीय रेल में संरक्षा से संबंधित विभिन्न पहलुओं पर चर्चा की गई थी। रेलों को रेल संरक्षा समिति एवं आपदा प्रबंधन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों को शीघ्र लागू करने के निर्देश दिये गये थे।

विवरण

मालगाड़ियों द्वारा माल ढुलाई में वृद्धि के लिए भारतीय रेल द्वारा अनेक प्रयास किये गये हैं। रेल मालडिब्बों में निवेश करने वाले ग्राहकों को मालडिब्बों की गारंटी के साथ आपूर्ति करने हेतु एक-नई आकर्षक योजना "मालडिब्बा निवेश योजना" (डब्ल्यू आई एस) तैयार की गई है। यह योजना इस प्रकार के ग्राहकों को मालभाड़े में छूट एवं उच्च प्राथमिकता भी प्रदान करती है। सार्वजनिक निजी भागीदारी के द्वारा रेल साइड माल गोदाम परिसरों के विकास की एक योजना भी शुरू की गई है। मालडिब्बों के अधिसूचित खाली दिशा में साइडिंगों से अतिरिक्त यातायात सृजित करने के उद्देश्य से, साइडिंगों से बुक किये गए संवर्धित यातायात के लिए मालभाड़ा दर में 20% की छूट दी जाएगी। जुलाई से सितम्बर में गैर व्यस्ततम अवधि के दौरान, साइडिंगों से बुक किये गए संवर्धित यातायात के लिए माल भाड़ा दर में 15% की छूट दी जाएगी। इसके अलावा बी.सी.एन. (ढके हुए) वैगनों की अनुमेय वहन क्षमता 58 टन से बढ़कर 60 टन हो गई है। एक वर्ष के लिए पायलट परियोजना के रूप में कतिपय विशिष्ट लौह अयस्क मार्गों पर बाक्स एन (खुले हुए) वैगनों की अनुमेय वहन क्षमता सी सी+4 (58.8+4) टन से बढ़कर सी सी+8 (58.8+8) टन हो गई है और एक वर्ष की अवधि के लिए परीक्षण के आधार पर वी पी एच की वहन क्षमता वर्तमान 23 टन से बढ़कर सी सी+2 (25) टन हो गई है। उपरोक्त योजना के परिणामस्वरूप, मालगाड़ी से माल ढुलाई में वृद्धि होगी और संसाधनों का इष्टतम उपयोग होगा।

ग्रामीण क्षेत्रों में रेलगाड़ियों का ठहराव

2896. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि ग्रामीण क्षेत्रों में स्टेशनों पर रेलगाड़ियां केवल 2-3 मिनट के लिए ठहरती है जिससे महिलाओं, बच्चों और वरिष्ठ नागरिकों को सम्मान के साथ रेलगाड़ी में चढ़ने और उतरने में काफी कठिनाई और असुविधा होती है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा यात्रियों को अपेक्षित राहत और सुरक्षा प्रदान करने हेतु ग्रामीण क्षेत्रों में स्टेशनों पर रेलगाड़ियों के ठहराव का समय बढ़ाने हेतु कोई उपाय किए जा रहे हैं; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) किसी भी स्टेशन पर यात्री वहन करने वाली गाड़ियों की हाल्ट का समय विभिन्न कारकों जैसे यात्रियों की मात्रा, पार्सल यातायात, परिचालनिक आवश्यकताओं आदि पर आधारित होता है। कुछ छोटे स्टेशनों पर जहां यात्री यातायात बहुत कम है, 2-3 मिनट का हाल्ट पर्याप्त समझा जाता है। छोटे स्टेशनों पर हाल्ट का समय बढ़ाने से गाड़ियों की गति धीमी होगी तथा गाड़ियों का परिचालन और लाइन क्षमता प्रभावित होगी।

सिंगापुर के साथ संयुक्त उपक्रम

2897. श्री जी.वी. हर्ष कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विभिन्न विमानपत्तनों पर ग्राउंड हैंडलिंग जिसमें यात्रीगण, कार्गो, रैम्प और सुरक्षा सेवाएं शामिल हैं, के क्षेत्र में सिंगापुर एयरपोर्ट टर्मिनल सर्विसेस के साथ संयुक्त उपक्रम बनाने को इंडियन एयरलाइन्स बोर्ड ने स्वीकृति दी थी;

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

(ग) क्या सरकार ने प्रस्तावित संयुक्त उपक्रम को स्वीकृति दी है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड के निदेशक मंडल ने 30.3.2005 को हुई अपनी 78वीं बैठक में सिद्धान्त रूप में अनुमोदन दे दिया है, सिंगापुर विमानपत्तन टर्मिनल सेवाओं के साथ संयुक्त उपक्रम के सम्मुख प्रबन्धन से प्राप्त सूचना पर अंतिम अनुमोदन के लिए विचार किया है।

(ग) से (ङ) ग्राउण्ड हैंडलिंग सेवाओं के लिए इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड की एक अनुषंगी कम्पनी की स्थापना पर सरकार विचार कर रही है, तथापि इस प्रकार की सेवा के लिए एक संयुक्त उद्यम भागीदार का चयन किया जाना कम्पनी के वाणिज्यिक विवेक का मामला बनता है।

सेलम और थूतुकुडी विमानपत्तन

2898. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेलम और थूतुकुडी स्थित विमानपत्तनों का समुचित ढंग से परिचालन नहीं हो रहा है और इनका व्यावसायिक इस्तेमाल हो रहा है;

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

(ग) इन विमानपत्तनों की क्षमता का पूर्ण उपयोग करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी, नहीं। सलेम तथा थूतुकुडी के हवाईअड्डे प्रचालन में हैं तथा ये 50 सीटों वाले व्यावसायिक विमान के प्रचालन के लिए उपयुक्त हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रक्षा-उत्पादन में सरकारी-निजी क्षेत्र की भागीदारी

2899. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की रक्षा उत्पादन में सरकारी-निजी क्षेत्र की भागीदारी को बढ़ाने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अभी तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) क्या सरकार द्वारा प्रयोक्ताओं के एकीकरण के बारे में विजय केलकर समिति द्वारा की गई सिफारिशों को लागू किया गया है; और

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

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) सरकार आमतौर पर रक्षा उत्पादन के क्षेत्र में सरकारी-निजी भागीदारी को बढ़ाए जाने की समर्थक है तथापि, इस संबंध में कोई ढांचागत योजना नहीं है।

(ग) और (घ) विजय केलकर समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट के भाग-I में की गई सिफारिशें, सरकार के विचाराधीन हैं।

[हिन्दी]

मिट्टी के तेल की कमी

2900. श्री कैलाश मेघवाल: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मिट्टी के तेल का उत्पादन उसकी मांग की तुलना में कम है और सार्वजनिक वितरण के लिए इसका भारी यात्रा में आयात किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या निजी क्षेत्र की कई कंपनियां लाभ कमाने के लिए मिट्टी के तेल के समान ही गुणधर्म रखने वाले तेल का निर्यात कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार मिट्टी के तेल पर भारी मात्रा में आयात करने से बचने के लिए इन कंपनियों से मिट्टी का तेल क्यों नहीं खरीद रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) यद्यपि सार्वजनिक वितरण प्रणाली (पी डी एस) के मिट्टी तेल की घरेलू मांग को पूरा करने के लिए वर्तमान रिफाइनरी क्षमता पर्याप्त है, तेल विपणन कंपनियों, जो पी.डी.एस. मिट्टी तेल का वितरण कर रही हैं, ने सरकार के समक्ष निवेदन किया है कि घरेलू रिफाइनरियों से पर्याप्त मात्रा में मिट्टी तेल की अनुपलब्धता के कारण, उन्हें ऊंची कीमतों पर मिट्टी तेल आयात करना पड़ रहा है, जबकि अपनी तरह की कुछ रिफाइनरियां जेट मिट्टी तेल/उड्डयन टरबाइन ईंधन, जो कि पी.डी.एस. मिट्टी तेल उत्पाद के समकक्ष है, का निर्यात कर रही हैं। इस पर विचार करते हुए कि मिट्टी तेल की अनुपलब्धता भारी अनुपात में हो सकती है यह अनिवार्य हो गया कि सरकार समय पर सकारात्मक कार्रवाई करे। तद्नुसार, रिफाइनरियों को एक न्यूनतम मात्रा में मिट्टी तेल के उत्पादन संबंधी निर्देश देने हेतु एक प्रस्ताव की पड़ताल की गई है। विधि कार्य विभाग ने केन्द्र सरकार के ऐसे किसी आदेश की अनिवार्य वस्तु अधिनियम के अंतर्गत जारी करने के अधिकारों की पुष्टि की है। इसी दौरान, घरेलू मांग को पूरा करने के लिए, तेल विपणन कंपनियों को मिट्टी तेल की उपलब्धता के संबंध में विभिन्न रिफाइनरियों के साथ विचार-विमर्श करने का सुझाव दिया गया है।

[अनुवाद]

मानसून सुपर सेवर आफर

2901. श्री दुष्यंत सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मानसून सुपर सेवर आफर शुरू किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना का ब्यौरा क्या है तथा इसके अन्तर्गत कितनी रियायत दी जा रही है; और

(ग) घरेलू क्षेत्र का ब्यौरा क्या है जहां ऐसी योजना शुरू की गयी है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, हां। इंडियन एयरलाइन्स द्वारा कमजोर सीजन के रूप में मानसून सुपर सेवर प्रोमोशनल स्कीम आरम्भ की गयी है, जो टिकटों की बिक्री के लिए, दिनांक 5.7.2005 से 5.9.2005 तक खुली हुई है। इस स्कीम के अन्तर्गत इंडियन एयरलाइन्स द्वारा घरेलू सेक्टर पर असीमित यात्रा के लिए 12 फ्लाइट कूपन प्रस्तुत किए गए हैं जिनमें इकानामी क्लास के लिए 48,500/-रु. तथा एक्जीक्यूटिव क्लास के लिए 72,500/-रु. का किराया रखा गया है। इसके अतिरिक्त इस स्कीम के अन्तर्गत सैक्टर/फ्लाइट संख्या/ यात्रा की तारीख में परिवर्तन किए जाने की अनुमति भी दी गई है। इस स्कीम के अन्तर्गत बेची गई टिकटों पर दिनांक 31 मार्च, 2006 तक यात्रा की जा सकती है।

(ग) यह स्कीम, इंडियन एयरलाइन्स के सभी घरेलू सेक्टरों में यात्रा किए जाने के लिए खुली है। किन्हीं दो शहरों के बीच यात्रा करने के लिए एक सिंगल फ्लाइट कूपन की जरूरत होती है, जिसमें निम्नलिखित दो फ्लाइट कूपनों को अपलिफ्ट कराए जाने संबधी अपवाद को छोड़कर विमान तथा फ्लाइट संख्या में कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है:

(क) दिल्ली-तिरूवनंतपुरम अथवा वापसी।

(ख) दिल्ली-कोझीकोड अथवा वापसी।

(ग) दिल्ली-कोच्ची अथवा वापसी।

(घ) दिल्ली-कोयम्बटूर अथवा वापसी।

तेल कंपनियों द्वारा अनुसंधान और विकास

2902. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष प्रमुख तेल कंपनियों द्वारा अनुसंधान और विकास पर कितना व्यय किया गया है; और

(ख) इसके निष्कर्ष क्या निकले हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान प्रमुख तेल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों द्वारा अनुसंधान और विकास पर किए गए व्यय की धनराशि विवरण में दी गई है।

(ख) इन तेल कंपनियों द्वारा अनुसंधान और विकास के परिणामस्वरूप तेल उत्पादन में वृद्धि हुई, उत्पादन की लागत में कमी हुई, उत्पादों की गुणवत्ता में सुधार हुआ, नए उत्पादों का विकास हुआ प्रतिस्पर्धात्मकता और ग्राहक संतुष्टि में वृद्धि हुई।

विवरण

(रु. करोड़ में)

सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उपक्रम का नाम	किया गया व्यय		
	2002-03	2003-04	2004-05
ओ.एन.जी.सी.	92.93	93.83	105.27
आई.ओ.सी.एल.	103.29	101.03	125.73
आई.बी.पी.	2.35	2.94	2.71
एच.पी.सी.एल.	4.31	7.36	7.67
बी.पी.सी.एल.	18.98	13.83	30.70
ओ.आई.एल.	12.85	11.12	11.68
गेल	14.82	0.98	1.11

[हिन्दी]

अलाभप्रद विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण

2903. मोहम्मद शाहिद:
डा. अरूण कुमार शर्मा:
श्री मो. ताहिर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री मुन्शी राम:
प्रो. महादेवराव शिवनकर:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा अलाभप्रद विमानपत्तनों के आधुनिकीकरण हेतु कोई योजना तैयार की गयी है;

(ख) यदि हां, तो आधुनिकीकरण किए जाने वाले अलाभप्रद विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) उक्त योजना को कब तक बनाए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या सरकार का विचार ऐसे अलाभप्रद विमानपत्तनों से केवल निजी विमान कंपनियों को उड़ान संचालन की अनुमति देने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (घ) लाभ में चल रहे तथा लाभ में नहीं चल रहे हवाईअड्डों का आधुनिकीकरण किया जाना एक सतत प्रक्रिया है तथा यह कार्य प्रचालनात्मक, सुरक्षा अपेक्षाओं तथा एयरलाइनों की मांग पर किया जाता है। इस समय, त्रिची, मदुरै, कोयम्बतूर, हैदराबाद, खजुराहो, देहरादून, सिलचर, सूरत और डिब्रूगढ़ में रन-वे का सुदृढ़ीकरण तथा विस्तार त्रिची, मदुरै, अहमदाबाद और डिब्रूगढ़ में नये समेकित टर्मिनल काम्पलैक्स के निर्माण, अमृतसर, विशाखापत्तनम, कालीकट, श्रीनगर और गया पर गये समेकित टर्मिनल भवन के निर्माण विशाखापत्तनम और मंगलौर पर नये रन-वे के निर्माण जैसे विभिन्न कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

ए.एस.आई. के अन्तर्गत स्मारक

2904. श्री ब्रजेश पाठक:
कुंवर मानवेन्द्र सिंह:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग ए.एस.आई. द्वारा उत्तर प्रदेश में कितने स्मारकों की देख-रेख की जा रही है;

(ख) क्या दसवीं पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि के दौरान इन स्मारकों में से कुछ का पुनरुद्धार करने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस उद्देश्य हेतु कितनी राशि का आबंटन किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) उत्तर प्रदेश राज्य में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रणाधीन 742 केन्द्रीय संरक्षित स्मारक/स्थल हैं।

(ख) और (ग) इन स्मारकों का संरक्षण और अनुरक्षण सतत्-कार्य है। इन कार्यों में ढांचागत संरक्षण, विशेष मरम्मतें, रासायनिक परिरक्षण और पर्यावरण संबंधी विकास शामिल है। वर्ष 2005-06 के दौरान, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने इस प्रयोजन के लिए योजनागत स्कीमों के अन्तर्गत 745 लाख रुपए आबंटित किए. हैं।

वर्ष 2005-06 के दौरान संरक्षण कार्यों की प्रगति के आधार पर वर्ष 2006-07 के लिए उचित आबंटनों को अन्तिम रूप दिया जाएगा।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

भारत के चार महानगरों के लिए रेल संपर्क

2905. श्री पोन्नुस्वामी:
डा. एम. जगन्नाथ:
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत के चार महानगरों को जोड़ने वाले सुपर हाईवे के साथ-साथ रेल संपर्क उपलब्ध कराने की परियोजना शुरू की जा रही है;

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

(ग) क्या इस परियोजना को पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

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

(ङ) इस परियोजना के लिए बजट में कितना आबंटन किया गया है?

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

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

"स्पर्टकार" शुरू करना

2906. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार पटरी और वेल्डेड ज्वाइंट्स में खामी का पता लगाने के लिए स्पर्टकार शुरू करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

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

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

(ख) दो स्वनोदित पराश्रव्य पटरी परीक्षणकारों की खरीद के लिए दिसम्बर, 2003 में मैसर्स स्कैन मास्टर, इजराइल को आदेश दिये गये थे। स्वनोदित पराश्रव्य पटरी परीक्षणकारों के सवारी डिब्बे सवारी डिब्बा कारखाना (आई सी एफ) में निर्माणाधीन है। मैसर्स स्कैन मास्टर फिलहाल स्वनोदित पराश्रव्य प्रणाली को सवारी डिब्बा में संस्थापित कर रहा है और शुरूआत प्रगति में है। गति परीक्षण सितम्बर, 2005 में शुरू होने की आशा है।

तीन और स्वनोदित पराश्रव्य पटरी परीक्षणकारों की खरीद का कार्य या तो खरीद पर या परिचालनिक पट्टे पर 60 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर 2002-2003 की ग्रीन बुक में विशेष रेल संरक्षा निधि (एसआरएसएफ) शीर्ष के अंतर्गत शामिल किया गया है। प्रापण की प्रक्रिया भारतीय रेल के अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (अ.अ.मा.सं.) द्वारा पहले ही शुरू कर दी गई है।

बी.एच.ई.एल. की विस्तार योजना

2907. श्री जी.वी. हर्ष कुमार: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) की लाभ/हानि की स्थिति क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कम्पनी का निर्यात कारोबार कितना रहा है;

(ग) क्या बी.एच.ई.एल. लगभग 1000 करोड़ रु. के निवेश से किसी विस्तार योजना पर विचार कर रही है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) विगत तीन वर्षों के दौरान भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) की लाभ/हानि की स्थिति तथा निर्यात कारोबार निम्नानुसार हैं:

(रुपये करोड़ में)

	2002-03	2003-04	2004-05 (सरकारी लेखापरीक्षा पूर्व)
कर पश्चात लाभ	444.51	658.15	953.40
निर्यात कारोबार (वास्तविक निर्यात)	626.89	595.84	829.26

(ग) और (घ) जी, हां। भारत हेवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) विद्युत संयंत्र उपस्करों की मांग में अनुमानित वृद्धि को पूरा करने के लिए वर्ष 2007 तक अपनी विनिर्माणी सुविधाओं के आधुनिकीकरण और विस्तार के लिए लगभग 1000 करोड़ रुपये का निवेश करने की योजना बना रही है।

दिल्ली और आगरा के बीच तीव्रतम रेलगाड़ी शुरू करना

2908. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने दिल्ली और आगरा के बीच देश की तीव्रतम रेलगाड़ी शुरू करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सभी सुरक्षा उपायों को पूरा कर लिया गया है;

(ग) उक्त रेलगाड़ी को कब तक शुरू किए जाने की संभावना है;

(घ) क्या रेलवे का अन्य मार्गों पर भी ऐसी रेलगाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। दिल्ली और आगरा के बीच देश की सबसे तेज रेलगाड़ी (150

कि.मी./घंटा तक) चलाने पर विचार किया गया था जो संसाधनों की उपलब्धता और परिचालनिक व्यावहारिकता पर निर्भर करेगा।

(ख) और (ग) जी हां। इस खण्ड पर उपलब्ध रेलपथ तथा सिग्नलिंग व्यवस्था इस प्रकार की गाड़ी चलाने के लिए पर्याप्त है। बहरहाल, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त ने कुछ मुद्दों जैसे रेल पथ पर मवेशियों के प्रवेश को रोकने के लिए संपूर्णतः घेराबंदी की व्यवस्था करना, खतरे पर सिगनल को पार करने से चालक को रोकने के लिए अतिरिक्त उपाय करने के लिए रेलगाड़ी की सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली की व्यवस्था करना, सड़क उपयोगकर्ताओं को बंद फाटक में प्रवेश करने से रोकने हेतु अतिरिक्त उपाय के रूप में लिफ्टिंग बैरियर पर फ्रिल्स की व्यवस्था करना, मैनुअल जांच के अतिरिक्त स्वनोदित पराश्रव्य रेल जांच यान द्वारा रेल पटरियों की पराश्रव्य दोष जांच (यूएसएफडी) इत्यादि की ओर ध्यान आकर्षित किया है। गाड़ी चलाने से पहले सभी मुद्दों को संतोषजनक ढंग से हल करने के लिए कार्रवाई की गई है।

(घ) जी हां।

(ङ) रेलों के पास हावड़ा-पटना-दिल्ली और दिल्ली-चेन्नै खण्ड पर 150 कि.मी./घंटे की रफ्तार से पैसेंजर गाड़ी चलाने की योजना है।

[हिन्दी]

स्टेशनों पर "टच स्क्रीन" टर्मिनल

2909. मोहम्मद शाहिद:
श्री मो. ताहिर:
श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:
श्री मुन्शीराम:
प्रो. महादेवराव शिवणकर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वर्ष 2005-06 के दौरान कुछ रेलवे स्टेशनों पर "टच स्क्रीन" टर्मिनल स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी रेलवे स्टेशनों के नाम क्या हैं और इन पर जोन-वार कितनी राशि व्यय की जाएगी; और

(ग) उक्त टर्मिनल कब तक स्थापित एवं परिचालित किए जाने की संभावना है?

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

(ख) उन स्टेशनों के नामों का ब्यौरा जहां टच स्क्रीन मुहैया कराए जाने की योजना है साथ ही उन पर जोन-वार किया जाने वाले व्यय विवरण में दिया गया है।

(ग) मार्च, 2006 तक टच-स्क्रीन को स्थापित करने और शुरू करने का लक्ष्य है।

विवरण

2005-06 के दौरान "टच स्क्रीन" टर्मिनल मुहैया कराए जाने वाले प्रस्तावित स्टेशनों के नाम

क्र.सं.	स्टेशन	रेलवे	अनुमानित खर्च (रु. में)
1	2	3	4
1.	भटिंडा	उत्तर	27 लाख
2.	सहारनपुर	उत्तर	
3.	अंबाला	उत्तर	
4.	चंडीगढ़ स्टेशन	उत्तर	
5.	चंडीगढ़ सी बी ओ	उत्तर	
6.	कालका	उत्तर	
7.	शिमला	उत्तर	
8.	जालंधर कैंट	उत्तर	
9.	ब्यास	उत्तर	
10.	गोरखपुर जंक्शन	पूर्वोत्तर	5.16 लाख
11.	गोरखपुर	पूर्वोत्तर	
12.	लखनऊ सिटी	पूर्वोत्तर	
13.	छपरा जंक्शन	पूर्वोत्तर	
14.	हिसार	उत्तर पश्चिम	7.62 लाख
15.	श्रीगंगानगर	उत्तर पश्चिम	
16.	बीकानेर	उत्तर पश्चिम	
17.	जयपुर	उत्तर पश्चिम	
18.	रेवाड़ी	उत्तर पश्चिम	
19.	अलवर	उत्तर पश्चिम	

1	2	3	4
20.	गांधीनगर	उत्तर पश्चिम	
21.	दुर्गापुर	उत्तर पश्चिम	
22.	जलेबी चौक	उत्तर पश्चिम	
23.	जोधपुर	उत्तर पश्चिम	
24.	कोयम्बटूर	दक्षिण	79.05 लाख
25.	एलेप्पी	दक्षिण	
26.	अलवायी	दक्षिण	
27.	कालीकट	दक्षिण	
28.	डिंडीगुल	दक्षिण	
29.	एर्णाकुलम जंक्शन	दक्षिण	
30.	एर्णाकुलम टाउन	दक्षिण	
31.	इरोड	दक्षिण	
32.	कन्याकुमारी	दक्षिण	
33.	करूर	दक्षिण	
34.	कायनकुलम	दक्षिण	
35.	कोट्टायम	दक्षिण	
36.	मंगलौर	दक्षिण	
37.	नागरकोइल	दक्षिण	
38.	ओटापालम	दक्षिण	
39.	पालघाट	दक्षिण	
40.	पालघाट मंडल कार्यालय	दक्षिण	
41.	क्वीलौन	दक्षिण	
42.	शोरान्नूर जंक्शन	दक्षिण	
43.	तेलीचेरी	दक्षिण	
44.	तंजावूर	दक्षिण	
45.	तिरूचिरापल्ली	दक्षिण	
46.	तिरूनेलवेल्ली	दक्षिण	
47.	तिरूवलला	दक्षिण	
48.	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	दक्षिण	
49.	तूतीकोरिन	दक्षिण	
50.	वर्कला	दक्षिण	
51.	विल्लूपुरम	दक्षिण	
52.	शहडोल	दक्षिण पूर्व मध्य	19 लाख
53.	रायपुर	दक्षिण पूर्व मध्य	
54.	टिल्डा	दक्षिण पूर्व मध्य	
55.	भाटपाड़ा	दक्षिण पूर्व मध्य	
56.	दुर्गापुर	दक्षिण पूर्व मध्य	
57.	दाहोद	पश्चिम	2.4 लाख
58.	नागदा	पश्चिम	

[अनुवाद]

रेलवे में निशक्त लोगों के लिए सुविधाएं

2910. श्री ई. पोन्नुस्वामी:
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 17 मई, 2005 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "रेलवेज नो फ्रैंड आफ दी डिसएबल्ड" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित कराया गया है;

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

(ग) रेलवे द्वारा स्टेशनों पर और ट्रेनों में निशक्त लोगों को पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) और (ग) स्टेशनों पर शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की पहुंच अपेक्षाकृत आसान बनाने के लिए एक कार्य योजना के माध्यम से चरणबद्ध आधार पर सुविधाएं उपलब्ध कराने की योजना है जिसके अंतर्गत निम्नलिखित सात अल्पकालिक सुविधाएं मुहैया कराई जाएंगी:

(1) निर्बाध प्रवेश के लिए मानक रैंप (2) विकलांग व्यक्तियों द्वारा उपयोग में लाए जाने वाले वाहनों के लिए दो

पार्किंग लाट निर्धारित करना (3) फिसलन रहित रास्ता (4) संकेत चिह्न (5) शौचालय (6) शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की जरूरतों के अनुरूप पानी के नल, और (7) शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए "क्या मैं आपकी मदद कर सकता हूं" बूथ। सभी बड़े और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर भूतल पर विकलांग व्यक्तियों के अनुकूल एक शौचालय की व्यवस्था की गई है। शुरूआत में, "ए" कोटि के सभी स्टेशनों पर 31.3.2005 तक निर्धारित सुविधाएं मुहैया करा दी गई हैं। अब रेलवे ने "बी" कोटि के सभी स्टेशनों पर मार्च, 2007 तक ये सुविधाएं मुहैया कराने का लक्ष्य रखा है, बशर्ते धनराशि उपलब्ध हो।

पिछले तीन वर्ष में यात्री गाड़ियों में 450 गार्ड-एवं-सामान डिब्बे, जिसमें शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए भी स्थान है, लगाए गए हैं। प्रवेश द्वारा सामान्य सवारी डिब्बों से चौड़े हैं ताकि यात्री व्हील चेयर पर बैठकर सवारी डिब्बे में प्रवेश कर सकें। शौचालय भी इस प्रकार डिजाइन किए गए हैं कि व्हील चेयर वाले यात्रियों के लिए पर्याप्त स्थान हो।

विकलांग व्यक्तियों के लिए उद्घोषणाएं करने और उपयुक्त स्थानों जहां दृश्यता में कोई अवरोध न हो पर विकलांग व्यक्तियों सहित सभी यात्रियों के लिए मानक संकेत चिह्नों की व्यवस्था करने और उन्हें इस स्थिति में रखने ताकि अधिकतम यात्री उनसे लाभान्वित हो सकें, के लिए क्षेत्रीय रेलों को पहले ही अनुदेश जारी कर दिए गए हैं।

इन सुविधाओं को अधिकाधिक स्टेशनों पर उपलब्ध कराने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।

प्रतिभागियों के चयन हेतु मार्गनिर्देश

2911. **श्री सुग्रीव सिंह:**
श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल:
श्री रवि प्रकाश वर्मा:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

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

(क) क्या हाल ही में घोषित राष्ट्रीय फिल्म फेयर पुरस्कारों पर कोई विवाद है;

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

(ग) राष्ट्रीय पुरस्कारों की घोषणा हेतु क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार प्रतिभागियों के चयन में पारदर्शिता लाने हेतु मार्गनिर्देश जारी करने का है;

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

(च) ये मार्गनिर्देश कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) हाल ही में उद्घोषित राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों के चयन हेतु मानदण्ड 'चयन प्रक्रिया' के अन्तर्गत राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों के लिए विनियम में उल्लिखित थे। संगत भाग की एक प्रति विवरण के रूप में संलग्न है।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों के लिए विनियम के अन्तर्गत पात्रता, प्रवेश और चयन इत्यादि के लिए प्रत्येक वर्ष दिशानिर्देश निर्धारित किए जाते हैं। इस प्रतिस्पर्धा में ऐसे प्रत्येक व्यक्ति के लिए प्रवेश खुला है जो राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों के लिए विनियमों के अनुसार पात्र है। इन विनियमों की प्रतियों का व्यापक रूप से प्रसार किया जाता है और ये प्रतियां देशव्यापी आधार पर फिल्म उद्योग संगठनों के कार्यालयों, केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड, राज्य फिल्म विकास निगमों, राज्य सरकार के सूचना और जनसंपर्क विभागों तथा राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम के सभी कार्यालयों में उपलब्ध कराई जाती हैं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार, 2005 संबंधी विनियमों से उद्धरण

चयन प्रक्रिया

19. (क) प्रतियोगी वर्गों में पुरस्कारों का निर्णय भारत सरकार की स्वीकृति से फिल्म समारोह निदेशालय द्वारा गठित किए जाने वाले दो निर्णायक मंडलों, एक कथाचित्र के लिए और दूसरा गैर-कथाचित्र फिल्मों के लिए, द्वारा किया जाएगा।

(ख) कथाचित्रों के लिए निर्णायक मंडल में एक अध्यक्ष होगा तथा सिनेमा, अन्य कलाओं तथा मानविकी के क्षेत्र में विख्यात 16 से अधिक सदस्य नहीं होंगे।

(ग) गैर-कथाचित्रों संबंधी निर्णायक मंडल में एक अध्यक्ष होगा और अधिक से अधिक ऐसे छह सदस्य होंगे जो सिनेमा, अन्य कलाओं तथा मानविकी के क्षेत्र में विशिष्ट योग्यता रखते हो।

20. (क) निर्णायक मंडल अपने कार्य की प्रक्रिया स्वयं निश्चित करेगा।

(ख) कथाचित्रों संबंधी निर्णायक मंडल का अध्यक्ष निर्णायक मंडल के सदस्यों में से चार पैनल बना सकता है।

(ग) गैर-कथाचित्रों संबंधी निर्णायक मंडल का अध्यक्ष निर्णायक मंडल के सदस्यों में से अधिकतम दो पैनल बना सकता है।

(घ) प्रत्येक पैनल, उनके द्वारा अवलोकित फिल्मों में से अधिक से अधिक 33 प्रतिशत फिल्मों का पूर्ण निर्णायक मंडल के समक्ष संयुक्त अवलोकन हेतु रखने की सिफारिश कर सकेगा।

(ङ) निर्णायक मंडल, पैनलों में फिल्मों के प्रदर्शन से पहले यह तय करेगा कि कुल शामिल फिल्मों में से कितनी प्रतिशत फिल्मों को पुनः प्रदर्शन हेतु रखा जाए।

21. निर्णायक मंडल के अध्यक्ष, जब भी आवश्यक हो, विशिष्ट क्षेत्रों में से विशेषज्ञों की सलाह ले सकते हैं।

22. (क) कथाचित्र या गैर-कथाचित्र वर्ग में प्रतियोगिता हेतु सम्मिलित फिल्मों से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से संबद्ध कोई व्यक्ति किसी भी निर्णायक मंडल में शामिल किए जाने का पात्र नहीं होगा।

(ख) जिनके कार्यों का मूल्यांकन किया जाना है उन व्यक्तियों से रक्त संबंध या वैवाहिक संबंध रखने वाला व्यक्ति निर्णायक मंडल में शामिल किए जाने का पात्र नहीं होगा।

(ग) निर्णायक मंडल के अध्यक्ष या सदस्य के रूप में नियुक्त व्यक्ति को इन विनियमों के बारे में अनुसूची VI (प्रति संलग्न) में दिए गए प्रपत्र में लिखित घोषणा करनी होगी।

23. निर्णायक मंडल की बैठक की गणपूर्ति में (कथाचित्र तथा गैर-कथाचित्र दोनों के मामले में) संबंधित निर्णायक मंडल के सदस्यों के 75 प्रतिशत तथा अध्यक्ष शामिल होंगे।

24. निर्णायक मंडल पुरस्कार विजेताओं का चयन करेंगे और अपनी रिपोर्ट निदेशालय को देंगे।

25. निर्णायक मंडल अपने विवेक से यह सिफारिश कर सकेंगे कि किसी श्रेणी विशेष में पुरस्कार नहीं दिया जाए, यदि उन्हें लगे कि उस श्रेणी में प्रविष्टियां अपेक्षित स्तर की नहीं हैं।

26. निदेशालय का निदेशक और/या उसका मनोनीत व्यक्ति निर्णायक मंडलों की बैठकों में उपस्थित रहेगा ताकि वे वह जानकारी/स्पष्टीकरण दे सके जो निर्णायक मंडल मांगे लेकिन वह बैठकों में भाग नहीं ले सकेगा।

अनुसूची-VI

राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कार विनियम
(विनियम 22 (ग) देखें)

घोषणा

मैं एतद् द्वारा घोषणा करता हूं कि-

1. मैंने फिल्म समारोह निदेशालय द्वारा उपलब्ध कराई गई 52वें राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों (कथाचित्र खंड/गैर-कथाचित्र खंड) की प्रविष्टियों की सम्पूर्ण सूची देख ली है। जहां तक मेरी जानकारी है, मैं इन प्रविष्टियों के साथ प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से संबंध नहीं हूं और न ही इनके साथ मेरा कोई वित्तीय हित जुड़ा हुआ है।
2. मेरा उनमें से किसी के साथ रक्त संबंध (पुत्र, पुत्री, मामा/चाचा/चाची, प्रथम रिश्तेदार, भतीजा, भतीजी, भांजा, भांजी, दादी, दादा, माता-पिता, भाई, बहन) या विवाह संबंध नहीं है जिनके कार्य को चयन के लिए प्रविष्ट किया गया है।
3. मैंने 52वें राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों से संबंध विनियमों को पढ़ लिया है और मैं उनका पालन करूंगा।
4. मैं निर्णायक मंडल की चर्चा को गोपनीय रखूंगा।

नई दिल्ली
दिनांक:

हस्ताक्षर:-------------

नाम व पता:------------

दूरभाष:---------------

स्थानीय पताः -----------

नई विमान सेवाओं को शुरू किया जाना

2912. श्री जी.वी. हर्ष कुमार:
श्री विक्रमभाई अर्जनभाई माडम:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के उन शहरों के नाम क्या हैं जहां चालू वर्ष के दौरान नई विमान सेवाएं शुरू किए जाने की संभावना है;

(ख) क्या इस संबंध में कोई समयसूची बनाई गई है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) देश के विभिन्न क्षेत्र में विमान परिवहन सेवाओं की आवश्यकताओं को देखते हुए सरकार ने विमान परिवहन सेवाओं में बेहतर विनियमन उपलब्ध करने के उद्देश्य से मार्ग संवितरण संबंधी दिशा-निर्देश तैयार किए हैं। जो कि एयरलाइंसों पर निर्भर होगा कि वे किसी स्थान विशेष की आवश्यकता तथा वाणिज्यिक अर्थक्षमता के अनुसार विमान सेवाएं उपलब्ध करवाए। इस प्रकार सभी एयरलाइंस सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण संबंधी दिशानिर्देशों के अनुपालन की शर्त पर देश में कहीं भी प्रचालन हेतु स्वतंत्र है।

उड़ीसा में रेल परियोजनाएं

2913. श्री तथागत सत्पथी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तारीख तक उड़ीसा में चालू रेल परियोजनाओं में परियोजनावार क्या प्रगति हुई है;

(ख) परियोजनावार अभी तक कितनी धनराशि स्वीकृत और खर्च की गई है; और

(ग) इन परियोजनाओं को निर्धारित कार्यक्रमानुसार जल्दी पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) उड़ीसा में चालू विभिन्न परियोजनाएं उनकी परिचालन प्राथमिकताओं और संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार प्रगति कर रही हैं। रेलवे ने सामान्य बजटीय सहायता के अलावा, अन्य स्रोतों से अतिरिक्त संसाधन जुटाने जिससे चालू परियोजनाओं की प्रगति में तेजी आ सके, के लिए बहुत से कदम उठाए हैं। उड़ीसा में चालू कुछ परियोजनाओं को स्वर्णिम चतुर्भुज और उसके विकर्णों तथा पत्तन संपर्क मार्गों को सुदृढ़ करने के लिए राष्ट्रीय रेल विकास योजना (एन आर वी वाई) के एक भाग के रूप में चिह्नित किया गया है। एन आर वी वाई के तहत रेल विकास निगम लिमिटेड (आर वी एन एल) द्वारा इन परियोजनाओं का निष्पादन होने से उनका समापन शीघ्र होगा। इनमें दैतारी-बांसपानी और हरीदासपुर-पारादीप नई लाइन और कुछ दोहरीकरण परियोजनाएं शामिल हैं।

कार्य प्रारंभ होने से 31.03.2005 तक परियोजना-वार किया गया वास्तविक व्यय, 2005-06 के दौरान मुहैया कराया गया बजट परिव्यय और उड़ीसा में विभिन्न नई/चालू नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं की समग्र अद्यतन वास्तविक प्रगति निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	31.3.2005 तक किया गया वास्तविक व्यय (करोड़ रु. में)	2005-06 के दौरान मुहैया कराया गया बजट परिव्यय (करोड़ रु. में)	वर्तमान स्थिति
1	2	3	4	5
		नई लाइन		
1.	दैतरी-बांसपानी (155 कि.मी.)	529.14	128.61	यह कार्य एन आर वी वाई के तहत आर वी एन एल द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। समग्र वास्तविक प्रगति 73% है।
2.	लांजीगढ़ रोड-जूनागढ़ (56 कि.मी.)	21.32	8.00	समग्र वास्तविक प्रगति 33% है।

1	2	3	4	5
3.	खुर्दा रोड-बोलनगीर (289 कि.मी.)	36.55	10.00	समग्र वास्तविक प्रगति 20% है।
4.	हरीदासपुर-पारादीप (82 कि.मी.)	29.51	20.00	यह कार्य एन.आर.वी.वाई. के तहत आर.वी.एन.एल. द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। अंतिम स्थान सर्वेक्षण पूरा हो गया है। तटबंधों और पुलों का मृदा परीक्षण और भूमि अधिग्रहण आंशिक रूप से पूरा हो चुका है। परियोजना को व्यावहारिक पाया गया है और विशेष प्रयोजन योजना के लिए मैसर्स जिंदल स्टील लिमिटेड और पारादीप पत्तन प्राधिकरण, उड़ीसा सरकार और आर वी एन एल के बीच 24.5.2005 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये गये हैं।
5.	अंगुल-सुकिन्दा रोड (98.7 कि.मी.)	0.78	0.10	अंतिम स्थान सर्वेक्षण और सरेक्षण सहित मृदा परीक्षण पूरा हो गया है।
6.	तालचेर-बिमलागढ़ (154 कि.मी.)	0	5.00	अंतिम स्थान सर्वेक्षण आंशिक रूप से पूरा हो चुका है। नक्शों और अनुमानों की तैयारी शुरू की गई है।
		आमान परिवर्तन		
1.	नौपाडा-गुनुपुर (90 कि.मी.)	28.47	5.00	समग्र वास्तविक प्रगति 19% है
2.	रूपसा-बांगरीपोसी (89 कि.मी.)	53.94	3.00	समग्र वास्तविक प्रगति 42% है। (रूपसा-बारीपाडा खंड पर 94% है)
		दोहरीकरण		
1.	नरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर (43 कि.मी.)	148.51	8.97	समग्र वास्तविक प्रगति 88% है।
2.	महानदी और बिरूपा पर दूसरा पुल (3 कि.मी.)	20.82	28.60	यह कार्य एन.आर.वी.वाई. के तहत आर.वी.एन.एल. द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। बिरूपा नदी पर दूसरा पुल पूरा हो चुका है और चालू हो गया है। महानदी पर दूसरे पुल के कार्य का ठेका दे दिया गया है।

1	2	3	4	5
3.	लांजीगढ-टिटलागढ (47 कि.मी.)	98.93	10.00	समग्र वास्तविक प्रगति 81% है।
4.	राजथगढ-बारंग (20 कि.मी.)	1.36	30.00	यह कार्य एन.आर.वी.वाई. के तहत आर.वी.एन.एल. द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। सभी प्रमुख पुलों के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण और भू-तकनीकी परीक्षण पूरा हो चुका है। महानदी पुल पर कार्य शुरू हो चुका है।
5.	खुर्दा रोड-पुरी (खंड-I) (15.3 कि.मी.)	36.02	10.00	समग्र वास्तविक प्रगति 54% है।
6.	संबलपुर-रेनगली (22.7 कि.मी.)	5.81	10.70	समग्र वास्तविक प्रगति 11% है।
7.	झारसुगुडा-रेनगली (25.6 कि.मी.)	0	7.00	2005-06 के बजट में शामिल नया कार्य है।
8.	कटक-बारंग (12 कि.मी.)	0	30.00	यह कार्य एन.आर.वी.वाई. के तहत आर.वी.एन.एल. द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। अंतिम स्थान सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। कुखई पुल की उप-संरचना का कार्य प्रारंभ हो चुका है।
9.	खुर्दा रोड-बारंग तीसरी लाइन (35 कि.मी.)	0	30.00	यह कार्य एन.आर.वी.वाई. के तहत आर.वी.एन.एल. द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है। अंतिम स्थान सर्वेक्षण पूरा हो चुका है।

[हिन्दी]

उपरिपुल का निर्माण

2914. श्री टेकलाल महतो: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखंड के धनबाद जिले में गोमो रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली तीन मुख्य रेल लाइनों पर सड़क उपरिपुल के निर्माण का प्रस्ताव सरकार के पास विचार हेतु लंबित है;

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

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

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

उर्वरकों की ढुलाई

2915. श्रीमती सुमित्रा महाजन:
श्री कृष्णा मुरारी मोघे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार राज्य के क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए रेकों की संख्या को बढ़ाने और उर्वरकों की समुचित ढुलाई हेतु श्रेणी को बदलने पर विचार कर रही है;

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

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

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

हवाई परिवहन सेवा क्षेत्र में निवेश

2916. श्री वी.के. ठुम्मर:
श्री जे.एम. आरून रशीद:
डा. राजेश मिश्रा:
श्री पी.एस. गढ़वी:
श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल:
श्री मधुसूदन मिस्त्री:
श्री अवतार सिंह भडाना:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हवाई परिवहन सेवा क्षेत्र में भारतीय मूल के व्यक्तियों द्वारा निवेश के संबंध में पारदर्शिता की कमी है;

(ख) यदि नहीं, तो अनिवासी भारतीयों के समतुल्य माने गए भारतीय मूल के व्यक्तियों को अनापत्ति प्रमाण पत्र न देने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने अनिवासी भारतीयों की तुलना में भारतीय मूल के व्यक्तियों की स्थिति के बारे में संबंधित मंत्रालय/विभागों की राय ली है;

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

(ङ) भारत में निर्धारित कार्यक्रमानुसार हवाई परिवहन सेवा संचालन हेतु भारतीय मूल के व्यक्तियों को शीघ्र अनापत्ति प्रमाणपत्र देने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) जी, नहीं। मौजूदा नागर विमानन मांगों में यह शर्त रखी गई है कि अनुसूचित/गैर-अनुसूचित हवाई यातायात प्रचालक का परमिट, केवल भारतीय नागरिक अथवा किसी कम्पनी/निगमित निकाय को दिया जा सकता है, बशर्ते, अन्य बातों के साथ-साथ इसका वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण भारतीय राष्ट्रिकों के हाथों में हो। इसलिए भारतीय मूल के व्यक्ति, जो भारत के नागरिक नहीं हैं, उन्हें वर्तमान नियामक स्थिति के कारण हवाई यातायात सेवाएं प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

(ग) से (ङ) सभी संबंधितों के साथ परामर्श करके मामले की जांच की जा रही है।

प्राचीन स्मारकों/स्थलों की घोषणा

2917. श्री के.एस. राव: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास धर्म और समुदाय पर कोई ध्यान दिए बिना प्राचीन स्मारकों, पुरातात्विक स्थलों और राष्ट्रीय सांस्कृतिक धरोहर के अवशेषों की घोषणा करने की शक्ति है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार स्मारकों/स्थलों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित करने हेतु एक व्यापक कानून बनाने का है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) प्राचीन संस्मारक और पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 की धारा 4 के प्रावधानों के तहत धर्म और समुदाय का विचार किए बिना स्मारकों/स्थलों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित किया जाता है। उपर्युक्त अधिनियम में प्राचीन स्मारक को इस प्रकार परिभाषित किया गया है कोई संरचना, भवन या स्मारक या कोई स्तूप या दफन करने का स्थान या कोई गुफा, शैल मूर्ति, उत्कीर्ण लेख या एकाश्म जो ऐतिहासिक, पुरातात्विक या कलात्मक रुचि का है तथा जो कम से कम 100 वर्षों से विद्यमान है।" निर्धारित प्रक्रिया के अन्तर्गत, विभिन्न स्थलों/स्मारकों को राष्ट्रीय महत्व का स्मारक अधिसूचित किए जाने से पूर्व, सभी संबद्ध पक्षों, जिसमें राज्य सरकार शामिल है, की आपत्तियों/दृष्टिकोणों पर विचार किया जाता है।

(ग) और (घ) सरकार दाय स्थल आयोग स्थापित करने पर विचार कर रही है।

क्योंकि वर्तमान कानूनी और संस्थागत ढांचा, अपनी सर्वाधित विस्तृत रूपरेखा में, निर्मित दाय के प्रलेखन, सूची की तैयारी और संरक्षण के कार्य के वास्ते पर्याप्त नहीं है, अतः एक दाय स्थल आयोग गठित करने का प्रस्ताव है। आयोग विस्तृत नीतिगत दिशा-निर्देश निर्धारित करेगा तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाएगा कि ऐसे दिशानिर्देशों का पालन हो।

प्रस्तावित न्याय स्थल आयोग का अधिकार-पत्र तैयार किया जा रहा है। आशा है कि यह आयोग निम्नांकित कार्य करेगा:

- दाय मामलों पर सरकार को सलाह देगा
- दाय स्मारकों तथा स्थलों के संरक्षण के मामले में दिशानिर्देश तैयार करेगा।
- दाय के संरक्षण के संबंध में महत्वपूर्ण मामलों का अध्ययन कर सकता है या करवा सकता है और सरकार को प्रतिवेदनों को प्रस्तुत कर सकता है।
- वर्तमान दाय कानूनों में उचित संशोधनों के लिए सुझाव देगा।

पत्तनों को रेल के द्वारा जोड़ना

2918. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात के बेड़ी, पोरबंदर और हजीरापोर्ट (मगलडल्ला) जैसे छोटे पत्तनों को रेल के द्वारा जोड़ने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। हजीरापोर्ट को इसके भीतरी क्षेत्रों से जोड़ने का प्रस्ताव है। इस परियोजना को विशेष प्रयोज्य योजना (एस पी वी) के माध्यम से कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है। परियोजना विकास का कार्य पूरा होने, नीतिगत भागीदारों में वित्तीय भागीदारी संबंधी करार और परियोजना की स्वीकृति के उपरांत निर्माण कार्य शुरू किया जाएगा।

बेड़ी और पोरबंदर पत्तनों को रेल लाइन द्वारा जोड़ने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि प्राप्त होने वाला यातायात रेल संपर्क मुहैया कराने के लिए पर्याप्त नहीं समझा जाता है।

समेकित रेलवे आधुनिकीकरण योजना

2919. श्री पी.एस. गढ़वी:
श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने कोई समेकित रेलवे आधुनिकीकरण योजना बनाई है;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना को लागू करने हेतु कितनी धनराशि निर्धारित की गई है;

(ग) क्या रेलवे का विचार इस योजना को लागू करने में निजी भागीदारों को शामिल करने का है;

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

(ङ) निजी भागीदारी को किस सीमा तक अनुमति दी जाएगी?

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

(ख) एकीकृत रेलवे आधुनिकीकरण योजना में निर्धारित मदों के कार्यान्वयन पर खर्च की गई कुल 24,000 करोड़ रुपये की राशि में से 4,000 करोड़ रुपये विशेष रेल संरक्षा निधि (एसआरएसएफ) के अंतर्गत उपलब्ध कराए गए हैं, 3,730 करोड़ रुपये आंतिरक सृजन के माध्यम से और 6000 करोड़ रुपये बाजार से उधार के जरिए जुटाए जाएंगे। शेष 10,270 करोड़ रुपए बढ़े हुए बजटीय समर्थन से पूरे किए जाने का प्रस्ताव है।

(ग) जी नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

इंडियन एयरलाइन्स द्वारा ए-320 की खरीद

2920. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स को आपूर्ति किए जा रहे अपने ए-320 विमानों के संस्करण के एयरबस इंडस्ट्रीज द्वारा अधिक मूल्य निर्धारित किए जाने के अभिकथनों के मद्देनजर सरकार ने इस मामले में कम्पनी से स्पष्टीकरण मांगा है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड को प्रस्तुत की गई कीमतों से बहुत कम कीमत पर एयरबस इंडस्ट्री द्वारा एयर एशिया को किए गए प्रस्ताव के संबंध में कुछ समाचार-पत्रों की रिपोर्ट छपने के बाद, सरकार की पहल पर, इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड द्वारा एयरबस इंडस्ट्री के सामने मामला उठाया गया था। एयरबस इंडस्ट्री ने अपने दिनांक 11.5.2005 के पत्र द्वारा यह बताया है कि किसी भी विमान की कीमत उसके डिजाइन, भार, इंजन थ्रस्ट

सेलेक्शन, विशिष्टयों, परिमाण तथा सुपुर्दगी की तारीख आदि सहित बहुत से कारकों पर आधारित होती है। एयरबस इंडस्ट्री ने यह भी बताया कि इन पहलुओं को ध्यान में रखते हुए इंडियन एयरलाइन्स के साथ तय की गयी कीमत काफी प्रतिस्पर्द्धी हैं।

(ग) इंडियन एयरलाइन्स द्वारा 43 विमानों की खरीद संबंधी मामला सरकार के विचाराधीन है।

[हिन्दी]

तेल क्षेत्र में भारत-कजाकिस्तान में परस्पर-सहयोग

2921. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री वाई.जी. महाजन:

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

(क) क्या भारत और कजाकिस्तान तेल और प्राकृतिक गैस क्षेत्र में परस्पर सहयोग करने पर सहमत हो गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और परस्पर-सहयोग हेतु किन क्षेत्रों की पहचान की गई है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी, हां। कजाखिस्तान में अस्टाना में 17-18 फरवरी, 2005 को आयोजित व्यापारिक आर्थिक, वैज्ञानिक, उद्योग और सांस्कृतिक सहयोग संबंधी भारत-कजाखिस्तान अंतर-सरकारी आयोग के पांचवें सत्र में दोनों पक्षों ने विभिन्न क्षेत्रों में द्विपक्षीय सहयोग में वृद्धि की प्रगति और सकारात्मक गतिशीलता को नोट किया और संबंध को और अधिक सुदृढ़ करने के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करने में सहमति व्यक्त की। तेल और गैस के क्षेत्र में निम्नलिखित मुद्दे उभर कर सामने आए:

(1) कजाख पक्ष ने जमीनी अन्वेषण तथा उत्पादन परियोजनाओं के लिए निविदाओं में भाग लेने हेतु भारतीय तेल और गैस कंपनियों को आमंत्रित किया।

(2) ओ एन जी सी विदेश लिमिटेड (ओ वी एल) और कजमुनेगाज (के एम जी) कजाखिस्तान की राष्ट्रीय तेल कंपनी ने कजाखिस्तान में अवसरों का संयुक्त रूप से अध्ययन करने और किसी उपयुक्त परियोजना की पहचान करने और संयुक्त प्रतिभागिता के लिए कजाखिस्तान सरकार के साथ वार्ता करने हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। भारत कजाख दल द्वारा संयुक्त अध्ययन आरम्भ हो गए हैं और ओ वी एल तथा के एम जी के बीच तकनीकी सेवाओं के लिए एक संविदा पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं। ओ वी एल कजाखिस्तान में कुछ अन्वेषण और उत्पादन संपत्तियां प्राप्त करने की सम्भावना पर विचार कर रही है। मित्तल समूह और ओ एन जी सी/ओ वी एल के बीच हाल ही में सम्पन्न हुए समझौता ज्ञापनों में भी कजाखस्तान हाइड्रोकार्बन क्षेत्र में भारत की उपस्थिति सुकर बनने की आशा है।

(3) भारतीय और कजाख पक्ष संयुक्त आयोग के तत्वावधान में हाइड्रोकार्बनों से संबंधित संयुक्त कार्रवाई दल का गठन करने पर भी सहमत हो गए। कार्रवाई दल कजाखस्तान और सीमा पार अन्य देशों के भीतर तेल और गैस निकासी और परिवहन सुविधाओं, गैस संसाधन संयंत्रों, पेट्रोरसायन उद्योगों, भूकंपीय सर्वेक्षण, अन्वेषणात्मक वेधन, क्षेत्रों के विकास, अनुसंधान और विकास और प्रशिक्षण जैसे विभिन्न कार्यों सहित संयुक्त प्रतिभागिता के लिए विभिन्न संकल्पनाओं की जांच करेगा और इनका विकास करेगा। हाइड्रोकार्बन संबंधी संयुक्त तकनीकी कार्रवाई दल (जे टी डब्लयू जी) का गठन कर लिया गया है और इसकी बैठक पहले ही आयोजित की जा चुकी है।

[अनुवाद]

इरूगुर रेल लाइन का दोहरीकरण

2922. श्री के. सुब्बारायण: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इरूगुर-कोयम्बटूर रेल लाइन परियोजना के दोहरीकरण कार्य में अभी तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) उक्त परियोजना पर आज की तारीख तक कितना खर्च हुआ है; और

(ग) उक्त परियोजना को कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) कोयम्बटूर-कोयम्बटूर नार्थ रेल लाइन को यातायात के लिए खोल दिया गया है। शेष कार्य को पूरा करने के लिए लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है। मार्च, 2005 तक 17.41 करोड़ रुपए खर्च किए गए हैं।

फिरोजपुर-अमृतसर रेल लाइन

2923. श्री जोरासिंह मान: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे द्वारा फिरोजपुर और अमृतसर के बीच सीधे संपर्क हेतु कोई सर्वेक्षण किया गया है;

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

(ग) क्या रेलवे द्वारा उक्त रेल लाइन के निर्माण हेतु कोई निर्णय लिया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और काम कब तक शुरू होने की संभावना है; और

(ङ)) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ङ) जी हां। फिरोजपुर और अमृतसर के बीच सीधा रेल संपर्क उपलब्ध कराने के लिए, फिरोजपुर कैन्ट (माहेम) और तरनतारन (पट्टी) के मध्य रेल लाइन निर्माण के लिए फरवरी, 2002 में एक सर्वेक्षण किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार 36 कि.मी. लम्बी लाइन के निर्माण की लागत 121.60 करोड़ रुपए आंकी गई थी और प्रतिफल की दर (-) 30.12% थी। चालू परियोजनाओं के भारी थ्रोफारवर्ड और संसाधनों की अत्यधिक तंगी को ध्यान में रखते हुए इस कार्य को आरम्भ करना व्यावहारिक नहीं समझा गया था।

[हिन्दी]

झांसी-कानपुर रेल-खंड का विद्युतीकरण

2924. श्री भानुप्रताप सिंह वर्मा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का झांसी-कानपुर रेल-खंड का विद्युतीकरण करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना पर कार्य कब से शुरू किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अन्य उच्च घनत्व वाले मार्गों के विद्युतीकरण की सापेक्ष प्राथमिकता के कारण, झांसी-कानपुर खण्ड के विद्युतीकरण का फिलहाल का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

आमान परिवर्तन

2925. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेवाड़ी-रतनगढ़, रतनगढ़-डेगाना और रतनगढ़-बीकानेर रेल खंडों के बीच आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा कर लिया गया है;

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

(ग) इन कार्यों के कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेवाड़ी-रतनगढ़, रतनगढ़-डेगाना और रतनगढ़-बीकानेर खण्डों में से आमान परिवर्तन कार्य के लिए सिर्फ रेवाड़ी-सादुलपुर खण्ड को ही मंजूरी दी गई है। संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार इस खण्ड पर आमान परिवर्तन कार्य में प्रगति हो रही है। इस खण्ड पर कार्य पूर्ण करने के लिए लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

एयरक्राफ्ट रूल्स, 1937 में संशोधन

2926. श्री सुबोध मोहिते:
श्री पी.एस. गढ़वी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 22 जुलाई, 2005 के दि टाइम्स आफ इंडिया, नई दिल्ली में 'मैजिक एयर क्रुसेज बैक इनटु टर्बुलेंट स्काईज' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार ने अनिवासी भारतीयों की तुलना में भारतीय मूल के लोगों द्वारा विमानन क्षेत्र में निवेश संबंधी नीतिगत निर्णय लेने में विलम्ब के कारण एयरक्राफ्ट रूल्स, 1937 में संशोधन नहीं किया है;

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

(ङ) एयरक्राफ्ट रूल्स, 1937 में कब तक संशोधन किए जाने की संभावना है?

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

(ख) वर्तमान नागर विमानन आवश्यकता यह मांग करती है कि एक अनुसूचित/गैर-अनुसूचित विमान परिवहन प्रचालक का परमिट केवल एक भारतीय नागरिक को अथवा एक ऐसी कंपनी/निकाय बशर्ते, अन्य बातों के साथ-साथ, इसका वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण भारतीय नागरिकों के पास निहित हो, को दिया जा सकता है। अत: भारतीय मूल के व्यक्तियों, जो भारतीय नागरिक नहीं हैं, को वर्तमान विनियमन स्थितियों के अनुसार विमान परिवहन सेवाओं को प्रचालित करने की अनुमति नहीं दी जा सकती है।

(ग) से (ङ) यह मामला सभी संबंधितों के साथ परामर्श द्वारा जांच के अधीन है।

[हिन्दी]

जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी रेल लाइन का आमान परिवर्तन

2927. श्री सीताराम यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) जयनगर-दरभंगा-सीतामढी रेल लाइन के आमान परिवर्तन का काम कब शुरू किया गया था;

(ख) परियोजना कार्य में अभी तक कितनी प्रगति हुई है;

(ग) उक्त परियोजना को पूरा करने में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(घ) परियोजना पर आज की तारीख तक कितनी राशि खर्च हुई है; और

(ङ) परियोजना को कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज-सीतामढ़ी रेल लाइन के आमान परिवर्तन संबंधी कार्य को वर्ष 1997-98 के बजट में शामिल किया गया था।

(ख) से (ङ) मिट्टी और पुल संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं। हाल ही में नरकटियागंज-भिगनाथोरी खंड के आमान परिवर्तन को इस परियोजना के भाग के रूप में अनुमोदित किया गया है। संसाधनों की समग्र उपलब्धता के अनुसार इस परियोजना का कार्य प्रगति पर है। समग्र वास्तविक प्रगति 32% है। 31.3.2005 तक इस परियोजना पर 57.54 करोड़ रुपए (लगभग) का खर्च किया गया है वर्ष 2005-06 के बजट में इस परियोजना के लिए 20 करोड़ रुपए के परिव्यय की व्यवस्था कराई गई है। इस परियोजना को पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

सहकर्मियों की हत्या करना

2928. श्री अनंत गुढ़े
श्री मदन लाल शर्मा:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय सेना में सुरक्षा बलों में सहकर्मियों को मारने की घटनाएं बढ़ रही हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान विशेषकर जम्मू और कश्मीर में ऐसी कितनी घटनाएं हुई हैं;

(ग) इन घटनाओं के कारण क्या हैं; और

(घ) भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

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

(ख) विगत तीन वर्षों में, विशेष रूप से जम्मू व कश्मीर में, इस तरह की घटनाओं की कुल संख्या इस प्रकार है:

वर्ष	घटनाओं की कुल संख्या	जम्मू व कश्मीर में हुई घटनाएं
2002	14	07
2003	05	05
2004	06	05
2005	02	02

(ग) इस तरह की घटनाएं तनाव अथवा विशिष्ट किस्म की व्यक्तिगत शिकायत के कारण हो सकती हैं।

(घ) ऐसे अनुदेश जारी किए गए हैं जिनमें कमांडरों को सभी स्तरों पर सैन्य टुकड़ियों की भावनाओं और जरूरतों के प्रति संवेदनशील किया गया है। उनकी आवश्यकताओं और यूनिट भावनाओं का समय पर और सकारात्मक प्रत्युत्तर देने को प्रोत्साहित किया जाता है।

छोटे टी-स्टाल वेंडरों हेतु लाइसेंस शुल्क

2929. श्री सी.के. चन्द्रप्पन:
श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 1999 के दौरान रेलवे स्टेशनों पर छोटे टी-स्टाल वेंडरों के लाइसेंस शुल्क में भारी वृद्धि की गई थी;

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

(ग) क्या दिल्ली उच्च न्यायालय ने दिल्ली रेलवे स्टेशन के वेंडरों द्वारा दायर की गई याचिका के संबंध में कोई स्थगनादेश जारी किया है;

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

(ङ) क्या रेलवे ने इस तथ्य के बावजूद कि यह मामला दिल्ली उच्च न्यायालय में लंबित है, वर्ष 1997-98 से संशोधित दर पर लाइसेंस शुल्क के बकाए का भुगतान करने हेतु नोटिस जारी किए हैं जिसका पालन नहीं करने पर 29 जून, 2005 से उनके स्टाल बंद कर दिए जाएंगे;

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

(छ) वेंडरों को राहत देने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) 1999 में लाइसेंस शुल्क संशोधित किया गया था। रेल मंत्रालय के नीति निर्धारण के फलस्वरूप लाइसेंस शुल्क को वास्तविक बिक्री टर्नओवर का 12% बढ़ाया गया था।

(ग) और (घ) जी हां। कुछ खान-पान ठेकेदार एवं वेंडर अदालत गए थे और माननीय उच्च न्यायालय, दिल्ली से स्टे ले लिया गया था।

(ङ) और (च) माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 29.3.2005 के आदेश के अंतर्गत सिविल अपनी सं. 4897/2002, 4898/2002, 4899/2002, 4900/2002, 4901/2002, 4902/2002, 1667/2004, 48/2005 और विशेष अनुमति याचिका (सी) सं. 5353/2003 के तहत सूचना जारी की गयी थी जिसमें लाइसेंस शुल्क को संशोधित किया गया था एवं बकाये को पूरा करने के अनुमति दी गई थी। आदेशों में यह भी अनुबंध है कि यदि लाइसेंसधारी दो माह के अन्दर (29.5.2005 तक) बकाये की राशि जमा करने में असफल होता है तो भारतीय रेल लाइसेंस रद्द कर सकती है और नियमानुसार बकाया की राशि की वसूली कर सकती है।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ओ.एन.जी.सी. द्वारा पूंजीगत निवेश

2930. डा. चिन्ता मोहन:
श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":

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

(क) क्या ओ.एन.जी.सी. ने देश में कच्चे तेल के घरेलू उत्पादन में वृद्धि करने हेतु अतिरिक्त पूंजीगत निवेश किया है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कितनी धनराशि का निवेश किया गया है;

(ग) क्या अतिरिक्त पूंजीगत निवेश के परिणामस्वरूप उपरोक्त वर्षों के दौरान कच्चे तेल के घरेलू उत्पादन में वृद्धि हुई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त अवधि के दौरान उत्पादन की वृद्धि दर कितनी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) तेल व गैस के घरेलू उत्पादन को बढ़ाने के लिए पिछले तीन सालों के दौरान तेल व प्राकृतिक गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) द्वारा किया गया कुल पूंजीगत निवेश निम्नानुसार है:

वर्ष	कुल पूंजीगत निवेश (करोड़ रुपए में)
2002-03	4887.06
2003-04	6166.67
2004-05	9594.20

(ग) और (घ) तेल/गैस उत्पादन को बढ़ाने के लिए विभिन्न योजनाओं हेतु अतिरिक्त पूंजीगत निवेश सामान्यतः एक दीर्घकालीन उपाय है जो भविष्य के क्षेत्र विकास को ध्यान में रख कर किया जाता है और इसका प्रभाव वर्षों तक रहता है। इसलिए, किए गए पूंजी निवेश तथा वर्ष विशेष में कच्चे तेल के उत्पादन के बीच सीधा संबंध नहीं भी हो सकता है। इसके साथ-साथ जब किन्हीं

नए क्षेत्रों में उत्पादन किया जाता है तब विकसित क्षेत्रों के उत्पादन में भी गिरावट हो सकती है जो एक स्वाभाविक प्रक्रिया है।

वर्ष 2001-02, 2002-03, 2003-04 और 2004-05 के दौरान ओ.एन.जी.सी. द्वारा किए गए तेल उत्पादन का विवरण तथा पिछले वर्षों में हुई प्रतिशत बढ़ोत्तरी निम्नानुसार है:

वर्ष	कच्चे तेल का उत्पादन* (मिलियन मीट्रक टन)	प्रतिशत बढ़ोत्तरी
2001-02	24.708	-
2002-03	26.005	5.2%
2003-04	26.057	0.2%
2004-05	26.484	1.6%

*संघनित सहित तथा उन क्षेत्रों के योगदान को छोड़कर जो संयुक्त उद्यमों द्वारा प्रचालित किए जा रहे हैं।

[अनुवाद]

ओवीएल की कैस्पियन सागर क्षेत्र में भागीदारी

2931. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन विदेश लिमिटेड (ओ वी एल) ने कैस्पियन सागर क्षेत्र में स्थित देशों सहित अनेक पहचान किए गए देशों में इक्विटी तेल एवं गैस खोज क्षेत्रों और उत्पादक परिसंपत्तियों का अधिग्रहण किया है;

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

(ग) क्या कैस्पियन सागर क्षेत्र में स्थित तेल क्षेत्रों में भागीदारी के बारे में ओवीएल द्वारा कोई निर्णय लिया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसमें कितना निवेश किया गया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) देश की ऊर्जा सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम के ऊर्जा सुरक्षा भाग के उद्देश्यों के अनुरूप ओ एन जी सी विदेश लिमिटेड (ओ वी एल) और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी), आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) और गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) जैसी अन्य राष्ट्रीय तेल कंपनियां विदेश में इक्विटी तेल की प्राप्त और तेल और गैस अन्वेषण रकबों और उत्पादन संपत्तियों की प्राप्ति करती रही हैं। ओ वी एल का वियतनाम, सूडान, रूस, इराक, ईरान, म्यांमार, लीबिया, सीरिया, आस्ट्रेलिया, आइवरी कोस्ट कतर और मिस्र में स्थित तेल और गैस परियोजनाओं में प्रतिभागिता हित हैं।

तथापि ओ वी एल ने केस्पियन सागर क्षेत्र में अभी तक कोई अन्वेषण और उत्पादन संपत्ति प्राप्त नहीं की है।

(ग) से (ङ) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री द्वारा रूस, कजाखस्तान, अजरबैजान और ईरान सहित केस्पियन सागर के विभिन्न तटीय राज्यों की यात्रा और किए गए या किए जाने वाले समझौतों से और करारों के बाद ओ वी एल कैस्पियन कैस्पियन बेसिन में स्थित कई पहचान किए गए देशों में तेल और गैस के अन्वेषण रकबों और उत्पादक संपत्तियों को प्रभावपूर्ण ढंग से प्राप्त कर रही है। कैस्पियन सागर क्षेत्र में तल क्षेत्रों में प्रतिभागिता के बारे में प्रस्ताव विचार किए जाने विभिन्न चरणों में हैं, जिनका परिणाम तकनीकी वाणिज्यिक व्यवहार्यता, भू-राजनैतिक वातावरण इत्यादि पर निर्भर करेगा।

[हिन्दी]

रामटेक और गौरेगांव के बीच नई रेल लाइन

2932. श्रीमती नीता पटैरिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रामटेक और गौरेगांव (श्रीधाम) वाया सियोनी के बीच नई रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त परियोजना पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ग) इस लाइन से संबंधित निर्माण कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सियोनी के रास्ते रामटेक और गौरेगांव के बीच नई लाइन के लिए अद्यतन सर्वेक्षण हाल ही में पूरा किया गया है। अद्यतन सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, इस परियोजना की लागत 775.29 करोड़ रुपए और प्रतिफल की दर (-) 3% आंकी गई है।

राष्ट्रीय संग्रहालय से चोरी हुई पुरातात्विक महत्व की वस्तुएं

2933. श्री एम. अंजनकुमार यादव:
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय संग्रहालय और अन्य महत्वपूर्ण स्थानों से कई दुलर्भ प्रतिमाएं और पुरातात्विक महत्व की वस्तुएं गायब/चोरी हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान सामने आए मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) उसमें संलिप्त पाए गए लोगों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) इन स्थानों पर पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध कराने हेतु क्या उपाए किए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) गत तीन वर्षों के दौरान संस्कृति मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत केन्द्रीकृत रूप से संरक्षित स्मारकों और संग्रहालयों से चोरी के विभिन्न मामलों की रिपोर्ट प्राप्त हुई है। इन मामलों के ब्यौरे विवरण-1 के रूप में संलग्न हैं।

(ग) ऐसे व्यक्तियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है जिन्हें उक्त मामलों में संलिप्त पाया गया।

(घ) संस्कृति मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत संग्रहालयों में सुरक्षा व्यवस्था सुदृढ़ करने के लिए निगरानी उपस्कर तथा सी सी टी वी आदि जैसे इलेक्ट्रोनिक उपकरण हैं। राष्ट्रीय संग्रहालय में सुरक्षा के सुदृढ़ीकरण हेतु एक विस्तृत योजना तैयार की गई है और एक अतिरिक्त एक्स-रे बैगेज निरीक्षण मशीन, दो डोरफ्रेम मेटल डिटेक्टर, 6 हस्तधारित मेटल डिटेक्टडर खरीदे गए हैं। केन्द्रीकृत रूप से संरक्षित विभिन्न स्मारकों की सुरक्षा की देख-रेख, वाच एण्ड वार्ड स्टाफ द्वारा की जा रही है। निजी सुरक्षा गार्डों, राज्य पुलिस तथा केन्द्रीय औद्योगिकी सुरक्षा बल आदि की सेवाएं लेकर सुरक्षा व्यवस्था को और मजबूत बनाया गया है।

संग्रहालयों में सुरक्षा व्यवस्था की समीक्षा करने और सिफारिशें करने के लिए महानिदेशक, राष्ट्रीय संग्रहालय की अध्यक्षता में एक समिति भी गठित की गई थी। समिति ने बाह्य तथा आन्तरिक सुरक्षा के लिए चार-स्तरीय सुरक्षा की सिफारिश की है। समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ उन्नत इलेक्ट्रानिक सुरक्षा उपकरणों की संस्थापना, आन्तरिक खुफिया प्रणाली, सुरक्षा कार्मिक प्रबंधन, निवारक तथा अग्निशमन उपायों को सुदृढ़ करने की भी सिफारिश की है। समिति की इस रिपोर्ट को संस्कृति मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन सभी संग्रहालयों को परिचालित किया गया है।

विवरण I

गत तीन वर्षों के दौरान चोरी के मामलों की संख्या

क्र.सं.	स्मारक/स्थल तथा जिले का नाम	राज्य का नाम	वस्तु का विवरण	चोरी की तारीख
1	2	3	4	5
1.	जैन मंदिर, मेट्टूपुदार	तमिलनाडु	5 जैन मूर्ति	21/22 जुलाई, 2002
2.	बाजरामैच, ग्यारसपुर, जिला-विदिशा	मध्य प्रदेश	नारी का सिर	6/7 अगस्त, 2002
3.	महादेव मंदिर, पाली गांव, बंडारी, जिला-सागर	मध्य प्रदेश	दिग्पाल की मूर्ति	12 अगस्त, 2002
4.	नौदुर्गा मंदिर, झालेरा पट्टम, जिला-झालावाड़	राजस्थान	नारी की प्रस्तर प्रतिमा	28/29 अगस्त, 2002
5.	अपथसाहे वेसुवा मंदिर, जिला-विल्लुपुरम	तमिलनाडु	नृत्य मुद्रा में प्रस्तर मूर्ति	14/15 नवम्बर, 2002
6.	दीपाधी, जिला-सरगुजा और दुहरा टैंक, रतनपुर, जिला-बिलासपुर	छत्तीसगढ़	5 प्रस्तर मूर्तियां	8 और 14 जनवरी, 2003
7.	राक कट शिव मंदिर, नार्थामाली, कुलाथुर, जिला-पडुक्कोट्टई	तमिलनाडु	4 प्रस्तर मूर्तियां	27/28 जनवरी, 2003

1	2	3	4	5
8.	मराड खेड़ा में मंदिर, जिला-संगरूर	पंजाब	सूर्य भगवान	19 फरवरी, 2003
9.	श्री कपोटेश्वरास्वामी मंदिर, चेजेरला, गुंटुर, जिला-गुंटुर	आंध्र प्रदेश	नंदी की मूर्ति	11/12 मार्च, 2003
10.	श्री देश, राम वारी जोकर सिनेमा के सामने, कल्याण	महाराष्ट्र	श्री गिरधर गोपाल की प्रतिमा	20/21 जून, 2003
11.	मैरीटाइम हेरिटेज गैलरी, राष्ट्रीय संग्रहालय, नई दिल्ली	दिल्ली	1 पिस्तौल	28 जून, 2003
12.	जैन मंदिर, त्रिमलाई	तमिलनाडु	2 कांस्य प्रतिमाएं	24/25 अगस्त, 2003
13.	श्री जनार्दन स्वामी देवधाना मंदिर, कादुर तालुक, चिकमंगलूर	कर्नाटक	2 स्तम्भ	19 सितम्बर, 2003
14.	मचुकुइन्मुदेसावा मंदिर, कोडम्बलुर, जिला-पुडुकोट्टई	तमिलनाडु	वाराही की मूर्ति	11/12 अक्तूबर, 2003
15.	उदयगिरि में उत्खनन स्थल, जिला-जाजपुर	उड़ीसा	ध्यानमुद्रा में बुद्ध	7/8 नवम्बर, 2003
16.	लाखा मंडल मंदिर, लाखमंडल, देहरादून	उत्तरांचल	5 मूर्तियां	16/17 दिसम्बर, 2003
17.	जर्जर कृष्णा विला परिसर में चारखंभा मंदिर	राजस्थान	2 मूर्तियां	21 अप्रैल, 2004
18.	बमजुवा गुफा, जिला-अनंतनाग	जम्मू और कश्मीर	प्रस्तर का शिव लिंग	23/24 मई, 2004
19.	सूर्य मंदिर, मोढेरा, जिला-मेहसाणा	गुजरात	2 खण्ड मूर्तियां	4 अगस्त, 2004
20.	अलातूर, तालुक कुलातूर जिला-पुडुक्कोट्टई	तमिलनाडु	जैन प्रतिमा	6 अगस्त, 2004
21.	लांजी किला, जिला-बालाघाट	मध्य प्रदेश	2 मूर्तियां	21 अगस्त, 2004
22.	दबे हुए जैन मंदिर के अवशेष, देनावुलपडु गांव, जम्मालामाडुगु मंडल	आंध्र प्रदेश	जैन तीर्थकर की अर्ध प्रतिमा	8/9 सितम्बर, 2004
23.	भारतीय संग्रहालय की पुरातत्व वीथि, कोलकाता	पश्चिम बंगाल	1 बुद्ध-सिर (सारनाथ)	29 दिसम्बर, 2004
24.	प्राचीन स्थल नगर, जिला-टोंक	राजस्थान	7 मूर्तियां	12 जनवरी, 2005
25.	संरक्षित स्थल, सिरपुर, जिला-महासमुंद	छत्तीसगढ़	हरिती की एक प्रस्तर प्रतिमा	22/23 जून, 2005

विवरण II

जुलाई, 2002 से आज तक (गत तीन वर्षों में) चोरी के मामलों में संलिप्त पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई

क्र.सं.	स्मारक/स्थल तथा जिले का नाम	राज्य का नाम	वस्तु का विवरण	चोरी की तारीख	संलिप्त व्यक्तियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई
1	2	3	4	5	6
1.	बाजरामैच ग्यारसपुर, जिला-विदिशा	मध्य प्रदेश	नारी का सिर	6/7 अगस्त, 2002	(1) वरिष्ठ संरक्षण सहायक की दो वेतनवृद्धियां रोक दी गई।

1	2	3	4	5	6
					(2) केयरटेकर की पांच वेतन वृद्धियां रोक दी गई।
					(3) एक स्मारक परिचारक को सेवा से बर्खास्त कर दिया गया।
2.	महादेव मंदिर, पाली गांव, बंडारी, जिला-सागर	मध्य प्रदेश	दिग्पाल की मूर्ति	12 अगस्त, 2002	(1) केयर टेकर की तीन वेतनवृद्धियां रोक दी गई।
					(2) एक स्मारक परिचारक का मूल वेतन घटाकर उनके वर्ष 1996 के मूल वेतन के बराबर कर दिया गया।
					(3) एक स्मारक परिचारक को बाध्यतापूर्ण ढंग से सेवानिवृत्त कर दिया गया।

[अनुवाद]

अमृतसर अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का विस्तार कार्य

2934. श्री नवजोत सिंह सिद्धु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अमृतसर अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर कार्गो सुविधाएं सहित विस्तार कार्य विलम्बित हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा इसके परिणाम स्वरूप कितनी लागत वृद्धि होगी;

(ग) इस कार्य के पूरा होने की मूल समय सीमा क्या है; और

(घ) इस विस्तार कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है?

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

(ख) टर्मिनल भवनों के कार्य में विलम्ब का कारण प्रारंभ में टेंडर की उच्च दर होने के कारण उसे (टेंडर को) पुनः मंगवाया जाना था। मैसर्स एच एस सी एल, भारत सरकार का एक उपक्रम, जिसे यह कार्य सौंपा गया था द्वारा इस कार्य निष्पादन में असामान्य विलम्ब हुआ था। अतः इस कार्य को अन्य एजेंसी को कार्य समाप्ति के निर्धारित तिथि सहित उनके अपने जोखिम तथा व्यय पर पुनः सौंप दिया गया। एक परियोजना पुनरीक्षा बैठक में यह पाया गया कि बेहतर सौंदर्य बोध, करीबी अहसास तथा विमानन उद्योग की आधुनिक समय की उर्धस्विता को पूरी तरह से प्रस्तुत करने वाले डिजाइन के रूप में टर्मिनल के प्रस्तावित डिजाइन में सुधार किया जाना चाहिए। केन्द्रीय हाल तथा प्रस्थान टर्मिनल में कुछ कार्यों को 2 से 3 महीनों के लिए अस्थाई रूप से स्थगित कर दिया गया है। लागत में हुई सही वृद्धि का पता परियोजना की समाप्ति पर चल पाएगा।

(ग) और (घ) निर्माण कार्य नवंबर, 2003, जो मूल समय अनुसूची था, के स्थान पर अक्तूबर, 2005 तक पूर्ण कर दिया जाएगा।

रेलवे सुरक्षा बल में जनजातीय लोगों की भर्ती

2935. श्री मनोरंजन भक्त: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलवे सुरक्षा बल में खासकर अंडमान

और निकोबार द्वीपसमूह से जनजातीय लोगों की भर्ती करने की कोई नीति अपनायी है;

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

(ग) अब तक रेलवे सुरक्षा बल में अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह से कितने जनजातीय लोगों की भर्ती की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। बहरहाल, पश्चिम बंगाल, सिक्किम तथा अंडमान और निकोबार द्वीप समूह से 2040 रिक्तियों की भर्ती अधिसूचित की गई थी और 29.4.2005 से 2.5.2005 तक पोर्ट ब्लेयर में सेलेक्शन आयोजित किए गए थे।

(ग) द्वीपसमूह से कुल 28 उम्मीदवारों का चयन किया गया था जिनमें से 4 उम्मीदवार अनुसूचित जनजाति की कोटि के थे।

शिकायतों की जांच

2936. श्री अनन्त नायक: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) की अपने वितरकों/डीलरों के विरुद्ध अज्ञात/छद्म नाम से की गयी शिकायतों की जांच के संबंध में क्या नीति है;

(ख) वर्ष 2004-05 के दौरान इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा पंजाब में उनके रसोई गैस डीलरों/वितरकों के विरुद्ध अज्ञात/छद्म नाम वाली शिकायतों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या इन शिकायतों की जांच की गयी है;

(घ) यदि हां, तो उन डीलरों/वितरकों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गयी है;

(ङ) क्या शिकायतों की जांच करते समय सीवीसी दिशानिर्देशों के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया का अनुपालन किया गया है;

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

(छ) दोषी पाए गए लोगों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) ने बताया है कि उनके डिस्ट्रीब्यूटरों/डीलरों के विरुद्ध अज्ञात/छद्म नाम से की गई शिकायतों सहित, किसी सूचना/शिकायत के मिलने पर उनके द्वारा जांच की जाती है।

(ख) से (घ) वर्ष 2004-05 के दौरान इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) का पंजाब राज्य में अपने एल.पी.जी. डिस्ट्रीब्यूटरों के विरुद्ध छद्म रूप से की गई 5 शिकायतें प्राप्त हुई। इन शिकायतों की जांच की गई है किन्तु ये सिद्ध नहीं हो सकीं और इसलिए संबंधित डिस्ट्रीब्यूटरों के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

(ङ) से (छ) सी.वी.सी. दिशानिर्देशों के अनुसार, अज्ञात/छद्म रूप से प्राप्त शिकायतों पर एक सामान्य नियम के रूप में कोई कार्रवाई नहीं की जानी चाहिए। तथापि, सी.वी.सी. की सहमति से ऐसी शिकायतों में कथित सत्यापन योग्य तथ्यों की जांच की जा सकती है।

पैदल उपरिपुल का जीर्णोद्धार

2937. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मध्य और पश्चिम रेल में दादर, कुर्ला और सिओन रेलवे स्टेशनों पर पैदल उपरिपुल जीर्णशीर्ण स्थिति में है;

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

(ग) इन पुलों का पुनर्निर्माण/जीर्णोद्धार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) दादर, कुर्ला और सिओन पर ऊपरी पैदल पुलों का निरीक्षण किया गया और जीर्णशीर्ण हालत में नहीं पाया गया।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

प्राचीन सभ्यता और शहरी बस्तियों के अवशेष

2938. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण कश्मीर के अनंतनाग जिले के कोटालाल में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग को जीवंत प्राचीन सभ्यता और शहरी बस्तियों के अवशेष मिले हैं;

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

(ग) क्या गत तीन वर्षों के दौरान देश में मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश और अन्य राज्यों में भी प्राचीन बस्तियों और सभ्यताओं से जुड़े अवशेष मिले हैं; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) और (ख) अभिलेखागार, पुरातत्व तथा संग्रहालय निदेशालय, जम्मू और कश्मीर सरकार ने अभी हाल ही में कोटाबाल, जिला अनंतनाग, कश्मीर में अन्वेषण किए हैं। इन अन्वेषणों से कुछ सुसज्जित टाइलों का पता चलने की सूचना मिली है जो ज्यामितीय, प्राकृतिक तथा गूढ़ चिन्हों से ठप्पांकित हैं। ये टाइलें, जो एक रास्ते को आकार देती हैं, हारवान, जिला श्रीनगर, जम्मू और कश्मीर में प्राप्त टाइलों से मिलती-जुलती हैं। शैली के आधार पर ये टाइलें लगभग तीसरी-चौथी शताब्दी ई. की है। इस खोज से, इनके अन्वेषण स्थल पर किसी प्राचीन बस्ती के फलने-फूलने की सम्भावना का पता चलता है।

(ग) और (घ) ये टाइलें आद्वितीय किस्म के अवशेष हैं तथा अब तक इनके कश्मीर से बाहर भारत के किसी अन्य राज्य में प्राप्त होने की सूचना नहीं मिली है।

महावीरस्कान में रेल उपरिपुल

2939. श्री डी. नरबुला: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महावीरस्कान में रेल उपरिपुल के निर्माण हेतु लम्बे समय से लगातार मांग की जा रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) महावीरस्कन नामक स्थान पर ऊपरी सड़क पुल के लिए कोई स्वीकृत कार्य या प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में सिलीगुडी के नजदीक महाबीरस्थान में 2/3-4 कि.मी. पर समपार सं. एन एस-2 ए के बदले ऊपरी सड़क पुल का कार्य स्वीकृत है। ऊपरी सड़क पुल का यह कार्य 2000-01 में सांझा लागत के आधार पर स्वीकृत था। रेलवे रेलपथ के ठीक आर-पार पुल का निर्माण करेगी और पहुंच मार्गों का कार्य राज्य सरकार करेगी। कुछ तकनीकी कारणों से सामान्य आरेखन प्रबन्धन में संशोधन किए जाने के कारण कार्य प्रारंभ नहीं किया जा सका। अब आरेखन एवं अभिकल्प का कार्य पूरा हो गया है, अनुमान स्वीकृत हो गए हैं और पहुंच मार्गों के दोनों तरफ कार्य प्रारंभ हो गया है। रेलपथ के ठीक ऊपर पुल हेतु निविदा आमंत्रित की गई है और 2006 के अंत तक कार्य पूरा होने की संभावना है।

ईस्ट कोस्ट रेलवे में विद्युतीकरण कार्य

2940. श्री अनन्त नायक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) "ईस्ट कोस्ट रेलवे" में विद्युतीकरण कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इस उद्देश्य हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गयी है; और

(ग) विद्युतीकरण कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पूर्व तट रेलवे के कुल मार्ग किलोमीटर का 44% पहले से ही विद्युतीकृत है। खड़गपुर-भुवनेश्वर और कटक-पारादीप खंडों पर (540 आर के एम) जो कि पूर्व तट रेलवे में स्थित है पर काम चल रहा है। 540 मार्ग कि.मी. में से 417 मार्ग कि.मी. पहले से ही विद्युतीकृत है और खड़गपुर-भुवनेश्वर का शेष हिस्सा अर्थात् 38 कि.मी. मार्ग को दिसंबर, 2005 तक विद्युतीकृत करने का लक्ष्य है। कटक-पारादीप (85 मार्ग कि.मी.) पर विद्युतीकृत का कार्य दोहरीकरण कार्य के साथ शुरू किया जाएगा।

(ख) और (ग) उपरोक्त उल्लिखित परियोजनाओं के लिए वर्ष 2005-06 के दौरान 19.50 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है और कार्य की प्रगति नियमित रूप से मानीटर की जा रही है।

[हिन्दी]

रेलवे में निजी क्षेत्र की भागीदारी

2941. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने अवसंरचना समिति के निर्देशों के अनुसार निजी क्षेत्र की भागीदारी को बढ़ाने के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) इस संबंध में रेलवे द्वारा और क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या रेलवे के राजस्व अर्जन पर कोई बुरा प्रभाव पड़ेगा; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में अवसंरचना समिति ने अपनी चौथी बैठक में रेलवे सेक्टर से संबंधित कतिपय मामलों पर विचार-विमर्श किया था। बैठक के दौरान प्राइवेट सेक्टर की भागीदारी में वृद्धि करने के संबंध में कोई योजना तैयार करने के संबंध में कोई निर्देश नहीं दिए गए। बहरहाल, योजना आयोग के साथ परामर्श करके एक योजना बनाने का निर्णय लिया गया था। जिसके अंतर्गत कंटेनरों के संचलन में कानकोर (रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम) के अलावा अन्य आपरेटरों को कंटेनरों का संचलन करने दिया जाए। इस निर्णय से प्राइवेट सेक्टर की भागीदारी बढ़ेगी। इस संबंध में रेल मंत्रालय ने मैसर्स राइट्स लिमिटेड को अध्ययन करने के लिए स्वीकृत किया गया है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

डिब्रूगढ़ में दूरदर्शन टावर

2942. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** 23 दिसम्बर, 2004 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3825 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डिब्रूगढ़ में दूरदर्शन के टावर की ऊंचाई बढ़ाने का कार्य सौंपा जा चुका है;

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

(ग) यदि नहीं, तो ठेका नहीं दिए जाने के क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): (क) से (ग) जी, नहीं। डिब्रूगढ़ में दूरदर्शन के उच्च शक्ति ट्रांसमीटर (एच पी टी) की ऊंचाई को बढ़ाने से संबंधित स्कीम को सिविल निर्माण स्कंध को सौंपा गया था जिसने निविदाएं आमंत्रित की थी; लेकिन सब व्यर्थ रहा। बाद में पूर्णत: स्टील ढांचे के जरिए ऊंचाई बढ़ाने के विचार की भी जांच-पड़ताल की गई लेकिन अंत में इस विचार को वर्ष 2004 में छोड़ दिया गया क्योंकि लागत संस्वीकृत राशि से अधिक पाई गई थी।

दिनांक 16 दिसम्बर, 2004 को दूरदर्शन की डी टी एच (के यू बैंड फ्री-टु-एयर) प्रसारण सेवा की शुरूआत होने से बहु प्रणाली टी वी कवरेज अब तक कवर न किए गए तथा कम कवर किए गए क्षेत्रों (डिब्रूगढ़ तथा संपूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र सहित) को उपलब्ध करा दी गयी है। सिगनलों को एक लघु आकार की डिश अभिग्रहण प्रणाली की सहायता से देश में कहीं भी (अंडमान और निकोबार को छोड़कर) प्राप्त किया जा सकता है।

[हिन्दी]

पेट्रोल और डीजल की मांग

2943. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह ललन:

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

(क) क्या देश में गत कुछ वर्षों के दौरान पेट्रोल और डीजल की मांग लगातार बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष में पेट्रोल और डीजल की मांग कितनी रही है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान देश में अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की मांग में कितनी प्रतिशत की वृद्धि हुई है; और

(घ) भविष्य में पेट्रोलियम उत्पादों की मांग को पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, हां। पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष की पहली तिमाही के दौरान पेट्रोल और डीजल की मांग निम्नानुसार है:

(आंकड़े टी.एम.टी. में)

	2002-03	2003-04	2004-05*	2005-06 (अप्रैल-जून) अनंतिम
पेट्रोल	7570	7897	8265	2188
डीजल	36645	37074	39677	10252

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष की पहली तिमाही में अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की मांग में प्रतिशत वृद्धि संलग्न विवरण में दी गई है।

(घ) देश में घरेलू पेट्रोलियम उत्पादों का उत्पादन मांग से अधिक है। पिछले तीन वर्षों में पेट्रोलियम उत्पादों का समग्र उत्पादन और खपत निम्नानुसार है:

(आंकड़े टी.एम.टी. में)

वर्ष	उत्पादन	खपत
2002-03	108674	104126
2003-04	117640	107751
2004-05 (अनं)	122749	111710

विवरण

	2002-03	2003-04	2004-05*	2005-06 (अप्रैल-जून)*
एल पी जी	8.1	11.4	9.4	2.0
नापथा/एन जी एल	1.8	-0.8	17.7	-12.6
ए टी एफ	0.4	9.4	14.2	12.1
एस के ओ	-0.3	-1.7	-8.2	-0.7
एल डी ओ	29.6	-21.6	-8.7	-42.9
स्नेहक	9.9	14.2	-1.0	9.0
एफ ओ/एल एस एच एस	-1.9	1.6	4.7	-1.5
बिटुमेन	15.6	13.0	-0.9	1.5
अन्य	23.2	20.9	-20.2	-1.1

*अनंतिम

[अनुवाद]

मणिपुर में उग्रवादियों के विरुद्ध सैन्य अभियान

2944. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री सुग्रीव सिंह:

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

(क) क्या सेना ने मणिपुर में उग्रवादियों की पैठ वाले जिलों में अपना अभियान तेज कर दिया जैसाकि 23 जून, 2005 में 'द टाइम्स आफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इन अभियानों में मारे गए/घायल और गिरफ्तार उग्रवादियों की संख्या कितनी है; और

(ग) राज्य में गोलीबारी के दौरान निर्दोष लोग इसका शिकार न हों यह सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) भारतीय सैन्य टुकड़ियां अक्तूबर 2004 में मणिपुर के दक्षिणी जिलों, चुराचांदपुर तथा बिशनपुर में तैनात की गई थीं। इसके अलावा, राष्ट्रीय राजमार्ग 53 तथा 150 को खाली कराने के लिए भी आपरेशन चलाए गए हैं ताकि इन मार्गों को खोला जा सके तथा उनकी मरम्मत की जा सके। मणिपुर में, अक्तूबर 2004 से जुलाई 2005 तक चलाए गए इन आपरेशनों में कुल 83 आतंकवादी मारे गए तथा 395 गिरफ्तार किए गए थे।

(ग) सैन्य टुकड़ियों को अपने आपरेशन इस तरह चलाने के लिए कड़े अनुदेश जारी किए गए हैं कि सिविलियन हताहत न हों और उनका कोई नुकसान भी न हो।

कंटेनरयुक्त संचालन संबंधी नीति

2945. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने कंटेनरयुक्त संचालन संबंधी अपनी नीति के लिए उपभोक्ताओं के पहलू को जानने के लिए एक परामर्शदाता की नियुक्ति करने हेतु कोई निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या अनेक फर्मों ने कंटेनरयुक्त संचालन में अपनी रुचि दिखाई है किन्तु नीति की कमी के कारण संचालन शुरू नहीं कर पा रही है;

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

(ङ) कंटेनरयुक्त संचालन संबंधी नीति को कब तक तैयार किए जाने की संभावना है?

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

(ख) अध्ययन मैसर्स रेल इंडिया टेक्नीकल एंड इकोनोमिक सर्विसेज (राइट्स) को दिया गया है।

(ग) जी हां।

(घ) कंटेनरीकृत परिचालन के लिए निम्नलिखित फर्मों ने अभिरूचि व्यक्त की है:

(1) पीपावा रेल निगम लिमिटेड।

(2) सेन्ट्रल वेयरहाउसिंग कार्पोरेशन।

(3) पी एंड ओ नैडलौएड।

(4) गुजरात अदानी पोर्ट लिमिटेड।

(5) दि थार ड्राई पोर्ट।

(6) सतावा एच-टैक एंड कौनवेयर प्राइवेट लिमिटेड।

(ङ) परामर्शदाता की रिपोर्ट, जिसकी अभी प्रतीक्षा है, की जांच के बाद नीति बनाई जाएगी।

कोयम्बटूर-डिंडिगुल रेल लाइन का आमान परिवर्तन

2946. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कोयम्बटूर-डिंडिगुल रेल लाइन के आमान परिवर्तन और पोल्लाची से पलक्कड के बीच ब्राडगेज संपर्क की मांग लम्बे समय से लम्बित है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी है और तत्संबंधी वर्तमान स्थिति क्या है?

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

(ख) डिंडिगुल-पोल्लाची-कोयम्बटूर और पोल्लाची-पालघाट के आमान परिवर्तन के लिए एक अद्यतन सर्वेक्षण जनवरी, 2005 में पूरा किया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, 225 कि.मी. लम्बी इस मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की लागत 289.39 करोड़ रुपए आंकी गई है।

विद्युत संयंत्रों को गैस की आपूर्ति

2947. श्री दुष्यंत सिंह:
श्री जी. करुणाकर रेड्डी:

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष गैस आधारित प्रत्येक विद्युत संयंत्र द्वारा कितनी मात्रा में गैस की मांग की गयी है और कितनी मात्रा में इसकी आपूर्ति की गयी है;

(ख) क्या कुछ गैस आधारित विद्युत संयंत्रों ने सरकार से गैस आपूर्ति बढ़ाने के लिए कहा है;

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

(घ) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) गेल द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान (अर्थात् 2002-03, 2003-04, 2004-05) विद्युत क्षेत्र को की गई गैस आपूर्ति क्रमश: 25.11, 25.91 तथा 25.97 एमएमएससीएमडी रही। मौजूदा विद्युत इकाईयों के लिए कुल एपीएम आबंटन लगभग 39 एमएमएससीएमडी रहा जबकि वर्ष 2005-06 की प्रथम तिमाही में की गई आपूर्ति लगभग 28 एमएमएससीएमडी थी। इसके अलावा, गेल द्वारा आरएलएनजी की लगभग 2.5 एमएमएससीएमडी आपूर्ति विद्युत क्षेत्र को की गई थी। ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) से (घ) जी, हां। यद्यपि विद्युत संयंत्रों को की जाने वाली गैस आपूर्ति को बढ़ाने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं, घरेलू गैस की सीमित उपलब्धता के कारण इन्हें स्वीकार नहीं किया जा सका। इसके अलावा गेल द्वारा विद्युत संयंत्रों का आरएलएनजी की लगभग 2.5 एमएमएससीएमडी की आपूर्ति की जा रही है।

कम होती घरेलू गैस आपूर्ति को ध्यान में रखते हुए, एनईएलपी स्रोतों से गैस की घरेलू उपलब्धता बढ़ने के अलावा, एलएनजी (द्रवीकृत प्राकृतिक गैस) या राष्ट्रपार पाइपलाइनों द्वारा प्राकृतिक गैस के आयात द्वारा प्राकृतिक गैस की उपलब्धता बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे हैं। नए घरेलू स्रोतों से गैस की उपलब्धता बाजार मूल्यों पर निर्भर करेगी।

विवरण

विद्युत क्षेत्र उपभोक्ताओं को गैस आपूर्ति

(एमएमएससीएमडी)

क्र.सं.	उपभोक्ता	आबंटन		कुल आबंटन	वर्ष केवल	औसत आपूर्ति 2002-03	औसत आपूर्ति 2003-04	औसत आपूर्ति 2004-05	प्रथम तिमाही 05-06		
		पुए	फालबैक			एपीएम	एपीएम	एपीएम	एपीएम	पीएमटी	आरएलएनजी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	एचवीजे पाइपलाइन										
1.	एनटीपीसी कावास	2.19		2.19	1.5	0.75	0.64	0.15	0	2.18	0.37

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2.	एनटीपीसी आंटा	1.71		1.71	1.17	1.55	1.48	1.52	1.13	0.33	
3.	एनटीपीसी ओरिया	2.43		2.43	1.67	2.23	2.08	2.1	1.61	0.39	
4.	एनटीपीसी दादरी	2.93		2.93	2.01	2.62	2.45	2.66	1.94	0.51	
5.	एनटीपीसी फरीदाबाद	1.95		1.95	1.34	1.56	1.53	1.67	1.29	0.22	0.48
6.	इन्द्रप्रस्थ पावर (डीवीवी)	0.84		0.84	0.58	0.96	0.94	0.7	0.56	0.09	0.59
7.	प्रगति पावर	1.75		1.75	1.2	0.74	1.44	1.51	1.16	0.27	
8.	एनटीपीसी झनौर					1.46	1.57	2.05	1.45	1.16	
9.	जीआईपीसीएल				0.34	0.47	0.48	0.43	0.33	0.08	
	उप योग	13.8		13.8	9.81	12.33	12.61	12.79	9.48	5.24	1.44
	गुजरात										
10.	एनटीपीसी झनौर	0.6	1.65	2.25	0.44	0.46	0.33	0.37	0.39		
11.	जीवाईपीसीएल	0.28	0.42	0.7		0.53	0.51	0.44	0.33		0.65
12.	जीईवी धुवरन	0.2	0.3	0.5		0.06	0.23	0.43	0.34		0.14
13.	जीईवी उत्तारन	0.28	0.43	0.7		0.44	0.14	0	0		0.26
14.	जीटीईसी	0.6	0.9	1.5		0	0	0	0		
15.	एईसी अहमदाबाद	0.16	0.24	0.4		0	0	0	0		
	उप योग	2.12	3.93	6.05	0.44	1.49	1.22	1.23	1.06	0	1.05
	के जी बेसिन										
16.	आन्ध्र प्रदेश गैस पावर	1.22	0.1	1.32		1.15	1.19	1.09	1.14		
17.	जीवीके इंडस्ट्रीज	0.9	0.15	1.05		0.92	0.89	0.83	0.86		
18.	स्पैक्ट्रम पावर जनरेशन लि.	0.9	0.15	1.05		0.79	0.85	0.81	0.84		
19.	लेनको कांडापलि पावर	1.46	0.29	1.75		1.45	1.31	1.31	1.26		
20.	रिलायंस एनजी लि.	0.64	0.36	1		0.68	0.73	0.69	0.64		
21.	वाथासा पावर प्रोजेक्ट लि.	0.07	0	0.07		0.06	0.07	0.08	0.09		
	उप योग	5.19	1.05	6.24		5.06	5.04	4.81	4.83		
	कावेरी बेसिन										
22.	पीपीसीएल	0.18	0.02	0.2		0.17	0.18	0.18	0.18		
	पीपीसीएल एडीडीएनएल		0.3	0.3				0			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
23.	पीपीएन पावर		1.46	1.46		0.21	0.19	0	0		
24.	टीएनईबी-टीएमके कोविलाकालापल	0.45		0.45		0.38	0.38	0.4	0.29		
25.	टीएनईवी पेरूंगलम	0.45		0.45		0.09	0.4	0.32	0.4		
26.	टीएनईबी कुटालाम	0.45		0.45		0	0.09	0.34	0.38		
27.	ओपीजी एनर्जी	0.08		0.08		0	0.01	0.09	0.09		
28.	सहेली एक्सपोर्टस	0.04		0.04		0		0	0.03		
29.	एबीएएन पावर	0.5		0.5		0		0.01	0.27		
30.	कोरीमंडल इलैक्ट्रिक	0.08		0.08		0		0.03	0.09		
31.	आरके इंजी. लि.	0.25		0.25		0		0	0		
	उप योग	2.48	1.78	4.26		0.85	1.24	1.37	1.72		
	यूरान										
32.	एमएसईबी यूरान	3.5		3.5	2.5	2.57	2.63	2.61	2.82		
33.	टीईसी ट्राम्बे	1.5		1.5	0.85	0.79	0.94	0.92	1.06		
	उप योग	5		5	3.35	3.36	3.57	3.53	3.87		
	असम										
34.	असम राज्य बिजली बोर्ड माइबेला चरण 1 व 2	0.8	0.07	0.8		0.41	0.41	0.33	0.29		
35.	असम राज्य बिजली बोर्ड, गेलेकी			0.07		0	0	0	0		
	उप योग	0.8	0.07	0.865		0.42	0.41	0.34	0.29		
	त्रिपुरा										
36.	टीएसईडी-रोखिया	0.6		0.6		0.42	0.05	0.45	0.47		
37.	टीएसईडी-बारामुरा	0.3		0.3		0.1	0.2	0.22	0.19		
38.	एनईईपीसीओ.आर सी नगर	0.75		0.75		0.65	0.68	0.68	0.65		
	उप योग	1.65		1.65		1.17	1.38	1.35	1.31		
	राजस्थान										
39.	आरएसईबी	0.75		0.75		0.43	0.45	0.55	0.56		
	उप योग	0.75		0.75		0.43	0.45	0.55	0.56		
	कुल ए पी एम	31.78	6.82	38.61	13.6	25.11	25.91	25.97	23.13	5.24	2.49
समग्र योग									30.86		

पेट्रोल, डीजल, रसोई गैस और मिट्टी के तेल की उत्पादन लागत

2948. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पेट्रोल, डीजल, रसोई गैस और मिट्टी के तेल की मूल उत्पादन लागत इनकी आयातित लागत से कम है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में कोई आकलन किया गया है;

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

(घ) अक्तूबर, 2004 से जुलाई, 2005 तक उक्त उत्पादों की मूल उत्पादन लागत कितनी है; और

(ङ) उक्त अवधि के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में इन उत्पादों की लागत में अंतर कितना है और औसत लागत कितनी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) तेल परिशोधन एक सतत प्रक्रिया है और किसी एक पेट्रोलियम उत्पाद के परिशोधन की लागत की अलग से गणना नहीं की जा सकती क्योंकि सभी उत्पादों का उत्पादन साथ-साथ होता है।

(घ) अक्तूबर, 2004 से जुलाई, 2005 तक की अवधि के लिए रिफाइनरीवार उत्पादन की कुल लागत का ब्यौरा संलग्न विवरण I पर दी गई है।

(ङ) अक्तूबर, 2004 से जुलाई, 2005 की अवधि के दौरान पेट्रोल, डीजल, एल.पी.जी. तथा मिट्टी तेल की अंतरराष्ट्रीय उत्पाद कीमतों का मासिक औसत का ब्यौरा संलग्न विवरण II पर दिया गया है।

विवरण I

अक्तूबर, 2004 से जुलाई, 2005 तक की अवधि के लिए उत्पादन की रिफाइनरीवार लागत

तेल रिफाइनरी का नाम	रुपए/मीट्रिक टन अनंतिम
1	2
इंडियन आयल कारपोरेशन	
- गुवाहाटी	20142
- बरौनी	20276
- गुजरात	16603
- हल्दिया	18063
- मथुरा	17820
- पानीपत	18570
- डिग्बोई	20290
सीपीसीएल	16352
बीआरपीएल	18567
हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन	
-मुंबई*•	16212
-विजाग*•	17313
बी पी सी-मुंबई	17093
के आर एल	16775
एन आर एल•	19122
रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (पेट्रोलियम प्रभाग)	17108

नोट:

•अक्तूबर 04 से जून, 05 तक की अवधि के लिए

*सी डी यू 1 और 2 एफसीसीयू और डीएचडीएस पर सर्वांगीण परिव्ययों पर 38 करोड़ रुपए शामिल हैं।

विवरण II

अक्तूबर, 2004 से जुलाई, 2005 की अवधि के दौरान पेट्रोल, डीजल, एल.पी.जी. तथा मिट्टी तेल की अंतरराष्ट्रीय उत्पाद कीमतों का मासिक औसत

	पेट्रोल अमरीकी डालर/बीबीएल	डीजल अमरीकी डालर/बीबीएल	एल पी जी अमरीकी डालर/बीबीएल	मिट्टी तेल अमरीकी डालर/बीबीएल
	1	2	3	4
अक्तूबर, 04	53.68	53.81	401.00	58.29
नवम्बर, 04	51.74	50.90	469.00	53.56
दिसम्बर, 04	44.24	45.16	423.00	46.20
जनवरी, 05	46.87	45.61	369.20	47.68
फरवरी, 05	53.70	50.10	369.20	52.24

	1	2	3	4
मार्च, 05	58.73	59.83	380.00	63.74
अप्रैल, 05	60.23	61.36	416.80	69.00
मई, 05	53.37	56.45	421.80	61.09
जून, 05	58.39	65.61	394.80	66.98
जुलाई, 05	63.43	66.89	399.80	67.75

[अनुवाद]

विमानपत्तनों पर चोरी के मामले

2949. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004 और 2005 के दौरान आज तक दिल्ली और अन्य बड़े शहरों में घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों से चोरी के कितने मामलों की रिपोर्ट मिली है;

(ख) दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ग) विमानपत्तनों पर उचित सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) सूचनाएं एकत्रित की जा रही हैं तथा सदन के पटल पर रखी जाएंगी।

(ग) केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) के कार्मिकों को हवाईअड्डों पर तैनात किया गया है। सभी महत्वपूर्ण स्थानों पर निगरानी हेतु क्लोज सर्किट टी.वी. (सीसीटीवी) सिस्टम लगाए गए हैं। रात्रि प्रचालन समय के दौरान निगरानी बढ़ायी गयी है। हवाईअड्डों पर वाहनों तथा वस्तुओं की निकासी/प्रवेश की गतिविधियों से संबंधित कार्यप्रणाली को दोष रहित तथा नियंत्रित बनाया गया है। हवाईअड्डों पर यात्रियों/आगन्तुकों/विभिन्न एजेंसियों के कर्मचारियों की स्क्रीनिंग की जा रही है। हवाईअड्डों पर सुरक्षा व्यवस्था की समीक्षा हेतु महीने में एक बार हवाईअड्डा सुरक्षा समिति की बैठक की जाती है।

अपराह्न 12.16 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) इलाहाबाद म्युजियम सोसाइटी, इलाहाबाद के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इलाहाबाद म्युजियम सोसाइटी, इलाहाबाद के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 2483/05]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत रेलवे रेड टैरिफ (संशोधन) नियम, 2005 जो 19 जुलाई, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 479 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 2484/05]

(2) रेल संरक्षण बल अधिनियम, 1957 की धारा 21 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) रेल संरक्षण बल (संशोधन) नियम, 2004 जो 18 सितम्बर, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 313 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) रेल संरक्षण बल (संशोधन) नियम, 2004 जो 30 सितम्बर, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 649 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(3) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 2485/05]

अपराह्न 12.17 बजे

महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति

तीसरा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्रीमती कृष्णा तीरथ (करोल बाग): मैं 'राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम, के माध्यम से अनुसूचित जाति की महिलाओं का आर्थिक उत्थान' विषय के संबंध में महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति (2004-05) का तीसरा प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूं।

अपराह्न $12.17^1/_2$ बजे

मंत्री द्वारा वक्तव्य

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के नौवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री जयपाल रेड्डी, मद संख्या 61 श्री रेड्डी यदि एक लंबा वक्तव्य है, तो आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्री एस. जयपाल रेड्डी): महोदय, मैं इस वक्तव्य को पढ़ूं अथवा इसे सभा पटल पर रखूं?

अध्यक्ष महोदय: यह आपके द्वारा दिए जाने वाले वक्तव्य की लंबाई पर निर्भर करता है। कृपया इसके पहले भाग को पढ़ें।

***श्री एस. जयपाल रेड्डी:** मैं यह वक्तव्य दिनांक 01 सितंबर, 2004 के लोक सभा बुलेटिन भाग-2 के तहत जारी माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73 के अनुसरण में सूचना और प्रसारण मंत्रालय से संबंधित सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी संसदीय स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) 2004-05 की नौवीं रिपोर्ट में अन्तर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में दे रहा हूं।

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) की नौवीं रिपोर्ट दिनांक 14.12.2004 को लोक सभा के पटल पर रखी गयी। यह रिपोर्ट ''विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय (डीएवीपी) के कार्यकरण'' पर समिति की सत्तावनवीं रिपोर्ट (13वीं लोक सभा) में अन्तर्विष्ट उसकी सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गयी कार्रवाई से संबंधित है।

नौवीं रिपोर्ट में, समिति ने कुल 10 सिफारिशें की थीं। इन सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गयी कार्रवाई टिप्पणियां समिति को दिनांक 15.07.2005 को (अंग्रेजी रूपांतर) और दिनांक 22.07.2005 को (हिन्दी रूपांतर) प्रस्तुत कर दी गयी हैं। ये सिफारिशें मुख्यत: समस्त प्रचार कार्यक्रम की अग्रिम योजना, विज्ञापनों को जारी करने के संबंध में आर्थिक सुधार आयोग की सिफारिश, समाचारपत्रों के पुन:वर्गीकरण तथा जम्मू और कश्मीर के स्थानीय समाचारपत्रों को डी ए वी पी के विज्ञापनों से संबंधित हैं।

समिति द्वारा की गयी विभिन्न सिफारिशों/टिप्पणियों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुलग्नक में निर्दिष्ट की गयी है जिसे सभा पटल पर रख दिया गया है। मेरा अनुरोध है कि इसे मेरे द्वारा पढ़ा गया माना जाए।

अपराह्न $12.18^1/_2$ बजे

समितियों का निर्वाचन

(एक) कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण (एपेडा)

[अनुवाद]

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मैं श्री कमल नाथ की ओर से निम्न प्रस्ताव करता हूं:-

> ''कि कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1985 की धारा 4 की उपधारा (4) (च) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।''

---

*ग्रन्थालय में भी रखा गया, **देखिये** सं. एल.टी. 2486/05

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1985 की धारा 4 की उपधारा (4) (च) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.19 बजे

(दो) इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद की महापरिषद

[अनुवाद]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद अशरफ फातमी): महोदय, मैं श्री अर्जुन सिंह की ओर से निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं:-

"कि इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद के नियमों और विनियमों के नियम 15 के खंड (3) के साथ पठित नियम 4 के खंड (दो) से (चार) में अंतर्विष्ट उपबंधों के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों और विनियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद की महापरिषद के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद के नियमों और विनियमों के नियम 15 के खंड (3) के साथ पठित नियम 4 के खंड (दो) से (चार) में अंतर्विष्ट उपबंधों के अनुसरण में इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों और विनियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन इंडियन स्कूल आफ माइन्स, धनबाद की महापरिषद के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.20 बजे

अध्यक्ष द्वारा टिप्पणी

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, आपके सूचनार्थ मैं विगत सप्ताह के दौरान सभा द्वारा किये गए कार्यों की मुख्य मदों को संक्षेप में पुन: दोहराना चाहता हूं।

सामान्यत: मैं यह प्रत्येक मंगलवार को करता हूं। लेकिन इस मंगलवार को सभा स्थगित कर दी गई।

गृहीत 100 तारांकित प्रश्नों में से, केवल 15 प्रश्नों का ही मौखिक उत्तर दिया जा सका। शेष तारांकित प्रश्नों के उत्तर 1074 अतारांकित प्रश्नों के उत्तरों के साथ सभापटल पर रख दिये गए।

इस अवधि के दौरान, प्रश्न काल के पश्चात् अविलंबनीय लोक महत्व के 71 मामले उठाए गए। नियम 377 के अधीन 60 मामले उठाए गए।

सभा ने चार ध्यानाकर्षण मामलों को भी विचारार्थ लिया: (एक) श्री गुरूदास दासगुप्त द्वारा उठाए गए "लाभ कमाने वाले सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों, विशेषत: 'भेल' के कथित विनिवेश से उत्पन्न स्थिति"; (दो) श्री अजय चक्रवर्ती द्वारा उठाए गए, "देश में दवाइयों, विशेषत: जीवन रक्षक दवाओं, की कीमतों में कथित वृद्धि से उत्पन्न स्थिति"; (तीन) श्री नवजोत सिंह सिद्धू द्वारा उठाए गए, "अमृतसर (पंजाब) में विशेष आर्थिक जोन संबंधी माननीय प्रधान मंत्री द्वारा की गई घोषणा के कथित गैर-कार्यान्वयन से उत्पन्न स्थिति"; और (चार) प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा द्वारा उठाए गए, "मणिपुर आर्थिक नाकेबन्दी के चलते दवाइयों सहित आवश्यक वस्तुओं की अनुपलब्धता से उत्पन्न स्थिति"।

तत्पश्चात, सभा ने देश में प्राकृतिक आपदाओं के संबंध में नियम 193 के अधीन अल्पकालिक चर्चा पर आगे विचार-विमर्श किया तथा इस विषय पर वाद-विवाद 5 अगस्त, 2005 को पूरी की। इसके अतिरिक्त, सभा ने नियम 193 के अधीन दो और अल्पकालिक चर्चाएं भी की नामत:, (एक) श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा उठाए गए मामले पर, प्रधान मंत्री की संयुक्त राज्य अमेरिका की सरकारी यात्रा के संबंध में 29.7.05 को प्रधान मंत्री द्वारा दिये गए व्यक्तव्य पर; जो 5 घंटे से अधिक समय तक चली; और (दो) प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा द्वारा उठाए गए, अयोध्या स्थित श्री राम जन्म भूमि परिसर पर हमले सहित देश में आतंकवाद। इस मामले पर 4 घंटे और 40 मिनट तक चर्चा हुई तथा अभी चर्चा पूरी नहीं हुई है।

सभा ने बिहार राज्य के संबंध में अनुच्छेद 356 के अन्तर्गत राष्ट्रपति द्वारा जारी उद्घोषणा के प्रवर्तन को जारी रखने के अनुमोदन से संबंधी श्री शिवराज पाटिल द्वारा पेश किये गए सांविधिक प्रस्ताव; तथा "बिहार में राष्ट्रपति शासन के अधीन राज्य में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति" पर सभा द्वारा व्यक्त की गई गंभीर चिंता के संबंध में नियम 184 के अधीन प्रस्ताव और बिहार राज्य के मुख्य सचिव के लम्बी छुट्टी पर चले जाने से उत्पन्न स्थिति, पर संयुक्त चर्चा की। लगभग 6 घंटे और 25 मिनट तक चली चर्चा के पश्चात् प्रस्ताव अस्वीकार हुआ तथा सांविधिक प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

वित्तीय कार्य के संबंध में उपरोक्त अवधि के दौरान बिहार बजट 2005-06, अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य)-2005-06 तथा अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (सामान्य) 2002-03; अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल)-2005-06 तथा; अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)-2002-03 भी सभा में प्रस्तुत किये गये।

सभा ने बिहार राज्य के वर्ष 2005-06 के बजट पर भी चर्चा की। एक घंटे और 30 मिनट से अधिक समय तक मांगों पर चर्चा करने के पश्चात्, बिहार विनियोग (लेखानुदान) सं. 2 विधेयक, 2005 पारित करने के अलावा लेखानुदानों की मांगें (बिहार), 2005-06, पूरी की पूरी स्वीकृत की गई।

जहां तक गैर सरकारी सदस्यों के कार्य का संबंध है, श्री सी.के. चन्द्रप्पन द्वारा पेश किए गये सभी राज्य विधान मंडलों और संसद में महिलाओं हेतु एक-तिहाई स्थानों के आरक्षण संबंधी संकल्प पर चर्चा अधूरी रही।

विभागों से संबद्ध स्थायी समितियों ने 14 प्रतिवेदन सभा में प्रस्तुत किये।

हालांकि हमने पिछले सप्ताह व्यवधानों और सभा को जबरदस्ती स्थगित किये जाने के कारण 1 घंटे 46 मिनट का बहुमूल्य समय गवांया किन्तु सभा ने कार्य की आवश्यक मदों को निपटाने के लिए देर रात तक बैठकें की और 8 घंटे और 49 मिनट अतिरिक्त कार्य किया।

सभा ने देर तक बैठक करके 8 घंटे और 49 मिनट तक जो कार्य किया उसमें से 1 घंटा और 58 मिनट का समय 3 अगस्त, 2005 से हमारे द्वारा शुरू की गई प्रथा के अनुसार सभा का सामान्य कार्य पूरा करने के पश्चात् अविलंबनीय लोक महत्व के मामलों को उठाने में लगा।

इस संबंध में, मैं उन माननीय सदस्यों द्वारा दर्शाई गई सदाश्यता की प्रशंसा करता हूं जिन्होंने पूरा दिन शान्तिपूर्वक प्रतीक्षा करक शाम को अपने मामले उठाए।

एक बार फिर मैं, सभा की कार्यवाही चलाने में दिये गए सहयोग हेतु माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं।

अपराह्न 12.25 बजे

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

सरकार द्वारा हाल ही में जूट कारपोरेशन आफ इंडिया को पश्चिम बंगाल में कच्चे जूट की अधिप्राप्ति बंद करने के लिए जारी अनुदेशों के परिणामस्वरूप बंद हुई मिलों से उत्पन्न स्थिति

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब सभा मद संख्या 9, ध्यानाकर्षण पर विचार प्रारंभ करेगी।

श्री मोहन सिंह-उपस्थित नहीं।

श्री प्रबोध पाण्डा।

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर): महोदय, मैं वस्त्र मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूं तथा अनुरोध करता हूं कि वे इस पर वक्तव्य दें:

"सरकार द्वारा हाल ही में जूट कारपोरेशन आफ इंडिया को पश्चिम बंगाल में कच्चे जूट की अधिप्राप्ति बंद करने के लिए जारी अनुदेशों, जिसके परिणामस्वरूप एन.जे.एम.सी. द्वारा चलाई जा रही जूट मिलें बंद हो गई हैं जिससे हजारों लोग बेरोजगार हो गए हैं, से उत्पन्न स्थिति और इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में।"

अध्यक्ष महोदय: मुझे ज्ञात नहीं है कि मंत्री महोदय का यह वक्तव्य, कब उपलब्ध कराया गया। यह चार-पृष्ठ का वक्तव्य है। प्रक्रियानुसार इसे टेबल आफिस में सुबह 10.30 बजे तक प्रस्तुत किया जाना चाहिए। क्या इसे आज प्रातः 10.30 बजे तक प्रस्तुत कर दिया गया था? क्या आपके पास वक्तव्य है?

श्री प्रबोध पाण्डा: महोदय, इसकी प्रति हमें प्राप्त हो गई है।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, भविष्य में इस प्रक्रिया का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए।

वस्त्र मंत्री (श्री शंकर सिंह वाघेला): जी हां, महोदय। मैं अनुरोध करूंगा कि वक्तव्य को पढ़ा गया माना जाए।

अध्यक्ष महोदयः चूंकि वक्तव्य को पहले ही उपलब्ध करा दिया गया है, इसलिए इसे पढ़ा गया मान लिया जाए।

***श्री शंकर सिंह वाघेला:** महोदय सर्वप्रथम मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि सरकार ने पश्चिम बंगाल में कच्ची पटसन की खरीद रोकने के लिए भारतीय पटसन निगम लि. (जे सी आई) को कभी भी कोई अनुदेश जारी नहीं किए हैं। वस्तुत: जे सी आई कच्ची पटसन के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य (एम एस पी) अभियान चलाने के लिए केन्द्र सरकार की प्रमुख एजेंसी है। सरकार ने घोषित एम एस पी तक कच्ची पटसन की बाजार कीमतें पहुंचने पर बिना किसी मात्रात्मक प्रतिबंध के एम एस पी अभियानों के तहत कच्ची पटसन की खरीद करने के लिए जे सी आई को अधिकृत किया है।

भारतीय पटसन निगम (जे सी आई) की स्थापना मुख्य रूप से भारत सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित न्यूनतम समर्थन मूल्य पर कच्ची पटसन की खरीद के माध्यम से पटसन उत्पादकों के हितों की रक्षा करने के लिए और समग्र रूप से पटसन अर्थव्यवस्था के लाभ के लिए कच्ची पटसन के बाजार को स्थिर करने के वास्ते अप्रैल, 1971 में की गई थी। जे सी आई को एम एस पी अभियान चलाने के लिए वित्तीय रूप से अर्थक्षम बनाने के वास्ते केन्द्र सरकार एम एस पी अभियानों में जे सी आई के घाटों की प्रतिपूर्ति के लिए उसे बजटीय सहायता प्रदान करती है। इसके अतिरिक्त सरकार वित्तीय संस्थाओं से पर्याप्त राशि उधार लेने के लिए जे सी आई को बैंक गारंटी भी देती है ताकि वह मौसम की शुरुआत से बाजार में प्रवेश कर सके। भारतीय पटसन निगम जागरुकता अभियान चलाता है और अपने 171 खरीद केन्द्रों के माध्यम से अपरिष्कृत पटसन की खरीद भी करता है। इसके अतिरिक्त; राज्य स्तरीय शीर्ष सहकारी समितियां और ग्राम स्तरीय सहकारी समितियां भी जे सी आई के साथ मिलकर एम एस पी अभियान चलाती है।

केंद्र सरकार प्रति वर्ष कच्ची पटसन के लिए एम एस पी घोषित करती है। पिछले कुछ वर्षों में कच्ची पटसन के एम एस पी में निरंतर वृद्धि हुई है। कच्ची पटसन (टी डी-5 ग्रेड) के लिए एम एस पी, सरकार द्वारा मार्च, 2005 में अर्थात चालू पटसन मौसम की शुरूआत से काफी पहले घोषित किया गया था। जे सी आई को एम एस पी अभियान चलाने के लिए बाजार में हस्तक्षेप करने के वास्ते काफी पहले अनुदेश दे दिए गए थे। सरकार ने जे सी आई को 33 करोड़ रुपए की राशि की गारंटी दी है ताकि वह वित्तीय संस्थाओं/बैंकों से लगभग 100 करोड़ रुपए उधार ले सके। सरकार ने चालू मौसम के दौरान जे सी आई के संभावित घाटों के निमित्त तदर्थ मुआवजे के रूप में 20.50 करोड़ रुपए जारी कर दिए हैं। सरकार ने वित्तीय वर्ष के दौरान 30 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया है।

जे सी आई ने चालू पटसन मौसम के दौरान पश्चिम बंगाल राज्य में 101 खरीद केन्द्र खोले हैं। चूंकि वर्तमान मौसम शुरू हो गया अत: कच्ची पटसन की बाजार कीमतें एम एस पी से अधिक चल रही थीं। अत: जे सी आई एम एस पी के तहत कच्ची पटसन की कुछ भी मात्रा नहीं खरीद सका। तथापि, पटसन उत्पादकों को राहत प्रदान करने के लिए जे सी आई ने वाणिज्यिक अभियान चलाना बेहतर समझा और उसने 8.8.2005 तक 2407 क्विटंल कच्ची पटसन खरीदी। ये सभी खरीददारियां पश्चिम बंगाल के विभिन्न जिलों में हुई हैं। पश्चिम बंगाल में जे सी आई की एम एस पी खरीद केवल 35 क्विंटल है क्योंकि बाजार कीमतें एम एस पी से अधिक चल रही हैं। अत: पश्चिम बंगाल में जे सी आई द्वारा कच्ची पटसन की खरीद रोकने के संबंध में कोई भी आशंका निराधार है।

महोदय, जहां तक राष्ट्रीय पटसन विनिर्माण निगम लि. (एनजेएमसी) मिलों के बंद होने का संबंध हैं, मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि सरकार ने एनजेएमसी लि. द्वारा चलाई जा रही छह पटसन मिलों को बंद करने का कोई निर्णय नहीं लिया है। सरकार ने मुख्यालय के कर्मचारियों सहित इस संगठन के सभी कर्मचारियों को वीआरएस प्रदान कर एनजेएमसी लि. के कार्मिकों को कम करने के लिए और वीआरएस प्रदान करने, सांविधिक बकाया राशि को परिसमाप्त करने, ग्रेच्युटी और एनजेएमसी लि. की प्रतिभूति युक्त देयताओं को चुकाने के लिए 978.00 करोड़ रु. तक की बजटीय सहायता प्रदान करने के लिए 24.3.2005 को वस्त्र मंत्रालय के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है। सक्षम प्राधिकारी ने उपर्युक्त प्रस्तावों का अनुमोदन इस निदेश के साथ किया है कि किन्निसन और खारदाह स्थित मिलों के मामले सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम पुनर्निर्माण बोर्ड को भेजे जाएंगे और उनके कर्मचारियों को वीआरएस दी जाएगी और अन्य मिलों के कर्मचारियों को वीआरएस दी जाएगी लेकिन इनके संबंध में कार्रवाई बीआरएफआर प्रक्रिया के तहत की जाएगी। दो मिलें अर्थात् किन्निसन और खारदाह पटसन मिलों के पुनरुद्धार संबंधी पहलुओं को पहले ही सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम पुनर्निर्माण बोर्ड (बीआरपीएसई) को भेज दिया गया है।

सन् 1980 में निगमित राष्ट्रीय पटसन विनिर्माण निगम लि. पटसन उद्योग में सार्वजनिक क्षेत्र का एक केन्द्रीय उपक्रम है। एनजेएमसी लि. तभी से प्रचालनात्मक घाटे उठा रहा है जब से

*ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल टी-2487/05

इसे सरकार ने अपने पास लिया है और इसका मामला रुग्ण औद्योगिक कंपनी अधिनियम, 1985 (एसआईसीए) के प्रावधानों के तहत 1993 में बीआईएफआर के पास भेजा गया था। वस्त्र मंत्रालय ने समय-समय पर इसे अपेक्षाकृत अधिक अर्थक्षम बनाने के लिए इस संगठन का पुनर्गठन करने का प्रयास किया है। तथापि, अत्यधिक कार्यबल, प्रचालनों में अकुशलता, पुरानी मशीनरी आदि के रूप में निगम में अंतर्निहित कमजोरियों के कारण, कोई भी प्रयास/योजनाएं निगम को लाभ अर्जित करने में सहायता नहीं कर सकीं। यह निगम वेतन, मजदूरी, कर्मचारियों के सांविधिक बकायों और निगम के रखरखाव प्रभारों का भुगतान करने के लिए संसाधन जुटाने में असमर्थ है। भारत सरकार, एनजेएमसी के इन अनिवार्य रखरखाव संबंधी व्यय के लिए बजटीय सहायता प्रदान कर रही है। एनजेएमसी की सभी छह मिलों ने डेढ़ से तीन वर्षों की अवधि से पटसन सामानों का उत्पादन बंद कर दिया है।

भारत सरकार ने निगम के कामगारों के हितों की रक्षा करने के लिए हर कदम उठाया है। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान सरकार ने वेतन, मजदूरी और अन्य रखरखाव संबंधी बकाया राशि का भुगतान करने के लिए 128 करोड़ रु. के बजटीय आबंटन की व्यवस्था की है। आज की स्थिति के अनुसार एनजेएमसी को 38.50 करोड़ रु. जारी कर दिए गए हैं जिनसे निगम 15 जुलाई, 2005 तक वेतन और मजदूरी का भुगतान कर सकेगा। जैसा कि पहले ही उल्लेख किया जा चुका है, सरकार कर्मचारियों की देय सांविधिक बकाया राशि के साथ-साथ उनके सेवानिवृत्ति लाभों का भुगतान करने के लिए बजटीय प्रावधान करेगी। निगम के कार्यबल को अनुकूल स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना की पेशकश की जा रही है जो सरकार और निगम के प्रबंधन के पास सर्वोत्तम संभव विकल्प है।

श्री प्रबोध पाण्डा: महोदय, हालांकि वक्तव्य देरी से उपलब्ध कराया गया पर मैंने मंत्री महोदय द्वारा उपलब्ध कराए गए वक्तव्य का अध्ययन किया है।

वक्तव्य से मुझे यह पता चला है कि सरकार ने पश्चिम बंगाल से कच्चे पटसन की अधिप्राप्ति हेतु कभी भी जे सी आई को अनुदेय जारी नहीं किए। मैंने मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर इसलिए आकर्षित किया क्योंकि कई सामाचरपत्र मुख्य रूप से पश्चिम बंगाल से प्रकाशित होने वाले समाचार पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ था। तथापि, वक्तव्य से यह स्पष्ट नहीं है कि क्या जेसीआई को विशेषतया पश्चिम बंगाल में, व्यावसायिक कार्यकलापों के लिए इस प्रकार के अनुदेश दिए गए थे।

पश्चिम बंगाल में पटसन क्षेत्र की समस्याओं के बारे में प्रत्येक व्यक्ति जानता है, मंत्री जी भी अवगत है तथा अध्यक्ष महोदय आप तो किसी अन्य व्यक्ति की अपेक्षा इसे अच्छी तरह जानते हैं। भारत में विभाजन के पश्चात् अधिकांश मिलें पश्चिम बंगाल में रह गई तथा पटसन उत्पादन करने वाला अधिकांश भाग पूर्वी पाकिस्तान जो अब बंगलादेश है तत्पश्चात् पश्चिम बंगाल के पास चला गया है। 11 से अधिक जिलों में पटसन उत्पादन शुरू हुआ। पटसन उत्पादकों की मुख्य नकदी फसल कच्चा पटसन है। अनेक वर्षों से पटसन उत्पादकों को न्यूनतम समर्थन मूल्य से वंचित रखा गया है।

मंत्री जी के वक्तव्य में यह बताया गया है कि वे व्यावसायिक गतिविधियां चला रहे हैं, परन्तु आंकड़े जेसीआई के बड़े घटिया निष्पादन को दर्शाते हैं। यह दर्शाते हैं कि व्यावसायिक कार्यकलापों के आधार पर केवल 2,407 क्विंटल कच्चे पटसन की अधिप्राप्ति की गई, तथा न्यूनतम समर्थन मूल्य के आधार पर 35 क्विटंल की अधिप्राप्ति की गई। यह बड़ी दुखद स्थिति है। यह बड़ा ही घटिया निष्पादन है।

जहां तक अधिप्राप्ति की स्थिति का संबंध है, वर्ष 2003-04 में यह 1122 मिलियन गांठे थी।

अब इसकी गांठों के आधार पर बिक्री होगी। वर्ष 2005-07 के लिए अधिप्राप्ति के आंकड़े केवल 20 गांठे थी। यह बहुत ही खराब निष्पादन है। जहां तक पश्चिम बंगाल का संबंध है, ऐसा लगता है कि 171 जेसीआई इकाइयों में से 100 इकाइयों ने अधिप्राप्ति बंद कर दी है। जेसीआई का केवल एक ही गंतव्य है न्यूनतम समर्थन मूल्य प्रदान करके कृषकों को औने-पौने बिक्री करने से बचाना। जेसीआई ने व्यावसायिक कार्यकलाप भी शुरू किए थे। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा- जो उनके वक्तव्य में कहा गया है-क्या उन्होंने बड़े पैमाने पर व्यावसायिक कार्यकलाप सुनिश्चित करने हेतु पश्चिम बंगाल जेसीआई को अनुदेश दिए हैं। जहां तक न्यूनतम समर्थन मूल्य का संबंध है यह मात्र 930 रुपये प्रति क्विन्टल है, परन्तु पटसन उत्पाद का बाजार मूल्य 1500 रुपये प्रति क्विन्टल से अधिक है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: महत्वपूर्ण मुद्दे पर चर्चा हो रही है।

...(व्यवधान)

श्री प्रबोध पाण्डा: यदि जे.सी.आई. को इसी प्रकार कार्य करना है तो इसे बाजार से कच्चा पटसन उत्पादकों से कम से कम 1500 रुपये प्रति क्विन्टल की दर से खरीदना होगा। यदि जे.सी.आई. खरीदने में असफल है तो इसका अस्तित्व समाप्त हो जाएगा। अब तक जे.सी.आई. का अधिकतर भंडार *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपसी विचार-विमर्श के लिए यह स्थान उपयुक्त नहीं है।

श्री प्रबोध पाण्डा: जे.सी.आई. के हाथ से अधिकतर कारोबार निकलता जा रहा है। यह संकट में है। माननीय मंत्री से मेरा यह अनुरोध है।

अध्यक्ष महोदय: आप प्रश्न पूछिए।

श्री प्रबोध पाण्डा: मैं उनके प्रति बहुत ही आभारी हूं कि कुछ वर्ष पूर्व, मेरे विचार से पिछले से पिछले वर्ष रक्षा मंत्री के कार्यालय में हमारी सफल बैठक हुई थी। बैठक के बाद माननीय मंत्री ने कुछ अच्छे निर्णय लिए थे ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको इस चर्चा का ब्यौरा देने की जरूरत नहीं है।

श्री प्रबोध पाण्डा: इस समय किसान न केवल पश्चिम बंगाल में, बल्कि लगभग आठ पटसन उत्पादन करने वाले राज्यों में समस्या का सामना कर रहे हैं। विशेषकर एन.जे.एम.सी. के राज्यों के सरकारी क्षेत्र के उपक्रम समस्या का सामना कर रहे हैं। एक तरफ ऐसा प्रतीत होता है कि जे.सी.आई. को बन्द करने का प्रयास किया जा रहा है और दूसरी तरफ वे ऐसी स्थिति पैदा कर रहे हैं जिससे कि पटसन उत्पादक मजबूर होकर व्यापारियों के पास जाएं न कि जे.सी.आई. के पास। यदि सरकार की मंशा जे.सी.आई. को सुदृढ़ करने की है तो सरकार को जे.सी.आई. की मदद करनी चाहिए जिससे कि यह व्यावसायिक कारोबार कर सकें। मेरा यह अनुरोध है। मेरे विचार से माननीय मंत्री समस्या का समाधान करेंगे। उनके द्वारा दिए गए वक्तव्य से लगता है कि वे वास्तविक समस्या को समझ ही नहीं पाए हैं। उनका वक्तव्य वास्तविकता तथा पटसन उत्पादन करने वाले राज्यों की समस्या को नहीं दर्शाता है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक अनुरोध करता हूं और मुझे विश्वास है कि मंत्री इसका उत्तर देंगे।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, के उत्तर की प्रतीक्षा करें।

श्री सांताश्री चटर्जी (सेरमपुर): अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री से प्रश्न पूछने से पहले मेरा आपसे एक नम्र अनुरोध है। चूंकि ध्यानाकर्षण प्रस्तावों को एक साथ जोड़ दिया गया है इससे ऐसा संदेश जा सकता है कि पटसन खरीद नीति के कारण एन.जे.एम.सी. मिलों को बन्द किया जा रहा है। ऐसा नहीं है। एन.जे.एम.सी. के 22,000 कर्मचारियों के प्रति मैं बहुत ही चिंतित हूं। उनका भविष्य खतरे में है। इसके लिए पिछली एन.डी.ए. तथा वर्तमान की यू.पी.ए. सरकार की नीतियां जिम्मेदार हैं। मुझे चिंता है। मुझे उम्मीद है कि पश्चिम बंगाल की पांच और बिहार की एक पटसन मिलों के प्रति मेरी चिंता से आप और समस्त सभा अपने को सम्बद्ध करेगी।

इसलिए, इन छः इकाइयों के पुनरुद्धार का मुद्दा और भी आवश्यक हो गया है। इस बारे में मैं कुछ स्पष्टीकरण पूछना चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय: आप सही कह रहे हैं। एन.जे.एम.सी. का मुद्दा अलग है। हमारी चर्चा पटसन से संबंधित है।

श्री सांताश्री चटर्जी: महोदय, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि सरकार इन छः मिलों से कितनी श्रमशक्ति कम करने पर विचार कर रही है।

दूसरा प्रश्न यह है कि क्या एन.जे.एम.सी. समस्या ए.ए.आई.एफ.आर. जो अपील प्राधिकारी है के समक्ष लंबित है तथा इन एन.जे.एम.सी. मिलों को पुनः चालू करने हेतु सरकार का क्या दृष्टिकोण है?

तीसरी बात यह है कि माननीय मंत्री के वक्तव्य में यह बताया गया है कि पश्चिम बंगाल के 24 परगना जिले के उत्तर में स्थित दो मिलों अर्थात किन्नीसन और खारडाह पटसन मिलों के पुनरुद्धार का मामला सरकारी क्षेत्र के उद्यमों हेतु पुनर्निर्माण बोर्ड बी.आर.पी.एस.ई. को सौंप दिया गया है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि बी.आर.पी.एस.ई. को दो मिलों का ही मामला क्यों सौंपा गया है सभी छः मिलों का मामला क्यों नहीं?

चौथी बात यह है कि मंत्रिमंडल ने गहन चर्चा के पश्चात् पटसन नीति का अनुमोदन किया है। इस नीति में इस बात पर जोर दिया गया है कि सरकार इन सभी छः मिलों विशेषकर एन.जे.एम.सी. की मिलों को पुनः चालू करेगी। माननीय मंत्री ने जोर दिया है कि समस्त इकाई को बन्द करने की कोई योजना नहीं है। परन्तु समाचार माध्यमों के अनुसार सरकार की योजना समस्त इकाई को बन्द करने की है। क्या माननीय मंत्री इस सम्मानीय सभा के समक्ष मामले को स्पष्ट करेंगे?

अंत में, घरेलू और विदेशी बाजारों में पटसन उत्पादों की अच्छी मांग को देखते हुए क्या सरकार समस्त पटसन उद्योग के पुनरुद्धार पर विचार करेगी? मैं श्री प्रबोध पांडा द्वारा कच्चे पटसन की खरीद के संबंध में व्यक्त विचारों से अपने आप को सम्बद्ध करता हूं। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय: श्री शैलेन्द्र कुमार। कृपया उत्तर से संबंधित स्पष्टीकरण के रूप में ही प्रश्न पूछें।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य प्रबोध पांडा ने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से जूट से सम्बन्धित

मामला सदन में उठाया है। जूट की खेती उत्तर प्रदेश में भी होती है। देश के करीब 40 लाख किसान परिवार पटसन की खेती करते हैं। जूट के कारोबार में एक करोड़ से ज्यादा लोग जुड़े हैं। दो लाख कामगार पटसन उद्योग से प्रत्यक्ष रूप से जुड़े हैं। उत्तर प्रदेश में कानपुर में एक बहुत पुरानी स्वदेशी काटन मिल है, जो 14 वर्ष से बंद पड़ी है। देश में कुल 78 जूट मिल्स हैं। उनमें से 37 रुग्णावस्था में हैं। मंत्री जी ने केवल 460 करोड़ रुपए जूट टेक्नोलाजी मिशन के लिए मंजूर किए हैं, जो कि पर्याप्त नहीं हैं। देश में जो 37 बीमार मिल्स हैं, उन्हें चलाने के लिए यह धनराशि बहुत कम है। मेरा मंत्री जी से सवाल है कि क्या जो बड़ी पुरानी मिल्स हैं, उन्हें चलाकर करोड़ों कामगारों को जो बेरोजगारी की स्थिति में हैं, रोजगार देने का आप अवसर प्रदान करेंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री हितेन बर्मन। कृपया स्पष्टीकरण के रूप में ही प्रश्न पूछें।

श्री हितेन बर्मन (कूच बिहार): महोदय, यह स्थिति जे.सी.आई. द्वारा पश्चिम बंगाल में व्यावसायिक दर पर कच्चा पटसन की खरीद को रोकने के लिए हाल ही में जारी अनुदेश से उत्पन्न हुई है। मेरी जानकारी के अनुसार जे.सी.आई. ने मेरे निर्वाचन क्षेत्र कूच बिहार में स्थानीय बाजार से कच्चे पटसन की व्यावसायिक दर पर खरीद 22 जुलाई, 2005 से आरंभ की। परन्तु, जे.सी.आई. ने 29 जुलाई, 2005 को अचानक व्यावसायिक दर पर कच्चे पटसन की खरीद रोकने का आदेश जारी कर दिया।

मैंने इस सम्मानीय सभा में 3 अगस्तद, 2005 को शून्य काल के दौरान इस मामले को उठाया था। मैं 5 अगस्त, 2005 को माननीय वस्त्र मंत्री से मिला और जे.सी.आई. के अध्यक्ष द्वारा जारी आदेश को रद्द करने हेतु उन्हें एक लिखित पत्र दिया था।

महोदय, मेरा पहला प्रश्न यह है कि जे.सी.आई. पश्चिम बंगाल के अध्यक्ष ने ऐसा आदेश क्यों जारी किया था? तथा आपके माध्यम से मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि पटसन उत्पादकों से व्यावसायिक दरों पर कच्चे पटसन की खरीद हेतु तत्काल व्यवस्था करें।

अध्यक्ष महोदय: आपने सही कहा है।

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह वाघेला: अध्यक्ष जी, इन्होंने जेसीआई और एनजेएमसी पर दो प्रश्न इकट्ठे किये हैं। मैं आपका आभारी हूं कि आपने सही समय पर कालिंग-अटेंशन जूट के बारे में एडमिट करके, सबका ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की है। जूट इंडस्ट्री के बारे में, इस एक साल में, जितना काम हुआ है, उतना काम हिंदुस्तान के इतिहास में पहले नहीं हुआ। पहली बार यूपीए सरकार ने जूट पालिसी देश के सामने रखी है। सौ प्रतिशत पैकेटिंग आर्डर के बारे में, अभी कैबिनेट में, हमने जो नब्बे और दस वाला मामला था, वह भी हमने सौ-सौ प्रतिशत जूट के बारे में, शुगर और फूडग्रेन्स के बारे में किया है। एमएसपी के ऊपर भाव है। एक जूट और भी हम इस्टेबलिश करने जा रहे हैं। जेसीआई एटोनोमस बाडी है। माननीय बर्मन जी, आपने सही फरमाया कि आपकी कांस्टीट्यूएंसी में 1640 प्रति क्विंटल के हिसाब से जेसीआई ने कुल 2442 क्विंटल का प्रक्योरमेंट किया है। बीच में हाई परसेंटेज आफ मोश्चराइजेशन हुआ, जैसा आपने भी कहा। पिछली बार हमारे सांसद साहब मिलने के लिए आये थे और उसी दिन मैंने फिर से परचेजिंग करने के लिए आर्डर किया था। एक हफ्ते के गैप की वजह मोश्चराइजेशन का हाई होना था और प्राइस फ्लक्चुएशन भी ज्यादा थी। अभी फिर से खरीदना शुरू हो गया है। हिंदुस्तान में जहां भी जूट उत्पादक हों, जहां भी जेसीआई को परचेज करना है, आप मेहरबानी करके एक फैक्स हमें कर दीजिए। मैं आपको यकीन दिलाता हूं कि 24 घंटे के अंदर एमएसपी पर जेसीआई परचेज करेगी। कमर्शियल भी हमने शुरू किया है जिससे जूट उत्पादक को तकलीफ न हो। इसके लिए भी हमने कमर्शियल आपरेशन शुरू कर दिये हैं। फिर भी कोई शिकायत हो तो हमें करिये। जैसा चटर्जी साहब ने कहा, जब से हम आये हैं जूट के बारे में, वैस्ट बंगाल और बिहार में 6 मिलें चालू हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: एक बहुत महत्वपूर्ण मसले पर चर्चा हो रही है। हजारों श्रमिकों का भविष्य दांव पर है। कृपया ध्यान दें। यदि सुनने में आपकी रुचि नहीं है तो शांत रहिये।

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह वाघेला: सबको मालूम है कि डायवर्सिफिकेशन के अभाव में देश की एनटीसी मिलें तबाह हो गयीं और कई एनटीसी मिलें बंद हो गयीं। आज भी 128 करोड़ रुपये हम सालाना सैलरी देते हैं। हमने दो मिलों को चालू करने का सोचा है और बाकी की चार मिलों के बारे में हाई-पावर कमेटी बनेगी। इन्होंने भी अपने सुझाव में कहा है कि बाकी को चालू करने का कोई मतलब नहीं है। फिर भी उनके बारे में भी एक्सपर्ट्स के सुझाव आने पर, इनके बारे में भी सोचेंगे। लेकिन अभी दो मिलों को चालू करने का प्रावधान हुआ है।

वीआरएस के बारे में जहां तक सवाल है तो बाकी मिलों के

[श्री शंकर सिंह वाघेला]
का क्या होगा, इस पर सोचना है। साढ़े नौ सौ करोड़ रुपये का वीआरएस कैबिनेट ने पास किया है और वित्त मंत्रालय ने सपोर्ट किया है। वह भी समय आने पर, जो भी वीआरएस लेना चाहेगा, उनको दिया जाएगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप देख लें, उन्होने लिखा है।

श्री शंकर सिंह वाघेला: दो मिलों के बारे में हमने कहा है। ...*(व्यवधान)*

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): बिहार के बारे में क्यों नहीं किया ...*(व्यवधान)* बिहार को क्यों छोड़ दिया गया। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): बिहार को क्यों छोड़ दिया गया है ...*(व्यवधान)*

श्री शंकर सिंह वाघेला: बिहार की एक मिल है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय एक मिनट। आप लोग बैठिए। यदि आपने अनुरोध किया होता, तो मैं आपको अनुमति दे देता क्योंकि यह श्रमिकों से संबंधित है। लेकिन सभी माननीय सदस्य बिना नोटिस दिये खड़े हो रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने कहा कि मैं आपको अनुमति दे देता। ध्यानाकर्षण मामले उठाने की यही प्रक्रिया है। केवल तीन सदस्यों ने नोटिस दिया था और तीनों को अवसर दिया गया। आपने नोटिस देने की भी जहमत नहीं उठाई और अध्यक्षपीठ पर क्रोधित हो रहे हैं। यह उचित नहीं है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: यह सही नहीं है। आपने नोटिस देने की भी कोशिश नहीं की।

[अनुवाद]

आपने तो नोटिस भी नहीं दिया।

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: महोदय, हमने नोटिस दिया है, आपसे मिलकर भी कहा है। ...*(व्यवधान)*

श्री शंकर सिंह वाघेला: अध्यक्ष महोदय, मैं आप का बहुत आभारी हूं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपकी पार्टी के नेता यहां हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या वह भी इससे सहमत हैं। यदि कई दलों के नेता सोचते हैं कि मैं जानबूझकर एक पार्टी को मौका नहीं दे रहा हूं तो मैं क्या कह सकता हूं सिवाय पूरे जोर-शोर से इस आरोप का खंडन करने के? आजकल अध्यक्षपीठ के साथ इसी तरह का व्यवहार किया जा रहा है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: लेकिन वे कह रहे हैं कि मैं जानबूझकर एक पार्टी की अनदेखी कर रहा हूं।

[हिन्दी]

हमने बोला है कि हम एलाउ नहीं करेंगे।

...*(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): उसके लिये खेद है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह तरीका नहीं है। कोई बाध्य नहीं कर सकता।

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह वाघेला: अध्यक्ष महोदय, आपने बिल्कुल सही फरमाया, जब वह टेक्सटाइल मिनिस्ट्री बनी, पूरे बंगाल के एमपीज आए ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यहां आप इस तरह आचरण कर रहे हैं। इससे आपकी प्रतिष्ठा बढ़ रही है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने मंत्री महोदय को आपको उत्तर देने के लिए कहा होता। लेकिन आपने मुझसे पूछने की जहमत नहीं उठाई।

श्री शंकर सिंह वाघेला: महोदय, मैं उत्तर दूंगा।

[हिन्दी]

महोदय, बंगाल के सभी मेम्बर आफ पार्लियामेंट वहां आए। उन्होने पूरे बंगाल के जूट के बारे में बड़े बाबू के यहां मीटिंग करके विचार किया कि बंगाल के लिए हमें क्या करना है? हमारे पास जो भी प्रपोजल्स आए हैं, हमने उन सभी को साकार करने की कोशिश की है। मैं बिहार के बारे में कहूंगा कि आप मुझे माफ करें, आप में से किसी भी माननीय सदस्य का कोई प्रपोजल आज तक नहीं आया, यदि आया होता, तो हम उसकी डिटेल में जाते, लेकिन श्री युवराज जी जो कि पूर्व सांसद हैं ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या आप कृपा करके बैठेंगे?

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह वाघेला: महोदय, मैं वही बात करता हूं, टेक्सटाइल के बारे में, जूट के बारे में, आपके पूरे बिहार के जो भी क्रास सैक्शन पार्टी से आए, इस संबंध में मैं पूर्व सांसद श्री युवराज जी से भी चार-पांच बार मिला। कटिहार की मिल के बारे में उनसे चर्चा की, जो एक प्राइवेट मिल है और बिहार में अच्छी तरह से काम कर रही है। उसमें कोई प्राब्लम नहीं है। कटिहार की मिल के बारे में जो भी प्रपोजल्स होंगे, इसके लिए मैं आपसे फिर से प्रार्थना करूंगा, वाणी जी से कहूंगा, उधर के सैक्शन से हैं, रिगार्डिंग जूट इंडस्ट्री कोई भी प्रपोजल हो, अगले सप्ताह किसी भी दिन गुरूवार को या शुक्रवार को जब भी आपको उचित लगे, आप आइए और आप जो भी प्रपोजल रखेंगे, हम आपको प्रतिदिन रिस्पांस करने की कोशिश करेंगे। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, क्या आपने अपनी बात पूरी कर ली है या आप और बोलना चाहते है।

[हिन्दी]

श्री शंकर सिंह वाघेला: महोदय, मैं श्री पांडा जी और चटर्जी जी का आभारी हूं जिन्होंने समय पर हमारा ध्यान आकर्षित किया। पिछले सप्ताह हमने फिर से कामर्शियल आपरेशन्स के लिए आदेश दे दिए हैं। वीआरएस के लिए 950 करोड़ रुपये का पैकेज है। दो मिलों को चालू किया जाएगा। बाकी के प्रपोजल्स पाजीटिव हों, इस हिसाब से टेक्सटाइल मिल्स अपने स्टेप लेकर सामान्य आदमी के लिए जो भी काम करने आवश्यक होंगे, वे किए जाएंगे।

अपराह्न 12.48 बजे

कार्य मंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, श्री गुलाम नबी आजाद की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि यह सभा 8 अगस्त, 2005 को इस सभा में प्रस्तुत कार्यमंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 8 अगस्त, 2005 को इस सभा में प्रस्तुत कार्यमंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.49 बजे

नियम 357 के अधीन व्यक्तिगत स्पष्टीकरण

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): महोदय, 28.07.2005 को रेल दुर्घटनाओं के बारे में लोक सभा तारांकित प्रश्न संख्या 61 के संबंध में माननीय सदस्य प्रो. महादेवराव शिवनकर द्वारा पूछे गए अनुपूरक प्रश्न में यह आरोप लगाया गया कि प्रश्न के उत्तर में "बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों पर दुर्घटनाओं में मरने वालों की संख्या 44 तथा विभिन्न दुर्घटनाओं में मरने वालों की कुल संख्या 64" ठीक नहीं है। माननीय सदस्य ने आगे उल्लेख किया कि 3 मई, 2005 को नागपुर से करीब 30 किलोमीटर दूर कन्हन और डोंगरी खुर्द स्टेशनों के बीच बिना चौकीदार वाले रेल फाटक पर हुई दुर्घटना में 30 महिलाओं और 17 बच्चों सहित 52 लोगों की मृत्यु हुई तथा उन्होंने यह मांग की कि मरने वालों से संबंधित आंकड़े को संशोधित किया जाए। माननीय सदस्य ने यह भी टिप्पणी की कि मैंने प्रश्न का अध्ययन नहीं किया है तथा प्रश्न का उत्तर अगले सोमवार तक स्थगित कर दिया जाए। उस समय आप महानुभाव ने मुझे उत्तर को ठीक करने तथा सदन के समक्ष खेद व्यक्त करने का निर्देश दिया था।

अध्यक्ष महोदय: मैंने कहा था कि यदि कोई गलती हो तो आप अपने उत्तर को ठीक कीजिए।

श्री आर वेलु: आपके निर्देश के अनुसार मैंने स्थिति की पुनः जांच की तथा यह पाया कि दुर्घटना वास्तव में 3 फरवरी, 2005 को हुई न कि 3 मई, 2005 को। इस प्रकार यह घटना प्रश्न के भाग (क) में उल्लिखित अवधि से संबंधित नहीं है जिसमें कि मार्च, 2005 से आज तक हुई रेल दुर्घटनाओं का दुर्घटनावार विवरण पूछा गया था। 3 फरवरी, 2005 को हुई दुर्घटना के विवरण को मार्च, 2005 के बाद होने वाली दुर्घटनाओं की संख्या में शामिल नहीं किया जा सकता था जो कि प्रश्न के उत्तर में बताई गई। इस प्रकार तारांकित प्रश्न के उत्तर में दी गई जानकारी वास्तव में ठीक थी। इस स्पष्टीकरण के पश्चात् रिकार्ड ठीक किए जाने की आवश्यकता है।

माननीय संसद सदस्य प्रो. महादेवराव शिवनकर ने विशेष दुर्घटना की गलत तिथि उद्धृत करते हुए मेरे उत्तर में उल्लिखित आंकड़ों पर सवालिया निशान लगाया और मुझ पर गलत उत्तर देने तथा समुचित तरीके से विचार न करने का आरोप तक लगाया। आरोप पूरी तरह निराधार थे और इससे मुझे अकारण मानसिक पीड़ा पहुंची।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ऐसी कोई प्रक्रिया नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, मैंने कार्यस्थगन प्रस्ताव की आपकी सूचना को नामंजूर कर दिया है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): अध्यक्ष महोदय, हमारी बात सुन लीजिए। *...(व्यवधान)* बिहार में लगातार दो दिनों से सीबीआई का मामला चल रहा है जिसमें चारा घोटाला शामिल है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

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

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: उस दिन बिहार पर पूरी तरह चर्चा की जा चुकी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं कुछ भी नहीं सुन सकता।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने उनको अनुमति नहीं दी है। इसे कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जा रहा है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: बिहार पर पूरी तरह चर्चा की जा चुकी है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अपने स्थान पर बैठ जाइए। यह विशेषाधिकार हनन होगा। यह मजाक की बात नहीं है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा (मिर्जापुर): अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार ने संसद की स्वीकृति से उत्तर प्रदेश की कुछ अनुसूचित जातियों को जनजाति की मान्यता दी। इनमें उत्तर प्रदेश के एकमात्र आदिवासी बाहुल्य जनपद सोनभद्र की भी दस जातियां हैं-गोंड, खरवार, बैगा, पनिका, अगरिका, चेरो, पठारी, भरौतिया, पहिया, भुइयां आदि। इन्हें जनजाति घोषित करने के बाद, इनकी संख्या के आधार पर आरक्षण देने की कार्रवाई नहीं की गई। पंचायत चुनाव की प्रक्रिया प्रारम्भ होने पर 24 जुलाई को आदेश दिया गया कि वे पिछली आरक्षण व्यवस्था के तहत चुनाव लड़ सकते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह उत्तर प्रदेश की एक पंचायत से संबंधित है। केन्द्र सरकार से इसका कुछ भी लेना-देना नहीं है।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा: फिर आदेश दिया गया कि मान्यता प्राप्त जनजातियां अनुसूचित जातियों के लिए आरक्षित सीटों पर चुनाव नहीं लड़ सकतीं। ज्ञातव्य है कि सोनभद्र की 16 से 18 लाख की आबादी में 10 लाख आबादी आदिवासियों की है।

...*(व्यवधान)* छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश और बिहार से उसकी सीमाएं मिलती हैं। उत्तर प्रदेश में पंचायत के चुनाव हो रहे हैं। संसद ने चुनाव आयोग को यदि स्वीकृति दी है तो उसका अनुपालन होना चाहिए। मिर्जापुर मंडल के आदिवासियों को ग्राम पंचायत का चुनाव लड़ना है। उसमें भागीदारी के लिए चुनाव स्थगित करा कर नए सिरे से चुनाव का दिन और तारीख निर्धारित की जाए जिससे चुनाव में उनकी भागीदारी हो सके।

मेरा निवेदन है कि संसद की सर्वसम्मति से पिछली आरक्षण व्यवस्था के तहत ही मान्यताप्राप्त जनजातियों को चुनाव लड़ने का अधिकार प्रदान करें तथा शीघ्र जनजातियों के लिए आरक्षण की व्यवस्था कर दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: जिनका नाम लिस्ट में है सबका नाम आएगा, आप लोग जानते हैं। सबको मौका मिलेगा।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती मनोरमा माधवराज (उदुपी): महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में येल्लूर और नंदीपुरा गांव के निवासी मैसर्स नागार्जुन पावर कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा प्रवर्तित कोयला आधारित ताप विद्युत संयंत्र के विरुद्ध इस आधार पर आंदोलन कर रहे हैं कि इस संयंत्र से होने वाले पर्यावरणीय प्रदूषण के द्वारा पारिस्थितिकी को अपूरणीय और भारी क्षति पहुंचेगी और संयंत्र से निकट स्थित सुमुद्र में होने वाले भारी बहिस्राव से समुद्री जीव जंतुओं पर कुप्रभाव पड़ेगा। असल में उन्होंने ओएनजीसी के वृहत पेट्रो रसायन परिसर में बनने वाले गैस आधारित ताप विद्युत संयंत्र जिसकी केन्द्र सरकार से मंजूरी मिल चुकी है, का स्वागत किया है।

नागार्जुन विद्युत निगम लिमिटेड ने वाणिज्यिक और राजनीतिक स्वार्थों की मिलीभगत से और स्थानीय पुलिस और जिला प्रशासन के समर्थन से, 10.8.2005 को शांति से आन्दोलन कर रहे स्थानीय ग्रामवासियों, सामुदायिक नेताओं और विधायकों पर बल प्रयोग किया और उन्हें हवालात में रखा।

महोदय, मैं केन्द्रीय विद्युत मंत्रालय और पर्यावरण और वन मंत्रालयों से पुरजोर आग्रह करना चाहती हूं कि वे इस मामले में हस्तक्षेप करें और वह कर्नाटक सरकार की मैसर्स नागार्जुन विद्युत निगम लिमिटेड द्वारा विचार किए जा रहे परियोजना कार्य को तुरंत रोकने को सुनिश्चित करने का निदेश दे।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार (कालीकट): महोदय, भारत और श्रीलंका के बीच हुए मुक्त व्यापार समझौते के अंतर्गत काली मिर्च का किसी शुल्क का भुगतान किए बिना आयात किया जा सकता है। आयात शुल्क में छूट होने की वजह से श्रीलंका से आयातित काली मिर्च की खपत में काफी वृद्धि हुई है। इसके आंकड़े इस प्रकार हैं: 2000-01 में यह 1759 टन थी, 2001-02 में यह 1241 टन थी और 2003-04 में अर्थात् आयात शुल्क हटाने के तुरन्त बाद यह 6099 टन थी जो 600 प्रतिशत वृद्धि थी।

महोदय, दी गई जानकारी के अनुसार श्रीलंका एक वर्ष में सात से आठ हजार टन काली मिर्च का उत्पादन करता है। श्रीलंका में काली मिर्च की घरेलू खपत 4800 टन है। इसका अर्थ यह है कि श्रीलंका एक वर्ष में केवल लगभग 3,000 टन काली मिर्च का ही निर्यात कर सकता है। तथापि, वे केवल भारत में ही इससे कहीं ज्यादा काली मिर्च का निर्यात करते हैं। इससे यह पता चलता है कि श्रीलंका पत्तनों द्वारा अन्य देश भारत में काली मिर्च का निर्यात कर रहे हैं और इसकी वजह से काली मिर्च के मूल्य में कमी आ रही है। आयात की जा रही काली मिर्च घटिया दरजे की भी है।

महोदय, हम विश्व में सर्वोत्तम कोटि की काली मिर्च का उत्पादन करते हैं और मालाबार की काली मिर्च सर्वोत्तम किस्मों में से एक है। व्यापारियों के अनुसार आयात की गई काली मिर्च के 50 किलो के प्रत्येक बैग में 1.5 किलो कूड़ा करकट और नमी होती है जो 14 प्रतिशत हुई। खाद्य अवमिश्रण निवारण अधिनियम के अनुसार काली मिर्च में नमी की अनुमत सीमा केवल 12 प्रतिशत है। दुर्भाग्यवश श्रीलंका से आयात की गई काली मिर्च को हमारी काली मिर्च के साथ मिलाकर अन्य देशों में निर्यात किया जाता है जिससे हमारी काली मिर्च की गुणवत्ता को चुनौती दी जा रही है। अन्यों द्वारा हमारे व्यापारिक नाम का दुरूपयोग किया गया है और हम विश्व में अपना बाजार खो रहे हैं।

महोदय, मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि वे इस संबंध में तुरंत कदम उठाए और हमारे किसानों को बचाने के लिए काली मिर्च के आयात को रोकें।

अध्यक्ष महोदय: वे माननीय सदस्य जो इस हफ्ते मामले पहले ही उठा चुके हैं उन्हें सायं 6.00 बजे बोलने का अवसर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़): अध्यक्ष महोदय, यह महत्वपूर्ण विषय है, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि कोयला मंत्रालय ने अभी एक नई लिखित अधिसूचना जारी की है कि जो कोयला खदान बनती हैं, नई कोयला खदान खुलती है, उसमें कई लोगों की जमीन का अधिग्रहण किया जाता

[श्री धर्मेन्द्र प्रधान]

है। भारत सरकार के कोयला मंत्रालय ने ऐसा निदेश दिया है जिसमें रिस्पेक्टिव स्टेट्स के संबंधित प्रदेशों की रिहेबिलिटेशन पालिसी को नजरअंदाज किया गया है। मैं विशेष तौर पर उड़ीसा के मामले में कहूंगा कि 1989 रिहेबिलीटेशन पालिसी को सरकार द्वारा नहीं मानने की मानसिकता में लगभग 5,000 विस्थापित लोग हैं, जिनका कानूनन अधिकार बनता है, आज बेघर हो चुके हैं। आज उनकी जिंदगी का सवाल बन चुका है। इससे संबंधित विषय पर कोयला मंत्री से प्रश्न किया जाता है तब उनकी ओर से कहा जाता है कि उसको आवश्यकता के अधीन रिइन्वेस्ट किया जाएगा। कोयला विभाग में षड़यंत्र चला है।

अपराह्न 1.00 बजे

एक तरह यू.पी.ए. सरकार की आउटसोर्सिंग के नाम पर विदेशी कम्पनियां कोयला सैक्टर में प्रौफिट मेकिंग हो रही हैं तो दूसरी तरफ कांग्रेस पार्टी कहती है: 'कांग्रेस का हाथ, गरीबों के साथ' लेकिन यहां तो गरीबों का सवाल है जिसे वह अपने कामन मिनिमम प्रोग्राम में भी कहती है। इसलिये मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि इस पर रोक लगाई जाये और जो एग्जिस्टिंग रिहैबिलिटेशन पालिसी है, उसे लागू किया जाये और गरीबी विरोधी कानून खत्म किया जाये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप यह मत सोचिए कि आप मुझे आंखे दिखा रहे हैं इसलिए मैं आपको अनुमति दे रहा हूं। भविष्य में अध्यक्ष के आदेश को दी गई प्रत्येक चुनौती को विशेषाधिकार का हनन माना जाएगा और मैं कार्यवाही करूंगा।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझ पर आरोप गलत लगाया है। मैंने आपकी हमेशा रिस्पैक्ट की है *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप बोलना चाहते हैं तो बोलिये, मैंने आपका नाम पुकारा है।

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष जी, मैं बोल रहा हूं लेकिन आप जो कह रहे हैं कि मैंने आपके लिये ऐसा किया, वैसा किया। मैंने ऐसा कभी नहीं किया। आप हमारे कस्टोडियन हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप अपना मामला उठाना चाहते हैं या नहीं?

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि *...(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): अध्यक्ष जी, श्री राम कृपाल यादव की इंटैंशन आपकी डिसरिस्पैक्ट करने की नहीं है। वह अति उत्साह और आपके अफैक्शन में कभी-कभी बोल जाते हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं उन्हें बुलाया और मौका दिया लेकिन वेट भी नहीं करेंगे। दूसरे सदस्य हम से कहते हैं कि राम कृपाल यादव और प्रभुनाथ सिंह बिहार के मामले में मोनोपोलाइज करते हैं।

श्री राम कृपाल यादव: क्या उनके कहने पर हमें पनिशमेंट दे रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय: आप अपना गला थोड़ा नर्म और वायस नर्म कीजिये।

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि पटना जिला सहित पूरे बिहार में बड़े पैमाने पर प्याज का उत्पादन होता है। मेरे यहां किसानों की रोजी-रोटी का मूल आधार प्याज है। पिछली एन.डी.ए. सरकार के समय जरूरत से ज्यादा प्याज होने पर उसे विदेशों में भेजा जाता था जिसे अब बंद कर दिया गया है। बांग्लादेश आदि देशों में निर्यात करने से किसानों को प्याज का बढ़िया दाम मिलता था। आज किसानों द्वारा उत्पादित प्याज सड़ रहा है क्योंकि खरीदार नहीं है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि जो पूर्व में व्यवस्था थी, बांग्लादेश आदि देशों में प्याज का निर्यात किया जाता था, उस बंदिश को समाप्त कर दिया जाये। मैं वाणिज्य मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह इस ओर ध्यान दें और रोक लगाई गई है, उसे ओपन किया जाये ताकि किसान अपना प्याज विदेशों में भेजकर अपनी खराब आर्थिक व्यवस्था को दूर कर उसे सुदृढ़ कर सकें।

[अनुवाद]

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया): महोदय, मैं यहां एक बहुत गंभीर समस्या पर चर्चा करना चाहता हूं।

गत तीन दशकों से इस सभा में खेतिहर मजदूरों का मुद्दा उठाया जा रहा है। महोदय, आपको मालूम होगा कि हमारे पूरे देश में लगभग 15 करोड़ खेतिहर मजदूर हैं और असंगठित क्षेत्र में श्रमिक लोगों का विशालतम एकल वर्ग है। उन्हें बचाने के लिए कोई कानून नहीं है। हमारे देश में जानवरों और पेड़ों की रक्षा के लिए कानून हैं परन्तु, मनुष्यों की रक्षा के लिए नहीं। दुर्भाग्यवश हमारी जनसंख्या के इस वर्ग के लिए कोई कानून, की कोई पहचान, पंजीकरण, कार्य करने के घंटे, पर्याप्त मजदूरी, पेंशन, सामाजिक सुरक्षा लाभ और अन्य लाभ नहीं हैं।

लोक सभा में अपने पूर्व कार्यकालों में मैंने हमेशा इस मुद्दे को गैर सरकारी सदस्यों के विधेयक के रूप में उठाया है और मैंने लोक सभा में भी इसे गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक के रूप में प्रस्तुत किया है। मैंने इस मुद्दे पर सभा का ध्यान आकर्षित किया था और पूरी सभा ने इसका समर्थन किया था। परन्तु न ही पूर्ववर्ती सरकार ने और न ही इस सरकार ने अब तक उनके लिए कोई कानून बनाने का निर्णय लिया है। यह न्यूनतम साझा कार्यक्रम में शामिल है। यद्यपि इस सरकार को सत्ता में आए लगभग दो वर्ष बीत गए हैं, परन्तु अब तक उनके लिए कोई कानून नहीं बना है।

मैं सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि वह न्यूनतम साझा कार्यक्रम को लागू करे और वह उसी सत्र में खेतिहर मजदूरों हेतु एक केन्द्रीय विधान बनाए ताकि गरीब लोगों के इस विशालतम वर्ग को लाभ हो।

अध्यक्ष महोदय: अविलम्बीय लोक महत्व के स्वीकृत मामलों में से शेष को 6.00 बजे उठाया जाएगा।

अब, सभा अपराह्न 2.05 बजे तक के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 1.06 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.05 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.10 बजे

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् अपराह्न 2.10 बजे पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

उपाध्यक्ष महोदय: मद संख्या 12, नियम 377 के अधीन मामले जिन्हें आज के लिए सूचीबद्ध किया गया है इसे सभा के पटल पर रखा माना जाएगा। इसे आज के कार्यवाही वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

अपराह्न 2.10½ बजे

नियम 377 के अधीन मामले*

(एक) ओंगोले सांडों के प्रजनन के लिए आन्ध्र प्रदेश के ओंगोले में सुव्यवस्थित पशु बाड़े का रखरखाव किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी (ओंगोले): महोदय, मैं आन्ध्र प्रदेश में ओंगोले संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जो विश्व में अन्य बातों के साथ-साथ ओंगोले सांडो के लिए जाना जाता है। मैं इस सम्मान्य सभा को उन विशेषताओं के बारे में बताना चाहता हूं जिनके कारण यह नस्ल विश्व प्रसिद्ध है। पारम्परिक तौर पर यह परन्तु हिन्दू धर्म के 'नन्दी' जैसी दिखती है। यह पशु आन्ध्र प्रदेश और भारत के विभिन्न भागों में उपलब्ध है। इस पशु की जन्म दर कम है परन्तु ये कम समय में ही बड़े हो जाते हैं। उनकी सुदृढ़ जन्मजात क्षमता के कारण उनके बछड़ों का जन्म आसान और सरल है।

कृषि परिदृश्य में परिवर्तन और अन्य कई कारकों के मिश्रण ने ऐसी स्थिति उत्पन्न कर दी है कि ओंगोले सांड लगभग लुप्त हो गए हैं। आज ब्राजील में इस नस्ल की अधिकतम संख्या है और यह सारे विश्व को इस नस्ल की आपूर्ति करता है।

मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह ओंगोले में विशेष रूप से ओंगोले सांड के प्रजनन के लिए पूर्ण रूप से सुसज्जित मवेशी फार्म तैयार करें ताकि भारतीय किसानों को विदेशी मुद्रा अर्जित करने में सहायता मिल सके।

(दो) तमिलनाडु के थेनी जिले में पेयजल की कमी की समस्या को हल किए जाने के लिए समुचित उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री जे.एम. आरून रशीद (पेरियाकुलम): महोदय, मेरे पेरियाकुलम निर्वाचन क्षेत्र के निवासी पेरियार बांध (लोअर कैम्प) से 136 फुट के पानी के इस्तेमाल के हकदार हैं। पेरियार बांध से वैगै बांध तक 60 कि.मी. तक जल बहाव पेरियार नदी के माध्यम से है। इन दो बांधों के बीच में 50 (अन्तःस्रुत) कुएं हैं और सतही जल आफ-टेक (निकास) कुएं भी बनाए गए हैं और इन कुओं के माध्यम से थेनी जिले की ग्राम पंचायतों/गांवों/नगर पालिकाओं को जल आपूर्ति की जाती है।

सिंचाई और घरेलू उपयोग हेतु जल का प्रवाह मूलतः जून से नवम्बर प्रत्येक वर्ष रहता है। प्रवाह रहित मौसम (दिसम्बर से मई-ग्रीष्म) के दौरान, जल की कमी बनी रहती है। इस स्थिति

*सभा पटल पर रखे माने गये।

[श्री जे.एम. आरून रशीद]

से निपटने के लिए पेयजल प्रयोजनार्थ पेरियार बांध से प्रत्येक पन्द्रह दिन में एक बार पानी छोड़ा जाता है। लेकिन नदी में रिसाव के कारण पानी उपभोक्ताओं तक नहीं पहुंचता। थेनी जिले में जल की कमी रहती है। इससे बचने के लिए मेरा आपसे अनुरोध है कि उसी तरह जिस तरह 60 कि.मी. की दूरी कवर करने वाली 30 चौड़ी पाइपलाइन के जरिए वैगै से मदुरै तक जल की आपूर्ति की जाती है, लोअर कैम्प से वैगै बांध तक जलशोधन यूनिट सहित पाइपलाइन बिछाने का नया प्रस्ताव कार्यान्वित किया जाए।

मैं सरकार से मामले की जांच करने की और इस जल समस्या के स्थायी समाधान के लिए एक विशेषज्ञ दल वहां भेजने का अनुरोध करता हूं।

(तीन) लम्बित मामलों के जल्द निपटान के लिए उच्चतम न्यायालय और सभी उच्च न्यायालयों में रिक्तियों के भरे जाने की आवश्यकता

श्री एस.के. खारवेनथन (पलानी): महोदय, भारत में विभिन्न उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों की स्वीकृत संख्या 660 है। 21 उच्च न्यायालयों में से रिक्त पदों की संख्या 147 है। विभिन्न उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायाधीशों से प्राप्त प्रस्तावों की संख्या 78 है। विशेषरूप से मद्रास उच्च न्यायालयों में 25 पद रिक्त है, कलकत्ता उच्च न्यायालय में 49 न्यायाधीशों में से 15 न्यायधीशों के पद रिक्त हैं और इलाहाबाद उच्च न्यायालय में 17 पद रिक्त हैं।

उच्च न्यायालयों में 1.3.2005 तक लंबित मामलों की स्थिति काफी चौकाने वाली है। इलाहाबाद उच्च न्यायालय में 5,44,655 सिविल मामले और 1,75,993 आपराधिक मामले लंबित हैं। मुम्बई उच्च न्यायालय में कुल 3,25,784 मामले लंबित हैं। मद्रास उच्च न्यायालय में 2,75,730 सिविल मामले, 23,029 आपराधिक मामले और कुल मिलाकर 2,98,759 मामले लंबित हैं।

इस सरकार द्वारा देश की न्यायिक प्रणाली में सुधार के लिए प्रभावी कदम उठाने के बावजूद विभिन्न उच्च न्यायालयों और अधीनस्थ न्यायालयों में काफी बड़ी संख्या में मामले लंबित हैं।

उच्चतम न्यायालय में स्वीकृत संख्या 26 हैं और तीन रिक्तियां लंबित हैं। अत: मैं सरकार से सभी उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में रिक्तियों को यथाशीघ्र भरने के लिए प्रभावी कदम उठाने का आग्रह करता हूं और सभी न्यायालयों में लंबित मामलों के त्वरित निपटान के लिए अधिक पदों का सृजन किया जाए।

(चार) गरीबी का उन्मूलन किए जाने की दृष्टि से परिवार कल्याण कार्यक्रमों को सुदृढ़ बनाए जाने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता

श्री एस.पी. रेड्डी: (नांदयाल): महोदय, देश में जनसंख्या दर में वृद्धि इतनी अधिक है कि इससे देश के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। ग्रामीण क्षेत्रों में बढ़ती जनसंख्या लाखों भारतीयों को प्रतिकूल गरीबी की ओर धकेल रही है। पार्टी पारम्परिक ढंग से परिवार कल्याण कार्यक्रमों का दृढ़ समर्थन कर रही और जनसंख्या नियंत्रण से संबंधित मामलों पर पार्टी को पंडित जी, इंदिरा जी और राजीव जी की विरासत से भटकना नहीं चाहिए। देश में इस समय परिवार कल्याण कार्यक्रम संकट का सामना कर रहा है। क्योंकि अब जनसंख्या नियंत्रण से ध्यान हटाकर जनसंख्या स्थिरीकरण पर है। यह याद रखना चाहिए कि जनसंख्या स्थिरीकरण, जनसंख्या नियंत्रण के बाद ही होगा और अन्यथा नहीं और इसे समझदारीपूर्वक न्यूनतम साझा कार्यक्रम में शामिल किया जाना चाहिए। मैं सरकार से अपने निर्णय पर पुन: विचार करने और पूरी तरह परिवार कल्याण कार्यक्रम को समर्थन करने के लिए पुरजोर आग्रह करता हूं, अन्यथा सरकार को गरीबी दर में वृद्धि में मद्दगार होने पर दोषी माना जाएगा।

(पांच) हैदराबाद और हांगकांग के बीच एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस की अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों को शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री मधु गौड यास्खी (निजामाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, संयुक्त राज्य अमरीका में सिलिकोन वैली में कार्यरत आन्ध्र प्रदेश के काफी संख्या में आई.टी. पेशेवर, लोग हैं। चूंकि, हांगकांग पैसिफिक मार्ग से संयुक्त राज्य अमरीका पश्चिम तट के लिए प्रवेश-द्वार है, अत: मैं सरकार से हैदराबाद और हांगकांग के मध्य एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स की अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

(छह) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 63 पर बेल्लारी शहर में अंकोला-गूटी खंड के बीच एक सड़क ओवर ब्रिज और सत्यनारायण पेट रेलवे गेट पर एक सड़क अंडर-ब्रिज का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री जी. करुणाकर रेड्डी (बेल्लारी): महोदय, बेल्लारी अधिक जनसंख्या घनत्व वाला शहर है, जिसकी आबादी लगभग 4 लाख है। एक रेलवे लाइन (एल सी: 110) अंकोला-गूटी खण्ड के मध्य राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 63 पर मिलती है। अत्यधिक खनन कार्यकलापों के कारण, कई मालगाड़ियां देश के विभिन्न भागों में लौह अयस्क ले जाती हैं जिसके कारण रेलवे गेटों को बार-बार बंद करना पड़ता है। इसके कारण वाहनों की आवाजाही बार-बार अवरुद्ध होती है। अधिकांशत: स्कूल बसें इस जाम में फंस जाती हैं और छात्र भी बहुत परेशान होते हैं। इस स्थान पर सड़क उपरिपुल बनाए जाने की आवश्यकता है। मुझे बताया गया है कि यह कार्य वर्ष 2004-2005 की वार्षिक योजना में शामिल किया जाना है।

वर्ष 2004 के प्रारम्भ में सत्यनारायण पेट रेलवे गेट, बेल्लारी में सड़क अंडर ब्रिज के निर्माण के लिए तत्कालीन रेल राज्य मंत्री द्वारा आधारशिला रखी गई थी, लेकिन अब तक कोई काम शुरू नहीं किया गया है।

चूंकि यह बेल्लारी की बहुप्रतीक्षित मांगें है, अतः मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि उपर्युक्त स्थानों पर निर्माण-कार्य तत्काल शुरू किया जाए।

(सात) गुजरात में सड़क अवसंरचना के उन्नयन के लिए त्वरित कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर (बडोदरा): महोदय, गुजरात में 3 तटीय राजमार्गों और 17 राज्य राजमार्गों का राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उन्नयन अभी होना है। साथ ही गुजरात के महत्वपूर्ण हिस्सों में सड़क अवसंरचना के उन्नयन जैसे अन्य कार्य भी होने बाकी हैं। स्वर्ण चतुर्भुज के बाकी हिस्से में सुधार और अहमदाबाद बाईपास (नारोल नरोदा बाईपास सड़क) का उन्नयन कार्य अभी किया जाना है।

मैं सरकार से उपरोक्त कार्यों पर त्वरित कार्यवाही करने का आग्रह करती हूं।

(आठ) किसानों को सब्सिडी प्राप्त दरों पर डीजल उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह (सतना): महोदय, डीजल के बढ़ते हुए दामों से किसान वर्ग अत्यंत आहत है। इससे फसल में लागत खर्च और बढ़ेगा। किसान वर्षों से घाटे का धंधा कर रहा है। जिस अनुपात में उसे लागत लगानी पड़ रही है उस अनुपात में फसल का दाम नहीं मिल पा रहा है। मेरा मानना है कि लगातार कर्ज में डूबने के कारण किसान आत्महत्या कर रहा है। लगातार डीजल के दाम बढ़ रहे हैं। ऐसी स्थिति में किसानों को सस्ते दर पर डीजल दिया जाना चाहिए।

मेरी केन्द्र सरकार से मांग है कि देश के किसानों को सस्ते दर पर डीजल प्रदान करने पर गंभीरता से विचार करें।

(नौ) अजमेर, राजस्थान के कायड क्षेत्र में एक विमानपत्तन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, अजमेर राजस्थान की हृदयस्थली है। यह नगर इतिहास, पर्यटन, शिक्षा एवं धर्म की दृष्टि से अत्यधिक महत्व रखता है। यहां पर सुप्रसिद्ध सूफी संत ख्वाजा मुइनुद्दीन चिस्ती की दरगाह विद्यमान है, जहां देश विदेश के लाखों व्यक्ति जियारत करने आते हैं। अजमेर के पास में ही पुष्कर नामक सुप्रसिद्ध हिन्दुओं का तीर्थ तथा पयर्टन का महत्वपूर्ण केन्द्र है, जहां भी प्रतिवर्ष लाखों व्यक्ति धार्मिक पुण्य अर्जित करने हेतु आते हैं। अजमेर के पास ही एशिया का सुप्रसिद्ध मारबल व्यवसाय का केन्द्र किशनगढ़ तथा सुप्रसिद्ध एवं पुरानी सैनिक छावनी नसीराबाद स्थित है। अजमेर के आसपास ही भीलवाड़ा जैसा कपड़ा उद्योग का महत्वपूर्ण केन्द्र तथा नागौर जैसै ऐतिहासिक स्थल है। अजमेर रेलवे एवं सी.आर.पी.एफ. की दृष्टि से भी विशिष्ट महत्व रखता है। अनिवासी भारतीय (एन.आर.आई.) विशेषतः सिन्धी समुदाय के हजारों व्यक्तियों के यहां निवास हैं जो अफ्रीकी देशों अथवा सिंगापुर, फिलीपीन्स, इंग्लैंड, अमेरिका, दुबई आदि देशों में कारोबार करते हैं और वर्ष में कई बार उनका आना जाना होता है। इन सभी दृष्टियों से अजमेर का वायुसेना से जुड़ना आवश्यक है।

अतः भारत सरकार से अनुरोध है कि परियोजना के तकनीकी एवं आर्थिक व्यवहारिकता का अनेक बार अध्ययन कराया जा चुका है, अब उसे भौगोलिक दृष्टि से राजस्थान के केन्द्र में स्थित तथा सभी दृष्टियों से महत्वपूर्ण अजमेर पुष्कर को हवाई मार्ग से जोड़ने हेतु हवाई अड्डे का निर्माण पूर्व चयनित स्थल कायड गांव के निकट शीघ्र बनवाने की कार्यवाही प्रारंभ की जाये।

(दस) जयपुर हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित करने और इसके आधुनिकीकरण के लिए निधियां उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): महोदय, राजस्थान घरेलू और विदेशी दोनों तरह के पर्यटकों हेतु विख्यात और लोकप्रिय पर्यटन स्थल है। राज्य के किलों, महलों, मेलों, महोत्सवों और पर्यटन के लिहाज से महत्वपूर्ण अन्य स्थलों को देखने हर वर्ष बड़ी संख्या में पर्यटक यहां आते हैं। अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा यहां की एक मूलभूत आवश्यकता है।

भारत सरकार ने जयपुर हवाई अड्डे पर दो अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों की अनुमति दी है। वर्ष 2004-05 के लिये संसद में लेखानुदान प्रस्तुत करते हुये केन्द्रीय वित्त मंत्री ने घोषणा की थी कि जयपुर हवाई अड्डे का अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में उन्नयन किया जायेगा। लेकिन खेद की बात है कि उक्त हेतु आज तक न तो कोई अधिसूचना जारी की गई है और न ही जयपुर हवाई अड्डे पर सुविधाओं के उन्नयन हेतु कोई धनराशि ही आवंटित की गई है।

[श्री दुष्यंत सिंह]

अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों हेतु जयपुर में आवश्यक धावक पट्टी निर्मित की जा चुकी है। एक बार जयपुर हवाई अड्डे का उन्नयन हो जाए और उसे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित कर दिया जाता है, तो पर्यटक, भारत सरकार की मुक्त आकाश नीति से लाभान्वित होंगे। इससे शीतकाल में अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों में भी मदद मिलेगी जब नई दिल्ली स्थित इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा कोहरे के कारण अप्रयोज्य हो जाता है।

अत: मैं जयपुर हवाई अड्डे को बिना किसी विलम्ब के अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित किए जाने की मांग करता हूं।

(ग्यारह) पश्चिम बंगाल में पंरूई होते हुए सुरी और बोलपुर के बीच रेल लिंक विकसित किए जाने की आवश्यकता

डा. रामचन्द्र डोम (बीरभूम): महोदय, पश्चिम बंगाल का बहुत पुराना जिला है, जहां से राज्य की राजधानी तक संपर्क काफी खराब है। झारखण्ड के आस-आस के क्षेत्रों जैसे दुमका, जामताड़ा से लोग विभिन्न-प्रयोजनों हेतु सुरी आते हैं। सुरी और कोलकाता के बीच सुलभ रेल संपर्क न होने के कारण सुरी के लिये सभी वस्तुएं और आवश्यक सामग्री सड़क परिवहन द्वारा लायी जाती हैं। इस कारण किसी अन्य जिला मुख्यालय की तुलना में यहां हर वस्तु काफी अधिक महंगी होती है।

सुरी में एक रेलवे स्टेशन है, जो सैंथिया-अंडाल के एकल रेल पथ पर है। इस लाइन पर हावड़ा जाने वाली एकमात्र रेलगाड़ी अर्थात् मयूराक्षी पैसेंजर को काफी लंबा समय लगता है। परिणामस्वरूप लोग सड़क परिवहन पर निर्भर हैं। सुरी से लगे क्षेत्रों और झारखण्ड के जिले खनिज, पानाचामी पत्थर और काओलिन में काफी समृद्ध हैं। रेल संपर्क न होने के कारण बाकेश्वर ताप विद्युत परियोजना से फ्लाईऐश सड़क मार्ग द्वारा लाई जाती है। अत: प्रांतिक होते हुए सुरी-बोलपुर रेल संपर्क व्यावसायिक रूप से बहुत व्यवहार्य परियोजना है।

मैं सरकार से पंरूई होते हुए सुरी और बोलपुर के बीच रेल संपर्क विकसित करने का अनुरोध करता हूं। हावडा/सियालदह से कुछ रेलगाड़ियां इस सैंथिया-सुरी-बोलपुर मार्ग पर स्थानांतरित कर दी जाएं। इसके अलावा कुछ मालगाड़ियां भी लाभप्रद रूप में चलाई जा सकती हैं। इससे लोगों की काफी पुरानी मांग पूरी होगी और सुरी-पंरूई-बोलपुर क्षेत्र में आर्थिक गतिविधियों को नया जीवन मिलेगा।

(बारह) पश्चिम बंगाल में हल्दिया तेलशोधक कारखाने का विस्तार किए जाने की आवश्यकता

श्री लक्ष्मण सेठ (तामलुक): महोदय, पारादीप हल्दिया क्रूड पाइपलाईन शीघ्र ही चालू की जाने वाली है, पारादीप-हल्दिया क्रूड पाइपलाइन और पत्तन होने के कारण हल्दिया तेलशोधक कारखाने में काफी संभावना है। पत्तन, सड़क, रेल और पाइपलाइन के द्वारा घरेलू और विदेशी बाजार तक आसानी से पहुंच स्थापित की जा सकती है। अत: अत्याधुनिक प्रौद्योगिकियों और विविध मूल्यवर्धित उत्पादों के प्रयोग से हल्दिया तेलशोधक कारखानें का विस्तार किये जाने की जरूरत है। उक्त के दृष्टिगत पश्चिम बंगाल और राष्ट्र के हित में निम्नलिखित कार्यक्रमों/परियोज़नाओं का क्रियान्वयन महत्वपूर्ण है:

(क) तेलशोधन क्षमता का 12 एमएमटीपीए तक विस्तार

(ख) कच्चे तेल की इकाई की क्षमता का 8 मिलियन मीट्रिक टन तक विस्तार

(ग) हाइड्रो-क्रैकर संयंत्र की स्थापना

(घ) उच्च सल्फर वाले आयातित तेल के प्रसंस्करण की क्षमता युक्त 3 एमएमटीए क्षमता वाली नई क्रूड यूनिट 3 की स्थापना

(ङ) अवशिष्ट उन्नयन प्रौद्योगिकी अर्थात् अशिष्ट सल्फर मुक्त इकाइयां (2.5 मिलियन मीट्रिक टन)

(च) कैटलिटिक रिफार्मर और 7,00,000 टन की क्षमता वाली पैराक्सलीन उत्पादन इकाइयों युक्त एरोमैटिक परिसर

(छ) अन्य आक्जीलरी इकाइयों के साथ फ्लूडाइज्ड कैटैलिटिक कैकिंग यूनिट (2.5 मिलियन मीट्रिक टन) जैसी डिस्टीलेट इम्प्रूवमेंट इकाइयां

मैं माननीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री से परियोजना के क्रियान्वयन हेतु कदम उठाने का आग्रह करता हूं।

(तेरह) उत्तर प्रदेश सरकार के प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों से संबंधित प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.): महोदय, उत्तर प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में ब्लाक स्तर पर स्थापित कुल 813 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के चिकित्सकों को कुल 813 जीपों के क्रय किये जाने हेतु प्रदेश सरकार की ओर से रु. 27.80 करोड़ की धनराशि उपलब्ध कराये जाने का प्रस्ताव स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार के पास लम्बित है। इसके अतिरिक्त उपकेन्द्रों की स्थापना की स्वीकृति का प्रस्ताव उत्तर प्रदेश में वर्ष 1991 की जनसंख्या के आधार पर भारत सरकार द्वारा वर्ष 2004 में 1944 अतिरिक्त उपकेन्द्र स्थापना की स्वीकृति दी गयी है।

इसके पूर्व 18577 उपकेन्द्र स्थापित थे। इस प्रकार प्रदेश में कुल 20521 उपकेन्द्र ही होते हैं। वर्तमान में एक उपकेन्द्र लगभग 8000 से 10000 की आबादी के मध्य स्थापित है। जबकि मातृ एवं शिशु कल्याण तथा जनसंख्या नियंत्रण के लिए जनसामान्य में व्यापक जागरूकता उत्पन्न करने एवं आवश्यक सुविधायें पहुंचाने के लिये प्रत्येक ग्राम पंचायत में उपकेन्द्र स्थापित किया जाना आवश्यक है। वर्तमान में प्रदेश में 52028 ग्राम पंचायतें हैं। प्रदेश में सम्प्रति स्थापित उपकेन्द्रों तथा भारत सरकार द्वारा फरवरी, 2004 में स्वीकृत अतिरिक्त उपकेन्द्रों को समायोजित करते हुए प्रत्येक ग्राम पंचायत में स्वास्थ्य उपकेन्द्रों की स्थापना किये जाने हेतु अवशेष 31507 अतिरिक्त स्वास्थ्य उपकेन्द्रों की स्वीकृति हेतु प्रस्ताव भी भारत सरकार के पास लम्बित है।

अत: मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भेजे गये उपरोक्त दोनों प्रस्तावों को स्वीकृति प्रदान करने हेतु अविलम्ब कदम उठाने का कष्ट करें।

(चौदह) झारखंड के चतरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के जनजातीय लोगों को सिंचाई सुविधा उपलब्ध कराने की दृष्टि से मंडल बांध का निर्माण केन्द्र सरकार द्वारा अपने हाथ में लिए जाने की आवश्यकता

डा. धीरेंद्र अग्रवाल (चतरा): महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र चतरा आदिवासी बाहुल्य इलाका है, जिसमें रहने वाले आदिवासी किसान अपनी खेती-बाड़ी की सिंचाई के लिए वर्षा पर निर्भर रहते हैं। अगर बारिश हो गयी तो उनकी फसल अच्छी हो जाती है अन्यथा उनके परिवार को लालन-पालन के लिए कई दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इस क्षेत्र की कृषि भूमि को सींचने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के महुआ डांड प्रखंड में मंडल डैम बन रहा था, जिस पर 150 करोड़ रुपये के लगभग खर्च हो चुके हैं और केवल 40 करोड़ रुपये का काम रह गया है। यह डैम राज्य के बंटवारे के बाद से अधूरा पड़ा हुआ है, जिसके कारण इसका एक और निर्माण कार्य खराब हो रहा है और इसमें लगे उपकरण भी खराब हो रहे हैं और लोगों को सिंचाई की सुविधा भी नहीं मिल रही है। अगर केन्द्र सरकार इसे अपने हाथ में लेकर इसके अधूरे काम को पूरा करे तो यहां के गरीब आदिवासी किसानों को बहुत राहत मिलेगी। इस सिंचाई योजना से चतरा, पलामू एवं अन्य जिलों को पानी मिलेगा।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इस मंडल डैम को केन्द्र सरकार अपने हाथ में लेकर इसके अधूरे काम को पूरा करवाये, जिससे आदिवासी किसानों को अपने खेत सिंचित करने में सुविधा मिल सके।

(पन्द्रह) उत्तर प्रदेश के मेरठ शहर के बीच से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर एक फ्लाईओवर का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

मोहम्मद शाहिद (मेरठ): महोदय, उत्तर प्रदेश के जिले मेरठ से राष्ट्रीय राजमार्ग प्रदेश के विभिन्न जिलों को जोड़ता है। इस मार्ग के दोनों ओर ग्रामीण क्षेत्रों की ओर सड़के निकलती हैं। यातायात का आवागमन अत्यधिक होने के कारण जिले के मुख्य मार्ग पर यातायात बाधित रहता है, जिसमें घंटों क्षेत्र के ग्रामीणों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। यहां पर पुल बनाने की मांग की गयी है, लेकिन सरकार द्वारा अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गयी है। जिले के किसानों तथा ग्रामीण व्यवसायियों के हितों को ध्यान में रखते हुए शीघ्र एक पुल का निर्माण करने की मंजूरी दी जाये, जिससे मुख्य मार्ग पर यातायात सुचारू रूप से चल सके।

(सोलह) तमिलनाडु के स्वशासित व्यावसायिक कालेजों द्वारा समाज के गरीब तबकों से लिए जाने वाले डोनेशन को प्रतिबंधित किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरूम्बुदूर): महोदय, तमिलनाडु में अधिकांश स्वप्रबंधित चिकित्सा, इंजीनियरिंग, दंत चिकित्सा और पराचिकित्सा महाविद्यालय समाज के गरीब वर्गों जो अपने बच्चों का संबंधित महाविद्यालयों में एडमिशन कराना चाहते हैं, से चंदा के नाम पर लाखों रुपये वसूल रहे हैं। गरीब लोग जो चंदा नहीं दे पाते, उनके बच्चों को प्रवेश नहीं मिलता।

इन महाविद्यालयों को अनुमति देते समय, उन्हें चंदा के लिये गरीबों को तंग नहीं करने का कड़ाई से परामर्श दिया जाना चाहिये और उन्हें यह भी बताना चाहिये कि यदि कोई महाविद्यालय इन शर्तों का उल्लंघन करता है, तो उनकी मान्यता रद्द कर दी जानी चाहिए।

अत: मैं भारत सरकार से आग्रह करता हूं कि वह स्वप्रबंधित महाविद्यालय जो तमिलनाडु में शिक्षा का कारोबार कर रहे हैं, से गरीब वर्गों की रक्षा करे।

(सत्रह) देश में सी जी एच एस औषधालयों के कार्यकरण को सुव्यवस्थित किए जाने की आवश्यकता

श्री एम. अप्पादुरई (तेनकासी): महोदय, सीजीएचएस पर निर्भर केन्द्र सरकार के कर्मचारियों को गंभीर कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि आपूर्ति कम होने के कारण उन्हें

[श्री एम. अप्पादुरई]

निर्धारित औषधियां नहीं मिल पाती। यहां तक कि आम बीमारियों जैसे बुखार, सिरदर्द, सर्दी-जुकाम की साधारण दवाइयां भी मरीजों को तुरन्त नहीं दी जाती। निजी फर्मासिस्टों से मंगाने के बाद सीजीएचएस द्वारा दो-तीन बार ये औषधियां रोगियों को दी जाती हैं। कई बार तो निजी फर्मासिस्ट भी 'मांगपत्र' पर दवाइयां नहीं देते यदि सीजीएचएस उन्हें समय से भुगतान न करे। इलाज शुरू करने की बजाय सीजीएचएस औषधालयों द्वारा इन रोगियों को दवाइयों के लिए इंतजार करने पर विवश किया जाता है। इनसे वृद्धों और नवजात शिशुओं का स्वास्थ्य और प्रभावित होता है तथा वे निजी औषधालय जाने को बाध्य होते हैं।

भारत और विशेषकर दिल्ली में मधुमेह काफी फैला हुआ है। लेकिन सीजीएचएस इस घातक बीमारी के इलाज हेतु प्रशिक्षित और योग्य डाक्टरों की तैनाती नहीं करता। मधुमेह पीड़ितों के उपचार हेतु आवश्यक चिकित्सीय उपकरण और दवाइयां आसानी से उपलब्ध नहीं हैं। मधुमेह के रोगियों का उपाचार करने वाले चिकित्सक सप्ताह में केवल एक दिन उपलब्ध होते हैं। यहां तक कि सीजीएचएस औषधालयों में संसद सदस्य भी इस तकलीफ से नहीं बच पाते। डाक्टरों और दवाइयों की अनुपलब्धता से काफी तकलीफ होती है।

अत: मैं केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्री से सीजीएचएस औषधालयों का औचक निरीक्षण करने और उनके कार्यकरण को सुचारू बनाने का आग्रह करता हूं ताकि केन्द्र सरकार के असहाय कर्मचारी लाभान्वित हो सकें।

(अठारह) पंजाब के फिरोजपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में सीमा क्षेत्र के किसानों के सामने आ रही समस्याओं को हल किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री जोरा सिंह मान (फिरोजपुर): महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र फिरोजपुर, पंजाब एक सीमावर्ती क्षेत्र है, जो कि लगभग 300 किलोमीटर लम्बा है और बिल्कुल कन्ट्रोल लाइन के साथ-साथ है। यही कारण है कि मेरा क्षेत्र फिरोजपुर विकास में बहुत पीछे है। न तो यहां कोई संयंत्र और न ही कोई शिक्षा के अच्छे स्रोत हैं। यहां बेरोजगारी, गरीबी, अशिक्षा बहुत ज्यादा है। दो बड़ी हिंद-पाक लड़ाईयां 1965 और 1971 का सामना भी मेरे क्षेत्र के लोग कर चुके हैं। इन लड़ाइयों ने तो फिरोजपुर को तबाह कर दिया है। इसके अलावा सतलुज नदी भी मेरे क्षेत्र के साथ-साथ चलती है। बार-बार बाढ़ का सामना भी हम कर चुके हैं। इन कारणों के चलते मेरा इलाका बहुत पीछे है। जो थोड़ा बहुत है, वह किसानों पर निर्भर है। सीमा के साथ-साथ कांटेदार तार लगायी गयी है, परंतु इस तार के पार बहुत सारे किसानों की जमीनें हैं। मेरे इलाके के इन किसानों की कुछ समस्यायें हैं, वो आपके सामने रखना चाहता हूं।

एक तो इन किसानों को बी.एस.एफ. की तरफ से तार के पार खेती के लिए जाने के लिये कम समय दिया जाता है। वह बढ़ाया जाये। इन गरीब किसानों के पास बहुत कम जमीनें हैं। इनको ज्यादा से ज्यादा केन्द्र सरकार मुआवजा दे। इस कांटेदार तार को पार करने के लिए गेट लगाये गये हैं। इन किसानों की सहूलियत के लिए अधिक से अधिक गेट खोले जायें ताकि इनको खेतों में जाने के लिए अधिक दूरी न तय करनी पड़े।

24 घंटे बिजली सप्लाई भी इनको दी जाये। इन किसानों की औरतें बड़ी संख्या में तार के पार काम करने के लिए जाती हैं, मगर उनकी तलाशी के लिए जाना पुलिस नहीं है। उसका प्रबंध किया जाये।

केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह इन सभी समस्याओं पर विशेष ध्यान दे।

(उन्नीस) रेलवे द्वारा सी बी एस ई से संबद्धता वाले चलाए जा रहे स्कूलों का उन्नयन किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

डा. के. धनराजू (टिंडिवनाम): महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि सामान्यत: रेलवे द्वारा चलाए जा रहे स्कूलों में बच्चों को दी जा रही शिक्षा का स्तर संतोषजनक नहीं है। देश में ऐसे अधिकांश स्कूल, आठवीं या दसवीं कक्षा तक के हैं। देश में रेलवे का नेटवर्क सबसे बड़ा है, लेकिन वहां शिक्षा का स्तर काफी नीचे है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूं कि आठवीं और दसवीं स्तर तक के लिए इन स्कूलों का स्तर बढ़ाकर सीनियर सेकेण्ड्री तक किया जाए और इन्हें केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड से संबद्ध किया जाए ताकि राष्ट्र के भावी कर्णधारों को अच्छे माहौल में बेहतर शिक्षा दी जा सके।

स्कूल भवन अच्छी स्थिति में नहीं हैं क्योंकि वे काफी पुराने हैं और कभी भी गिर सकते हैं। ऐसे स्कूलों में बच्चों को रखना काफी खतरनाक है और तत्काल ऐसे स्कूलों के नये भवनों के निर्माण की आवश्यकता है। यहां यह भी उल्लेख करना जरूरी है कि रेलवे कर्मचारियों के सभी और बाहरी विद्यार्थियों को निर्धारित 5% की सीमा तक बच्चों को प्रवेश देने के बाद यदि रिक्तियां रह

जाती हैं, तो नियमों में छूट न दिये जाने के कारण वे सीटें खाली रह जाती हैं। यदि नियमों में छूट दी जाये, तो और अधिक बाहरी विद्यार्थियों को रेलवे के स्कूलों में दाखिला मिलेगा।

(बीस) तमिलनाडु के कोयंबटूर जिले के पोल्लाची में प्रस्तावित इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उद्यान और वन्यजीव अभ्यारण्य में बेहतर अवसंरचनात्मक सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

डा. सी. कृष्णन (पोल्लाची): महोदय, मेरे पोल्लाची संसदीय क्षेत्र में अर्थात कोयम्बटूर जिले में पोल्लाची के अनईकाली रेंज (टी.ओ.पी. स्लिप) में इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय पार्क तथा वन्यजीव अभ्यारण्य की स्थापना किये जाने का प्रस्ताव है जो तमिलनाडु में दूसरा बाघ अभ्यारण्य होगा।

वन्यजीव अभ्यारण्य का कुल क्षेत्र 95,860 हेक्टेअर है। यह इंदिरा गांधी राष्ट्रीय पार्क पश्चिमी घाट पहाड़ियों में समुद्र तल से 1400 मीटर की ऊंचाई पर स्थित है। यहां संकटापन लायन-टेल्ड मकाऊ के अलावा बाघ, पैंथर, हाथी, बोदा, तेंदुआ, सूअर, गवल, बंदर, नेवला, रस्टीस्पाटेड कैंट, बोनेट मकाऊ, कामन लंगूर, नीलगिरी लंगूर, बड़ी गिलहरी, उडने वाली गिलहरी पाये जाते हैं।

मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि अनाईमाली क्षेत्र को सर्वश्रेष्ठ वन्यजीव अभयारण्य के रूप में विकसित किया जाये ताकि घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों को आकृष्ट किया जा सके।

मैं सरकार से यह अनुरोध भी करता हूं कि वन में जीव-जंतुओं हेतु बुनियादी सुविधायें विकसित की जाएं, जंगल भर में जलाशय स्थापित किए जाएं ताकि वन्यजीव पानी की तलाश में मानव बस्ती में न आयें।

इसके अलावा, वनों के आस-पास स्थित पर्वतीय जनजातीय बस्तियों और अन्य आवासीय इलाकों की सुरक्षा हेतु तार-बाड़ लगाने की उपयुक्त व्यवस्था की जाए।

अपराह्न 2.11 बजे

*अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 2005-2006 और *अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 2002-2003

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब हम अनुपूरक अनुदानों की मांगें और अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (रेल) संबंधी मद संख्या 13 और 14 को एक साथ लेंगे।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 16 के सामने दिखाए गये मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2006 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई 2005-06 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई अनुपूरक अनुदानों की मांगों की राशि (रु.)
16	परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	300,00,10,000
	रेलवे निधियां	125,00,00,000
	रेलवे संरक्षा निधि	30,000
	जोड़	425,00,40,000

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

''कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 14, 15 और 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।''

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई 2002-03 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेलवे)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई अतिरिक्त अनुदानों की मांगों की राशि (रु.)
14	निधियों में विनियोग	211,15,37,616
15	सामान्य राजस्व की लाभांश-सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण का भुगतान तथा अतिपूंजीकरण का परिशोधन	18,29,78,566
16	परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	विशेष रेल संरक्षा निधि	89,96,61,642
	जोड़	319,41,77,824

उपाध्यक्ष महोदय: श्री लक्ष्मण सिंह बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट में जो व्यय का उल्लेख किया गया है, उसमें अधिकतर जो व्यय किया गया है वह रिपेयर और मेंटिनेंस में खर्च किया गया है और जो एप्रोपियेशन बिल रेल मंत्री जी लाए हैं, उसमें एक बिल 383.64 करोड़ का और दूसरा बिल 425 करोड़ का है। उसमें बजट में रिपेयर और मेंटिनेंस के लिए राशि दी गई है, उससे 320 प्रतिशत अधिक खर्च हुआ है। उसे पास कराने के लिए मंत्री जी संसद में बिल लाए हैं। रेल रिपेयर मेंटिनेंस सुरक्षा की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। लेकिन अगर हम रेलवे को अत्याधुनिक बनाएं तो प्रति वर्ष बजट से 320 प्रतिशत अधिक रिपेयर मेंटिनेंस पर खर्च होते हैं, इसकी आवश्यकता नहीं पड़ेगी और मंत्री जी को सदन में बार-बार मंजूरी लेने के लिए नहीं आना पड़ेगा। मंत्री जी ने जब रेल बजट पर भाषण दिया था और जब वे इंटिग्रेटिड रेलवे मार्डेनाइजेशन प्लान की चर्चा कर रहे थे तो उन्होंने एक शेर पढ़ा था-सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए। रेलवे की सूरत बदलेगी या नहीं यह समय बताएगा, लेकिन संसद में हंगामा करके आपने प्रजातंत्र की सूरत बदल दी है, उसके बारे में विचार करिए और जो प्रजातंत्र का गला आपने बिहार में घोंटा है, उसके बारे में विचार करिए। ...*(व्यवधान)*

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे को आधुनिक बनाने के लिए और रेलवे की आमदनी बढ़ानी है। आज जब भारत द्वारा विश्व व्यापार संधि पर हस्ताक्षर करने के बाद जो निर्यात बढ़ाने का लक्ष्य हमारे सामने है, उसे पूरा करने के लिए कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया का गठन वर्ष 1988 किया गया। सौ करोड़ रुपया कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया को दिया गया और आज उसका महत्व और अधिक बढ़ जाता है क्योंकि हमारा व्यापार बढ़ रहा है। हमारा आयात और निर्यात बढ़ रहा है और आने वाले समय में विश्व के अंदर भारत एक शक्ति बन कर उभरेगा। हमें रेलवे को जो मूलभूत सुविधाएं देनी चाहिए, उस पर हमें विशेष ध्यान देना पड़ेगा।

आज आवश्यकता है कि देश के पिछड़े प्रदेश और ऐसे प्रदेश जहां कृषि उत्पादन बढ़ाने की अपार संभावना है वहां आपको ड्राइ पोर्ट्स बनाने पड़ेंगे, जैसे गुजरात में 5283 किलोमीटर रेलवे लाइन, महाराष्ट्र में 5497 किलोमीटर रेलवे लाइन और मध्य प्रदेश में 4850 किलोमीटर रेलवे लाइन है और इन राज्यों ने ड्राइ पोर्ट्स

बनाने के लिए प्रस्ताव भेजे हैं और जो उद्यमी हैं उनको कस्टम क्लियरेंस की सुविधा दी जाए। उनको मूलभूत सुविधाएं दी जाएं, जिससे ड्राई पोर्ट्स से वे सीधा निर्यात कर सकें। स्पेशल एक्सपोर्ट जोन बनाने की केंद्र सरकार की योजना है। एग्रीकल्चर एक्सपोर्ट जोन बनाने की योजना केंद्र सरकार की है और ये इसलिए नहीं बन पा रहे हैं क्योंकि वहां जो मूलभूत सुविधाएं देनी हैं, वे सुविधाएं केंद्र सरकार नहीं दे पा रही है, इसलिए इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। इन तीनों राज्यों और अन्य राज्यों ने केंद्र सरकार के पास ड्राई पोर्ट्स बनाने के प्रस्ताव भेजे हैं और मुझे विश्वास है कि इसे गंभीरता से लिया जाएगा।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, पूर्वोत्तर राज्यों की ओर अगर हम देखें, तो वहां बहुत कुछ करना बाकी है। अभी तक हमने केवल 2 किलोमीटर रेल लाइन मिजोरम में बनाई है, नागालैंड में केवल 13 किलोमीटर रेल लाइन बनाई है और मणिपुर में, जहां रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी गए थे, वहां केवल 1 किलोमीटर रेल लाइन बनी है। सिल्चर में जिरीबांग ट्रैक को बनाने का आपने आश्वासन दिया है। इसका निर्माण आप प्राथमिकता के आधार पर करें।

महोदय, अभी मणिपुर में जब ब्लाकेड हुआ था, तो हमारी पार्टी ने स्थिति का अध्ययन करने के लिए वहां एक संसदीय दल भेजा था। उसमें मैं स्वयं भी गया था. वहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता है क्योंकि वहां जो नैशनल हाइवे है, उसे बन्द कर दिया गया जिसके कारण मणिपुर में गैस का सिलेंडर 700 रुपए में बिका, दवाइयों की कमी हो गई और वहां के लोगों को बहुत कठिनाई में एक-डेढ़ महीने निकालने पड़े। कल हमने अखबारों में पढ़ा है कि मणिपुर का ब्लाकेड हट गया है। मणिपुर को रेल लाइन से जोड़ना बहुत आवश्यक है।

महोदय, पूर्व सरकार ने बायोडीजल निर्माण कर के उसे रेलवे में उपयोग करने की योजना बनाई थी। रेलवे की परती भूमि में रतनजोत का प्लांटिशन कराने की योजना थी। आप रतनजोत से ही बायोडीजल का निर्माण नहीं कर सकते हैं, बल्कि सड़ी हुई मक्का और सड़ी हुई ज्वार से भी बायोडीजल बनता है। गांवों में सड़ी हुई मक्का और सड़ी हुई ज्वार को पशुओं को खिलाया जाता है। इन दोनों से भी आप बायोडीजल का निर्माण कर सकते हैं, लेकिन इस ओर आपका ध्यान नहीं है। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर विशेष ध्यान दें।

महोदय, आजकल डीजल के जिस तेजी से दाम बढ़े हैं उससे पूरा जनजीवन प्रभावित हुआ है, रेलवे की इकनौमी प्रभावित हुई है और आगे और ज्यादा होगी। अभी बाम्बे हाई में जो दुर्घटना घटी है उससे उत्पादन घटा है। इसलिए और ज्यादा आवश्यक है कि आप बायोडीजल की तरफ ध्यान दें और देश में जो लाखों हैक्टेयर परती भूमि पड़ी है उस पर रतनजोत का प्लांटिशन कर के बायोडीजल का निर्माण करें। इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों के साथ योजनाएं बनाएं और ज्यादा से ज्यादा परती भूमि पर रतनजोत का उत्पादन कीजिए और उससे बायोडीजल का निर्माण कीजिए।

महोदय, रेल मंत्री जी ने एक शेर और पढ़ा था-

उठना है और भी ऊपर, ऊंचाइयां पुकारतीं
हैं अपार क्षमताएं, आशाएं तुम्हें निहारतीं

रेलवे के ऊपर इंडियन रेलवे फायनेंश्यल कार्पोरेशन का 18,409 करोड़ रुपए का कर्ज है। अगर कर्जे का बोझ-बढ़ाकर ही ऊपर उठना है, तो इसमें मुझे ज्यादा नहीं कहना, लेकिन दुर्भाग्य है कि आपने अपने संबोधन में यह नहीं कहा है कि इस कर्जे को कैसे कम किया जाएगा। इसलिए इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है जिससे रेलवे की वित्तीय स्थिति सुदृढ़ हो। इसके साथ ही साथ जो वित्तीय व्यवस्था है, जो आडिट की व्यवस्था है, जो वित्तीय नियम हैं, उनका सख्ती से पालन होना चाहिए जिससे रेलवे पर आर्थिक बोझ कम पड़े और रेलवे का घाटा कम हो सके।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की सुरक्षा, एक बहुत महत्वपूर्ण विषय है। जितनी रेल दुर्घटनाएं होती हैं उनमें से 85 प्रतिशत दुर्घटनाएं मानवीय चूक के कारण होती हैं। कर्मचारियों और अधिकारियों के लिए आपका जो ट्रेनिंग प्रोग्राम है, उसकी ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। आप विदेश से रेलवे के कर्मचारियों को बुलाकर यहां फ्री में ट्रेनिंग दे रहे हैं। इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन क्या आपने मानव संसाधन विकास मंत्रालय से मिलकर ट्रेनिंग देने का कोई ठोस प्रोग्राम बनाया है जिससे रेल दुर्घटनाएं न घटें? अब मुझे पता नहीं कि अर्जुन सिंह जी के साथ आपकी क्या ईक्वेशन है, लेकिन जहां तक मुझे जानकारी है, आपने मानव संसाधन विकास मंत्रालय से मिलकर रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों को ट्रेनिंग देने का कोई ठोस कार्यक्रम नहीं बनाया है। यदि ऐसा कोई कार्यक्रम बनाया है, तो आप अपने संबोधन में इस विषय में बताएं। अगर बनाया है तो मुझे विश्वास है कि आप अपने सम्बोधन में इस सम्बन्ध में बताएंगे।

रेलवे सेफ्टी फंड में 17 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिससे पुराने पुलों का और पुराने ट्रैकों की मरम्मत की जावेगी। यह बहुत अच्छी बात है। इसी राशि से आप उन्हें ट्रेनिंग के लिए भी अलग से पैसा निकालें, क्योंकि 85 प्रतिशत दुर्घटनाएं मानवीय चूक के कारण हुई हैं, इसलिए ट्रेनिंग पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

[श्री लक्ष्मण सिंह]

जो आम राय रेल विभाग में है, वह यह है कि मंत्री जी का अधिक ध्यान बिहार में ज्यादा है और विभाग में कम है। यह एक आम राय है, आम चर्चा है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है। अभी बिहार में चुनाव आ रहे हैं तो आपका ध्यान स्वाभाविक रूप से बिहार में ज्यादा रहेगा। हमें इस बात की शंका है कि कहीं रेलवे बोर्ड छपरा से तो नहीं चलेगा, रेलवे बोर्ड रेल भवन से ही चलना चाहिए।

रेलवे के जो योग्य अधिकारी हैं, आज उनमें निराशा है, क्योंकि एक राजनैतिक तरीके से उनको हटा दिया गया है। अगर कोई काबिल अधिकारी भी था और नीतीश जी के साथ था तो उसको हटा दिया गया है, क्योंकि वह नीतीश जी के साथ था। इस मानसिकता से काम करना उचित नहीं है, हमें हमारे सोचने का दायरा थोड़ा बढ़ाना पड़ेगा, जिससे कि रेलवे का नुकसान न हो। ...*(व्यवधान)* रेलवे बोर्ड को और प्रभावी बनायें, उनको और अधिकार दें। जो काबिल अधिकारी हैं, उनको काम करने की स्वायत्तता दें, जिसके अच्छे परिणाम सामने आ सकें।

अन्त में मैं यही कहना चाहूंगा कि आप जब अगली बार सदन में कोई प्रस्ताव लेकर आयें तो उसमें यह विशेष ध्यान रखिये कि हमारे देश का निर्यात बढ़ाने के लिए हम ड्राई पोर्ट्स ज्यादा से ज्यादा कैसे खोल सकते हैं, उसके लिए आप पैसा मांगिये। बायोडीजल को बढ़ावा देने के लिए आप पैसा मांगिये। ये सब प्रस्ताव लेकर अगर आप आएंगे तो हमें विश्वास है कि अच्छे परिणाम हमारे सामने आएंगे। हमारे साथी दुष्यन्त सिंह जी बता रहे हैं कि रामगंज मण्डी-भोपाल रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हुआ, उस पर कुछ बजट भी दिया है, लेकिन कुछ ज्यादा पैसा अभी नहीं दिया है। राजस्थान और मध्य प्रदेश पिछड़े प्रदेश हैं, वहां से यह रेलवे लाइन निकलती है। वहां जो पड़त भूमि है, बहुत सारी पड़त भूमि से ही रेलवे लाइन निकलती है। वहां रेलवे लाइन डालने से लाखों हैक्टेयर पड़त भूमि का विकास होगा और जैसा मैंने बताया, रतनजोत की खेती भी वहां हो सकती है, उसका लाभ भी वहां के क्षेत्रीय लोगों को मिलेगा।

मध्य प्रदेश का जहां तक सम्बन्ध है, वहां मक्सी शाजापुर जिले में है, वहां के एक ओवरब्रिज के लिए लोगों ने काफी आवेदन दिये हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग पर वह ब्रिज बनना चाहिए, क्योंकि ब्रिज की कमी से वहां यातायात अवरुद्ध होता है।

मेरे और भी बहुत सारे सुझाव हैं, लेकिन समय के अभाव में मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा, क्योंकि और भी वक्ताओं को बोलना है। मुझे विश्वास, है कि रेल मंत्री जी ने मेरी बात ध्यान से सुनी है और उनका वे उत्तर देंगे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, मद संख्या 13 और 14 पर चर्चा के लिए चार घंटे का समय नियत हैं। मेरे पास भाषण देने वाले माननीय सदस्यों की बहुत बड़ी सूची है। अत: संसदीय कार्यवाही में हिस्सा लेने वाले माननीय सदस्यों से मैं समय का ध्यान रखने और केवल 5 मिनट बोलने का अनुरोध करुंगा।

[हिन्दी]

इसलिए 5-5 मिनट लेना ही काफी है।

[अनुवाद]

श्री के.वी. तंगबालु (सेलम): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2005-06 के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) पर बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद।

महोदय, सर्वप्रथम मैं देश में रेल प्रणाली के विकास में गतिशील भूमिका निभाने के लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं। उन्होंने रेलवे को नई दिशा भी दी है। इसके क्रियान्वयन के पश्चात् प्रणाली बहुत पारदर्शी तरीके से काम करेगी, हालांकि वे भारत में बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, फिर भी हमें आशंका है और खेद है कि जहां तक रेलवे का प्रश्न है, तमिलनाडु को उसका उचित हिस्सा नहीं मिला है।

बजट में माननीय केन्द्रीय मंत्री ने तमिलनाडु राज्य में विभिन्न विकास कार्यों के लिए 410 करोड़ रुपये की घोषणा की थी। तमिलनाडु के पूर्व मुख्य मंत्री डा. के.एम. करुणानिधि की अध्यक्षता में हमने यूपीए की अध्यक्ष से अनुरोध किया। राज्य में सभी 40 लोक सभा सदस्यों ने अपने संसदीय क्षेत्रों और सत्ता में आने से पहले लोगों से किये गये वादों से संबंधित कई महत्वपूर्ण परियोजनाओं के बारे में कई प्रस्ताव सौंपे थे। डा. के.एम. करुणानिधि ने एक व्यक्तिगत पत्र लिखा है और तमिलनाडु के लोगों से की गई प्रतिबद्धता के अनुसार हमारे यूपीए सरकार के गठबंधन वाले सभी सहयोगी दलों ने संयुक्त रूप से ज्ञापन दिया। 40 सदस्यों वाले हमारे ब्लाक ने संयुक्त रूप से आपसे मुलाकात की और विभिन्न परियोजनाओं पर आपके साथ चर्चा की; लेकिन अभी तक हमें न्याय नहीं मिल पाया है।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे हमारे द्वारा प्रस्तुत परियोजनाओं पर विचार करें। यह तमिलनाडु के लोगों की आकांक्षायें हैं। विशेषकर सलेम मंडल की मांग बहुत दिनों से लंबित है। चालीस वर्षों से अधिक समय से सलेम मंडल की मांग होती रही है। करीब 9 जिले अर्थात् सलेम, धर्मापुरी, कृष्णगिरी,

ईरोड, नामाक्कल, कोयम्बटूर, नीलगिरी आदि इस क्षेत्र के अखण्ड हिस्से हैं लेकिन यें पालाक्कड़ मंडल से जुड़े हैं। उत्तरोत्तर सरकारों ने इन आकांक्षाओं को पूरा नहीं किया। इस समय हमारा आपसे आग्रह है कि हम पालाक्कड़ मंडल के विरुद्ध नहीं हैं, हम केरल के अपने मित्रों के खिलाफ नहीं हैं। हम केवल यह चाहते हैं कि जो क्षेत्र सलेम रेंज में हैं-जैसा कि मैंने नौ जिलों का उल्लेख किया-को अलग करके एक मंडल बनाया जाए। इससे उस क्षेत्र के लोगों की आकांक्षाएं पूरी होंगी। यह तमिलनाडु राज्य में सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्रों में से एक है। इसी के साथ, पलक्कड़ मंडल को केरल में ही रहने दें। हमें इस पर कोई आपत्ति नहीं है; हम आपसे विभाजन करने अथवा मंडल को पूर्णतः बंद करने के लिए नहीं कह रहे हैं। पलक्कड़ मंडल को बने रहने दें; केरल के दोस्तों को इस सुविधा का लाभ उठाने दें। हम इसके विरुद्ध नहीं हैं। यह बिल्कुल स्पष्ट है। साथ ही, वे जितना अतिरिक्त क्षेत्र चाहते हैं, हम दे सकते हैं। हमें इस पर भी कोई समस्या नहीं है। इसी प्रकार, वे भी हमारे क्षेत्र को हमारे क्षेत्राधिकार में, हमारे विकास में कोई दखलअंदाजी नहीं करें। वास्तव में, त्रिवेंद्रम मंडल में कन्याकुमारी है। तिरूनेलवेली जिला भी उस क्षेत्र का एक भाग है। वे सब वहां हैं। हम उसकी मांग नहीं कर रहे हैं। इसे वही रहने दें। तकनीकी तथा शैक्षणिक रूप से एक सुलभ मंडल बनाना होगा तथा इसके लिए सलेम ही एक स्थान है। इस मंडल हेतु सलेम ही एक उपर्युक्त स्थान है। यही हमारा अनुरोध है। हमारे सभी नेताओं ने तथा हमारे सभी माननीय चालीस सदस्यों ने आपसे अनुरोध किया; अब मैं आपसे इस संबंध में घोषणा करने की अपील करता हूं। सभी चालीस सदस्य केवल एक मंडल बनाने के लिए कह रहे हैं। हमारे नेताओं ने तथा सभी सदस्यों ने आपसे अनुरोध किया है।

इस मांग को अब तक पूरा नहीं किया गया है। पिछले डेढ़ वर्ष से उस क्षेत्र के लोगों का मुझ पर तथा मेरे सहयोगियों पर दबाव है। राजनीतिक दलों सहित सभी लोगों की यह राय है कि यह हमें मिलना चाहिए। लोग चाहते हैं कि हम आगे आए तथा आंदोलन का नेतृत्व करें। उनकी यही मांग है। हम लोगों से कहते आ रहे है कि यह हमारी सरकार है, वह हमारे मंत्री है, वह पिछड़े वर्ग के लोगों के नेता हैं, तथा उन्हें पिछड़े वर्गों की चिन्ता है। हम लोगों को यही बताते आ रहे हैं। यदि यह शीघ्र नहीं किया गया तो, हमें सड़कों तथा रेलवे प्लेटफार्मों पर जाकर आंदोलन शुरू करना पड़ेगा। महोदय, यह स्थिति है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर विचार करें।

रेल मंत्रालय में हमारे माननीय राज्य मंत्री, श्री वेलु ने सलेम का दौरा किया। वास्तव में, उन्होंने वहां के लोगों की भावनाओं को समझा। वह विभिन्न क्षेत्रों की मांगों को भी जानते हैं जैसे कि बेडिनायकमपट्टी में भूमिगत पुल। श्री वेलु ने इस क्षेत्र का दौरा किया तथा लोगों की दुर्दशा देखी। इस क्षेत्र में 12,000 से अधिक लोग प्रभावित हैं। लगभग 14 गांव प्रभावित हैं। लोग इस मार्ग का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से इस पुल के संबंध में घोषणा करने का अनुरोध करता हूं तथा इसे शीघ्र कार्यान्वित किया जाये।

रेल ठपरि-पुल कार्यक्रम के संबंध में, हमने माननीय मंत्री से चर्चा की थी। राज्य सरकार रेल उपरि-पुल कार्यक्रम का वित्तपोषण करने की स्थिति में नहीं है। केन्द्र सरकार के रेल विभाग को इन रेल उपरि पुल कार्यक्रमों को वित्तपोषित करना होगा और राज्य सरकार का जो भी हिस्सा होगा, केन्द्र सरकार इसे राज्य सरकार को दी जाने वाला निधि में से काट सकती है। यह सबसे आसान तरीका है। राज्य सरकार से कहने की बजाय, रेल विभाग इन रेल उपलि पुलों का सीधे स्वयं निर्माण कर सकता है।

ओमालर पुल के संबंध में हमारे मंत्री पहले ही उस स्थान का दौरा कर चुके हैं तथा उन्होंने कुछ कदम उठाए हैं, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। यह कार्य शीघ्र पूरा होना चाहिए तथा इसके लिए, केन्द्र सरकार से निदेश दिया जाना चाहिए।

सलेम-करूर एक अन्य लाइन है। यह उपेक्षित क्षेत्रों में से एक है। कार्य चल रहा है परन्तु वहां कई समस्याएं हैं। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री करूर-सलेम लाइन के संबंध में लंबित समस्याओं के समाधान हेतु, संसद सदस्यों तथा स्थानीय लोगों की एक बैठक बुलाएं। केवल यही एक तरीका है।

सलेम-विरुधाचलम लाइन के लिए रेलवे ने 45 करोड़ रुपये स्वीकृत किए हैं। मैं उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। शेष लाइन, अट्टूर-सलेम, महत्वपूर्ण है। यह मांग भी पूरी नहीं की गई है। इसलिए मैं, माननीय मंत्री से इस बजट में अथवा तत्पश्चात् इस लाइन हेतु निधियां उपलब्ध कराने तथा सलेम-विरुधाचलम बड़ी लाइन के निर्माण की मांग को पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, तीन रेलवे फाटक हैं जो उन कृषकों की चिंता का विषय है, जिन्हें अनिवार्य रूप से अन्य क्षेत्रों में जाना पड़ता है। वे हैः कानावईपुरूत्तुर, 110 बी-292/9-11; उत्तमसोलापुरम, 115ए/341/6-8; तथा मेटुपट्टी एम. पेरूमापलायम, जो सलेम से 18 किलोमीटर दूर है। ये तीन फाटक इस क्षेत्र के लोगों के लिए भारी चिंता का विषय हैं। इनमें से प्रत्येक स्थान पर 30,000 से अधिक लोगों को लाइन पार करनी होनी है। यहां बिना चौकीदार वाले फाटक भी हैं। आपने अभी हाल ही में सभी बिना चौकीदार वाले फाटकों को बंद करने के आदेश दिए हैं जिससे लोगों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है।

[श्री के.पी. तंगबालु]

महोदय, मंत्री महोदय ने मुझे एक पत्र भेजा है। एमपीलैड निधि से धनराशि का आबंटन किया जाए। इस प्रयोजनार्थ केन्द्र सरकार अथवा पंचायतें 90 लाख रुपये दे सकती हैं। आप राज्य सरकारों तथा उनकी स्थिति के बारे में अवगत हैं। किसी भी पंचायत के पास भुगतान हेतु 90 लाख रुपये नहीं होंगे। पंचायतें वेतन भाग को पूरा करने की स्थिति में भी नहीं हैं। यदि एक परियोजना हेतु सदस्यों को अपने एम पी लैड निधि से धनराशि का भुगतान करना पड़ेगा तो अन्य कार्यों का क्या होगा? यह वास्तविक समस्या है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करुंगा कि वे इन तीन फाटकों को स्वयं रेलवे बोर्ड द्वारा वित्तपोषित करायें तथा आवश्यक आदेश भी दें।

हमने सलेम में मुलावाड़ी; अयोध्यापट्टनम फाटक तथा मुट्टामपट्टीम फाटक पर रेलवे उपरि पुल की मांग की है। माननीय मंत्री उन स्थानों को अच्छी तरह जानते हैं तथा उन्होंने उनका दौरा भी किया था इन रेलवे उपरि पुलों को बड़ी लाइन प्रस्ताव से जोड़ा जाना चाहिये। इसके साथ-साथ, वझापड़ी, करीपट्टी, आयोध्यापट्टनम, पेढानाइकन पलायम और पुथराकोट्टन पलायन में स्टेशन स्थापित किए जाने चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया भाषण समाप्त करें।

श्री के.वी. तंगबालु: महोदय, मैं सिर्फ दो मिनट लूंगा।

काम में तेजी लानी होगी इस समय वहां पर कोई स्टेशन नहीं है। वहां स्टेशन की आवश्यकता है क्योंकि वहां बहुत से लोग यात्रा करते हैं। इसी प्रकार, सलेम-बेंगलोर भी दूसरी महत्वपूर्ण बड़ी लाइन है। इस क्षेत्र में भी, अनेक दैनिक यात्री सलेम से बैंगलौर तथा उससे आगे मुंबई तक जाते हैं। इस पर शीघ्र विचार किए जाने की आवश्यकता है।

माननीय राज्य मंत्री, श्री आर. वेलु ने मेट्टूर तथा अतूर का दौरा किया था। उन्होंने स्वयं सलेम तथा मेट्टूर के बीच यातायात को देखा। तुरंत एक यात्री रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। इसी प्रकार, सलेम तथा अतूर के बीच, बड़ी लाइन बिछाने का कार्य चलाया जाना चाहिए, लेकिन इस समय यात्री रेलगाड़ी को रोका नहीं जाना चाहिए। इसे तुरंत जोड़ा जाना चाहिए। इससे एक प्रमुख समस्या का समाधान होगा। मैं सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं। मैं एक बार पुनः, इस बात पर बल देता हूं कि सलेम मंडल का निर्माण राज्य के 40 संसद सदस्यों का प्रमुख अनुरोध है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह इस पर तत्काल विचार कर एक घोषणा करें।

रेल विभाग में आरक्षण नीति के संबंध में मेरा केवल एक अनुरोध है। मंत्री महोदय, के पिछड़े वर्ग का नेता होने के कारण मैं उन्हें यह बताना चाहूंगा कि हालांकि हमने 27 प्रतिशत आरक्षण लागू कर दिया है, किन्तु रेलवे में पिछड़े वर्ग के समुदाय के लिए आरक्षित पदों को भरा नहीं गया है। अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा अन्य पिछड़े वर्गों को वरीयता दी जानी चाहिए। अ.जा., अ.ज.जा. तथा अ.नि.व. हेतु आरक्षण नीति को लागू करने में कोई कोताही नहीं बरती जानी चाहिए। मैं आपसे एक विशेष पैकेज की घोषणा करने तथा विशेष अभियान अ. जातियों, अ.ज. जातियों तथा अन्य पिछड़ा वर्ग श्रेणियों के प्रति दायित्व को पूरा करने के लिए चलाने का अनुरोध करता हूं। कृपया इसे अपने विभाग में लागू करें।

महोदय, मेरे पास अधिक समय नहीं है, परन्तु मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे सलेम मंडल के सृजन पर विचार करें और अपना उत्तर देते समय इसकी घोषणा करें।

श्री पी. करुणाकरन (कासरगोड): मैं हमारे माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किए गए प्रस्ताव का समर्थन करता हूं। मैं इसका समर्थन इसलिए कर रहा हूं क्योंकि हमने रेल बजट पर विस्तार से चर्चा की है। हमारे रेल मंत्री ने कुछ महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं।

रेल मंत्री को बधाई देते हुए मैं भारतीय रेल के सामने आ रही कुछ समस्याओं के बारे में बताता हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित किसी मुद्दे पर चर्चा नहीं करना चाहता। क्योंकि मैं आम विषय पर बोलने जा रहा हूं अतः मुझे विश्वास है कि आप मुझे कुछ और समय देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं विवश हूं। मैं आपको अधिक समय नहीं दे सकता। मुझे खेद है।

श्री पी. करुणाकरन: हमारे सामने रेलवे की संरक्षा सबसे महत्वपूर्ण मुद्दा है। दुर्घटनाओं के विषय में बहुत सी रिपोर्ट आती हैं। हमारे पास सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में भी कुछ रिपोर्ट हैं।

महोदय, रेलवे में पहले 70 लाख कर्मचारी थे। अब उनकी संख्या घटकर 30.5 लाख रह गई है। निःसंदेह इसका उत्तर यह हो सकता है कि यह कम्प्यूटरीकरण और आधुनिकीकरण के कारण हुआ है। परन्तु हम जानते हैं कि कुछ क्षेत्रों में श्रम शक्ति के कम होने से रेल के दिन प्रतिदिन का प्रशासन कमजोर होगा। विशेषकर संरक्षा क्षेत्र में, कर्मचारियों की संख्या में कमी न की जाए। इस संख्या को बनाए रखा जाए। हम जानते हैं कि अधिकारियों,

चालकों और कभी-कभी गार्डों की लापरवाही के कारण दुर्घटनाएं होती हैं परन्तु हमें कड़ी कार्यवाही करनी होगी।

ऐसे बहुत से उदाहरण हैं जहां अवसंरचना की कमी के कारण दुर्घटनाएं हुई हैं विशेषरूप से रेल उपरि पुलों और पैदल यात्रियों के लिए उपरि पुलों की कमी के कारण जो बहुत महत्वपूर्ण हैं जैसा कि अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है। जब हम रेल उपरि पुलों के कार्य को देखते हैं तो पाते हैं कि उनका बहुत सा कार्य अधूरा पड़ा है। हालांकि हमने पिछले बजट में भी धनराशि दी थी, परन्तु बहुत से रेल उपरि पुलों तथा पैदल यात्रियों के लिए उपरि पुलों के निर्माण का कार्य अभी तक आरंभ नहीं हुआ है। अत: सरकार को लोगों की सुरक्षा के कार्य को रेलवे की जिम्मेदारी मानना चाहिए क्योंकि प्रत्येक यात्री रेलवे को भुगतान कर रहा है। उदाहरण के लिए, साधारण टिकट के लिए रेलवे 1 रुपया वसूल कर रहा है। द्वितीय श्रेणी टिकटों के लिए यह 2 रुपये, 3 रुपये 5 रुपये और 10 रुपये वसूल कर रहा है। अत: यह रेलवे की जिम्मेदारी है।

नि:संदेह, यह एक अच्छी बात है कि हम बड़ी योजनाओं के विषय में सोचते हैं परन्तु साथ ही रेल उपरि पुलों का निर्माण करना, प्लेटफार्मों पर छत डालना जैसे प्राथमिक मुद्दों और इसी प्रकार के अन्य सभी मुद्दों को अधिक महत्व नहीं दिया जाता विशेषकर केरल के मामले में। अत:, मेरा यह विचार है कि एक निश्चित समयावधि में इन कार्यों को पूरा करने के लिए एक योजना बनाई जाए। मेरा मानना है कि यह बहुत महत्वपूर्ण है।

अपने संरक्षा तन्त्र को मजबूत करने के लिए हमें आधुनिक तरीकों को अपनाना होगा। गार्ड और स्टेशन मास्टर मोबाईल फोन का इस्तेमाल नहीं करते हैं परन्तु रेल से यात्रा करते समय हम उनका इस्तेमाल कर सकते हैं। चालक, गार्ड और अन्य संबंधित व्यक्ति, जिन्हें समाचार तथा अन्य सूचना प्राप्त करने तथा उसे आगे प्रेषित करने की भी आवश्यकता होती है उनके पास ऐसी कोई सुविधा नहीं होती। अत: हमें रेलवे स्टेशनों और रेलगाड़ियों में अविलम्ब में कदम उठाने चाहिए।

मैं यहां यह भी उल्लेख करना चाहता हूं कि रेल खान-पान नीति भी बहुत महत्वपूर्ण है। रेल खान-पान नीति, 2005 की बहुत आलोचना हुई है। रेल संबंधी संसदीय स्थायी समिति ने भी इसकी आलोचना की है। समिति ने यह भी सुझाव दिया था कि संयुक्त संसदीय समिति इसकी विस्तार से जांच करे और उसमें जो भी खामियां पाई जाएं उन्हें दूर किया जाए और तभी रेलवे इस नीति को लागू करे। कर्मचारियों के लिए यह एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा बन गया है। खान-पान क्षेत्र में लगभग सात लाख कर्मचारी हैं; उनमें से 50,000 दक्षिण रेलवे में है और 7000 केरल में हैं। वे सभी अपनी नौकरियां खोने के भय से त्रस्त हैं। मैं माननीय मंत्री और रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि वह यह सुनिश्चित करें कि किसी भी कर्मचारी की नौकरी न जाए। यदि नए लाइसेंस भी जारी किए जाते हैं, और वर्तमान लाइसेंसधारक भी आगे सेवाएं देने के लिए तैयार हैं तो उन्हें नौकरी दी जानी चाहिए।

हमारे देश में रेलवे का 150 वर्षों का इतिहास है। जब हम रेलवे के बारे में सोचते हैं तो नि:संदेह हम अपने कुलियों के बारे में भी सोचते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं क्योंकि वह जब त्रिवेन्द्रम आए तो कुलियों द्वारा उनका स्वागत व अभिवादन किए जाते समय उन्होंने उनके द्वारा किए गए अच्छे कार्यों की प्रशंसा की। सरकार ने निजी पार्टियों को सामान लादने और उतारने का कार्य देकर इस क्षेत्र में नौकरियों में कमी करने की नीति अपनाई है। इसके परिणामस्वरूप, निर्धन लोगों के साथ समस्याएं आ रही हैं। लगभग दो लाख कुली और उनके परिवार जीविका के लिए रेलवे स्टेशनों पर अपनी नौकरियों पर निर्भर हैं। कभी-कभी उनके विषय में बोलने के लिए कोई नहीं होता। अत: कुलियों और उनके परिवारों के मुद्दे पर ध्यान देने की आवश्यकता है और उन्हें नौकरियों में बनाए रखने के कार्य का उचित महत्व दिया जाना चाहिए।

कोंकण रेलवे भारतीय रेल द्वारा विकसित किया गया एक महत्वपूर्ण रेल तन्त्र है। मैं सरकार को इसके लिए बधाई देता हूं। साथ ही यदि कोंकण रेलवे को स्थापित करने के प्रयोजन को पूरा करना है तो लाइनों का दोहरा किया जाना बहुत महत्वपूर्ण है। कालीकट से शोरनपुर तक लाइनों के दोहरीकरण का कार्य पूरा नहीं हुआ है। कासरगोड़ क्षेत्र में यह कार्य पूरा नहीं हुआ है। नेत्रवटी पुल एक बहुत महत्वपूर्ण पुल है। जब तक लाइनों के दोहरीकरण का कार्य पूरा नहीं होता है तब तक इस लाइन पर राजधानी और अन्य एक्सप्रैस रेलगाड़ियों के लिए चलना संभव नहीं है। यदि इस कार्य में विलंब होता है तो हमें प्रतिवर्ष लाखों रुपये का नुकसान होगा।

हमें लंबे मार्गों वाली रेलगाड़ियों के यात्रियों के बारे में सोचना चाहिए। यह बहुत खुशी की बात है कि इन रेलगाड़ियों में आरक्षित डिब्बों की संख्या बढ़ा दी गई है। पहले, लंबे मार्गों वाली सभी रेलगाड़ियों में दो सामान्य डिब्बे होते थे परन्तु अब उन्हें कम करके एक डिब्बा कर दिया गया है। के.के. एक्सप्रैस से हजारों यात्री त्रिवेन्द्रम से नई दिल्ली आते हैं। लंबे मार्गों वाली रेलगाड़ियों से हजारों यात्री कुर्ला से नेत्रावती की यात्रा करते हैं। कन्याकुमारी-बंगलौर एक्सप्रैस और जयन्ती जनता एक्सप्रैस से कई यात्री यात्रा करते हैं। जब हम सामान्य यात्रियों के बारे में सोचते हैं तो यदि उन रेलगाड़ियों में केवल एक सामान्य डिब्बा होगा तो उन लोगों के लिए गाड़ी में चढ़ना बहुत कठिन हो जायेगा। मुझे आशा है कि सरकार इस मुद्दे पर गंभीरता से विचार करेगी।

[श्री पी. करुणाकरन]

पार्सलों के संबंध में, पहले, यात्री लगभग सभी स्टेशनों से अपने पार्सल भेज सकते थे। रेलवे ने यह निर्णय लिया है कि अब पार्सल केवल उन्हीं स्टेशनों से भेजे जा सकेंगे जहां पर रेलगाड़ी कम-से-कम पांच मिनट के लिए रुकती हो। ऐसे अधिकांश स्टेशनों से जहां रेलगाड़ी पांच मिनट तक नहीं रुकती है, अब लोग अपने पार्सल नहीं भेज सकते। हम सांसदों ने इस मुद्दे पर माननीय मंत्री को अभ्यावेदन दिया था और उन्होंने आवश्यक आदेश दे दिए हैं। लेकिन इसे अब तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। जहां तक रेलवे का संबंध है, पार्सल प्रेषण बहुत महत्वपूर्ण है। लेकिन हमें लोगों की सुविधा के बारे में भी सोचना है। कुछ मामलों में, जब उन्हें अपने पार्सल भेजने होते हैं, तो उन्हें तीन या चार घण्टे यात्रा कर के वहां तक जाना पड़ता है, जहां गाड़ी पांच मिनट रुकती है।

एक अन्य सर्वाधिक महत्वपूर्ण मुद्दा यह है। पहले, रेलवे ने भारतीय खाद्य निगम की सुविधा और आवश्यकताओं के अनुसार रेकों को विभाजित करने की अनुमति दी हुई थी। लेकिन, अब, इससे इंकार किया जा रहा है। पहले कामगारों को एक रेक का माल उतारने के लिए 8 घण्टे मिलते थे, लेकिन अब दस घण्टे के अंदर उन्हें दो रेकों से माल उतारना होता हैं। इसका मतलब है कि उन्हें रात में 12 घण्टे काम करना होगा।

जहां तक सुविधाओं का संबंध है, डिब्बों में चोरी और डकैती विशेष रूप से महिलाओं और बच्चों के खिलाफ कई घटनाओं की सूचना मिली है। हमें केरल में पालघाट, त्रिचूर और अन्य स्टेशनों से कई शिकायतें मिली हैं। कई बार छात्रों और दूसरे लोगों पर भी हमला होता है। इसलिए, रेल मंत्रालय को लोगों को विशेष रूप से महिलाओं और छात्रों की सुरक्षा के लिए विशेष उपाय करने होंगे। आजकल, गाड़ी का आखिरी डिब्बा महिलाओं के लिए आरक्षित होता है। तथापि बेहतर यह होगा कि बीच का कोई डिब्बा महिलाओं के लिए आरक्षित किया जाए तो वे और अधिक सुरक्षित हो जायेंगी।

आखिर में जैसाकि मेरे माननीय साथी ने कहा, हम, संसद सदस्यों, केरल सरकार और सभी राजनैतिक दल केरल के विकास और त्रिवेन्द्रम में नया जोन बनाने के लिए अभ्यावेदन देते रहे हैं, इससे किसी को भी कोई कठिनाई नहीं होगी। इसलिए, मैं यहां उपस्थित दोनों माननीय मंत्रियों से इस मुद्दे पर विचार करने और इस संबंध में आज एक वक्तव्य करने का अनुरोध करता हूं, क्योंकि हम राष्ट्रीय स्तर पर कई योगदान भी करते हैं। इसलिए, रेल मंत्रालय को इस संबंध में अर्थात् त्रिवेन्द्रम में एक नए जोन की स्थापना को अधिक अहमियत देनी चाहिए।

श्री टी.के. हमजा (मंजेरी): महोदय, मैं इनका समर्थन करता हूं।

श्री पी. राजेन्द्रन (क्विलोन): महोदय, मैं भी इनकी बात का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात कहूं, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी मेरी बात को सुनें तो सही, वे तो सो रहे हैं।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): मैं आपकी बातों को ध्यान से सुन रहा हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: वे सो नहीं रहे हैं, सोने का बहाना कर रहे हैं।

श्री रामजीलाल सुमन: उपाध्यक्ष महोदय, मैं पहली बार समझा कि इसको ध्यान से सुनना कहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप कृपया बोलिए। आपने एक मिनट खो दिया है।

श्री रामजीलाल सुमन: उपाध्यक्ष महोदय, हम यहां रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगों पर यहां चर्चा कर रहे हैं और माननीय रेल मंत्री जी 425,00.40 लाख की अनुदान की मांगों की स्वीकृति इस सदन से चाहते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, पांच महीने पहले इस सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया गया था और वह सही मायने में पूरे वर्ष का एक आर्थिक लेखा-जोखा होता है। इतने दिनों के बाद रेल मंत्री जी रेलवे की पूरक अनुदानों के संबंध में इस सदन में स्वीकृति चाहते हैं, इस का सीधा मतलब यह है कि रेलवे द्वारा खर्च के जो आकलन किए गए थे, वे सही नहीं थे और इस लिहाज से मैं यह कह सकता हूं कि रेलवे की जो कुशल वित्तीय व्यवस्था होनी चाहिए थी, वह नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी लक्ष्मण सिंह जी ने रेलवे की सुरक्षा का जिक्र किया और उसके लिए भी यहां 0.30 लाख रुपए की व्यवस्था की गई है। मैं इस विवाद में नहीं जाना चाहता कि जो पहले रेल मंत्री जी थे, उनके जमाने में कितनी दुर्घटनाएं हुई या इस समय कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं, यह आंकड़ों का सवाल नहीं है। हमें इन आंकड़ों की बहस में नहीं जाना चाहिए। मैंने एक बार नहीं अनेक बार इस सदन में कहा है कि आंकड़ों से ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि लोग क्या समझते हैं, लोग क्या महसूस करते हैं, किसी भी संस्था या प्रतिष्ठान के किसी काम के बारे में आम आदमी की क्या राय है। उस लिहाज से मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि सुरक्षा की दृष्टि से जितनी विश्वसनीय रेल व्यवस्था होनी चाहिए, उतनी नहीं है, उसमें सुधार की

आवश्यकता है। आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, मैं समझता हूं कि इस पर गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है। आपने पिछली बार जब अपना भाषण किया था तब यह भी कहा था कि जिन हलकों में, जिन इलाकों में रेलवे दुर्घटनाएं होंगी उन रेलवे दुर्घटनाओं के सबसे बड़े आला अफसर, प्रमुख प्रबंधक, जो जीएम होता है, उनके खिलाफ जिम्मेदारी सुनिश्चित करेंगे। मैं यह जानना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी जब इस बहस का उत्तर दें कि जो विगत रेलवे दुर्घटनाएं हुई हैं, उन रेलवे दुर्घटनाओं में आला अफसरों के खिलाफ किस हद तक कार्रवाई हुई है, इस पर प्रकाश जरूर डालें।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदान की मांगों पर 300,00,10 लाख रुपए कैपिटल व्यय की बात की जाती है, इंजन वैगन इत्यादि के खर्च की बात है। इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात है कि बाकी 125,00,00 लाख रुपए विभिन्न परियोजनाओं को निर्माण के लिए खर्च करने की व्यवस्था की है। 80 परियोजनाएं हैं जिनका उल्लेख किया है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जब रेलवे की नई परियोजनाओं का निर्माण करते हैं तो उसमें यह समीक्षा करनी चाहिए कि रेलवे द्वारा जो पुरानी संचालित परियोजनाएं हैं, वे किस हद तक पूरी हुई हैं असली सवाल यह है कि जो तमाम योजनाएं लंबित हैं, उनको शुरू करने का काम जितना प्रभावशाली तरीके से होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। पुरानी परियोजनाएं पूरी न हों और हम नयी परियोजनाएं शुरू कर दें, उसके लिए कोई लक्ष्य न हो कि कितने समय में योजना पूरी करनी है तो मैं समझता हूं कि उसके परिणाम ज्यादा सार्थक निकलने वाले नहीं हैं। उदाहरण के तौर पर जो पुस्तिका रेलवे पर खर्च के लिए प्रस्तुत की गई है, इसमें अनुदान पूरक मांगों में सबसे पहला प्वाइंट है:

> ''आमला यार्ड के डिब्बों पर रेलवे सहित ए और डी केबिन में परिचालन को केंद्रीय स्थल तक शिफ्ट करना, मध्य रेलवे इंटर केबिन स्टोलिंग को समाप्त करने के लिए मौजूदा चार कैबिनों के स्थान पर बीचों बीच अवस्थित आरआरआई केबिन इमारत की आवश्यकता है इससे स्टेशन के डाऊन दिशा की ओर लगातार 30 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार की पाबंदी को समाप्त करने में मदद मिलेगी।''

इसके अलावा 24 सवारी डिब्बे वाली गाड़ी को संभालने के लिए 550 मीटर लंबा एक अतिरिक्त एकतरफा प्लेटफार्म का प्रस्ताव है। सुरक्षित और सुचारु रूप से गाड़ी संचालन के लिए स्टेशन मानक खाका भी तैयार हो जाएगा, इस कार्य को 419.00 लाख रुपए की लागत पर शुरू करने का प्रस्ताव है। इस योजना पर वर्ष 2005-06 के दौरान 1.01 लाख रुपए का परिव्यय होगा। इस कार्य को जल्द पूरा करने के अतिरिक्त अनुदान की आवश्यकता है और 0.99 लाख रुपए की बकाया राशि की व्यवस्था अनुदान के अन्तर्गत पुनर्नियोग द्वारा की जाएगी। परियोजना के लिए 419 लाख रुपए की आवश्यकता है जो आप शुरू में धन अवमुक्त कर रहे हैं, शायद नहीं के बराबर है। जिस गति से यह चलेगी उस हिसाब से मैं नहीं कह सकता कि आगे आने वाले दस या पांच वर्षों में इस परियोजना को पूरा किया जा सकता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूं कि ये जो परियोजनाएं हैं, इन परियोजनाओं के लिए जब हम कोई प्रस्ताव कर रहे हैं तो उसके निदान के लिए हमें लक्ष्य भी निश्चित करना चाहिए कि तीन, पांच या सात वर्षों में परियोजनाओं को पूरा कर लेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत एक निवेदन और करना चाहूंगा। महोदय, मैं समय की मर्यादा को जानता हूं। एक रेलवे की परियोजना है-आगरा से इटावा की बड़ी लाईन परियोजना वर्ष 1999 में स्वीकृत हुई थी। उसकी अनुमानित लागत 214 करोड़ रुपये थी। इस 114.5 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग पर 13 स्टेशन बनने थे-भाडई, करौधनाकलां, शमशाबाद, घिमश्री, फतेहाबाद, मानिकपुर, भदरौली, बटेश्वर, बाह, जैतपुर कलां, गुमानसिंह का पुरा, एच.एच. जैतपुर और जंक्शन उदी। इस ब्राड गेज रेल परियोजना के लिए 92 गांवों की जमीन अधिकृत की गई है। केवल 80 गांवों की जमीन ले ली गई है आगरा और इटावा जनपद के 6-6 गांवों की जमीन अधिकृत करनी बाकी है। रेल मंत्रालय ने उत्तर प्रदेश सरकार को 23.05 करोड़ रुपया दे दिया है। कुल मिलाकर इस पर छोटे-बड़े पुल 67, दो रेल ओवरब्रिज और दो रेल अंडर ब्रिज अभी बनने हैं। अब तक इस परियोजना पर 51 करोड़ रुपया खर्च हो चुका है। इसमें 23.05 करोड़ रुपया मिल चुका है, प्रारंभ में 10 करोड़ रुपया मिला है। वर्ष 2002-03 में 20 करोड़ रुपया, 2003-04 में 20 करोड़ रुपया और वर्ष 2004-05 में 10 करोड़ रुपया अवमुक्त हुआ है। वर्तमान वित्तीय वर्ष में केवल 8 करोड़ रुपया इस परियोजना के लिये अवमुक्त किया गया है। अगर रेल मंत्रालय द्वारा धन देने का यही क्रम चलता रहा तो मैं निश्चित रूप से कह सकता हूं कि आने वाले 10 वर्षों में यह परियोजना पूरी नहीं होगी। जब हम कोई योजना बनाते हैं, तो उस समय जो लागत होती है, उसे तत्काल मुक्त नहीं किया गया तो इससे अविश्वास सा पैदा होता है कि आने वाले समय में यह परियोजना स्वीकृत होने वाली है या नहीं। जब परियोजना को प्रारम्भ करने में विलम्ब होता है तो उसकी अनुमानित निर्माण लागत बढ़ जाती है। जो लोग लाभान्वित होने वाले होते हैं, वे लाभ से वंचित रह जाते हैं। इस परियोजना के लिये जितनी दौलत की आवश्यकता थी, उतनी इसके लिये नहीं दी गई है। परियोजना शुरू करने के साथ-साथ हमें उसका लक्ष्य भी निर्धारित करना चाहिये कि कितने समय के अंदर फलां परियोजना पूरी होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आगरा-इटावा ब्राड गेज परियोजना 1999 में स्वीकृत की गई थी। अगर रेल मंत्रालय इस परियोजना को पूरा करने का इरादा रखता है तो तत्काल ज्यादा धन दिये जाने की

[श्री रामजीलाल सुमन]

आवश्यकता है। इसलिये रेल विभाग को अधिक धन अवमुक्त करना चाहिये।

श्री राम कृपाल यादव (पटना): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि रेल मंत्री द्वारा सदन में जो अनुपूरक मांगें रखी गई हैं, उस पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। मैं इन मांगों के समर्थन में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं।

उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं जिन्होंने पिछले एक साल के दौरान घाटे में चल रहे रेल बजट को अपनी कार्य कुशलता से कर्मचारियों और पदाधिकारियों के समर्थन से न केवल घाटे के बजट को पूरा किया बल्कि उसे सरप्लस बना दिया। इस समय 8 हजार करोड़ रुपये के सरप्लस में चल रहा है। पिछले सालों में किसी भी रेल मंत्री के कार्यकाल में ऐसा नहीं हुआ। ऐसा ऐतिहासिक कार्य माननीय रेल मंत्री जी ने कर के दिखाया है *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आपको श्री रामजीलाल सुमन का अनुकरण करना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि यह बजट कैसे सरप्लस हुआ है? *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया टीका-टिप्पणी न करें। श्री यादव, आप अध्यक्षपीठ को संबोधित करे, किसी व्यक्ति को नहीं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी तरफ ही देख रहा हूं।

अपराह्न 3.00 बजे

उपाध्यक्ष महोदय, पहले रेलवे का घाटे का बजट होता था। इसे ठीक करने के लिए रेल मंत्री जी को कुछ नहीं करना पड़ा, उन्होंने व्यवस्था में कुछ परिवर्तन कर दिया और कुछ सख्ती बरतने का काम किया। इसमें सबका सहयोग मिला। आपको इस बात का आश्चर्य होगा और आप इस बात का अहसास भी करते होंगे कि पहले जितनी बार भी बजट आते थे, उनमें कहीं न कहीं रेल भाड़ा जरूर बढ़ा करता था। माननीय रेल मंत्री जी विगत दो वर्षों से रेल बजट प्रस्तुत कर रहे हैं, परंतु आवाम पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं डाला जा रहा है। बजट में न साधारण तबके के लोगों का किराया बढ़ाया गया, न ऊंचे दर्जे में चलने वाले लोगों का किराया बढ़ाया गया और न माल भाड़े में कोई वृद्धि की गई। रेल मंत्री जी ने व्यवस्था में जहां-जहां भी गड़बड़ियां थीं, उन्हें दूर करने का काम किया। पहले जो माल का लदान होता था, उससे तीन-चौथाई आमदनी रेलवे की होती है। मंत्री जी ने माल भाड़ा बढ़ाने का काम किया। उन्होंने सिर्फ व्यवस्था में थोड़ा सा परिवर्तन कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय, आपको याद होगा, माननीय रेल मंत्री जी ने अचानक छापामारी की। जहां से रेलों में कोयला तथा अन्य सामग्री जाया करती थी, उन मालगाड़ियों की जो कैपेसिटी वे शो करते थे, नियमानुसार उस कैपेसिटी से अधिक कैपेसिटी उन गाड़ियों की थी। उनके अनुसार जो पहले माल जा रहा था, उससे कई गुणा अधिक माल का लदान करके उन्होंने माल भाड़े की आमदनी बढ़ाने का काम किया। इसमें माननीय रेल मंत्री जी ने इतना ही किया कि माल ढोने का जो पहले से मापदंड निर्धारित था, पहले माल जितने टन में सीमित था, उसकी जांच करके उसे बढ़ाने काम काम किया। इससे उनकी ढुलाई की क्षमता बढ़ गई। उनकी क्षमता पहले से ही अधिक सामान ले जाने की थी। लेकिन उसका पैसा लोग खा जाया करते थे। इस तरह से रेलवे में भ्रष्टाचार चल रहा था। उस भ्रष्टाचार को मंत्री जी ने दूर करने का काम किया है। इस कदम से रेलवे की आमदनी बढ़ी।

उपाध्यक्ष महोदय, आप देखते होंगे कि जो ऊंचे दर्जे की क्लास हैं, उनकी बर्थ्स अमूमन खाली जाया करती थीं। लेकिन नई नीति के अनुसार एक पालिसी एडाप्ट की गई कि अब हम बर्थ्स को खाली नहीं जाने देंगे। हमारे पास जो पैसेन्जर्स हैं, जो ए.सी. सैकिंड में जाते हैं, अगर उनकी डिमांड है तो उन्हें उसी रेट में फर्स्ट क्लास में एडजस्ट करेंगे। इसी तरह से जो स्लीपर थर्ड क्लास में जाते थे, यदि पैसेन्जर्स अधिक आ गये हैं तो हम उन्हें सैकिन्ड ए.सी. में परमीशन देकर एडजस्ट करेंगे। इसी प्रकार से जो जनरल

अपराह्न 3.03 बजे

[श्रीमती सुमित्रा महाजन *पीठासीन हुईं*]

स्लीपर क्लास में जाते हैं, यदि वे पैसेन्जर्स अधिक आ जाते थे तो उन्हें जगह न मिलने पर निराश होना पड़ता था, चूंकि वेटिंग लिस्ट बहुत अधिक होती थी। अब उन्हें वेटिंग लिस्ट में नहीं रहने दिया जायेगा। अब रेलवे उन्हें सैकिंड ए.सी. में उसी रेट में जाने की परमीशन देगा। आज स्थिति यह है कि अब सारे बर्थ्स भरकर

जा रही हैं और पैसेन्जर्स को तकलीफ भी नहीं हो रही है। इस तरह से रेलवे की आमदनी भी बढ़ रही है। इस तरह से रेलवे को जो लास था, उस लास की भरपाई करने का काम किया गया है। हम अपने क्षमता को बढ़ाने का काम कर रहे हैं। रेलवे में जो भ्रष्टाचार था, मंत्री जी ने उसे खत्म करने का काम किया है। यह उसी का परिणाम है कि आज रेलवे बड़े पैमाने पर मुनाफा देने का काम कर रही है।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने सिर्फ आम लोगों को फायदा पहुंचाने का काम किया, बल्कि रेलवे के माध्यम से बेरोजगार लोगों को रोजगार मुहैया कराने का काम भी किया है। उन्होंने रेलों में कुल्हड़ की व्यवस्था की। इस तरह से जो बेरोजगार थे, उन्हें रोजगार देने का काम किया। अभी सुमन जी कह रहे थे कि आज देश के विभिन्न इलाकों में जो रेलवे की परियोजनाएं लम्बित पड़ी थीं, पूरे देश में उनमें तेजी लाने का काम किया जा रहा है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी का जो सपना है कि हम भारतीय रेल को विश्व में नम्बर एक बनाने का काम करेंगे। मैं समझता हूं कि अगर यही स्थिति रही और सब लोगों का सहयोग रहा तो निश्चित तौर पर भारतीय रेल विश्व में एक नम्बर पर पहुंच जायेगी। मैं कुछ छोटी-छोटी बातों की तरफ सदन का ध्यान दिलाना चाहूंगा। पहले खानपान व्यवस्था में बड़े पैमाने पर घाटा होता था। इसमें पहले जो घाटा 13 करोड़ रुपये का होता था, वहीं आज माननीय मंत्री के प्रयास से सौ करोड़ रुपये का मुनाफा हो रहा है। पहले पीसीओ और एसटीडी बूथ पर अच्छी आमदनी नहीं होती थी। आज अच्छी कार्यक्षमता के बल पर और अच्छी देखरेख करने के बल पर जहां पहले चार करोड़ रुपये का मुनाफा होता था, वह अब बढ़कर 40 करोड़ रुपये का हो गया है। इसकी तरफ लोगों का ध्यान नहीं जा रहा है। मैं आपको बताऊं कि पार्सल में पहले 1300 करोड़ रुपये का घाटा प्रतिवर्ष होता था जबकि आज चार महीने में अच्छे ढंग से मानीटरिंग करने के बाद 41 प्रतिशत मुनाफा हुआ है। घाटे का व्यापार मुनाफे में तब्दील हो रहा है और यही कारण है कि आज रेलवे को सरप्लस फायदा हो रहा है जिससे कि केन्द्र सरकार प्रतिवर्ष जो राशि रेलवे को मुहैया कराने का काम करती थी, अब उसकी जरूरत नहीं है। अगर यही रफ्तार रही तो निश्चित तौर पर आने वाले दिनों में 8000 करोड़ रुपये से बढ़कर 14000 करोड़ रुपये की आमदनी होने की उम्मीद है। इसकी वजह से जो परियोजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं, पैसे के अभाव में बहुत सारी फैसिलिटीज जो रेल विभाग नहीं दे पा रहा था, वे सब देने का काम रेल विभाग करेगा।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान उन योजनाओं की तरफ दिलाना चाहता हूं जो काफी समय से, खासकर बिहार में मेरे क्षेत्र में लंबित पड़ी हैं। मंत्री जी ने पिछले वित्तीय वर्ष में बजट के दरम्यान एक योजना के विषय में सर्वे की घोषणा की थी बहुत महत्वपूर्ण थी। बिहटा से होते हुए औरंगाबाद का अनुग्रह नारायण स्टेशन जहां बोलते हैं, वहां के लिए एक लाइन वाया पाली, विक्रम, अरवल होते हुए जानी थी। इसके सर्वे के लिए आपने आदेश किया है मगर वह आदेश अभी पूर्ण रूप से लागू नहीं हुआ है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप विभाग को निर्देशित करें कि सर्वे का काम हो जाए और यथाशीघ्र वहां रेल बिछे। यह वहां के लोगों की बहुत पुरानी मांग है और ऐसा होने से उनका सपना साकार हो सकेगा। माननीय मंत्री जी ने इस योजना की घोषणा इस सदन में 14 जुलाई को की थी। मुझे विश्वास है कि आने वाले समय में मंत्री जी इस पर विशेष गौर करेंगे और विभाग को निर्देशित करेंगे ताकि यह योजना पूरी हो सके।

भागलपुर से दिल्ली तक दानवीर कर्ण एक्सप्रैस चलाई जाए। अंग प्रदेश दानवीर कर्ण महाभारत के नाम पर है। ऐसा करना एक ऐतिहासिक काम होगा। जमालपुर रेल कारखाना जो एशिया का सबसे प्रसिद्ध कारखाना है, उसकी ओर माननीय मंत्री जी ने ध्यान देने का काम किया है। मैं इसके लिए उनको बधाई देना चाहता हूं। जमालपुर कारखाने में काम चालू हो गया है, मगर संयंत्र और उपकरण पुराने हैं जिनकी वजह से उनकी कार्यक्षमता उतनी अच्छी नहीं है। मैं चाहूंगा कि वहां नए संयंत्र लगाए जाएं।

पटना से कई गाड़ियां दिल्ली की तरफ आती जाती हैं। आज दिल्ली और पटना के बीच में प्रतिदिन एक राजधानी एक्सप्रैस की आवश्यकता है अतः मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि पटना से दिल्ली के लिए प्रतिदिन एक राजधानी एक्सप्रैस चलाई जाए। पटना सहित बिहार में 34 ओवर ब्रिजेज के लिए मंत्री जी ने सैंक्शन दी है मगर कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि यथाशीघ्र वहां कार्य प्रारंभ किया जाए ताकि वहां के लोगों को राहत और सहूलियत मिल सके। मैं निवेदन करूंगा कि कई ऐसी योजनाएं पड़ी हैं जो बिहार के पैमाने पर आपने पूरी की हैं। वे बहुत महत्वपूर्ण परियोजनाएं आपने दी हैं जो वर्षों से लंबित पड़ी थीं। खासकर उत्तर बिहार की कई ऐसी योजनाएं हैं जिनकी वजह से वहां के नागरिकों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा था। आपने इन योजनाओं को पूरा करने के लिए कार्यवाही की है। कई ऐसी परियोजनाएं जो लम्बित पड़ी हैं, उन्हें पूरा करने के लिए आप यथाशीघ्र कार्यवाही करें ताकि वे लम्बित पड़ी योजनाएं पूरी हो सकें। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत तीन-चार स्टेशन और हाल्ट हैं, जहां पर नागरिकों को पूरी सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। माननीय मंत्री श्री कांति सिंह जी यहां बैठी हुई हैं, इनके इलाके में बीहटा और

[श्री राम कृपाल यादव]

सदस्योंपुर, सदस्योंपुर, जिसको अभी तक हाल्ट का दर्जा प्राप्त है, लेकिन पूर्ण स्टेशन का दर्जा प्राप्त नहीं हुआ है। यह बहुत पुराना स्टेशन है, इसे पूर्ण स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए। बीहटा स्टेशन पर भी बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। वहां पर बहुत सारी चीजों की कमी है। उसको आधुनिक बनाएं और वहां पर दूसरी सुविधाएं भी प्रदान करें। पाली हाल्ट जहां पर उतरने की सुविधा नहीं है। वहां प्लेटफार्म और टिकट काउंटर बनाने की आवश्यकता है। इन जगहों पर बहुत सी ट्रेनों को रुकवाने की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी को भी मैंने इस बारे में पत्र लिखा था। दानापुर रेलवे स्टेशन बहुत बुरी स्थिति में है, उसे आधुनिक बनाने का काम किया जाए और ऐसी बहुत सी महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, जिनके बारे में मैंने माननीय मंत्री जी का पत्र लिखकर ध्यान आकर्षित किया है। उन योजनाओं को पूरा किया जाए। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में आगे आने वाले समय में भारतीय रेल विश्व में सर्वोच्च स्थान प्राप्त करेगी और यह रेल बजट जो कि घाटे का हुआ करता था, वह मुनाफे का बजट हो जाएगा। रेलवे अपनी कार्यकुशलता से अपने प्रभावकारी कदमों से आमदनी बढ़ाकर न सिर्फ भारतीय रेल को और भारतीय आवाम को इनकी इच्छा के अनुसार कार्य करेगी, बल्कि केन्द्र सरकार को भी फायदा पहुंचाने का काम करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ में रेलवे के अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव): सभापति महोदया, मैं रेलवे के अनुदान की अनुपूरक मांगों पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने जब से रेल विभाग संभाला है, पूरे हिन्दुस्तान में इस बात की चर्चा है कि रेल विभाग ने बगैर यात्री किरायों में बढ़ोत्तरी किए, बगैर मालभाड़े में बढ़ोत्तरी किए आय में वृद्धि की है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी को हम कई बार इस सदन में अपने भाषण में बता चुके हैं और कई बार व्यक्तिगत अनुरोध भी कर चुके हैं कि हिन्दुस्तान में उन वर्गों के लिए हमें सोचना चाहिए जो दबे, कुचले और पिछड़े लोग हैं। हिन्दुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने में जो ट्रेनें जाती हैं, लम्बी दूरी की ट्रेनें हैं, उनमें आम जनता के लिए एक या दो सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं, उनमें आम आदमी भूसे की तरह भरा रहता है। माननीय मंत्री जी बिहार से आते हैं और मैं उत्तर प्रदेश से आता हूं, दोनों ही प्रदेशों की हालत खराब है। यहां से गरीब और मजदूर लोग गांव में कटाई और बुआई के समय ट्रेन की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। हमने पहले भी रेल मंत्री जी से अनुरोध किया है कि हिन्दुस्तान के गरीब लोगों के लिए रेल डिब्बे बढ़ाने की व्यवस्था करें, जो वास्तव में हिन्दुस्तान की असली जनता है। हिन्दुस्तान जिनके दिल में बसता है, उनके लिए वास्तव में हमारे दिल में दर्द होना चाहिए। सदन में चर्चा के दौरान सबसे महत्वपूर्ण बात रेलवे की सुरक्षा की होती है। रेलवे में दुर्घटना होने से आम आदमी का भरोसा रेल विभाग से उठता जा रहा है।

महोदया, इधर ट्रेन दुर्घटनाओं में कुछ कमी आई है, लेकिन फिर भी मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए जो खन्ना समिति बनी थी, अगर उसकी सिफारिशों की पूरी तरह मान लिया जाता, तो आमने-सामने की जो रेल दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें बहुत कमी आती और रेलों में चलने वाले लोगों में यह विश्वास जगता कि हम अपने गंतव्य तक सुरक्षित पहुंच जाएंगे।

महोदया, दूसरा सबसे बड़ा सवाल रेलवे यात्रियों की सुरक्षा का है। अभी तक हमें अक्सर ऐसी दुर्घटनाएं देखने को मिलती हैं जिनमें पुलिस के लोगों ने, जी.आर.पी. के लोगों ने, मिलिट्री के लोगों ने या बदमाशों ने रेल यात्रियों की लूटपाट की या रेल यात्रियों को चलती ट्रेन से उठाकर नीचे फेंक दिया। हम माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहेंगे कि रेलों में चलने वाले यात्रियों की व्यापक सुरक्षा की व्यवस्था की जाए जिससे इस प्रकार की घटनाओं को कोई भी अंजाम न दे सके।

महोदया, हमारे सामने अभी ढेरों समस्याएं हैं जिन्हें हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहते हैं। रेलों में और स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर रेलवे सुविधाओं की बहुत कमी है। आप दिल्ली, मुम्बई या फिर किसी गांव के रेलवे स्टेशन को देख लीजिए, प्लेटफार्मों पर बैंचेंज भरी रहती हैं और रेल यात्री जमीन पर, बिलकुल कीड़े-मकोड़ों की तरह सोये मिल जाएंगे या रेलवे के मालगोदामों के बोरों पर सोए हुए मिल जाएंगे। माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि हमें उन लोगों के बारे में सोचना चाहिए जो आम लोग हैं, जो दबे, कुचले और पिछड़े लोग हैं।

महोदया, मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक प्रमुख आग्रह और है कि रेलवे तंत्र पर हम यदि कड़ाई बरतें, तो रेलवे की आय में भारी इजाफा हो सकता है। हिन्दुस्तान में सैकड़ों रेलगाड़ियां इधर से उधर और उधर से इधर चलती हैं। उनमें रेलवे के टी.सी. लोग बगैर टिकट यात्रियों को यात्रा कराते हैं और पैसे जेब में रख लेते हैं। अगर माननीय रेल मंत्री जी कड़ाई बरतें और इस ओर ध्यान दें, तो आमदनी में निश्चित तौर पर डेढ़ गुना इजाफा हो सकता है। हमने रेल यात्रा के दौरान, अपनी आंखों से देखा है कि टी.सी., कंडक्टर अथवा रेलवे के अधिकारी लोग, बगैर टिकट, यात्रियों से आधा पैसा लेकर आरक्षित कोचों में यात्रा कराते हैं और उनसे अनुरोध करते हैं कि आप टिकट मत लीजिए, हम आपको गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाएंगे।

महोदया, ढेर सारे सवाल हैं, लेकिन समय काफी कम है। हमारे राजेश वर्मा जी, सीतापुर से सांसद हैं। उनके क्षेत्र का मुद्दा पिछले बार भी सदन में मैंने ही रखा था कि जितनी भी गाड़ियां लखनऊ से दिल्ली की ओर चलती हैं, वे हरदोई शाहजहांपुर होकर मुख्य लाइन से मिल जाती हैं और सीतापुर एक किनारे पर छूट जाता है। यदि सीतापुर को बड़ी रेल लाइन से जोड़ दिया जाए, तो उनका क्षेत्र भी मुख्य लाइन से जुड़ जाएगा और सीतापुर होते हुए रेलवे को एक वैकल्पिक मार्ग मिल जाएगा। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि सीतापुर को बड़ी रेल लाइन से जोड़ा जाए।

महोदया, माननीय सदस्य इलियास आजमी और उनके क्षेत्र की जनता की गोलागोकरणनाथ और शाहबाद तक रेल लाइन की मांग बहुत पुरानी है। माननीय इलियास आजमी जी ने हमसे अनुरोध किया था कि हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से इस बारे में अनुरोध करें कि गोलाकोकरणनाथ और शाहबाद का नया ट्रैक बनाया जाए। हमारे क्षेत्र से संबंधित बहुत सी मांगें हैं, लेकिन मैं समझता हूं कि समय नहीं है। इसलिए मैं आपकी अनुमति से अपने शेष भाषण को टेबल पर ले करता हूं। जय हिन्द, जय भीम।

*महोदया, मैं बताना चाहूंगा कि राज्य के जनपद मुख्यालयों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद मुख्यालय स्थित उन्नाव रेलवे स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव न होने के कारण यात्रियों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। अत: यात्रियों की कठिनाई को देखते हुए यह जरूरी है कि उन्नाव रेलवे स्टेशन पर गोमती एक्सप्रेस, पुष्पक एक्सप्रेस, वैशाली एक्सप्रेस, मरूधर एक्सप्रेस, लखनऊ-भोपाल एक्सप्रेस, चैन्नई एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

कानपुर-लखनऊ रेल मार्ग पर कानपुर पुल वाया किनारा और मगरवारा स्टेशन के बीच में सहनी-देवारा क्रासिंग तथा लखनऊ-कानपुर रेल मार्ग पर उन्नाव में रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज के नीचे बंद किए गए रेलवे क्रांसिग को यातायात के जमाव को ध्यान में देखते हुए 24 घंटे खोलने की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत शुक्लागंज में कानपुर पुल वाया किनारा नाम से रेलवे स्टेशन है। शुक्लागंज में शुक्लगंज के नाम से ही रेलवे स्टेशन का नाम होना चाहिए न कि कानपुर पुल वाया किनारा नाम से।

पूर्व में अचलगंज में स्टेशन था, जिसे हाल्ट बना दिया गया है। अचलगंज में स्टेशन का दर्जा पुन: बहाल किया जाये।*

*...*भाषण का यह भाग सभापटल पर रखा गया।

उन्नाव रेलवे स्टेशन का राजस्व लगभग 12 करोड़ के आसपास है, जो ए क्लास के अंतर्गत आता है। किंतु, वर्तमान में उन्नाव रेलवे स्टेशन को बी क्लास का दर्जा मिला हुआ है। इस स्टेशन पर बड़ी संख्या में यात्रियों का आना जाना लगा रहता है और यह जनपद मुख्यालय भी है। अत: राजस्व एवं उक्त बातों को दृष्टि में रखते हुए उन्नाव रेलवे स्टेशन को ए श्रेणी का दर्जा दिया जाये।

उन्नाव रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 4 व 5 को ऊंचा किए जाने की आवश्यकता है। इस स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2 व 3 की लम्बाई लगभग 553 मीटर है। इस लम्बाई को 58 मीटर तक बढ़ाया जाये और इसी के अनुरूप शेड को भी बढ़ाया जाये। इस स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2 व 3 के बीच में ड्रेनेज की व्यवस्था न होने के कारण पानी भरा रहता है, जिसके कारण रेल की पटरियां क्षतिग्रस्त होती हैं तथा रेलवे आवासों में भी पानी भर जाता है। अत: प्लेटफार्म नं. 2 व 3 के बीच पानी की निकासी हेतु ड्रेनेज की व्यवस्था की जाये। इस स्टेशन पर उदघोषणा प्रणाली भी बहुत पुरानी है, जिसको आधुनिक सिस्टम में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है। इस स्टेशन पर प्रतीक्षालय हाल में जीर्णशीर्ण बैंचों के स्थान पर नयी बैंच लगायी जाये तथा आवश्यकता के अनुसार इन बैंचों की संख्या को भी बढ़ाकर उन्नाव रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण हेतु समुचित कदम उठाए जाये।

इस संबंध में, उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ का उदाहरण देते हुए मैं बताना चाहूंगा कि लखनऊ में रेलवे की जितनी सम्पत्ति है, उसमें से काफी सम्पत्ति पर लोगों ने अवैध कब्जा कर रखा है। वहां पर गुंडे, माफिया लोग रेलवे की सम्पत्ति पर, घरों और बंगलों पर कब्जा किए हुए हैं तथा रेलवे की जमीन पर काम्पलैक्स और दुकानें बनायी गयी हैं। आज उस जमीन पर दुकानें चल रही हैं। लखनऊ की चारबार रेस्ट कैम्प कालोनी में विधिवत रूप से आबंटी नहीं रहते हैं। सारी कालोनी माफिया और गुंडों के आतंक से त्रस्त है। वहां से सब लोग पलायन कर गए हैं। वहां सिर्फ किराये पर ही लोग रह रहे हैं।

रेलवे के बंगला नं. टाइप-चार के 7-ए, जोन रोड, चारबाग, लखनऊ तथा बंगला नं. टाइप-चार स्पेशल के एल-67, ग्रेंज रोड, चारबाग, लखनऊ का पात्र कर्मचारियों को आबंटन नहीं किया गया है। बंगला नं. 7-ए में जेतली किताबा विक्रेता गैर तरीके से रहता है। इसका प्रमाण वोटर लिस्ट में क्रम संख्या 66 एवं 67 पर अंतिम नाम है।

रेलवे क्वार्टर नं. टाइप-2 के 165-ए, 165-बी, 164-जी, रेस्ट कैंप, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ के आबंटियों द्वारा भी गैर तरीके से रेलवे के आवासों को किराये पर दिया गया है। इसके प्रमाण निर्वाचक नामावली सन 2003 एस-24, उ.प्र. तथा आवास

[श्री ब्रजेश पाठक]

नं. 165-ए में 3239955 एवं 3218042 तथा 941508498 टेलीफोन और मोबाईल हैं। इनसे पूरी तरह से यह स्पष्ट है कि उक्त तीनों रेलवे आवासों में आबंटी न रहकर दूसरे व्यक्ति गैर तरीके से रह रहे हैं।

रेस्ट कैंप, रेलवे कालोनी, चारबाग, लखनऊ स्थित टाइप-2 के 165 ई, 169 बी, 169 एफ, 166 बी तथा 163-डी सहित 64 रेलवे आवास किन-किन कर्मचारियों को किस-किस तिथि में आबंटित किए गए हैं तथा इन आबंटियों ने आइ व ओ डब्ल्यू स्टेट के यहां पर आवास एवं बिजली का चार्ज किन-किन तिथियों में लिया है और क्या आवास एवं बिजली का किराया नवम्बर, 2004 की स्थिति के अनुसार लगातार कट रहा है। यदि नहीं तो आवासों का किराया किस तिथि से बंद है, की भी यदि केन्द्रीय स्तर से जांच करवा ली जाये तो वास्तविकता स्वत: सामने आ जायेगी।

लखनऊ स्थित रेस्ट कैंप कालोनी के सामने लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिन्हें बाहर से बंद कर दिया गया है, को गैर तरीके से कब्जा करके अवैध निर्माण कराया गया है तथा वहां पर असामाजिक तत्वों द्वारा वसूली का कार्यालय बना दिया गया है। यह सब स्थानीय रेलवे अधिकारियों की मिलीभगत से हुआ है। स्थानीय रेल अधिकारियों को असामाजिक तत्वों से गैर तरीके से अवैध वसूली मिलती है, जिस कारण रेलवे सम्पत्ति को असामाजिक तत्वों से मुक्त नहीं करवाया जा रहा है।

मैंने 8 दिसम्बर, 2004 में भी लोक सभा में रेलवे की अनुपूरक मांगों के दौरान जिन बातों का उल्लेख किया है, वह सही है और इनका प्रमाण बताए गए टेलीफोन/मोबाइल नं. तथा वोटर लिस्ट में अंकित सीरियल नं. है तथा आज की तारीख में भी लखनऊ में स्थित लाकप डिस्पेंसरी, पार्क, दुकान, जिनको बाहर से बंद कर दिया गया है, का अवैध तरीके से कब्जा करके करवाया गया अवैध निर्माण है।

मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये और रेलवे सम्पत्ति को भू-माफियाओं के चंगुल से मुक्त कराकर रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा की जाये तथा रेलवे सम्पत्ति पर गैर तरीके से कब्जा करने वालों के विरुद्ध सख्त कदम उठाए जायें।

सभापति महोदया: आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आपका यह आदर्श वाक्य अच्छा है। यदि कोई और माननीय सदस्य भी अपना भाषण सदन की टेबल पर प्रस्तुत करना चाहें, तो कर सकते हैं।

[अनुवाद]

***श्री ई.जी. सुगावनम (कृष्णागिरी):** माननीय सभापति महोदया, रेलवे की वर्ष 2005-2006 की अनुपूरक अनुदान मांगों के संबंध में मेरे दल द्रविड़ मुनेत्र कझगम की ओर से मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

चूंकि यह सभा रेल बजट पर विचार-विमर्श कर रही है और इससे पहले कि मैं आगे कुछ कहूं, मैं इस महान जनोपयोगी सेवा की छवि में सुधारने के लिए नई योजनाएं बनाकर रेलवे को ऊर्जा प्रदान करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव की प्रशंसा करता हूं। उनके नेतृत्व में रेलवे की छवि निखर रही है और यह उन्नति कर रहा है। वे यात्री किराया अथवा माल भाड़ा बढ़ाए बिना लगातार बोझ मुक्त दो रेल बजट देने के लिए बधाई के पात्र हैं। इस तरह उन्होंने समाज के मध्यम वर्ग और गरीब तबकों के हितों की रक्षा की है।

जहां तक तमिलनाडु का संबंध है, यह राज्य रेलवे के लिए सर्वाधिक आय का सर्जक सिद्ध हुआ है क्योंकि यहां लगभग सभी यात्री टिकट खरीद कर यात्रा करते हैं। यहां तमिलनाडु में देश के कई अन्य स्थानों की अपेक्षा टिकट खरीद कर यात्रा करने वाले यात्री अधिक हैं। यद्यपि, तमिलनाडु से रेलवे को अधिक आय होती है फिर भी मुझे यह कहते हुए तकलीफ हो रही है, कि तमिलनाडु के लिए इस वर्ष आबंटन काफी कम है। तमिलनाडु में इस वक्त अधिक मीटर गेज रेललाइनों और अधिक मीटर गेज रेलगाड़ियां प्रचालन में हैं। तमिलनाडु के कई भागों में आमान परिवर्तन में बाधा के कारण, हमारे आर्थिक कार्यकलाप अवरुद्ध हो रहे हैं और औद्योगिक विकास पिछड़ रहा है। तमिलनाडु के कुछ क्षेत्रों में किसी प्रकार का आर्थिक विकास नहीं है और वे पिछड़े रह जाते हैं क्योंकि उन्हें अभी तक रेल नक्शे में जगह नहीं मिल पाई है और कोई भी योजना उपयुक्त धनराशि के आबंटन के साथ शुरू की गई है। इसलिए आमान परिवर्तन को शुरू करने के लिए आबंटन में वृद्धि की तत्काल आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस मामले की जांच का और शीघ्रातिशीघ्र सभी मीटर गेज सेक्शनों को ब्राड गेज सेक्शनों में तब्दील करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इसके अभाव में संपर्क व्यवस्था और संवाद व्यवस्था काफी प्रभावित होती है।

तमिलनाडु में लगभग सभी रेल जंक्शन पुराने और बहुत पुराने हैं। उनका पुनरुद्धार, विस्तार, आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए और एक नया रूप दिया जाना चाहिए। चेन्नई, मदुरै, जोलरपेट,

---

*मूलत: तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

सलेम, तंजावुर के रेल जंक्शनों का आधुनिकीकरण और विस्तार किया जाना आवश्यक है। विश्राम गृह सुविधाओं के विकास की भी आवश्यकता है। रेल जंक्शनों पर उपलब्ध जन सुविधाओं की भी जोश से देखभाल की जानी चाहिए।

कस्बों और शहरों दोनों में और राजमार्गों पर भी समपार के निकट वाहनों की आवाजाही में अवरोध बहुत सामान्य बात हो गई हैं। 2 से 3 कि.मी. तक लंबी कतारों में, लगे वाहनों, बसों, लारियों और कारों को समपार से निकलने के लिए होड़ करते हुए देखने आम दृश्य हो गया है। इससे कई समस्याएं पैदा होती हैं। इसलिए मैं रेल मंत्रालय से इस प्रकार के वाहनों से अवरुद्ध मोड़ों पर सड़क उपरि पुल बनाने का आग्रह करता हूं।

जहां तक मेरे कृष्णागिरी निर्वाचन क्षेत्र का संबंध है। वहां पर रेल यातायात नगण्य है। मेरा रेल मंत्री से विनम्र अनुरोध है कि लंबित दलीलों पर सकारात्मक ढंग से विचार करते हुए घोषित परियोजनाओं और योजनाओं को पूरा करने पर विचार करें। इस नए जिले में कोई रेलवे स्टेशन नहीं है। हाल ही में एक नया जिला बनाया गया है और इसे रेलवे के नक्शे में अभी स्थान नहीं मिला है। पचास साल पहले पोरपेट-होसुर रेल लाइन पर विचार किया गया था। तिरूपातुर, बारगुड़, कृष्णागिरी, सोलिंगर होते हुए- पहले रेल संपर्क था, लेकिन अब यह बंद है। कृष्णागिरी के लोगों की आम मांग पर पुनः विचार करने और इसे रेलवे के नक्शे में स्थान देने का आग्रह करता हूं। मैंने इस महत्वपूर्ण सभा में पहले भी यह मुद्दा उठाया था। मैंने इस मुद्दे को माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव और श्री वेलु के साथ व्यक्तिगत रूप से उठाया है। वे सर्वेक्षण कार्य शुरू करने के लिए और आगे का काम करने के लिए सहमत हो गए थे। इसलिए मैं रेल मंत्री से कृष्णागिरी के लोगों की बहुप्रतीक्षित मांगों को पूरा करने के लिए एक शुरुआत करने का आग्रह करता हूं। विकसित रेल व्यवस्था के कारण क्षेत्र के हजारों कृषि मजदूरों और कामगारों की आर्थिक गतिशीलता और जीवन में उन्नति सुनिश्चित करने के माध्यम से लाभ होगा। कावेरी पट्टिनम और करीमंगलम के रास्ते धर्मपुरी और कृष्णागिरी के बीच रेल-संपर्क एक चिरकालिक लंबित मांग है।

सेलम एक महत्वपूर्ण मंडल है। मेरे आदरणीय सहयोगी श्री तंगबालु, जिन्होंने मुझसे पहले भाषण दिया था, ने सेलम मुख्यालय सहित सेलम मंडल स्थापित किए जाने के हमारे संयुक्त प्रयासों को याद किया। वे एक अनुभवी सदस्य हैं जो इस मुद्दे को लंबे समय से उठा रहे हैं। यह मांग 50 वर्ष पुरानी है। आवश्यकता को देखते हुए पालघाट मंडल का विभाजन अवश्य ही किया जाना चाहिए और सेलम मंडल की मांग शीघ्रातिशीघ्र पूरी की जानी चाहिए। सेलम में नए मंडलीय मुख्यालय से कृष्णागिरी, नीलगिरी, कोयम्बतूर, इरोड, सेलम, धर्मपुरी, नामक्काल, करूर, तिरूवन्नामलाई विल्लूपुरम, कुड्डालोर जैसे ग्यारह जिलों को सर्वाधिक फायदा होगा। मेरे रेल मंत्री से सेलम क्षेत्र की इस लम्बे समय से की जा रही मांग पर सकारात्मक रवैया अपनाएं।

हमारे नेता डा. कलैंगनार ने इस बारे में प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह और संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की हमारी अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी को पत्र लिखे हैं। आपसे अनुरोध है कि आप सहमति दें और हमारी मांगों को पूरा किया जाए। हमारे प्रिय नेता डा. कलैंगनार जिन्होंने तमिलनाडु और पांडिचेरी के सभी 40 संसद सदस्यों की जीत सुनिश्चित की है उन्होंने इसकी जोरदार मांग की है और मैं आप से अनुरोध करता हूं कि आप इस पर विचार करें।

हमारे नेता डा. कलैंगनार ने जापान जैसे देश की तरह 'बुलेट ट्रेनों' के प्रचालन से यहां आधुनिकीकरण पर भी जोर दिया है। हमें अपनी प्रचालनात्मक दक्षता बढ़ानी चाहिए और हमारे पास इसकी क्षमता भी है। इस प्रकार, सूचना प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में कम्प्यूटर क्षेत्र में हम एक अग्रणी शक्ति हैं। हमारा देश सूचना प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में अग्रणी देश है। नई दिल्ली-चेन्नई, चेन्नई-हैदराबाद और चेन्नई-मुंबई जैसे महत्वपूर्ण संपर्क मांगों पर तीव्र गति वाली बुलेट ट्रेन अवश्य ही चालू की जानी चाहिए। स्वतंत्रता के 50 वर्षों के बाद भी आवश्यकता के अनुसार योजनाओं पर कार्रवाई नहीं की गई है। पोल्लाची-पालघाट रेल लाइन अवश्य ही बिछाई जानी चाहिए जिसकी मांग लंबे समय से की जा रही है। अम्बाशुर, वेप्पामपाट्टू, भिंजूर और कदमपाशु समपारों पर रेल उपरि पुल अवश्य ही बनाए जाने चाहिएं।

चेन्नई सेन्ट्रल और चेन्नई एगमोर स्टेशनों को शीघ्रातिशीघ्र अवश्य ही जोड़ा जाना चाहिए। इरोड तक दोहरी लाईन बिछाने का कार्य अवश्य ही किया जाना चाहिए क्योंकि कई अर्थक्षम और अति आवश्यक परियोजनाएं स्थापित की जानी हैं। इसी तरह एम.आर.टी.एस. संबंधी कार्य को पूरा करने हेतु इसमें तेजी लाए जाने की जरूरत है। बिना किसी और विलंब के इसे पूरा किए जाने की जरूरत है। विल्लुपुरम-तिरूचिरापल्ली रेल लाइन विद्युतीकरण तत्काल आधार पर चालू किया जाना चाहिए।

सेलम-करूर आमान परिवर्तन योजना भी लंबे समय से लंबित है। इस पर तुरन्त कार्य आरंभ किया जाना चाहिए। पोल्लाची, पलानी के रास्ते डिन्डीगुल-कोयम्बटूर आमान परिवर्तन परियोजना को भी अवश्य पूरा किया जाना चाहिए। तिरूनेलवेली-तिरूचेनदुर आमान परिवर्तन कार्य शीघ्र आरंभ किया जाना चाहिए। इसी तरह, वाल्लियूर रेल स्टेशन प्लेटफार्म का विस्तार किया जाना चाहिए। तिरूचि-मनामादूरई खंड आमान परिवर्तन कार्य बहुत धीमी रफ्तार से चल रहा है। इसमें तेजी लाई जानी चाहिए।

[श्री ई.जी. सुगावनम]

जोलारपेट एक महत्वपूर्ण स्टेशन है यहां दो-तीन जिलों की सीमाएं मिलती हैं। चेन्नई के रास्ते कोयम्बटूर जाते हुए कोवई एक्सप्रेस इस महत्वपूर्ण स्टेशन पर रुकती है। वापसी में भी इस एक्सप्रेस ट्रेन का जोलारपेट में अवश्य ही ठहराव होना चाहिए। ब्लू माउन्टेन एक्सप्रेस जिसका यहां 25 वर्षों से ठहराव था। अब यहां नहीं रुकती है। इस पर पुनः विचार किया जाना चाहिए और नीलगिरी एक्सप्रेस का जोलारपेट में अवश्य ही ठहराव होना चाहिए। चेन्नई-इरोड एक्सप्रेस का चमालपेट में अवश्य ही ठहराव होना चाहिए। बंगलौर और कन्याकुमारी के बीच सप्ताह में एक बार चलने वाली एक्सप्रेस ट्रेन अवश्य ही पुनः आरंभ की जानी चाहिए। होसूर से चेन्नई एक सीधी रेल सेवा नहीं है। वर्तमान में होसूर से चेन्नई जाने हेतु यात्रियों को बंगलौर के रास्ते जाना होता है। पालाकोड-धर्मपुरी के रास्ते चेन्नई-होसूर व्यवहारिक विकल्प हो सकता है। अतः मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस क्षेत्र के यात्रियों के लाभ हेतु इस पैटर्न पर एक नई रेलगाड़ी चलाएं।

ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों में अनेक बिना चौकीदार वाले फाटक हैं। जान-माल की हानि एक सामान्य बात है। बैलगाड़ियों और ट्रैक्टरों में यात्रा करने वाले लोग अक्सर दुर्घटना का शिकार हो जाते हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कोल्लामपट्टी गांव और पालाकोड के समीप समपारों का उन्नयन अवश्य ही किया जाना चाहिए।

चेन्नई सेन्ट्रल और चेन्नई एगमोर उपनगरीय ट्रेन टर्मिनल में विशेषकर व्यस्त समय के दौरान बहुत भीड़-भाड़ रहती है। यात्रियों की भारी संख्या को देखते हुए इन टर्मिनलों का विस्तार और चौड़ा किया जाना आवश्यक है और जरूरत पड़ने पर उन्हें नया बनाया जाना चाहिए।

आई.आर.सी.टी.सी. अब आप के हाथों में है। खान-पान की गुणवत्ता में अधिक सुधार की आवश्यकता है। लंबी दूरी के यात्रियों को स्वादहीन खाना रास नहीं आता है। मेरा आप से अनुरोध है कि आप इस मामले पर ध्यान दें और खान-फान की गुणवत्ता और सेवा में सुधार करें।

अनेक स्टेशनों में पैदल उपरि पुल होते हैं। बुजुर्ग और विकलांग लोगों को इसका उपयोग करने में परेशानी होती है। बेहतर होगा यदि बड़े स्टेशनों में यात्रियों की अत्याधिक संख्या को देखते हुए एस्कलेटर्स स्थापित किए जाएं। आधुनिकीकरण के तहत देश भर के अनेक स्टेशनों में एस्कलेटर्स अवश्य ही स्थापित किए जाने चाहिए।

श्रीपेरूम्बुदुर में हमारे दिवंगत प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी की याद में स्मारक स्थापित किए जाने के बाद यह एक तीर्थ और पर्यटक केन्द्र बनता जा रहा है। देश भर से हजारों लोग श्री पेरूम्बुदुर आते हैं। इसलिए चेन्नई तथा अन्य स्थानों के लिए बेहतर संपर्क के साथ वहां रेलवे स्टेशन व्यवहार्य होगा। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वहां रेल लाइन बिछाने हेतु अनुवर्ती सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है। तमिलनाडु की लंबे समय से इस तरह की अनेक मांगें रेल मंत्रालय के समक्ष लंबित हैं। मेरा श्री लालू और श्री वेलू से नम्र निवेदन है कि इन सभी लंबित मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें जिससे कि तमिलनाडु में और भी बेहतर रेल प्रणाली सुनिश्चित की जा सके।

इसके साथ ही मैं रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): सभापति महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों के संबंध में शिव सेना की ओर से बोलने का अवसर दिया। मैं मराठवाड़ा की राजधानी संभाजीनगर (औरंगाबाद) की ओर से एक जनप्रतिनिधि के नाते बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं आपके माध्यम से मुम्बई, ठाणे, कोंकण, पुणे और नासिक की समस्या के बारे में मंत्री जी को बताना चाहता हूं। यहां सम्मानीय रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। हम मराठवाड़ा के स्वतंत्रता सेनानी हाल ही में आपसे जाकर मिले थे और मराठवाड़ा की समस्या के बारे में बताया था। मैं आदरणीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि मराठवाड़ा, जो नान्देड़ डिवीजन में आता है, अभी साउथ-सैंट्रल रेलवे के साथ है, उसे सैंट्रल रेलवे के साथ जोड़ा जाए। हमारी पचास साल से मांग है कि नान्देड़ डिवीजन, जो नया बना है, मराठी स्पीकिंग भाग है, उसे साउथ-सैंट्रल रेलवे से हटाकर सैंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए क्योंकि मध्य रेलवे का विभाग मुम्बई में आता है, हमारे सारे काम मुम्बई में होते हैं, विधायक, सांसद, सारे व्यापारी और अधिकारियों का काम मुम्बई में होता है। मैं छः साल से इस सभागृह में रेलवे बजट पर बोल रहा हूं। महाराष्ट्र की राजधानी मुम्बई है। स्पैशल नान्देड़ डिवीजन मुखेड़-धर्माबाद इसे इसमें जोड़ दें। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस प्रस्ताव को कैबिनेट में लाना पड़ेगा। मैं आपसे दुबारा मिलकर बताऊंगा कि यह भाग इसमें क्यों आना चाहिए। यह मराठी स्पीकिंग भाग है, बड़े-बड़े स्वतंत्रता सेनानियों ने आन्दोलन किए हैं। आदरणीय गोविंद भाई जी अब नहीं रहे। कई सांसदों ने इसकी मांग की है। मैं कहना चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी मराठवाड़ा के नान्देड़ डिवीजन को सैंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए।

वर्षों से मराठवाड़ा के लिए नई रेल लाइन नहीं मिली। एनडीए के समय 301 करोड़ रुपये मराठवाड़ा के पांच प्रोजैक्ट्स

के लिए दिए गए थे। मैं बाद में उनका उल्लेख करूंगा। आदरणीय लालू जी ने अपने पहले बजट में भी 120 करोड़ रुपये दिए थे। लेकिन मुखेड़-आदिलाबाद 168 किलोमीटर की लाइन है। उसके लिए 30 करोड़ रुपये मिले थे। अगर 57 करोड़ रुपये और मिल गए तो यह लाइन पूरी हो सकती है। सिकंदराबाद-मुखेड़-जनकमपेट-बोधल के लिए पिछली बार 21 करोड़ रुपये मिले थे। इसके लिए आगे और प्रावधान करना पड़ेगा। अगर इसके लिए 35 करोड़ रुपये मिल जाएं तो यह प्रोजैक्ट भी पूरा हो जाएगा। यह कई वर्षों से पड़ा हुआ है। अकोला-पूर्णा-विदर्भ को जोड़ा जाता है। उसके लिए भी 25 करोड़ रुपये मिले थे, लेकिन अभी 181 करोड़ रुपये और चाहिए। मीरज-लातूर पश्चिम महाराष्ट्र से मराठवाड़ा जोड़ा जाता है। उसके लिए 123 करोड़ रुपये चाहिए जिससे यह मार्ग पूरा हो सकता है। नई लाइन अहमदनगर-बीड़ परवी की बहुत डिमांड है। इसका शिलान्यास भी मंत्री जी ने किया था। इसके लिए 310 करोड़ रुपये चाहिए। अगर अहमदनगर-बीड़ परसी लाइन पूरी हो गई तो पश्चिम महाराष्ट्र, मराठवाड़ा और विदर्भ सब इससे जुड़ जाते हैं। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि अगर 709 करोड़ रुपये दे दें तो मराठवाड़ा के पांच प्रोजैक्ट पूरे हो सकते हैं। हमने आपको ज्ञापन भी दिए हैं। आप डायनामिक मंत्री हैं, ऐसा एक न्यूजपेपर में आया था और रामकृपाल जी ने भी कहा कि 8,000 करोड़ रुपये नकद सरप्लस है। इसके बारे में मैं आपका अभिनंदन करता हूं। यदि आप मराठवाड़ा की 709 करोड़ रुपये की डिमांड पूरी कर दें और पांच प्रोजैक्टस, जो वर्षों से लम्बित पड़े हुए हैं, वे आपके कार्यकाल में पूरे हो जाते हैं, उस समय हम आपका स्वागत करेंगे। मैं आपको धन्यवाद देकर कहना चाहूंगा कि हमारी कई डिमांड्स हैं जिससे मुम्बई को जोड़ा जा सकता है। मुम्बई को संभाजीनगर औरंगाबाद शताब्दी से जोड़ा जाना चाहिए। वर्ष 2008 में नांदेड़ में सिख समुदाय का बहुत बड़ा कार्यक्रम होने वाला है। वहां उपाध्यक्ष महोदय और बिहार के राज्यपाल श्री बूटा सिंह जी भी आये थे। उनसे भी हमने इस बारे में कहा था कि एक ट्रेन नांदेड़ से गुरुद्वारा सचखंड, अमृतसर तक सिर्फ पांच दिन जाती है, उसे सात दिन किया जाये। इस बारे में पहले भी आपको कई बार कहा है। कृपा करके आप उस ट्रेन को सात दिन तक चलाइये। वर्ष 2008 में सिख समुदाय के कार्यक्रम के लिए पटना साहिब से नांदेड़ गुरुद्वारा सचखंड तक हफ्ते में एक दिन ट्रेन चालू की जाये। यह एनाउंसमैंट यदि आप अभी या आने वाले बजट में कर दें तो इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा।

पिछली बार जब मैंने अपने भाषण में इस बारे में डिमांड की थी तो उस समय चेयर पर बैठे उपाध्यक्ष महोदय ने भी आपसे विनती की थी। हमारे यहां आज भी कई प्रोजैक्ट ऐसे ही पड़े हैं। वर्ष 1965 से हमारी एक डिमांड चल रही है जिस बारे में कई बड़े-बड़े राजनीतिक नेताओं ने, सामाजिक कार्यकताओं तथा स्वतंत्रता सेनानियों ने कहा था कि शोलापुर, तुलजापुर, धाराशिव, उस्मानाबाद, बीड, पैठन, सम्भाजी नगर, सिलौड, अजंता और जलगांव तक नया मार्ग बनाया जाये। यह डिमांड हमारी काफी समय से चली आ रही है। इसका सर्वे भी दो-तीन बार हो चुका है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इस मार्ग का दुबारा सर्वेक्षण कराकर इसे चालू करने की कोशिश करें क्योंकि इससे अजंता-एलोरा काफी नजदीक पड़ेगा। अजंता एलोरा के लिए जापान गवर्नमैंट से हमें लोन मिला है, उस लोन के माध्यम से 350 करोड़ रुपये मिले इससे पर्यटन क्षेत्र का जो विकास होगा, वह भी रेलवे से जुड़ जायेगा।

हमारी एक मांग और है कि जो तिरुपति एक्सप्रैस चालू होने वाली थी, वह अभी तक चालू नहीं हुई है। आपने हमारे लोगों को आश्वासित किया है कि उसे आप अक्टूबर तक चालू कर देंगे। मनमाड से तिरुपति, अभी कृष्णा एक्सप्रैस जो निजामाबाद तक आती है, उसे बढ़ाकर मनमाड तक करिये ताकि सभी यात्री वहां जा सके। मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रोटेगांव पुनतांबा मार्ग को, पूर्व विधायक स्वर्गीय बसैये बंधु जी थे, उन्होंने दस साल तक सभी मंत्रियों से मिलकर इस मार्ग को बढ़ावा देने की कोशिश की। इसका सर्वे भी हो गया। हमारी मांग है कि रोटेगांव-पुनतांबा नयी रेलवे लाइन और पुनतांबा से शिरडी तक नयी रेल लाइन चालू की जाये क्योंकि आंध्र प्रदेश से काफी लोग शिरडी के सांई बाबा के दर्शन करने आते हैं और महाराष्ट्र के लिए तिरुपति जाते हैं। इस रेलवे लाइन के बनने से दोनों देवस्थान एक हो सकते हैं इसलिए रोटेगांव-पुनतांबा और पुनतांबा से शिरडी नयी रेल लाइन चालू की जाये। हम इससे डायरेक्टली तिरुपति से शिरडी तक जा सकते हैं। यह मेरी आपसे मांग है। मैं लालू प्रसाद जी से विनती करता हूं कि आप इसे मान्यता दीजिए। हम सब साथ मिलकर वहां जायेंगे।

हमारे यहां छः महीने पहले बहुत बड़ा एक्सीडैंट करंजगांव, रोटेगांव और लासूर स्टेशन के बीच में, पास हुआ था। उस एक्सीडैंट में लोगों को बहुत नुकसान नहीं हुआ लेकिन वह पूरी ट्रेन खत्म हो गयी। मैंने डिमांड की थी कि नांदेड़ से मनमाड यानी मनमाड से नांदेड तक डबल लाइन होनी चाहिए और उसका इलैक्ट्रीफिकेशन होना चाहिए। अगर यह डबल लाइन हो गयी तो यदि एक लाइन में कुछ होगा तो दूसरी लाइन में हम जा सकते हैं। यह काफी पुरानी लाइन है जो निजाम द्वारा बनाई हुई लाइन है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप उस पर ध्यान दें। अगर आप इस तरफ ध्यान देंगे तो मुम्बई से बाकी जगह के लिए ट्रेनें चालू हो सकती हैं। अहमदाबाद और बेंगलूर की रेलवे लाइन हमारे मराठवाड़ा से जोड़ी जाये। यह भी हमारी काफी वर्षों से डिमांड है। अभी मैंने कहा था कि रोटेगांव-पुणतांबा केवल 28 किलोमीटर है, उस पर सिर्फ 33 करोड़ रुपये लगने

[श्री चंद्रकांत खैरे]

वाले हैं। आपने आठ हजार करोड़ रुपये बचाकर 16 हजार करोड़ रुपये तक जाने वाले हैं। मैं आपका इस बारे में अभिनंदन करूंगा। अगर इस पैसे में से आपने कुछ पैसा मराठवाड़ा क्षेत्र को दिया तो मराठवाड़ा के लोग आपको हमेशा याद करते रहेंगे। नांदेड़ विभाग में जो खर्चे होते हैं, वे ज्यादा नहीं हैं। उस बारे में आपको बताऊंगा।

नांदेड़ विभाग के अन्तर्गत रेल पटरी दुरुस्ती के लिए व रेलवे ट्रैक मेन्टीनेंस के लिए जो बीच में हाल ही में दुर्घटना हुई थी, 5 करोड़ रुपये तत्काल खर्च करने की आवश्यकता है, जो अभी हाल ही में जो दुर्घटना हुई थी और जो ब्रिज टूट गया था, उसमें कम से कम 20 दिन तक हमारा पूरा रेलवे मार्ग बंद हो गया था। अगर आप 5 करोड़ रुपया स्पेशल बजट में से दे देंगे, तो तुरंत ही यह काम हो सकता है। सभी रेलवे स्टेशनों और प्लेटफार्मों की ऊंचाई 5 फीट किये जाने संबंधी तक बाकी जो छोटे-मोटे मुद्दे हैं, वह मैं आपसे बाद में जी.एम. से बताकर करूंगा लेकिन वहां भी आपको मदद करनी है। ...*(व्यवधान)* मेरा जो क्षेत्र है, वहां नीतीश कुमार जी आए थे। मेरे क्षेत्र में जो स्टेशन है, उसे आधुनिक बनाने के लिए उसका शिलान्यास, उसका शुभारम्भ भी हुआ था। और अब यूपीए की सरकार में लालू जी आए है। आप भी बिहार के हैं और वह भी बिहार के थे। मैं कहना चाहता हूं कि माडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की जो शुरूआत हुई थी, रेलवे प्रशासन ने जो काम शुरू किया था, वह आपके कार्यकाल में पूरा होना चाहिए। जो सम्भाजीनगर-औरंगाबाद का रेलवे स्टेशन है, उसे आधुनिक स्टेशन बनाने जा रहे हैं। परभनी में भी वीआईपी रिटायरिंग रूम नहीं है, इस बारे में हमारे एक सांसद ने बताया था। हमारे यहां छोटी-मोटी समस्याएं होती हैं, मनमाड़ में कई जगह रेलवे ट्रैक न होने से, मेन्टीनेंस न होने के कारण वहां कठिनाइयां होती हैं। हमारे यहां सम्भाजीनगर-औरंगाबाद लाइन पर 21 डिब्बों की रैक मेन्टेनेंस लाइन के लिए 55 लाख रुपये की तुरंत जरूरत है। वह अगर दे दिया जाए तो सीएनडब्ल्यू स्टाफ के लिए 45 लाख मंजूर करने के बाद से इसकी वजह से मनमाड़-मुम्बई, मानमाड़-कुर्ला, मनमाड़-तिरुपति, मनमाड़ एक्सप्रैस गाड़ी के बीपीसी, एचपीसीईसीएच एवं अन्य उनके मेन्टीनेंस के काम भी हो सकते हैं। इसके लिए तुरंत एक करोड़ रुपये की राशि दी जाए। यहां पर 13 डिब्बों का पीट लाइन का विस्तारीकरण करना बेहद जरूरी है ताकि मनमाड़ में कोई समस्या नहीं रहे।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमारे मुम्बई में इतनी बरसात आ गई और मुम्बई के प्रति लालू जी का प्रेम भी है। मुम्बई में इतनी अधिक बाढ़ होने के कारण रेलवे पटरियां उखड़ गई हैं। मुम्बई में करीब 60 लाख लोग लोकल ट्रेन से ट्रैवल करते हैं और बरसात के कारण 10-15 दिन तक वे लोग ड्यूटी पर नहीं जा पाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि उसके लिए थोड़ा प्रावधान करिए और जो फंड रिलीफ फंड को देना है, वह स्पेशल बजट में से कर लीजिए। उसी तरह मुरुमाड़-कल्याण, मालशेज घाट और नगर तक का मार्ग पूरा करने की कोशिश करिए चूंकि इस लाइन पर रेल बंद होता है। ...*(व्यवधान)* हमारे प्रकाश परांजपे जी भी सांसद हैं, ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: अब आप समाप्त करिए।

श्री चंद्रकांत खैरे: यह दूसरा पैरेलल लाइन कल्याण-मालशेज घाट और नगर तक अगर यह हो गया तो यदि कभी कुछ कोई दुर्घटना हो गई तो वहां तक का मार्ग हमेशा के लिए बंद नहीं हो सकता है। ट्रेन चालू हो सकती है।

अंत में, मैं कहूंगा कि पुणे से नासिक जाने के लिए जो रास्ता है, वह अगर ट्रेन से जोड़ा जाए तो ...*(व्यवधान)* रघुनाथ झा जी, मैं अपने मंत्री जी से बात कर रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि दोनों इंडस्ट्रियल बेल्ट जोड़े जाते हैं तो इससे हमारे पश्चिम महाराष्ट्र और उत्तर महाराष्ट्र एक हो जाएंगे। इसके कारण आज भी महाराष्ट्र सबसे ज्यादा रेलवे को और केन्द्र सरकार को रेवेन्यू देने वाला राज्य है। इसके लिए मैं आपके माध्यम से कहूंगा कि मराठवाड़ा, पश्चिम महाराष्ट्र, उत्तर महाराष्ट्र, मुम्बई-कोंकण इसकी ओर ज्यादा ध्यान देंगे और मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि तिरुपति जी के लिए लालू जी एक नई गाड़ी अक्तूबर के पहले सप्ताह में शुरू करेंगे और उसमें हम लालू जी के साथ बैठकर दर्शन करने जाएंगे, इसी उम्मीद के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदया: सब लोग थोड़ा समय का ध्यान रखेंगे, तो सभी माननीय सदस्य एकोमोडेट हो जाएंगे।

[अनुवाद]

***श्री ब्रह्मानन्द पंडा** (जगतसिंहपुर): माननीय महोदया, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी। मैं बीजू जनता दल की ओर से रेलवे के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगों के संबंध में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है। यह प्राकृतिक संपदा से परिपूर्ण है, यहां लौह, मैंगनीज, बाक्साइट आदि जैसे खनिज स्रोतों का प्रचुर भंडार है। उड़ीसा की एक सुदंर लम्बी तट रेखा है। परंतु स्वतंत्रता के 57 वर्षों के पश्चात् भी उड़ीसा कई क्षेत्रों में पीछे है। इस पिछड़ेपन का एक मुख्य कारण रेलवे की लापरवाही है। मुझे खेद है कि उड़ीसा जिसकी सीमा बिहार से लगती है रेल मंत्री जहां से हैं फिर भी यह एक उपेक्षित राज्य

*उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

है। दोनों राज्यों में कई बातें एक समान हैं फिर भी रेलवे हमारे साथ सौतेला व्यवहार करता है। उड़ीसा में उद्योगों की दयनीय स्थिति है क्योंकि उड़ीसा रेल का नेटवर्क अत्यंत तंग है।

मैं यहां गर्व से स्वर्गीय श्री जयप्रकाश जी द्वारा व्यक्त विचारों का उल्लेख करना चाहता हूं। एक बार उन्हें रेवेनशा कालेज के शताब्दी समारोह में बुलाया गया था जहां उन्होंने यह उल्लेख किया था कि उड़ीसा प्राकृतिक संसाधनों से पूर्ण है पर रेलवे की उचित बुनियादी सुविधाओं के अभाव में इसे गरीबी में दिन काटने पड़ रहे हैं। चूंकि इसके संसाधन अनन्वेवित हैं इसलिए यह भारत के अन्य राज्यों की बराबरी पर नहीं है। पिछले अक्तूबर में उड़ीसा के संसद सदस्यों ने माननीय रेल मंत्री के समक्ष एक ज्ञापन प्रस्तुत किया था जिसमें हमारी अपेक्षाओं के बारे में बताया गया था और उनके हस्तक्षेप की मांग की गई थी। पूर्णरूप से सम्पन्न होने के बावजूद उपेक्षा के कारण उड़ीसा पिछड़ा हुआ है।

महोदया, उड़ीसा में आज भी कई जिले हैं जो रेल से वंचित हैं। फूलबनी एक ऐसा जिला है जहां के लोगों ने अभी तक रेल की पटरी नहीं देखी हैं। अत्यंत क्षोभ के साथ मैं यहां यह उल्लेख करना चाहता हूं कि उड़ीसा को रेल से इसलिए जोड़ा गया क्योंकि 1947 में प्रेजिडेन्सी टाऊन अर्थात् कलकत्ता, बम्बई और कलकत्ता, मद्रास को जोड़ता था, कुछ स्थानों को छोड़कर यह रेल लाइन केवल इस राज्य के बाहरी इलाकों को छूती है। अन्यथा, यह राज्य अन्य जगहों से अलग-थलग रह जाता। महोदया, मैं बीजू जनता दल का हूं-वह दल जिसकी विचारधारा हमारे सम्मानित नेता स्वर्गीय श्री बीजू पटनायक से उत्पन्न हुई थी। अदम्य व्यक्तित्व वाले व्यक्ति होने के नाते उन्होंने उड़ीसा को एक आत्मनिर्भर, सुदृढ़ और भारत के अन्य अग्र दर्जे के राज्य की बराबरी पर लाने का सपना देखा था। दुर्भाग्यवश यह सपना अभी तक पूरा नहीं हुआ है। महोदया, 26 अक्तूबर, 2004 के अपने ज्ञापन के हमने उन लंबित परियोजनाओं का उल्लेख किया था जिन्हें पिछले दो दशकों से स्वीकृति मिली हुई है। विभिन्न रेल क्षेत्रों का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है परन्तु कुछ नहीं किया जा रहा है। अनेक भीतरी भागों को रेल से नहीं जोड़ा गया है। इसने जन असन्तोष को बढ़ावा दिया है। मलकानगिरी जिले में नक्सलवाद ने जन्म ले लिया है। अन्य क्षेत्रों में भी विद्रोह हो रहा है।

महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान कुछ अत्यंत महत्वपूर्ण मांगों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं मुझे आशा है कि वे इन्हें यथोचित महत्व देंगे। कुछ क्षेत्रों में सर्वेक्षण कार्य बीच में ही रूक गया है। बरहामपुर से फुलबनी, पारादीव से हरीदासपुर तक रेल के पटरी बिछाने का कार्य शीघ्र किया जाना चाहिए। दैत्री-बनसपानी परियोजना, ओगुल-दुबरी पर पटरी बिछाने का कार्य भी पूरा किया जाना चाहिए। महोदया, जैसा कि सब जानते हैं 'कोणार्क' एक प्रसिद्ध ऐतिहासिक स्थान है। यह विश्व धरोहर स्थल है। पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए यहां काफी क्षमता है। परन्तु पुरी और कोणार्क तक रेल न होने की वजह से यह राज्य विदेशी मुद्रा को खोता जा रहा है। कई स्थानों पर रेल की पटरी का दोहरीकरण करना है। महानदी नदी पर रेल पुल के दोहरीकरण का कार्य शुरू हो गया है। परन्तु हमें नहीं पता कि यह कार्य कब पूरा होगा। परादीप पत्तन जो सामरिक महत्व का स्थान है वहां भी रेल नेटवर्क की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय: कृपया समाप्त कीजिए।

श्री ब्रह्मनन्द पंडा: महदोया, मैं नया सदस्य हूं। मुझे कुछ और समय मिलना चाहिए।

माननीय रेल मंत्री महोदय, पश्चिमी उड़ीसा को जोड़ने के लिए हीराखंड एक्सप्रैस को रोज चलाया जाना चाहिए। राजधानी एक्सप्रैस को सम्बलपुर तक चलाया जाना चाहिए ताकि इस क्षेत्र के लोगों को भी लाभ हो। उससे दूरी भी कम होगी। समय की कमी के कारण मैं अपना भाषण एक कविता से समाप्त करूंगा जिसमें उड़ीसा की उच्च विशेषताओं को उजागर किया गया है और मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री हितैषिता से इसका प्रबन्ध करेंगे।

> "उड़ीसा इज दि लैंड आफ पीस वियर चन्द्रास्का बीकेम धर्मास्का
> इन उड़ीसा वार अगेंस्ट कांची,
> दि लार्ड हिमसेल्फ टूक पार्ट एज दि कमांडर-इन-चीफ
> हर वूम्ब इज फिल्ड विद डायमन्ड्स, ज्वेल्स, आयन एण्ड माइका
> हर फ्लैग आफ इक्वैलिटी एण्ड फैटरनिटी फलाइज हाई इन हेवन
> हरस इज टि लैंड आफ हारमनी वियर दियर इज नो कास्ट-पीलिंग एण्ड नो-इनमिटी
> उड़ीसा इज दि लैंड आफ सालवेशन एण्ड ग्रेटनैस आई एम प्राउड टू बी एन उड़ीया।"

[हिन्दी]

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हजारीबाग): सभापति महोदया, आज सदन में रेल बजट की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। अभी पांच महीने पहले बजट सत्र में संपूर्ण बजट पारित किया गया था, फिर आज अनुपूरक बजट लाया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि 14 महीने के समय में उन्होंने रेल मंत्रालय को 8000 करोड़ रुपये का फायदा पहुंचाया है। आम

[श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता]

तौर पर देखा जाता था कि जब भी रेल बजट आता, कुछ न कुछ किरायों में बढ़ोत्तरी भी की जाती थी, जिससे आम लोगों की परेशानी बढ़ जाती थी। इन्होंने दो बार रेल बजट पेश किया है, लेकिन किराये में एक पैसा भी नहीं बढ़ाया था, इसलिये वे बधाई के पात्र हैं। जब भी पैसेंजर्स रेल में बिना टिकट यात्रा करते थे, बड़े पैमाने पर चोरियां होती थीं, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी के औचक निरीक्षण से लोगों के अंदर डर पैदा हो गया और वे अब बिना टिकट यात्रा नहीं करते हैं। इसलिए कि कहीं रेलमंत्री जी का औचक निरीक्षण न हो जाए। रेल के बड़े पदाधिकारी अपने साथ बहुत से लोगों को लेकर जाते थे, उनके अंदर भी अब इस बात का डर पैदा हो गया है। इस प्रकार माननीय रेल मंत्री जी ने अच्छे कार्य किए हैं, मैं उन्हें इसके लिए बधाई देता हूं।

सभापति महोदया, माननीय रेलमंत्री जी ने निजी क्षेत्र को बढ़ावा दिया है। इससे खान-पान में लगे लाखों गरीब मजदूर लगे हुए हैं, उनके लिए नौकरी का खतरा उत्पन्न हो गया है। अगर उनकी नौकरी चली जाएगी, तो उनके बाल-बच्चे भूखों मरने के कगार पर आ जाएंगे। मुझे मालूम हुआ है कि कुली, पोर्टर्स भी बेरोजगार होने वाले हैं, क्योंकि यह कार्य भी निजी क्षेत्र के लोगों को दे दिया गया है। इन गरीब लोगों की कोई रोजी-रोटी का सहारा नहीं रहेगा और इनके बाल-बच्चे भूखों मरने लगेंगे। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम जो लोग खान-पान विभाग में लगे हुए हैं, उनको न हटाया जाए और उसमें निजी क्षेत्र को न लाएं। साथ ही साथ कुलियों के रोजगार में किसी तरह की कटौती न करें वरना निजी क्षेत्र में जाने पर इसमें काम करने वाले लाखों कुलियों के परिवार भूखों मरने की स्थिति में आ जाएंगे। यह सही है कि खान-पान में काफी सुधार हुआ है।

सभापति महोदया, माननीय मंत्री जी उठकर चले गए हैं, लेकिन मैं माननीय रेल राज्य मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि झारखंड एक अलग राज्य है, जो कि अति पिछड़ा हुआ आदिवासी राज्य है। माननीय रेल मंत्री जी ने दो बार रेल बजट पेश किया, लेकिन दोनों ही बार झारखंड राज्य की घोर उपेक्षा हुई है। हम कई सांसद माननीय मंत्री जी से मिले थे और उनसे इस संदर्भ में निवेदन भी किया, लेकिन हमारे राज्य के लिए कोई नई योजना शुरू नहीं की गई और न ही कोई सर्वेक्षण किया गया है। झारखंड राज्य के साथ इस प्रकार का भेदभाव नहीं चलेगा। झारखंड राज्य में अरबों रुपये की खनिज संपदा है जिससे केंद्र सरकार को काफी राजस्व मिलता है, लेकिन जिस प्रकार से झारखंड राज्य की उपेक्षा हुई है, वह नहीं होनी चाहिए। मैं हजारीबाग जिला संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। यहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। अभी दो-तीन साल पहले वहां एक रेलवे लाइन शुरू हुई थी, लेकिन पिछले डेढ़ साल में जिस तरह की प्रगति होनी चाहिए थी, वह नहीं हुई। कोडरमा-हजारीबाग-रांची रेल लाइन का काम वर्ष 2006 तक पूरा हो जाना चाहिए, लेकिन इसका एक चौथाई भी अभी तक नहीं हुआ है। इस परियोजना के लिए पैसे की कोई कमी नहीं है, लेकिन अधिकारियों की लापरवाही और ठेकेदारों की मनमानी के कारण यह मार्ग पूरा होने वाला नहीं है। कोडरमा-गिरिडीह रेलमार्ग ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है। अगर हजारीबाग का रेलमार्ग पूरा हो जाता, तो हजारों लोगों को इसका लाभ मिलता और इसका मुनाफा केंद्र सरकार को होगा, लेकिन उसका काम अभी तक शुरू नहीं किया गया है।

अपराह्न 4.00 बजे

इसलिए हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि वे चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के साथ हजारीबाग में बैठक करायें और उसका मुआयना कराये तथा जितनी जल्दी हो सके हजारीबाग की रेलवे लाइन को पूरा करने का काम करें। मैं आपको बताना चाहता हूं कि खरारी से बड़काकाना के बीच में राय एक स्टेशन है। यहां रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। राय देश का चौथा ऐसा स्टेशन है, जहां से रेलवे विभाग को सबसे ज्यादा आमदनी होती है, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि वहां से केवल मालगाड़ी ही चलती है, केवल रेलवे की वैगन्स लोड होकर जाती हैं। वहां कोई पैसेन्जर और एक्सप्रैस ट्रेन नहीं रुकती है। हर दो-तीन महाने में राय में इस मांग को लेकर आंदोलन होता है कि यहां पैसेन्जर और एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव हो, लेकिन इन गाड़ियों का ठहराव न होने के कारण वहां के लोग बहुत परेशान हैं। इसी तरह से राप्ती रोड से आगे दिगवारा एक गांव है, जहां कर्माना स्टेशन है, वहां जंगल में कोई नहीं जाता है। वहां बार-बार आंदोलन हो रहा है कि कर्माना की जगह दिगवारा में स्टेशन बनाया जाए। कोडरमा स्टेशन से आसपास के लोग तथा हम सांसद आते हैं। मैंने कई बार माननीय मंत्री जी से भेंट की, कई बार पत्र लिखे कि भुवनेश्वर और रांची के लिए राजधानी चलती है, वहां दिन के लिए राजधानी गाड़ियां हैं, लेकिन दोनों गाड़ियां एक ही दिन चलती हैं, बाकी दिनों में कोई राजधानी नहीं चलती है। यदि बाकी दिनों में हमें या वहां की जनता को आना-जाना हो तो उन्हें धनबाद या रांची जाना पड़ता है। हमने कहा कि स्यालदाह राजधानी जो गाड़ी चलती है, उसका स्टापेज कोडरमा में कम से कम तीन दिन कर दें। इस तरह से वहां सातों दिन गाड़ी चल जायेंगी और वहां की जनता तथा सांसदों को भी आने-जाने में सुविधा होगी, लेकिन वह कार्य अभी तक नहीं किया गया है।

सभापति महोदया, हजारीबाग स्टेशन बहुत पुराना है। पहले जो गाड़ियां वहां रुकती थीं, उनका ठहराव भी वहां बंद कर दिया गया है। इस कारण वहां के लोग बहुत परेशान हैं। हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि वह इस बात को नोट करें कि हजारीबाग जो सबसे पुराना स्टेशन है, वहां के लोगों को आने-

जाने की सुविधा मिल सके। इसके लिए वहां जो गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं, वहां उनका ठहराव किया जाए। हजारीबाग से आसपास के इलाकों के लाखों लोग मुम्बई और सूरत काम की खोज में जाते हैं। लेकिन वहां गाड़ी का ठहराव न होने के कारण उन्हें बहुत परेशानी होती है। इसके लिए वहां के लोगों को कई बार आंदोलन करना पड़ा है कि धनबाद से सूरत तक एक नई गाड़ी चलाई जाए। हमने कई बार माननीय मंत्री जी को लिखकर दिया, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से भी बात की, लेकिन कुछ नहीं हुआ। अभी यहां राज्य मंत्री बैठे हैं। यदि वह मुम्बई से सूरत के लिए एक गाड़ी दे दें तो जो हजारों की संख्या में गरीब लोग रोजगार के लिए वहां से जाते हैं। इन्हें आने-जाने में बहुत दिक्कत होती है, उनके लिए बहुत सुविधा हो जायेगी।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि रेलवे विभाग झारखंड की उपेक्षा न करे। आज वहां जो योजनाएं चल रही हैं, वे वही योजनाएं चल रही हैं, जो पहले से थीं। यू.पी.ए. सरकार के 14 महीने के शासन में एक भी नई योजना झारखंड में नहीं ली गई है। इसलिए मैं बार-बार रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वह झारखंड की उपेक्षा न करें। झारखंड एक ऐसा राज्य है जो आपको अरबों-खरबों रुपये देता है। इसलिए आप झारखंड में नई रेल लाइनों का सृजन करें। हजारीबाग, चतरा जैसे कई ऐसे जिले हैं जो झारखंड में रेल लाइन से जुड़े हुए नहीं हैं। रेल मंत्री जी कृपया उन्हें भी जोड़ने का काम करें। इसी के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): सभापति महोदया, एक उर्दू के शायर ने कहा है:

"बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर,
हिन्दुस्तान की जिंदगी है रेल की रफ्तार पर।"

वास्तव में रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं, जिनसे राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। अभी श्री राम कृपाल यादव अपने उद्गार व्यक्त कर रहे थे। वह बता रहे थे कि माननीय लालू जी के आते ही आठ हजार करोड़ रुपये का फायदा हो गया। हम आपके माध्यम से जानना चाहते हैं कि वह कौन सा ऐसा जादुई चमत्कार है या करिश्माई आंकड़ों का खेल है, जिन आंकड़ों के खेल के कारण एक तरफ यात्री किराया और माल भाड़ा बिल्कुल भी नहीं बढ़ाया गया और उसके बावजूद भी 17 प्रतिशत की वृद्धि की बात कही गई है। यह भले ही अपनी पीठ थपथपा लें कि वास्तव में वृद्धि हुई है, लेकिन आने वाली पीढ़ियां इस समय के अंतराल को याद करेंगी कि राष्ट्र के हित में कभी-कभी कठोर निर्णय लेने होते हैं।

अगर राष्ट्र को विकास के पथ पर आगे बढ़ाना है, रेलवे की समस्याओं का निराकरण कराना है, नई रेल लाइनों का निर्माण कराना है, रेलवे के पुलों का निर्माण कराना है, सिक्यूरिटी, सेफ्टी और पंक्चुएलिटी का वास्तव में पालन कराना है तो किराया बढ़ाना पड़ेगा। लेकिन आप किराया नहीं बढ़ा रहे हैं और आंकड़ों के खेल से ऐसा कुछ चमत्कार कर दिया कि 8000 करोड़ रुपये का फायदा हो रहा है। मैं यहां सीएजी की रिपोर्ट से पढ़कर आपको सुनाना चाहूंगा, जो इनकी कलई खोलने के लिए पर्याप्त है। सीएजी का कहना है कि राजनैतिक फायदे के लिए सरकार भले ही किराया नहीं बढ़ा रही हो, पर 1999 से 2003 के दौरान 2345 करोड़ रुपये का नुकसान हो चुका है। वे आगे कहते हैं कि अगर रेल विभाग ने किराया एवं भाड़ा समिति की सिफारिशों को स्वीकार करके किराया बढ़ा दिया होता तो शायद इस नुकसान से बचा जा सकता था। सभापति महोदया, इसके आगे सीएजी की रिपोर्ट कहती है कि आज ट्रैफिक नियमों को गलत ढंग से लागू किया जा रहा है, माल का गलत वर्गीकरण किया जा रहा है, वैगन प्रबंधन के अंदर देरी की जा रही है, नई रेल लाइनों के लिए भूमि अधिग्रहण में विलंब किया जा रहा है, दोहरीकरण के लिए जो पटरियां थी, उन लाइनों को चालू नहीं किया जा रहा है और ऊंची दरों पर डीजल की खरीद की जा रही है, इस्पात की भी फालतू खरीद की जा रही है और स्क्रैप कबाड़ियों की दुकानों में जाकर बिक रहा है। लाखों लोगों से लाइसेंस फीस की उगाही में भी विफलता का सामना करना पड़ रहा है। उपनगरीय रेलों की व्यवस्था भी ठीक नहीं हो रही है। यह मैं नहीं कह रहा हूं, यह सीएजी की रिपोर्ट है जो भारत सरकार की रिपोर्ट है जिसको आप और हम सभी मानते हैं। उनका कहना है कि इतनी सारी अव्यवस्थाओं के बावजूद रेलवे को लाभ में दिखाना आंकड़ों का खेल ही कहा जा सकता है। फिर भी अगर वे अपने मुंह मियां मिट्ठू बनाना चाहें तो बन सकते हैं। यह शायद बिहार की विधान सभा के चुनावों का परिणाम है अथवा पाप्यूलिस्ट या सस्ती वाहवाही लूटने वाली बात, जिसके चलते लालू मार्का अर्थ नीति देश को कहां ले जाएगी, हमारी रेल को कहां ले जाएगी, कहना मुश्किल है।

आज दुनिया में भारतीय रेलवे का सार्वजनिक उपक्रमों में चौथा स्थान है और एशिया में पहला स्थान है। हम चाहते हैं कि यह स्थान और ऊंचाइयों को प्राप्त हो, लेकिन अगर हम संसाधनों में वृद्धि नहीं करेंगे, संसाधन नहीं जुटाएंगे तो कहां से रेल लाइनों का निर्माण होगा? मैं आपके माध्यम से एक और बात कहना चाहूंगा। रेलवे की 40 हजार करोड़ रुपये की परियोजनाएं हैं जो धन की कमी से अधूरी पड़ी हैं। उनको घोषित हुए भी कई वर्ष हो चुके हैं। लालू जी के समय में भी गत वर्ष कई घोषणाएं हुई थीं, अभी भी हुई हैं और पहले भी हुई थीं। वे सारी योजनाएं अधूरी पड़ी हैं। यदि मैं नई योजनाओं की तुलना में आधा तीतर आधा बटेर से करूं तो एक उदाहरण ही पर्याप्त होगा। अजमेर से

[प्रो. रासा सिंह रावत]

चित्तौड़ के बीच में अभी मीटर गेज चल रही है। चित्तौड़ से उदयपुर तक ब्राडगेज बन गई, चित्तौड़ से नीमच के बीच में थोड़ी सी लाइन ब्राडगेज बन गई मगर नीमच से रतलाम तक फिर मीटर गेज है, जो आधा तीतर आधा बटेर वाली सारी बात है। एक तरफ कहा जा रहा है कि इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। पहले मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य था मगर अब राजस्थान क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य है और सीमावर्ती भी है, लेकिन रेलवे के मामले में इस राज्य की हमेशा उपेक्षा की गई है। हर राज्य चाहता है कि काश! हमारे यहां का कोई प्रतिनिधि रेल मंत्री बने तो हमारे यहां रेल का विकास हो सके। आज बहुत सी रेलें बिहार जाती हैं या बिहार से रवाना होती हैं या बिहार में रेलों का विकास होता है, यूपी का मंत्री बने तो यूपी में विकास होता है, लेकिन राजस्थान की निरंतर उपेक्षा हो रही है। मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि समग्र तौर पर देश के अंदर 40,000 करोड़ रुपये की परियोजनाएं धन की कमी से अधूरी पड़ी हैं और उनको कई वर्ष बीत चुके हैं। कई परियोजनाएं धन की कमी से शुरू नहीं हो पाई हैं और बीच में रोक दी गई हैं। रेलवे ने इन परियोजनाओं के निर्माण में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की भागीदारी को अनुकूल बनाने की ओर कोई गंभीर प्रयास नहीं किया है। रेलवे ने किराया बढ़ाना छोड़ दिया, माल भाड़ा बढ़ाना छोड़ दिया, उसका रेशनेलाइजेशन करना छोड़ दिया और केवल बचत का नाम लेकर कि हम यूं सख्ती कर रहे हैं। हमारे यहां अजमेर में 250 लोग आए। रेलवे स्टेशन से उतरते ही वहां लालू यादव जिंदाबाद और सोनिया गांधी जिंदाबाद के नारे लगाने लगते हैं लेकिन जब टिकट चैक करने वाले आते हैं तो उन्हें कहते हैं हमें दिल्ली से फ्री बैठाया गया है, हम बिहार से दिल्ली आए थे और दिल्ली से वहां जा रहे हैं—ऐसा कई बार हो चुका है। इसलिए जब तक रेलवे के किराए की बढ़ोत्तरी नहीं होगी तो बचत कैसे होगी—यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि जब वे अपना उत्तर दें तो इस बारे में बताएं कि रेलवे की जो बड़ी-बड़ी परियोजनाएं हैं, उनके लिए 40 हजार करोड़ रुपयों की आवश्यकता है, वे कब से लम्बित पड़ी हैं और कब तक पूरी होंगी।

गत साल आपने जनसंपर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने की बात कही थी। कितनी गाड़ियां चली हैं? मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि योजना मंत्रालय और वित्त मंत्रालय लगातार जोर डाल रहे हैं कि भाड़े में बढ़ोत्तरी करके इन परियोजनाओं को पूरा करने हेतु धन इकट्ठा किया जाए लेकिन रेल मंत्री जी जनहित के फार्मूले के नाम पर योजना मंत्रालय और वित्त मंत्रालय, सबको धत्ता बता कर आगे आने वाले समय में जनता की वाहवाही लूटने के लिए इस प्रकार के कार्य कर रहे हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि कम से कम रेलवे इतना प्रयास तो करे कि निजी क्षेत्र की भागीदारी प्रारम्भ हो या सार्वजनिक क्षेत्र की पूंजी रेलवे के अंदर लग सके। राष्ट्रहित में कठोर निर्णय भी लेने पड़ते हैं।

रेलवे सुरक्षा की कितनी घोषणाएं की गई। आपने और हमने मेजें थपथपाई थीं कि अब रेलवे यात्री सुरक्षित होंगे और रेलवे दुर्घटनाएं नहीं होंगी, लेकिन रेलों में लूट, चोरी और डकैती आए दिन हर राज्य के अंदर होती हैं, जहां से माननीय रेल मंत्री जी आते हैं, वहां सर्वाधिक ऐसी घटनाएं होती हैं और अब तो रेलों में बम भी फटने लगे हैं। यात्रियों की जान और माल मुसीबत में फंसे हुए हैं। चाहे वह रेल पटरियों की बात हो या यात्रियों की सुरक्षा के बारे में जितनी घोषणाएं की गई, वे सब लागू नहीं की गईं। रेल मंत्री जी यहां बताएं कि वे सब घोषणाएं लागू क्यों नहीं की गईं?

महोदया, सफाई का ढोल पीटा गया कि हम न्यूनतम अनिवार्य यात्री सुविधाएं प्रदान करेंगे। पिछले बजट के समय ऐसा कहा गया था। अब लगभग इस बात को छः महीने हो चुके हैं। न्यूनतम यात्री अनिवार्य सुविधाओं के अंतर्गत आप देखिए कि सफाई की आज क्या स्थिति है। आप और हम सभी लोग रेलों में यात्रा करते हैं। यदि फर्स्ट क्लास एसी के अंदर भी जाएं और उसके शौचालयों को देखें तो शायद कोई भी वहां जाना पसंद नहीं करेगा। जब फर्स्ट क्लास एसी कोच की ऐसी हालत है तो फिर आम आदमियों की बोगियों में, जिनमें साधारण जनता यात्रा करती है, उन डिब्बों की क्या हालत होगी।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में जनता के लिए ज्यादा डिब्बे होना चाहिए। आम जनता को बैठने की और पीने के पानी की सुविधा होनी चाहिए। बड़े स्टेशनों पर तो सुविधाएं उपलब्ध हैं, लेकिन छोटे स्टेशनों पर ऐसी कोई सुविधा नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगा कि रेलवे कर्मचारियों की कार्यकुशलता और कार्यक्षमता बढ़ाने का प्रयास होना चाहिए। उनके लिए बेहतर प्रशिक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। नई तकनीक का रेलवे परिचालन में समन्वय होना चाहिए। रेलवे का बुनियादी ढांचा दुरुस्त होना चाहिए। मैं दो मिनट का समय और लूंगा। अजमेर में लाखों लोग हर साल आते हैं। सभी धर्मों के और सभी राज्यों से लोग आते हैं। अजमेर और पुष्कर के बीच रेलवे ने चार साल पहले ब्राडगेज लाइन बिछाने की घोषणा की थी और जितने पैसे की सरकार ने घोषणा की थी, वह मंजूर भी हो गया, लेकिन पटरी बिछाने का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। अभी तक चार साल में केवल भूमि का अधिग्रहण ही हो पाया है। मैं यह जानना चाहता हूं कि वह काम कब शुरू होगा? रेल मंत्री जी यहां पर मौजूद नहीं हैं। महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पुष्कर जाने से सबका कल्याण होगा। अजमेर सब जाना चाहते हैं।

अजमेर को पुष्कर से जल्दी जोड़ा जाए। अजमेर और चितौड़ की रेलवे लाइन मीटरगेज है, उसे ब्रोडगेज में बदला जाए ताकि उदयपुर और चितौड़गढ़ को आपस में सही अर्थ में जोड़ा जा सके और जो वैकल्पिक मार्ग दिल्ली और मुम्बई के बीच में उदयपुर वाला है, वह अजमेर और चितौड़ से मिल सके।

महोदया, यदि पुष्कर तक रेल बनेगी, तो मेड़ता जुड़ जाएगा। यहां हमारे श्री भंवर सिंह डागावास जी माननीय सदस्य बैठे हैं। उनके क्षेत्र को सीधा लाभ पहुंचेगा। इससे पश्चिमी राजस्थान, सीमावर्ती क्षेत्र जुड़ जाएगा और परिणामस्वरूप राजस्थान में रेलवे का एक ऐसा इन्फ्रास्ट्रक्चर खड़ा हो जाएगा, जो बहुत अच्छा होगा।

महोदया, ब्यावर एक छोटा सा स्टेशन है, लेकिन एक लाख से अधिक वाला शहर है। वहां से अनेक स्वतंत्रता सेनानी रहे हैं और प्रत्येक घर से लगभग पांच-छ: लोग सेना में भर्ती होकर देश की रक्षा करने में संलग्न हैं। प्रत्येक शाम को अपने भाइयों के गले में बहनें मालाएं डालकर उन्हें विदा करती हैं और जब वे छुट्टी पर वापस घर आते हैं, तो उनका स्वागत करती हैं, लेकिन आश्रम एक्सप्रैस वहां एक मिनट के लिए भी नहीं रुकती है, जिससे जवानों को आने-जाने में बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। यहां माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री वेलु जी विराजमान हैं, माननीय राठवा जी भी विराजमान हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि जब रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी आ जाएं, तो उनके ध्यान में यह बात अवश्य लाएं कि आश्रम एक्सप्रैस को ब्यावर रेलवे स्टेशन पर दो मिनट के लिए जरूर ठहराव दिया जाए।

महोदया, मैं 15-20 साल से सांसद हूं। रेल अधिकारियों और मंत्री को लिख-लिख कर थक गया हूं, लेकिन आश्रम एक्सप्रैस, दिल्ली-अहमदाबाद चलने वाली रेलगाड़ी को मैं 2 मिनट के लिए भी ब्यावर रेलवे स्टेशन पर ट्रायल के बतौर भी नहीं रुकवा पाया हूं। ब्यावर बहुत महत्वपूर्ण शहर है। वहां से बड़ी संख्या में जवान सेना में भर्ती होकर देश की सेवा कर रहे हैं, वहीं दूसरी ओर वहां के व्यापारियों को दक्षिण भारत व्यापार के सिलसिले में आना जाना पड़ता है और वहां इस रेलगाड़ी के न रुकने के कारण बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पुन: प्रार्थना है कि आश्रम एक्सप्रैस जो दिल्ली से अहमदाबाद चलती है, उसे ट्रायल के बतौर ही सही, लेकिन दो मिनट के लिए ब्यावर रेलवे स्टेशन पर दोनों ओर से अवश्य रोका जाए।

महोदया, रिंगस-फुलेरा-रेवाड़ी मीटरगेज रेल लाइन है। उसे ब्राडगेज किया जाए ताकि उस मार्ग पर आवागमन बढ़ सके। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): माननीय मंत्री, श्री वेलु, कृपया हमें बताइए कि आपने इस वर्ष कितना लाभांश दिया है और आस्थगित लाभांश क्या है? मुझे लगता है कि लाभ दिखाने में आप की चालबाजी शामिल है।

डा. चिन्ता मोहन (तिरुपति): तिरुपति एक अत्यंत महत्वपूर्ण धार्मिक और शैक्षिक केन्द्र है। तिरुपति रेलवे स्टेशन 120 वर्ष पहले प्रारंभ हुआ था। जब यह रेलवे स्टेशन चालू हुआ था तब लगभग 1000 तीर्थयात्री तिरुपति आते थे। आज 120 वर्षों के पश्चात तिरुपति रेलवे में बहुत परिवर्तन आ गया है। अब प्रतिदिन लगभग 75,000 तीर्थयात्री तिरुपति तीर्थस्थल पर आ रहे हैं। रेलवे स्टेशन और प्लेटफार्म तीर्थयात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है।

हाल ही में यू.पी.ए. सरकार ने गुडुर और तिरूपति के बीच रेल की पटरी के दोहरीकरण की मंजूरी दी थी। तिरुपति से कटपडी मीटर लाइन को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित किया गया था जिससे प्रतिदिन 35 रेलें आ रही हैं। 75,000 तीर्थयात्री भगवान के दर्शन के लिए तिरुपति आ रहे हैं। मैंने पश्चिम मध्य रेलवे से एक अनुरोध किया था। उन्होंने अपनी सिफारिशें रेलवे बोर्ड को भेजीं थीं। तीर्थयात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उन्होंने एक नया रेलवे स्टेशन बनाने का प्रस्ताव किया है। नए रेलवे स्टेशन का नाम त्रिचनूर रेलवे स्टेशन है। उन्होंने तिरूपति तीर्थयात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए छ: नए प्लैटफार्म बनाने का प्रस्ताव किया है।

मैं रेल विभाग, राज्य मंत्री और माननीय रेल मंत्री जी अब लोक सभा चैम्बर में प्रवेश कर रहे हैं, से अनुरोध करता हूं कि वे इस नए त्रिचनूर रेलवे स्टेशन को शामिल करें। यह एक अति महत्वपूर्ण स्थान है। यह भारत में एक अति महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है। अनुदानों की अनुपूरक मांगों में यह कहीं भी नहीं है। परन्तु एक विशेष मामले के रूप में मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि वह यह देखें कि नए त्रिचनूर रलवे स्टेशन के लिए तुरंत मंजूरी दी जाए। उससे काफी फायदा होगा।

मैं आपसे पुन: यह अनुरोध करता हूं कि जब आप अनुदान की अनुपूरक मांगों पर चर्चा का उत्तर दें तो कृपया इस त्रिचनूर रेलवे स्टेशन का उल्लेख करें, मैं आपका आभारी रहूंगा। धन्यवाद।

श्री लक्ष्मण सेठ (तामलुक): रेलवे परिवहन का सबसे महत्वपूर्ण साधन है। यह परिवहन का सबसे सस्ता और सुरक्षित साधन है। इसलिए, हम रेल सुविधाओं के विस्तार और इनमें वृद्धि

[श्री लक्ष्मण सेठ]

का स्वागत करते हैं। संप्रग सरकार के सत्ता में आने के पश्चात्, मैंने महसूस किया था कि हम रेल सुविधाओं में कुछ विशिष्ट परिवर्तन पायेंगे। लेकिन हम हताश हुए हैं। हम राजग सरकार की जगह संप्रग सरकार के आने के पश्चात भी रेल सुविधाओं में कोई विशेष परिवर्तन नहीं देख रहे हैं। हमारे रेल मंत्री राजनीति में ओजस्वी व्यक्ति हैं। उनके साथ दो राज्य मंत्री हैं। हमें वास्तव में यह लगा कि वे कुछ ऐसा करेंगे कि हमारा रेलवे विश्व में रेल-यातायात की विश्वस्तरीय प्रणाली बन जाएगा। यह संभव हो सकता है।

दुर्भाग्यवश, हमें कहना पड़ता है कि आजादी से पूर्व, हमारी कुल रेल लाइनों का नेटवर्क लगभग 85 प्रतिशत था। आजादी के पश्चात्, केवल 15 प्रतिशत नई रेल लाइनें बिछाई गई हैं। यह कहा जा सकता है कि हमने इस संबंध में कुछ अधिक प्रगति नहीं की है। तथापि, हम रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करते हैं। हमें रेलवे के कार्य संचालन हेतु निधियां स्वीकृत करनी होगी। हम यह महसूस करते हैं कि मंत्रालय अधिकाधिक रेल-सुविधाएं प्रदान करेगा।

उप-नगरीय यात्री-गाड़ियों की बुरी हालत है। इनमें शौचालयों और स्नानागारों की हालत इतनी दयनीय है कि यात्रियों के लिए उनका उपयोग करना भी काफी कठिन है। रेल प्लेटफार्म सदैव गन्दे होते हैं; यहां तक कि बोगियां भी गन्दी होती हैं और उनकी सफाई नहीं की जाती हैं। मेरा मानना है कि स्थानीय यात्रियों को उतनी बढ़िया सुविधाएं नहीं दी जा रही हैं जितनी उन्हें दी जानी चाहिए। इन गाड़ियों में यात्री सफल करते हैं। लेकिन इन गाड़ियों, विशेषकर सियालदेह-हावड़ा उपनगरीय गाड़ी में सुविधाएं संपूर्ण नहीं हैं। इस गाड़ी के यात्री इतनी अधिक परेशानी उठाते हैं कि कई बार उन्हें शर्मिन्दा होना पड़ता है। तथापि, मैं माननीय मंत्री से विशेषत: उपनगरीय गाड़ियों में सुविधाएं बढ़ाने के लिए अनुरोध करूंगा।

इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री के ध्यान में एक महत्वपूर्ण मामला भी लाना चाहूंगा। हल्दिया, हमारे देश के एक महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्र के रूप में उभरा है। दक्षिण पूर्व रेल अपना 50 प्रतिशत से अधिक राजस्व हल्दिया से कमा रहा है। हमारे राज्य के मुख्यमंत्री ने पंसकुरा से हल्दिया तक रेल लाइन के दोहरीकरण हेतु कई पत्र लिखे हैं। केवल पंसकुरा से राजागुड्डा के बीच की 10 किलोमीटर रेल लाइन का ही दोहरीकरण किया गया है। मेरे अतारांकित प्रश्न का मुझे मंत्रालय से उत्तर मिला है। इसमें बताया है कि रेल विकास निगम को राजागुड्डा से दुर्गा चौक तक रेल लाइन का दोहरीकरण कार्य सौंपा गया है। लेकिन इस योजना को स्वीकृति नहीं दी गई है। इसमें यह कहा गया है कि योजना आयोग और मंत्रालय ने इसे अभी स्वीकृत नहीं किया है। यदि ऐसा है तो फिर रेल विकास निगम पंसकुरा से हल्दिया के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण के कार्य को कैसे करेगा; यहां हल्दिया का अर्थ दुर्गा चौक तक है। दुर्गा चौक से हल्दिया के बीच एक अन्य 20 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन है जिसका दोहरीकरण किया जाना है। इस मामले में, मेरा सुझाव यह है कि यह तामलुक-दिघा रेल लाइन पर हल्दिया रेलवे स्टेशन से नन्दाकुमार रेलवे स्टेशन तक किया जाना चाहिए। यदि कोई नई रेल लाइन बिछाई जाती है, तो हल्दिया को सरकुलर रेल प्रणाली मिल जाएगी।

अपराह्न 4.24 बजे

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव *पीठासीन* हुए]

मैं आपसे पंसकुरा से दुर्गा चौक तक की वर्तमान रेल लाइन के दोहरीकरण कार्य को जल्द पूरा करने का अनुरोध करता हूं। मेरा तामलुक-दिघा रेल लाइन हल्दिया स्टेशन से नन्दाकुमार स्टेशन तक दोहरीकरण करने का सुझाव भी है। एक नई रेल लाइन बिछाई जा सकती है तथा हमें एक सरकुलर गाड़ी भी मिलेगी।

सभापति महोदय, बहुत पहले तत्कालीन रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने कृष्णानगर से करीमपुर तक एक नई रेल लाइन की आधारशिला रखी थी, लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। कृष्णानगर से लालगोला तक रेल लाइन के दोहरीकरण की मांग काफी समय से लंबित है, लेकिन इसे पूरा नहीं किया गया है। बहुत से वायदे किये गए हैं; लेकिन कोई भी पूरा नहीं किया गया है। लोकीकांतापुर से कागदीप लाइन चालू कर दी गई है तथा कागदीप-नामखाना लाइन बिछाई गी है, लेकिन, अभी तक गाड़ी शुरू नहीं की गई है। इस पर शीघ्रता से विचार किया जाना चाहिए। बैरूइपुर-डायमंड हारबर और सोनारपुर से केनिंग लाइन का दोहरीकरण भी अत्यावश्यक है। इन पर भी तीव्रगति से कार्य किये जाने की आवश्यकता है। हमारे राज्य में अधिक जनसंख्या है तथा लाइनों का अधिकाधिक दोहरीकरण किये जाने की अत्यंत आवश्यकता है।

सरकार ने दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कोलकाता को जोड़ने के लिए स्वर्ण चतुर्भुज परियोजना की घोषणा की है, लेकिन मैं नहीं जानता कि सरकार इस संबंध में क्या कर रही है। गाड़ियों की गति में वृद्धि की जानी चाहिए। हमें अधिक से अधिक तीव्रगामी गाड़ियों की आवश्यकता है। हमें बुलेट गाड़ियों की जरूरत है। अत: इस स्वर्ण चतुर्भुज परियोजना को जल्द से जल्द पूरा किये जाने की आवश्यकता है।

सरकार की तरफ से यह सुनिश्चित करने के लिए वायदा किया गया था कि लोगों को सुविधाएं प्राप्त होंगी। हमारे रेल मंत्रालय ने यात्री-भाड़े में वृद्धि नहीं की है, लेकिन वस्तुओं पर माल-भाड़ा में वृद्धि की जा रही है। माल संबंधी करों में वृद्धि

हो रही है। परिणामस्वरूप, अन्ततः जनता अत्यधिक कर-भार वहन कर रही है जबकि रेलवे से कोई अतिरिक्त सुविधा नहीं मिल रही है।

हाल ही में बनाए गए पूर्व मेदिनीपुर जिला के मुख्यालय मेचादा जो तामलुक से सटा है। कई अवसरों पर, मैंने माननीय मंत्री से अनुरोध किया है कि गीतांजली एक्सप्रेस और कोरोमंडल एक्सप्रेस जैसी एक्सप्रेस गाड़ियों का मेचादा में ठहराव होना चाहिए, लेकिन अभी तक माननीय मंत्री ने इसे नहीं माना है। मेरा अनुरोध है कि कम से कम अब उन्हें इन एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव मेजादा में स्वीकृत कर देना चाहिए, क्योंकि इसके न होने से यात्रियों को परेशानी हो रही है।

पान के पत्तों के पार्सल बुक कराने हेतु पहले तो लोग इनकी बुकिंग मेचादा और पंसकुरा इसे गंतव्य स्थान के लिए सीधे ही करा सकते थे। अब, यह सुविधा भी बन्द कर दी गई है। इसलिए, उन्हें पान के पत्तों को पंसकुरा और मेचादा से किसी बीच के स्टेशन तक बुक कराना पड़ता है और फिर उस बीच के स्टेशन से गंतव्य स्थान तक पुनः बुक कराना पड़ता है। इसके फलस्वरूप, वे परेशान हो रहे हैं। मैं चाहता हूं कि सीधे बुकिंग फौरन चालू की जाए। इन शब्दों के साथ, मैं आपको यह अवसर देने के लिए पुनः धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): महोदय, हम तो यहां से बोलना चाहते हैं, लेकिन रेल मंत्री जी सुनना नहीं चाहते हैं। आप रेल मंत्री जी से कहें कि वे आकर अपनी सीट पर बैठें। हम उन्हें कुछ सलाह देना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं, आप उन्हें सलाह दे सकते हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंहः महोदय, रेलवे की अनुमोदन मांगों पर यहां चर्चा हो रही है। मैं भी इस चर्चा में भाग ले रहा हूं। इस चर्चा में चूंकि रेल मंत्रालय सदन से पैसा मांग रहा है और यदि हम कहें कि नहीं दिया जाए तो भी यह पैसा यहां से स्वीकृत होगा ही, इसलिए हम भी चाहेंगे कि पैसा स्वीकृत हो जाए। रेल मंत्री जी, अनुदानों की जो मांग की जाती है, उसका मकसद यही होता है कि आप कोई नया काम करने वाले हैं। जो अनुदान मांगें यहां पेश हुई हैं, उसमें कुछ ऐसा दिखाई नहीं देता, खासकर जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उनमें भी काम नहीं चल रहा है। जहां काम चल रहा था, वह भी लगभग रुका हुआ है। आप नई परियोजना क्या लेंगे, जब पुरानी परियोजना का काम ही शुरू नहीं करवाएंगे। जब इस पर चर्चा होती है तो सदस्य आपके दिए हुए लिखित वक्तव्य का हवाला देते हैं, कुछ अपने सुझाव देते हैं और कुछ अपने क्षेत्र की मांग करते हैं। हम उससे अलग नहीं होंगे, लेकिन आज अगर हम कुछ मांग करेंगे तो आप ही के निर्वाचन क्षेत्र की मांग करेंगे। उसका कारण यह है कि आपका और हमारा क्षेत्र सटा हुआ है और वहां की जनता आपके प्रति कुछ उदासीन दिखाई दे रही है। हम आपके शुभचिन्तक हैं। राम कृपाल जी कह रहे थे कि रोज सटकर बतिया लेते हैं। राम कृपाल जी को मालूम नहीं है कि हम सटकर नहीं बतियाते, बल्कि जब चुनाव लड़ रहे थे तो हमने अपने विरुद्ध जिस उम्मीदवार को कहा था, उसी को टिकट भी दिया था। इसलिए आप उस भ्रम में मत रहिए। हम इनके शुभचिन्तक हैं। शुभचिन्तक के दृष्टिकोण से हम इन्हें सलाह देना चाहते हैं ताकि इनके प्रति जनता का विश्वास मजबूत हो सके।

रेल मंत्री जी, हम आपको दो-चार योजनाओं के बारे में याद दिलाना चाहते हैं। आपका कार्य क्षेत्र छपरा है और गृह क्षेत्र गोपालगंज है। श्री रघुनाथ झा पहले से गोपालगंज के सांसद रह चुके हैं। उस क्षेत्र में रेल विस्तार की योजना चल रही थी, छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन की योजना थी—उसका नाम छपरा से कप्तानगंज था। उसके बीच में थावे से सीवान एक भाग जुड़ा हुआ था। पिछले दिनों उस काम में काफी गति दिखाई देती थी, पुलिया का काम शुरू हो चुका था, मिट्टी भरवाने का काम शुरू हो चुका था, लेकिन अब लगता है कि वह काम बिल्कुल रुक गया है। हम रेल मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि जो काम चल रहा था, आप पैसे की मांग कर रहे हैं, नई परियोजना का कोई जिक्र नहीं किया गया है, जो काम चल रहा था, वह भी आपके राज में रुक गया है, फिर आप पैसे क्यों मांग रहे हैं। अगर पैसे मांग रहे हैं तो उस काम को भी तेजी से पूरा करवाएं।

साधू जी यहां दिखाई नहीं दे रहे हैं, यह उनका भी क्षेत्र है। हमारा तो बीच में मात्र सात किलोमीटर का भाग है। वह साधू जी और लालू जी का क्षेत्र है। जो परियोजना वहां चल रही थी, राम कृपाल जी, वह भी बंद हो गई। आप इतनी वाह-वाही कर रहे थे लेकिन आपने इस बारे में नहीं कहा कि उनके कार्य क्षेत्र और गृह क्षेत्र का जो कार्य चल रहा था, वह क्यों बंद हो गया। हम सलाह देना चाहेंगे कि उसे शीघ्र पूरा करवा दीजिए।

पिछली सरकार ने छपरा से गोह्डा डबल लाइन की योजना स्वीकृत की थी, लेकिन उस समय तक शिलान्यास नहीं हुआ था। इधर जब रेल मंत्री जी गोपालगंज गए थे, तो उन्होंने गोपालगंज से ही बटन दबाकर शिलान्यास कर दिया था लेकिन काम का अभी तक पता नहीं है। शिलान्यास को छः महीने हो गए, रेल मंत्री जी का क्षेत्र है, वहां की जनता पूछती है कि रेल मंत्री जी का क्षेत्र, रेल मंत्री जी ने शिलान्यास किया और काम नदारद है। इससे जनता में अविश्वास का भाव पैदा हो गया है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः हम आपको ऐलाऊ नहीं कर रहे हैं। आपकी कोई बात प्रोसीडिंग में नहीं जा रही है। प्रभुनाथ जी, आप टोका-टोकी में मत जाइए, आसन की तरफ मुखातिब होकर बोलिए। ये लोग आपका समय ले रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंहः सभापति जी, आप हैं, तो हमें समय की कमी नहीं रहेगी।

हम अब रेल कारखाने की चर्चा करना नाहते हैं। राम कृपाल जी, आपको जानकर आश्चर्य होगा कि रेल मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया, वहां बहुत बड़ा बोर्ड लग गया लेकिन रेल मंत्री जी अब शिलान्यास करके लौटे तो पीछे से रेलवे पदाधिकारी बोर्ड उठाकर चले गए और काम भी शुरू नहीं हुआ। ...*(व्यवधान)* हम उस जिले के निवासी हैं। आपको किसी ने बताया होगा या किसी का बयान अखबार में पढ़ा होगा। जब भी हम पटना से घर जाते हैं तो हमारे आने-जाने का वही रास्ता है। बधाई इसलिए दे देते हैं कि इन्होंने शिलान्यास कर दिया, लेकिन वह पूरी बधाई नहीं होगी। जब आप काम शुरू करा देंगे तब हम आपको वास्तव में बधाई देंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना): उसका काम प्रोसैस में है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय, रेलवे लाइन जहां सड़क मार्ग से क्रास करती है, वहां हर जगह ओवरब्रिज बनाने की योजना तत्कालीन रेल मंत्री ने सदन में स्वीकार की थी। सोनपुर, जहां से रेल मंत्री जी का निर्वाचन क्षेत्र शुरू होता है, वहां से सिवान के बीच में छः ओवरब्रिज स्वीकृत हुए थे। मंत्री जी ने इस बारे में कहा कि पैसे की कमी नहीं है, लेकिन थोड़ी तकनीकी कठिनाई फंसी हुई है। राज्य सरकार से कुछ जमीन जो नगरपालिका के इलाके में पड़ती है, वह हमें अभी तक नहीं मिल पाई है। कहीं-कहीं एनएच की जमीन है, वह भी नहीं मिल पाई है जिसके कारण हम काम शुरू नहीं कर पाते हैं। हमें लगता है कि इस घोषणा को किये हुए काफी दिन हो गये हैं। यह सब आपकी संचिका में होगा, रेल मंत्रालय में होगा। यहां पर रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। हम अपने क्षेत्र के बारे में नहीं बोल रहे हैं, आपके कैबिनेट मंत्री के क्षेत्र के बारे में बोल रहे हैं। खाली आपके मुंह हिलाने से कुछ नहीं होगा। आप फाइल देखिये तब पता चलेगा। हम आपसे कहना चाहते हैं कि यदि यह स्वीकृत हो चुका है और एनएच की जमीन या तकनीकी कारणों से कठिनाई पैदा होती है तो वह कठिनाई आप दूर करायें। यदि नगरपालिका से कठिनाई हो तो राज्य सरकार भी मिला-जुलाकर लालू जी की ही है, वहां से उस कठिनाई को दूर कर लें। यदि पैसे की कमी नहीं है, तो आप उस काम को शुरू करायें—यह हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)* हम उन्हीं के क्षेत्र के बारे में ही बतायेंगे, अपने क्षेत्र का एक भी काम नहीं बतायेंगे, आप चिन्ता मत कीजिए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः प्रभुनाथ जी, आप समय का भी ख्याल कीजिए क्योंकि बहुत से माननीय सदस्य इस पर बोलना चाहते हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंहः सभापति महोदय, हमने रेल मंत्री जी के कहने के बाद उन्हें एक पत्र लिखा था। उनके क्षेत्र तरियां से लेकर परमानंदपुर में रेल लाइन नहीं है। इनके बीच में लाखों की आबादी है। हमने कहा था कि आप उसका सर्वेक्षण करा लीजिए और यदि उपयुक्त लगता है तो उस रेल लाइन का निर्माण करा दीजिए ताकि जो लोग पटना या इधर हावड़ा से आने-जाने वाले हैं, सुदूर इलाके से आते हैं, उनको आसानी हो जाये। हमने उन्हें इस बारे में पत्र भी लिखा है लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहेंगे कि उसका सर्वेक्षण करवाकर आप जल्दी से जल्दी उस पर कार्रवाई करवाइए। रेल मंत्री जी के क्षेत्र का एक मुद्दा और है, इसलिए पहले मैं उसे ही कह देता हूं। उसके बाद हम अपने क्षेत्र की बात करेंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादवः लालू जी के क्षेत्र के लिए आप क्यों चिंतित हैं? ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंहः हम इसलिए चिंतित है क्योंकि हम उनके शुभचिंतक हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय, मांझी जो पहले विधान सभा क्षेत्र था, जिसका नया परिसीमन हुआ है, उसमें आधा भाग कटकर छपरा लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में आ रहा है। माझी में रेलवे की लगभग 90 एकड़ जमीन ऐसे ही पड़ी हुई है। हम रेल मंत्री जी से चाहेंगे कि रेल विभाग का स्कूल जहां बना हुआ है, वह बहुत अच्छा है। देहरादून के पास जो स्कूल बना है, वह भी बहुत अच्छा है। वहां रेल कर्मचारियों के बच्चे पढ़ते हैं। टूरिस्ट विभाग ने भी वहां 12 सौ करोड़ रुपये की लागत से टूरिस्ट केन्द्र का निर्माण कराने की योजना स्वीकृत की है। वहां एक नया पुल बना है जो उत्तर प्रदेश और बिहार, दोनों को जोड़ता है। अगर ऐसी जगह पर रेलवे विभाग एक स्कूल खुलवा दें, तो हम समझते हैं कि वह उस इलाके के विकास के हित में अच्छा होगा। उस जोन में रेलवे का एक भी स्कूल नहीं है। इसलिए हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यह प्रस्ताव देना चाहते हैं कि वहां रेलवे विभाग का एक स्कूल खोला जाये।

हम अपने क्षेत्र का छोटा सा मसला बताना चाहते हैं कि मसरख से महाराजगंज तक रेल लाइन का काम वैसे तो शुरू हो

चुका है लेकिन अभी मिट्टी वगैरह का शुरू नहीं हुआ है। यह काम पिछली सरकार के समय में स्वीकृत हुआ था। हमने बहुत प्रयास किया तो उन्होंने कहा कि हम सर्वे का काम पूरा करा देते हैं, जो स्वीकृति के बाद फाइनल है। सर्वे का काम पूरा हो चुका है और मात्र तीन करोड़ रुपये ही रिलीज हुए हैं, जबकि 104 करोड़ रुपए की यह परियोजना है। अब 104 करोड़ रुपये की परियोजना पर तीन करोड़ रुपये से हम समझते हैं कि वहां कोई विकास का काम नहीं हो पायेगा। इसलिए हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं कि उसके लिए निधि का आवंटन करके आप कार्य को शीघ्र पूरा करायें।

एक डीएमयू ट्रेन छपरा से सिवान वाया महाराजगंज तक चल रही थी, वह बड़ी अच्छी ट्रेन थी, लोगों में उस ट्रेन के प्रति एक जागरूकता और विश्वास पैदा हुआ था लेकिन अब हम देखते हैं कि डेढ़ महीने से उस ट्रेन का कुछ पता ही नहीं है। रेलवे विभाग वाले उस ट्रेन को कहीं और उठाकर ले गये हैं। उस रूट पर एक छोटी सी बस झरोंदा से महाराजगंज चलाने के लिए दी दी है। एक तरफ राम कृपाल जी कह रहे हैं कि बधाई दे दीजिए, कहते हैं कि रेल में तूफान उलट गया, यह हो गया, वह हो गया, लेकिन हम कहना चाहते हैं कि जो ट्रेन चल रही थी, उसे रेल विभाग वाले उठाकर भाग गये और एक बस चला दी, फिर आप किस चीज की बधाई देने के लिए कहते हैं। अब अगर ट्रेन नयी नहीं देनी है, तो जो ट्रेन चल रही थी, उसे ही आप चलायें। इतना भी चलाते रहेंगे तो ठीक होगा।

श्री राम कृपाल यादव: जो 10 हजार करोड़ रुपये का लाभ हुआ है, उसके बारे में बताइये। उसके लिए आप बधाई दीजिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: ये कहते हैं कि पैसा दे देना चाहिए, बहुत लाभ हुआ है। हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि बिहार में ऐसी योजना और परियोजना पहले से चल रही है- जैसे गंगासेतु पुल, मधुबनी का पुल और मुंगेर में पुल वगैरह का काम शिथिल हो चुका है। जिस दिन काम पूरा कर लिया जाएगा, आप उद्घाटन करने चलिएगा, फिर हम बहुत बड़ी माला लेकर आपके गले में और रेल मंत्री जी के गले में डालेंगे। जब तक आप यह काम पूरा नहीं करेंगे, मुफ्त में बधाई जो आप मांगना चाहते हैं, वह हम देने के लिए तैयार नहीं हैं।

रेल विभाग के पैसे का आजकल बहुत दुरूपयोग हो रहा है और दुरूपयोग के हम एक-दो उदाहरण देना चाहते हैं। मैं अभी कहूंगा तो राम कृपाल यादव जी तुरंत खड़े हो जाएंगे। लेकिन सच बात है, इसलिए हम बता देना उचित समझते हैं। रेल मंत्री जी ने पटना में एक बूथ का उद्घाटन किया। हम उदाहरण देना चाहते हैं कि उस बूथ की कुल लागत एक-डेढ़ लाख रुपए से कम होगी लेकिन उसके विज्ञापन मात्र पर 45 लाख रुपया खर्च हुआ है। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: सभापति महोदय, शायद जानकारी का अभाव है। वहां एक बड़े अस्पताल का निर्माण हो रहा है जिसमें बिल्कुल साइंटिफिक उपकरण हार्ट और किडनी के रहेंगे। इतनी बड़ी करोड़ों रुपयों की योजना दी गई है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: प्रभुनाथ सिंह जी, क्या आप यील्ड कर रहे हैं? जब आप बोलने देंगे तभी तो हम इन्हें बोलने देंगे नहीं तो हम कहां से बोलने देंगे? प्रभुनाथ जी तो खुद बोलने दे रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: राम कृपाल जी, आप अपना स्थान ग्रहण करिए। आप बैठिए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह के भाषण के सिवाय कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: हम कह रहे थे कि रेलवे के पैसे का बहुत गुणगान कर रहे थे लेकिन जब रेल मंत्री जी ने अचानक छापा मारना शुरू किया तो बहुत सा सामान बरामद हुआ। अगर इनकी हिम्मत है तो रेल मंत्री जी बताएं कि छापामारी के क्रम में रेलवे का कितना खर्च हुआ और छापामारी से रेलवे को कितनी आमदनी हुई है? राम कृपाल यादव जी, आप इस बात का पता लगाने का काम कीजिएगा। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: रघुनाथ झा जी, आपका नाम इसमें है।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): सभापति महोदय, अब सीताराम सिंह जी को बोलने का मौका दे दीजिए।

सभापति महोदय: इनका भाषण समाप्त होने के बाद दे देंगे।

श्री प्रभुनाथ सिंह: हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं कि रेलवे का अपना कार्यक्रम होता है। पूर्व के दिनों से वह कार्यक्रम गरिमामय तरीके से होता रहा है लेकिन इधर हम देखते हैं कि आप उस कार्यक्रम का थोड़ा सा राजनीतिकरण कर देते हैं। आपका एक कार्ड छपरा में हमें मिला था और हमने मन बनाया था कि उस कार्यक्रम में जाएं क्योंकि वह हमारे जिले का कार्यक्रम था। वह आपके निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता था और उसके

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

बगल में हमारा निर्वाचन क्षेत्र था, लेकिन उस कार्ड में जिस ढंग से आपने रेलत्रे के भूतपूर्व से लेकर अब तक, यानी किसे-किसे आमंत्रित किया था, उससे पूरे कार्यक्रम की व्यवस्था टूट गई। अब हमें नहीं पता कि ऐसा आपकी सहमति से रेलवे ने किया था या आपकी बिना सहमति से किया था। ऐसे कार्यक्रमों से हम समझते हैं कि अच्छा मैसेज नहीं जाता है। अभी राम कृपाल जी बोल रहे थे, हम रेल मंत्री जी के सामने एक वक्तव्य देना चाहते हैं कि एक-डेढ़ लाख की योजना में 40-45 लाख रुपए विज्ञापन पर निकालकर आप उद्घाटन करते हैं, इस तरह रेलवे के पैसे का दुरूपयोग होता है। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: जो काम नीतीश कुमार जी करते थे, क्या उस पर आप कुछ प्रकाश डलोंगे?

श्री प्रभुनाथ सिंह: अगर नीतीश कुमार जी भी ऐसा करते होंगे तो हम उसका प्रशंसा नहीं करते हैं। ...*(व्यवधान)* वह ऐसा नहीं करते थे। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: वह तो कम्प्यूटरीकृत शिलान्यास, ...*(व्यवधान)* उद्घाटन करते थे। आपके मंत्री जी ने करोड़ों रुपया खर्च किया, उस समय आप कहां थे? आप अब नीतियों और सिद्धांतों की बात कर रहे हैं। अपने गिरेहबान में झांककर देखिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: जब तक लालू जी नहीं थे, तब तक एक बार भी खड़े होकर ये नहीं बोले। महोदय, अब मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। जितना प्रोटेस्ट ये लालू यादव जी के सामने करते हैं, उतना पीछे भी करें तो हम समझते कि लालू जी के प्रति इनका विश्वास है। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव: यह आपको कहने की जरूरत नहीं है।

प्रो. राम गोपाल यादव (सम्भल): महोदय, रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूं। अभी प्रभुनाथ जी कह रहे थे कि जब लालू जी नहीं थे, तब ये नहीं बोले, लेकिन जब लालू जी आ गए, तो प्रभुनाथ जी ने भी लालू जी की कोई आलोचना नहीं की। मैं कहना चाहता हूं कि ये भी पीछे ही आलोचना करते हैं। इनकी इतनी मिलीभगत है, आप लोग गलतफहमी में मत रहिएगा। अभी कुछ दिनों पहले मैंने समाचार-पत्र में जब यह पढ़ा कि रेलवे के पास इतना सरप्लस पैसा हो गया है कि उसके सामने यह समस्या है कि इस पैसे को कैसे खर्च किया जाए। ...*(व्यवधान)* आपको जो कहना है, वह कहिए। मैं यहां राजनीति नहीं कर रहा हूं। कभी सच्चाई भी कहनी चाहिए। ...*(व्यवधान)* राजनीतिक विरोध के बावजूद जो सत्यता हो, उसको उजागर किया जाना चाहिए। ...*(व्यवधान)* मैं यहां संपूर्ण रेलवे की बात कह रहा हूं। अगर रेलवे को लाभ हुआ है, पैसा बचा है, सरप्लस आमदनी हुई है। ...*(व्यवधान)*

श्री तथागत सत्पथी (ढेंकानाल): यह बिहार हाउस है क्या? ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: प्रो. राम गोपाल यादव के भाषण के सिवाय कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: मैं कहना चाहता हूं कि कई बार ऐसा होता है कि जो विशेषज्ञ मंत्री बन जाएं तो ज्यादा कम्पीटेंट होते हैं, लेकिन हम लोगों का हमेशा से यही मत रहा है कि जो सही अर्थ में एडमिनिस्ट्रेटर होता है, वही अगर मंत्री बने तो ज्यादा इफेक्टिव होता है। आप सारी दुनिया में देख लें, चाहे ब्रिटेन में या कहीं और, एक बार चर्चिल से किसी ने पूछा कि किस तरह के मंत्री ज्यादा इफेक्टिव होते हैं, तब उन्होंने उत्तर दिया कि विशेषज्ञ तो कभी अच्छा मंत्री नहीं हो सकता, क्योंकि वह हमेशा डाटेड लाइन पर दस्तखत करता है। जो ड्राफ्ट बनकर उसके सामने आ जाएगा, उस पर वह दस्तखत कर देगा, उसके अलावा कुछ और नहीं कर सकता। जो सही मायने में लीडर होता है, वह अपनी नीति को इम्प्लीमेंट करने के लिए अपनी ओर से आदेश कर सकता है, जो भी उसके सामने आता है उसमें संशोधन करता है तथा कहता है कि यह हमारी नीति है

[अनुवाद]

और आपको इसे कार्यान्वित करना होगा।

[हिन्दी]

जब लालू जी मुख्यमंत्री बने या मुलायम सिंह जी मुख्यमंत्री बने, तो लोगों ने कहा कि गाय चराने वाले, घास काटने वाले

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

मुख्यमंत्री हो गए, ये कैसे शासन चलाएंगे? जब लालू जी रेल मंत्री बने तब भी यही कहा गया, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि हिंदुस्तान में यही अकेला ऐसा विभाग है जिसने अपने रिसोर्सेज में बढ़ोत्तरी की है। मैं लालू जी को इसके लिए बधाई देना चाहता हूं।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेल इस देश के आम लोग जिनके पास ज्यादा पैसा नहीं होता, आम आदमी, गरीब आदमी का यही इधर से उधर जाने का असली साधन है, यात्रा करने के लिए गरीब लोगों का सबसे सुलभ और सबसे आसान साधन है। मैं पिछले 12-13 सालों से लगातार संसद में यह अनुरोध करता रहा हूं कि जो 80 फीसदी आम यात्री हैं, उनके लिए 20 फीसदी जगह है और जो 20 फीसदी यात्री हैं, उनके लिए 80 फीसदी जगह है—इस स्थिति में अब तक कोई सुधार नहीं हुआ है। हालांकि कुछ ऐसी नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं जो आम आदमी के लिए हैं, जैसे जनसाधारण एक्सप्रेस जैसी गाड़ियां। जनसाधारण एक्सप्रेस दिल्ली से चलती है और यह इटावा में केवल स्टाफ के चाय आदि पीने के लिए रुकती है। वहां से न इसमें कोई चढ़ सकता है न उतर सकता है।

दूसरी बात, आपने देखा होगा कि मैं पूर्वा एक्सप्रैस से जाता हूं। उसकी ए.सी. फर्स्ट क्लास के कोच से आगे दो साधारण डिब्बे होते हैं। उसमें हम लोग अपने डिब्बे तक नहीं पहुंच पाते क्योंकि रोजाना पुलिस लाठी चलाती है। इतने यात्री होते हैं कि लाईन लगाने के लिए पुलिस को डंडा चलाना पड़ता है। अगर कुर्ता पहना हो तो सिपाही देख लेता है कि एमपी है, वरना ए.सी. फर्स्ट क्लास तक पहुंचने के लिए हमें काफी इंतजार करना पड़ता है ताकि वे लोग बैठ जाएं। अगर उसमें दो जनरल बोगी और लगा दी जाएं तो भी लोड कम हो सकता है। मेरी प्रार्थना है कि इस विषय पर आप जरूर ध्यान दीजिए क्योंकि हम लोग सबसे ज्यादा जिस रूट पर जाते हैं वह है पूर्वी उत्तर प्रदेश से लेकर बिहार और हावड़ा तक। वहां औरतें और बच्चे नीचे खड़े रह जाते हैं- कई बार ट्रेन छूट जाती है और कई बार चेन पुलिंग हो जाती है और कई बार बच्चों की वजह से आदमी को नीचे कूदना पड़ता है जिससे दुर्घटनाएं हो जाती हैं, ऐसा आए दिन होता है।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): श्री रामगोपाल यादव जी, मैं एक निवेदन आपसे करता हूं। जब हमारे लोग बिहार और उत्तर प्रदेश से होकर आते हैं तो आपके लोग रिजर्वेशन कम्पार्टमेंट में घुसकर हमारे लोगों को धक्के मारकर निकाल देते हैं और जबरदस्ती बैठ जाते हैं। क्या आप इस बारे में भी कुछ करेंगे? हमारे लोग रिजर्वेशन कराकर आते हैं लेकिन आपके लोग धक्के मारकर निकाल देते हैं। बिहार और उत्तर प्रदेश में यही होता है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री खारबेल स्वाईं, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

[हिन्दी]

प्रो. राम गोपाल यादव: अगर माननीय सदस्य की बात में सत्यता है, उनकी व्यथा सही है, अगर हमारे उत्तर प्रदेश में ऐसा होता है, तो यह गलत है, मैं उनसे माफी चाहता हूं। मैं चाहूंगा कि रेलवे विभाग ऐसी व्यवस्था करे, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स ऐसी व्यवस्था करे ताकि जो लोग पीछे से रिजर्वेशन लेकर आते हैं उन्हें कोई व्यक्ति जबरन न हटा सके। आपके दिल को उत्तर प्रदेश के लोगों की वजह से ठेस पहुंची है, मैं आपसे माफी चाहता हूं। मैं कोशिश करूंगा कि हर स्टेशन पर जीआरपी, जो स्टेट के अधीन है, वह ऐसे केसेज पर आगे से निगाह रखे और कोई भी रिजर्व डिब्बे में जबर्दस्ती न घुसने पाए।

[अनुवाद]

मैं पूरा प्रयास करूंगा।

[हिन्दी]

मान्यवर, इटावा से मैनपुरी लाइन के लिए माननीय मंत्री जी की कृपा से काम शुरू हो गया है। हमारे राष्ट्रपति महोदय कलाम साहब ने उसका शिलान्यास किया था। तत्कालीन माननीय रेल मंत्री, नीतीश कुमार जी ने एक लाख लोगों के बीच में यह वादा किया था कि माननीय राष्ट्रपति कलाम साहब के जमाने में, उनके जरिए ही इसका उद्घाटन होगा। वहां काम शुरू हो गया है, पुल वगैरह बनने लगे हैं, जमीन ली जा चुकी है और कम्पेनसेशन दिया जा चुका है। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि उस काम को तेजी से कराने की कृपा करें।

महोदय, एक और प्रार्थना है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र सम्भल है। सम्भल कई दृष्टि से महत्वपूर्ण नगर है। मैन्था की सबसे बड़ी एशिया की मंडी है। सैंकड़ों ट्रकों से रोजाना इधर-उधर सामान जाता है और वहां से बहुत तरह का छोटा-मोटा हैंडीक्राफ्ट्स का सामान बड़े पैमाने पर एक्सपोर्ट होता है। वहां कोई रेलवे लाईन नहीं है। एक छोटी लाईन वहां जाती थी जो बीच में बंद हो गई। मैंने पिछली बार भी आपको बताया था और आपके अधिकारियों ने इसे स्वीकार भी किया था कि पहले जो पैसेंजर ट्रेन आती थी, वह फाटक के पास खड़ी हो जाती थी, फिर फाटक बंद करने गाड़ी का ड्राइवर आता था, फिर फाटक पार करके गाड़ी रुक जाती थी, वहां से फिर वह उतर कर आता था और फाटक

[प्रो. राम गोपाल यादव]

खोलता था, तब गाड़ी आगे जाती थी। पहले वह बंद हो गई थी अब चालू हो गई है लेकिन उसका कोई महत्व नहीं है। गजरौला से सम्भल तक के लिए, मैंने माननीय मंत्री जी से पिछली बार अनुरोध किया था और उन्होंने कहा भी था, लेकिन अब कहते हैं कि सर्वे हुआ तो घाटा हुआ। लेकिन वह गाड़ी अगर चलने लगेगी तो घाटा नहीं होगा। इतने बड़े पैमाने पर वहां लोगों की डिमांड है। अगर 57, 58 या 60 किलोमीटर गजरौला से सम्भल को जोड़ देंगे तो निश्चित रूप से आपकी कृपा होगी। मेरी यही प्रार्थना है।

महोदय, इसके अलावा मेरे एक-दो सुझाव और हैं। आपने हमारी तरफ कृपा की है, इटावा को आपने माडल स्टेशन के रूप में स्वीकार कर लिया है, वहां काम शुरू हो गया है और आपके अधिकारी चैक करने के लिए भी गए हैं।

सभापति जी, रेलवे स्टेशनों पर वेटिंग रूम के टालेट की हालत बहुत ही खराब होती है। यहां तक कि जो ए.सी. फर्स्ट या फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम पैसेंजर्स के लिये होते हैं, वहां भी लोग नहीं बैठते हैं। प्लेटफार्म पर जो टायलेट बने हुये हैं, उनमें भी इतनी गंदगी होती है कि लोग उसे इस्तेमाल नहीं कर सकते। इसलिये उनकी सफाई होना बहुत जरूरी है। मैं पिछले 10 साल से इटावा स्टेशन के वेटिंग रूम में नहीं गया, बल्कि ए. व्हीलर्स की दुकान पर ही बैठ जाता हूं। जनरल टायलेट के दरवाजे टूटे हुये होते हैं जिनमें महिलाओं को जाने में बहुत ही दिक्कत होती है, क्योंकि महिला की देखरेख के लिये एक आदमी को बाहर खड़ा होना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि वेटिंग रूम की सफाई कराने की व्यवस्था की जाये। स्टेशन पर पेयजल की व्यवस्था में काफी सुधार हुआ है। पहले हम देखते थे कि खाली बोतल में पानी भरकर उसे बेचा जाता था लेकिन जब से रेल नीर बंद बोतल का पानी आया है, उससे काफी सुधार हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी जिस पृष्ठभूमि से आये हैं, कई माननीय सदस्य समझने लगे थे कि शायद रेलवे में सुधार नहीं होगा, परन्तु इनके जमाने में रेल और बेहतर हो गई है।

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): सभापति महोदय, सदन में वर्ष 2005-06 के लिये रेलवे अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा चल रही है, जिस पर बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने-अपने प्रदेशों और अपने-अपने क्षेत्रों में रेलों से संबंधित समस्याओं को आपके समक्ष रखा है। रेलों को पूरे गरीब समाज की सवारी माना जाता है। आज देश के 80 प्रतिशत लोग रेल से यात्रा करते हैं। एक पुरानी कहावत भी है: "रेल की सवारी, आलू की तरकारी और हैजे की बीमारी" यह किस्मत वालों को मिलती है इसलिये इसे गरीबों की सवारी कहा जाता है। अफसोस की बात यह है कि पिछले 35-40 सालों से हरियाणा प्रदेश रेलों के मामले में उपेक्षित रहा है। किसी भी रेल मंत्री ने हरियाणा को रेल मानचित्र पर नहीं माना। हर वर्ष रेल बजट आता है, मैं अपने प्रदेश और क्षेत्र की बात रखता हूं लेकिन उन पर कोई कार्यवाही नहीं होती, कोई अमल नहीं किया जाता।

सभापति जी, हरियाणा छोटा सा प्रदेश है लेकिन दिल्ली के तीन तरफ से लगा हुआ है। हरियाणा की धरती से 80-90 प्रतिशत रेलगाड़ियां गुजरती हैं लेकिन हरियाणा की जनता को उनसे कोई सुविधा नहीं है। कहीं किसी एक्सप्रेस-मेल रेलगाड़ी का स्टापेज नहीं है। अगर एकाध जगह पर रेलगाड़ी का स्टापेज है भी तो वह इतनी ओवरलोडेड होती है कि हमारे लोगों को बैठने के लिए उसमें जगह नहीं मिलती है।

अपराह्न 5.00 बजे

हरियाणा का एन.सी.आर. का एरिया बड़ा है जिससे दिल्ली में भीड़ बहुत बढ़ गई है। दिल्ली की भीड़ को देखते हुए एन.सी.आर. का एक जोन बनाया गया। उस एन.सी.आर. जोन में भी 50-60 परसेन्ट एरिया हरियाणा का लगता है। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ को देखते हुए, दिल्ली के चारों तरफ सुविधाएं बढ़ाई जाएं, इसलिए यह जोन बनाया गया था, ताकि यहां का कन्जैशन खत्म हो। एन.सी.आर. में भी हरियाणा का 40-50 परसेन्ट तक एरिया आ गया, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मैं हाउस के समक्ष दावे से कह रहा हूं कि 35-36 सालों से हरियाणा में कोई नई रेल लाइन नहीं बनी। एकाध छोटी-मोटी गाड़ी को छोड़कर कोई नई गाड़ी नहीं चली। हरियाणा में न कोई फुट ओवरब्रिज बना है, न कोई रोड ओवरब्रिज बना है, न कोई इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हो रहा है और न लाइन की डबलिंग हो रही है। इस तरह से हरियाणा में रेलवे की दृष्टि से कुछ नहीं हो रहा है। एक बार माननीय नीतीश जी जब रेल मंत्री बने थे तो उन्होंने दो लाइनें सैंक्शन की थी। उनमें पहली जींद से सोनीपत की रेल लाइन सैंक्शन की थी, जिसका सर्वे हुआ और बजट 198 करोड़ रुपये का बना। पहले साल दो करोड़ रुपये दे दिया और दूसरे साल तीन करोड़ रुपये दे दिया। इस तरह से कब तक काम पूरा होगा। इसके अलावा दूसरी लाइन रोहतक-झज्जर-रेवाड़ी सैंक्शन हुई। उसका टोटल एस्टीमेट 178 करोड़ रुपये है। उसके लिए भी दो-तीन करोड़ रुपये दे दिया। इस तरह से केवल दो लाइनें सैंक्शन हुई और उनकी बजट की यह स्थिति है, जो मैं आपको बता रहा हूं। इसके अतिरिक्त हिसार-हांसी-मेहम का सर्वे हुआ था, लेकिन उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। मेरा कहने का मतलब है कि हरियाणा रेलवे की दृष्टि से पूर्ण रूप से उपेक्षित रहा है। माननीय लालू प्रसाद जी यहां बैठे हैं। वह पुराने गांव के आदमी हैं। हरियाणा में राजनीतिक तौर पर इनका बहुत इंटरैस्ट रहा है। लेकिन पता नहीं बिहार के मुख्यमंत्री बन गये, उसके बाद रेल मंत्री बन गये और हरियाणा को बिल्कुल भूल गये। मैं माननीय लालू जी से प्रार्थना करूंगा कि वह हरियाणा की तरफ भी ध्यान दें।

सभापति महोदय: सांगवान जी, अब आप कंक्लूड कीजिए और भी बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री किशन सिंह सांगवान: माननीय लालू जी यह भी जानते हैं कि करीब 5-6 लाख डेली पैसेन्जर्स हरियाणा से दिल्ली आते-जाते हैं। इनमें कोई दूध बेचने के लिए आता है, कोई सब्जी बेचने के लिए आता है, कोई विद्यार्थी पढ़ने के लिए आता है और लाखों कर्मचारी नौकरी करने के लिए दिल्ली आते हैं। लेकिन ये लोग ट्रेनों में भेड़-बकरियों की तरह लदकर आते हैं। मेरा निवेदन है कि इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि जितनी गाड़ियां हैं, उनमें डिब्बे बढ़ाये जाएं और कुछ गाड़ियों का हमारे यहां स्टापेज किया जाए। जिन मांगों को मैं आपके समक्ष रखूंगा, उन पर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी के समक्ष जींद-सोनीपत रेल लाइन की बात रखना चाहता हूं। आगे नया बजट आने वाला है। रोहतक-रेवाड़ी लाइन के लिए भी आप बजट का प्रावधान करें। मेरा क्षेत्र सोनीपत है। दिल्ली से सोनीपत के लिए चार लाइनों की आवश्यकता है। लेकिन अभी तक केवल तीन लाइनें हैं। जब कभी गाड़ी के बारे में लिखते हैं तो कहते हैं कि ट्रांसपोर्ट कन्सट्रेन्ट है। कोई भी अधिकारी पाजिटिव रिस्पान्स नहीं देता। अधिकारी मदद करने और पाजिटिव रिस्पान्स देने के बजाय हमेशा निगेटिव सोचते हैं कि यह बात कैसे रूकेगी। रोहतक तक चारों तरफ इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है। लेकिन दिल्ली से रोहतक का कोई इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं है। आगे रोहतक से जींद की लाइन डबल नहीं हुई है और उसका इलैक्ट्रिफिकेशन अभी नहीं हुआ है। मेरी आपसे मांग है कि इसका इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए तथा इसे चार लाइन किया जाए। पैसेन्जर गाड़ियों में क्या लगता है। हम देखते हैं कि बहुत सी गाड़ियां यहां बेकार खड़ी रहती हैं। हमारी मांग है कि दिल्ली से सोनीपत, गन्नौर तक हमें पैसेन्जर गाड़ी अप-डाउन दे दें। सुबह साढ़े सात के बाद शाम के तीन बजे तक इस पूरे रूट पर कोई पैसेंजर गाड़ी नहीं चलती है। आप सोचें कि लोगों का आना-जाना कैसे होगा। गोहाना से रोहतक, निजामुद्दीन तक एक गाड़ी चलाई जाए। इसके अलावा जींद से सफीदों, पानीपत तक एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाए। हमने आपसे पैसेन्जर गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाने की मांग की है तथा कुछ स्टापेज की मांग की है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी मांगों पर ध्यान देंगे। वरना हरियाणा रेल की दृष्टि से हमेशा उपेक्षित रहा है। इतना कहकर मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

***डा. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो):** सभापति महोदय, अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। माननीय रेल मंत्री जी ने अनुपूरक मांगों के लिए एक बड़ी राशि की मांग की है कि प्राथमिकता तय करने में चूक गये हैं। जो कार्य अत्यंत आवश्यक हैं, उन पर विचार नहीं किया गया यदि उन पर ध्यान दिया गया हो तो इसकी सार्थकता होती है।

मान्यवर, मैंने बार-बार आपसे बजट के माध्यम से एवं पत्र द्वारा बुंदेलखंड के पिछड़ेपन के लिए, इसके विषय में आपसे निवेदन किया था किंतु उसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। यदि आप ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाइन वाया खजुराहो, पन्ना सतना के लिए यह लगभग 828 करोड़ की योजना है। स्वीकृत है। कार्य चालू है, किंतु ऊंट के मुंह में जीरा जैसी बहुत थोड़ी राशि उसमें दी गयी है, उसमें लगभग 300 करोड़ देकर सतना तक का खंड निर्माण पूरा करायें।

इसी तरह दमोह पन्ना वाया छटा रेलवे लाइन सर्वे हो चुका है उसे तत्काल स्वीकृति प्रदान करें। मान्यवर, महोबा खजुराहो का भी कार्य कछुए की चाल से चल रहा है। मान्यवर, खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। अब इसमें जल्दी करोगे तो पर्यटक आकर्षित होगा।

पूर्व जारी सुविधाओं से वंचित न किया जाये। बुंदेलखंड एक्सप्रेस के 12 स्टापेज एक साथ बंद हैं। बुंदेलखंड के साथ अन्याय किया है। अतः बंद किये गये स्टापेज पुनः शुरू करें। खासकर ओरछा की सुविधा वहां से करें।

ताज एक्सप्रेस को ओरछा तक बढ़ायेंगे तो हिन्दु-मुस्लिमों के ऐतिहासिक स्थल ओरछा एवं आगरा जुड़ेंगे तथा साम्प्रदायिक सद्भाव बनेगा।

भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर में स्टापेज दिया जाये। जलबपुर कोटा एक्सप्रेस को अजमेर शरीफ तक वाया जयपुर बढ़ायी जाये। इससे हिन्दु-मुस्लिम के तीर्थ पुष्कर एवं अजमेर शरीफ तक चलाये तो राजस्व भी बढ़ेगा।

जी.एम. इलाहाबाद एवं डी.आर.एम. झांसी को निर्देशित किया जाये कि वे सांसदों को बैठक में बुला कर वहां की समस्याओं का निराकरण की प्रक्रिया चालू करें। डेढ़ वर्ष से कोई बैठक नहीं की गई है।

ओवर नाईट एक्सप्रेस जो प्रस्तावित एवं स्वीकृत है तथा टाइम टेबल भी आ गया है। जबलपुर से भोपाल वाया बीना तत्काल चालू करें।

***श्री रघुनाथ झा (बेतिया):** महोदय, मैं आज सदन में प्रस्तुत माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल के संबंध में प्रस्तुत द्वितीय अनुपूरक मांगों के समर्थन में समयाभाव के कारण लिखित वक्तव्य प्रस्तुत

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रघुनाथ झा]

कर रहा हूं। आशा है, इसकी स्वीकृति देकर सदन में वाद-विवाद का हिस्सा बनायेंगे।

यह बात सर्वविदित है कि विगत दो सालों में जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत एवं स्वीकृत किया गया, उसका हर क्षेत्र द्वारा स्वागत किया गया। स्वतंत्रता के इतिहास में बहुत दिनों के बाद बिना पैसेंजर अथवा माल भाड़ा बढ़ाये रेल ने आमदनी बढ़ाया।

जहां एनडीए के शासन काल में 98 रुपये आपरेटिंग चार्ज था वह यूपीए शासन काल में 90 रुपये हो गया। पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री द्वारा 24000 हजार करोड़ आधुनिकीकरण पर खर्च जाना है। आपने गत वर्ष के बजट में 1400 किलोमीटर बड़ी लाइन 219 नयी रेल लाइन 935 किलोमीटर आमान परिवर्तन, 538 किलोमीटर रेल लाइन का दोहरीकरण, 350 किलोमीटर विद्युतीकरण का लक्ष्य प्रस्तावित था, जो सराहनीय कार्य है।

माननीय रेल मंत्री जो अपने बिहार के भ्रमण कार्यक्रम में मोतिहारी के प्लेटफार्म नं. 2, जिस पर महात्मा गांधी चम्पारण आने के पहले पहल उसी प्लेटफार्म पर उतरे थे पर राष्ट्रपिता का आदम कद प्रतिभा लगाने की घोषणा की थी। मोतिहारी, सगौली, रक्सौल, बेतिया, नरकटियागंज, रामनगर, बगहा में आरओबी बनाने की घोषणा की थी। साथ ही सुगौली रक्सौल सैक्शन के शीतलपुर ठाला गुमती को मानव सहित बनाने का आदेश दिया था। मैं आशा रखता हूं कि विभाग के लोग अविलंब उसके कार्यान्वयन के लिए कार्रवाई करेंगे।

नरकटियागंज स्टेशन पर वासींग पीट, नरकटिया गंज भीखना ढोरी भाया भीतोदरवा गांधी आश्रम छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने का शिलान्यास सराहनीय कार्य है।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि मोतिहारी-सुगौली सेक्शन के सेमरा सगौली के बीच छगराहां सुगांव के पास एक हाल्ट स्टेशन बनाया जाये। उक्त क्षेत्र के लोगों को सेमरा अथवा सुगौली जाने में काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

जयनगर-नरकटिया गंज-भैया-दरभंगा, गेज कन्वर्सन का कार्य, छोटी लाइन से बड़ी लाइन, 10 सालों से कछुआ के चाल में चल रहा है। अभी तक जय नगर से दरभंगा तक भी पूरा नहीं किया गया है। हर साल बहुत कम पैसा मिलता है जिस कारण इसकी प्रगति में कठिनाई हो रही है। अस्तु आग्रह है कि समय सीमा तय करके यदि एक फेज में संभव नहीं हो तो दो फेज में ही सही। 1. जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी एवं 2. सीतामढ़ी-रक्सौल-नरकटियागंज तक पैसा देकर पूरा करवाया जाये।

सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर के बीच 40 किलोमीटर नयी रेल लाइन बिछाने का कार्य भी विगत 10 सालों से अधिक दिनों से चल रहा है। इसकी स्थिति भी है कि पैसा के अभाव में धीमी गति से चल रहा है। मैं मांग करना चाहता हूं कि इसमें धन मुहैया कराकर समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

पटना, मुंगेर एवं कोशी में रेल ब्रिज को समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाये।

हाजीपुर, सगौली, मीरगंज पंचदेवरी, देवरिया, चकिया मधुबन, शिवहर, सीतामढ़ी, मोतिहारी, ढाका, शिवहर रेल लाइन का सर्वे कार्य पूरा कराया जाये।

मैं इन्हीं बातों के साथ अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

***श्री इलियास आजमी** (शाहाबाद): सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में गोला गोकरण नाथ से मोहम्मदी हो कर शाहजहां पुर तक नयी रेल लाइन बनाने की मांग बहुत पुरानी है। जनता की मांग को तथा जरूरत को देखते हुए मैंने भी इसके लिए 1996 से लगातार प्रयास किया है। बड़ी मुश्किल से सर्वेक्षण हुआ परन्तु 67 कि.मी. पर 138 करोड़ लागत का सर्वेक्षण होकर पड़ा है।

अगल चरण उस सर्वेक्षण को योजना आयोग को भेजना है जो अब तक नहीं हो सका है। सदन के माध्यम से मेरा रेल मंत्री से इतना अनुरोध है कि उपरोक्त सर्वेक्षण पर आगे की कार्रवाई के लिए उसे योजना आयोग को भेजने का कष्ट करें तथा प्रक्रिया को तेजी से आगे बढ़ायें।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (ऊधमपुर): सभापति जी, आज जो रेलवे की सप्लीमैंट्री डिमांड्स रखी गई हैं, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। सबसे पहले मैं इस विभाग को, विशेषकर रेल मंत्री लालू जी और उनके दो अजीज मंत्रियों, अपनी मैडम सोनिया जी और प्राइम मिनिस्टर साहब का दिल की गहराइयों से शुक्रिया अदा करना चाहूंगा जिन्होंने मेरे ऊधमपुर क्षेत्र में ट्रेन चलाई थी जो पिछली सरकार नहीं चला पाई थी। मैं इनका दिल की गहराई से शुक्रगुजार हूं। मैंने सुबह भी एक प्रश्न के दौरान कहा था कि लालू जी ने जम्मू और कश्मीर में चल रहे रेलवे के कार्यों के लिए एक सीमैंट स्लीपर की फैक्ट्री कठुआ में देने की घोषणा की थी। मैं उसके संबंध में पुनः मंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि उसको वहां शुरू करवाएं और कभी समय देकर वहां इनागरेशन करने आएं तो हमारे इलाके का डैवलपमैंट और अच्छी तरह से होगा।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि लालू जी ने रेल विभाग को जब से अपने हाथ में लिया तब से यह फायदे में आ रहा

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

है। इसमें पोलिटिक्स की बात नहीं है कि ये हमारी तरफ के लोग हैं तो हम इनकी प्रशंसा करेंगे लेकिन हमारा फर्ज बनता है कि जब कोई मिनिस्टर आए और अपना काम इंटरस्ट लेकर करे, लोगों की बेहतरी के लिए काम करे तो हमें उसकी प्रशंसा करनी चाहिए। लेकिन मेरे बुजुर्ग और बड़े भाई समान माननीय सदस्य सामने से कह रहे थे कि इन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया, कुछ नहीं किया तो फायदा कैसे हुआ। मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि इसमें उनको क्या परेशानी है। कैसी बातें लोग यहां करते हैं? यह सुझाव देना कि भाड़ा बढ़ाओ, ऐसे सुझाव से मुझे कष्ट हुआ कि गरीब वैसे भी ट्रेन में इस तरह से जाता है जैसे घास-फूस भरकर भेजी जाती है। वे सुविधाएं भी आप उनको न दे पाएं तो बड़ी मुश्किल होगी।

सभापति महोदयः लाल सिंह जी, आपके पास कुल चार मिनट का समय है। पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं मिलेगा।

चौधरी लाल सिंहः मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं चार-पांच मांगें तो रख सकता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि फिरोजपुर 1926 में अंग्रेजों के जमाने में डीआरएम आफिस बना था और उसके बाद हरियाणा में बना। आज मैं कह सकता हूं कि हमारा एरिया उसमें ज्यादा जुड़ा है। आप बारामुला तक ट्रेन चलाने जा रहे हैं और छोटे से काम के लिए, टैन्डर के लिए या कोई भी छोटी मोटी प्राबलम होती है तो फिरोजपुर जाना पड़ता है जो एक किनारे पड़ता है। मैं निवेदन करूंगा कि इस आफिस को जम्मू में ही बनाकर रियासत जम्मू और कश्मीर के लोगों को आप सुविधा दें तो यह एक बड़ी अचीवमैंट होगी। इससे हमारे यहां हजारों की तादाद में जो मुलाजिम नौकरी करते हैं, उनको बैनिफिट होगा। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जम्मू में जो रेलवे हास्पिटल है, वहां अच्छी सुविधाएं नहीं हैं। मैं निवेदन करूंगा कि उसको अपग्रेड किया जाए। आपने एक प्रोविजन रखा है कि सेन्ट्रल स्कूल वगैरह भी बनाए जाएंगे जहां एक निश्चित संख्या से ज्यादा इंप्लाइज हों और बड़ा एरिया हो। अतः मैं एक सैन्ट्रल स्कूल जम्मू में बनाने के लिए भी आपसे गुजारिश करता हूं।

महोदय, हमारे यहां का जो रेलवे रिक्रुटमैंट बोर्ड है, इसने आज तक जितनी रिक्रुटमैंट की हैं, पिछले 10-12 सालों में इसने हमारी स्टेट के बाहर से ही रिक्रुटमैंट की हैं। आप जानते हैं कि हमारा स्टेट इकोनामिकली बैकवर्ड है, इंडस्ट्रियली भी पीछे है। बोर्ड में चेयरमैन की पोस्ट पोलिटिकल पोस्ट होती है। मेरा सबमिशन है कि वह पोस्ट भी जम्मू और कश्मीर की बनती है। वह पोस्ट वहीं के लोगों को देनी चाहिए और बाकी सर्विसेज भी उनको मिलनी चाहिए।

महोदय, हमारे यहां जब अमावस्या होती है और वैसाखी तथा लोहड़ी का त्योहार आता है तो हमारे यहां से लोगों को हरिद्वार जाने में बड़ी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। वहां जाने के लिए एक एडीशनल ट्रेन की जरूरत है।

इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वैष्णों माता के नाम पर कोई ट्रेन नहीं चलती है। माननीय मंत्री जी की यह बहुत बड़ी उपलब्धि होगी कि दिल्ली से जम्मू चलने वाली एक ट्रेन का नाम श्री वैष्णों देवी एक्सप्रैस ट्रेन रखा जाए। मैं यह भी बता देना चाहता हूं कि हमारे यहां कोई रेलवे इंडस्ट्री नहीं है, कोई रेलवे का डिवजनल आफिस नहीं है, कोई रेलवे की प्रोडक्शन यूनिट नहीं है, कोई रेलवे वर्कशाप नहीं है, कोई ट्रैफिक एकाउंट्स नहीं है, कोई रेलवे कोच फैक्ट्री नहीं है। हरिद्वार, ऋषिकेश से जो ट्रेन हेमकुंट जाती है, उसका समय बदला जाना चाहिए। यह ट्रेन रात को जम्मू से दस बजे चलती है और कठुआ से रात को 12-1 बजे चलती है। सारी रात उसमें बैठने वाले लोग दुखी होते हैं।

सभापति महोदयः आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए।

चौधरी लाल सिंहः इस ट्रेन का समय चेन्ज किया जाए। राजधानी ट्रेन रोज चलायी जाए और जम्मू से मुम्बई और मुम्बई से जम्मू चलने वाली ट्रेन को नियमित किया जाए। एक शताब्दी ट्रेन आपको और चलानी चाहिए। हमारी एक रेलवे प्रोडक्शन यूनिट है और हम रेलवे व्हील प्लांट कठुआ में चाहते हैं। यह पहली सरकारों ने कहा था कि हम देंगे इसलिए हम इसकी दोबारा मांग करते हैं। हमारा एक स्टेशन वहां पर है। वहां पर ओवर ब्रिज के कंस्ट्रक्शन की जरूरत है। वहां पर क्रासिंग नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि एक छोटा सा अस्पताल कठुआ में बनाया जाए और एक प्लेटफार्म की भी वहां जरूरत है। हम चाहते हैं कि चकदयाला स्टेशन को क्रासिंग स्टेशन बनाया जाए। जितनी भी आपकी ट्रेन चलती हैं, चाहे सुपरफास्ट ट्रेन हो, वह कठुआ में रुकनी चाहिए।

सभापति महोदयः आप अपनी बात समाप्त कीजिए। सिर्फ आखिरी वाक्य बोलकर समाप्त कीजिए।

चौधरी लाल सिंहः आखिर में, मैं कहना चाहता हूं कि जितने क्रासिंग बनाए जाते हैं, उसमें 50 प्रतिशत पैसा राज्य सरकार देती है और 50 प्रतिशत रेलवे बोर्ड देता है। मेरी प्रार्थना है कि जितना पैसा आपकी तरफ से दिया जाता है, आप वही दे दें। जैसे लखिमपुर, जगपुर, मटानी, खरोट, जमलोट, लोगेट, दरबार, गुढी, जसौटा आदि क्रासिंग्स हैं। मेरी प्रार्थना है कि इसे देखा जाए। एक बार फिर मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

[अनुवाद]

***श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार** (कालीकट): महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और मैं सभा का ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं अपने राज्य केरल, विशेष रूप से मालाबार क्षेत्र की कुछ समस्याओं को सामने लाना चाहता हूं।

महोदय, हम नंजगुड़े-वायंद-गुडल्लूर-नीलांबर रेल संपर्क को अनुमति देने की मांग बार-बार करते रहे हैं। इस रेल संपर्क के बढ़ते महत्व पर वालारपद्म में चंद वर्षों में पूरे होने जा रहे अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल के कारण बड़ी तादाद में कंटेनरों की आवाजाही के मद्देनजर ज्यादा जोर देने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। इसी प्रकार, कोचीन के एलएनजी टर्मिनल पर भी उत्तर से दक्षिण की ओर टैंकरों की भारी आवाजाही रहेगी। इस नए रेल संपर्क के प्रारंभ होते ही बंगलौर, मैसूर, हैदराबाद आदि से रेल परिवहन से समय और फासला कम होगा। 300 कि.मी. से अधिक की दूरी में 8 घण्टे तक समय कम हो जाएगा। इसके अलावा, यह नया रेल संपर्क वयंद और गुडल्लूर जैसे बागानों वाले क्षेत्रों से होकर गुजरता है और मलप्पुरम जिले में नीलाम्बर को जोड़ता है। यह संपर्क कर्नाटक, केरल और तमिलनाडु को भी जोड़ता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस रेल लाइन को हकीकत बनाने के लिए समुचित उपाय करने का अनुरोध करता हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री को कोझीकोट रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण के बारे में उनके द्वारा दिए गए आश्वासन के संबंध में भी पुनः स्मरण कराना चाहता हूं। कालीकट की रेलवे कार्य समिति, जिसमें सभी राजनैतिक दलों और विभिन्न संगठनों के लोग शामिल है, मंत्री महोदय से मिले और उन्होंने रेलवे बोर्ड को हमारी बात सुनने का निदेश दिया था। हमने अपनी समस्याओं के बारे में बताया और एक सीडी पेश की, जिसमें अधूरे उपरिपुलों और कोझीकोड़े रेलवे स्टेशन की दयनीय दशा दिखाई गई थी।

कालीकट को 1999 में आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया गया था, जिसका उद्देश्य सभी आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराना था। दुर्भाग्यवश, इस संबंध में ऐसा कुछ नहीं किया है। स्टेशन की दशा सफाई और अन्य सुविधाओं के बिना जस की तस है। योजना के अनुसार, स्टेशन पर नया प्लेटफार्म बनाया जाना था, लेकिन उसका काम अभी शुरू नहीं हुआ है। स्टेशन पर नई बोगियां भी लगनी थी, लेकिन वह सिर्फ कागजों पर ही रह गई।

अब मैं दोहरीकरण की बात करता हूं। शोरनुर-मंगलौर लाइन के लगभग तैयार हो जाने के बावजूद, इसे कोझीकोट स्टेशन तक नहीं लाया गया है। सिर्फ इसी वजह से, दोहरीकरण का लाभ वास्तव में नहीं मिल पा रहा है। अतः, मैं मंत्री महोदय से दोहरीकरण को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने का आग्रह करता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जहां तक केरल की विकासपरक आवश्यकता का संबंध है, कोट्टायम और अलपुझ्झा के रास्ते अर्नाकुलम-कायमकुलम के दोहरीकरण का काम भी महत्वपूर्ण है। इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित की जानी चाहिए। तिरूवनंतपुरम और अर्नाकुलम के बीच विद्युत कार्य को पूरा करने के लिए अतिरिक्त धनराशि की भी आवश्यकता है।

पलक्कड-पोल्लची और कोल्लम-चेनगोट्टा क्षेत्र में आमान परिवर्तन शुरू किया जाना चाहिए और इसे पूरा किया जाना चाहिए, इसके लिए अधिक राशि आबंटित की जानी चाहिए। नेथरावती पुल का काम भी युद्ध स्तर पर पूरा किया जाना चाहिए।

जहां तक केरल के रेलवे विकास का संबंध है। रेल उपरिपुलों का त्वरित समापन भी एक अन्य महत्वपूर्ण तथ्य है। सात उपरिपुलों नामतः कालीकट में वेंगलम, चेनगोट्टुकावु, नादी, कन्नूर जिले में मुझुपिलंगड, नादल, थाझेचोव्वा, कासरगौड़ जिले में पाल्लकड़ का निर्माण कार्य चल रहा है। ये सभी उपरिपुल कालीकट और मंगलौर के मध्य है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इन उपरिपुलों को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने का आग्रह करता हूं। इसके साथ ही मैं रेलवे के लिए अतिरिक्त अनुदान मांगों का समर्थन करता हूं।

***श्री जे.एम. आरून रशीद** (पेरियाकुलम): आदरणीय महोदय, मैं इस वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन (यूपीए) सरकार ने अपने कार्यकाल का एक साल सफलतापूर्वक पूर्ण कर लिया है और डा. मनमोहन सिंह के नेतृत्व और श्रीमती सोनिया गांधी के योग्य मार्गदर्शन में प्रत्येक क्षेत्र में और श्री लालू प्रसाद यादव जी के नेतृत्व में रेलवे ने काफी प्रगति की है।

मैं विशेष रूप से अपने निर्वाचन क्षेत्र और सामान्य रूप से अपने राज्य तमिलनाडु से संबंधित कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूं।

रेल हमारे देश की जीवन रेखा है और इसके पास पूरे देश की परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने का बहुत बड़ा काम है। रेलवे हमारे देश का सर्वाधिक सस्ता परिवहन साधन है। यह निर्धनतम लोगों के लिए यात्रा का प्रमुख साधन है। हमारा रेल नेटवर्क विश्व के सबसे बड़े नेटवर्कों में से एक है। प्रेस में यह वक्तव्य दिया गया है कि रेल मंत्रालय ने पहले नौ महीनों अर्थात्

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अप्रैल-दिसम्बर, 2004 के दौरान अपनी आय में 962 करोड़ रुपये तक का इजाफा किया है।

सबसे पहले, महोदय, मदुरै-बोदी मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की मांग काफी समय से लंबित है। इस लाइन के दोनों ओर काफी बड़ी संख्या में गरीब परिवार अस्थायी मकानों में रहते हैं। बड़ी लाइन परियोजना को शुरू करने से पहले, रेल मंत्रालय को इन गरीब परिवारों के समुचित पुनर्वास के लिए वैकल्पिक व्यवस्था करनी चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय मेरे इस अनुरोध को उचित दृष्टिकोण से देखेंगे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अ.जा., अनु.ज.जा., अन्य पिछड़े वर्गों के लोगों और अल्पसंख्यकों की सहायता करेंगे।

महोदय, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में बोदीमैत्थू, कम्बाम्मेलु और कोडाईकोनाल के तराई क्षेत्रों में कॉफी और इलायची की खेती बहुतायत में होती है और इन्हें विदेशों में निर्यात किया जाता है। कॉफी, इलायची और कपास उत्पादकों को वर्तमान में अपने उत्पाद की बुकिंग के लिए मदुरै या कोयम्बटूर जाना पड़ता है, जिसके परिणामस्वरूप न केवल रास्ते में चोरी, बिक्रीकर की तथा अन्य समस्याएं होती हैं, बल्कि लगभग सौ किलोमीटर कोयम्बटूर तक जाने के लिए बुकिंग कराने में 200 कि.मी. के साथ परिवहन मिलाकर समय लगने के साथ-साथ मदुरै तक जाने में भारी खर्च भी वहन करना पड़ता है। मैने बोदीमेलू और कम्बम में रेलवे के बुकिंग ऑफिस खोलने के लिए पहले भी अनुरोध किया था, लेकिन ऐसा लगता है कि कोई कार्रवाई अभी तक नहीं की गई है। यह भी काफी समय से लम्बित मांग है और मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय उपर्युक्त स्थानों पर कॉफी और इलायची, कपास, वस्त्र तथा अन्य मसाले और कृषि उत्पादों के निर्यात के लिए रेलवे के बुकिंग ऑफिस खोलने के मेरे अनुरोध पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय इस संबंध में शीघ्र ही कोई घोषणा करेंगे। मेरा निर्वाचन क्षेत्र एक हरी-भरी खूबसूरत घाटी है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कम्बम घाटी प्रमुख रूप से कृषि क्षेत्र है, जहां अपनी आजीविका चलाने के लिए हजारों मजदूर रहते हैं। जहां तक रेल मंत्रालय का संबंध है, यहां न्यूनतम सुविधाओं का भी अभाव है।

केरल में प्रत्येक वर्ष सैकड़ों-हजारों भक्तगण/तीर्थयात्री अयप्पन मंदिर आते हैं। वर्तमान में, इन तीर्थयात्रियों को अयप्पा मंदिर तक पहुंचने के लिए वनकी पेरियार पहाड़ियों से होते हुए वत्तलगुण्डु, पेरियाकुलम, थेनी और कंबम के रास्ते मंदिर आना पड़ता है। मंदिर तक पहुंचने के लिए यह कोई 150 कि.मी. का रास्ता है। बीच में एक पहाड़ी पड़ती है। यदि मंत्रालय एक सुरंग बनवा दे, तो रेल लाइन की लंबाई महज 5 कि.मी. रह जाएगी। रेल मंत्रालय के लिए यह परियोजना शुरू करना कोई बहुत मुश्किल बात नहीं है। पहाड़ी के बीच में सुरंग बना देने से, फासला काफी कम किया जा सकता है। इसके अलावा, इससे भक्तों का समय और ऊर्जा बचेगी। आदरणीय मैडम श्रीमती सोनिया गांधी के मागदर्शन और हमारे माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह और करिश्माई रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद के नेतृत्व में संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन (यूपीए) सरकार के सर पर इस सुरंग के निर्माण का सेहरा बंधेगा। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से मामले को उचित महत्व देने का अनुरोध करता हूं और बतौर माननीय रेल मंत्री आपके कार्यकाल में इस प्रतिष्ठित सुरंग को शीघ्र पूरा करने के लिए धनराशि स्वीकृत की जाए।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग मुख्यत: थेनी राजमार्ग और थेनी कलेक्ट्रेट के पास और विभिन्न जगहों पर कई समपार अथवा पुल की स्वीकृति के लिए निवेदन करते रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की वाजिब दरख्वास्त पर विचार करेंगे।

मैं माल गलियारे (फ्रेट कॉरीडोर) के निर्माण के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। उनसे पूर्व के मंत्रियों ने ऐसा कभी नहीं सोचा था। यह बिल्कुल अलग परियोजना है। यदि 9.260 कि.मी. वाले इस माल गलियारे का निर्माण पूरा हो जाता है तो रेलवे को माल की आवाजाही से अधिक आय होगी और यह परिवहन के अन्य साधनों से जाने वाला माल भी ले सकता है। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री इस गलियारे को समय पर पूरा करने का हरसंभव प्रयास करेंगे और आम आदमी को इससे लाभ उठाने में मदद करेंगी।

वर्ष 2005-06 के लिए यात्री सुख-सुविधाओं हेतु 22 करोड़ रु. के प्रावधान के बावजूद पूरे देश में रेलव के व्यापक नेटवर्क को ध्यान में रखते हुए मुझे लगता है कि यह पर्याप्त नहीं है। हम यात्रियों की सुख-सुविधाओं को नजरअन्दाज नहीं कर सकते। रेलवे को निधियां देनी चाहिए। यह सुविधाएं न केवल बहुत उचित हैं परन्तु स्वाभाविक भी है। इन्हें नजरअन्दाज नहीं किया जा सकता। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इसे देखेंगे और इस स्थिति में सुधार हेतु विशेष प्रयास करेंगे।

महोदय, प्रत्येक व्यक्ति गोधरा सामूहिक हत्या/हत्याकाण्ड की जांच के लिए एक आयोग नियुक्त करने के आपके साहसिक कदम की सराहना करता है। इस देश के हर भाग का प्रत्येक व्यक्ति और सभी अल्पसंख्यक पिछड़ा वर्ग/अनुसूचित जाति/अन्य पिछड़ा वर्ग आपके इस साहसिक पहल की सराहना करते हैं। महोदय, कुछ लोगों का कहना है कि रेल मंत्री, लालूजी अल्पसंख्यकों के

[श्री जे.एम. आरून रशीद]

समर्थक हैं। आपको रेलवे की सभी नौकरियों में अल्पसंख्यकों के लिए कम से कम दस प्रतिशत स्थानों का आरक्षण करना चाहिए। यह निश्चित तौर पर देश में अन्य अल्पसंख्यकों के लिए अन्य सभी विभागों के लिए आदर्श उदाहरण होगा। मैं रेलवे से, रेलवे के गरीब कर्मचारियों के लिए सभी प्रमुख जिलों में स्कूल खोलने का भी अनुरोध करता हूं। उनमें भी केन्द्र सरकार के केन्द्रीय विद्यालयों के समान अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़ा वर्गों को आरक्षण दिया जाना चाहिए।

हम यहां यह बताना चाहते हैं कि इस वर्ष तमिलनाडु की पूर्णत: उपेक्षा की गई है। प्रत्येक वर्ष इस मुद्दे पर चर्चा करना एक कर्मकाण्ड के समान हो गया है। इसका नतीजा सराहनीय नहीं है जिसके कारण सभी को पता है। हम मुद्दों को थोड़ा-थोड़ा करके उठाते हैं और तात्कालिक समस्याओं का समाधान करने लगते हैं परन्तु प्रत्येक सन्निकट मुद्दे, जो अक्सर और प्रत्येक वर्ष उठता है, से निपटने के लिए सुविचारित योजनाओं और कार्यक्रमों की रूपरेखा तैयार करना भूल जाते हैं। हमें प्रत्येक वर्ष उठने वाले मुद्दों का स्थायी आधार पर समाधान करने के लिए अपना लक्ष्य निर्धारित करना होगा।

महोदय, मैं इस आशा के साथ अपना यह भाषण समाप्त कर रहा हूं कि माननीय रेल मंत्री मेरे भाषण में उल्लेखित मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित समस्याओं को सर्वोच्च प्राथमिकता देंगे क्योंकि ये मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की वास्तविक मांगों से संबंधित हैं जो काफी समय से लंबित पड़ी हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि वे उन्हें शीघ्रातिशीघ्र लागू करें।

[हिन्दी]

श्री सीताराम सिंह (शिवहर): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। इन 14 महीनों के कार्यकाल में बिहार से लेकर और पूरे देश के स्तर पर जितने काम इन्होंने किए हैं, उनकी गिनती कराने का शायद समय आप नहीं देंगे। रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। बिना भाड़ा बढ़ाए जितना काम हुआ है और जितना पैसा रेलवे ने प्राप्त किया है, मैं समझता हूं कि रेल के इतिहास में यह पहली बार हुआ है। माल-भाड़ा और यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है लेकिन आठ हजार करोड़ से अधिक की आमदनी हुई है और इस आमदनी पर रेल विभाग चल रहा है, यह बहुत आश्चर्य की बात है। जब भाड़ा नहीं बढ़ाया गया और सीएजी की रिपोर्ट को इस सदन में पढ़ा जा रहा है और कहा जा रहा है कि बिना भाड़ा बढ़ाए आप कैसे काम कर रहे हैं। यह तो सोचने का नजरिया है। कुर्सी समय से और संयोग से ही प्राप्त होती है और अपने तरीके से सरकार चलती है।

महोदय, जिनके हिस्से में जो पड़ जाए, वह अच्छा है। मैं एक बार नहीं, बल्कि करोड़ों बार माननीय रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देता हूं। मैं एक मिनट में उपलब्धियों पर चर्चा करना चाहता हूं। बड़ी लाइनें वर्ष 2004-05 में 1400 किलोमीटर बनीं और वर्ष 2005-06 जो अभी चल रहा है, उसमें 1892 किलोमीटर प्रस्तावित हैं। नई रेल लाइनें 205 किलोमीटर बनीं और 219 किलोमीटर प्रस्तावित है। इसी प्रकार आमान परिवर्तन 885 किलोमीटर का हुआ और 935 किलोमीटर प्रस्तावित है। दोहरीकरण भी 307 किलोमीटर का हुआ है और 538 प्रस्तावित है। विद्युतीकरण का काम भी 375 किलोमीटर का हुआ और 350 किलोमीटर का प्रस्तावित है। इसके अलावा रेलों के आधुनिकीकरण का काम हो रहा है, उसके बारे में मैं एक सैकिंड में बताना चाहता हूं। दिल्ली-हावड़ा-पटना और दिल्ली-चेन्नई मार्ग पर 150 किलोमीटर की रफ्तार से सुपरफास्ट गाड़ियां चलाई गई हैं। यह काफी उल्लेखनीय और महत्वपूर्ण कार्य है। मुख्य और प्रमुख मार्गों पर 100 किलोमीटर की रफ्तार से ई.एस.पी. गाड़ियां चलाई जा रही हैं, जो मालगाड़ियां हैं। इतना ही नहीं जब से लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने हैं तब से बहुत सामान ढोया जा रहा है जिससे माल-भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इसी प्रकार यात्री भाड़े में भी कोई वृद्धि नहीं की गई है।

महोदय, सारा देश जानता है कि रेलों में गरीबों के लिए अनेक प्रकार की सुविधाएं पहली बार माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने प्रदान की हैं। राज्य सरकार की नौकरियों में साक्षात्कार के लिए जाने हेतु रेलवे ने फ्री टिकट कर दिया है। दुग्ध उत्पादकों, किसानों और ग्रामीण क्षेत्रों की बालक-बालिकाओं को, राष्ट्रीय आपदा सामग्री ढोने के लिए तमाम रियायतें रेल मंत्री जी ने दी हैं। ग्रुप 'बी' की नौकरियों को प्राप्त करने में गरीब बच्चों को बहुत परेशानी होती थी। अब रेल मंत्री जी ने उनकी भर्ती क्षेत्रीय स्तर पर कर दी है, लोकल इकाई पर कर दी है। इससे बहुत सुविधा मिल रही है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि अनुसूचित जाति एवं जनजाति का जो बैकलॉग है, उसकी जो सीटें भरने से रह गई थीं, उन्हें भरने के लिए भी विशेष भर्ती अभियान रेल मंत्रालय ने चलाया है। यह काफी महत्वपूर्ण है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने कई फैक्ट्रियों को चलाने में भी विशेष तत्परता दिखाई है। छपरा में रेल व्हील कारखाना चालू किया गया। सीतामढ़ी में, चक सिकंदर में मधेपुरा में, इस प्रकार करीब-करीब 12 स्थानों पर ऐसे काम शुरू कराए गए हैं। जो योजनाएं पहले से स्वीकृत थीं और ठप्प पड़ी थीं, उन्हें भी काफी तेज रफ्तार से शुरू कराया गया है। जहां से रोशनी मिले, जहां से अच्छी मिले, उसे ग्रहण करना चाहिए। इसलिए जहां अच्छे काम हुए हैं, उनकी प्रशंसा होनी चाहिए और रेलवे की सप्लीमेंट्री

डिमांड पर बहस हो, तो इसमें राजनीति की बात नहीं होनी चाहिए। मैं समय से बंधा हुआ हूं। इसलिए मैं अपनी बातों को समेटते हुए बिहार की तरफ बढ़ता हूं। हमारे कई माननीय सदस्यों ने चर्चा की कि बिहार 40 वर्ष पीछे चला गया। मैं बताना चाहता हूं कि बिहार के बिना यह देश अधूरा है। यह बात ठीक है कि बिहार में अभी भी बहुत कमियां हैं।

महोदय, बिहार में पहले से स्वीकृत और अभी स्वीकृत मिले 32 आर.ओ.बी. पर काम की रफ्तार अच्छी नहीं है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इनके लिए पैसे दिए जाएं और इनकी रफ्तार तेज की जाएं। गंगा पर पटना में पुल बन रहा है। इसी प्रकार मुंगेर में गंगा पर पुल बन रहा है। इनकी रफ्तार बढ़ाने की जरूरत है। इन्हें अधिक पैसे देने की जरूरत है। इसके अलावा कोसी के नजदीक निर्मली में शिलान्यास का काम शुरू हुआ है। उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, कम होगी। वह क्षेत्र पूरे बिहार से कटा हुआ है। वह राजधानी से भी कटा हुआ है। इसलिए यह काम उस इलाके के लिए वरदान साबित होगा। यह काम उस क्षेत्र के लिए सामाजिक, आर्थिक, भौगोलिक एवं अन्य सभी दृष्टियों, सभी प्रकार से महत्वपूर्ण है। इसलिए इसे जितनी जल्दी हो उतनी जल्दी करना चाहिए।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी, मोतीहारी जिले में गए थे। मोतीहारी को महात्मा गांधी की कर्मभूमि के रूप में जाना जाता है। इन्होंने वहां घोषणा की है कि महात्मा गांधी की आदमकद मूर्ति रेलवे स्टेशन पर लगवाई जाएगी। मैं चाहूंगा कि पदाधिकारी इस तरफ ध्यान दें और जल्दी से जल्दी मूर्ति उस स्टेशन पर लगवाने की व्यवस्था करें। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब कनक्लूड कीजिए।

श्री सीताराम सिंह: सभापति जी, हम तो आसन का इतना अदब करते हैं कि आप हाथ दिखाएंगे और हम बैठ जाएंगे। अभी तो हमने रेल मंत्री जी की प्रशंसा ही की है। भाषण तो अभी शुरू भी नहीं किया है। हमें कृपया एक मिनट बोलने दीजिए। मैं चाहूंगा कि इस दिशा में काम बढ़े।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि एक रेलवे लाइन हाजीपुर सुगौली के लिए पहले की सरकार में चर्चा हुई थी, लेकिन यह काम शुरू नहीं हुआ। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि यह बड़ा महत्वपूर्ण कार्य होगा, इसके सर्वे के लिए आदेश देने का काम होना चाहिए। हमारा क्षेत्र सिवहर, सीतामढ़ी, मोतिहारी तीनों को जोड़ता है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसके सर्वे के लिए मोतिहारी, चिरैया, ढाका, शिवहर, सीतामढ़ी रेलवे लाइन का सर्वे स्वीकृत हुआ है, लेकिन इतने कम पैसे दिये गये हैं कि मैं समझता हूं कि उसकी प्रगति बहुत धीमी है। इसमें थोड़ा सा और पैसा मिलना चाहिए और इसकी गति को तेज करना चाहिए। दरभंगा, सीतामढ़ी, नरकटियागंज के आमान परिवर्तन का काम काफी धीमी गति से चल रहा है और इस पर करीब 15 महत्वपूर्ण पुल ऐसे हैं, जिनका निर्माण आवश्यक है, वह शुरू नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि इस काम में हाथ लगे और काम शुरू हो जाये।

इसी तरह मुजफ्फरपुर कमिश्नरी से आकर सीतामढ़ी को जोड़ने वाला जो रेलवे लाइन का काम शुरू है, उसमें तीन महत्वपूर्ण पुल हैं, लेकिन उनका काम नहीं हो रहा है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि उसमें पैसे बढ़ाये जायें और इस पुल का निर्माण भी पूरा हो जाये। इसके अलावा कप्तानगंज की चर्चा प्रभुनाथ सिंह जी कर रहे थे। वे राजनीति भी कर रहे थे और मांग भी कर रहे थे। कप्तानगंज, गोपालगंज, छपरा, थावे होकर सिवान जो लिंक है, यह बड़ा ही महत्वपूर्ण है। हम सभी चाहते हैं और वहां थावे का एक स्थान बड़ा महत्वपूर्ण है, उस स्थान पर काफी लोग जाते हैं, जिन्हें काफी कठिनाई होती है। मैं चाहूंगा कि इस काम को जल्दी पूरा कराया जाये। मीरगंज से विजपुर होते हुए एक लाइन देवरिया जाती है, जो उत्तर प्रदेश को जोड़ती है। मैं चाहूंगा कि इस दिशा में भी कार्रवाई हो और इस काम को भी पूरा किया जाये।

पटना से जो लोकल ट्रेन चल रही थीं, उनमें काफी दिक्कत हो रही है। मैं चाहूंगा कि पटना-गया, पटना-बक्सर और पटना-मोकामा, इन बड़ी गाड़ियों को डी.एम.यू. करके चलाया जाये, ताकि जनता को सुविधा हो, नहीं तो जगह नहीं मिलती है और लोगों को काफी परेशानी होती है। उसी तरह सप्तक्रान्ति एक्सप्रैस हमारे उत्तरी बिहार के लिए बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है, वह दरभंगा तक चली गयी है और मुजफ्फरपुर होकर दिल्ली आती है। इसमें कोई अलग बात नहीं है, मैं माननीय मंत्रीजी से सिर्फ इतना आग्रह करना चाहता हूं कि मुजफ्फरपुर से ही इसमें कम से कम एक ए.सी. सैकिण्ड क्लास कोच लग जाये। अभी यात्रियों को काफी दिक्कत आ रही है। मैं सिर्फ एक कोच लगाने की बात कर रहा हूं, उसे लगा दिया जाये तो अच्छी बात होगी।

पटना-गया लाइन के दोहरीकरण की बात को थोड़ा और तेज किया जाये और उसे आगे तक भी बढ़ाया जाये। फतुहा इस्लामपुर की बात कहना मैं मुनासिब समझता हूं कि फतुहा इस्लामपुर लाइन को थोड़ा आगे बढ़ाकर गया तक बढ़ाया जाये। कोइसवर पुल बहुत पुराना है, अब इस पर गाड़ी चलने से पुल हिलता है। यह बड़ा महत्वपूर्ण पुल है। मैं आग्रह करूंगा कि रेल विभाग कोइसवर पुल को नया बनाये और पुराने पुल को समाप्त करे।

[अनुवाद]

***डा. एम. जगन्नाथ** (नगरकुरनूल): महोदय, नियमित रेलवे बजट में यात्री भाड़े और मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई थी। सुरक्षा उपायों और यात्री सुखसुविधाओं पर ध्यान दिया गया था। यद्यपि यह एक अच्छा बजट था परन्तु इसमें अधिक गैर-लाभकारी परियोजनाओं हेतु बड़े बजटीय प्रावधानों के साथ प्रस्तावित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कार्ययोजना की कमी और पूरे देश में और अधिकतर आंध्र प्रदेश में कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं हेतु अन्य निधियों का आवंटन किया गया। यद्यपि पूर्वोत्तर राज्यों को प्राथमिकता दी गई थी, परंतु अन्य राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों जैसे आंध्र प्रदेश में तेलंगाना को प्राथमिकता नहीं दी गई थी।

यद्यपि, कागजों पर रेल की पटरी को अधिक आरामदायक और सुरक्षित बनाने के लिए उपाय किये जा रहे हैं। परन्तु दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जा रही है। विभिन्न स्थानों पर पुराने पुल जो दस वर्ष से पुराने हैं या तो उनकी मरम्मत कर दी गई है अथवा पुन: बनाए गए हैं अथवा उनके स्थान पर नए पुल बना दिए गए हैं। गुवाहाटी में एकमात्र जल ब्रह्मपुत्र पुल में काफी समस्याएं खड़ी हो रही हैं। अत: गुवाहाटी में ब्रह्मपुत्र पर तुरंत एक अन्य रेल पुल बनाने की आवश्यकता है ताकि एकमात्र पुल की सुरक्षा के लिए उस पर पड़ने वाले भार को कम किया जा सके। बिना चौकीदार वाले अनेक फाटक हैं और इन फाटकों पर कई दुर्घटनाएं हो रही हैं जिससे मानव जीवन और पशुधन का नुकसान हो रहा है।

जहां तक मेरे राज्य आंध्र प्रदेश का संबंध है नई लाइनों, आमान परिवर्तन अथवा अन्य बुनियादी सुविधाओं के मामले में बजटीय प्रावधान पिछले वर्ष के समान हैं और अनुदानों हेतु अनुपूरक बजट में आंध्र प्रदेश और दक्षिण मध्य रेल के लिए किसी विशेष सीमा तक कोई प्रस्ताव नहीं था। वस्तुत: अत्यंत अल्प अथवा छोटे कार्यों को शुरू किया गया है। दक्षिण मध्य रेलवे की किसी भी लाईन पर किसी भी नई पटरी का और विद्युतीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं था।

जिस प्रकार से नई लाइनों जैसे गढ़वल-रायपुर (4 करोड़ रु.), नलगोन्डा-मचलेरा (1 करोड़ रु.) और पेडेपल्ली-करीम नगर/निजामाबाद (30 करोड़ रु.) के लिए बजट प्रावधान किया गया है उससे मुझे शंका होती है। मुझे नहीं लगता कि अपने जीवनकाल में मैं कभी नई रेल की पटरी व रेल चलते हुए देख पाऊंगा। शायद मेरे पड़पौते भी रेल चलते हुए नहीं देख पायेंगे। अनुपूरक बजट में आंध्र प्रदेश के तिलंगाना क्षेत्र में कार्य के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। दक्षिण मध्य रेलवे में आंध्र प्रदेश के लिए भी केवल 10 लाख रु. का बजटीय आवंटन किया गया है।

अधिकतर गौरवमयी रेलों में डिब्बों की उचित देखभाल नहीं की जाती। डिब्बों और स्टेशनों पर बने शौचालयों में बदबू आती है और इनकी अच्छी देखभाल की आवश्यकता है। प्लेटफार्म में मिलने वाली खाद्य सामग्री और तथाकथित शोधित पेयजल स्वास्थ्यकर नहीं हैं और वहां सुरक्षित जल उपलब्ध नहीं है। स्टेशनों पर प्लेटफार्मों पर और रेलों में स्वास्थ्यकर खाद्य सामग्री और सुरक्षित पेयजल प्रदान करने के लिए कदम उठाने हैं।

नई लाइनों को पूरा करने के लिए 1607 करोड़ रु. के बजटीय आवंटन की आवश्यकता है और वर्ष 2005-06 के लिए 49 करोड़ रु. का आवंटन किया गया है। आमान परिवर्तन के लिए वर्ष 2003-04 में 133.96 करोड़ रु. से यह वर्ष 2005-06 में 87 करोड़ रु. हो गया है। दोहरीकरण के लिए वर्ष 2003-04 में 155 करोड़ रु. से वर्ष 2005-06 में यह 135 करोड़ रु. हो गया है।

यदि हम उपरोक्त आबंटनों को देखें तो यह दिवास्वप्न के समान है कि उक्त परियोजनाएं नियत समय पर पूरी होंगी।

नौपाडा-गुनुपुर आमान परिवर्तन के लिए 2003-04 में 15 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था। परंतु इस बार इसे 5 करोड़ रु. कर दिया गया है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वे आवंटन में वृद्धि करें।

अब मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की बात करता हूं, मैं मचेरला-रायचूर के बीच नई लाइन बिछाने की मांग कर रहा था। केवल मचेरला-नलगोंड़ा और रायचूर-गडवल को मंजूरी दी गई है। मेरा आपसे अनुरोध है कि गडवल और मचेरला के बीच शेष लाईन को शामिल करें।

सिकन्दराबाद-द्रोणाचलम सेक्शन में जडचैरला स्टेशन पर 6 रोड अन्डर ब्रिज के निर्माण का मेरा अनुरोध काफी समय से लंबित है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि जडचेरल रेलवे स्टेशन गेट पर 'रोड अन्डरब्रिज' की मंजूरी दें।

गडवल रेलवे स्टेशन फाटक पर एक सड़क ऊपरी पुल अत्यंत आवश्यक हैं। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वे गडवल रेलवे स्टेशन और येनुगोंडा रेलवे फाटक पर एक सड़क ऊपरी पुल की मंजूरी दें।

मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वे निम्नलिखित रेलों की मंजूरी दें—सिकंदराबाद-कुरनुल इन्टरसिटी एक्सप्रैस, हैदराबाद और नई दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रैस, हैदराबाद और नई दिल्ली के बीच दिन में चलने वाली रेल, विजाग और हैदराबाद के बीच एक सुपरफास्ट रेल और सिकन्दराबाद-द्रोणाचलम सैक्शन का दोहरीकरण क्योंकि सिकंदराबाद/हैदराबाद से दक्षिण को जाने

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

वाली रेलों के लिए यह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मार्ग बनता जा रहा है।

***श्री फ्रांसिस फैन्थम** (नामनिर्दिष्ट): माननीय सभापति महोदय, मैं वर्ष 2005 के रेल विनियोग विधेयक संख्या 3 का समर्थन करता हूं।

पिछले कुछ वर्षों के दौरान लोगों द्वारा रेल के बढ़ते उपयोग तथा बढ़ती मांग के बावजूद रेलवे ने असाधारण प्रगति की है। चाहे वह माल की ढुलाई अथवा यात्री परिवहन हो, रेलवे ने देश में विकास की चुनौती को पूरा किया है।

प्राकृतिक कारणों के परिणामस्वरूप अत्यंत गम्भीर दुर्घटनाओं के चलते रेल दबाव में कार्य करता रहा है। निगरानी तंत्र में सुधार हेतु अत्यधिक प्रयास की आवश्यकता है ताकि प्राथमिक कारणों से होने वाली गम्भीर दुर्घटनाओं से निपटा जा सके।

असामाजिक तत्वों का भी दबाव है, जो निजी कारणों के चलते निर्बाध यातायात में बाधा पहुंचाते हैं। रेल सुरक्षा बल को अधिक सजग रहना चाहिए। इस प्रकार के लोगों को पकड़ा जाए तथा उपयुक्त रूप से दंडित किया जाए।

चिंता का अन्य कारण विशेषरूप से मानव मूल्यों के चलते होने वाली दुर्घटनाओं के कारण बारम्बार व्यवधान पड़ता है। रेल कर्मियों के अच्छे प्रशिक्षण की आवश्यकता है ताकि भीषण मानव दुर्घटनाओं से बचा जा सके।

देश को अपनी रेल प्रणाली तथा इसके द्वारा गरीब एवं जरूरतमंदों को विश्व में न्यूनतम लागत पर दी जाने वाली सेवाओं पर गर्व है।

यद्यपि प्लेटफार्मों तथा रेल डिब्बों में अच्छी साफ-सफाई की आवश्यकता है।

अब उपलब्ध प्रौद्योगिकी के अनुसार सुविधाओं की गुणवत्ता में प्रगति किये जाने की आवश्यकता है। देश के लोगों को उत्तम सुविधाएं प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

पुन: रेल मंत्री को दी जाने वाली सेवाओं पर बधाई देते हुए, मैं कहना चाहूंगा कि लोगों के प्रति सुरक्षा, संरक्षा तथा गुणवत्ता युक्त सेवाओं की प्रतिबद्धता होनी चाहिए।

मुझे अपने विचार प्रकट करने के लिए एक अवसर प्रदान करने हेतु धन्यवाद।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

डा. आर. सेन्थिल (धर्मपुरी): माननीय सभापति महोदय, मैं पी.एम.के. की ओर से रेलवे पर केन्द्र सरकार के व्यय हेतु अनुपूरक मांग अनुदान का समर्थन करता हूं। रेलवे इस देश का सम्भवत: विश्व का सबसे बड़ा नियोजक है।

रेलवे अब घाटा उठाने वाली कम्पनी नहीं रही, बल्कि लाभ अर्जित करने वाली कम्पनी बन गई तथा वह भी निजी तथा सरकारी क्षेत्र की कंपनियों को मिलाकर देश की सबसे बड़ी धन अर्जक कम्पनी है। यह सब आम आदमी पर बिना बोझ डाले किया गया है। इसके लिए, मैं रेल मंत्री, श्री लालू जी, माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री वेलु तथा उनकी टीम को हार्दिक बधाई देता हूं।

वास्तव में, अनुपूरक मांग में अनुमोदन हेतु 80 नए प्रस्ताव दिये गये हैं। इसलिए, नए अनुदान की मांगें गैर-योजनागत व्यय की अपेक्षा योजनागत व्यय के लिए है, इसलिए यह पूर्ण रूप से औचित्यपूर्ण है। 80 नई मांगें बिना किसी क्षेत्रवाद के संपूर्ण देश में विकास कार्यों के लिए है।

तमिलनाडु के लोगों के लिए एक बहुत निराशा का विषय है क्योंकि वे अनुदानों की अनुपूरक मांगों में सालेम मंडल की घोषणा का बेसब्री से इंतजार कर रहे थे। दुर्भाग्यवश, ऐसा नहीं हुआ। मैं सालेम मंडल के संबंध में कुछ तथ्य तथा आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूं। अब मांग किया जा रहा सालेम रेलवे मंडल पहले से मौजूदा पालघाट मंडल के विरुद्ध नहीं हैं।

अपराह्न 5.25 बजे

[**उपाध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

मैं केरल के माननीय सदस्यों से विनम्रतापूर्वक यह कहना चाहता हूं कि सालेम मंडल की मांग, केरल के लोगों के हितों के विरुद्ध नहीं है।

यह क्षेत्रवाद पर आधारित नहीं है, जबकि पालाघाट मंडल का 75 प्रतिशत क्षेत्रफल तमिलनाडु में नहीं है।

सेलम जिले तथा इसके साथ लगने वाले जिलों की उच्च विकास दर ने अधिक मांग तथा आवश्यकताएं पैदा कर दी हैं, जिसे केवल पालघाट मंडल द्वारा ही पूरा नहीं किया जा सकता है। विगत में, हाल ही में सालेम तथा इसके साथ सटे हुए जिलों ने बहुत आश्चर्यजनक औद्योगिक तथा आर्थिक वृद्धि दर्ज की है। इससे जोलारपेट-कोयम्बटूर बड़ी लाईन रेल मार्ग पर माल ढुलाई में काफी वृद्धि हुई है। इसके अलावा, जोलारपेट-कोयम्बटूर बड़ी रेल लाईन के लिए, सालेम-बंगलोर रूट तथा नवनिर्मित तूतीकोरिन-

[डा. आर. सेनथिल]

करूर-सालेम रूट तथा मौजूदा कुडालोर रूट के लिए सालेम एक मिलन स्थल है। सालेम एक केन्द्र स्थल है।

मैं एक बार पुनः केरल से माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि वर्तमान पालाघाट मंडल को सालेम तथा पालाघाट मंडल में विभाजित करने से पालाघाट मडंल पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। यहां तक की विभाजन पश्चात् भी, पालाघाट मंडल का 705 कि.मी. का रूट होगा जो कि त्रिवेन्द्रम रूट से बड़ा है।

रेलवे सुधार समिति ने 1985 में इस मंडल हेतु सिफारिश कर दी थी। रा.ज.ग. के शासन काल के दौरान तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने दिनांक 13.3.1999 को मंडल बनाने की घोषणा की। यह मांग चिरकाल से लंबित थी। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह तुरंत सालेम रेलवे मंडल बनाने की घोषणा करे, जो कि तमिलनाडु के लोगों के लिए बहुत महत्वपूर्ण है।

जैसाकि मैंने कहा है, रेलवे देश का सबसे बड़ा नियोजक है। चूंकि यह एक सरकारी स्वामित्व वाली कंपनी है, रेलवे का यह दायित्व है कि वह आदर्श नियोजक सिद्ध हो। रेलवे को कर्मचारी-नियोजक संबंधों तथा सर्वोत्तम कर्मचारी लाभों के संबंध में सर्वोत्तम उदाहरण सिद्ध होना चाहिए। जब मैंने पेरमबुर कैरिज वर्क्स जो कि चेन्नै स्थित अनुरक्षण डिपो है-का दौरा किया तो मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ। कर्मचारियों के लिए सुविधाओं की स्थिति बहुत खराब थी। उनके पास कोई प्रसाधन सुविधा, उचित पेय जल सुविधा तथा साफ सफाई के लिए पर्याप्त साबुन तथा तौलिए नहीं थे। वर्षा के दौरान उन्हें पानी से भरे रास्तों से होकर गुजरना पड़ता था। उनकी साइकिलों के लिए कोई पार्किंग सुविधा नहीं थी। महिला कर्मचारियों के लिए कोई भी पृथक आरामगाह (रैस्ट रूम) नहीं है। वहां अनेक कमियां मौजूद हैं।

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस मुद्दे को गंभीरता से लें तथा रेलवे का आदर्श नियोजक के रूप में विकास करें। कामगारों की कार्य परिस्थितियों में बहुत सुधार करने की आवश्यकता है।

मेरे पास किये जाने वाले कार्यों की एक लघु सूची है। पहला विलुपुरम-त्रिचीलाईन का विद्युतीकरण। यह केवल 167 कि.मी. के लगभग है तथा इस पर लगभग 80 करोड़ रुपये की लागत आएगी। सालेम-बैंगलोर बड़ी लाईन रूट पर एक अन्य विद्युतीकरण कार्य किया जाना है।

आमान परिवर्तन के संबंध में, मेरे पास प्रस्तुतीकरण हेतु तीन परियोजनाएं हैं। वे हैं विरुदुनगर-मानामदुरई भाग, डिंडिगुल-मदुरई भाग तथा डिंडीगुल-पोलाची-कोयंबटूर भाग।

निम्नवत बताए जाने वाले आमान परिवर्तन कार्य के लिए अतिरिक्त निधियों की आवश्यकता है। वे हैं तिरुवरूर से नागूर-कराईकल-नागापट्टीनम-वेलनकन्नी मार्गः मानामदुरई-मंडापम मार्ग, तथा अंत में कटापाडी-विलुपुरम मार्ग।

महोदय, मैं माननीय मंत्री से पाण्डिचेरी-डिंडीवानाम-चिंगी-तिरुवनामलाई-वंडावासी के बीच नई रेल लाईन बिछाने पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। एक अन्य लाईन है कृष्णागिरी-धर्मपुरी-जोलारपेट, जो धर्मपुरी तथा कृष्णागिरी को सालेम से जोड़ेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इन मार्गों को प्राथमिकता दें। मैं पुनः दोहराता हूं कि रेलवे ने अपने बजटीय प्रावधानों का सदुपयोग किया है तथा इस प्रकार राष्ट्र के विकास में अपना योगदान दिया है। इसलिए, पी.एम.के. अनुदानों की अनुपूरक मांगों का पूरा समर्थन करता है।

[हिन्दी]

श्री हंसराज जी. अहीर (चन्द्रपुर): उपाध्यक्ष जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहता हूं कि मेरे सुझावों के लिए वह अवश्य प्रावधान करें।

महोदय, भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था को निरन्तर प्रगतिशील बनाने में अहम भूमिका निभाती है। मैं रेल को सुविधाजनक और प्रदूषण रहित यातायात का साधन मानता हूं। रेलवे का देश में जितना ज्यादा विस्तार होगा, वह उतना ही हमारे देश की जनता और राष्ट्र के हित में साबित होगा। लेकिन यह विस्तार देश के सभी राज्यों को दृष्टि में रखकर होना चाहिए। सभी राज्यों में रेलवे के समान विकास की जिम्मेदारी रेल मंत्रालय की है।

हमने देखा है कि पिछले बजट और सप्लीमैंट्री बजट में जितने भी काम दिए गए हैं, उनमें महाराष्ट्र के विकास के संदर्भ में बहुत कम प्रावधान और मांगें रखी गई हैं। मैं रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूं कि वह देश को समान रूप से न्याय देने का प्रयास करेंगे।

मैंने रेल मंत्रालय के जवाब में पढ़ा था जिसमें लिखा था— हमारी नीति है कि दुर्गम जनजातीय क्षेत्रों में, जहां खनिज सम्पदा होती है, रेल उपलब्ध करवाने के लिए प्राथमिकता देते हैं। लेकिन महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में, जहां चंद्रपुर-गढ़चिरौली जिला है, वहां भारी संख्या में आदिवासी भाई रहते हैं। गढ़चिरौली जिले को आजादी के 58 वर्षों बाद भी रेल की सुविधा उपलब्ध नहीं हुई है। हमने बार-बार मांग की, अनेक बार प्रश्न किए, लेकिन मंत्रालय द्वारा अभी तक वहां रेल की सुविधा नहीं दी गई है।

हमने वड़सा से गड़चिरौली तक रेल की मांग रखी थी। उसका सर्वे भी हुआ है, जिसके अनुसार उसके लिए 77 करोड़ रुपये की धनराशि की आवश्यकता है। लेकिन दुर्भाग्य से इस बजट में रेल मंत्री जी द्वारा 77 करोड़ रुपये का प्रावधान नहीं करने से वहां रेल लाइन बिछाने का काम शुरू नहीं हुआ। मैं मांग करता हूं कि उसके लिए इस बजट में प्रावधान करना चाहिए। गड़चिरौली जिले में भारी मात्रा में विविध प्रकार की खनिज सम्पदा है। जहां खनिज सम्पदा है, आदिवासी भाई रहते हैं, दुर्गम क्षेत्र, नक्सली क्षेत्र है। रेल मंत्रालय उस क्षेत्र का विकास करना चाहता हूं। गड़चिरौली जिले के सुरजागढ़ क्षेत्र में लोहा-अयस्क का प्रचुर मात्रा में अच्छी क्वालिटी का भंडार है। अगर हम देश के निर्माण में उसका उपयोग करना चाहते हैं, तो वहां रेल लाइन बिछाई जाए। अगर सुरजागढ़ से बल्लारशाह या सुरजागढ़ से गड़चिरौली तक रेल लाइन बिछाई जाती है तो निश्चित ही देश के विकास में उस खनिज सम्पदा का उपयोग किया जा सकता है। सुरजागढ़ के आगे बेलाडिला माइन्स हैं। सूरजागढ़ बेलाडिला का लोहा अयस्क एक ही क्षेत्र में है। हमने मंत्री जी को पत्र लिखा था तो मंत्री जी ने कहा कि बेलाडिला से सुरजागढ़ तक लाइन बिछाने के लिए 350 करोड़ रुपये का खर्च होगा। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अगर इस बजट में 350 करोड़ रुपये का प्रावधान कर दिया जाता तो हम आदिवासी बाहुल क्षेत्र के लिए इसका लाभ उठा सकते थे और देश के निर्माण में खनिज सम्पदा का उपयोग कर सकते थे। चन्द्रपुर जिला जो महाराष्ट्र का अंतिम जिला है, मैं उस जिले से मुम्बई के लिए ट्रेन की मांग करता हूं। उस जिले के लोगों के लिए ट्रेन चलाने से महाराष्ट्र के आखिरी जिले के लोगों को मुम्बई जाने में सुविधा होगी। काजीपेट से मुम्बई तक चंद्रपुर होकर ट्रेन चलाने की अत्यंत आवश्यकता है इसकी मांग कई वर्षों से हो रही है। चांदाफोर्ट-गोंदिया नैरोगेज लाइन का बड़ी लाइन में हाल ही में परिवर्तन किया गया है। इस लाइन पर करोड़ों रुपये खर्च किये गये हैं, लेकिन पिछले तीन-चार वर्षों से इस लाइन पर सिर्फ दो या तीन गाड़ियां चलायी जा रही हैं। मैं इस लाइन पर और भी गाड़ियां चलाने की मांग करता हूं। अगर इस लाइन पर हावड़ा से हैदराबाद या बैंगलोर, चेन्नई तक गाड़ी चलायी जाती है तो निश्चित रूप से इस लाइन का उपयोग होगा और उस क्षेत्र में रहने वाली जनता को भी लाभ होगा। इस लाइन का उपयोग करने के लिए बैंगलोर, चैन्नई या बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम जो गाड़ी चलती है, वह नागपुर होकर चलती है। मैं यह मांग करता हूं कि इस गाड़ी को चांदाफोर्ट-गोंदिया लाइन से चलायी जाए जिससे जनता को सुविधा होगी और उसका भारी अंतर कम होगा।

उपाध्यक्ष जी, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। इसके अलावा कुछ और बातों को भी मैं बताना चाहता हूं। रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बजट में 24 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। हमने बजट में रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए 24 हजार रुपये का प्रावधान किया है लेकिन नागपुर जोन के लिए एक पैसे का भी प्रावधान नहीं किया। नागपुर क्षेत्र में सभी ए-क्लास के स्टेशन आते हैं। सभी स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए, जैसे चंद्रपुर स्टेशन को हमने ए-क्लास का दर्जा दिया है, उस स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने के लिए जो राशि चाहिए, उस राशि की उपलब्धता नहीं होने की वजह से रेलवे स्टेशन की दुरस्ती या आधुनिकीकरण का काम रुका हुआ है। मैं उसके लिए मंत्री जी से धनराशि की मांग करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे क्षेत्र में आने वाले भांदक-वरोरा तथा माणिकगढ़ (राजूरा) रेलवे स्टेशन व चांदाफोर्ट पर संगनीकरण के आरक्षण प्रणाली की भी मैं मांग करता हूं। कुछ ऐसी रेलवे लाइनें हैं जहां ऊपरी पुल के निर्माण की जरूरत है। हमारे यहां बल्लहारशह-राजूरा के बीच ऊपरी पुल बनाने की मांग है। वरोरा शहर में ऊपरी पुल बनाने की मांग है। इसके साथ-साथ चंद्रपुर शहर में बाबूपेठ एरिया में भी ऊपरी पुल बनाने की मांग है। मैंने इस संबंध में रेल मंत्रालय को पत्र लिखें तो वहां से जवाब आया कि अगर राज्य सरकार इसमें अपना शेयर देती है तो हम उसके लिए रेल बजट में प्रावधान करेंगे। मैंने इस संबंध में महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री जी से पत्र व्यवहार किया तो उन्होंने जवाब दिया कि राज्य सरकार ने इसके लिए आवश्यक प्रावधान किये हैं। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि आप भी इसके लिए प्रावधान करें।

मैं कहना चाहता हूं कि चंद्रपुर एक बड़ा औद्योगिक शहर है। इस शहर को न्याय देने के लिए मेरी आपसे मांग है। चंद्रपुर शहर से लगे हुए छोटे-छोटे शहर हैं जहां बल्लहारशहा से गडचांदूर तक उद्योग के दृष्टिकोण से यातायात के लिए सीमेंट और कोयला पहुंचाने के लिए रेल लाइन बिछाई गयी है। उस लाइन पर पैसेंजर गाड़ी चलाने की मेरी मांग है। इसके साथ-साथ बल्लहारशाह से धुगुस तक सवारी ट्रेन चलाई जाये। मेरी मांग है कि बजट में इन सारी बातों का पूरक मांगों के साथ प्रावधान किया जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्री एन.एस.वी. चित्तन (डिंडीगुल): महोदय, मैं अुदान की अनुपूरक मांग, 2005-2006 के समर्थन में बोल रहा हूं।

सर्वप्रथम, मैं, अपने रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव और रेल राज्य मंत्री, श्री वेलू को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूं कि वे मदुरै से विभिन्न स्थानों के लिए नई सेवाओं, जिनकी लंबे समय से मांग की जा रही थी, का उद्घाटन करने के लिए तीन बार वहां गए थे।

[श्री एन.एस.वी. चित्तन]

संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की हमारी अध्यक्षा, मैडम सोनिया गांधी के सक्षम नेतृत्व, हमारे प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह के कुशल दिशा-निर्देश तथा श्री लालू प्रसाद यादव के नेतृत्व में रेल मंत्रालय देश की सेवा में सराहनीय कार्य कर रहा है। भारतीय रेल हमारे देश के आर्थिक विकास और एकता के प्रति कटिबद्ध है।

श्री लालू प्रसाद यादव ने यात्री भाड़ा और माल भाड़ा में वृद्धि किए बिना दो लोकप्रिय रेल बजट पेश किये हैं। महोदय मुझे पता चला है कि रेलवे का एक जापानी फर्म के सहयोग से विशेषरूप से माल परिवहन हेतु पृथक रेल पटरियां बिछाए जाने का प्रस्ताव है। यदि ऐसा होता है तो यह भारतीय रेल के इतिहास में एक उल्लेखनीय अध्याय होगा।

मेरी जानकारी के अनुसार दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-कोलकाता के बीच एक-एक रेल पटरी बिछाए जाने का प्रस्ताव है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस योजना में दिल्ली-कन्याकुमारी पटरी भी कृपया करके जोड़ लें। दक्षिण भारत, विशेषकर तमिल नाडु के लोगों को विशेषकर दिल्ली के आस-पास के राज्यों से अनाज और दालें मंगानी पड़ती है।

इसलिए, दिल्ली-कन्याकुमारी के बीच माल परिवहन हेतु पृथक रेल पटरी बिछाए जाने से गरीब और मध्यम वर्ग को सस्ते दामों में अनाज और दालें प्राप्त करने में बहुत सहायता होगी।

मैंने डिंडीगुल और मदुरै रेल पटरी के दोहरीकरण का काम पूरा करने का मामला अनेक बार उठाया है। मदुरै और डिंडीगुल के बीच इस समय दो रेल पटरियां हैं—एक बड़ी लाईन और एक मीटर लाइन। अमान परिवर्तन के कुल लागत 96 करोड़ रुपये आएगी क्योंकि दूरी 60 किलोमीटर से भी कम है। यदि इसे पूरा किया जाता है तो दस अतिरिक्त नई एक्सप्रेस ट्रेनें इस मार्ग पर चलायी जा सकती हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि अतिरिक्त निधियां आवंटित करके इस परियोजना को मार्च 2006 तक पूरा करने का पूरा प्रयास करें।

माननीय मंत्री द्वारा 2005-2006 के लिए प्रस्तुत रेल बजट की अनेक विशेषताएं हैं। परन्तु खाद्यान्नों और दालों का वर्तमान श्रेणी 90 से श्रेणी 120 में पुन: वर्गीकरण करने से माल भाड़ा में 33 प्रतिशत वृद्धि हुई है। आम आदमी जो पहले से ही महंगाई से ग्रस्त है उसे और भी दिक्कत होगी क्योंकि आवश्यक खाद्य पदार्थों की कीमतें तेजी से बढ़ेंगी। इसलिए मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि अपने उत्तर में इसे वापस श्रेणी 90 में शामिल कर लें।

मदुरै तमिलनाडु का दूसरा सबसे बड़ा और वाणिज्यिक रूप से सर्वाधिक महत्वपूर्ण शहर है। सामान्यत: यह शहर राज्य के दक्षिणी भाग के अन्य शहरों का प्रवेश द्वार है। शहर के यातायात में दिन प्रति दिन वृद्धि हो रही है। लगातार यातायात की बढ़ती हुई भारी समस्या को देखते हुए रेलवे द्वारा आर.ओ.बी. निर्माण कार्य प्राथमिकता के आधार पर तत्काल करना चाहिए। आर.ओ.बी. के तत्काल पूरा किये जाने से मदुरै और तमिलनाडु के लोग इसका तत्काल उपयोग कर सकेंगे तथा इससे शहर में काफी हद तक यातायात समस्या से मुक्ति मिल जाएगी।

हमारी कुछ मांगें इस प्रकार हैं: कुदाल नहर सड़क ऊपरी पुल का कार्य राज्य सरकार ने पूरा कर लिया है परन्तु रेलवे ने अपना कार्य अभी तक पूरा नहीं किया है। यह दो साल से ज्यादा समय से अधूरा पड़ा हुआ है। इस बारे में तेजी से प्रयास किये जाने चाहिएं। एलिसन नगर सड़क ऊपरी पुल के कार्य के संबंध में राज्य सरकार तेजी से कार्य कर रही है परन्तु रेलवे द्वारा अभी तक योजना का अनुमोदन भी नहीं किया गया है। योजना अनुमोदन करने के पश्चात निविदाएं आमंत्रित की जाएंगी जिसमें दो वर्ष लग जाएंगे। साशानेरी (सेल्लूर) पालम स्टेशन रोड का भी कार्य राज्य सरकार ने पूरा कर लिया है परन्तु रेलवे द्वारा अपने हिस्से का कार्य अभी किया जाना है। इस पर दो वर्षों से अधिक समय से कार्य रुका हुआ है। जहां तक करूर सड़क ऊपरी पुल का संबंध है रेलवे द्वारा अपने हिस्से का कार्य न किए जाने के कारण इसे लोगों के लिए नहीं खोला गया है हालांकि दो वर्ष से अधिक समय हो चुका है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि संबंधित कार्यों में तेजी लाई जाए। इन सड़क ऊपरी पुलों के निर्माण को शीघ्र पूरा करने हेतु शीघ्र प्रभावी उपाय किये जाने चाहिए। डिंडीगुल-कोयम्बटूर मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना चाहिए।

अंत में, मैं अपने गृह शहर तिरुमंगलम की बात करता हूं। तिरुमंगलम से बहुत से जवान अनेक क्षेत्रों में देश सेवा कर रहे हैं। जवानों के हितों को ध्यान में रखते हुए मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र शीघ्रातिशीघ्र खोला जाए। इससे न केवल जवानों को बल्कि जन सामान्य को भी फायदा होगा।

[हिन्दी]

***श्री लालमणि प्रसाद** (बस्ती): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपने बोलने के लिए समय दिया, आभार व्यक्त करना चाहता हूं। आपने माननीय रेल मंत्री जी रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया और रेलवे में आमूल-चूल परिवर्तन करके सुधार लाया है और फायदा हुआ है। इसलिए बधाई दना चाहता हूं। आपने खलीलाहाबाद में गोरखधाम एवं जम्मू तवी रोकने का काम किया है, बधाई देना चाहता हूं। आपका ध्यान रेल विभाग में साधारण डिब्बों में जहां गरीब तबके

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

के लोग ज्यादा संख्या में भरे रहते हैं, उसमें शौचालयों में पानी नहीं रहता है। बड़े रेलवे स्टेशनों पर रोक कर साधारण डिब्बों में पानी भरना सुनिश्चित होनी चाहिए और रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों में सफाई जरूरी है और आपसे कहना चाहूंगा कि साधारण डिब्बे बढ़ाये जाने चाहिए। गोरखधाम में दो ए.सी.-1 तथा दो ए.सी.-2 तथा तीन एसी-3 के डिब्बे लगाये जाने चाहिए। पेंट्री कार भी लगाना चाहिए और सप्तक्रांति को बस्ती जो मंडल मुख्यालय है बस्ती रेलवे स्टेशन पर रोकने का कष्ट करें। बस्ती को माडल रेलवे स्टेसन के रूप में विकसित करने का कष्ट करें। रेलवे में अनुसूचित जातियों एवं जनजातियों तथा पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण कोटा पूरा करने का कष्ट करें।

[अनुवाद]

डा. सी. कृष्णन (पोल्लाची): उपाध्यक्ष महोदय बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं एम.डी.एम.के. की तरफ से जो थीरू वाइको के उत्कृष्ट नेतृत्व में है—अनुदानों की अनुपूरक मांगों और अतिरिक्त अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

मेरा पहला और सर्वाधिक महत्वपूर्ण अनुरोध पोल्लाची के रास्ते कोयम्बटूर-डिंडीगुल मीटर लाइन, पोशानुर-पोल्लाची तथा पोल्लाची से पलानी और डिंडीगुल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का है। इसके अतिरिक्त, पोल्लाची-पालाकड़ लाइन को भी बड़ी लाइन में बदलने के कार्यक्रम में शामिल करना चाहिए। यह स्वतंत्रता के समय की मांग है। परन्तु अब तक कुछ भी नहीं हुआ है। इसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु कुछ करना होगा।

महोदय, मुल्लूरपादी, पोल्लाची-वलपराए रोड और उदुमालपेट-शल्ली रोड में सड़क ऊपरी पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। मुल्लूरपादी, किनाथुकादावु और पोल्लाची के बीच स्थित है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया व्यवधान न डालें।

डा. सी. कृष्णन: उदुमालपेट के निकट रुद्रप्पा नगर में दुपहिया के लिए एक भूमिगत मार्ग बनाया जाना चाहिए।

महोदय, उदुमालपेट स्टेशन बहुत बड़ा है। मैं इसी ताल्लुका का है। इस स्टेशन को एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण स्टेशन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। पोल्लाची एक बहुत बड़ा पर्यटन केन्द्र है। इसीलिए मैं कह रहा हूं इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। यहां चार बड़े बांध हैं: तिरूमूर्ति बांध, अलियार बांध, सोलयार बांध और अमरावति बांध। अन्नामलाई एक अभयारण्य है जहां भारी संख्या में पर्यटक आते हैं। इन बांधों को भी देखने भारी संख्या में पर्यटक आते हैं। इसके अतिरिक्त दक्षिण की ओर पलानी एक तीर्थस्थल है। विश्व भर से तमिल यहां भगवान की पूजा करने आते हैं।

यदि बाई-पास बड़ी लाइन संपर्क का निर्माण हो जाता है तो पोल्लाची के रास्ते केरल और डिंडीगुल को जोड़ा जा सकेगा। इस प्रकार यह बाई-पास केरल और तमिलनाडु को जोड़ेगा। यह न केवल चेन्नई तक जाता है बल्कि दक्षिण और दिल्ली की ओर भी जाता है। यदि बड़ी लाइन का निर्माण होता है तो यह एक बहुत बड़ा बाई-पास बनेगा। महोदय, कोयम्बटूर और डिंडीगुल जिसकी दूरी मात्र 160 किलोमीटर है तथा पोल्लाची और पालाघाट जिसकी दूरी 40 किलोमीटर है जो कुल 200 किलोमीटर है यदि इसका अमान परिवर्तन बड़ी लाइन में किया जाता है तो इससे बहुत सहायता मिलेगी। यह एक लंबे समय से लंबित मांग है।

महोदय, मेरी जानकारी के अनुसार आमान परिवर्तन संबंधी परियोजना के उन्नयन के लिए वर्तमान में 1.20 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। महोदय, उन्नयन एक वर्ष में पूरा हो जाएगा। हमें अधिक वर्षों तक इंतजार नहीं करना चाहिए। इसमें और विलंब नहीं करना चाहिए। इसे एक वर्ष की निर्धारित अवधि में पूरा किया जाना चाहिए। आमान परिवर्तन परियोजना का कार्य मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की सहुलियत हेतु किया जाना चाहिए। इसके साथ ही मैं एम.डी.एम.के. की तरफ से, जिसका नेतृत्व श्री वाइको के हाथों में है, विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद): माननीय उपाध्यक्ष जी, मुझे बोलने का समय देने के लिए मैं आपका आभारी हूं। रेलवे विभाग देश का सबसे बड़ा विभाग है और इस पर जो खर्च आता है, उसका कुछ इस तरीके से संतुलन बनना चाहिए कि जिन प्रदेश की आबादी और अर्थव्यवस्था जैसी हो, वहां उसी तरीके से रेल विभाग का विकास किया जाए। उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, लेकिन मेरा ख्याल है कि रेल विभाग का जो बजट है, उसमें उत्तर प्रदेश की भागीदारी उतनी नहीं होगी, जितना कि उसका औसत बनता है। माननीय रेल मंत्री जी अभी यहां नहीं बैठे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं। आप अपनी बात कहिए।

श्री मित्रसेन यादव: महोदय, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में फैजाबाद-अयोध्या एक ऐसा स्थान है जो क्रिश्चियन समुदाय को छोड़कर, हिन्दुस्तान में मिलने वाले सभी धर्मों का तीर्थस्थल है। इस पवित्र नगरी में अभी तक

[श्री मित्रसेन यादव]

हमारे रेल विभाग ने अयोध्या को एक आदर्श स्टेशन घोषित कर रखा है, लेकिन अभी तक इसके अनुरूप एक पैसे का भी काम वहां नहीं हुआ है। यहां तक कि सरयू नदी पर जो एक अरब की लागत से पुल बनाया गया है उससे गोण्डा और नवाबगंज से सिर्फ एक ट्रेन चलती है। अरबों रुपए के पुल पर केवल एक गाड़ी चलती है, जबकि उसका मकसद था कि गोरखपुर, बिहार से अयोध्या को जोड़ा जाए, फिर अयोध्या के आगे प्रयाग होते हुए दक्षिण भारत के तीर्थ स्थलों से जोड़ा जाए। हमारी मांग है कि इस महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल में जिस मकसद से सरयू नदी पर पुल बना है, उसे कार्यान्वित करने के लिए इस रेल लाइन का विकास किया जाए।

फैजाबाद-अयोध्या के बीच जो रेल लाइन है, वह हमारे शहर को दो भागों में बांटती है। जब वहां से कोई गाड़ी फैजाबाद या महोबा जाती है, तो फाटक बंद होने से इधर के लोग इधर, उधर के लोग उधर रह जाते हैं और स्कूलों में परीक्षा देने जा रहे छात्र परीक्षा देने से वंचित हो जाते हैं। इसके अलावा बीमार व्यक्ति समय पर अस्पताल नहीं पहुंच पाते, जिस कारण कई की मौत हो जाती है। लोगों के मुकदमें छूट जाते हैं। बड़ी कोशिश के बाद नौ करोड़ रुपये की लागत का वहां पर ओवर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव मंजूर हुआ है, उसके लिए हम रेल मंत्री जी और रेल विभाग को धन्यवाद देंगे। लेकिन उत्तर प्रदेश की सरकार ने जानबूझ कर उस नौ करोड़ रुपए के पुल को एनओसी जारी नहीं की और अपने हिस्से के चार करोड़ रुपए नहीं देने की वजह से वह ओवरब्रिज नहीं बन पा रहा है। लिहाजा फैजाबाद दो हिस्सों में बंटा रहता है।

आप जानते हैं कि कानपुर से लखनऊ और बाराबंकी तक, बल्कि दिल्ली तक दोहरी रेल लाइन है। फैजाबाद-बाराबंकी के आगे फैजाबाद, गोरखपुर या जौनपुर तक रेल लाइन जाती है, उसका दोहरीकरण नहीं हुआ है और न ही विद्युतीकरण हुआ है। बाराबंकी के आगे फैजाबाद-जाफराबाद तक का जो हिस्सा दोहरीकरण और विद्युतीकरण से वंचित है, उसे इसकी सुविधा प्रादन की जाए, तो उस रेल लाइन का पूर्ण विकास हो जाएगा और आवागमन में सुविधा होगी।

फैजाबाद से गुजरने वाली जो रेलगाड़ियां हैं, जैसे मरुधर है, कैफियत है, सरयू-यमुना है, इनके नम्बर क्रमशः 4853-4854, 4025-4026, 4650-4649 हैं। इसी तरह से टाटा-अमृतसर एक्सप्रैस का नम्बर 8103-8104 है। ये सारी रेलगाड़ियां रुदौली होकर गुजरती हैं और रुदौली में नहीं रुकती हैं। नतीजा यह होता है कि बहुत से लोग जब गाड़ी रुकने लगती है, चढ़ते और उतरते हैं। इस वजह से कई बार कैजुअल्टी हो जाती है और कई लोगों की मौत भी हो चुकी है। फैजाबाद से मुम्बई तक जो रेलगाड़ी चलती है, बड़ी कोशिश के बाद, ताहिर भाई के प्रयासों के बाद साकेत एक्सप्रेस-1068 को हफ्ते में दो दिन फैजाबाद से मुम्बई तक के लिए चलाया जा रहा है। आसपास के गरीब जनपदों के लोग वहां से मुम्बई जाते हैं, नवसारी जाते हैं, बड़ौदा और अहमदाबाद भी जाते हैं। हमारी गुजारिश है कि साकेत एक्सप्रेस को हफ्ते में दो दिन के बजाय तीन दिन चलाया जाए। इससे वहां की गरीब जनता को आने-जाने में सुविधा होगी।

हम लोगों की बड़ी मांग थी कि फैजाबाद-अयोध्या से एक नई रेलगाड़ी दिल्ली के लिए चलनी चाहिए। रेल मंत्री जी ने उसके लिए स्वीकृति दे दी, उसके लिए हम उनका धन्यवाद करते हैं। लेकिन वह रेलगाड़ी दिल्ली में नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के बजाय पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर रुकती है। तकलीफ इस बात की है कि यह रेलगाड़ी हफ्ते में दो दिन चलाई जाती है और फैजाबाद से रात को 11 बजे चलती है। हमारी मांग है कि इसे वहां से रात के 11 बजे के बजाय शाम को छः, सात या आठ बजे चलाया जाए, जिससे समय पर देहात के लोग इसे पकड़ सकें और सही समय पर यहां पहुंच सकें। इसलिए एक तो इस रेलगाड़ी का समय बदला जाए और दूसरे यह कि इसे हप्ते में दो दिन के बजाय तीन दिन चलाया जाना चाहिए। यह रेलगाड़ी फैजाबाद में जाकर शनिवार, रविवार, सोमवार और मंगलवार, चार दिन तक खड़ी रहती है। अगर इसे एक दिन और चलाया जाए, तो लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी और गाड़ी का उपयोग भी हो सकेगा।

माननीय मंत्री जी से हमारी यह मांग है। माननीय मंत्री जी के इस विभाग में आने से आम गरीब आदमी खुश है। बिहार गरीब प्रदेश है और गरीब प्रदेश के दो मंत्री हमारे यहां हैं। माननीय रघुवंश प्रसाद जी को भी ऐसा विभाग मिला है कि वे अपने प्रदेश के साथ-साथ देश के गरीबों का भी भला कर सकते हैं, उनकी सेवा कर सकते हैं। आज सारे देश में उनकी चर्चा है, गली-कूचों में, खेत-खलिहानों में जो जनता रहती है लालू जी का नाम सुनते ही उनके मन में प्रसन्नता का भाव आ जाता है।

मैं भी गांव से आता हूं और उत्तर भारत में लालू जी का नाम गांव के गरीबों में और शहरों की झोपड़-पट्टियों में रहने वाले लोगों के बीच आदर से लिया जाता है। इनको आज गरीबों की सेवा करने का मौका मिला है, इसलिए इन्हें गरीबों के लिए अच्छा काम करना चाहिए जिससे गरीब आदमी खुश हो सके। हमारे भाई विपक्षी दल वाले, जो बगल में बैठे हैं, उन्होंने फैजाबाद-अयोध्या की भट्टी से हाथ सेक कर दिल्ली की गद्दी पर आये थे। इन भावनों के साथ मैं अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)**

***श्री सुग्रीव सिंह** (फुलबनी): महोदय यदि अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) पर आज हुई चर्चा में मेरी मांग मान ली गई तो मैं आपका आभारी होऊंगा।

उड़ीसा राज्य के अंतर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र फुलबनी बहुत उपेक्षित क्षेत्र है जहां अब तक रेल लाइन नहीं पहुंची है। खुर्दा से बोलंगीर तक नई लाइन के निर्माण हेतु कई वर्ष पूर्व तैयार किये गये प्रस्ताव पर अभी तक भूसर्वेक्षण का कार्य ही पूरा नहीं हुआ है और माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने मार्च के अपने बजट में घोषणा की थी कि इस मामले पर विशेष रूप से ध्यान दिया जायेगा और निविदा आमंत्रित करने हेतु पर्याप्त आवंटन किया जायेगा। लेकिन अभी तक यह नहीं किया गया है। अत: आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री से नई रेल लाइन का कार्य शुरू करने हेतु पर्याप्त आवंटन देने का अनुरोध करता हूं। दूसरी बात, यदि खुर्दा-बोलंगीर रेललाइन का कार्य कर भी लिया गया तब भी फुलबनी के आबादी वाले इलाकों तक रेल लाइन नहीं पहुंचेगी। अत: नये प्रस्ताव में बेरहामपुर से फूलबनी तक नी रेल लाइन के निर्माण का कार्य शामिल किया जाए और मेरे संसदीय क्षेत्र फूलबनी के अति पिछड़े, अ.जा. और अ.ज.जा. के लोगों के हित में इस लाइन का सर्वेक्षण कार्य शुरू किया जाए।

***श्री वनलाल जावमा** (मिजोरम): अनुपूरक अनुदान की मांग (रेल) के समर्थन में अपने संसदीय क्षेत्र मिजोरम के कुछ मुद्दों को उठाना चाहता हूं।

पूर्वोत्तर भारत के छोटे से राज्य मिजोरम में केवल एक ही छोट-सा रेलवे स्टेशन बैरबी असम (कछार जिले) की सीमा पर है।

लेकिन मिजोरम के लोगों को रेल के महत्व के बारे में धीरे-धीरे पता चला। मैं कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूं जो कुछ राज्यों के लिए बहुत कम महत्व के हो सकते हैं, परन्तु मेरे और मिजोरम के लोगों के लिए यह कम महत्व की बात नहीं है।

1. लुंगलेई में पीआरएस स्थल: मिजोरम में एकमात्र पीआरएस स्थल (कम्प्यूटरीकृत बुकिंग काउंटर) आइजोल में स्थित है, जो राज्य के लिए बहुत उपयोगी तो है, परन्तु पर्याप्त नहीं है। राज्य के दक्षिणी हिस्से हेतु लुंगलेई मुख्यालय है, और यदि वहां पीआरएस की स्थापना की जाती है तो तीन जिलों—लुंगलेई, सेहा और लवंगतई तथा तीन स्वायत्त जिला परिषदों—मारा, लाई और चकमा के लोगों को सहूलियत होगी। महोदय, मैं संबंधित प्राधिकारी से लुंगलेई में पीआरएस खोलने का अनुरोध करता हूं। मेरी सूचना के मुताबिक एनएफ रेलवे ने प्रस्ताव को विचार हेतु रेलवे बोर्ड को अग्रेसित किया है।

2. बैराबी रेलवे स्टेशन का उन्नयन और नवीकरण:—मेरा अगला मुद्दा बैराबी रेलवे स्टेशन के उन्नयन और नवीनीकरण से संबंधित है। छोटा सा यह स्टेशन काफी पहले निर्मित किया गया था और यात्रियों तथा यहां काम कर रहे कर्मचारियों हेतु इसके उन्नयन और नवीनीकरण की जरूरत है।

3. कटाखल से बैरावी तक मीटर लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन:—लुमडिंग से सिल्चर तक मीटरलाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का काम चल रहा है। यदि कटाखल से बैरावी तक मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य साथ-साथ शुरू नहीं किया गया तो एनएफ रेलवे को इससे काफी असुविधा होगी। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से इस मामले पर गौर करने और जरूरी कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूं। कटाखल से बैराबरी की दूरी केवल 89 किलोमीटर है।

***श्री एस. मल्लिकार्जुनैया** (तुमकुर): उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं तुमकुर में उपरिपुल के निर्माण के लिए धन जारी करने हेतु माननीय मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहता हूं। कर्नाटक राज्य सरकार ने अपने हिस्से की धनराशि जारी कर दी है। अब निर्माण कार्य शुरू होता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से बिना किए इस उपरिपुल का निर्माण कार्य शुरू करने का अनुरोध करता हूं। तुमकुर-सिरा-चित्रदुर्ग और दावणगेरे के बीच नई रेल लाइन का निर्माण कार्य तुरन्त शुरू किया जाता है क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। यह बहुत व्यस्त यातायात मार्ग है और इस क्षेत्र के लोग पिछले दस वर्षों से इस लाइन की मांग करते रहे हैं। इसी प्रकार, तुमकुर हुलियुरदुर्ग और मांड्या के बीच नई रेल लाइन का निर्माण कार्य बिना किसी विलम्ब के शुरू होना चाहिए। ये शहर बड़े व्यवसायिक केन्द्र हैं और इन महत्वपूर्ण स्थलों के बीच नया रेल संपर्क लोगों की तात्कालिक आवश्यकता है।

रायपुर में रेलवे स्टेशन बहुत जरूरी है क्योंकि यह महत्वपूर्ण और केन्द्रीय स्थल है। यह संपिगे से करीब 6 किलोमटीर दूर है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री एस. मल्लिकार्जुनैया]

निट्टूर, रामपुर से 6 किलोमीटर दूर है। रामपुर में रेलवे स्टेशन न होने के कारण इन क्षेत्रों के लोगों को कई समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस कार्य को तत्काल शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

तुमकुर होते हुए क्यातसांद्रा और गोल्लाहल्ली के बीच दोहरी लाइन का निर्माण कार्य पिछले 15 वर्षों से लंबित है। इस दोहरी लाइन की मांग हम बार-बार करते रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय तुमकुर जिले के लोगों की वास्तविक आवश्यकता पूरी करने में रुचि लेंगे। इस समय यह कार्य धीमी गति से चल रहा हैं।

रेलवे स्टेशन को तुमकुर से क्यातसान्द्रा स्थानांतरित करने की मांग की जाती रही है। क्यातसान्द्रा में गोदाम और अन्य सुविधाएं मुहैया कराई जा सकती हैं।

शारीरिक रूप से अक्षम लोगों को विभिन्न सुविधायें मुहैया कराने के लिए रेल मंत्रालय प्रशंसा का पात्र है। रियायती दर के टिकट केवल कुछ ट्रेनों में उपलब्ध हैं। यह असमानता क्यों? माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि शारीरिक रूप से अक्षम लोगों को राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी समेत सभी रेलगाड़ियों में रियायती टिकट उपलब्ध कराए जाएं।

मल्लासांद्रा और तिप्तूर रेलवे स्टेशन खराब हालत में हैं। वहां यात्रियों के बैठने के लिए कोई इंतजाम नहीं हैं। इस स्टेशन पर प्रतीक्षालय नहीं हैं। पेयजल सुविधा भी नहीं है अतः इन रेलवे स्टेशन की स्थिति सुधारने हेतु तात्कालिक कदम उठाये जाने होंगे।

तुमकुर और यशवंतपुर के बीच दोहरी लाइन का निर्माण कार्य शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए क्योंकि पहले ही काफी विलम्ब हो चुका है। तत्कालीन रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने दस वर्ष पूर्व इस दोहरी लाइन की आधारशिला रखी थी। अतः यह कार्य 2005-06 के दौरान पूरा हो जाना चाहिए।

तुमकुर से बंगलौर के बीच शाम साढ़े पांच बजे एक ट्रेन चलती है। अगली ट्रेन रात नौ बजे चलती है। तीन हजार से अधिक लोग, विशेषकर सरकारी कर्मचारी, प्रतिदिन तुमकुर से बंगलौर के बीच यात्रा करते हैं। अतः तुमकुर और बंगलौर के बीच एक और रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए और इस ट्रेन को शाम 6 बजे तुमकुर से रवाना होना चाहिए क्योंकि राज्य सरकार कर्मचारियों और अन्य व्यापारियों के लिए यह सबसे उपयुक्त समय है।

महोदय, बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

सायं 6.00 बजे

[हिन्दी]

***श्री रघुराज सिंह शाक्य** (इटावा): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2005-06 की अनुपूरक मांग रेल चर्चा में निम्न मांगों को इटावा लोक सभा की समस्याओं को रखना चाहता हूं।

बलरई रेलवे स्टेशन पर लूप लाइन बन जाने से क्रासिंग बीच में आ जाने से छः से आठ घंटे तक ट्रेन खड़ी रहती है, जिसमें आम जनता को ट्रेन के नीचे से निकलना पड़ता है। जबकि कई इंटर कालेज ही बृहमाणी जैसा पवित्र मंदिर है। जहां लाखों की संख्या में लोग दर्शन करने जाते हैं। बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अतः रेलवे क्रासिग को पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाये, जिससे लूप लाइन का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा तथा जनता को परेशानियों से बचाया जा सकेगा।

फाटक नं. 24 सी/डी इकदिल बी.एच.एम.एम. के मध्य किमी. 1150/11-13 के मध्य चांदनपुर कोठी ग्राम पर स्थित है। जो सड़क से 10 मीटर दूरी पर गेट का निर्माण बहुत साल पहले लगभग 1962 में हुआ था। जब यहां पर कच्चा रास्ता था। लेकिन नयी पक्की सड़क जो मुगल रोड से तथा भरथना इटावा से जोड़ती है, वे 10 मीटर दूर है। अतः फाटक को पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाये जिससे जनता को आवागमन में लाभ मिल सके।

इटावा रेलवे स्टेशन दूसरी साइड में जो रेलवे की कालोनी व मनोरंजन सदन है, उन सड़कों की मरम्मत करायी जाये।

इटावा रेलवे स्टेशन पर प्रथम श्रेणी का प्रतीक्षालय है तथा उसकी स्थिति बहुत खराब है। टायलैट में बहुत गन्दगी रहती है। अतः प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय को एयरकंडीशन बनाया जाए और टायलैट को मरम्मत करके ठीक किया जाए।

जसवंतनगर रेलवे स्टेशन पर ऊंचाहार अप में रुकती है, डाउन में नहीं रुकती है। उसको अप और डाउन दोनों तरफ से रोका जाए। मूरी एक्सप्रैस जसवंतनगर स्टेशन पर दोनों अप और टाउन पर ठहराव किया जाए, जिससे जसवंतनगर के आसपास की जनता को जिसे इटावा जाना पड़ता है, जिससे जनता को तमाम परेशानियों का सामना करना पड़ता है, जसवंतनगर में ट्रेनों के रुकने से दिल्ली और कानपुर जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी।

पैसेन्जर ट्रेन एमयू जिसका ठहराव इटावा स्टेशन पर रहता है, इसका ठहराव फफूंद रेलवे स्टेशन पर कर किया जाए। जिससे आगरा को जाने वाले यात्रियों को फफूंद और औरैया जनपद के यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है, उन यात्रियों

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

और व्यापारियों को कठिनाइयों से बचाया जा सकेगा और इससे रेल और सरकार को भी लाभ होगा।

उपरोक्त मांगों को शामिल करने का कष्ट करें।

सुश्री इन्ग्रिड मैक्लोड (नामनिर्दिष्ट): महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं वर्ष 2005-2006 की रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर होने वाली चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ी हुई हूं। मैं माननीय मंत्री महोदय को छत्तीसगढ़ के बिलासपुर शहर में रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना की आवश्यकता और अनिवार्यता के बारे में बताना चाहती हूं। जिससे स्थानीय लोगों को रोजगार और आजीविका के साधन मिल सकेंगे।

महोदय, बिलासपुर शहर मध्य भारत का विख्यात रेलवे स्टेशन है। यह अपने वृहत और विविधतापूर्ण बुनियादी ढांचे, जिसमें जनोपयोग के लिए सोचा जा सकने वाला प्रत्येक अवसर मौजूद है, के लिए जाना जाता है। छत्तीसगढ़ में बिलासपुर में यह बुनियादी ढांचा 100 वर्ष से भी अधिक पुराना है और आज भी पूरे देश की जीवन रेखा के रूप में मध्य भारत में सर्वाधिक महत्वपूर्ण रेल सुविधा माना जाता है। भारतीय रेल की मानकों को निरन्तर बेहतर करने की मांग को पूरा करने के लिए इस बुनियादी ढांचे को नियमित रूप से अद्यतन किया जाता है। इस पृष्ठभूमि के मद्देनजर, चिंता का विषय यह है कि बिलासपुर जैसे सर्वाधिक उपयुक्त शहर में रेलवे भर्ती बोर्ड बनाने की बात पर विचार नहीं किया जा रहा है। यह आश्चर्यजनक है कि भारत में केवल 19 भर्ती बोर्ड हैं। यद्यपि, बिलासपुर शहर, जो भर्ती की अधिकतम और असीमित सुविधाएं मुहैया करा सकता है, को अभी तक भर्ती बोर्डों की सूची में शामिल नहीं किया गया है।

मध्य भारत में स्थानीय स्तर पर, परिवहन मार्ग, साधन और दूरियां मध्य भारत के युवक-युवतियों के लिए परीक्षा में बैठने के लिए सहायक नहीं है। मानसिक दबाव और लंबी दूरी तय करने के लिए आवश्यक शारीरिक शक्ति मौजूदा परीक्षा केन्द्रों पर प्रतिस्पर्धा की उनकी क्षमता को कमजोर कर देती है।

इस समय बिलासपुर शहर दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे जोन का मुख्यालय है, जो रेलवे के लिए भर्तियां करने में इसके मौजूदा व्यापक बुनियादी ढांचे के समर्थन में एक और तर्क है।

रेल मंत्री को हर हाल में बिलासपुर शहर में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोलने के मुद्दे पर जोर देते हुए गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ, मैं अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वार): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। ये मांगें स्वीकृत हों, यही मेरी इच्छा है और मैं यही चाहता हूं। रेल मंत्रालय ने यूपीए की सरकार के तहत जिस तरह से आय को बढ़ाने का काम किया, वह बहुत बड़ी उपलब्धि है। इस उपलब्धि को प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय के सक्षम मंत्री माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, उनके सहयोगी दो राज्य मंत्री और नीचे से ऊपर जितने भी कर्मचारी, अधिकारीगण हैं, उन सब को मैं अपनी ओर से बधाई देना चाहता हूं।

मैंने बहुत से सुझाव अपने क्षेत्र की उन्नति के लिए दिये थे। काफी सुझाव स्वीकृत हुए। जैसे मेरी मांग थी कि अलीपुरद्वार जंक्शन से कोलकाता जाने के लिए एक ट्रेन चलायी जाए। दूसरी मांग थी कि अलीपुरद्वार से दिल्ली तक एक ट्रेन दी जाए। हमने यह भी मांग की थी कि रांची से अलीपुरद्वार जंक्शन तक एक नई रेल सेवा शुरू की जाए। इन सभी पर विचार करते हुए रेल मंत्रालय ने मेरी मांगों को स्वीकृत किया। आज अलीपुरद्वार जंक्शन से कोलकाता तक कंचनकन्या नाम की एक ट्रेन चलने लगी है। महानन्दा गाड़ी जो पुरानी दिल्ली से न्यु जलपाईगुड़ी तक जाती थी, उस ट्रेन को अलीपुरद्वार जंक्शन तक बढ़ा दिया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय: इसके लिए धन्यवाद देना चाहिए।

श्री जोवाकिम बखला: अलीपुरद्वार जंक्शन से रांची तक भी ट्रेन मिल गई है। बड़ी खुशी की बात है कि जो हमारी मांग मीटरगेज से ब्रॉडगेज आमान परिवर्तन करने की थी, वह मांग भी स्वीकृत हुई और आमान परिवर्तन हुआ। इसके बाद नई ट्रेन की जो मांग थी, इंटरसिटी ट्रेन की, अलीपुरद्वार जंक्शन से न्यू जलपाईगुड़ी तक, वह ट्रेन स्वीकृत हुई। जब इस ट्रेन का उद्घाटन हुआ तो पूर्व मंत्री नीतीश जी हाजिर थे। हमने उनकी उपस्थिति में मांग की थी कि इसे पर्यटन के दृष्टिकोण से आकर्षित किया जाए और चेयरकार दी जाए। हमारी मांग स्वीकृत हुई लेकिन अधिकारियों ने न जाने क्यों चेयरकार के डिब्बे को हटा दिया। वह अलीपुरद्वार से सिलीगुड़ी होते हुए न्यू जलपाईगुड़ी जाती थी। पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण जगह होने के कारण दूर-दराज से लोग वहां आते थे और इस ट्रेन को देखकर खुश होते थे। यह आकर्षण का काम करती थी लेकिन इन डिब्बों को हटा देने से बुरा असर पड़ा है। मैं मांग करता हूं कि यथाशीघ्र रेल मंत्रालय द्वारा निर्देश दिए जाएं ताकि उन रेल डिब्बों को वहां चालू करने की व्यवस्था हो सके। न्यूमैनागुड़ी-जोगीकोबा ट्रेन के लिए आन्दोलन चला। आन्दोलन की वजह से हमारी मांग पूर भी हो गई। न्यूमैनागुड़ी से गुवाहाटी जाने के लिए जोगीकोबा होते हुए जो ट्रेन शुरू करनी चाहिए थी,

[श्री जोवाकिम बखला]

उसका काम अभी अधूरा है। मैं चाहता हूं कि रेल मंत्रालय इस पर ज्यादा ध्यान दे और उसे पूरा करने का काम करे।

पर्यटन की दृष्टि से राजाभावरबावा बहुत महत्वपूर्ण जगह है। यह जगह बहुत छोटी है, यहां यातायात के साधन नहीं हैं। डीमा नदी होने की वजह से बरसात के समय में तीन महीने रास्ता बंद हो जाता है जिससे सिलीगुड़ी में, वहां के बच्चे जो स्कूल जाना चाहते हैं, कॉलेज जाना चाहते हैं, यूनिवर्सिटी जाना चाहते हैं या मरीज अस्पताल में इलाज करवाने के लिए जाना चाहते हैं, उनके लिए इंटरसिटी ट्रेन उपलब्ध थी लेकिन जब आमान परिवर्तन हुए तो इंटरसिटी का ठहराव वहां से हटा दिया गया। वहां की आम जनता करीब बीस से पच्चीस हजार है, उनको तकलीफ हो रही है। जो छात्र स्कूल जाते हैं, जो मरीज अस्पताल में इलाज के लिए जाना चाहते हैं उनके लिए यह सुविधा उपलब्ध नहीं है। रेलवे अधिकारी को जब मैंने पत्र लिखा तो उनका जवाब आया कि वहां पैसेंजर ट्रेन चलती है। बड़े आश्चर्य की बात है क्योंकि पैसेंजर ट्रेन शाम को जाती है, शाम को सिलीगुड़ी जाती है। यहां के छात्रों और मरीजों का परपज सॉल्व नहीं होगा। इसलिए मैं मांग करता हूं कि इंटरसिटी का ठहराव वहां पर किया जाए। कंचनकन्या एक्सप्रैस के ठहराव के लिए भी आंदोलन चल रहा है, दलगांव में कंचनकन्या एक्सप्रैस के ठहराव के लिए भी व्यवस्था की जाए। मैं चाहता हूं कि पर्यटन की दृष्टि से पश्चिम बंगाल में दुवास का क्षेत्र है, इस क्षेत्र को टूरिज्म के दृष्टिकोण से और महत्वपूर्ण बनाना चाहते हैं तो रेल ही इसे कर सकती है। रेल तोड़ती नहीं है रेल जोड़ती है। मुझे आशा है कि रेल मंत्रालय इस क्षेत्र को और अधिक उन्नति के रास्ते पर ले जाने के लिए कारगर कदम उठाएगा। इतना कह कर ही मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय:

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी	–	अनुपस्थित
श्री संजय धोत्रे	–	अनुपस्थित
श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख	–	अनुपस्थित
श्री पुन्नू लाल मोहले	–	अनुपस्थित

[अनुवाद]

***श्री टी.के. हमजा** (मंजेरी): मैं उन कुछ मुद्दों को रेल मंत्री के समक्ष लाना चाहता हूं, जिनका रेल बजट में अपने भाषण के दौरान मैंने विशेष उल्लेख किया था।

वल्लारपाटन परियोजना की शुरुआत के बाद नीलाम्बर-वयंद-नंजमगुड़ रेलवे नितान्त आवश्यक हो गया है। इससे तमिलनाडु, कर्नाटक से कोचीन पत्तन आने वाले कंटेनरों की आवाजाही में भारी इजाफा होगा। मैं कर्नाटक-तमिलनाडु और केरल रेलवे लांइन का प्रस्ताव कर रहा हूं। इसके अलावा, यह लाइन बागानों से होकर गुजरेगी। इसलिए मुझे इस बात पर बल देने की आवश्यकता नहीं है कि इस लाइन पर वाहनों की आवाजाही कितनी बढ़ जाएगी। पहले किया गया अध्ययन गलत धारणा पर आधारित प्रतीत होता है। पिछले सत्र के दौरान यह मांग न केवल केरल के सांसदों द्वारा बल्कि कर्नाटक के संसद सदस्यों ने भी उठाई थी। इस अंतर्राज्यीय प्रस्ताव को पूरी गंभीरता से लिया जाना चाहिए और मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस दिशा में फिर से शुरुआत की जाए।

मालाबार क्षेत्र में कई मुद्दों का समाधान किया जाना है। यह बहुत तकलीफदेह है कि रेल प्राधिकरण इस ओर बहुत कम ध्यान देता है। हम उपेक्षित थे और भविष्य में भी उपेक्षित रहेंगे। यही हमारा अनुभव है। रेल नक्शे में केरल का नाम तक नहीं है। यह हमारी पुख्ता मांग है, केरल के लिए अलग जोन ही एकमात्र समाधान है। हम यह वाजिब मांग उठाते रहे हैं। लेकिन, दुर्भाग्यवश रेल मंत्रालय ने हमारी ओर कभी ध्यान नहीं दिया।

मैं माननीय रेल मंत्री से पिछले निर्णय पर पुनः विचार करने और केरल के लिए अलग रेलवे जोन को स्वीकृति देने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

प्रो. महादेवराव शिवनकर (चिमूर): उपाध्यक्ष महोदय, विशेष रूप से रेल भारत को जोड़ने वाली संस्था है। महोदय, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल ने पिछले वर्षों में पिछड़े इलाकों को जोड़ने का काम काफी अच्छा किया है। मैं कहना चाहता हूं कि गोंदिया चन्द्रपुर में रेल लाईन पर डीएमयू ट्रेन को शुरू करने के लिए पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था। अब डीएमयू रैक वहां पर आ गई है, गोंदिया चन्द्रपुर में यह डेढ़ माह पहले आ गई है मगर उसका उद्घाटन करने के लिए समय नहीं मिल रहा है। इसलिए मेरा आग्रह है कि दो-तीन दिन में जो रैक पिछले डेढ़ माह से गोंदिया चन्द्रपुर पर है, उसे शुरू करने के संबंध में कृपया आदेश दें। उसी प्रकार से गोंदिया चन्द्रपुर से रेल लाईन ब्रॉडगेज हो गया है लेकिन प्लेटफॉर्म अभी भी नीचे है जिसके कारण एक्सीडेंट होते हैं। उस प्लेटफार्म को ऊंचा बनाने की अत्यंत आवश्यकता है ताकि एक्सीडेंट से लोग नहीं मरें। गोंदिया-नांदबीड़ और नागपुर, यह रेल लाईन नैरोगेज है, इसका सर्वे हो गया है, इस रेल लाईन की 114 करोड़ रुपए की लागत है, ऐसा पत्र आया है। मेरा सुझाव है कि महाराष्ट्र की सरकार अर्थ वर्क करे और बाकी का काम रेलवे विभाग करे। लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि वह फाईल ठंडे बस्ते में डाल दी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि नांदबीड़ से नागपुर तक रेललाईन को ब्रॉडगेज करने के संबंध में थोड़ा पैसे का टोकन दे दीजिए ताकि वह काम शुरू हो सके। उसी प्रकार से नांदबीड़ से नागपुर, जो साउथ इस्टर्न रेलवे में है, वहां रेल की बहुत बड़ी भूमि है, सौ एकड़ से ज्यादा की भूमि है। मैं चाहूंगा कि इस भूमि के उपयोग के लिए परिसर में जटरौपा रेललाईन के दोनों साइड रेल की खुली भूमि में ऑयल और डीजल की फैक्ट्री है, इसे नांदबीड़ में करें तो उस जगह का उपयोग होगा। उसी प्रकार से वहां पर रेलवे के वर्कशॉप का उपयोग होगा। नांदबीड़ एक जंक्शन है, गोंदिया-चन्द्रपुर और गोंदिया-नांदबीड़-नागपुर जंक्शन पर अभी तक कम्प्यूटराइज्ड रेलवे बुकिंग नहीं होती है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस जंक्शन पर, नांदबीड़ के जंक्शन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था की जाए।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से 2-3 बातें कहना चाहूंगा। वडोदरा-वलसाड-गढ़चिरौली एक प्रमुख स्थान है जहां कोल माइन्स और आयरन ओर के भंडार हैं। मैं वडोदरा-वलसाड-गढ़चिरौली के लिए नई रेल लाइन हेतु सर्वे करने के लिए निवेदन कर रहा हूं। गोंदिया-बालाघाट ब्राड गेज हो गया है गोंदिया-चन्दरपुर के लिए डीएमयू रैक रखे हुए हैं। उसी तरह बालाघाट-गोंदिया के लिए डेढ़ माह से रैक रखे हुए हैं। मुझे मालूम हुआ है कि इस सरकार के एक मंत्री इस कार्य को टालते जा रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी से विनती करूंगा कि वे वहां आयें और इस ट्रेन का उद्घाटन करें, हम लोग स्वागत करने के लिए तैयार हैं। इसमें और विलम्ब न करें। अगर बालाघाट-जबलपुर ब्राड गेज का कार्य पूरा नहीं हुआ तो उसका उपयोग नहीं हो पायेगा। जब गोंदिया-बालाघाट ब्राड गेज हो गया है तो जबलपुर-गोंदिया रेल मार्ग ब्राड गेज होना चाहिए ताकि लोगों को पूरा लाभ मिल सके। यह पिछड़ा हुआ इलाका है, पहाड़ी इलाका है। इस क्षेत्र के विकास के लिए यहां रेल लाइन होना अत्यंत आवश्यक है। मैं जानता हूं कि यह अभी तो नहीं होगा लेकिन आने वाले बजट में गोंदिया-नांदबीड ब्राज गेज के लिए राशि स्वीकृत करें ताकि नैरो गेज के कारण जो डेवलपमेंट का कार्य रुका हुआ है ब्राड गेज से उस क्षेत्र का विकास हो सके। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे इस फाइल को खोलें और कार्य को आगे बढ़ायें।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री वी.के. ठुम्मर—उपस्थित नहीं। अब, श्रीमती के. रानी।

श्रीमती के. रानी (रासीपुरम): उपाध्यक्ष महोदय, मैं पिछले सप्ताह लोक सभा में माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल मंत्रालय की अनुदानों की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए यहां खड़ी हुई हूं।

मैं अब ज्यादा व्यापक चर्चा नहीं करना चाहती, क्योंकि इस वर्ष के रेल बजट के अवसर पर दिया गया मेरा भाषण पहले ही रिकॉर्ड में है और मुझे आशा है कि यह रेल मंत्री का पूरा ध्यान खींच रहा है।

महोदय, लगभग 86 कि.मी. लम्बी सलेम-करूर बड़ी लाइन परियोजना, जो लगभग 225 करोड़ रुपये से 250 करोड़ रुपये के अनुमानित आरंभिक व्यय से शुरू की गई थी और जिसे 2002 में संशोधित करके 375 करोड़ रुपये कर दिया गया था, 1997 में शुरू हुई थी। रेलवे ने भूमि लागत और परियोजना लागत पर अब तक लगभग 92 करोड़ रुपये ही खर्च किए हैं। रेल मंत्रालय ने भूमि लागत पर मामूली क्षतिपूर्ति राशि दी है। जबकि जमींदारों ने 1,000 रुपये प्रति वर्ग फुट की मांग की थी। नामक्कल निचली अदालत और उच्च न्यायालय ने नामक्कल शहरी भूमि की दर 211 रुपये प्रति वर्ग फुट और आस-पास के गांवों के लिए 80 रुपये प्रति वर्ग फुट तय की है।

रेलवे के साथ जमींदारों की इस समस्या के कारण, परियोजना आगे नहीं बढ़ पा रही है और जमींदारों ने ज्यादा क्षतिपूर्ति दिए जाने के लिए उच्च न्यायालय में दस्तक दी है।

उपाध्यक्ष महोदय: यदि आपके पास भाषण लिखित में है, तो वह भाषण आप दे सकते हैं। वह सभा की कार्यवाही का भाग होगा।

श्रीमती के. रानी: महोदय, कृपया मुझे चार मिनट की इजाजत दीजिए।

अब, यह आशंका है कि शायद यह परियोजना पूरी न हो पाए। हमने एक तरफ न्यायालय में बार-बार स्थगन आदेशों के बारे में सुना है और दूसरी तरफ अधबिछी पटरियां हमारे सामने हैं।

मेरी मांग है कि रेल मंत्रालय इस मामले की जांच पूरी गम्भीरता से करे ताकि यह परियोजना शीघ्र पूरी हो सके और जमींदारों को समुचित हरजाना मिल सके। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि जब वह इस वाद-विवाद का उत्तर दें तो इस प्रश्न का उत्तर भी दें।

चेन्नई-इरोड-यरकौड़ एक्सप्रेस के संबंध में मैंने यह देखा है कि यह गाड़ी भूतपूर्व मंत्रियों और पूर्व सांसदों के अलावा मंत्रियों और सांसदों द्वारा अधिकाधिक इस्तेमाल की जाती है। अतः, मैं यह अनुरोध करती हूं कि इस गाड़ी में कम-से-कम एसी कोचों में कुछ कूपे लगा दिए जाएं।

[श्रीमती के. रानी]

तीसरी बात यह है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नमक्कल पर जो रेलवे आरक्षण काउन्टर है इसमें केवल आधे दिन ही कार्य होता है, मेरी आपसे यह मांग है कि इसे अन्य सभी आरक्षण काउन्टरों की तरफ पूरे दिन के लिए खोला जाए अर्थात सुबह 8 बजे से शाम 10 बजे तक खोला जाए।

नमक्कल रेलवे आरक्षण कार्यालय में पी.ओ.ई.टी. अर्थात् यात्री संचालित जांच टर्मिनल सुविधा की कमी है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि यह सुविधा तुरन्त प्रदान की जाए।

रेलों में मोबाइल-सैल-चार्जिंग सुविधा की कमी के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि आजकल रेल से यात्रा करते समय 99 प्रतिशत लोग मोबाइल फोन का प्रयोग करते हैं और रेल के डिब्बों में सैल फोन को चार्ज करने की सुविधा नहीं है। मुझे लगता है कि ऐसी सुविधा प्रदान करने में काफी कम लागत आएगी और मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं। कम से कम लम्बी दूरी की रेलों में ऐसी सुविधा प्रदान की जाए। ऐसा लगता है कि कुछ रेलों में ऐसी सुविधा उपलब्ध है। परन्तु मेरा यह अनुरोध है कि यह सुविधा सभी रेलों, विशेषकर लम्बी दूरी की रेलों में प्रदान की जाए। मेरा माननीय मंत्री से यह उत्साहपूर्ण अनुरोध है।

सायं 6.21 बजे

[**श्री वरकला राधाकृष्णन** *पीठासीन हुए*]

मैं दिल्ली में रहने वाले तमिलनाडु के लोगों की ओर से एक और बात का उल्लेख करना चाहती हूं। यह निजामुद्दीन-चेन्नई राजधानी एक्सप्रेस के बारे में है जो हफ्ते में दो बार अर्थात् शुक्रवार और बुधवार को 15.30 बजे चलती है। सरकारी नौकरी करने वालों के लिए इस रेल में यात्रा करना असंभव है। अतः इस रेल को इन दिनों के बदले शनिवार को चलाया जाना चाहिए और इनके चलने का समय भी बदलना चाहिए। इस रेल को अधिक दिन चलाया जाना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री को एक प्रस्ताव की याद दिलाना चाहती हूं जिसे रेलवे द्वारा उस समय प्रस्तुत किया गया था जब श्री मूर्ति रेल मंत्री थे। इस प्रस्ताव में रेल के डिब्बों में कुछ पालने प्रदान करने की बात कही गई थी ताकि यात्रा करते समय बच्चों को कोई समस्या न हो। यह प्रस्ताव, अभी तक लागू नहीं किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करती हूं कि वे इस प्रस्ताव पर गंभीरता से विचार करें और प्रत्येक डिब्बे में कम से कम चार से पांच पालने प्रदान करने के लिए कदम उठाएं।

मेरा माननीय मंत्री से एक और अनुरोध यह है कि वे एक पृथक रेल डिवीजन, जिसका मुख्यालय सेलम में हो, प्रदान करने के लिए तमिलनाडु के लोगों के अनुरोध पर विचार करें। इससे तमिलनाडु के लोगों की काफी समस्याएं हल होंगी और मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इस अनुरोध को शीघ्र स्वीकार करें।

मेरा आखिरी मुद्दा सभी डिब्बों में मिनरल वाटर का प्रावधान करने के बारे में है। सभी डिब्बों में जल के प्रावधान की काफी कमी है और वर्तमान में कोई भी इसका इस्तेमाल नहीं करता। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से सभी डिब्बों में मिनरल वाटर प्रदान करने का अनुरोध करूंगी।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करती हूं।

***श्री हितेन बर्मन** (कूचबिहार): माननीय सभापति महोदय, मैं ऑल इंडिया फारवर्ड ब्लॉक' पार्टी की ओर से अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। ऐसा प्रतीत होता है कि प्रत्येक वर्ष राजनैतिक उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए रेल बजट प्रस्तुत किया जाता है। मैं सरकार के दृष्टिकोण से पूरी तरह सहमत नहीं हूं। कई नई परियोजनाएं शुरू की जाती हैं और उन्हें पूरा किए बिना कुछ अन्य नई परियोजनाएं शुरू कर दी जाती हैं जिसके परिणामस्वरूप एक भी परियोजना पूरी नहीं होती। उदाहरण के लिए पुरुलिया पश्चिम बंगाल का एक पिछड़ा जिला है। 1998 में झारग्राम-पुरुलिया रेल ट्रैक का सर्वेक्षण शुरू किया गया था। परन्तु शीघ्र ही यह सर्वेक्षण रोक दिया गया। उसे पुनः प्रारंभ करने के लिए फिर से एक आदेश जारी किया गया था। परन्तु अभी तक यह नहीं पता कि इस लाइन का निर्माण कब किया जाएगा। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि वे निर्माण कार्य यथाशीघ्र पूरा करें।

दूसरे, सियालदाह-बोंगा रेल लाइन अति महत्वपूर्ण है। सियालदाह से हावड़ा तक पटरी बना दी गई है परन्तु उसके बाद कुछ नहीं किया गया। 2000-01 में 22 किलोमीटर लम्बी पटरी का कार्य पूरा किया गया। सरकारी अनुमान के अनुसार हावड़ा-चन्द्रपारा रेल ट्रैक की निर्माण लागत 40 करोड़ रु. है परन्तु इस बजट में इसके लिए केवल 2 करोड़ रु. का आवंटन किया गया है। चन्द्रपारा-बोंग्रा के लिए 27 करोड़ रु. की आवश्यकता है लेकिन इसके लिए केवल 50 लाख रु. आवंटित किए गए हैं। मेरे विचार में पहले लंबित परियोजनाओं को पूरा किया जाना चाहिए उसके बाद ही नई परियोजनाएं शुरू की जानी चाहिए।

पांच वर्ष पहले नई कूच बिहार-बामनहाट मार्ग में आमान परिवर्तन के लिए रेल परिवहन रोक दिया गया था। परन्तु आमान परिवर्तन का कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मुझे नहीं पता कि इसे पूरा करने में कितना समय लगेगा।

---

*मूलतः बंगाली में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

काफी विचार-विमर्श के पश्चात् मयनागुड़ी-जोगीखावा रेल ट्रैक को पूरा करने का कार्य शुरू किया गया है। परन्तु यह कार्य बड़ी धीमी गति से चल रहा है। भूमि के अधिग्रहण संबंधी कुछ समस्याएं हैं। लोगों को भी उचित क्षतिपूर्ति नहीं की गई है। मैं इस संबंध में सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। नई जलपाईगुड़ी-नई कूच बिहार-बोगाईगांव मार्ग में पटरी के दोहरीकरण के लिए कई बार मांग की गई।

गुवाहाटी राजधानी नई जलपाईगुड़ी में पहुंचकर नई बोंगाईगांव पर समय पर नहीं पहुंचती। वहां पर एकल लाइन होने के कारण रेल वहां बार-बार रुकती है. अत: मेरा अनुरोध है कि इस लाइन को तुरन्त दोहरा किया जाए। इस वर्ष के बजट में छलदीपारी-चन्नागन्दा लाइन के सर्वेक्षण के लिए 50 लाख रु. आबंटित किए गए हैं। परन्तु आज तक सर्वेक्षण नहीं किया गया है। सर्वेक्षण कार्य तुरन्त शुरू किया जाना चाहिए।

मैं एक और अनुरोध करना चाहता हूं। हमारा रेल संपर्क पाकिस्तान तक है। बंगलादेश हमारा पड़ोसी देश है। 1965 तक हल्दीबाटी चिलाहाटी रेल लाइन चालू थी। 4 किलोमीटर की यह लाइन 1971 से बंद कर दी गई है। यदि यह लाइन पुन: चालू की जाती है तो उत्तरी बंगाल के एक करोड़ से अधिक लोगों को लाभ होगा। वे आसानी से कलकत्ता जा सकेंगे। परिणामस्वरूप काफी समय की बचत होगी।

हाल ही में माननीय विदेश मंत्री ने बंगलादेश का दौरा किया था पर शायद वहां उन्होंने इस मुद्दे पर चर्चा नहीं की। आने वाले नवम्बर महीने में सार्क सम्मेलन होगा। इस बैठक में यह मुद्दा उठाया जाना चाहिए।

मैं एक बार पुन: रेल बजट का समर्थन करता हूं और अपना भाषण यहीं समाप्त करता हूं।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल (डिब्रुगढ़): महोदय, मुझे बहुत खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि रेल बजट तैयार करते समय रेल मंत्रालय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र को बिल्कुल अलग रखा है। मैं इस संबंध में कुछ उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूं और यह दिखाना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर की जनता को कैसे वंचित रखा गया है।

जैसाकि आप जानते हैं कि भारत सरकार की ओर से डिब्रुगढ़ में ब्रह्मपुत्र पर रेल और सड़क पुल साथ-साथ बनाने का वायदा किया गया है।

उस परियोजना की कुल अनुमानित लागत 1,767 करोड़ रुपये है, लेकिन, मैं आपको यह बता दूं कि वर्ष 2005-06 के रेल बजट में केवल 12 करोड़ रुपये की राशि ही स्वीकृत की गई है। पूर्व में प्रधानमंत्री और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने यह वायदा किया था कि इस परियोजना का निर्माण कार्य मार्च, 2009 तक पूरा कर लिया जायेगा। यदि इसके लिए प्रतिवर्ष 12 करोड़ रुपये की दर से ही आवंटन किया जाता है, तो इस परियोजना को पूरा करने में 40 वर्ष और लगेंगे। इसलिए, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान विशेष रूप से आकृष्ट करना चाहता हूं तथा उनसे अपेक्षित धनराशि देने का आग्रह करता हूं। वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 450 करोड़ रुपये; वर्ष 2008-09 के लिए 117 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की जानी चाहिए। कुल मिलाकर, इस पर 1,467 करोड़ रुपये खर्च होंगे जबकि अभी तक विभाग ने इस परियोजना पर लगभग 300 करोड़ रुपये ही खर्च किये हैं। माननीय मंत्री जी से यह मेरा विनम्र निवेदन है। यह कोई साधारण परियोजना नहीं है। इस परियोजना को असम समझौते के तहत स्वीकृति दी गई है। यह असम समझौते के अंतर्गत वर्ष 1985 में भारत के प्रधानमंत्री द्वारा किया गया वायदा है; तथा इस समझौते के लिए, जैसाकि आप जानते हैं, 855 लोगों ने कुर्बानी दी है। इसलिए, मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री इस विशेष मुद्दे पर विशिष्ट ध्यान दें और इसका निर्माण कार्य निर्धारित समय जो मार्च, 2009 है, के अन्दर पूरा करा दें।

जैसाकि हम सभी जानते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र संचार नेटवर्क के मामले में बहुत अधिक पिछड़ा है। इसीलिए, हमने एक प्रस्ताव किया है कि एक अलग जोन बनाया जाना चाहिए। वर्तमान में, इसे नार्थ फरन्टियर (एन एफ) रेल के नाम से जाना जाता है जिसकी जगह इसे पूर्वोत्तर रेलवे जोन कहा जाना चाहिए। विशिष्ट ध्यान दिये जाने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, भारत सरकार ने इस क्षेत्र को भारत के विशिष्ट राज्य का दर्जा देते हुए पूर्वोत्तर राज्यों हेतु एक अलग मंत्रालय खोला है तथा पूर्वोत्तर परिषद का गठन किया है। इसी तरह, रेल मंत्रालय को भी देश के इस भाग पर विशेष ध्यान देना चाहिए तथा पूर्वोत्तर रेलवे जोन के नाम से एक अलग जोन होना चाहिए।

असम और पूर्वोत्तर में दोहरी बड़ी रेल लाइन सुविधा नहीं है। रेल यात्रियों की संख्या में वृद्धि को देखते हुए तथा इस क्षेत्र की सेवा-आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, पूर्वोत्तर क्षेत्र के सभी आठ राज्यों में दोहरी बड़ी रेल लाइन सुविधा प्रदान किये जाने की आवश्यकता है।

रोंजिया से मकौंग सेलेक तक रेल लाइन का दोहरीकरण कार्य शुरू हो चुका है, लेकिन यह बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इस क्षेत्र के लोगों की आवश्यकता यह है कि रोंगिया से मकौंग सेलेक रेल लाइन को दोहरी बड़ी रेल लाइन में तबदील किया जाना चाहिए क्योंकि यह अभी भी मीटर लाइन ही है।

[श्री सर्वानन्द सोनोवाल]

जैसाकि हम जानते हैं कि जब अंग्रेजों ने डिब्रुगढ़ को 19वीं शदी में लगभग 150 वर्ष पूर्व रेल लाइन से जोड़ा था, यह भारत में मुम्बई-थाने के बीच शुरू की गई रेल लाइन के पश्चात् मात्र दूसरी रेल लाइन थी। अतः असम के लोग मांग करते हैं कि इसे धरोहर घोषित किया जाए।

अरुणाचल प्रदेश से असम और असम से देश के बाकी भागों के बीच बेहतर रेल सेवा होनी चाहिए। तिनसुकिया जिले में सादिया में एक रेल-सड़क पुल परियोजना शुरू की जानी चाहिए। भारत सरकार रौंगिया में एक सम्पूर्ण रेलवे मंडल विकसित करने पर विचार कर रही थी लेकिन यह कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। अतः इस कार्य में तेजी लाई जाए।

अब, मैं रेलवे उपरि पुलों (आरओबी) के निर्माण की चर्चा कर रहा हूं। असम में अधिकतर रेलवे फाटकों पर दुर्घटनाएं बढ़ी हैं जिनमें शांतिपारा (डिब्रुगढ़), चांगचारी (कामरूप) और ठेकरागुरी (नागांव) आदि स्थान शामिल हैं, यह अत्यावश्यक है कि ऐसे सभी रेलवे फाटकों पर रेल उपरि पुल बनाए जाने चाहिए तथा तत्पश्चात् उन उपरिपुलों का रेलवे द्वारा ही रख-रखाव किया जाना चाहिए।

अब, मैं इन्टर-सिटी रेल सेवा का जिक्र कर रहा हूं। इस क्षेत्र की जनता की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, बारक घाटी और ब्रह्मपुत्र घाटी सहित इस क्षेत्र के लोगों की जायज आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त इन्टर-सिटी रेल सेवाओं के माध्यम से इस क्षेत्र के सभी प्रमुख शहरों को रेल से जोड़ने का कार्य शुरू किये जाने की तत्काल आवश्यकता है।

अब, मैं रेल भाड़े में विशेष छूट प्रदान करने की मांग करता हूं। हमें इस तथ्य पर विशेष ध्यान देना होगा कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के अधिकतर छात्र उच्च और व्यावसायिक शिक्षण कोर्स के लिए इस क्षेत्र से देश के भिन्न-भिन्न भागों में जाते हैं इसी तरह, समुचित चिकित्सा सुविधाओं की कमी के कारण इस क्षेत्र से हजारों रोगी देश के अन्य भागों में पर्याप्त और विशेषज्ञ चिकित्सा के लिए आते हैं। अधिकतर छात्र और रोगी आर्थिक रूप से गरीब होते हैं जो मात्र रेल सेवाओं का ही उपयोग कर पाते हैं। इन दिक्कतों को ध्यान में रखते हुए, किसी भी गंतव्य स्थान तक सभी गाड़ियों में यात्रा करने वाले इन दो प्रकार के यात्रियों को रेल-भाड़े में विशेष छूट प्रदान किये जाने की तत्काल आवश्यकता है।

अब, मैं शत प्रतिशत रोजगार आरक्षण देने की बात पर आता हूं। इस क्षेत्र के बेरोजगार युवाओं की जायज मांगों को ध्यान में रखते हुए, रेल सेवाओं में ग्रेड 'ग' और 'घ' के पदों पर मूल स्थान को नजरअंदाज करते हुए, जिनका जन्म और पालन-पोषण इस क्षेत्र में हुआ है, के आधार पर ही केवल इस क्षेत्र के उन बेरोजगार युवाओं के लिए ही शत प्रतिशत रोजगार आरक्षण दिए जाने की तत्काल आवश्यकता है। मेरा आशय केवल आसामी बोलने वाले लोगों से है। मैं इस आरक्षण सुविधा की मांग मात्र आसामी भाषा बोलने वाले लोगों के लिए ही नहीं, बल्कि बंगालियों, बिहारियों, मारवाड़ियों, पंजाबियों, नेपालियों आदि, जो असम में पैदा हुए और इनका लालन-पोषण भी असम में ही हुआ है, के लिए भी कर रहा हूं।

अब, मैं मालगाड़ियों की संख्या में वृद्धि की मांग करता हूं। इस क्षेत्र में चल रहे अधिकतर उद्योग इस क्षेत्र में सामान लाने और ले जाने के लिए मालगाड़ियों की कमी सहित कई कारणों से पिछड़े हुए हैं। उद्योगों के हित को देखते हुए, जिसका इस क्षेत्र की अर्थव्यवस्था पर प्रत्यक्ष प्रभाव है, देश के विभिन्न भागों से कच्चा माल लाने और देश के भीतर और बाहर मांग वाले भिन्न-भिन्न गंतव्य स्थानों को तैयार माल भिजवाने के लिए पर्याप्त मालगाड़ियां उपलब्ध कराई जाएं। इस क्षेत्र के लिए विशेषकर माल-भाड़ों में पर्याप्त छूट दी जाए या 'फ्रेट होलिडे' दिया जाए।

अब, मैं असम स्थित क्षेत्रीय कोच निर्माण उद्योग पर आता हूं। क्योंकि माल एवं यात्री रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाई जानी है, इससे कोचों की संख्या में पर्याप्त वृद्धि की जानी आवश्यक है। पूर्वोत्तर में स्थानीय कोच निर्माण उद्योग लगाकर जिसकी आपूर्ति की जा सकती है, जो क्षेत्र में रोजगार के प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष अवसर पैदा करेगा। इस पर गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए तथा इसे बजट में शामिल किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री सर्वानन्द सोनोवाल: अब, मैं रेल मार्गों के विद्युतीकरण पर आता हूं। वर्तमान में, उत्तर-पूर्व फ्रंटियर रेल में कोई भी विद्युतीकृत रेल मार्ग नहीं है। रेल मंत्रालय को तत्काल इस क्षेत्र में रेरामार्गों की विद्युतीकरण परियोजना का काम हाथ में लेना चाहिए।

डिब्रुगढ़ में रेल कार्यशाला के आधुनिकीकरण की अत्यावश्यकता है।

अब मैं उन लोगों के मामलों के उचित निपटान पर आता हूं जिन्होंने पुल निर्माण हेतु अपनी भूमि दी है। जिन लोगों ने बोगीबील पुल तथा डिब्रुगढ़ से मोरन तक रेल लाईन निर्माण हेतु अपनी भूमि दी है, उनके लिए रोजगार सुरक्षा तथा उनके मामलों का उचित निपटान होना चाहिए।

अंत में, हाल ही में 20 सहायक खेल अधिकारियों के चुनाव को अंतिम रूप दिया गया है। परन्तु असम तथा पूर्वोत्तर से एक भी पात्र उम्मीदवार नहीं चुना गया है। इसलिए यह समानता के मानदण्डों का खुला उल्लंघन है तथा वंचित करने का एक उदाहरण है।

महोदय, इन्हीं कुछ शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर** (वडोदरा): मेरे क्षेत्र की अति महत्वपूर्ण योजनाओं को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री तक पहुंचाना चाहती हूं। माननीय रेल मंत्री मेरे क्षेत्र वडोदरा की आपके मंत्रालय से संबंधित निम्नलिखित योजनाओं को शीघ्रातिशीघ्र शुरू करवाने की कृपा करें।

[अनुवाद]

मैं माननीय रेल मंत्री जी से निम्नलिखित प्रस्तावों को स्वीकृति देने तथा काम शुरू करने का अनुरोध करती हूं:

(1) मुकरापुरा तथा वुडसुर के बीच मार्ग पर ऊपरिपुल।

(2) नावायुर्ड का अंडर-पास का कार्य शुरू किया जाना है।

(3) बाजवा-क्रासिंग पर अंडरपास एक आवश्यक प्लान है जिसे तुरंत शुरू किया जाना चाहिए।

(5) चेन्नै से पाण्डिचेरी जाने वाली रेल संख्या 6045 नवजीवन एक्सप्रैस का विस्तार मेरे क्षेत्र के लोगों की एक अन्य महत्वपूर्ण मांग है चूंकि महर्षि अरबिंदो के श्रद्धालु अक्सर यात्रा करते हैं तथा उन्हें पाण्डिचेरी तक पहुंचने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं सरकार से, विशेषरूप से रेल मंत्री से अपनी सभी मांगों को पूरा करने का अनुरोध करती हूं।

[हिन्दी]

***श्री रामस्वरूप कोली** (बयाना): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूं:

1. मेरा बयाना लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत बयाना जंक्शन एवं धौलपुर स्टेशन पड़ता है। बयाना जंक्शन से आगरा, मुंबई एवं दिल्ली के लिए ट्रेनें चलती हैं। बयाना जंक्शन पर इन्दौर इन्टरसिटी का ठहराव अति आवश्यक है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

2. मेरे लोक सभा क्षेत्र का अंतिम छोर धौलपुर स्टेशन है। धौलपुर स्टेशन पर, जी.टी. एवं मगला ट्रेनों को 2.2 मिनट रोका जाए, इसके बारे में मैंने पूर्व में भी लिखित निवेदन किया था।

3. धौलपुर स्टेशन पर कोई कैन्टीन की व्यवस्था नहीं है, वहां कैन्टीन खोली जाए और धौलपुर स्टेशन पर यात्रियों के लिए खुले स्थान पर टीन लगाई जाए।

4. बयाना जंक्शन पर कंप्यूटर आरक्षण व्यवस्था स्वीकृत है। वहां शीघ्र ही कम्प्यूटर आरक्षण चालू करने की कृपा करें। इसके साथ ही बायना से आगरा लाइन पर सीदपुर फाटक संख्या 3 बन्द रहता है, उसको खोला जाए, जिससे बीमार लोगों की परेशानी दूर हो सके।

5. मेरे लोक सभा क्षेत्र का अंतिम स्थान धौलपुर स्टेशन पड़ता है। आगरा से जयपुर की जो गाड़ी चलती है, उसको धौलपुर से जयपुर चलाया जाए।

6. धौलपुर, बाड़ी, सरमथरा, करौली होते हुए गंगापुर मुंबई लाइन से जोड़ने का पूर्व में आदेश हुआ था। धौलपुर से गंगापुर लाइन पर शीघ्र से शीघ्र बड़ी लाइन का कार्य चालू करने की कृपा करें। करौली में एक तीर्थ स्थान श्री कैलादेवी का मंदिर है। भारतवर्ष की जनता वहां दर्शन करने आती है। इस लाइन का सर्वे भी हो चुका है।

7. धौलपुर से राजा-महाराजाओं के जमाने से एक छोटी ट्रेन चलती है। धौलपुर से वाड़ी, तातपुर एवं सरमथरा को धौलपुर से रूपवास तक जोड़ा जाए।

8. बयाना रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाया जाए तथा रूपवास स्टेशन पर ओवर ब्रिज बनाया जाए एवं हिण्डौन सिटी स्टेशन रेलवे फाटक पर ओवरब्रिज बनाया जाए।

***श्री प्रदीप गांधी** (राजनंदगांव): सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र राजनांदगांव, डोगरगढ़ तथा कवर्धा क्षेत्र की रेल समस्याओं का शीघ्र समाधान कर निम्नांकित कार्य शीघ्र कराया जाए।

1. राजनांदगांव स्टेशन का विस्तार कर सभी सुविधाएं शीघ्र उपलब्ध कराई जाएं तथा सुपरफास्ट ट्रेनों का स्टापेज घोषित किया जाए।

2. डोगरगढ़ में पिट लाईन तथा वाशिंग यार्ड में लगभग 1 करोड़ की राशि खर्च कर उसे नया स्वरूप प्रदान किया जाए ताकि वहां गाड़ियों की सफाई तथा धुलाई हो सके तथा गाड़ी की शुरुआत भी हो सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रदीप गांधी]

3. डोगरगढ़ एक तीर्थ नगरी है जहां प्रति वर्ष लाखों लोग देवी के दर्शन हेतु आते हैं। अत: डोगरगढ़ में गोंडवाना एक्सप्रेस का स्टापेज शीघ्र घोषित किया जाए।

4. राजनांदगांव खैरागढ़, छुईखदान, कवर्धा, मंडला, जबलपुर हेतु नई रेल लाईन का सर्वे कर लाईन बिछाई जाए।

5. बिलासपुर-कवर्धा-मंडला-जबलपुर रेल लाईन का सर्वे हुआ है उसे शीघ्र स्वीकृति प्रदान करें ताकि यहां से कोयला, बाक्साइट जैसे प्रमुख खजिन सम्पदा का शीघ्र दोहन कर परिवहन किया जा सके।

6. दली राजहरा से जगदलपुर रेल लाईन की शीघ्र स्वीकृति प्रदान कर कार्य प्रारम्भ कराएं ताकि रावधार से ज्यादा से ज्यादा लौह अयस्क निकाला जा सके।

***श्री चन्द्रभूषण सिंह** (फर्रुखाबाद): महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि शिकोहाबाद से फर्रुखाबाद (उ.प्र.) रेल लाइन तथा स्लीपर बदले जा रहे हैं, यह कार्य विगत वर्ष में शुरू हुआ। इस ट्रैक पर अर्थवर्क न होने के कारण स्लीपर को पूरी जगह भी नहीं मिल पा रही है, तथा काम की गति भी धीमी है। अत: आपसे अनुरोध है कि प्राथमिकता के आधार पर पहले अर्थवर्क कराया जाए तथा आगे का कार्य जल्द कराया जाए।

***श्री बची सिंह रावत 'बचदा'** (अल्मोड़ा): सभापति महोदय, भले ही रेल मंत्री जी अपनी कार्यप्रणाली व सफलता का बखान कर रहे हों, लेकिन रेलों में लगातार मानवीय एवं यांत्रिकी चूकों से दुर्घटनाओं की संख्या व परिमाप दोनों में भारी वृद्धि हुई है और इन दुर्घटनाओं के कारण रेल यात्रा अब असुरक्षित हो गयी है।

रेल परियोजनाओं के निर्माण की गति भी इस बीच बहुत कम हुई है, जो अत्यंत चिंता का विषय है। पूर्व में स्वीकृत कुछ परियोजनाओं को छोड़ कर अधिकांश परियोजनाओं में कार्य ठप्प है। भारतीय ट्रेनों में डिब्बों के भीतर, विशेषकर शयनयान श्रेणी में अत्यंत गिरावट आयी है।

रेलवे के लिए आवश्यक है कि अतिरिक्त आय के लिए संसाधन जुटाने के साथ-साथ रेलवे लाइनों के सुदृढ़ीकरण का कार्य करे। साथ ही रेल प्रणाली के आधुनिकीकरण के साथ-साथ यात्रियों को पर्याप्त सुविधाएं व सुरक्षा उपलब्ध कराएं। दुर्घटना पूर्व चेतावनी प्रणाली के साथ-साथ यात्रियों को निर्धारित समय पर गंतव्य स्थान पर पहुंचाने का पुख्ता प्रबंध किया जाये।

महोदय, देश का पर्वतीय क्षेत्र रेल सेवा से वंचित है। पर्वतीय क्षेत्र में रेल संचालन हेतु अभी तक कोई कार्य योजना भी नहीं बनायी गयी है। पर्वतीय क्षेत्र में विश्वसनीय आधार व टनल सिस्टम को आधार बनाया जा सकता है। भूमि के ऊपर सीध में रेलवे लाइन बिछाने के बाद जहां भी पहाड़ी सामने आये वहां पहाड़ी में टनल का निर्माण कर लाइन बिछायी जाये ताकि रेल लाइन घुमावदार भी न हो और उसे चढ़ाई उतराई से भी बचाया जा सके। इस प्रकार की मुख्य रेल लाइनों से पर्वतीय क्षेत्र के मध्य में स्थित घाटी क्षेत्रों को रेल सेवा से जोड़ा जा सकता है। इस प्रणाली का कोंकण रेलवे में सफलतापूर्वक प्रयोग किया गया है। उदाहरण के लिए ऋषिकेश से श्रीनगर, पौड़ी गढ़वाल तथा रामनगर से चौखुटिया, बागेश्वर आदि। इस क्षेत्र की जनता लगातार रेल सेवा की मांग करती आयी है। अत: इस कार्ययोजना को स्वीकृति प्रदान की जाये।

महोदय, मैं उत्तरांचल राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल सेवा शून्य है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र को जोड़ने वाले तीन अंतिम रेलवे स्टेशन हैं। पहला रामनगर, दूसरा काठगोदाम और तीसरा टनकपुर। इनमें से टनकपुर में अभी तक भी छोटी लाइन है, जिसे बड़ी लाइन में शीघ्र परिवर्तन किये जाने की मांग करता हूं। टनकपुर से बागेश्वर तथा रामनगर से चौखुटिया के लिए नयी रेलवे लाइन की स्वीकृति प्रदान की जाये, जिसकी मांग स्थानीय जनता लगातार करती आ रही है।

मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि दिल्ली से काठगोदाम व दिल्ली से रामनगर हेतु सीधी रेलगाड़ी, शताब्दी एक्सप्रेस, चलायी जाये तथा वर्तमान में दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली रानीखेत एक्सप्रेस गाड़ी में प्रथम श्रेणी वातानुकूलित यान जोड़ा जाये, जिसकी यात्रियों द्वारा लम्बे समय से मांग की जा रही है।

स्थानीय जनता की ओर से मैं यह भी मांग करता हूं कि काठगोदाम से जम्मू तवी के लिए वाया अंबाला एक्सप्रेस गाड़ी की स्वीकृति की जाये। यह गाड़ी आर्थिक रूप से लाभकारी होगी। व्यापारी, सैनिक व तीर्थयात्री भी इससे लाभान्वित होंगे।

रामनगर रेलवे स्टेशन व आसपास का क्षेत्र उत्तर पूर्व रेलवे मुरादाबाद के क्षेत्राधिकार से हटाकर उत्तर रेलवे, इज्जतनगर बरेली को हस्तांतरित किया जाना आवश्यक है। दोहरा अधिकार क्षेत्र होने के कारण यहां रेलवे की सेवाओं का ठीक से संपादन नहीं हो पा रहा है।

महोदय, मैं यह भी मांग करता हूं पर्वतीय क्षेत्र के निवासियों, पर्यटकों व तीर्थयात्रियों की मांग को देखते हुए काठगोदाम से मुम्बई व अहमदाबाद के लिए सीधी एक्सप्रेस गाड़ियों की स्वीकृति प्रदान की जाये।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

उपरोक्त रेल सेवाओं के साथ-साथ उत्तरांचल के पर्वतीय क्षेत्र के निवासी देश के विभिन्न भागों में सेवारत हैं। उनको तथा पर्यटकों की सुविधा को देखते हुए गंगोत्रीहार, वेरिभाग, डीडीहार, धारचूला मुस्यारी, कपकोटे, चौखुटिया, मिमिर्मोसन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण करके स्वीकृत किये जाये तथा एनडीए सरकार के समय में स्वीकृत कौसानी हेतु कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र को शीघ्र संचालित किया जाये।

मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी उपरोक्त मांगों पर गंभीरता से विचार कर स्वीकृति प्रदान करेंगे और इस विषय पर भी गंभीरता से विचार करेंगे कि यदि दिल्ली में दिल्ली मेट्रो सफलतापूर्वक सफायी, सुरक्षा व समयबद्धता का परिपालन कर सकती है तो भारतीय रेल क्यों नहीं?

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांगों का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने जो अनुपूरक मांगें स्वीकृति के लिए सदन में प्रस्तुत की हैं, उन्हें मैंने देखा है। हमारे उत्तर-मध्य रेलवे में सिर्फ कानपुर को छोड़कर और कहीं कोई काम नहीं लिया गया है।

महोदय, हम लोग वर्षों से मांग करते आए हैं कि भिंड से लेकर उरई और उरई से लेकर महोबा तक, एक नई रेल लाइन बनाने की योजना थी जिस पर 422 करोड़ रुपए खर्च होने थे। 1966 से लेकर अब तक हम इस रेल लाइन को बनाने की मांग करते आ रहे हैं और आज भी कर रहे हैं। मुझे समझ में नहीं आता कि रेल मंत्री जी ऐसे अछूते क्षेत्र पर, जो चम्बल से निकल कर चित्रकूट के क्षेत्र में जाकर ट्रेन को जोड़ता है, क्यों ध्यान नहीं दे रहे हैं। यदि यह रेलवे लाइन बनाई गई, तो निश्चित रूप से इस क्षेत्र की जनता को लाभ मिलेगा।

माननीय सभापति महोदय, हमारे उत्तर-मध्य रेलवे में एक नई ट्रेन उद्योग नगरी के नाम से चलाई गई है जो कानपुर से चलकर मुम्बई की ओर जाती है। उद्योग नगरी के नाम से जो ट्रेन चलाई गई है उसमें उद्योग नगरी उरई भी है, लेकिन उसे ट्रेन से नहीं जोड़ा गया है। उसे जोड़ा नहीं गया, उसे वहां रोका नहीं गया, जबकि उस गाड़ी का ठहराव उरई में होना चाहिए। हमारे उत्तर मध्य रेलवे के एट से कोच तक एक छोटी सी लाइन है, हमेशा उसे खत्म करने के बारे में चर्चाएं चलती रहती हैं, क्योंकि यह घाटे में जाती है। यह बताकर अधिकारी उसे खत्म करना चाहते हैं, मेरी केन्द्र सरकार और रेल विभाग से मांग है कि उस लाइन को खत्म न किया जाये, बल्कि कोच स्टेशन को मेन लाइन पर लिया जाये। अगर कोच स्टेशन मेन लाइन पर आ जायेगा तो एट और कोच के बीच में जो रेवेन्यू है, उसके बीच जो ट्रेन चलती है, उसमें जो खर्चा होता है, वह हमेशा के लिए खत्म हो जायेगा। वह ट्रेन अगर हम झांसी से चलाकर जो हमारी पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं, वे पिरौना तक आयें, पिरौना से कोच और कोच से एट तक जायें। अगर यह 10-12 किलोमीटर का टुकड़ा जोड़ दिया जाये तो घाटा नहीं होगा और कोच की लाइन कभी बन्द नहीं होगी और रेलवे को उससे ज्यादा से ज्यादा फायदा होगा।

हमारे यहां पूजा इंटरसिटी एक्सप्रैस के नाम से एक ट्रेन चलाई जा रही है। उसमें ढेर सारी सवारियां मिलती हैं, लेकिन वह 10 बजे कानपुर में पहुंच कर खड़ी हो जाती है और शाम के सवा छः बजे वहां से चलती है। अगर उस इंटरसिटी एक्सप्रैस को इलाहाबाद तक कर दिया जाये, क्योंकि हमारे क्षेत्र में झांसी से इलाहाबाद तक उत्तर प्रदेश के जितने भी, अधिकांश आफिस हैं, वे इलाहाबाद में हैं, इसलिए इस इण्टरसिटी एक्सप्रैस को इलाहाबाद तक बढ़ा दिया जाये ताकि क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सके। हमारे यहां दिल्ली से जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है, जो डायरैक्ट झांसी और उरई तक जाये और सैकड़ों-हजारों गांवों को जोड़ सके। मेरी केन्द्र सरकार से मांग है, रेल मंत्री जी से मांग है कि पूर्वोत्तर से जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें से 2-3 गाड़ियां ट्रायल के रूप में दिल्ली से झांसी, झांसी से कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद होते हुए चलने दी जायें, जिससे झांसी क्षेत्र के लोग जो इस तरफ आना चाहते हैं या उरई से पूर्वोत्तर की ओर जाना चाहते हैं, वे सीधे-सीधे उससे जुड़ जाएंगे। पूर्वोत्तर से आने वाली 1-2 गाड़ियां कानपुर, झांसी होते हुए निकलें, जिससे लोग वहां से जुड़ सकें।

झांसी से कानपुर सिंगल लाइन है, जबकि लखनऊ से लेकर जितनी भी गाड़ियां होकर निकलती हैं, जितनी भी ट्रेन पश्चिमी एरिया की ओर जाती हैं, वे सारी गाड़ियां झांसी से होकर गुजरती हैं। कानपुर से झांसी का 200 किलोमीटर का टुकड़ा सिंगल लाइन है, अगर उसे डबल लाइन करके विद्युतीकृत कर दिया जाये तो गाड़ियों के टाइम-टेबल में कम समय लगेगा और यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा प्राप्त होगी। हमारे यहां एक साबरमती एक्सप्रैस चलती है। इसमें सैकिण्ड ए.सी. का डिब्बा लगा हुआ है, लेकिन उसके साथ-साथ थर्ड ए.सी. का डिब्बा और लगा दिया जाये, क्योंकि उस क्षेत्र की जनता को ए.सी. में चलने के लिए कम समय प्राप्त होता है, इसलिए अगर थर्ड ए.सी. का डिब्बा और लगा दिया जाये तो उस क्षेत्र के लोगों और भोपाल के आसपास की जनता को ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सकेगा।

अगर कोच स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत कर दिया जाये, क्योंकि वहां एक रावतपुरा महाराज का बहुत बड़ा मंदिर है, जहां लाखों लोग आते-जाते हैं। अगर कोच स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत कर दिया

[श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा]

जायेगा तो निश्चित ही वहां के लोगों को रिजर्वेशन का लाभ मिल सकेगा और रेल विभाग को भी इससे फायदा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री वी.के. ठुम्मर (अमरेली): माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड्स रखी हैं और जो डिमांड्स ऑफ एक्सेस ग्राण्ट लेकर आये हैं, मैं उनका अनुमोदन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री वी.के. ठुम्मर के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री वी.के. ठुम्मर: माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्रालय ने दो साल में जो काम शुरू किया है और यह उसका दूसरा बजट है। पूरे हिंदुस्तान के लोगों को फायदा पहुंचाने की बात कही गई है। रेल विभाग आज प्रगति की तरफ जा रहा है। भारतीय रेल विश्व की सबसे अच्छी रेलवे बनने जा रही है। मेरे ख्याल से पूरे विश्व में भारतीय रेल दूसरे नंबर पर आती है। इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

महोदय, मैं गुजरात से चुनकर आया हूं। श्री नरायण भाई जी गुजरात से हैं और वे रेल मंत्री भी हैं। गुजरात का विकास करने के लिए बहुत से काम किये जा रहे हैं। मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूं। गुजरात एक ऐसा राज्य है जो निरंतर विकास की ओर बढ़ रहा है। पूरे देश में सबसे ज्यादा पोर्ट गुजरात में हैं। वहां बहुत बड़े-बड़े पोर्ट हैं, जैसे कांडला इत्यादि और उनका विकास किया जा रहा है। आज पोर्ट से पोर्ट को रेल से जोड़ने का काम बहुत जरूरी हो गया है। आज समुद्र से बहुत सा सामान आने-जाने लगा है, इसलिए मैं मांग करता हूं कि इन पोर्टों को रेलवे से जोड़ा जाए। मैं सौराष्ट्र से बिलोंग करता हूं। सूरत में हीरे का सबसे बड़ा उद्योग है। सौराष्ट्र से सबसे ज्यादा लोग सूरत आते-जाते हैं। भावनगर को तारापुर से जोड़ना बहुत जरूरी हो गया है। इसके सर्वे का काम चल रहा है। मैं मांग करता हूं कि जल्दी से जल्दी सर्वे का काम करके भाव नगर और तारापुर के लिए एक बड़ी रेलवे लाइन बनाई जाए। भाव नगर और खम्भात के लिए भी ऐसा करना बहुत जरूरी हो गया है। अहमदाबाद मेट्रो सिटी बन चुकी है। जिस तरह से मुम्बई में लोकल ट्रेन चल रही है, उसी तरह से अहमदाबाद में सबर्बन रेलवे शुरू करने की आवश्यकता है। हिंदुस्तान में जो सबसे बड़ा ट्रैफिक जोन है, व अहमदाबाद से मुम्बई का है, लेकिन वहां पर सिर्फ दो ही ट्रैक चल रहे हैं। वहां दो से तीन ट्रैक करने की आवश्यकता है। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में एक्सप्रैस हाइवे बनाने का काम शुरू हो गया है, यह हाइवे हिंदुस्तान में दूसरे नंबर पर है। बड़ौदा तक यह मार्ग बन चुका है। श्री लालू जी यहां बैठे नहीं हैं, लेकिन फिर भी मैं उनसे निवेदन करूंगा कि हमारे नरायण भाई को भी अधिकार दिए जाएं। मैं आपसे अपने एरिया की बात कहना चाहता हूं। राजुला से महुआ के लिए जो ट्रेन शुरू नहीं हो रही थी, एनडीए के कार्यकाल में भी यह काम नहीं हो पाया था, इस सरकार के आने के बाद महुआ से धौला के लिए ट्रेन शुरू की गई है। इस ट्रेन के चलने से रेलवे का लाभ बढ़ा है। मेरी मांग है कि राजुला से धौला के लिए जो ट्रेन शुरू की गई है, उसे अहमदाबाद से भी जोड़ा जाए। महात्मा गांधी जी की जन्मभूमि पोरबंदर से धौला तक एक ट्रेन शुरू की जाए। अहमदाबाद से जो राजधानी ट्रेन चल रही है, वह मंगलवार को नहीं चलती है, इसकी जगह पर उसे शनिवार को न चलाया जाए, क्योंकि वहां पर शनिवार को छुट्टी होती है और बाकी दिन काम होता है। इस ट्रेन को प्लेटफार्म नंबर आठ से चलाया जाता है। दिल्ली में भी ऐसा होता है और अहमदाबाद में भी ऐसा ही होता है। जब वह ट्रेन अहमदाबाद से चलती है, तो उस समय प्लेटफार्म नंबर एक खाली रहता है। मेरा निवेदन है कि इस ट्रेन को प्लेटफार्म नंबर एक से चलाया जाए। मेरे एरिया में जैतलसर से ढंसा के बीच मीटर गेज से ब्रोड गेज में बदलने का सर्वे हो रहा है, उसे जल्दी से पूरा किया जाए। सोमनाथ से चार धाम को जोड़ने का काम पहले से शुरू हो चुका है, इसे रेलवे से भी जोड़ा जाए, ऐसी मेरी मांग है।

मैक्सिमम प्रॉफिट वाले एरिया में तीसरा ट्रैक लगाया जाए। सोमनाथ से जो पुरानी ट्रेन चलती थी, वह मीटरगेज है। उसे ब्रॉडगेज करने से अच्छा होगा।

आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं।

***श्री शंखलाल माझी** (अकबरपुर): सभापति महोदय, वर्ष 2005-06 की अनुपूरक मांग रेल बजट चर्चा में निम्न भागों को अकबरपुर लोक सभा के संबंध में रखना चाहता हूं:

1. अकबरपुर रेलवे स्टेशन नवीन जिला अम्बेडकर नगर का जिला मुख्यालय तथा पावरलूम वस्त्र उद्योग का राष्ट्रीय स्तर का कारोबार का सेन्टर है। जहां पूरे देश के व्यापारियों का आवागमन होता है। कोई फास्ट ट्रेन

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

का ठहराव नहीं है। मैं मांग करता हूं कि अकबरपुर स्टेशन पर कैफियत एक्सप्रेस संख्या 4025/4026 का ठहराव कराया जाए।

2. अयोध्या में घाघरा नदी पर करोड़ों रुपया लागत के रेलवे पुल निर्माण के समय ट्रैक निर्माण कर अयोध्या को पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर से सीधा जोड़ने की घोषणा की गई थी जिससे गोरखपुर अयोध्या होकर इलाहाबाद तक सीधी जुड़ जाएगा, के क्रम में अयोध्या से छावनी कलवारी घनघटा होकर विश्व प्रसिद्ध मगहर कबीर मठ से जोड़ते हुए गोरखपुर को सीधा ट्रेन सुविधा से जोड़ने हेतु ट्रैक निर्माण कराया जाए।

3. लखनऊ गोरखपुर के बीच ट्रेनों के बड़ी संख्या में आवागमन पूर्व से 100 प्रतिशत से ज्यादा बढ़ चुका है, ट्रैक डबलिंग का कार्य गोण्डा तक लगभग पूर्ण हो चुका है, को गोरखपुर तक तत्काल पूर्ण कराया जाए तथा लखनऊ से गोरखपुर तक ट्रैक विद्युतीकृत कराया जाए।

[अनुवाद]

श्री ए.वी. बेल्लारमिन (नागरकोइल): सभापति महोदय, मुझे दिए गए अवसर के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। मैं इस अवसर का उपयोग तमिलनाडु, विशेष रूप से कन्याकुमारी जिले में रेल विकास के संबंध में लोगों की आवाज आप तक पहुंचाने के लिए करूंगा। मेरे जिले में रेल ने 1984 में कार्य प्रारम्भ कर दिया था, 25 वर्ष बीतने पर भी यह अपने अल्पावस्था में ही है।

विशेषरूप से कन्याकुमारी जिले तथा सामान्यरूप से तमिलनाडु के लोग सभी क्षेत्रों यथा अवसंरचनात्मक, यात्री सुविधाओं में, नई रेलगाड़ियां लाए जाने, चालू रेलगाड़ियों के विस्तार में विकास की गुहार कर रहे हैं।

यातायात के वर्तमान स्तर, क्रासिंग रेलों की संख्या, भूस्खलन तथा अन्य प्राकृतिक आपदाओं इत्यादि के कारण वर्तमान एकल लाईन में बारम्बार व्यवधानों ने विनाश कर दिया है। इसलिए, इसके कारण त्रिवेन्द्रम से कन्याकुमारी तथा कन्याकुमारी से तिरुनेलवेली तक लाईन का दोहरीकरण करने की आवश्यकता है।

सिग्नलिंग प्रणाली को तेजी से विकासशील प्रौद्योगिकीय प्रगति के अनुरूप बनाया जाना चाहिए। एक शती-पुरानी मौजूदा प्रणाली को रूट-रिले इंटरलॉकिंग प्रणाली से प्रतिस्थापित किया जाना चाहिए। शंटिंग-नैक, पिट-लाइन्स तथा नागरकाईल रेलवे स्टेशन में मौजूदा प्लेटफार्म तथा अतिरिक्त प्लेटफार्म का विस्तार किया जाना वक्त की मांग है।

कुजीथुरई तथा ईरानाईल में कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण पटल स्थापित करना, तथा नागरकाईल में कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित करना आवश्यक है तथा समय की मांग है।

हम नागरकोईल से कोयम्बटूर तक एक रात्रि रेल चलाए जाने की आशा कर रहे हैं। नागरकोईल-कोट्टायम यात्री रेल के नाम से एक रेलगाड़ी है। मेरा अनुरोध है कि इसे पुन: बहाल किया जाए। एक जोड़ने वाली रेल संख्या 6731, जोकि तूतीकोरन-मैसूर है, को हमें उपलब्ध कराया जाए।

मदुरई-दिल्ली संपर्क क्रांति एक्सप्रैस को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाए। नेत्रावथी एक्सप्रैस का कन्याकुमारी तक विस्तार किया जाना चाहिए। मैं कहना चाहूंगा कि यह औचित्यपूर्ण होगा यदि सभी लंबी दूरी की रेल कन्याकुमारी से शुरू हों तथा वही समाप्त हो चूंकि कन्याकुमारी को अंतरराष्ट्रीय महत्व का एक पर्यटन केन्द्र माना जाता है।

इसके साथ-साथ, नागरकोईल में बढ़ते हुए यात्रियों की आवाजाही के मद्देनजर, यह अधिक सुविधापूर्ण होगा यदि कम से कम दो कोच जो नागरकोईल जंक्शन के लिए आरक्षण हेतु विशेषरूप से चिन्हित हो। यदि पार्वतीपुरम में नया स्टेशन बनाया जाता है तो यह आर्थिक रूप से व्यवहार्य भी होगा तथा यात्री अनुकूल भी होगा। उस लाईन के त्वरित विकास आवश्यकताओं हेतु लगभग 65 करोड़ रुपये का प्रस्ताव बनाया गया था। यह दक्षिणी रेलवे के त्रिवेन्द्रम मंडल के पास है। मेरा अनुरोध है कि इसमें शामिल किया जाना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

इससे पहले कि मैं अपना भाषण समाप्त करूं, मैं एक घटना बयान करना चाहता हूं जिससे मेरं क्षेत्र में त्रिवेन्द्रम-नागरकोईल लाईन पर एक बड़ी रेल दुर्घटना टल गई। श्रीमती अमाला मेरी, एक कुली तथा एक अस्थायी मकान निवासी ने पास की पहाड़ी से भूस्खलन के कारण रेल पटरी पर गिरा मलवे का ढेर देखा। उसने उस तरफ को एक यात्री गाड़ी को आते देखा। खतरा का आभास होते ही, उसने अपनी साड़ी का एक हिस्सा फाड़ा जो कि सौभाग्यवश लाल रंग की थी तथा रेल पटरी के मध्य खड़े होकर इसे हवा में लहराने की हिम्मत जुटाई। खतरा देखते ही रेल का ड्राईवर चौकन्ना हो गया तथा उसने तुरंत रेल को रोक दिया। उसके द्वारा की गई इस कार्रवाई से एक बड़ी दुर्घटना टल गई तथा सैकड़ों यात्रियों की जान बच गई। निसंदेह, उसके निस्वार्थ कार्य को तमिलनाडु सरकार द्वारा उचित स्थान दिया गया तथा पुरस्कृत किया गया। मैं आशा करता हूं कि हमारी सरकार उसके बेटे

[श्री ए.वी. बेल्लारमिन]
अथवा बेटी को रेलवे में उपयुक्त नौकरी देकर उसके द्वारा किये गये कार्य को उचित सम्मान देगी।

अंत में, मैं नागरकोईल में एक रेफरल अस्पताल की स्थापना का अनुरोध करता हूं जिससे स्टाफ क्वार्टरों में रह रहे रेलवे कर्मचारियों की चिकित्सा संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके।

मैं सरकार से अपने निवेदन पर गंभीरतापूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अभी 20 वक्ता और हैं। यदि किसी माननीय सदस्य के पास लिखित वक्तव्य है, वह एक वाक्य बोलकर इसे सभा पटल पर रख सकता है तथा उसे कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित किया जायेगा। इस तरह यह बेहतर सहयोग रहेगा।

अब, मैं श्री भर्तृहरि महताब को बोलने की अनुमति देता हूं।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): मैं सीधे मुद्दे पर बात करता हूं। रेलवे के पास 2,16,717 वैगन, 39,236 कोच 7,739 ईंजन और 14,444 गाड़ियां प्रतिदिन चलाई जाती हैं। यह एक अद्वितीय उपलब्धि है। मुझे स्पष्ट शब्दों में यह कहना चाहिए कि आजकल गाड़ियां बिल्कुल समय पर चल रही हैं। लेकिन, महोदय, इसके साथ ही, मैं आपके माध्यम से मंत्री और उनके सहयोगियों का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि रेलवे उसके नियंत्रणाधीन 4.23 लाख हेक्टेयर भूमि के साथ देश में दूसरा सबसे बड़ा भू-स्वामी है। आप 43 हजार हेक्टेयर खाली भूमि का वाणिज्यिक उपयोग करना चाहते हैं। आपने 61 बड़े स्थलों और 54 छोटे स्थलों की पहचान की है। जबकि इससे अधिक निधियां अर्जित नहीं होंगी, आप जनता के बेहतर हित के लिए प्रयोग न की गई भूमि तथा कब्जे वाली भूमि का पूर्णतः उपयोग करना चाहते हैं।

आप रेल भूमि विकास प्राधिकरण का सृजन करना चाहते हैं। आप इस भूमि को वाणिज्यिक रूप से उपयोग में लाना चाहते हैं तथा इसके लिए संसद की स्वीकृति चाहते हैं। क्या आप इस सत्र में कोई विधेयक ला रहे हैं? समिति ने सुझाव दिया है कि आपको वह भूमि उन संबंधित राज्य सरकारों को वापस कर देनी चाहिए जिनसे आपने यह भूमि रेल लाइन बिछाने हेतु बिना लागत के अधिगृहीत की है। इस सुझाव के संबंध में आपकी क्या राय है? मैं सोचता हूं कि आप अपनी राय इस प्रश्न का उत्तर देते समय दे सकते हैं।

आप कुछ भूमि अपने उपयोग हेतु रखना चाहते हैं जो रेल लाइन बिछाने हेतु है और आप उत्पादन एकक और अन्य सुविधाएं भी देना चाहते हैं। आपने ऐसी खाली पड़ी भूमि की भी पहचान की है जिसे आप उपयोग में नहीं लाना चाहते हैं। इस प्रश्न पर हम आपसे ब्यौरा जानना चाहते हैं।

महोदय मैं, आपके माध्यम से, मंत्री का ध्यान रेलवे मंत्रालय द्वारा उड़ीसा के प्रति बेरुखी और लापरवाही के वर्षों की अवधि के सम्पूर्ण प्रभाव की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। इस समय, उड़ीसा में बहुत सारी गतिविधियां चल रही हैं। जैसाकि उचित ही कहा गया है, उड़ीसा इस समय देश का संभावनाओं वाला राज्य है। बहुत से बड़े उद्योग उड़ीसा में स्थापित किये जा रहे हैं। यदि इस समय आप उड़ीसा में निवेश करते हैं, तो आप अधिक राजस्व अर्जित करने में रेलवे को मदद करेंगे।

उड़ीसा में कटक के समीप, 100 वर्षों से अधिक सबसे पुराने रेलवे स्टेशन, माल गोदाम में खाली पड़ी भूमि के बड़े भाग पर आपकी क्या करने की मंशा है? वहां पर बहुत अधिक भूमि है। वहां 100 वर्षों से अधिक समय पूर्व मालगोदाम को बसाया गया था। आप उस भूमि को को-आपरेटिव्स सोसाइटियों के माध्यम से तथा भिन्न-भिन्न साधनों से उपयोग में ला सकते हैं। क्या आप इस भूमि का उपयोग करना चाहते हैं जिसकी आपको आवश्यकता नहीं है?

सायं 7.00 बजे

इसके साथ ही, कुछ अन्य प्रमुख प्रश्न भी हैं जिन्हें मैं आपके ध्यान में लाना चाहूंगा। एक तो गाड़ियों से संबधित है तथा दूसरा रेल मार्गों के नवीनीकरण और नए पुल निर्माण जैसी विकासोन्मुख गतिविधियों से संबंधित है। मैं जानता हूं कि आप अनुपूरक बजट में नई घोषणाएं नहीं कर सकते हैं। पूर्व में किये गये आवंटन और स्वयं मंत्री द्वारा सर्वदलीय प्रतिनिधिमंडल से बैठक के समय हमें दिया गया आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है। इससे हमें निराशा हुई है। हमें आशा थी कि उड़ीसा से संसद सदस्यों को दिए गए वायदे को मंत्री जी पूरा करेंगे।

तालचर-पारादीप द्वितीय लाइन भी काफी समय से निर्माणाधीन है। महानदी पर दूसरा पुल बनने में भी काफी समय लग रहा है। कटक से पारादीप की दूसरी लाइन के कार्य में भी विलंब हुआ है। मैं केवल एक ही उदाहरण दूंगा। हमें राजहंस के एक भाग से दूसरी तरफ समपार की आवश्यकता है जहां 5000 से अधिक जनसंख्या है। मैं इस समपार के लिए पिछले तीन वर्षों से अनुरोध कर रहा हूं। मैं मंत्री से मिला हूं तथा निजी तौर पर अनुरोध किया है। मैं नहीं जानता कि इस पर अमल क्यों नहीं किया गया है। जब तक यह समपार नहीं बन जाता, पारादीप को जोड़ने वाली दूसरी लाइन का निर्माण भी नहीं हो सकता। कटक रेलवे स्टेशन

में दूसरे रास्ते हेतु धनराशि भी है, मैं नहीं जानता कि इस कार्य में प्रगति क्यों नहीं हो रही है।

मैं आपका ध्यान एक्सप्रेस गाड़ी 'हीराकुंड एक्सप्रेस' जो निजामुद्दीन से पुरी तक चलती है के नाम की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। तथापि, दिल्ली से जो टिकट खरीदी गई, उस पर हीराकुंड दर्शाया गया है। वहां पर हीराकुंड नाम की कोई जगह, क्षेत्र या कोई स्थान नहीं है। यह हीराकुंड या हीराखंड होना चाहिए। उड़ीसा में हीराकुड नाम का कोई स्थान नहीं है। *...(व्यवधान)* मैं नहीं जानता कि क्या यह उत्तर प्रदेश में है या नहीं, लेकिन हीराखंड तो उड़ीसा में है। हीराकुंड का कोई अर्थ नहीं है। इसलिए, हीराकुंड से हीराकुड बनाने के लिए 'न' के चन्द्रबिंदु को हटा देना चाहिए या हीराखंड बनाने के लिए 'कु' की जगह 'ख' और चन्द्रबिन्दु लगाना चाहिए। वह पश्चिमी उड़ीसा के एक विशाल क्षेत्र को दर्शाता है जिसे हीराखंड कहा जाता है। इसके अतिरिक्त, उस एक्सप्रेस गाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए। पुरी को जोड़ने वाली वह बहुत ही जनप्रिय गाड़ी है। इसलिए, इसे प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए।

मैं पुरी एक्सप्रेस का भी जिक्र करना चाहूंगा *...(व्यवधान)* ये कुछ ऐसी बातें हैं जिन पर थोड़ा ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। सत्तर के दशक से पुरी एक्सप्रेस के डिब्बे बदले नहीं गए हैं। यह केवल पुरी एक्सप्रेस के बारे में ही नहीं है, यह यात्री सुविधाओं की बात है तथा यात्री सुविधाओं के लिए एक वर्ष का समय भी दिया गया था। आप डिब्बे बदलने हेतु गाड़ियों का चयन कैसे करते हैं? गाड़ियों के डिब्बे बदलने के लिए आपने क्या मापदण्ड निर्धारित किये हैं?

मैं अविभाजित कोरापुट जोकि अविकसित जिला है, को आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। इसे विकसित किये जाने की आवश्यकता है। उद्योग स्थापित किये जा रहे हैं। कोरापुट में रेलवे नेटवर्क से उड़ीसा राज्य को ही लाभ नहीं पहुंचेगा, बल्कि इससे रेलवे को भी लाभ मिलेगा। यदि कोरापुट में अधिक रेल लाइनें दी जाती हैं, तो रेलवे अधिक अर्जन करेगा।

इस देश के पश्चिमी तट को उड़ीसा के साथ तीव्रगामी गाड़ियों से जोड़ा जाना चाहिए। अभी, हमारे पास मुश्किल से दो या तीन ही गाड़ियां हैं। एक तो कुरला गाड़ी है, एक कोणार्क गाड़ी भी है और गुजरात के लिए एक ओखा गाड़ी भी है। लेकिन हमें और गाड़ियों की आवश्यकता है।

सभापति महोदयः अन्य सभी बातें आप लिखित में दे सकते हैं।

श्री भर्तृहरि महताबः मैंने जिक्र भी किया है *...(व्यवधान)* हम इसे लिखित में ही देते आए हैं। दलीय संबंधों को छोड़कर, उड़ीसा के सभी माननीय संसद सदस्यों ने माननीय मंत्री से मुलाकात की है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयः और भी काफी सदस्यों को अपना वक्तव्य देना है। आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं। इसे कार्यवाही-वृत्तांत के भाग के रूप में सम्मिलित किया जायेगा।

...(व्यवधान)

श्री भर्तृहरि महताबः हम माननीय मंत्री से उनके कार्यालय में मिले थे। हमने रेल बोर्ड के चेयरमैन से भी मुलाकात की। लेकिन खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि कोई भी कार्यवाही नहीं हुई है। हमें सदैव उत्तम की आशा करनी चाहिए। हम ऐसी उम्मीद करें *...(व्यवधान)* हमें बैंगलोर तक एक सीधी ट्रेन चाहिए। कृपया विचार कीजिए *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयः श्री डी.के. आड़ीकेसावुलु।

श्री भर्तृहरि महताबः मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदयः श्री निखिल कुमार चौधरी।

श्री भर्तृहरि महताबः तथापि, मुझे उम्मीद है कि एक बेहतर वातावरण बनेगा तथा हमने जो सुझाव दिये हैं, उन पर पूरी तरह विचार किया जाएगा। महोदय, आपका धन्यवाद।

सभापति महोदयः आपने 11 मिनट का समय ले लिया है।

[हिन्दी]

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार): सभापति महोदय, रेलवे के सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स फार ग्राण्ट्स पर चर्चा के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। मैं आदरणीय श्री राम गोपाल यादव जी के वक्तव्य के साथ अपने को सम्बद्ध करते हुए कहना चाहता हूं जैसाकि उन्होंने कहा कि ग्रामीण पृष्ठभूमि, गाय और भैंस चराने वाले लोग इस सदन में पहुचंकर रेलवे के जरिये रेल की सेवा कर रहे हैं। मुझे खुशी है कि मैं भी ग्रामीण पृष्ठभूमि से आता हूं। पहले भी गाय, भैंस चराया है और अभी भी मौका मिलने पर कभी-कभी करता हूं। मुझे दुख इस बात का है कि रेल मंत्री जी और हममें इन बातों का साम्य तो है, लेकिन हमारी जो सुविधाएं रेलवे में थीं, वे हमसे छीन ली गयी हैं। मुझे इसका दुख है। जिस पृष्ठभूमि के हम लोग हैं और फिर हम बिहार से आते हैं, राज्य मंत्रीजी भले ही बिहार से न हों, लेकिन हमारे रेलमंत्री जी बिहार से आते हैं और उस नाते, जो हमारी सुविधाएं छीनी गयी हैं, उस पर मुझे एतराज है। श्री राम कृपाल यादव जी बैठे हुए हैं। उन्होंने कहा

[श्री निखिल कुमार चौधरी]

है कि रेल ने लाभ कमाया है, इस पर मुझे भी गर्व है। लेकिन रेल पहले भी घाटे में नहीं थी। जब रेल लाभ में है तो फिर कल्याणकारी योजनाएं चलनी चाहिए और मुझे यह कहते हुए दुख है कि जो काम श्री नीतीश कुमार जी के जमाने में शुरू किये गये थे, उन पर विराम लग गया है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कटिहार से शुरुआत करना चाहता हूं। कटिहार में जो डिविजनल रेलवे हैडक्वार्टर है, वह अपने आप में स्ट्रैजिक प्वाइंट ऑफ व्यू और दूसरे क्षेत्रों को जोड़ने के ख्याल से भी एक महत्व रखता है। कटिहार से बांग्लादेश नजदीक है, कटिहार से नेपाल नजदीक है, कटिहार से भूटान नजदीक है और वहां के लिए ट्रेन्स जाती हैं। नीतिश जी के जमाने में कटिहार से जोगबनी तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम शुरू हुआ था और उसी समय कटिहार से राधिकापुर, जो बांग्लादेश की सीमा के नजदीक है, वहां भी ब्राडगेज का काम शुरू हुआ था। लेकिन मुझे दुख है कि नीतिश जी के समय में जो सारे काम किये गये, वे सारे प्रोजैक्ट बनकर तैयार हैं, मिट्टी का सारा काम हो चुका है, लेकिन रेलवे लाइन के अभाव में वह काम पूरा नहीं हुआ है। रेलवे अथारिटीज का कहना है कि अगर हमें 200 करोड़ रुपये मिल जाएं तो हम चार महीने में इसे बहाल कर देंगे। मैं कहना चाहता हूं कि ब्राडगेज के जो काम हैं, उन पर तत्काल काम शुरू होना चाहिए। कटिहार में रेल लाइन पहुंच रही है। कटिहार को रेल लाइन से जोड़ने का काम हो रहा है, लेकिन वह काम बारसोई से राधिकापुर होते हुए रायगंज तक हो रहा है, जहां से हमारे मंत्री श्री दासमुंशी आते हैं। वहां भी काम हो, हमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन कटिहार से बारसोई का ब्राडगेज का काम कटिहार से जोबनी का ब्राडगेज का काम जो है, उस पर अमल किया जाना चाहिए। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि कटिहार से बरौनी तक पहले दोहरी लाइन थी। लेकिन जब ब्राडगेज हुई, तो वह इकहरी लाइन हो गई। मैं देख रहा हूं इस अनुदान की मांगों में इस बात का उल्लेख है कि बेगुसराय और तिलरत पर मनसी और महेशपुर पर काम शुरू हुआ था। मेरी मांग है कि पहले जो काम शुरू हुआ था, कटिहार और सेवापुर का, वह तेजी से शुरू करना चाहिए। इसी तरह से इस अनुदान की मांगों में इस बात का उल्लेख है कि बेगुसराय और तिलरत के बीच काम शुरू करने के लिए पैसा मांगा गया है। पुरसेवा से थाना दीजपुर के लिए भी पैसा मांगा गया है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। उन्होंने बिहार के अंदर जो उपेक्षित और पिछड़ा हुआ इलाका है, उसके संवर्धन के लिए, दोहरी लाइन बिछाने के काम में तत्परता दिखाई है। इसलिए इसे जल्द से जल्द ब्राडगेज किया जाए।

मैं दो बातें और कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। हमारा पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल है। जो ट्रेन्स गुवाहाटी से चलती हैं, वे बिहार का लम्बा रास्ता नापते हुए पश्चिम बंगाल जाती हैं। बारसोई में जो उनका ठहराव था, वह उठा लिया गया है। हम चाहते हैं कि बारसोई पर दार्जिलिंग मेल का ठहराव होना चाहिए। इस ट्रेन का नम्बर 2343-2344 है। मैं कहना चाहता हूं कि बारसोई रेलवे स्टेशन बहुत बड़ा स्टेशन है और यहां पर कई रेलगाड़ियां आती-जाती हैं। असम, बिहार और दिल्ली से आने वाली रेलगाड़ियां यहां से गुजरती हैं। इसके अलावा पश्चिम बंगाल से चेन्नई और त्रिवेन्द्रम तक जाने वाली रेलगाड़ियां भी यहां से गुजरती हैं। नीतीश जी के समय में हमें कुछ रेलगाड़ियों का ठहराव मिला था। लेकिन अब कई रेलगाड़ियों का ठहराव बारसोई से उठा लिया गया है। बारसोई में न्यू जलपाईगुड़ी, जिसका नम्बर 2509-2510 है और सियालदाह एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए।

मैं कोई भाषण नहीं दे रहा हूं, सिर्फ अपने क्षेत्र की बात कह रहा हूं। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, द्वारका एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस, न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस और अमृतसर एक्सप्रेस का ठहराव बारसोई में होना चाहिए।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। कटिहार से एक ट्रेन जनशताब्दी एक्सप्रेस चलती थी। वह कटिहार से बिहार की राजधानी पटना जाती थी। जनशताब्दी को हटा दिया गया है। उसके स्थान पर इंटरसिटी हमें मिली है। वह रेलगाड़ी इतनी धीमी रफ्तार से चलती है, यात्री कब अपने घरों को पहुंचेंगे कुछ पता नहीं रहता। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इस ट्रेन को नियमित किया जाए, उसमें पैसा भी कोई खर्च होने वाला नहीं है और इंटरसिटी ट्रेन को ठीक से चलाना चाहिए। हो सके तो जनशताब्दी भी चलाएं। इसी तरह से महानंदा ट्रेन हटा दी गई है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: आपके पास बहुत अधिक कागजात हैं। आप इन्हें सभा पटल पर रख सकते हैं।

...(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी: मैंने सभी कागजात माननीय रेल मंत्री को दे दिए हैं *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

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

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

***श्री निखिल कुमार चौधरी** (कटिहार): सभापति महोदय, जैसाकि आपको मालूम होगा कि 4083 अप एवं 4084 डाउन महानंदा एक्सप्रेस कटिहार एवं दिल्ली के बीच चला करती थी। कुछ साल पहले इस ट्रेन का विस्तार न्यू जलपाइगुड़ी तक कर दिया गया, जिसमें इसका बड़ा हिस्सा कटिहार में रखा गया तथा कुछ हिस्सा को लिंक एक्सप्रेस करके न्यू जलपाइगुड़ी तक चलाया जाने लगा। इसके विरोध में कई दिनों तक जन आंदोलन भी चला था। आपको मालूम होगा कि महानंदा पूर्वोत्तर बिहार, जिसके अंतर्गत कटिहार, पूर्णिया, अररिया, किशनगंज, मधेपुरा, सहरसा एवं सुपौल के मजदूरों का ट्रेन के नाम से जाना जाता है। इस क्षेत्र के गरीब मजदूर वर्ग कटिहार से अपनी यात्रा आरंभ कर दिल्ली जीविकोपार्जन के हजारों की संख्या में प्रतिदिन यात्रा करते हैं। लेकिन अब इस ट्रेन को पुनः अलीद्वार तक विस्तार कर दिया गया है। इससे पूर्वोत्तर बिहार की जनता काफी आक्रोश में है। यदि इस ट्रेन का विस्तार अलीद्वार तक रहेगा तो इस क्षेत्र से यात्रा करना अत्यंत कठिन हो जायेगा। अतः आपसे आग्रह है कि महानंदा ट्रेन को पूर्ववत रहने दिया जाये अन्यथा इस क्षेत्र की गरीब जनता को इस ट्रेन से यात्रा करना कठिन हो जायेगा।

महोदय, हाटे बजारे ट्रेन का परिचालन पुनः कटिहार से शुरू करने हेतु मैंने आपसे कई बार व्यक्तिगत अनुरोध भी किया है कि 3163 अप एवं 3164 डाउन ट्रेनों का परिचालन पुनः कटिहार से शुरू किया जाये क्योंकि यह ट्रेन कटिहार, अररिया, पूर्णिया, किशनगंज तथा नेपाल के यात्रियों के लिए कलकत्ता से रोजमर्रा व्यवसाय करने का एकमात्र साधन है। लेकिन जब से इस ट्रेन का विस्तार बरौनी से कर दिया गया है, यहां के व्यवसायियों को भारी आर्थिक नुकसान हो रहा है। दूसरी ओर बरौनी की ओर से इस ट्रेन में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या काफी कम रहती है, जिस कारण इस ट्रेन को शायद सहरसा से चलाये जाने का निर्णय लिया गया है लेकिन सहरसा से चलाये जाने से भी इस ट्रेन की स्थिति पूर्ववत ही रहेगी, इससे चलने वाले यात्रियों की संख्या आशा से कम रहेगी।

अतः आपसे अनुरोध है कि 3163 अप एवं 3164 डाउन हाटे-बजारे एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन पुनः कटिहार से चलाकर यहां के व्यवसायियों को हो रहे भारी आर्थिक क्षति से राहत दिलायी जाये।

महोदय, टाटा लिंक एक्सप्रेस का पुनः परिचालन की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना है कि टाटा लिंक एक्सप्रेस ट्रेन पूर्वोत्तर बिहार के यात्रियों को दक्षिण बिहार तथा झारखंड जाने के लिए एकमात्र ट्रेन था। इस ट्रेन का परिचालन को रेलवे के आर्थिक घाटे के कारण रोकने का बहाना बनाया गया है। जबकि इस ट्रेन के लिए प्रत्येक दिन यात्रियों का आरक्षण प्रतीक्षा सूची में ही देखा जाता रहा है। लेकिन फिर भी ट्रेन को आर्थिक घाटे में चलने की बात समझ में नहीं आती है। इस ट्रेन के परिचालन बंद किये जाने से इस क्षेत्र की जनता में काफी असंतोष है। आपसे अनुरोध है कि अपार जनहित में टाटा लिंक एक्सप्रेस का परिचालन पुनः शुरू किया जाये।

महोदय, गाड़ी नं. 2509-2510 अप एवं डाउन का बारसोई रेलवे स्टेशन पर ठहराव के संबंध में कहना चाहता हूं कि न्यू जलपाइगुड़ी-सियालदह एक्सप्रेस बिहार के कई मुख्य रेलवे स्टेशन होते हुए गुजरती है। लेकिन किसी भी रेलवे स्टेशन पर इसका ठहराव नहीं है। जबकि मेरा क्षेत्र कटिहार का मुख्य व्यावसायिक बाजार कोलकाता है। दूसरे कटिहार में एन एफ रेलवे का मंडल कार्यालय भी स्थित है, जिसका मुख्य लिंकिंग रेलवे स्टेशन बारसोई है। लेकिन खेद की बात है कि उपरोक्त ट्रेन का बिहार में बारसोइ जैसे मुख्य स्टेशन पर भी ठहराव नहीं है जबकि प. बंगाल में एक छोटा सा स्टेशन रामपुर हाल्ट में इसका ठहराव है।

आपसे अनुरोध है कि बारसोइ रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त ट्रेन का ठहराव हेतु आवश्यक आदेश दिया जाये ताकि कटिहार जिले के यात्री यहां से प. बंगाल के विभिन्न स्टेशन, खासकर कोलकाता, पर यात्रा कर सके। मुझे विश्वास है कि बारसोइ रेलवे स्टेशन पर इस ट्रेन के ठहराव से रेलवे की आय में आशातीत वृद्धि होगी तथा इस क्षेत्र की जनता भी लाभान्वित होगी।

महोदय, बारसोई रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों का ठहराव के संबंध में सूचित करना है कि पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, कटिहार मंडल अंतर्गत बारसोइ रेलवे स्टेशन सामरिक तथा राजनैतिक दृष्टिकोण से काफी महत्वपूर्ण है। यह रेलवे स्टेशन बंगलादेश, असम तथा बंगाल को बिहार के साथ जोड़ता है। लेकिन खेद की बात है कि एक तरफ रेल मंत्रालय जहां रेलवे के बदले परिदृश्य के साथ ऐसे रेलवे स्टेशनों को चिन्हित कर रही है जो कि सामरिक एवं राजनैतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है लेकिन दूसरी ओर तीन राज्यों तथा एक अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं को जोड़ने वाले इस रेलवे स्टेशन की ओर सरकार का ध्यान अब तक नहीं गया है।

आपसे व्यक्तिगत अनुरोध है कि इस रेलवे स्टेशन पर यहां से गुजरने वाली सभी मेल एवं एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, द्वारका एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस, डिब्रुगढ़-अमृतसर एक्सप्रेस, न्यूजलपाइगुड़ी-सियालदह एक्सप्रेस तथा दार्जिलिंग मेल रेलगाड़ियों का ठहराव किया जाये तथा इस रेलवे स्टेशन को एक आधुनिक स्टेशन के रूप में विकसित किया जाये।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री निखिल कुमार चौधरी]

गाड़ी सं. 2343-2344 दार्जिलिंग मेल का बारसोई रेलवे स्टेशन पर ठहराव के संबंध में आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना है कि यह गाड़ी गुवाहाटी से सियालदह तक जाती है जो कि बिहार राज्य के कई रेलवे स्टेशनों से होकर गुजरती है। पूर्व में इस ट्रेन का ठहराव बिहार के बारसोइ रेलवे स्टेशन पर था। संप्रति इसका ठहराव इस रेलवे स्टेशन से हटा लिया गया है। इससे बिहार राज्य के खासकर कटिहार जिले के यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। पूर्व में इस ट्रेन के आरक्षण का कोटा सालमारी रेलवे स्टेशन, एन.एपु. रेलवे, पर उपलब्ध था, जोकि आजकल वापस ले लिया गया है। इससे भी यहां के यात्रियों में काफी क्रोध है।

अतः आपसे अनुरोध है कि ट्रेन संख्या 2343-2344 दार्जिलिंग मेल का पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के बारसोइ रेलवे स्टेशन पर ठहराव तथा सालमारी रेलवे स्टेशन पर आरक्षण का कोटा पुनः बहाल किया जाये।

महोदय, मैं आपका ध्यान मालदा एवं हावड़ा बीच चलने वाली 2065-2066 जन शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। यह गाड़ी घाटे में चल रही है क्योंकि इसी समय में मालदा-हावड़ा के बीच इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती है। जैसाकि आपको मैं कई बार व्यक्तिगत रूप से अनुरोध भी कर चुका हूं कटिहार एवं हावड़ा के बीच कोई सीधी ट्रेन नहीं है। कटिहार और सियालदह के बीच एकमात्र सीधी ट्रेन हाटे बजारे एक्सप्रेस चलती भी थी, जिसका परिचालन बरौनी से हो जाने के कारण यहां के यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। यदि 2065-2066 जनशताब्दी ट्रेन को कटिहार-हावड़ा के बीच चलायी जाये तो घाटे में चल रही ट्रेन मुनाफे में चलेगी साथ ही साथ कटिहार, पूर्णिया, अररिया, किशनगंज तथा नेपाल से आने वाले यात्रियों को हावड़ा जाने के लिए सीधी ट्रेन मिल जायेगी।

अतः आपसे व्यक्तिगत अनुरोध है कि इस गाड़ी को कटिहार-हावड़ा के बीच चलाने का आदेश देकर यहां की जनता को लाभान्वित किया जाये।*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: उनके पास कई कागजात हैं। वह उन्हें यहां दे सकते हैं और उन्हें सभा पटल पर रखा जा सकता है।

अब श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल अपनी बात रखेंगे।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़): माननीय सभापति जी, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। माननीय रेल मंत्री जी का मैं आभार व्यक्त करते हुए एक बात कहना चाहता हूं कि उन्होंने जो भी बजट में लाभ दिखाया गया है उसका फायदा तब तक नहीं होगा, जब तक कि उत्तर प्रदेश से गुजरने वाली रेलों में सुधार नहीं होगा।

मान्यवर, विपक्षी दल वाले बजट का विरोध भी करेंगे और बजट में मांग भी करेंगे। इसलिए आप लोग बजट का समर्थन करना भी सीखो ताकि आपको पैसा मिले।

सायं 7.16 बजे

[श्री बालासाहिब विखे पाटील *पीठासीन* **हुए]**

गाजियाबाद एनसीआर के अंतर्गत आता है, इसलिए वहां पर देहरादून-शताब्दी एक्सप्रेस को गाजियाबाद स्टेशन पर रोका जाए। साहिबाबाद स्टेशन पर और नया गाजियाबाद स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत रिजर्वेशन काउंटर होना चाहिए। श्रमजीवी का ठहराव हापुड़ स्टेशन पर होना चाहिए। हापुड़ देश की बहुत बड़ी अनाज मंडी है। मोदी नगर जो इंडस्ट्रियल टाउन है, वहां पर हनुमानपुरी में छोटा सा अंडर-ब्रिज बनना चाहिए जिससे लोगों का आवागमन सुरक्षित हो सके। सिम्भावली और मोदी नगर में फुट-ओवर-ब्रिज की व्यवस्था करायी जाए। मैं प्रदेश सरकार को भी धन्यवाद दूंगा जिन्होंने हापुड़ से मेरठ के लिए, अपना 50 प्रतिशत शेयर आरओबी के लिए देना मंजूर किया है। बाकी का काम रेल मंत्रालय से होना है, इसलिए हापुड़ से मेरठ तक आरओबी बनवाने की व्यवस्था रेल मंत्रालय द्वारा कराई जाए। साथ ही साथ गाजियाबाद विकास प्राधिकरण के माध्यम से हम कहना चाहते हैं कि इसका आधा पैसा स्टेट सरकार से मंजूरी के बाद गाजियाबाद विकास प्राधिकरण देने के लिए तैयार है। सैक्टर 23 जो मेरठ रोड को जोड़ता है, कविनगर जो बुलंदशहर को जोड़ता है। एनएच-58 जो एनएच-24 को जोड़ता है, इनके लिए इस तरह से मंजूरी दी जाए ताकि लोगों को लाभ हो सके। स्टेट अपनी तरफ से फंड देने के लिए तैयार है। फंड देने का माध्यम जीडीए हो सकता है, राज्य सरकार हो सकती है और वह गाजियाबाद के लिए फंड देने को तैयार है।

गाजियाबाद एनसीआर के अंतर्गत भी आता है। मैट्रो के लिए भी फंड गाजियाबाद विकास प्राधिकरण और स्टेट सरकार देने के लिए तैयार हैं। मैट्रो की व्यवस्था भी कराने की कृपा करें।

सिम्भावली जो इंडस्ट्रियल टाउन है वहां पर एक गाड़ी रुकती है, मेरा अनुरोध है कि वहां भी किसी न किसी गाड़ी के ठहराव की व्यवस्था करें।

माननीय रेल मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमांड की मांग की है, उस तरफ वाले भी इसका ध्यान रखें और इस बजट को पास

करें। गाजियाबाद-मेरठ लाइन का विद्युतीकरण हो ताकि लोगों को उसका लाभ मिल सके। सारी गाड़ियों को गाजियाबाद रुकवाने की व्यवस्था कराई जाए, क्योंकि गाजियाबाद बहुत डैवलेप सिटी है। नोएडा, गाजियाबाद, हापुड़, दादरी, पिलखुआ के तमाम लोगों को उसका लाभ मिल सके। जो बजट पेश हुआ है मैं उसका समर्थन करता हूं और पुन: रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी की प्रशंसा करता हूं।

***प्रो. एस.पी. सिंह बघेल** (जलेसर): महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलवे के लिए खड़ा हुआ हूं। इस अवसर पर मैं अपनी लोक सभा जलेसर एवं क्षेत्रीय रेल संबंधी समस्याओं की तरफ भी रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र जलेसर की टून्डला, एतमादपुर, अवागढ़, फिरोजाबाद शहर तथा इसके देहात में जैन धर्मावलम्बी रहते हैं। वे शिखर जी के दर्शन करने जाते हैं। टून्डला जंक्शन पर लम्बे समय से नीलांचल एक्सप्रेस के ठहराव की मांग हो रही है। लम्बे समय से मैं स्वयं टून्डला जंक्शन रेलवे स्टेशन पर नीलांचल एक्सप्रेस के ठहराव की मांग करता चला आ रहा हूं। मेरा निवेदन है कि टून्डला जंक्शन पर नीलांचल एक्सप्रेस रोकी जाए ताकि जैन धर्म को मानने वाले शिखर जी के दर्शन कर सकें। टून्डला पर कैफियत एक्सप्रेस तथा दिल्ली-रीवा एक्सप्रेस भी रोकी जाए।

महोदय, टून्डला जंक्शन आगरा से मात्र 20 किलोमीटर दूर है। दिल्ली-लखनऊ शताब्दी टून्डला जंक्शन होकर जाती है। आगरा एक ऐतिहासिक एवं पर्यटन के दृष्टिकोण से अत्यन्त महत्वपूर्ण शहर है। बहुत सारे पर्यटक आगरा आते हैं तथा आगरा से लखनऊ जाना चाहते हैं। इसी प्रकार टून्डला स्टेशन आगरा, एटा, फिरोजाबाद, हाथरस जनपद का केन्द्र बिन्दु है। अत: शताब्दी जो दिल्ली से लखनऊ जाती है, टून्डला जंक्शन पर अवश्य रोकी जाए। आगरा, दिल्ली-भोपाल मार्ग पर है, जहां दिल्ली-भोपाल शताब्दी आगरा ठहरती है। आगरा के यात्रियों को लखनऊ जाना होता है। टून्डला जंक्शन आगरा के अत्यंत नजदीक है, अत: टूनड्ला स्टेशन पर शताब्दी रोकना आगरा के लिए आवश्यक है। गोमती एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए आगरा के यात्री टून्डला ही जाते हैं। कृपया टून्डला जंक्शन पर दिल्ली-लखनऊ शताब्दी को रोका जाए।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र जलेसर के महत्वपूर्ण जंक्शन जलेसर रोड स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस रोकी जाए, क्योंकि संगम एक्सप्रेस मेरठ से इलाहाबाद जाती है तथा इलाहाबाद में यूपी का उच्च न्यायालय है। उच्च न्यायालय में क्षेत्रीय जनता को मुकदमों के सिलसिले में आना-जाना पड़ता है। जलेसर रोड स्टेशन अलीगढ़, हाथरस, आगरा जिले का केन्द्र बिन्दु है। अत: जलेसर रोड स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस रोकी जाए।

महोदय, इसी प्रकार जलेसर लोक सभा का एक महत्वपूर्ण स्टेशन बरहन जंक्शन है। वहां के लोगों को दिल्ली आना-जाना पड़ता है। क्षेत्रीय जनता की बड़ी मांग है कि बरहन जंक्शन पर मुरी एक्सप्रेस एवं महानन्दा एक्सप्रेस को रोका जाए। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि बरहन जंक्शन पर मुरी एवं कटिहार (महानन्दा) एक्सप्रेस रोकी जाए।

महोदय, टून्डला रेलवे स्टेशन के पश्चिमी एवं पूर्वी गेट रेलों के आने पर घन्टों बंद रहते हैं। लोगों को आने-जाने में बहुत असुविधा होती है तथा दोनों गेटों का संबंध सैकड़ों गांवों से हैं। ये गांव रेल एवं यमुना नदी के बीच के हैं। उन्हें टून्डला आने के लिए इन्हीं फाटकों से गुजरना पड़ता है। कृपया टून्डला रेलवे स्टेशन के पूर्वी अथवा पश्चिमी गेट पर रेल का ओवर ब्रिज अथवा अन्डर ब्रिज बनाया जाए।

महोदय, बरहन जंक्शन से एक रेल लाइन एटा तक जाती है, उस पर केवल एक ही गाड़ी सवारी चलती है कृपया बरहन एटा लाइन पर रेल बस चलाने का कष्ट करें। एटा से कासगंज मात्र 35 किलोमीटर की दूरी पर है तथा बरहन से एटा के लिए रेल है। एटा से कासगंज को यदि रेल लाइन से जोड़ दिया जाए तो कासगंज पर जो मीटर गेज की लाइन है जो ब्राड गेज में परिवर्तित हो रही है। एटा की जनता बरेली, लखनऊ, कानपुर से जुड़ जाएगी।

महोदय, आगरा फोर्ट रेलवे स्टेशन आगरा का एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, जो बहुत ही गंदा तथा अविकसित है। नागरिक सुविधाओं का अभाव है। प्लेटफार्म अत्यन्त जर्जर अवस्था में है। गंदगी बहुत रहती है तथा सम्पूर्ण भारत से यात्री एवं पर्यटक आते हैं। कृपया आगरा फोर्ट रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण किया जाए। आगरा केन्ट स्टेशन पर दिल्ली त्रिवेन्द्रम राजधानी तथा आगरा से गुजरने वाली प्रत्येक राजधानी रोकी जाए क्योंकि आगरा एक पर्यटन स्थल है और यहां पर ताजमहल को देखने के लिए पूरे हिन्दुस्तान से एवं विदेशों से पर्यटक आते हैं। आगरा से लखनऊ के लिए सुबह के समय कोई गाड़ी नहीं है। एक गाड़ी सुबह पांच बजे आगरा से चलकर लखनऊ चलाई जाए तथा अपरान्ह में लखनऊ से चलकर आगरा के लिए एक इंटरसिटी गाड़ी चलायी जाए।

महोदय, टून्डला-बरहन-एटा लाइन पर एक रेल 1-इवीटी, 2 इवीटी चलती है। इसके स्टेशन राजारामपुर, टेहू, कुसवा आदि पर टिकट के लिए कोई रेल अधिकारी नहीं होता है। इन जगहों पर टिकट घर बनाए जाएं। फिरोजाबाद, टून्डला, बरहन जंक्शन, जलेसर रोड स्टेशन का सौन्दर्यीकरण किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

सभापति महोदयः धन्यवाद।

श्री छेवांग थुपस्तन-उपस्थित नहीं।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज-उपस्थित नहीं।

ठीक है, श्री वरकला राधाकृष्णन।

श्री राधाकृष्णन, अब आप स्वयं निर्णय कर लें।

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरांयिकिल): महोदय, मैं रेलवे के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांग तथा अतिरिक्त अनुदानों की मांग का समर्थन करता हूं।

इससे पहले कि मैं इस पर चर्चा शुरू करूं। मैं सर्वप्रथम यह कहना चाहता हूं कि मेरे केरल राज्य में यह आम धारणा है कि रेलवे राज्य की उपेक्षा कर रहा है। हाल ही में यह धारणा बदली है, परन्तु यह पूर्ण रूप से समाप्त नहीं हुई है।

एक मुख्य प्रश्न जो मैं आपके माध्यम से सभा के समक्ष रखना चाहूंगा वह यह है कि हमें एक पृथक जोन की अत्यंत आवश्यकता है। यदि केरल में रेल का विकास किया जाना है, तो हमें एक पृथक जोन दिया जाना चाहिए। अब हम चेन्नै जोन का एक भाग है तथा यह हमारी सहायता करने की स्थिति में नहीं। विभिन्न मंडलों में से वहां दो मंडल मौजूद हैं-पालाघाट मंडल तथा त्रिवेन्द्रम मंडल। चेन्नै मंडल का चेन्नै स्थित मुख्यालय, केरल राज्य की मांगें पूरी करने की स्थिति में नहीं है। अनुसूची के अनुसार दो मंडलों का प्रावधान किया गया है।

कुछ समय पूर्व, तमिलनाडु से मेरे कुछ मित्र पृथक सालेम मंडल की मांग कर रहे थे। यह एक अच्छा सुझाव है। इसमें पालाघाट मंडल का कुछ भाग भी होगा, यह औचित्यपूर्ण है। हमारे लिए एक पृथक जोन का प्रावधान करने के लिए यहां भी वही कारण भी लागू होता है। यदि सालेम मंडल बनाया जाता है तो इसमें पालाघाट मंडल का कुछ भाग भी शामिल होगा; मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है तथा यह एक अच्छा सुझाव होगा। भविष्य में भी, सम्भवतः मदुरई मंडल या कन्याकुमारी मंडल का सृजन होगा तथा वे त्रिवेन्द्रम मंडल से कुछ भाग की मांग करेंगे। यह स्वीकार्य है, तथा मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

लेकिन प्रश्न यही है कि केरल को एक पृथक जोन प्रदान किया जाना चाहिए। यह केवल एक उपाय है तथा मैं पुरजोर तरीके से मांग करता हूं कि केरल के लिए पृथक जोन को स्वीकृति दी जानी चाहिए। वहीं, मैं यह भी मांग करता हूं कि जैसाकि मेरे तमिलनाडु के मित्रों द्वारा सालेम मंडल की मांग को स्वीकृति दिए जाने के साथ-साथ केरल के लिए भी एक नए जोन को स्वीकृति दी जाए; दोनों को एक साथ स्वीकृत किया जाना चाहिए-पहले तो केरल के लिए एक पृथक जोन तथा उसी प्रकार पालाघाट मंडल के एक भाग के साथ केरल के लिए एक पृथक मंडल का प्रावधान किया जाना चाहिए। यह पहली मांग है।

सभापति महोदयः धन्यवाद। आप अब अपनी बात समाप्त करें।

श्री वरकला राधाकृष्णनः मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। अनेक रेलगाड़ियां चलाई जाने की मांग है तथा मैं उनके विस्तार में नहीं जा रहा हूं।

हाल ही में, लम्बी दूरी की रेलों में, चोरी की घटनाएं हो रही है। यहां तक की लम्बी दूरी की रेल में रात्रि के दौरान महिला पर हमला हुआ था। यह हमारा अनुभव है। इसलिए, मैं रेल प्रशासन से अनुरोध करता हूं कि वह रेलों में डकैती, चोरी तथा महिलाओं पर शारीरिक हमलों को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाए। वहीं, मैं यहां इंगित करना चाहूंगा कि परसों बिना चिकित्सा सेवा के दो यात्रियों की मौत हो गई।

लंबी दूरी की रेलों में यात्रियों को सेवाएं प्रदान करने हेतु रेल प्रशासन का रवैया असफल रहा है।

तत्पश्चात्, रेलमार्गों के दोहरीकरण का कार्य भी समय से पिछड़ रहा है। इसे जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए। मैं रेल प्रशासन से अनुरोध करता हूं कि वह मंगलोर-शोरानूर सेक्शन पर रेलमार्ग के दोहरीकरण के कार्य, जो समय से पिछड़ रहा है, को पूरा किया जाए। इस गति से इसे हम 20 वर्षों के बाद भी पूरा नहीं कर पाएंगे। केरल में रेल लाईनों के दोहरीकरण के लिए रेल प्रशासन को पर्याप्त निधियां आवंटित की जानी चाहिए।

इन शब्दों के साथ, मैं अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं।

सभापति महोदयः जो माननीय सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदयः रेलवे की अनुदान मांगों के बाद जीरो आवर होगा।

[अनुवाद]

***डा. रतन सिंह अजनाला (तरनतारन):** सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) पर विचार व्यक्त करने की अनुमति दी।

भारत में, रेल एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह विश्व का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। लेकिन सभापति महोदय, स्वतंत्रता पश्चात् 1947 से 1997 तक पंजाब में एक इंच रेल मार्ग नहीं बिछाया गया। 1997 के पश्चात्, नए रेल मार्ग बिछाने के प्रस्ताव दिए गए थे लेकिन इनमें से कोई भी पूरा नहीं किया गया। चंडीगढ़ पंजाब की राजधानी है परंतु इसे प्रत्यक्ष रूप से जोड़ने की योजना अब तक पूरी नहीं हुई है। सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से अपील करना चाहता हूं कि इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए ताकि पंजाब के लोग सीधे राजधानी तक यात्रा कर सकें। यह कार्य बहुत लंबे समय से चल रहा है।

सभापति महोदय, तरनतारन-गोइन्दवाल रूट भी है। जबकि रेलवे इस रूट पर पटरी बिछाने को तैयार हो गया है, परंतु कार्य आज तक शुरू ही नहीं हुआ है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अपील करता हूं कि इस कार्य को शुरू किया जाए। गोइन्दवाल साहिब एक महत्वपूर्ण शहर है। जब श्री राजीव गांधी प्रधान मंत्री थे। उन्होंने इस स्कीम में रुचि ली थी। लेकिन कोई रेल लाइन नहीं बिछाई गई थी, यह औद्योगिक केन्द्र नहीं बन सकता था. सरकार ने पहले ही भूमि अधिग्रहित कर ली है। लेकिन मैं यह नहीं जानता हूं कि क्या इस प्रयोजनार्थ धनराशि आबंटित कर दी गई है अथवा नहीं इसलिए, इस कार्य को तेजी से पूरा किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, पिछले सत्र में, लालू जी ने हमें आश्वस्त किया था कि कादियान-व्यास रेल लाईन के लिए धनराशि आबंटित कर दी गई है लेकिन इस लाईन पर भी कार्य शुरू नहीं हुआ है। इस रेल लाईन के अभाव में गुरदासपुर जिले के लोग शेष पंजाब से कट गए हैं इसलिए इस रेललाईन पर भी कार्य तेजी से पूरा किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, हमारा राज्य एक सीमावर्ती राज्य है। अमृतसर को फिरोजपुर से जोड़ने के लिए, अमृतसर से खेमकारन तक का रेल मार्ग पहले ही मौजूद है। कुछ दूरी पर सतलुज नदी पाकिस्तान में बहती है। यदि सतलुज पर पुल बना दिया जाता है, तो इससे लोगों को लाभ होगा। वहां 50 से 60 कि.मी. का अन्तर होगा तथा रेलवे भी काफी राजस्व कमाएगा। खेमकारन-फिरोजपुर रेल लाईन, इस क्षेत्र के लोगों तथा रक्षा बलों के लिए भी अत्यंत महत्वपूर्ण है।

*मूलतः पंजाबी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

जब ब्रिटिशों द्वारा रेल चालू की गई थी, शहरों के बाहरी क्षेत्रों से कई रेल गुजरती थीं। परन्तु बाद में, जनसंख्या बढ़ गई तथा ये लाइन रिहाइशी क्षेत्रों का हिस्सा बन गई। परन्तु अनेक स्थानों पर चौकीदार रहित रेल समपार हैं जिसके परिणामस्वरूप, अनेक दुर्घटनाएं हुई तथा जानें गईं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अपील करता हूं कि खेमकरन तथा तरनतारन में जहां भी आवश्यक हो, चौकीदार वाले रेल समपार होने चाहिए तथा रेल उपरिपुलों का निर्माण होना चाहिए।

सभापति महोदय, जालंधर नवाशहर रेल लाईन भी है। लेकिन नवाशहर तथा उसके बाद कोई रेल लाईन नहीं है। उस क्षेत्र के लोग यह मांग कर रहे हैं कि नवांशहर को रेल लाईन द्वारा होशियारपुर तक जोड़ा जाना चाहिए। यह एक छोटी दूरी है। यदि यह कर दिया जाता है तो हमारे जिले के 5 अथवा 6 जिले रेल की सुविधा प्राप्त कर पाएंगे।

सभापति महोदय, अमृतसर एक पवित्र शहर है। अमृतसर में नया रेलवे स्टेशन बनाए जाने की उद्घोषणा पहले ही की जा चुकी थी। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि सब कुछ कागजों पर ही रह गया है। लाखों श्रद्धालु अमृतसर का दौरा करते हैं। परंतु वहां रेलवे स्टेशन की बहुत ही दयनीय स्थिति है। इसलिए, अमृतसर में एक नया रेलवे स्टेशन बनाया जाना चाहिए। विदेशी पर्यटक तथा श्रद्धालु अमृतसर की यात्रा करते हैं। वर्तमान रेलवे स्टेशन की हालत बहुत ही खराब है। पंजाब की आवश्यकताओं की अभी तक पूर्ति नहीं की गई है। इन आवश्यकताओं को पूरा किये जाने की जरूरत है ताकि इससे पंजाब के लोगों को लाभ मिले।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): यह समय सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा का है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप आगे आ जाइए।

[अनुवाद]

आपके पास केवल तीन मिनट का समय है। वह आरपीआई के एकमात्र संसद सदस्य हैं और इसीलिए मैं उन्हें प्रथम पंक्ति से एक अपवाद के रूप में अपनी बात रखने की अनुमति दे रहा हूं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले: सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया है और मुझे आगे लाए हैं, इसके लिए मैं आपको

[श्री रामदास आठवले]

धन्यवाद देता हूं। सुपर फास्ट रेल की तरह आप मुझे आगे लाए हैं। अगर मैं कल आगे आऊंगा, तो स्पीकर साहब बोलेंगे कि पीछे जाओ ...*(व्यवधान)* यहां सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर चर्चा चल रही है। हमें रेल डिपार्टमेंट के ऊपर बहुत अभिमान इसलिए है क्योंकि रेल ने बहुत प्रगति की है। जब देश में अंग्रेज थे, तब पहली बार मुंबई से ठाणे रेल सेवा चालू की गई थी। रेल ऐसा साधन है जिसमें सभी क्लास, सभी जाति और सभी धर्म के लोग जाते हैं। रेल में डिब्बे जरूर अलग होते हैं मगर एक ही डिब्बे में सभी वर्ग के लोग जाते हैं इसलिए रेल गरीबों के लिए, मिडल क्लास के लिए और हॉयर क्लास के लिए यात्रा का साधन है। हमारे यहां रेल डिपार्टमेंट भी है, रेल बोर्ड भी है और माननीय रेल मंत्री भी हैं। यहां अभी यह स्थिति है कि श्री लालूजी भी हैं, श्री वेलू जी भी हैं, श्री बालू जी भी हैं और बाकी सब वैसे ही रह गए हैं।

सभापति जी, मुम्बई-पुणे के बीच में डबल डैकर रेल चलाने की बात चल रही है ...*(व्यवधान)* इसी प्रकार का एक्सपैरीमेंट मुम्बई-दिल्ली, दिल्ली-कोलकाता के बीच में भी करना चाहिए। दूसरी बात यह है कि गोवा में स्काई बस 3-4 किलोमीटर के लिए चलाई जा रही है। इसी प्रकार दिल्ली में मैट्रो रेल चल रही है। एक किलोमीटर रेल बनाने के लिए 350 करोड़ रुपये खर्च आता है। कोंकण रेलवे का एक्सपैरिमेंट दिल्ली में अनपाया जा रहा है, ऐसा ही एक्सपैरिमेंट मुम्बई, कोलकाता और चैन्नई में किया जा सकता है। इसी प्रकार कोंकण रेलवे में कंटेनर का कार्य मुम्बई से गोवा तक तथा इससे आगे बढ़ाया जा सकता है। इससे रेल विभाग को बिजनैस मिलता है। लारी से जाने से टाइम ज्यादा लगता है लेकिन रेल से कम लगता है। ऐसा ही प्रयास सैंट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे और साउथ ईस्टर्न रेलवे में किया जा कता है।

सभापति महोदय, रेलवे बोर्ड में अभी तक कोई सदस्य अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति से नहीं है। यदि समाज के 25-26 प्रतिशत की आबादी वाला अधिकारी होगा तो अनुसूचित जाति के लोगों को फायदा होगा। बाबा साहेब अम्बेडकर हमारे देश के लॉ मिनिस्टर थे, लेबर मिनिस्टर थे। उस समय अनुसूचित जाति के लोगों की संख्या ज्यादा थी, इसलिए रेल की पटरी बनाने में उन लोगों का ज्यादा हाथ रहा है। आज ट्रेन ड्राइवर अनुसूचित जाति के होने से रेल में एक्सीडेंट कम हो रहे हैं। मेरे कहने का मतलब यह है कि जब से ये लोग आये हैं, एक्सीडेंट्स की संख्या कम हो गई है। जब दूसरे लोग थे, तब एक्सीडेंट ज्यादा हो रहे थे।

सभापति जी, पंढरपुर-लातूर से लेकर मीरज तक का 324 किलोमीटर मार्ग को ब्राड गेज में परिवर्तन का कार्य चल रहा है। इसके निर्माण कार्य के लिए अभी 50 करोड़ रुपया दिया गया है जबकि 100 करोड़ रुपये की मांग की गई थी। जब हम सप्लीमेंटरी डिमांड्स को सपोर्ट कर रहे हैं तो पैसा मिलना ही चाहिए। जब तक हम इधर हैं, तब तक तो हम सपोर्ट कर रहे हैं लेकिन उधर चले जाने पर सपोर्ट करने की जरूरत नहीं है। हमें अभी 5 साल तक सपोर्ट करनी है। अभी लालू प्रसाद जी अच्छी तरह से रेल चला रहे हैं। इनके जैसे आदमी ने देश में रेल का कमाल कर दिया, लालू जी ने सारे देश में धमाल कर दिया। इसलिए मेरा निवेदन है कि पंढरपुर-लातूर-मीरज रेल मार्ग के निर्माण के लिए 100 करोड़ रुपया मिलना चाहिए।

सभापति जी, कुर्दुवाडी में रेल वर्कशाप का सुधार करना चाहिए। इसके अलावा मुम्बई-पंढरपुर तक चन्द्रभागा एक्सप्रेस चलती है, वह डेली चलनी चाहिए। मुम्बई से कोल्हापुर तक महालक्ष्मी एक्सप्रैस चलती है। उसमें फर्स्ट ए.सी. के बारे में विचार करने की आवश्यकता है। रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ रखने के लिए रेलवे को और लोगों की भर्ती करने की आवश्यकता है। यदि ज्यादा से ज्यादा लोगों को नौकरियों मिलेंगी तो स्टेशन्स क्लीन रहेंगे। रेल के स्टेशन्स क्लीन रहने चाहिए। मैं बहुत बार बोधगया गया हूं। लेकिन वहां स्टेशन पर मैंने बहुत गंदगी देखी है। हमारे रेलवे डिपार्टमैन्ट के अधिकारी और कर्मचारी अच्छे हैं, लेकिन जब तक आप स्टेशन्स क्लीन नहीं करेंगे तो हम आपको अच्छा नहीं बोलेंगे। इसलिए आप स्टेशंस को ज्यादा से ज्यादा स्वच्छ करने पर ध्यान दें और अधिक से अधिक लोगों को नौकरी दीजिए।

सभापति महोदय, मैं सदन का ज्यादा समय न लेते हुए अंत में कहना चाहता हूं कि जो पुणे-मुम्बई शताब्दी एक्सप्रेस चलती थी, वह बंद पड़ी है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन को जल्दी से जल्दी चालू किया जाए।

सभापति महोदय: पुणे-शोलापुर डबल लाइन का काम जल्दी खत्म करने के लिए बोलो।

श्री रामदास आठवले: मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि पुणे-शोलापुर लाइन की डबलिंग का काम जल्दी खत्म करने की आवश्यकता है। इसके साथ ही मैं श्री लालू प्रसाद जी के सप्लीमैन्टरी बजट का पूरा समर्थन करता हूं। आप इसी तरह से रेलें अच्छी तरह से चलाने का काम करें, चूंकि आपको भी रेलों में बैठना है। यदि आप रेल में नहीं बैठेंगे तो पीछे रह जायेंगे। इन रेलों में हम सब बैठेंगे।

प्रो. राम गोपाल यादव: दोनों राज्य मंत्री आपकी बात लिख रहे हैं।

श्री रामदास आठवले: दोनों राज्य मंत्री हमारे मित्र हैं। इसलिए दोनों राज्य मंत्रियों को भी अधिकार मिलना चाहिए और हमें पैसा मिलना चाहिए।

मेरा आखिरी सुझाव यह है कि हम जो सवाल यहां उठाते हैं, उन पर रेलवे के अधिकारियों को कोई न कोई निर्णय लेने की आवश्यकता है। हम पांच-छः साल से मांग कर रहे थे कि के.के. एक्सप्रैस को कुर्डवाड़ी स्टेशन पर रुकना चाहिए। अभी यह ट्रेन वहां रुक रही है। हमने कुर्डवाड़ी में जाकर बोला था कि यदि यहां यह ट्रेन नहीं रुकेगी तो हम रेल रोको आंदोलन शुरू करेंगे। इसलिए हमारा कहना है कि हम जो सवाल यहां उठाते हैं, उन्हें रेलवे अधिकारियों द्वारा इम्पलीमैन्ट करने की आवश्यकता है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। लेकिन मैं आपका इसलिए भी आभारी हूं, क्योंकि आप मुझे आगे लाये हैं, इसलिए अभी इसके बाद मुझे पीछे करने का प्रयत्न न करें।

[अनुवाद]

श्री बाडिगा रामकृष्णा (मछलीपत्तनम): आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपको आज अपना पहला वक्तव्य देने के लिए अवसर प्रदान करने हेतु धनव्वाद देता हूं।

मैं विशेष रूप से अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित तथा साधारणतया अपने राज्य आंध्र प्रदेश के संबंध में कुछ बिन्दुओं का जिक्र करना चाहता हूं।

रेलवे, जो हमारे देश के यातायात का मुख्य साधन है, सम्पूर्ण देश की जरूरतों को पूरा करने का बहुत बड़ा काम करता है। लेकिन हमें हमारे राज्य में रेल नेटवर्क में कोई बड़ा विकास दिखाई नहीं पड़ता। मुझे आशा है कि रेल मंत्रालय आंध्र प्रदेश राज्य की विशेष कर दक्षिण-मध्य रेल मंडल की उचित मांगों पर विचार करके पूरे प्रयास करते हुए हमारी मांगों को पूरा करेगा।

हमारे देश में रेल यातायात का सबसे किफायती साधन है और सबसे अधिक निर्धन व्यक्ति के लिए एक प्रमुख साधन है। इस तथ्य से इंकार नहीं किया जा सकता है कि हमारा रेल नेटवर्क दुनिया का विशालतम रेल नेटवर्क है। पहले नौ माह अर्थात् अप्रैल से दिसम्बर, 2004 के दौरान रेलवे की आमदनी में 962 करोड़ रुपये तक वृद्धि करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। माल यातायात में भी वृद्धि हुई है।

महोदय, सर्वप्रथम, मछलीपत्तनम से तिरुपति तक एक नई एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने की मांग काफी अरसे से लंबित है। जैसाकि सभी जानते हैं, तिरुपति दक्षिण में सबसे महत्वपूर्ण धार्मिक स्थान है। एक एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने से इस क्षेत्र की जनता के लिए काफी अच्छा होगा क्योंकि उन्हें इस पवित्र पूजास्थल की यात्रा करने हेतु गाड़ियां बदलने या सड़क यातायात का प्रयोग करने में काफी धन खर्च करना पड़ता है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री मेरे इस अनुरोध पर उचित ध्यान देंगे तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता का सहयोग करेंगे।

मछलीपत्तनम से रिपाली तक एक नई रेल लाइन शुरू करना एक अन्य मांग है। यह मांग भी काफी समय से लंबित है तथा मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस अनुरोध पर गम्भीरता से विचार करेंगे क्योंकि इसके संबंध में सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है। सर्वेक्षण के बाद क्या हुआ, इसकी जानकारी नहीं है। यह एक अति महत्वपूर्ण रेल लाइन है क्योंकि यह तटीय क्षेत्र में है तथा कृष्णा नदी के ऊपर से बिछाई जायेगी। यह क्षेत्र प्रायः बाढ़ और चक्रवातों से प्रभावित रहता है। अभी हाल ही में, उस क्षेत्र में बरसात ने तबाही मचाई है तथा हजारों व्यक्तियों को उस क्षेत्र से बाहर भेजना पड़ा था।

जैसाकि, मछलीपत्तनम से रिपाली के बीच एक नई रेल लाइन शुरू करना बहुत आवश्यक है। यह रेल लाइन इन पिछड़े क्षेत्रों के हजारों निर्धन व्यक्तियों के लिए वरदान साबित होगी।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं। विजयवाड़ा से गुडीवाड़ा, गुडीवाड़ा से मछलीपत्तनम-भीमावरम और निडाडावोलू रेल लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण हेतु सर्वेक्षण किये जा चुके हैं तथा इस संबंध में प्रस्ताव रेल मंत्रालय को पहले ही भेजे जा चुके हैं। इन लाइनों पर पर्याप्त रेल यातायात है। लेकिन इन लाइनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण संबंधी कार्यों के कार्यान्वयन हेतु धनराशि आवंटित नहीं की गई है। मैं रेल मंत्रालय द्वारा कृष्णापट्टनम पत्तन से संबंधित कार्य करने का भी अनुरोध करता हूं तथा इसी तरह, वर्ष 2000 में स्वीकृत किये गये एक अन्य महत्वपूर्ण काकीनाडा पत्तन से रेल लाइन जोड़ने का कार्य है, इसकी लम्बाई लगभग 21.5 किलोमीटर है। एक सकारात्मक आरओआर परियोजना पहले ही भेजी जा चुकी है तथा इस परियोजना हेतु तुरन्त बजट आवंटन की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अटकुर गांव के लोग विजयवाड़ा-वाल्टेयर रेल लाइन पर अटकुर गांव में एक रेल फाटक की स्वीकृति या गेट सं. 325 को कहीं ओर ले जाने या उस जगह एक पुल बनाने की स्वीकृति देने की वकालत कर रहे हैं। उसके दोनों तरफ बड़ी संख्या में उच्च विद्यालय और अनाथालय हैं। बिना रेलवे फाटक के रेल लाइन पार करते समय लोग कई बार बड़ी दुर्घटनाओं का शिकार हो जाते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस पर गम्भीरता से विचार करने का अनुरोध करता हूं।

[श्री बाडिगा रामकृष्णा]

मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री को फ्रेट कारीडोर बनाने की उनकी दूरदर्शिता के लिए बधाई देना चाहता हूं। 9260 किलोमीटर लम्बे इस कारीडोर के पूरा होने से रेलवे को और अधिक मालभाड़ा अर्जित करने में मदद मिलेगी। रेलवे को इस कारोडोर को समय में पूरा करने के सभी प्रयास करने चाहिए क्योंकि इससे राजस्व में अधिकाधिक वृद्धि होगी जिससे आम जनता को अधिक लाभ प्राप्त होंगे।

अंतिम प्रश्न यह है कि वर्ष 2005-06 के लिए यात्री सुविधाओं हेतु 220 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। मैं महसूस करता हूं कि देश के विस्तृत क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए रेल नेटवर्क की विशालता के मद्देनजर यह धनराशि काफी नहीं है। प्रमुख और छोटे रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों और प्रतीक्षालयों, बेंचों आदि की कमी है। भारत जैसी उभरती आर्थिक शक्ति के लिए स्टेशनों का विकास पूर्वापेक्षित है। धनराशि की कमी का बहाना बनाकर यात्रियों को सुविधाओं से वंचित नहीं किया जा सकता है। धनराशि जुटाई जानी चाहिए। ये सुविधाएं मूल प्रकृति की हैं। अतः हम इन सुविधाओं को नजरअंदाज नहीं कर सकते। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री इस पर मेरे विचार से सहमत होंगे।

महोदय, इस विषय पर विचार व्यक्त करते समय मैं यह बताना चाहता हूं कि मुझे यह जानकारी प्राप्त हुई है कि दक्षिण मध्य रेलवे में यात्री सुविधाएं के प्रदान किये जाने हेतु स्वीकृत धनराशियों में भारी कटौती की गई है। यदि ऐसी बात है तो रेलवे यात्री सुविधाओं में कैसे सुधार ला सकता है? मैं माननीय मंत्री से यह आश्वस्त करने का अनुरोध करता हूं कि वे दक्षिण मध्य रेलवे जोन में यात्री सुविधाएं प्रदान करने हेतु धनराशियों में भारी वृद्धि करेंगे ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री बाडिगा रामकृष्णाः महोदय, चूंकि समय कम है, मैं अपनी बात संक्षेप में कहूंगा।

महोदय, प्रायः सर्वेक्षण करा लिये जाते हैं, लेकिन उनमें से कोई भी कार्यान्वित नहीं हो पाता है। मेरा आपसे यही अनुरोध है कि लोगों की जरूरतों और कुछ स्थानों पर लोगों की सहायता के लिए दी जा सकने वाली सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए किये गये सर्वेक्षणों को कार्यान्वित भी किया जाए। यह भी मेरा एक अनुरोध है।

अन्ततः मैं यह कहना चाहता हूं कि मेरे राज्य में बड़ी संख्या में पिछड़े क्षेत्र हैं। इन क्षेत्रों और मांगों को देखते हुए आवंटित धनराशि अपर्याप्त है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः कृपया सहयोग कीजिए।

श्री बाडिगा रामकृष्णाः महोदय, केवल एक मिनट का समय दीजिए। माननीय मंत्री, जो समाज के गरीब और उपेक्षित वर्गों की सहायता करना चाहते हैं, को आंध्र प्रदेश में रेल नेटवर्क का दायरा बढ़ाना चाहिए। हम, आंध्र प्रदेश के लोग, माननीय रेल मंत्री से आंध्र प्रदेश के लोगों के साथ पूर्व में किये गये और हाल ही में नई रेल लाइनें शुरू कराकर तथा नई रेलगाड़ियां शुरू कराकर तथा आंध्र प्रदेश में कई और रेलगाड़ियों हेतु सर्वेक्षण कराकर न्याय करने के आश्वासन को सुनिश्चित करने हेतु अनुरोध करते हैं। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री विजय कृष्ण** (बाढ़): सभापति महोदय, दानापुर मंडल के मामले से रेल मंत्री महोदय कृपया निम्न बातों पर ध्यान देना चाहेंगे। पूर्व मध्य रेलवे के बक्सर से मोकामा के बीच (दानापुर मंडल) नयी सवारी गाड़ी दैनिक यात्रियों की कठिनाई को देखते हुए चलायी जाये।

मोकामा, बाढ़, बख्तियारपुर उथकल गोला, पंडारक, फतुहा स्टेशनों पर विश्रामालय, रेल सुरक्षा बल आवास अन्य नागरिक सुविधाएं बढ़ायी जायें। स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण किया जाये।

बाढ़ रेलवे स्टेशन के निकट एनएच 30ए तथा बाढ़ सरमेरा सम्पर्कपथ रेल पर सड़क रेलपार पुल का निर्माण कराया जाये।

इस्लामपुर से मानपुर होते बोधगया तक रेल लाइन का विस्तारीकरण किया जाये। लेमुमाबाद, औरा, मंझौली, जयप्रकाश नगर, कन्हाइपुर हाल्ट स्टेशनों, (दानापुर मंडल) को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाये।

दानापुर मंडल अंतर्गत हथिदट से पूरब भरौची ग्राम, जयप्रकाश नगर स्टेशन से पश्चिम गंज पर एवं सवनीमा तथा बाढ़ स्टेशन से सटे पूरब बुढ़लीयक ग्राम में नया रेल गुमटी का निर्माण कराया जाये ताकि दुर्घटना से बचा जा सके।

दानापुर मंडल अंतर्गत बाढ़ पंडारक रेलवे स्टेशन के बीच पंडारक से एनटीपीसी बाढ़ के कोयला एंव अन्य सामग्री ले जाने आने के लिए रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है, इसे किसानों, आमजन के हित में तथा सुविधा को देखते हुए लेमुमाबाद स्टेशन जो नजदीक है, से एनटीपीसी के लिए रेल लाइन बिछायी जाये।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

दानापुर मंडल अंतर्गत पटना से क्वील जंक्शन के बीच सैकड़ों रेल पुल जो जीर्णशीर्ण हो गये हैं, शीघ्र नवनिर्माण करा दिया जाये।

जनसाधारण एक्सप्रेस जो पटना दिल्ली के बीच चलती है, को मोकामा से दिल्ली के बीच चलायी जाये।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री ए. रविन्द्रन।

कृपया तीन मिनट के अंदर अपनी बात समाप्त कीजिए। क्योंकि अभी 15 वक्ता और हैं। अन्यथा मैं दस बजे के बाद भी इसे जारी रखूंगा।

***श्री रविचन्द्रन सिप्पीपाराई:** माननीय सभापति महोदय, रेलवे के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों 2005-2006 पर इस महत्वपूर्ण सभा में बोलने और अपनी पार्टी मारुमलार्ची द्रविड़ मुनेत्र कजगम की ओर से अपना समर्थन देने का अवसर देने के लिए मैं अध्यक्ष पीठ को धन्यवाद देता हूं।

विश्व में तीसरी सबसे बड़ी रेल प्रणाली भारतीय रेल में प्रतिदिन 600 मिलियन मी. टन माल और लगभग 1 करोड़ का परिवहन तथा 40 लाख यात्रियों की आवाजाही होती है। श्री लालू और श्री वेलु के दक्ष नेतृत्व में रेलवे अब प्रभावी ढंग से कार्य कर रहा है।

दक्षिण रेलवे, जिसके सेवा दायरे में तमिलनाडु आता है, संपूर्ण भारत में अन्य रेलवे की अपेक्षा कहीं अधिक महत्वपूर्ण सेवा प्रदान करता है। वे अपनी परियोजनाएं और योजनाएं रिकार्ड समय में पूरी कर रहे हैं और ऐसे प्रत्येक अवसर पर उनकी कार्य क्षमता में इजाफा हुआ है। मायावरम-कुम्बकोणम, मदुरै-मनमंदुरै, तिरुवरूर-तंजौर आमान परिवर्तन संबंधी निर्माण कार्य 90 दिनों के अंदर पूरा कर लिया गया था। इसने चेन्नै और डिण्डीगुल के बीच ट्रैक के सुदृढ़ीकरण का काम भी 90 दिन के अंदर पूरा कर लिया था ताकि रेलवे तेज रफ्तार की गाड़ियों को 110 कि.मी. प्रति घण्टा की रफ्तार से चला सके। लेकिन ऐसे बेहतर कार्य-निष्पादन और राजस्व अर्जक को इसी परिमाण में इसका फल नहीं मिला है। दुर्भाग्यवश, हमारे तमिलनाडु के साथ अन्यायपूर्ण व्यवहार होता है और अक्सर इसकी उपेक्षा की जाती है। तमिलनाडु को निरंतर हाशिए पर डाला जाता रहा है। यदि आप समस्त भारत का औसत लें, तो केवल 20 प्रतिशत को ही बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना है। लेकिन तमिलनाडु में कुल 4200 कि.मी. रेललाइन से 1700 कि.मी. रेल लाइन अब भी मीटर गेज है। तमिलनाडु में 40 प्रतिशत रेल लाइनों का आमान परिवर्तन अभी किया जाना है। यद्यपि तमिलनाडु सरकार ने सत्ता पक्ष के सभी 40 सदस्यों को आश्वासन दिया है लेकिन इस दुविधा में है कि हम अपनी जायज मांगों को बार-बार उठाएं या नहीं और इसी बात का जनता ने भी प्रेस में उल्लेख किया है। तमिलनाडु अखिल भारतीय औसत की तुलना में हमेशा पिछड़ा रहा है। चाहे वह आमान परिवर्तन हो, विद्युतीकरण हो या लाइनों का दोहरीकरण। समस्त भारत में लगभग 27% रेल लाइनों का विद्युतीकरण हो चुका है, लेकिन तमिलनाडु को एक झटके से पीछे छोड़ दिया गया। मैं बताना चाहता हूं कि यहां बिना टिकट यात्रा बहुत कम है और लगभग सभी रेलयात्री टिकट खरीद कर यात्रा करते हैं। बेहतर राजस्व अर्जन के बावजूद तमिलनाडु में अभी भी केवल 24 प्रतिशत रेल लाइनों का विद्युतीकरण हुआ है। विल्लुपुरम से कन्याकुमारी तक महत्वपूर्ण रेलमार्ग है, जहां से 18 प्रतिशत की दर से वसूली होती है। लेकिन उस महत्वपूर्ण भाग का विद्युतीकरण अभी शुरू होना है। कुछ समाचार-पत्रों ने यह खबर छापी है कि केवल विल्लुपुरम और त्रिचिरापल्ली के बीच ही विद्युतीकरण किया जाएगा। अतः मैं रेल मंत्रालय से विल्लुपुरम और कन्याकुमारी के बीच के संपूर्ण रेल मार्ग के विद्युतीकरण को पूरे जोर से करने का आग्रह करता हूं, क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण मार्ग है।

जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र शिवकाशी का संबंध है, विरुद्धनगर से मनमदुरै बरास्ता अरुप्पुक्कोट्टै आमान परिवर्तन अभी किया जाना है। मैं आपसे यह कार्य शीघ्रातिशीघ्र शुरू करने का आग्रह करता हूं।

विरुद्धनगर-तेनकाशी और मदुरै-मण्डप मण्डल में बड़ी लाइन है, लेकिन उनके बीच का 65 कि.मी. हिस्सा मीटर लाइन है। इससे वहां के लोगों को बेहतर परिवहन सुविधा के अभाव में काफी कठिनाई होती है। इस अपूर्ण हिस्से के आमान परिवर्तन को पूरा करने में महज 95 करोड़ रुपये की लागत आएगी। अतः मैं आपसे इसे यथाशीघ्र पूरा करने का आग्रह करता हूं। मैं रेल मंत्री से इसे पूरा करने के लिए उचित ध्यान देने का आग्रह करता हूं।

हमारे नेता वैको के अनुरोध पर, 250 करोड़ रुपये की लागत से विरुद्धनगर-तेनकाशी रेल लाइन बिछाई गई थी। लेकिन इसका उपयोग अधिक नहीं हो रहा है। एक ही रेलगाड़ी सप्ताह में दो बार जाती है और इसकी बारम्बारता को बढ़ाने की आवश्यकता है। इस रेलमार्ग पर इसे दैनिक रेलगाड़ी के रूप में चलाया जाना चाहिए। पोढ़ीगाई एक्सप्रेस दैनिक रेलगाड़ी बना दिया जाना चाहिए। मैं आपसे यह भी अनुरोध करता हूं कि पोढ़ीगाई एक्सप्रेस को तिरुथंगल में रोका जाए। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने राजापलायम में एक घोषणा की थी और वहां की जनता को यह आश्वासन दिया था कि वहां एक सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जाएगा। लेकिन एक वर्ष के बाद भी यह पुल पूरा नहीं हुआ है। मैं उनका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं। तमिलनाडु के लिए इस वर्ष किसी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं की गई है।

---

*मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

[श्री रविचन्द्रन सिप्पीपाराई]

'विलेज ऑन व्हील्स' नामक भारत दर्शन रेलगाड़ी मदुरै से पिछले एक वर्ष स चल रही है। बिल्कुल शुरुआती पहले दिन से सभी 504 सीटें हमेशा भरी जाती हैं। यह रिकार्ड है कि साल भर यह रेलगाड़ी शत-प्रतिशत भरी होती है। अत: आपको वहां से ऐसी और रेलगाड़ियां चलाने की बात पर विचार करना चाहिए।

रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): माननीय सभापति महोदय, रेलवे के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगों के संबंध में मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

यूपीए सरकार ने महत्वपूर्ण योजनाएं बनाई है और ये सभी योजनाएं पूर्णत: हवाई कल्पनाएं हैं। मैं राजस्थान से हूं। मैं आपका ध्यान अपने राज्य, विशेष रूप से राजस्थान में हदोवी क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। भूतपूर्व रेल मंत्री नीतीश जी और सभा में भूतपूर्व सदस्य के कार्यकाल के दौरान-वर्तमान में वह राजस्थान की मुख्यमंत्री हैं- रामगंज मंडी-भोपाल रेल लाइन के निर्माण के लिए उन्होंने साथ-साथ काम किया था। नीतीश जी ने अपने कार्यकाल के दौरान पहले साल के लिए लगभग 27 करोड़ रुपये निर्माण कोष को स्वीकृति दी थी। जब हमारे वर्तमान मंत्री लालू जी सत्ता में आए, उन्होंने हमें सिर्फ 15 करोड़ रुपये ही दिए। इसलिए, मैं लालू जी से आग्रह करता हूं कि वह एशिया की सबसे बड़ी मण्डियों में से एक रामगंज मण्डी और भोपाल के बीच अपने उत्पाद को बेचने के लिए कृषि उत्पादकों की सहायता के लिए आम आदमी की सहायता करें।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि इस रेल लाइन की कुल लागत 700 करोड़ रुपये है, जिसमें से हमारे पास 27 करोड़ रुपये और 15 करोड़ रुपये की मामूली धनराशि है। कोटा, बाड़ा और गुना की नई लाइनों का विद्युतीकरण अभी तक लंबित है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस तरफ ध्यान देने का और कोटा, बाड़ा और गुना के बीच रेल संपर्क स्थापित कर हमें बेहतर विकल्प देने का आग्रह करता हूं।

माननीय मंत्री महोदय ने 'भारत निर्माण का उल्लेख किया है। केन्द्र और राज्यों के बीच कृषि संपर्क मुहैया कराने के लिए हम रेल लाइनों के मध्य विशेष रूप से उत्पादन क्षेत्रों से बाजारों तक, संपर्क बनाने की आवश्यकता है जिससे किसान लाभान्वित हो सकें। भवानी मण्डी और चौमेला में जयपुर-बंगलौर एक्सप्रेस को रोकने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। जबकि मंत्री महोदय यहां उपस्थित हैं, तो मैं यह आग्रह करता हूं कि धौलपुर, समरथुरा और गंगापुर संपर्क बनाया जाए। लालू जी ने कहा ही है,

[हिन्दी]

"मैं सिर्फ हंगामा करने नहीं आया हूं। मैं संसद में काम करने आया हूं।"

[अनुवाद]

मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं जो यहां लोगों के लिए काम करने के लिए इस महत्वपूर्ण सभा में बैठे हैं। आपने अपनी मांगों में यह उल्लेख किया है कि आपके ऋणों के पुन: भुगतान की राशि 18 करोड़ रुपये के करीब है। आपको बाकी राजस्व की आवश्यकता है, और जिसके लिए आप संसद की सहमति लेने के लिए आए हैं। अत: आपकी प्रचालन लागत और मरम्मत लागत काफी अधिक है। हमें राजस्व में वृद्धि के लिए प्रचालन लागत को सुकर बनाने की आवश्यकता है ताकि हमारे हदोती जैसे अन्य क्षेत्र रेल लाइनें बनाने के लिए धनराशि प्राप्त कर सकें। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमें नागड़ा-कोटा शटल रेलगाड़ी की आवश्यकता है।

सभापति महोदय: आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री दुष्यंत सिंह: मैं बात समाप्त ही कर रहा हूं। महोदय, मैंने मंत्री महोदय से कई मौकों पर अनुरोध किया है। आपने अपने अनुदानों में कर्मचारियों और कल्याण कोष हेतु केवल 14,231 रुपये कहा है। कर्मचारी ही रेलवे को बनाते या बिगाड़ते हैं। वह कठिन परिश्रम करते हैं और खून-पसीना बहाते हैं। हमें कर्मचारियों के साथ काम करने की आवश्यकता है। हमें उनके लिए उचित सुविधाएं जुटानी है। माल की शक्ल में आपके पास विशाल परिसंपत्तियों हैं। माल आपके धन जुटाने के उद्यम हैं। हमें धनराशि की वसूली चाहिए और इसे केन्द्रों को भेजना है जहां हम अपनी रेल लाइनें बना सके। मैं पुन: आपसे हमारी सहायता करने का आग्रह करता हूं।

रेलवे डीजल ईंधन इस्तेमाल करता है। राजस्थान में हमारे हदोती क्षेत्र में जत्रोपा के बागान है। हम आपसे जैव-डीजल लेने का आग्रह करते हैं और आप इसे रेलों में ईंधन के रूप में इस्तेमाल करें। मैं यह कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं कि हमें वे अन्य रेल लाइनें भी चाहिए, जिनके बारे में आपने कहा था। आपने हमें आमान परिवर्तन के बाद ही रेल लाइनें दी हैं। राजस्थान भारत का सबसे बड़ा राज्य है। आपको इसकी ओर भावी संभावना के रूप में देखने की जरूरत हैं जहां आपको लोगों के बीच संपर्क करना है और यह संपर्क दिल और स्नेह से करना है। आप अपने आइडिया से खिलवाड़ कर रहे हैं क्योंकि आपके पास न तो दिल है और न प्यार। आपको मांगों पर पुन: विचार करना चाहिए और भारत की जनता के लिए काम करना चाहिए।

[हिन्दी]

*श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव** (झंझारपुर): महोदय, मैं लोक सभा में रेल के अनुदान मांगों पर अपनी बात रखना चाहता हूं।

आज रेल भाड़ा नहीं बढ़ा जिससे आम लोगों पर भाड़े का बोझ नहीं बढ़ा है। यह आम जनों के लिए राहत है। इसके बावजूद रेल के राजस्व में अप्रत्याशित वृद्धि हुई है। यह आज रहस्य का विषय है। रेल भारतीय जीवन की जीवन रेखा के रूप में है।

मैं आज उत्तर बिहार जो भारत-नेपाल सीमावर्ती जिले खासकर मधुबनी, दरभंगा, समस्तीपुर, सीतामढ़ी, मोतिहारी, पूर्व चम्पारण, पश्चिमी चम्पारण, सुपौल सहरसा आदि जिलों के आम जनों को गतिमान बनाने हेतु कुछ लंबित मांगें हैं। इन चिरलंबित मांगों की पूर्ति शीघ्र होनी चाहिए। जैसे जयनगर-नरकटियागंज बड़ी रेल लाइन हेतु आमान परिवर्तन कार्य जो अधूरा है, उसके लिए शीघ्र धनराशि उपलब्ध कराकर कार्य पूरा कराया जाये।

निर्मली-भपटियाही-सरायगढ़-रेलखंड को रेल पुल तथा नई रेल लाइन से जोड़ने हेतु युद्ध स्तर पर कार्य कराया जाये। यह परियोजना कार्याधीन है। झंझारपुर से लौकहा छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने हेतु आवश्यक पहले की जाये। साथ ही जयनगर-लदनियों-लौकहा-लौकही-निर्मली तक नई रेल लाइन बनायी जाये। सकटी-हसनपुर रेल लाइन कार्य की धीमी गति को तेज कराया जाये। चिकना फ्लैग स्टेशन को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाये।

पिरोजगढ़ में नया रेलवे हाल्ट का निर्माण कराया जाये। मंगरपट्टी में नया रेलवे हाल्ट का निर्माण कराया जाये। घोघाडीहा रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण के साथ-साथ स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत कराया जाये तथा जयनगर रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण एवं कम्प्यूटरीकरण किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूं।

[अनुवाद]

*श्री चेंगरा सुरेन्द्रन** (अडूर): आदरणीय सभापति महोदय, केरल भारत का एक तटवर्ती राज्य है। यह अपने प्राकृतिक भूदृश्य और हरे-भरे परिदृश्य के लिए प्रसिद्ध है। यह राज्य प्राकृतिक सौंदर्य से भरपूर है। प्रत्येक वर्ष कई मिलियन राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक भारत के इस भाग का दौरा करते हैं पर यह अत्यन्त निराशाजनक है कि केरल में उचित रेलवे नेटवर्क नहीं है और इसके दूरवर्ती क्षेत्र रेल लाइन से जुड़े हुए नहीं हैं। अतः केरल में एक पृथक रेल जोन की स्थापना करने की तत्काल आवश्यकता है और इसका मुख्यालय त्रिवेन्द्रम में बनाया जाना चाहिए। केरल में यह पृथक रेलवे जोन बनने से केरल में रेलवे गतिविधियों में वृद्धि होगी और केरल को रेल लाइन से उचित ढंग से जोड़ा जा सकेगा-एक चिन्नामूर से तिरुवनन्तपुरम होकर बरास्ता कोट्टाकारा और दूसरी कयाकुलम से त्रिवेन्द्रम से होकर अडूर और कोट्टाकारा। केरल के मध्य भाग में रहने वाले लोगों के लिए यह दो रेल लाइनें अत्यंत महत्वपूर्ण है। ये लाइनें सबरीमाला मन्दिर से जोड़ेंगी जो दक्षिण भारत का अत्यन्त प्रसिद्ध तीर्थस्थल हैं। प्रत्येक वर्ष नवम्बर से जनवरी तक भारत में विभिन्न भागों से करोड़ों लोग इस मन्दिर में आते है। अतः इस रेल नेटवर्क से जोड़ने की तत्काल आवश्यकता है।

महोदय, केरल में कोल्लम-चेनगोट्टा रेल लाइन हैं। यह एक मीटर रेल लाइन है जिसे बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किया जा रहा है। इस रेल लाइन को परिवर्तित करने का कार्य पिछले वर्ष तक पूरा हो जाना चाहिए था परंतु इसमें विलम्ब किया जा रहा है। अतः मेरा यह अनुरोध है कि इस लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य इस वित्तीय वर्ष के भीतर ही पूरा हो जाना चाहिए। निधियों की कमी के कारण इसमें विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए। मेरा सरकार से यह आग्रह है कि इस उद्देश्य हेतु पर्याप्त निधियां दी जाएं। कोल्लम-चेनगोट्टा रेल लाइन पर एक रेलवे जंक्शन कोट्टाकारा है। यह भी अत्यन्त महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। इस रेलवे स्टेशन में सुधार की आवश्यकता है क्योंकि प्रत्येक वर्ष हजारों श्रद्धालु कोट्टाकारा के गणपति मन्दिर आते हैं। मेरा यह अनुरोध है कि सरकार कोट्टाकारा रेलवे स्टेशन में सुधार हेतु अधिक निधियों की मंजूरी दे। कोट्टाकारा के बाहरी भाग में येजुकोन में एक विराम स्टेशन है परन्तु यह जंक्शन से काफी दूर है। अतः यात्रियों की सुविधा हेतु इसे येजुकोन जंक्शन में स्थानान्तरित किया जा सकता है। कोल्लम-चेनगोट्टा रेल लाइन पर अतिरिक्त रेल चलाने की आवश्यकता है ताकि रेलों में भीड़ को कम किया जा सके। अडूर निर्वाचन क्षेत्र में जदयुपारा और थेनमाला पारिस्थितिकी पर्यटन के दो मुख्य केन्द्र हैं। उन्हें रेल नेटवर्क से जोड़ा जाना चाहिए ताकि रेल से आने वाले पर्यटकों को सुविधा हो।

महोदय, दिल्ली और त्रिवेन्द्रम के बीच चलने वाली रेलें भी हमेशा भरी रहती है। अतः मेरा यह सुझाव है कि दिल्ली और केरल के बीच कुछ अतिरिक्त रेलें चलाई जाएं। इसी प्रकार, बंगलौर-त्रिवेन्द्रम और मदुरई-त्रिवेन्द्रम के बीच कुछ अधिक रेलों की आवश्यकता है। मदुरई-त्रिवेन्द्रम रेलों को कोट्टाकारा से जोड़ा जाना चाहिए। धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देने और इसकी सुविधा हेतु मदुरई के प्रसिद्ध मीनाक्षी मंदिर को कोट्टाकारा के गणपति

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री चेंगरा सुरेन्द्रन]

मंदिर से जोड़ा जा सकता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह केरल को जाने वाली एक्सप्रेस रेलों और अन्य रेलों में खानपान सुविधाओं में सुधार करे। यदि केरल में अच्छा रेल नेटवर्क स्थापित किया जाता है तो केरल में पर्यटन को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी। विकसित पर्यटन उद्योग से राज्य में बेरोजगारी की समस्या में कमी आएगी। अतः मेरा विनम्र अनुरोध है कि सरकार को इन मांगों पर ध्यान देना चाहिए और इन्हें पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे अनुदान की अनुपूरक मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, हम लोग हिन्दुस्तान में जो 70 हजार किलोमीटर से ज्यादा लम्बी रेल लाइनों और 60 हजार से ज्यादा छोटे-बड़े रेलवे स्टेशनों का जो जाल फैला हुआ है, उसके बारे में हम यहां चर्चा कर रहे हैं।

रात्रि 8.00 बजे

तमाम सम्मानित सदस्यों ने कहा कि हमारे राज्य की उपेक्षा हो रही है। मैं तो कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश भारत का हृदय प्रदेश है और जब तक उत्तर प्रदेश का विकास नहीं होगा, तब तक पूरे भारत का विकास नहीं हो सकता। सौभाग्य है कि देश के ज्यादातर रेल मंत्री बिहार से ही हुए हैं, लेकिन जब बिहार के सम्मानित सदस्य यहां अपना रोना रोते हैं, तो बड़ा अजीब सा लगता है। मेरे ख्याल से तमाम सारी बातें हुई हैं, मैं उन पर नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन कुछ झुकाव के तौर पर अपनी बात कहना चाहूंगा।

जिस प्रकार से खान-पान सेवाओं के लिए बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को आमंत्रित किया जा रहा है, यह बड़े दुर्भाग्य की बात है। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इससे अपने जो गरीब हैं, खासकर आप देखिये कि स्टेशनों पर अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग के गरीब लोग ठेले पर खाना, पूड़ी-सब्जी और चाय, यह सब रखते हैं, अगर उनको आप वहां से बाहर कर देंगे तो बहुत बड़ी बेरोजगारी की समस्या आयेगी। इसलिए मैं चाहूंगा कि बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को आमंत्रित न किया जाये।

दूसरी बात सड़क संरचना कार्यों के लिए केन्द्रीय सड़क निधि की एक योजना आपने बनाई है। आज किसी भी रेलवे स्टेशन की मुख्य सड़क आप देख लीजिए, उसका बड़ी जर्जर हालत है। उसके समक्ष आपकी जो कालोनियां हैं, जहां पर कुछ आफिसर्स रहते हैं, उनकी सड़कों की हालत भी बड़ी खराब है। उन सड़कों को भी सुधारने की जरूरत है। मुख्यतः हम लोग देखते हैं, जब किसी अच्छी एक्सप्रैस ट्रेन से आवागमन करते हैं, तो कभी-कभी आउटर पर या पहले गाड़ी खड़ी हो गई या बिफोर टाइम आ गई तो बहुत से स्टेशन ऐसे दिखाई पड़ते हैं, जहां पर ज्यादातर अंधेरा रहता है और अगर आपको स्वच्छ पेयजल की जरूरत पड़ेगी तो आपको अच्छा पानी भी नहीं मिल पाएगा। इसलिए आज जरूरत इस बात की है, जैसा अभी सम्मानित नेता आदरणीय प्रो. रामगोपाल जी ने कहा कि बहुतेरे जो अच्छे स्टेशन हैं, वहां को जो वेटिंग रूम्स हैं, चाहे फर्स्ट क्लास या सैकिण्ड क्लास के हों, उनकी हालत बहुत खराब है। उनको भी सुधारने की जरूरत है।

50 फूड प्लाजा आपने शुरू करने की घोषणा की है। मैं चाहूंगा कि उसमें कम से कम शैड्यूल्ड कास्ट्स, शैड्यूल्ड ट्राइब्स और पिछड़े वर्ग के लोगों को भी मौका दीजिए ताकि वे फूड प्लाजा खोलकर अपना रोजगार शुरू कर सकें। 150वां वर्ष मनाने के लिए 2002-2003 में यात्री सुविधा वर्ष मनाने की हमने घोषणा की थी। आज अन्तरात्मा से अगर हम सोचें कि हमने यात्रियों के लिए कितनी सुविधा दी है तो मेरे ख्याल से बहुत ज्यादा अच्छा रिजल्ट सामने नहीं आता है। मैं चाहूंगा कि इस ओर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

दूसरी बात, मैं अपने क्षेत्र के 2-3 सुझाव देकर बैठ जाऊंगा।

सभापति महोदयः आप विस्तार से मत बोलिये, सुझाव दे दीजिए।

[अनुवाद]

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): महोदय, आपको उन्हें अपना भाषण सभा पटल पर रखने के लिए कहना चाहिए।

सभापति महोदयः मैं माननीय सदस्य से पहले ही तीन बार अनुरोध कर चुका हूं।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमारः अभी मुझे तीन मिनट कहां हुए हैं। उत्तर रेलवे ने खाद्यान्न लदान से 188 करोड़ रुपये कमाये हैं, मैं माननीय मंत्री जी और इसके लिए सरकार को बहुत विशेष धन्यवाद देना चाहूंगा कि इस पैसे का सदुपयोग रेलवे में संरक्षण और विकास में करें तो यह ज्यादा लाभप्रद होगा।

चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं 2-3 सुझाव देकर बैठ जाना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश में हमारे निर्वाचन क्षेत्र में एक जगह

जनपद कौशाम्बी है, वहां पर श्रम विकास योजना के अंतर्गत हमने लगभग 12 करोड़ रुपये स्वीकृत करा लिए हैं। योजना आयोग से भी वह मंजूर हो चुका है। पिछली बार भी मैंने आपको लिखकर दिया था कि रेलवे के ऊपर जो फ्लोर बनता है, उसकी मंजूरी आप दे दीजिए और उसमें कुछ धन दीजिए। बाकी नीचे के जो रास्ते हैं, उन्हें श्रम विकास योजना से करा दिया जायेगा।

मेरी दूसरी मांग यह है कि नवसृजित जनपद कौशाम्बी है, जो वहां का मुख्य स्टेशन है, मैं चाहूंगा कि वहां पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाये। देश-विदेश से लोग वहां आते हैं। कौशाम्बी धार्मिक स्तर पर एक बहुत बड़ा पर्यटन स्थल भी है। वह राजा उदयन की राजधानी है, गौतम बुद्ध ने वहां पर 9.5 वर्ष वास किया था, वहां एक बड़ा मंदिर भी है, इसलिए उस स्टेशन के रख-रखाव और सौन्दर्यीकरण की भी आवश्यकता है। दूसरी बात, अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव हरवारे स्टेशन पर होना चाहिए।

मैं बस एक सुझाव देकर अपनी बात खत्म कर रहा हूं। हमारे एक सम्मानित सदस्य बैठे हैं, इन्होंने मांग की थी कि गोरखपुर से लखनऊ लाइन, जो हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी है, उसका दोहरीकरण करके इलैक्ट्रीफिकेशन कराया जाये। मैं भी चाहता हूं कि लखनऊ से गोरखपुर और गोरखपुर से लखनऊ ट्रैक का दोहरीकरण करके उसे इलैक्ट्रीफाई किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ, चूंकि आपने मुझे कुछ बोलने का मौका दिया है, मैं आपका विशेष आभार व्यक्त करते हुए बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुपूरक मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। मैं अपनी बात की शुरूआत माननीय मंत्री जी द्वारा कही पंक्तियों से करना चाहूंगा जो उन्होंने 2005-06 के रेल बजट के समय कही थीं-

"जीवन के हर पथ पर माली पुष्प नहीं बिखराता है,
प्रगति का पथ अक्सर पथरीला ही होता है।
पा ही लेंगे आखिर मंजिल राहों के मोहताज नहीं,
साथ हो उम्मीदों का कल होगा वही जो आज नहीं।"

इन पंक्तियों पर माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री और इनका रेल विभाग इस देश के समक्ष खरा उतरा है, इसमें कोई दो राय नहीं है। जहां तक इस रेल मंत्रालय का प्रश्न है, पहली बार करीब 8 हजार करोड़ रुपयों का फायदा रेलवे को हुआ, जिसे देश की प्रगति और आर्थिक सहयोग में दिया है। यह बड़े हर्ष और गर्व की बात है। उन्होंने कहा कि वे इस देश को, इस रेल को और अधिक प्रगति पर ले जाने का प्रयास करेंगे। इसके अलावा उन्होंने रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार को रोका है। इसके अलावा कई योजनाएं उन्होंने देशवासियों को प्रदान की हैं, वह विशेष तौर से सराहनीय हैं। उन्होंने कभी रेल किरायों और माल भाड़े में बढ़ोत्तरी नहीं की, इसके बावजूद रेलवे को प्रगति का पथ प्रदान किया है, इससे पहले यह कभी नहीं हो पाया था। किसानों के पक्ष में उन्होंने विशेष यात्रा ट्रेनें चला कर देश के लोगों के लिए अच्छा काम किया है। जो लोग देहात में रहते हैं, किसान हैं, गरीब हैं, उनके देश भ्रमण के लिए रेलें प्रदान करवाई हैं। भारत दर्शन कराने के लिए भी रेल सुविधा प्रदान की है। छात्रों और छात्राओं को साक्षात्कार में जाने के लिए किराए में पूर्ण राहत प्रदान की है। यहां तक कि जो स्टेशन पर कुली हमारा सामान सिर पर ढोते हैं, उन्होंने प्रथम बार उनके लिए यह विचार दिया कि उनका कार्यकाल पूरा होने पर उनकी भी पेंशन के रूप में आर्थिक सहयोग प्रदान किया जाएगा और उनकी विधवाओं को भी पेंशन दी जाएगी। यह एक विशेष सराहनीय कदम है। माननीय मंत्री जी ने असाध्य बीमारियों में मरीज को लाने ले जाने के लिए मुफ्त और उनके साथ जाने वाले कम्पेनीयन को मुफ्त यात्रा करने की भी सुविधा प्रदान की है। यह भी एक बहुत सराहनीय कदम है।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): आपने छात्र और छात्राओं को मुफ्त यात्रा सुविधा का जिक्र नहीं किया है।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह: माननीय मंत्री जी ने ध्यान आकर्षित किया है। मैं इस बात को पहले भी बोल चुका हूं, लेकिन दोबारा मंत्री जी के आग्रह पर कहना चाहता हूं कि बेरोजगार युवक-युवतियां हैं, उनको भारत में कहीं भी साक्षात्कार के लिए आने-जाने के लिए मुफ्त यात्रा का प्रावधान किया है। इसके अलावा असाध्य बीमारियों, भगवान न करे यदि उस व्यक्ति की मृत्यु होती है तो पार्थिव शरीर एवं उसके साथ परिवार वालों को घर आने के लिए मुफ्त यात्रा का प्रावधान किया है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात है। मैं अपनी ओर से और अपने देशवासियों की ओर से माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं।

समय की कमी है। मैं कुछ समस्याओं की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। मैं पिछले शनिवार कोटा गया था। राजधानी एक बहुत अच्छी ट्रेन है जो अपना विशेष अस्तित्व रखती है। यहां रेलवे के सम्मानित अधिकारी भी बैठे हुए हैं। मैं कहना चाहता हूं कि फर्स्ट एसी में बहुत ज्यादा मक्खियां और काकरोच थे। उसकी व्यवस्था को ठीक करना चाहिए। मैंने बुलाकर कहा भी था। जो सूप लाया गया, उसमें भी कई मक्खियां मरी हुई थीं। जब राजधानी

[कुंवर मानवेन्द्र सिंह]

जैसी ट्रेन में इस तरह होगा, तो यह सोचने वाली बात है। हमें उसकी व्यवस्था को सुधारने की आवश्यकता है। अन्य ट्रेनों में भी सुधार की आवश्यकता है।

इसके अलावा मेरी एक बहुत पुरानी मांग है। मैं मथुरा का प्रतिनिधित्व कई बार कर चुका हूं, आज भी कर रहा हूं। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि ब्रिटिश काल से कोलकाता के लिए केवल एक तूफान मेल चलती है। मैंने इसके बारे में निरंतर मांग की है। मैं पुन: आग्रह करता हूं कि मथुरा को कोलकाता से किसी अन्य ट्रेन से जोड़ने की आवश्यकता है, क्योंकि मथुरा भगवान राधा-कृष्ण की जन्मस्थली है और वहां करोड़ों यात्री आते हैं। वहां के स्टेशन को अपग्रेड किया जाए, सुन्दर बनाया जाए, वहां की ट्रेनों को रोका जाए और वहां जो तीर्थ यात्री आते हैं, उनकी सुविधा की व्यवस्था करवाई जाए। *...(व्यवधान)*

जैसे माननीय मंत्री जी कह रहे हैं, वे तो भगवान कृष्ण के खानदान के हैं। उनका भी कर्त्तव्य है कि वे मथुरा के बारे में विशेष ध्यान दें। मैं अपने क्षेत्र मथुरा की समस्याएं कई बार रख चुका हूं। मंत्री जी से फिर मिलकर उन समस्याओं को रखूंगा।

मैं भगवान कृष्ण की जन्मस्थली से आता हूं और माननीय मंत्री जी भी भगवान कृष्ण के वंशज हैं। इसलिए इन पंक्तियों से अपना वक्तव्य समाप्त करना चाहूंगा-

मेरी भव बाधा हरो, राधा नागरी सोई,
जा तन की छाईं परे, श्याम हरित दुति होए।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, यह बहस आठ बजे तक होनी थी। अब इसे खत्म करवा दीजिए और मंत्री जी को बोलने दीजिए। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: सभी माननीय सदस्यों को काफी बार कहा है कि आप अपना भाषण टेबल पर रख दीजिए, लेकिन सब माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

श्री रामजीलाल सुमन: सभापति महोदय, जब एक व्यवस्था सुनिश्चित हो गई कि अपना भाषण टेबल पर रख देंगे, उसे पढ़ा हुआ मान लिया जाएगा। मैं नहीं समझता कि इसके बाद भी कोई समस्या है। हमें पूरी रात थोड़े ही बैठना है। *...(व्यवधान)* आप जल्दी रिप्लाई करवाइए।

सभापति महोदय: अगर माननीय सदस्य सहमत हों, तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा): आपने भाषण क्यों दिया, आप भी टेबल पर अपना भाषण रख देते। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने रेलवे हेतु अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने के लिए मुझे यह अवसर दिया।

सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद को भारतीय रेल को विश्व-स्तर पर लाने हेतु उनके संगत पहल हेतु बधाई देता हूं। रेलवे आम आदमी की यात्रा और परिवहन का मुख्य जरिया है। इस मांग को पूरा करने के लिए भारतीय रेल के पास एक अच्छा रेल नेटवर्क है। फिर भी अधिक से अधिक स्थानों को रेल से जोड़ा जाना चाहिए। इस रेलवे द्वारा किए गए सभी विकासशील कार्यों के बावजूद लोगों की बढ़ती हुई मांगों के कारण अभी भी वहां कमी है।

माननीय मंत्री जी मैं आपके विचारार्थ और आगे की कार्यवाही हेतु केरल के लोगों की काफी समय से लंबित पड़ी कुछ अति महत्वपूर्ण मांगों पर ध्यान दिलाना चाहता हूं। केरल की अधिकतर रेल लाइनों का क्षमता से अधिक उपयोग किया जाता है। वहां 150 अथवा 160 प्रतिशत उपयोग किया जाता है। रेल यातायात में अधिक सुधार हेतु लाइन के दोहरीकरण की आवश्यकता है। मंगलौर से शोरनुर, एरनाकुलम से त्रिवेन्द्रम बरास्ता अल्लपुजा और कोट्टायम लाइनों का दोहरीकरण अत्यंत आवश्यक है। इसके लिए कार्य शुरू किए जा चुके हैं परन्तु, इनमें तेजी लाने की आवश्यकता है ताकि समय पर कार्य पूरा हो सके।

दूसरा मुद्दा विद्युतीकरण कार्य के बारे में है। मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूं और मैं उनका आभारी हूं कि उन्होंने एरनाकुलम से कोट्टायम बरास्ता अल्लपुजा के विद्युतीकरण का कार्य पूरा किया।

कोट्टायम मार्ग से होकर और कोल्लम से त्रिवेन्द्रम तक विद्युतीकरण कार्य पूरा किया जाना है। उत्तरी केरल के लोगों के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग के साथ बना रेल फाटक एक अभिशाप बन गया है।

सड़क उपरिपुल का निर्माण कार्य शुरू हो गया है परन्तु रेल लाइन के ऊपर के भाग का जिसका रेल प्राधिकरण द्वारा निर्माण किया जाना है, कई सड़क उपरिपुलों में निर्माण करना है। मैं केरल में पांच नए सड़क उपरि पुलों की स्वीकृति देने के लिए माननीय रेल मंत्री का भी धन्यवाद करता हूं।

नई रेलों के मामले में, प्रारंभ में केरल की उपेक्षा की गयी थी परन्तु बाद में केरल के लोगों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए लालू जी ने दो नई रेलों की मंजूरी दी है- बंगलौर-एरनाकुलम साप्ताहिक रेल और त्रिवेन्द्रम-मंगलौर रेल जो सप्ताह में दो बार चलती थी उसे सप्ताह में तीन बार चलाना।

रात्रि 8.16 बजे

[**श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव** *पीठासीन* हुए]

महोदय, केरल के अनेक विद्यार्थी हैं जो कर्नाटक और अधिकतर बंगलौर और मंगलौर के व्यावसायिक कालेजों और नर्सिंग संस्थाओं में पढ़ रहे हैं। इस मार्ग पर रोज कई निजी बसें चल रही हैं। बंगलौर-एरनाकुलम रेल और त्रिवेन्द्रम-मंगलौर रेल इन दो रेलों को दैनिक रेलों में परिवर्तित किया जाना चाहिए तथा बंगलौर-एरनाकुलम रेल को त्रिवेन्द्रम अथवा कोच्वीवेली से बरास्ता अल्लपुजा तक बढ़ाया जाना चाहिए।

केरल में कर्मचारी रेल के दैनिक यात्री हैं। रेलवे ने अल्लेपी-मद्रास एक्सप्रेस रेल को एक सुपरफास्ट रेल में परिवर्तित करके इन यात्रियों पर बड़ा आघात किया है। परन्तु लोगों की अपील पर विचार करते हुए बाद में इसे रद्द कर दिया गया था। इसे यथापूर्व स्थिति को बनाए रखना है। रेल की क्षमता में सुधार किए बिना केवल रेल को सुपरफास्ट रेल में परिवर्तित करना तो केवल यात्रियों को लूटने के समान है।

महोदय, त्रिवेन्द्रम और एरनाकुलन के बीच एक जन शताब्दी एक्सप्रेस चल रही है। सीजन टिकट धारकों को इस रेल में जाने की अनुमति नहीं है। महोदय, या तो सीजन टिकट धारकों को इस रेल में यात्रा करने की अनुमति दी जानी चाहिए या फिर इनके लिए कुछ साधारण डिब्बों को लगाया जाना चाहिए। राज्य में रेल का समय परिवर्तित करते समय यात्रियों की सुविधा पर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया अब अपना भाषण समाप्त कीजिए।

डा. के.एस. मनोज: स्टेशनों पर, जहां गाड़ी के रुकने का समय पांच मिनट से भी कम है, पार्सल बुकिंग सेवा को रद्द करने का रेलवे का निर्णय अत्यंत आपत्तिजनक है। इससे छोटे और सीमांत किसानों और व्यापारियों के लिए भारी तकलीफें उत्पन्न कर दी हैं जो अपने कृषि उत्पादों के परिवहन के लिए इन रेलों पर निर्भर करते हैं। यह रेलवे में कार्य कर रहे हजारों कुलियों पर भी आघात था। महोदय, चूंकि लालू जी कामगार वर्ग और आम आदमी के बारे में काफी चिंतित हैं अतः मुझे आशा है कि वे इस निर्णय पर पुनर्विचार करेंगे।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित कुछ मांगों को रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय: कृपया अब आप अपने भाषण को समाप्त कीजिए।

डा. के.एस. मनोज: महोदय, अल्लापुझा रेलवे स्टेशन हेतु पिट लाइन और स्टैबलिंग सुविधायें प्रदान की जानी चाहिये। यद्यपि हरिपाद रेलवे स्टेशन हेतु दूसरे प्लेटफार्म और ऊपरी पुल को स्वीकृत कर दिया गया है परन्तु उस कार्य को अभी शुरू नहीं किया गया है।

अल्लापुझा रेलवे स्टेशन पर सभी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों हेतु पार्सल बुकिंग सेवा को फिर से चालू किया जाना चाहिये।

सभापति महोदय: कृपया आप अपनी जगह बैठिये। अब मैं श्री हरिभाऊ राठौड़ को बोलने के लिये कहता हूं।

डा. के.एस. मनोज: कृपया एक मिनट रुकिये।

शोरानुर-एर्नाकुलम रेलगाड़ियों का विस्तार अल्लापुझा रेलवे स्टेशन तक किया जाना चाहिये।

कृपया मुझे और 30 सेकेंड बोलने की अनुमति दीजिये।

सभापति महोदय: नहीं, मैं आपको और अधिक समय की अनुमति नहीं दे रहा हूं।

डा. के.एस. मनोज: कृपया मुझे और 30 सेकेंड और बोलने की अनुमति दीजिये।

सभापति महोदय: नहीं, मैं पहले ही अगले वक्ता का नाम पुकार चुका हूं। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। श्री हरिभाऊ राठौड़ द्वारा कही गई बात के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

***श्री वीरचन्द्र पासवान** (नवादा): सभापति जी, मैं माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक अनुदान की मांग का समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी के नेतृत्व में भारतीय रेल ने जो उपलब्धि हासिल की है, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं, धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2004-05 के रेल बजट में किउल-नवादा-गया रेल लाइन के दोहरीकरण का उल्लेख किया था। इससे आम

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वीरचन्द्र पासवान]

लोगों के बीच एक खुशी एवं आशा का वातावरण बना था। लेकिन रेल दोहरीकरण की दिशा में जनता को अभी तक कोई कार्य दिखाई नहीं पड़ा है, जिसके कारण जनता में घोर निराशा है।

अत: माननीय रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि अविलम्ब किउल-नवादा-गया रेल लाइन का दोहरीकरण का कार्य किया जाए।

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): सभापति महोदय, भारतीय रेल के विकास के लिए हम इमदाद करते हैं। मेरे क्षेत्र में ऐसे भी लोग हैं जिन्होंने कभी रेल देखी नहीं है। उन्होंने कागजों में उसके चित्र जरूर देखे हैं लेकिन असलियत में रेल कैसी होती है, यह उन्होंने नहीं देखा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि विदर्भ में मेरे डिस्ट्रिक्ट यवतमाल में रेलवे के विकास के लिए जो काम शुरू किया गया था, वह अधूरा है। हमें रेलवे के विकास के लिए नयी लड़ाई शुरू करनी पड़ेगी। माननीय मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी इस बात को मान रहे हैं। यह भी देखा गया है कि राजनीतिक फायदे के लिए सरकार भले ही ट्रेनों के किराये में बढ़ोत्तरी न करे लेकिन इससे रेलवे को काफी नुकसान हुआ है। बहुत सारी बातें हमें देखने को मिली हैं और अनेक माननीय सदस्यों ने भी जो सिफारिशें मंत्रालय से की हैं कि आपको यह रेल भाड़ा बढ़ाना चाहिए। एक तरफ आप रेल भाड़ा नहीं बढ़ाते हैं और जब हमारा कोई प्रस्ताव आता है तो आप कहते हैं कि पैसा नहीं है, फिर मेरे जिले यवतमाल में रेलवे कैसे आ पाएगी? आपको देखना चाहिए कि अभी आपको बहुत सारा सुधार करना है। मैं एक बात के लिए आपको और आपके तमाम मंत्रीगणों को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मेरी एक मांग पूरी की है। उन्होंने एक अच्छा कदम उठाया है कि पूज्य महात्मा गांधी जी का जो पवित्र स्थल महाराष्ट्र में वर्धा है और वर्धा से नांदेड़ जो पवित्र स्थल संत सजखन का है, श्री हजूर साहिब गुरुद्वारा है, यानी वर्धा से नांदेड़ जो नयी रेल लाइन बिछाने के लिए आपने सर्वे कराया है, इसके लिए मैं लालू जी को तथा अन्य सरकारी अधिकारियों को धन्यवाद देना चाहता हूं।

श्री लालू प्रसाद: आपका काम कर देंगे। अब बैठ जाइए।

श्री हरिभाऊ राठौड़: धन्यवाद। इस बारे में मैं आपको बताना चाहता हूं कि नांदेड़ गुरुद्वारा का महत्व कुछ और है जहां श्री गुरु गोविन्द सिंह जी ने 1708 में श्री गुरु ग्रन्थ साहिब जी की गद्दी प्रदान की थी। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब आप हिस्टरी में क्यों जा रहे हैं? आप मांग कर दीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री हरिभाऊ राठौड़: इस बात को 2008 में 300 साल होने वाले हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: सरकार को सुनाइए।

श्री हरिभाऊ राठौड़: त्रि-शताब्दी मनायी जा रही है और इस कार्यक्रम के लिए पूरे विश्व भर से लोग नांदेड़ आने वाले हैं। इस संदर्भ में डा. मनमोहन सिंह जी जब नांदेड़ दर्शन के लिए आए थे, तब हमने उनसे विस्तार में चर्चा की थी और उन्होंने अपने संदेश में कहा था कि वह इसमें जरूर कुछ केन्द्र से सहायता करेंगे। मेरा यह कहना है कि अगर लालू जी को, रेल मंत्रालय को पैसा कम गया है तो जरूर प्रधान मंत्री जी इसमें मदद करेंगे। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आपका भाषण खत्म हो गया। अब आप बैठिए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया आप अपने स्थान पर बैठिए।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

सभापति महोदय: कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

[हिन्दी]

आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है। गंगवार साहब, आप अपने मैम्बर को कंट्रोल करिए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री मोहन जेना (जाजपुर): महोदय, मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय: जी हां, आप अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

जो भी माननीय सदस्य अपना भाषण ले करना चाहते हैं, टेबल पर रख सकते हैं।

---

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

****श्री मोहन जेना** (जाजपुर): मैं आपके माध्यम से इस सम्माननीय सभा में अपने राज्य की रेलवे की समस्या के संबंध में अपने विचारों पर सार्वजनिक चर्चा करना चाहता हूं। पिछले 57 वर्षों से उड़ीसा ने जहां तक रेलवे का संबंध है संतोषजनक ढंग से प्रगति नहीं की है। रेलवे एक राष्ट्र की लाइफ-लाइन (आधार) है। यह एक राज्य की प्रगति का महत्वपूर्ण सूचक है।

महोदय, उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है जिसमें 90% लोग अनुसूचित जनजाति, अनुसूचित जाति और अन्य पिछड़ा वर्ग के हैं। उड़ीसा में 30 जिले है जिनमें से 7 जिले रेलवे द्वारा जुड़े हुए नहीं है; उनके नाम हैं: (1) बौध, (2) कन्धमाल, (3) नयागढ़, (4) देवगढ़, (5) केन्द्रपाड़ा, (6) मलकानगिरि और (7) नवरंगपुर। अतः, मैं माननीय रेलवे मंत्री से इन जिलों को रेलवे से जोड़ने के लिये समुचित उपाय करने हेतु अनुरोध करना चाहता हूं।

पूर्व तटीय रेल जोन उड़ीसा के लिये एक प्रतिष्ठा का मुद्दा है। परन्तु इसमें उड़ीसा के सभी क्षेत्र शामिल नहीं है। परन्तु यह उड़ीसा के सभी क्षेत्रों को शामिल नहीं करता है। झारसुगुडा, बांधा मुंडा, राऊरकेला में रेलवे लाइन दक्षिण-पूर्वी रेलवे के अंतर्गत आती हैं। रानीताल से जालेस्वर तक का जोन भी दक्षिण-पूर्वी रेलवे के अंतर्गत आता है। ईब घाटी, ब्रजराज नगर और बेलपाहाड जैसे क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र हैं तथा ये क्षेत्र दक्षिण-पूर्वी केन्द्रीय जोन के अंतर्गत आते हैं। कोरापुट और रायगढ़ जिलों में रेलवे लाइन पूर्वतटीय रेल जोन के अधिकार क्षेत्र से बाहर है। अतः, मैं माननीय रेलवे मंत्री और सरकार से इन सभी क्षेत्रों को पूर्वतटीय रेल जोन के अंतर्गत लाने हेतु उपाय करने के लिये अनुरोध करना चाहता हूं।

उड़ीसा में जो रेलगाड़ियां चलती हैं उनमें गुणवत्ता का अभाव है। इस सेवा में सुधार अवश्य किया जाये। भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस में पश्चिम उड़ीसा के लोग नहीं हैं। अतः एक और राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये जो संबलपुर-अंगुल से आरंभ होकर दिल्ली पहुंचे। उसी तरह भुवनेश्वर और मुंबई के बीच चलने वाली लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस सप्ताह में एक बार ही चलती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाये। यह गाड़ी संबलपुर और टिटलागढ़ होकर चले। बरहामपुर जो दक्षिण उड़ीसा का एक महत्वपूर्ण शहर है, से दिल्ली के लिये कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। इसे संभव बनाया जाना चाहिये। अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक जो गोवा जाते हैं को उड़ीसा जाने हेतु भी प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। महोदय, जाजपुर जिला जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, आज चल रहे औद्योगिकीकरण के कारण देश के विकासशील जिलों में से एक है। इस जिले में अनेक बौद्ध स्मारक है जो निश्चित तौर पर विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करेंगे। यह तभी संभव होगा यदि उसके लिये भुवनेश्वर और पणजी के बीच एक रेलगाड़ी चलायी जाये।

महोदय, जाजपुर जिले के जे.के. रोड रेलवे स्टेशन और धानमंडल रेलवे स्टेशन व्यापार और पर्यटक के नजरिये से तटीय उड़ीसा के दो महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। इसीलिये, माननीय रेल मंत्री को इन दो रेलवे स्टेशनों के विकास की ओर उचित ध्यान देना चाहिये। मेरे जिलें के लोग लंबे समय से राजधानी एक्सप्रेस को जे.के. रोड रेलवे स्टेशन पर स्टापेज देने की मांग कर रहे हैं। महोदय, जाजपुर हमारे देश का एक प्राचीन धार्मिक स्थल है। कभी यह उड़ीसा की राजधानी था। परन्तु जाजपुर में कोई रेलवे लिंक (संपर्क) नहीं है। इसीलिये, मैं माननीय मंत्री जी से इस संबंध में शीघ्र उपाय करने हेतु अनुरोध करना चाहता हूं।

[हिन्दी]

श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा): सभापति महोदय, मैं लालू जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि कई सालों से हम देखते हैं कि मधु दंडवते जी जो थे, *...(व्यवधान)* पहले वाले वक्ताओं को आधा-आधा घंटा बोलने के लिए दिया गया। हमें समय देने में क्या मुसीबत है? हमें भी थोड़ा समय दीजिए। मधु दंडवते जी के बाद लालू जी ही ऐसे व्यक्ति आए हैं जिन्होंने गरीब और आम आदमी को, सारी जनता को, हरेक के लिए अच्छी से अच्छी सुविधा दी है। मैं इसके लिए उन्हें बधाई देता हूं और लालू जी के साथ रेलवे के जो छोटे-बड़े हजारों कर्मचारी हैं, जो सतर्क रहकर काम करते हैं, उन सभी कर्मचारियों को भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद और मुबारकवाद देता हूं।

मैं एक बार लालू जी के यहां गया, तो वहां कुल्हड़ के बारे में लिखा हुआ था "कुल्हड़ का उपयोग करने से भारतमाता की मिट्टी को बार-बार चूमने का अवसर मिलता है।" माननीय मंत्री जी की कैसी श्रेष्ठ भावना है।

सभापति महोदय: ठीक है, आप अपनी मांग बताइए।

श्री हरिसिंह चावड़ा: महोदय, इस काम के साथ-साथ हमारे यहां राजधानी का स्टापेज दिया गया, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूं। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: धन्यवाद, आप अपनी बात खत्म कीजिए।

...(व्यवधान)

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

श्री हरिसिंह चावड़ा: महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: ठीक है, आप बैठ जाइए।

श्री भंवर सिंह डांगावास...

रात्रि 8.26 बजे

[**उपाध्यक्ष महोदय** *पीठासीन* हुए]

उपाध्यक्ष महोदय: चावड़ा जी, आप बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

श्री हरिसिंह चावड़ा: महोदय, यह ठीक नहीं है। मुझे बोलने के लिए थोड़ा सा समय और दिया जाए। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है, श्री चावड़ा जी, अब आप बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

***श्री हरिसिंह चावड़ा:** माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगें लेकर सदन में आए हैं। मैं उनका अपना हार्दिक समर्थन देता हूं। लालू जी ने देश में रेलवे की सुविधा के लिए जो-जो कदम उठाए हैं। वे बहुत ही अच्छे हैं। चाहे वह नई रेलवे लाइन बनाने का काम हो, चाहे वो गेज कन्वर्जन का काम हो, चाहे नई रेलगाड़ियां शुरू करने का काम हो। चाहे वह रोजगारी देने का काम हो, या ग्रामीण बिकास का कोई कार्य। जैसे उन्होंने जो रेलवे में कुल्लहड़ का चलन चलाया। इससे हजारों बेरोजगारों को रोजगार मिला। यह सराहनीय है। इसके अतिरिक्त उन्होंने रेलवे में खादी के कपड़ा का उपयोग करने का तय किया है उससे भी हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा।

मैं लालू जी को एक बार मिलने गया था उनके वैटिंग रूम में बैठा था। वहां मैंने एक सुवाक्य पढ़ा "कुल्लहड़ का उपयोग करने से भारत मां की मिट्टी को बार-बार चुमने का अवसर मिलता है।" इसमें लालू जी की भावना भी उभर आती है। रेलवे के कुलियों को पेंशन देने का निर्णय लेकर उन्होंने एक क्रांतिकारी कदम उठाया है।

देश की रक्षा करने वाले सेना के जवानों को 24 घंटे सतर्क रहना पड़ता है। उसी तरह रेलवे के सभी छोटे-बड़े कर्मचारियों को भी हर समय सतर्क रहना पड़ता है। ऐसे रेलवे के छोटे-बड़े सभी बहन-भाई कर्मचारियों को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। जिन्होंने रेलवे की तरक्की के लिए रात-दिन मेहनत की है।

..... भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

बजट को मेरा समर्थन देने के साथ-साथ मैं कुछ बिंदुओं पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं:-

1. हर ट्रेन में एक डिब्बा अनारक्षित होता है। जो पर्याप्त नहीं है। आम जनता की सुविधा के लिए मेरा सुझाव है कि इसे बढ़ाकर 2 या 3 डिब्बा कर दिया जाए।

2. मेरे क्षेत्र में पालनपुर स्टेशन जो हमारा जिला मुख्यालय है वह स्टेशन बहुत पुराना है उसके मकान जर्जरित बने हैं। प्लेटफार्म का शेड पर्याप्त नहीं है। अतः पालनपुर रेलवे स्टेशन को अद्यतन बनाने के लिए पर्याप्त मात्रा में बजट में प्रावधान करना चाहिए।

3. पालनपुर शहर से अहमदाबाद जाने वाला नेशनल हाइवे उस पर ओवरब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। उसके लिए भी बजट में प्रावधान करने के लिए जो विनती करता हूं।

4. आबू रोड से अहमदाबाद के बीच एक डेमू ट्रेन चलती है वह पर्याप्त नहीं है। काफी पैसेंजर को सुविधा नहीं मिलती है। अतः 2 डेमू ट्रेन चलाने के लिए मैं विनती करता हूं।

5. मेरे क्षेत्र से मुम्बई-सूरत-नवसारी-बड़ौदा काफी लोग रहते हैं और हजारों लोगों का आवागमन होता है। तो पालनपुर स्टेशन से सीधी मुम्बई जाने के लिए एक ट्रेन की सुविधा देने के लिए मैं विनती करता हूं।

6. पानलपुर-कांदला जो कि हाल में मीटर गेज से जुड़ी हुई है उसका गेज कन्वर्जन का काम हो रहा है। वहां उस लाईन में 3 जगह रेलवे क्रासिंग की तकलीफ है। पिपराला स्टेशन से पूर्व बाजू में रेलवे क्रासिंग की जरूरत है। चंडीसर स्टेशन के पास जो पक्का रोड है। वहां रेलवे क्रासिंग रात को बंद रहता है जिससे बहुत परेशानी है। चंडीसर रेलवे क्रासिंग को 24 घंटे खुला रखने के लिए व्यवस्था करने के लिए मैं विनती करता हूं और धनकवाड़ा रेलवे स्टेशन के जो पक्का रोड पर रेलवे क्रासिंग है उनको भी 24 घंटा खुला रखने के लिए मैं विनती करता हूं।

7. दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी में फस्ट ए सी में खाना बहुत निम्न प्रकार का मिलता है। जैसे मुम्बई-दिल्ली में खाना मिलता है ऐसा खाना मिलना चाहिए।

8. विलेज आन व्हील्स की योजना लागू करके आपने आम जनता को भारत दर्शन के लिए अच्छा मौका दिया है उसके लिए मैं बधाई देता हूं और उस योजना

का गरीब जनता लाभ उठा सके। इसके लिए रेलवे किराए में अधिक छूट देने के लिए मैं विनती करता हूं।

9. पांडिचेरी में श्री अरविंदा घोष का आश्रम है। गुजरात से काफी लोग पांडिचेरी आते-जाते हैं। अभी अहमदाबाद से चेन्नई के लिए नवजीवन एक्सप्रेस चलती है। इस गाड़ी को पांडिचेरी तक बढ़ाने के लिए मैं विनती करता हूं।

मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री जी मेरी मांगें स्वीकारेंगे। मैं फिर से रेल मंत्री जी ने जो अनुपूरक मांगें रखी हैं उनका समर्थन करता हूं।*

श्री भंवर सिंह डांगावास (नागौर): उपाध्यक्ष महोदय, मूल रेल बजट की बहस के उत्तर में रेल मंत्री महोदय ने मुझे आश्वासन दिया था कि तीर्थराज पुष्कर (जिला अजमेर) से भक्त शिरोमणि मीरा की नगर मेड़ता शहर तक नई रेल लाइन बिछा दी जाएगी। इसके बाद मौखिक आश्वासन भी दिया था। मेरी इस विषय में यही एक मांग है। ...*(व्यवधान)* मैं अपनी स्पीच सदन के टेबल पर रखता हूं।

*उपाध्यक्ष महोदय, मैं अनुदान की अनुपूरक मांगों जो क्रम संख्या 13 व 14 पर उल्लेखित है, के संबंध में मेरे विचार रखना चाहूंगा। इससे पूर्व बगैर किराये बढ़ाये व नयी रेलें चला कर यात्रियों में बहुत सहूलियत दी है, इसके लिए धन्यवाद। मैं यह आग्रह करना चाहूंगा कि अनुदान की अनुपूरक मांगें, जो आवश्यक है, उन्हें तो सदन को जरूर अनुमोदित करनी चाहिए। मैं इसके लिए पूर्णतया सहमत हूं।

मूल रेल बजट की बहस के उत्तर में रेल मंत्री महोदय ने मुझे आश्वासन दिया था कि तीर्थराज पुष्कर, जिला अजमेर से भक्त शिरोमणि मीरा की नगरी मेड़ता शहर तथा नयी रेल लाइन बिछा दी जायेगी। इसके बाद भी मौखिक आश्वासन दिया था। इस मार्ग का सर्वे गत वर्ष पूरी हो चुकी है। इस लाइन के बिछाने से रेल विभाग बीकानेर खंड के बीकानेर रेलवे स्टेशन से उत्तरी राजस्थान ही नहीं अपितु हरियाणा पंजाब को व जोधपुर खंड को जोधपुर स्टेशन से, पश्चिमी राजस्थान को दक्षिणी व पश्चिमी भारत से सीधा सम्पर्क हो जायेगा। वर्तमान में बीकानेर से अजमेर आना होता है, तो फुलेरा जंक्शन जाकर रेल बदलकर आना होता है व जोधपुर से अजमेर आना हो तो मारवाड़ जंक्शन होकर आना पड़ता है। यह लाइन के बिछाने से यात्रा में करीब-करीब 50-50 कि.मी. का चक्कर बच जायेगा। मेड़ता शहर आयल सीड सरसों व जीरा की फसल की बहुत बड़ी मंडी है, इससे रेलवे का यात्रा किराया के अतिरिक्त माल किराया की बहुत अधिक आय होगी। यह आय सभी बसों व ट्रक मालिकों को जाती है। मेरी पुनः प्रार्थना है कि पुष्कर से मेड़ता शहर तक नया मार्ग बिछाने की कृपा करें।

पूर्व में मैंने आग्रह किया था कि डेगाना से रतनगढ़ गेज परिवर्तन करावे इसकी स्वीकृति दिलाने की कृपा करेंगे। मैंने कहा था कि एक न एक द्रुतगति की रेल को मशहूर दरियाव धाम, धार्मिक स्थान, रेंण पर ठहराव की अनुमति दिलाने की कृपा करें। अंत में मैं प्रार्थना करता हूं कि दक्षिण में हैदराबाद-सिकन्दराबाद से बीकानेर आने वाली व बीकानेर से वापिस हैदराबाद-सिकन्दराबाद जाने वाले रेलों का ठहराव मारवाड़-मूंडवा रेलवे स्टेशन पर कराने की कृपा करें। मेड़ता रोड जंक्शन पर दूसरा ओवरब्रिज बनवाने की कृपा करें। अभी हाल ही में जोधपुर-हावड़ा व हावड़ा-जोधपुर के समय में परिवर्तन किया। वह जनोपयोगी नहीं है, पूर्व में जो समय था वही वापिस कराने की कृपा कराने की कृपा करावें।*

श्री बिक्रम केशरी देव (कालाहांडी): जैसा कि आप सभी जानते है कि एक विकासशील अर्थव्यवस्था में अवसंरचना महत्वपूर्ण हैं। यहां पर मुझे यह कहते हुए खेद है कि मैं इस बजट का समर्थन नहीं कर सकता हूं। मैंने प्रकाशन काऊंटर से वर्ष 2004-2005 का वार्षिक प्रतिवेदन लिया। उस प्रतिवेदन में आपने भारतीय रेलवे की चीन की रेलवे के साथ तुलना की है। नब्बे के दशक के शुरूआती वर्षों में भारतीय रेलवे कुल मार्ग किलोमीटर और मार्ग किलोमीटर/वर्ग किलोमीटर के संदर्भ में बड़ी थी। वर्ष 1992-2000 की अवधि में चीन की रेलवे ने 13,797 अर्थात् 24% से 9,400 किलोमीटर से डबल ट्रैक और 8,975 किलोमीटर से विद्युतीकृत ट्रैक से अपने मार्ग किलोमीटर विस्तार किया। इसकी तुलना में भारतीय परिवहन में 682 मार्ग किलोमीटर से वृद्धि हुई। यह बहुत ही दुखद है कि यू.पी.ए. सरकार का प्रकाशन में भारतीय रेलवे की चीन की रेलवे से तुलना की गई है। चीन हमसे बहुत आगे है। आप क्या करते रहे है? वार्षिक प्रतिवेदन के माध्यम से हमें यह बता रहे है कि चीन की रेलवे भारतीय रेलवे से अच्छी है।

माननीय मंत्री बहुत ही सक्षम नेता हैं। कृपया आप रेलवे का मार्गदर्शन करें ताकि रेलवे अपने सही रूप में सामने आ सके। यदि यह अपने सही रूप में नहीं आती है तो हम विनाश की ओर जा रहे हैं और हम कभी भी 8 प्रतिशत के अपने वृद्धि के लक्ष्य को नहीं पायेंगे जिसे हमारे माननीय वित्त मंत्री ने हमारे लिये निर्धारित किया है।

यहां पर मैं एक बात कहना चाहता हूं। आपने राष्ट्रीय रेल विकास योजना की शुरूआत की। आप तीन कार्यक्रमों को प्राथमिकता

*......*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री बिक्रम केशरी देव]

दी है। एक स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके मार्गों को सुदृढ़ करना है। मैं यह जानना चाहता हूं कि इससे मेरे राज्य उड़ीसा को किस प्रकार लाभ होगा। दूसरे, पत्तनों के साथ रेल संपर्क को सुदृढ़ करने और तट से कुछ दूर के इलाके के साथ बहुराष्ट्रीय कोरिडोर के विकास हेतु एक कार्यक्रम है। उड़ीसा खनिज संसाधनों वाला एक तटीय राज्य है। मैं यह जानना चाहता हूं कि आपके मंत्रालय अथवा भारत सरकार ने कितने कार्यक्रम उड़ीसा के लिये रखे हैं।

आपने पांच बड़े पुलों का प्रस्ताव दिया है। आपने ब्रह्मपुत्र नदी पर एक पुल बनाने का प्रस्ताव दिया है; आपने गंगा नदी पर एक पुल बनाने का प्रस्ताव दिया है ...*(व्यवधान)*। आप किस प्रकार से इन परियोजनाओं को पूरा करने जा रहे हैं?

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अब आप समाप्त करने का प्रयास कीजिये।

श्री बिक्रम केशरी देव: मैं उड़ीसा के के.बी.के. क्षेत्र से हूं। मेरा क्षेत्र अत्यधिक खनिज संसाधनों सहित एक अविकसित क्षेत्र है। यदि रेलवे की अवसंरचना का विकास किया जाता है तो मेरा क्षेत्र देश के संपन्न क्षेत्र में से एक क्षेत्र बन सकता है। अत:, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि पूर्व तटीय रेलवे के अंतर्गत मेरे संबलपुर मंडल पर समुचित ध्यान दिया जाये।

महोदय, मैं यह अवसर प्रदान करने के लिये पुनः आपका धन्यवाद करता हूं। मुझे अपने शेष भाषण को सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय: आपके ऐसा करने हेतु अनुमति दी जाती है।

***श्री बिक्रम केशरी देव:** महोदय, परिवहन और संचार अवसंरचना के महत्वपूर्ण घटक है और मुख्य घटक न केवल वैश्विक प्रतिस्पर्धा के लिये हैं अपितु समेकित राष्ट्रीय बाजार के सृजन के लिए भी हैं।

अकुशल परिवहन क्षेत्र से उच्च लेन-देन संबंधी लागत और कमजोर संचार, प्रगति के बावजूद एक अर्थव्यवस्था को अपनी संपूर्ण वृद्धि क्षमता का उपयोग करने से रोक सकता है।

दसवीं योजना में रेलवे क्षेत्र में कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रों की पहचान की गयी हैं, ये हैं आधुनिकीकरण और तकनीकी उन्नयन के माध्यम से क्षमता विस्तार, सेवा की गुणवत्ता में सुधार, रेलवे सुरक्षा और रेल विश्वसनीयता। ढुलाई संबंधी लक्ष्य प्राप्त किये जा रहे है परन्तु प्रश्न यह है। क्या यही गति है जिस पर ये लक्ष्य प्राप्त किये जा रहे है? वर्ष 1992-2000 में भारतीय रेलवे का निवेश चीन की रेलवे के 85 बिलियन डालर की तुलना में लगभग 17.3 बिलियन डालर है। चूंकि दो रेलवे नेटवर्क आकार में तुलनीय है, चीन की रेलवे भारतीय रेलवे से ढाई गुणा अधिक यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाती है। वर्ष 1992 से 2002 के बीच, दोनों रेलों में प्रति किलोमीटर लगभग उतने ही यात्रियों ने यात्रा की लेकिन चीनी रेलवे में भारतीय रेलवे द्वारा प्रति किलोमीटर परिवाहित माल से लगभग साढ़े चार गुणा माल परिवाहित किया। भारत में औसत यात्री किराया चीन के मुकाबले 55 प्रतिशत कम है। भारत में औसत माल-भाड़ा किराया चीन के मुकाबले 66 प्रतिशत अधिक है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के शेष दो वर्षों के दौरान निधियों की आवश्यकता का आकलन 39,765 करोड़ रुपये किया गया है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेल आय 60,000 करोड़ रुपये है। नौवीं पंचवर्षीय योजना से ही डीबीएस में बढ़ोत्तरी तथा आईईबीआर योजना में कमी का रूझान रहा है। योजना अवधि के पहले तीन वर्षों में रेलवे को दसवीं पंचवर्षीय योजना जीबीएस का लगभग 70 प्रतिशत उपलब्ध करा दिया गया था। आईईबीआर का योगदान समग्र दसवीं पंचवर्षीय योजना आईईबीआर का केवल 55 प्रतिशत था। नई लाइन बिछाने, लाइनों के दोहरीकरण तथा विद्युत बहु इकाई कोच की खरीद के संबंध में रेलवे, पंचवर्षीय योजना के पहले तीन वर्षों में लक्ष्य प्राप्ति की तक समय सूची से पीछे है।

महोदय, मैं कांटाभांजी जगदलपुर रेलवे बरास्ता खरियार सिनापल्ला तथा देवयोग के सर्वेक्षण के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। यह संपूर्ण क्षेत्र उड़ीसा के कुछ भागों को छूता हुआ तथा छत्तीसगढ़ के जगदलपुर से जुड़ी हुई, जनजातीय बहुल पट्टी है जिसमें अत्यधिक गरीबी व्याप्त है, लेकिन उम्मीद की एक किरण के रूप में, यह क्षेत्र खनिज संसाधनों ग्रेनाईट खानों, कीमती पत्थरों जैसे हीरे, माणिक, लहसुनिया, रक्तमणि इत्यादि में अत्यधिक भरपूर है। वन उत्पादों, जिसमें टीक, साल, तेंदू पत्ता तथा खाद्यान्नों ने इसकी सम्पदा में नए आयम जोड़ दिए हैं। इसलिए यह राष्ट्रीय हित में होगा कि इस क्षेत्र की व्यवहार्यता का पता लगाने के लिए व्यापक सर्वेक्षण किया जाना चाहिए।

वर्तमान में, तपस्विनी एक्सप्रैस के साथ शयनयान कोच जुड़ा हुआ है। यह वास्तव में अपर्याप्त है। उपरोक्त रेल में आपको भुवनेश्वर से रायगढ़ तक एसी-तीन जोड़ने पर विचार किया जाना चाहिए। वर्तमान में शयनयान कोच बुरी अवस्था में है, जिसमें शौचालय टूटे-फूटे तथा सीटों के कवर फटे हुए हैं। पानी की भी समस्या है। पर्याप्त पर्यवेक्षण के अभाव में कोच में अत्यधिक लोगों के आने से स्थिति बदतर हो जाती है। कोच की गुणवत्ता तथा मरम्मत पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

*........*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

मैं आपसे संबलपुर के रास्ते नई दिल्ली जाने वाली राजधानी एक्सप्रैस चलाने पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। इससे राऊरकेला इस्पात पट्टी तथा पश्चिम उड़ीसा के बड़े भाग को लाभ पहुंचेगा। रायपुर तथा संबलपुर के बीच एक इंटर-सिटी रेल चलती है। इस इंटर-सिटी रेल को भुवनेश्वर तथा पुरी तक बढ़ाया जाना चाहिए।

जैसा कि आपको विदित है, कांठाभांजी से 35 किलोमीटर की दूरी तथा खरियाड़ सड़क रेल स्टेशन से लगभग 60 किलोमीटर की दूरी पर स्थित खरियाड़ नौपाड़ा जिले का एक महत्वपूर्ण शहर है। पूर्व के शहर 'राजा' की राजधानी होने के अलावा, यहां पर महत्वपूर्ण इवानडोलीकल अस्पताल तथा कई महत्वपूर्ण सरकारी कार्यालय, एनएसी कालेज, हाई स्कूल इत्यादि स्थित है। खरियाड़, सिनापल्ली तथा बोड़न जनजातीय ब्लाक को भी जोड़ता है। इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है तथा यह लोकहित में होगा कि एक विशेष मामले के तौर पर कम्प्यूटर बुकिंग कार्यालय खोला जाए। बोध के जिला मुख्यालय होने के नाते एक कंप्यूटर बुकिंग केन्द्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

मानचेश्वर रेलवे स्टेशन इंफोसिस सिटी, शैलश्री विहार, उत्तकल विश्वविद्यालय तथा अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों के पास स्थित है। इस स्टेशन का विस्तार किया जा सकता है ताकि विशाखापत्तनम तथा सिमनचलम रेल लाईन पर स्थित भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन पर दबाव कम किया जा सके।

महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।*

[हिन्दी]

***श्री वीरेन्द्र कुमार** (सागर): उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल करोड़ों भारतीयों के संपर्क एवं सद्भाव का प्रतीक है। अनुपूरक मांगों के बजट में कुछ चीजों का ध्यान रखा जाना आवश्यक है। रेलों के खान-पान की स्थिति को सुधारने की आवश्यकता है। एसी कोच के चादर-तकियों की सफाई की तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। देश की ऐसी रेलवे क्रासिंग्स, जहां से बड़ी संख्या में इस तरफ ट्रक, बस, जीपों और कारों का आवागमन होता है, वहां रेलवे ओवर ब्रिज प्राथमिकता के आधार पर बनाया जाना चाहिए।

मेरे क्षेत्र की इन रेल मांगों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। गणेशगंज स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए। खुरई में जबलपुर-निजामुद्दीन संपर्क क्रांति का स्टापेज मंडी बामोरा स्टेशन पर झेलम एवं क्षिप्रा एंक्सप्रेस का स्टापेज, करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज तथा बीना स्टेशन पर सचखंड एक्सप्रेस एवं पुष्पक एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाना चाहिए। इसके साथ ही बीना में झांसी फाटक पर रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल की 2005-2006 की अनुपूरक मांगों पर यहां चर्चा हो रही है। मैं तीन-चार मिनट में अपनी बात को कह कर बाकी का भाषण सभा पटल पर रख दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदयः पहले ही सभा पटल पर रख दो, तो अच्छा होगा।

योगी आदित्यनाथः मेरा कहना है कि रेल बजट की तरह सप्लीमेंटरी बजट में भी पूरी राजनैतिक संकीर्णता झलकती है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी के इस प्रस्ताव का विरोध करते हुए कहना चाहता हूं कि इस अनुदान की अनुपूरक मांग में कहीं भी रेलवे को विकास के पथ पर आगे बढ़ने की कोई सोच या दिशा परिलक्षित नहीं होती है।

महोदय, रेलवे ट्रेक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिग्नल सिस्टम के आधुनिकीकरण, बिना लेवल क्रासिंग को इंटर लाकिंग सिस्टम से जोड़ने के लिए कहीं कोई प्रावधान इसमें दिखाई नहीं देता है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि उन्हें क्षेत्रीय असंतुलन, जो भारतीय रेलवे के माध्यम से करने का प्रयास किया जा रहा है, उस संकीर्णता से ऊपर उठ कर शुद्ध रूप से एक व्यापक दृष्टि से ध्यान में रखते हुए भारतीय रेलवे के विकास के बारे में सोचना चाहिए। आज हमारे सामने रेलवे में सबसे बड़ा संकट रेलवे की सुरक्षा और संरक्षा का खड़ा है। अभी हाल ही में श्रमजीवी एक्सप्रेस ट्रेन में कट्टरपंथियों द्वारा, आतंकवादियों द्वारा आधुनिक तरीके से बम विस्फोट किया गया, जिससे दर्जनों यात्री मारे गए और 150 से अधिक घायल हुए थे। इसलिए सुरक्षा का गम्भीर खतरा हमारे सामने पैदा हो गया है।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अक्सर ट्रेन्स लेट चलती हैं। जब से यह सरकार आई है, यह आम बात हो गई है। अगर आप उचित किराया लेते हैं और समय से यात्री को उसके गंतव्य तक नहीं पहुंचा पाते हैं, तो फिर उसी अनुपात में किराए में भी कटौती की जाए। आप पैसे लेकर सीट उपलब्ध नहीं करा पा रहे हैं, तो फिर उस स्थिति में जितनी आप सुविधा दे रहे हैं, उसी सुविधा के अनुपात में किराया वसूल किया जाए।

पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के बावजूद, उत्तर प्रदेश, जहां 16 करोड़ की आबादी है, चाहे 2005-2006 का रेल बजट हो या यह अनुपूरक मांग हो, उसकी अनदेखी हो रही है। उसमें

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[योगी आदित्यनाथ]

भी सबसे ज्यादा उपेक्षा गोरखपुर की हुई है। तमाम प्रकार के भेदभाव पूर्वोत्तर रेलवे के साथ पहले से चल रहे हैं। इससे पहले पूर्वोत्तर रेलवे क. विभाजन हुआ था। उसके बाद उप-महाप्रबंधक का पद समाप्त किया गया। मुख्य राजभाषा अधिकारी का पद समाप्त किया गया।

गोरखपुर रेलवे जोन के विभिन्न मंडल कार्यालय को वहां से स्थानांतरित करके, दूसरे मंडल जोन से संबंधित किया गया। तमाम स्टेशनों को गोरखपुर से हटाने और गोरखपुर जोन को समाप्त करने का जो प्रयास चल रहा है, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस मामले को गंभीरता से लेने की आवश्यकता है। अगर आप बिहार का विकास करना चाहते हैं तो आपको गोरखपुर रे. होकर ही जाना पड़ेगा। पूर्वोत्तर रेलवे के विकास की कुछ योजनाओं को मैं आपके सामने रखता हूं।

गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन का आमान परिवर्तन के लिए। गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर-गौंडा खण्ड के रेलवे लाइन का दोहरीकरण। लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे ट्रेक के विद्युतीकरण। वर्तमान में गोरखपुर के चार स्थानों पर रेलवे ऊपरगामी सेतु की आवश्यकता है। पहला, एन.एच-28 के कूडाघाट पर। दूसरे, चार फाटक पर। तीसरा, हुंमायुपुर रेलवे क्रासिंग पर और चौथा, सूर्यकुंड रेलवे क्रासिंग पर।

आनंद नगर से जनपद से जनपद महाराजगंज मुख्यालय होते हुए घुघली तक रेलवे लाइन के प्रस्ताव को स्वीकृत किया जाए तथा घुघली रेलवे स्टेशन का उच्चीकरण किया जाए। गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए।

महोदय, एक नयी ट्रेन गोरखपुर से श्रीराम जन्मभूमि अयोध्या होते हुए लखनऊ और गोरखपुर से अयोध्या होते हुए इलाहाबाद के लिए प्रारम्भ करने के साथ-साथ गोरखधाम एक्सप्रेस को माननीय रेल मंत्री जी ने प्रतिदिन किया है, उस एक कार्य के लिए धन्यवाद देते हुए, उसके समय-सारिणी में भी संशोधन किया जाए। जो प्रस्ताव हम यहां दे रहे हैं उसके अनुसार ही संशोधन किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से एक बार फिर अनुरोध करता हूं कि वे राजनीतिक संकीर्णता से ऊपर उठकर देशहित में कार्य करेंगे जिससे देश के विकास के प्रतीक भारतीय रेल को उसके विकास के उद्देश्य से न भटकने दें। मैं अपने भाषण को यहां "ले" करना चाहता हूं। धन्यवाद।

*महोदय, भारतीय रेल के वर्ष 2005-06 में रेल पर केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों पर आज के सदन में चर्चा हो रही है। भारत के सामाजिक एवं सांस्कृतिक एकता की जीवन रेखा मानी जाने वाली भारतीय रेल आज यू.पी.ए. सरकार की संकीर्ण राजनीतिक कृत्यों एवं पूर्वाग्रहों का शिकार होती जा रही है। सस्ती राजनीतिक लोकप्रियता हासिल करने की होड़, सम्पूर्ण देश में बढ़ रही आतंकवादी/उग्रवादी गतिविधियों तथा नक्सलवाद की राष्ट्रीय विरोधी मानसिकता को हलकेपन से लेने और उसके अंदर भी अपने राजनीतिक स्वार्थों को तलाशने की प्रवृत्ति ने भारतीय रेल के करोड़ों यात्रियों के सम्मुख सुरक्षा और संरक्षा का गंभीर संकट खड़ा किया है। अभी हाल ही में पटना-दिल्ली के बीच चलने वाली श्रमजीवी एक्सप्रेस में जौनपुर, उत्तर प्रदेश में हुआ बम विस्फोट, जिसमें दर्जनों यात्री मारे गये थे एवं 150 से अधिक यात्री घायल हुए थे, आर.डी.एक्स. जैसा खतरनाक विस्फोटक बरामद होने के बाद भी रेल मंत्री द्वारा आतंकवादी घटना मानने में नानुकुर करना, पुराने पड़ चुके रेलवे ट्रेक, 1000 के आसपास जर्जर पुल, 8000 से ऊपर बिना इंटर लाकिंग की सुविधा के रेलवे लेबल क्रासिंग आदि तो कम से कम यही संदेश देती है। पूर्ववर्ती सरकार के समय प्रारंभ की गयी भारतीय रेल के विकास से संबंधित कार्यों एवं योजनाओं की जिस प्रकार से अनदेखी की जा रही है वह भारतीय रेल के कतई हित में नहीं है।

रेलवे ट्रेक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत तथा सिग्नल सिस्टम के आधुनिकीकरण के साथ-साथ रेलवे लेबल क्रासिंग को इंटर लाकिंग सिस्टम से जोड़ने से संबंधित सभी योजनायें या तो धीमी कर दी गयी हैं अथवा उन्हें रोक दिया है। भारतीय रेल का यह सप्लीमेंट्री डिमांड तो कम से कम यही संकेत करता है। इसमें पूरी राजनैतिक भेदभाव एवं संकीर्णता झलकती है। देश के तमाम महत्वपूर्ण क्षेत्रों एवं परियोजनाओं की अनदेखी रेल बजट की तरह ही इसमें भी की गयी है।

महोदय, रेल बजट की तरह ही इस सप्लीमेंट्री डिमांड में पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर समेत सम्पूर्ण उत्तर प्रदेश की अनदेखी की गयी है। एक ओर रेल मंत्री भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाने की बात करते हैं, वहीं दूसरी ओर देश की कुल आबादी का 16 प्रतिशत भाग जिस प्रदेश में निवास करता है, उसकी अनदेखी भारतीय रेल की दृष्टि से की जाये, इससे तो विकास की दृष्टि से क्षेत्रीय असंतुलन की स्थिति पैदा होगी। पूर्वोत्तर रेलवे की तमाम परियोजनाओं, जिनमें गोरखपुर-नौतनवां-गौंडा लूप लाइन की आमान परिवर्तन, गोरखपुर-सहजनवां रेल लाइन के दोहरीकरण, आनन्द नगर, महाराजगंज-घुघली रेल लाइन की प्रस्तावित योजना, गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट रेलवे लाइन बिछाने की प्रस्तावित योजना, लखनऊ-गोरखपुर के रेलवे ट्रेक का विद्युतीकरण की योजना तथा गोरखपुर महानगर में प्रस्तावित चार ऊपरगामी सेतु, जिनमें कूडाघाट,

---

*...*भाषण का यह भाग सभापटल पर रखा गया।

चार फाटक, हुमायुंपुर रेलवे क्रासिंग तथा सूर्यकुंड के पास आदि का कोई जिक्र नहीं किया गया है। अगर क्षेत्रीय विकास के साथ-साथ राजस्व की दृष्टि महत्वपूर्ण योजनाओं तथा परियोजनाओं की इसी प्रकार उपेक्षा की जाती रही तो इससे न तो भारतीय रेल का ही हित हो पायेगा न ही देश का तथा विश्वस्तरीय सेवायें मात्र सपने बन रह जायेंगे। रेल बजट के समय माननीय रेल मंत्री ने रेल भूमि विकास प्राधिकरण की घोषणा की थी जिसकी मांग पिछले पांच-छः सालों से हो रही है। अगर इस पर ईमानदारी से अमल होता तो रेलवे की बेकार पड़ी भूमि का जिस पर भूमाफियाओं का कब्जा है, को वाणिज्यिक उपयोग में दिया जा सकता था। इससे न केवल रेलवे का राजस्व बढ़ता अपति बेकार भूमि पर वाणिज्य प्रतिष्ठान खुलने, दुकानें बनने तथा शापिंग काम्पलैक्स बनने में लाखों बेरोजगार नौजवानों को रोजगार भी मिलता। लेकिन रेल मंत्री की घोषणा अब तक मात्र घोषणा तक ही सीमित रही है। क्योंकि इससे संबंधित एक प्रस्ताव गोरखपुर रेलवे स्टेशन के बाहर शापिंग काम्पलैक्स का नगर निगम गोरखपुर की ओर से मैंने स्वयं रेल मंत्री की गंभीरता को दर्शाता है। महोदय, आज यातायात के नये-नये साधन उपलब्ध होने से भारतीय रेल के सामने प्रतिस्पर्धा की नयी स्थिति पैदा हुयी है, इस स्थिति में जबकि हर यात्री समय से अपने गंतव्य तक पहुंचना चाहता है, भारतीय रेल यात्रियों की सुविधा का ख्याल रख पायेगा जबकि सभी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस ट्रेनें तीन से पांच घंटे लेट चल रही हैं। मैंने पिछले रेल बजट में भी इस संबंध में माननीय केस मंत्री को दो सुझाव दिये थे।

1. अगर भारतीय रेल यात्रियों को उचित किराया लेने के बावजूद समय से उसके गंतव्य तक नहीं पहुंचा पाती है तो किराये में भी उसी अनुपात में कटौती होनी चाहिए।

2. भारतीय रेल में यात्रा करने वाले प्रत्येक को उसके उचित किराये पर सीट आवश्यक उपलब्ध करायी जाये यदि यात्री किराया देने के बावजूद भी सीट नहीं पाता है तो उसका किराया वापस होना चाहिए अथवा सुविधा के अनुसार ही किराये में कटौती होनी चाहिए।

महोदय, विकास का पैमाना पूरे देश के लिए एक समान होना चाहिए। एकतरफा विकास से हम किसी का भी कल्याण नहीं कर पायेंगे। रेलवे को राष्ट्रीय सुरक्षा, राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजनाओं को प्राथमिकता देनी चाहिए। अन्यथा जब भी कोई नया रेल मंत्री आएगा तो अपने पूर्ववर्ती से संबंधित योजनाओं को छोड़कर नयी योजनायें अपने राजनीतिक हित के लिए बनायेगा। इसी का परिणाम है कि आज की तिथि तक भारतीय रेल के पास 1.5 लाख करोड़ रुपये की चालू परियोजनायें लंबित पड़ी हैं। इसलिए मेरा रेल मंत्री से आग्रह है कि राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से देश में सबसे अधिक जनसंख्या घनत्व से जुड़ी हुयी लंबित परियोजनायें जो पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से संबंधित है के साथ अब अन्याय बंद होना ही चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे के जोन मुख्यालय के विभाजन के साथ ही लगातार महाप्रबंधक का पद, मुख्य राजभाषा अधिकारी का पद समाप्त करना, वैशाली सुपरफास्ट एक्सप्रेस की गोरखपुर से लगने वाली बोगियों को समाप्त करना, छपरा तथा बिहार से जुड़े पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल कार्यालयों को गोरखपुर से हटाने की साजिश के साथ हो रहे अन्याय को बंद किया जाये। और राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजनाओं के लिए धन की अविलम्ब व्यवस्था करके उन्हें समय से पूरा किया जाये। पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर की महत्वपूर्ण परियोजनायें इस प्रकार से है।

1. गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन को आमान परिवर्तन-यह रेलवे लाइन भारत और नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्रों से होकर जाती है। सीमावर्ती क्षेत्रों में चल रही आई एस आई की राष्ट्रविरोधी गतिविधियां तथा नेपाल में चल रही माओवादी हिंसा के परिप्रेक्ष्य में यह जरूरी परियोजना राष्ट्रीय सुरक्षा और इस क्षेत्र के विकास में सहायक होगी।

2. गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर गोंडा खंड के रेलवे लाइन का दोहरीकरण-वर्ष 1996 में गोरखपुर के डोमिनगढ़ में भीषण रेल दुर्घटना के बाद 1999-2000 में गोरखपुर-सहजनवां तक के 15 किलोमीटर से डोमिनगढ़ छः किलोमीटर कार्य सम्पन्न भी हो चुका है, शेष कार्य का धन अवमुक्त किया जाये।

3. लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे ट्रेक के विद्युतीकरण-वर्तमान में लखनऊ से गोरखपुर पहुंचने में पांच से छः घंटे लगते हैं रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने पर 3 से 4 घंटे में यात्रा सुलभ होगी साथ ही रेलवे को 17 प्रतिशत राजस्व की बचत भी होगी।

4. गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने, गोरखपुर-डोमिनगढ़ तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण तथा रेलवे लाइन की व्यवस्था के कारण सामान्य यातायात घंटों बाधित रहता है। वर्तमान में गोरखपुर के चार स्थानों पर रेलवे ऊपरगामी सेतु की आवश्यकता है।

5. गोरखधाम एक्सप्रेस जिसे गोरखपुर-दिल्ली के बीच प्रतिदिन चलाया जा रहा है, की समय सारणी में संशोधन करते हुए गोरखपुर से वैशाली एक्सप्रेस से आधा घंटा पूर्व सायंकाल 4.30 पर प्रस्थान किया जाये तथा दिल्ली से सायं 7.00 बजे चलाया जाये। इसमें पैंट्रीकार तथा अन्य सुपरफास्ट गाड़ियों की सुविधायें उपलब्ध करायी जाये।

[योगी आदित्यनाथ]

6. गोरखपुर से अयोध्या होते हुए लखनऊ तथा इलाहाबाद के लिए रेल सेवा प्रारंभ किया जाये।

महोदय, एक बार पुन: मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि राजनैतिक पूर्वाग्रहों से ऊपर उठकर व्यापक जनहित में देश के विकास के प्रतीक भारतीय रेल को उसके विकास के उद्देश्य से न भटकने दें।*

डा. करण सिंह यादव (अलवर): उपाध्यक्ष महोदय, अलवर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से हजारों की तादाद में यात्री सुबह दिल्ली आते हैं और शाम को वापस जाते हैं इसलिए मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि यहां एक डीएमयू चालू की जाए।

मेरी एक ट्रेन मरूधर एक्सप्रेस थी जो पूर्व में जोधपुर से वाराणसी होकर के अलवर जाती थी लेकिन अब इसका रास्ता बदलकर बांदीकुई होकर कर दिया गया है। अलवर की जनता के पास यह सुविधा थी जो अब बंद हो गयी है। अलवर-मथुरा ब्राडगेज लाइन पर ये मात्र एक पैसेंजर ट्रेन है और इस ब्राडगेज लाइन का कोई उपयोग नहीं हो रहा है अंडर-युटिलाइजेशन हो रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि अलवर से, उत्तर प्रदेश के कानपुर, लखनऊ, बनारस जाने वाले यात्रियों को कोई सुविधा नहीं है तो मथुरा से अलवर की तरफ किसी गाड़ी को बढ़ाया जाए।

मैं अगला निवेदन करना चाहूंगा कि भिवाड़ी एक बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है जिसमें एक हजार से ज्यादा इंडस्ट्रीज हैं, इन्लैंड कंटेनर डिपो है। रेवाड़ी से भिवाड़ी तक ब्राडगेज लाइन की मांग हम बरसों से करते आ रहे हैं, उसको आगे करवाने की मांग मैं यहां क़रता हूं।

आश्रम एक्सप्रेस जो राजगढ़ और खैरतल में ठहराव की प्रार्थना करता हूं। खैरतल बहुत बड़ी कृषि मंडी है। देश भर के कृषि व्यवसायी यहां आते हैं और माननीय मंत्री जी जब उस रूट पर पधारे थे तो हजारों लोगों ने मांग की थी लेकिन रेल अधिकारी यह कह देते हैं कि सुपर-फास्ट ट्रेन इन छोटे स्टेशनों पर नहीं रूकेगी, लेकिन गरीब आदमी का आप ध्यान नहीं रखेंगे तो कौन ध्यान रखेगा। मेरा निवेदन है कि 7 आरडी या 4 आरडी जो दिल्ली से या हिसार से चलकर रेवाड़ी आती है यहीं रूक जाती है इन गाड़ियों का पलवल या बांदीकुई तक आगे बढ़ाया जाए। कारण यह दिया जाता है कि अलवर में पिट-लाइन नहीं है एक्सट्रा ट्रेन नहीं है, इसका बहाना करके रेल-अधिकारी काम को होने नहीं देते हैं। मेरा निवेदन है कि सबसे पहले अलवर में पिट लाइन या रेल लाइन बनायी जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी को जिन्होंने बिना प्रशासनिक अनुभव के साधनों का उपयोग करके 8 हजार करोड़ रुपए की जो आमदनी अर्जित की, ऐसे मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए उनकी डिमांड का समर्थन करता हूं।

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं जो आपने रेल जैसे महत्वपूर्ण विभाग पर मुझे बोलने का मौका दिया। महोदय, दिल्ली की बढ़ती हुई आबादी से निजात पाने के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत सारी नजदीक की गाड़ियां, ईएमयूज को चलाने का प्रयास किया है, जो डेढ़ सौ किलोमीटर तक जाएंगी। ...*(व्यवधान)* महोदय, अलीगढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है, वहां लगभग बारह हजार विद्यार्थी जो बिहार के हैं, वहां पढ़ते हैं। वहां बहुत से राष्ट्राध्यक्ष और शासनाध्यक्ष आते रहते हैं। वहां कुल 36 हजार स्टुडेंट्स पढ़ाई करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि अभी वहां केवल डबल लाइन है। सुबह के समय वहां से ईएमयूज चलती हैं, तो बड़ी एक्सप्रेस गाड़ियों डिले कर दी जाती है, जिससे बड़ी समस्या खड़ी हो जाती है। महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वहां तीसरी लाइन का प्रावधान विचाराधीन है। इस संबंध में दो बार सर्वे भी हो चुका है और उसका काम भी प्रारंभ होने जा रहा है। महोदय, मैं चाहता हूं कि अलीगढ़ तक तीसरी लाइन डालने की स्वीकृति प्रदान की जाए, जिससे आने वाले दिनों में एक्सप्रेस गाड़ियां लिंगर आन न हो सकें।

महोदय, मेरी दूसरी मांग यह है कि बिहार जाने वाली बहुत सारी गाड़ियों का वहां स्टापेज नहीं है। वहां से बहुत से स्टूडेंट यहां आते और जाते हैं। पहले भी मैंने माननीय मंत्री जी से बजट भाषण के दौरान इस संबंध में मांग की थी, उस समय भी उन्होंने आश्वासन दिया था कि कुछ ट्रेनें जैसे श्रमजीवी, क्रांति शहीद आदि का स्टापेज वहां करेंगे। मैं उनके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि यह विद्यार्थियों का मामला है, सेंस्टिव प्लेस है, हम चाहते हैं कि जो गाड़ी बिहार जाने वाली वहां नहीं रूकती हैं, वहां उनका स्टापेज करने की कृपा करें।

इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उनकी सरकार ने सीमित साधनों के होते हुए भी किराया भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जबकि डीजल के रेट कई गुना बढ़ गए हैं, इस्पात के चार गुना बढ़ गए हैं, इसके बावजूद माल भाड़े में वृद्धि न करके, उन्होंने सरकार की मानसिकता का परिचय दिया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उनकी सोच और मानसिकता आम जनता के प्रति अच्छी है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

***श्री चंद्रशेखर साहु** (बरहामपुर-उड़ीसा): मैं वर्ष 2005-2006 के लिए रेलवे (अनुपूरक) बजट का समर्थन करता हूं। महोदय, माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव अपने बजट में किसानों विद्यार्थियों, सेवानिवृत्त रक्षा कर्मियों तथा समग्र रूप से आम आदमी को छूट देकर एक क्रांतिकारी परिवर्तन लाए हैं। महोदय, संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी के नेतृत्व में तथा हमारे माननीय प्रधानमंत्री, डा. मनमोहन सिंह के निर्देशों के अनुसार हमारे माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने संपूर्ण देश में वास्तविक विकास किया है। पिछली सरकार की तुलना में, यूपीए सरकार ने उड़ीसा राज्य पर अधिक ध्यान दिया है। महोदय, फिर भी मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से चालू परियोजनाओं, जिन्हें जल्द ही पूरा किया जाना है, के लिए अधिक निधियां देने का अनुरोध करता हूं।

समय की कमी को देखते हुए मैं त्वरित कदम उठाए जाने हेतु अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्याओं की चर्चा संक्षेप में करने जा रहा हूं।

1. नौपाड़ा से गनपुर तक बड़ी लाईन के निर्माण के चालू कार्य को मार्च, 2006 के अंत तक पूरा किया जाना है। प्रदान की गई धनराशि काफी कम है इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अधिक निधियां प्रदान करने का अनुरोध करता हूं।
2. निजामुद्दीन से भुवनेश्वर (हीराकुड एक्सप्रेस) को विशाखापत्तनम तक बढ़ाने के संबंध में बजट में की गई उद्घोषणा को बिना किसी विलंब के तुरंत चलाया जाना चाहिए।
3. फलकनुमा एक्सप्रेस का छतरपुर में ठहराव बनाना।

मैंने अपनी अन्य मांगों का उल्लेख अपने रेलवे के मुख्य बजट भाषण में दिया है। इसलिए मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं। मैं पुन: वर्ष 2005-2006 के लिए रेलवे के अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूं।

***प्रो. चन्द्र कुमार** (कांगड़ा): मैं रेलवे हेतु अनुदान का समर्थन करता हूं। देश में रेलवे संचार का माध्यम है तथा यह देश के उत्तर भाग को दक्षिण तथा पश्चिम को पूर्व से जोड़ता है तथा हमारे देश की विरासत के भी दर्शन कराता है।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं तथा हिमाचल प्रदेश के लोगों की कुछ मांगें भी रखना चाहता हूं। पठानकोट से जोगिंदर नगर को जोड़ने वाली सबसे पुरानी छोटी लाइन जिसे वर्ष 1913 में चालू किया गया था, में सुधार किए जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2005-2006 के इस बजट प्रस्ताव में आमान परिवर्तन की चर्चा की गई है। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए ताकि क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके।

इस क्षेत्र में पर्यटन की अत्यधिक संभावनाएं मौजूद हैं। ज्वाला शहर रेलवे स्टेशन का सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं माननीय रेल मंत्री से वाद-विवाद का उत्तर देने का अनुरोध करता हूं।

...(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर): महोदय, इसके विरोध में हम बहिर्गमन करते हैं।

रात्रि 08.42 बजे

(इस समय, श्री खारबेल स्वाईं तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए)

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, इन सभी सदस्यों ने अपने भाषण में माननीय मंत्री का धन्यवाद किया; परन्तु जब माननीय मंत्री ने उत्तर देना शुरू किया तो वे सभी सभा भवन से बाहर चले गए।

उपाध्यक्ष महोदय: क्या आप सोचते हैं कि मैं उन्हें रोक सकता हूं।

...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को, लगभग 52 सदस्यों ने इस बहस में हिस्सा लिया और माननीय सदस्यों ने सहयोग किया और अपने सुझावों को हमें दिया इसके लिए मैं उनका आभार प्रकट करना चाहता हूं। माननीय सदस्यों ने अपने क्षेत्रों, जिलों और प्रान्तों के हर इलाके का काफी विस्तृत रूप से जानकारी हासिल करके रेल मंत्रालय और सदन का ध्यान आकृष्ट किया है। मैं उन तमाम माननीय सदस्यों के प्रति आभार प्रकट करता हूं और मैं आश्वस्त करना चाहता हूं कि उनके जो अमूल्य सुझाव हैं, उन पर उचित कार्रवाई करके में संसूचित करूंगा। जो माननीय सदस्य पीठ दिखाकर निकल गए हैं, बीजेपी वाले हमेशा पीठ दिखाते हैं क्योंकि उनमें सामना करने की हिम्मत नहीं है *...(व्यवधान)* वर्ष 2002-03 के लिए अनुदान की अतिरिक्त मांगें लोक लेखा समिति की सिफारिश के बाद सदन के समक्ष नियमन के लिए प्रस्तुत की गयी हैं।

---
*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री लालू प्रसाद]

वर्तमान वित्त वर्ष के लिए पेश की गयी अनुदान की पूरक मांगें उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के वित्तपोषण के लिए केन्द्र सरकार द्वारा दिए गए 300 करोड़ रुपए के अंशदान, रेलवे निधियों के अंतर्गत 125 करोड़ रुपए के अतिरिक्त परिव्यय एवं वर्ष 2005-06 के दौरान बिना बारी के 80 निर्माण कार्यों को आरंभ करने के लिए सदन की मंजूरी के लिए प्रस्तुत की गयी है। एनडीए सरकार के बारे में नहीं कहना चाहता हूं।

महोदय, डा. राकेश मोहन की अध्यक्षता में गठित भारतीय रेल पर विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट आ गयी है। इस रिपोर्ट में जिन बातों को एनडीए सरकार ने वर्ष 2001 में जब एनडीए की हालत खस्ता थी, उस ओर ध्यान आकृष्ट किया था। विशेषज्ञ कमेटी ने लिखा है और 2001 में कहा था कि भारतीय रेल आज वित्तीय संकट के कगार पर खड़ी है। दो टूक शब्दों में यदि वर्तमान प्रगति दर आगे जारी रही तो वह दिन दूर नहीं, जब भारतीय रेल वित्तीय रूप से कंगाल हो जाएगी और अगले 16 वर्षों में भारत सरकार पर 61 हजार करोड़ रुपए की अतिरिक्त देयता आन पड़ेगी। यदि सिर्फ संचालन स्तर पर देखा जाए तो भारतीय रेल लाइलाज ऋण संकट के जाल में फंस चुकी है। यह 2001 की विशेषज्ञ कमेटी की रिपोर्ट है। उस समय हमारी सरकार नहीं थी। हमने वह कमेटी नहीं बनायी थी। मैं लगातार कहता हूं कि एनडीए के शासन में रेलवे की हालत खस्ता थी। आज हमारी सरकार है। हमने सदन में दो बजट पेश किए।

वर्ष 2001 में डीआरएफ सहित सभी फंड में सिर्फ 350 करोड़ रुपए रह गए थे और आपरेटिंग रेशियो बिगड़ कर 98 प्रतिशत हो गया था। भारतीय रेल गतायु परिसम्पत्तियों के जीर्णोद्धार एवं नवीकरण के लिए दिया गया पर्याप्त विनियोग भी नहीं कर पायी थी। इसलिए सरकार को 17 करोड़ रुपए की विशेष रेल संरक्षा निधि का गठन करना पड़ा था। महोदय, यह तब की बात है। हमने घाटे की रेल को फायदे की रेल में तब्दील कर दिया है।

महोदय, मैं जब मंत्री बना था और इसकी जिम्मेदारी ली थी तो मैंने इस ऐतिहासिक सदन में सदस्यों के सामने वचन देकर ऐलान किया था कि हम किसी भी क्लास का भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे और फ्रेट का भी भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। इसे लेकर हमारी काफी आलोचना हुई। लोग कहते थे पैसा कहां से लाएंगे? हमारा इसलिए मुखौल उड़ाया गया था क्योंकि हम गांव गवई के लोग हैं, गाय, बकरी, भैंस चराते हैं। हमें भारतीय तेल की जिम्मेदारी मिलती है। राज की जिम्मेदारी मिलती है तो किस तरह से हमारी मुखौल उड़ाया जाता है, कैसे पब्लिक परसैप्शन खराब की जाती है? मैं कोई दावा नहीं करना चाहता हूं। इन लोगों ने भारतीय रेल की हालत को बिगाड़ने का काम किया। ये लोग कहते हैं लालू यादव रेल को बिल्कुल चौपट करेगा। मैंने प्रधानमंत्री जी को आगाह करके कहा है कि लोग हमें चारा चोर के नाम से बदनाम करते हैं, टेंटिड कहते हैं। दुनिया का सबसे बड़ा इम्पायर भारतीय रेल है। वह अलग इम्पायर है। इसमें फौज से लेकर हर तरह का तबका यात्रा करता है। देश-विदेश की निगाह यहां लगी है। यह एक नम्बर की कुर्सी है जिस की मुझे जिम्मेवारी मिली है। मैंने प्रधानमंत्री जी को कहा है कि देश की आईबी सारे लोगों को देखे। उसे हमारे पीछे लगा कर भी दिखवाएं कि हम क्या काम करते हैं? सारी दुनिया की नजर इस तरफ लगी रहती है। दिल्ली में हर तरह के लोग रहते हैं। हमारा मजाक उड़ाया गया। दिल्ली में जो चन्द हाई-फाई परिवार हैं, जिनके हाथों में मीडिया है, उन्होंने और "इंडिया टुडे" ने क्या मार्किंग की? आपने उसे देखा होगा। मैं नहीं कहता कि हम सबसे काबिल मंत्री हैं और सभी से ज्यादा होशियार हैं। हमें डिमारेलाइज करने का, पब्लिक परसैप्शन खराब करने प्रयास किया और जन-मानस में हमारी तस्वीर को नीचे दिखाने का प्रयास किया। हम से लोग पूछते थे कि आपका स्थान कहां होना चाहिए? मैंने कहा था कि मेरा स्थान पीछे ही होना चाहिए। हम आगे की दौड़ में नहीं हैं। देश में अभिजात वर्ग के लोग हैं। लोहिया जी कहते थे कि जहां वोट का राज है, वहां छोट का राज होता है। अगर वोट का राज नहीं होता तो हमारे जैसे लोग, मुलायम सिंह यादव जी जैसे लोग, शरद पवार जी और पिछड़े तबके के लोग यहां बैठे न होते। यानी कि दबे, सताए लोग यहां नहीं बैठते। शायद हम इसका मुंह नहीं देखते। लेकिन वोट के राज को संगठित रूप से, कान्सीपरेसी के तहत समाप्त करने की साजिश चल रही है? हम जैसे लोगों को जब जिम्मेदारी मिलती है तो लगातार कहा जाता है कि टेंटिड है। इस देश में कौन टेंटिड है? मैं मांग करता हूं कि इन सभी लोगों की सम्पत्तियों की जांच होनी चाहिए। जिस तरह से हम लोगों को तंग और तबाह किया जाता है, डिमारेलाइज किया जाता है, यह इसकी मिसाल है। जिन्होंने ताजमहल को देखा है और उसके बारे में कानों से सुना है, वही उसके बारे में जान सकते हैं।

लोग बोलते थे कि पैसा कहां से लाओगे, पूछते थे कि पैसा कहां से लाओगे। मैं आपको बताना चाहता हूं कि हमने किस तरह से रेलवे के अपने खर्च में कमी की है। पिछली सरकार की रेल की हालत ठीक करने के लिए एक ही मूलमंत्र था कि यात्री किराया बढ़ाओ, माल भाड़ा बढ़ाओ जबकि हमारी रणनीति है लागत घटाओ और व्यापार बढ़ाओ। हमने हाथ पसारने का काम नहीं किया। कल तक वित्तीय संकट से जूझ रही भारतीय रेल आज अपनी पूंजी स्वयं पैदा कर रही है। अब हम इस चिंता में हैं कि कमाए हुए पैसे को कहां लगाया जाए और इसका विनियोग कहां किया जाए जिससे हम कल इससे भी और अधिक पैसा कमा सकें। जिस रफ्तार से हम पैसा कमा रहे हैं उसे ध्यान में रखते

हुए इस वर्ष के अंत तक हमारा फंड बैलेंस 10,000 करोड़ रुपए से अधिक हो जाने की संभावना है। मैं तमाम रेलकर्मियों, अधिकारियों और पदाधिकारियों को धन्यवाद देता हूं। इसी व्यवस्था में भारतीय रेल, जो सोने की चिड़िया है, जबकि इस चिड़िया को तंग, तबाह और घायल करके घाटे का बजट पेश किया गया। मैं मानता हूं कि हम आम गरीब लोग हैं, रिजर्व लोग हैं, पैसेंजर हैं, लेकिन उनकी सुविधा में इतना इजाफा नहीं कर पाए, उनकी कमाई से रेल की हालत क्या बनी थी, यह जग जाहिर है, रिकार्ड बताता है, इतिहास बताता है। जो एक्सीडेंट का मसला एनडीए के शासन में था, असुरक्षा की भावना एनडीए के शासन में थी तब कोई भी मां अपने बच्चे को अकेला गुजरात से होकर जाने की इजाजत नहीं देती थी। अगर बच्चा चला भी गया तो मां चिंतित रहती थी कि उसका बेटा लौटकर आएगा या नहीं। ये लोग आज यूपीए की बात कहते हैं। हमारी सरकार और जब यहां आपस में परस्पर विरोधी आइडियोलाजी के लोग एक ही सवाल पर जुटे हैं कि साम्प्रदायिकता, फासिस्ट, कम्यूनल ताकतों को फटकने नहीं देंगे। इस तरह का साजिश होती है, कहीं प्रचार होता है कि सरकार जा रही है, वह पार्टी हट रही है, लालू जी थ्रेटनिंग दे रहे हैं, श्री राम विलास पासवान हट रहे हैं। कभी-कभी श्री शरद पवार की तरफ इशारा किया जाता है कि वे नाराज हैं लेकिन वे कभी भी नाराज नहीं रहते। इन लोगों को पता नहीं है कि हम कितने इकट्ठे लोग हैं। भारतीय रेल के 10,000 करोड़ रुपए बरसों से लंबित पड़ी महत्वपूर्ण योजनाओं को पूरा करने के लिए हैं। मैंने कहा था कि आन गोइंग स्कीम, जो प्रोजेक्ट है, उसे मैंने नहीं लिया था, पहले से आन गोइंग प्रोजेक्ट लिया गया था। हम उसे कैलेंडर के तहत तुरंत उस दिशा में इंतजार करके समाप्त करना चाहते हैं।

महोदय, आप तो गांव के आदमी हैं, जिन वर्गों और तबकों से आते हैं, उसके समकक्ष वर्गों से हम लोग आते हैं। गांव और देहात में किसान भाई कहते हैं कि गाय का पूरा दूध नहीं दोहने से गाय बीमार हो जाती है और महंगी गाय तो और ज्यादा बीमार हो जाती है। हमारी रेल के साथ भी यही हुआ। जिस मालगाड़ी के डिब्बे में 70-80 टन माल लद कर जा रहा था उसमें भारतीय रेल को 60 टन के पैसे ही मिल रहे थे। आप देखिए पहले क्या हालत थी, किस तरह से लूट थी, किस तरह से इवेजन चल रहा था। हमने स्वयं जाकर इसकी जांच की, इस अनियमितता को रोका और मालगाड़ी के वैगनों की वहन क्षमता में वृद्धि की। मालगाड़ी का वैगन भारतीय रेल का कमाऊ घोड़ा है, हमने लोडिंग और अनलोडिंग में लगने वाले समय एवं रास्ते में मालगाड़ी के पड़े रहने पर नियंत्रण कर टर्न अराउंड टाइम को सात दिन से घटाकर 5.5 दिन के लक्ष्य की प्राप्ति की दिशा में कदम उठाये हैं, जिससे हमारे बैलेंस में बढ़ोतरी हुई। मैंने बजट भाषण में पांच दिन पर लाने की जब बात कही थी तो एक माननीय सदस्य ने बजट पर हुई चर्चा में भाग लेते हुए इसे मुंगेरी लाल के हसीन सपने की संज्ञा दी थी। मुझे खुशी है कि मुंगेरी लाल के हसीन सपने हकीकत में तब्दील हो रहे हैं और यही भारतीय रेल की वित्तीय कायाकल्प की नींव का पत्थर है। हमने माल लदान में ऐतिहासिक 13 परसेंट की वृद्धि दर्ज करके माल लदान की प्रति इकाई लागत कम की है।

उपाध्यक्ष महोदय, जब मैंने रेल मंत्रालय का काम संभाला था तो मालगाड़ियों के मूवमेंट में अनेक प्रकार के कोटे और प्रतिबंध लगे हुये थे। यह हमारे लिये गर्व और हर्ष का विषय है कि हमने देश के कोने-कोने में लगे हर तरह के कोटा और प्रतिबंध को लगभग समाप्त कर मालगाड़ियों के मूवमेंट को पूरे भारत में आसान और सरल बना दिया है। आज हम आयरन ओर सरकिट को छोड़कर पूरे देश में ग्राहकों की मांग के आधार पर अल्प अवधि में रेक उपलब्ध कराने की स्थिति में आ गये हैं। रेलवे और उद्योग जगत के बीच नियमित विचार-विमर्श बनाये रखने के लिये मेरा एक रेल उद्योग समन्वय समिति के गठन का प्रस्ताव है। इस फोरम में एसोचैम, फिक्की, सीआईएल इत्यादि संगठनों के एक-एक प्रतिनिधि रहेंगे और रेलवे के सभी प्रमुख फ्रेट ग्राहक रहेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, यात्री आय में वृद्धि सिर्फ यात्रा किराये को बढ़ाकर ही नहीं की जा सकती है, यह हमने प्रमाणित किया है। हमने यात्री किराये में वृद्धि नहीं की लेकिन प्रथम तिमाही में यात्री आय में लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि की है। इस वृद्धि को प्राप्त करने के लिये हमने पैसेंजर प्रोफाइल मैनेजमेंट की व्यवस्था को सुदृढ़ किया है, विभिन्न तरह के रिजर्वेशन कोटे को रेशनलाइज किया है एवं खाली जा रही गाड़ियों के डिब्बों में कटौती कर ऐसी गाड़ियों में उन डिब्बों को लगाया जहां पर बड़ी-बड़ी प्रतीक्षा सूची थीं। एक तरफ इससे जहां वेटलिस्टेड यात्रियों को उनके गंतव्य पर पहुंचाया, वहीं रेलवे की तिजौरी भी भरी।

नई-नई एअरलाइन्स यात्रियों को लुभाने के लिए तरह-तरह के आफर दे रही हैं, कोई 1 रुपये में दिल्ली से बंगलौर ले जा रहा है तो कोई 1100 रुपये में। कितने यात्रियों को यह टिकट मिलता है, यह तो किसी को मालूम नहीं लेकिन एक आफर है। हम ऐसा आफर नहीं देना चाहते अपितु एक ठोस रणनीति के तहत हायर क्लासेस में आक्यूपैंसी बढ़ाना चाहते हैं। ए वेकैंट सीट इज ए लास्ट सीट। हमने सिद्धांततः यह निर्णय लिया है कि यदि उच्च श्रेणी की कुछ सीटें खाली होंगी तो निम्न श्रेणी के यात्रियों को कम्प्यूटर प्रोग्राम के तहत स्वतः रैंडम बेसिस पर चार्टिंग के समय अपग्रेड कर दिया जायेगा। इसके लिये अभी तक साफ्टवेयर तैयार कराया जा रहा है- जैसे ही साफ्टवेयर तैयार हो जायेगा, पहले इसे पायलट बेसिस पर टैस्ट किया जायेगा और सफल होने पर पूरे देश

[श्री लालू प्रसाद]

में लागू किया जायेगा। इससे न केवल लाखों यात्रियों की गुडविल हमें प्राप्त होगी अपितु खाली पड़ी हुई सीट के भर जाने से रेलवे को अतिरिक्त आय भी होगी।

अभी वेटिंग लिस्ट वाले पैसेंजर का टिकट कन्फर्म नहीं होने पर उन्हें पहले टिकट रद्द कराना पड़ता है। हमने अब वेट लिस्ट पैसेंजर को भी उसके टिकट पर यात्रा की तिथि, गाड़ी, क्लास इत्यादि बदलने की सुविधा देने की निर्णय लिया है। मुझे पूरा विश्वास है कि इन सभी उपायों से हमारी यात्री गाड़ियों की ओवरआल आक्यूपैंसी बढ़ेगी और जिससे बिना यात्री किराया बढ़ाये हमारी यात्री आमदनी में वृद्धि होगी।

सदन को यह जानकर खुशी होगी कि चार बड़े पुलों का काम प्रारम्भ कर दिया गया है जिनमें बिहार में पटना, मुंगेर और कोसी तथा असम में बोगीबील पुल सम्मिलित हैं। इन पुलों के समय का निर्माण हेतु पर्याप्त राशि उपलब्ध कराई जायेगी और पटना के निकट गंगा नदी पर पुल को रेल-सह-रोड पुल के रूप में विकसित किया जायेगा। बजट में घोषित सर्वेक्षणों के अतिरिक्त पूर्णिया-किशनगंज वाया पुट्टी-दलमलपुर-लोहारडगा-सिमडेगा वाया गुमला, छाता-अलीगढ़, कायनकुल्लम-कोटारकारा वाया अडूर नई लाइनों के सर्वेक्षण लिये जा रहे हैं।

बजट भाषण में की गई घोषणाओं के कार्यान्वयन के लिए एवं थ्रूपुट संवर्द्धन कार्यों की प्रगति पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। मुझे यह बताते हुये प्रसन्नता हो रही है कि मानसी-सहरसा, रांची-लोहरदगा, भरतपुर-आगराफोर्ट तथा कबाकापुत्तुर-सुब्रमण्या रोड के आमान परिवर्तन के कार्य पूरे किये जा चुके हैं तथा उन पर नई यात्री गाड़ियां शुरू कर दी गई हैं। चित्तौड़गढ़-उदयपुर तथा गोंदिया-बालाघाट के आमान परिवर्तन का कार्य भी पूर्ण कर लिया गया है तथा इन पर शीघ्र ही यात्री गाड़ियां चलाई जायेंगी। स्थानीय लोगों की मांग को ध्यान में रखते हुये किशनगंज से अजमेर शरीफ तक भी रेल सेवा यथाशीघ्र शुरू की जायेगी।

प्रो. राम गोपाल यादव ने अपने भाषण में गजरौला से सम्भल तक रेल लाइन स्वीकृत किये जाने की मांग की थी। मैं उन्हें आश्वासन देना चाहता हूं कि इस मार्ग का शीघ्र की सर्वेक्षण कराकर प्लानिंग कमीशन से इसकी स्वीकृति के लिये ठोस कार्यवाही की जायेगी। मुझे यह बताते हुये प्रसन्नता हो रही है कि बिहार सहित पूरे देश के सभी प्रमुख स्टेशनों यथा- मथुरा, मधेपुरा, दरभंगा, पटना साहिब, किशनगंज, तिरूपति, नयागांव, अररिया, मोतिहारी आदि स्टेशनों को माडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जायेगा।

रात्रि 9.00 बजे

इन स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के अतिरिक्त आवश्यकतानुसार पिट लाइनों का भी निर्माण किया जाएगा, यात्रियों की सुविधा एवं टिकट की बिक्री बढ़ाने के लिए हमने पूरे देश में यू.टी.एस. सुविधाओं का विस्तार करने का निर्णय लिया है। अब हम कमाई कर रहे हैं। इसलिए हमने अपनी ठोस रणनीति एवं लाखों रेलकर्मियों की दिन-रात की गई मेहनत की बदौलत रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार किया है और यह निरंतर सुदृढ़ होती जा रही है। हम और हमारी यू.पी.ए. की सरकार आम जनता की कठिनाइयों के प्रति सदैव सजग है। आम जनता को राहत देने के उद्देश्य से मैं साधारण सवारी गाड़ियों, मेल, एक्सप्रैस एवं द्वितीय श्रेणी के दैनिक टिकट के किराये में प्रति यात्री एक रुपये की कमी करने का प्रस्ताव करता हूं।

महोदय, मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को अपने संज्ञान में लिया है और इन सभी मुद्दों के बारे में पत्र लिखकर मैं उन्हें वस्तुस्थिति से एवं अवगत की जाने वाली कार्रवाई से शीघ्र अवगत करा दूंगा। माननीय सदस्यों द्वारा रेलवे को दिए गए व्यापक समर्थन के लिए मैं उनको एक बार पुनः धन्यवाद देता हूं और सदन से अनुरोध करता हूं कि वह रेलवे की वर्ष 2002-03 के लिए प्रस्तुत अनुदान की अतिरिक्त मांगों, वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों तथा इनसे संबंधित विनियोग विधेयकों को अपनी स्वीकृति दे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं सभा के समक्ष वर्ष 2005-06 की अनुदान की अनुपूरक मांग (रेल) मतदान हेतु रखता हूं।

प्रश्न यह है:

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 16 के सामने दिखाये गए मांग शीर्षक के संबंध में 31 मार्च, 2006 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों के अदा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं सभा के समक्ष वर्ष 2002-03 हेतु अनुदानों की अतिरिक्त मांगें (रेल) मतदान हेतु रखता हूं।

प्रश्न यह है:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग सं. 14, 15 और 16 के सामने दिखाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 9.04 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक-4 विधेयक, 2005*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा में मद सं. 15 पर चर्चा की जायेगी। श्री लालू प्रसाद यादव।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-दो, खंड-2, दिनांक 11.8.2005 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मद सं. 16, श्री लालू प्रसाद यादव।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2005-2006 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा में विधेयक पर खंडवार विचार किया जाएगा।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गए।

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, अब प्रस्ताव करें कि विधेयक पारित किया जाये।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 9.06 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक-3 विधेयक, 2005*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा मद सं. 17 पर विचार करेगी।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थीं, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थीं उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-दो, खंड-2, दिनांक 11.8.2005 में प्रकाशित।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थीं, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियां का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2003 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थी, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धन राशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

उपाध्यक्ष महोदय: अब मंत्री महोदय प्रस्ताव करें कि विधेयक पारित किया जाये।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: क्या अब हम विशेष उल्लेख पर चर्चा करें।

अनेक माननीय सदस्य: जी नहीं, महोदय।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा कल पूर्वाह्न 11.00 बजे समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 9.00 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा, शुक्रवार, 12 अगस्त, 2005/21 श्रावण, 1927 (शक) के पूर्वाह्न 11.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	तारांकित प्रश्नों की संख्या
1	2	3
1.	मोहम्मद शाहिद श्री स्वदेश चक्रवर्ती	261
2.	श्री अनंत गुढ़े	262
3.	श्रीमती रूपाताई डी. पाटील श्री रेवती रमन सिंह	263
4.	श्री चन्द्रभूषण सिंह डा. के. धनराजू	264
5.	श्री पंकज चौधरी	265
6.	श्री दुष्यंत सिंह श्री सुरेश चन्देल	266
7.	श्री हरिसिंह चावड़ा डा. चिन्ता मोहन	267
8.	श्री रघुनाथ झा	268
9.	श्री ई. पोन्नुस्वामी श्री जीवाभाई ए. पटेल	269
10.	श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी श्री सी.के. चन्द्रप्पन	270
11.	श्रीमती किरण माहेश्वरी श्री राजनरायण बुधैलिया	271
12.	श्री रामजीलाल सुमन श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन'	272
13.	श्री किसनभाई वी. पटेल श्री बृज किशोर त्रिपाठी	273
14.	श्री दरोगा प्रसाद	274
15.	श्री रायापति सांबासिवा राव श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया	275
16.	श्री वरकला राधाकृष्णन श्री पी. करूणाकरन	276
17.	श्री बसुदेव आचार्य श्री इकबाल अहमद सरडगी	277
18.	श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी	278
19.	श्री एस.के. खारवेनथन श्री हरिश्चंद्र चव्हाण	279
20.	श्री रामदास आठवले	280
1.	अल्प सूचना प्रश्न श्री गणेश सिंह मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी श्री किसनभाई वी. पटेल श्री बृज किशोर त्रिपाठी श्री ब्रजेश पाठक	1

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आरून रशीद, श्री जी.एम.	2916
2.	आचार्य, श्री बसुदेव	2838, 2895
3.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	2783, 2785, 2866, 2875, 2911
4.	अग्रवाल, डा. धीरेंद्र	2846
5.	अहीर, श्री हंसराज जी.	2772, 2851, 2886, 2941
6.	अजय कुमार, श्री एस.	2796
7.	अनंत कुमार, श्री	2815
8.	आठवले, श्री रामदास	2865
9.	"बाबा", श्री के.सी. सिंह	2766
10.	"बचदा", श्री बची सिंह रावत	2779
11.	बारड़, श्री जसुभाई धानाभाई	2730, 2833, 2894, 2908, 2948
12.	बर्मन, प्रो. बसुदेव	2945

1	2	3
13.	बर्मन, श्री हितेन	2846, 2862
14.	बर्मन, श्री रनेन	2808
15.	बसु, श्री अनिल	2799
16.	भडाना, श्री अवतार सिंह	2916
17.	भक्त, श्री मनोरंजन	2820, 2874, 2935
18.	बिश्नोई, श्री जसवंत सिंह	2776, 2855
19.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	2791, 2925
20.	बुधौलिया, श्री राजनरायन	2784, 2827
21.	चक्रवर्ती, श्री अजय	2771
22.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	2929
23.	चौरे, श्री बापू हरी	2768, 2800, 2843, 2879, 2881
24.	चव्हाण, श्री हरिश्चंद्र	2784, 2827
25.	चावड़ा, श्री हरिसिंह	2846, 2883
26.	चिन्ता मोहन, डा.	2930
27.	चौधरी, श्री निखिल कुमार	2812, 2877
28.	चौधरी, श्री पंकज	2844, 2882
29.	चौधरी, श्री अधीर	2746, 2756
30.	देवरा, श्री मिलिन्द	2789
31.	धनराजू, डा. के.	2760, 2846, 2848
32.	ढींढसा, श्री सुखदेव	2792, 2816
33.	धोत्रे, श्री संजय	2742
34.	दूबे, श्री चन्द्र शेखर	2758
35.	गढ़वी, श्री पी.एस.	2773, 2916, 2919, 2926
36.	गायकवाड, श्री एकनाथ महादेव	2726, 2741, 2789, 2828, 2937

1	2	3
37.	गमांग, श्री गिरिधर	2755
38.	गांधी, श्री मेनका	2802
39.	गंगवार, श्री संतोष	2801
40.	गवली, श्रीमती भावना पुंडलिकराव	2790, 2858, 2891
41.	गिल, श्री आत्मा सिंह	2821
42.	गोयल, श्री सुरेन्द्र प्रकाश	2880, 2916
43.	गुढे, श्री अनंत	2928
44.	हर्ष कुमार, श्री जी.वी.	2732, 2868, 2897, 2907, 2912
45.	जगन्नाथ, डा. एम.	2764, 2774, 2905
46.	जालप्पा, श्री आर.एल.	2762
47.	झा, श्री रघुनाथ	2830
48.	जोशी, श्री प्रहलाद	2779
49.	कलमाडी, श्री सुरेश	2726, 2782, 2789
50.	करूणाकरन, श्री पी.	2861
51.	खंडूडी, मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र	2748, 2890
52.	खन्ना, श्री अविनाश राय	2738, 2740, 2847
53.	खारवेनथन, श्री एस.के.	2870, 2898, 2946, 2949
54.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	2728
55.	कृपलानी, श्री श्रीचन्द	2761
56.	कुन्नुर, श्री मंजुनाथ	2747
57.	कुशवाहा, श्री नरेन्द्र कुमार	2793, 2841, 2879, 2903, 2903
58.	लिब्रा, सरदार सुखदेव सिंह	2792, 2816

1	2	3
59.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	2839, 2890, 2930, 2943
60.	मान, श्री जोरा सिंह	2923
61.	माडम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई	2825, 2879, 2912
62.	माधवराज, श्रीमती मनोरमा	2920
63.	महाजन, श्रीमती सुमित्रा	2915
64.	महाजन, श्री वाई.जी.	2784, 2921
65.	महतो, श्री बीर सिंह	2846
66.	महतो, श्री सुनिल कुमार	2846
67.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	2738
68.	महतो, श्री टेक लाल	2914
69.	माझी, श्री परसुराम	2751, 2796, 2835
70.	मल्लिकार्जुनैया, श्री एस.	2810
71.	मंडल, श्री सनत कुमार	2789, 2800
72.	माने, श्रीमती निवेदिता	2753, 2789, 2857
73.	मसूद, श्री रशीद	2733, 2829
74.	मेघवाल, श्री कैलाश	2729, 2764, 2900
75.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	2824, 2929
76.	मिश्रा, डा. राजेश	2777, 2916
77.	मिस्त्री, श्री मधुसूदन	2916
78.	मोदी, श्री सुशील कुमार	2794
79.	मोघे, श्री कृष्णा मुरारी	2757, 2915
80.	मोहले, श्री पुन्नूलाल	2767
81.	मो. ताहिर, श्री	2793, 2841, 2879, 2903, 2909
82.	मोहिते, श्री सुबोध	2884, 2926
83.	मूर्ति, श्री ए.के.	2888
84.	मुन्शी राम, श्री	2793, 2841, 2879, 2903, 2909
85.	मुर्मु, श्री हेमलाल	2798
86.	नागपाल, श्री हरीश	2803
87.	नायक, श्री ए. वेंकटेश	2769
88.	नन्दी, श्री अमिताभ	2741, 2832
89.	नरबुला, श्री डी.	2819, 2855, 2873, 2939
90.	नरहिरे, श्रीमती कल्पना रमेश	2735, 2831
91.	नायक, श्री अनन्त	2749, 2796, 2834, 2936, 2940
92.	निखिल कुमार, श्री	2756, 2807, 2864
93.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	2731, 2854, 2889
94.	पलनिसामी, श्री के.सी.	2752
95.	पाण्डा, श्री प्रबोध	2756
96.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	2734
97.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	2759
98.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	2846, 2883
99.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	2837, 2878, 2902, 2944
100.	पटैरिया, श्रीमती नीता	2809, 2932
101.	पाठक, श्री ब्रजेश	2842, 2880, 2890, 2904
102.	पाटील, श्री दानवे रावसाहेब	2739, 2876
103.	पिंगले, श्री देविदास	2813
104.	पोन्नुस्वामी, श्री ई.	2849, 2885, 2905, 2910

1	2	3
105.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	2770
106.	राजेन्द्र कुमार, श्री	2763
107.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	2811, 2885, 2905, 2910
108.	राणा, श्री काशीराम	2786, 2846
109.	राव, श्री के.एस.	2917
110.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	2859, 2892
111.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकरन	2804, 2846, 2947
112.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	2867, 2896, 2906
113.	रेड्डी, श्री एन. जनार्दन	2795, 2860, 2893
114.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	2768, 2786, 2846
115.	सज्जन कुमार, श्री	2745
116.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	2871, 2899
117.	शर्मा, डा. अरूण कुमार	2773, 2852, 2887, 2903, 2942
118.	सरोज, श्री तूफानी	2882
119.	सत्पथी, श्री तथागत	2913
120.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	2931, 2938
121.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	2805
122.	शाहिद, मोहम्मद	2841, 2879, 2903, 2909
123.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	2846, 2848
124.	शर्मा, श्री मदन लाल	2928
125.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	2783, 2788, 2866, 2911
126.	शिवन्ना, श्री एम.	2769, 2822
127.	शिवनकर, प्रो. महादेवराव	2793, 2841, 2879, 2903, 2909
128.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	2737
129.	सिद्धू, श्री नवजोत सिंह	2818, 2934
130.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	2933
131.	सिंह देव, श्री अजीत कुमार	2764
132.	सिंह, श्री चन्द्रभान	2757
133.	सिंह, श्री दुष्यंत	2845, 2901, 2947
134.	सिंह, श्री गणेश	2783
135.	सिंह, श्री गणेश प्रसाद	2814
136.	सिंह, श्री कीर्ति वर्धन	2753
137.	सिंह, कुंवर मानवेन्द्र	2744, 2850, 2880, 2904
138.	सिंह, श्री राकेश	2781
139.	सिंह, रेवती रमन	2840
140.	सिंह, श्री सुग्रीव	2826, 2837, 2902, 2911, 2944
141.	सिंह, श्री सूरज	2780, 2856
142.	सिप्पीपाराई, श्री रविचन्द्रन	2727, 2869
143.	सुब्बारायण, श्री के.	2922
144.	सुगावनम, श्री ई.जी.	2754, 2773, 2836
145.	सुजाता, श्रीमती सी.एस.	2787
146.	सुमन, श्री रामजीलाल	2839, 2890, 2943
147.	स्वाईं, श्री खारबेल	2797
148.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	2918, 2919
149.	थामस, श्री पी.सी.	2778

1	2	3
150.	तुम्मर, श्री वी.के.	2846, 2916
151.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	2886
152.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	2866, 2878
153.	वल्लभनेनी, श्री बालासोवरी	2775, 2853, 2888, 2850
154.	वर्मा, श्री रतिलाल कालीदास	2921
155.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	2770
156.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	2823
157.	वर्मा, श्री भानु प्रताप सिंह	2743, 2924
158.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	2783, 2785, 2866, 2875, 2911
159.	विरूपाक्षप्पा, श्री के.	2765
160.	यादव, श्री एम. अंजनकुमार	2736, 2933
161.	यादव, श्री पारसनाथ	2806, 2863
162.	यादव, श्री सीता राम	2750, 2927
163.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	2817, 2872

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	262, 273, 274, 275, 276, 279
संस्कृति	:	
रक्षा	:	266
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	
सूचना और प्रसारण	:	278
पंचायती राज	:	
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	261, 263, 267, 269, 272
रेल	:	264, 265, 268, 270, 271, 277
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	280

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	2735, 2745, 2749, 2751, 2769, 2772, 2775, 2776, 2779, 2788, 2789, 2792, 2799, 2809, 2810, 2815, 2819, 2826, 2828, 2845, 2846, 2850, 2867, 2868, 2872, 2874, 2883, 2897, 2898, 2901, 2903, 2912, 2916, 2926, 2934, 2949
संस्कृति	:	2730, 2752, 2754, 2759, 2773, 2778, 2797, 2802, 2805, 2822, 2836, 2861, 2875, 2876, 2891, 2904, 2917, 2933, 2938
रक्षा	:	2744, 2748, 2764, 2766, 2770, 2781, 2782, 2783, 2784, 2795, 2820, 2824, 2840, 2849, 2851, 2855, 2881, 2899, 2928, 2944
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	2729, 2732, 2757, 2765, 2839, 2866, 2907
सूचना और प्रसारण	:	2731, 2734, 2755, 2777, 2791, 2804, 2811, 2814, 2818, 2823, 2831, 2833, 2835, 2852, 2865, 2871, 2887, 2911, 2942
पंचायती राज	:	2761, 2806, 2847, 2877, 2889
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	2756, 2780, 2796, 2801, 2807, 2816, 2817, 2837, 2842, 2856, 2859, 2864, 2878, 2888, 2892, 2900, 2902, 2921, 2930, 2931, 2936, 2943, 2947, 2948
रेल	:	2726, 2728, 2733, 2736, 2737, 2738, 2740, 2741, 2742, 2743, 2746, 2750, 2753, 2758, 2767, 2768, 2771, 2774, 2785, 2786, 2787, 2790, 2793, 2794, 2798, 2800, 2803, 2808, 2812, 2821, 2825, 2827, 2829, 2830, 2832, 2834, 2838, 2841, 2843, 2844, 2848, 2853, 2857, 2858, 2860, 2862, 2863, 2870, 2873, 2879, 2880, 2882, 2884, 2885, 2886, 2893, 2894, 2895, 2896, 2905, 2906, 2908, 2909, 2910, 2913, 2914, 2915, 2918, 2919, 2922, 2923, 2924, 2925, 2927, 2929, 2932, 2935, 2937, 2939, 2940, 2941, 2945, 2946
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	2727, 2739, 2747, 2760, 2762, 2763, 2813, 2854, 2869, 2890

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

http:#www.parliamentofindia.nic.in

लोक सभा की कार्यवाही का दूरदर्शन पर सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का दूरदर्शन के विशेष चैनल "डीडी-लोकसभा" पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

लोक सभा वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण और अंग्रेजी संस्करण की प्रतियां तथा संसद के अन्य प्रकाशन, विक्रय फलक, संसद भवन, नई दिल्ली-110001 पर बिक्री हेतु उपलब्ध हैं।

पी.एल.एस.–48/12/14/2005/(एम०)
232

© 2005 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382
के अंतर्गत प्रकाशित और जैनको आर्ट इंडिया, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।