# विषय-सूची

*[पंचदश माला, खंड 2, दूसरा सत्र, 2009/1931 (शक)]*

**अंक 5, बुधवार, 8 जुलाई, 2009/17 आषाढ़, 1931 (शक)**


| विषय | कॉलम |
|---|---|
| **प्रश्नों के मौखिक उत्तर** | |
| *तारांकित प्रश्न संख्या 61 से 64 | 1–38 |
| **प्रश्नों के लिखित उत्तर** | |
| तारांकित प्रश्न संख्या 65 से 80 | 38–101 |
| अतारांकित प्रश्न संख्या 526–715 | 101–526 |
| **सभा पटल पर रखे गए पत्र** | 527–530 |
| **समितियों के लिए निर्वाचन** | 531–532 |
| (एक) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली | 531 |
| (दो) स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़ | 531–532 |
| (तीन) राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण | 532 |
| **झारखंड बजट 2009-10** | 533–534 |
| **अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (सामान्य) 2006-07** | 534 |
| **सदस्यों द्वारा निवेदन** | 536–539 |
| फ्रांस में वीर सावरकर स्मारक स्थापित किए जाने के बारे में | 536–539 |
| **नियम 377 के अधीन मामले** | 542–554 |
| (एक) राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड द्वारा किसानों को प्रदत्त वित्तीय सहायता के लिए आवेदनों के शीघ्र निपटान किए जाने तथा कर्नाटक में राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड के कम से कम चार क्षेत्रीय केन्द्रों की स्थापना किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री आर. ध्रुवनारायण | 542–543 |
| (दो) नई दिल्ली में 2010 में आयोजित होने वाले राष्ट्रमंडल खेलों के लिए समन्वित तथा पेशेवर तरीके से तैयारी में तेजी लाए जाने की आवश्यकता | |
| श्री जय प्रकाश अग्रवाल | 543–544 |
| (तीन) देश में नक्सलवाद से निपटने के लिए एक प्रभावी रणनीति तैयार किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री मनीष तिवारी | 544 |
| (चार) पश्चिम बंगाल के मुर्शिदाबाद जिले के कांडी में रेलवे आरक्षण काउंटर खोले जाने की आवश्यकता | |
| श्री अधीर चौधरी | 544–545 |


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

| विषय | कॉलम |
|---|---|
| (पांच) महाराष्ट्र सरकार द्वारा निर्मित की जा रही बाबली परियोजना से संबंधित मुद्दे का समाधान किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री राजय्या सिरिसिल्ला | 545 |
| (छह) उत्तर प्रदेश के सिद्धार्थ नगर जिले के पीपरहवा (कपिलवस्तु) को विश्व धरोहर केन्द्र के रूप में घोषित किए जाने के बारे में कदम उठाए जाने की आवश्यकता | |
| श्री जगदम्बिका पाल | 546 |
| (सात) दक्षिण मध्य रेलवे के गुंटूर मंडल के नालप्पाडु (गुंटूर) और पगीडीपल्ली (बीबीनगर) के बीच लाइनों के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के लिए नया सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता | |
| श्री रायापति सांबासिवा राव | 546–547 |
| (आठ) केरल के अलपुझा जिले के कुट्टानाडु तालुक में लोगों को स्वच्छ पेयजल प्रदान करने हेतु एक नई जल परियोजना स्थापित किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री कोडिकुन्नील सुरेश | 547–548 |
| (नौ) पृथक पूर्वांचल राज्य गठित किए जाने की आवश्यकता | |
| योगी आदित्यनाथ | 548 |
| (दस) कर्नाटक सरकार द्वारा प्रस्तुत समुद्र-भूक्षरण रोधी परियोजना को मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता | |
| श्री डी. वी. सदानन्द गौडा | 548–549 |
| (ग्यारह) हिमाचल प्रदेश के शिमला/सोलन, में प्रसिद्ध हस्ति, 'बाबा भलखू' के सम्मान में एक रेलवे संग्रहालय स्थापित किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री वीरेन्द्र कश्यप | 549 |
| (बारह) पेट्रोल और डीजल की कीमतों को कम किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री दानवे रावसाहेब पाटील | 549–550 |
| (तेरह) उत्तर प्रदेश सरकार को पूर्वी उत्तर प्रदेश के अकाल में प्रभावित जिलों के लिए विशेष वित्तीय पैकेज प्रदान किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री रामकिशुन | 550 |
| (चौदह) बिहार के औरंगाबाद जिले में एक केन्द्रीय विद्यालय खोले जाने की आवश्यकता | |
| श्री सुशील कुमार सिंह | 550–551 |
| (पन्द्रह) केरल के कासरगोड जिले के 'मराठी' समुदाय को अनुसूचित जनजाति की सूची में शामिल किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री पी. करुणाकरन | 551 |
| (सोलह) उड़ीसा के भुवनेश्वर में राष्ट्रीय राजमार्ग के वानी विहार, सीआरपी और खंडगिरी क्रासिंगों में फ्लाईओवरों के निर्माण के लिए निधियां जारी किए जाने की आवश्यकता | |
| डॉ प्रसन्न कुमार पाटसाणी | 552 |

| विषय | कॉलम |
|---|---|
| (सत्रह) महाराष्ट्र सरकार को राज्य में बायोगैस परियोजनाएं स्थापित किए जाने के लिए वित्तीय सहायता जारी किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री चन्द्रकांत खैरे | 552 |
| (अठारह) तमिलनाडु के तिरूचिरापल्ली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग 45 बी और राष्ट्रीय राजमार्ग 67 में नए रिंग रोड के निर्माण के लिए मूल योजना को बनाए रखने की आवश्यकता | |
| श्री पी. कुमार | 552–553 |
| (उन्नीस) महाराष्ट्र के कोल्हापुर में शिवाजी विश्वविद्यालय में कृषि-जैव प्रौद्योगिकी अनुसंधान केन्द्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक | 553–554 |
| (बीस) असंगठित क्षेत्र के कामगारों विशेषकर महाराष्ट्र के बंजारी समुदाय को सामाजिक सुरक्षा प्रदान करने के लिए सामाजिक कल्याण निगम/बोर्ड स्थापित किए जाने की आवश्यकता | |
| श्री राजू शेट्टी | 554 |
| **रेल बजट 2009-10 सामान्य चर्चा-जारी** | 555 |
| श्री गोपीनाथ मुंडे | 555–560 |
| श्री लक्ष्मण टुडु | 560–561 |
| श्री सैयद शाहनवाज हुसैन | 561–564 |
| श्री सिद्धांत महापात्र | 564–566 |
| श्रीमती बोचा झांसी लक्ष्मी | 566–570 |
| डॉ. शफीकुर्रहमान बर्क | 570–571 |
| चौधरी लाल सिंह | 571–573 |
| श्री जी. एम. सिद्देश्वर | 574–576 |
| श्री शेर सिंह घुबाया | 576–579 |
| श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव | 579–580 |
| श्री एन. चेलुवरया स्वामी | 580–583 |
| योगी आदित्यनाथ | 583–593 |
| श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला | 593–595 |
| श्री अदगुरू एच. विश्वनाथ | 595–596 |
| श्री मिथिलेश कुमार | 596 |
| श्रीमती प्रिया दत्त | 597–599 |
| श्री शिवराज भैया | 599–600 |

| विषय | | कॉलम |
|---|---|---|
| | श्री निशिकांत दुबे | 600–601 |
| | श्री माणिकराव होडल्या गावित | 601–604 |
| | श्री भीष्म शंकर उर्फ कुशल तिवारी | 604–606 |
| | श्री प्रबोध पांडा | 606–609 |
| | श्री संजय सिंह चौहान | 609–618 |
| | श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय | 618–625 |
| | श्री नवीन जिन्दल | 625–628 |
| | श्री अर्जुन चरण सेठी | 628–631 |
| | श्री चंदूलाल साहू | 631 |
| | डॉ. मन्दा जगन्नाथ | 632–635 |
| | श्री नरहरि महतो | 635–637 |
| | श्री वीरेन्द्र कश्यप | 637–642 |
| | श्री पन्ना लाल पुनिया | 642–643 |
| | श्री अनुराग सिंह ठाकुर | 643–653 |
| | श्री संजय निरूपम | 653–659 |
| | श्री राकेश पाण्डेय | 659 |
| | श्री इन्दर सिंह नामधारी | 660–663 |
| | श्री धर्मेन्द्र यादव | 663–666 |
| | श्रीमती दर्शना जरदोश | 666–669 |
| | श्रीमती मेनका गांधी | 669–670 |
| | श्री हेमानंद बिसवाल | 670–673 |
| | श्री शरीफुद्दीन शारिक | 673–676 |
| | श्री ई. जी. सुगावनम | 676–681 |
| | श्री मोहम्मद ई. टी. बशीर | 681–687 |
| | श्री जगदानंद सिंह | 687–691 |
| | श्रीमती सुमित्रा महाजन | 691–694 |
| | डॉ. निर्मल खत्री | 694–696 |
| | श्री सुदीप बंदोपाध्याय | 696–699 |
| | श्रीमती जे. हेलन डेविडसन | 699–702 |

विषय कॉलम


श्री प्रेम दास राय ..... 702–712

श्रीमती सुशीला सरोज ..... 713–714

श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव ..... 714–715

श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ ..... 715–720

श्री भर्तृहरि महताब ..... 720–725

श्री श्रीमती ऊषा वर्मा ..... 725–727

श्री सज्जन वर्मा ..... 727–729

श्री अमरनाथ प्रधान ..... 729–730

श्री दिनेश चन्द्र यादव ..... 730–736

श्री संजय धोत्रे ..... 736–737

श्री राम सिंह कस्वां ..... 737–740

श्री आर. ध्रुवनारायण ..... 740–742

श्री ओ. एस. मणियन ..... 742–744

श्री ए. के. एस. विजयन ..... 744–749

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण ..... 749–750

श्री नामा नागेश्वर राव ..... 750–752

श्री खिलाड़ी लाल बैरवा ..... 752–753

श्री रुद्रमाधव राय ..... 753–754

श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना ..... 754–756

श्री गोरखनाथ पाण्डेय ..... 756–757

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी ..... 757–764

कुमारी सरोज पाण्डेय ..... 765–769

डॉ. चरण दास महन्त ..... 769–772

श्री राजू शेट्टी ..... 772–773

श्री भूपेन्द्र सिंह ..... 773–774

श्री थोल तिरूमावलावन ..... 774–776

श्रीमती सुस्मिता बाउरी ..... 776–777

श्री बृजभूषण शरण सिंह ..... 777–783

श्री राजेन्द्र अग्रवाल ..... 783–786

विषय कॉलम


| | |
|---|---|
| श्री मधु गौड यास्खी | 786–789 |
| श्री मुरारी लाल सिंह | 789–790 |
| श्री बदरूद्दीन अजमल | 790–795 |
| श्री एम. बी. राजेश | 795–802 |
| श्री सुभाष बापूराव वानखेड़े | 802–804 |
| श्री रघुवीर सिंह मीणा | 804–806 |
| श्री प्रहलाद जोशी | 806–814 |
| डॉ. थोकचोम मैन्या | 814–816 |
| श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी | 816–818 |
| श्री सुरेश अंगड़ी | 818–819 |
| श्री जोस के. मणि | 819–820 |
| श्री पोन्नम प्रभाकर | 821–823 |
| श्री गुथा सुखेन्द्र रेड्डी | 823–824 |
| श्री पी. लिंगम | 824–827 |
| श्री दिग्विजय सिंह | 827 |
| श्री दानवे रावसाहेब पाटील | 827–829 |
| श्री रामसिंह राठवा | 829–830 |
| श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य | 830–833 |
| डॉ. रामचन्द्र डोम | 833–834 |
| श्री जगदीश शर्मा | 834–836 |
| श्री तथागत सत्पथी | 836–837 |
| श्रीमती विजया चक्रवर्ती | 837–840 |
| श्री के. सी. वेणुगोपाल | 840–842 |
| श्री हरिभाऊ जावले | 842–844 |
| श्री रामकिशुन | 844–849 |
| श्री विजय बहादुर सिंह | 850–852 |
| डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा | 852–857 |
| श्री विष्णु पद राय | 857–861 |
| श्रीमती अन्नू टन्डन | 861–866 |

विषय कॉलम


श्री दिलीप सिंह जूदेव ..... 867–868

श्री हरिश्चंद्र चव्हाण ..... 868–870

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह ..... 870–874

श्री भरत राम मेघवाल ..... 874–875

श्री पी. करूणाकरन ..... 875–878

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल ..... 878–884

डॉ. ज्योति मिर्धा ..... 884–886

श्री एम. राजा मोहन रेड्डी ..... 886–887

श्री बिभू प्रसाद तराई ..... 887–889

श्री गणेशराव नागोराव दूधागांवकर ..... 889–891

श्रीमती भावना पाटील गवली ..... 891–893

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी ..... 893–897

श्री संजय भोई ..... 897–899

श्री रमेश विश्वनाथ काट्टी ..... 899

श्री पबन सिंह घाटोवार ..... 899–901

श्री राकेश सचान ..... 902–908

श्री कौशलेन्द्र कुमार ..... 908–909

डॉ. विनय कुमार पाण्डेय ..... 909–910

श्री विष्णु देव साय ..... 910–912

श्री जगदीश ठाकोर ..... 912–913

शेख सैदुल हक ..... 914–915

श्री उमाशंकर सिंह ..... 915–916

श्रीमती ज्योति धुर्वे ..... 916–921

श्री मानिक टैगोर ..... 921–925

श्री तूफानी सरोज ..... 925–928

श्री अर्जुन राय ..... 929–934

श्री राकेश सिंह ..... 934–941

श्री के. सी. सिंह 'बाबा' ..... 941–945

श्री कमल किशोर 'कमांडो' ..... 945–946

| विषय | | कॉलम |
|---|---|---|
| | श्री प्रदीप टम्टा | 946–947 |
| | श्री महेन्द्र कुमार राय | 947–948 |
| | श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे | 950–953 |
| | श्री वीरेन्द्र कुमार | 953–956 |
| | श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर | 956–959 |
| | श्री पुलीन बिहारी बासके | 959–960 |
| | श्री सुशील कुमार सिंह | 960–962 |
| | श्री अधलराव पाटील शिवाजी | 963–965 |
| | श्री हर्ष वर्धन | 965–967 |
| | श्री सोहन पोटाई | 967–970 |
| | श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र | 970–972 |
| | श्री चन्द्रकांत खैरे | 972–973 |
| | श्रीमती संतोष चौधरी | 973–977 |
| | श्री मकनसिंह सोलंकी | 977–978 |
| | श्री प्रदीप माझी | 978 |
| | श्री अर्जुन राम मेघवाल | 978–985 |
| | श्री एम. के. राघवन | 985–986 |
| | श्री ए. टी. नाना पाटील | 986 |
| | डॉ. प्रभा किशोर तावियाड | 986–989 |
| | श्री सी. आर. पाटील | 989–992 |
| | श्री कुंवरजीभाई मोहनभाई बावलिया | 992–994 |
| | श्री शिवराम गौडा | 994–996 |
| अनुबंध-I | | |
| | तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका | 997 |
| | अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका | 997–1002 |
| अनुबंध-II | | |
| | तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका | 1003–1004 |
| | अतारंकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका | 1003–1004 |

## लोक सभा के पदाधिकारी

### अध्यक्ष

श्रीमती मीरा कुमार

### उपाध्यक्ष

श्री कड़िया मुंडा

### सभापति तालिका

श्री बसुदेव आचार्य
श्री पी.सी. चाको
श्रीमती सुमित्रा महाजन
श्री इन्दर सिंह नामधारी
श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना
श्री अर्जुन चरण सेठी
डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह
डॉ. एम. तम्बिदुरई
श्री बेनी प्रसाद वर्मा
डॉ. गिरिजा व्यास

### महासचिव

श्री पी.डी.टी. आचारी

## लोक सभा

*बुधवार, 8 जुलाई, 2009/17 आषाढ़, 1931 (शक)*

*लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।*

**[अध्यक्ष महोदया *पीठासीन* हुईं]**

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

**अध्यक्ष महोदया:** प्रश्न संख्या 61, श्री महेश जोशी

### नदियों को आपस में जोड़ना

*[हिन्दी]*

*61. †श्री महेश जोशी:
योगी आदित्यनाथ:

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार देश की सभी प्रमुख नदियों को आपस में जोड़ने की किसी योजना/परियोजना पर कार्य कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और किन-किन नदियों को आपस में जोड़ा जाएगा;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने इस संबंध में राज्य सरकारों के साथ कोई चर्चा की है;

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

(ङ) इस संबंध में केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं और प्रस्तावित योजना/परियोजना के परिणामस्वरूप क्या-क्या लाभ प्राप्त होने की संभावना है?

*[अनुवाद]*

**संसदीय कार्य मंत्री और जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल):** (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

***विवरण***

(क) जी, हां।

(ख) जल संसाधन मंत्रालय (एमओडब्ल्यूआर) (तत्कालीन सिंचाई मंत्रालय) ने 1980 में जल संसाधन विकास के लिए एक राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना (एनपीपी) तैयार की जिसमें जल की अधिकता वाले बेसिनों से जल के कमी वाले बेसिनों/क्षेत्रों में जल के हस्तांतरण की योजना है, इसमें दो घटक अर्थात हिमालयी नदी विकास घटक एवं प्रायद्वीपीय नदी विकास घटक शामिल है। एनपीपी के प्रस्तावों की व्यवहार्यता स्थापित करने एवं इसे मूर्त रूप देने के लिए विभिन्न तकनीकी अध्ययन कराने के लिए 1982 में जल संसाधन मंत्रालय के अन्तर्गत राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण (एनडब्ल्यूडीए) का गठन किया गया। विभिन्न प्रकार के कराये गए अध्ययनों के आधार पर एनडब्ल्यूडीए ने 30 संपर्को (प्रायद्वीपीय घटक के अन्तर्गत 16 और हिमालयी घटक के अंतर्गत 14) की पहचान की है। वर्तमान स्थिति से जोड़े जाने वाले उपरोक्त संपर्को एवं नदियों के नाम संलग्न अनुबंध में दिए गए हैं।

(ग) से (ङ) इस एनपीपी पर तत्कालीन सचिव, सिंचाई मंत्रालय द्वारा शुरु-शुरु में संबंधित राज्य सरकार के सिंचाई सचिवों एवं मुख्य अभियंताओं के साथ जून, 1980 में चर्चा की गई थी। भारत सरकार द्वारा की गई पहल का राज्यों द्वारा स्वागत किया गया।

एनपीपी के अंतर्गत अन्तर-बेसिन जल हस्तांतरण प्रस्तावों से संबंधित मुद्दों पर एनडब्ल्यूडीए की तकनीकी सलहाकार समिति (टीएसी), शासी निकाय (जीवी) और सोसाइटी की बैठकों में राज्य सरकारों के अधिकारियों के साथ नियमित रूप से चर्चा की जाती है। अब तक टीएसी की 37बैठकें, जीबी की 52 बैठकें और सोसाइटी की 24 बैठकें आयोजित की गई हैं। अधिशेष जल के बंटवारे के बारे में सहमति बनाने और एनडब्ल्यूडीए द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के मुद्दों पर चर्चा करने के लिए सरकार ने अध्यक्ष, केन्द्रीय जल आयोग की अध्यक्षता में एक सर्वसम्मति दल का भी गठन किया हे जिसमें संबंधित राज्यों के सिंचाई/जल संसाधन विभागों के सचिव शामिल होंगे। सर्वसम्मति दल की अब तक नौ बैठके आयोजित की गई हैं।

इसके अतिरिक्त, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के मुख्य सचिवों एवं प्रधान सचिवों का सम्मेलन 2 और 3 अगस्त, 2004 को आयोजित किया गया था जिसमें नदियों को आपस में जोड़ने (आईएलआर) संबंधी कार्यक्रम से संबंधित मुद्दों पर भी विस्तृत चर्चा की गई। अधिकांश राज्य आई एल आर कार्यक्रम का समर्थन करते हैं बशर्ते कि ये इन परियोजनाओं से सभी राज्यों के "सफलता" की स्थिति सुनिश्चत होती हो।

पिछली यूपीए सरकार के राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम में इस बात का उल्लेख था कि इसमें दक्षिण की ओर बहने वाली नदियों से शुरु करते हुए देश की नदियों को जोड़ने की व्यवहार्यता का व्यापक आकलन हो सकेगा और यह आकलन पूर्णत: परामर्शी आधार पर किया जाएगा। इससे बिहार राज्यों में नदियों के उप बेसिनों को जोड़ने की व्यवहार्यता का भी पता लगाया जाएगा। व्यापक आकलन के पश्चात, यह निर्णय लिया गया था कि प्रायद्वीपीय नदियों पर जोर देते हुए नदियों को आपस में जोड़ने संबंधी कार्यक्रम को जारी रखा जाए। प्रायद्वीपीय घटक के अंतर्गत पांच संपर्कों अर्थात (i) केन-बेतावा, (ii) पार्वती-कालीसिन्ध-चम्बल (iii) दमनगंगा-पिंजाल, (iv) पार-तापी-नर्मदा एवं (v) गोदावरी (पोलावरम)-कृष्णा (विजयवाड़ा) की पहचान संबंधित राज्यों के बीच उनकी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रारंभ करने के लिए सहमति बनाने के लिए प्राथमिकता संपर्क के रूप में की गई थी। साथ ही, संपर्क परियोजनाओं की विस्तृत परियोजना रिपोर्टो (डीपीआरएस) और अन्त:राज्यीय संपर्कों की व्यहार्यता पूर्व/व्यहार्यता रिपोर्टो की तैयारी जैसाकि राज्यों द्वारा प्रस्ताव किया गया है, को दिनांक 30.11.2006 के संकल्प के द्वारा एनडब्ल्यूडीए के कार्य में शामिल किया गया था।

एनडब्ल्यूडीए ने प्रायद्वीपीय घटक के अंतर्गत 14 संपर्कों और हिमालयी घटक के अंतर्गत 2 संपर्कों (भारतीय भाग) की व्यवहार्यता रिपोर्टे पूरी की है। 25.8.2005 को भारत सरकार एवं मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के संबंधित राज्यों के बीच एक त्रिपक्षीय करार पर हस्ताक्षर हो जाने के पश्चात एनडब्ल्यू द्वारा एक प्राथमिकता संपर्क अर्थात केन-बेतवा की डीपीआर शुरू की गई थी और यह डीपीआर 31.12.2008 को पूरी कर ली गई है। सरकार द्वारा अनुमोदित राष्ट्रीय परियोजना की स्कीम के तहत मानदण्ड के अनुसार, नदी को आपस में जोड़ने वाली परियोजना राष्ट्रीय परियोजनाओं की सूची में शामिल की गई है और यह 90% केन्द्रीय सहायता के लिए पात्र है।

इसके अतिरिक्त, एनडब्ल्यू ने दूसरे प्राथमिकता संपर्कों अर्थात पार-तापी-नर्मदा एवं दमनगंगा-पिंजाल की डीपीआरएस की तैयारी प्रारंभ कर दी है जिसे दिसम्बर, 2011 तक पूरा कर लिए जाने की योजना है। एनडब्ल्यूडी ने चार अन्त: राज्यीय संपर्कों की व्यवहार्यता पूर्व रिपोर्ट भी पूरी की है।

एनपीपी के अंतर्गत आईएलआर प्रस्तावों में बाढ़ न्यूनीकरण, नौवहन, जल आपूर्ति, मत्स्यपालन, तावणता, प्रदूषण नियंत्रण आदि के लाभों के अतिरिक्त, सतही जल से 25 मिलियन हेक्टेयर (हेक्टेयर), जल भूजल के बढ़े हुए उपयोग से 10 मिलियन एवं 34000 में वा. विद्युत उत्पादन के अतिरिक्त सिंचाई लाभ की योजना है।

## *अनुबंध*

*एनपीपी के अंतर्गत जल हस्तांतरण का विवरण*

| **प्रायद्वीपीय नदी विकास घटक** | | | स्थिति |
|---|---|---|---|
| 1. | महानदी (मणिभद्र)-गोदावरी (दोहाइस्वरम) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 2. | गोदावरी (पोलवरम)-कृष्णा (विजयवाड़ा) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 3. | गोदावरी (इंचमपल्ली)-कृष्णा (पुलीचिंतला) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 4. | गोदावरी (इंचमपल्ली)-कृष्ण (नागार्जुनसागर) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 5. | कृष्णा (नागार्जुनसागर)-पेन्नार (सोमसिला) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 6. | कृष्णा (श्रीसैलम)-पेन्नार संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 7. | कृष्ण (अलमट्टी)-पेन्नार संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 8. | पेन्नार (सोमसिला)-कावेरी (ग्रैंड एनिकट) संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 9. | कावेरी (कट्टालई)-वैगई-गुंडार संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 10. | पार्वती-कालीसिंध-चम्बल संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 11. | दमनगंगा-पिंजाल संपर्क | – | एफआर पूर्ण एव डीपीआर प्रारंभ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 13. | केन-बेतवा संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 14. | पाम्बा-अचनकोविल-वैप्पार संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 15. | नेत्रवती-हेमवती संपर्क | – | पीएफआर पूर्ण |
| 16. | बेदती-वर्दा संपर्क | – | एफआर कार्य प्रारंभ |
| **हिमालय नदी विकास घटक** | | | |
| 1. | कोसी-मेची संपर्क | – | पूर्णत: नेतपाल में स्थित |
| 2. | कोसी-घाघरा संपर्क | – | एफआर प्रारंभ |
| 3. | गंडक-गंगा संपर्क | – | एफआर प्रारंभ |
| 4. | घाघरा-यमुना संपर्क | – | एफआर पूर्ण (भारतीय भाग के लिए) |
| 5. | सारदा-यमुना संपर्क | – | एफआर पूर्ण (भारतीय भाग के लिए) |
| 6. | यमुना-राजस्थान संपर्क | – | एफआरका मसौदा पूर्ण |
| 7. | राजस्थान-साबरमती संपर्क | – | एफआर पूर्ण |
| 8. | गंगा (चुनार)-सोन बैराज संपर्क | – | एफआर का मसौदा पूर्ण |
| 9. | सोन बांध-गंगा संपर्क की दक्षिणी वितरिकाएं | – | एफआर प्रारंभ |
| 10. | मानस-संकोश-तीस्ता-गंगा (एम-एस-टी-जी) संपर्क | – | एफआर प्रारंभ |
| 11. | एम-एस-टी-जी (का विकल्प) संपर्क | – | एफआर प्रारंभ |
| 12. | गंगा (फरक्का)-सुन्दरवन संपर्क | – | एफआर का मसौदा पूर्ण |
| 13. | गंगा–दामोदर-सुवर्णरेखा संपर्क | – | एफआर का मसौदा पूर्ण |
| 14. | सुबर्ण रेखा-महानदी संपर्क | – | एफआर का मसौदा पूर्ण |

*प्राथमिकात संपर्क

पीएफआर-व्यवहार्यता पूर्व रिपोर्ट; एफआर-व्यवहार्यता रिपोर्ट; डीपीआर-विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

नोट: कोष्ठक में दिया गया नाम संपर्कों के शुरूआती अनंतिम स्थान एवं/अथवा अंतिम बिन्दु दर्शाता है।

*[हिन्दी]*

**श्री महेश जोशी:** अध्यक्ष महोदया, मेरे प्रश्न का जो जवाब दिया गया है और जिस गति से इन परियोजनाओं पर कार्य हो रहा है, मेरा मानना है कि निकट भविष्य में इनके पूरे होने की संभावना नजर नहीं आ रही है। क्या माननीय मंत्री जी यह बताने का कष्ट करेंगे कि जिन परियोजनाओं का जिक्र किया गया है, जिनकी एफआर और डीपीआर दी गयी है, क्या इनके बारे में कोई समयबद्ध कार्यक्रम बनाया गया है?

**श्री पवन कुमार बंसल:** जैसा कि आप जानते हैं कि देश की नदियों को जोड़ने का यह एक ऐसा प्रश्न है, जिसमें यह नहीं है कि हमने फैसला किया और अगले दिन किसी ढंग से कार्यान्वित किया जा सके। इसके लिए इसका एक लम्बा रास्ता है। जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं, उन्होंने प्री-फिजीबिल्टी रिपोर्टस, फिजीबिल्टी रिपोर्ट्स और डिटेल्ड प्रोजेक्ट रिपोर्टस का जिक्र किया है। चूंकि यह मसला सभी प्रान्तों के साथ सम्बन्धित है, बेशक जब कभी इसके लिए कोई मीटिंग होती है तो सब प्रान्त इस बात का जिक्र करते हैं कि यह हमारे राष्ट्रीय हित में है और ऐसा करना चाहिए, लेकिन जब एक-एक लिंक का जिक्र होता है, तो काफी लंबा समय स्टेटस के बीच बातचीत में लगता है। एक चीज जब तैयार हो जाती हे, पहले तो प्री-फिजीबिल्टी रिपोर्टस आती है, उसके बाद उनका कनकरेंस होना होता है फिजीबिल्टी रिपोर्ट के लिए।

फिजीबिल्टी रिपोर्ट्स हमारे 14 लिंक्स के लिए तैयार हो चुकी है, उसके बाद उनमें से पांच को प्राथमिकता के तौर पर लिया गया था। उनमें प्रोजेक्ट्स पर एक-एक प्रान्तीय सरकार के साथ बातचीत चल रही है, एक परियोजना केन-बेतवा में एमओयू हो चुका है, दो अन्य में एमओयू होने वाला है, उनमें सिर्फ हस्ताक्षर होने बाकी हैं और उन पर डीपीआर आगे तैयार हो चुकी हैं। बेशक यह कहना संभव नहीं होगा कि यह कितने समय में हो सकता है, लेकिन जो टास्क फोर्स इसके लिए तय की गयी थी, उन्होंने अपना एक अनुमान लगया था, जिस वक्त से इनको इम्प्लीमेंट करना शुरू करें, उस समय से आगे के लिए 25 वर्ष का अंदाजा लगाया था। मैं सदन में यह भी अर्ज करना चाहता हूं कि उससे पहले भी इसमें बहुत ज्यादा समय लगता है जिसका हमें अनुभव हो चुका है। अलग-अलग प्रान्त उस पर अपनी अलग-अलग शंकाएं जताते हैं, सभी बातों को आपस में तय करना पड़ता है। एक आम सहमति बनाकर ही उस पर काम किया जा सकता है।

**श्री महेश जोशी:** अध्यक्ष महोदया, देश में राजस्थाना का 10 प्रतिशत भूभाग है, लेकिन राजस्थान के पास पानी एक ही प्रतिशत है। क्या हम इन परियोजनाओं पर लगने वाले समय को घटा नहीं सकते हैं? दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जितनी परियोजनाएं, जितने विचार-विमर्श नदियों को आपस में जोड़ने के संबंध में हुए हैं, उनमें कहीं भी यह नहीं आ रहा है कि आने वाले समय में ग्लोबल वार्मिंग में जलस्तर बढ़ेगा। आज चिन्ता यह नही है कि हमारे पास पानी है और जिनके पास पानी ज्यादा है, ग्लोबल वार्मिंग के बाद, जब नदियां पिघलने वाली हैं, ऐसे राज्यों का क्या होगा जिनके पास पानी की बहुतायत है या वहां बाढ़ आती है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि राजस्थान के संबंध में क्या आप कोई विशेष योजना तैयार करने का विचार रखते हैं क्योंकि राजस्थान में पीने के पानी और सिंचाई के लिए पानी की सबसे ज्यादा किल्लत हैं?

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदया, मैं बहुत अदब के साथ यह कहना चाहता हूं कि जहां पानी ज्यादा भी है, जब प्रांतों से बातचीत होती है, तो उसमें आम सहमति नहीं बन पाती है। जब उनसे हमारी इनवेस्टीगेशन और सर्वे के बाद यह बात कही जाती हे, तो वहां वे कभी इस बात पर मुत्ताफिक नहीं होते हैं। स्टडीज के बाद, सर्वे के बाद, जब प्रान्त से बात होती है, तो वे कभी इस बात पर सहमति नहीं जताते है कि हमारे पास पानी ज्यादा है। यही इसमें मुश्किल बातें है, बेशक आज के दिन पानी बहुत जाया हो रहा है। देश में कहीं बाढ़ पड़ती है तो कहीं सूखा भी पड़ता है, लेकिन विडम्बना यही है। मैं आपके समक्ष सिर्फ यही बात रखना चाहता हूं कि पहले जो पेनिनसुलर कम्पोनेंट का है और एक हिमालयन कम्पोनेंट का है। पहले कम्पोनेंट से उस नदी का ताल्लुक सीधा राजस्थान से है, जिसमें हम पार्वती काली सिंध-चम्बल लिंक में आगे बढ़ चुके हैं। उसमें मध्य प्रदेश और राजस्थान दोनों को काफी फायदा होने वाला है। हम दोनों राज्यों को इस बारे में लिख चुके हैं कि आप अपनी सहमति डीपीआर के लिए हमें दें, ताकि उसके बाद उसका डिटेल प्रोजेक्ट तैयार हो पाए। उसके बाद भी काफी कागजी कार्रवाई होती है, जिसमें समय लगता है। लेकिन हमें आशा है कि दोनों प्रान्त इसे कर पाएंगे और हम जल्द ही इस पर आम सहमति बनाकर आगे कार्रवाई करना चाहेंगे। जहां तक हिमालयन कम्पोनेंट का ताल्लुक हैं, यमुना राजस्थान लिंक जो पहले से है, उसके तहत 2.45 लाख हेक्टेयर जमीन राजस्थान की इरीगेशन की बढ़ी है। राजस्थान साबरमती लिंक से भी 5.35 लाख हेक्टेयर का बढ़ा है, जो टोटल मिलाकर 7. 80 लाख हेक्टेयर है। इतना उनका इरीगेशन बढ़ा है। इसके अलावा काली सिंध से जो फायदा होने जा रहा है, वह 0.4 लाख हेक्टेयर है। इतना उनका इरीगेशन बढ़ा है। इसके अलावा काली सिंध से जो फायदा होने जा रहा है, वह 0.4 लाख हेक्टेयर का हो जाएगा और इस तरह राजस्थान को टोटल फायदा 8.2 लाख हेक्टेयर का हो सकता है।

**श्री महेश जोशी:** अध्यक्ष महोदया, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि क्या इस पर आप चर्चा कराना चाहेंगे?

**श्री पवन कुमार बंसल:** अध्यक्ष महोदया, मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि जब भी आप समय तय करेंगे, हम उसके लिए तैयार रहेंगे। मुझे आशा है कि जैसा मैंने पहले 25 वर्ष कहा था, वह सभी नदियों के लिए कहा था। इसमें अगर दोनों प्रांत आगे बढ़ जाएं तो हम इस काम को जल्द से जल्द करेंगे, 25 वर्ष इसके लिए लिमिट नहीं है।

**योगी आदित्यनाथ:** अध्यक्ष महोदया, जब अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार थी, उस समय पूर्व केन्द्रीय मंत्री सुरेश प्रभु जी के नेतृत्व में एक समिति का गठन हुआ था। उस समिति ने पूरे देश की नदियों को आपस में जोड़ने के लिए एक विस्तृत रिपोर्ट तैयार की थी। मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है, उसमें कहीं भी उस समिति की रिपोर्ट की चर्चा नहीं की गई है। मुझे आश्चर्य होता है कि उस समिति ने इतने व्यापक अध्ययन के बाद जो रिपोर्ट तैयार की थी, उसका जिक्र नहीं है। इससे सरकार की मंशा पर स्वयं प्रश्न चिन्ह लगता है। मै पूर्वी उत्तर प्रदेश के उस भूभाग से आता हूं जो नेपाल से जुड़ा हुआ हिमालय की तराई का एरिया है। यह एरिया प्रति वर्ष बाढ़ की चपेट में आता है। पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार को नेपाल से आने वाली नदियों से बाढ़ की त्रासदी का सामना करना पड़ता है। इसके साथ ही साथ जनवरी से लेकर मध्य जून तक वहां के लोगों को सूखे का सामना भी करना पड़ता है। देश की नदियों को आपस में जोड़ने की जो महत्वाकांक्षी परियोजना थी, उस पर सुरेश प्रभु

जी के नेतृत्व में गठित समितिने रिपोर्ट तैयार करके केन्द्र सरकार को लागू करने के लिए दी थी। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उस समिति की रिपोर्ट को लागू करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है? इसके साथ ही मैं यही जानना चाहता हूं कि क्या सरकार उस रिपोर्ट को लागू करना चाहती है, यदि हां, तो कब तक लागू करेगी और पिछले पांच वर्षो में उसने क्यों नहीं उस रिपोर्ट को लागू किया?

**अध्यक्ष महोदया:** आप एक ही पूरक प्रश्न पूछें।

**योगी आदित्यनाथ:** मैं एक ही प्रश्न पूछ रहा हूं और यह उसी का एक भाग है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या कारण है कि उस रिपोर्ट को अभी तक लागू नहीं किया गया है?

**श्री पवन कुमार बंसल:** अध्यक्ष महोदया, मैं सबसे पहले माननीय सदस्य का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने उस टास्क फोर्स का जिक्र किया। मैं उन्हें कहना चाहता हूं कि जब किसी प्रश्न का जवाब दिया जाता है तो उसमें सब चीजों का जिक्र नहीं हो पाता है। लेकिन मैं उन्हें विश्वास दिलाना चाहता हूं कि उस रिपोर्ट को सरकार ने गम्भीरता से लिया है और आगे काम करने का एक अहम इनपुट सरकार को उससे मिला है। लेकिन मैं इससे सहमत नहीं हूं कि उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई, कार्रवाई उसी की बिना पर ही हो रही है और जो रिपोर्ट दी गई है, उसके आधार पर हम आगे काम कर रहे हैं। मैं एक चीज और साफ कर देना चाहता हूं कि प्राथमिकता के आधार पर उस समिति ने प्रभु जी ने दो वर्ष में बहुत अहम काम किया था और दिलचस्पी से किया था। उस पर उन्होंने आखिर में इसका आकार देखते हुए सिर्फ दो नदियों को जोड़ने का काम किया था, उसे भी हमने साथ रखा है और उससे आगे भी बढ़े हैं। उसके बाद यूपीए सरकार का जो कॉमन मिनीमम प्रोग्राम था, पांच वर्ष पहले जिसका एलान किया था, उसके तहत इस चीज पर जोर दिया गया था कि हम आम सहमति के साथ, एक विमर्श के साथ और सभी राज्यों के साथ बातचीत करके ही इस पर आगे कार्रवाई हो सकती है। हमने इस दो लिंक के बजाय उसे आगे बढ़ाया है और पांच लिंक्स को प्राथमिकता के तौर पर लिया है और उस पर काम किया जा रहा है।

मैं इस हाउस के सभी सदस्यों से रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि वे अपने-अपने प्रान्तों में आम सहमति बनाए इसमें नेशनल प्रोजैक्टस भी लिये जा सकते हैं, इसमें 90 परसेंट तक केन्द्र पैसा देता है। प्रांतों के बीच में सिर्फ एक आम सहमति की जरूरत है और हम आगे का भूलकर यह सोंचे कि इस समय देश को क्या फायदा हो सकता है, उसके लिए सभी सोचें। वे दो लिंक्स प्लस तीन और लिंक्स जिनका हमने जिक्र किया और फिजिबिलिटी रिपोर्ट हमने 16 लिंक्स के लिए तैयार की हुई है। टास्क फोर्स ने प्रायोरिटी के बिना पर दो लिंक्स बताए थे लेकिन हम पांच पर काम कर रहे हैं।

**श्री मंगली लाल मंडल:** माननीय महोदया, यह जो नदियों को जोड़ने का प्रस्ताव है इसके दो-तीन उद्देश्य है। एक उद्देश्य है कि जो सरप्लस वाटर है, अतिरेक जल है उसको ऐसे प्रदेशों में भेजना जहां जल की कमी है। इससे बाढ़ का नियंत्रण और सुरक्षा होगी। दूसरा उद्देश्य जल प्रबंधन का है कि सिंचाई की सुविधा देना। बिहार दोनों कैटेगरी में आता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि राष्ट्रीय स्तर पर जो नदियां हैं तथा अंतर्राज्ययीय नदियों को जोड़ने का जो प्रस्ताव सरकार ने बनाया है, उसके कार्यान्वयन में सरकार ने अब तक क्या पहल की है?

दूसरा, बिहार के अंदर नदियों को जोड़ने का प्रस्ताव क्या राज्य सरकार ने कभी भेजा है या केन्द्रीय जल आयोग ने इस पर कभी कोई चर्चा की या प्रस्ताव तैयार किया या विश्लेषण किया हैं?

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदय, बिहार के अंदर वाली जो 6 नदियां है, इंट्रा स्टेट नदियां है, उनका प्रस्ताव बिहार सरकार ने भेजा है। उसमें जो कोसी-मेची नदी है जो हिन्दुस्तान के अंदर आती है और जिसका कोई इंटरनेशनल डायमेंशन नहीं है, उसकी प्री-फिजिबिलिटी रिपोर्ट तैयार हो चुकी है। बाढ़-वादा, कोहरा-चंद्रावत, बूढ़ी गंडक-नोन-बाया, बूढ़ी गंडक-बागमती और कोसी-गंगा की प्री-फिलिबिलिटी रिपोर्ट होने का प्रोसेस इस वक्त चल रहा हे। केन्द्र सरकार ने स्टेट की इंटर-लिंकिंग आफ रिवर्स के अलावा जो इंट्रा-स्टेट का काम शुरू किया था, उसका मैनडेट भी नेशनल वाटर डैवलेपमेंट अथॉरिटी को दिया है और वही इस पर कार्रवाई करते हैं। मैं प्रसन्नता के साथ कहता हूं कि इंट्रा-स्टेट रिवर्स का भी, बिहार को साथ रखते हुए, 20 ऐसे लिंक्स हैं जिनपर फिजिबिलिटी स्टडी का काम चल रहा है।

*[अनुवाद]*

**श्री टी. आर. बालू:** अध्यक्ष महोदया, 29 वर्ष पूर्व, 1980 में केन्द्रीय जल आयोग ने एक राष्ट्रीय संदर्शी योजना तैयार की थी। 1982 में इसने जल विकास एजेंसियों एक हिमलायी नदियों तथा दूसरी प्राय:द्वीपीय नदियों के लिए की पहचान की थी। लेकिन अब तक ऐसा कुछ भी नहीं हुआ। वास्तव में, अनेक सरकारें आई और गई लेकिन कुछ भी लाभकारी नहीं हो पाया। मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि 5,60,000 करोड़ रुपयें की पहचान की गई थी अथवा अनेक लगतार सरकारों द्वारा ऐसा कहा गया था कि इतना व्यय होगा तथा यह कि वे 5,60,000 करोड़ रुपये को चरणाबद्ध ढंग से व्यय करेंगी तथा सभी नदियों आपस में जोड़ दी जायेंगी। हिमालयी नदियों के लिए उन्होंने 14 हिमालयी अवयवों

की पहचान की है। प्राय:द्वीपीय नदियों के लिए, उन्होंने 16 अवयवों की पहचान की है। मैं सभी केवल व्यवहार्यता अध्ययन के चरण में ही है।

16 प्रायद्वीपीय अवयवों में से 3 तमिलनाडु का हिस्सा हैं जिससे तमिलनाडु को लाभ मिलेगा। मुझे नहीं पता कि उन तीन अवयवों का क्या हुआ। लेकिन इतना इंतजार करने के बाद, मेरे नेता डा. के. करुणानिधि, जो अपने राज्य में अपनी विकास गतिविधियों के लिए जाने जाते हैं, उन्होंने अग्नियार कोरायार, पाम्बर, वैगाई इत्यादि नदियों को राज्य के अंदर जोड़ने के कार्य का क्रियान्वयन शुरू किया।

यहां तक कि अगर केन्द्र सरकार अन्तर्राज्यीय नदियों को जोड़ना शुरू करती है, वह 90 से 100 प्रतिशत तक व्यय करेगी। मै यह जानना चाहता हूं कि क्या भारत सरकार नदियों को आपस में जोड़कर इस क्षेत्र को विकसित करने हेतु राज्य द्वारा पहचान की गई परियोजनाओं हेतु कम से कम 90 प्रतिशत व्यय करने के लिए आगे आयेगी, जो योग्य परिस्थिति लाएगा तथा अंत में राष्ट्रीय नदियों को आपस में जोड़ेगा।

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदय, जैसा कि मैंने प्रारंभ में ही कहा कि नदियों को आपस में जोड़ने की प्रक्रिया में काफी ज्यादा काम है तथा काफी समय लेने वाला भी है। लेकिन इसे करने में महत्वपूर्ण बात सरकार की गंभीरता को लेकर है। मैं कह सकता हूं कि वह गंभीरता यहां है। महोदया इसका सबसे महत्वपूर्ण भाग संबद्ध राज्यों में आमसहमति बनाना है। जो कि टेड़ी खीर है। आपको राज्यों को आश्वस्त करना होगा कि यह सभी के लिए लाभदायक है। ऐसा संभव है कि अल्पावधि मैं आपको हानि उठानी पड़े लेकिन दीर्घाविधि मैं आपको लाभ ही मिलेगा क्योंकि आज पानी समुद्र में बह रहा है। राज्यों को यह आश्वासत करना काफी कठिन है क्योंकि वे महसूस करते हैं कि आज पानी समुद्र में जा रहा है लेकिन भविष्य में वे अपने स्वयं के प्रयास से सारे पानी का उपयोग कर लेंगे। यह हमारा कठिन काम है जो हम समय समय पर करने में लगे हैं। पांच मामलों में जैसा कि मैंने पहले कहा, कुछ प्रगति हुई। हम आगे बढ़े है। इसमें कुछ राज्य तैयार हुए हैं।

तमिलनाडु के मामले में माननीय सदन द्वारा उठाए गए विशिष्ट मुद्दे पर आते हुए महोदया, जैसा कि वे जानते हें, यह पम्वा अचनकोविल व्यापार लिंक है, जो दो राज्यों, तमिलनाडु तथा केरल के बीच है *....(व्यवधान)*

**श्री टी. आर. बालू:** यह मामला नहीं है *....(व्यवधान)*

**श्री पवन कुमार बंसल:** ठीक है, आप उस पर उत्तर नहीं चाहते हैं *....(व्यवधान)*

**श्री टी. आर. बालू:** मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या केन्द्र सरकार नदियों को आपस में जोड़ने के इस मामले में 90 प्रतिशत आंशदान देने के लिए आगे आएगी....*(व्यवधान)*

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदया, जहां तक अन्तर्राज्यीय नदियों का संबंध है मुझे अफसोस है कि तमिलनाडु से कोई प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास नहीं है....*(व्यवधान)*

**श्री टी. आर. बालू:** मैं केवल तमिलनाडु के लिए ही नहीं बल्कि सभी के लिए मांग कर रहा हूं *....(व्यवधान)*

**श्री पवन कुमार बंसल:** कुल मिलाकर भी, माननीय सदस्य जानते हैं....*(व्यवधान)*

**श्री टी. आर. बालू:** आप नदियों को आपस में जोड़ने पर 90 प्रतिशत से 100 प्रतिशत तक व्यय करने जा रहे हैं। नदियों को आपस में क्यों नहीं जोड़ा जा सकता हैं....*(व्यवधान)*

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदया, इसके लिए एक विस्तृत प्रक्रिया है। इस संसद के प्रति तथा उसके माध्यम से देश के प्रति जवाबदेह हैं। कतिपय परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना घोषित करने का एक विस्तृत कार्यक्रम है। इसके लिए एक विस्तृत दिशानिर्देश है। इस परिभाषा के अंदर जो की आता है, सरकार उसे एक राष्ट्रीय परियोजना घोषित करने के लिए हमेशा तैयार है।

*[हिन्दी]*

**श्री आर. के. सिंह पटेल:** महोदया, बुदेलखंड की चार-पांच महत्वपूर्ण नदियां हैं। वहां की एक कहावत है–कित चम्बल उत बेतवा, कित यमुना उत टौंस, छत्रसाल से लड़न को ना काहू से घौंस। ये चारो नदियां उस क्षेत्र को जल-जीवन देती है और वहां के लिए वरदान हैं।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या चम्बल और बेतवा सम्पर्क परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना सूची में शामिल कर लिया गया है? यदि इस योजना को राष्ट्रीय परियोजना में शामिल कर लिया गया है, तो इसके साथ-साथ यमुना और टौंस, इन चारों नदियों का गठजोड़ करने की कोई कार्य योजना है?

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदया, इस वक्त जो प्रस्ताव सरकार के सामने हैं, जिसमें सैट्रल वाटर कमिशन ने काम किया है, एनडब्ल्युडीए ने काम किया है। इस क्षेत्र में केन-बेतवा लिंक

ताल्लुक रखते हैं। मैं हर्ष के साथ कह सकता हूं कि इस पर काम काफी आगे बढ़ रहा है। यह नेशनल प्रोजेक्ट के तहत आ चुका है। इस पर 90 परसेंट पैसा सैंटर की तरफ से लगेगा और इसका बहुत बड़ा फायदा इनको होगा।

दूसरा पार्वती, काली सिंधा, चम्बल लिंक है। इसमें कनसेंस के लिए दोनों प्रांतों के लिए, वैसे तो इसका ज्यादा प्रांतों से ताल्लुक हैं जैसे मध्य प्रदेश, राजस्थान, यूपी है। क्योंकि यू. पी में जब आपस में बात-चीत चल रही थी, उस वक्त यू. पी. ने कहा था कि हमें भी इसके साथ शामिल कर लिया जाए जो बात-चीत आप करते हैं, लेकिन सीधा यह दो प्रांतों का है–यह मध्य प्रदेश और राजस्थान का है लेकिन तीनों से इसके लिए भी कंसेंसस जो डीपीआर के लिए बन रहा है, इसके लिए इंतजार किया जा रहा है और इनके जो फायदे की बात की जा रही है, जैसा कि पहले मैंने उदाहरण में कहा था, इसमें पार्वती, काली सिंध और चम्बल लिंक के साथ 1.77 लाख हेक्टेयर है और जो केन बेतवा है, इसके साथ उनको 4.32 लाख हेक्टेअर है, यानी टोटल 6 लाख हेक्टेयर से ऊपर का फायदा सिर्फ इस इलाके को इससे मिलेगा।

*[अनुवाद]*

**श्रीमती विजया चक्रवर्ती:** महोदया, यह श्री अटल बिहारी वाजपेयी की ड्रीम परियोजना थी। इसके लिए एनडीए सरकार के कार्यकाल के दौरान राज्यों की पूर्ण सहमति से राष्ट्रीय जल नीति बनाई गई थी।

*[हिन्दी]*

लेकिन आम सहमति के बाद माननीय मंत्री जी जो कह रहे हैं, इसलिए मैं उनसे यह बात जानना चाहती हूं कि

*[अनुवाद]*

चूंकि सभी बड़ी नदियां, विशेषकर नेपाल से जुड़ी नदियां, अंतर्राष्ट्रीय नदियां नहीं हैं, उन सभी के बारे में हमारा विवाद नहीं है, तो नदी जोड़ने वाली इस परियोजना में तेजी लाने के लिए माननीय मंत्री महोदय क्या कदम उठाएंगे? इस संबंध में माननीय मंत्री महोदय कितना समय लेंगे? अब तक मैंने कि माननीय मंत्री महोदय केवल व्यवहार्यता तथा पूर्व व्यवहार्यता रिपोर्टो के बारे में ही बात कर रहे हैं। परन्तु व्यवहार्यता रिपोर्टो की समय-सीमा क्या है क्योंकि यहां के अधिकांश हिस्से पानी की कमी से प्रभावित हो रहे हैं?

**श्री पवन कुमार बंसल:** महोदया, जैसा कि मैंने पहले कहा कि इसमें कोई संदेह नहीं कि यह बहुत ही महत्वकांक्षी परियोजना है और सभी परवर्ती सरकारों से इसमें अपनी भूमिका निभाई है। इस मामले में किसी भी सरकार की भूमिका को कम नहीं आंकते हैं। परन्तु जैसा कि मैंने कहा, यह वह समय था जब दो परियोजनाओं पर्याप्त कहा वाली परियोजनाओं के रूप में पहचान की गई थी और जिन पर तत्पश्चात पर्याप्त कार्य किया जा चुका है। इसके पश्चात प्राथमिकता वाले क्षेत्र में नदियों को जोड़ने वाली तीन और परियोजनाओं को सम्मिलित किया गया।

जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं, पर ऐसा मामला है जिसमें लंबा समय लगेगा। मैं यहा तक बता चुका हूं कि इस समय कार्य बल ने एक संकेत दिया था कि समय आपके द्वारा कार्य आरंभ करने के पश्चात 25 वर्ष लग सकते हैं। इसके लिए काफी समय की आवश्यकता पडेगी, इससे आप सहमत ही होंगे।

महोदया, तत्पश्चात, सबसे महत्वपूर्ण घटक होता है डी पी आर तैयार करना। उस समय श्री सुरेश प्रभु की अध्यक्षता वाले कार्यबल द्वारा विचारार्थ विषय तैयार किए गए थे। उनका अनुसरण किया जा रहा है। उस समय तैयार किए गए विचारार्थ विषयों के अनुसार सभी डी पी आर पर कार्य आरम्भ किया गया था। सभी 16 परियोजनाओं की व्यवहार्यता रिपोर्ट पूरी हो चुकी है। सोलह प्रायद्वीपीय नदियों के बारे में हैं, और दो हिमालियाई नदियों के भारतीय भागों के बारे में है। व्यहार्यता रिपोर्ट तैयार है।

इसके बाद भी यह समय लगने वाली प्रक्रिया है। आपको राज्यों के संपर्क में रहना होगा। मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूं कि इस बारे में एक आम राय थी। यह सर्वसम्मति आज भी है। परन्तु इमें सभी नदियों जोड़ने के लिए सर्वसम्मति की आवश्यकता है। जब किसी संपर्क विशेष की बात होती है तो सर्वसम्मति समाप्त हो जाती है। सरकार को यहां कार्य करना होगा। यहां हम सूची का कार्य करना होगा। मैं पहले की गई अपनी अपील को दोहराता हूं और माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूं कि वे इस प्रक्रिया में शामिल होने के लिए अपनी-अपनी राज्य सरकारों को तैयार करें और जब भी इस प्रयोजना के लिए बैठकें बुलाई जाएं, उन्हें आगे आकर कहना चाहिए कि "ठीक है, हम नदियों को आपस में जोड़ने के लिए तैयार हैं।"

**डा. के. एस. राव:** महोदया, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है और आप कृपया हमें आधे घंटे की चर्चा की अनुमति दीजिए।

**श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:** महोदया, मैं स्वयं को उनके साथ संबद्ध करता हूं।

**अध्यक्ष महोदया:** आप नोटिस दीजिए।

**डॉ. के. एस. रावः** धन्यवाद, महोदया

**अध्यक्ष महोदयाः** प्रश्न संख्या 62

**'झीलों का संरक्षण'**

*62. **श्री भर्तृहरि महताबः** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या विगत वर्षों में देश में झीलों की संख्या में कमी आई है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने उनके संरक्षण के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित कोई योजना शुरू की है;

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

(ङ) क्या केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश सहित विभिन्न राज्यों से अपने-अपने राज्यों में प्राकृतिक झीलों के संरक्षण के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और केन्द्र सरकार द्वारा उन पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(छ) केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं का देश की प्रदूषित और अवक्रमित झीलों के संरक्षण एवं प्रबंधन पर क्या प्रभाव पड़ा हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (छ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

***विवरण***

(क) से (घ) यह मंत्रालय देश के शहरी और अर्धशहरी क्षेत्रों की प्रदूषित और अवक्रमित झीलों के संरक्षण और प्रबंधन के लिए जून, 2001 से केन्द्र सरकार और संबंधित राज्य सरकारों के बीच 70:30 की लागत वहनता के आधार पर राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम कार्यान्वित करता आ रहा है। राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम कार्यान्वित करता आ रहा है। राष्ट्रीय झील संरक्षण (एन एल सी पी) के अंतर्गत ग्यारहवीं योजना का परिव्यय 440 करोड़ रु. है।

(ङ) और (च) राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के अंतर्गत विचार करने हेतु विभिन्न राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों से इस मंत्रालय में प्राप्त हुए झील संरक्षण प्रस्तावों का ब्यौरा संलग्न अनुबंध-I पर दिया गया है। प्राप्त हुए इन प्रस्तावों से मंत्रालय ने अब तक 856.76 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से 57 झीलों के संरक्षण संबंधी परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की है। राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के अंतर्गत इस मंत्रालय द्वारा स्वीकृत की गई परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण-II पर है।

राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के अंतर्गत विचार करने हेतु उत्तर प्रदेश राज्य से चार प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। ये प्रस्ताव मथुरा में मानसी गंगा झील, गोरखपुर में रामगढ़ ताल, झांसी में लक्ष्मीताल तथा महोबा में भदनसागर के संबंध में है। मथुरा में 'मानसी गंगा झील के प्रदूषण निवारण और उसके जीर्णोद्धार संबंधी परियोजना को 22.71 करोड़ रु. की लागत से मार्च 2007 में मंजूरी दी गई थी। रामगढ़ ताल, गोरखपुर और लक्ष्मी ताल, झांसी से संबंधित प्रस्तावों की इस मंत्रालय में जांच की गई थी। इन प्रस्तावों को तकनीकी स्पष्टीकरण उपलब्ध कराने हेतु वापस राज्य सरकार के पास भेज दिया गया है। महोबा का मदनसागर संबंधी प्रस्ताव राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार खरा नहीं उतरता।

झीलों के संरक्षण और उनके जीर्णोद्धार से संबंधित प्रस्तावों पर मंजूरी हेतु विचार राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार उनकी स्वीकार्यता, प्रदूषण की स्थिति, उनकी प्राथमिकता तथा योजना के तहत निधियों की उपलब्धता के आधार पर किया जाता है।

(छ) स्कीम के अंतर्गत स्वीकृत कार्यों को अमल में लाने से झील में प्रवष्टि होते प्रदूषण भार की समस्या के निराकरण के साथ ही जल की गुणवत्ता में सुधार हुआ है तथा झील के सौंदर्य में वृद्धि हुई है।

***अनुबंध-I***

| क्र.सं. | राज्य | प्राप्त प्रस्तावों की संख्या |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 1 |
| 2. | बिहार | 1 |
| 3. | छत्तीसगढ़ | 1 |
| 4. | गुजरात | 2 |
| 5. | झारखंड | 1 |
| 6. | कर्नाटक | 19 |
| 7. | महाराष्ट्र | 16 |
| 8. | मध्य प्रदेश | 8 |
| 9. | उड़ीसा | 1 |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 10. | पांडिचेरी | 1 |
| 11. | राजस्थान | 6 |
| 12. | त्रिपुरा | 1 |
| 13. | तमिलनाडु | 4 |
| 14. | उत्तर प्रदेश | 4 |
| 15. | उत्तराखंड | 2 |
| 16. | पश्चिम बंगाल | 5 |
| 17. | जम्मू और कश्मीर | 1 |
| 18. | केरल | 1 |
| 19. | नागालैण्ड | 1 |
| 20. | मणिपुर | 1 |
| | योग | 77 |

*अनुबंध-II*

| क्र.सं. | राज्य | झील | स्वीकृति की तारीख/वर्ष | अनुमोदित लागत (करोड़ रु. में) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | कर्नाटक | बंगलौर की तीन झीलें अर्थात वैगइयाकेरे, नागावरा और जारगनहल्ली | फरवरी, 2002 | 11.48 |
| 2. | -तदैव- | बेलांदूर झील, बंगलौर | जनवरी, 2003 | 5.54 |
| 3. | -तदैव- | कोटेकेरे झील, बेलगांव | -तदैव- | 5.64 |
| 4. | -तदैव- | भीष्म झील, गड्ग | | 2.50 |
| 5. | -तदैव- | लाल बाग, बंगलौर | | 1.66 |
| 6. | -तदैव- | चान्ना पटना झील, हासन | 2004-05 | 4.97 |
| 7. | -तदैव- | शरनभास्वेश्वर झील, गुलबर्ग | 2004-05 | 4.89 |
| 8. | -तदैव- | अक्कामहादेवी झील, हावेरी | 2004-05 | 20.64 |
| 9. | -तदैव- | कुंडावडा झील, दावनगेरे | 2006-07 | 3.41 |
| 10. | -तदैव- | कोटे टावरेकेरे झील, चिकमंगलूर | 2006-07 | 3.64 |
| 11. | -तदैव- | त्रिपुरंथकेश्वर झील, बीदर | 2006-07 | 4.67 |
| 12. | -तदैव- | गोवराम्मा ओर होबंलाम्मा झील, मगदी टाउन, बंगलौर | 2007-08 | 4.77 |
| 13. | -तदैव- | अमनीकेरे झील, तुमकूर | 2008-09 | 13.37 |
| | | **उप जोड़** | | 69.18 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | बंजारा झील, हैदराबाद | फरवरी, 2005 | 2.75 |
| | | उप जोड़ | | 2.75 |
| 1. | महाराष्ट्र | पोवई झील, मुम्बई | जून, 2001 | 6.62 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 2. | -तदैव- | थाणे में 9 झीलें | दिसम्बर 2002 | 2.53 |
| 3. | -तदैव- | महालक्ष्मी झील, वाडा गांव | | 1.85 |
| 4. | -तदैव- | रानकला झील, कोल्हापुर | 2006-07 | 8.65 |
| 5. | -तदैव- | वारहला देवी झील, भिवंडी | 2006-07 | 4.60 |
| 6. | -तदैव- | सिद्धेश्वर झील, सोलापुर | 2008-09 | 4.32 |
| | | **उप जोड़** | | 28.57 |
| 1. | राजस्थान | मानसागर झील, जयपुर | दिसम्बर, 2002 | 24.72 |
| 2. | -तदैव- | अनासागर झील, अजमेर | 2007-08 | 15.28 |
| 3. | -तदैव- | पुष्कर सरोवर, अजमेर | 2007-08 | 48.37 |
| 4. | -तदैव- | फतेहसागर झील, उदयपुर | 2008-09 | 41.86 |
| 5. | -तदैव- | पिचौला झील प्रणाली | 2008-09 | 84.75 |
| | | **उप जोड़** | | 214.98 |
| 1. | तमिलनाडु | ऊटी झील | जून, 2001 | 1.95 |
| 2. | -तदैव- | कोडईकनाल झील, डिंडीगुल | 2006-07 | 10.42 |
| | | **उप जोड़** | | 12.37 |
| 1. | त्रिपुरा | अगरतला की 3 झीलें | मार्च, 2005 | 2.02 |
| | | **उप जोड़** | | 2.02 |
| 1. | उत्तरांचल | नैनीताल की 4 झीलें | जुलाई 2003 | 16.85 |
| 2. | -तदैव- | नैनीताल झील, नैनीताल | अगस्त, 2003 | 47.97 |
| | | **उप जोड़** | | 64.82 |
| 1. | पश्चिम बंगाल | रविन्द्र सरोवर | अक्टूबर, 2002 | 6.96 |
| 2. | -तदैव- | मिरिक झील, दर्जिलिंग | अगस्त, 2004 | 4.01 |
| 3. | -तदैव- | दक्षिण परगना में आदि गंगा का 22 कि. मी. का क्षेत्र | मई, 2008 | 24.96 |
| | | उप जोड़ | | 35.91 |
| 1. | जम्मू और कश्मीर | डलझील, श्रीनगर | सितम्बर, 2005 | 298.76 |
| | | **उप जोड़** | | 298.76 |
| 1. | केरल | वेली अक्कुलम झील, तिरुवनंतपुरम | सितम्बर, 2005 | 24.56 |
| | | **उप जोड़** | | 24.56 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | उड़ीसा | बिंदुसागर झील, भुवनेश्वर | मार्च, 2008 | 3.50 |
| | | उप जोड़ | | 3.50 |
| 1. | मध्य प्रदेश | रानी तालाब, रीवा | 2006-07 | 3.31 |
| 2. | -तदैव- | सागर झील, सागर | 2006-07 | 21.33 |
| 3. | -तदैव- | शिवपुरी झीलें, शिवपुरी | 2007-08 | 51.99 |
| | | उप जोड़ | | 76.63 |
| 1. | उत्तर प्रदेश | मानसी गंगा झील, गोवर्धन | मार्च, 2007 | 22.71 |
| | | उप जोड़ | | 22.71 |
| | | कुल जोड़ | | 856.76 |

**श्री भर्तृहरि महताब:** महोदया, इस सभा के अधिकांश सदस्यों को रामसर अभिसमय आर्द भूमि संबंधी संयुक्त राष्ट्र अभिसमय की जानकारी है, जिस पर कि भारत ने हस्ताक्षर किए हैं। इसके पश्चात विश्व भर में बहुत से कदम उठाए गए हैं। आज का प्रश्न केवल राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना के बारे में हैं, जो कि उन जल निकायों को कवर करता है, जो राष्ट्रीय आर्द्र भूमि संरक्षण कार्यक्रम के दायरे में नहीं आते।

हाल ही में वर्ष 2007 में सरकार द्वारा जयपुर में अंतर्राष्ट्रीय झील पर्यावरण समिति फांउडेशन के तत्वाधान में बारहवां विश्व झील सम्मेलन (ताल 2007) आयोजित किया गया था सम्मेलन में सरकारों तथा अंतर्राष्ट्रीय संगठनों से बहुत से कार्य करने का आह्वान किया गया 18 महीने पहले ही गुजर चुके हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि इन 10 उद्देशयों को प्राप्त करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं।

**श्री जयराम रमेश:** मैंने सभा पटल पर एक विस्तृत विवरण रखा है, जिसमें सरकार द्वारा उठाए गए सभी कदमों का विस्तारपूर्वक वर्णन है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान विभिन्न राज्य सरकारों से शहरी तथा अर्ध-शहरी क्षेत्रों में स्थित झीलों की सफाई के लिए 77 प्रस्ताव प्राप्त हुए। महोदया, 57 झीलों में कार्य पहले ही आरम्भ हो चुका है। इस कार्यक्रम हेतु कुल 440 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। 18 झीलों का कार्य पूरा हो चुका है। इस कार्य के तीन भाग हैं-(1) झील में प्रदूषण जाने से रोकना (2) जहां तक झील निकाय का संबंध है, डी-वीडिंग गाद निकालना तथा बायोरेमिडिएशन तथा (3) जल भराव क्षेत्र शोधन। जैसा कि मैंने बताया 18 झीलों का कार्य पहले ही पूरा हो गया है। वे झीलें मुख्यत: कर्नाटक में हैं, कुछ महाराष्ट्र तथा तमिलनाडु के ऊटी में हैं। इस योजना के अंतर्गत सबसे महत्वाकांक्षी परियोजना जो हमने शुरू की है, वह डल झील से संबंधित है। डल झील को साफ करने में हम लगभग 300 करोड़ रुपए खर्च कर रहे हैं और इस परियोजना के लगभग दो वर्ष में पूरा हो जाने की उम्मीद है।

**श्री भर्तृहरि महताब:** दूसरा अनुपूरक प्रश्न उड़ीसा से संबंधित है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार को उड़ीसा सरकार से अनसुया झील के संरक्षण तथा विकास प्रबंधन हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। यदि हां, तो अब तक कितनी धनराशि जारी की जा चुकी है तथा क्या उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त हो गया है तथा जारी की गई धनराशि से किए गए कार्य की वास्तविक प्रगति रिपोर्ट प्राप्त हो गई है। मैं जानना चाहता हूं कि गाद की रोकथाम आदि सहित मानदंडों जिनका उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है, के संदर्भ में इस योजना के प्रभाव का आकलन करने के लिए क्या सरकार द्वारा कुछ कदम उठाए गए हैं। यदि हां, तो क्या आपकी विस्तृत प्रणाली तैयार है। इसके अतिरिक्त मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या आपने अनसुया झील तथा अन्य झीलों के बारे में ऐसा आकलन किया है, जिनके लिए धनराशि जारी की जा चुकी है।

**श्री जयराम रमेश:** अध्यक्ष महोदया उड़ीसा राज्य से हमें केवल दो प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। इनमें से एक प्रस्ताव नि:संदेह प्रसिद्ध चिलका झील से संबंधित है, जिसका राष्ट्रीय आर्द्रभूमि कार्यक्रम के भाग के रूप में वित्तपोषण किया जा रहा है, यहां चिलाका की परिस्थितिकीय स्थिति पुन बहाल किए जाने पर 8 करोड़ रुपए की राशि खर्च की जा चुकी है। कुछ महीने पहले मैंने स्वयं देखा कि चिलका झील के साथ बहुत सी समस्याएं हैं। परन्तु इन समस्याओं का समाधान किया जा रहा है।

डड़ीसा सरकार से प्राप्त दूसरा प्रस्ताव भुनेश्वर की बिन्दु सागर झील से संबंधित है, इसके लिए मार्च 2006 में, कुल साढ़े तीन करोड़ रुपए की राशि की स्वीकृति दी जा चुकी है। मेरा मानना है कि इसका कार्य आरम्भ हो चुका है मैं इस परियोजना की वास्तविक प्रगति का स्वयं पता लगाऊंगा तथा माननीय सदस्य को इसकी जानकारी दूंगा।

**श्री भर्तृहरि महताबः** अनसुया झील के लिए दो चरणों में पहले ही 6 करोड़ रुपए स्वीकृत किए जा चुके हैं।

*[हिन्दी]*

**श्री मदन लाल शर्माः** अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी विसादत से माननीय मंत्री महोदय से दरख्वास्त करना चाहता हूं कि यहां पर शहरी झीलों के बारे में बताया गया है। रियासत-ए-जम्मू कश्मीर में बहुत सी ऐसी झीलें हैं, इन्हें न तो मरकजी सरकार ने आइडेंटीफाई किया है और न ही रियासती सरकार ने। मैंने जवाब में पढ़ रहा था कि रियासत-ए-जम्मू कश्मीर की तरफ एक ही प्रपोजत डता लेक का आया हुआ है और इसके ऊपर पिछले सैकड़ों सालों से पैसा लग रहा है। इसके अलावा सैकडों झीलें हैं जैसे जम्मू में, मेरे अपने क्षेत्र में मानसर, सरोनीसर झीलें हैं। इसी तरह से अभी मुगल रोड बन रहा है, पुन से कश्मीर तक जुड़ रहा है, इसके राइट और लैफ्ट में सात-आठ झीलें हैं। मैं माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि क्या वे अपने लैवल पर मिनिस्ट्री के जरिए यहां से रियासती सरकार से कोई प्रपोजल बनाएंगे और उन झीलों को सैंट्रल स्पांसर्ड स्कीम में रखकर फंडिंग करेंगे ताकि उन झीलों की देखरेख भी अच्छी तरह से हो जाए और टूरिज्म को भी बढ़ावा मिले। हमारी रियासत में कुदरती जखीरा हैः उसका इस्तेमाल सारे देश के लोग कर सकें और खास तौर से जम्मू कश्मीर के रियासत के लोग, जो वहां रहते हैं उनको भी फायदा हो।

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेशः** अध्यक्ष महोदया, मैं अन्सुपा संबंधी प्रश्न का उत्तर देना चाहता हूं क्योंकि मैंने एक तथ्य की अनदेखी कर दी है। अन्सुपा झील उड़ीसा की उन पांच आर्द्रभूमियों में से एक है जिसे राम अभिसमग के अन्तर्गत रखा गया है। भारत में 119 आर्द्रभूमियां है जिनमें से पांच उड़ीसा में हैं और उन पांचों में से एक है अन्सुपा वास्तव में इस पर काम किया जा रहा है मैं स्वयं इस परियोजना प्रगति का पता लगाकर माननीय सदस्यों को बताऊंगा।

महोदया जहां तक जम्मू और कश्मीर का प्रश्न है जैसा कि मैंने उल्लेख किया था जिससे महत्वकांक्षी परियोजना जिसे प्रधान मंत्री के पुनर्निर्माण कार्यक्रम के एक भाग के रूप में प्रारंभ किया गया था डल झील का संरक्षण था। मैं इस बात पर जोर देना चाहूंगा कि हम केवल उस झील का संरक्षण कर रहे हैं। हम डल झील का पूरा पर्यावरणीय पुनरूद्धार नहीं कर रहे हैं जिसमें झील के आस-पास 25 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में रहने वाले करीब 10,000 परिवारों को किसी और स्थान पर बसाए जाने का काम भी शामिल है। एक बड़ी परियोजना है इस समय पर्यावरण और वन मंत्रालय जम्मू और कश्मीर सरकार के भूमि और जल विकास प्राधिकरण के साथ मिलकर 300 करोड़ रुपये के व्यापक संरक्षण घटकों के काम में लगा हुआ है जिसमें श्रीनगर शहर के मलजल संशोधन संयत्रों की स्थापना ने आर्द्रभूमि और पुरी पुनर्स्थापन का कार्य भी शामिल है क्योंकि श्रीनगर का मलजल डल झील में ही बहाया जा रहा है। जैसा की मैने आपसे जिक्र किया था इस परियोजना के मार्च, 2012 तक पूरी होने की संभावना है...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री मदन लाल शर्माः** हम दूसरी लेक्स की बात कर रहे हैं।

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेशः** वहां अन्य झील भी हैं। मैं उन पर आ रहा हूं। कृपया थोड़ा धैर्य रखें।

जहां तक अन्य झीलों के संबंध है। जम्मू और कश्मीर की दूसरी सबसे महत्वपूर्ण झील वूलर झील है और इसे बड़ी गंभीरता से ले रहे हैं। किसी समय में वूलर झील एशिया की ताजे पानी की दूसरी सबसे बड़ी झील थी। मैं स्वयं दो सप्ताह पहले वूलर गया था। मैंने वूलर की स्थिति का निरीक्षण किया है। वूलर झील लुप्त होने के कगार पर है। अब यह एक हरित पट्टी बन गयी है जिस पर आप लोग टेनिस अथवा क्रिकेट भी खेल सकते हैं। आपको वूलर में कोई पानी दिखाई नहीं देगा। राज्य सरकार द्वारा इसके लिए 360 करोड़ रुपये का प्रस्ताव तैयार किया गया है। मैंने इस मुद्दे को वित्त मंत्रालय के साथ उठाया है।

*[हिन्दी]*

**चौधरी लाल सिंहः** मंत्री जी, कृपया आप मानसर और सरोईसर झीलों के बारे में बतायें, आप वूलर झील के बारे में क्या बता रहे हैं।

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेशः** महोदया, मुझे....पूरी करने की अनुमति दी जाए...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया उन्हें उत्तर देने दें। आप व्यवधान न डालें।

**श्री जयराम रमेश:** मैं उसी बात पर आ रहा हूं। मैं आपको सब जानकारी दूंगा वूलर बहुत महत्वपूर्ण है। वूलर सभी झीलों की मदर है...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया व्यवधान उत्पन्न न करें। उन्हें उत्तर देने दें।

*...(व्यवधान)*

**श्रीमती मेनका गांधी:** अध्यक्ष महोदया, किसी झील के लुप्त होने के तीन कारण होते हैं। जैसा की माननीय मंत्री जानते हैं कि झील में मल जल गिरने से। दूसरे इससे रेत और पत्थर निकाले जाने से जमीन खोखली हो जाने के कारण क्योंकि इसके माध्यम से जल निकल जाता है और तीसरे जब कोई जानबूझ कर इसे भर दें। कई सारी झीलों को जानबूझ कर भर दिया गया है ताकि बिल्डरों को यह जमीन दी जा सके। मैं वस्तुत: दो बातें जानना चाहती हूं एक सामान्य और दूसरी विशिष्ट।

हम कोई ऐसा कानून क्यों नहीं बनाते जिसमें खनन अथवा झीलों में किसी भी प्रकार का मल-जल फेंकना निषेध हैं? उदाहरण के लिए कल ही मुझे जैसवमेर झील के मामले में हस्तक्षेप करना पड़ा जहां सारा जल इसी झील में गिरता था और इस पर उन्होंने पूरी झील ही ऐसे साफ कर दी कि इसमें रहने वाले सारे जीव जन्तु मर गए अब यह भी जल्द ही भूमि में बदल जाएगी। जिन झीलों में आप पैसा लगा सकते हैं ठीक है लेकिन जहां आप पैसा नहीं लगा सकते वहां आप अपने क्षेत्रों में पंप लगाने के साथ-साथ प्रत्येक जिले में एक बड़ी झील स्थापित करने के लिए एन आई ईजी कार्यक्रम के अन्तर्गत कार्य क्यों नहीं कराते? यदि झीलें समाप्त हो जाएंगी तो हमारे जल स्त्रोतों का पुनर्भरण नहीं हो पाएगा।

मैं इसी संबंध में विशिष्ट प्रश्न पूछना चाहूंगी। आपके पास अब उत्तर नहीं होगा। परन्तु मैं चाहती हूं कि आप इस मामले को देखें। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र आंवला में रामनगर ब्लाक हैं जहां पर भारत की सबसे पुरानी झील हुआ करती थी जो महाभारत काल से जुड़ी हुई मानी जाती है क्योंकि यह माना जाता है कि द्रौपदी उसी क्षेत्र से आती थी। यहां पर पुराने मंदिरों, चबूतरों और पदचिन्हों की भरमार है। अब झील का एक मिलियनवां भाग ही रह गया है क्योंकि इन सबको जानबूझकर सुखाया जा रहा है। क्या यह संभव है कि इस झील में कुछ काम करके यदि और कुछ नहीं तो इसे धार्मिक पर्यटन स्थल के रूप में ही विकसित कर दिया जाए क्योंकि अब आंवला में पानी भी नहीं रहा है?

**श्री जयराम रमेश:** जहां तक दूसरे प्रश्न का संबंध है, हालांकि हमें राज्य सरकार से आंवला में रामनगर झील के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है तथापि मैं इसके ऐतिहासिक और सांस्कृतिक महत्व के मद्देनजर इस परियोजना पर पुनर्विचार करने को तैयार हूं और बशर्ते कि राज्य सरकार इसे तैयार कर दें। मैं इस बात के लिए भी तैयार हूं कि मैं स्वयं जाकर इस झील को देखूं। यदि यह इतना अधिक महत्वपूर्ण है जितना की माननीय सदस्य ने बताया है तो मुझे पूरा विश्वास है कि हम राष्ट्रीय झील संरक्षण कार्यक्रम के अन्तर्गत इसे साफ कराने के लिए निधियों की व्यवस्था कर लेंगे।

मैं पहले मुद्दे के संबंध में केवल यही बात कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री ने झील की सफाई हेतु नरेगा के पैसे का उपयोग करने की बात उठाई है। जैसा की माननीय सदस्य इस बात को मानेगे कि नरेगा के जल का उपयोग ग्रामीण क्षेत्रों पर खर्च किया जाता है जहां पर नरेगा कार्य के एक भाग के रूप में जल निकाय के पुनरुद्धार की अनुमति दी गयी है। सरकार ने झीलों और जल निकायों के बीच एक अन्तर रेखा खींची हुई है झीलें प्राकृतिक होती हैं जबकि जल निकाय मानव निर्मित होते हैं। यह एक बड़ा कृत्रिम अन्तर है परन्तु इस संबद्ध बावजूद भी हम इस अन्तर को मान रहे हैं। जहा तक नरेगा कि के पैसे का प्रश्न है उपयोग ग्रामीण क्षेत्रों में जल निकायों को पुनरुद्धार के लिए किया जाता है और नरेगा के अन्तर्गत वस्तुत: इसी कार्य का क्रियान्वयन किया जा रहा है।

मैं जल संसाधन मंत्रालय के माध्यम से माननीय सदस्य की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं कि जल निकायों की मरम्मत, पुनरुद्धार और पुनर्भरण की एक नई योजना प्रारंभ की गई है जिसके सम्बन्ध में माननीय मंत्री ज्यादा जानकारी दे पाएंगे। ग्यारहवीं योजनावधि में इस योजना के लिए 10,000 करोड़ की व्यवस्था की गयी है। केन्द्र सरकार से 2,750 करोड़ रुपये आ रहे हैं और शेष धनराशि राज्य सरकारें दे रही हैं। परन्तु सूखा ग्रस्त क्षेत्रों पूर्वोत्तर और नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में केन्द्र सरकार 90% अंशदान दे रही है। यह सीमा केवल उन जल निकायों के लिए है जोकि मुख्यत: सूखे से अथवा कृषि से जुड़े हुए हैं जबकि मेरा मंत्रालय जिसे माननीय सदस्य मुझसे पहले संभाल रही थी, जानती है कि मुख्यत: नगरीय और उपनगरीय क्षेत्रों की झीलों और आर्द्रभूमि से जुड़े कार्य ही करता है।

*[हिन्दी]*

**श्री शैलेन्द्र कुमार:** माननीया अध्यक्षा जी, प्रश्न के (ङ) भाग में पूछा गया है कि क्या केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश सहित विभिन्न राज्यों से अपने-अपने राज्यों में प्राकृतिक झीलों के संरक्षण

के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं? मेरे संसदीय क्षेत्र कौशाम्बी, उत्तर प्रदेश में 4000 एकड़ की एक अलवारा झील है जिसका प्रस्ताव वहां के उप जिला अधिकारी, तत्कालीन जिलाधिकारी द्वारा पारित होकर 14वीं लोक सभा में तत्कालीन मंत्री श्रीमती रेणुका चौधरी को मैंने अपने हाथों से दिया था। इस झील में जाड़ों के समय लाखों की संख्या में पक्षी निवास करते हैं। यह झील यमुना नदी के किनारे है जहां 12 महीने जल भरा रहता है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या तमाम राज्यों से आए इस तरह के प्रस्तावों को देखते हुए आपके मंत्रालय में इन झीलों के प्रबंधन और संरक्षण की कोई कार्य योजना बनेगी?

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेश:** अध्यक्ष महोदया, जैसा कि मैंने अपने उत्तर में इंगित किया है हमें उत्तर प्रदेश सरकार से चार प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। यह कार्यक्रम राज्य सरकारों से प्राप्त प्रस्तावों पर ही कार्रवाई करता है। हम अपने स्तर पर कोई प्रस्ताव तैयार नहीं करते। हमें उत्तर प्रदेश से चार प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं एक मथुरा में झील के संबंध में है, दूसरा गोरखपुर, तीसरा महोबा और चौथा यदि मुझे सही याद है तो झांसी की झील के संबंध में है।

इन चार झीलों में से मथुरा स्थित झील के लिए पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है तथा उसके लिए 23 करोड़ रुपये की धनराशि स्वीकृत की गई है।

जहां तक गोरखपुर झील का संबंध है, गोरखपुर से माननीय मंत्री महोदय तथा मेरे युवा मंत्रीमंडलीय सहयोगी तथा कुशीनगर से सांसद ने मुझसे काफी लंबी बात-चीत की है। हमें उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से लगभग 150 करोड़ वस्तुत: 146 करोड़ रुपये का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। यह प्रस्ताव जाचांधीन है। हमने कुछ तकनीकी ब्यौरा तथा स्पष्टीकरण मांगा है। मुझे यकीन है कि एक बार स्पष्टीकरण और ब्यौरे प्राप्त हो जाने पर हम गोरखपुर प्रस्ताव पर निर्णय लेंगे।

हमारे पास पहले ही झांसी का प्रस्ताव मौजूद है जिसकी जांच चल रही है। उत्तर प्रदेश का चौथा प्रस्ताव महोबा से था जो इसलिए अस्वीकृत हुआ क्योंकि यह राष्ट्रीय झील संरक्षण कार्यक्रम के दिशानिर्देशों के तहत नहीं आता था।

जहां तक माननीय संसद सदस्य महोदय के निर्वाचन क्षेत्र में झील का संबंध है, हमें राज्य सरकार से प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। परन्तु अगर राज्य सरकार हमें प्रस्ताव भेजती हैं तो हम निश्चित ही उस पर गंभीरता से विचार करेंगे।

*[हिन्दी]*

**श्री शरद यादव:** माननीया अध्यक्षा जी, आज ने केवल दुनिया बल्कि अपने देश में पानी के जो हालात हैं, वे सब को मालूम हैं। केन्द्र सरकार राज्य सरकारों की अनुशंसा और उनके द्वारा भेजी हुई प्रपोजल्स पर काम करती है, मुझे उस पर कोई एतराज़ नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करूंगा कि वे खुद महोबा झील के बारे में कोई रास्ता निकालें बुंदेलखंड के अलावा देश के कई इलाकें झीलों से भरे पड़े हुए हैं लेकिन वे आज सूख रहे हैं। ऐसा संकट पहले हमारे सामने कभी नहीं आया था।

मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को सुझाव होगा कि वह देश की राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों को बुलाकर, विशेषकर झीलों के मामले में तत्काल एक मीटिंग लें। इस कार्य को युद्ध स्तर पर अपने हाथों में लें। केवल झीलों का मामला ही नहीं है बल्कि पानी के रुकाव-ठहराव पर एक बहुत बड़ा कार्यक्रम बनाना पड़ेगा अन्यथा देश प्यासा मरने वाला है। माननीय मंत्री जी पहल करके खुद एक मीटिंग बुलायें कि देश में कितनी झीलें हैं, कौन-कौन सी ठीक हो सकती हैं और कौन सी नहीं हो सकती है।

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेश:** अध्यक्ष महोदया, मैं निश्चय ही माननीय सदस्य के सुझाव को स्वीकार करूँगा। मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जलवायु परिवर्तन पर राष्ट्रीय कार्य योजना के तहत, एक अत्यंत महत्वपूर्ण मिशन जिस कार्यवाही की जा रही है, वह जल सरंक्षण से संबंधित है।

मैं उनसे सहमत हूं कि नदियों और झीलों का सूखना गंभीर चिंता का मामला है, न केवल सौंदर्यता तथा पर्यावरण की दृष्टि से अपितु जल की दृष्टि से भी। ऐसा इसलिए क्योंकि यह झील इर्द-गिर्द के शहरी और अर्ध-शहरी तथा ग्रामीण क्षेत्रों, जैसा भी मामला हो, को जलापूर्ति करती है। इसलिए, मैं निश्चित ही उनके सुझाव पर कार्यवाही करूंगा। मेरी बाध्यता मात्र संसाधनों की कमी है। परन्तु मेरे विचार से यदि जल संसाधन मंत्रालय और पर्यावरण और वन मंत्रालय एक साथ काम करते हैं तो हम झीलों के वरदान के लिए उपलब्ध धनराशि को बढ़ा सकते हैं और यदि कोई महत्वपूर्ण जल निकास है जिसके रख रखाव की जरूरत है तो उस स्थिति में निश्चित तौर पर हम केवल राज्य सरकारों से प्राप्त होने वाले प्रस्तावों पर निर्भर नहीं रहेंगे। मैंने माननीय सदस्य महोदय से कहा था कि डल तथा वूलर के मामले में केन्द्र सरकार ने पहल की थी। हमने राज्य सरकार से प्रस्ताव आने की प्रतीक्षा नहीं की। परन्तु मुझे यकीन है कि सच राज्य तथा महोबा एक उदाहरण हो सकता है, और मैं माननीय सदस्य महोदया को यह आश्वस्त

करना चाहता हूं कि एक बार सच समाप्त हो जाए मैं स्वयं व्यक्तिगत रूप से महोबा का भी दौरा करूंगा

**श्री के. सी. वेणुगोपाल:** महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री महोदय से एक प्रश्न पूछना चाहता हूं कि क्या उन्हें वेम्बानाद झील जो कि केरल की सबसे बड़ी झील है उसके संरक्षण तथा परिरक्षण के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है?

जहां तक माननीय मंत्री महोदय का संबंध है, वे अनेक बार वेम्बानाद झील का दौरा कर चुके हैं। क्या केरल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है?

**श्री जयराम रमेश:** महोदया मैंने अपने उत्तर में सभी राज्यवार सूचना दी है। यदि माननीय सदस्य महोदय उत्तर देखने का कष्ट करेगे तो वे पायेगे कि क्या केरल की चर्चा की गई है या नहीं *....(व्यवधान)*

**श्री के. सी. वेणुगोपाल:** क्या केरल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है?

**श्री जयराम रमेश:** महोदया, जैसा कि मैं आपको बताना चाहता था कि यदि राज्य सरकार ने कोई प्रस्ताव नहीं भेजा है तो, हम कोई कार्य नहीं कर रहे हैं*....(व्यवधान)* जिस झील का माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है उसके संबंध में राज्य सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

**अध्यक्ष महोदया:** प्रश्न 63, श्री के. जे. एस. पी. रेड्डी–उपस्थित नहीं। श्री एन. चेलुवरया स्वामी।

## प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध

*63. **श्री एन. चेलुवरया स्वामी:**
**श्री के. जे. एस. पी. रेड्डी:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में प्लास्टिक अपशिष्ट से पर्यावरण को कितनी क्षति पहुंच रही है, इसका आकलन किया है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए/उठाए जा रहे कदमों का ब्यौरा क्या है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

***विवरण***

(क) और (ख) प्लास्टिक अपशिष्ट से होने वाले पर्यावरणीय खतरों से संबंधित मुद्दों पर कई समितियों ने अध्ययन किया है। प्लास्टिक की थैलियों के प्रयोग से उत्पन्न समस्या, मुख्यत: अपशिष्ट प्रबंधन प्रणाली में कमियों के कारण है। प्रयोग की गई प्लास्टिक थैलियों का अव्यवस्थित कूडा करकट तथा पुन: चक्रित/रंगीन प्लास्टिक की थैलियां, जिनमें कुछ हद तक रसायन संयोजन निहित है, जो खुली नालियों को अवरुद्ध करने तथा भू-जल को दूषित करने सहित पर्यावरणीय समस्या का कारण हो सकती हैं। प्लास्टिक अपने-आप में रासायनिक रूप से अक्रिय पदाथ है, जो कि पूरे विश्व में पैकिंग में प्रयोग होता है तथा यह स्वास्थ्य और पर्यावरण के लिए इतना भी खतरनाक नहीं है यदि अनुमोदित प्रक्रियाओं और दिशा-निर्देशों के अनुसार प्लास्टिक का पुन: चक्रण किया जाता है तो ये पर्यावरणीय अथवा स्वास्थ्य के लिए एक खतरा नहीं होते।

(ग) सरकार ने प्लास्टिक की थैलियों, कन्टेनरों और प्लास्टिक अपशिष्टों को पुन: चक्रित करने के लिए उनके उत्पादन और प्रयोग के विनिमय के लिए पुन: चक्रित प्लास्टिक विनिर्माण और प्रयोग नियमावली, 1999 (2003 में संशोधित) को अधिसूचित किया है। इस नियमावली के अनुसार:

(i) वर्जिन प्लास्टिक से बने कैरी बैग और कन्टेनर्स, प्राकृतिक रंग के अथवा सफेद रंग के होंगे।

(ii) कोई भी व्यक्ति आकार में $8 \times 12$ से कम और मोटाई में 20 माइक्रोन से कम के वर्जिन अथवा पुन:चक्रित प्लास्टिक की थैलियों से बने कैरी बैगों का विनिर्माण, स्टॉक, वितरण अथवा बिक्री नहीं करेगा।

(iii) कोई भी विक्रेता, पुन: चक्रित प्लास्टिक से बने कैरी बैगों अथवा कंटेनरों का उपयोग खाद्य पदार्थो के भंडारण, वहन, वितरण, अथवा पैकिंग के लिए नहीं करेगा।

(iv) कंटेनर तथा खाद्य पदार्थो के भंडारण और पैकिंग के अलावा किसी अन्य प्रयोजन के लिए प्रयोग होने वाले और पुन:चक्रित प्लास्टिक से बने कैरी बैग भारतीय मानक ब्यूरों (बी.आई.एस) के विनिर्देशों के अनुसार विनिर्मित किए जाएंगे।

(v) प्लास्टिक का पुन: चक्रक बी. आई. एस के विनिर्दिशों के अनुसार होगा।

(vi) प्लास्टिक अपशिष्ट का विनिर्माण और पु: चक्रण केवल राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो/समितियों के साथ पंजीकृत इकाईयों द्वारा किया जाए।

कई राज्यों ने 30 से 70 माइक्रोन्स की रेंज में प्लास्टिक कैरी बैग की मोटाई के संबंध में कड़े मानदंड निर्धारित किए हैं। कुछ राज्यों ने कतिपय धार्मिक, पर्यटन अथवा सार्वजनिक स्थानों में प्लास्टिक की थैलियों के प्रयोग पर प्रतिबंध लगा दिया है।

**श्री एन. चेलुवरया स्वामी:** महोदया, राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार विभिन्न राज्यों ने 30 से 70 माइक्रोन के बीच की मोटाई की प्लास्टिक की थैलियों के संबंध में विभिन्न मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि विभिन्न राज्यों में थैली की मोटाई में विभिन्नता का मुख्य कारण क्या है? कर्नाटक के संबंध में क्या स्थिति है? मैं जानना चाहता हूं कि क्या कर्नाटक सरकार ने विशेष रूप से राज्य में कतिपय धार्मिक और पर्यटक स्थलों में प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध लगाया है। यदि नहीं तो केन्द्र सरकार द्वारा कर्नाटक राज्य सरकार से राज्य में प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध लागू करने का कहे जाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

**श्री जयराम रमेश:** अध्यक्ष महोदया, मैं प्लास्टिक की थैलियों के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं। चूंकि हमारे देश में यह आम धारणा यह है कि प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए। संपूर्ण विश्व प्लास्टिक की थैलियों का उपयोग करता है, और विश्व में बांग्लादेश अलावा केवल भारत ही ऐसा देश जो प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध लगाने पर विचार कर रहा है। प्लास्टिक की थैलियों के उपयोग में कुछ गलत नहीं है। ऐसा इसलिए है कि हमारे निगम द्वारा ठोस अपशिष्ट प्रबंधन में असफलता के कारण हम प्लास्टिक की थैलियों पर प्रतिबंध लगाने के इस सख्त कदम को उठाने पर मजबूर हुए हैं। प्लास्टिक की थैलियों का विकल्प कागज की थैलियां हैं। कागज की थैलियां बनाने के लिए पेड़ काटने होंगे और निश्चित ही हमारे पर्यावरणीय संकट को देखते हुए हम पेड़ नहीं काटना चाहते हैं।

मैं सभा को सूचित करना चाहता हूं कि यह मात्र प्लास्टिक का उपयोग नहीं है परन्तु पुनर्चकित प्लास्टिक के उपयोग, प्लास्टिक में रंग डालने की सामग्री के उपयोग तथा यह शहरी निकायों द्वारा ठोस कचरे को संग्रहित करने की असफलता है जिसके परिणामस्वरूप यह संकट उभरा है। इसलिए, दिल्ली तथा हिमालय सहित अनेक राज्य सरकारें इस स्थिति में आ गई हैं जहां प्लास्टिक की थैलियों के लिए न्यूनतम मोटाई विहित कर रही हैं चूंकि पतली थैलियां इकठ्ठी होने बच जाती हैं, और अपवाह तंत्र अवरोध बन जाती हैं। हम अधिक मोटाई की प्लास्टिक की थैलियों की ओर बढ़ रहे हैं हम जैविक रूप से अपघटनीय प्लास्टिक की ओर भी बढ़ रहे है। यह एक महंगा सौदा है। कुछ स्थानों पर, जैविक रूप से अपघटनीय प्लास्टिक का उपयोग किया जा रहा है। जैवअपघटकीय से तात्पर्य है कि एक बार जब प्लास्टिक की थैली को फेंक दिया जाए तो यह स्वत: ही कुछ अवधि के पश्चात अनुक्रमित हो जाता है और अफवाह तंत्र में घुल जाता है।

इस प्रकार विभिन्न राज्यों के विभिन्न कानून हैं। हिमाचल प्रदेश ने एक कानून पारित किया है जिसके अनुसार 15 अगस्त तक प्लास्टिक पर रोक लगा दी जाएगी। उत्तराखंड, पश्चिम बंगाल, दिल्ली और कई राज्यों के अपने कानून हैं। केन्द्र के पास नियमों की एक नियामक व्यवस्था है जिसके तहत हम लोग उन शर्तो को निर्धारित करने की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं जिनके अन्तर्गत प्लास्टिक की थैलियों का प्रयोग किया जाना चाहिए जहां तक प्लास्टिक की बात है इसका संबंध इसकी मोटाई से है इसका संबंध पुनर्चक्रित प्लास्टिक के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने से है, इसका संबंध रंजन-सामग्री के प्रयोग पर प्रतिबंध लगाने से है।

हालांकि मुझे लगता है कि हमें यह कहने में कि प्लास्टिक को अनिवार्यत: प्रतिबंधित करना चाहिए थोड़ा सतर्क रहना पड़ेगा क्योंकि प्लास्टिक की थैलियों की शुरूआत 25 साल पहले कागज की थौली में विकल्प के रूप में की गयी थी, और हमने ऐसा किया था क्योंकि हमने कहा था कि कागज की अधिक थैलियों का मतलब है अधिक वृक्षों का काटा जाना।

**अध्यक्ष महोदया:** माननीय सदस्य अब अपना दूसरा अनुपूरक पूछ सकते हैं।

*....(व्यवधान)*

**श्री रेवती रमन सिंह:** जूट की थैलियों का क्या?

**श्री जयराम रमेश:** जूट की मैली भी एक महत्वपूर्ण विकल्प है जिसको हम लोग प्रोत्साहन देंगे क्योंकि जूट पर्यावरण अनुकूल तंतु है और जूट की थैली के प्रोत्साहन के लिए हमें जो भी कदम उठाने पड़ें, हम लोग नि:संदेह उठाएंगे।

**श्री एन. चेलुवरया स्वामी:** मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड पहली बार जैव अपघटनीय प्लास्टिक हेतु कोई मानक निर्धारित कर रहा है तथा क्या इसने राजधानी में ऐसी थैलियों के प्रयोग के लिए कोई विशिष्टताएं निर्धारित की हैं। यदि हां, तो केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने कौन कौन सी विशेषताएं निर्धारित की हैं? मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या दिल्ली सरकार ने केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा निर्धारित विशेषताओं का पूर्णतया पालन किया है। यदि नहीं तो केन्द्र द्वारा इसके सख्त क्रियान्वयन हेतु क्या कदम उठाएं जा रहे हैं तथा अन्य राज्यों द्वारा निर्धारित विशेषताओं का पालन कब तक शुरू किया जाएगा?

**श्री जयराम रमेश:** महोदया, जैसा की मैंने अपने जवाब में कहा है जैव अपघटनीय प्लास्टिक अब भी अपनी प्रारंभिक अवस्था में है; ये व्यावसायिक रूप से बड़ी मात्रा में उपलब्ध नहीं है। कुछ प्रतिष्ठान पहले ही जैवअपघटनीय प्लास्टिक थैलियों का उपयोग शुरू कर चुके हैं। जैसे-जैसे अपघटनीय प्लास्टिक थैलियों का प्रयोग अधिक मात्रा में होगा, वैसे वैसे उसकी कीमतों में कमी आएगी। वह दिन जरूर आएगा जब जैव अपघनीय प्लास्टिक थैलियों का प्रयोग होगा। जहां तक केन्द्र सरकार का संबंध है तो हमारी नि:संदेह जैव अपघटनीय प्लास्टिक थैलियों के उपयोग को बढ़ावा देगी।

**श्रीमती मेनका गांधी:** जैव अपघटनीय प्लास्टिक थैली जैसी कोई चीज नहीं।

**डॉ. रामचन्द्र डोम:** अध्यक्ष महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी के सामने एक अनुपूरक मांग रखना चाहूंगा। अपने वक्तव्य में माननीय मंत्री जी ने यह कहा था कि प्लास्टिक के उत्पाद का स्वास्थ्य किसी भी प्रकार नुकसान नहीं पहुंचाते। परन्तु आयुर्विज्ञान चिकित्सक होने के नाते मैं यह कह सकता हूं कि हालांकि यह प्रत्यक्ष तौर पर स्वास्थ्य को नुकसान नहीं पहुचाता, परन्तु रंगीन थैलियों का पुनर्चक्रण, विशेषकर खाद्य पदार्थो की पैकेजिंग के लिए प्रयोग की जाने वाली रंगीन थैलियां अप्रत्यक्ष तौर पर स्वास्थ्य को नुकसान पहुंचाती हैं। यह पशुओं के स्वास्थ्य को भी नुकसान पहुंचाती हैं। तीन साल पहले मैंने मीडिया में यह रिपोर्ट पढ़ी थी कि एक गाय पेट में सूजन के कारण बीमार पड़ गयी थी और अंतत: पशु चिकित्सक ने यह पाया कि आंत में यांत्रिक रुकावट के कारण यह पशु बीमार हो गया था यह स्वास्थ्य को होने वाले नुकसान का अप्रत्यक्ष तरीका है....*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

**डॉ. रामचन्द्र डोम:** मैं प्रश्न पर आ रहा हूं। इसकी वहां संभावना है और इसके साथ ही, पुनर्चक्रित प्लास्टिक गैर-अवक्रमित प्लास्टिक थैलियों का अंधाधुंध उपयोग विशेषकर पहाड़ी क्षेत्रों में फेफड़े से संबंधित बिमारी को जन्म देती है।

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

**डॉ. रामचन्द्र डोम:** यह पृष्ठभूमि थी। माननीय मंत्री जी से मेरा यह प्रश्न है कि क्या मंत्रालय पुनर्चक्रित प्लास्टिक उत्पाद का निर्माण और उपयोग नियमावली, 1999 की अनिवार्यत: समीक्षा करेगी। प्रश्न का दूसरा भाग....*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** आप केवल एक प्रश्न पूछ सकते हैं।

....*(व्यवधान)*

**डॉ. रामचन्द्र डोम:** मैं यह जानना चाहूंगा कि सरकार ने प्लास्टिक उत्पादों के विपथन के लिए कोई अध्ययन करवाया है या नहीं।

**श्री जयराम रमेश:** महोदया, मैं माननीय सदस्य के पुनर्चक्रित प्लास्टिक के उपयोग के प्रति चिन्ता से इस्तेफाम रखता हूं। 1999 के नियम को वर्ष 2003 में संशोधन किया गया था। हम लोग नि:संदेह इन नियमों की निरंतर समीक्षा करते रहेंगे। जहां तक मेरा संबंध है तो पुनर्चक्रित प्लास्टिक का उपयोग, रासायनिक संयंत्रों का उपयोग, प्लास्टिक की वस्तुओं में रंगों का उपयोग ये सभी स्वास्थ्य के लिए नुकसानदायक है और हम लोगों को इन नियमों को लागू करने लिए काफी सख्त होना पड़ेगा। यह सुनिश्चत करने के लिए पुनर्चक्रित प्लास्टिक का दोबार उपयोग न हो, अगर कोई रास्ता है तो हम लोग नि:संदेह वह व्यवस्था लाएंगे। अभी के लिए हमारे पास नियम हैं और हम लोग इसको काफी सख्ती से लागू करेंगे।

**श्री पी. टी. थॉमस:** क्या मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या ऐसा कोई प्रस्ताव है जिससे प्लास्टिक के सामग्री को रबर उत्पादों से बदला जाए? महोदया मैं प्लास्टिक पर प्रतिबंध के संबंध में माननीय मंत्री जी के वक्तव्य के प्रति चिन्तित हूं। क्या यह संभव है कि कि इसे रबर उत्पादों से बदला जा सकता है जिसका उत्पादन केरल में बड़ी मात्रा में हो रहा है?

**श्री जयराम रमेश:** मैंने ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं देखा है। परन्तु यदि रबर बोर्ड कुछ रोचक और नवीन सुझावों में साथ आगे आए तो हम लोग नि: संदेह इस पर विचार कर सकते हैं।

**श्री प्रेम दास राय:** महोदया, वस्तुत: मेरा अनुपूरक प्रश्न संख्या 62 के लिए था।

**अध्यक्ष महोदया:** ठीक है।

**श्री प्रेम दास राय:** प्लास्टिक के संबंध में मैं माननीय मंत्रीजी ने जो कहा उसका पूरा समर्थन करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री तूफानी सरोज:** अध्यक्ष महोदया, प्लास्टिक उत्पादों से विशेष तौर से शहरों में पर्यावरण प्रदूषित हो रहा है। उसका एक कारण यह है कि शहरों में प्लास्टिक के उत्पाद जैसे थैलियाँ उपयोग करने के बाद लोग गटर में और नाले में फेंक देते हैं जिससे जल-जमाव होता है। इस जल-जमाव के कारण पर्यावरण प्रदूषित होता है। सरकार को इसे रोकने के लिए ऐसा कानून बनाना चाहिए जिससे लोग प्लास्टिक का उपयोग करके जहां-तहां न फेंकें जिससे पर्यावरण पर बुरा असर पड़े।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने प्लास्टिक उत्पादन के लिए कोई मापदंड निर्धारित किया है? प्रत्येक वर्ष प्लास्टिक से बने सामानों का कितना उत्पादन किया जाता है और इसमें किन-किन रसायनों का प्रयोग किया जाता है।

*[अनुवाद]*

**श्री जयराम रमेश:** महोदया, इस प्रश्न का संबंध प्लास्टिक उद्योग से है। मुझे नहीं लगता कि मैं इस प्रश्न का उत्तर अभी दे पाऊंगा। मैं बस यही कह सकता हूं कि प्लास्टिक सस्ता और सुलभ है परन्तु पुनर्चक्रित प्लास्टिक का उपयोग खतरनाक है। हमें अपशिष्ट सामग्री के संग्रहण तंत्र में सुधार लाना होगा। अगर नगर निगम और नगरपालिकाएं अपशिष्ट संग्रहण और ठोस अपशिष्ट प्रबंधन में सुधार लाने में सक्षम हैं तो प्लास्टिक उतना खतरनाक साबित नहीं होगा जितना कि अब तक रहा है।

## शहरी गरीबों की स्वास्थ्य परिचर्या

+

*64. **श्री एस. सेम्मलई:**
**श्री असादूद्दीन ओवेसी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने शहरी गरीबों की स्वास्थ्य परिचर्या संबंधी आवश्यकताओं का समाधान किया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार शहरी गरीबों के लिए राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के सदृश कोई कार्यक्रम आरम्भ करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनेश त्रिवेदी):** (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

### *विवरण*

(क) और (ख) जी, हां। सरकार विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत शहरी निर्धनों की स्वास्थ्य परिचर्या संबंधी जरूरतों पर ध्यान देने के लिए सहायता प्रदान कर रही है:

1. राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत प्रजनन बाल स्वास्थ्य-2 के शहरी संघटक के भाग के रूप में गुणवत्तायुक्त समेकित प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाओं के माध्यम से शहरी निर्धनों की स्वास्थ्य स्थिति में सुधार करने के लिए धन प्रदान किया जाता है। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन जिला अस्पतालों के सुदृढ़ीकरण और उन्नयन के लिए भी धन की व्यवस्था करता है। इन अस्पतालों में शहरी निर्धन भी पहुंचते हैं।
2. केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत शहरी परिवार कल्याण केन्द्रों, शहरी स्वास्थ्य सेवाओं को 1083 शहरी परिवार कल्याण केन्द्रों के नेटवर्क के माध्यम से प्रजनन बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम के एक पैकेज के रूप में प्रदान किया जा रहा है।
3. केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत 871 शहरी स्वास्थ्य पोस्टों के नेटवर्क के माध्यम से शहरी स्वास्थ्य पोस्टें, प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाएं प्रदान की जा रही है।
4. उपर्युक्त के अतिरिक्त सभी अन्य राष्ट्रीय रोग नियंत्रण कार्यक्रम शहरी निर्धनों सहित गरीब व्यक्तियों की जरूरतों को पूरा करते हैं।

(ग) और (घ) इस संबंध में एक प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। सम्यक विचार विमर्श के पश्चात इस संबंध में निर्णय लिया जाएगा।

**श्री एस. सेम्मलई:** अध्ययक्ष महोदया, शहरी क्षेत्र की मलिन बस्तियों में रहने वाले लोगों के बीच स्वास्थ्य समस्याओं से निबटने के लिए राष्ट्रीय शहरी मिशन शुरू करने की यह एक स्वागत योग्य कदम है। मंत्री ने भी संतोषजनक उत्तर दिया है तथा कहा है कि यह विचाराधीन है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि कितने नगरों तथा शहरों में इस राष्ट्रीय शहरी स्वास्थ्य मिशन को कार्यान्वित करने का प्रावधान है। क्या मंत्री उन नगरों तथा शहरों के नाम की सूची बताएंगे जिनका चयन तमिलनाडु में इस कार्यक्रम के अन्तर्गत किया गया है?

**श्री दिनेश त्रिवेदी:** अध्यक्ष महोदया, सभा पटल पर रखे गए उत्तर में कहा गया है कि यह विचार तथा बहस के चरण में है। एक बात इस पर विचार जाता है तथा चर्चा पूरी होने पर तो कार्यक्रम का विस्तृत विवरण सामने आएगा।

**श्री एस. सेमलई:** अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या गैर-सरकारी संगठनों के सहयोग से उक्त रक्तचाप, हृदय रोग तथा मधुमेह की ओर ले जाने वाली जीवन शैली में परिवर्तन तथा खान पान में परिवर्तन के प्रतिकूल प्रभावों

पर शहरी लोगों को जागरूक बनाने में चेतना के लिए कोई अन्य केन्द्रीय प्रायोजित कार्यक्रम शुरू किए जाएंगे।

**श्री दिनेश त्रिवेदी:** महोदया, यह जारी रहने वाली प्रक्रिया है। प्राथमिक स्वास्थ्य, परिवार स्वास्थ्य सेवाओं, मातृत्व तथा बाल स्वास्थ्य सेवाओं, गर्भनिरोधकों का वितरण इत्यादि की पहुंच में सुधार के लिए कई केन्द्र प्रायोजित योजनाएं हैं। जैसा कि अधिकांश संसद सदस्यों ने भी देखा होगा, प्रिंट मीडिया, राष्ट्रीय टेलीविजन तथा गैर सरकारी संगठनों के माध्यम से हम जागरूकता पैदा रहे हैं। वास्तव में यह जागरूकता चेतना फैलाने वाली सतत प्रक्रिया है। मैं माननीय सदस्य की इस बात के लिए प्रशंसा करता हूं कि जागरूकता चेतना इस कार्यक्रम का सबसे महत्वपूर्ण पहलू है। हम निश्चत रूप से इसे देख रहे हैं। जहां तक संभव होगा, केन्द्र प्रायोजित योजनाओं को मजबूत किया जाएगा।

**श्री असादूद्दीन आवेसी:** अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री ने कहा है कि प्रस्ताव विचाराधीन है मैं यह जानना चाहता हूं कि दृढ़ निर्णय लेने के लिए कितने समय की आवश्यकता है। हमारी जनसंख्या का लगभग 285 मिलियन जनसंख्या देश के शहरी क्षेत्रों में रहती है मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर के अनुसार 1083 यू एफ डब्ल्यू सी तथा 871 शहरी स्वास्थ्य पोस्ट 285 मिलियन जनसंख्या की सेवा कर रहे हैं और वह भी 10 राज्यों में।

क्या मंत्री इससे सन्तुष्ट हैं जो वह कह रहे हैं? सरकार की अपनी एन आर एच एम कृतिक बल रिपोर्ट के अनुसार, केवल 77 प्रतिशत यू एफ डब्ल्यू सीज कार्य करते हैं। मंत्री कब दृढ़ निर्णय लेंगे? एक एन एस एस ओ रिपोर्ट के अनुसार जनसंख्या छात्र से आठ प्रतिशत लोग वित्तीय कारणों के चलते स्वास्थ्य परिचर्चा की मांग वहीं करते हैं। विश्व विकास संबंधी रिपोर्ट में कहा गया है कि 2004 में चिकित्सा परिचर्चा हमारे देश की गरीबी का सबसे वहा कारण है और भारत सरकार सकल राष्ट्रीय उत्पाद की केवल 1 प्रतिशत धनराशि व्यय कर रही है। इस संबंध में सरकार कब तक दृढ़ निर्णय लेगी? यह इसलिए काफी महत्वपूर्ण है क्योंकि हमारे देश में शहरी गरीबी काफी ज्यादा है।

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया मंत्री को आपके प्रश्न का उत्तर देने के लिए एक मौका दें।

**श्री असादूद्दीन ओवेसी:** महोदया मुझे केवल दो मिनट के लिए मौका दे रही हैं यह हमारे द्वारा ही एक घंटे में उठाया गया चौथा प्रश्न है।

**अध्यक्ष महोदया:** अन्यथा, आपके उत्तर नहीं मिलेगा।

**श्री दिनेश त्रिवेदी:** महोदया मैं माननीय सदस्य से पूरी तरह सहमत हूं। जैसा कि हम सभी जानते हैं, बड़ी संख्या में लोग ग्रामीण क्षेत्रों से शहरी वनों में जा रहे हैं।

आंकड़े चौकानेवाले हैं–2001 में 28.6 करोड़ व्यय से 2021 में 43.2 करोड़ रुपए।

**अध्यक्ष महोदया:** प्रश्न काल समाप्त हुआ।

---

# प्रश्नों के लिखित उत्तर

## एम्स जैसे संस्थानों की स्थापना

*[हिन्दी]*

*65. **श्री वीरेन्द्र कश्यप:**
**श्री अनुराग सिंह ठाकुर:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को विभिन्न राज्यों से उनके राज्यों में एम्स जैसे संस्थानों की स्थापना करने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विभिन्न राज्य में कतिपय मेडिकल कॉलेजों तथा अस्पतालों का उन्नयन कर उन्हें एम्स के स्तर का दर्जा प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार एवं स्थान-ब्यौरा क्या है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (घ) प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना में देश में तृतीयक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाएं और इसके साथ-साथ गुणवत्तायुक्त चिकित्सा शिक्षा प्रदान करने के लिए अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसी संस्थाओं की स्थापना करने और चिकित्सा महाविद्यालयों/संस्थाओं के उन्नयन करने की परिकल्पना की गई है।

प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के पहले चरण में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसी 6 संस्थाएं अर्थात् बिहार (पटना), छत्तीसगढ़ (रायपुर), मध्य प्रदेश (भोपाल), उड़ीसा (भुनेश्वर), राजस्थान (जोधपुर) और उत्तरांचल (ऋषिकेश) राज्यों में एक-एक संस्था मानव विकास सूचकांक, साक्षरता दर, गरीबी की रेखा से

नीचे जीवन यापन करने वाली जनसंख्या और प्रति व्यक्ति आय जैसे विभिन्न सामाजिक-आर्थिक सूचकों तथा जनसंख्या-पंलग अनुपात, गम्भीर संचारी रोगों की व्याप्तता दर, शिशु मृत्यु दर इत्यादि जैसे स्वास्थ्य सूचकों के आधार पर स्थापित की जा रही है।

इसके अतिरिक्त 13 मौजूदा राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय संस्थाओं का बुनियादी ढांचे और उपकरणों के संदर्भ में उन्नयन किया जा रहा है। उन्नत की जा रही इन संस्थाओं को सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

इसके अतिरिक्त प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के दूसरे चरण के दौरान दो और अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे संस्थान स्थापित करने और छह मौजूदा राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय संस्थानों का उन्नयन करने का निर्णय लिया गया है। दो अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसी संस्थाएं क्रमश: उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल राज्य में स्थापित करने का प्रस्ताव है। उन्नयन किए जाने के लिए प्रस्तावित छह मौजूदा राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय संस्थाओं का ब्यौरा इस प्रकार है:-

(i) राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, अमृतसर, पंजाब;

(ii) राजेन्द्र प्रसाद राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, टांडा (हिमाचल प्रदेश);

(iii) राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, मदुरै, तमिलनाडु;

(iv) राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, नागपुर, महाराष्ट्र;

(v) जवाहरलाल नेहरू चिकित्सा महाविद्यालय, अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय, अलीगढ़ (उ. प्र.); और

(vi) पंडित बी. डी शर्मा स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान संस्थान, रोहतक (हरियाणा)

***विवरण***

*प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के पहले चरण में चिकित्सा महाविद्यालय संस्थाओं का उन्नयन*

1. राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, जम्मू (जम्मू व कश्मीर)
2. राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, श्रीनगर (जम्मू व कश्मीर)
3. कोलकाता चिकित्सा महाविद्यालय, कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
4. संजय गांधी स्नातकोत्तर आयुर्वाान संस्थान, लखनऊ (उत्तर प्रदेश)
5. आयुर्विज्ञान संस्थान, बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय, वाराणसी, (उ. प्र.)
6. निजाम आयुर्विज्ञान संस्थान, तिरूपति (आ. प्र)
7. श्री वेंकटेश्वर आयुर्विज्ञान संस्थान, तिरूपति (आ.प्र.) (उन्नयन की 50 प्रतिशत लागत टीटीडी न्यास द्वारा वहन की जाएगी)
8. राजकीय चिकित्सा महाविद्यालय, सेलम (तमिलनाडु)
9. बी. जे. चिकित्सा महाविद्यालय, अहमदाबाद (गुजरात)
10. बंगलौर चिकित्सा महाविद्यालय, बंगलौर (कर्नाटक)
11. चिकित्सा महाविद्यालय, तिरूवन्नतपुरम (केरल)
12. राजेन्द्र आयुर्विज्ञान संस्थान (रांची)
13. ग्रांटस चिकित्सा महाविद्यालय एवं सर जे. जे. ग्रुप आफ हास्पिटल्स, मुम्बई (महाराष्ट्र)

*[अनुवाद]*

**स्वाइन फ्लू के मामलों में वृद्धि**

*66. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:**
**श्री नामा नागेश्वर राव:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में स्वाइन फ्लू के मामलों में दिन-प्रतिदिन वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने मामलों का पता चला है तथा स्वाइन फ्लू के परिणामस्वरूप देश में मरने वाले व्यक्तियों की राज्य-वार संख्या कितनी है;

(ग) स्वाइन फ्लू का पता लगाने के लिए देश में अवस्थित प्रयोगशालाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) स्वाइन फ्लू की रोकथाम के लिए केन्द्र सरकार द्वारा आबंटित/व्यय की गई धनराशि सहित राज्य-वार क्या सहायता दी गई;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार ने देश में स्वाइन फ्लू के बारे में जनसाधारण के बीच जागरूकता पैदा करने के लिए कोई अभियान शुरू किया है;

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

(छ) इस रोग की रोकथाम के लिए केन्द्र सरकार द्वारा अन्य क्या एहतियाती तथा उपचारात्मक उपाय किए जा रहे हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ( श्री गुलाम नबी आजाद ):** (क) और (ख) जी, हां। दिनांक 6.7.2009 की स्थिति के अनुसार हमारे देश में इन्फ्लून्जा ए एच 1 एन 1 (जिसे पहले स्वाइन फ्लू कहा जाता था) के प्रयोगशाला में पुष्टि किए गए रोगियों की संख्या 145 है। भारत में इन्फ्लून्जा ए एच1 एन1 के कारण कोई मौत नहीं हुई है। रोगियों का राज्य-वार/शहर-वार ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिया गया है।

(ग) इन्फ्लून्जा ए एच1 एन 1 की आशंका वाले रोगियों के नैदानिक नमूनों की जांच करने के लिए देश के विभिन्न भागों में प्रयोगशालएं निर्धारित की गई हैं। इन प्रयोगशालाओं की सूची, उनके स्थान और उनसे सम्बद्ध राज्यों का ब्यौरा संलग्न विवरण II में दिया गया है।

(घ) केन्द्र सरकार ने अब तक निम्नलिखित ब्यौरे के अनुसार निधियां खर्च की है/निधियां प्रदान करने का वचन दिया है:-

| मद | रूपये करोड़ में |
|---|---|
| औषध | 30.85 |
| वैन्टीलेटर | 11.00 |
| सूचना, शिक्षा एवं संप्रेषण | 42.22 |
| व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण | 2.94 |
| प्रशिक्षण | 2.43 |
| थर्मल स्कैनर | 0.43 |
| स्वास्थ्य स्क्रीनिंग कार्ड | 0.08 |
| कुल | 89.98 |

राज्यों को संलग्न विवरण III, IV और V के अनुसार औषध, व्यक्तिगत सुरक्षा उपाय वैन्टीलेटर प्रदान किए गए हैं। जिला-वार प्रशिक्षण की सूची संलग्न विवरण VI में दी गई हैं।

(ङ) और (च) जी, हां। सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय में कार्य बल ने पहले ही अल्पकालिक मीडिया अभियान शुरू कर दिया है जो प्रिंट एवं श्रव्य-दृश्य मीडिया दोनों में प्रसारित दिखाया जा रहा है। एक व्यापक दीर्घकालिक मीडिया योजना भी तैयार कर ली गई है। इस योजना में इलेक्ट्रॉनिक एवं प्रिंट दोनों मीडिया को कवर किया गया है।

(छ) इन्फलून्जा ए/एच1 एन1 (जिसे पहले स्वाइन फ्लू कहा जाता था) के बारे में विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा सूचित किए जाने के बाद भारत सरकार ने कई कार्रवाइयां की है। मार्गनिर्देश एवं मानक प्रचालन प्रक्रियाओं सहित एक व्यापक योजना चलाई गई है। प्रभावित देशों का दौरा यदि अनिवार्य नहीं हो तो उसे आस्थगित करने के लिए यात्रा संबंधी हिदायतें जारी की गई हैं। 22 अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों, पत्तनों और 6 अन्तर्राष्ट्रीय जांच बिन्दुओं पर यात्रियों के प्रवेश के समय एक सूचनावर्धक स्वास्थ्य स्क्रीनिग कार्ड के जरिए उनकी स्क्रीनिंग शुरू की गई है और यह अभी भी चल रही है। प्रत्येक दिन औसतन 45,000 यात्रियों की स्क्रीनिंग की जाती है। लगभग 29 लाख यात्रियों की स्क्रीनिंग की गई है। जांच में पॉजिटीव पाये गये सभी 145 रोगियों का शुरू में ही पता लगाया गया है और उनका उपचार शुरू कर दिया गया है। दिनांक 6.7.2009 की स्थिति के अनुसार इनमें से 103 रोगियों को अस्पताल से छुट्टी दे दी गई है। पॉजिटीव रोगियों के पारिवारिक एवं सामाजिक संपर्क के व्यक्तियों का पता लगाया गया और उनको निवारक चिकित्सा प्रदान की गई।

सभी राज्यों से अनुरोध किया गया है कि वे राज्य मशीनरी को चुस्त-दुरूस्त रखें और जिला स्तर पर मुख्य परिचर्या सुविधाओं सहित पृथक्करण सुविधाओं को सुदृढ़ करें। जिला स्तरीय दल प्रकोप की जांच करने और उनका प्रबंधन करने के लिए प्रशिक्षण ले रहें है।

विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा अनुशासित औषध ओसेल्टेमिविर पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। दस मिलियन कैप्सूल भंडार में है। इसके अतिरिक्त, छह मिलियन कैप्सूल फार्मास्यूटिकल कंपनियों के साथ की गई बैकिंग व्यवस्था के रूप में भंडार में हैं। एक लाख व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों तथा एक से दस लाख त्रिस्तरीय सर्जिकल मास्क का भंडार रखा गया है।

***विवरण-I***

| क्र.सं. | राज्य | शहर | रोगियों की संख्या |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | **बाहर से आये रोगी ( 134 )** | |
| 1. | कर्नाटक | बंगलौर | 24 |
| 2. | तमिलनाडु | चेन्नई | 6 |
| | | कोयम्बटूर | 2 |
| | | मदुरै | 1 |
| 3. | दिल्ली | दिल्ली | 40 |
| 4. | पंजाब | फतेहगढ़ | 1 |
| | | जालधंर | 9 |
| | | गुरदासपुर | 1 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| | | होशियारपुर | 1 |
| 5. | आंध्र प्रदेश | हैदराबाद | 18 |
| 6. | महाराष्ट्र | मुम्बई | 8 |
| | | पुणे | 3 |
| 7. | गोवा | पंजी | 1 |
| 8. | हरियाणा | गुडगांव | 5 |
| 9. | पश्चिम बंगाल | कोलकाता | 2 |
| 10. | केरल | कालीकाट | 5 |
| | | कोचीन | 5 |
| 11. | गुजरात | कांडला | 1 |
| **स्वदेशी रोगी (11)** | | | |
| 1. | दिल्ली | दिल्ली | 6 |
| 2. | आंध्र प्रदेश | हैदराबाद | 1 |
| 3. | पंजाब | गुरदासपुर | 1 |
| 4. | हरियाणा | गुड़गाव | 1 |
| 5. | कर्नाटक | बंगलौर | 2 |

## *विवरण-II*

*विभिन्न राज्यों के लिए एच। एन। की नैदानिक जांच हेतु सही समय पर पी सी आर सुविधाओं वाली प्रयोगशालाओं का वितरण*

| क्र.सं. | प्रयोगशाला | राज्य |
|---|---|---|
| 1. | एन आई वी, पुणे | महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ |
| 2. | के आई पी एम, चेन्नई | तमिलनाडु |
| 3. | एम्स, नई दिल्ली | उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल |
| 4. | एन आई सी ई डी, कोलकाता | प. बंगाल, उड़ीसा, बिहार और झारखंड |
| 5. | आर एम आर सी, डिबूगढ़ | उत्तर-पूर्व राज्य |
| 6. | सी एम सी, वैल्लौर | केरल |
| 7. | वी पी सी, वैल्लौर | राजस्थान |
| 8. | पी जी आई, चंडीगढ़ | चंडीगढ़, जम्मू एवं कश्मीर और पंजाब |
| 9. | एन आई सी डी, दिल्ली | दिल्ली |
| 10. | एस जी पी जी आई, लखनऊ | उत्तर प्रदेश |
| 11. | सी आर आई, कसौली | हिमाचल प्रदेश और हरियाणा |
| 12. | बी जे मेडिकल कालेज, अहमदाबाद | गुजरात |
| 13. | निमहांस, बंगलौर | कर्नाटक और गोवा |
| 14. | के एम सी मणिपाल | कर्नाटक |
| 15. | आई जी एम सी, शिमला | शिमला और ऊपरी हिमालय |
| 16. | आई पी एम, हैदराबाद | आंध्र प्रदेश |
| 17. | जिपमेर, पांडिचेरी | तमिलनाडु |
| 18. | हेफकिन इंस्टीट्यूट मुंबई | महाराष्ट्र |

भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद के इन्फ्लुएंजा निगरानी नेटवर्क और आई डी एस पी प्रयोगशालाओं के लिए क्रमश: एन आई वी और एन आई सी डी रेफरेंस प्रयोगशाला है।

***विवरण-III***

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य का नाम | ओसेल्टेमीविर | |
|---|---|---|---|
| | | क्षेत्रीय स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण कार्यालय के पास भंडार | राज्य आरआरटी को दिया गया भंडार |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 10000 | 2000 |
| 2. | असम | 5000 | 2000 |
| 3. | मेघालय | 5000 | 2000 |
| 4. | अरुणाचल प्रदेश | 5000 | 2000 |
| 5. | उत्तर प्रदेश | 100000 | 2000 |
| 6. | उत्तरांचल | 6000 | 2000 |
| 7. | गुजरात | 10000 | 2000 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 5000 | 2000 |
| 9. | मणिपुर | 5000 | 2000 |
| 10. | नागालैण्ड | 5000 | 2000 |
| 11. | मिजोरम | 5000 | 2000 |
| 12. | उड़ीसा | 10000 | 2000 |
| 13. | बिहार | 10000 | 2000 |
| 14. | झारखंड | 5000 | 2000 |
| 15. | पंजाब | 10000 | 12000 |
| 16. | हरियाणा | 5000 | 2000 |
| 17. | चंडीगढ़ | 5000 | 2000 |
| 18. | महाराष्ट्र | 10000 | 2000 |
| 19. | गोवा | 5000 | 2000 |
| 20. | दमन और दीव | 5000 | 20000 |
| 21. | हिमाचल प्रदेश | 5000 | 2000 |
| 22. | जम्मू और कश्मीर | 10000 | 2000 |
| 23. | कर्नाटक | 10000 | 2000 |
| 24. | केरल | 10000 | 2000 |
| 25. | लक्षद्वीप | 5000 | 2000 |
| 26. | मध्य प्रदेश | 10000 | 2000 |
| 27. | छत्तीसगढ़ | 10000 | 2000 |
| 28. | राजस्थान | 10000 | 2000 |
| 29. | पश्चिम बंगाल | 10000 | 2000 |
| 30. | सिक्किम | 5000 | 2000 |
| 31. | त्रिपुरा | 5000 | 2000 |
| 32. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 5000 | 2000 |
| 33. | तमिलनाडू | 10000 | 2000 |
| 34. | पुडुचेरी | 5000 | 2000 |
| 35. | दिल्ली | 000 | 24350 |

***विवरण-IV***

*स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के क्षेत्रीय कार्यालयों में राज्यों के लिए व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणों के रखे गये भंडार*

| | | पी पी ई | एन-95 | त्रिस्तरीय मास्क |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1000 | 500 | 5000 |
| 2. | असम | 500 | 500 | 3000 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 3. | मेघालय | 500 | 500 | 3000 |
| 4. | अरुणाचल प्रदेश | 500 | 500 | 3000 |
| 5. | उत्तर प्रदेश | 500 | 500 | 5000 |
| 6. | उत्तराखंड | 500 | 500 | 3000 |
| 7. | गुजरात | 500 | 500 | 3000 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 500 | 500 | 3000 |
| 9. | मणिपुर | 500 | 500 | 3000 |
| 10. | नागालैण्ड | 500 | 500 | 3000 |
| 11. | मिजोरम | 500 | 500 | 3000 |
| 12. | उड़ीसा | 500 | 500 | 5000 |
| 13. | बिहार | 500 | 500 | 5000 |
| 14. | झारखंड | 500 | 500 | 3000 |
| 15. | पंजाब | 500 | 500 | 5000 |
| 16. | हरियाणा | 500 | 500 | 3000 |
| 17. | चंडीगढ़ | 500 | 500 | 3000 |
| 18. | महाराष्ट्र | 1000 | 1000 | 5000 |
| 19. | गोवा | 500 | 500 | 3000 |
| 20. | दमन और दीव | 500 | 500 | 3000 |
| 21. | हिमाचल प्रदेश | 500 | 500 | 3000 |
| 22. | जम्मू और कश्मीर | 500 | 500 | 5000 |
| 23. | कर्नाटक | 500 | 500 | 5000 |
| 24. | केरल | 500 | 500 | 5000 |
| 25. | लक्षद्वीप | 500 | 500 | 3000 |
| 26. | मध्य प्रदेश | 500 | 500 | 5000 |
| 27. | छत्तीसगढ़ | 500 | 500 | 5000 |
| 28. | राजस्थान | 500 | 500 | 5000 |
| 29. | पश्चिम बंगाल | 500 | 500 | 5000 |
| 30. | सिक्किम | 500 | 500 | 3000 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 31. | त्रिपुरा | 500 | 500 | 3000 |
| 32. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 500 | 500 | 3000 |
| 33. | तमिलनाडू | 500 | 500 | 5000 |
| 34. | पुडुचेरी | 500 | 500 | 3000 |
| 35. | दिल्ली (दिल्ली अपने भंडार का प्रापण कर लिया है) | 500 | 500 | 3000 |

***विवरण-V***

*राज्यों और केन्द्रीय संस्थानों में वैन्टीलेटरों का वितरण*

| क्र.सं. | अस्पताल का नाम | मात्रा |
|---|---|---|
| 1. | सफदरजंग अस्पताल | 60 |
| 2. | राम मनोहर लोहिया अस्पताल | 25 |
| 3. | लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज | 25 |
| 4. | जिपमेर, पांडिचेरी | 5 |
| 5. | निग्रिम्स, शिलांग | 5 |
| 6. | राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान (बफर) | 5 |
| 7. | महाराष्ट्र | 10 |
| 8. | मध्य प्रदेश | 10 |
| 9. | गुजरात | 10 |
| 10. | तमिलनाडु | 10 |
| 11. | आंध्र प्रदेश | 10 |
| 12. | प. बंगाल | 20 |
| 13. | मणिपुर | 2 |
| 14. | त्रिपुरा | 2 |
| 15. | असम | 2 |
| 16. | सिक्किम | 2 |
| 17. | रा. स्वा. एवं परि. कल्याण संस्थान (प्रशिक्षण के लिए) | 2 |

***विवरण-VI***

*जिला त्वरित कार्रवाई दलों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम का ब्यौरा*

| क्र.सं | राज्य का नाम | प्रत्येक राज्य में सभी जिलों को कवर करने के लिए प्रशिक्षण कार्यशालओं की संख्या | राशि रुपये में |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 3 | 821700 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 2 | 547800 |
| 3. | असम | 3 | 821700 |
| 4. | बिहार | 4 | 1095600 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 2 | 547800 |
| 6. | गोवा | 1 | 273900 |
| 7. | हरियाणा | 3 | 821700 |
| 8. | हिमाचल प्रदेश | 2 | 547800 |
| 9. | जम्मू और कश्मीर | 2 | 547800 |
| 10. | झारखंड | 3 | 821700 |
| 11. | कर्नाटक | 3 | 821700 |
| 12. | केरल | 2 | 547800 |
| 13. | मध्य प्रदेश | 6 | 1643400 |
| 14. | महाराष्ट्र | 4 | 1095600 |
| 15. | मणिपुर | 1 | 273900 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 16. | मेघालय | 1 | 273900 |
| 17. | मिजोरम | 1 | 273900 |
| 18. | उड़ीसा | 4 | 1095600 |
| 19. | नागालैण्ड | 1 | 273900 |
| 20. | राजस्थान | 4 | 1095600 |
| 21. | सिक्किम | 1 | 273900 |
| 22. | उत्तराखंड | 2 | 547800 |
| 23. | उत्तर प्रदेश | 8 | 2191200 |
| 24. | पश्चिम बंगाल | 2 | 547800 |
| 25. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1 | 273900 |
| 26. | दिल्ली | 1 | 273900 |
| 27. | लक्षद्वीप | 1 | 273900 |
| 28. | पुडुचेरी | 1 | 273900 |
| 29. | गुजरात | 6 | 564000 |
| 30. | त्रिपुरा | 6 | 1378800 |
| 31. | तमिलनाडु | 6 | 1970700 |
| 32. | पंजाब | 6 | 1467000 |

*चंडीगढ़ दादर और नगर हवेली एवं दमन और दीव संघ राज्य क्षेत्रों को पड़ोसी राज्यों के साथ कवर कर लिया जायेगा।

*[हिन्दी]*

## शीतल/मृदु पेय में कीटनाशक अवशेष

*67. **श्रीमती सुमित्रा महाजनः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ शीतल/मृदु पेय में कीटनाशक अवशेष मौजूद होते हैं, जो मानव के लिए हानिकारक हैं;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस संबंध में कोई वैज्ञानिक मानदंड लागू करने का है;

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

(ङ) ये मानदंड कब तक लागू किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ङ) पेस्टीसाइड अवशेषों के संबंध में राष्ट्र स्तरीय विशेषज्ञ समूह (एन एल ई जी) के निष्कर्षो (2007) के ब्यौरानुसार कार्बोनेटेड जल अर्थात शीतल/मृदु पेयों में कुछ पेस्टीसाइड अवशेष होते हैं राष्ट्र स्तरीय विशेषज्ञ समूह की सिफारिशों के आधार पर तथा केन्द्रीय खाद्य मानक समिति के साथ परामर्श करके कार्बोनेटेड जल अर्थात् शीतल/मृदु पेयो के लिए खाद्य अपमिश्रण निवारण नियम 1955 के अन्तर्गत पेस्टीसाइड के लिए अधिकतम अवशेष सीमाएं दिनांक 17.06.2009 के सा.का.नि. 427 (अ) के तहत अलग-अलग 0.001 पी पी एम से अनधिक स्तर पर निर्धारित की गई हैं।

*[अनुवाद]*

## हिमालयी ग्लेशियर का पिघलना

*68. **श्री जगदीश ठाकोरः**
**श्री सुरेश कलमाडीः**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गंगोत्री ग्लेशियर सहित हिमालयी ग्लेशियर पिघल रहे हैं और तेजी से घटते जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं तथा इसका पर्यावरण और मानव पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है;

(ग) क्या हिमालयी पारिस्थितिकी प्रणाली सततता संबंधी राष्ट्रीय मिशन ने इस संबंध में कोई अध्ययन किया है; और

(घ) यदि हां, तो मिशन द्वारा की गई प्रमुख टिप्पणियां और सिफारिशें क्या हैं और सरकार द्वारा इन पर क्या कार्रवाई की गई है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा कराए गए अध्ययनों से यह पता चलता है कि गंगोत्री ग्लेशियर सहित हिमालय के ग्लेशियर विभिन्न क्षेत्रों में अलग-अलग अनुपात में घट रहे हैं। उनके रिकार्ड के अनुसार गंगोत्री ग्लेशियर में 1935-1996 की अवधि में 18.80 मीटर प्रति वर्ष की दर से कमी आई है। विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा किए गए अध्ययनों से यह पता

चलता है कि गंगोत्री ग्लेशियर 1971-2004 की अवधि में 17.15 मीटर/प्रतिवर्ष की दर से घट रहा है। एक अन्य अध्ययन से यह अनुमान लगाया गया हैं कि वर्ष 2004-05 में यह 12.10 मीटर प्रतिवर्ष की दर से घट रहा है।

भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण के अनुसार, ग्लेशियरों का घटना एक प्राकृतिक चक्रीय प्रक्रिया है और अधिकांश हिमालयी ग्लेशियर घटने के कगार पर हैं। इसके संभावित प्रभावों में नदी जल-विज्ञान में परिवर्तन होना, ज्यादा मात्रा में कचरा पैदा होना और निचले क्षेत्रों में नदियों का गादग्रस्त होना शामिल है।

(ग) हिमालयी पारि-प्रणाली को बनाए रखने हेतु राष्ट्रीय मिशन को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

(घ) उपर्युक्त भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

## भूजल स्तर में गिरावट

*69. **श्री एन. एस. वी. चित्तन:**
**श्री अर्जुन चरण सेठी:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में भूजल के स्तर में भारी गिरावट आती जा रही है;

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

(ग) देश में अत्यधिक दोहन/संकट पूर्ण क्षेत्रों का राज्य-वार ब्यौरा क्या हैं; और

(घ) देश में भूजल स्तर के पुनर्भरण के लिए सरकार द्वारा राज्य-वार क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**संसदीय कार्य मंत्री और जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल):** (क) से (ग) केन्द्रीय भूमि जल बोर्ड (सीजीडब्ल्यूबी) द्वारा किए गए अध्ययन के अनुसार देश के विभिन्न भागों में भूजल के अत्यधिक दोहन और अल्प पुनर्भरण के कारण भूजल के स्तर में गिरावट आ रही है।

सीजीडब्ल्यूबी द्वारा वर्ष 2004 में राज्यों के साथ संयुक्त रूप से किए गए भूजल संसाधन के आकलन के अनुसार, देश में 5723 ब्लॉकों/तालुकों/मंडलों में से 839 को 'अति दोहित' की श्रेणी में रखा गया है। अति-दोहित एवं गंभीर ब्लॉकों/तालुकों/मंडलों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) सरकार ने भूजल पुनर्भरण में वृद्धि करने के लिए निम्न कदम उठाए हैं:-

i. सरकार सात राज्यों अर्थात आंध्र प्रदेश, गुजरात, कर्नाटक, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, राजस्थान और तमिलनाडु में 1180 ब्लॉकों/तालुकों/मंडलों में "डगवेलों के माध्यम से भूजल का कृत्रिम पुनर्भरण" नामक स्कीम कार्यान्वित कर रही है।

ii. जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनरुद्धार के लिए दो स्कीमें, एक बाह्य सहायता से और दूसरी घरेलू संसाधनों से, जल संसाधन मंत्रालय (एमओडब्ल्यूआर) द्वारा कार्यान्वित की जा रही हैं, जिससे भूजल के पुनर्भरण में सहायता मिलेगी।

iii. "प्रदर्शनात्मक वर्षा जल संचयन एवं भूजल का कृत्रिम पुनर्भरण" नामक एक केन्द्रीय क्षेत्र स्कीम जल संसाधन मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित की जा रही है।

iv. जल संसाधन मंत्रालय ने भूजल नियमन एवं कृत्रिम पुनर्भरण के लिए जल संचयन को सुविधाजनक बनाने हेतु राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को भूजल के विकास एवं प्रबंधन के नियमन एवं नियंत्रण के लिए एक मॉडल बिल परिचालित किया है।

v. जल संसाधन मंत्रालय ने "अति दोहित" एवं "गंभीर" क्षेत्रों में वर्षा जल संचयन को आवश्यक बनाने के लिए और अन्य भूजल संरक्षण उपायों को प्रोत्साहित करने के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सलाह दी है।

***विवरण***

*भारत में भारत में ब्लॉकों/मंडलों/तालुकों का वर्गीकरण (आकलन-2004)*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आकलित इकाइयों की कुल संख्या | अति-दोहित | | गम्भीर | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | संख्या | % | संख्या | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1231 | 219 | 18 | 77 | 6 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3. | असम | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | बिहार | 515 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 146 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. | दिल्ली | 9 | 7 | 78 | 0 | 0 |
| 7. | गोवा | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8. | गुजरात | 223 | 31 | 14 | 12 | 5 |
| 9. | हरियाणा | 113 | 55 | 49 | 11 | 10 |
| 10. | हिमाचल प्रदेश | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11. | जम्मू और कश्मीर | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12. | झारखंड | 208 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13. | कर्नाटक | 175 | 65 | 37 | 3 | 2 |
| 14. | केरल | 151 | 5 | 3 | 15 | 10 |
| 15. | मध्य प्रदेश | 312 | 24 | 8 | 5 | 2 |
| 16. | महाराष्ट्र | 318 | 7 | 2 | 1 | 0 |
| 17. | मणिपुर | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18. | मेघालय | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19. | मिजोरम | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20. | नागालैण्ड | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21. | उड़ीसा | 314 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22. | पंजाब | 137 | 103 | 75 | 5 | 4 |
| 23. | राजस्थान | 237 | 140 | 59 | 50 | 21 |
| 24. | सिक्किम | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25. | तमिलनाडु | 385 | 142 | 37 | 33 | 9 |
| 26. | त्रिपुरा | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27. | उत्तर प्रदेश | 803 | 37 | 5 | 13 | 2 |
| 28. | उत्तराखंड | 17 | 2 | 12 | 0 | 0 |
| 29. | पश्चिम बंगाल | 269 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | कुल राज्य | 5705 | 837 | 15 | 226 | 4 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | संघ राज्य क्षेत्र | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. | चंडीगढ़ | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | दमन और दीव | 2 | 1 | 50 | 0 | 0 |
| 5. | लक्षद्वीप | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. | पुडुचेरी | 4 | 1 | 25 | 0 | 0 |
| | कुल संघ राज्य क्षेत्र | 18 | 2 | 11 | 0 | 0 |
| | कुल योग | 5723 | 839 | 15 | 226 | 4 |

*वर्गीकरण के लिए मानदंड*

**अति दोहितः** भूजल विकास की स्थिति-100% मानसून-पूर्व अथवा मानसून पश्चात अथवा दोनों अवधियों में दीर्घावधि जल स्तर रुझान में उल्लेखनीय कमी।

**गम्भीरः** भुजल विकास की स्थित >90% एवं < = 100% मानसून-पूर्व एवं मानसून-पश्चात दोनों अवधियों में दीर्घावधि जल स्तर रुझान में उल्लेखनीय कमी।

**ताजमहल की नींव का कमजोर होना**

*70. **प्रो. रामशंकरः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या ताजमहल की नींव बहुत कमजोर हो गई है;

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

(ग) क्या सरकार आगरा में यमुना नदी पर बराज का निर्माण करने पर विचार कर रही है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में तैयार की जा रही कार्यविधियों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन कार्यविधियों को कब तक अंतिम रूप दिए जाने और कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) और (ख) जी, नहीं। ताजमहल अच्छी हालत में परिरक्षित है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के आदेश पर ताजमहल के विभिन्न संरचनात्मक पहलुओं पर भारतीय सर्वेक्षण, देहरादून और केन्द्रीय भवन अनुसंधान संस्थान, रूड़की द्वारा किए गए वैज्ञानिक अध्ययनों से पता चला है कि स्मारक की आधारशिला और इसकी संरचना स्थिर एवं सुरक्षित है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा स्मारक का आवश्यक संरक्षण कार्य नियमित रूप से किया जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

*[हिन्दी]*

**विदेशों में भारतीयों पर हमले**

*71. **श्री के. डी. देशमुखः**
**श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंहः**

क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या हाल ही में विभिन्न देशों ने विशेषकर ऑस्ट्रेलिया और कनाडा में छात्रों सहित भारतीयों पर हमले की बड़ी संख्या में घटनाएं प्रकाश में आई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी-ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षो तथा चालू वर्ष के दौरान ऐसी कितनी घटनाएं जानकारी में आई हैं तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या भारत सरकार ने संबंधित देशों की सरकारों के साथ इस मामलें को उठाया है;

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

(ङ) क्या इन हमलों के पीड़ितों को कोई वित्तीय सहायता/मुआवजा दिया गया है/दिया जा रहा है;

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

(छ) अन्य देशों में छात्रों सहित भारतीयों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) से (छ) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

## राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत वित्तीय सहायता

*72. **श्री लालचन्द कटारिया:**
**श्री राजय्या सिरिसिल्ला:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन (एन. आर. एच. एम) के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान एन. आर. एच. एम. के अन्तर्गत प्रत्येक राज्य को कितनी धनराशि आबंटित और जारी की गयी तथा इसमें से राज्यवार प्रत्येक वर्ष कितनी राशि का उपयोग किया गया है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार को उक्त अवधि के दौरान एन. आर. एच. एम. के अन्तर्गत वित्तीय सहायता हेतु राजस्थान सहित राज्य सरकारों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो इन प्रस्तावों का राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस संबंध में केन्द्र सरकार द्वारा क्या कार्यवाई की गयी है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) देश में एन आर एच एम के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(ख) पिछले तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन आवंटित, निर्मुक्त और उपयोग की गई निधियों को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ग) मंत्रालय ने 2007-08 के बाद राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से व्यापक कार्यक्रम कार्यान्वयन योजनाएं प्राप्त करना शुरू की हैं।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन भारत सरकार राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से वार्षिक कार्यक्रम कार्यान्वयन योजनाएं प्राप्त करती है। यद्यपि हम उन्हें उपलब्ध संसाधन पैकेज के बारे में सूचित करते हैं लेकिन सामान्यत: प्रस्ताव संसाधन पैकेज से अधिक होते हैं। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सलाह दी जाती है कि वे अपने कार्यकलापों को संसाधन पैकेज के भीतर अग्रता प्रदान करें। इसके पश्चात कार्यक्रम कार्यान्वयन योजनाओं की मंत्रालय में जांच की जाती है और उन्हें मंत्रालय की राष्ट्रीय कार्यक्रम समन्वय समिति द्वारा अनुमोदित किया जाता है। राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों ने उक्त अवधि के दौरान अपनी विस्तृत एन आर एच एम कार्यक्रम कार्यान्वयन योजनाएं प्रस्तुत कीं और उपयुक्त मूल्यांकन और अनुमोदन के बाद निधियां जारी की गई हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा प्रस्तावित रकम और मंत्रालय द्वारा अनुमोदित की गई रकम को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

### *विवरण-I*

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन प्रगति*

**आशा**

- पूरे देश में 6,96,044 आशा का चयन किया गया है जिसमें से 579311 आशा को अभिविन्यास प्रशिक्षण दिया गया और उन्हें गांवों में तैनात किया गया।
- 4.59 लाख आशा को औषध किटें भी प्रदान की गई हैं।

**अवसंरचना**

- देश में 1.45 लाख उप केन्द्रों में से प्रत्येक को 10,000 रूपए की अबद्ध निधियां प्रदान की गई हैं। वार्षिक अबद्ध निधियों के उपयोग के लिए 325129 उप केन्द्रों और वी एच एस सी में ए एन एम और प्रधान के आपरेशनल संयुक्त खाते हैं। 34769 उप केन्द्र द्वितीय ए एन एम के साथ कार्यरत हैं।

- 4045 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों में से 2794 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों का आई पी एच एस के अनुरूप उन्नयन करने हेतु चयन किया गया है और 2960 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों (अन्य भी शामिल है) में सुविधा सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है।
- सुविधाओं के विभिन्न स्तर पर 27,873 रोगी कल्याण समितियों को पंजीकृत किया गया है।

**कार्मिक शक्ति**

- महत्वपूर्ण अन्तरों को पूरा करने के लिए राज्यों द्वारा 9009 डाक्टरों और विशेषज्ञों, 39734 ए एन एम, 23767 स्टाफ नर्सो और 5461 परा चिकित्सकों को अनुबंध पर नियुक्त किया गया है।

**प्रबंध सहायता**

- एन आर एच एम की सहायता करने हेतु राज्य में 1621 व्यावसायिकों (सी ए/एमबीए/एमसीए) को नियुक्त किया गया है और 576 जिला स्तरीय कार्यक्रम प्रबंध एकक और 3545 ब्लाक स्तरीय कार्यक्रम प्रबंध एकक स्थापित किए गए हैं।

**सचल चिकित्सा एकक**

- 318 जिलों को प्रति जिला एक चल चिकित्सा एकक के लिए निधियां निर्मुक्त की गई हैं। राज्यों ने आज तक अपनी निधियों के साथ 310 चल चिकित्सा एककों को संचालित किया है।

***विवरण II (क)***

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन सभी राज्यों के संबंध में वित्तीय वर्ष 2006-07 के आबंटन, निर्मुक्ति और व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाए रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 39933.04 | 36025.61 | 38258.63 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 413.98 | 585.94 | 513.88 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 2904.84 | 4878.35 | 3106.13 |
| 4. | असम | 50032.35 | 33133.51 | 20316.10 |
| 5. | बिहार | 184208.01 | 31483.19 | 19764.72 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 366.40 | 243.71 | 153.39 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 17137.40 | 14763.77 | 18243.34 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 183.21 | 181.82 | 97.17 |
| 9. | दमन और दीव | 150.70 | 196.53 | 95.15 |
| 10. | दिल्ली | 4576.86 | 2934.24 | 2556.39 |
| 11. | गोवा | 764.14 | 280.18 | 431.29 |
| 12. | गुजरात | 28118.53 | 23712.19 | 20901.14 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 13. | हरियाणा | 10423.66 | 10347.62 | 6552.34 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 5464.00 | 6798.08 | 5382.00 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 9117.64 | 4609.43 | 4834.64 |
| 16. | झारखण्ड | 18331.18 | 14816.31 | 8383.72 |
| 17. | कर्नाटक | 29018.73 | 23744.29 | 18028.08 |
| 18. | केरल | 16833.91 | 14573.16 | 3200.97 |
| 19. | लक्षदीप | 115.66 | 117.88 | 47.81 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 39348.32 | 38788.64 | 32628.39 |
| 21. | महाराष्ट्र | 48551.43 | 26641.50 | 19834.51 |
| 22. | मणिपुर | 5135.75 | 3582.62 | 1936.72 |
| 23. | मेघालय | 5213.16 | 3502.62 | 1822.92 |
| 24. | मिजोरम | 2594.22 | 5020.53 | 2795.75 |
| 25. | नागालैण्ड | 4463.45 | 3988.60 | 3467.97 |
| 26. | उड़ीसा | 28219.90 | 21783.81 | 19557.29 |
| 27. | पुडुचेरी | 408.98 | 543.35 | 833.40 |
| 28. | पंजाब | 11854.09 | 12792.27 | 8399.49 |
| 29. | राजस्थान | 38742.94 | 39069.12 | 28185.05 |
| 30. | सिक्किम | 1199.56 | 2376.23 | 986.44 |
| 31. | तमिलनाडु | 32489.45 | 32215.76 | 30725.47 |
| 32. | त्रिपुरा | 6514.99 | 3606.52 | 2673.54 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 95625.14 | 73641.08 | 56553.19 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 6049.27 | 3735.88 | 4302.94 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 41314.36 | 35160.74 | 23663.92 |
| | कुल | 788519.23 | 529875.10 | 409233.85 |

## *विवरण-II ( ख )*

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन सभी राज्यों के संबंध में वित्तीय वर्ष 2007-08 के आबंटन, निर्मुक्ति और व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 59469.64 | 57358.08 | 47270.28 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 309.35 | 834.06 | 13728.77 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 4763.99 | 4409.87 | 16817.19 |
| 4. | असम | 64021.44 | 60498.76 | 60041.76 |
| 5. | बिहार | 53727.17 | 29913.21 | 32524.79 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 444.14 | 445.89 | 13415.22 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 22010.09 | 18172.61 | 26546.52 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 184.71 | 144.01 | 13436.00 |
| 9. | दमन और दीव | 171.03 | 54.93 | 13357.23 |
| 10. | दिल्ली | 6263.27 | 4284.82 | 15950.07 |
| 11. | गोवा | 1132.50 | 458.05 | 13871.04 |
| 12. | गुजरात | 35551.01 | 38487.72 | 38304.62 |
| 13. | हरियाणा | 12805.64 | 10616.51 | 20145.03 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 6628.64 | 10616.51 | 20145.03 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 11568.64 | 15818.20 | 19567.66 |
| 16. | झारखण्ड | 22496.74 | 14774.18 | 22929.29 |
| 17. | कर्नाटक | 38550.28 | 28688.36 | 31650.35 |
| 18. | केरल | 23477.09 | 28938.76 | 28309.99 |
| 19. | लक्षदीप | 138.96 | 30.36 | 13288.81 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 69333.41 | 60802.78 | 44331.78 |
| 21. | महाराष्ट्र | 58074.64 | 64381.83 | 49991.87 |
| 22. | मणिपुर | 6511.40 | 4915.24 | 16743.41 |
| 23. | मेघालय | 6138.28 | 4234.63 | 16088.97 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 24. | मिजोरम | 3720.02 | 3197.14 | 18192.81 |
| 25. | नागालैण्ड | 5452.20 | 4367.60 | 17135.76 |
| 26. | उड़ीसा | 38058.00 | 38076.83 | 32742.09 |
| 27. | पुडुचेरी | 883.24 | 428.38 | 13824.21 |
| 28. | पंजाब | 15338.41 | 10068.54 | 21511.85 |
| 29. | राजस्थान | 56206.02 | 64484.90 | 47671.49 |
| 30. | सिक्किम | 1721.34 | 3409.54 | 14341.48 |
| 31. | तमिलनाडु | 42548.14 | 54200.89 | 44239.42 |
| 32. | त्रिपुरा | 8473.02 | 7834.28 | 16471.06 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 115924.15 | 110948.23 | 71665.15 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 8661.92 | 8255.76 | 18488.52 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 53576.87 | 51180.69 | 33486.59 |
| | कुल | 854334.74 | 809805.15 | 936053.32 |

## *विवरण-II (ग)*

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन सभी राज्यों के संबंध में वित्तीय वर्ष 2008-09 के आबंटन, निमुक्ति और व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 63555.08 | 60956.38 | 72738.44 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 591.68 | 759.33 | 920.29 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 4674.74 | 3629.39 | 5784.53 |
| 4. | असम | 62354.99 | 59692.69 | 72496.69 |
| 5. | बिहार | 73489.78 | 75409.54 | 66096.68 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 626.55 | 279.84 | 489.89 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 25054.55 | 24180.46 | 15335.22 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 270.98 | 188.68 | 228.36 |
| 9. | दमन और दीव | 215.16 | 123.34 | 182.85 |
| 10. | दिल्ली | 8043.22 | 7651.01 | 4295.24 |
| 11. | गोवा | 1265.23 | 1365.32 | 885.22 |
| 12. | गुजरात | 40873.80 | 32904.69 | 53727.15 |
| 13. | हरियाणा | 14986.06 | 14585.23 | 23052.85 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 7584.08 | 6092.99 | 9710.75 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 14273.85 | 7227.64 | 10661.45 |
| 16. | झारखण्ड | 25803.45 | 24081.22 | 37181.21 |
| 17. | कर्नाटक | 45197.70 | 42362.06 | 41808.49 |
| 18. | केरल | 24850.00 | 21669.46 | 38795.10 |
| 19. | लक्षदीप | 1964.79 | 504.79 | 1339.30 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 58595.12 | 68359.08 | 66821.60 |
| 21. | महाराष्ट्र | 73206.50 | 53742.52 | 89635.83 |
| 22. | मणिपुर | 6743.17 | 5605.16 | 5843.82 |
| 23. | मेघालय | 6369.62 | 4257.56 | 4665.20 |
| 24. | मिजोरम | 4902.26 | 3820.65 | 5814.80 |
| 25. | नागालैण्ड | 5715.96 | 5480.21 | 5534.76 |
| 26. | उड़ीसा | 37382.65 | 37511.10 | 31436.43 |
| 27. | पुडुचेरी | 2932.65 | 1688.60 | 705.29 |
| 28. | पंजाब | 17995.54 | 17367.12 | 17610.92 |
| 29. | राजस्थान | 56332.09 | 76709.19 | 85826.27 |
| 30. | सिक्किम | 7913.77 | 3954.05 | 8558.53 |
| 31. | तमिलनाडु | 50137.18 | 48975.93 | 59891.54 |
| 32. | त्रिपुरा | 10351.98 | 8206.89 | 6556.11 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 146125.86 | 122080.88 | 136139.57 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 9867.89 | 8605.59 | 12178.64 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 61924.69 | 51139.34 | 42098.35 |
| | कुल | 972174.62 | 901167.93 | 1035046.37 |

## *विवरण-II ( घ )*

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अधीन सभी राज्यों के संबंध में वित्तीय वर्ष 2009-10 के आबंटन, निमुक्ति और व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 82336.13 | 10762.92 | 31.46 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 2301.66 | 40.00 | 0.00 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 5017.34 | 1042.58 | 0.00 |
| 4. | असम | 78649.16 | 15586.14 | 0.00 |
| 5. | बिहार | 71961.14 | 14202.55 | 0.00 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 650.55 | 114.94 | 0.00 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 27728.98 | 5338.97 | 0.00 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 293.27 | 53.27 | 0.00 |
| 9. | दमन और दीव | 191.89 | 25.90 | 0.10 |
| 10. | दिल्ली | 9538.17 | 2022.58 | 0.00 |
| 11. | गोवा | 1177.81 | 268.47 | 1.26 |
| 12. | गुजरात | 41558.60 | 9288.05 | 0.00 |
| 13. | हरियाणा | 14949.86 | 3286.71 | 0.00 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 8764.18 | 1962.56 | 1.26 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 15441.34 | 2592.42 | 0.00 |
| 16. | झारखण्ड | 29604.30 | 3941.00 | 0.00 |
| 17. | कर्नाटक | 44580.12 | 10226.51 | 6.30 |
| 18. | केरल | 24674.78 | 3360.06 | 0.00 |
| 19. | लक्षदीप | 2113.66 | 12.00 | 0.00 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 57992.69 | 12279.76 | 0.00 |
| 21. | महाराष्ट्र | 72927.10 | 15871.75 | 0.00 |
| 22. | मणिपुर | 8267.20 | 1607.27 | 0.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 23. | मेघालय | 7972.65 | 1386.48 | 0.00 |
| 24. | मिजोरम | 6041.08 | 867.23 | 0.00 |
| 25. | नागालैण्ड | 7000.58 | 1263.19 | 0.00 |
| 26. | उड़ीसा | 37943.33 | 7990.64 | 0.60 |
| 27. | पुडुचेरी | 2927.66 | 114.50 | 0.00 |
| 28. | पंजाब | 17804.66 | 4225.10 | 0.00 |
| 29. | राजस्थान | 54823.69 | 11983.25 | 1.50 |
| 30. | सिक्किम | 7890.43 | 503.45 | 1.44 |
| 31. | तमिलनाडु | 49805.32 | 11404.86 | 4.32 |
| 32. | त्रिपुरा | 12694.25 | 2058.64 | 3.64 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 145493.15 | 31410.40 | 0.00 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 9993.93 | 2061.26 | 1.28 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 59975.16 | 12254.55 | 6.94 |
| | कुल | 1021025.82 | 201409.96 | 60.10 |

***विवरण-III (क)***

*2007-08 में राज्य द्वारा कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना में प्रस्तावित रकम और राष्ट्रीय कार्यक्रम समन्वय समिति द्वारा अनुमोदित रकम को दर्शाने वाला विवरण।*

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य | प्रस्तावित रकम | अनुमोदित रकम |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह | 12.04 | 7.05 |
| 2. | आन्ध्र प्रदेश | 628.12 | 547.97 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 81.18 | 53.44 |
| 4. | असम | 802.52 | 619.65 |
| 5. | बिहार | 849.25 | 1005.45 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 5.55 | 7.17 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 205.10 | 216.80 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 14.27 | 5.09 |
| 9. | दमन और दीव | 4.69 | 3.46 |
| 10. | दिल्ली | 116.29 | 129.86 |
| 11. | गोवा | 9.72 | 13.53 |
| 12. | गुजरात | 438.84 | 512.34 |
| 13. | हरियाणा | 272.36 | 268.17 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 102.42 | 153.89 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 652.64 | 278.90 |
| 16. | झारखण्ड | 1263.17 | 1082.93 |
| 17. | कर्नाटक | 955.21 | 1131.37 |
| 18. | केरल | 598.98 | 327.41 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 19. | लक्षदीप | 3.44 | 4.64 |
| 20. | मधय प्रदेश | 721.86 | 514.83 |
| 21. | महाराष्ट्र | 787.04 | 722.18 |
| 22. | मणिपुर | 68.51 | 53.23 |
| 23. | मेघालय | 14.64 | 9.88 |
| 24. | मिजोरम | 75.44 | 48.40 |
| 25. | नागालैण्ड | 197.09 | 52.09 |
| 26. | उड़ीसा | 487.21 | 509.73 |
| 27. | पुडुचेरी | 34.58 | 13.88 |
| 28. | पंजाब | 178.19 | 22.72 |
| 29. | राजस्थान | 1135.80 | 919.61 |
| 30. | सिक्किम | 58.67 | 46.33 |
| 31. | तमिलनाडु | 420.74 | 479.59 |
| 32. | त्रिपुरा | 109.52 | 77.69 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 1453.87 | 1620.57 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 83.43 | 95.88 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 452.33 | 594.41 |
| | कुल | 13294.68 | 12350.14 |

नोट: कुछ राज्यों के लिए अनुमोदित रकम में अव्ययित बकाया शामिल है और इसलिए कुछ राज्यों के लिए अनुमोदित की गई रकम प्रस्तावित रकम से अधिक है।

## *विवरण-III (ख)*

*2008-09 में राज्य द्वारा कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना में प्रस्तावित रकम और राष्ट्रीय कार्यक्रम समन्वय समिति द्वारा अनुमोदित रकम को दर्शाने वाला विवरण।*

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य | प्रस्तावित रकम | अनुमोदित रकम |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 14.85 | 15.72 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 863.68 | 983.92 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 62.39 | 58.36 |
| 4. | असम | 1226.23 | 852.98 |
| 5. | बिहार | 875.96 | 978.61 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 9.61 | 9.88 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 268.66 | 336.26 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 31.78 | 5.10 |
| 9. | दमन और दीव | 9.62 | 4.70 |
| 10. | दिल्ली | 105.78 | 115.95 |
| 11. | गोवा | 17.63 | 14.80 |
| 12. | गुजरात | 521.09 | 561.87 |
| 13. | हरियाणा | 220.72 | 218.21 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 101.79 | 135.83 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 179.75 | 208.88 |
| 16. | झारखण्ड | 373.57 | 421.15 |
| 17. | कर्नाटक | 460.88 | 619.47 |
| 18. | केरल | 310.96 | 339.29 |
| 19. | लक्षदीप | 4.39 | 3.28 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 921.15 | 846.96 |
| 21. | महाराष्ट्र | 989.28 | 1194.35 |
| 22. | मणिपुर | 73.04 | 69.88 |
| 23. | मेघालय | 98.77 | 81.50 |
| 24. | मिजोरम | 66.04 | 58.40 |
| 25. | नागालैण्ड | 73.64 | 71.59 |
| 26. | उड़ीसा | 547.98 | 573.06 |
| 27. | पुडुचेरी | 9.73 | 12.03 |
| 28. | पंजाब | 314.46 | 316.03 |
| 29. | राजस्थान | 769.41 | 980.80 |
| 30. | सिक्किम | 63.43 | 27.99 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 31. | तमिलनाडु | 633.11 | 734.00 |
| 32. | त्रिपुरा | 118.44 | 86.47 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 1277.89 | 1661.05 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 131.39 | 119.20 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 506.93 | 685.78 |
| | कुल | 12254.03 | 13403.32 |

नोट: राज्यों के लिए अनुमोदित रकम में अवसंरचना अनुरक्षण के लिए खजाना अंतरण और पिछले वर्षो का अव्ययित बकाया शामिल है। इसलिए अनुमोदित रकम प्रस्तावित रकम से अधिक है।

## *विवरण-III (ग)*

*2009-10 में राज्य द्वारा कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना में प्रस्तावित रकम और राष्ट्रीय कार्यक्रम समन्वय समिति द्वारा अनुमोदित रकम को दर्शाने वाला विवरण*

(करोड़ रुपए में)

| क्र.सं. | राज्य | प्रस्तावित रकम | अनुमोदित रकम |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 31.05 | 30.94 |
| 2. | आन्ध्र प्रदेश | 687.04 | 860.63 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 60.12 | 66.33 |
| 4. | असम | 1075.76 | 874.17 |
| 5. | बिहार | 1345.27 | 1281.12 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 11.27 | 11.14 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 301.29 | 401.78 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 13.03 | 6.27 |
| 9. | दमन और दीव | 10.25 | 6.40 |
| 10. | दिल्ली | 173.99 | 179.01 |
| 11. | गोवा | 34.27 | 19.61 |
| 12. | गुजरात | 539.48 | 619.30 |
| 13. | हरियाणा | 265.68 | 284.58 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 103.61 | 143.30 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 181.86 | 215.30 |
| 16. | झारखण्ड | 429.78 | 443.83 |
| 17. | कर्नाटक | 665.92 | 776.58 |
| 18. | केरल | 371.83 | 371.86 |
| 19. | लक्षदीप | 8.69 | 4.57 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 858.9 | 962.36 |
| 21. | महाराष्ट्र | 1071.83 | 1255.59 |
| 22. | मणिपुर | 108.37 | 90.33 |
| 23. | मेघालय | 134.17 | 103.72 |
| 24. | मिजोरम | 58.05 | 67.62 |
| 25. | नागालैण्ड | 333.68 | 86.52 |
| 26. | उड़ीसा | 640.99 | 695.56 |
| 27. | पुडुचेरी | 32.02 | 16.63 |
| 28. | पंजाब | 209.37 | 252.45 |
| 29. | राजस्थान | 846.07 | 1010.03 |
| 30. | सिक्किम | 29.51 | 33.37 |
| 31. | तमिलनाडु | 520.55 | 655.01 |
| 32. | त्रिपुरा | 196.49 | 162.35 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 2592.92 | 2900.48 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 124.05 | 158.83 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 578.02 | 883.75 |
| | कुल | 14645.2 | 15931.32 |

नोट: राज्यों के लिए अनुमोदित रकम में अवसंरचना अनुरक्षण के लिए खजाना अंतरण और पिछले वर्षो का अव्ययित बकाया शामिल है। इसलिए अनुमोदित रकम प्रस्तावित रकम से अधिक है।

[अनुवाद]

## अनिवासी भारतीयों द्वारा पत्नियों का परित्याग

*73. श्री नरहरि महतो:
श्री प्रशान्त कुमार मजूमदार:

क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में अनिवासी भारतीय पतियों द्वारा अपनी पत्नियों का परित्याग करने संबंधी कई मामले सरकार की जानकारी में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो गत एक वर्ष के दौरान जानकारी में आए इस प्रकार के मामलों का राज्यवार ब्यौरा क्या हैं;

(ग) क्या हाल ही में इस मामले में किसी रैकेट के चलने का पता चला है;

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

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या प्रभावी उपाय किय गये हैं/किए जा रहे हैं?

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) जी हां।

(ख) जनवरी 2008 को इस मंत्रालय में प्राप्त परित्याग/तलाक के मामलों की संख्या सलंग्न विवरण-I में दी गई है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) एक विस्तृत ब्यौरा सलंग्न विवरण II के रूप में है

***विवरण-I***

| क्रमांक | राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम | 2008 के दौरान मंत्रालय से प्राप्त शिकायतों की कुल संख्या | 2009 के दौरान मंत्रालय में प्राप्त शिकायतों की कुल संख्या |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 3 | 8 |
| 2. | असम | 1 | — |
| 3. | बिहार | — | 2 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 1 | — |
| 5. | दिल्ली | 9 | 4 |
| 6. | गुजरात | 7 | 2 |
| 7. | हरियाणा | 1 | 3 |
| 8. | हिमाचल प्रदेश | — | 1 |
| 9. | जम्मू और कश्मीर | — | 5 |
| 10. | कर्नाटक | 1 | 1 |
| 11. | केरल | 3 | 2 |
| 12. | महाराष्ट्र | 1 | 1 |
| 13. | मध्य प्रदेश | — | 1 |
| 14. | उड़ीसा | 1 | — |
| 15. | पंजाब | 13 | 4 |
| 16. | राजस्थान | 1 | 1 |
| 17. | तमिलनाडु | 8 | 3 |
| 18. | उत्तर प्रदेश | 2 | 2 |
| 19. | उत्तराखंड | — | 1 |
| 20. | उत्तरांचल | — | 1 |
| 21. | पश्चिम बंगाल | 3 | — |
| | कुल | 55 | 42 |

***विवरण-II***

सभी राज्य और संघ शासित क्षेत्रों से अनुरोधा किया गया है कि वे अपनी-अपनी सीमाओं में मैरिज ब्यूरों, जो धोखेबाजी की गतिविधियों में लिप्त हैं,पर कड़ी निगरानी रखने और उनके विरुद्ध कड़ी कार्रवाई करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों को आवश्यक निर्देश दें। उनसे यह भी अनुरोध किया गया है कि ऐसे धोखेबाज मैरिज ब्यूरों की विद्यमानता की जानकारी और उनके विरुद्ध की गई कार्रवाई को इस मंत्रालय के ध्यान में लाएं।

सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों की सरकारों से अनुरोध किया गया है कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार, विवाहों के अनिवार्य पंजीकरण के लिए आवश्यक कार्रवाई करें जो

धोखेबाजी के विवाहों के विरुद्ध एक सुरक्षा गार्ड होगा। पंजीकरण के लिए निर्धारित फोर्म में आयु, वैवाहिक स्थिति (अविवाहित विधुर) जैसे ब्योरों के लिए प्रावधान होगा। विवाहों का पंजीकरण न करवाने अथवा झूठी घोषणा देने के परिणामों की भी संबंधित नियमों में व्यवस्था की जाएगी।

प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय ने किसी प्रवासी भारतीय के साथ वैवाहिक संबंध बनाने से पूर्व बरती जाने वाली सावधानियों के बारे में संभावित दुल्हनों और उनके परिवारों के बीच जागरूकता सृजित करने और भावी दूल्हे के निवास के देश के स्थानीय विनियमों, कानूनों और पद्धतियों के साथ स्वयं को ढालने की आवश्यकता के बारे में एक जागरूकता अभियान शुरू किया है।

मंत्रालय ने प्रवासी भारतीयों के साथ वैवाहिक संबंधों में प्रवेश करने से पूर्व बरती जाने वाली सावधानियों के बारे में भारतीय महिलाओं को जानकारी देने के लिए अंग्रेजी, हिन्दी, पंजाबी, मलयालम और तेलगू में सूचना इश्तहार प्रकाशित किए हैं।

मंत्रालय ने प्रवासी भारतीयों के साथ विवाह संबंधी एक मार्गदर्शन पुस्तिका अंग्रेजी, तेलगू हिन्दी और पंजाबी में प्रकाशित की है। इस पुस्तिका में अनिवासी भारतीय पतियों द्वारा परित्यक्त महिलाओं को उपलब्ध सुरक्षा साधनों, उपलब्ध कानूनी उपचार, शिकायतों के निवारण के लिए किन प्राधिकरणों से संपर्क किया जा सकता है, और सहायता प्रदान करने वाले गैर-सरकारी संगठनों के बारे में सूचना निहित है।

मंत्रालय ने मुख्य रूप से पंजाब, केरल, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु और कर्नाटक राज्यों को कवर करने के लिए क्षेत्रीय टीवी नेटवर्क पर ऑडियों विजूअल विज्ञापन की मार्फत प्रचार सह जागरूकता अभियान शुरू किया है।

ऐसी भारतीय महिलाओं जिन्हें उनके प्रवासी भारतीय पतियों द्वारा छोड़ दिया है, की सहायता करने के तरीकों का पता लगाने के लिए प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय के सचिव की अध्यक्षता में मई, 2007 में एक अंत:मंत्रालय उप समिति का गठन किया गया था जिसमें गृह मंत्रालय, विदेश मंत्रालय, महिला और बाल विकास मंत्रालय, विधि और न्याय मंत्रालय, राष्ट्रीय महिला आयोग, राष्ट्रीय मानव अधिकार आयोग और पंजाब व आंध्र प्रदेश की राज्य सरकारें सदस्यों के रूप में शामिल थीं। उप समिति द्वारा की गई सिफारिशों को 7 जुलाई, 2008 को माननीय प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री की अध्यक्षता में हुई अंत:मंत्रालय बैठक में विचार किया गया था। बैठक में लिए गए निर्णयों को समुचित कार्रवाई के लिए संबंधित मंत्रालयों, राज्य सरकारों और सरकारों और सरकारी एजेंसियों को परिचालित कर दिया गया है।

मंत्रालय ने 2007 में विदेशों में भारतीय मिशनों की मार्फत प्रवासी भारतीय पतियों द्वारा परित्यक्त भारतीय महिलाओं को कानूनी/वित्तीय सहायता प्रदान करने की एक योजना शुरू की है। ऐसी महिला, जिसे विदेश में अपने प्रवासी भारतीय पति द्वारा छोड़ दिया गया/तलाक दे दिया गया है, को कानूनी सहायता प्रदान करने के लिए भारतीय महिला संगठनों/भारतीय सामुदायिक एसोसिएशनों/गैर-सरकारी संगठनों को विदेशों में भारतीय मिशनों/पोस्टों की मार्फत मंत्रालय द्वारा प्रति मामला 1,000 अमरीकी डालर (एक हजार अमरीकी डालर) की वित्तीय सहायता दी जाती है।

अपने प्रवासी भारतीय दूल्हों द्वारा परित्यक्त भारतीय महिलाओं से संबंधित सभी शिकायतें राष्ट्रीय महिला आयोग द्वारा नामित एक समन्वय समिति द्वारा प्राप्त की जाएंगी और वह ही उन पर कार्रवाई करेगी। राष्ट्रीय महिला आयोग एक अनिवासी भारतीय प्रकोष्ठ स्थापित करने की प्रक्रिया में है जो कि अगस्त, 2009 में संचलन में आ जाएगा।

*[हिन्दी]*

## वैश्विक आर्थिक संकट

*74. **श्री जगदीश शर्मा:**
**श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:**

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

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र एजेंसी की एक रिपोर्ट के अनुसार वैश्विक आर्थिक संकट के कारण रोजगार खोने एवं निम्न आय होने की वजह से 100 मिलियन लोग गरीब हो जाएंगे जिससे विश्व की कुल जनसंख्या का छठा भाग भुखमरी का शिकार हो जाएगा;

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

(ग) क्या सरकार ने इसके भारत पर पड़ने वाले प्रभाव का आकलन किया है;

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

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

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) और (ख) संयुक्त राष्ट्र संघ के खाद्य एवं कृषि संगठन (एफएओ) के अनुमानों के अनुसार लगभग 100 मिलियन लोगों के उस श्रेणी में शामिल होने की संभावना है जिन्हें भोजन प्राप्त नहीं है। इससे विश्व में हर छठा व्यक्ति भुखमरी का शिकार हो जाएगा।

(ग) भारत में भुखमरी पर हाल ही के वैश्विक आर्थिक संकट के प्रभाव का मूल्यांकन नहीं किया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में योजना अवधि (2007-12) के लिए प्रति वर्ष 9% आर्थिक विकास का लक्ष्य रखा गया है। सामान्य विकास प्रक्रिया से उत्पन्न आय में वृद्धि के लाभ के अतिरिक्त, गरीबों की आय बढ़ाने तथा सभी को भोजन प्रदान करने हेतु कई गरीबी उपशमन कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं। इस संबंध में प्रमुख स्कीमें और कार्यक्रम हैं; राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी स्कीम (एनआरईजीएस) जिसमें प्रत्येक ग्रामीण परिवार को एक वित्तीय वर्ष में कम से कम 100 दिनों का मजदूरी रोजगार प्रदान किया जाता है; लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली (टीपीडीएस), जिसमें गरीबों को कम दरों पर खाद्यान्न उपलब्ध कराया जाता है; अन्त्योदय अन्न योजना (एएवाई) जिसमें निर्धनतम परिवारों को अत्यधिक सब्सिडाइज्ड दर पर खाद्यान्न उपलब्ध कराया जाता है तथा मध्याहन भोजन स्कीम, जिसका उद्देश्य बच्चों का नामांकन बढ़ाना तथा पोषाहार स्तर में सुधार करना है।

*[अनुवाद]*

## समुद्री दीवारों का निर्माण

*75. **श्री के. सी. वेणुगोपाल:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार भू-कटाव को रोकने हेतु समुद्री दीवारों के निर्माण के लिए राज्यों को सहायता प्रदान करती है;

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

(ग) क्या सरकार का देश के तटीय क्षेत्रों के साथ-साथ समुद्री दीवारों का निर्माण करने का विचार है;

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

(ङ) इस संबंध में अब तक क्या कार्य शुरू किया गया है?

**संसदीय कार्य मंत्री और जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल):** (क) से (ङ) जल राज्य का विषय होने के कारण समुद्री दीवारों के निर्माण सहित समुद्री कटावरोधी कार्यों की आयोजना एवं कार्यान्वयन राज्य सरकारों द्वारा उनकी अपनी प्राथमिकताओं के अनुसार किया जाता है। केन्द्र सरकार ऐसे कार्यों के लिए बाढ़ प्रबंधन कार्यक्रम के अन्तर्गत केन्द्रीय सहायता देती है। विशेष श्रेणी राज्यों में बाढ़ प्रबंधन कार्यों की लागत का 90% और अन्य राज्यों में लागत का 75% केन्द्रीय सहायता के रूप में दिया जाता है। क्षतिग्रस्त बाढ़ प्रबंधन कार्यों के पुनरूद्धार के लिए सभी राज्यों में केन्द्रीय सहायता के रूप में परियोजना लागत का 90% दिया जाता है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बाढ़ प्रबंधन कार्यक्रम के अंतर्गत दीवारों के निर्माण के लिए कर्नाटक को 3.80 करोड़ रुपये और उड़ीसा को 0.85 करोड़ रुपये की राशि जारी की गई है।

*[हिन्दी]*

## राज्यों की वार्षिक विकास दर

*76. **डॉ. मुरली मनोहर जोशी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान देश में विभिन्न राज्यों ने भिन्न-भिन्न वार्षिक दरें दर्ज की हैं;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के क्या नाम हैं जिन्होंने राष्ट्रीय औसत दर की तुलना में कम विकास दर दर्ज की है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा देश के सभी राज्यों में पर्याप्त/संतुलित विकास सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 की अवधि के लिए वर्ष 1999-00 के मूल्यों पर कारक लागत पर सकल राज्य घरेलू उत्पाद (जीएसडीपी) की वार्षिक औसत दर के संदर्भ में मापित विभिन्न राज्यों में विकास की स्थिति को सलंग्न विवरण में दर्शाया गया है। इस अवधि के दौरान औसत वार्षिक दर भिन्न-भिन्न रही है, अर्थात अरुणाचल प्रदेश की 3.9 प्रतिशत और हरियाणा की 11 प्रतिशत रही है।

(ख) जिन राज्यों ने देश की औसत विकास दर से कम विकास दर दर्ज की है, वे है: अरुणाचल प्रदेश, असम, झारखंड, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, मणिपुर मेघालय मिजोरम, नागालैण्ड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड और पश्चिम बंगाल। विकास दर में अंतर्राज्यीय भिन्नता मुख्य रूप से प्रारंभिक स्थितियों, प्रकृति प्रदत्त संसाधन, औद्योगीकरण के स्तर में एतिहासिक अंतर और मानव पूंजी संकेतकों, अर्थात शिक्षा, स्वास्थ्य में अंतर के कारण है। बहरहाल कोई एकरूप प्रक्रिया नहीं है जो सभी राज्यों के लिए लागू हो सके।

(ग) सरकार देश में संतुलित तरीके से विकास दर में सुधार

करने के लिए अनेक उपाय करती रही है। इससे संबंधित नीतिगत उपायों में शामिल है: अल्प विकसित राज्यों के हित में केन्द्र से योजनागत और गैर योजनागत संसाधनों का राज्यों के अंतरण, पिछड़े क्षेत्रों में निजी उद्योगों की स्थापना के लिए कर प्रोत्साहन आदि। राज्यों के बीच आय के अंतर को कम करने के लिए अनेक कार्यक्रम शुरू किए गए हैं। इनके अन्तर्गत शामिल हैं: पिछड़ा क्षेत्र अनुदान निधि (बीआरजीएफ), पर्वतीय क्षेत्र विकास कार्यक्रम और सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम आदि।

***विवरण***

*विवरण: वर्ष 1999-2000 की कीमतों पर सकल राज्य घरेलू उत्पाद (जीएसडीपी) की वृद्धि*

(पिछले वर्ष में %)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | वार्षिक औसत विकास दर |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 8.7 | 8.9 | 10.6 | 9.4 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | -4.9 | 12.7 | 3.7 | 3.9 |
| 3. | असम | 4.9 | 7.0 | 6.1 | 6.0 |
| 4. | बिहार | 1.5 | 22.0 | 8.0 | 10.5 |
| 5. | झारखंड | 2.8 | 12.5 | 6.2 | 7.2 |
| 6. | गोवा | 11.3 | 10.4 | 11.1 | 10.9 |
| 7. | गुजरात | 11.2 | 9.2 | एन. ए. | 10.2 |
| 8. | हरियाणा | 9.4 | 14.2 | 9.3 | 11.0 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 8.5 | 9.2 | 8.6 | 8.8 |
| 10. | जम्मू और कश्मीर | 6.2 | 6.3 | 6.3 | 6.2 |
| 11. | कर्नाटक | 11.6 | 6.5 | 11.0 | 9.7 |
| 12. | केरल | 9.2 | 11.1 | 10.4 | 10.2 |
| 13. | मध्य प्रदेश | 6.5 | 4.8 | 5.2 | 5.5 |
| 14. | छत्तीसगढ़ | 6.9 | 8.0 | 8.6 | 7.9 |
| 15. | महाराष्ट्र | 9.7 | 9.8 | 9.2 | 9.6 |
| 16. | मणिपुर | 4.0 | 5.2 | 3.4 | 4.2 |
| 17. | मेघालय | 6.1 | 5.3 | 5.2 | 5.5 |
| 18. | मिजोरम | 2.4 | 5.5 | 5.5 | 4.5 |
| 19. | नागालैण्ड | 5.2 | एन. ए. | एन. ए. | 5.2 |
| 20. | उड़ीसा | 6.4 | 12.1 | 5.9 | 8.1 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 21. | पंजाब | 4.5 | 7.3 | 6.5 | 6.1 |
| 22. | राजस्थान | 6.7 | 7.8 | 7.1 | 7.2 |
| 23. | सिक्किम | 8.9 | 8.0 | 8.2 | 8.4 |
| 24. | तमिलनाडु | 11.9 | 11.3 | 4.4 | 9.2 |
| 25. | त्रिपुरा | 9.1 | 8.4 | एन.ए. | 8.8 |
| 26. | उत्तर प्रदेश | 5.2 | 7.2 | 7.2 | 6.5 |
| 27. | पश्चिम बंगाल | 6.4 | 10.4 | एन. ए. | 8.4 |
| | अखिल भारत जीडीपी | 5.7 | 8.8 | 7.7 | 7.4 |
| | (1999-00 आधार) | 9.5 | 9.7 | 9.0 | 9.4 |

श्रोत: केन्द्रीय सांख्यिकी संगठन (सीएसओ)

**समुद्री जल को पेयजल में बदलना**

*77. **श्री बृजभूषण शरण सिंह:** क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने समुद्र जल को पेयजल में बदलने के लिए कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या इस संबंध में कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(घ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी, हां।

(ख) पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के स्वायत शासी निकाय, राष्ट्रीय समुद्र प्रौद्योगिकी संस्थान (एनआईओटी) ने समुद्री जल को पेय जल में बदलने के लिए निम्न तापमान वाली तापीय विलवीकरण प्रणाली (एलटीटीडी) पर आधारित विलवणीकरण प्रौद्योगिकी का देश में ही डिजाइन बनाकर इसे विकसित और प्रदर्शित किया है। एलटीटीडी ऐसी प्रक्रिया है जिसके तहत समुद्र की सतह के गर्म जल को निम्न दाब पर फ्लेश वाष्पीकृत किया जाता है और वाष्प को ठण्डे गहरे समुद्री जल के साथ संघनित किया जाता है। प्रयोगशाला में अनेक प्रयोग करने के पश्चात (500 लीटर प्रतिदिन की क्षमता और 5000 लीटर प्रतिदिन की क्षमता), एक लाख लीटर प्रतिदिन स्वच्छ जल का उत्पादन करने की क्षमता वाला एक एलटीटीडी संयंत्र विकसित किया गया और भूमि आधारित इस संयंत्र को मई 2005 में लक्षद्वीप के कावारती द्वीप में स्थापित किया गया। तब से यह संयंत्र लगातार प्रभावी ढंग से कार्य कर रहा है और कावारती की आबादी की जरुरतों को काफी हद तक पूरा कर रहा है। इस संयंत्र ने अब तक 10 करोड़ लीटर से अधिक स्वच्छ जल का उत्पादन किया है। लक्षद्वीप द्वीपसमूह में यह फायदा है कि तट से कुछ सौं मीटर के भीतर ही समुद्री गहराई (500 मीटर) उपलब्ध है और इस कारण से वहां भूमि आधारित संयंत्र लगाए जा सकते हैं। एक लाख लीटर प्रतिदिन की क्षमता वाला दूसरा एलटीटीडी संयंत्र मार्च 2009 में उत्तरी चेन्नै तापीय बिजली स्टेशन में भी स्थापित किया गया है, जिसमें बिजली संयंत्र से निकलने वाली अपशिष्ट ऊष्मा का प्रयोग किया जाता है। एनआईओटी ने भारत के तटीय प्रदेश के लिए संयंत्रों की क्षमता बढ़ाने के भाग के रूप में अप्रैल 2007 में चेन्नै से लगभग 40 कि.मी. की दूरी पर 10 लाख लीटर प्रति दिन की क्षमता वाले अपतटीय बार्ज आरोपित संयंत्र का प्रदर्शन किया।

(ग) और (घ) जी हां। एनआईटोटी द्वारा लक्षद्वीप द्वीपसमूह में अगाती, एण्ड्रॉथ और मिनीकॉय में (प्रत्येक में एक) तीन और संयंत्र लगाए जा रहे हैं, जिन्हें शीघ्र ही चालू किया जाना है। दिसंबर 2009 तक इस कार्य को पूरा करने का लक्ष्य है। 1 करोड़ लीटर प्रतिदिन की क्षमता वाले अपतटीय संयंत्र के संबंध में रूचि की अभिव्यक्ति जारी की गई है जिसका लक्ष्य 11वीं पंचवर्षीय योजना

के अंत तक इस कार्य को पूरा करना है। भारतीय तट के किनारे, जहां समुद्री जल का प्रयोग बिजली संयंत्रों के लिए कूलेंट के रूप में किया जा रहा है, वहां बड़े बिजली संयंत्र स्थापित करने के प्रयास भी किए जा रहे हैं।

*[अनुवाद]*

**ऐतिहासिक पुलों/स्मारकों का संरक्षण/रखरखाव**

*78. **श्री तथागत सत्पथी:**
**श्री जी. एम. सिद्देश्वर:**

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

(क) ऐतिहासिक महत्व के राज्य-वार कितने पुल और स्मारक भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के संरक्षण में हैं;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ वर्षवार कितनी धनराशि आबंटित की गई तथा उसमें से कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(ग) क्या देश में ब्रिटिश युग के कई पुल और ऐतिहासिक स्मारक जीर्ण-शीर्ण अवस्था में हैं;

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा चिन्हित ऐसे पुलों/स्मारकों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा देश में ऐतिहासिक महत्व के सभी पुलों और स्मारकों के संरक्षण/रखरखाव के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) ऐतिहासिक महत्व के केन्द्रीय संरक्षित पुलों तथा स्मारकों का राज्यवार ब्यौरा क्रमश: संलग्न विवरण I और II में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान पुलों सहित संरक्षित स्मारकों के संरक्षण, परिक्षण तथा पर्यावरण संबंधी विकास के लिए व्यय की गई धनराशि तथा चालू वित्तीय वर्ष के लिए आबंटन का ब्यौरा इस प्रकार है:

(लाख रुपए में)

| क्र.सं. | वर्ष | व्यय की धनराशि/आबंटन |
|---|---|---|
| 1. | 2006-07 | 10816.89 |
| 2. | 2007-08 | 12886.19 |
| 3. | 2008-09 | 13498.60 |
| 4. | 2009-10 | 13065.00 (आबंटन) |

(ग) और (घ) जी, नहीं। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के संरक्षणाधीन ब्रिटिश काल के कोई पुल नहीं हैं। सभी केन्द्रीय संरक्षित ऐतिहासिक स्मारक भली-भांति परिरक्षित हैं।

(ङ) स्मारकों का संरक्षण कार्य एक सतत् प्रक्रिया है। प्रति वर्ष इनके लिए संरक्षण कार्यक्रम तैयार किया जाता है तथा उसे कार्यान्वित किया जाता है। संरक्षण कार्य की गुंजाइश स्थल की स्थिति पर निर्भर करती है।

***विवरण-I***

*भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन राज्य-वार केन्द्रीय संरक्षित पुल*

| क्र.सं. | राज्य का नाम | पुलों की संख्या |
|---|---|---|
| 1. | हरियाणा | 1 |
| 2. | महाराष्ट्र | 2 |
| 3. | नागालैंड | 2 |
| 4. | मेघालय | 1 |
| 5. | दिल्ली | 4 |
| 6. | उड़ीसा | 2 |
| 7. | पंजाब | 1 |
| 8. | राजस्थान | 1 |
| 9. | उत्तर प्रदेश | 3 |
| | कुल | 17 |

नोट: ये पुल केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का हिस्सा है।

***विवरण-II***

*भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन राज्य-वार पुलों सहित केन्द्रीय संरक्षित स्मारक*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम | स्मारकों की संख्या |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 137 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 03 |
| 3. | असम | 55 |
| 4. | बिहार | 70 |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 5. | छत्तीसगढ़ | 47 |
| 6. | दमन और दीव (सं. रा. क्षेत्र) | 12 |
| 7. | गोवा | 21 |
| 8. | गुजरात | 202 |
| 9. | हरियाणा | 90 |
| 10. | हिमाचल प्रदेश | 40 |
| 11. | जम्मू और कश्मीर | 69 |
| 12. | झारखंड | 12 |
| 13. | कर्नाटक | 507 |
| 14. | केरल | 26 |
| 15. | मध्य प्रदेश | 292 |
| 16. | महाराष्ट्र | 285 |
| 17. | मणिपुर | 01 |
| 18. | मेघालय | 08 |
| 19. | नागालैण्ड | 04 |
| 20. | राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली | 174 |
| 21. | उड़ीसा | 78 |
| 22. | पुडुचेरी (संघ राज्य क्षेत्र) | 07 |
| 23. | पंजाब | 31 |
| 24. | राजस्थान | 162 |
| 25. | सिक्किम | 03 |
| 26. | तमिलनाडु | 413 |
| 27. | त्रिपुरा | 08 |
| 28. | उत्तर प्रदेश | 743 |
| 29. | उत्तराखंड | 042 |
| 30. | पश्चिम बंगाल | 133 |
| | कुल | 3675 |

## कोयला क्षेत्र के लिए विनियामक निकाय

*79. **श्री प्रदीप माझी:**
**श्री किसनभाई वी. पटेल:**

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

(क) क्या सरकार का विचार कोयला क्षेत्र में किसी विनियामक निकाय की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित विनियामक की स्थापना कब तक की जायेगी और इसके परिणामस्वरुप क्या लाभ मिलने की सम्भावना है;

(ग) क्या इस समय निजी क्षेत्र को रक्षित खनन की अनुमति है;

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

(ङ) क्या निजी क्षेत्र को शामिल करने संबंधी दिशा-निर्देशों/कार्य पद्धतियों को अंतिम रुप दिया जा चुका है;

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

(छ) अगले दस वर्षो के दौरान उत्पादन लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए कोयला क्षेत्र में अनुमानत: कितनी धनराशि का निवेश किए जाने की संभावना है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) कोयला क्षेत्र के लिए एक स्वतंत्र विनियामक निकाय की स्थापना करने का एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। चूंकि विनियामक की स्थापना में संसद द्वारा विधान का अधिनियमन शामिल है, इसलिए इसके लिए सही समय-सीमा बताना संभव नहीं हो सकता है। कोयला क्षेत्र के लिए एक स्वतंत्र विनियामक की नियुक्ति के फलस्वरुप संसाधनों का अधिकतम विकास एवं संरक्षण, अधिक प्रभावी विनियमन, श्रेष्ठ खनन पद्धतियों को अपनाना, युक्तियुक्त मूल्य-निर्धारण, बेहतर वितरण, अधिक प्रतिस्पर्धी बाजार का विकास आदि होगा। इससे कोयला क्षेत्र में नई कंपनियों हेतु समान अवसरों का सृजन करने में मदद मिलेगी।

(ग) और (घ) कोयला खान (राष्ट्रीयकरण) अधिनियम, 1973 की धारा 3(3)(क) (iii) के प्रावधानों के अनुसार निजी कंपनियों को केवल केप्टिव उपयोग हेतु विशिष्ट अन्त्य उपयोगों जैसे विद्युत के उत्पादन, लोहा एवं इस्पात, सीमेंट, कोयला गैसीक्रण (भूमिगत तथा सतही) और कोयला द्रवीकरण के माध्यम से

सिन-गैस के उत्पादन हेतु कोयला ब्लाकों का आबंटन किया जा सकता है।

(ङ) और (च) निजी पार्टियों को कोयला/लिग्नाइट ब्लाकों का आबंटन जांच समिति नामक एक अंतर-मंत्रालयी अंतर-सरकारी निकाय के तंत्र के माध्यम से किया जाता है। जांच समिति की अध्यक्षता सचिव (कोयला) द्वारा की जाती है और इसमें इस्पात मंत्रालय, विद्युत मंत्रालय, उद्योग तथा वाणिज्य मंत्रालय, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, रेल मंत्रालय, कोल इंडिया लि. (सीआईएल) तथा उसकी सहायक कंपनियां, सेंट्रल माइन प्लानिंग एंड डिजायन इंस्टीटयूट लि. (सीएमपीडीआईएल), नेयवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लि. (एनएलसी) तथा संबंधित राज्य सरकारों के प्रतिनिधि होते हैं। अन्य बातों के साथ-साथ अन्त्य उपयोग परियोजना की तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता, परियोजना की तैयारी की स्थिति, अन्त्य उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार ब्लाक में कोयला/लिग्नाइट की गुणवत्ता तथा मात्रा के हिसाब से संगतता, आवेदक कंपनी का ट्रैक रिकार्ड, राज्य सरकार एवं संबंधित प्रशासनिक मंत्रालय की सिफारिशों आदि को ध्यान में रखते हुए सरकार द्वारा जांच समिति की सिफारिश पर आबंटन का निर्णय लिया जाता है।

(छ) योजना आयोग द्वारा गठित कोयला तथा लिग्नाइट से सम्बद्ध कार्यदल के अनुसार 11वीं पंचवर्षीय योजना हेतु कोयला मंत्रालय के लिए प्रस्तावित कुल योजना परिव्यय 41961 करोड़ रु. है। उनकी उत्पादन योजनाओं को सहायता देने के लिए 11वीं योजना के लिए प्रस्तावित सार्वजनिक क्षेत्र निवेश 34259 करोड़ रु. है। बजटीय सहायता के माध्यम से समर्पित विभागीय योजनाओं हेतु प्रस्तावित परिव्यय 7702 करोड़ रु. है। तथापि, 11वीं योजना के लिए अनुमोदित परिव्यय 37095 करोड़ रु. अर्थात 35774 करोड़ रु. सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के लिए और 1326 करोड़ रु. विभागीय योजनाओं के लिए है।

## विलुप्तप्राय प्राणियों की घटती संख्या

*80. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:**
**डॉ. एम. तम्बिदुरई:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में शेरों, बाघों, हाथियों और ओलिव रिडले समुद्री कछुवों सहित विलुप्त प्राय प्राणियों की संख्या कुछ वर्षो से कम हो रही है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है इन प्राणियों की अभयारण्य-वार वर्तमान संख्या कितनी है एवं इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान देश के विभिन्न भागों से इन प्राणियों की मृत्यु के समाचार मिले हैं;

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

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

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) वन्य प्राणिजात और वनस्पति जात की संख्या में कमी-बेशी होना एक प्राकृतिक घटना है। ऐसी कोई विशिष्ट रिपोर्ट नहीं है जिससे यह पता चलता हो कि देश में बाघों, शेरों, हाथियों और ओलिव रिडले टर्टल्स जैसे संकटापन्न वन्य प्राणियों की संख्या कम हो रही है। इसके विपरीत, कुछ वर्षो से शेर और हाथी की संख्या में वृद्धि हुई है। वर्ष 2006 और 2008 में किए गए बाघ के पिछले अखिल भारतीय आकलन का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। इसी के अनुरुप, वर्ष 2007-08 में देश में किए गए वन्य हाथियों के अखिल भारतीय आंकलन का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2005 में गुजरात में किए गए आंकलन के अनुसार गिर वनों में बाघों की कुल संख्या 359+10 है। तथापि, ओलिव रिडले टर्टल्स के लिए ऐसी कोई देशव्यापी गणना नहीं की गई है।

(ग) और (घ) राज्य संघ शासित प्रदेश सरकारों से वन्य प्राणियों की मृत्यु के समाचार समय-समय पर मिलते रहे हैं। वन्य प्राणियों की ऐसी मृत्यु सामान्यत: बुढ़ापा, बीमारियों आपसी संघर्ष, अवैध शिकार, करंट लगना, विशाक्तता, मानव-पशु भिंडत के विरुद्ध प्रतिशोध आदि के कारण होती है। राज्य/संघ शासित प्रदेश सरकारों से प्राप्त सूचना के अनुसार, गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान मृत पशुओं की प्रमुख फ्लैगशिप प्रजातियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

(ङ) वन्य जीवों की सुरक्षा के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा किए गए उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित उपाय भी शामिल है:-

1. वन्य जीवों की संकटापन्न प्रजातियों को वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की अनुसूची में शामिल करके, उन्हें उच्चतम स्तर की सुरक्षा प्रदान की गई है।

2. वन्यजीवन (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 को समय-समय पर संशोधित किया गया है और इसे वन्यजीवों से संबंधित अपराधों के विरुद्ध अधिक कड़ा बनाया गया है।

3. दुर्लभ वन्य जीवों सहित वन्यजीवों और उनके वास-स्थलों को संरक्षित करने के लिए सुरक्षित क्षेत्रों का नेटवर्क स्थापित किया गया है।

4. वन्यजीवों और उनके उत्पादों के अवैध व्यापार की जांच करने के लिए वन्यजीव अपराध नियंत्रण ब्यूरों स्थापित किया गया है।

5. राज्य/संघ शासित प्रदेश सरकारों को वन्यजीवों से समृद्ध क्षेत्रों में और उनके आस-पास फील्ड फार्मेशन्स को और सुदृढ़ बनाने और गश्त में तेजी लाने के लिए अनुरोध किया गया है।

6. वन्यजीवों को बेहतर सुरक्षा और संरक्षण प्रदान करने के लिए विभिन्न केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों, अर्थात, वन्यजीव वास-स्थलों का समेकित विकास, बाघ परियोजना और हाथी परियोजना के अंतर्गत राज्य/संघ शासित प्रदेश सरकारों को वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान की गई है।

7. केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम–वन्यजीवों के वास-स्थलों का समेकित विकास' के अन्तर्गत ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान संवेदनशील रुप से संकटग्रस्त प्रजातियों और उनके वास-स्थलों के लिए रिकवरी कार्यक्रम' शुरु करने के लिए एक नया घटक जोड़ा गया है।

***विवरण-I***

*बाघों की अनुमानित संख्या*

| राज्य | बाघों की संख्या | | |
|---|---|---|---|
| | संख्या | निम्न सीमा | उच्च सीमा |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| शिवालिक-गंगा प्लेन लैंडस्केप कॉमपलैक्स | | | |
| उत्तराखंड | 178 | 161 | 195 |
| उत्तर प्रदेश | 109 | 91 | 127 |
| बिहार | 10 | 7 | 13 |
| शिवालिक-गंगेय | 297 | 259 | 335 |
| **केन्द्रीय भारतीय भू-परिदृश्य कॉम्पलैक्स और पूर्वी घाट भू परिदृश्य काम्पलैक्स** | | | |
| आंध्र प्रदेश | 95 | 84 | 107 |
| छत्तीसगढ़ | 26 | 23 | 28 |
| मध्य प्रदेश | 300 | 236 | 364 |
| महाराष्ट्र | 103 | 76 | 131 |
| उड़ीसा | 45 | 37 | 53 |
| राजस्थान | 32 | 30 | 35 |
| झारखंड** | | मूल्यांकन नहीं किया गया | |
| मध्य प्रदेश | 601 | 486 | 718 |
| **पश्चिमी घाट भू-परिदृश्य कॉम्पलैक्स** | | | |
| कर्नाटक | 290 | 241 | 339 |
| केरल | 46 | 39 | 53 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| तमिलनाडु | 76 | 56 | 95 |
| पश्चिमी घाट | 402 | 336 | 487 |
| **उत्तर-पूर्व पहाड़ी और ब्रह्मपुत्र फ्लड प्लेन्स** | | | |
| असम* | 70 | 60 | 80 |
| अरुणाचल प्रदेश* | 14 | 12 | 18 |
| मिजोरम* | 6 | 4 | 8 |
| उत्तर पश्चिम बंगाल* | 10 | 8 | 12 |
| उत्तर-पूर्वी हिल्स और ब्रह्मपुत्र | 100 | 84 | 110 |
| सुन्दरवन | | मूल्यांकन नहीं किया गया | |
| बाघो की कूल संख्या | 1411 | 1165 | 1657 |

* अनुमानित गणना उस क्षेत्र में बाघों के द्वारा अधिभोगित भू-दृश्य सम्भावित घनत्व पर अधारित है और दोहरे नमूनों द्वारा निर्धारित नहीं की गई है।

**डाटा बाघों की अनुमानित संख्या के अधीन नहीं है। तथापि, भृदृश्य के बारे में उपलब्ध सूचना दर्शाती है कि 0.5 से 1.5 प्रति 100 वर्ग कि. मी. के क्षेत्र में बाघों की सघनता कम है।

## *विवरण-II*

*जंगली हाथियों की अनुमानित संख्या*

| क्षेत्र | राज्य | हाथियों की संख्या | |
|---|---|---|---|
| | | 2002 | 2007 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| **उत्तर-पूर्व** | अरुणाचल प्रदेश | 1607 | 1690 |
| | असम | 5246 | 5281 |
| | मेघालय | 1868 | 1811 |
| | नागालैण्ड | 145 | 152 |
| | मिजोरम | 33 | 12 |
| | मणिपुर | 12 | शून्य |
| | त्रिपुरा | 40 | 59 |
| | पश्चिम बंगाल (उत्तर) | 292 | 300.350 |
| उत्तर-पूर्व का योग | | 9243 | 9305.9355 |
| पूर्व | पश्चिम बंगाल (दक्षिण) | 36 | 25 |
| | झारखंड | 772 | 624 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| | उड़ीसा | 1841 | 1862 |
| | छत्तीसगढ़ | – | 122 |
| पूर्व का योग | | 2649 | 2633 |
| उत्तर | उत्तराखंड | 1582 | 1346 |
| | उत्तर प्रदेश | 85 | 380 |
| उत्तर का योग | | 1667 | 1726 |
| दक्षिण | तमिलनाडु | 3052 | 3867 |
| | कर्नाटक | 5838 | 4035 |
| | केरल | 3850 | 6068 |
| | आंध्र प्रदेश | 74 | 28 |
| | महाराष्ट्र | – | 7 |
| दक्षिण का योग | | 12814 | 14005 |
| द्वीप समूह | अंडमान और निकोबार | 40 | उपलब्ध नहीं |
| कुल योग | | 26413 | 27669.27719 |

## *विवरण-III*

*बाघों की मौत का ब्यौरा*

| वर्ष | प्राकृतिक | अवैध शिकार और अन्य कारण** | कुल |
|---|---|---|---|
| 2006 | 10* | 4 | 14 |
| 2007 | 20* | 10 | 30 |
| 2008 | 10* | 4 | 14 |
| 2009 (2.7.2009 अब तक) | 28 | 10 | 38 |

*मामले शामिल है जहाँ शव-परीक्षा रिपोर्ट लंबित है।
**करंट लगने से, दुर्घटना आदि शामिल है।

*शेरों की मृत्यु का ब्यौरा*

| वर्ष | प्राकृतिक | अवैध शिकार और अन्य कारण** | कुल |
|---|---|---|---|
| 2006 | 17 | 7 | 24 |
| 2007 | 33 | 22 | 55 |
| 2008 | 36 | 7 | 43 |
| 2009 (मार्च तक) | 9 | 1 | 10 |

**करंट लगने से, दुर्घटना आदि शामिल है।

*प्राकृतिक और अन्य कारणों के कारण हुई हाथियों की मौत का ब्यौरा*

| वर्ष | मारे गए हाथियों की संख्या |
|---|---|
| 2006-07 | 244 |
| 2007-08 | 318 |
| 2008-09 | 265 |

*[हिन्दी]*

## सरोगेट विनियम

526. **श्री प्रहलाद जोशी:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सरोगेट माताओं (किराए की कोख) के मामलों की संख्या में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस प्रकार की सरोगेट माता बनने वाली महिलाओं की संख्या क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का देश में किराए की कोख (सरोगेसी) को विनियमित करने का प्रस्ताव है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) यह मंत्रालय सरोगेट माताओं के आंकडे नहीं रखता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) भारत सरकार ने भारत में सहायता प्राप्त प्रजनन प्रौद्योगिकी क्लीनिकों को विनियमित करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए है। इन दिशानिर्देशों को क्रियान्वित करने के लिए एक सहायता प्राप्त प्रजनन प्रौद्योगिकी विधेयक एवं नियम, 2008, जो कि मंत्रालय की सरकारी वेबसाइट अर्थात www.mohfw.nic.in पर उपलब्ध है, तैयार कर लिए गए हैं जिनमें सरोगेसी (किराए की कोख) से संबंधित सभी विषयों को विस्तृत रुप से निदान निहित है।

*[अनुवाद]*

## औषधीय पादपों की खेती को बढ़ावा

527. **श्री नवीन जिन्दल:**
**श्री अनुराग सिंह ठाकुर:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में औषधीय पादपों की खेती को बढ़ावा देने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) राष्ट्रीय औषधीय पादप बोर्ड (एनएमपीबी) औशधीय पादपों पर राष्ट्रीय मिशन से संबंधित एक नई केन्द्र प्रायोजित स्कीम कार्यान्वित कर रहा है जिसके तहत कृषकों, स्वयं सहायता समूहों, उत्पादक, कंपनियों, किसानों और सहकारिताओं आदि के माध्यम से कृषि कार्य को चिन्हित समूहों में क्रियान्वित करने का प्रस्ताव है। स्कीम को राज्य स्तर पर राज्य बागवानी विभागों और राज्य औषधीय पादप बोर्डो के माध्यम से कार्यान्वित किया जा रहा है।

स्कीम के अन्तर्गत वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में व्यापक प्रयोजनों, राज्य-वार अनुमोदित कार्य योजनाओं और संस्वीकृत/निर्गत निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

***विवरण***

*औषधीय पादपों पर राष्ट्रीय मिशन से संबंधित केन्द्र प्रायोजित स्कीम*

### स्कीम के प्रयोजन

औषधीय पादपों की कृषि आयुष चिकित्सा पद्धति की गुणवत्ता, प्रभावकारिता और सुरक्षा कायम रखने के लिए आधारशिला का कार्य करती है। इस पहलू को दृष्टिगत रखते हुए, बोर्ड संविदात्मक कृषि स्कीम से संबंधित कार्यक्रमों को सहायता देता रहा है। तथापि, उचित विपणन व्यवस्था के साथ-साथ किसानों को उचित पारिश्रमिक मूल्य दिए जाने के प्रयोजनार्थ उन्हें सभी सुसाध्य संपर्क सूत्र उपलब्ध कराने तथा फसल कटाई से पहले/बाद की प्रबंधन व्यवस्था करने के लिए कृषि को गहन पैमाने पर प्रोत्साहित किए जाने के प्रयास शुरु किए जाने की आवश्यकता महसूस की गई है। इस पक्ष को मद्देनजर रखते हुए एक नई स्कीम बनाई गई है जिसे सीसीईए ने

24 जुलाई, 2008 को आयोजित अपनी बैठक में अनुमोदित कर दिया है। स्कीम के तहत आने वाले मुख्य प्रयोजन निम्नानुसार है:

(i) औषधीय पादपों की फसल में विविधता को प्रोत्साहित करने और किसानों की आमदनी में वृद्धि करने के लिए कृषि पद्धतियों में औषधीय पादपों को समाहित करके किसानों के संगठित सहायता समूहों, सहकारिताओं और उत्पादक कंपनियों आदि के चयनित समूहों के माध्यम से औषधीय पादपों की कृषि को सहायता देना।

(ii) औषधीय पादपों के मानकीकरण और उनसे संबंधित गुणवत्ता आश्वासनों को संवर्धित करने, आयुष चिकित्सा पद्धतियों की वैश्विक आधार पर स्वीकार्यता को बढ़ाने तथा मूल्य संयोजित मदों यथा जड़ी-बूटीय अर्को, वानस्पतिक रासायनिक एवं भोजन संबंधी अनुपूरकों, औषधीय प्रसाधनों और आयुष उत्पादों के निर्यात में वृद्धि करने के लिए अच्छे कृषि अभ्यासों (जीएपी), अच्छे संग्रहण अभ्यासों (जीसीपी) और अच्छे भंडारण अभ्यासों (जीएसपी) के माध्यम से औषधीय पादपों की कृषि कार्यो में प्रमाणन कार्य तन्त्र को कार्यान्वित करके उसे सहायता देना।

(iii) कृषि क्षेत्रों/समूहों में औषधीय पादप एकांशों को स्थापित करने के लिए उद्यमियों को अवसंरचनागत आधार उपलब्ध कराने हेतु औषधीय पादपों की कृषि, उनके लिए गोदाम उपलब्ध कराने, उनका मूल्य संयोजन, विपणन और विकास का मार्ग प्रशस्त करने के लिए संसाधन क्षेत्रों/समूहों की स्थापना करने के लिए सहायता देना।

(iv) राष्ट्रीय, राज्य और उप राज्य स्तर पर सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्रक में अनुसंधान और विकास, संसाधन तथा विपणन कार्यो में लगे हुए पणधारियों के बीच लक्ष्योन्मुखी प्रयास करते हुए भागीदारी, अभिसरण और सहक्रिया व्यवस्था को प्रोत्साहित करना।

*"औषधीय पादप राष्ट्रीय मिशन संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम" के अन्तर्गत 2008-09 एवं 2009-10 में राज्यवार अनुमोदित कार्य योजना तथा निर्गत निधियों का विवरण*

रु. लाखों में

| क्र.सं. | राज्य का नाम | संस्वीकृत निधियां | निर्गत निधियां |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| क. | 2008-09 के लिए संस्वीकृत व निर्गत निधियों का विवरण | | |
| 1. | मध्य प्रदेश | 543.38 | 543.375 |
| 2. | तमिलनाडु | 682.88 | 682.875 |
| 3. | कर्नाटक | 381.25 | 381.250 |
| 4. | केरल | 238.67 | 238.670 |
| 5. | बिहार | 108.94 | 108.940 |
| 6. | मणिपुर | 368.00 | 368.00 |
| 7. | महाराष्ट्र | 239.04 | 239.043 |
| 8. | असम | 116.99 | 116.990 |
| 9. | मिजोरम | 250.11 | 127.440 |
| 10. | नागालैण्ड | 128.57 | 128.57 |
| | कुल (2008.09) | 3057.83 | 2935.153 |
| ख | 2009-10 से निर्गत संस्वीकृत व निर्गत निधियों का विवरण | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 2202.38 | 400.00 |
| 2. | उत्तराखंड | 897.11 | 414.11 |
| 3. | सिक्किम | 463.45 | – |
| 4. | राजस्थान | 481.43 | – |
| 5. | पश्चिम बंगाल | 1451.10 | – |
| 6. | उड़ीसा | 766.33 | – |
| 7. | अरुणाचल प्रदेश | 415.63 | – |
| 8. | हरियाणा | 566.07 | – |
| 9. | केरल | 915.55 | – |
| 10. | मिजोरम | 385.35 | – |
| 11. | तमिलनाडु | 1155.49 | – |
| 12. | नागालैण्ड | 302.45 | – |
| 13. | मध्य प्रदेश | 2374.84 | – |
| 14. | बिहार | 1466.15 | – |
| 15. | झारखंड | 615.85 | – |
| | कुल (2009.10) | 14459.81 | 814.11 |

| सार | राशि (रुपये लाखों में) |
|---|---|
| निर्गत निधियां (2008-09) | 2935.15 |
| संस्वीकृत निधियां (2009-10 | 14459.81 |
| निर्गत निधियां (2009-10) | 814.11 |
| निर्गत की जा रही निधियां | 7720.68 |

*[हिन्दी]*

**सी. आई. एल. में महिलाओं का नियोजन**

**528. श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) तथा इसकी अनुषंगी कंपनियों में विस्थापित परिवारों के महिला आश्रितों को नियोजित करने पर कोई प्रतिबंध है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान ऐसे विस्थापित परिवारों का ब्यौरा क्या है जिन्हें रोजगार नहीं दिया जा सका;

(ग) सी. आई. एल. की इस लिंग भेदभाव वाली नीति पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

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

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) कोल इंडिया लि. (सीआईएल) की पुनर्स्थापन एवं पुनर्वास (आर. एण्ड आर.) नीति के अनुसार सीआईएल और इसकी सहायक कंपनियों में विस्थापित परिवारों के महिला आश्रितों के रोजगार पर कोई रोक नहीं है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

*[अनुवाद]*

**जल संरक्षण संबंधी जागरुकता कार्यक्रम**

**529. श्री नृपेन्द्र नाथ राय:**
**श्री नरहरि महतो:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विशेषत: महिलाओं के लिए जल संरक्षण और प्रबंधन संबंधी जागरुकता हेतु प्रशिक्षण कार्यक्रम का आयोजन कर रही है; और

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षो के दौरान प्रशिक्षुओं को प्रशिक्षण दिया गया है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) और (ख) जल संरक्षण के संबंध में जागरुकता के उद्देश्य से चलाये जाने वाले प्रशिक्षण कार्यक्रम पुरुष एवं महिलाओं के लिए देश के विभिन्न भागों में आयोजित किए जाते हैं। पिछले तीन वर्षो के दौरान आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रमों की संख्या और इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत शामिल प्रशिक्षुओं की कुल संख्या के संबंध में राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

***विवरण***

*पिछले तीन वर्षा के दौरान चलाये गए प्रशिक्षण पाठयक्रमों, प्रशिक्षुओं की कुल संख्या और महिला प्रशिक्षुओं की संख्या का राज्यवार ब्यौरा*

| क्र.सं. | राज्य/संधा राज्य क्षेत्र | प्रशिक्षण कार्यक्रमों की सं. | प्रशिक्षुओं की कुल सं. |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 7 | 228 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 1 | 20 |
| 3. | असम | 2 | 50 |
| 4. | बिहार | 3 | 197 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 5 | 295 |
| 6. | गोवा | 2 | 67 |
| 7. | गुजरात | 5 | 187 |
| 8. | हरियाणा | 1 | 50 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 3 | 300 |
| 10. | जम्मू और कश्मीर | 5 | 740 |
| 11. | झारखंड | 2 | 130 |
| 12. | कर्नाटक | 5 | 215 |
| 13. | केरल | 5 | 517 |
| 14. | मध्य प्रदेश | 5 | 330 |
| 15. | महाराष्ट्र | 6 | 243 |
| 16. | मेघालय | 2 | 43 |
| 17. | नागालैण्ड | 1 | 31 |
| 18. | उड़ीसा | 5 | 90 |
| 19. | पंजाब | 1 | 30 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 20. | राजस्थान | 5 | 316 |
| 21. | तमिलनाडु | 5 | 201 |
| 22. | उत्तराखंड | 4 | 139 |
| 23. | उत्तर प्रदेश | 5 | 336 |
| 24. | पश्चिम बंगाल | 6 | 248 |
| 25. | चंडीगढ़ | 3 | 71 |
| 26. | दिल्ली | 10 | 484 |
| | कुल | 104 | 5558 |

*इसमें जल के कुशल उपयोगों के संबंध में जागरूकता सृजित करने के लिए विशेषकर महिलाओं के लिए आयोजित प्रत्येक के लिए एक कार्यक्रम शामिल है।

## सूचना का अधिकार अधिनियम की समीक्षा

530. **श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादमः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना का अधिकार अधिनियम के कार्यकरण का आकलन करने हेतु कोई समीक्षा की गई है;

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

(ग) क्या आम जनता को निर्धारित समय पर सूचना प्राप्त करने में अनुचित कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में किस तंत्र को विकसित किये जाने का प्रस्ताव है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) और (ख) सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 के मुख्य मुद्दों और कार्यान्वयन में बाधाओं का मूल्यांकन करने के लिए एक स्वतंत्र संगठन के माध्यम से एक अध्ययन संचालित किया गया है। अध्ययन से पता चलता है कि सूचना प्रदान करने के संबंध में लोक प्राधिकारियों द्वारा अपर्याप्त योजना बनाई गई है; ग्रामीण क्षेत्रों में अधिनियम के बारे में जागरुकता शहरी क्षेत्रों से बहुत कम है; महिलाओं में जागरुकता पुरुषों से बहुत कम है; अधिनियम के कार्यान्वयन में अंतराल, विभिन्न पदाधिकारियों आदि के संबंध में स्पष्ट जिम्मेदारी की कमी के कारण है। इस संबंध में, अध्ययन ने सूचना का अधिकार की जागरुकता में सुधार करने; सूचना अनुरोधों को दाखिल करने की सुविधा में सुधार करने; सूचना आयोगों की दक्षता में सुधार करने; विभिन्न पणधारियों आदि की जिम्मेदारी और स्पष्टता को बढ़ाने के लिए उपायों की सिफारिश की है।

(ग) और (घ) अधिनियम में समय पर सूचना प्रदान करने में हुई देरी के मामले में लोक सूचना अधिकारी पर शास्ति लगाने का प्रावधान किया गया है। यह समय से चूना प्रदान करने को सुनिश्चत करता है। सरकार ने विभिन्न पणधारियों के लिए अनेक मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किए हैं जिसने सूचना मांगकर्ताओं को अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार सूचना प्राप्त करने के लिए समर्थ बनाया है।

## एम्स का विस्तार केन्द्र

531. **श्री राजेन्द्र अग्रवालः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान जनता को स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध कराने में सरकार ने प्रति व्यति कितना व्यय किया है;

(ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन अथवा योजना आयोग द्वारा स्वास्थ्य आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए ऐसे प्रति व्यक्ति कितनी राशि की संस्तुति की है;

(ग) क्या सरकार का ऐसे स्थानों पर एम्स का विस्तार केन्द्र खोलने की कोई योजना है जहां दो या ती जिलों की कुल आबादी लगभग एक करोड़ है;

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

(ङ) एम्स में भीड़ कम करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) स्वास्थ्य सेवा पर होने वाले राज्य व्यय के बारे में भारतीय रिजर्व बैंक के आंकड़ों और स्वास्थ्य सेवा पर संघ सरकार द्वारा किए गए व्यय के आधार पर, जैसा कि वर्ष 2008-09 और 2009-10 की विस्तृत अनुदान मांगों में निहित है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रति व्यक्ति व्यय 300 रुपए से 450 रुपए तक है।

(ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन की वृहत आर्थिक और स्वास्थ्य आयोग के निष्कर्षों के सरांश के अनुसार एड्स की महामारी से

जूझ रहे लोगों सहित वांछनीय कार्यक्रमों को बढ़ाने के लिए न्यूनतम औसत व्यय प्रति व्यक्ति/वर्ष 34 अमेरिकी डालर है।

(ग) से (ङ) देश में वहनीय तृतीयक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाओं की उपलब्धता में क्षेत्रीय असन्तुलन को ठीक करने और गुणवत्ता चिकित्सा शिक्षा की सुविधाओं में भी वृद्धि करने के लिए सरकार ने वर्ष 2003 में प्रधान मंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना (पीएमएमएसवाई) शुरु की है। प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना में दो घटक है। प्रथम चरण में 6 राज्यों में एम्स जैसे 6 संस्थानों की स्थापना 10 राज्यों में 13 चिकित्सा संस्थानों का उन्नयन अर्न्तनिहित है। दूसरे चरण में 2 और एम्स जैसे संस्थानों की स्थापना और 6 और संस्थानों के उन्नयन किए जाने की संभावना है। इन सुविधाओं से एम्स में आने वाले रोगियों की संख्या में कमी आएगी।

*[हिन्दी]*

## गुजरात के शहरों में प्रदूषण

**532. श्री मनुसखभाई डी. वसावा:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात के शहर बढ़ते प्रदूषण स्तर की समस्या का सामना कर रहे हैं;

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

(ग) इन शहरों में प्रदूषण की समस्या हल करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) इसके परिणामस्वरुप कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) राष्ट्रीय वायु मॉनीटरी कार्यक्रम (एन ए एम पी) के अन्तर्गत गुजरात प्रदूषण नियन्त्रण बोर्ड द्वारा गुजरात के 07 शहरों, नामश: अहमदाबाद, अंकलेश्वर, राजकोट, सूरत, वडोदरा, वापी और जामनगर में नियमित रुप से परिवेशी वायु गुणवत्ता की मॉनीटरी की जा रही है। आवासीय क्षेत्र हेतु पिछले 3 वर्ष के परिवेशी वायु गुणवत्ता डाटा से पता चला है कि सभी स्थानों पर मॉनीटरी की गई वायु गुणवत्ता सल्फर डायक्साइड ($SO_2$) तथा नाइट्रोजन के ऑक्साइड ($NO_x$) के संबंध में परिवेशी वायु गुणवत्ता मानकों के अन्दर है। तथापि अंत: श्वसनीय विविक्त कण पदार्थ (आर एस पी एम) सभी 07 शहरों में मानकों से अधिक हो रहे हैं। पिछले 03 वर्षों में आर एस पी एम के संबंध में घटता-बढ़ता रुझान पाया जाता है।

(ग) और (घ) सरकार ने गुजरात में प्रदूषण नियंत्रण के लिए विविध उपाय किए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, उद्योगों और जेनरेटर सेटों, नए और प्रयोग किए जा रहे वाहनों तथा ऑटो फ्यूल नीति के रोड मैप के अनुसार वायु गुणवत्ता के लिए अधिसूचित उत्सर्जन मानकों का कार्यान्वयन भी शामिल है।

सार्वजनिक परिवहन में स्वच्छ ईधन की शुरुआत और जन परिवहन का सुदृढ़कीकरण प्रक्रियाधीन है। अहमदाबाद में वायु गुणवत्ता हेतु कार्य योजना और गुजरात के अभिज्ञात बुरी तरह से प्रदूषित क्षेत्रों के लिए विशिष्ट कार्य योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं।

परिवहन क्षेत्र में तेजी से होते विस्तार और बढ़ते शहरीकरण को ध्यान में रखते हुए, सरकार के द्वारा की गई कार्रवाई के परिणामस्वरुप कुछ हद तक सफलता प्राप्त हुई है।

*[अनुवाद]*

## नई वैक्सीन विनिर्माण इकाइयों की स्थापना

**533. श्री एस. एस. रामासुब्बू:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु राज्य सहित देश में नई वैक्सीन विनिर्माण इकाइयों की स्थापना हेतु कोई प्रस्ताव केन्द्र सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) इन इकाइयों के कब से सक्रिय होने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) भारत सरकार ने स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के तहत आने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम अर्थात् एचएलएल लाइफ केयर लि. को एक एकीकृत वैक्सीन कॉम्पलेक्स (आईवीसी) स्थापित करने का कार्य सौंपा है। एकीकृत वैक्सीन कॉम्पलेक्स विश्व स्तर का जीएमपी शिकायत सुविधा केन्द्र होगा जो कि (क) व्यापक प्रतिरक्षण कार्यक्रम हेतु आवश्यक वैक्सीनों का विनिर्माण, (ख) नई जेनरेशन वैक्सीनों का उत्पादन तथा (ग) अनुसंधान और विकास मानकीकरण, वैक्सीनों की जांच एवं वैद्यता के लिए एक केन्द्र का कार्य करेगा।

(ग) इस परियोजना का प्रथम चरण, जो कि व्यापक प्रतिरक्षण कार्यक्रम की वैक्सीन बनाने, उनको भरने और पैकिंग को कवर करेगा, के वर्ष 2012 तक परिचालित होने की संभावना है।

## अप्रसार संधि पर हस्ताक्षर

**534. श्री कालीकेश नारायण सिंह देव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश की परमाणु नीति की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ख) क्या सरकार परमाणु अप्रसार संधि पर हस्ताक्षर करने पर विचार कर रही है; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) भारत के परमाणु कार्यक्रम के अन्तर्गत एक व्यापक स्वायत्त दृष्टिकोण समाहित है जिसमें, नाभिकीय विज्ञान और प्रौद्योगिकी तथा राष्ट्रीय कल्याण के लिए उनके अनुप्रयोगों के सभी पहलू शामिल हैं। हम, त्रिचरणीय परमाणु विद्युत कार्यक्रम के लिए प्रतिबद्ध हैं जिसमें, प्रथम चरण में दाबित भारी पानी रिएक्टर (पीएचडब्ल्युआर्ज), दूसरे चरण में फास्ट ब्रीडर रिएक्टर तथा तीसरे चरण में थोरियम रिएक्टर आते हैं। हालांकि घरेलू संसाधनों और राष्ट्रीय प्रौद्योगिकीय क्षमताओं पर आधारित हमारे स्वदेशी परमाणु विद्युत कार्यक्रम में वृद्धि होती रहेगी, हमारे लिए परमाणु विद्युत उत्पादन का तेजी से विस्तार करने की भी स्पष्टत: तत्काल आवश्यकता है। इस सन्दर्भ में हम अन्तर्राष्ट्रीय असैन्य नाभिकीय सहकार को एक अतिरिक्त प्रयास की दृष्टि से देखते हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

## बिहार को कोल लिंकेज योजना के अंतर्गत कोयला आपूर्ति

**535. श्री कीर्ति आजाद:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार राज्य सरकार ने कोल लिंकेज योजना के अंतर्गत कांटी, नवी नगर और बरौनी ताप विद्युत संयंत्रों को उनकी आवश्यकता के अनुसार कोयला आपूर्ति हेतु केन्द्र सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और बिहार में ताप विद्युत संयंत्रों को पर्याप्त कोयला आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) इस समय बिहार राज्य विद्युत बोर्ड के बरौनी तापीय संयंत्र (टीपीपी) (110 मेगावाट) तथा मुजफ्फरपुर तापीय विद्युत संयंत्र (110 मेगावाट) को कोयले की आपूर्ति कोल इंडिया लि. के श्रोतों से की जा रही है। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण ने बरौनी तापीय विद्युत संयंत्र (110 मेगावाट) तथा मुजफ्फरपुर तापीय विद्युत संयंत्र (110 मेगावाट) की कोयला आवश्यकता 0.40 मि. अ. प्रतिवर्ष तथा 0.50 मि.ट. प्रतिवर्ष निकाली है तथा कोयला कंपनियां तदनुसार कोयले की आपूर्ति के लिए ईधन आपूर्ति करारों को सम्पन्न करने की प्रक्रिया में है।

नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एनटीपीसी) तथा रेलवे का एक संयुक्त उद्यम नवीनगर तापीय विद्युत संयंत्र (4×250 मेगावाट) को अगस्त, 2003 में दीर्घावधि कोयला लिंकेज मंजूर किया गया था। अक्टूबर, 2007 में नयी कोयला वितरण नीति (एनसीडीपी) के लागू होने के उपरांत कोयले की आपूर्ति के लिए लिंकेज की पद्धति को बदलकर ईधन आपूर्ति करार (एफएसए) कर दिया गया है। स्थायी लिंकेज समिति ने 22/23.10.2008 को सम्पन्न अपनी बैठक में यह निर्णय लिया कि कोयला कंपनियों को उन तापीय विद्युत संयंत्रों को लागू नियामक मात्रा के अनुसार आवश्वासन पत्र जारी करना चाहिए जिन्हें एनसीडीपी को लागू करने से पहले लिंकेज प्रदान किया गया था।

नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एनटीपीसी) तथा बिहार राज्य विद्युत बोर्ड (बीएसईबी) के एक संयुक्त उद्यम मुजफ्फरपुर तापीय विद्युत संयंत्र (2 × 250 मेगावाट) को भूमि अधिग्रहण से संबंधित दस्तावेज निर्धारित समय-सीमा के भीतर प्रस्तुत करने की शर्त पर "आश्वासन पत्र" जारी करने का अनुमोदन किया गया। तापीय विद्युत संयंत्र दस्तावेज निर्धारित समय-सीमा के भीतर प्रस्तुत न किए जाने के कारण कोल इंडिया लि. ने अब तक आश्वासन पत्र जारी नहीं किया है।

## जैवमण्डल रिजर्व का विकास

**536. श्री असादूद्दीन ओवेसी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार आन्ध्र प्रदेश में जैवमंडल रिजर्व विकसित करने का है;

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

(ग) क्या राज्य सरकार ने इन रिजर्व को अपनी स्वीकृति दे दी है;

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

(ङ) क्या इन क्षेत्रों में रह रहे आदिवासियों के पुनर्वास हेतु कोई योजना तैयार की गयी है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक पूरा किये जाने की सम्भावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) आन्ध्र प्रदेश में सेशाचलम पहाड़ियों व आसपास के क्षेत्रों को जैवमंडल रिजर्व के रुप में निर्दिष्ट करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया है।

(ग) राज्य सरकार से उत्तर आने की प्रतीक्षा है।

(घ) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

## वन्य जीव विकास पर व्यय धनराशि

**537. श्री के. सी. सिंह 'बाबा':** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षो के दौरान विभिन्न वन्यजीव परियोजनाओं/योजनाओं के विकास पर राज्यवार और वर्षवार कितनी धनराशि व्यय की गयी है।

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री, (श्री जयराम रमेश):** विभिन्न केन्द्रीय प्रयोजित योजनाओं अर्थात, 'वन्यजीव पर्यावासों का एकीकृत विकास' 'हाथी परियोजना' और 'बाघ परियोजना', के अंतर्गत केन्द्र सरकार वन्यजीव के संरक्षण एवं प्रबंधन और इनके पर्यावासों हेतु राज्य/संघ शासित प्रदेश की सरकारों को वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान करती है। गत तीन वर्षो के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत राज्य/संधा शासित प्रदेश की सरकारों को जारी निधियों के ब्यौरे संलग्न विवरण I, II और III दिए गए हैं।

***विवरण-I***

*गत तीन वर्षो के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित योजना "वन्यजीव पर्यावसों का एकीकृत विकास" के अंतर्गत राज्य/संघ शासित प्रदेश की सरकारों को जारी की गई निधि के ब्यौरे*

लाख रुपए में

| क्र.सं. | राज्य/संघ शासित प्रदेशों के नाम | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 57.75 | 82.86 | 73.48 |
| 2. | आंध्र प्रदेश | 143.238 | 168.06 | 92.378 |
| 3. | अरुणाचल प्रदेश | 78.602 | 125.05 | 193.31 |
| 4. | असम | 161.79 | 81.78 | 161.095 |
| 5. | बिहार | 10.50 | 4.00 | 37.558 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 377.863 | 379.20 | 323.235 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 14.50 | 11.78 | 15.62 |
| 9. | गोवा | 5.00 | 31.59 | 41.94 |
| 10. | गुजरात | 328.675 | 332.08 | 318.52 |
| 11. | हरियाणा | 60.45 | 70.03 | 86.02 |
| 12. | हिमाचल प्रदेश | 261.56 | 233.32 | 241.983 |
| 13. | जम्मू और कश्मीर | 173.68 | 221.54 | 470.87 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 14. | झारखंड | 98.54 | 98.13 | 99.753 |
| 15. | कर्नाटक | 490.582 | 630.64 | 625.1501 |
| 16. | केरल | 362.115 | 493.57 | 864.96 |
| 17. | मध्य प्रदेश | 759.46 | 800.92 | 613.34 |
| 18. | महाराष्ट्र | 223.855 | 331.33 | 390.22 |
| 19. | मणिपुर | 96.986 | 105.89 | 100.095 |
| 20. | मेघालय | 38.20 | 64.88 | 58.007 |
| 21. | मिजोरम | 136.066 | 169.46 | 289.09 |
| 22. | नागालैण्ड | 16.38 | 19.11 | 28.415 |
| 23. | उड़ीसा | 340.855 | 357.08 | 576.88 |
| 24. | पंजाब | 3.00 | 0.00 | 40.29 |
| 25. | राजस्थान | 207.665 | 347.24 | 414.58 |
| 26. | सिक्किम | 140.376 | 159.22 | 187.73 |
| 27. | तमिलनाडु | 205.24 | 274.64 | 727.91 |
| 28. | त्रिपुरा | 31.60. | 36.00 | 00 |
| 29. | उत्तर प्रदेश | 290.38 | 332.36 | 307.173 |
| 30. | उत्तराखंड | 100.12 | 76.67 | 216.09 |
| 31. | पश्चिम बंगाल | 357.225 | 356.22 | 345.78 |
| 32. | दिल्ली | – | 0.00 | 00 |
| 33. | दमन और दीव | | 4.721 | 6.12 |
| | कुल | 5572.252 | 6399.36 | 7947.5921 |

***विवरण-II***

*गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित योजना "हाथी परियोजना" के अन्तर्गत राज्य/संघ शासित प्रदेश की सरकारों को जारी की गई निधि के ब्यौरे*

लाख रुपए में

| क्र.सं. | राज्य/संघ शासित प्रदेशों के नाम | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 64.774 | 60.00 | 45.00 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 61.00 | 54.50 | 65.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 3. | असम | 75.00 | 144.00 | 175.19 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 80.00 | 83.77 | 60.43 |
| 5. | हरियाणा | 50.00 | – | – |
| 6. | झारखंड | 74.446 | 132.17 | 80.00 |
| 7. | कर्नाटक | 167.82 | 212.65 | 249.00 |
| 8. | केरल | 169.40 | 147.70 | 356.80 |
| 9. | महाराष्ट्र | 25.00 | 56.86 | 77.76 |
| 10. | मेघालय | 61.55 | 68.39 | 50.00 |
| 11. | मिजोरम | – | 1.33 | – |
| 12. | नागालैण्ड | 52.45 | 26.60 | 17.45 |
| 13. | उड़ीसा | 153.94 | 148.50 | 180.60 |
| 14. | तमिलनाडु | 153.41 | 124.978 | 269.163 |
| 15. | त्रिपुरा | – | 12.00 | 28.24 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 6.20 | 55.33 | 58.24 |
| 17. | उत्तराखंड | 153.12 | 126.46 | 209.45 |
| 18. | पश्चिम बंगाल | 160.89 | 185.725 | 176.096 |
| | कुल | 1509.00 | 1640.963 | 2099.139 |

***विवरण-III***

*गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय प्रायोजित योजना "बाघ परियोजना" के अन्तर्गत राज्य/संघ शासित प्रदेश की सरकारों को जारी की गई निधि के ब्यौरे*

लाख रुपए में

| क्र.सं. | राज्य | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 35.0000 | 73.9175 | 56.9830 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 237.3730 | 110.2542 | 246.1710 |
| 3. | असम | 87.4310 | 95.6140 | 1092.3790 |
| 4. | बिहार | 37.1450 | 98.3205 | 49.6730 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 10.0000 | 35.2250 | 169.8700 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 6. | झारखंड | 155.9670 | 45.1600 | 115.3770 |
| 7. | कर्नाटक | 267.8170 | 1159.7149 | 689.8390 |
| 8. | केरल | 109.0000 | 153.2449 | 267.09000 |
| 9. | मध्य प्रदेश | 759.2360 | 2975.9411 | 6998.5420 |
| 10. | महाराष्ट्र | 229.5100 | 295.7191 | 411.1250 |
| 11. | मिजोरम | 115.1600 | 82.9000 | 241.4500 |
| 12. | उड़ीसा | 150.2500 | 43.2800 | 625.9900 |
| 13. | राजस्थान | 100.8760 | 410.6800 | 2708.9500 |
| 14. | तमिलनाडु | 85.1650 | 45.0000 | 690.8060 |
| 15. | उत्तरांचल | 160.2950 | 202.0050 | 462.8500 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 75.0000 | 134.8900 | 417.5130 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 177.3000 | 308.6741 | 228.3940 |
| | कुल | 2,792.5250 | 6,270.5403 | 15,473.002 |

**वन्य जीवों द्वारा हुए नुकसान हेतु बीमा**

**538. श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वन्य जीवों द्वारा किये गये नुकसान हेतु बीमा सुरक्षा उपलब्ध कराने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या इस योजना को पूरे देश में एक समान लागू किये जाने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) वन्य जीवों द्वारा की गई क्षति के लिए बीमा कवर प्रदान करने का मंत्रालय के विचाराधीन कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

*[अनुवाद]*

**खतरनाक प्रौद्योगिकियों का इस्तेमाल**

**539. श्री मिलिंद देवरा:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में तेल अन्वेषण विद्युत संयंत्र इत्यादि में कार्बन कैप्चर तथा स्टोरेज प्रौद्योगिकियों का इस्तेमाल किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस्तेमाल की जा रही प्रौद्योगिकियों को खतरनाक माना जाता है;

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

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

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) देश में तेल अन्वेषण, विद्युत संयंत्र इत्यादि में कार्बन कैप्चर तथा स्टोरेज (सीसीएम) प्रौद्योगिकियों का इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है। तथापि, ओएनजीसी ने हजीरा-अंकलेश्वर में वर्धित तेल रिकवरी के लिए कार्बन डाई-ऑक्साइड ($CO_2$) कैप्चर और प्रथक्करण परियोजना को अनुमोदित किया है।

(ख) और (ग) गहरे भूमिगत भू-वैज्ञानिक भण्डार से कार्बनडाइआक्साइड के रिसाव और इसकी सुरक्षा और स्थायित्व के संबंध में आशंकाएं हैं। वैज्ञानिकों द्वारा भण्डारण की जटिलताओं और रिसाव, स्थायित्व आदि संभावनाओं को समझने के लिए अनुरुपी अध्ययन आयोजित किए जा रहे हैं।

(घ) भारत कोयला आधारित उद्योगों से उत्सर्जित होने वाली कार्बन डाई-आक्साइड को कम करने के प्रति लक्षित शोध और विकास प्रौद्योगिकियों के लिए वैश्विक प्रयासों को सहायता प्रदान करता है। इस संबंध में, भारत सीसीएम प्रौद्योगिकियों में शोध और विकास को सहायता प्रदान करता है जो इस समय अभी तक सिद्ध नहीं हुई है। इसकी सुरक्षा लागत, कार्बन डाईआक्साइड के भण्डारण का स्थायित्व और रिसाव के प्रभावों के संबंध में हमारी कुछ आशंकाएं हैं। तथापि, भारत शोध और विकास क्रियाकलापों में भाग लेना जारी रखेगा और दूसरे देशों में, जहां इन प्रौद्योगिकियों पर अनुसंधान और विकास कार्य किया जा रहा है, उन स्थलों पर अपने वैज्ञानिक और इंजीनियरों को भेजकर सीसीएम प्रौद्योगिकियों पर कार्य करने का इच्छुक हैं। हम अनुसंधान एवं विकास की उन गतिविधियों का भी समर्थन करते हैं जिनमें $CO_2$ को सृजनात्मक उपयोग के रुप में तबदील करने का प्रयास किया जाता है।

## नकली दवा विनिर्माताओं को रोकने हेतु प्रणाली

**540. श्री के. एस. रावः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार नकली दवा विनिर्माताओं का पता लगाने तथा उन्हें रोकने के लिए प्रभावी प्रणाली स्थापित करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अधीन केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन राज्य औषध नियंत्रकों को नकली औषधों के निर्माताओं को उनके नामों और पते सहित पूर्ण ब्यौरे प्रदान करने के लिए निरन्तर लिख रहा है ताकि बाजार में नकली औषधों के चलन को रोकने के लिए कार्रवाई की जा सके। केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन द्वारा भी राजस्व आसूचना विभाग, सीमा शुल्क प्राधिकारियों और सभी पोत पत्तन अधिकारियों के साथ नकली औषधों के आयात के मामले को उठाया गया ताकि ऐसे आयातों पर नियंत्रण के लिए देश भर में एक जैसी कार्रवाई की जा सके। नकली औषधों के खतरे को रोकने के लिए किए गए अन्य उपायों में निम्नलिखित उपाय इस प्रकार हैं:

1. नकली औषधों के निर्माण के लिए जुर्माने और दण्ड को बढ़ाने के लिए औषध एवं प्रसाधन सामग्री अधिनियम का राजपत्रित अधिसूचना के तहत संशोधन किया गया है।
2. देश में नकली औषधों की समस्याओं की जांच-पड़ताल करने के लिए 39वीं औषध परामर्शदात्री समिति में एक समिति बनाई गई है।
3. देश में नकली औषधों के विस्तार का मूल्यांकन करने के लिए स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन के माध्यम से एक देशव्यापी सर्वेक्षण शुरु किया गया है।
4. विश्व बैंक के माध्यम से क्षमता निर्माण परियोजना के अन्तर्गत परीक्षण सुविधाओं का उन्नयन करने और नई औषध परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना करने के लिए सहायता प्रदान की गई है ताकि नमूनों की विशाल संख्या का परीक्षण करने के लिए इन प्रयोगशालाओं की संख्या बढ़ाई जा सके। इस परियोजना के अन्तर्गत 23 राज्यों और 6 केन्द्रीय औषध प्रयोगशालाओं को नवीनीकरणों, विस्तारों और उपकरणों के माध्यम से सुदृढ़ किया गया है।
5. अच्छी निर्माण पद्धतियों से संबंधित औषध एवं प्रसाधन सामग्री नियम, 1945 की अनुसूची एम को संशोधित किया गया ताकि इसे अंतर्राष्ट्रीय मानकों के बराबर बनाया जा सके। और यह उनके द्वारा निर्मित की गई औषधों की गुणवत्ता नियंत्रण के लिए इन अनुसूची की उपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए औषध के निर्माताओं के लिए अनिवार्य है।
6. नकली औषधों के संभावित चलन पर निगरानी करने के लिए ध्यान केन्द्रित करने हेतु राज्य सरकारों को विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं।

## सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के मुख्य कार्यकारी अधिकारियों के रिक्त पद

**541. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डीः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न मंत्रालयों के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में मुख्य कार्यकारी के पद बड़ी संख्या में लम्बे समय से खाली है;

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

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण)**: (क) सूचना केन्द्रीकृत आधार पर नहीं रखी जाती है।

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

## मातृ और शिशु मृत्यु दर

**542. श्री निशिकान्त दुबे**: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षो के दौरान मातृ और शिशु मृत्यु दर में बढ़ोत्तरी का रुझान आया है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) जी, नहीं। भारत के महापंजीयक के सरकारी अनुमानों के आधार पर मातृ मृत्यु दर ने भारत में 301 जीवित जन्म प्रति 100,000 (आरजीआई-एसआरएस, 2001-03) से 254 जीवित जन्म प्रति 100,000 (आरजीआई-एमआरएस, 2004-06) होकर पर्याप्त गिरावट दर्शाई है।

भारत के महापंजीयक के सरकारी अनुमानों के अनुसार शिशु मृत्यु दर, वर्ष 2005 में 58 जीवित जन्म प्रति 1000 (आरजीआई-एमआरएस बुलेटिन, अक्टूबर, 2006) से कम होकर वर्ष 2007 में 55 जीवित जन्म प्रति 1000 (आरजीआई-एसआरएस बुलेटिन, अक्टूबर, 2008) हो गई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन और इसके छत्र के अधीन भारत सरकार द्वारा वर्ष 2005 में आरम्भ किए गए प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम चरण-II का लक्ष्य कमजोर जनस्वास्थ्य सूचक और खराब बुनियादी ढांचा रखने वाले 18 राज्यों पर विशेष ध्यान देते हुए गरीब जनता विशेष रुप से गरीब महिलाओं और बच्चों की निष्पक्ष, वहनीय उत्तरदायी और प्रभावशाली प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या तक विकसित पहुंच सुनिश्चित करना है। इस मिशन के तहत, बाल एवं मातृ मृत्यु में कमी की दर को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित मुख्य कार्यनीतियां और कार्यकलाप क्रियान्वित किए जा रहे हैं:-नवजात शिशु और बाल रोग का एकीकृत प्रबंधन( नवजात शिशु और बाल परिचर्या-सुविधा केन्द्र और साथ ही घर आधाारित दोनों शिशु और छोटे बच्चे का पोषण; विटामिन ए और लौह फोलिक अम्ल के साथ माइक्रोन्यूट्रिएन्ट्स सम्पूरण; व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम, जननी सुरक्षा योजना, गरीबी रेखा के नीचे और अनुसूचित जाति/जनजाति की गर्भवती महिलाओं पर विशेष ध्यान देते हुए संस्थागत प्रसव को बढ़ावा देने के लिए नकद लाभ वाली योजना; सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों का प्रथम रेफरल एककों के रुप में और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों का सातों दिन 24 घंटे संचालन; कुशल जन्म परिचर्या में; जीवन रक्षक मनस्चिकित्सीय कुशलताओं में एमबीबीएस डॉक्टरों का प्रशिक्षण और सिजेरियन सेक्शन सहित आपाती प्रसूति परिचर्या जैसे विभिन्न कुशलता आधारित प्रशिक्षणों के माध्यम से कुशल जनशक्ति की उपलब्धता को बढ़ावा देना; गर्भ और स्तनपान के दौरान लौह और फोलिक अम्ल की गोलियों के सम्पूरण द्वारा एनीमिया की रोकथाम एवं उपचार; आंगनवाड़ी केन्द्रों पर ग्राम स्वास्थ्य एवं पोषण दिवस आयोजित करना; गर्भवती महिलाओं समेत समुदाय की स्वास्थ्य परिचर्या सेवाओं तक पहुंच सुनिश्चित करने के लिए एक मान्यता प्राप्त सामाजिक स्वास्थ्य कार्यकर्ता (आशा) की नियुक्ति करना।

## मंदी का प्रभाव

**543. श्री कोडिकुन्नील सुरेश**: क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशों में बड़ी संख्या में कार्यरत भारतीय वैश्विक मंदी से प्रभावित हो रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो कितने भारतीय मंदी से प्रभावित हुए है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/प्रस्तावित हैं?

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि)**: (क) से (ग) सऊदी अरब, ओमान, कुवैत, बहरीन और कतर के खाड़ी देशों में भारतीय मिशनों ने सूचित किया है कि वैश्विक आर्थिक धीमेपन और मंदी के कारण भारतीय कामगारों पर बड़े पैमाने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की कोई रिपोर्ट नहीं है, हालांकि कुछ नौकरियां छूट जाने की रिपोर्ट है। संयुक्त अरब अमीरात में भारतीय मिशन ने सूचित किया है कि भारतीय कामगारों की वापसी के सही आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। ऐसा अनुमान है कि आर्थिक धीमेपन और मंदी के कारण परियोजनाओं को पूरा करने में विलम्ब के परिणामस्वरुप 50,000 से लेकर 1,50,000 कामगारों के भारत लौटने

का अनुमान है। उन्होंने आगे सूचित किया है कि अधिकांश कामगार वेतन के बिना छुट्टी पर भारत इस आशा के साथ लौटे हैं कि वे संयुक्त अरब अमीरात में जैसे ही स्थिति में सुधार होता है काम पर वापस लौट सकेंगे। यहां यह उल्लेख करना तर्कसंगत होगा कि भारतीय उत्प्रवास का 90 प्रतिशत से अधिक खाड़ी देशों को होता है।

इसके अतिरिक्त, अफगानिस्तान, सीरिया, सूडान, ब्रुने, लीबिया, जोर्डन और लेबनान में भारतीय मिशनों से प्राप्त सूचना के अनुसार वहां वैश्विक मंदी द्वारा भारतीयों के प्रभावित होने की कोई सूचना नहीं है। यमन में भारतीय मिशन ने सूचित किया है कि वैश्विक मंदी के कारण भारतीय कामगारों पर प्रभाव नग्नय है। इंडोनेशिया में भारतीय मिशन ने बताया है कि वहां मंदी का कोई व्यापक प्रभाव नहीं पड़ा है। मलेशिया ने भारतीय मिशन ने सूचित किया है कि वर्तमान वैश्विक मंदी के सन्दर्भ में मलेशियाई अर्थव्यवस्था में धीमेपन के कारण थोड़ी सी संख्या में भारतीय कामगार भारत लौटे है।

जहां तक व्यावसायिकों का संबंध है, वे अधिकांशत: पश्चिमी देशों में उत्प्रवास करते हैं। जर्मनी, कनाडा, ब्रिटेन, न्यूजीलैंड और ऑस्ट्रेलिया से प्राप्त रिपोर्ट के अनुसार, मंदी और आर्थिक धीमेपन के कारण भारतीयों की ऐसी वापसी की कोई रिपोर्ट नहीं है।

संयुक्त राज्य अमेरिका से प्राप्त रिपोर्ट दर्शाती है कि संयुक्त राज्य अमेरिका में मंदी से लगभग सभी वर्ग से प्रभावित हुए हैं। तथापि, उन्होंने सूचित किया है कि संयुक्त राज्य में काम कर रहे भारतीय अधिकांशत: व्यावसायिक है और इसलिए संघटन में उनकी अनिवार्यता ने भारतीयों की नौकरियां छूटने की सीमा को मामूली कम किया है। मंदी के कारण प्रभावित भारतीयों की सही संख्या अनिश्चित है।

## कोसी नहर परियोजना

**544. श्रीमती मेनका गांधी:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2007-08 के दौरान कोसी नहर परियोजना की परिलक्षित सिंचाई क्षमता तथा प्रदत्त वास्तविक सिंचाई का ब्यौरा क्या है;

(ख) परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है तथा आज तक कुल कितना व्यय किया गया;

(ग) लागत तथा परियोजना पूरा होने में विलंब होने का ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(घ) कब तक परियोजना पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) केन्द्रीय जल आयोग में उपलब्ध सूचना के अनुसार, पश्चिमी कोसी नहर प्रणाली की चरम सिंचाई क्षमता 2.348 लाख हेक्टेयर है। पश्चिमी कोसी नहर परियोजना के द्वारा वर्ष 2007-08 तक सृजित क्षमता 1.679 लाख हेक्टेयर है जिसमें से वर्ष 2007-08 के दौरान 0.4 हजार हेक्टेयर क्षमता सृजित की गई थी।

(ख) पश्चिमी कोसी नहर परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत 1307.21 करोड़ रुपये (नवम्बर, 2007 के मूल्य स्तर पर) है जिसके लिए मार्च, 2008 तक 1010.706 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है।

(ग) 13.49 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से पश्चिमी कोसी नहर परियोजना योजना आयोग द्वारा 1961 में अनुमोदित की गई है। जल संसाधन मंत्रालय की तकनीकी सलाहकार समिति द्वारा मार्च 2009 में अनुमोदित नवीनतम लागत 1307.21 करोड़ रुपये (नवम्बर, 2007 के मूल्य स्तर पर) है। सिंचाई राज्य का विषय है और सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, वित्तपोषण और कार्यान्वयन संबंधित-राज्य सरकारों द्वारा उनकी अपनी प्राथमिकताओं के अनुसार उनके अपने संसाधनों से किया जाता है। राज्य सरकार द्वारा सूचित किए गए अनुसार, इस परियोजना के पूरा होने में विलम्ब के मुख्य कारणों में भूमि अधिग्रहण समस्याएं, कमला साइफन का पुनरुद्धार आदि है।

(घ) बिहार सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार पश्चिमी कोसी नहर परियोजना वर्ष 2009-10 के दौरान पूरी कर लिए जाने की संभावना है।

## आनुवांशिकी अभियांत्रिकी परीक्षण

**545. श्री रायापति सांबासिवा राव:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कितनी फसलों तथा उनकी किस्मों का आनुवंशिकी अभियांत्रिकी परीक्षण करने हेतु सरकार द्वारा पता लगाया गया है/अनुमोदन किया गया है;

(ख) आन्ध्र प्रदेश सहित राज्यवार उन एजेन्सियों/संगठनों का ब्यौरा क्या है जिन्हें परीक्षण करने की अनुमति दी गई है;

(ग) अब तक किए गए परीक्षणों के परिणाम क्या रहे;

(घ) क्या परीक्षणों के परिणाम जनसाधारण तथा इस क्षेत्र में कार्य कर रहे गैर-सरकारी संगठनों जैसे स्वतंत्र संगठनों की जांच के लिए उपलब्ध है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के 'खतरनाक सूक्ष्म जीवों/आनुवांशिक इंजीनियरड जीवों अथवा सेल्स 1989' विनिर्माण, उपयोग, आयात, निर्यात और भंडारण नियमों के अंतर्गत शीर्ष निकाय के रुप में अधिसूचित आनुवांशिक इंजीनियरड अनुमोदन समिति जैव सुरक्षा आंकड़े सृजित करने के लिए आनुवांशिक रुप से परिवर्तित फसलों नामत: कपास, चावल, भिंडी, बैंगन, आलू, मूंगफली, टमाटर, मक्का, बन्दगोभी, फूलगोभी, सरसों और चारा के फील्ड परीक्षण करने के लिए अनुमोदन प्रदान करती है।

(ख) फील्ड परीक्षणों को करने वाले सार्वजनिक और निजी संस्थानों में शामिल है; सेन्ट्रल इस्टीट्यूट फॉर कॉटन रिसर्च, नागपुर, सेन्ट्रल पोटेटो रिसर्च इन्स्टीटयूट, शिमला नेशनल रिसर्च सेंटर फॉर सोरगम, हैदराबाद, नेशनल रिसर्च सेन्टर फॉर प्लान्ट बायोटेक्नोलोजी, नई दिल्ली, तमिलनाडु एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी, कोयम्बटूर, यूनिवर्सिटी आफ एग्रीकल्चर, धारावाड़, इन्टरनेशनल क्राप रिसर्च इन्स्टीयूट फॉर सेमि एरिड ट्रोपिक्स, हैदराबाद, मैसर्स बेजो शीतल सीड्स प्राइवेट लिमिटेड जालना; मैसर्स पाइनियर ओवरसीज कोरपोरेशन हैदराबाद; मैसर्स डो राग्रो साइस, मुम्बई, मैसर्स मैनसान्टों इंडिया लिमिटेड नई दिल्ली, मैसर्स वायर वायो सांइसिंस प्राइवेट हैदराबाद मैसर्स जे. के. अग्री जेनिटिस लिमिटेड हैदराबाद, मैसर्स न्यूहेमस इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड, गुड़गांव; मैसर्स अवेस्थागेन लिमिटेड बंगलौर, मैसर्स महाराष्ट्र हाईब्रिड सीड्स कम्पनी लिमिटेड, मुम्बई तथा मैसर्स मेटाहिलिक्स लाइफ साइंसिस बंगलौर।

(ग) से (ङ) बीटी काटन और बीटी ब्रिंजल के लिए जैव सुरक्षा डाटा जिसमें पर्यावरण और स्वास्थ्य सुरक्षा डाटा जो जन क्षेत्र में उपलब्ध हैं उन्हें http://www.envfor.nic.in/dvisions/csurv/geac/geac home.html और http://www.igmoris.nic.in पर प्राप्त किया जा सकता है। अन्य फसलों के संबंध में प्रयोग/परीक्षण प्रगति पर है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

## अफगानिस्तान में भारतीय मिशन की सुरक्षा

546. **श्रीमती सुप्रिया सुले:**
**श्री जय प्रकाश अग्रवाल:**

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

(क) क्या सरकार का विचार गत वर्ष काबुल में भारतीय दूतावास के नजदीक आत्मघाती कार धमाके के पश्चात अफगानिस्तान में भारतीय मिशन तथा वहां कार्यरत भारतीय नागरिकों की सुरक्षा की समीक्षा करने का है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस मामले को अफगानिस्तान सरकार के साथ मिलकर उठाया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर अफगानिस्तान सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) क्या ढाका तथा कोलम्बों में भारतीय मिशनों की सुरक्षा चिन्ताओं को भी उन देशों के साथ मिलकर उठाया गया है; और

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

**विदेश मंत्री (श्री एस. एम. कृष्णा):** (क) काबुल में हमारे राजदूतावास पर 7 जुलाई, 2008 को हुई बमबारी के बाद से अफगानिस्तान स्थित भारतीय मिशनों एवं केन्द्रों की सुरक्षा की समीक्षा की गई है और उन्हें समुचित उपायों द्वारा मजबूत बनाया गया है।

(ख) से (घ) विदेश स्थिति भारतीय मिशनों की सुरक्षा की समीक्षा एक सतत प्रक्रिया है। काबुल स्थिति मिशन ने अफगानिस्तान में भारतीय राष्ट्रिकों के अनुपालन हेतु सुरक्षा माहौल और सावधानियों से संबंधित परामर्श नियमित रुप से जारी किया है और वह उनकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए स्थानीय प्राधिकारियों के साथ कार्य करता है। मेजबान सरकार, जो कि अपने दायित्वों के निर्वाह के प्रति काफी सहायक और सहयोगी और सजग रही है, के परामर्श से आवश्यक सुरक्षा समीक्षा और इसके संवर्धन संबंधी कार्य किए गए हैं।

(ङ) और (च) जैसा कि अफगानिस्तान के मामले में किया गया है, ढाका और कोलंबों स्थित हमारे मिशनों ने भी स्थानीय प्राधिकारियों के परामर्श से शहर की सुरक्षा स्थिति के लिए उपयुक्त सुरक्षा उपयों, मानदंडों और तौर-तरीकों को अपनाया है।

*[हिन्दी]*

## यूरेनियम का उत्पादन

547. **श्री गणेश सिंह:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विशेष रुप से उत्तर-पूर्व क्षेत्र में यूरेनियम खनिज का उत्पादन बढ़ाने का है; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी, हां।

(ख) वर्तमान में, यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (यूसीआईएल) जोकि परमाणु ऊर्जा विभाग के अधीन एक सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है, जादुगुडा, भाटिन, नरवापहाड़, तुरुमडीह और बगजाता में पांच भूमिगत खानों का, तथा बंदुहुरंग में एक विवृत्त खान का, तथा जादुगुडा और तुरुमडीह में दो संसाधन संयंत्रों का परिचालन कर रहा है। झारखण्ड में मोहुलडीह में एक खान, और आंध्र प्रदेश में कुडप्पा जिले में तुमल्लापल्ली में एक खान तथा एक मिल की स्थापना के लिए निर्माण कार्य चल रहे हैं। यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड का विचार, मेघालय में पश्चिमी खासी पहाड़ी जिले में किलेंग पेंगडेंगसोहियांग मावथाबाह में एक खान तथा एक मिल स्थापित करने का है। इसके अतिरिक्त, यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड का विचार, आंध्र प्रदेश में नालगोंडा जिले में लम्बापुर-पेड्डागट्टू में खाने तथा मिल, और कर्नाटक में गोगी में एक खान स्थापित करने का भी है, तथा इन परियोजनाओं को सभी सांविधिक अनुमतियां प्राप्त होने के बाद ही हाथ में लिया जाएगा।

*[अनुवाद]*

## रावी-व्यास जल समझौता

548. **श्री दुष्यंत सिंह:**
**श्री अवतार सिंह भडाना:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान तथा पंजाब के बीच रावी-व्यास जल के बंटवारे हेतु 1981 के समझौते की मुख्य विशेषताएं क्या हैं:

(ख) क्या राजस्थान सरकार को समझौते के अनुसार अपना वाजिब हिस्सा मिल रहा है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) सतलुज-यमुना संपर्क नहर संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार को प्रभावित राज्यों से कोई सुझाव प्राप्त हुआ है;

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

(छ) इस संबंध में केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) 17.17 मिलियन एकड़ फीट (एमएएफ) के अधिशेष रावी-व्यास जल की औसत आपूर्ति के पुन: आबंटन से संबंधित 31.12.1981 को पंजाब, हरियाणा एवं राजस्थान के मुख्यमंत्रियों द्वारा हस्ताक्षरित समझौते की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं:-

(i) समझौते में राज्यों को निम्नलिखित हिस्सा प्रदान किया गया है:

| | |
|---|---|
| पंजाब | 4.22 एमएएफ |
| हरियाणा | 3.50 एम ए एफ |
| राजस्थान | 8.60 एमएएफ |
| दिल्ली जल आपूर्ति के लिए निर्धारित मात्रा | 0.20 एम ए एफ |
| जम्मू एवं कश्मीर | 0.65 एम ए एफ |

किसी वर्ष में 17.17 एम ए एफ के आंकड़ों में किसी प्रकार की विविधता की स्थिति में उपर्युक्त संशोधित आबंटनों के यथानुपात में हिस्से बदल जाएंगे बशर्ते कि जम्मू एवं कश्मीर के आबंटन में किसी प्रकार का बदलाव नहीं किया जाएगा जोकि 1955 के समझौते के अनुसार 0.65 एमएएफ नियत रहेगा। दिल्ली जल आपूर्ति के लिए 0.20 एमएफ की मात्रा पहले से ही आबंटित है।

(ii) "जब तक राजस्थान अपने पूरे हिस्से का उपयोग करने की स्थिति में न आ जाए, पंजाब को राजस्थान की आवश्यकताओं से अधिशेष जल का उपयोग करने की छूट रहेगी। चूंकि राजस्थान शीघ्र ही अपने हिस्से के जल का उपयोग करने में समर्थ हो जाएगा, राजस्थान के अपने पूरे हिस्से के उपयोग की स्थिति में आने तक पंजाब को अपनी भूमि की सिंचाई के लिए त्वरित गति से पर्याप्त वैकल्पिक व्यवस्था करनी होगी। इसके परिणामस्वरुप, यह आशा की जाती है कि राजस्थान की आवश्यकताओं के 8.0 एमएएफ से अधिक नहीं बढ़ने के परिवर्ती काल के दौरान, एक औसत वर्ष में 17.17 एमएएफ की उपलब्धता की स्थिति में पंजाब को 4.82 एमएएफ जल उपलब्ध होना चाहिए।"

(iii) भाखड़ा व्यास प्रबंधन बोर्ड (बीबीएमबी) को मापन कार्य करने के लिए सभी आवश्यक उपाय करने और सभी संबंधित राज्यों को उनकी अर्हताओं के अनुसार आपूर्तियों की सुपुर्दगी सुनिश्चित

करने की अनुमति दी जाएगी। नियंत्रण बिन्दुओं के चयन में, जिन पर बी बी एम बी उपर्युक्त वर्णानुसार उपयुक्त उपाय करेगी, सभी बिन्दु जहां पर भाखड़ा और/अथवा रावी-व्यास निस्सरण एक से अधिक राज्य द्वारा उपयोग किए जा रहे हैं और हिस्से योग्य आपूर्तियों की गणना करने के लिए संबंधित नदियों एवं नहरों का सभी विनियमन शामिल हैं, परन्तु इन्हीं तक सीमित नहीं है।

(iv) राजस्थान द्वारा सतलुज-यमुना संपर्क के द्वारा 0.57 एमएएफ जल प्राप्त करने के दावे पर सचिव, सिंचाई मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा पंजाब, हरियाणा एवं राजस्थान से परामर्श में निर्णय लिया जाएगा। यदि कोई सर्वमान्य समाधान नहीं निकलता है तो सचिव, सिंचाई मंत्रालय का निर्णय सभी पक्षों को बाध्यकारी होगा।

(v) उपर्युक्त पैरा (i) से (iv) में हुए समझौते का कार्यान्वयन हरियाणा, राजस्थान और पंजाब सरकार द्वारा पूर्ण रुप से किया जाएगा। यदि कोई हस्ताक्षरकर्ता राज्य यह महसूस करता है कि समझौते के किसी प्रावधान की अनुपालना नहीं की जा रही है, मामले को केन्द्र सरकार को प्रस्तुत किया जाएगा, जिसका निर्णय सभी राज्यों को मान्य होगा।

(ख) बीबीएमबी ने 03.12.1982 को आयोजित अपनी 105वीं बैठक में राजस्थान के हिस्से के 8 एमएएफ को ध्यान में रखते हुए रावी-ब्यास जल के वितरण की तदर्थ अंतरिम व्यवस्था पर निर्णय लिया, जिसका अनुपालन किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, राजस्थान सरकार ने सूचित किया है कि भारत सरकार के निर्णयानुसार (समझौते की मुख्य विशेषताओं में उपर्युक्त वर्णित पैरा (iv) के अनुसरण में) नोहार सिद्धमुख परियोजना के लिए 0.17 एमएएफ जल 10.47 एमएएफ में से हरियाणा द्वारा आपत्तियों के कारण बीबीएमबी द्वारा नहीं छोड़ा जा रहा है।

(ग) बीबीएमबी की विभिन्न बैठकों में 1981 के समझौते के हस्ताक्षरकर्ता राज्यों के मध्य समझौते की धारा (ii) की व्याख्या के संबंध में विचारों की भिन्नता लगातार बनी हुई है। दिनांक 25.07.2002 को तत्कालीन माननीय जल संसाधन मंत्री द्वारा समन्वित अन्तर्राज्यीय बैठक में पंजाब के माननीय मुख्यमंत्री ने राजस्थान के हिस्से के शेष 0.6 एमएएफ जल को वापस प्रदान करने में पंजाब की असमर्थता व्यक्त की। बाद में, 12.07.2004 को पंजाब राज्य ने पंजाब समझौता समाप्ति अधिनियम, 2004 पारित करके 1981 समझौते एवं रावी ब्यास जल से संबंधित अन्य सभी समझौते समाप्त कर दिए। अधिनियम की सांविधिक वैधता पर प्रश्न उठाते हुए 22.07.2004 को माननीय सर्वोच्च न्यायालय में दायर राष्ट्रपतीय संदर्भ पर माननीय सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट से मामले के समाधान में आगे की कार्रवाई करने में सुविधा रहेगी।

(घ) से (छ) सतलज यमुना संपर्क (एसवाईएल) नहर, जोकि पंजाब में लगभग 121 किमी. एवं हरियाणा में 90 कि.मी. बहती है, में रावी-ब्यास अधिशेष जल के हरियाणा के औसत वार्षिक हिस्से के 3.5 एमएएफ से 3.45 एमएएफ ले जाने का विचार है। नहर का हरियाणा का हिस्सा पूरा हो चुका है। जुलाई 1990 में कुछ परियोजना अधिकारियों की हत्या के कारण कार्य रुकने तक पंजाब के हिस्से के कार्य का एक प्रमुख भाग भी पूरा हो चुका था। हरियाणा राज्य द्वारा 1996 में दायर किए गए वाद जिसमें कार्यों को तत्काल पुनः शुरु किए जाने तथा नहर को पूरा करने का अनुरोध किया गया था, माननीय उच्चतम न्यायालय ने पंजाब राज्य को एक वर्ष के भीतर नहर को मूर्त रुप देने का निर्देश दिया। यह भी निर्देश दिया कि पंजाब द्वारा यदि एक वर्ष के भीतर नहर पूरी नहीं होती है तो केन्द्र सरकार द्वारा यथासंभव यथाशीर्घ अपने स्वयं के अभिकरणों के द्वारा इसे पूरा कराया जाना चाहिए। इसके बाद 2003 में पंजाब राज्य द्वारा दायर एक वाद में हरियाणा राज्य ने भारत संघ से सतलज यमुना संपर्क (एसवाईएल) नहर को पूरा किए जाने का निदेश देने के लिए अनुरोध किया, शीर्ष न्यायालय ने दिनांक 04.06.04 के अपने निर्णय में भारत संघ को पंजाब के भूभाग में एसवाईएल नहर को पूरा करने के लिए अपनी कार्रवाई योजना का कार्यान्वयन करने का निदेश दिया। तथापि, 12.07.2004 को पंजाब राज्य ने पंजाब समझौता समापन अधिनियम, 2004 अधिनियमित किया जिसमें यह व्यवस्था है कि मौजूदा प्रणालियों के मौजूदा और वास्तविक उपयोग सुरक्षित और अप्रभावित रहेंगे। पंजाब सरकार ने यह सूचित किया कि 31.12.1981 के समझौते में आगे बढ़ाया गया कोई भी कदम इस अधिनियम के विधायी अनुदेशों के प्रतिकूल होगा। यह ध्यान में रखते हुए कि इसमें इस अधिनियम के संवैधानिक प्रावधानों की संभावना है जिसे न्यायालय में चुनौती दी जा रही हो जिसे दीर्घकालिक तथा परिहार्य मुकदमेबाजी शामिल हो, यह कि मतभेदों और शंकाओं की वजह से सार्वजनिक विवाद हो सकता है जिसकी वजह से अवांछित परिणाम हो सकते हैं और यह कानूनी मामला हो सकता है जो कि ऐसे स्वरुप और ऐसे सार्वजनिक महत्व वाला हो कि इस पर भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय की राय प्राप्त करनी अवश्यंभावी हो तो इस संबंध में इस अधिनियम की संवैधानिक वैधता के संबंध में 22.07.2004 को राष्ट्रपतीय संदर्भ माननीय उच्चतम न्यायालय में दिया गया। इस मामले में सतलज यमुना संपर्क नहर को पूरा किया जाना शीर्ष न्यायालय की रिपोर्ट पर निर्भर करता है।

## भारत आने वाले यात्रियों की जांच

549. **श्री आनन्दराव अडसुलः**
**श्री अधलराव पाटील शिवाजीः**

क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने विदेश मंत्रालय से इस आशय का अनुरोध किया है कि वह स्वाइन फ्लू प्रभावित देशों से इस बीमारी के प्रसार को रोकने के उद्देश्य से भारत आने वाले यात्रियों की जांच शुरु करने को कहे;

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

(ग) विदेश मंत्रालय द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं तथा इससे कितनी सफलता मिली है?

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरुर):** (क) जी हां,

(ख) और (ग) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अनुरोध पर विदेश मंत्रालय ने भारत की यात्रा करने वाले यात्रियों की प्रस्थान के समय जांच करने के मामले पर कार्रवाई करने के लिए प्रभावित देशों में स्थिति भारतीय मिशनों (स्वास्थ्य व परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा किए गए उल्लेख के अनुसार) को अनुदेश जारी किए हैं।

अब तक किसी देश ने निम्नलिखित कारणों से प्रस्थान के समय ऐसी जांच शुरु नहीं की है:

(i) विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यू एच ओ) ने प्रभावित देशों को प्रस्थान के समय ऐसी जांच करने के लिए नहीं कहा है और न ही स्वायन फ्लू के फैलने से संबंधित किसी यात्रा प्रतिबंध की सिफारिश की है।

(ii) विश्व स्वास्थ्य संगठन ने रिपोर्ट दी है कि 1 जुलाई 2009 की स्थिति के अनुसार 112 देशों से स्वायन फ्लू के 77201 मामलों की प्रयोगशालाओं में पुष्टि हो चुकी है। इस प्रकार संक्रमण विश्वव्यापी है।

## त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता हेतु प्रस्ताव

550. **श्री हरिभाऊ जावले:**
**श्री आनन्दराव अडसुल:**
**श्री अधलराव पाटील शिवाजी:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने महाराष्ट्र सहित विभिन्न राज्य सरकारों से अपने राज्यों में त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत बड़ी तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं हेतु केन्द्रीय सहायता संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त किया है;

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

(ग) इस पर केन्द्र सरकार ने क्या कार्रवाई की है तथा प्रत्येक परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) लंबित प्रस्ताव केन्द्र सरकार द्वारा कब तक मंजूर कर दिए जाएंगे?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) जी, हां।

(ख) 2009-10 के लिए जो ए आई बी पी से राशि जारी करने संबंधी प्रस्ताव किया गया है उनका परियोजनवार एवं राज्यवार ब्यौरा नीचे दिया गया है:

| क्र.सं. | राज्य का नाम | परियोजना का नाम | प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | महाराष्ट्र | गोसीखुर्द परियोजना | केन्द्रीय जल आयोग |
| 2. | महाराष्ट्र | नीचली पंजारा | डी पी ए पी क्षेत्र को सुनिश्चित करने के लिए योजना आयोग |
| 3. | उत्तर प्रदेश | बाणसागर | केन्द्रीय जल आयोग |
| 4. | उत्तर प्रदेश | कचनोदा बांध | केन्द्रीय जल आयोग |
| 5. | उत्तर प्रदेश | पूर्वी गंगा नहर | जल संसाधन मंत्रालय |
| 6 | उत्तर प्रदेश | मध्य गंगा नहर चरण-2 | जल संसाधन मंत्रालय |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 7. | उत्तर प्रदेश | सरयु नहर | केन्द्रीय जल आयोग |
| 8. | उत्तर प्रदेश | हरदोई शाखा नहर | केन्द्रीय जल आयोग |
| 9. | उत्तर प्रदेश | शारदा सहायक नहर | केन्द्रीय जल आयोग |
| 10. | उत्तर प्रदेश | गंडक नहर प्रणाली का पुनरुद्धार | केन्द्रीय जल आयोग |
| 11. | उत्तर प्रदेश | टिहरी बांध | केन्द्रीय जल आयोग |
| 12. | उत्तर प्रदेश | लेहचुरा बांध | केन्द्रीय जल आयोग |
| 13. | कर्नाटक | हट्टीकुन्नी परियोजना | केन्द्रीय जल आयोग |

(ग) और (घ) राज्य सरकारों से ए आई बी पी के अन्तर्गत राशि जारी करने संबंधी प्रस्तावों की प्राप्ति और उनका प्रक्रमण एक सतत प्रक्रिया है। प्रस्तावों की विभिन्न कार्यालयों जैसे केन्द्रीय जल आयोग के फील्ड कार्यालयों, सी डब्ल्यू सी मुख्यालय, योजना आयोग, जल संसाधन मंत्रालय और वित्त मंत्रालय में ए बाई बी पी के दिशानिर्देशों के अनुसार जांच की जाती है। वे प्रस्ताव जो ए आई बी पी के निदशोनिर्देशों के अनुसार पात्र पाए जाते हैं उन्हें निधि जारी करने के लिए जल संसाधन मंत्रालय द्वारा वित्त मंत्रालय के लिए सिफारिश की जाती है। प्रस्तावों की संवीक्षा की प्रक्रिया में यदि यह देखा जाता है कि किसी प्रस्ताव को राज्य सरकार द्वारा ए आई बी पी के दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं बनाया गया है तो प्रस्ताव को स्पष्टीकरण/सुधारों के लिए राज्य सरकार को वापस भेज दिया जाता है। ऐसी परियोजनाओं के लिए ए आई बी पी के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता जारी करना राज्य सरकार द्वारा केन्द्रीय अभिकरणों के प्रेक्षणों की अनुपालना करने में की गई शीघ्रता पर निर्भर करेगी। इसलिए, केन्द्र सरकार द्वारा ए आई बी पी के अंतर्गत निधि जारी करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती।

*[हिन्दी]*

**प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों का पता लगाना**

**551. श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रदूषण देश में गंभीर चिन्ता का विषय है;

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

(ग) मास्टर प्लान के अनुसार 'ज' तथा अन्य श्रेणियों के अंतर्गत पता लगाए गए प्रदूषण फैलाने वाली इकाइयों का राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(घ) गत तीन वर्षो के दौरान इन एककों से निकलने वाले प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) जी हां, प्रदूषण देश में गंभीर चिन्ता का विषय है। सरकार भली-भांति पर्यावरणीय चुनौतियों से अवगत है और वायु, जल, ध्वनि और परिसंकटमय अपशिष्ट प्रदूषण की समस्या का निराकरण करने के लिए विभिन्न विधायी और प्रशासनिक पहलें की गई हैं।

(ग) और (घ) दिल्ली में 'ज' श्रेणी के अंतर्गत श्रेणीबद्ध की गई वे इकाईयां हैं जिन्हें मास्टर प्लान 2001 के अनुसार दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एनसीटी) में संचालन के लिए अनुमानित नहीं किया गया है। दिल्ली प्रदूषण नियंत्रण समिति (डी पी सी सी) द्वारा प्रदान की गई सूचना के अनुसार, दिल्ली मास्टर प्लान, 2021 में 99 गतिविधियों को नकारात्मक सूची में श्रेणीबद्ध किया है। इन गतिविधियों को निर्माण कर रहे उद्योगों को दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्दर 7.02.2007 से तीन वर्षो की अवधि के भीतर अपना संचालन रोकना अपेक्षित है। किसी नई इकाई को अपना संचालन शुरु करना अनुमित नहीं है। डी पी सी सी ने मई, 2009 में समचार पत्रों में सार्वजनिक सूचना जारी करते हुए नकारात्मक सूची के अन्तर्गत सूचीबद्ध की गई गतिविधियों में लिप्त इकाइयों को उनका संचालन, 6.02.2010 से रोकने और इस संबंध में इकाइयों को कार्य योजना प्रस्तुत करने के लिए कहा है। नकारात्मक सूची के अंतर्गत सूचीबद्ध की गई नई इकाई (इकाइयों) को नो कन्सेंट टू इस्टैबलिश प्रदान किया जा रहा है। इन इकाइयों द्वारा किए गए प्रदूषण उपायों की नियमित मॉनीटरी के लिए विशेष निरीक्षण दल (एस आई टी) गठित किए गए हैं।

अन्य राज्यों में, अत्यधिक प्रदूषण उत्पन्न कर रहे उद्योगों की 17 श्रेणियों की पहचान की गई है। ऐसी 2977 इकइयां हैं, जिनमें

से 478 इकाइयां बंद की जा चुकी हैं, 380 इकाइयां चूककर्ता पाई गई हैं और 2119 इकाइयां मानकों का अनुपालन कर रही हैं। अत्यधिक प्रदूषण उत्पन्न कर रहे उद्योगों की इन 17 श्रेणियों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सी पी सी बी बी), अपनी पर्यावरण निगरानी स्कीम (ई एस एस) के अन्तर्गत इकाइयों द्वारा मानकों के अनुपालन की जांच करने के लिए नियमित निरीक्षण करता है और जहां भी आवश्यक हो, निदेश जारी किए जाते हैं। संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो (एस पी सी बी)/प्रदूषण नियंत्रण समितियों (पी सी सी) द्वारा चूककर्ता इकाइयों के विरुद्ध बंद करने आदि के लिए निदेश भी जारी किए गए हैं।

***विवरण***

| क्र.सं. | राज्य | अनुपालन कर रहे | चूककर्ता पाए गए | बंद किए जा चुके | कुल |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 303 | 12 | 50 | 365 |
| 2. | असम | 19 | 2 | 0 | 21 |
| 3. | बिहार | 31 | 3 | 28 | 62 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 72 | 5 | 1 | 78 |
| 5. | गोवा | 7 | 1 | 3 | 11 |
| 6. | गुजरात | 164 | 33 | 56 | 253 |
| 7. | हरियाणा | 95 | 28 | 28 | 151 |
| 8. | हिमाचल प्रदेश | 11 | 2 | 3 | 16 |
| 9. | जम्मू और कश्मीर | 8 | 0 | 3 | 11 |
| 10. | झारखंड | 25 | 1 | 6 | 32 |
| 11. | कर्नाटक | 103 | 18 | 9 | 130 |
| 12. | केरल | 25 | 9 | 15 | 49 |
| 13. | मध्य प्रदेश | 41 | 18 | 6 | 65 |
| 14. | महाराष्ट्र | 454 | 42 | 69 | 565 |
| 15. | मेघालय | 7 | 4 | 0 | 11 |
| 16. | मिजोरम | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 17. | उड़ीसा | 36 | 10 | 9 | 55 |
| 18. | पंजाब | 94 | 16 | 24 | 134 |
| 19. | राजस्थान | 79 | 3 | 77 | 159 |
| 20. | सिक्किम | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21. | तमिलनाडु | 153 | 37 | 30 | 220 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 22. | त्रिपुरा | 8 | 2 | 0 | 10 |
| 23. | उत्तरांचल | 22 | 17 | 1 | 40 |
| 24. | उत्तर प्रदेश | 233 | 67 | 56 | 356 |
| 25. | पश्चिम बंगाल | 122 | 48 | 0 | 170 |
| 26. | चंडीगढ़ | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 27. | दमन | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 28. | पाण्डिचेरी | 4 | 2 | 3 | 9 |
| 29. | अडमान और निकोबार द्वीप समूह | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30. | लक्ष्द्वीप | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | कुल | 2219 | 380 | 478 | 2977 |

*[अनुवाद]*

**टीका उत्पादक यूनिटों का पुनरुद्धार**

552. **श्री विलास मुत्तेमवार:**
**श्री पी. करुणाकरन:**
**श्री एस. एस. रामासुब्बू:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार क्षेत्र की तीन टीका उत्पादक यूनिटों के लाइसेंस निरस्त कर यह कार्य देश की निजी क्षेत्र की कंपनियों को दे दिया गया है;

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

(ग) किस प्रकार राष्ट्रीय टीकाकरण कार्यक्रम हेतु आवश्यक टीकों की आपूर्ति सरकार द्वारा की जाती है;

(घ) क्या सरकार का विचार इन यूनिटों के लाइसेंस नवीकृत करने का है;

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

(च) ये यूनिटें कब तक कार्य करने लगेंगी?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) औषध महानियंत्रक (भारत) ने सरकारी क्षेत्र के तीन वैक्सीन विनिर्माता संस्थानों नामत: केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान, कसौली, हिमाचल प्रदेश, भारतीय पाश्चर संस्थान, कुन्नूर, तमिलनाडु और बीसीज वैक्सीन प्रयोगशाला, चेन्नई, तमिलनाडु के विनिर्माण लाइसेंस जनवरी, 2008 में निलंबित कर दिए थे क्योंकि वे औषध एवं प्रसाधन सामग्री, नियमावली, 1945 की अनुसूची एम के अंतर्गत किए गए प्रावधान अनुसार उत्तम विनिर्माण पद्धति (जीएमपी) के अनुरुप नहीं पाएग गए थे। राष्ट्रीय रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम के लिए वैक्सीन का प्रापण सरकारी क्षेत्र के अन्य उपक्रमों एवं देश के प्राइवेट क्षेत्रों से खुली निविदाएं आमंत्रित करने के बाद प्रतिस्पर्धात्मक दरों के आधार पर किया जा रहा है।

(घ) से (च) सरकार ने इस यूनिटों का पुनरूद्धार करने का निर्णय लिया है। उत्तम विनिर्माण पद्धति संबंधी अपेक्षाओं का अनुपालन किए जाने के बाद इन यूनिटों का पुनरुद्धार किया जा सकता है एवं वैक्सीनों का उत्पादन पुन: शुरु किया जा सकता है। डीपीटी समूह की वैक्सीनें विनिर्मित करने के लिए उत्तम विनिर्माण पद्धति संबंधी मानदण्डों को पूरा करने हेतु केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान, कसौली में नए भवन का निर्माण कार्य प्रगति पर है। यह परियोजना जून, 2010 तक पूरा हो जाने की अपेक्षा है। बीसीजी, गुंडी और भारतीय पाश्चर संस्थान, कुन्नूर के पुनरुद्धार के लिए परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है।

## श्रीलंका में तमिल नागरिकों का पुनर्वास

553. **श्री पी. लिंगमः**
**श्री पी. करुणाकरनः**
**श्री गुरुदास दासगुप्तः**
**श्री टी.आर. बालूः**
**श्री ई. जी. सुगावनमः**

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

(क) क्या भारत सरकार द्वारा उनके देश में युद्ध विस्थापित तमिल नागरिकों के पुनर्वास हेतु श्रीलंका सरकार को कोई राहत/सहायता दी गई है/दी जा रही है;

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

(ग) यह राहत/सहायता किस प्रकार दी गई है/दी जा रही है; और

(घ) श्रीलंका में नस्ली समस्या का राजनीतिक समाधान ढूंढने के लिए भारत सरकार ने क्या कदम उठाए/उठाए जा रहे हैं?

**विदेश मंत्री ( श्री एस. एम. कृष्णा )**: (क) से (घ) भारत सरकार ने संघर्ष से प्रभावित तमिल नागरिकों के लिए श्रीलंका को काफी मानवीय सहायता प्रदान की है। इस सहायता में खाद्य सामग्रियां, दवाएं और अन्य जरुरी सामान तथा एक आपातकालिक क्षेत्र अस्पताल शामिल हैं जो इस वर्ष मार्च से काम कर रहे हैं। प्रधानमंत्री ने 9 जून, 2009 को श्रीलंका में आंतरिक रुप से विस्थापित व्यक्तियों को राहत पहुंचाने और पुनर्वास के लिए 500 करोड़ रुपए दिए जाने की घोषणा की है।

पहले ही भेजी जा चुकी सहायता में तमिलनाडु से भेजे गए 1.7 लाख परिवार राहत पैक शामिल हैं, जिनमें शुष्क राशन, निजी साफ-सफाई की मदें, कपड़े आदि थे और आंतरिक रुप से विस्थापित व्यक्तियों की जरुरतों को पूरा करने के लिए श्रीलंका सरकार को चिकित्सा आपूर्ति की दो खेपें शामिल हैं। एक भारतीय क्षेत्र अस्पताल उत्तरी श्रीलंका में मार्च 2009 से चल रहा है।

इसके अतिरिक्त श्रीलंका में तमिल नागरिकों को राहत पहुंचाने और उनके पुनर्वास के लिए सरकार द्वारा और सहायता की व्यवस्था की जा रही है। भारत उत्तरी श्रीलंका में राहत शिविरों में रह रहे लगभग 5000 परिवारों के लिए आश्रय स्थल बनाने के लिए श्रीलंका को 2600 टन गैल्वेनाइज्ड कोरुगेटेड स्टील शीट भेज रहा है। पुनर्वास प्रक्रिया और आंतरिक रुप से विस्थापित व्यक्तियों को उनके मूल घरों को वापस भेजने के कार्य में तेजी लाने के लिए सरकार द्वारा चार भारतीय माइन रोधी दल उत्तरी श्रीलंका में तैनात किए जाएंगे। परिवार रहत पैकों की एक और खेप शीघ्र ही तमिलनाडु से भेजी जाएगी।

सरकार की यह राय है कि श्रीलंका में सैनिक कार्रवाई समाप्त होने के बाद एक नई शुरुआत का अवसर मिलेगा और श्रीलंका में दीर्घकालिक राजनैतिक समाधान के प्रयास किए जा सकेंगे। इसके बाद एक संयुक्त श्रीलंका के ढांचे के भीतर शान्तिपूर्ण ढंग से बातचीत के जरिए राजनैतिक समाधान का मार्ग खुलेगा जो तमिलों सहित श्रीलंका में बसे सभी समुदायों को स्वीकार्य हों। राष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार श्री एम. के. नारायण और विदेश सचिव श्री शिवशंकर मेनन ने 20-21 मई, 2009 को कोलम्बो की यात्रा की और श्रीलंकाई सरकार से बातचीत की। राजनीतिक समाधान पर पहुंचने की आवश्यकता पर जोर दिया गया। 24 जून, 2009 को श्रीलंका के राष्ट्रपति के वरिष्ठ सलाहकार माननीय बासिल राजपक्षे की अगुवाई में एक उच्च स्तरीय श्रीलंकाई प्रतिनिधिमंडल ने द्विपक्षीय विचार-विमर्श को जारी रखने के लिए भारत का दौरा किया। सरकार इस संबंध में श्रीलंका सरकार के साथ लगातार सम्पर्क रखे हुए हैं।

*[हिन्दी]*

## प्रदूषण मुक्त नदियां

554. **श्री अधीर चौधरीः**
**श्री अशोक कुमार रावतः**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षो तथा चालू वर्ष के दौरान देश में गंगा, यमुना तथा अन्य नदियों की सफाई/संरक्षण पर वर्षवार तथा नदीवार कितनी राशि व्यय की गई;

(ख) इसके परिणामस्वरुप क्या उपलब्धि रही;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई अध्ययन कराया है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे;

(ङ) क्या सरकार ने इन नदियों को प्रदूषण-मुक्त करने के लिए कोई संशोधित नीति तैयार की है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(छ) कब तक उक्त नीति को कार्यान्वित कर दिए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना (एनआरसीपी) के अंतर्गत राज्यों को पिछले तीन वित्त वर्षो के दौरान और चालू वित्त वर्ष के दौरान जारी धनराशि का ब्यौरा सलंग्न विवरण में दिया गया है। अवरोधन एवं दिशा परिवर्तन कार्यो और अन्य नॉन-कोर जैसे शवदाहगृह, अल्प लागत शौचालय कार्य आदि के अतिरिक्त अब तक, 3926 मिलियन लीटर प्रतिदिन (एमएलडी) की मलजल शोधन क्षमता सृजित की जा चुकी है।

(ग) और (घ) नदी संरक्षण योजनाओं के प्रभाव का मूल्यांकन करने के लिए समय-समय पर स्वतंत्र अध्ययन किए गए हैं। स्वतंत्र विषेषज्ञों के एक ग्रुप (1995) बाथ एण्ड मैट्रोइकोनोमिया यूनिवर्सिटी युनाइटेड किंगडम और दी इंस्टीटयूट ऑफ इकोनॉमिक ग्रोथ, नई दिल्ली (1995-97); और अलटरनेट हाइड्रो एनर्जी सेन्टर, आई आई टी रुड़की (2002) द्वारा अध्ययन किए गए हैं। अध्ययनों में निरन्तर नदी गुणता निगरानी सम्पतियों का उचित प्रचालन और रख-रखाव, शोधन प्रौद्योगिकियों/डिजायनों आदि के उन्नयन आदि द्वारा स्कीमों के निष्पादन में सुधार करने की सिफारिश की गई है।

(ङ) से (छ) नदी संरक्षण रणनीति की समीक्षा करना एक सतत प्रक्रिया है। राष्ट्रय नदी संरक्षण योजना के निष्पादन में सुधार के लिए स्कीमों का समवर्ती मूल्यांकन करना आदि जैसे कई उपाय शुरु किए गए हैं। नदी बेसिन को नियोजन की एक इकाई मानकर एक समग्र दृष्टिकोण अपनाते हुए गंगा नदी का प्रभावी प्रदूषण उपशमन और संरक्षण सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय सरकार ने शक्तिसम्पन्न नियोजन, वित्तपोषक, मानीटरिंग और समन्वयक प्राधिकरण के रुप में दिनांक 20.2.2009 को राष्ट्रीय गंगा नदी बेसिन प्राधिकरण का भी गठन किया है। प्राधिकरण के लिए धनराशि मुहैया कराई जानी है। राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना के लिए 11वीं योजना में 2100 करोड़ रु. का प्रावधान है। जवाहरलाल नेहरु राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन, छोटे और मझौले शहरों के लिए शहरी अवसंरचना विकास स्कीम तथा राज्य स्कीमों जैसी अन्य केन्द्रीय स्कीमों के अंतर्गत मलजल शोधन संरचना जैसे क्रियाकलाप भी क्रियान्वित किए जा रहे हैं।

***विवरण***

*पिछले तीन वित्तीय वर्षो और चालू वित्त वर्ष के दौरान राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना के अन्तर्गत राज्यवार और वर्षवार जारी की गई धनराशि का विवरण*

(करोड़ रु.)

| क्र.सं. | राज्य | नदी | जारी धनराशि | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 (30.06.09 तक) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | गोदावरी और मूसी | 47.85 | 67.96 | 25.38 | 25.31 |
| 2. | बिहार | गंगा | 0.07 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 3. | दिल्ली | यमुना | 26.50 | 14.87 | 47.57 | 0.00 |
| 4. | गोवा | मनदेवी | 0.00 | 0.70 | 0.00 | 0.00 |
| 5. | गुजरात | साबरमती | 0.00 | 0.25 | 1.49 | 0.00 |
| 6. | हरियाणा | यमुना | 7.77 | 3.15 | 20.80 | 6.76 |
| 7. | झारखंड | दामोदर गंगा और सुबर्नरेखा | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 8. | कर्नाटक | भ्रदा, तुगभद्रा कावेरी, तुंगा पेन्नार | 0.00 | 2.75 | 2.25 | 0.00 |
| 9. | केरल | पांवा | 0.00 | 1.00 | 1.00 | 0.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10. | मध्य प्रदेश | बेतवा, ताप्ती, वेणगंगा, खान, नर्मदा शिप्रा, बिहार और चम्बल | 4.15 | 6.75 | 3.35 | 0.90 |
| 11. | महाराष्ट्र | कृष्णा, गोदावरी और तापि | 10.09 | 5.21 | 0.35 | 0.00 |
| 12. | नागालैण्ड | दिफू और धनश्री | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 13. | उड़ीसा | ब्राह्मणी और महानदी | 11.04 | 7.06 | 16.44 | 0.00 |
| 14. | पंजाब | सतलुज | 15.35 | 44.30 | 0.00 | 0.00 |
| 15. | राजस्थान | चम्बल | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| 16. | सिक्किम | रानीछू | 5.05 | 4.79 | 5.00 | 0.00 |
| 17. | तमिलनाडु | कावेरी, अडयार, कूम, वेनार, वागई और तम्बारानी | 82.72 | 18.40 | 9.52 | 0.00 |
| 18. | उत्तर प्रदेश | यमुना, गंगा और गोमती | 38.65 | 37.66 | 105.60 | 54.15 |
| 19. | उत्तरांचल | गंगा | 8.25 | 3.37 | 2.50 | 15.00 |
| 20. | पश्चिम बंगाल | गंगा, दामोदर और महानंदा | 18.00 | 23.70 | 29.60 | 0.00 |
| | कुल | | 275.49 | 241.92 | 270.85 | 102.12 |

*[अनुवाद]*

## विदेशी नकली दवाएं

555. **श्री सुशील कुमार सिंह**
**श्री अधलराव पाटील शिवाजी:**
**श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:**
**श्रीमती सुषमा स्वराज:**
**श्री विलास मुत्तेमवार:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय औषधि मानक नियंत्रण संगठन ने देश में कोई विदेशी नकली दवाई जब्त की है;

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

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

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे;

(ङ) इन घटनाओं के लिए जिम्मेदार अधिकारियों के खिलाफ क्या कार्रवाई शुरु की गई है/करने का प्रस्ताव है; और

(च) इन गतिविधियों को रोकने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए हैं/करने का प्रस्ताव है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) हाल ही में चीन से उत्पन्न हुए अपंजीकृत श्रोत से बल्क औषधों के आयात के तीन मामलों का केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन के अधिकारियों द्वारा चेन्नई समुद्र पोत पत्तन पर पता लगाया गया। चेन्नई पोत पत्तन से निम्नलिखित बल्क औषधें रिलीज नहीं की गईं:

1. रोक्सीथ्रोमाइसिन–500 किलोग्राम
2. प्रोजेस्टेरोन–400 किलोग्राम
3. सिमेटीडाइन–2000 किलोग्राम

(ग) और (घ) सीमा शुल्क प्राधिकारियों से सीमा शुल्क अधिनियम के अंतर्गत इन मामलों में सामग्री को पूर्णतया जब्त करने और अभियोग चलाने के लिए पहले की अनुरोध किया जा चुका है।

(ङ) केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण मानक संगठन के कर्मियों द्वारा अपंजीकृत स्रोत से बल्क औषधों के आयात की अनुमति नहीं दी गई है।

(च) नकली औषधों के खतरे को रोकने के लिए उपायों का ब्यौरा इस प्रकार है:

1. नकली औषधों के निर्माण के लिए जुर्माने और दण्ड को बढ़ाने के लिए औषध एवं प्रसाधन सामग्री अधिनयम का राजपत्रित अधिसूचना के तहत संशोधन किया गया है।

2. देश में नकली औषधों की समस्याओं की जांच-पड़ताल करने के लिए 39वीं औषध परामर्शदात्री समिति में एक समिति बनाई गई है।

3. देश में नकली औषधों के विस्तार का मूल्यांकन करने के लिए स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन के माध्यम से एक देशव्यापी सर्वेक्षण शुरु किया गया है।

4. विश्व बैंक के माध्यम से क्षमता निर्माण परियोजना के अंतर्गत परीक्षण सुविधाओं का उन्नयन करने और नई औषध परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना करने के लिए सहायता प्रदान की गई है ताकि नमूनों की विशाल संख्या का परीक्षण करने के लिए इन प्रयोगशालाओं की संख्या बढ़ाई जा सके। इस परियोजना के अंतर्गत 23 राज्यों और 6 केन्द्रीय औषध प्रयोगशालाओं को नवीनीकरणों, विस्तारों और उपकरणों के माध्यम से सुदृढ़ किया गया है।

5. अच्छी निर्माण पद्धतियों से संबंधित औषध एवं प्रसाधन सामग्री नियम, 1945 की अनुसूची एम को संशोधित किया गया ताकि इसे अंतर्राष्ट्रीय मानकों के बराबर बनाया जा सके और यह उनके द्वारा निर्मित की गई औषधों की गुणवत्ता नियंत्रण के लिए इस अनुसूची की अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए औषध के निर्माताओं के लिए अनिवार्य है।

6. नकली औषधों के संभावित चलन पर निगरानी हेतु ध्यान केन्द्रित करने के लिए राज्य सरकारों को विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं।

### बाघ प्रतिष्ठान का गठन

556. **श्रीमती बोचा झांसी लक्ष्मी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों से राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण से निधियों के सीधे प्रवाह हेतु बाघ प्रतिष्ठान करने का अनुरोध किया है;

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

(ग) वे कौन-कौन से राज्य हैं जिन्होंने बाघ प्रतिष्ठान का गठन किया है;

(घ) उन राज्यों के खिलाफ क्या कार्रवाई की गई है जिन्होंने अब तक बाघ प्रतिष्ठान गठित नहीं किया है; और

(ङ) शिकारियों से बाघों के संरक्षण तथा उनकी संख्या में वृद्धि के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (घ) वर्ष 2006 में यथा संशोधित वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम 1972 की धारा 38 के तहत राज्य सरकारों के लिए रिजर्व विशिष्ट बाघ संरक्षण फाउंडेशन की स्थापना करना आवश्यक है। बाघ संरक्षण फाउंडेशन का उद्देश्य बाघ और जैवविवधता संरक्षण को सरल बनाना और रिजर्वो के प्रबंधन को सहायता देना और विकास प्रक्रिया में लोगों को शामिल करके पारि-विकास के लिए पहल करना है। जिन राज्यों ने बाघ संरक्षण फाउंडेशन का गठन किया है उनका ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। जिन राज्यों ने उक्त फाउंडेशन का गठन नहीं किया है उनसे इसे शीघ्र गठित करने का अनुरोध किया गया है।

(ङ) बाघ संरक्षण के लिए भारत सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

***विवरण-I***

*राज्यों द्वारा गठित बाघ संरक्षण फाउंडेशन*

वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की धारा 38X के तहत यथा अपेक्षित राज्यों द्वारा बाघ संरक्षण फाउंडेशन का गठन।

| क्र.सं. | राज्य | बाघ रिजर्व |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | • नागार्जुन श्रीसेलम |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | • नामदाफा |
| | | • पाक्के |
| 3. | कर्नाटक | • बांदीपुर |
| | | • भद्रा |
| | | • डांडेली अंशी |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 4. | मध्य प्रदेश | • बांधवगढ़ |
| | | • कान्हा |
| | | • पन्ना |
| | | • पेंच |
| | | • संजय धुबी |
| | | • सतपुड़ा |
| 5. | मिजोरम | • दम्पा |
| 6. | तमिलनाडु | • कालाकड मुन्डनथुरई |
| | | • मुडुमलाई |
| | | • अन्नमलाई |

## *विवरण-II*

*भारत सरकार द्वारा बाघों और अन्य वन्य जीव-जन्तुओं की सुरक्षा/संरक्षण के लिए किए गए महत्वपूर्ण उपाय।*

**वैधानिक उपाय**

1. राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण और बाघ एवं अन्य संकटापन्न प्रजाति अपराध नियंत्रण ब्यूरों के गठन के लिए उपबंध उपलब्ध कराने के लिए वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम 1972 में संशोधन।

2. बाघ आरक्षित क्षेत्र अथवा इसके कोर क्षेत्र में अपराध के मामलों में दण्ड और अधिक कड़े कर दिए गए है।

**प्रशासनिक उपाय**

3. राज्यों से यथा-प्रस्तावित बाघ रिजर्वो को वित्तीय सहायता द्वारा वर्षा ऋतु में पेट्रोलिंग के लिए विशेष कार्यनीति सहित चोरी छिपे शिकार को रोकने की गतिविधियों को सुदृढ़ीकरण, सूचना/बेतार सुविधाओं का सुदृढ़ीकरण करने के अतिरिक्त, स्थानीय लोगों के कार्यबल सहित भूतपूर्व सैनिकों/होमगार्डों को शामिल करके अवैध शिकार रोधी दस्तों की तैनाती।

4. **राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण 4.9.2006 से गठित किया गया है** जिसके द्वारा बाघ रिजर्व प्रबंधन में मानकों की सुनिश्चितता, रिजर्व विशेष बाघ संरक्षण योजना को तैयार करना, संसद में वार्षिक/लेखा परीक्षा रिपोर्ट प्रस्तंत करना, मुख्य मंत्रियों की अध्यक्षता में राज्य स्तरीय संचालन समितियों का गठन करना और बाघ संरक्षण फाउंडेशन की स्थापना के द्वारा बाघ संरक्षण सुदृढ़ किया जा सकेगा।

5. वन्यजीवों के अवैध व्यापार पर प्रभावी नियंत्रण के लिए दिनांक 6.6.2007 से बहु आयामी बाघ और अन्य संकटापन्न प्रजाति अपराध नियंत्रण ब्यूरों (वन्यजीव अपराध नियंत्रण ब्यूरो) का गठन।

6. आठ नए बाघ आरक्षित क्षेत्रों की घोषणा और चार नए रिजर्वो अर्थात महाराष्ट्र में सहयाद्री, उत्तर प्रदेश में पीलीभीत, म. प्र. में रातापानी और उड़ीसा में सूनाबेड़ के सृजन के लिए सिद्धान्तिक मंजूरी।

7. बाघ संरक्षण के सुदृढ़ीकरण के लिए राज्यों को संशोधित बाघ परियोजना दिशानिर्देश जारी किए गए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ जारी गतिविधियों के अलावा कोर अथवा संवेदनशील बाघ पर्यावासों में निवास कर रहे लोगों के लिए ग्राम पुनर्वास/पैकेज बढ़ाने के लिए राज्यों को निधिकरण सहायता (1 लाख रु. प्रति परिवार से 10 लाख रु. प्रति परिवार) परंपरागत शिकार में लगे समुदायों के पुनर्वास, वनों के बाहर बाघ आरक्षित क्षेत्र में आजीविका हेतु मुख्य धारा में लाने और वन्यजीव सरोकार और पर्यावास विखण्डन को रोकने के लिए रेस्टोरेटिव रणनीति द्वारा फोस्टरिंग कारीडोर संरक्षण शामिल है।

8. बाघों (सह-परभक्षियों, शिकार होने वाले जानवरों और पर्यावास स्तरों का मूल्यांकन करने के लिए) आकलन के लिए एक वैज्ञानिक कार्य प्रणाली विकसित की गई है और उसे मुख्य धारा में लाया गया है। इस आकलन/मूल्यांकन के परिणाम, भविष्य की बाघ संरक्षण रणनीति के लिए बेंचमार्क है।

9. 15 बाघ राज्यों द्वारा (17 राज्यों में से) वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 जिसे 2006 में संशोधित किया गया था, की धारा 38V के अन्तर्गत कोर क्षेत्र अथवा क्रिटीकल टाइगर हैबिटेट के रुप में 29284, 762 वर्ग किलोमीटर का क्षेत्र अधिसूचित किया गया है (ये राज्य है: आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, कर्नाटक, केरल, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र, मिजोरम, राजस्थान, तमिलनाडु, उत्तराखंड, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल)। दो बाघ बहुता राज्यों

(बिहार और उत्तर प्रदेश) ने कोर अथवा क्रिटीकल टाइगर हैबिटेट्स के रुप में (2765.04 वर्ग किलोमीटर) सूचित करने का निर्णय लिया है। मध्य प्रदेश राज्य ने अपने नये गठित बाघ रिजर्व (संजय धुबी नेशनल पार्क और संजय धुगी वन्यजीव अभयारण्य) में कोर/क्रिटीकल टाइगर हैबिटेट अभिनिर्धारित/अधिसूचित नहीं किया है।

10. बाघ रिजर्व राज्यों के माध्यम से संरक्षण संबंधी इनपुट्स को बेहतर/समन्वित ढंग से कार्यान्वयन के लिए समझौता ज्ञापन तैयार किया गया है।

**वित्तीय उपाय**

11. वन्यजीवों को प्रभावी सुरक्षा मुहैया कराने हेतु राज्यों की क्षमता और अवसंरचना में बढ़ोत्तरी के लिए राज्यों को विभिन्न केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों अर्थात बाघ परियोजना तथा राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों का विकास के तहत वित्तीय और तकनीकी सहायता प्रदान की जाती है।

**अंतरराष्ट्रीय सहयोग**

12. चीन के साथ बाघ संरक्षण के संबंध में प्रोटोकॉल के अलावा भारत का नेपाल के साथ वन्यजीव और संरक्षण में सीमा पार अवैध व्यापार को नियंत्रित करने के लिए एक समझौता ज्ञापन विद्यमान है।

13. बाघ संरक्षण से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय मुद्दों का निराकरण करने के लिए बाघ रेंज देशों का एक ग्लोबल मंच सृजित किया गया है।

14. साइट्स (सी आई टी ई एस) के पक्षकारों के सम्मेलन की चौदहवी बैठक के दौरान जो हेग में 3 से 15 जून 2007 तक आयोजित हुई थी, भारत ने चीन, नेपाल और रुसी फेडरेशन के साथ एक संकल्प प्रस्तुत किया जिसमें वाणिज्यिक पैमाने पर आपरेशन्स ब्रीडिंग बाघों के साथ पक्षकारों के लिए दिशानिर्देश दिए गए हैं ताकि ऐसी बंधक संख्या को ऐसे स्तर तक सीमित रखा जा सके जो केवल वन्य बाघों के संरक्षण के लिए सहायक हो। इस संकल्प को किंचित संशोधनों के साथ स्वीकार कर लिया गया। इसके अलावा, भारत ने हस्तक्षेप करते हुए चीन से अपील की कि बाघ फार्मिंग चरणबद्ध रुप से समाप्त किया जाए और एशियाई बड़े बाघों के अंगों और व्युत्पन्नों के भंडार को समाप्त किया जाए। बाघों के शरीर के अंगों के व्यापार पर रोक जारी रखने के महत्व पर बल दिया गया।

**बाघ पुनः छोड़ा जाना**

15. सरिस्का और पन्ना बाघ रिजर्व, जहां पर बाघ स्थानीय रुप से विलुप्त हो चुके हैं, में सक्रिय प्रबंधन के भाग के रुप में बाघ/बाघिन पुनः छोड़ गए गए हैं।

**विशेष बाघ सुरक्षा बल (एस टी पी एफ) का सृजन**

16. वित्त मंत्री द्वारा अपने 29.2.2008 के बजट अभिभाषण में घोषित की गई नीतिगत पहलों में अन्य बातों के साथ-साथ बाघ सुरक्षा से संबंधित कार्य बिन्दु भी शामिल किए गए है। राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण (एन टी सी ए) को एक विशेष बाघ सुरक्षा बल के गठन, हथियारों से लैस करने और तैनाती के लिए 50.00 करोड़ रु. का एकमुश्त अनुदान मंजूर किया गया था। उक्त बल से संबंधित प्रस्ताव को सक्षम प्राधिकारी द्वारा 13 बाघ रिजर्वो के मामले में मंजूरी प्रदान कर दी गई है। वर्ष 2008-09 के दौरान एस टी पी एफ के सृजन के लिए कार्बेट, रणथम्भौर और दुधवा बाघ रिजर्व के लिए प्रत्येक को 93 लाख रु. जारी किए गए हैं। शेष 10 बाघ रिजर्वो में एस टी पी एफ के सृजन के लिए वष्र 2009-10 दौरान राज्यों को केन्द्रीय सहायता मुहैया कराई जाएगी।

**कोयला परियोजनाओं की व्यवहार्यता का आकलन**

**557. श्री बसुदेव आचार्य:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इंडिया लिमिटेड ने केन्द्रीय खान योजना तथा डिजाइन संस्थान को अपनी ग्यारहवीं योजना की सभी परियोजनाओं का आकलन करने को कहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय खान योजना तथा डिजाइन संस्थान ने इस संबंध में कोल इंडिया लिमिटेड को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ग) यदि हां, तो केन्द्रीय खान योजना तथा डिजाइन संस्थान की सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या पहल की गई/प्रस्तावित है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) जी, हां। कोल इंडिया लि. (सीआईएल) ने

11वीं योजना के दौरान 134 नयी परियोजनाएं शुरु करने की योजना बनायी है जिनमें से 78 परियोजनाओं की परियोजना रिपोर्ट उपलब्ध है तथा शेष परियोजना रिपोर्ट अभी तैयार की जानी है। सेन्ट्रल माइन प्लानिंग एंड डिजायन इंस्टीयूट (सीएमपीडीआईएल) द्वारा राष्ट्रीय कोयला वेतन समझौता (एनसीडब्ल्यूए)-VIII के प्रभाव के कारण 78 परियोजनाओं की आर्थिकियों की समीक्षा की गई है।

(ख) जी, हां। सीएमपीडीआईएल ने इस संबंध में कोल इंडिया लि. को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।

(ग) और (घ) कार्रवाई से यह पता चलता है कि 11वीं योजना की 50 अनुमोदित परियोजनाओं में से मानक मानदंडों के अनुसार 32 परियोजनाएं आर्थिक रुप से व्यवहार्य हैं, 9 परियोजनाएं, जो पहले व्यवहार्य थीं, अब व्यवहार्य नहीं होंगी और शेष 9 परियोजनाएं पहले से ही आर्थिक रुप से व्यवहार्य नहीं थी। शेष 28 परियोजनाओं जिनके विभिन्न स्तरों पर अनुमोदन की प्रतीक्षा है, में से 13 अभी भी व्यवहार्य होंगी और 8 परियोजनाएं एनसीडब्ल्यूए-VIII के प्रभाव के कारण आर्थिक रुप से व्यवहार्य नहीं होंगी। शेष 7 परियोजनाएं पहले ही आर्थक रुप से व्यवहार्य नहीं थी। आर्थिक रुप से व्यवहार्य न पायी गयी परियोजनाओं को उनकी मौजूदा स्थिति में कार्यान्वयन हेतु शुरु नहीं किए जाने की संभावना है।

*[हिन्दी]*

## उत्तर प्रदेश तथा बिहार में बाढ़

558. **श्री जगदम्बिका पाल:**
**श्री गोरख प्रसाद जायसवाल:**
**श्री कीर्ति आजाद:**
**श्री कमल किशोर 'कमांडो:**
**श्री ओम प्रकाश यादव:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश तथा बिहार के कुछ हिस्से प्रतिवर्ष बाढ़ से प्रभावित होते हैं जिससे जान-माल तथा फसल की हानि होती है;

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

(ग) इन हिस्सों में विशेषरुप से नेपाल से निकलने वाली नदियों की बाढ़ से उत्पन्न समस्या से निपटने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/प्रस्तावित हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) और (ख) जी हां। राष्ट्रीय बाढ़ आयोग-1980 की रिपोर्ट के अनुसार उत्तर प्रदेश के 7.336 मि. हे. क्षेत्र एवं बिहार के 4.26 मि. हे. क्षेत्र में बाढ़ आने की संभावना रहती है और भारी बाढ़ के दौरान ये क्षेत्र जलमग्न हो जाते हैं।

(ग) जल राज्य का विषय होने के कारण जल प्रबंधन योजनाओं की आयोजना, वित्तपोषण एवं कार्यान्वयन राज्य सरकारों द्वारा उनकी अपनी प्राथमिकताओं के आधार पर किया जाता है। केन्द्र सरकार की भूमिका तकनीकी उत्प्रेरक एवं प्रोत्साहक प्रकृति की होती है। तथापि, बाढ़ प्रवण राज्यों को केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए मंत्रिमंडल ने इसकी 02.11.2007 को आयोजित बैठक में 11वीं योजना के लिए 800 करोड़ रुपये की राशि वाली "बाढ़ प्रबंधन कार्यक्रम (एफ एम पी)" नामक एक राज्य क्षेत्र योजना को "सैद्धांतिक" स्वीकृति दी थी। उक्त योजना स्कीम के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश और बिहार से काफी संख्या में योजनाएं शामिल की गई हैं।

नेपाल से निकलने वाली नदियों से बार-बार आने वाली बाढ़ों का दीर्घावधि समाधान ज्ञात करने के लिए भारत सरकार नेपाल में महाकाली (सारदा), करनाली (घाघारा), कमला, बागमती एवं कोसी नामक नदियों पर जलाशय बनाने की योजनाओं के लिए नेपाल सरकार से लगातार विचार-विमर्श कर रही है।

*[अनुवाद]*

## त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत निधियों का आबंटन

559. **श्री एल. राजगोपाल:**
**श्री जी. एम. सिद्देश्वर:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षो के दौरान त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत योजना आयोग द्वारा कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(ख) क्या केन्द्रीय जल आयोग ने वर्ष 2008-09 के लिए आबंटन की तुलना में कम धनराशि जारी की है;

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

(घ) क्या आंध्र प्रदेश सहित कुछ राज्य सरकारों ने केन्द्रीय सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता को बढ़ाने का अनुरोध किया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार ने इस पर क्या कार्रवाई की है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (विन्सेंट एच. पाला):** (क) एआईबीपी के लिए 2007-08 और 2008-09 के लिए बजट आबंटन क्रमश: 3080 करोड़ रुपये और 6600 करोड़ रुपये था। 2009-10 के अंतरिम बजट में बजट आबंटन 7000 करोड; रुपये है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी, हां।

(ङ) एआईबीपी के मानदंडों में उदारता एक सतत प्रक्रिया है जिसे जल संसाधन मंत्रालय द्वारा समय-समय पर राज्य सरकार और अन्य दवाधारकों के साथ परामर्श से शुरु किया गया है। एआईबीपी के लिए मानदंडों में और अधिक उदारता के विषय पर विचार करने हेतु योजना आयोग में गठित कार्य दल की बैठक हो चुकी है और इसने अपनी सिफारिशें दे दी हैं।

## जी-20 शिखर सम्मेलन

**560. श्री मनीष तिवारी:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जी-20 समूह के देशों ने वाशिंगटन तथा लंदन शिखर सम्मेलनों में वैश्विक आर्थिक मंदी से निबटने पर कोई चर्चा की थी;

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

(ग) इसके परिणामस्वरुप सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं;

(घ) क्या आगामी सेंट पीटसबर्ग जी-20 शिखर सम्मेलन से सरकार को कोई वृहत आर्थिक आशाएं हैं; और

(ङ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**विदेश मंत्री (श्री एस. एम. कृष्णा):** (क) जी हां।

(ख) 15 नवंबर, 2008 को आयोजित वाशिंगटन शिखर सम्मेलन में मौजूदा विश्व के वित्तीय एवं आर्थिक संकट के मूल कारणों पर की गयी और की जाने वाली कार्यवाइयों और वित्तीय बाजारों के सुधार के लिए साझे सिद्धान्तों को रेखांकित किया गया है। शिखर सम्मेलन में निम्नलिखित पांच क्षेत्रों में किए जाने वाले अतिरिक्त कार्य को रेखांकित किया गया है:-

(i) पारदर्शिता एवं जवाबदेही को सबल बनाना।

(ii) ठोस विनियमों को बढ़ावा देना।

(iii) वित्तयी बाजारों में सत्यनिष्ठा को बढ़ावा देना।

(iv) अंतर्राष्ट्रीय सहयोग को पुन: सक्रिय करना।

(v) अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय संस्थाओं में सुधार लाना।

वाशिंगटन शिखर सम्मेलन में सुधार के सिद्धांतों को कार्यान्वित करने के लिए एक व्यापक कार्य योजना निर्धारित की गयी है। नेताओं ने एक मुक्त वैश्विक अर्थव्यवस्था के प्रति प्रतिबद्धता भी व्यक्त की है।

2 अप्रैल, 2009 को हुई लंदन शिखर सम्मेलन में वैश्विक मंदी को रोकने और उस पर काबू पाने के लिए ठोस उपायों का प्रस्ताव किया गया है। इनमें, अन्य बातों के साथ-साथ, शामिल है-वैश्विक प्रगति को पुन: बहाल करने के लिए चक्रीय-रोधी नीतियों का समन्वयन करना (समायोजित मौट्रिक नीतियों द्वारा समर्थित 5 ट्रिलियन अमरीकी डालर राजकोषीय विस्तार के प्रति प्रतिबद्धता) 1. वैश्विक अर्थव्यवस्था में त्वरित सुधार के लिए अतिरिक्त 1.1 ट्रिलियन अमरीकी डालर द्वारा अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय संस्थाओं (आईएमएफ, विश्व बैंक और अन्य बहुपक्षीय विकास निकायों) के संसाधनों को संवर्धित करना; भुगतान संतुलन की आवश्यकता को पूरा करना और संकटग्रस्त देशों के लिए सामाजिक सहायता प्रदान करना; वित्तीय पर्यवेक्षण एवं विनियमन को सुदृढ़ करना (अंतर्राष्ट्रीय रुप से सहमत वित्तीय विनियम एव पर्यवेक्षण मानदंडों की रुपरेखा के जरिए); और नए वित्तीय स्थिरता बोर्ड (एफएसबी) गठित करना। इस शिखर सम्मेलन में वैश्विक वित्तीय स्थिरता को खतरा पहुंचाने वाले जोखिम स्थलों की पहचान करने के साथ-साथ सभी सुव्यवस्थित महत्वपूर्ण वित्तीय संस्थाओं, दस्तावेजों और बाजारों के लिए एक कारगर पूर्व-चेतावनी प्रणाली विकसित करने पर भी सहमति हुई। सदस्य देशों ने संरक्षणवादी उपायों के विरुद्ध प्रतिबद्धता की भी पुष्टि की।

(ग) भारत के वृहत-आर्थिक नीति संबंधी प्रतिक्रिया जी-20 नेताओं की बैठक में व्यक्त की गयी प्रतिबद्धताओं के व्यापक सिद्धांतों के अनुरुप रही है। भारत सरकार और भारतीय रिजर्व बैंक दोनों ने समुचित उपाय किए हैं। सरकार ने राजकोषीय प्रोत्साहन पैकेज जो कि ग्रामीण गरीबों के लिए पहले से उद्घोषित विस्तारित सुरक्षा-नेट कार्यक्रम के शीर्ष पर है, कृषि ऋण उन्मुक्ति पैकेज

और छठे वेतन आयोग की, रिपोर्ट के पश्चात भुगतान की शुरुआत की है। भारतीय रिजर्व बैंक की नीति की प्रतिक्रिया सुविधाजनक घरेलू एवं विदेशी मुद्रा तरलता को कायम रखते हुए वैश्विक वित्तीय संकट के संक्रमण को सीमित रखना रहा है। भारत अब नयी विस्तारित वित्तीय स्थिरता बोर्ड का एक सदस्य है और विनियामक एवं पर्यवेक्षी ढांचे में सुधार करने के लिए उसके निर्णयों के शामिल रहा है।

(घ) और (ङ) कई जी-20 देशों और अन्य देशों में संवृद्धि यद्यपि नकारात्मक रही है (भारत एक उल्लेखनीय अपवाद रहा है), विश्व अर्थव्यवस्था में सुधार के कुछ चिहन बरकरार है। सितंबर, 2009 में पीट्सबर्ग, अमरीकी में होने वाली जी-20 शिखर बैठक में राजकोषीय विस्तार से समुचित निकासी कार्यनीति; सतत वापसी के जुड़े वैश्विक असंतुलन; और विकासशील देशों की और पूंजीगत प्रवाह को पुन: शुरु करने के मसले पर ध्यान दिया जा सकता है।

## विशेष आर्थिक जोन को पर्यावरणीय मंजूरी

**561. श्री हरिन पाठक:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने औद्योगिक तथा अन्य परियोजनाओं को पर्यावरणीय मंजूरी देने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की है;

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

(ग) क्या गुजरात सहित विभिन्न राज्यों से कई विशेष आर्थिक जोन में डेवलपरों के आवेदन मंजूरी हेतु लंबित है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी विशेष आर्थिक जोनवार तथा राज्यवार ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) कब तक गुजरात सहित सभी राज्यों के विशेष आर्थिक जोन की परियोजनाएं मंजूर कर दी जाएंगी?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) सितम्बर, 2006 की पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अधिसूचना में सभी आवश्यक दस्तावेजों सहित आवेदन प्राप्त होने पर आवेदक को विचारार्थ विषयों के बारे में सूचित करने के लिए 60 दिन की समय-सीमा निर्धारित की गई है। इसके अतिरिक्त, सभी आवश्यक दस्तावेजों सहित पूर्ण आवेदन पत्र प्राप्त होने के पश्चात मूल्यांकन और निर्णय की सूचना देने के लिए 105 दिन की समय सीमा उपलब्ध कराई गई है।

(ग) से (ङ) गुजरात सहित विभिन्न राज्यों की विशेष आर्थिक जोन से संबंधित परियोजनाओं का विवरण संलग्न है।

*विवरण*

| क्र.सं. | परियोजना का विवरण | राज्य | स्थिति |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | मैसर्स दाहेज सेज लिमिटेड (जीआईडी सी और ओएनजीसी का एसपीवी) द्वारा गांव दाहेज, तालुका बागरा जिला भरुच गुजरात में दाहेज विशेष आर्थिक जोन का विकास। | गुजरात | परियोजना प्रस्तावक से अतिरिक्त सूचना मांगी जा रही है। |
| 2. | मैसर्स सीपीएल इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड द्वारा गांव हरिपुरा तालुका धंदुका, जिला अहमदाबाद गुजरात द्वारा "फाएज पार्क" नामक फार्मास्युटिकल विशेष आर्थिक जोन की स्थापना। | गुजरात | विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति के समक्ष रखने के लिए मांगी गई सूचना हाल ही में प्राप्त हुई है। |
| 3. | मैसर्स एल एंड टी टेक्नीकल पार्क लिमिटेड द्वारा कुसुमगिरि, कक्कानाड, कोच्चि, केरल में "सिग्नेचर टावर" आई टी पार्क (सेज) का निर्माण | केरल | परियोजना प्रस्तावक से अतिरिक्त सूचना मांगी जा रही है। |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 4. | मैसर्स एमएएस फैब्रिक पार्क (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड द्वारा चितावरम, जिला नेल्लोर, आंध्र प्रदेश में शाधित बहिस्राव से प्रस्तावित टेक्सटाइल और अपैरल (सैज) के समुद्री निस्तारण के लिए सीआरजेड और पर्यावरणीय मंजूरी। | आंध्र प्रदेश | विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति द्वारा मूल्यांकन के पश्चात निर्णय के लिए कार्रवाई की जा रही है |

*[हिन्दी]*

## परमाणु ऊर्जा से विद्युत उत्पादन

562. **श्री जय प्रकाश अग्रवाल:**
**श्री एन. चेलुवरया स्वामी:**

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

(क) देश में परमाणु विद्युत का कुल उत्पादन कितना है;

(ख) क्या विकसित देशों में उत्पादित परमाणु विद्युत की तुलना में देश में परमाणु विद्युत के उत्पादन का प्रतिशत काफी कम है;

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

(घ) सरकार द्वारा परमाणु ऊजा से बिजली का उत्पादन बढ़ाने हेतु क्या प्रयास किए गए हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी-विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) से (ग) वर्ष 2008-09 में परमाणु विद्युत का उत्पादन 14927 मिलियन यूनिट था, जोकि देश में कुल विद्युत उत्पादन का लगभग दो प्रतिशत है। कुछ विकसित देशों का परमाणु विद्युत का अंश अपेक्षाकृत अधिक है यथा 20 प्रतियात (संयुक्त राज्य अमरीका) से लेकर 76 प्रतिशत (फ्रांस) तक है। भारत में परमाणु विद्युत का अंश अपेक्षाकृत कम होने की वजह, 4120 मेगावाट-ई का निम्न उत्पादन क्षमता आधार होना है।

(घ) परमाणु विद्युत की मौजूदा 4120 मेगावाट-ई की स्थापित क्षमता के, निर्माणधीन परियोजनाओं के क्रमिक रुप से पूरा होने के साथ वर्ष 2011 तक बढ़कर 7280 मेगावाट-ई तक पहुंच जाने की आशा है। स्वदेशी रिएक्टरों तथा अंतर्राष्ट्रीय सहयोग दोनों पर आधारित अन्य परियोजनाओं की सहायता से परमाणु विद्युत क्षमता को बढ़ाने की योजना है।

*[अनुवाद]*

## बैकलॉग रिक्तियों को भरा जाना

563. **श्री पूर्णमासी राम:**
**श्री टी. आर. बालू:**
**श्री अशोक कुमार रावत:**

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

(क) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों, सरकारी विभागों और बैंकिंग संस्थाओं में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़ा वर्गो हेतु बैकलॉग रिक्तियों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार ने एक विशेष भर्ती अभियान चलाकर बैकलॉग रिक्तियों को भरने का निर्णय लिया है;

(ग) यदि हां, तो इस अभियान को कब तक चलाए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) से (घ) अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गो की बैकलॉग रिक्तियों को भरने के लिए नवम्बर, 2008 में एक विशेष भर्ती अभियान चलाया गया है। 11 मंत्रालयों/विभागों से दिनांक 03.07.2009 तक प्राप्त सूचना के अनुसार 01.11.2008 की स्थिति के अनुसार अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गो की बैकलॉग रिक्तियों की संख्या क्रमश: 207, 177 और 397 थी।

## वनभूमि का उपयोग

564. **श्री ए. सम्पत:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में वनों के अंतर्गत विशाल भूमि क्षेत्र बंजर और उप्रयुक्त पड़ा हुआ है;

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

(ग) ऐसी भूमियों के समुचित उपयोग अथवा वैकल्पिक पुनपौधरोपण हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) विभिन्न राज्यों में वनों की श्रेणी के अंतर्गत ऐसी भूमियों का जो कि बंजर और अप्रयुक्त है, कोई आकलन नहीं किया गया है। तथापि, देश में अभिलिखत वन क्षेत्र जो कि 677,088 वर्ग कि. मी. है, तथा देश का वनावरण जो कि 677,088 वर्ग कि. मी. है, जैसे कि भारतीय वन सर्वेक्षण द्वारा अपनी वन स्थिति रिपोर्ट 2005 में आकलित किया गया है, के बीच के अंतर को बंजर अथवा अल्प प्रयुक्त समझा जा सकता है जिसका विस्तार 92,538 वर्ग कि. मी. है। तथापि यह आकड़े ज्यादा भी हो सकते हैं क्योंकि भारतीय वन सर्वेक्षण सभी भूमियों पर चाहे वन हो अथवा गैर वन, वन आवरण अधिग्रहित करता है। इसी तरह से बंजर अथवा अप्रयुक्त वन क्षेत्र में स्थायी बर्फ/ग्लेशियरों, चट्टानों और मरुस्थलों के तहतकी भूमियां भी शामिल हो सकती हैं जहां कठिन जलवायु और मुद्रा स्थितियों के कारण वृक्ष उग नहीं सकते। राज्यवार वन आवरण और अभिलिखित वन क्षेत्र संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) इस मंत्रालय के अंतगंत राष्ट्रीय वनीकरण एवं पारि विकास बोर्ड अवक्रमित वनों और समीपवर्ती भूमियों के पुनरुद्धार के लिए वन प्रभाग स्तर पर वन विकास एजेंसियों और ग्राम स्तर पर संयुक्त वन प्रबंधन समितियों के द्वि-स्तरीय विकेन्द्रीकृत कार्यतंत्र के माध्यम से राष्ट्रीय वनीकरण कार्यक्रम स्कीम कार्यान्वित कर रहा है। 3417 संयुक्त वन प्रबंधन समितियों के माध्यम से 1.58 मिलियन हेक्टेयर क्षेत्र को उपचारित करने के लिए 2675.26 करोड़ रुपए की कुल परियोजना लागत पर 795 वन विकास एजेंसी परियोजनाओं को 31 मार्च, 2009 तक अनुमोदित कर दिया गया है।

***विवरण***

*भारत में राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में वन आवरण और अभिलिखित वन क्षेत्र (वन स्थिति रिपोर्ट 2005 के अनुसार)*

(क्षेत्र वर्ग कि. मी.)

| राज्य/संघ शासित क्षेत्र | भौगोलिक क्षेत्र | वन आवरण | अभिलिखित वन क्षेत्र |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| आंध्र प्रदेश | 275,069 | 44,372 | 63,821 |
| अरुणाचल प्रदेश | 83,743 | 67,777 | 51,540 |
| असम | 78,438 | 27,645 | 26,832 |
| बिहार | 94,163 | 5,579 | 6,473 |
| छत्तीसगढ़ | 135,191 | 55,863 | 59,772 |
| दिल्ली | 1,483 | 176 | 85 |
| गोवा | 3,702 | 2,164 | 1,224 |
| गुजरात | 196,022 | 14,715 | 18,962 |
| हरियाणा | 44,212 | 1,587 | 1,559 |
| हिमाचल प्रदेश | 55,673 | 14,369 | 37,033 |
| जम्मू और कश्मीर | 222,236 | 21,273 | 20,230 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| झारखंड | 79,714 | 22,591 | 23,605 |
| कर्नाटक | 191,791 | 35,251 | 38,284 |
| केरल | 38,863 | 15,595 | 11,265 |
| मध्य प्रदेश | 308,245 | 76,013 | 94,689 |
| महाराष्ट्र | 307,713 | 47,476 | 61,939 |
| मणिपुर | 22,327 | 17,086 | 17,418 |
| मेघालय | 22,429 | 16,988 | 9,496 |
| मिजोरम | 21,081 | 18,684 | 16,717 |
| नागालैण्ड | 16,579 | 13,719 | 9,222 |
| उड़ीसा | 155,707 | 48,374 | 58,136 |
| पंजाब | 50,362 | 1,558 | 3,084 |
| राजस्थान | 342,239 | 15,850 | 32,488 |
| सिक्किम | 7,096 | 3,262 | 5,841 |
| तमिलनाडु | 130,058 | 23,044 | 22,877 |
| त्रिपुरा | 10,486 | 8,155 | 6,294 |
| उत्तर प्रदेश | 240,928 | 14,127 | 16,796 |
| उत्तराखंड | 53,483 | 24,442 | 34,651 |
| पश्चिम बंगाल | 88,752 | 12,413 | 11,879 |
| अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 8,249 | 6,629 | 7,171 |
| चंडीगढ़ | 114 | 15 | 33 |
| दादरा और नगर हवेली | 491 | 221 | 204 |
| दमन और दीव | 112 | 8 | 6 |
| लक्षद्वीप | 32 | 25 | 0 |
| पुडुचेरी | 480 | 42 | 0 |
| कुल | 3,287,263 | 677,088 | 769,626 |

## सकल घरेलू उत्पाद के घटक के रुप में प्राकृतिक संसाधन

**565. श्री चन्द्रकांत खैरे:** क्या **सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विगत में प्राकृतिक संसाधनों के घटने के संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा पिछले तीन वर्षो के दौरान वर्षवार कितनी हानियां हुई हैं;

(ग) क्या प्राकृतिक संसाधनों के घटने को सकल घरेलू उत्पाद की माप के घटक के रुप में लिए जाने का विचार है; और

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

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री ( श्री श्रीप्रकाश जायसवाल ):** (क) और (ख) सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय ने प्राकृतिक संसाधनों के घटने के बारे में कोई सर्वेक्षण नहीं किया है। लेकिन संबंधित मंत्रालय/संगठन, वन क्षेत्र/वनाच्छादन, भूमि उपयोग, कोयला, पेट्रोलियम, प्राकृतिक गैस आदि जैसे प्राकृतिक संसाधनों के भंडारों का मूल्यांकन करते हैं, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:-

(i) वनक्षेत्र/वनाच्छादन

(मिलियन हैक्टेयर)

| वर्ष | वन क्षेत्र | वनाच्छादन |
|---|---|---|
| 2001 | 76.84 | 65.39 |
| 2003 | 77.47 | 67.78 |
| 2005 | 76.96 | 67.71 |

(ii) उपयोग के अनुसार कृषि भूमि:

(मिलियन हैक्टेयर)
(आंकड़े अनंतिम है)

| वर्ष | कृषिभूमि/खेतीय योग्य भूमि/कृषि कार्य योग्य भूमि | परती भूमि | खेती के लिए अनुपलब्ध भूमि | वास्तविक क्षेत्रफल जिस पर बुआई हुई | परती भूमि को छोड़कर अन्य प्रकार की भूमि जिस पर खेती नहीं होती |
|---|---|---|---|---|---|
| 2004-05 | 182.45 | 24.77 | 42.52 | 141.07 | 27.04 |
| 2005-06 | 182.20 | 23.81 | 42.58 | 141.81 | 27.00 |
| 2006-07 | 182.19 | 25.21 | 42.63 | 140.30 | 27.05 |

(iii) कोयला

| वर्ष | भू-गर्भीय कोयला संसाधन (बिलियन टन) | कोयला उत्पादन (मिलियन टन) |
|---|---|---|
| 2006-07 | 257.382 | 430.832 |
| 2007-08 | 264.535 | 457.082 |
| 2008-09 | 267.210 | 492.945 |

(iv) पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस

| वर्ष | प्राप्तियोग्य भंडारों का अभिवर्धन (मिलियन मीट्रिक टन तेल के बराबर) बराबर) | मौजूदा भंडारों का अभिवर्धन (मिलियन मीट्रिक टन तेल के बराबर) बराबर) | कच्चे तेल का उत्पादन (मिलियन मीट्रिक टन) | प्राकृतिक गैस का उत्पादन (बिलियन घन मीटर) |
|---|---|---|---|---|
| 2006-07 | 119.54 | 387.57 | 33.98 | 31.74 |
| 2007-08 | 74.87 | 221.47 | 34.13 | 32.40 |
| 2008-09 | 77.49* | 301.83* | 33.51 | 32.84 |

*2008-09 के लिए निजी/संयुक्त उद्यम कम्पनियों के भंडारों से संबंधित आंकड़ों का मूल्यांकन किया जा रहा है।

(ग) सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) की गणना में प्राकृतिक संसाधनों के क्षरण को एक घटक के रुप में शामिल करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) सकल घरेलू उत्पाद में प्राकृतिक संसाधनों को नहीं बल्कि केवल उत्पादित परिसम्पतियों के योगदान को ही शामिल किया जाता है।

**एफ. एम. जी. हेतु अनिवार्य जांच परीक्षा**

566. **श्री गुरुदास दासगुप्तः**
**श्री प्रबोध पांडाः**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या विदेश से मेडिकल की डिग्री प्राप्त करने वालों (एफएमजी) के लिए नेशनल बोर्ड ऑफ एक्जामिनेशन (एनबीई) द्वारा जी लाने वाली जांच परीक्षा पास करना अनिवार्य है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इस जांच परीक्षा में कितने एफ. एम. जी. सम्मिलित हुए; और

(घ) सरकार द्वारा उक्त जांच परीक्षा को और अधिक पारदर्शी बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) और (ख) भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम, 1956 की धारा 13 के प्रावधान के अनुसार कोई भी भारतीय नागरिक जिसे किसी भी विदेशी चिकित्सा संस्थान द्वारा प्रदान की गई प्राथमिक चिकित्सा योग्यता प्राप्त हो और जो 15.3.2002 को या उसके बाद भारतीय चिकित्सा परिषद या किसी राज्य चिकित्सा परिषद से अस्थाई या स्थाई पंजीकरण प्राप्त करने का इच्छुक हो, उसको संबंधित प्राधिकरण द्वारा इस उद्देश्य के लिए आयोजित किए जाने वाली जांच परीक्षा को उत्तीर्ण करना होगा।

(ग) पिछले तीन वर्षो और वर्तमान वर्ष के दौरान परीक्षा देने वाले और उतीर्ण होने वाले अभ्यर्थियों का ब्यौरा निम्नलिखित है।

| वर्ष | परीक्षा देने वाले | उत्तीर्ण होने वाले |
|---|---|---|
| 2006 | 2589 | 795 |
| 2007 | 3143 | 536 |
| 2008 | 4211 | 1326 |
| 2009 | 2289 | 460 |

(घ) राष्ट्रीय परीक्षा बोर्ड के अनुसार इस परीक्षा के लिए एक सुपरिभाषित और निर्धारित पाठ्यक्रम है जिसे जांच परीक्षा हेतु सूचना बुलेटिन में रखा जाता है। चूंकि यह परीक्षा मेधा आधारित नहीं है बल्कि उसे उत्तीर्ण करना मात्र है, अभ्यर्थियों द्वारा प्राप्त किए गए निजी अंकों को प्रदर्शित नहीं किया जाता। यह परीक्षा प्रणाली पारदर्शी है और पेपरों का मूल्यांकन कम्प्यूटरों पर किया जाता है तथा परीक्षा होने के कुछ घंटों के भीतर परिणाम निकाल दिया जाता है और घोषित कर दिया जाता है।

परीक्षा प्रणाली की पुनरीक्षा एक सतत् प्रक्रिया है।

**राज्यों को निधियों का आबंटन**

567. **श्रीमती ऊषा वर्माः**
**श्री सज्जन वर्माः**
**श्री राजय्या सिरिसिल्लाः**
**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः**

क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की करेंगे किः

(क) उन आर्थिक और अवसंरचना विकास योजनाओं/परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जिनके लिए केन्द्र सरकार ने पिछले तीन वर्षो और चालू वष्र के दौरान उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, बिहार और आंध्र प्रदेश को निधियां आवंटित की हैं;

(ख) उपर्युक्त अवधि के दौरान योजना-वार, वर्ष-वार और राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित की गयी;

(ग) योजना-वार, वर्ष-वार और राज्य-वार कितनी धनराशि का उपयोग किया; और

(घ) केन्द्र सरकार को लौटाई गयी उप्रयुक्त धनराशि का राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी)**: (क) से (घ) योजना आयोग (i) गाडगिल-मुखर्जी फार्मूला के अंतर्गत सामान्य केन्द्रीय सहायता, (ii) विशेष योजना सहायता और (iii) पर्वतीय क्षेत्रों के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता का राज्यवार आवंटन करता है। इन स्कीमों के अंतर्गत राज्यों को निधियां वित्त मंत्रालय द्वारा जारी की जाती हैं। राज्यों द्वारा वास्तविक उपयोगिता के आधार पर सामान्य केन्द्रीय सहायता का समायोजन भी वित्त मंत्रालय द्वारा किया जाता है।

आर्थिक और अवसंरचना स्कीमों/परियोजनाओं के अंतर्गत राज्यवार जारी निधियां एवं प्रत्येक राज्य द्वारा उनकी उपयोगिता की मॉनीटरिंग

स्कीम कार्यान्वित करने वाले केन्द्रीय सरकार के मंत्रालय द्वारा की जाती है। इन स्कीमों से आवंटित निधियों एवं उपयोगिता का राज्यवार ब्यौरा केन्द्र सरकार के संबंधित मंत्रालयों के पास ही उपलब्ध होता है।

*[हिन्दी]*

**यूरेनियम हेतु विदेशों से समझौता**

568. **श्री संजय सिंह चौहान:**
**श्री नवीन जिन्दल:**

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

(क) क्या सरकार ने यूरेनियम की आपूर्ति हेतु कजाकिस्तान सहित कुछ देशों के साथ समझौतों पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(ग) चालू वर्ष के दौरान कितनी मात्रा में यूरेनियम की आपूर्ति की जा चुकी है और कितनी मात्रा में आपूर्ति किए जाने की संभावना है;

(घ) इन आपूर्तियों से देश की यूरेनियम की आवश्यकता किस हद तक पूरी होगी;

(ङ) क्या सरकार का विचार अन्य श्रोतो से भी यूरेनियम खरीदने का है;

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

(छ) क्या भारत और कजाकिस्तान ने भारत के संपीड़ित गुरु जल रिएक्टर डिजाइन को आधार बनाकर परमाणु विद्युत संयंत्र स्थापित करने की संभावना की तलाश की है; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी, हां।

(ख) असैन्य नाभिकीय सहकार के लिए भारत ने फ्रांस, संयुक्त राज्य अमरीका और रूस के साथ अंतर्सरकारी करारों पर हस्ताक्षर किए हैं और न्यूक्लियर पावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड ने कज़ाकिस्तान की ज्वाइंट स्टॉक कम्पनी एनएसी कजाटोमप्रोम के साथ एक समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ग) तीन सौ मीटर टन प्राकृतिक यूरेनियम अयस्क की आपूर्ति 'अरेवा' फ्रांस द्वारा, और 60 मीटरी टन प्राकृतिक यूरेनियम डाइऑक्साइड ईंधन गुटिकाओं की आपूर्ति जेएससी टीवीईएल कारपारेशन, रूस द्वारा की गई है। मौजूदा वर्ष के दौरान, और 60 मीटरी टन प्राकृतिक यूरेनियम डाइऑक्साइड ईंधन गुटिकाओं की तथा 58 मीटरी टन समृद्ध यूरेनियम डाइऑक्साइड ईंधन गुटिकाओं की आपूर्ति जेएससी टीवीईएल कारपोरेशन, रूस द्वारा किए जाने की आशा है।

(घ) अंतर्राष्ट्रीय परमाणु ऊर्जा यूरेनियम डाइऑक्साइड ईंधन गुटिकाओं की आपूर्ति जेएससी टीवीएल कारपारेशन, रूस द्वारा किए जाने की आशा है।

(ङ) और (च) यूरेनियम आवश्यकताओं को विभिन्न श्रोतों से आपूर्तियों द्वारा पूरा किया जाएगा।

(छ) और (ज) भारत के दाबित भारी पानी रिएक्टर के डिजायन के आधार पर कज़ाकिस्तान में एक परमाणु विद्युत रिएक्टर स्थापित करने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए प्रारम्भिक बातचीत की गई है। तथापि, इस संबंध में आगे की कार्रवाई के लिए, कज़ाकिस्तान और भारत के बीच नाभिकीय सहकार करार की प्रतीक्षा है।

*[अनुवाद]*

**दामोदार नदी की गाद निकालना**

569. **शेख सैदुल हक:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दामोदार नदी से गाद निकालने के लिए विशेष अभियान चलाने का है;

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

(ग) इस कार्य के कब तक शुरु होने/पूरा होने की संभावना है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

**कोयला खनन के लिए पर्यावरण संबंधी स्वीकृति**

570. **श्री रुद्रमाधव राय:**
**डॉ. प्रसन्न कुमार पाटसाणी:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इंडिया लिमिटेड (सी. आई. एल) ने कोयला का उत्पादन बढ़ाने हेतु सरकारी और निजी क्षेत्र के कोयला ब्लॉकों हेतु पर्यावरण संबंधी स्वीकृति शीघ्र देने की मांग की है;

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

(ग) इस संबंध में पर्यावरण संबंधी स्वीकृति जारी करने हेतु कितने प्रस्ताव सरकार के पास लंबित पड़े हैं;

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

(ङ) सरकार द्वारा लंबित प्रस्तावों को शीघ्र निपटाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) कोल इंडिया लिमिटेड ने पर्यावरणीय मंजूरी देने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए पर्यावरण एवं वन मंत्रालय से अनुरोध किया है।

(ग) और (घ) पर्यावरणीय मंजूरी के लिए लंबित कोयला परियोजनाओं की संख्या 29 है जिनमें से 4 परियोजनाओं को पर्यावरणीय मंजूरी देने की संस्तुति की गई है और शेष 25 परियोजनाओं के लिए पर्यावरणीय मंजूरी हेतु विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति (थर्मल और कोयला खनन) द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरणों की प्रतीक्षा की जा रही है।

(ङ) परियोजना प्रस्तावकों को सलाह दी गई है कि वे पर्यावरण पर पड़ने वाले विभिन्न संभावित प्रभावों को संतोषजनक ढंग से देखने के लिए पर्यावरण प्रबंधन योजनाओं सहित पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन रिपोर्ट तैयार करें ताकि प्रस्तावों को पर्यावरणी मंजूरी देने में तेजी लाई जा सके।

## राज्यों के टीका कोटा में कटौती

**571. श्री पी करुणाकरन:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने वर्ष 2008 के दौरान केरल सहित अन्य राज्यों को आवंटित टीका में कटौती कर दी है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार को किसी राज्य से उन्हें आवंटित टीका को पुन: बहाल करने हेतु कोई मांग प्राप्त हुई है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न लागू नहीं होते।

*[हिन्दी]*

## देश में सिंचाई योजनाएं

**572. श्री अशोक कुमार रावत:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तिथि के अनुसार देश में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में क्रियान्वित की जा रही सिंचाई योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) सिंचाई क्षमता का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) राज्य-वार सिंचाई क्षमता बढ़ाने हेतु उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है;

(घ) उन कुल सूखा क्षेत्रों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है जिन्हें चालू पंचवर्षीय योजना के अंत तक सिंचाई सुविधा के अंतर्गत शामिल किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) देश में कुल सिंचाई क्षमता हेतु चालू पंचवर्षीय योजना में राज्य-वार क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) वर्तमान में XIवीं योजना में 553 परियोजनाएं (182 वृहद, 273 मध्यम और 98 ई आर एम) जारी है।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार, वृहद एवं मध्यम सिंचाई क्षेत्र के माध्यम से 58,465 एम एच ए की चरम सिंचाई क्षमता सृजित की गई है। चरम सिंचाई क्षमता का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) सिंचाई राज्य का विषय होने के कारण सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, निष्पादन एवं प्रचालन राज्य सरकार द्वारा उनके स्वयं के संसाधनों से उनकी स्वयं की आवश्यकता और कार्यों की प्राथमिकता के अनुसार किया जाता है। निधि की कमी को मुख्य बाधा मानते हुए केन्द्र सरकार 1998-97 से त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (ए आई बी पी) के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता उपलब्ध करा रही है। वित्तपोषण के क्षेत्र में विस्तार करने और साथ ही सिंचाई विकास में पिछड़े रहे क्षेत्रों, जिसमें वर्तमान में पूर्वोत्तर राज्य, पहाड़ी राज्य, सूखा प्रवण और जन-जाति क्षेत्र उड़ीसा के के. बी.

के. जिले, राष्ट्रीय औसत की तुलना में कम सिंचाई विकास वाले राज्य और कृषि की समस्या वाले जिलों के लिए प्रधानमंत्री पैकेज के अंतर्गत अभिज्ञात जिले शामिल हे, के लिए विशेष तौर पर विचार करने हेतु समय-समय पर ऐसे वित्तपोषण के लिए दिशानिर्देशों को शिथिल किया जा रहा है।

(घ) सिंचाई राज्य का विषय होने के कारण सिंचाई परियोजना की आयोजना एवं निष्पादन संबंधित राज्य सरकारों के कार्यक्षेत्र में आता है जो कि उनकी स्वयं की प्राथमिकता पर निर्भर करता है। उपलब्ध सूचना के अनुसार 355 चालू परियोजनाएं है जो सूखा प्रवण और साथ ही सूखा प्रवण एवं जनजाति क्षेत्रों को लाभ पहुंचाती हैं। इन परियोजनाओं की चरम सिंचाई क्षमता 16227.30 हजार हेक्टेयर है जिसमें से 7073.97 हजार हेक्टेयर की सिंचाई क्षमता Xवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक सृजित की गई है ऐसा अनुमान है।

(ङ) XIवीं पंचवर्षीय योजना के लिए जल संसाधन संबंधी कार्य दल ने XIवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान एम एम आई क्षेत्र के माध्यम से देश के लिए 9 मिलियन हेक्टेयर की क्षमता सृजित करने के लिए एक समेकित लक्ष्य की सिफारिश की है।

***विवरण***

*वृहद एवं मध्यम सिंचाई क्षेत्र के माध्यम से राज्यवार चरम सिंचाई क्षमता*

(क्षमता हजार हेक्टेयर में)

| क्र.सं. | राज्यों एवं संघ राज्य क्षेत्रों के नाम | वृहद एवं मध्यम क्षेत्र के लिए चरम सिंचाई क्षमता |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 5000.00 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 0.00 |
| 3. | असम | 970.00 |
| 4. | बिहार | 5223.50 |
| 5. | झारखण्ड | 1276.50 |
| 6. | गोवा | 62.00 |
| 7. | गुजरात | 3000.00 |
| 8. | हरियाणा | 3000.00 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 50.00 |
| 10. | जम्मू व कश्मीर | 250.00 |
| 11. | कर्नाटक | 2500.00 |
| 12. | केरल | 1000.00 |
| 13. | मध्य प्रदेश | 4853.07 |
| 14. | छत्तीसगढ़ | 1146.93 |
| 15. | महाराष्ट्र | 4100.00 |
| 16. | मणिपुर | 135.00 |
| 17. | मेघालय | 20.00 |
| 18. | मिजोरम | 0.00 |
| 19. | नागालैंड | 10.00 |
| 20. | उड़ीसा | 3600.00 |
| 21. | पंजाब | 3000.00 |
| 22. | राजस्थान | 2750.00 |
| 23. | सिक्किम | 20.00 |
| 24. | तमिलनाडु | 1500.00 |
| 25. | त्रिपुरा | 100.00 |
| 26. | उत्तर प्रदेश | 12154.00 |
| 27. | उत्तरांचल | 346.00 |
| 28. | पश्चिम बंगाल | 2300.00 |
| | संघ राज्य क्षेत्र | 98.00 |
| | कुल | 58465.00 |

**लिंग अनुपात में गिरावट संबंधी सर्वेक्षण**

**573. श्री राधा मोहन सिंह:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) द्वारा किए गए एक सर्वेक्षण के अनुसार देश में लड़कियों के मामलों में लिंग अनुपात में तेजी से गिरावट आ रही है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और लड़कियों का अनुपात बढ़ाने हेतु क्या उपाय किए जा रहे हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान द्वारा लिंग अनुपात पर ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

तथापि, भारत सरकार ने गर्भधारण पूर्व एवं प्रसवपूर्व नैदानिक तकनीक अधिनियम, 1994 बनाया है जिसके अंतर्गत जन्म से पूर्व लिंग निर्धारिण हेतु नैदानिक तकनीकों के प्रयोग पर रोक है।

*[अनुवाद]*

**भ्रष्टाचार के विरुद्ध राष्ट्रव्यापी अभियान**

574. **डॉ. प्रसन्न कुमार पाटसाणी:**
**श्री संजय सिंह चौहान:**
**श्री चन्द्रकांत खैरे:**
**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:**
**श्री पशुपति नाथ सिंह:**

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

(क) क्या सी. बी. आई. ने हाल ही में सरकारी पदाधिकारियों और विभिन्न भर्ती बोर्डों द्वारा भ्रष्टाचार और कथित अनियमितताएं बरतने के विरुद्ध अपने राष्ट्रव्यापी अभियान में अनेक मामले दर्ज किए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्रवाई की गयी है;

(ग) क्या सरकार का विचार भ्रष्टाचार के विरुद्ध अभियान को एक नियमित अभियान बनाने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा इस सम्बन्ध में अन्य क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(च) सरकार द्वारा सी.बी.आई. को और अधिक प्रभावी बनाने और इसके संगठनात्मक ढांचे को बढ़ाने हेतु अब तक क्या ठोस कदम उठाए गए हैं;

(छ) क्या सी. बी. आई. न्यायालयों में मामलों के तथ्यों को सही ठहराने में किसी परेशानी का सामना कर रही है; और

(ज) यदि हां, तो ऐसी परेशानियों को दूर करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) और (ख) जी हां। केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों ने जून, 2009 में भ्रष्टाचार के खिलाफ हाल ही में एक राष्ट्रव्यापी अभियान में भ्रष्टाचार के 69 और सरकारी पदाधिकारियों द्वारा बरती गई कथित अनियमितताओं के मामले दर्ज किए हैं। उपर्युक्त अभियान के दौरान केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों ने रेलवे भर्ती बोर्ड, इलाहाबाद में कथित भ्रष्टाचार का भी एक मामला दर्ज किया है।

(ग) से (ङ) केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों विभिन्न स्तरों पर भ्रष्ट कर्मचारियों को पकड़ने/उनका पता लगाने के लिए समय-समय पर विशेष अभियान चलाता है/छापे मारता है। ये छापे अपने सभी प्रकारों और तरीकों में भ्रष्टाचार और दुष्करण का प्रभावी रुप से सामना करने के लिए केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों को दिए गए आदेश को पूरा करने की दृष्टि से मारे जाते हैं।

सरकार को भ्रष्टाचार के खतरे की जानकारी है और यह भ्रष्टाचार के खिलाफ कतई बर्दाश्त नहीं की अपनी नीति को कार्यान्वित करने के लिए प्रतिबद्ध है तथा पारदर्शित और जवाबदेही में सुधार लाकर जीवन के सभी क्षेत्रों से भ्रष्टाचार के निवारण में क्रमिक रुप से आगे बढ़ रही है। सरकार ने भ्रष्टाचार का सामना करने हेतु अनेक कदम उठाए हैं जिनमें निरोधक सतर्कता, निगरानी और जासूसी तथा निवारक दण्डात्मक कार्रवाई की एक त्रि-स्तरीय रणनीति को शामिल रखने वाली भ्रष्टाचार निरोधक नीतियों का प्रतिपादन, निगरानी और प्रभावी कार्यान्वयन शामिल है।

(च) केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों को सुदृढ़ बनाने के लिए सरकार द्वारा पहले ही अनेक कदम उठाए गए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों के बुनियादी ढांचा का आधुनिकीकरण और उसके उन्नयन तथा अधिकारियों और कर्मचारियों की क्षमता का निर्माण शामिल है।

(छ) और (ज): केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों के लम्बित पड़े मामलों की संख्या प्रति वर्ष बढ़ती जा रही है। अत: सरकार का प्रयास विभिन्न राज्यों में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों सम्बन्धी ही मामले चलाने के लिए 71 अतिरिक्त विशेष न्यायालय स्थापित करना है। इसके अलावा, सरकार द्वारा सक्षम और अनुभवी विशेष सरकारी अभियोजकों की नियुक्ति तथा रिक्तियों जिनमें अन्वेषण अधिकारियों की रिक्तियां शामिल हैं, को भरना कुछ ऐसे कदम उठाए जा रहे हैं जिससे न्यायालयों में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों सम्बन्धी मामलों का शीघ्र निपटारा किया जा सके।

## हज यात्रियों का चयन

**575. श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार हज यात्रियों का चयन करने हेतु कोई नया तंत्र स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और हज यात्रियों के चयन के लिए वर्तमान में क्या मापदंड अपनाए जा रहे हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरुर):** (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) वर्तमान संरचना तंत्र परदर्शी है तथा हाजियों के लिए काफी अच्छी है। इस वर्ष के प्रारंभ से इच्छुक यात्री भारत की हज समिति के समक्ष आवेदन प्रस्तुत करते हैं। उसके पश्चात प्रत्येक राज्य के लिए आबंटित कोटे हेतु "कुराह" (लॉटरी के माध्यम से कम्प्यूटरीकृत चयन) आयोजित किया जाता है, जिसका आबंटन 2001 की जनगणना के अनुसार किसी विशेष राज्य में मुस्लिम जनसंख्या की प्रतिशतता के अनुसार किया जाता है। हज यात्रियों का यादृच्छिक चयन सार्वजनिक रुप से आम जनता, समुदाय के प्रमुख सदस्यों तथा नेताओं की मौजूदगी में आयोजित "कुराह" के माध्यम से किया जाता है। "कुराह" में सफल होने वाले व्यक्ति चयनित हजयात्री होते हैं।

## कामगारों की भर्ती

**576. श्री वैजयंत पांडा:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डेनमार्क सरकार ने भारत से कुशल कामगारों की भर्ती हेतु अपने दरवाजे खोल दिए हैं;

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

(ग) क्या डेनमार्क सरकार भारतीय कुशल श्रमिकों को आकर्षित करने हेतु प्रोत्साहन देने पर भी विचार कर रही है; और

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

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरुर):** (क) और (ख) डेनमार्क द्वारा इंजीनियरी, आईटी और स्वास्थ्य क्षेत्रों में भारत से कुशल जनशक्ति की मांग की गई है। फरवरी, 2008 में डेनिश प्रधानमंत्री की भारत यात्रा के दौरान जारी डेनिश सरकार की भारत की कार्य योजना में उल्लेख है कि डेनिश के भर्ती प्रयासों हेतु भारत में काफी बड़ी संभावना है। भारतीय राष्ट्रिक विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत डेनमार्क में आवास और कार्य परमिट की मांग कर सकते हैं। डेनमार्क द्वारा भारतीयों के बीच डेनमार्क में कार्य के अवसरों को प्रोत्साहित करने के लिए अक्टूबर 2008 में नई दिल्ली स्थित डेनिश दूतावास में "डेनमार्क में कार्य" केन्द्र खोला गया है।

(ग) और (घ) डेनमार्क सरकार से जनशक्ति आकर्षित करने के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं देती।

## केरल में भूकंपीय गतिविधि

**577. श्री पी. टी. थॉमस:** क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ बंगलौर के वैज्ञानिकों ने अध्ययन रिपोर्ट जारी की है जिसमें यह बताया गया है कि केरल राज्य के कतिपय भाग भूकंपीय गतिविधि संभावित है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस संबंध में आगे और अध्ययन करने का है; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) और (ख) जी हां। भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर तथा अन्य संस्थानों के वैज्ञानिकों ने क्षेत्र के ऐतिहासिक और यंत्रीय भूंकप डेटा का उपयोग करते हुए एक अध्ययन किया है। अध्ययन से पता चलता है कि केन्द्रीय मध्यभूमि क्षेत्र केरल के अन्य भागों की तुलना में अधिक भूकंप संभावित सक्रियता वाला क्षेत्र है।

(ग) और (घ) भारत मौसम-विज्ञान विभाग पहले से ही देश में चौबीसों घंटे भूकंपीय सक्रियता को मॉनीटरन करने के लिए 55 भूकंप विज्ञानी वेधशालाओं का नेटवर्क चला रहा है। इस नेटवर्क के भाग के रुप में, एक अत्याधुनिक भूकंप विज्ञानी वेधशालाओं का नेटवर्क चला रहा है। इस नेटवर्क के भाग के रुप में, एक अत्याधुनिक भूकंप विज्ञानी वेधशाला तिरुवनंतपुरम में कार्य कर रही

है और एक पीची में परियोजना मोड़ में कार्यरत है। केरल सरकार भी केरल के इडुक्की क्षेत्र में भूकंपीय स्टेशनों के स्थानीय नेटवर्क का संचालन कर रही है। केरल सहित देश के किसी भी भाग में भूकंप आने पर संबंधित सूचना को अतिशीघ्र सभी संबंधित राज्य और केन्द्र सरकार की एजेंसियों तक प्रसारित किया जता है, ताकि आपदा न्यूनीकरण, राहत तथा पुनर्वास उपाय किए जा सकें।

*[हिन्दी]*

**मध्य प्रदेश में जल संकट**

578. **श्री सज्जन वर्मा:**
**श्री प्रेमचन्द गुड्डू:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य प्रदेश में जल की कमी की समस्या का समाधान करने हेतु केन्द्र सरकार द्वारा क्रियाविन्त की जा रही विभिन्न केन्द्र योजनाओं की संख्या कितनी है और इनकी योजना-वार स्थिति क्या है;

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा इनके लिए आवंटित का ब्यौरा क्या है और इसमें से कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ग) क्या मध्य प्रदेश राज्य सरकार ने इस संबंध में कोई प्रस्ताव भेजा है;

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

(ङ) क्या केन्द्र सरकार की नर्मदा और शिप्रा नदियों को आपस में जोड़ने की योजना है; और

(च) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) से (घ) त्वरित ग्रामीण जल आपूर्ति कार्यक्रम के अन्तर्गत 2008-09 के लिए किया गया आबंटन 370.47 करोड़ रुपये था और राज्य को जारी की गई प्रथम किस्त 185.24 करोड़ रुपये थी। आपदाओं के लिए जारी की गई राशि 10.00 करोड़ रुपये है।

केन्द्र प्रायोजित स्कीमों के अतिरिक्त राज्य को त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम के अंतर्गत विभिन्न चालू वृहद/मध्यम सिंचाई परियोजनाओं और भूजल लघु सिंचाई स्कीमों को पूरा करने के लिए केन्द्रीय सहायता दी जाती है। 2009-10 के दौरान 446.7544 करोड़ रुपये की अनुदान सहायता दी गई है। अभी तक दी गई कुल केन्द्रीय सहायता 3658.9924 करोड़ रुपये है। परियोजना-वार एवं स्कीम-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

उपरोक्त के अतिरिक्त कृषि से सीधे तौर पर जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनरुद्धार संबंधी स्कीम के अंतर्गत टीकमगढ़ के 5 जल निकायों और शिवपुरी जिले के 65 जल निकायों को जिनकी अनुमानित लागत क्रमश: 3.923 करोड़ रुपये और 36.8828 करोड़ रुपये है, 2004-05 से 2007-08 के दौरान केन्द्रीय हिस्से के रुप में 28.08 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता दी जा रही है।

(ङ) और (च) मध्य प्रदेश की राज्य सरकार से नर्मदा एवं शिप्रा नदियों को परस्पर जोड़ने के लिए अंत: राज्य संपर्क प्रस्ताव राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण में प्राप्त नहीं हुआ है।

***विवरण***

*1996-1997 से 2009-10 के दौरान ए आई बी पी के अन्तर्गत जारी की गई केन्द्रीय सहायता (सी/अनुदान)*

(करोड़ रुपये में)

| क्रम सं. | राज्य/परियोजना का नाम जिस योजना में शुरू की गई है) | राशि | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2009-10 (13.4.09) | कुल (14.4.09 के बाद) | कुल अनुदान 2009-10 |
| 1 | 2 | 7 | 8 | 9 | | | | | 10 |
| **वृहय, मध्यम एवं लघु सिंचाई परियोजनाएं** | | | | | | | | | |
| मध्य प्रदेश | | | | | | | | | |
| 1. | इंदिरा सागर (vi) | 41.9504 | 9.8900 | 94.7700 | 0.0000 | | | 0.0000 | 804.7144 |

| 1 | 2 | 7 | 8 | 9 | | | | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. | वाणसागर (यूनिट-1) (V) (ग) | 15.6000 | 0.8300 | 13.2400 | 0.0000 | 7.3670 | 7.3670 | 364.9840 |
| | बाण सागर (यूनिट-2) (V) | 18.1420 | 4.0400 | 56.6000 | 26.8600 | 59.6100 | 59.6100 | 273.8920 |
| 3. | ऊपरी बेनगंगा (V) (ग) | | | 0.0000 | 0.0000 | | 0.0000 | 50.1060 |
| | –राजघाट बांध (V) | | | 0.0000 | 0.0000 | | 0.0000 | 42.2030 |
| 4. | सिंध चरण-2 (VI) | 24.5290 | | 6.3100 | 45.8470 | | 0.0000 | 425.5460 |
| 5. | सिंध चरण-1 (IV) (ग) | | | 0.0000 | 0.0000 | | 0.0000 | 14.8760 |
| 6. | माही (VI) | 8.2600 | 5.3600 | 49.4700 | 37.1860 | | 0.0000 | 182.6070 |
| 7. | बरियारपुर (V) | 6.3750 | 0.7600 | 12.0400 | 7.5300 | | 0.0000 | 94.0110 |
| 8. | उर्मिल (V) (ग) | | | 0.0000 | 0.0000 | | 0.0000 | 2.3910 |
| 9. | बंजर (V) (ग) | | | 0.0000 | 0.0000 | | 0.0000 | 1.1960 |
| 10. | बावनथाड़ी (VI) | 2.4501 | 0.5100 | 10.8300 | 5.2810 | | 0.0000 | 65.2911 |
| 11. | माहन (VI) | 4.8000 | 0.3700 | 6.6400 | 2.7000 | | 0.0000 | 31.4800 |
| 12. | ओंकारेश्वर (VIII) चरण-I | 9.1119 | 1.9900 | 26.7800 | 11.5600 | 10.9200 | 10.9200 | 151.8859 |
| | बारगी बांध आर बी सी 16 किमी-63 किमी.(V) चरण-I | 25.5480 | | 0.0000 | 6.7500 | | 0.0000 | 130.3280 |
| 13. | बारगी डाइवर्जन परियोजना नहर (63 किमी. से 104 किमी.) चरण-II | 11.3302 | 2.0600 | 25.9500 | 10.1300 | | 0.0000 | 114.4702 |
| | 2006-07 में 17 लघु सिंचाई स्कीमें | | 22.5000 | 20.2500 | 0.0000 | | 0.0000 | 42.7500 |
| | 2007-08 में 146 लघु सिंचाई स्कीमें | | | 108.0750 | 1.5700 | | 0.0000 | 109.6450 |
| | बारगी डाइवर्जन चरण-III | | | 9.4500 | 14.1800 | 11.0700 | 11.0700 | 34.7000 |
| | बारगी डाइवजन चरण-(IV) | | | 0.0000 | 7.3690 | | 7.3690 | 7.3690 |
| 14. | पेंच डाइवर्जन परियोजना चरण-I | | | 3.3000 | 3.3600 | | 0.0000 | 6.6600 |
| | आंकारेश्वर परियोजना चरण-II | | | 16.1100 | 49.6000 | | 0.0000 | 65.7100 |
| | ओंकारेश्वर परियोजना चरण-III | | | 16.0400 | 24.0600 | 41.9860 | 41.9860 | 82.0860 |
| | इंदिरा सागर नहर चरण-III | | | 24.4900 | 61.7700 | | 0.0000 | 86.2600 |
| | इंदिरा सागर नहर चरण-IV (2008-09-XI) | | | | 19.6830 | | 0.0000 | 19.6830 |
| | इंदिरा सागर यूनिट-II (चरण I & II) (2008&09 XI) | | | | | 42.6400 | 42.6400 | 42.6400 |
| 15. | पुनासा लिफ्ट सिंचाई परियोजना (XI) 2008-09 | | | | 48.6000 | 66.4200 | 66.4200 | 115.0200 |

| 1 | 2 | 7 | 8 | 9 | | | | | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16. | निचली गोई (XI) 2008-09 | | | | 32.5860 | | | 0.0000 | 32.5860 |
| 17. | अपर बेडा (XI) 2008-09 | | | | 14.3400 | 26.0000 | | 26.0000 | 40.3400 |
| | वृहद, मध्यम एवं लघु सिंचाई परियोजनाएं | | | | | | | | |
| | 1 नई लघु सिचाई स्कीम (तुलसीपार टैंक स्कीम) | | | | 4.4100 | | | 0.0000 | 4.4100 |
| | 4 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 1.1016 | | | 0.0000 | 1.1016 |
| | 9 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 3.6120 | | | 0.0000 | 3.6120 |
| | 4 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 2.2680 | | | 0.0000 | 2.2680 |
| | 11 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 13.2435 | | | 0.0000 | 13.2435 |
| | 7 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 4.9400 | | | 0.0000 | 4.9400 |
| | 3 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 4.2363 | | | 0.0000 | 4.2363 |
| | 6 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 5.2490 | | | 0.0000 | 5.2490 |
| | 17 चालू लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 0.0000 | 11.8186 | | 11.8186 | 11.8186 |
| | 43 चालू लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 0.0000 | 59.1639 | | 591639 | 59.1639 |
| | 32 चालू लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 0.0000 | 57.9433 | | 57.9433 | 57.9433 |
| | 26 चालू लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 0.0000 | 35.1750 | | 35.1750 | 35.1750 |
| | 14 चालू लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 0.0000 | 9.2716 | | 9.2716 | 9.2716 |
| | 24 नई लघु सिंचाई स्कीम (2008-09) | | | | 11.1290 | | | 0.0000 | 11.1290 |
| | (मध्य प्रदेश)-कुल | 168.0966 | 48.3100 | 500.3450 | 473.7824 | 446.7544 | 0.0000 | 446.7544 | 3658.9924 |

*[अनुवाद]*

## नया पासपोर्ट कार्यालय खोला जाना

**579. श्री प्रभातसिंह पी. चौहान:** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विशेषकर गुजरात के बड़ौदा और राजकोट में नए पासपोर्ट कार्यालय खोलने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या देश में नए पासपोर्ट कार्यालय खोलने हेतु कोई दिशा-निर्देश निर्धारित किए गए हैं; और

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

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरुर):** (क) से (ङ) सरकार पासपोर्ट जारी करने की प्रणाली में समग्र रुप से सुधार करने के प्रति प्रतिबद्ध है, और तदनुसार पासपोर्ट सेवा परियोजना को कार्यान्वित करना शुरु किया गया है, जिसके अंतर्गत नागरिकों को पासपोर्ट संबंधी सेवाएं समयबद्ध पारदर्शी तरीके से, अधिक सरलता और विश्वसनीय तरीके से प्रदान करने के उद्देश्य से पूरे देश में 77 पासपोर्ट सेवा केन्द्र स्थापित किए जाने हैं। बड़ौदा और राजकोट प्रत्येक में एक पासपोर्ट सेवा केन्द्र स्थापित किये जाने का प्रस्ताव है।

## भूजल का प्रदूषित होना

580. **श्रीमती जयाप्रदा:**
**श्री ई. जी. सुगावनम:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल में रसायन और धात्विक तत्वों की मौजूदगी की वजह से भूजल की गुणवत्ता खराब हुई है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं और पिछले तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान विभिन्न राज्यों को राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित की गयी है;

(घ) क्या सरकार का विचार देश में जल संसाधनों और इसकी गुणवत्ता की रक्षा करने हेतु जल गुणवत्ता आकलन प्राधिकरण (डब्ल्यू. क्यू ए. ए.) स्थापित करने का है; और

(ङ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) और (ख) संलग्न विवरण-I के अनुसार देश के कुछ भागों में जल गुणवत्ता की समस्याएं पाई गई हैं।

(ग) जल गुणवत्ता की समस्याओं के संबंध में सरकार द्वारा उठाये गए कदमों में निम्नलिखित शामिल है:-

(i) संदूषकों से मुक्त भूजल संसाधनों का पता लगाने के लिए अन्वेषण।

(ii) ग्रामीण जनता को सुरक्षित पेयजल मुहैया कराने के लिए "त्वरित ग्रामीण जल आपूर्ति कार्यक्रम (ए आर डब्ल्यू एस पी)" नामक केन्द्र प्रायोजित स्कीम के तहत राज्यों को वित्तीय एवं तकनीकी सहायता प्रदान की गई। इस स्कीम के तहत ग्रामीण विकास मंत्रालय (पेय जल आपूर्ति विभाग) द्वारा राज्यों को जारी की गई निधि संलग्न विवरण-II में दर्शायी गई है।

(घ) और (ङ) सरकार ने मई, 2005 में जल गुणवत्ता आकलन प्राधिकरण (डब्ल्यू क्यू ए ए) का गठन किया है।

***विवरण-I***

*उन जिलों की राज्यवार संख्या जहां पर अलग-अलग पाकेटों में भूजल संदूषण की समस्या की सूचना मिली है*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | जिलों की सं. |
|---|---|---|
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1 |
| 2. | आंध्र प्रदेश | 23 |
| 3. | असम | 18 |
| 4. | बिहार | 29 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 15 |
| 6. | दिल्ली | 9 |
| 7. | गोवा | 2 |
| 8. | गुजरात | 22 |
| 9. | हरियाणा | 17 |
| 10. | हिमाचल प्रदेश | 2 |
| 11. | जम्मू और कश्मीर | 10 |
| 12. | झारखंड | 14 |
| 13. | कर्नाटक | 22 |
| 14. | केरल | 14 |
| 15. | मध्य प्रदेश | 49 |
| 16. | महाराष्ट्र | 32 |
| 17. | मणिपुर | 2 |
| 18. | उड़ीसा | 28 |
| 19. | पंजाब | 19 |
| 20. | राजस्थान | 35 |
| 21. | तमिलनाडु | 30 |
| 22. | त्रिपुरा | 4 |
| 23. | उत्तर प्रदेश | 59 |
| 24. | उत्तराखंड | 3 |
| 25. | पश्चिम बंगाल | 20 |

## *विवरण-II*

*सुरक्षित पेयजल मुहैया कराने के लिए ग्रामीण के विकास मंत्रालय द्वारा जारी की गई राज्यवार निधि*

रुपये लाख में

| क्र.सं. | राज्य | जल गुणवत्ता के संबंध में जारी की गई निधि | | सामान्य जल गुणवत्ता एवं स्वजलधारा के लिए 2008-09 के दौरान जारी की गई निधि | सामान्य जल गुणवत्ता एवं स्वजल धारा के लिए 2009-10 के दौरान निधि आबंटन |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2006-07 | 2007-08 | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 3363.00 | 4623.00 | 37767.00 | 38953.00 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 51.90 | 178.00 | 15486.35 | 16425.00 |
| 3. | असम | 3590.39 | 11517.00 | 18756.80 | 27521.00 |
| 4. | बिहार | 2246.06 | 15996.00 | 42538.00 | 43874.00 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 733.44 | 1790.00 | 12525.50 | 13452.00 |
| 6. | गोवा | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 410.00 |
| 7. | गुजरात | 4056.72 | 9545.00 | 33893.00 | 28365.00 |
| 8. | हरियाणा | 57.13 | 78.00 | 7575.00 | 10567.00 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 0.00 | 0.00 | 14082.00 | 11913.00 |
| 10. | जम्मू और कश्मीर | 0.00 | 0.00 | 39512.00 | 33783.00 |
| 11. | झारखंड | 1951.82 | 2617.00 | 8033.00 | 16572.00 |
| 12. | कर्नाटक | 12536.64 | 14815.00 | 43627.00 | 45547.00 |
| 13. | केरल | 311.00 | 2404.00 | 10697.00 | 10657.00 |
| 14. | मध्य प्रदेश | 2250.35 | 7970.00 | 37047.00 | 38210.00 |
| 15. | महाराष्ट्र | 2633.73 | 10045.00 | 64824.49 | 59055.00 |
| 16. | मणिपुर | 4.00 | 0.00 | 4522.91 | 5621.00 |
| 17. | मेघालय | 15.0 | 0.00 | 6338.00 | 6424.00 |
| 18. | मिजोरम | 3.00 | 0.00 | 5019.26 | 4599.00 |
| 19. | नागालैण्ड | 16.00 | 43.00 | 4253.00 | 4745.00 |
| 20. | उड़ीसा | 1747.22 | 12303.00 | 29868.00 | 30806.00 |
| 21. | पंजाब | 724.67 | 3185.00 | 8656.00 | 8928.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 22. | राजस्थान | 20600.00 | 29243.00 | 73839.00 | 83979.00 |
| 23. | सिक्किम | 0.00 | 0.00 | 3045.00 | 1971.00 |
| 24. | तमिलनाडु | 370.67 | 1170.00 | 28782.00 | 24941.00 |
| 25. | त्रिपुरा | 364.48 | 1262.00 | 4100.82 | 5694.00 |
| 26. | उत्तर प्रदेश | 4768.80 | 5309.00 | 60778.55 | 55669.00 |
| 27. | उत्तराखंड | 0.00 | 0.00 | 8586.83 | 11096.00 |
| 28. | पश्चिम बंगाल | 11170.83 | 18518.00 | 38939.00 | 40162.00 |
| | कुल | 73566.85 | 152610.00 | 663092.51 | 679939.00 |

*[हिन्दी]*

## शिवाजी महाराज की वस्तुएं

**581. श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या छत्रपति शिवाजी महाराज की तलवार "भवानी" और अन्य वस्तुएं विदेशी सरकारों के अधिकार में हैं;

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

(ग) क्या सरकार उन्हें एक निर्धारित समय-सीमा के भीतर देश में वापस लाने हेतु कोई उपाय कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**विदेश मंत्री (श्री एस. एम. कृष्णा):** (क) और (ख) भारत सरकार को इस तरह की अपुष्ट मीडिया रिपोर्टो की जानकारी है।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

*[अनुवाद]*

## राष्ट्रीय परिवार कल्याण कार्यक्रम

**582. श्री जी. एम. सिद्देश्वर:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार राष्ट्रीय परिवार कल्याण कार्यक्रम के अंतर्गत देश के गरीब परिवारों को निधियां अवमुक्त कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्यक्रम की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं;

(ग) गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान कर्नाटक सहित राज्यों को राज्यवार कितनी निधियां आवंटित की गई हैं;

(घ) इस कार्यक्रम के अंतर्गत कितने मामले लंबित हैं; और

(ङ) सभी लंबित मामलों को कब तक मंजूरी दिए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) निर्धन परिवारों के लिए जननी सुरक्षा योजना' स्कीम और परिवार कल्याण क्षतिपूर्ति स्कीम' के अंतर्गत निधियां जारी की जाती हैं।

निर्धन गर्भवती महिलाओं में संस्थागत प्रसूति को बढ़ावा देने के लिए 'जननी सुरक्षा योजना' स्कीम एक सुरक्षित मातृत्व संबंधी कार्यकलाप है। संस्थागत प्रसव के आधार पर कम नि पादन और उच्च निष्पादन वाले राज्यों के बीच इस स्कीम के तहत अंदर स्थापित किया जाता है। उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड, बिहार, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, असम, उड़ीसा, राजस्थान और जम्मू एवं कश्मीर जैसे निम्न निष्पादन वाले राज्यों में सरकारी स्वास्थ्य केन्द्रों अथवा प्राइवेट मान्यताप्राप्त संस्थाओं में प्रसव कराने वाली अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति परिवारों की महिलाएं समेत सभी महिलाएं उम्र की सीमा आदि को ध्यान में रखे बिना ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में क्रमश: 1400 रुपए और 100 रुपए पाने की पात्र

हैं। उच्च निष्पादन वाले राज्यों के रुप में वर्गीकृत अन्य राज्यों में 19 वर्ष और इससे ऊपर की गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाली सभी गर्भवती महिलाएं तथा सभी अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति की महिलाएं 2 जीवित जन्मों तक नकद सहायता पाने की पात्र हैं। यह सहायता ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में क्रमश: 700 रुपए और 600 रुपए है।

'परिवार कल्याण क्षतिपूर्ति' स्कीम के अंतर्गत नसबंदी कराने वाले पुरुषों और महिलाओं को क्रमश: 1500 रुपए दिए जाते हैं।

(ग) जनन सुरक्षा योजना' और 'परिवार कल्याण क्षतिपूर्ति' के लिए प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य योजना के फलेक्सिबल पूल के अंतर्गत राज्यों को निधियां जारी की जाती हैं। वर्ष 2006-07 से लेकर 2008-09 तक पिछले तीन वर्षो में तथा वर्तमान वर्ष 2009-10 के दौरान राज्यवार एवं वर्षवार निधियों के आबंटन का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) लाभार्थियों को भुगतान के लिए राज्यों को उपरोक्त स्कीमों के लिए निधियां जारी की जाती हैं। लम्बित मामलों के आंकड़े केन्द्र स्तर पर नहीं रखे जाते हैं।

***विवरण***

*वर्ष 2006-07 से वर्ष 2009-10 के दौरान आर सी एच एलेक्सीबल पूल स्कीम के लिए राज्य-वार आबटंन*

(रु. लाख में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य | वर्ष के दौरान कुल आबंटन | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 12266.00 | 11584.00 | 15008.00 | 20168.00 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 476.00 | 697.00 | 838.00 | 1390.00 |
| 3. | असम | 12008.00 | 16684.00 | 20409.00 | 33862.00 |
| 4. | बिहार | 17432.00 | 12776.00 | 21384.00 | 28694.00 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 4398.00 | 3966.00 | 5358.00 | 8308.00 |
| 6. | गोवा | 208.00 | 151.00 | 273.00 | 357.00 |
| 7. | गुजरात | 8203.00 | 6410.00 | 10047.00 | 13474.00 |
| 8. | हरियाणा | 3399.00 | 2611.00 | 4192.00 | 5614.00 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 1010.00 | 798.00 | 1216.00 | 2428.00 |
| 10. | जम्मू और कश्मीर | 1631.00 | 1322.00 | 2009.00 | 4023.00 |
| 11. | झारखंड | 5689.00 | 4733.00 | 6496.00 | 10749.00 |
| 12. | कर्नाटक | 8543.00 | 6925.00 | 10469.00 | 14045.00 |
| 13. | केरल | 5156.00 | 3877.00 | 6326.00 | 8479.00 |
| 14. | मध्य प्रदेश | 12688.00 | 12125.00 | 15579.00 | 20907.00 |
| 15. | महाराष्ट्र | 15654.00 | 11192.00 | 19151.00 | 25767.00 |
| 16. | मणिपुर | 1067.00 | 1424.00 | 1825.00 | 3029.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 17. | मेघालय | 1061.00 | 1387.00 | 1766.00 | 2930.00 |
| 18. | मिजोरम | 413.00 | 656.00 | 688.00 | 1142.00 |
| 19. | नागालैण्ड | 890.00 | 1188.00 | 1526.00 | 2532.00 |
| 20. | उड़ीसा | 7730.00 | 7225.00 | 9476.00 | 12708.00 |
| 21. | पंजाब | 3932.00 | 2715.00 | 4813.00 | 6469.00 |
| 22. | राजस्थान | 11870.00 | 11182.00 | 14562.00 | 19552.00 |
| 23. | सिक्किम | 238.00 | 346.00 | 419.00 | 695.00 |
| 24. | तमिलनाडू | 10031.00 | 8246.00 | 12280.00 | 16543.00 |
| 25. | त्रिपुरा | 1424.00 | 1853.00 | 2454.00 | 4071.00 |
| 26. | उत्तर प्रदेश | 34928.00 | 25680.00 | 42817.00 | 57492.00 |
| 27. | उत्तरांचल | 1768.00 | 1435.00 | 2183.00 | 3388.00 |
| 28. | पश्चिम बंगाल | 12957.00 | 10738.00 | 15901.00 | 21366.00 |
| | कुल राज्य | 197070.00 | 169926.00 | 249915.00 | 350182.00 |
| **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | |
| 1. | दिल्ली | 2234.00 | 1438.00 | 2729.00 | 3365.00 |
| 2. | पुडुचेरी | 142.00 | 133.00 | 198.00 | 238.00 |
| 3. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 66.00 | 56.00 | 74.00 | 87.00 |
| 4. | चंडीगढ़ | 137.00 | 98.00 | 174.00 | 220.00 |
| 5. | दादरा और नगर हवेली | 61.00 | 37.00 | 50.00 | 54.00 |
| 6. | दमन और दीव | 58.00 | 28.00 | 40.00 | 39.00 |
| 7. | लक्षद्वीप | 54.00 | 20.00 | 20.00 | 15.00 |
| | कुल संघ राज्य क्षेत्र | 2752.00 | 1810.00 | 3285.00 | 4018.00 |
| | कुल योग | 199822.00 | | | |

*[हिन्दी]*

**एनआरएचएम के अंतर्गत डॉक्टरों की कमी**

**583. श्री प्रहलाद जोशी:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों डाक्टरों की कमी के कारण राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन (एनआरएचएम) अपना लक्ष्य प्राप्त करने में असफल रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना के अंतर्गत निर्धारित लक्ष्य सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या विशेषज्ञ डाक्टरों के लिए स्वीकृत अनेक पद भी रिक्त पड़े हैं;

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

(ङ) रिक्त पदों को भरने हेतु क्या कदम उठाए गए/उठाए जाने का विचार है; और

(च) विशेषज्ञ डॉक्टरों के रिक्त पड़े पदों के मद्देनजर विभिन्न लक्ष्य किस प्रकार प्राप्त किए जाएंगे?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (च) यह निष्कर्ष निकालना सही नहीं है कि राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन अपने लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहा है। राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन सभी राज्यों में सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया जा रहा है और क्षेत्रव्यापी सुधारों को राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के कार्यान्वयन संबंधी ढांचे में निहित लक्ष्यों के अनुसार सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया जा रहा है। वास्तव में देश के ग्रामीण क्षेत्रों में डाक्टरों और विशेषज्ञों की कमी है तथा कई पद रिक्त है। राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अन्तर्गत राज्यों ने इन कमियों की भरपाई के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं ताकि राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के लक्ष्यों को समयबद्ध रुप से प्राप्त किया जा सके। राज्यों ने उपलब्ध मानव संसाधन के अधिकतम उपयोग के लिए मानव संसाधन नीतियों को व्यापक रुप से युक्तिसंगत बनाया है। राज्यों ने सभी स्तरों पर प्रमुख कौशलों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए संविदात्मक नियुक्ति, बहु-कौशल प्रशिक्षण, डाक्टरों की पुलिंग आदि सहित नई कार्यनीतियां भी अपनाई हैं। प्रमुख संवर्गो के लिए राज्यों में प्रशिक्षण क्षमता बढ़ाई गई है तथा स्नातकोत्तर प्रशिक्षणों के लिए मानदंडों को संशोधित किया गया है ताकि अधिक से अधिक दाखिले किए जा सकें। प्राइवेंट प्रदायकों के साथ नये गरीबोन्मुखी सहभागियों के जरिए अल्पसेवित क्षेत्रों में सेवाओं की उपलब्धता बढ़ाई जा रही है।

## पुराने किलों और मंदिरों की नवीकरण योजना

**584. श्रीमती सुमित्रा महाजन:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में स्थित अनेक पुराने किले और मंदिर जीर्ण-शीर्ण स्थिति में हैं;

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

(ग) देश में इन किलों और मदिरों के नवीकरण हेतु सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) से (ग) 3675 केन्द्रीय संरक्षित स्मारक है जिनमें बड़ी संख्या में प्राचीन किले तथा मंदिर शामिल है। ये सभी भलीभांति सुरक्षित, संरक्षित तथा परिरक्षित है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण इनके संरक्षण, परिरक्षण, रखरखाव तथा पर्यावरणिक विकास से संबंधित कार्य नियमित रुप से करता है।

*[अनुवाद]*

## जननी सुरक्षा योजना

**585. श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में जननी सुरक्षा योजना के क्रियान्वयन में किसी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कार्यवाही की जा रही है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) जी, नहीं। जननी सुरक्षा योजना को सभी राज्यों एवं संघ क्षेत्रों द्वारा क्रियान्वित किया जा रहा है। राज्य सरकारों ने इस योजना के क्रियान्वयन में किसी कठिनाई का उल्लेख नहीं किया है।

## एचआईवी/एड्स बीमारी का नियंत्रण और उसकी रोकथाम

**586. श्री प्रशान्त कुमार मजूमदार:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में एचआईवी/एड्स के मामले बढ़ रहे हैं;

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

(ग) क्या सरकार द्वारा एड्स के नियंत्रण हेतु गत तीन वर्षो के दौरान कोई योजना बनाई गई है;

(घ) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरुप अब तक क्या उपलब्धियां प्राप्त हुई हैं; और

(ङ) उक्त अवधि के दौरान इस उद्देश्य हेतु सरकार द्वारा कितनी निधियां राज्य-वार आबंटित की गई है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी नहीं। वार्षिक प्रहरी निगरानी के अनुसार एचआईवी व्यक्तियों की अनुमानित संख्या वर्ष 2002 में 27.3 लाख से कम होकर वर्ष 2007 में 23.1 लाख रह कर धीरे-धीरे कम हो रही है।

(ग) और (घ) देश में एचआईवी/एडस के निवारण और नियंत्रण के लिए राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम (चरण-III 2007-12) को क्रियान्वित किया जा रहा है। इस कार्यक्रम के मुख्य कार्यकलाप इस प्रकार हैं:-

1. माता से बच्चे में संचरण का निवारण
2. समेकित परामर्श एवं परीक्षण सेवाएं
3. रक्त निरापदाता कार्यक्रम
4. उच्च जोखिम समूहों और असुरक्षित आबादी के लिए लक्षित कार्यकलाप।
5. यौन संचारित संक्रमण नियंत्रण कार्यक्रम
6. परिचर्या, सहायता और उपचार कार्यक्रम
7. जन जागरुकता कार्यक्रम

पिछले तीन वर्षो के दौरान की गई प्रगति का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ङ) वर्ष 2007-08 से राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम-III के अन्तर्गत राज्यों को आबंटित किए गए धन का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

***विवरण-I***

*पिछले तीन वर्षो के दौरान राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम के अन्तर्गत की गई प्रगति का ब्यौरा*

| सूचक | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|
| सामान्य व्यक्तियों जिनको परामर्श दिया गया और उनकी जांच की गई, की संख्या | 2109155 | 4209387 | 5618013 |
| जिन गर्भवती महिलाओं को परामर्श दिया गया और उनका परीक्षण किया गया, की संख्या | 2010209 | 3425900 | 4635507 |
| मातृ-शिशु के जोड़े जिनकों रोग निरोधक उपचार दिया गया | 7007 | 9628 | 13977 |
| जीवित व्यक्ति और रिटरो-वायरल रोधी उपचार प्राप्त करने वाले व्यक्तियों की संख्या | 65016 | 134927 | 217781 |
| यौन संचारित संक्रमणों का उपचार | 1897466 | 257211 | 3482785 |
| रक्तदान (यूनिट लाख में) | 5.16 | 62.1 | 74.0 |
| उच्च जोखिम वाले समूहों के लिए लक्षित कार्यकलापों की परियोजनाएं | 789 | 700 | 1271 |

***विवरण-II***

*राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम के अन्तर्गत 3 वर्षो का आबंटन दर्शाने वाला विवरण*

(करोड़ रु. में)

| क्र.सं. | राज्य | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 2.66 | 1.00 | 1.59 |
| 2. | आंध्र प्रदेश | 64.90 | 67.66 | 83.60 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 3. | बिहार | 19.66 | 23.01 | 23.75 |
| 4. | चंडीगढ़ | 4.73 | 4.93 | 5.95 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 5.04 | 11.86 | 12.82 |
| 6. | दमन और दीव | 1.50 | 1.19 | 1.67 |
| 7. | दिल्ली | 23.52 | 24.89 | 28.43 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 1.16 | 1.19 | 1.36 |
| 9. | गोवा | 4.81 | 6.04 | 6.50 |
| 10. | गुजरात (अहमदाबाद सहित) | 32.67 | 40.45 | 47.90 |
| 11. | हरियाणा | 6.79 | 10.73 | 17.46 |
| 12. | हिमाचल प्रदेश | 8.42 | 8.70 | 11.25 |
| 13. | जम्मू और कश्मीर | 4.74 | 6.55 | 6.78 |
| 14. | झारखंड | 5.99 | 14.54 | 16.45 |
| 15. | कर्नाटक | 47.27 | 52.16 | 52.70 |
| 16. | केरल | 18.44 | 23.42 | 24.83 |
| 17. | लक्षद्वीप | 0.50 | 0.40 | 0.37 |
| 18. | मध्य प्रदेश | 13.60 | 24.58 | 34.36 |
| 19. | महाराष्ट्र (मुम्बई सहित) | 70.44 | 79.56 | 88.27 |
| 20. | उड़ीसा | 14.91 | 23.66 | 25.26 |
| 21. | पुडुचेरी | 3.67 | 3.59 | 3.46 |
| 22. | पंजाब | 7.96 | 13.42 | 18.15 |
| 23. | राजस्थान | 10.63 | 22.37 | 27.53 |
| 24. | तमिलनाडु (चेन्नई सहित) | 73.88 | 82.37 | 75.29 |
| 25. | उत्तर प्रदेश | 33.94 | 37.92 | 36.03 |
| 26. | उत्तराखंड | 5.81 | 7.63 | 9.92 |
| 27. | पश्चिम बंगाल | 48.65 | 37.88 | 45.17 |
| उपयोग | | 536.28 | 632.57 | 706.87 |
| **पूर्वोत्तर** | **राज्य** | | | |
| 28. | अरुणाचल प्रदेश | 5.44 | 7.07 | 8.14 |
| 29. | असम | 16.24 | 19.12 | 17.63 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 30. | मणिपुर | 27.00 | 26.27 | 25.20 |
| 31. | मेघालय | 1.52 | 4.76 | 4.60 |
| 32. | मिजोरम | 11.43 | 13.53 | 13.06 |
| 33. | नागालैण्ड | 24.44 | 20.93 | 19.39 |
| 34. | सिक्किम | 3.58 | 3.10 | 3.94 |
| 35. | त्रिपुरा | 4.51 | 5.69 | 6.95 |
| | उप योग | 94.15 | 100.47 | 98.91 |
| | राज्यों का कुल आबंटन | 630.43 | 733.05 | 805.78 |
| | केन्द्रीय स्तर पर व्यय सहित कुल आबंटन और सामग्रीगत सहायता (संशोधित अनुमान के आंकड़े) | 953.89 | 1123.36 | 1100.00 |

**बाघ अभयारण्यों के लिए वित्तीय सहायता**

**587. श्री के. जे. एस. पी. रेड्डी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश के 37 बाघ अभयारण्यों को वित्तीय सहायता दे रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान कितनी-कितनी धनराशि का आवंटन और उपयोग किया गया;

(घ) क्या सरकार का विचार देश में चार नये बाघ अभयारण्यों की घोषणा करने का है; और

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

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) जी, हां! बाघ परियोजना की चालू केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत पर्यावरण एवं वन मंत्रालय द्वारा 37 निर्दिष्ट बाघ रिजर्वो में बाघ के स्व-स्थाने संरक्षण के लिए देश भर के 17 बाघ बहुल राज्यों को वित्तीय सहायता दी जा रही है। पिछले तीन वर्षो तथा चालू वर्ष के दौरान बाघ परियोजना के अंतर्गत राज्यों को दी गई वित्तीय सहायता का विवरण अनुबंध-I पर है।

(घ) और (ङ) जी, हां। राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण ने चार नए बाघ रिजर्व, नामश: उत्तर प्रदेश में पीलीभीत, उड़ीसा में सुनावेड़ा, महाराष्ट्र में सहयाद्रि तथा मध्य प्रदेश में रातापानी आदि तैयार करने के लिए सिद्धांत रुप से मंजूरी दे दी है।

***विवरण***

*बाघ परियोजना की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षो और चालू वित्तयी वर्ष के दौरान राज्यवार जारी धनराशि और उसके उपयोग का विवरण*

| क्रमसं | राज्य | 2006-07 | | 2007-08 | | 2008-09 | | 2009-10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | जारी की गई धनराशि | उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि | उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि | 18 फरवरी, 2009 तक उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 35.0000 | 46.6750 | 73.9175 | 50.0005 | 56.9830 | Not Reported | — |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 237.3730 | 212.6900 | 110.2542 | 110.0347 | 246.1710 | Not Reported | 167.357** |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3. | असम | 87.4310 | 65.0000 | 95.6140 | 66.8830 | 1092.3790 | Not Reported | — |
| 4. | बिहार | 37.1450 | 73.8500 | 98.3205 | 47.9936 | 49.6730 | * | — |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 10.0000 | 12.8200 | 35.2250 | 32.3547 | 169.8700 | 43.7500 | — |
| 6. | झारखंड | 155.9670 | 103.8720 | 45.1600 | 18.3765 | 115.3770 | 45.5590 | — |
| 7. | कर्नाटक | 267.8170 | 373.8720 | 1159.7149 | 1126.8433 | 689.8390 | 236.2944 | — |
| 8. | केरल | 109.0000 | 135.7600 | 153.2449 | 134.8449 | 267.0900 | 105.0000 | — |
| 9. | मध्य प्रदेश | 759.2360 | 869.8070 | 2975.9411 | 2878.0761 | 6998.5420 | 636.6810 | 1544.054** |
| 10. | महाराष्ट्र | 229.5100 | 242.6500 | 295.7191 | 253.8468 | 411.1250 | 189.7225 | — |
| 11. | मिजोरम | 115.1600 | 77.9740 | 82.9000 | 82.9000 | 241.4500 | 65.1380 | — |
| 12. | उड़ीसा | 150.2500 | 139.1850 | 43.2800 | 42.0400 | 625.9900 | 240.4151 | — |
| 13. | राजस्थान | 100.8760 | 194.0050 | 410.6800 | 325.9826 | 2708.9500 | 126.2400 | 1713.838** |
| 14. | तमिलनाडु | 85.1650 | 79.4280 | 45.0000 | 44.2360 | 690.8060 | 142.1100 | |
| 15. | उत्तरांचल | 160.2950 | 201.6600 | 202.0050 | 188.5550 | 462.8500 | 100.8200 | |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 75.0000 | 101.7700 | 134.8900 | 260.2435 | 417.5130 | Not Reported | 113.30** |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 177.3000 | 226.9200 | 308.6741 | 117.4000 | 228.3940 | 79.7500 | — |
| | कुल | 2,792.5250 | 3,157.9380 | 6,270.5403 | 5,780.6112 | 15,473.002 | 2,006.4800 | 3538.549** |

*समझौता ज्ञापन प्रस्तुत न करने के कारण रोक दी गई।

**व्ययगत बकाया राशि का पुनर्वेधीकरण।

## वैश्विक परामर्शदात्री परिषद

**588. श्री नवीन जिन्दल:** क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वैश्विक परामर्शदात्री परिषद का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसकी संरचना किस प्रकार की है;

(ग) इस परिषद के प्रमुख कृत्य क्या हैं;

(घ) क्या परिषद ने कोई बैठक तथा सिफारिशें की हैं; और

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

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) जी हां।

(ख) परिषद की संरचना:

1. प्रधान मंत्री
2. विदेश मंत्री
3. प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री
4. प्रधान मंत्री के प्रधान सचिव
5. सचिव, प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय
6. डा. अमृतया सेन
7. प्रो. जगदीश भगवती
8. श्री करन एफ. बिलिमोरिया
9. श्री स्वदेश चटर्जी
10. कुमारी इला गांधी
11. श्री रजत के. गुप्ता
12. लॉर्ड खलिद हमीद

13. डा. रेणु खाटोर
14. श्री किशोर महबुबानी
15. श्री पीएनसी मेनन
16. श्री एल. एन. मित्तल
17. कुमारी इन्द्रा के. नूयी
18. श्री विक्रम पंडित
19. श्री सी. के. प्रहलाद
20. श्री भीकू चोटलाल पारेख
21. श्री सेम पितरोदा
22. टेन श्री दातो अजीत सिंह
23. श्री नेविल जोसेफ रॉफ
24. प्रो. श्रीनिवास एसआर वाराधान
25. श्री युसुफाली एम. ए.

**विशेष आमंत्रितः**

(i) वित्त सचिव

(ii) विदेश सचिव

(ग) परिषद के कार्यः

(i) सर्वोत्तम भारतीय मस्तिष्कों के, चाहे वे कहीं भी बसे हों, के अनुभव, ज्ञान और सम्पदा को एकत्र करने प्रधानमंत्री के लिए एक मंच के रुप में कार्य करना;

(ii) भारत और प्रवासी भारतीयों बीच दो तरफा तालमेल के लिए एक समग्र एजेंडा तैयार करना;

(iii) भारत के विकास लक्ष्यों को पूरा करने और प्रवासी भारतीयों द्वारा भारत में निवेशों को कारगर बनाने के लिए भारतीय डायस्पोरा के कौशल और ज्ञान तक पहुंच बनाने के लिए तरीकों और साधनों पर विचार करना; और

(iv) प्रवासी भारतीय समुदाय की आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए भारत में संस्थान और क्षमता सृजन करना।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

## स्तन कैंसर से मौतें

**589. श्री एन. चेलुवरया स्वामीः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या स्तन कैंसर के कारण प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में महिलाओं की मृत्यु हो जाती हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या देश के अधिकांश अस्पताल/प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र स्तन कैंसर की प्रारम्भिक चरण पर पहचान करने में सक्षम नहीं है;

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

(ङ) इन मामलों से निपटने हेतु अस्पतालों/स्वास्थ्य केन्द्रों को सुसज्जित करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(च) क्या सरकार ने देश के ग्रामीण क्षेत्रों में स्तन कैंसर जागरुकता कार्यक्रम शुरु किया है; और

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस उद्देश्य हेतु राज्य-वार कितनी निधियां आवंटित की गई हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (छ) चूंकि स्वास्थ्य राज्य का विषय है इसलिए भारत में स्तन कैंसर से होने वाली मौतों की सही संख्या का ब्यौरा केन्द्र स्तर पर नहीं रखा जाता है। तथापि, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद के अनुसार भारत में वर्ष 2007 के दौरान स्तन कैंसर से मरने वाली महिलाओं की अनुमानित संख्या 41,245 है।

स्वास्थ्य शिक्षा के माध्यम से प्राथमिक रोकथाम शुरु में ही कैंसर का पता लगाने एवं उसका निदान करने के माध्यम से द्वितीयक रोकथाम और कैंसर उपचार सुविधाओं के सुदृढ़ीकरण के उद्देश्यों से राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम कार्यान्वित किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रों/राज्यों में कैंसर जांच सुविधाएं सहित व्यापक स्तर पर कैंसर का पता लगाने एवं उसके प्रबंधन संबंधी सुविधाएं देश के विभिन्न राज्यों के 27 क्षेत्री कैंसर केन्द्रों द्वारा प्रदान की जा रही है।

कैंसर के बारे में जन जागरुकता कार्यक्रम भी इलेक्ट्रानिक एवं प्रिंट मीडिया के माध्यम से चलाया जा रहा है।

केन्द्र प्रायोजित योजना स्कीम होने के नाते राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के लिए इस स्कीम के तहत राज्य-वार निधियां आबंटित नहीं की जाती हैं।

## एन. एल. सी. में ठेका श्रमिक

590. **श्री एस. एस. रामासुब्बू:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन (एन. एल. सी.) में ठेका श्रमिक बार-बार हड़ताल पर जा रहे हैं;

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

(ग) गत तीन वर्षो के दौरान ठेका श्रमिकों ने कितनी बार हड़ताल की तथा उनका मांग-पत्र क्या है;

(घ) क्या सरकार ने उनके विवदों का सौहार्दपूर्ण तरीके से समाधान करने हेतु कोई कदम उठाए हैं;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) से (ग) एनएलसी के ठेकेदारों द्वारा नियोजित कामगारों ने अपनी मांगों को लेकर समय-समय पर हड़ताल की है। पिछले तीन वर्षो के दौरान ठेका कामगारों द्वारा ऐसी हड़तालों की अवधि का ब्यौरा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

| क्र.सं. | वर्ष | हड़ताल की संख्या | हड़ताल की अवधि |
|---|---|---|---|
| 1. | 2006-07 | 1 | 14.11.2006 से 25.11.2006 |
| 2. | 2007-08 | 3 | 16.07.2007 से 19.07.2007<br>8.09.2007 से 14.09.2007<br>16.02.2008 |
| 3. | 2008-09 | 4 | 29.03.2008 से 5.04.2008<br>2.06.2008 से 16.06.2008<br>8.09.2008 से 9.09.2008<br>28.06.2009 से 30.06.2009 |

ये हड़तालें अन्य बातों के साथ-साथ उनके द्वारा हड़ताल की सूचनाओं में यथा उल्लिखित निम्नलिखित मांगों के लिए थीं:

1. मजदूरी का 8.33% बोनस के रुप में भुगतान।
2. निर्धारित न्यूनतम मजदूरी के अलावा 19.23 रु. प्रतिदिन की दर से अतिरिक्त मजदूरी का भुगतान।
3. ठेका कामगरों का एनएलसी के स्थायी कामगारों के रूप में नियमितीकरण।
4. एनएलसी के स्थायी कर्मचारियों के बराबर मजदूरी और बोनस का भुगतान।
5. यूनियन को मान्यता।
6. डयूटी के दौरान मृत्यु होने पर सांविधिक लाभों के अलावा सोलेसियम का भुगतान।

(घ) से (च) ठेकेदारों द्वारा नियोजित कामगार एनएलसी द्वारा सीधे नियोजित कामगार नहीं है। सभी ठेके अधिकांशत: सिविल (मिट्टी) कार्य और सफाई कार्य में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए कार्य ठेके होते हैं। यद्यपि वेतन के भुगतानों, भविष्य निधि तथा अन्य लाभों के लिए सभी सांविधिक प्रावधान कार्यान्वित किए जा रहे हैं किन्तु ठेका कामगारों की सेवाओं को नियमित करने की प्रधान नियोक्ता की कोई जिम्मेवारी नहीं है। तथापि, एनएलसी श्रम आयुक्त (केन्द्रीय) चेन्नई के तत्वावधान में आयोजित समझौता बैठकों और समाधान कार्यावाहियों के द्वारा सौहार्द्रपूर्ण तरीके से उनके विवादों का निपटारा करने के लिए कदम उठा रही है।

## अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स)

591. **श्री राजय्या सिरिसिल्ला:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि एम्स जैसे प्रमुख संस्थानों की गरिमा एवं सर्वोच्चता को बनाए रखने तथा उनकी छवि में और सुधार करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान वर्ष 1956 में संसद के एक अधिनियम द्वारा स्वास्थ्य परिचर्या के सभी पहलुओं में उत्कृष्टता विकसित करने के लिए एक केन्द्र के रुप में सेवा करने के वास्ते स्थापित किया गया राष्ट्रीय महत्ता की एक स्वायत्त संस्था है।

इस संस्थान की मुख्य दिलचस्पी सभी विषयों में अवर स्नातक और स्नातकोत्तर चिकित्सा शिक्षा में शिक्षण के पैटर्न विकसित करना है ताकि भारत में सभी चिकित्सा महाविद्यालयों और अन्य सहायक संस्थाओं में चिकित्सा शिक्षा का उच्च मानक प्रदर्शित किया जा सकें।

इस अधिनियम के आधार पर यह संस्थान अपनी चिकित्सा डिग्रियां और अन्य शैक्षणिक उपाधियां प्रदान करता है। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम के अंतर्गत इस संस्थान द्वारा

प्रदान की गई डिग्रियों को भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम के प्रयोजन के लिए चिकित्सा अर्हताओं को मान्यता दी जाती है और इसके होते हुए भी उसमें अंतर्विष्ट किसी व्यवस्था को भी इस अधिनियम की पहली अनुसूची में शामिल किया हुआ समझा जाता है और इन डिग्रीधारकों को उन्हीं विशेषाधिकारों का हक दिया जाता है जो भारत के मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालयों से समकक्ष उपाधियों/डिग्रियों से सम्बद्ध हों।

इस समय अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान 43 विषयों में शिक्षण और अनुसंधान की सुविधा प्रदान कर रहा है। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के संकाय सदस्य विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विभाग, वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद, विश्व स्वास्थ्य संगठन इत्यादि जैसे विभिन्न सरकारी और अंतर्राष्ट्रीय वित्तपोषण करने वाले अभिकरणों से प्रति वर्ष लगभग 23 करोड़ रुपए की अनुसंधान निधियां सृजित कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, भारत-संयुक्त राज्य अमेरिका, भारत-फ्रांस और भारत-जर्मन जैसे द्विपक्षीय सहयोग कार्यक्रम से कई अनुदान हैं। चिकित्सा अनुसंधान के क्षेत्र में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अगुआ संस्थान है। जिसके पास इसके संकाय और अनुसंधानकर्ताओं द्वारा 600 से अधिक अनुसंधान प्रकाशन है। अनुसंधान में योगदान के लिए गए अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों में कुष्ठ, रोगजनन और रोगप्रतिरक्षा विज्ञानीय तंत्र प्रणालियां, वायरल हेतु के कारण यकृतशोथ के रोगजनन, यकृतशोथ बी, सी व ई और नैदानिक परीक्षणों का विकास, स्नायु प्रणाली पर योग का प्रभाव और बहु-औषध प्रतिरोधी क्षयरोग शामिल है।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में सारे भारत और विदेशों से विशाल संख्या में रोगी उपचार के लिए आ रहे हैं और योग्य चिकित्सीय संकाय और अर्ध-चिकित्सीय कर्मचारियों द्वारा पर्याप्त चिकित्सा परिचर्या प्रदान की जाती है। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के सामान्य बहिरंग रोगी विभाग और विशिष्टताओं वाले क्लीनकों में प्रतिदिन लगभग औसतन 7000 रोगी आते हैं।

इस संस्थान में आधुनिक नैदानिक सुविधाएं है। इस संस्थान ने नवम्बर, 2002 से टेलिमेडिसिन सुविधाएं भी शुरु कर दी हैं। लेह से अंडमान तक सबसे अच्छी संभव रोगी परिचर्या सुविधाएं प्रदान करने के लिए इस संस्थान से पहले से ही 85 केन्द्र जुड़े हुए हैं। इसके अतिरिक्त, इस संस्थान में हृदय, गुर्दे, कोर्निया, अस्थिमज्जा, जिगर और अस्थि बैंक के लिए अंग प्रत्यारोपण की भी सुविधाएं हैं।

सरकार ने रोगी परिचर्या सेवाओं में आगे और सुधार करने के लिए बुनियादी ढांचा स्थापित करने के वास्ते निम्नलिखित उपाय किए हैं:

(i) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के मौजूदा अंसारी नगर परिसर का प्रभावी कार्यकरण और मौजूदा बहिरंग रोगी विभागों और वार्डों के लिए पुनर्नियोजन किया जा रहा है। निम्नलिखित यूनिटों को चरण-I में नियोजित किया गया है:

बहिरंग रोगी विभाग का विस्तार, वार्ड ब्लाक में ई विंग का निर्माण, माता व बाल स्वास्थ्य के लिए केन्द्र, वृक्क विज्ञान/मूत्र रोग विज्ञान हेतु केन्द्र, डा. राजेन्द्र प्रसाद केन्द्र के एक्सरे विंग का विस्तार, बहुमंजिला पशुघर का निर्माण, रसोई और सेवा खंड, लगभग 1500 वाहनों के लिए बहु-स्तरीय पार्किंग, जठरांत्र रोग विज्ञान और जी. आई शल्य चिकित्सा हेतु केन्द्र का निर्माण, सम्मेलन भवन और पुस्तकालय का निर्माण, पी. सी. और शिक्षण खंड विस्तार का निर्माण, प्रशासनिक खंड/उपचर्या महाविद्यालय/पुस्तकालय, गेरेजों/केन्द्रीय भडारों के लिए समुपयोजन खंड, लगभग 700 पलंगों हेतु आवासी डाक्टरों/उपचर्या छात्रों के लिए छात्रावास और जरा चिकित्सा हेतु उन्नत केन्द्र का निर्माण करना।

(ii) इस संस्थान ने महिलाओं और बच्चों के लिए 500 बिस्तरों के केन्द्र के निर्माण, नया पूर्व-नैदानिक व शिक्षण खंड, शल्य चिकित्सीय केन्द्र के निर्माण, आयुर्विज्ञान नगर में टाइप ए/बी/सी/ के घरों के निर्माण, मस्जिद मोठ परिसर में छात्रावासों के निर्माण के लिए निम्नलिखित नई सुविधाएं बनाने तथा विभिन्न विभागों का सुदृढ़ीकरण का भी प्रस्ताव किया है।

*[हिन्दी]*

## भयंकर संक्रामक बीमारियों के लिए निधियां

592. **श्री के. सी. सिंह बाबा:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भयंकर संक्रामक रोगों जैसे स्वाइन फ्ल डेंगू और चिकनगुनिया के उन्मूलन हेतु कोई अध्ययन/शोध किया है;

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

(ग) गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान राज्यों को इस संबंध में आवंटित तथा अवमुक्त निधियों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इन रोगों की रोकथाम हेतु किसी टीके का विकास किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) जी, नहीं, स्वाइन फ्लू, डेंगू और चिकनगुनिया का उन्मूलन नहीं किया जा सकता। इसलिए इसके अन्मूलन हेतु अनुसंधान कार्यनितियां नहीं बनाई गई हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

(घ) और (ङ) जी नहीं। तथापि, भारत सरकार एक देशी वैक्सीन बनाने हेतु आवश्यक कार्रवाई कर रही है।

इन्फल्युन्जा ए (एच 1 एन 1) (स्वाइन फ्लू) के लिए भारत सरकार ने भारतीय वैक्सीन निर्माताओं से विचार-विमर्श किया है। भारतीय सीरम विज्ञान संस्थान, पुणे, पैनासिया बायोटेक, दिल्ली और भारत बायोटेक, हैदराबाद संस्थानों में इसकी वैक्सीन बनाने की क्षमता है। औषध महानियंत्रक (भारत) ने इन विनिर्माताओं को सीड वायरस आयात करने के लिए लाइसेंस जारी किया है।

भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद राष्ट्रीय रोगणुविज्ञान संस्थान, पुणे ने रोग नियंत्रण केन्द्र अटलांटा, संयुक्त राष्ट्र अमरीका के सहयोग से एक विश्वमारी पूर्व वैक्सीन स्ट्रेन बनाया है जिसे एच 5 एन 1 (बर्ड फ्लू) के वैक्सीन के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है।

## देश में पासपोर्ट कार्यालय

593. **श्री हरिशचन्द्र चव्हाण**: क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में राज्य-वार कितने पासपोर्ट कार्यालय हैं;

(ख) इन कार्यालयों द्वारा एक माह में औसतन कितने आवेदनों पर कार्यवाही की जाती है;

(ग) क्या पासपोर्ट जारी करने में विलंब होता है;

(घ) यदि हां, तो आवेदकों को पासपोर्ट जारी करने में हो रहे विलंब को दूर करने हेतु उठाए गए/उठाए जा रहे कदमों सहित इसके क्या कारण हैं;

(ङ) पासपोर्ट जारी करने हेतु निर्धारित समय सीमा का ब्यौरा क्या है;

(च) क्या पासपोर्ट आवेदन शुल्क में बार-बार वृद्धि की गई है; और

(छ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरुर)**: (क) भारत में पासपोर्ट कार्यालयों की राज्यवार सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) इन पासपोर्ट कार्यालयों में एक महीने में औसतन 4,30,000 आवेदनों पर कार्रवाई की जाती है।

(ग) जी हां।

(घ) कारणों में पुलिस सत्यापन रिपोर्ट देर से प्राप्त होने और पुलिस सत्यापन रिपोर्ट प्रतिकूल अथवा अधूरी प्राप्त होने, आवेदकों द्वारा अधूरी सूचना और/अधूरे दस्तावेज देना आदि शामिल है।

विलम्ब को कम करने के लिए सरकार ने समय-समय पर पासपोर्ट जारी करने की प्रक्रिया को सुचारु बनाने के लिए कई कदम उठाएं हैं। जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

(i) लंबित आवेदनों को समाप्त करने के लिए विशेष अभियान,

(ii) पुलिस प्राधिकारियों के साथ समन्वयन कर पुलिस सत्यापन रिपोर्ट की प्रक्रिया तीव्र करना,

(iii) उन आवेदकों के पासपोर्ट बिना पुलिस सत्यापन के नवीकृत करना जिनके मौजूदा पासपोर्ट के संबंध में स्पष्ट पुलिस रिपोर्ट प्राप्त हुई है और पासपोर्ट अभिलेखों में उनके विरुद्ध कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं हो,

(iv) कतिपय औपचारिकताओं को पूर्ण करने के अध्यधीन बिना पुलिस सत्यापन के वरिष्ठ नागरिकों, सरकारी सेवकों और अवयस्कों को पासपोर्ट जारी करना,

(v) पासपोर्ट कार्यालयों द्वारा पासपोर्ट जारी करने के पुराने मामलों का शीघ्र निपटान करने के लिए नियमित अन्तरालों पर पासपोर्ट अदालतें/शिविर आयोजित करना।

इसके अलावा सरकार ने नागरिकों को पासपोर्ट से संबंधित सेवाएं समय से पारदर्शी और अधिक सुविधाजनक एवं विश्वसनीय ढंग से प्रदान करने के उद्देश्य से पासपोर्ट जारी करने की प्रणाली, जिसमें इसका सूचना प्रौद्योगिकी पहलू शामिल है, पर एक समयबद्ध अध्ययन करने का कार्य नेशनल इंस्टीच्यूट ऑफ स्मार्ट गवर्नमेंट (एनआईएसजी) हैदराबाद को सौंपा था। सरकार ने एनआईएसजी की रिपोर्ट को स्वीकार कर लिया है, जिसके परिणामस्वरुप "पासपोर्ट सेवा परियोजना" चलाई जा रही है।

पूरे देश में 77 पासपोर्ट सेवा केन्द्र स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है जहां पासपोर्ट जारी करने की प्रक्रिया से जुड़े गैर-शासकीय कार्य जैसे आवेदन पत्रों की शुरुआती जांच, शुल्क प्राप्त करना, दस्तावेजों की स्कैनिग, फोटो लेना आदि चयनित सेवा प्रदाता द्वारा किए जाएंगे। संवेदनशील कार्यकलापों जैसे पुलिस सत्यापन, पासपोर्टो का मुद्रण और प्रेषण सरकारी कर्मचारियों द्वारा किए जाएंगे। आशा की जाती है कि इस परियोजना के अंतर्गत तीन दिनों के भीतर पासपोर्ट जारी कर दिए जाएंगे और जहां पुलिस सत्यापन वांछित है वहां सत्यापन प्रक्रिया पूरी होने के उपरान्त तीन दिनों के भीतर पासपोर्ट जारी कर दिए जाएंगे। आशा की जाती है कि परियोजना को 2010 के शुरु में पूरे देश में पूरी तरह से लागू कर दिया जाएगा।

(ङ) सामान्य श्रेणी के अंतर्गत नए पासपोर्ट जारी करने की समय-सीमा 30 दिनों की है बशर्ते रिपोर्ट प्राप्त हो गयी हो और सभी औपचारिकताएं पूरी गई हों। पासपोर्ट पुनः जारी करने की समय सीमा आवेदन करने की तिथि से 15 दिनों की है, बशर्ते कि सभी औपचारिकताएं "तत्काल स्कीम" के अंतर्गत निर्धारित शुल्कों का भुगतान करने आए तत्काल स्कीम के द्वारा प्रस्तुत करने के आधार पर पासपोर्ट 7 दिनों अथवा 14 दिनों के अंर जारी किये जाते हैं। तत्काल स्कीम के अंतर्गत पासपोर्टो को निर्धारित शुल्क के भुगतान और निर्धारित दस्तावेज प्रस्तुत करने पर 3 कार्य दिवसों में पुनः जारी किया जाता है।

(च) जी नहीं। आखिरी बार शुल्क वृद्धि 2002 में की गई।

(छ) लागू नहीं।

***विवरण***

*राज्यवार पासपोर्ट कार्यालयों की सूची*

| क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालयों/पासपोर्ट कार्यालयों की अवस्थिति | | राज्य |
|---|---|---|
| 1 | | 2 |
| 1. | हैदराबाद | आन्ध्र प्रदेश |
| 2. | विशाखापट्टनम | आंध्र प्रदेश |
| 3. | गुवाहाटी | असम, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर मिजोरम, मेघालय और नागालैंड |
| 4. | पटना | बिहार |
| 5. | रायपुर | छत्तीसगढ़ |
| 6. | पणजी | गोवा |
| 7. | अहमदाबाद | गुजरात |
| 9. | शिमला | हिमाचल प्रदेश |
| 10. | जम्मू | जम्मू और कश्मीर |
| 11. | श्रीनगर | जम्मू और कश्मीर |
| 12. | रांची | झारखंड |
| 13. | बंगलौर | कर्नाटक |
| 14. | कोचीन | केरल |
| 15. | कोजीकोड | केरल |
| 16. | मल्लापुरम | केरल |
| 17. | त्रिवेंद्रम | केरल |
| 18. | भोपाल | मध्य प्रदेश |
| 19. | मुम्बई | महाराष्ट्र |
| 20. | थाणे | महाराष्ट्र |
| 21. | नागपुर | महाराष्ट्र |
| 22. | पुणे | महाराष्ट्र |
| 23. | भुवनेश्वर | उड़ीसा |
| 24. | जालंधर | पंजाब |
| 25. | अमृतसर | पंजाब |
| 26. | जयपुर | राजस्थान |
| 27. | चैन्नै | तमिलनाडु |
| 28. | त्रिची | तमिलनाडु |
| 29. | मदुरै | तमिलनाडु |
| 30. | कोयंबटूर | तमिलनाडु |
| 31. | देहरादून | उत्तराखंड |
| 32. | लखनऊ | उत्तर प्रदेश |
| 33. | गाजियाबाद | उत्तर प्रदेश |
| 34. | बरेली | उत्तर प्रदेश |
| 35. | कोलकाता | पश्चिम बंगाल, सिक्किम, त्रिपुरा |

| | 1 | 2 |
|---|---|---|
| 1. | मुख्य सचिव, अंडमान और निकोबार, पोर्ट ब्लयेर | अंडमान और निकोबार |
| 2. | चंडीगढ़ | चंडीगढ़ |
| 3. | मुम्बई | दादर और नगर हवेली, दमण |
| 4. | दिल्ली | दिल्ली |
| 5. | अहमदाबाद | दीव |
| 6. | कोचीन | लक्षदीव |
| 7. | चेन्नै | पुडुचेरी |

*[अनुवाद]*

## सीजीएचएस अभिदान में वृद्धि

**594. श्री मिलिंद देवराः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का विचार उसके कर्मचारियों और पेंशन प्राप्तकर्ताओं द्वारा केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना (सीजीएचएस) में किए जा रहे अभिदान में वृद्धि करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा 20 मई, 2009 को केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के लाभभोगियों के अंशदान की दरों में संशोधन करने के आदेश जारी कर दिए गए हैं जिसकी एक प्रति विवरण के रुप में संलग्न है।

### *विवरण*

*सं. एस. 11011/2/2008-सीजीएचएस (पी)*

भारत सरकार
स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय
स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग

निर्माण भवन, मौलाना आजाद रोड,
नई दिल्ली-110108
दिनांक 20 मई, 2008

### कार्यालय ज्ञापन

**विषयः** केन्द्र सरकार के कर्मचारियों के वेतन और भत्तों में संशोधन के कारण केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना में अंशदान की दरों का संशोधन करना तथा छठे केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर अमल करने के कारण पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन करना।

मुझे स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा निर्गत दिनांक 3 जुलाई, 2000 के का. ज्ञा. एस. 11011/18/99-डेस्क- I/ सीजीएचएस (पी) और दिनांक 27 मई, 1998, 20 सितम्बर, 2004 तथा 28 अक्टूबर, 2005 के का. ज्ञा. सं. एस.-11011/6/98-सीजीएचएस (पी) का संदर्भ लेने का निर्देश हुआ हे जिनके द्वारा आदेश निकालकर सीजीएचएस की सुविधा का लाभ उठाने के लिए मासिक अंशदान दरों तथा सीजएचएस में पैनलबद्ध निजी अस्पतालों में मुफ्त आहार की पात्रता तथा वहां ठहरने की पात्रता आदि में संशोधन किया गया था। छठे केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के आधार पर सेवारत कर्मचारियों के वेतन और भत्तों तथा सिविल पेंशनरों/पारिवारिक पेंशनरों के पेंशन में संबंधित प्राधिकारियों द्वारा संशोधन किया गया है।

2. सीजीएचएस में डाक्टरों और अन्य स्टाफ के वेतन/पेंशन में ऊर्ध्वमुखी संशोधन से सीजीएचएस की प्रचालानात्मक लागत बढ़ गई है। ऐसे में सीजीएचएस के अंतर्गत लाभों की प्राप्ति के लिए कर्मचारियों/पेंशनरों द्वारा किए जाने वाले अंशदानों की दरों में 1 जून, 2009 से संशोधन का निर्णय लिया गया है। लाभार्थियों की विभिन्न पात्रताओं की अधिकतम मौद्रिक सीमाएं संशोधित करने का निर्णय भी सीजीएचएस सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए लिया गया है।

3. पिछली हिदायतों का अधिक्रमण करते हुए निम्नलिखित संशोधन नीचे उल्लिखित सुविधाओं के संबंध में किए जा रहे हैं:-

(क) सीजीएचएस सुविधा के लाभ के लिए मासिक अंशदान

| क्र.सं. | अधिकारी द्वारा आहरित ग्रेड पे | अंशदान (रुपए प्रति माह) |
|---|---|---|
| 1. | 1650/-रुपए प्रति माह तक | 5/- |
| 2. | 1,800/- रुपए; 1,900/-रुपए; 2,000/- रुपए; 2,400/-रुपए; और 2,800/-रुपए प्रति माह | 125/- |
| 3. | 4,200/-रुपए प्रति माह | 225/- |
| 4. | 4,600/-रुपए; 4,800/-रुपए; 5,400/-रुपए; और 6,600/-रुपए प्रति माह | 325/- |
| 5. | 7,600 रुपए और इससे अधिक प्रति माह | 500 |

**(ख) सीजीएचएस में पैनलबद्ध निजी अस्पतालों में रोगी कक्षों की पात्रता**

| क्र.सं. | रोगी कक्षा की पात्रता | पे बैंड में आहरित वेतन |
|---|---|---|
| 1. | सामान्य रोगी कक्ष | 13,950/-रुपए तक |
| 2. | अर्ध निजी रोगी कक्ष | 13,950/- रुपए से 19,530/-रुपए तक |
| 3. | निजी रोगी कक्ष | 19,540/रुपए और इससे अधिक |

(ग) मुफ्त आहार के लिए अधिकतम मौद्रिक सीमा:

सीजीएचएस लाभार्थियों के लिए मुफ्त आहार की अधिकतम वित्तीय सीमा वेतन/पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन करके 7,450/- रुपए प्रति मास रखी गई है।

(घ) क्षयरोग या मानसिक रोगों से पीड़ित लाभार्थियों के लिए मुफ्त आहार की अधिकतम सीमा:

क्षय रोग या मानसिक रोग से पीड़ित लाभार्थियों के लिए मुफ्त आहार की अधिकतम वित्तीय सीमा वेतन/पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन करके 11,160/- रुपए प्रति मास रखी गई है।

(ङ) सरकारी/राज्य सरकारी/निगम अस्पतालों में उपचर्या गृह सुविधाओं की पात्रता निर्धारित करने के लिए वेतन स्लैब:

केन्द्र सरकारी/राज्य सरकारी/निगम अस्पतालों में उपचर्या गृह सुविधाओं की पात्रता के निर्धारण के लिए अधिकतम वित्तीय सीमा वेतन/पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन करके प्रति मास 13,950/-रुपए और इससे अधिक रखी गई है।

(च) केन्द्र सरकारी/राज्य सरकारी/निगम अस्पतालों में विशेषज्ञों से प्रत्यक्ष परामर्श लेने की अधिकतम वित्तीय सीमा:

केन्द्र सरकारी/राज्य सरकारी/निगम अस्पतालों में विशेषज्ञों से प्रत्यक्ष परामर्श लेने की पात्रता के निर्धारण की अधिकतम वित्तीय सीमा वेतन/पेंशन/परिवार पेंशन में संशोधन करके 33,480/-रुपए प्रति मास और इससे अधिक रखी गई है।

(छ) एम्स, नई दिल्ली में ढहराने की पात्रता के निर्धारण के लिए वेतन स्लैब:

संशोधित पात्रता पदधारियों द्वारा आहरित वेतन के अनुसार निम्नवत रुप में संशोधित की जानी चाहिए:

| क्र.सं. | प्रति मास आहरित वेतन (पे बैंड म)/पेंशन/परिवार पेंशन | रोगी कक्ष पात्रता |
|---|---|---|
| 1. | 19,530/-रुपए तक | सामान्य वार्ड |
| 2. | 19,540/रुपए से 25,110/-रुपए तक | निजी वार्ड |
| 3. | 25,120/-रुपए और अधिक | निजी वार्ड/विशिष्ट वार्ड |

4. स्पष्ट किया जाता है कि इस आदेश में वेतन के उल्लेख का संबंध पे बैंड में आहरित वेतन से है।

5. पेंशनरों को अपना आजीवन वैध पेंशनर सीजीएचएस कार्ड वार्षिक आधार (12 महीने) पर सीजीएचएस में अंशदान करके या 10 (दस) वर्षो तक (एक सौ बीस महीने) अंशदान करके बनवाने का विकल्प रहता है। स्पष्ट किया जाता है कि:

(i) पेंशनरों/परिवारों पेंशनरों द्वारा किए जाने वाले अंशदानों की रकन वही होगी जिसे वे अपनी सेवानिवृत्ति के समय या सरकारी सेवक के निधन के समय अंशदान कर रहे थे;

(ii) पेंशनर लाभार्थियों को जिन्होंने 10 वर्षो के अंशदान के बारबर एकमुश्त रकम का भुगतान करके आजीवन वैध सीजीएचएस कार्ड पहले से प्राप्त कर लिया हो, सीजीएचएस सुविधा का लाभ उठाने के लिए अंशदान की दरों में संशोधन के परिणामस्वरुप किसी अतिरिक्त रकम का भुगतान नहीं करना पड़ेगा;

(iii) पेंशनरों/परिवार पेंशनरों की जिन्होंने आजीवन सीजीएचएस सुविधा के लिए अपना अंशदान पहले से जमा करा दिया हो, पात्रता में बदलाव नहीं किया जाएगा;

(iv) पेंशनरों/परिवार पेंशनरों को जी सीजीएचएस में अंशदान वार्षिक आधार पर कर रहे हों और सीजीएचएस सुविधा का लाभ उठाने को अंशदान करना चाहते हों, पेंशनर सीजीएचएस कार्ड के उनके लिए पहली बार जारी किए जाने के समय से कुल दस वर्षो की अवधि को शामिल करते हुए वांछित अंशदान के समय तक संशोधित दरों पर अंशदान करना होगा। शेष अवधि के अंशदान की संशोधित दर ग्रेड पे के अनुसार होगी जिसे उसने अपने द्वारा धारित (उसकी सेवानिवृत्ति/मृत्यु के समय) पद पर आहरित किया होगा, यदि वह सेवा में बना रहा हो परन्तु जो सेवानिवृत्त नहीं हो/जिसकी मृत्यु नहीं हुई हो; और

(v) किसी पेंशनर/परिवार पेंशनर ने जो सीजीएचएस सुविधा का लाभ उठाने का हकदार हो, अपना सीजीएचएस कार्ड अब तक न बनवाया हो, उसके लिए अंशदान की दर ग्रेड पे के अनुसार होगा जिसे उसने अपने द्वारा धारित (उसकी सेवानिवृत्ति/मृत्यु के समय) पद पर आहरित किया होगी, यदि वह सेवा में बना रहा हो परन्तु जो सेवानिवृत्त नहीं हो/जिसकी मृत्यु नहीं हुई हो।

6. इसे व्यय विभाग के दिनांक 17 अप्रैल, 2009 के का. ज्ञा. सं. 18 (1)/ईवी/2009 के तहत उसकी सहमति से जारी किया जा रहा है।

(आर. रवि)
उप सचिव, भारत सरकार
दूरभाष: 23063483

सेवा में,

1. सभी मंत्रालय/विभाग सरकार
2. निदेशक, सीजीएचएस, निर्माण भवन, नई दिल्ली
3. सी जी एच एस के अंतर्गत आने वाले समस्त वेतन एवं लेखा अधिकारी
4. सी जी एच एस के अपर निदेशक/संयुक्त निदेशक
5. संयुक्त निदेशक (जी आर)/संयुक्त निदेशक (आर एंड एच), सी जी एच एस, दिल्ली
6. सी जी एच एस डेस्क I/डेस्क II/सी जी एच एस I/सी जी एच एस II, डी जी एच एस, निर्माण भवन, नई दिल्ली
7. स्थापना I/स्थापना II/स्थापना III/स्थापना IV अनुभाग, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय
8. प्रशासन I/प्रशासन II अनुभाग, स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय
9. एम एस अनुभाग, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय
10. राज्य सभा/लोक सभा सचिवालय
11. रजिस्ट्रार, भारत के उच्चतम न्यायालय/दिल्ली उच्च न्यायालय, शेरशाह सूरी मार्ग, नई दिल्ली
12. संघ लोक सेवा आयोग, नई दिल्ली
13. वित्त प्रभाग, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय

**वर्षा जल संचयन हेतु केन्द्रीय सहायता**

**595. श्री एस. सेम्मलई:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में भूजल के स्तर में वृद्धि करने हेतु वर्षा जल संचयन योजना के क्रियान्वयन हेतु उपायों की शुरुआत की है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस उद्देश्य हेतु राज्य सरकारों को निधियों का आवंटन किया है; और

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

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) से (घ) भूजल पुनर्भरण का संवर्धन करने के लिए वर्ष जल संचयन को बढ़ावा देने की दृष्टि से सरकार द्वारा किए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं:-

(i) प्रदर्शनात्क पुनर्भरण परियोजनाओं के लिए एक स्कीम की स्वीकृति। इस स्कीम के अंतर्गत विभिन्न राज्यों को अब तक जारी की गई निधि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ii) सभी राज्यों को शामिल करते हुए 10,000 करोड़ रुपये के परिव्यय से जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनरुद्धार के लिए स्कीमों की स्वीकृति। इस स्कीम के उद्देश्य में भूजल पुनर्भरण का संवर्धन करना शामिल है।

(iii) सात राज्यों अर्थात आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, कर्नाटक, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, राजस्थान और तमिलनाडु में "डगवेलों के माध्यम से भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण" के लिए एक राज्य क्षेत्र स्कीम की स्वीकृति। इस स्कीम के तहत विभिन्न राज्यों को जारी करने के लिए नाबार्ड को 1536.75 करोड़ रुपये की राशि मंजूर की गई है।

(iv) राज्यों को वर्ष जल संचयन को अनिवार्य बनाने की सलाह दी गई है। उसके अनुसरण में, 18 राज्यों और 4 संघ राज्य क्षेत्रों ने भवन उपनियम के अंतर्गत वर्षा जल संचयन को अनिवार्य बना दिया है।

***विवरण***

*पुनर्भरण कार्यक्रम के अन्तर्गत आबंटित राज्यवार निधियां*

(रुपये करोड़ में)

| क्र.सं. | राज्य | प्रदर्शनात्मक भूजल पुनर्भरण कार्यक्रम के अंतर्गत आबंटित निधि | |
|---|---|---|---|
| | | 2006-09 के दौरान | XIवीं योजना के दौरान |
| 1. | मध्य प्रदेश | 1.49 | – |
| 2. | आंध्र प्रदेश | 1.31 | – |
| 3. | तमिलनाडु | 2.23 | 1.11 |
| 4. | कर्नाटक | 0.92 | – |
| 5. | पंजाब | – | 1.79 |
| 6. | अरुणाचल प्रदेश | – | 2.60 |
| 7. | केरल | – | 0.39 |
| 8. | पश्चिम बंगाल | – | 1.11 |
| | कुल | 5.95 | 7.00 |

**खाद्य वस्तुओं की सुरक्षा**

**596. श्री के. एस. राव:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत में उत्पादित, आयातित एवं भारतीय बाजार में बेचे जा रहे खाद्य पदार्थो की सुरक्षा एवं गुणवत्ता के संबंध में कोई सर्वेक्षण/रिपोर्ट हाल ही में तैयार की गई है;

(ख) क्या सरकार का विचार खाद्य सुरक्षा एवं गुणवत्ता के उच्च मानक सुनिश्चित करने हेतु दिशानिर्देश जारी करने खाद्य वस्तुओं के उत्पादन, भण्डारण, वितरण को विनियमित करने हेतु समन्वित तन्त्र बनाने एवं जांच प्रयोगशालाओं से विधिवत जांच के बाद खाद्य वस्तुओं का आयात करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला, मैसूर, केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला, कोलकाता और संयुक्त खाद्य एवं औषधी प्रयोगशाला, दिल्ली सरकार द्वारा भारत में विपणित किए जा रहे आयातित खाद्य पदार्थो की गुणवत्ता का मूल्यांकन करने के लिए वर्ष 2001-2002 में एक सर्वेक्षण किया गया था। तथापि, देश में निर्मित खाद्य पदार्थो के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

(ख) और (ग) मानव उपभोग के लिए सुरक्षित खाद्य पदार्थो की उपलब्धता सुनिश्चित करने और इससे संबंधित मामलों हेतु खाद्य पदार्थो के विज्ञान आधारित मानक निर्धारित करने और उनके निर्माण, भंडारण, वितरण, बिक्री और आयात को विनियमित करने के लिए खाद्य से संबंधित कानून को और कड़ा करने और भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण की स्थापना करने के लिए संसद द्वारा खाद्य सुरक्षा एवं मानक अधिनियम, 2006 (2006 का 34) बनाया गया है।

इस समय, खाद्य पदार्थो में अपमिश्रण की जांच करने के लिए राज्यों की 72 प्रयोगशालाएं और 7 केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशालाएं कार्य कर रही हैं।

*[हिन्दी]*

**आतंकवाद से मुकाबला करने हेतु कार्य योजना**

**597. श्री जगदीश शर्मा:**
**श्री अनन्त कुमार हेगड़े:**

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

(क) क्या वैश्विक स्तर पर आतंकवाद का मुकाबला करने हेतु भारत और अमरीका के बीच कोई संयुक्त कार्य योजना तैयार करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है तथा इसका क्रियान्वयन कब तक किया जाएगा; और

(ग) इसके क्रियान्वयन पर होने वाले संभावित व्यय के लिए निधियों की व्यवस्था किस प्रकार की जाएगी?

**विदेश मंत्री (श्री एस. एम. कृष्णा):** (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

*[अनुवाद]*

**क्षेत्रीय असमानताएं**

**598. श्री भर्तृहरि महताब:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के प्रत्येक राज्य के अंदर विद्यमान क्षेत्रीय असमानताओं का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन/सर्वेक्षण किया है;

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

(ग) क्षेत्रीय असमानताओं के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार देश के पिछड़े जिलों के लिए केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत निधियों का आबंटन बढ़ाने का है;

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

(च) देश के सभी क्षेत्रों के संतुलित विकास के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) और (ख) योजना आयोग ने देश के प्रत्येक राज्य के अन्दर विद्यमान क्षेत्रीय असमानताओं का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन/सर्वेक्षण नहीं किया है। यद्यपि, बढ़ती क्षेत्रीय असमानताओं के समाधान संबंधी अन्तरमंत्रालयी कार्यदल की स्थापना की गई थी जिसने वर्ष 2005 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। इस कार्यदल की सिफारिशों का प्रयोग पिछड़ा क्षेत्र अनुदान निधि बनाने के लिए किया गया था जो गोवा को छोड़कर सभी राज्यों के 250 पिछड़े जिलों को कवर करती है।

(ग) केन्द्रीय प्रायोजित स्कीमों सहित विभिन्न उपायों के माध्यम से किए गए प्रयासों के बावजूद क्षेत्रीय असमानताएं देश के उप-महाद्वीपीय आकार के कारण बनी हुई हैं जो भौगोलिक पैरामीटर तथा ऐतिहासिक विकास के अंतर्निहित अंतरों के कारण हैं जिन्होंने प्राकृतिक संसाधन, अवसंरचना स्तरों और समाजार्थिक पैरामीटर के मतभेदों के कारण विभिन्न क्षेत्रों के विकास स्तरों में असमानताएं पैदा कर दी है।

(घ) से (च) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। राज्यों के अंदर विद्यमान क्षेत्रीय असमानताओं को दूर करने के उद्देश्य से बनाई गई विशिष्ट स्कीम पिछड़ा क्षेत्र अनुदान निधि है जिसका लक्ष्य पिछड़े जिलों में (क) अवसंरचना उपलब्ध कराकर (ख) सुशासन तथा भूमि सुधारों को प्रोन्नत करके (ग) पूरक अवसंरचना तथा क्षमता निर्माण के माध्यम से इन जिलों में महत्वपूर्ण विद्यमान विकास के अन्तर्वाह का अभिसरण करके विकास की गति बढ़ाना है।

## क्षतिपूरक वनरोपण निधि

599. **श्री वीरेन्द्र कश्यप:**
**श्री अनुराग सिंह ठाकुर:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार ने क्षतिपूरक वनरोपण निधि प्रबंध आयोजना प्राधिकरण (सी. ए. एम. पी. ए.) को 202 करोड़ रुपए प्रेषित किए हैं;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने उक्त योजना के अंतर्गत राज्य को निधियां जारी की हैं;

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

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

(च) निधि को कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (च) हिमाचल प्रदेश सरकार ने माननीय उच्चतम न्यायालय के निर्देशों के अनुसार प्रतिपूरक वनीकरण (सीए), अतिरिक्त वनीकरण (एसीए), पीनल प्रतिपूरक वनीकरण (पीसीए) कैचमेंट क्षेत्र उपचार (सीएटी) योजना, सुरक्षित क्षेत्रों (पीए) और वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत गैर वन कार्यों के लिए वन क्षेत्रों के वनेतर उपयोग से प्राप्त होने वाले कुल वर्तमान मूल्य के लिए दिनांक 30.6.09 को एड. हॉक कम्पेंसेटरी एफारेस्टेशन फंड मैनेजमेंट एंड प्लानिंग अथॉरिटी (काम्पा) में लगभग 366.77 करोड़ रु. की धनराशि जमा की है। तथापि, माननीय उच्चतम न्यायालय ने एडहॉक काम्पा को राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को धनराशि वितरित करने के लिए प्राधिकृत नहीं किया है। मंत्रालय द्वारा दिनांक 25.2.2009 के आदेश के अनुसार हिमाचल प्रदेश सहित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा तैयार की गई कार्यो की वार्षिक योजना के ब्यौरे सहित कार्यो की वार्षिक योजना के अनुसार चरणबद्ध रुप में धनराशि जारी करने का प्राधिकार प्राप्त करने के लिए माननीय उच्चतम न्यायालय को अनुरोध किया जा रहा है।

*[अनुवाद]*

## स्वाइन फ्लू को महामारी घोषित किया जाना

600. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:**
**श्री किसनभाई वी. पटेल:**
**श्री सुशील कुमार सिंह:**
**डॉ. एम. तम्बिदुरई:**
**श्री चंद्रकान्त खैरे:**
**श्री निशिकांत दूबे:**
**श्रीमती सुप्रिया सुले:**
**श्री सज्जन वर्मा:**
**श्रीमती जयाप्रदा:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) किसी रोग को महामारी अथवा पैन्डेमिक घोषित किए जाने के क्या मानदंड हैं;

(ख) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन ने स्वाइन फ्लू को महामारी घोषित कर दिया है;

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

(घ) विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा दिए गए संभारिक एवं वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या स्वाइन फ्लू के अधिकांश मामले विकसित देशों से आ रहे हैं;

(च) यदि हां, तो सरकार ने विश्व स्वास्थ्य संगठन से यह अनुरोध किया है कि ऐसे देशों को दूसरे देश जाने वाले अपने यात्रियों को रोकने के लिए दिशानिर्देश/अनुदेश जारी करें;

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

(ज) क्या सरकार ने संयुक्त राज्य अमेरिका सहित ऐसे विकसित देशों को कोई परामर्शी नोट भी जारी किया है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) विश्व स्वास्थ्य संगठन ने भौगोलिक विस्तार और एजेंट की मानव से मानव में संचरण पैदा करने की क्षमता के आधार पर विश्व महामारी के चरण निर्धारित करने संबंधी मानदंड निर्धारित किए हैं। ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। विश्व स्वास्थ्य संगठन ने 11 जून, 2009 को नई इन्फ्लूएन्जा महामारी, 2009 के प्रकोप की घोषणा करते समय विश्व महामारी के एलर्ट के स्तर को चरण पांच से बढ़ाकर चरण छह कर दिया है। इसमें इन्फ्लूएन्जा एच 1 एन 1 (जिसे पहले स्वाइन फ्लू कहा जाता था) के व्यापक मानव संक्रमण और विश्व स्वास्थ्य संगठन के कम-से-कम दो क्षेत्रों में फैले रोग समविष्ट है।

(घ) विश्व स्वास्थ्य संगठन सदस्य देशों को तकनीकी सहायता प्रदान करता है। भारत ने भी तकनीकी मार्गनिर्देशों के बारे में विश्व स्वास्थ्य संगठन से परामर्श किया है। विश्व स्वास्थ्य संगठन ने नैदानिक प्राइमर और वैक्सीन विनिर्मित करने के लिए सीड वायरस उपलब्ध कराकर भारत सरकार की सहायता की है। इसने 3 करोड़ रुपए की लागत से राज्य एवं केन्द्र त्वरित कार्रवाई दलों के क्षमता विकास को भी सहायता प्रदान की है।

(ङ) जी, हां। भारत में यात्रा से संबंधित प्रयोगशाला में पुष्ट किए गए 134 रोगियों के मूल देशामें की सूची संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(च) से (झ) विश्व स्वास्थ्य संगठन किसी यात्रा पर प्रतिबंध लगाने का हिमायत नहीं कर रहा है। तथापि, भारत सरकार ने इन देशों में भारतीय दूतावासों से कहा है कि वे बाहर जाने वाले यात्रियों की मौजूदा स्क्रीनिंग संबंधी विषय को संबंधित सरकारों के साथ उठाएं।

***विवरण I***

*विश्वमारियों की विश्व स्वास्थ्य संगठन चरणबद्धता*

| चरण | विवरण |
|---|---|
| चरण-1 | पशुओं में संचरण करने वाले किसी पशु इन्फ्लुएंजा वायरस के मानवों में संक्रमण का कारण बनने की कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है। |
| चरण-2 | पालतू और जंगली जानवरों में संचरण करने वाले एक पशु इन्फ्लुएंजा वायरस की जानकारी है जो मानवों में सक्रमण फैलाता है और इसलिए इसे विशिष्ट प्रबलता वाली विश्वमारी का खतरा समझा जाता है। |
| चरण-3 | पशु अथवा मानव-पशु इन्फ्लुएंजा रीजोरटैंट वायरस ने लोगों में छिटपुट अथवा छोटी-मोटी बीमारियां फैलाई हैं, परन्तु मानव से मानव में संचरण नहीं हुआ है जो कि सामुदायिक स्तर के प्रकोप पैदा करने के लिए प्रर्याप्त हो। |
| चरण-4 | पशु अथवा मानव-पशु इन्फ्लुएंजा रिजोरटेंट के मानव से मानव में संचरण सामुदायिक स्तर के प्रकोप के लिए प्रर्याप्त है, इसकी पुष्टि हो चुकी है। |
| चरण-5 | इसी प्रकार के पता लगाए गए वायरस ने विश्व स्वास्थ्य संगठन क्षेत्र के दो या दो से अधिक देशों में सामुदायिक स्तर का प्रकोप फैलाया है। |
| चरण-6 | चरण-5 में परिभाषित मानदंडों के अलावा इस वायरस ने विश्व स्वास्थ्य संगठन के अन्य क्षेत्र में सामुदायिक स्तर का प्रकोप फैलाया है। |

***विवरण-II***

*यात्रा से संबंधित प्रयोगशाला में पुष्टि किए गए 134 रोगियों के देशों की सूची (6.7.2009 की स्थिति के अनुसार)*

| क्र.सं. | मूल देश | रोगी |
|---|---|---|
| 1. | संयुक्त राज्य अमेरिका | 82 |
| 2. | ब्रिटेन | 9 |
| 3. | कनाडा | 8 |
| 4. | आस्ट्रेलिया | 10 |
| 5. | मिश्र | 1 |
| 6. | जर्मनी | 3 |
| 7. | हांगकांग | 1 |
| 8. | थाईलैंड | 8 |
| 9. | यू. ए. ई. | 5 |
| 10. | चीन | 1 |
| 11. | दक्षिण कोरिया | 1 |
| 12. | जापान | 1 |
| 13. | बोत्सवाना | 1 |
| 14. | केमैन आईलैंड | 1 |
| 15. | सिंगापुर | 1 |
| 16. | कुवैत | 1 |

**जलवायु पर ग्रीन हाउस गैसों का प्रभाव**

601. **श्री जगदीश ठाकोर:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ग्रीन हाउस गैसों के उत्सर्जन के कारण देश की जलवायु में परिवर्तन तथा तपामान में वृद्धि हो रही है;

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

(ग) ग्रीन हाउस गैसों का उत्सर्जन रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रभावी कदम उठाए गए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) वातावरण में ग्रीन हाउस गैसों के सांद्रण के कारण ग्लोबल वार्मिंग की समस्या पैदा हो रही है। आई एम डी द्वारा 1901-208 की अवधि के लिए किए गए डाटा विश्लेषण से पता चलता है कि इस समयावधि में समूचे देश का वार्षिक औसत तापमान 0.52 से. तक बढ़ गया है। औसत वार्षिक तापमान में रुझानों का आकाशीय पैटर्न राजस्थान, गुजरात और बिहार के भागों, जहां महत्वपूर्ण नकरात्मक (घटते हुए) रुझान देखे गए थे, को छोड़कर, देश के अधिकांश भागों में महत्वपूर्ण सकारात्मक (बढ़ते हुए) रुझान की ओर संकेत करता है।

(ग) भारत, जलवायु परिवर्तन पर संयुक्त राष्ट्र फ्रेमवर्क कन्वेंशन (यू एन एफ सी सी सी) और इसके क्योटो प्रोटोकॉल का हस्ताक्षरकर्ता देश है और यू एन एफ सी सी सी के अंतर्गत अन्य देशों के साथ विभिन्न साझेदारियां भी है। हालांकि भारती क्योटो प्रोटोकॉल के अंतर्गत ग्रीन हाऊस गैस (जी एच जी) उपशमन वचनबद्धताओं में कोई वचनबद्धता नहीं है, तथापि अनेक नीतियों और कार्यक्रमों का अनुसरण किया गया है, जिनमें निम्नलिखित शामिल है:

(i) ऊर्जा बचत और संरक्षण देने के साथ-साथ ब्यूरों ऑफ एनर्जी एफिशिएन्सी स्थापित करना।

(ii) विद्युत क्षेत्र में सुधार।

(iii) हाइड्रो और नवीकरणीय ऊर्जा को बढ़ावा देना।

(iv) स्वच्छ कोयला प्रौद्योगिकियों को बढ़ावा देना।

(v) कोल वाशिंग और कोयला का किफायती उपयोग।

(vi) वनीकरण और संरक्षण।

(vii) गैस फ्लेयरिंग में कमी लाना।

(viii) यातायात हेतु स्वच्छतर और कम कार्बन युक्त ईधन का उपयोग।

(ix) मास रेपिड ट्रांसपोर्ट प्रणाली को बढ़ावा देना।

(x) पर्यावरणीय गुणवत्ता प्रबंध।

इन उपाय से सह-लाभ के तौर पर जलवायु परिवर्तन की समस्या का निराकरण करने के साथ ही बेहतर ऊर्जा क्षमता हासिल करने में मदद मिलती है।

**राष्ट्रीय तपेदिक नियंत्रण कार्यक्रम**

602. **श्री एन. एस. वी. चित्तन:**
**श्री पी. करुणाकरन:**
**शेख सैदुल हक:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में तपेदिक के रोगियों के मामलों की संख्या में वृद्धि हो रही है;

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

(ग) क्या सरकार द्वारा राष्ट्रीय तपेदिक नियंत्रण कार्यक्रम (एन. टी. सी. पी.) के अंतर्गत निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है;

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

(ङ) गत तीन वर्षो के दौरान तथा चालू वर्ष में पता लगाए गए तथा इससे मरने वाले रोगियों की वर्ष-वार, राज्य-वार संख्या कितनी है;

(च) उक्त अवधि के दौरान तपेदिक रोगियों के उपचार के लिए किए गए आबंटन तथा उपयोग की गई राशि का ब्यौरा क्या है;

(छ) एन. टी. सी. पी. के अंतर्गत लाभान्वित होने वाले तपेदिक रोगियों की संख्या राज्य-वार कितनी है; और

(ज) देश से इस रोग के उन्मूलन के लिए सरकार द्वारा क्या प्रभावी उपाय किए गए हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी नहीं। इसके विपरीत देश में क्षयरोगियों की घटना और व्याप्तता में गिरावट प्रतीत हो रही है।

- ए आर टी आई वर्ष 2000 में 1.7 प्रतिशत से घटकर 1.5 प्रतिशत हो गया है (राष्ट्रीय ए आर टी आई सर्वेक्षण)।
- प्रति एक लाख जनसंख्या पर सभी रोगियों की अनुमानित घटना वर्ष 2001 में 184/लाख से घट कर वर्ष 2007 में 168/लाख हो गई है (विश्व स्वास्थ्य संगठन विश्व क्षयरोग रिपोर्ट)।
- क्षयरोग अनुसंधान केन्द्र (टी आर सी), चेन्नई ने प्रमाणित किया है कि पूर्ववर्ती 30 वर्षो की अपेक्षा डॉटस के उपयोग के परिणामस्वरुप क्षयरोग व्याप्तता में त्वरित गति से कमी आई है। उनके स्थानीय सर्वेक्षण क्षेत्र में क्षयरोग व्याप्तता में लगभग 12 प्रतिशत की वार्षिक कमी आई है।

(ग) और (घ) जी, हां।, सरकार द्वारा राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम के लिए निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त कर लिया गया है। उससे संबंधित ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए है।

(ङ) पिछले तीन वर्षो के दौरान आर एन टी सी पी के तहत उपचार के लिए पंजीकृत रोगियों और मृत रोगियों से संबंधित वर्षवार और राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

(च) पिछले तीन वर्षो के दौरान आबंटित और जारी निधियों का ब्यौरा निम्नवत् है:-

| वर्ष | आबंटन सं. आ. | व्यय |
|---|---|---|
| 2006-07 | 224.50 | 220.97 |
| 2007-08 | 267.00 | 262.12 |
| 2008-09 | 280.00 | 279.90 |

(छ) आर एन टी सी पी के तहत लाभार्थी क्षयरोगियों की संख्या के बारे में वर्षवार और राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण-III में दिए गए हैं।

(ज) संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम को व्यापक रुप से डाट्स के रुप में जाना जाता है जो विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा अनुशासित कार्यनीति है उसे पूरे देश में चरणवार रुप से वर्ष 1997 से शत प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजना के रुप में कार्यान्वित किया जा रहा है जिसका उद्देश्य नए स्पूटम पॉजिटिव रोगियों की उपचार दर 85 प्रतिशत तक प्राप्त करना और कम से कम ऐसे 70 प्रतिशत रोगियों का पता लगाना है। 23 मार्च, 2006 तक देश के सभी राज्य आर एन टी सी पी कार्यान्वित कर रहे हैं तथा देश में सभी क्षयरोगियों को डाट्स की पहुंच में सहायता कर रहे हैं। इस कार्यक्रम के तहत क्षयरोग रोधी औषधों सहित निदान और उपचार सुविधांए सभी क्षय रोगियों को नि:शुल्क उपलब्ध कराई जा रही है। गुणवत्ता निदान के लिए सामान्य क्षेत्रों में प्रत्येक एक लाख की जनसंख्या और जनजातीय, पहाड़ी और दूरस्थ क्षेत्रों में प्रत्येक 50,000 की जनसंख्या के लिए डेजीनेटेड माइक्रोस्कोपी केन्द्रों की स्थापना की गई है। एक्स-रे के बजाय स्पूटम माइक्रोस्कोपी संपूर्ण निदान से बचाता है और संक्रमित रोगियों की पहचान करता है। देश में 12666 से अधिक माइक्रोस्कोपी केन्द्र स्थापित किए गए हैं। रोगीवार बक्सों में क्षयरोगियों की औषधियों दी जाती हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस कार्यक्रम के तहत उपचार के लिए पंजीकृत रोगियों को पहले दिन से ही पूर्ण उपचार प्रक्रिया की सभी औषधियां मिल सकें। उपचार केन्द्र (डाट्स केन्द्र) जहां तक संभव है रोगियों के घर के आस पास की स्थापित किए गए हैं। सभी सरकारी अस्पताल, सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र (सी एच सी) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (पी एच सी), उपकेन्द्र इत्यादि डाट्स केन्द्र है, इसके अलावा, आर एन टी सी पी के तहत गैर सरकारी संगठन, निजी व्यवसायी इस कार्यक्रम में शामिल हैं, सामुदायिक स्वैच्छिक कार्यकर्ता, आंगनवाड़ी कार्यकर्ता, महिला स्वंय सेवी समूह भी डॉट प्रदाता/डॉट्स केन्द्रों के रुप में कार्य कर रहे हैं। रोगियों को प्रत्यक्ष देख रेख में औषधियां दी जाती हैं और उनकी देखभाल की जाती है ताकि उनका पूर्ण उपचार हो सके।

## विवरण-I

आर एन टी सी पी के तहत लक्ष्य और उपलब्धियां

| संकेतन | 2007 | | 2008 | | 2009 (प्रथम तिमाही) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | नियोजित | उपलब्धि | नियाजित | उपलब्धि | नियोजित | उपलब्धि |
| आर एन टी सी पी के तहत कवरेज (जनसंख्या मिलियन में) | संपूर्ण देश | 1131 (संपूर्ण देश को मार्च, 2006 तक कवर किया गया) | संपूर्ण देश | 1148 | संपूर्ण देश | 1164 |
| परीक्षण किए जाने वाले रोगियों की संख्या (मिलियन में) | 4.30 | 6.48 | 4.36 | 6.82 | 1.11 | 1.77 |
| आर एन टी पी सी के तहत उपचार किए जाने वाले रोगियों की कुल संख्या (मिलियन में) | 1.08 | 1.47 | 1.09 | 1.52 | 0.26 | 0.37 |
| उपचार किए जाने वाले नए स्मीयर पाजिटिव रोगियों की संख्या (मिलियन में) | 0.42 | 0.59 | 0.43 | 0.62 | 0.10 | 0.15 |
| आर एन टी सी पी में नए | >85% | 87% | उ. नहीं* | उ. नहीं* | उ. नहीं* | उ. नहीं* |

*उपचार के लिए पंजीकृत रोगियों में उपचार के परिणाम 13 से 15 माह के भीतर उपलब्ध होते हैं।

## विवरण-II

| राज्य | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2008 | 2009 (पहली तिमाही) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 375 | 19 | 920 | 47 | 77 | 34 | 748 | 214 |
| आंध्र प्रदेश | 108670 | 5504 | 107131 | 5681 | 1113 | 5772 | 114624 | 28537 |
| अरुणाचल प्रदेश | 2346 | 141 | 2607 | 102 | 2746 | 92 | 2450 | 568 |
| असम | 29494 | 1371 | 32311 | 1504 | 367 | 1561 | 38454 | 9185 |
| बिहार | 28012 | 1082 | 61151 | 2384 | 7961 | 2612 | 84404 | 16891 |
| चंडीगढ़ | 2478 | 63 | 2322 | 60 | 2411 | 56 | 2492 | 569 |
| छत्तीसगढ़ | 23530 | 1044 | 28209 | 1149 | 275 | 1012 | 27280 | 6914 |
| दादरा और नगर हवेली | 141 | 7 | 391 | 18 | 390 | 8 | 443 | 89 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| दमन और दीव | 158 | 3 | 280 | 21 | 337 | 1 | 224 | 86 |
| दिल्ली | 45717 | 1077 | 47606 | 1177 | 49058 | 1241 | 49505 | 12967 |
| गोवा | 1731 | 59 | 2036 | 95 | 2104 | 10 | 1996 | 468 |
| गुजरात | 77087 | 3800 | 79821 | 4480 | 80399 | 4323 | 79365 | 19971 |
| हरियाणा | 34516 | 1510 | 34693 | 1534 | 35591 | 1567 | 35348 | 8768 |
| हिमाचल प्रदेश | 13697 | 584 | 13303 | 596 | 13611 | 60 | 13618 | 3412 |
| जम्मू और कश्मीर | 4478 | 231 | 10268 | 521 | 12392 | 49 | 12521 | 3258 |
| झारखंड | 26178 | 987 | 33035 | 1196 | 36133 | 1300 | 38395 | 9202 |
| कर्नाटक | 68695 | 4436 | 64842 | 4304 | 67630 | 4849 | 66159 | 16545 |
| केरल | 25074 | 1165 | 25248 | 1182 | 24397 | 1230 | 24935 | 6660 |
| लक्षद्वीप | 4 | 0 | 16 | 0 | 15 | 0 | 11 | 3 |
| मध्य प्रदेश | 72335 | 3086 | 74435 | 3130 | 80410 | 3121 | 80929 | 20295 |
| महाराष्ट्र | 144564 | 6936 | 138837 | 7167 | 142792 | 7680 | 139641 | 35801 |
| मणिपुर | 4639 | 130 | 4603 | 119 | 4885 | 155 | 4293 | 839 |
| मेघालय | 2953 | 166 | 3929 | 181 | 4857 | 186 | 4639 | 988 |
| मिजोरम | 1915 | 70 | 1912 | 73 | 2177 | 73 | 2558 | 622 |
| नागालैण्ड | 2934 | 92 | 2695 | 72 | 3079 | 87 | 2984 | 890 |
| उड़ीसा | 44501 | 2216 | 44790 | 2276 | 49285 | 2529 | 51031 | 12703 |
| पुडुचेरी | 1462 | 78 | 1513 | 111 | 1383 | 91 | 1333 | 285 |
| पंजाब | 30764 | 1488 | 34537 | 1527 | 35875 | 1585 | 37076 | 9300 |
| राजस्थान | 104315 | 3553 | 107783 | 3815 | 111700 | 4069 | 112192 | 27062 |
| सिक्किम | 1578 | 58 | 1458 | 53 | 1538 | 68 | 1641 | 440 |
| तमिलनाडु | 92725 | 4589 | 87065 | 4682 | 86113 | 4140 | 84610 | 20738 |
| त्रिपुरा | 1429 | 87 | 2314 | 120 | 2573 | 130 | 2846 | 709 |
| उत्तर प्रदेश | 176022 | 5812 | 224465 | 7822 | 245106 | 8456 | 278044 | 68611 |
| उत्तराखंड | 10825 | 359 | 11653 | 314 | 13406 | 346 | 13331 | 3181 |
| पश्चिम बंगाल | 107741 | 4784 | 109319 | 5032 | 107226 | 5214 | 107213 | 26066 |
| कुल योग | 1293083 | 56587 | 1397498 | 62545 | 1475587 | 64802 | 1517333 | 372837 |

*वर्ष 2008 के आंकड़े नहीं दिए गए हैं क्योंकि उपचार परिणाम (मृत्यु सफलता दर इत्यादि) केवल उपचार शुरु होने से 13-15 माह के बाद उपलब्ध होते हैं।

*विवरण-III*

| राज्य | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2008 | 2009 (पहली तिमाही) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी | कुल पंजीकृत रोगी | कुल मृत रोगी |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 375 | 19 | 920 | 47 | 77 | 34 | 748 | 214 |
| आंध्र प्रदेश | 108670 | 5504 | 107131 | 5681 | 1113 | 5772 | 114624 | 28537 |
| अरुणाचल प्रदेश | 2346 | 141 | 2607 | 102 | 2746 | 9 | 2450 | 568 |
| असम | 29494 | 1371 | 32311 | 1504 | 367 | 1561 | 38454 | 9185 |
| बिहार | 28012 | 1082 | 61151 | 2384 | 796 | 2612 | 84404 | 16891 |
| चंडीगढ़ | 2478 | 63 | 2322 | 60 | 2411 | 5 | 2492 | 569 |
| छत्तीसगढ़ | 23530 | 1044 | 28209 | 1149 | 275 | 1012 | 27280 | 6914 |
| दादरा और नगर हवेली | 141 | 7 | 391 | 18 | 390 | 8 | 443 | 89 |
| दमन और दीव | 158 | 3 | 280 | 21 | 337 | 1 | 224 | 86 |
| दिल्ली | 45717 | 1077 | 47606 | 1177 | 49058 | 1241 | 49505 | 12967 |
| गोवा | 1731 | 59 | 2036 | 95 | 2104 | 1 | 1996 | 468 |
| गुजरात | 77087 | 3800 | 79821 | 4480 | 80399 | 4323 | 79365 | 19971 |
| हरियाणा | 34516 | 1510 | 34693 | 1534 | 35591 | 1567 | 35348 | 8768 |
| हिमाचल प्रदेश | 13697 | 584 | 13303 | 596 | 13611 | 6 | 13618 | 3412 |
| जम्मू और कश्मीर | 4478 | 231 | 10268 | 521 | 12392 | 4 | 12521 | 3258 |
| झारखंड | 26178 | 987 | 33035 | 1196 | 36133 | 1300 | 38395 | 9202 |
| कर्नाटक | 68695 | 4436 | 64842 | 4304 | 67630 | 4849 | 66159 | 16545 |
| केरल | 25074 | 1165 | 25248 | 1184 | 24397 | 1230 | 24935 | 6660 |
| लक्षद्वीप | 4 | 0 | 16 | 0 | 15 | 0 | 11 | 3 |
| मध्य प्रदेश | 72335 | 3086 | 74435 | 3130 | 80410 | 3121 | 80929 | 20295 |
| महाराष्ट्र | 144564 | 6936 | 138837 | 7167 | 142 | 7680 | 139641 | 35801 |
| मणिपुर | 4639 | 130 | 4603 | 119 | 4885 | 1 | 4293 | 839 |
| मेघालय | 2953 | 166 | 3929 | 181 | 4857 | 1 | 4639 | 988 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| मिजोरम | 1915 | 70 | 1912 | 73 | 2177 | 7 | 2558 | 622 |
| नागालैण्ड | 2934 | 92 | 2695 | 72 | 3079 | 87 | 2984 | 890 |
| उड़ीसा | 44501 | 2216 | 44790 | 2276 | 49285 | 2529 | 51031 | 12703 |
| पुडुचेरी | 1462 | 18 | 1513 | 111 | 1383 | 91 | 1333 | 285 |
| पंजाब | 30764 | 1488 | 34537 | 1527 | 35875 | 1585 | 37076 | 9300 |
| राजस्थान | 104315 | 3553 | 107783 | 3815 | 111700 | 4069 | 112192 | 27062 |
| सिक्किम | 1578 | 58 | 1458 | 53 | 1538 | 68 | 1641 | 440 |
| तमिलनाडू | 92725 | 4589 | 87065 | 4682 | 86113 | 4140 | 84610 | 20738 |
| त्रिपुरा | 1429 | 87 | 2314 | 120 | 2573 | 130 | 2846 | 709 |
| उत्तर प्रदेश | 176022 | 5812 | 224465 | 7822 | 245106 | 8456 | 278044 | 68611 |
| उत्तराखंड | 10825 | 359 | 11653 | 314 | 13406 | 346 | 13331 | 3181 |
| पश्चिम बंगाल | 107741 | 4784 | 109319 | 5032 | 107226 | 5214 | 107213 | 26066 |
| कुल योग | 1293083 | 56587 | 1397498 | 62545 | 1475587 | 64802 | 1517333 | 372837 |

उपचार के लिए पंजीकृत रोगियों में उपचार के परिणाम 13715 माह में उपलब्ध होते हैं।

*[हिन्दी]*

## विकासशील देशों में भारतीय चिकित्सा पद्धति का पाठ्यक्रम

603. **श्री के. डी. देशमुखः** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार विकासशील देशों को अपने कॉलेजों में आयुर्वेदिक तथा होम्योपैथी पाठ्यक्रम चलाने के लिए कोई सहायता प्रदान करने का है;

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

(ग) भारतीय चिकित्सा पद्धति एवं होम्योपैथी को सुदृढ़ करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) विभाग भारतीय चिकित्सा और होम्योपैथी पद्धति को सुदृढ़ करने के लिए निम्नलिखित केन्द्र प्रायोजित स्कीमों को कार्यान्वित कर रहा है:-

(i) **संस्थानों का विकासः** अवसंरचनागत व्यवस्था के उन्नयन हेतु सरकारी और सरकारी सहायता प्राप्त कॉलेजों को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई जाती है।

(ii) **अस्पताल और औषधालयः** आयुष चिकित्सा पद्धतियों में बहिरंग रोगी विभाग, अंतरंग रोगी विभाग, विशेष स्कंधों को खोलने, प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों, बाल स्वास्थ्य केन्द्रों, औषधालयों और जिला अस्पतालों की अवसरंचनागत व्यवस्था करने और उनमें औषधियों को उपलब्ध कराने के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है।

(iii) **आयुर्वेद, सिद्ध, यूनानी और होम्योपैथी** औषधों की गुणवत्ता नियंत्रण स्कीम के तहत राज्यों में राज्य की स्वामित्वाधीन औषधा परीक्षण प्रयोगशालाओं, फार्मेसियों और राज्यों में इनके प्रवर्तन तंत्र को सुदृढ़ करने के लिए वित्तीय सहायता दी जाती है। निजी औषधा उद्योगों के लिए ईयू डबल्यूएचओ और जीएमपी मानकों को उन्नयनकृत करने के लिए 30.00 लाख रुपये तक की आर्थिक सहायता दी जा रही है।

(iv) सरकार ने औषधीय पादप क्षेत्रक के विकासार्थ मामलों का समन्वयन करने के लिए एक औषधीय पादप बोर्ड की स्थापना की है, जो बोर्ड भारतीय चिकित्सा पद्धति से संबंधित औषधियों को तैयार करने और उनकी उपलब्धता बढ़ाने के लिए कार्य करता है।

बोर्ड निम्नलिखित स्कीमों को कार्यान्वित कर रहा है:

(क) औषधीय पादपों के संरक्षण, विकास और धारणीय प्रबंधन के लिए केन्द्रीय क्षेत्रक स्कीम।

(ख) औषधीय पादपों से संबंधित राष्ट्रीय मिशन की केन्द्र प्रायोजित स्कीम।

**नर्सिंग डिग्री कालेजों की स्थापना**

604. **श्री लालचन्द कटारिया:**
**श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को राजस्थान तथा गुजरात राज्य सरकार सहित विभिन्न राज्य सरकारों से अपने-अपने राज्यों में नर्सिंग डिग्री कालेजों की स्थापना के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इन प्रस्तावों केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए है/उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) इन कालोजों की स्थापना कब तक किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (घ) छत्तीसगढ़ राज्य सरकार से दो नर्सिंग डिग्री कालेज जिसमें से एक अंबिकापुर और दूसरा जगदलपुर में स्थापित करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। राजस्थान और गुजरात राज्य सरकारों से नर्सिंग डिग्री कॉलेज स्थापित करने का कोई विशेष प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, उत्कृष्टता केन्द्र जिसमें बी एस एसी (नर्सिंग) डिग्री कार्यक्रम भी चलाये जाने का प्रस्ताव है, की स्थापना करने के लिए राजस्थान सहित कुछ राज्यों से प्रस्ताव प्राप्त हुए है। इन कॉलेजों की स्थापना करने के लिए कोई विशेष समय का निर्धारण करना संभव नहीं है क्योंकि राज्यों में उत्कृष्टता केन्द्र स्थापित करने की योजना अभी व्यय वित्त समिति/मंत्रिमंडल के साथ उठायी जाती है।

*[अनुवाद]*

**सी जी. एच. एस. में डॉक्टरों के रिक्त पद**

605. **श्री नरहरि महतो:**
**श्री ताराचन्द भगोरा:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सी.जी.एच. एस. के प्रत्येक औषधालय में भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी (आई. एस. एम. एण्ड एच.) और ऐलोपैथी के डाक्टरों के रिक्त पदों की संख्या राज्य-वार कितनी है;

(ख) देश के सी.जी.एच.एस के प्रत्येक औषधालय में इन पदों को भरने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) इन पदों को कब तक भरे जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और इसे सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

**संयुक्त राज्य अमेरिका के नागरिकों को यात्रा परामर्श**

606. **श्री नामा नागेश्वर राव:**
**श्री सुरेश कलमाडी:**

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

(क) क्या संयुक्त राज्य अमेरिका की सरकार ने अपने नागरिकों के लिए यात्रा परामर्श में भारत को 29 अन्य देशों के साथ असुरक्षित गंतव्य में शामिल कर दिया है;

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

(ग) इस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या भारत सरकार ने इस मामले को संयुक्त राज्य अमेरिका की सरकार के साथ उठाया है;

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

(च) इस संबंध में भारत सरकार द्वारा अन्य क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**विदेश मंत्री ( श्री एस. एम. कृष्णा ):** (क) और (ख) जी नहीं। नई दिल्ली स्थित संयुक्त राज्य अमेरिका के राजदूतावास द्वारा भारत में रह रहे अपने सभी नागरिकों को 2 जून, 2009 को एक वार्डेन संदेश भेजा गया है जो यात्रा परामर्शी नहीं है। इस संदेश में भारत में रह रहे अथवा भारत की यात्रा कर रहे सभी अमेरिकी नागरिकों को यह स्मरण कराया गया है कि पूरे भारतवर्ष में आतंकवाद का काफी खतरा हे और उनसे हमेशा काफी सुरक्षा का पालन करने के लिए कहा गया है।

(ग) से (च) 2 जून, 2009 को जारी वार्डेन संदेश के मसले को अमेरिकी राजदूतावास के समक्ष उठाया गया है। अमेरिकी राजदूतावास ने स्पष्ट किया है कि अमेरिका की सरकार को याद नहीं है कि उसने हाल में अपने नागरिकों को भारत की यात्रा करने से हतोत्साहित किया है। उन्होंने यह भी स्पष्ट किया कि अमेरिकी सरकार ने पूरे विश्व भर में फैले अपने मिशनों को अपने नागरिकों की संरक्षा एवं सुरक्षा सुनिश्चित करने के वार्डेन संदेश जारी करने का दायित्व सौंपा है।

*[हिन्दी]*

## चीन द्वारा अतिक्रमण की घटनाएं

607. **श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ़ ललन सिंह:**
**श्री अनन्त कुमार हेगड़े:**

क्या **विदेश मंत्री** 16.4.2008 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3396 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले वर्षों में अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगे भारतीय भूभाग में चीन द्वारा अतिक्रमण की घटनाएं बढ़ रही हैं;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षो के दौरान तथा चालू वर्ष में जानकारी में आई ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपाय/कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

**विदेश मंत्री ( श्री एस. एम. कृष्णा ):** (क) जी नहीं

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

*[अनुवाद]*

## एम्स सदृश संस्थाओं की स्थापना

608. **श्री अर्जुन चरण सेठी:**
**श्री प्रशांत कुमार मजूमदार:**
**श्री एस. एस. रामासुब्बू:**
**श्री राजय्या सिरिसिल्ला:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) की तर्ज पर प्रस्तावित छः नए चिकित्सा संस्थानों की स्थापना में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ख) आरम्भ किए जाने की समय अनुसूची का संस्थान-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षो के दौरान प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष में प्रत्येक संस्थान के लिए कितनी राशि का आबंटन किया गया तथा इससे कितनी राशि व्यय की गई;

(घ) इन संस्थानों की स्थापना को त्वरित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) इन संस्थानों की कब तक स्थापना किए जाने एवं शुरु किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ( श्री गुलाम नबी आजाद ):** (क) प्रधान मंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के अंतर्गत अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) जैसी छह नई संस्थाओं की स्थापना करने में कुछ देरी हुई है। प्रारंभिक देरियां एकल परियोजना परामर्शदाता के चयन के लिए बोलियों की असफलता और एम्स जैसी सभी छह संस्थाओं के लिए प्रोटोटाइप वास्तुकीय डिजाइन के चयन न किए जा सकने के कारण हुई थी। संपूर्ण प्रक्रिया को दिसम्बर, 2006 में नए सिरे से शुरू किया जाना था और प्रत्येक स्थल को अब अलग से लिया गया है। ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्टो को अंतिम रुप देने/अनुमोदित करने की प्रक्रिया में भी कुछ समय लगा है क्योंकि इसके लिए चिकित्सीय और अन्य तकनीकी विशेषज्ञों द्वारा उचित जांच करना अपेक्षित था।

(ख) चूंकि जनशक्ति की भर्ती इन संस्थाओं को कुशल ढंग से चलाने के लिए प्रमुख कार्य है, इसलिए संकाय और स्टाफ को घर दिलाने के लिए आवासीय परिसरों को प्राथमिकता के आधार पर निर्माण किया जा रहा है और ये आवासीय परिसर सभी छह स्थलों पर 2009-10 तक तैयार हो जाएंगे। अस्पताल/चिकित्सा महाविद्यालय के परिसर वर्ष, 2011 तक तैयार हो जाने की आशा है।

(ग) कोई पृथक संस्थानवार आबंटन नहीं है। प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना (स्कीम) हेतु आबंटित की गई धनराशि और वर्षवार व्यय की स्थिति इस प्रकार है:-

(करोड़ रुपये में)

| वर्ष | बजट अनुमान | संशोधित अनुमान | व्यय |
|---|---|---|---|
| 2006-07 | 75.00 | 10.00 | 6.37 |
| 2007-08 | 150.00 | 90.00 | 88.70 |
| 2008-09 | 490.00 | 568.00 | 49.13 |
| 2009-10 | 647.92 | – | 29.11* |

* 30, जू 2009 को

(घ) और (ङ) इस परियोजना के शीघ्र निष्पादन के लिए सभी आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं। सचिव (स्वास्थ्य) भारत सरकार की अध्यक्षता में परियोजना प्रबंध समिति द्वारा इस परियोजना की नियमित मानीटरिंग की जा रही है।

प्रत्येक स्थल पर चिकित्सा विशेषज्ञों, अभियंताओं और प्रशासनिक कर्मचारियों से बने समर्तित परियोजना कक्ष स्थापित किए गए हैं।

संस्थाओं को वर्ष 2011-12 तक स्थापित और प्रचालित किया जाना प्रस्तावित है।

**अप्राधिकृत डाक्टरों की सेवाएं लेना**

609. **श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:**
**श्री मधु गौड यास्खी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या काफी प्राइवेट अस्पताल वैसे डाक्टरों की सेवाएं लेते हैं जिनकी डिग्रियां/प्रमाणपत्र भारतीय चिकित्सा परिषद (एम सी आई.) द्वारा मान्यता प्राप्त नहीं है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षो के दौरान तथा चालू वर्ष में अस्पताल-वार ऐसे कितने मामले एम. सी. आई. की जानकारी में आए है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ( श्री गुलाम नबी आजाद ):** (क) से (ग) भारतीय चिकित्सा परिषद के अनुसार पिछले तीन वर्षो में परिषद को ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

*[हिन्दी]*

**भारतीय मछुआरों को बंदी बनाया जाना**

610. **श्री बृजभूषण शरण सिंह:**
**श्री प्रभातसिंह पी. चौहान:**
**श्री हरिन पाठक:**

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

(क) क्या गत तीन वर्षो के दौरान तथा चालू वर्ष में पाकिस्तान समुद्री सुरक्षा एजेंसी (पीएमएसए) द्वारा हजारों भारतीय मछुआरों तथा उनके मत्स्ययन नौकाओं का जब्त किया गया है;

(ख) यदि हां, तो मछुआरों तथा उनके नौकाओं सहित तत्संबंधी राज्या-वार एवं वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान पाकिस्तान द्वारा कितने मछुआरों, नागरिकों तथा युद्धबंदियों को रिहा किया गया;

(घ) पाकिस्तानी जेलों में शेष कैदियों को रिहा करवाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और

(ङ) इसके क्या परिणाम निकले?

**विदेश मंत्री ( श्री एस. एम. कृष्णा ):** (क) और (ख) जी हां। पाकिस्तान समुद्री सुरक्षा एजेंसी (पी. एम. एस. ए) द्वारा 2006 में 356, 2007 में 124, 2008 में 218 और 2009 में 199 भारतीय मछुआरों को हिरासत में लिया गया था। इसी तरह 2006 में 58, 2007 में 28, 2008 में 45 और 2009 में अब तक 35 नौकाओं को हिरासत में लिया गया है। 556 भारतीय मछुआरे और 418 नौकाएं निरन्तर पाकिस्तान प्राधिकारियों की हिरासत में है। मछुआरे और नौकाएं अधिकतर गुजरात और दीव और दमन केन्द्र शासित प्रदेश की है।

(ग) से (ङ) 2006 से 638 मछुआरे और 83 अन्य कैदियों को 2005 से पूर्व हिरासत में लिया गए व्यक्तियों सहित पाकिस्तान द्वारा रिहा किया गया है। पाकिस्तान ने भारतीय युद्धबंदियों के अपनी हिरासत में होने से मना किया है। सरकार उच्चतम स्तर सहित पाकिस्तान सरकार के साथ मछुआरों और उनकी नौकाओं की रिहाई की समस्या को नियमित रुप से उठाती रही है। भारत और पाकिस्तान के सेवानिवृत्त न्यायाधीशों वाली एक न्यायिक समिति भी गठित की गई थी ताकि एक दूसरे देश में कैदियों की शीघ्र रिहाई और उनके साथ माननीय बर्ताव सुनिश्चित किया जा सके। समिति ने आत जक तीन बैठकें आयोजित की हैं और कैदियों तथा मछुआरों से मुलाकात करने हेतु भारत और पाकिस्तान दोनों की

जेलों के दौरे किए हैं। इन नावों की समुद्री स्थिति के सत्यापन के लिए गुजरात के मछुआरा संघ के प्रतिनिधिमंडल ने अक्टूबर, 2008 में पाकिस्तान का दौरा किया था।

*[अनुवाद]*

## केन्द्र प्रायोजित स्वास्थ्य योजनाएं

611. **श्री दुष्यंत सिंह:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में चल रही केन्द्र प्रायोजित स्वास्थ्य योजनाओं/कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है

(ख) गत तीन वर्षो और चालू वर्ष के दौरान इन योजनाओं/कार्यक्रमों के लिए आबंटित धनराशि का राज्यवार तथा वर्ष वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) इन योजनाओं/कार्यक्रमों से राज्यवार कितनी सफलता मिली है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) राज्यों में कार्यान्वित की जा रही केन्द्रीय प्रायोजित स्वास्थ्य योजनाएं इस प्रकार है: निर्देशन और प्रशासन, शहरी परिवार कल्याण केन्द्रों का अनुरक्षण, शहरी सुधार योजना, उपकेन्द्रों का अनुरक्षण, सहायक नर्स धात्रियों/महिला स्वास्थ्य परिचारिकाओं का प्रशिक्षण, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण केन्द्रों का अनुरक्षण एवं सुदृढ़ीकरण, बहुउद्देशीय कार्यकताओं (पुरुश का प्रशिक्षण, पल्स पोलियो रोग प्रतिरक्षण संचालन लागत, आर सी एच फलेक्सीबल पूल, मिशन फलेक्सीबल पूल, राष्ट्रीय वैक्टरजन्य रोग नियंत्रण कार्यक्रम, संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम, राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम, राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम, राष्ट्रीय आयोडीन अल्पता नियंत्रण कार्यक्रम और एकीकृत रोग निगरानी परियोजना।

(ख) पिछले तीन वर्षो (2006-07 से 2008-09) और वर्तमान वर्ष (2009-10) के दौरान इन योजनाओं/कार्यक्रमों के लिए कुल आबंटित निधियों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के निष्पादन का मूल्यांकन विभिन्न स्वास्थ्य कार्यक्रमों जैसे कि रोग प्रतिरक्षण, परिवार कल्याण इत्यादि में प्रगति की निष्पादन सांख्यिकी के माध्यम से किया जा सकता है। वर्ष 2005-06 से 2008-09, दिसम्बर, 2008 तक की अवधि के दौरान राज्यवार और वर्षवार निष्पादन का ब्यौरा संलग्न विवरण-II से X में दिया गया है।

***विवरण-I***

*राज्य-वार वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान कुल आवंटन*

(रु. करोड़ में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम | वर्ष के दौरान कुल आवंटन | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 42005.98 | 59783.51 | 59743.47 | 71704.55 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 3188.31 | 4339.43 | 4347.02 | 5316.19 |
| 3. | असम | 51322.36 | 64227.58 | 57849.38 | 88313.65 |
| 4. | बिहार | 59921.44 | 68070.16 | 69526.35 | 86651.94 |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 17457.98 | 22522.77 | 22361.18 | 30503.56 |
| 6. | गोवा | 949.11 | 1338.47 | 1241.78 | 1372.59 |
| 7. | गुजरात | 31847.89 | 38057.86 | 38273.13 | 46888.05 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 8. | हरियाणा | 11769.25 | 13759.89 | 15184.27 | 17914.59 |
| 9. | हिमाचल प्रदेश | 5935.93 | 6769.91 | 7102.93 | 9909.87 |
| 10. | जम्मू और कश्मीर | 6582.67 | 8676.75 | 9060.64 | 13525.59 |
| 11. | झारखंड | 22920.47 | 26292.30 | 27034.34 | 36102.80 |
| 12. | कर्नाटक | 29829.03 | 39595.32 | 42465.61 | 50652.95 |
| 13. | केरल | 17721.08 | 21857.20 | 23510.80 | 28185.23 |
| 14. | मध्य प्रदेश | 41309.59 | 54404.54 | 57565.15 | 71043.09 |
| 15. | महाराष्ट्र | 51294.55 | 67114.17 | 70167.49 | 86057.51 |
| 16. | मणिपुर | 5375.46 | 6668.09 | 6340.89 | 9116.33 |
| 17. | मेघालय | 5287.10 | 6227.19 | 6091.36 | 8768.97 |
| 18. | मिजोरम | 2847.83 | 3669.85 | 3784.29 | 5276.00 |
| 19. | नागालैण्ड | 4914.02 | 5618.81 | 5427.53 | 7742.96 |
| 20. | उड़ीसा | 28467.66 | 34520.41 | 33810.24 | 43719.35 |
| 21. | पंजाब | 12844.46 | 16196.89 | 17324.33 | 20909.32 |
| 22. | राजस्थान | 40790.74 | 54818.48 | 53532.62 | 63819.10 |
| 23. | सिक्किम | 1450.89 | 1796.27 | 1956.21 | 2677.91 |
| 24. | तमिलनाडु | 33855.17 | 43315.55 | 46819.50 | 56502.13 |
| 25. | त्रिपुरा | 6634.68 | 8814.36 | 8578.84 | 12390.05 |
| 26. | उत्तर प्रदेश | 114270.03 | 145942.48 | 148037.41 | 186189.44 |
| 27. | उत्तरांचल | 7188.80 | 8443.95 | 9236.61 | 11772.36 |
| 28. | पश्चिम बंगाल | 43326.24 | 54019.71 | 60385.31 | 68722.66 |
| | कुल योग | 701308.72 | 886861.90 | 906758.68 | 1141748.74 |
| **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | |
| 1. | दिल्ली | 5724.73 | 7920.46 | 8521.06 | 11892.39 |
| 2. | पुडुचेरी | 528.63 | 998.15 | 1038.56 | 1172.64 |
| 3. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 910.30 | 609.14 | 1083.22 | 1704.91 |
| 4. | चंडीगढ़ | 636.57 | 734.93 | 776.53 | 960.94 |
| 5. | दादरा और नगर हवेली | 346.20 | 377.78 | 400.18 | 451.39 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 6. | दमन और दीव | 360.35 | 343.47 | 356.86 | 422.77 |
| 7. | लक्षद्वीप | 247.20 | 224.53 | 248.08 | 280.45 |
| | कुल संघ राज्य क्षेत्र | 8753.98 | 11208.46 | 12424.49 | 16885.49 |
| | कुल योग | 710062.70 | 898070.36 | 919183.17 | 1158634.23 |

*विवरण-II*

*बन्धयाकरण के बारे में राज्यवार उपलब्धियां*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08* | 2008-09 (दिसम्बर, 08) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 5 |
| I. | बडे राज्य (जनसंख्या >20 मिलियन) | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 7,45,117 | 7,69,253 | 7,22,111 | 4,58,364 |
| 2. | असम | 24,201 | 17,282 | 18,669 | 27,136 |
| 3. | बिहार | 96,341 | 1,19,977 | 3,00,918 | 44,315 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 1,24,499 | 1,33,094 | 1,53,836 | 73,460 |
| 5. | गुजरात | 2,80,334 | 2,67,549 | 3,10,064 | 1,80,240 |
| 6. | हरियाणा | 93,580 | 85,006 | 80,895 | 61,167 |
| 7. | झारखंड | 86,524 | 1,01,297 | 1,06,383 | 41,973 |
| 8. | कर्नाटक | 3,75,804 | 3,75,466 | 3,52,185 | 2,80,237 |
| 9. | केरल | 1,44,385 | 1,35,443 | 1,26,096 | 1,01,172 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 3,67,465 | 3,67,510 | 4,51,896 | 2,77,225 |
| 11. | महाराष्ट्र | 6,59,557 | 5,95,438 | 5,54,284 | 3,56,817 |
| 12. | उड़ीसा | 84,267 | 94,309 | 1,20,983 | 58,380 |
| 13. | पंजाब | 1,07,591 | 93,758 | 1,03,908 | 64,816 |
| 14. | राजस्थान | 3,17,307 | 2,88,089 | 3,30,488 | 2,04,207 |
| 15. | तमिलनाडु | 3,80,655 | 3,57,568 | 3,52,856 | 2,60,960 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 16. | उत्तर प्रदेश | 4,50,363 | 4,29,484 | 4,71,891 | 2,35,413 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1,95,359 | 1,36,757 | 2,90,584 | 1,80,307 |
| **II.** | **छोटे राज्य** | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 1,417 | 1,946 | 2,311 | 2,785 |
| 2. | दिल्ली | 34,168 | 28,882 | 29,238 | 17,769 |
| 3. | गोवा | 5,351 | 5,325 | 5,066 | 4,122 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 28,383 | 26,445 | 30,480 | 13,096 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 21,564 | 19,281 | 21,800 | 9,759 |
| 6. | मणिपुर | 1,743 | 406 | 220 | 189 |
| 7. | मेघालय | 2,264 | 2,519 | 1,858 | 1,687 |
| 8. | मिजोरम | 2,319 | 2,265 | 1,833 | 1,166 |
| 9. | नागालैण्ड | 1,195 | 972 | 1,125 | 773 |
| 10. | सिक्किम | 1,518 | 1,471 | 1,735 | 531 |
| 11. | त्रिपुरा | 3,887 | 3,532 | 2,397 | 5,331 |
| 12. | उत्तरांचल | 34,980 | 32,767 | 34,799 | 19,206 |
| **III.** | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1,111 | 993 | 1,009 | 676 |
| 2. | चंडीगढ़ | 2,202 | 2,285 | 2,152 | 1,311 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 930 | 979 | 937 | 676 |
| 4. | दमन और दीव | 474 | 506 | 454 | 428 |
| 5. | लक्षद्वीप | 23 | 40 | 40 | 6 |
| 6. | पुडुचेरी | 10,213 | 10,483 | 10,303 | 7,515 |
| **IV.** | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | 12,059 | 35,413 | 12,540 | 9,627 |
| 2. | रेलवे मंत्रालय | 5,694 | 4,921 | 4,422 | 2,581 |
| | सपूर्ण भारत | 47,04,845 | 45,48,811 | 50,12,766 | 30,05,422 |

आंकड़े अनन्तिम है

*विवरण-III*

*आई यू डी निवेशन के बारे में राज्यवार उपलब्धियां*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | उपलब्धियां | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08* | 2008-09 (दिसम्बर 08) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| **I.** | **बड़े राज्य** (जनसंख्या >20 मिलियन) | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 3,96,479 | 4,05,355 | 4,07,203 | 2,98,803 |
| 2. | असम | 38,075 | 32,507 | 27,758 | 21,682 |
| 3. | बिहार | 99,847 | 79,968 | 44,923 | 25,998 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 1,07,198 | 1,17,371 | 1,18,616 | 80,259 |
| 5. | गुजरात | 4,66,230 | 4,64,484 | 4,94,529 | 3,93,681 |
| 6. | हरियाणा | 1,52,051 | 1,54,428 | 1,63,354 | 1,23,628 |
| 7. | झारखंड | 74,760 | 73,673 | 85,376 | 73,261 |
| 8. | कर्नाटक | 2,95,738 | 2,91,213 | 2,78,894 | 2,20,091 |
| 9. | केरल | 79,225 | 69,192 | 65,371 | 51,127 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 4,53,311 | 4,62,481 | 5,01,433 | 3,53,301 |
| 11. | महाराष्ट्र | 4,55,862 | 4,27,251 | 4,08,689 | 2,78,130 |
| 12. | उड़ीसा | 1,62,127 | 1,62,697 | 1,61,051 | 86,606 |
| 13. | पंजाब | 3,41,365 | 3,35,263 | 3,13,453 | 2,14,883 |
| 14. | राजस्थान | 3,05,367 | 3,03,358 | 3,37,979 | 2,91,709 |
| 15. | तमिलनाडु | 3,96,458 | 3,60,601 | 3,53,149 | 2,33,908 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 19,91,819 | 18,55,173 | 19,43,474 | 14,60,206 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 76,820 | 74,842 | 89,350 | 67,990 |
| **II.** | **छोटे राज्य** | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 2,661 | 3,110 | 2,523 | 1,746 |
| 2. | दिल्ली | 55,810 | 53,003 | 46,020 | 31,348 |
| 3. | गोवा | 2,819 | 2,539 | 2,617 | 2,025 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 30,452 | 28,963 | 27,694 | 18,581 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 29,076 | 29,890 | 25,849 | 18,415 |
| 6. | मणिपुर | 6,737 | 4,455 | 3,584 | 2,717 |
| 7. | मेघालय | 2,646 | 2,084 | 1,478 | 1,146 |
| 8. | मिजोरम | 2,390 | 2,542 | 2,246 | 1,349 |
| 9. | नागालैण्ड | 2,184 | 1,564 | 1,602 | 1,397 |
| 10. | सिक्किम | 1,460 | 1,437 | 1,689 | 1,464 |
| 11. | त्रिपुरा | 2,567 | 2,334 | 1,706 | 2,095 |
| 12. | उत्तरांचल | 1,30,447 | 1,40,899 | 1,40,932 | 96,466 |
| **III.** | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1,104 | 943 | 813 | 649 |
| 2. | चंडीगढ़ | 5,123 | 4,738 | 4,673 | 3,004 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 262 | 195 | 174 | 121 |
| 4. | दमन और दीव | 271 | 272 | 267 | 140 |
| 5. | लक्षद्वीप | 46 | 45 | 45 | 15 |
| 6. | पुडुचेरी | 3,628 | 3,506 | 3,266 | 2,009 |
| **IV.** | **अन्य एजेंसियां** | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | 10,905 | 14,634 | 6,440 | 5,417 |
| 2. | रेल मंत्रालय | 6,780 | 4,203 | 4,024 | 2,797 |
| | संपूर्ण भारत | 61,90,099 | 59,71,213 | 60,72,244 | 44,68,163 |

आंकड़े अनन्तिम है

***विवरण-IV***

*कंडोम उपभोक्ताओं के बारे में राज्यवार उपलब्धियां*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | उपलब्धियां | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08* | 2008-09 (दिसम्बर 08) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| **I.** | **बड़े राज्य** | | | | |
| | **(जनसंख्या >20 मिलियन)** | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 8,33,354 | 7,73,586 | 9,01,881 | 8,15,124 |
| 2. | असम | 44,282 | 39,659 | 20,190 | 31,347 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3. | बिहार | 61,965 | 63,278 | 48,977 | 43,254 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 4,74,543 | 6,95,880 | 3,35,506 | 2,07,798 |
| 5. | गुजरात | 10,04,331 | 10,82,994 | 12,24,263 | 12,08,590 |
| 6. | हरियाणा | 3,34,432 | 3,74,275 | 4,03,297 | 3,98,262 |
| 7. | झारखंड | 75,947 | 1,15,326 | 1,62,801 | 1,73,172 |
| 8. | कर्नाटक | 3,05,826 | 3,06,142 | 2,99,797 | 3,02,616 |
| 9. | केरल | 1,92,587 | 1,52,877 | 1,25,990 | 1,02,222 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 13,14,444 | 13,65,079 | 16,67,900 | 15,86,307 |
| 11. | महाराष्ट्र | 4,79,739 | 4,95,718 | 4,54,742 | 4,20,014 |
| 12. | उड़ीसा | 3,45,546 | 3,62,494 | 3,27,968 | 2,80,324 |
| 13. | पंजाब | 4,32,225 | 4,45,164 | 4,40,652 | 4,32,347 |
| 14. | राजस्थान | 16,63,594 | 17,76,638 | 12,25,873 | 12,04,606 |
| 15. | तमिलनाडु | 2,09,183 | 1,48,242 | 1,58,572 | 1,66,206 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 15,17,963 | 16,92,131 | 16,87,378 | 14,91,619 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 6,47,715 | 6,74,561 | 7,53,479 | 7,53,441 |
| **II.** | **छोटे राज्य** | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 784 | 1,010 | 663 | 394 |
| 2. | दिल्ली | 1,48,939 | 1,71,685 | 1,71,916 | 1,43,310 |
| 3. | गोवा | 7,890 | 9,523 | 11,042 | 1,513 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 87,837 | 92,633 | 96,750 | 96,381 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 16,316 | 27,368 | 42,487 | 24,650 |
| 6. | मणिपुर | 6,521 | 2,675 | 1,689 | 1,838 |
| 7. | मेघालय | 2,806 | 2,364 | 2,038 | 3,017 |
| 8. | मिजोरम | 1,854 | 2,729 | 2,635 | 2,795 |
| 9. | नागालैण्ड | 676 | 420 | 334 | 75 |
| 10. | सिक्किम | 2,012 | 1,177 | 1,705 | 2,618 |
| 11. | त्रिपुरा | 13,223 | 10,611 | 9,818 | 7,049 |
| 12. | उत्तरांचल | 1,18,049 | 1,12,924 | 1,35,073 | 1,19,774 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| III. | संघ राज्य क्षेत्र | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 2,750 | 2,742 | 1,791 | 1,990 |
| 2. | चंडीगढ़ | 15,173 | 10,111 | 11,835 | 10,503 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 5,790 | 8,350 | 7,439 | 7,773 |
| 4. | दमन और दीव | 1,411 | 1,997 | 2,197 | 2,118 |
| 5. | लक्षद्वीप | 482 | 705 | 705 | 479 |
| 6. | पुडुचेरी | 9,931 | 10,571 | 11,460 | 11,273 |
| IV. | अन्य एजेंसियां | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | 27,059 | 19,541 | 32,246 | 31,056 |
| 2. | रेल मंत्रालय | 30,115 | 30,665 | 29,848 | 26,590 |
| | कुल निशुल्क वितरण | 1,04,37,294 | 1,10,83,845 | 1,08,12,937 | 1,01,12,445 |
| | सामान्य वितरण | 1,57,54,028++ | 1,56,49,444+++ | 1,59,99,027$$ | 98,17,037 |
| | सम्पूर्ण भारत | 2,61,91,322++ | 2,67,33,289+++ | 1,08,12,937$$ | 1,99,29,482 |

*आंकड़े अनन्तिम हैं

$$ वर्ष 2007-08 (अनुमानित) में कंडोम के पूर्ण लागत व्यवसायिक बिक्री के तहत 6146389 कंडोम उपभोक्ता शामिल है।
वर्ष 2006-07 (अनुमानित) कंडोम के पूर्ण लागत व्यवसायिक बिक्री के तहत 5587639 उपभोक्ता शामिल है।

** वर्ष 2005-06 (अनुमानित) में कंडोम के पूर्ण लागत व्यवसायिक बिक्री के तहत 6289306 कंडोम उपभोक्ता शामिल है।

## *विवरण-V*

*खायी जाने वाले गोलियों के उपभोक्ताओं के बारे में राज्यवार उपलब्धियां*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | उपलब्धियां | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08* | 2008-09 (दिसम्बर 08) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| I. | बडे राज्य (जनसंख्या >20 मिलियन) | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 3,32,993 | 338146 | 359976 | 3,44,887 |
| 2. | असम | 39,038 | 37766 | 31275 | 44,859 |
| 3. | बिहार | 49,818 | 37188 | 6882 | 7,937 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 3,84,615 | 205628 | 238376 | 1,62,295 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 5. | गुजरात | 2,44,559 | 237472 | 296014 | 2,66,313 |
| 6. | हरियाणा | 85,821 | 82282 | 84,561 | 91,187 |
| 7. | झारखंड | 91,465 | 69567 | 82,806 | 90,933 |
| 8. | कर्नाटक | 1,73,730 | 170576 | 1,67,972 | 1,70,403 |
| 9. | केरल | 30,964 | 26380 | 29,890 | 26,618 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 5,54,204 | 558736 | 6,09,535 | 5,88,135 |
| 11. | महाराष्ट्र | 3,61,354 | 337002 | 3,25,130 | 3,12,683 |
| 12. | उड़ीसा | 1,84,300 | 197685 | 1,89,828 | 1,65,035 |
| 13. | पंजाब | 1,17,153 | 119316 | 1,14,770 | 1,11,376 |
| 14. | राजस्थान | 8,40,773 | 857789 | 10,25,360 | 10,65,802 |
| 15. | तमिलनाडु | 1,37,538 | 128040 | 1,29,515 | 1,24,485 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 7,92,595 | 843500 | 8,21,282 | 7,61,526 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 5,23,908 | 600167 | 6,71,064 | 6,52,662 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 1,320 | 1636 | 1,257 | 1,314 |
| 2. | दिल्ली | 9,430 | 9196 | 12,201 | 13,053 |
| 3. | गोवा | 1,791 | 1747 | 1,890 | 3,331 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 26,662 | 28368 | 28,199 | 28,778 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 11,152 | 11544 | 14,113 | 14,287 |
| 6. | मणिपुर | 1,270 | 931 | 584 | 587 |
| 7. | मेघालय | 2,555 | 2592 | 2,853 | 3,659 |
| 8. | मिजोरम | 6,203 | 12820 | 4,081 | 4,615 |
| 9. | नागालैण्ड | 591 | 911 | 912 | 251 |
| 10. | सिक्किम | 6,442 | 5381 | 5,241 | 4,515 |
| 11. | त्रिपुरा | 24,101 | 19867 | 17,705 | 14,747 |
| 12. | उत्तरांचल | 46,689 | 46489 | 48,239 | 38,987 |
| III. | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 1,402 | 1352 | 1,470 | 1,269 |
| 2. | चंडीगढ़ | 565 | 631 | 685 | 682 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 2,673 | 2919 | 1,742 | 480 |
| 4. | दमन और दीव | 414 | 554 | 598 | 506 |
| 5. | लक्षद्वीप | 119 | 120 | 120 | 2 |
| 6. | पुडुचेरी | 1,871 | 1743 | 1,848 | 1,676 |
| IV. | अन्य एजेंसी | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | 4,190 | 3531 | 3,524 | 3,250 |
| 2. | रेल मंत्रालय | 3,452 | 3275 | 3,065 | 2,936 |
| | कुल निशुल्क वितरण | 50,97,680 | 50,02,847 | 53,34,563 | 51,26,061 |
| | सामान्य वितरण | 44,18,000 | 45,13,308*** | 54,80,385$$ | 37,37,418 |
| | संपूर्ण भारत | 95,15,680 | 95,16,155*** | 1,08,14,948$$ | 88,63,479 |

*आंकडे अनन्तिम है

पूर्ण लागत व्यवसायिक विधि के अन्तर्गत 655000 खाई जाने वाली गालियों के उपभोक्ता और 330308 साप्ताहिक गोली

$$ उपभोक्ता (2007-08) शामिल है

पूर्ण लागत व्यवसायिक विधि के अन्तर्गत 1024923 खाई जाने वाली गोलियों के उपभोक्ता और 254538 साप्ताहिक गोली

** उपभोक्ता (2005-06) शामिल है।

***विवरण-VI***

*प्रत्याशित माताओं के लिए टेटनेस रोगप्रतिरक्षण (1+ बूस्टर)*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | | | 2006-07 | | | 2007-08 | | | 2008-09* (दिसम्बर, 08) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलबधि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| I. | बड़े राज्य (जनसंख्या > 20 मिलियन) | | | | | | | | | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1821.6 | 17,63,052 | 96.8 | 1816.1 | 17,24,913 | 95.0 | 1709.6 | 17,36,326 | 101.6 | 1306.1 | 12,70,759 | 97.3 |
| 2. | असम | 842.2 | 5,99,344 | 71.2 | 846.4 | 6,52,089 | 77.0 | 820.3 | 6,29,651 | 76.8 | 612.3 | 4,21,372 | 68.8 |
| 3. | बिहार | 3070.7 | 8,45,737 | 27.5 | 3102.1 | 10,63,128 | 34.3 | 3101.3 | 8,65,093 | 27.9 | 2374.4 | 4,98,564 | 21.0 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 622.2 | 6,60,073 | 106.1 | 638.9 | 6,6,678 | 104.5 | 707.8 | 6,32,910 | 89.4 | 526.5 | 4,39,705 | 83.5 |
| 5. | गुजरात | 1479.8 | 13,23,995 | 89.5 | 1495.8 | 13,05,912 | 87.3 | 1499.5 | 11,81,466 | 78.8 | 1116.3 | 9,28,456 | 83.2 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6. | हरियाणा | 669.7 | 5,77,986 | 86.3 | 672.9 | 5,80,326 | 86.2 | 652.3 | 5,90,234 | 90.5 | 489.2 | 4,08,004 | 83.4 |
| 7. | झारखंड | 842.4 | 4,65,840 | 55.3 | 851.7 | 4,43,818 | 52.1 | 858.5 | 5,01,990 | 58.5 | 673.6 | 4,14,920 | 61.6 |
| 8. | कर्नाटक | 1358.9 | 11,51,078 | 84.7 | 1355.9 | 11,50,469 | 84.9 | 1314.4 | 11,44,299 | 87.1 | 984.6 | 8,44,829 | 85.8 |
| 9. | केरल | 620.9 | 5,89,527 | 95.0 | 619.8 | 5,45,094 | 87.9 | 569.4 | 5,27,949 | 92.7 | 420.5 | 3,90,331 | 92.8 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 2213.8 | 19,86,616 | 89.7 | 2241.8 | 19,62,553 | 87.5 | 2253.4 | 19,38,376 | 86.0 | 1684.2 | 13,97,334 | 83.0 |
| 11. | महाराष्ट्र | 2308 | 20,61,763 | 89.3 | 2293.2 | 20,07,729 | 87.6 | 2230.9 | 19,52,056 | 87.5 | 1703.1 | 14,29,581 | 83.9 |
| 12. | उड़ीसा | 991.8 | 8,13,897 | 82.1 | 994.6 | 8,32,062 | 83.7 | 992.3 | 8,19,920 | 82.6 | 734.2 | 5,92,664 | 80.7 |
| 13. | पंजाब | 591.1 | 5,34,156 | 90.4 | 592.6 | 5,37,810 | 90.8 | 544.0 | 4,63,267 | 85.2 | 401.3 | 3,28,617 | 81.9 |
| 14. | राजस्थान | 2086.5 | 19,27,188 | 92.4 | 2104.3 | 18,32,974 | 87.1 | 2049.4 | 19,15,998 | 93.5 | 1539.0 | 13,37,569 | 86.9 |
| 15. | तमिलनाडु | 1322.8 | 12,08,276 | 91.3 | 1320.7 | 12,29,479 | 93.1 | 1244.3 | 12,31,593 | 99.0 | 904.0 | 8,91,840 | 98.7 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 6336.1 | 52,22,940 | 82.4 | 6398.5 | 51,74,507 | 80.9 | 6417.9 | 51,50,016 | 80.2 | 4823.1 | 33,65,163 | 69.8 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1923.0 | 15,12,125 | 78.6 | 1928.4 | 15,72,581 | 81.5 | 1855.5 | 15,16,417 | 81.7 | 1358.4 | 10,77,278 | 79.3 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 25.9 | 10,335 | 40.0 | 24.5 | 13,477 | 55.0 | 27.9 | 8,826 | 31.7 | 23.2 | 7,585 | 32.6 |
| 2. | दिल्ली | 296.7 | 2,28,763 | 77.1 | 307.6 | 2,12,637 | 69.1 | 337.5 | 2,31,867 | 68.7 | 261.8 | 1,46,125 | 55.8 |
| 3. | गोवा | 23.1 | 25,826 | 112.0 | 23.6 | 23,697 | 100.6 | 24.1 | 24,323 | 101.0 | 19.6 | 17,202 | 87.9 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 145.8 | 1,36,762 | 93.8 | 146.6 | 1,35,639 | 92.5 | 137.9 | 1,32,223 | 95.9 | 109.5 | 97,362 | 88.9 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 239.4 | 2,40,410 | 100.4 | 238.9 | 2,69,468 | 112.8 | 247.9 | 2,47,043 | 99.7 | 176.7 | 1,70,711 | 96.6 |
| 6. | मणिपुर | 47.0 | 28,320 | 60.2 | 43.9 | 39,917 | 90.9 | 39.8 | 18,546 | 46.5 | 28.8 | 15,087 | 52.3 |
| 7. | मेघालय | 69.9 | 46,399 | 66.4 | 67.7 | 43,214 | 63.8 | 70.0 | 64,037 | 91.5 | 52.9 | 37,693 | 71.3 |
| 8. | मिजोरम | 17.6 | 25,223 | 143.0 | 16.9 | 20,095 | 118.9 | 20.5 | 18,973 | 92.6 | 15.2 | 14,535 | 95.9 |
| 9. | नागालैण्ड | 44.3 | 41,095 | 92.8 | 58.7 | 28,614 | 48.8 | 33.2 | 23,430 | 70.6 | 29.6 | 11,925 | 40.3 |
| 10. | सिक्किम | 13.9 | 9,927 | 71.4 | 14.1 | 9,927 | 70.6 | 12.7 | 9,657 | 76.2 | 9.8 | 7,049 | 72.2 |
| 11. | त्रिपुरा | 55.6 | 47,114 | 84.8 | 54.8 | 45,929 | 83.8 | 57.5 | 46,259 | 80.5 | 46.3 | 32,667 | 70.5 |
| 12. | उत्तराखंड | 170.5 | 2,33,208 | 136.8 | 175.3 | 2,26,848 | 129.4 | 212.4 | 2,21,910 | 104.5 | 164.9 | 1,57,323 | 95.4 |
| III. | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 7.2 | 6,771 | 94.7 | 7.4 | 6,413 | 86.1 | 7.5 | 6,014 | 79.7 | 5.9 | 3,829 | 65.5 |
| 2. | चंडीगढ़ | 16.0 | 18,046 | 112.8 | 16.6 | 17,405 | 104.9 | 18.5 | 18,506 | 100.1 | 17.6 | 13,138 | 74.5 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 8.2 | 8,502 | 103.8 | 8.4 | 8,352 | 99.8 | 8.2 | 8,033 | 98.3 | 7.4 | 6,875 | 93.5 |
| 4. | दमन और दीव | 4.3 | 3,321 | 77.0 | 4.4 | 3,324 | 75.4 | 4.0 | 2,786 | 68.8 | 3.8 | 1,917 | 50.7 |
| 5. | लक्षद्वीप | 1.4 | 993 | 72.0 | 1.4 | 932 | 66.5 | 1.4 | 932 | 65.9 | 1.2 | 357 | 30.3 |
| 6. | पुडुचेरी | 20.3 | 17,610 | 86.6 | 20.2 | 18,186 | 90.1 | 19.9 | 20,274 | 102.0 | 16.2 | 15,600 | 96.5 |
| IV. | **अन्य एजेंसिया** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | $ | 22,690 | $ | 19,367 | | $ | 43,622 | | $ | 16,973.00 | | |
| 2. | रेल मंत्रालय | $ | 16,791 | | $ | 14,347 | | $ | 14,294 | | $ | 11,269.00 | |
| | संपूर्ण भारत | 30,308.2 | 2,44,11,699 | 80.5 | 30,504.7 | 2,44,41,090 | 80.1 | 30,101.8 | 2,39,59,116 | 79.6 | 22,640.9 | 1,68,22,209 | 74.3 |

*अनगिनत आंकड़े

$ अलग से कोई निर्धारित नहीं

*विवरण-VII*

*बच्चों में डीपीटी रोग प्रतिक्षण* (III खुराक)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | | | 2006-07 | | | 2007-08 | | | 2008-09* (दिसम्बर, 08) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलबधि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| I. | **बड़े राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| | (जनसंख्या > 20 मिलियन) | | | | | | | | | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1553.3 | 15,43,966 | 99.4 | 1553.6 | 15,05,259 | 96.9 | 1462.5 | 15,64,191 | 107.0 | 1,119.7 | 11,27,067 | 100.7 |
| 2. | असम | 712.0 | 5,81,214 | 81.6 | 717.9 | 6,21,956 | 86.6 | 696.5 | 6,37,580 | 91.5 | 518.8 | 4,11,348 | 79.3 |
| 3. | बिहार | 2621.2 | 14,46,056 | 55.2 | 2650.9 | 20,28,358 | 76.5 | 2647.3 | 12,77,302 | 48.2 | 2,026.8 | 6,59,565 | 32.5 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 524.4 | 6,26,905 | 119.6 | 540.2 | 6,05,886 | 112.2 | 604.9 | 5,87,434 | 97.1 | 448.5 | 3,62,836 | 80.9 |
| 5. | गुजरात | 1264.5 | 12,13,337 | 96.0 | 1282.3 | 12,11,932 | 94.5 | 1291.0 | 12,11,932 | 93.9 | 960.0 | 8,15,110 | 84.9 |
| 6. | हरियाणा | 571.1 | 5,48,404 | 96.0 | 575.7 | 5,70,643 | 99.1 | 556.8 | 5,59,352 | 100.5 | 418.1 | 3,23,777 | 79.8 |
| 7. | झारखंड | 726.7 | 6,77,576 | 93.2 | 734.82 | 7,33,827 | 99.9 | 742.2 | 6,82,444 | 91.9 | 581.7 | 4,17,592 | 71.8 |
| 8. | कर्नाटक | 1167.4 | 10,94,827 | 93.8 | 1168.6 | 10,92,494 | 93.5 | 1136.3 | 10,82,879 | 95.3 | 850.4 | 7,64,111 | 89.9 |
| 9. | केरल | 558.8 | 5,36,424 | 96.0 | 557.3 | 5,26,300 | 94.4 | 511.4 | 5,04,352 | 98.6 | 376.9 | 3,44,409 | 91.4 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10. | मध्य प्रदेश | 1841.5 | 19,50,408 | 105.9 | 1870.8 | 18,97,493 | 101.4 | 1886.7 | 18,49,200 | 98.0 | 1,414.7 | 12,67,642 | 89.6 |
| 11. | महाराष्ट्र | 2003.7 | 20,79,367 | 103.8 | 1997.1 | 19,84,169 | 99.4 | 1955.1 | 19,83,696 | 101.5 | 1,492.5 | 12,69,7749 | 85.1 |
| 12. | उड़ीसा | 823.2 | 8,50,624 | 103.3 | 829.1 | 8,17,910 | 98.6 | 832.7 | 7,99,418 | 96.0 | 617.4 | 4,32,496 | 70.1 |
| 13. | पंजाब | 509.9 | 5,31,806 | 104.3 | 512.3 | 5,36,117 | 104.6 | 472.3 | 4,98,503 | 105.5 | 348.8 | 2,77,429 | 79.5 |
| 14. | राजस्थान | 1748.9 | 1752,430 | 100.2 | 1769.5 | 16,85,976 | 95.3 | 1738.3 | 1711,203 | 98.4 | 1,304.8 | 12,05,435 | 92.4 |
| 15. | तमिलनाडु | 1149.6 | 11,29,310 | 98.2 | 1149.0 | 11,30,245 | 98.4 | 1084.8 | 11,40,122 | 105.1 | 791.4 | 8,14,214 | 102.9 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 5299.3 | 53,20615 | 100.4 | 5374.7 | 54,57,184 | 101.5 | 5414.3 | 53,17,827 | 98.2 | 4,064.5 | 31,27,816 | 77.0 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1662.5 | 16,21,658 | 97.5 | 1672.5 | 15,88,878 | 95.0 | 1619.4 | 1525,676 | 94.2 | 1,188.0 | 7,14,877 | 60.2 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 22.6 | 12,676 | 56.0 | 21.5 | 20,778 | 96.6 | 24.4 | 12,193 | 54.1 | 20.4 | 10,609 | 52.1 |
| 2. | दिल्ली | 261.6 | 2,51,804 | 96.3 | 271.8 | 2,61,358 | 96.2 | 297.0 | 2,37,988 | 80.1 | 229.7 | 1,38,659 | 80.4 |
| 3. | गोवा | 20.6 | 25,821 | 125.3 | 21.1 | 24,238 | 115.0 | 21.5 | 23,768 | 110.5 | 17.5 | 18,057 | 103.2 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 125.6 | 1,31,548 | 104.7 | 126.7 | 1,29,173 | 101.9 | 118.9 | 1,27,471 | 107.2 | 94.7 | 93,795 | 99.1 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 207.8 | 2,84,000 | 136.7 | 207.7 | 2,96,255 | 142.7 | 214.3 | 2,99,246 | 139.6 | 152.6 | 1,94,627 | 127.5 |
| 6. | मणिपुर | 42.1 | 35,599 | 84.5 | 39.3 | 48,064 | 122.4 | 35.7 | 21,436 | 60.0 | 25.9 | 18,986 | 73.4 |
| 7. | मेघालय | 59.7 | 48,640 | 81.5 | 58.1 | 65,886 | 113.5 | 60.2 | 70,565 | 117.2 | 45.7 | 43,424 | 95.0 |
| 8. | मिजोरम | 15.8 | 19,104 | 120.8 | 15.1 | 21,897 | 144.9 | 18.3 | 18,963 | 103.8 | 13.5 | 14,1688 | 104.9 |
| 9. | नागालैण्ड | 39.5 | 22,384 | 56.7 | 50.1 | 24,615 | 49.1 | 29.7 | 26,917 | 90.7 | 26.4 | 15,117 | 57.2 |
| 10. | सिक्किम | 12.2 | 11,427 | 93.6 | 12.4 | 11,427 | 92.4 | 11.2 | 10,735 | 96.2 | 8.6 | 7,229 | 84.0 |
| 11. | त्रिपुरा | 48.8 | 62,168 | 127.4 | 48.2 | 59,216 | 122.8 | 50.6 | 51,336 | 101.5 | 40.88 | 38,816 | 95.1 |
| 12. | उत्तरांचल | 148.7 | 2,31,430 | 155.7 | 152.8 | 2,22,690 | 145.7 | 185.0 | 2,18,270 | 118.0 | 143.6 | 1,36,497 | 95.1 |
| III. | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 6.4 | 6,705 | 104.7 | 6.7 | 5,745 | 86.4 | 6.7 | 6,117 | 90.9 | 5.2 | 4,164 | 80.4 |
| 2. | चंडीगढ़ | 14.2 | 15,987 | 112.3 | 14.8 | 15,858 | 107.2 | 16.5 | 16,383 | 99.6 | 15.7 | 9,772 | 62.2 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 7.0 | 7,625 | 108.4 | 7.2 | 7,778 | 108.1 | 7.1 | 7,277 | 102.9 | 6.4 | 5,234 | 81.8 |
| 4. | दमन और दीव | 3.8 | 2,878 | 76.6 | 3.9 | 3,589 | 93.1 | 3.5 | 3,356 | 94.7 | 3.3 | 1,916 | 57.4 |
| 5. | लक्षद्वीप | 1.2 | 1,622 | 132.6 | 1.2 | 1,033 | 83.2 | 1.2 | 1,033 | 882.8 | 1.1 | 408 | 38.9 |
| 6. | पुडुचेरी | 18.1 | 16,185 | 89.5 | 17.99 | 16,352 | 91.4 | 17.6 | 16,459 | 93.3 | 14.3 | 10,751 | 75.3 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| IV. | **अन्य एजेंसी** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | $ | 24,680 | | $ | 25,318 | | $ | 56,979 | | $ | 37,529 | |
| 2. | रेल मंत्रालय | $ | 24,268 | | $ | 22,903 | | $ | 30,916 | | $ | 17,164 | |
| | संपूर्ण भारत | 25,793.9 | 2,47,41,478 | 95.9 | 26,032.8 | 2,52,78,800 | 97.1 | 25,772.1 | 2,41,91,518 | 93.9 | 19,387.4 | 1,51,62,440 | 78.2 |

*अनगिनत आंकडे

S=अलग से कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं

## *विवरण-VIII*

*पोलियों (III खुराक)*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | | | 2006-07 | | | 2007-08 | | | 2008-09* (दिसम्बर, 08) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलबधि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| I. | **बड़े राज्य** (जनसंख्या > 20 मिलियन) | | | | | | | | | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1,553.3 | 15,43,859 | 99.4 | 1,553.6 | 15,08,070 | 97.1 | 1462.5 | 15,65,217 | 107.0 | 1119.7 | 11,27,220 | 100.7 |
| 2. | असम | 712.0 | 5,79,718 | 81.4 | 717.9 | 5,37,402 | 88.8 | 696.5 | 6,22,463 | 89.4 | 518.8 | 4,07,599 | 78.6 |
| 3. | बिहार | 2,621.2 | 13,56,485 | 51.8 | 2,650.9 | 19,72,246 | 74.4 | 2647.3 | 11,44,965 | 43.3 | 2026.8 | 7,54,628 | 37.2 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 524.4 | 6,26,835 | 119.5 | 540.2 | 6,07,775 | 112.5 | 604.9 | 5,87,165 | 97.1 | 448.5 | 3,79,785 | 84.7 |
| 5. | गुजरात | 1,264.5 | 12,10,065 | 95.7 | 1,282.3 | 12,07,836 | 94.2 | 1219.0 | 12,07,836 | 93.6 | 960.0 | 8,37,361 | 87.2 |
| 6. | हरियाणा | 571.1 | 5,48,346 | 96.0 | 575.7 | 5,70,092 | 99.0 | 556.8 | 5,58,569 | 100.3 | 418.1 | 3,53,536 | 84.6 |
| 7. | झारखंड | 726.7 | 7,04,047 | 96.9 | 87348 | 7,32,937 | 99.8 | 742.2 | 6,53,559 | 88.1 | 581.7 | 4,21,909 | 72.5 |
| 8. | कर्नाटक | 1,167.4 | 10,95,865 | 93.9 | 1,168.6 | 10,92,942 | 93.5 | 1136.3 | 10,83,219 | 95.3 | 850.4 | 7,93,860 | 93.4 |
| 9. | केरल | 558.8 | 5,54,579 | 99.3 | 557.3 | 5,22,688 | 93.8 | 511.4 | 5,03,655 | 98.5 | 376.9 | 3,51,294 | 93.2 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 1,841.5 | 19,51,965 | 106.0 | 1,870.8 | 18,97,914 | 101.4 | 1886.7 | 18,52,682 | 98.2 | 1414.7 | 13,03,625 | 92.1 |
| 11. | महाराष्ट्र | 2,003.7 | 20,72,128 | 103.4 | 1,997.1 | 19,85,957 | 99.4 | 1955.1 | 19,71,814 | 100.9 | 1492.5 | 13,39,133 | 89.7 |
| 12. | उड़ीसा | 823.2 | 8,53,224 | 103.7 | 829.1 | 8,19,920 | 98.9 | 823.7 | 7,99,322 | 96.0 | 617.4 | 5,06,093 | 82.0 |
| 13. | पंजाब | 509.9 | 5,31,806 | 104.3 | 512.3 | 5,37,564 | 104.9 | 472.3 | 4,98,503 | 105.5 | 348.8 | 3,04,309 | 87.3 |
| 14. | राजस्थान | 1,748.9 | 17,46,871 | 99.9 | 1,769.5 | 16,87,852 | 95.4 | 1378.3 | 17,07,738 | 98.2 | 1304.0 | 12,02,620 | 92.2 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15. | तमिलनाडू | 1,149.6 | 11 29,729 | 98.3 | 1,149.0 | 11 30,483 | 98.4 | 1084.8 | 11 39,616 | 105.0 | 791.4 | 8,14 854 | 103.0 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 5299.3 | 53,42 965 | 100.8 | 5 374.7 | 54,57 890 | 101.5 | 5414.3 | 52,38,429 | 96.8 | 4064.5 | 34,75,1277 | 85.5 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1,662.5 | 16,05,785 | 96.6 | 1,672.5 | 16,00,286 | 95.7 | 1619.4 | 14,54,860 | 89.8 | 1188.0 | 9,62,563 | 81.0 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 22.6 | 12,797 | 56.5 | 21.5 | 21,187 | 98.5 | 24.4 | 13,389 | 54.9 | 70.4 | 10,835 | 53.2 |
| 2. | दिल्ली | 261.6 | 2,62,795 | 100.5 | 271.8 | 2,67,716 | 98.5 | 297.0 | 2,41,809 | 81.4 | 229.7 | 1,40,927 | 61.4 |
| 3. | गोवा | 20.6 | 25,903 | 125.7 | 21.1 | 24,253 | 115.1 | 21.5 | 23,799 | 110.6 | 17.5 | 18,090 | 103.4 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 125.6 | 1,31,288 | 104.5 | 126.7 | 1,29,140 | 101.9 | 118.9 | 1,27,475 | 107.2 | 94.7 | 93,794 | 99.1 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 207.8 | 2,83,980 | 136.7 | 207.7 | 2,96,255 | 142.7 | 214.3 | 2,99,246 | 139.6 | 152.6 | 1,94,627 | 127.5 |
| 6. | मणिपुर | 42.1 | 35,606 | 84.5 | 39.3 | 48,064 | 122.4 | 35.7 | 21.710 | 60.8 | 25.9 | 19,158 | 74.1 |
| 7. | मेघालय | 59.7 | 49,175 | 82.4 | 58.1 | 65,185 | 112.3 | 60.2 | 57,564 | 95.6 | 45.7 | 42,845 | 93.8 |
| 8. | मिजोरम | 15.8 | 19,151 | 121.1 | 15.1 | 21,802 | 144.3 | 18.3 | 18,612 | 101.9 | 13.5 | 14,304 | 106.0 |
| 9. | नागालैण्ड | 39.5 | 23,164 | 58.7 | 50.1 | 24,611 | 49.1 | 29.7 | 28,235 | 95.2 | 26.4 | 15,531 | 58.7 |
| 10. | सिक्किम | 12.2 | 11,454 | 93.8 | 12.4 | 11,454 | 92.6 | 11.2 | 10,734 | 96.2 | 8.6 | 7,226 | 83.9 |
| 11. | त्रिपुरा | 48.8 | 61,731 | 126.5 | 48.2 | 59,541 | 123.5 | 50.6 | 50,308 | 99.5 | 40.8 | 38,833 | 95.2 |
| 12. | उत्तरांचल | 148.7 | 2,31,430 | 155.7 | 152.8 | 2,22,690 | 145.7 | 185.0 | 2,16,559 | 117.1 | 143.6 | 1,40,065 | 97.5 |
| III. | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 6.4 | 6,705 | 104.7 | 6.7 | 5,745 | 86.4 | 6.7 | 6,117 | 90.9 | 5.2 | 4,164 | 80.4 |
| 2. | चंडीगढ़ | 14.2 | 15,960 | 112.1 | 14.8 | 15,858 | 107.2 | 16.5 | 16,383 | 99.6 | 15.7 | 9,772 | 62.2 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 7.0 | 7,625 | 108.4 | 7.2 | 7,778 | 108.1 | 7.1 | 7,277 | 102.9 | 6.4 | 5,234 | 81.8 |
| 4. | दमन और दीव | 3.8 | 2,878 | 76.6 | 3.9 | 3,589 | 93.1 | 3.5 | 3,356 | 94.7 | 3.3 | 1,916 | 57.4 |
| 5. | लक्षद्वीप | 1.2 | 915 | 74.8 | 1.2 | 1,033 | 83.2 | 1.2 | 1,033 | 82.8 | 1.1 | 408 | 38.9 |
| 6. | पुडुचेरी | 18.1 | 16,185 | 89.5 | 17.9 | 16,352 | 91.4 | 17.6 | 16,459 | 93.3 | 14.3 | 11,403 | 79.9 |
| IV. | **अन्य एजेंसियां** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | 24,895 | | $ | 33,297 | | $ | 50,712 | | $ | 38,316 | | |
| 2. | रेल मंत्रालय | $ | 24,437 | | $ | 24,341 | | $ | 33,644 | | $ | 15,839 | |
| | संपूर्ण भारत | 25,793.9 | 2,47,02,346 | 95.8 | 26,032.8 | 2,52,69,745 | 97.1 | 25,772.1 | 2,38,34,033 | 92.5 | 19,387.4 | 1,61,59,002 | 83.3 |

*अनन्तिम आंकड़े

$= अलग से कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं है।

## विवरण-IX

बीसीजी

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | | | 2006-07 | | | 2007-08 | | | 2008-09* (दिसम्बर, 08) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| I. | **बड़े राज्य** (जनसंख्या >20 मिलियन) | | | | | | | | | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1553.3 | 15,60,537 | 100.5 | 1553.6 | 15,25,449 | 98.2 | 1462.5 | 15,77,729 | 107.9 | 1,119.7 | 11,56,822 | 103.3 |
| 2. | असम | 712.0 | 6,72,731 | 94.5 | 717.9 | 7,02,66 | 97.9 | 696.5 | 6,95,196 | 99.8 | 518.8 | 4,90,056 | 94.5 |
| 3. | बिहार | 2,621.2 | 21,63,026 | 82.5 | 2,650.9 | 23,29,613 | 87.9 | 2,647.3 | 15,02,118 | 56.7 | 2,026.8 | 8,96,701 | 44.2 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 524.4 | 6,39,191 | 121.9 | 540.2 | 6,19,464 | 114.7 | 604.9 | 6,01,299 | 99.4 | 448.5 | 4,31,445 | 96.2 |
| 5. | गुजरात | 1,264.5 | 12,62,294 | 99.8 | 1,282.3 | 12,58,339 | 98.1 | 1,291.0 | 12,58,339 | 97.5 | 960.0 | 9,02,527 | 94.0 |
| 6. | हरियाणा | 571.1 | 5,83,438 | 102.2 | 575.7 | 5,97,600 | 103.8 | 556.8 | 5,95,719 | 107.0 | 418.1 | 4,21,667 | 100.9 |
| 7. | झारखंड | 726.7 | 8,12,534 | 111.8 | 734.8 | 7,44,553 | 101.3 | 742.2 | 7,25,198 | 97.7 | 581.7 | 5,49,510 | 94.5 |
| 8. | कर्नाटक | 1,167.4 | 11,09,145 | 95.0 | 1,168.6 | 11,26,149 | 96.4 | 1,136.3 | 10,97,466 | 96.6 | 850.4 | 8,26,758 | 97.2 |
| 9. | केरल | 558.8 | 565,879 | 101.3 | 557.3 | 5,36,925 | 96.3 | 511.4 | 5,39,523 | 105.5 | 376.9 | 3,77,043 | 100.0 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 1,841.5 | 20,13,196 | 109.3 | 1,870.8 | 19,72,593 | 105.4 | 1,886.7 | 19,95,229 | 105.8 | 1,414.7 | 14,58,195 | 103.1 |
| 11. | महाराष्ट्र | 2,003.7 | 21,39,148 | 106.8 | 1,997.1 | 20,33,616 | 101.8 | 1,955.1 | 20,54,591 | 105.1 | 1,492.5 | 15,33,788 | 102.8 |
| 12. | उड़ीसा | 823.2 | 9,25,816 | 112.5 | 829.1 | 8,69,547 | 104.9 | 832.7 | 8,47,802 | 101.8 | 617.4 | 6,21,226 | 100.6 |
| 13. | पंजाब | 509.9 | 5,61,406 | 110.1 | 512.3 | 5,48,285 | 107.0 | 472.3 | 5,14,843 | 109.0 | 348.8 | 3,41,942 | 98.0 |
| 14. | राजस्थान | 1,748.9 | 17,59,153 | 100.6 | 1,769.5 | 17,45,015 | 98.6 | 1,738.3 | 17,98,416 | 103.5 | 1,304.0 | 13,40,807 | 102.8 |
| 15. | तमिलनाडु | 1,149.6 | 11,35,831 | 98.8 | 1,149.0 | 11,30,783 | 98.4 | 1,084.8 | 11,36,573 | 104.8 | 791.4 | 8,20,615 | 103.7 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 5,299.3 | 56,10,855 | 105.9 | 5,374.7 | 56,46,385 | 105.1 | 5,414.3 | 56,41,889 | 104.2 | 4,064.5 | 38,41,167 | 94.5 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1,662.5 | 1855,722 | 111.6 | 1,672.5 | 18,59,365 | 111.2 | 1,619.4 | 18,04,918 | 111.5 | 1,198.0 | 12,51,213 | 105.3 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 22.6 | 18,136 | 80.1 | 21.5 | 21,428 | 99.6 | 24.4 | 15,045 | 61.7 | 20.4 | 13,336 | 65.5 |
| 2. | दिल्ली | 261.6 | 3,20,531 | 122.5 | 271.8 | 3,19,495 | 117.5 | 297.0 | 3,02,969 | 102.0 | 229.7 | 1,72,940 | 75.3 |
| 3. | गोवा | 20.6 | 28,221 | 137.0 | 21.1 | 28,536 | 135.4 | 21.5 | 27,549 | 128.0 | 17.5 | 21.273 | 121.6 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 125.6 | 1,34,050 | 106.7 | 126.7 | 1,33212 | 105.1 | 118.9 | 1,29,882 | 109.2 | 94.7 | 96,289 | 101.7 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 207.8 | 3,11,729 | 150.0 | 207.7 | 3,15,771 | 152.1 | 214.3 | 3,09,796 | 144.5 | 152.6 | 2,23,738 | 146.6 |
| 6. | मणिपुर | 42.1 | 39,999 | 94.9 | 39.3 | 55,225 | 140.6 | 35.7 | 27,226 | 76.2 | 25.9 | 22,191 | 85.8 |
| 7. | मेघालय | 59.7 | 69,796 | 116.9 | 58.1 | 77,715 | 133.8 | 602. | 68,154 | 113.2 | 45.7 | 47,694 | 104.4 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8. | मिजोरम | 15.8 | 20,115 | 127.2 | 15.1 | 22,079 | 146.1 | 18.3 | 19,962 | 109.3 | 13.5 | 14,425 | 106.9 |
| 9. | नागालैण्ड | 39.5 | 26,036 | 66.0 | 50.1 | 25,513 | 50.9 | 29.7 | 28,180 | 95.0 | 26.4 | 14,313 | 54.1 |
| 10. | सिक्किम | 12.2 | 11,708 | 95.9 | 12.4 | 11,708 | 94.7 | 11.2 | 11,133 | 99.8 | 8.6 | 7,535 | 87.5 |
| 11. | त्रिपुरा | 48.8 | 64,956 | 133.1 | 48.2 | 69,047 | 143.2 | 50.6 | 58,278 | 115.3 | 40.8 | 41,356 | 101.4 |
| 12. | उत्तरांचल | 148.7 | 2,20,150 | 148.1 | 152.8 | 2,29,759 | 150.3 | 185.0 | 2,28,027 | 123.3 | 143.6 | 1,45,620 | 101.4 |
| **III.** | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 6.4 | 5,787 | 90.4 | 6.7 | 6,071 | 6.7 | 5,505 | 81.8 | 5.2 | 4,131 | 79.7 | |
| 2. | चंडीगढ़ | 14.2 | 23,461 | 164.8 | 14.8 | 23,819 | 161.0 | 16.5 | 24,067 | 146.3 | 15.7 | 15,273 | 97.2 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 7.0 | 8,154 | 116.0 | 7.2 | 8,640 | 120.1 | 7.1 | 7,928 | 112.1 | 6.4 | 6,350 | 99.2 |
| 4. | दमन और दीव | 3.8 | 3,788 | 100.9 | 3.9 | 3,851 | 99.9 | 3.5 | 3,564 | 100.6 | 3.3 | 2,09,462.7 | |
| 5. | लक्षद्वीप | 1.2 | 880 | 72.0 | 1.2 | 977 | 78.8 | 1.2 | 977 | 78.4 | 1.1 | 399 | 38.0 |
| 6. | पुडुचेरी | 18.1 | 36,182 | 200.1 | 17.9 | 42,101 | 235.2 | 17.6 | 44,134 | 250.2 | 14.3 | 34,868 | 244.2 |
| **IV.** | **अन्य एंजेसियां** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | $ | 37,827 | | $ | 15,586 | | $ | 38,231 | | $ | 27,736 | |
| 2. | रेल मंत्रालय | $ | 20,726 | | $ | 18,966 | | $ | 17,961 | | $ | 13,251 | |
| | संपूर्ण भारत | 25,793.9 | 2,67,72,136 | 103.8 | 26,032.8 | 2,66,76,248 | 102.5 | 25,772.1 | 2,57,55,418 | 99.9 | 19,387.4 | 1,81,86,294 | 93.8 |

*अनगिनत आंकड़े

$= अलग से कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं है।

## *विवरण-X*

*सरा*

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र/एजेंसी | 2005-06 | | | 2006-07 | | | 2007-08 | | | 2008-09* (दिसम्बर, 08) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलबधि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता | मूल्यांकन आवश्यकता (हजार में) | उपलब्धि | उपलब्धि प्रतिशतता |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| **I.** | **बड़े राज्य** (जनसंख्या >20 मिलियन) | | | | | | | | | | | | |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1553.3 | 15,24,712 | 98.2 | 1,553.6 | 14,71,194 | 94.7 | 1462.52 | 15,06,146 | 103.0 | 1,119.7 | 10,22,080 | 91.3 |
| 2. | असम | 712.0 | 5,70,715 | 80.2 | 717.9 | 6,12,258 | 85.3 | 696,503 | 5,72,546 | 82.2 | 518.8 | 3,79,154 | 73.1 |
| 3. | बिहार | 2,621.2 | 13,29,340 | 50.7 | 2,650.9 | 18,17,749 | 68.6 | 2647.342 | 11,71,508 | 44.3 | 2,026.8 | 8,42,827 | 41.6 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4. | छत्तीसगढ़ | 524.4 | 6,16,913 | 117.7 | 540.2 | 6,01,794 | 111.4 | 604.854 | 5,88,513 | 97.3 | 448.5 | 4,13,326 | 92.2 |
| 5. | गुजरात | 1,264.5 | 11,69,733 | 92.5 | 1,282.3 | 11,70,354 | 91.3 | 1290.956 | 11,70,354 | 90.7 | 960.0 | 8,26,107 | 86.0 |
| 6. | हरियाणा | 571.1 | 5,29,636 | 92.7 | 575.7 | 5,43,969 | 94.5 | 556.839 | 5,52,045 | 99.1 | 418.1 | 3,99,746 | 95.6 |
| 7. | झारखंड | 726.7 | 7,34,159 | 101.0 | 734.8 | 6,95,677 | 94.7 | 742.229 | 6,53,839 | 88.1 | 581.7 | 4,41,129 | 75.8 |
| 8. | कर्नाटक | 1,167.4 | 10,36,885 | 88.8 | 1,168.6 | 1035,473 | 88.6 | 1136.325 | 10,40,265 | 91.5 | 850.4 | 7,67,779 | 90.3 |
| 9. | केरल | 558.8 | 5,42,018 | 97.0 | 557.3 | 5,00,046 | 89.7 | 511.439 | 4,76,608 | 93.2 | 378.9 | 3,58,851 | 95.2 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 1,841.5 | 19,42,122 | 105.5 | 1,870.8 | 18,78,896 | 100.4 | 1886.734 | 18,35,597 | 97.3 | 1,414.7 | 13,44,763 | 95.1 |
| 11. | महाराष्ट्र | 2,003.7 | 19,84,167 | 99.0 | 1,997.1 | 18,91,520 | 94.7 | 1955.084 | 18,73,507 | 95.8 | 1,492.5 | 12,11,070 | 81.1 |
| 12. | उड़ीसा | 823.2 | 8,40,283 | 102.1 | 829.1 | 7,88,074 | 95.0 | 832.657 | 7,81,868 | 93.9 | 627.4 | 4,31,280 | 69.9 |
| 13. | पंजाब | 509.0 | 5,10,755 | 100.2 | 512.2 | 5,03,062 | 98.2 | 472.322 | 4,63,316 | 98.1 | 348.8 | 3,27,593 | 93.9 |
| 14. | राजस्थान | 1,748.9 | 16,93,619 | 96.8 | 1,769.5 | 16,50,528 | 93.3 | 1738.25 | 16,65,288 | 95.8 | 1,304.0 | 10,84,460 | 83.2 |
| 15. | तमिलनाडू | 1,149.6 | 11,31,304 | 98.4 | 1,1149.0 | 11,20,967 | 97.6 | 1084.836 | 11,32,719 | 104.4 | 791.4 | 7,04,226 | 89.0 |
| 16. | उत्तर प्रदेश | 5,299.3 | 51,80,650 | 97.8 | 5,374.7 | 51,03,901 | 95.0 | 5414.335 | 52,43,913 | 96.9 | 4,064 | 33,28,173 | 81.9 |
| 17. | पश्चिम बंगाल | 1,662.5 | 15,20,463 | 91.5 | 1,672.5 | 15,22,628 | 91.0 | 1619.384 | 15,05,096 | 92.9 | 1,188.0 | 10,49,253 | 88.3 |
| II. | **छोटे राज्य** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | अरुणाचल प्रदेश | 22.6 | 22,247 | 98.3 | 21.5 | 19,373 | 90.1 | 24.371 | 11,731 | 48.1 | 20.4 | 12,519 | 61.5 |
| 2. | दिल्ली | 261.6 | 2,32,772 | 89.0 | 271.8 | 2,39,676 | 88.2 | 29,037 | 2,25,722 | 76.0 | 229.7 | 1,61,954 | 70.5 |
| 3. | गोवा | 20.6 | 23,543 | 114.3 | 21.1 | 23,018 | 109.2 | 21.515 | 23,355 | 108.6 | 17.5 | 16,793 | 96.0 |
| 4. | हिमाचल प्रदेश | 125.6 | 1,28,308 | 102.1 | 126.7 | 1,26,284 | 99.7 | 118.945 | 1,25,056 | 105.1 | 94.7 | 88,866 | 93.8 |
| 5. | जम्मू और कश्मीर | 207.8 | 2,77,982 | 133.8 | 207.7 | 2,85,987 | 137.7 | 214.329 | 2,75,979 | 128.8 | 152.6 | 1,83,193 | 120.0 |
| 6. | मणिपुर | 42.1 | 36,436 | 86.5 | 39.3 | 47,360 | 120.6 | 35,716 | 25,510 | 71.4 | 25.9 | 19,932 | 77.1 |
| 7. | मेघालय | 59.7 | 46,991 | 78.1 | 58.1 | 58,883 | 101.4 | 60,218 | 50,988 | 84.7 | 45.7 | 37,729 | 82.6 |
| 8. | मिजोरम | 15.8 | 18,087 | 114.4 | 15.1 | 18,813 | 124.5 | 18,269 | 17,970 | 98.4 | 13.5 | 13,996 | 103.7 |
| 9. | नागालैण्ड | 39.5 | 20,291 | 51.4 | 50.1 | 22,377 | 44.6 | 29,664 | 24,153 | 81.4 | 26.4 | 12,452 | 47.1 |
| 10. | सिक्किम | 12.2 | 10,496 | 86.0 | 12.4 | 10,496 | 84.9 | 11,156 | 10,917 | 97.9 | 8.6 | 7,754 | 90.1 |
| 11. | त्रिपुरा | 48.8 | 58,500 | 119.9 | 48.2 | 59,841 | 124.1 | 50,559 | 51,292 | 101.4 | 40.8 | 38,593 | 94.6 |
| 12. | उत्तरांचल | 148.7 | 2,18,428 | 146.9 | 152.8 | 2,11,311 | 138.3 | 184.98 | 2,01,757 | 109.1 | 143.6 | 1,42,477 | 99.2 |
| III. | **संघ राज्य क्षेत्र** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 6.4 | 5,555 | 86.7 | 6.7 | 5,968 | 89.7 | 6,731 | 5,557 | 82.6 | 5.2 | 3,710 | 71.6 |
| 2. | चंडीगढ़ | 14.2 | 16,731 | 117.5 | 14.8 | 15,618 | 105.6 | 16,455 | 16,859 | 102.5 | 15.7 | 10,697 | 68.0 |
| 3. | दादरा और नगर हवेली | 7.0 | 6,950 | 98.8 | 7.2 | 7,099 | 98.7 | 7,074 | 7,153 | 101.1 | 6.4 | 5,740 | 89.7 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4. | दमन और दीव | 3.8 | 3,351 | 89.2 | 3.9 | 3,391 | 88.0 | 3,544 | 2,955 | 83.4 | 3.3 | 2,113 | 63.3 |
| 5. | लक्षद्वीप | 1.2 | 910 | 74.4 | 1.2 | 1,092 | 88.0 | 1,247 | 1,092 | 87.6 | 1.1 | 387 | 36.9 |
| 6. | पुडुचेरी | 18.1 | 15,934 | 88.1 | 17.9 | 16,328 | 91.2 | 17,637 | 16,209 | 91.9 | 14.3 | 10,752 | 75.3 |
| **IV.** | **अन्य एजेंसिया** | | | | | | | | | | | | |
| 1. | रक्षा मंत्रालय | $ | 23,828 | | $ | 14,615 | | $ | 28,749 | | $ | 21,648 | |
| 2. | रेल मंत्रालय | $ | 18,257 | | $ | 16,895 | | $ | 16,198 | | $ | 11,228 | |
| | संपूर्ण भारत | 25,793.9 | 2,40,43,072 | 93.2 | 26,032.8 | 2,41,12,515 | 92.6 | 25772.1 | 2,33,72,329 | 90.7 | 19387.4 | 1,57,34,349 | 81.2 |

*अनन्तिम आंकड़े

$= अलग से कोई निर्धारित नहीं

## निर्धनता संबंधी सूची

612. **श्री आनंदराव अडसुल:**
**श्री अधलराव पाटील शिवाजी:**

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

(क) क्या प्रत्येक राज्य के लिए योजना आयोग का निर्धनता का अनुमान उस राज्य के लाभार्थियों की सूची से भिन्न होता है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार निर्धनता संबंधी सूची की समीक्षा के लिए नया सर्वेक्षण कराने का है;

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

(ङ) केन्द्र सरकार द्वारा राजसहायता प्राप्त खाद्यानों के आबंटन के लिए किन मानकों/मानदंडों का पालन किया जाता है और राज्यों द्वारा किस आधार पर लाभार्थियों को खाद्यान्नों का संवितरण किया जाता है; और

(च) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री वी. नारायणसामी ):** (क) और (ख) योजना आयोग, राज्यों और पूरे देश के लिए गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले (बीपीएल) व्यक्तियों की संख्या और अनुपात का अनुमान प्रति व्यक्ति उपभोग व्यय पर आधारित गरीबी रेखा का प्रयोग करते हुए लगता है। ये अनुमान किसी विशिष्ट कार्यक्रम और/अथवा स्कीमों हेतु लाभार्थियों की पहचान नहीं करते हैं। तथापि, ग्रामीण विकास मंत्रालय गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले ग्रामीण परिवारों की पहचान करने के लिए राज्य सरकारों व संघ राज्य क्षेत्रों के माध्यम से बीपीएल जनगणना कराता है ताकि इन व्यक्तियों की विभिन्न कार्यक्रमों के अंतर्गत सहायता की जा सके। अत: इन दोनों अनुमानों की तुलना नहीं की जा सकती है।

(ग) और (घ) गरीबी रेखा से नीचे-रहने वाले ग्रामीण परिवारों की पहचान करने के लिए बीपीएल जनगणना सामान्यत: पंचवर्षीय योजना के आरंभ में कराई जाती है। पिछली बीपीएल जनगणना वर्ष 2002 में आयोजित कराई गई थी जो 13 समाजार्थिक पैरामीटरों के आधार पर ग्रामीण परिवारों की स्कोर आधारित रैंकिंग कार्यविधि पर आधारित थी। अगली बीपीएल जनगणना कराने के लिए, ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा अगस्त, 2008 में विशेषज्ञ समूह का गठन किया गया है जो उपयुक्त कार्यविधि सुझाएंगे। विशेषज्ञ दल के विचारार्थ विषय निम्नानुसार हैं:-

(i) अगली बीपीएल जनगणना कराने हेतु और उपयुक्त कार्यविधि की सिफारिश करना जिसमें ग्रामीण विकास मंत्रालय के कार्यक्रमों के तहत सहायता उपलब्ध कराने के लिए बीपीएल की पहचान हेतु सरल, पारदर्शी व यथार्थपरक मापनीय सूचक हों।

(ii) सर्वेक्षण कराने, डाटा वैधता का प्रक्रमण और विभिन्न स्तरों पर बीपीएल सूची के अनुमोदन हेतु संस्थागत प्रणाली की सिफारिश करना।

(iii) बीपीएल सूची से पतों को हटाना/शामिल करने संबंधी जनता की शिकायतों हेतु संस्थागत मेकेनिज्म की सिफारिश करना।

(iv) गरीबों के अनुमान व पहचान करने के बीच संबंधों और पहचान किए जाने वाले बीपीएल परिवारों की कुल संख्या सीमित करने के मुद्दे की संक्षेप में जांच पड़ताल करना।

(ङ) और (च) सब्सिडी प्राप्त खाद्यान्नों के आबंटन और जिन आधारों पर लाभार्थियों को राज्यों द्वारा खाद्यान्न विरित किए जाते हैं, उनके लिए केन्द्र सरकार द्वारा अपनाए गए मानकों/मानदंडों को समय-समय पर संशोधित किया जाता है। इस समय जिन मानकों/मानदंडों को अपनाया जा रहा है वे संलग्न विवरण में दिए गए है।

*विवरण*

*लक्षित सार्वजनिक प्रणाली (टीपीडीएस) के अंतर्गत खाद्यान्नों का आबंटन करने के लिए मानदंड*

बीपीएल/एएवाई श्रेणी: लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली (टी पीडीएस) के अंतर्गत खाद्यान्नों का आबंटन योजना आयोग के वर्ष 1993-94 के गरीबी अनुमानों के आधार पर जिसका अनुमान 1. 3.2000 की स्थिति के अनुसार भारत के महा पंजीयक द्वारा लगाया गया है अथवा राज्य सरकारों द्वारा वास्तव में पहचान किए गए परिवारों व जारी किए गए राशन कार्डो की संख्या, जो भी कम हो, के आधार पर बीपीएल, अन्त्योदय अन्न योजना (एएवाई) और गरीबी रेखा से ऊपर (एपीएल) परिवारों को किया जाता है। तदनुसार एएवाई तथा बीपीएल श्रेणियों को खाद्यान्नों का आबंटन देश में 6.52 करोड़ सभी स्वीकृत परिवारों को 35 कि. ग्रा. प्रतिमाह प्रति परिवार किया जाता है। इसके अतिरिक्त, उड़ीसा के केवीके जिलों में भी इसी स्तर पर 7.42 लाख परिवारों को खाद्याान्न आबंटन किया जाता है।

एपीएल श्रेणी: एपीएल श्रेणी हेतु आबंटन केन्द्रीय पुल में खाद्याानें के स्टॉक की उपलब्धता के आधार पर किए जाते हैं। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की समग्र मांगों की तुलना में खरीफ विपणन मौसम (केएमएस) 2006-07 और केएमएस 2007-08 के दौरान चावल के कम प्रापण के कारण केन्द्रीय पूल में चावल की उपलब्धता संबंधी बाधाओं को ध्यान में रखते हुए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को एपीएल श्रेणी हेतु आबंटन पूर्व ऑफटेक स्तर के आधार पर विगत तीन वर्षो के दौरान युक्तिसंगत किया गया है। तथापि, बाद में केन्द्रीय पूल में अधिक खाद्यान्न उपलब्धता को देखते हुए वर्ष 2008-09 में अतिरिक्त आबंटन किया गया। वर्तमान में, विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में ये आबंटन 10 कि. ग्रा. तथा 35 कि. ग्रा. प्रति परिवार प्रतिमाह के बीच है।

टीपीडीएस के अंतर्गत केन्द्र सरकार द्वारा राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को आबंटित खाद्यान्नों का वितरण राज्य/संघ राज्य द्वारा किया जाता है। सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में एएवाई श्रेणी के लिए 35 कि. ग्रा. प्रति परिवार प्रतिमाह की दर से वितरण किया जाता है, जिन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों द्वारा भारत सरकार द्वारा स्वीकृत संख्या से अधिक बीपीएल राशन कार्ड जारी किए गए हैं उनके द्वारा बीपीएल परिवारों को वितरण भिन्न-भिन्न दरों पर किया जाता है। अन्य राज्यों में, बीपीएल परिवारों को 35 कि.ग्रा. प्रति परिवार प्रतिमाह की दर से वितरण किया जाता है। राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में एपीएल परिवारों के लिए वितरण का पैमाना प्राप्त किए गए आबंटनों व जारी किए गए एपीएल राशन कार्डो के आधार पर भिन्न-भिन्न होता है।

**स्वाइन फ्लू के लिए थर्मल स्कैनर**

613. **श्री प्रदीप माझी:**
**श्री किसनभाई वी. पटेल:**
**श्री पी. करुणाकरन:**
**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार स्वाइन फ्लू को रोकने के लिए देश के विभिन्न विमानपत्तनों पर थर्मल स्कैनर लगाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त प्रयोजनार्थ किन विमानपत्तनों की पहचान की गई तथा इस संबंध में सभी एयरलाइनों को क्या दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं;

(ग) सरकार द्वारा उक्त स्कैनरों को लगाने में कितनी धनराशि खर्च की गई है/किए जाने की संभावना है; और

(घ) विभिन्न विमानपत्तनों पर इन स्कैनरों के कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (घ) बुखार से ग्रस्त यात्रियों का पता लगाने वाले थर्मल स्कैनरों की क्षमता का मूल्यांकन किया गया है और यह निर्णय लिया गया है कि इन्फ्लूएन्जा ए एच1 एन1 (जिसे पहले स्वाइन फ्लू कहा जाता था) हेतु यात्रियों की जांच करने के लिए दिल्ली के इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे पर ऐसी चार यूनिटें प्रायोगिक आधार पर स्थापित की जाएं। इन चार यूनिटों के लिए 42,72,188/-रुपए की धनराशि का व्यय होगा। दो यूनिटों ने 6 जुलाई, 2009 से कार्य करना आरम्भ कर दिया है। इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे पर इसके कार्यानिष्पादन/क्षमता के आधार पर अन्य अन्तर्राष्ट्रीय हवाईअड्डों पर इसकी स्थापना का निर्णय लिया जाएगा।

## कृषि उत्पादन का आकलन

614. **श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:** क्या **विज्ञान और प्रौद्यौगिकी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगें कि:

(क) क्या आपके मंत्रायल ने पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के सहयोग से देश में कृषि उत्पादन को बढ़ाने की संभावनाओं का पता लगाया है;

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

(ग) क्या देश के प्रत्येक राज्य में प्रति हेक्टेयर कृषि उत्पादन के आकलन के लिए भूमि की क्षमताओं की जांच की गई है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री, प्रधानमंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) से (ङ) विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के आपदा प्रबंधन और कृषि विकास कार्यक्रम के भाग के रूप में, विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में जी आई एस प्लेटफार्म पर बड़ी संख्या में अतंर्राष्ट्रीय उपग्रहों से डाटा सेटों के साथ प्रयोग किए गए। इस मंत्रालय ने एक ऐल्गोरिथ्म विधि का सफलतापूर्वक विकास किया है जिसके द्वारा जिन क्षेत्रों में फसल कमजोर स्थिति में है, उन क्षेत्रों को सीमांकित करने के लिए बायोमास इन्डेक्स का प्रयोग करते हुए साप्ताहिक आधार पर फसलों का अनुवीक्षण संभव हुआ है। यह प्रणाली निम्नलिखित विशेशताओं का अनुवीक्षण करने में सुविधा प्रदान करती है, जैसे (i) विभिन्न फसलों के अंतर्गत क्षेत्र; (ii) फसल की स्थिति और रोग द्वारा दुष्प्रभावित अथवा कमजोर क्षेत्रों की पहचान; (iii) फसल का प्रति हेक्टेयर उत्पादन; (iv) मृदा आर्द्रता, वर्षा और सतही तापमान, कृषि के लिए महत्वपूर्ण पैरामीटर; और (v) मौसम की कठोर परिस्थितियों जैसे सूखा, ओलावृष्टि आदि का प्रभाव। पंजाब, हरियाणा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, बिहार और उड़ीसा जैसी राज्य सरकारों को उपर्युक्त पैरामीटरों पर जानकारी प्रदान की जा रही है। यह मिशन भारत के अन्य भागों में भी इस सुविधा का विस्तार करने की प्रक्रिया में है। अब यह मिशन फसल बीमा के लिए उत्पादों का विकास करने हेतु राष्ट्रीय कृषि बीमा निगम के साथ कार्य कर रहा है।

*[हिन्दी]*

## कोयला खानों से प्रभावित होने वाले लोगों का पुनर्वास

615. **श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सरकारी क्षेत्र के कोयला उपक्रमों की कोयला खानों के समीप वर्षवार और कंपनीवार कितने परिवार असुरक्षित स्थानों पर रह रहे हैं; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान उनके पुनर्वास के लिए कंपनीवार तथा वर्षवार कितनी धनराशि आबंटित की गई तथा इसमें से कितनी धनराशि का उपयोग किया गया है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) आग धंसाव के निपटने, पुनर्वास एवं सतही अवसंरचना के परिवर्तन से संबंधित अद्यतनकृत मास्टर प्लान के अनुसार ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि. (ईसीएल) तथा भारत कोकिंग कोल लि. (बीसीसीएल) की कोयला खानों के समीपस्थ असुरक्षित क्षेत्रों में आने वाले मकानों की अनुमानित संख्या क्रमश: 33,196, और 98,314 है। 2006 से मास्टर प्लान के अनुसार प्रभावित मकानों में कोई परिवर्तन नहीं है।

ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि. के लिए 32.52 करोड़ रूपए के परिव्यय तथा भारत कोकिंग कोल लि. के लिए 61..9 करोड़ रूपए के परिव्यय से अत्यधिक खतरनाक क्षेत्रों से प्रभावित मकानों के पुनर्वास/लोगों के स्थानान्तरण की दो योजनाएं पर्यावरणीय उपाय तथा धंसाव नियंत्रण (ई.एम.एस. सी.) के अधीन अनुमोदित की गई थीं। इस संबंध में जनसांख्यिकीय सामाजिक आर्थिक सर्वेक्षण के लिए निर्देशन योजना के अधीन इन दो योजनाओं का संचयी व्यय ईसीएल के लिए 0.5042 करोड़ रूपए और बीसीसीएल के लिए 29.46 करोड़ रूपए है।

*[अनुवाद]*

## बाघों के संरक्षण हेतु धनराशि

616. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में बाघों के सरंक्षण हेतु आबंटित की गई धनराशि और उसमें से उपयोग की गई धनराशि का वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या बाघों के संरक्षण के उद्देश्य के लिए आंबटित की धनराशि का उपयोग उक्त प्रयोजनार्थ समुचित रूप से किया जा रहा है;

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

(घ) सरकार द्वारा उक्त प्रयोजनार्थ धनराशि के उपयोग की निगरानी के लिए क्या कदम उठाए गए है/उठाए जाने का विचार है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री ( श्री जयराम रमेश:** (क) बाघ संरक्षण और उनके उपयोग के संबंध में पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्यों को उनके द्वारा दी गई सूचना अनुसार, आवंटित निधियन सहायता का ब्यौरा विवरण के रूप में संलग्न है।

(ख) से (घ) बाघ संरक्षण के लिए केन्द्रीय सहायता राज्यों से निर्धारित फामेंट में समझौता ज्ञापन, जिसमें यथानिर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार निधियों के समुचित उपयोग सुनिश्चित करने की प्रतिबद्धताएं दी गई हों, की प्राप्ति के पश्चात दी जाती हैं। इसके अलावा, खर्च के बारे में निर्धारित फार्मेट में उपयोग प्रमाण-पत्र प्राप्त किए जाते हैं जो कि संबंधित बाघ बहुल राज्यों के वन्यजीव प्रमुख द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित होते हैं। लेखों की नियमित लेखा परीक्षा संबंधित महालेखाकारों द्वारा भी की जाती है। पर्यावरण एवं वन मंत्रालय किए गए निवेश के संबंध में बाघ रिजर्वो का स्वतंत्र रूप से मूल्यांकन करता है।

***विवरण***

*बाघ परियोज़ना की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्यवार जारी धनराशि तथा उपयोग का विवरण*

| क्र.सं | राज्य | 2006-07 | | 2007-08 | | 2008-09 | | 2009-10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | जारी की गई धनराशि | उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि | उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि | 18 फरवरी, 2009 तक उपयोग की गई धनराशि | जारी की गई धनराशि |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 35.0000 | 46.6750 | 73.9175 | 50.0005 | 56.9830 | Not Reported | - |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 237.3730 | 212.6900 | 110.2542 | 110.0347 | 246.1710 | Not Reported | 167.357** |
| 3. | असम | 87.4310 | 65.0000 | 95.6140 | 66.8830 | 1092.3790 | Not Reported | - |
| 4. | बिहार | 37.1450 | 73.8500 | 98.3205 | 47.9936 | 49.6730 | * | - |
| 5. | छत्तीसगढ़ | 10.0000 | 12.8200 | 35.2250 | 32.3547 | 169.8700 | 43.7500 | - |
| 6. | झारखंड | 155.9670 | 103.8720 | 45.1600 | 18.3765 | 115.3770 | 40.5590 | - |
| 7. | कर्नाटक | 267.8170 | 373.8720 | 1159.7149 | 1126.8433 | 689.8390 | 236.2944 | - |
| 8. | केरल | 109.0000 | 135.7600 | 153.2449 | 134.8449 | 267.0900 | 105.0000 | - |
| 9. | मध्य प्रदेश | 759.2360 | 869.8070 | 2975.9411 | 2878.0761 | 6998.5420 | 636.6810 | 1544.054** |
| 10. | महाराष्ट्र | 229.5100 | 242.6500 | 295.7191 | 253.8468 | 411.1250 | 189.7225 | - |
| 11. | मिजोरम | 115.1600 | 77.9740 | 82.9000 | 82.9000 | 241.4500 | 65.1380 | - |
| 12. | उड़ीसा | 150.2500 | 139.1850 | 43.2800 | 42.0400 | 625.9900 | 240.4151 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | राजस्थान | 100.8760 | 194.0050 | 410.6800 | 325.9826 | 2708.9500 | 126.2400 | 1713.838** |
| 14 | तमिलनाडु | 85.1650 | 79.4280 | 45.0000 | 44.2360 | 690.8060 | 142.1100 | |
| 15 | उत्तरांचल | 160.2950 | 201.6600 | 202.0050 | 188.5550 | 462.8500 | 100.8200 | |
| 16 | उत्तर प्रदेश | 75.0000 | 101.7700 | 134.8900 | 260.2435 | 417.5130 | Not Reported | 113.30** |
| 17 | पश्चिम बंगाल | 177.3000 | 226.9200 | 308.6741 | 117.4000 | 228.3940 | 79.7500 | – |
| | कुल | 2,792.5250 | 3,157.9380 | 6,270.5403 | 5,780.6112 | 15,473.002 | 2,006.4800 | 3538.549** |

* समझौता ज्ञापन प्रस्तुत न करने के कारण रोक दी गई।

** व्यपगत बकाया राशि का पुनर्वेधीकरण।

*[हिन्दी]*

## कोयले की चोरी

617. **श्री गणेश सिंह:**
**डॉ. विनय कुमार पाण्डेय**

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

(क) क्या कोयला खानों से कोयले की चोरी की घटनाएं बढ़ती जा रही हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा कोयला खानों से कोयले की चोरी को रोकने के लिए क्या उपाय किए गए हैं या किए जा रहे हैं?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) कोयले की उठाईगिरी/चोरी गुप्त रूप से और चोरी छिपे की जाती है और इसलिए कोयला जिसकी चोरी हुई होगी, की मात्रा तथा कोयले की चोरी/उठाईगिरी के कारण हुए नुकसान को ठीक-ठीक विनिर्दिष्ट करना संभव नहीं है। तथापि, कोयला कंपनियों के सुरक्षा कार्मिकों की छापेमारी और संबंधित राज्य सरकार के कानून और व्यवस्था प्राधिकारियों के साथ की गई संयुक्त छोपमारी के माध्यम से कोल इंडिया लि. (सीआईएल)द्वारा दी गई सूचना के अनुसार, पिछले चार वर्षो के दौरान बरामद किए गए कोयले की अनुमानित मात्रा निम्नानुसार है:

| कंपनी | 2008-09(अंतिम) | | 2007-08 | | 2006-07 | | 2006-07 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | मामलोंघटनाओं की सं. | बरामद कोयले की मात्रा (टन में) | मामलोंघटनाओं की सं. | बरामद कोयले की मात्रा (टन में) | मामलोंघटनाओं की सं. | बरामद कोयले की मात्रा (टन में) | मामलोंघटनाओं की सं. | बरामद कोयले की मात्रा (टन में) |
| ईसीएल | 921 | 9952.00 | 1456 | 13117.00 | 1473 | 1144.00 | 1382 | 12086.00 |
| बीसीसीएल | 71 | 9714.54 | 201 | 11071.52 | 212 | 8785.71 | 390 | 11723.96 |
| सीसीएल | 10 | 2524.00 | 05 | 1803.07 | 08 | 517.50 | 11 | 626.50 |
| एनसीएल | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| डब्ल्यूसीएल | 41 | 353.15 | 38 | 250.01 | 22 | 109.75 | 25 | 322.94 |
| एसईसीएल | 66 | 843.98 | 99 | 1910.57 | 49 | 406.99 | 28 | 211.03 |
| एमसीएल | 62 | 607.10 | 40 | 343.55 | 27 | 494.03 | 43 | 186.27 |
| एनईसी | 21 | 2.8 | 09 | 0.00 | 28 | 0.50 | 41 | 8.00 |
| कुल सीआईएल | 1192 | 23197.57 | 1848 | 28495.72 | 1819 | 21758.48 | 1920 | 25164.70 |

सीआईएल द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार, रिपोर्ट की गई घटनाओं की कुल संख्या में पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान कमी आयी है।

(ग) कोयले की चोरी अथवा उठाईगिरी को रोकने के लिए कोयला कंपनियों द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

1. अवैध कोयला डिपो और कोयले के अवैध परिचालन के बारे में आसूचना रिपोर्टें इकट्ठा करना और निवारणात्मक कार्रवाई/एफ.आई.आर. दर्ज करने के लिए उक्त की सूचना जिला प्राधिकारियों को देना।
2. परिवहन दस्तावेजों की जांच करने के लिए संवेदनशील बिंदुओं पर चेक पोस्टों की स्थापना करना।
3. वॉच टावरों का निर्माण करना और कोयला भंडार वाले क्षेत्र के आसपास प्रकाश की व्यवस्था करना।
4. रात में हथियारबंद गार्डों की तैनाती सहित पिटहेड डिपों के चारों ओर कंटीले तार/चहारदीवारी की व्यवस्था करना, स्थायी सुरक्षा निगरानी करना।
5. हथियारबंद गार्डों द्वारा रेलवे तोल सेतुओं तक लदे हुए रेकों का परिक्षण करना और रेलवे ट्रेकों जहां वैगनों के लूटे जाने की संभावना होती है, रेलवे सुरक्षाबल (आर.पी.एफ) के साथ संयुक्त रूप से गश्त लगाना।
6. अवैध खनन स्थलों को सील करना।
7. चोरी अथवा उठाईगिरी के कार्य में पकड़ी गई परिवहन गाड़ियों के विरूद्ध सख्त कार्रवाई करना।
8. कोयले की चोर/उठाईगिरी में महिलाओं और बच्चों के लिप्त होने को रोकने के लिए महिला सुरक्षा गार्ड लगाना, सुरक्षा कार्मिकों की आवश्यकता का पुन:आकलन करके सुरक्षा स्कंध को सुदृढ़ बनाना, सुरक्षा कार्य की क्षमता वाले अधिकारियों को होरीजोंटल संचलन तथा कनिष्ठ, मध्यम तथा वरिष्ठ स्तरों पर योग्य सुरक्षा कर्मिकों का लगाना।
9. मौजूदा सुरक्षा कार्मिकों को प्रशिक्षण, केन्द्रीय औधोगिक सुरक्षाबल (सीआईएसएफ) के कार्मिकों का पुनश्चर्या प्रशिक्षण तथा सुरक्षा ढांचे को सुदृढ बनाने के लिए सुरक्षा स्कंध में नए भर्ती हुए कार्मिकों को बेसिक प्रशिक्षण देना।
10. कोयला कंपनियां राज्य प्राधिकारियों के साथ निकट सम्पर्क बनाए रखती हैं।

*[अनुवाद]*

## भारत-पाक वार्ता पुनः शुरू करना

618. **श्री विलास मुत्तेमवार:**
**डॉ. एम. तम्बिदुरई:**

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

(क) क्या पाकिस्तान सरकार ने दोनों देशों के बीच वार्ता पुन: शुरू करने की मांग की है;

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

(ग) क्या वार्ता शुरू करने की लिए कोई तिथि निर्धारित की गई है; और

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

**विदेश मंत्री (श्री एस. एम. कृष्णा):** (क) जी हां,

(ख) से (घ) 9 जून 2009 को संसद में प्रधानमंत्री के वक्तव्य के बाद प्रधानमंत्री ने 16 जून 2009 को येकाटेरिनबर्ग में एस सी ओ - बी आर आई सी शिखर सम्मेलन के अवसर पर पाकिस्तान के राष्ट्रपति से मुलाकात की और भारत की यह इच्छा प्रकट की कि पाकिस्तान सरकार भारत पर आतंकवादी हमलों हेतु पाकिस्तानी क्षेत्र के इस्तेमाल की रोकथाम हेतु ठोस और कारगर कार्रवाई करने की अपनी प्रतिबद्धता का सम्मान करेगा। इस पर सहमति व्यक्त की गई कि मध्य जुलाई 2009 में मिश्र के शर्म-अल-शेख में गुटनिरपेक्ष शिखर सम्मेलन के अवसर पर भारत और पाकिस्तान के नेताओं की मुलाकात से पूर्व दोनों विदेश सचित आंतकवाद के प्रमुख मसले पर चर्चा करेंगे।

## डॉक्टर-जनसंख्या अनुपात

619. **श्री अधीर चौधरी:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तारीख के अनुसार कुल जनसंख्या की तुलना में डाक्टरों का प्रतिशत कितना है;

(ख) क्या देश में डॉक्टर-रोगी अनुपात में कमी आ रही है;

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

(घ) देश के चिकित्सा महाविद्यालयों से प्रतिवर्ष कितने डॉक्टर स्नातक की उपाधि प्राप्त कर रहे हैं;

(ङ) क्या सरकार ने जनसंख्या वृद्धि के अनुपात में डॉक्टरों की संख्या में वृद्धि करने के लिए कोई सक्रिय कार्रवाई की हैं; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) से (च) डाक्टर मरीज अनुपात विभिन्न कारकों जैसे रोगों की किस्म, विशिष्टीकरण के स्वरूप, अपेक्षित अर्थात अंतरंग यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है/बहिरंग रोगी उपचार के प्रकार पर निर्भर करते हुए मामला दर मामला भिन्न-भिन्न होता है। भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचनांनुसार देश में पंजीकृत एलोपैथिक डाक्टरों की कुल संख्या 7,33,617 है। इस प्रकार एलोपैथिक डाक्टरों की प्रतिशतता आबादी के अनुपात में फिलहाल लगभग 0.06% परिगणित होती है और एलोपैथिक डाक्टर आबादी का अनुपात लगभग 1:1584 परिगणित होता है। इसके अलावा 6 लाख से अधिक चिकित्सक भारतीय चिकित्सा पद्धति एवं होम्योपैथी के हैं। इन सभी संख्याओं को जोड़ दें तो डाक्टरों की प्रतिशतता आबादी की दृष्टि से 0.11% है और डाक्टर आबादी का अनुपात लगभग 1:1860 बैठता है। फिलहाल 33,382 वार्षिक अंतर्ग्रहण के साथ 289 मेडिकल कालेज देश में आधुनिक चिकित्सा पद्धति के शिक्षणार्थ है जो वर्तमान चिकित्सीय जनशक्ति में जुड़ जाते हैं। राष्ट्रीय ग्राम स्वास्थ्य मिशन आबादी के विशेषकर गरीब और कमजोर वर्गो के लिए सुगम और भरोसेमंद प्राथमिक स्वास्थय परिचर्या सुविधाएं प्रदान करने के लक्ष्य से कार्य करता रहा है।

## विशिष्ट पहचान संख्या जारी करना

620. **डॉ. एम. तम्बिदुरई:**
**श्री चंद्रकांत खैरे:**
**श्री किसनभाई वी. पटेल:**

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

(क) क्या सरकार का विचार नागरिकों को विशिष्ट पहचान संख्या जारी करने के लिए एक राष्ट्रीय प्राधिकरण की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्राधिकरण के लक्ष्य और उद्देश्यों तथा कार्यकरण बताते हुए तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) अपने सभी नागरिकों को विशिष्ट पहचान संख्या कब तक जारी किए जाने की आशा है;

(घ) उक्त संख्या जारी करने के तौर-तरीक क्या है और इसका उद्देश्य क्या है;

(ङ) इस संबंध में राज्य सरकारों की क्या भूमिका है; और

(च) विशिष्ट पहचान संख्या योजना हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गई है/की जा रही है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी)**: (क) **देश के सभी नागरिकों** को विशिष्ट पहचान संख्या जारी करने के लिए 28 जनवरी, 2009 को राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय यूनिक (अनन्य) पहचान प्राधिकरण (यूआईडीएआई) का योजना आयोग की संबद्ध कार्यालय के रूप में स्थापना की जा चुकी है।

(ख) भारतीय यूनिक (अनन्य) पहचान प्राधिकरण यूआईडी योजना को कार्यान्वित करने हेतु योजना एवं नीति निर्धारण करने, **सभी निवासी** भारतीयों को यूआईडी संख्या जारी करने के लिए जिम्मेदार होगा, इसका अपना डेटाबेस होगा और यूआईडी डेटाबेस प्रचालित करेगा तथा चालू आधार पर इसके रख रखाव और उसे अद्यतन करने के लिए भी जिम्मेदार होगा।

(ग) आवश्यक स्टाफ और बजट की मंजूरी के एक वर्ष के बाद प्रयोक्ताओं के प्रथम सेट के उपयोग के लिए यूआईडी संख्या उपलब्ध हो सकेगी।

(घ) प्रारंभ में प्रस्ताव है कि भारतीय निर्वाचन आयोग के चुनावी डेटाबेस - 2009 का प्रयोग करते हुए यूआईडी डेटाबेस बनाया जाएगा। इस डेटाबेस को दो तरफा लिंकेजों से प्रारंभिक भागीदार नामत: खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण (पीडीएस) विभाग के राशन कार्ड डेटाबेस और ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा किए गए समाजार्थिक घरेलू सर्वेक्षण से निर्मित गरीबी रेखा से नीचे (बीपीएल) डेटाबेस के माध्यम से समृद्ध किया जाएगा। इस डेटाबेस को क्षेत्र सत्यापन के माध्यम से विधिमान्य किया जाएगा।

इस पहल का उद्देश्य देश की सम्पूर्ण निवासी जनसंख्या के लिए विशिष्ट पहचान संख्या निर्मित कर उपलब्ध कराना है। विकास और कल्याण स्कीमों की डिलीवरी और प्रभावी मॉनीटरों समावेशी बैंकिंग को सुधारने तथा सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी यह एक महत्वपूर्ण पहल है। प्रस्ताव है कि पहचान तथा आसानी से प्रचालन हेतु इन यूआईडी संख्याओं को विभिन्न एजेंसियों द्वारा संचालित विभिन्न डेटाबेसों में डाला जाएगा।

(ङ) यूआईडी पहल के सफल कार्यान्वयन और इसके प्रचालन में राज्यों को बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभानी है। जहां यूआईडीएआई केन्द्र स्तर के नीति निर्माण के लिए जिम्मेदार होगा, परियोजना का कार्यान्वयन राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र के स्तर पर उनकी इकाइयों द्वारा किया जाएगा। चूंकि यूआईडीएआई की क्षेत्र टीम नहीं होगी इसलिए यह यूआईडी कार्यान्वयन में निहित सभी नीतियों को पूरा करने के और प्रचालन स्तर की गतिविधियों के लिए राज्य की सहायता पर निर्भर होगा।

(च) वार्षिक योजना 2009-10 में यूआईडी पहल के अंतरिम बजट में 100.00 करोड़ रूपए आबंटित किए गए हैं।

*[हिन्दी]*

## चिकित्सा शिक्षा की गुणवत्ता में सुधार

621. **श्री जगदम्बिका पाल:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार देश में चिकित्सा शिक्षा की गुणवत्ता में सुधार करने का है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश सहित राज्य सरकारों से राज्यों में चिकित्सा महाविद्यालयों के उन्नयन के लिए धनराशि आबंटित करने संबंधी अनुरोध प्राप्त हुए हैं; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) देश में चिकित्सा शिक्षा की गुणवता में संबर्धन एक सतत प्रक्रिया है। भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् के विनियमों की समीक्षा और संशोधन समय-समय पर किया जाता है।

(ग) और (घ) केन्द्र सरकार को उत्तर प्रदेश सरकार सहित विभिन्न राज्य सरकारों से उनके यहां मेडिकल कालेजों के स्तरोन्नयनार्थ निधियों के आंबटन के बारे में लगभग 60 प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

11वीं योजनावधि के दौरान नई-नई केन्द्र प्रायोजित योजना का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद ही परिकल्पित निधियां नए स्नातकोत्तर चिकित्सा पाठयक्रमों को प्रारंभ करने/स्नातकोत्तर सीटें बढ़ाने के लिए राज्य सरकारों को आबंटित की जानी हैं।

*[अनुवाद]*

## राज्यों को कोयले के आबंटन हेतु मानदंड

622. **श्री हरिन पाठक:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात राज्य को पूर्वी कोयला क्षेत्र से कोयला आबंटित किया जाता है;

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

(ग) क्या भारत के पश्चिमी भाग के किसी अन्य राज्य को पूर्वी कोयला क्षेत्र से कोयले का आबंटन किया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन राज्यों के क्या नाम हैं;

(ङ) वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) से किसी राज्य को कोयले का आबंटन करने के क्या मानदंड हैं;

(च) क्या सरकार गुजरात को डब्ल्यूसीएल से कोयला आबंटित करने पर विचार कर रही है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) जी नहीं।

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

(ग) और (घ) महाराष्ट्र के महाराष्ट्र राज्य विद्युत उत्पादन कारपोरेशन (महाजेनको) को उड़ीसा कोलफील्डों से कोयले की आपूर्ति की जा रही है। 2008-09 के दौरान महाजेनको को प्रेषित किए गए कोयले की मात्रा 4.43 मिलियन टन थी।

(ङ) दीर्घावधि तथा अल्पावधि आधार पर वेस्टर्न कोलफील्ड्स लि. (डब्ल्यूसीएल) से कोयले के आबंटन सहित कोयले का आंबटन, कोयले की उपलब्धता, कोयले की निकासी हेतु संभारतंत्रीय व्यवस्थाओं पर्यावरण तथा वन मंत्रालय के मानदंडों के अनुसार गुणात्मक आवश्यकता आदि को ध्यान में रखते हुए एक अंतर-मंत्रालयी समिती अर्थात स्थायी लिंकेज समिति द्वारा किया गया था।

(च) और (छ) इस समय वेस्टर्न कोलफील्ड्स् लि. (डब्ल्यूसीएल)से गुजरात के उकई विद्युत संयंत्र को नियमित रूप से कोयले की आपूर्ति की जा रही है। डब्ल्यूसीएल की मौजूदा कोयला वचनबद्धताओं तथा डब्ल्यूसीएल में आगामी वर्षों में कोयले के उत्पादन में कोई भावी विकास न होने को ध्यान में रखते हुए इस स्तर पर गुजरात के विद्युत संयंत्रों के लिए डब्ल्यूसीएल से किसी स्रोत को आगे युक्तियुक्त करने पर विचार करना संभव नहीं हो सकता है।

*[हिन्दी]*

## अंटार्कटिका में ग्लोबल वार्मिंग

623. **श्री जय प्रकाश अग्रवाल:** क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंटार्कटिका में कम्प्रैस्ड स्नों के 2300 नीचे पानी की झील का पता चला है;

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

(ग) क्या अंटार्कटिका में ग्लोबल वार्मिंग और विश्व पर पड़ने वाले इसके प्रभाव के संबंध में कोई अध्ययन कराया गया है;

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

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री पृथ्वीराज चव्हाण ):** (क) जी, हां।

(ख) अंटार्कटिका की मोटी बर्फीली सतह के नीचे, पता लगाई गई 145 से अधिक झीलों को उपहिमनद झीलें भी कहा जाता है। इनमें से अधिकांश झीलें 3-4 किमी. तक वर्फ के नीचे दबी हैं तथा कई किलोमीटर लंबी हैं। झील वास्तोक (अवस्थिति-107.5° पू., 78.5° द.) इन उपहिमनद झीलों में सबसे बड़ी है जो करीब 14.000 वर्ग किमी. में फैली है तथा लगभग 4 किमी. मोटी बर्फ की परत के नीचे स्थित है। झील 900 मीटर से अधिक गहरी है।

(ग) से (ङ) भारतीय वैज्ञानिकों द्वारा अंटार्कटिका में किए जा रहे वैज्ञानिक अध्ययनों में वैश्विक परिवर्तन संबंधी अनुसंधान महत्वपूर्ण विषय है। 21वें भारतीय अंटार्कटिका अभियान से वैश्विक जलवायु परिवर्तन को अनुकूल बनाने में ग्रीन हाउस गैसों के महत्व को ध्यान में रखते हुए, राष्ट्रीय भौतिक प्रयोगशाला, नई दिल्ली के वैज्ञानिक भारतीय अनुसंधान स्टेशन ''मैत्री'' (अंटार्कटिका) में विभिन्न वैज्ञानिक उपकरणों का प्रयोग करके $CO_2$ और $CH_4$,CO का ऑन-लाइन मापन और स्तंभाकार जल के कणों का मापन कर रहे हैं।

इसक अतिरिक्त, भारतीय भू-सर्वेक्षण विभाग के वैज्ञानिक 1983 से पश्चिमी श्रीमाचर रेंज में महाद्वीपीय बर्फ वाले सीमान्त क्षेत्र में बर्फ के घटने-बढ़ने की योजनाबद्ध ढंग से मॉनीटरिंग कर रहे हैं। इसके परिणामों से पता चलता है कि बर्फ 7 मीटर प्रति दशक की दर से कम हो रही है।

इसी बात को ध्यान में रखते हुए कि अंटार्कटिका के ऊपर ग्रीन हाउस गैसों में हो रही परिवर्तनीयता के परिणामस्वरूप ग्लोबल वार्मिंग के लिए बड़े कालिक और स्थानिक डेटाबेस की आवश्यकता होगी, अन्य देशों के वैज्ञानिकों के साथ अंटार्कटिका में कार्यरत भारतीय वैज्ञानिक विशिष्ट निष्कर्षों पर पहुंचने के प्रयास के तौर पर वर्षों से एकत्र किए गए डेटा का विश्लेषण और संश्लेषण कर रहे हैं।

## पर्यावरणीय मामलों का शीघ्र निपटान

624. **श्री मनसुखभाई डी. वसावा:**
**श्री यशवंत लागुरी:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पर्यावरण और वन संबंधी बहुत सारे मामले न्यायालयों में लम्बित हैं जिसके परिणामस्वरूप पर्यावरणीय कानूनों के लक्ष्य प्राप्त नहीं हो पा रहे हैं,

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

(ग) सरकार द्वारा इन मामलों के शीघ्र निपटान के लिए क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का विचार हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री ( श्री जयराम रमेश ):** (क) से (ग) पर्यावरण और वन संबंधी मामले क्रास - कटिंग और अंत:क्षेत्रीय प्रकृति के हैं। इसलिए यह स्वाभाविक ही है कि पर्यावरण और वन कानूनों के उल्लंघन संबंधी मामले, विभिन्न न्यायालयों में लम्बित हैं। तथापि, यह कहना सही नहीं होगा कि ऐसे लम्बित मामलों के कारण पर्यावरणीय कानूनों के उद्देश्य प्राप्त नहीं हो पा रहे हैं। उत्तर प्रदेश, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, की राज्य सरकारों ने पर्यावरण संबंधी मामलों के निपटान हेतु निर्दिष्ट न्यायालय स्थापित किए हैं। माननीय उच्चतम न्यायालय के सुझावों के अनुसार, कोलकाता,

मुम्बई, मद्रास, गुजरात जैसे उच्च न्यायालयों ने पर्यावरण और वन संबंधी मामलों से निपटने के लिए ग्रीन बैंच गठित किए हैं।

*[अनुवाद]*

## राजमार्गों के लिए पर्यावरणीय मंजूरी

**625. श्री पूर्णमासी रामः क्या पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से झपवा से मदनपुर, उत्तर प्रदेश में सड़क निर्माण के लिए पर्यावरणीय मंजूरी देने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या उक्त मंजूरी दे दी गई है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और अनुमति कब तक दिए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) इस मंत्रालय में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की ओर से उत्तर प्रदेश में झपवा से मदनपुर तक सड़क निर्माण के लिए पर्यावरणीय मंजूरी देने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

## विदेशी कारागारों में भारतीय कैदी

**626. श्री ए. सम्पतः क्या विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न देशों के कारागारों में देशवार, अपराधवार तथा लिंगवार कितने भारतीय कैदी हैं;

(ख) क्या सरकार ने विदेशी कारागारों के कैदियों को रिहा कराने के लिए संबंधित देशों के साथ यह मुद्दा उठाया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शशी थरूर):** (क) विदेशी जेलों में भारतीय बन्दियों से संबंधित **विवरण संलग्न** हैं।

(ख) से (घ) जी हां। भारत सरकार विदेश स्थित अपने मिशनों/केंद्रों के माध्यम से विदेशी जेलों में बंद भारतीयों को आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए विदेशी सरकारों के साथ सभी संभव प्रयास करती हैं, जिनमें शीघ्र अभियोजन के लिए स्थानीय प्राधिकारियों से अनुरोध करना, कैदियों और बंदियों को कोंसुती सहायता प्रदान करना, विधिक व अन्य मामलों में दिशा-निर्देश तथा सलाह प्रदान करना, विदेशी जेलों में उचित व मानवीय व्यवहार तथा रिहा कैदियों की भारत वापसी सुनिश्चित करना शामिल है।

***विवरण***

*जुलाई, 2009 की स्थिति के अनुसार विदेशी जेलों में भारतीयों का विवरण*

| देश का नाम | जेलों में भारतीयों की संख्या | | अपराधों का विवरण/टिप्पणी |
|---|---|---|---|
| | पुरूष | महिला | |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. अफगानिस्तान | शून्य | | |
| 2. अल्बानिया | शून्य | | |
| 3. अल्जीरिया | 02 | | धोखाधड़ी, हत्या |
| 4. अंगोला | शून्य | | |
| 5. अर्जेंटीना | शून्य | | |
| 6. अर्मीनिया | 01 | | धोखाधड़ी |
| 7. आस्ट्रिया | 06 | | सूचना उपलब्ध नहीं |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 8. आस्ट्रेलिया | 54 | 01 | जालसाजी सहित कई अपराध |
| 9. अजरबैजान | 02 | | मादक पदार्थों की तस्करी, हत्या |
| 10. बहरीन | 63 | 15 | हत्या, चोरी, मादक पदार्थों की तस्करी, वीजा संबंधी धोखाधड़ी |
| 11. बेलारूस | 16 | | जालसाजी, मानव तस्करी, चोरी |
| 12. बेनिन | शून्य | | |
| 13. बांग्लादेश | 338 | | प्रवासी नियमों का उल्लंघन व तस्करी |
| 14. बेल्जियम | 45 | | मानव तस्करी, हत्या |
| 15. भूटान | 59 | | सशस्त्र डकैती, हत्या, बलात्कार, जहाज का अपहरण, वेश्यावृत्ति, मादक पदार्थों की तस्करी |
| 16. बोस्निया व हर्जेगोविना | शून्य | | |
| 17. बोत्सवाना | शून्य | | |
| 18. ब्राजील | शून्य | | |
| 19. ब्रूनेई | 07 | | स्थानीय प्रवास अधिनियम के अंतर्गत अपराध और बलात्कार व गैर कानूनी हथियार रखना |
| 20. बुल्गारिया | 02 | | |
| 21. बुरूंडी | शून्य | | |
| 22. बुर्किना फासो | शून्य | | |
| 23. कंबोडिया | शून्य | | |
| 24. कोस्टारिका | शून्य | | |
| 25. कनाडा | | 19 | सूचना उपलब्ध नहीं |
| 26. चाड | | शून्य | |
| 27. चिली | | शून्य | |
| 28. चीन | 93 | 04 | चोरी, दस्तावेजों की जालसाजी, हत्या, लूटपाट, अपहरण, मादक पदार्थों की तस्करी व मानव तस्करी |
| 29. कोंलबिया | शून्य | | |
| 30. कांगो (लोकतांत्रिक गणराज्य) | शून्य | | |
| 31. कोट डिल्वोर | शून्य | | |
| 32. क्रोएशिया | शून्य | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 33. क्यूबा | 01 | | मादक पदार्थों की तस्करी |
| 34. साइप्रस | 141 | 19 | जालसाजी, चोरी, फौजदारी, मादक पदार्थ, बिना अनुमति गैरकानूनी प्रवास |
| 35. चेक गणराज्य | शून्य | | |
| 36. डेनमार्क | 03 | | मानव हत्या |
| 37. जिबूती | शून्य | | |
| 38. इक्वेडोर | शून्य | | |
| 39. अल-सल्वाडोर | शून्य | | |
| 40. मिश्र | 02 | | हत्या और मादक पदार्थों की तस्करी |
| 41. एस्टोनिया | शून्य | | |
| 42. इरीट्रिया | शून्य | | |
| 43. इथोपिया | शून्य | | |
| 44. फिजी | शून्य | | |
| 45. फिनलैंड | 03 | | |
| 46. फ्रांस | 05 | | गैरकानूनी मानव तस्करी |
| 47. जर्मनी | 01 | | बलात्कार |
| 48. घाना | 01 | | जालसाजी |
| 49. गिनिया | शून्य | | |
| 50. गुयाना | शून्य | | |
| 51. ग्वाटेमाला | शून्य | | |
| 52. यूनान | शून्य | | |
| 53. होंडूरास | शून्य | | |
| 54. हंगरी | शून्य | | |
| 55. इंडोनेशिया | 04 | | मादक पदार्थों से संबंधित अपराध, स्थानीय आप्रवास कानूनों का उल्लंघन |
| 56. ईरान | 27 | | |
| 57. इराक | शून्य | | |
| 58. आइसलैंड | शून्य | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 59. आयरलैंड | शून्य | | |
| 60. इस्राइल | 03 | 01 | बलात्कार, हत्या और फौजदारी |
| 61. इटली | 88 | | उपलब्ध नहीं है।/सूचना फरवरी 2000 तक उपलब्ध है। |
| 62. जमैका | शून्य | | |
| 63. जापान | 10 | | हत्या, मादक पदार्थों संबंधी अपराध, चोरी, डकैती |
| 64. जोर्डन | 03 | | हत्या, यौन अपराध |
| 65. कजाखस्तान | 01 | | |
| 66. केन्या | शून्य | | |
| 67. कोरिया (डीपीआर) | शून्य | | |
| 68. कोरिया (गणराज्य) | शून्य | | |
| 69. कुवैत | 217 | 17 | हत्या, बलात्कार, चोरी मादक पदार्थों की तस्करी, स्थानीय यातायात नियमों का उल्लंघन |
| 70. किर्गिस्तान | शून्य | | |
| 71. लाओ पीडीआर | शून्य | | |
| 72. लेबनान | 19 | 02 | गैरकानूनी प्रवास, हत्या |
| 73. लीबिया | | 01 | आपराधिक आरोप |
| 74. लक्जेमबर्ग | शून्य | | |
| 75. मेडागास्कर | शून्य | | |
| 76. मलेशिया | 327 | | गैरकानूनी प्रवास आदि |
| 77. मालदीव | 12 | 02 | मादक पदार्थों की तस्करी, हत्या, बाल शोषण, मादक पदार्थों का सेवन |
| 78. मॉरीशस | 10 | 01 | |
| 79. मेक्सिको | शून्य | | |
| 80. मोल्डोवा | शून्य | | |
| 81. मोरक्को | शून्य | | |
| 82. मंगोलिया | शून्य | | |
| 83. मोजांबिक | शून्य | | |
| 84. म्यांमार | 42 | 01 | आप्रवास नियमों का उल्लंघन |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 85. नामीबिया | शून्य | | |
| 86. नेपाल | 245 | | हत्या, तस्करी आप्रवास नियमों का उल्लंघन |
| 87. नीदरलैंड | शून्य | | |
| 88. नीदरलैंड एंटिलेस (सेंट मार्टिन) | शून्य | | |
| 89. न्यूजीलैंड | 06 | | |
| 90. नाईजीरिया | शून्य | | |
| 91. निकारागुआ | शून्य | | |
| 92. नार्वे | शून्य | | |
| 93. ओमान | 81 | 07 | हत्या, बलात्कार, सशक्त्र लूटपाट आदि |
| 94. पाकिस्तान | 853 | 02 | सैन्य अधिनियम सरकारी गोपनियता अधिनियम, विदेशी नागरिक अधिनियम जैसे विभिन्न अधिनियमों के अंतर्गत अपराध। इनमें सिविलियन, युद्धबंदी और मछआरे शामिल हैं। |
| 95. फिलिस्तीन | शून्य | | |
| 96. पनामा | 01 | | मादक पदार्थों संबंधी अपराध |
| 97. पापुआ न्युगिनी | शून्य | | |
| 98. पेरू | शून्य | | |
| 99. फिलीपीन्स | 04 | | आप्रवास कानून का उल्लंघन, बलात्कार, अपरहरण |
| 100. पोलैंड और लिथआनिया | (5+5) | 10 | गैरकानूनी आप्रवास |
| 101. पुर्तगाल | 02 | | मादक पदार्थों की तस्करी, हत्या |
| 102. कतर | 30 | 10 | चोरी, हत्या, स्वापक पदार्थों की तस्करी |
| 103. रवांडा | शून्य | | सूचना उपलब्ध नहीं |
| 104. रोमानिया | शून्य | | हत्या, अवैध आप्रवास |
| 105. रूसी गणराज्य | 05 | | मानव हत्या, फौजदारी, मादक पदार्थों की तस्करी, जबरन वसूली, जालसाजी |
| 106. सउदी अरब | 1369 | | चोरी, धोखाधड़ी, जालसाजी, यौन और अनैतिक कृत्य, हत्या यातायात दुर्घटनाएं, घूसखोरी |
| 107. सर्बिया और मोंटेनेग्रो | शून्य | | |
| 108. सेनेगल | शून्य | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 109. सेचलस | शून्य | | |
| 110. सिंगापुर | 289 | 17 | आप्रवास संबंधी अपराध, मादक पदार्थों संबंधी अपराध, यौन अपराध, जालसाजी |
| 111. सलोवेक गणराज्य | शून्य | | |
| 112. दक्षिण अफ्रीका | शून्य | | |
| 113. स्पेन | 26 | | सूचना उपलब्ध नहीं |
| 114. श्रीलंका | 33 | 04 | मादक पदार्थों की तस्करी, अवैध आप्रवास |
| 115. सूडान | शून्य | | |
| 116. सूरीनाम | शून्य | | |
| 117. स्वीडन | शून्य | | |
| 118. स्वीटजरलैंड | शून्य | | |
| 119. सीरिया | शून्य | | |
| 120. तजाकिस्तान | शून्य | | |
| 121. तंजानिया | 01 | | |
| 122. थाईलैंड | 28 | | मादक पदार्थों की तस्करी, हत्या, फर्जी वीजा, अधिप्रवास |
| 123. त्रिनिदाद व टोबैगो | शून्य | | |
| 124. टयूनिशिया | शून्य | | |
| 125. तुर्की | शून्य | | |
| 126. तुर्कमेनिस्तान | शून्य | | |
| 127. युगांडा | 01 | | जालसाजी |
| 128. यूएई | 1221 | | हत्या, चोरी, मदिरापान, यातायात उल्लंघन |
| 129. यूके | 368 | 07 | सूचना उपलब्ध नहीं |
| 130. उक्रेन | 01 | | हत्या, डकैती |
| 131. यूएसए | 214 | 11 | मादक पदार्थों संबंधी अपराध, आप्रवास संबंधी अपराध, यौन उत्पीड़न, धोखाधड़ी |
| 132. उज्बेकिस्तान | शून्य | | |
| 133. वेनेजुएला | शून्य | | |
| 134. वियतनाम | शून्य | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 135. यमन | 02 | | हत्या, चाकूमारी |
| 136. जाम्बिया | 01 | | घूसखोरी |
| 137. जिम्बाब्वे | शून्य | | |
| 138. रियूनियन द्वीप | शून्य | | |
| कुल | 6419 | 121 | महायोग-6540 |

## गंगा कार्य योजना की स्थिति

627. **श्री सुरेश कलमाडी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) प्रदूषण पर प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित करने के लिए राष्ट्रीय गंगा नदी बेसिन प्राधिकरण (एनजीआरबीए) के गठन के पश्चात् गंगा कार्य योजना की क्या स्थिति है;

(ख) क्या सीवर जल शोधन अवसंचरना, वित्तपोषण के स्रोतों तथा विशेषज्ञों के नामांकन जैसी परिचालन प्रणालियों के आकलन एवं पहचान हेतु विस्तृत सर्वेक्षण कराने का कोई प्रस्ताव है;

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

(घ) क्या एनजीआरबीए पर्यावरणीय प्रदूषण के विरूद्ध उपाय कर रहा है और पुनर्चक्रीकरण एवं पुनर्उपयोग वर्षा जल संचयन और विकेन्द्रीकृत सीवर जल शोधन प्रणालियों सहित जल संरक्षण के कार्य करता है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (घ) केन्द्रीय सरकार ने पर्यावरण (सुरक्षा) अधिनियम, 1986 द्वारा प्रदत्त शक्तियों को उपयोग करते हुए दिनांक 20.2.2009 की अधिसूचना द्वारा गंगा नदी के लिए शक्ति प्रदत्त नियोजन, वित्तपोषण, मानीटरिंग और समन्वयक प्राधिकरण के रूप में राष्ट्रीय गंगा नदी के बेसिन प्राधिकरण का गठन किया हैं प्राधिकरण का उद्देश्य नदी बेसिन को एक नियोजन इकाई के रूप लेते हुए समग्र दृष्टिकोण अपनाकर गंगा नदी का प्रभावी प्रदूषण अपशमपन करना और संरक्षण सुनिश्चित करना है। गंगा कार्य योजना के अंतर्गत चालू प्रदूषण उपशमन कार्यों का क्रियान्वयन जारी रहेगा।

प्राधिकरण के कार्यों में मलजल अवसंरचना का संवर्धन, एकत्रण गंगा में पर्यावरणीय प्रदूषण से संबंधित सूचना का विश्लेषण और प्रसार; गंगा की पर्यावरणीय प्रदूषण से संबंधित समस्याओं और संरक्षण के संबंध में अन्वेषण और शोध; और, पुनर्चक्रण और पुनर्उपयोग, वर्षा जल संचयन और विकेन्द्रीयकृत मलजल शोधन तंत्र सहित जल संरक्षण पद्धतियों को प्रोत्साहन सहित गंगा में प्रदूषण उपशमन के लिए कार्यों के नियोजन और निष्पादन हेतु आवश्यक सभी उपाय करना शामिल है। नदी बेसिन प्रबंधन योजना तैयार करने, प्राधिकरण में विशेषज्ञों का नामांकन करने और प्राधिकरण के लिए कोरपस निधि सृजित करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

## विशेष दर्जा प्रदान करने की मांग

628. **श्री गुरूदास दासगुप्त:**
**श्रीमती सुषमा स्वराज:**
**श्री दुष्यंत सिंह:**
**श्री ओम प्रकाश यादव:**

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

(क) क्या कई राज्यों ने अपने-अपने राज्यों के विकास हेतु विशेष दर्जा दिए जाने की मांग की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार विशेष दर्जे की मांग करने वाले राज्यों को विशेष वित्तीय सहायता देने का है; और

(घ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इन राज्यों का कब तक वित्तीय सहायता दिए जाने की संभावना है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) से (घ) बिहार सरकार ने हाल ही में, बिहार राज्य को विशेष राज्य का दर्जा देने का अनुरोध किया है। वर्तमान में, सरकार द्वारा इसकी जांच की जा रही है।

## जलवायु परिवर्तन हेतु राष्ट्रीय कार्य योजना

629. **श्री असादूद्दीन ओवेसी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न मंत्रालयों द्वारा जलवायु परिवर्तन हेतु राष्ट्रीय कार्य योजना के आठ बड़े मिशन बनाने के बावजूद यह अभी तक आरम्भ नहीं हुई है;

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

(ग) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार ने इस संबंध में संबंधित नोडल मंत्रालयों को कोई निर्देश दिया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) प्रधान मंत्री द्वारा 30 जून 2008 को जारी जलवायु परिवर्तन पर राष्ट्रीय कार्य योजना (एनएपीसीसी) में आठ मिशन अर्थात राष्ट्रीय सौर मिशन, नेशनल मिशन फोर एन्हॉस्ड एनर्जी एफिशिएंसी, राष्ट्रीय सतत पर्यावास मिशन, राष्ट्रीय जल मिशन, हिमालयन पारितंत्र को बनाए रखने के लिए राष्ट्रीय मिशन, हरित भारत, राष्ट्रीय मिशन, सतत कृषि के लिए राष्ट्रीय मिशन और जलवायु परिवर्तन के लिए रणनीतिक ज्ञान पर राष्ट्रीय मिशन शामिल हैं। इन मिशनों को नोडल मंत्रालयों द्वारा संस्थानिक बनाया जाना है जो मिशन के दस्तावेज तैयार करेंगे और जलवायु परिवर्तन पर प्रधानमंत्री परिषद् का अनुमोदन प्राप्त करेंगे। मिशन दस्तावेज अंतिम रूप दिए जाने के विभिन्न चरणों में है।

(घ) और (ङ) मिशनों को अंतिम रूप देने के लिए सरकार में विभिन्न स्तरों पर समन्वय बैठकें आयोजित की गई हैं।

*[हिन्दी]*

## जापानी मस्तिष्क ज्वर के कारण मौतें

630. **योगी आदित्यनाथ:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले कुछ वर्षों में देश में विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश में जापानी मस्तिष्क ज्वर के कारण मौतों के मामलों में बृद्धि हुई है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस बीमारी के उन्मूलन हेतु क्या उपाय किए गए हैं/ किए जाने का प्रस्ताव है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी, नहीं। जापानी एंसेफलाइटिस/तीव्र एंसेफलाइटिस संलक्षण (ए ई एस) के कारण मौतों के मामले नहीं बढ़ रहे हैं जैसा कि देश के विभिन्न राज्यों विशेषतौर पर उत्तर प्रदेश राज्य द्वारा सूचित किया गया है, जिसे नीचे दर्शाया गया है:-

| वर्ष | देश | | उत्तर प्रदेश | |
|---|---|---|---|---|
| | रोगी | मौतें | रोगी | मौतें |
| 2005 | 6720 | 1684 | 6061 | 1500 |
| 2006 | 2871 | 663 | 2320 | 528 |
| 2007 | 4110 | 995 | 3020 | 645 |
| 2008 | 3839 | 684 | 3012 | 537 |
| 2009 (मई तक) | 445 | 84 | 341 | 81 |

(ग) इस रोग की रोकथाम एवं नियंत्रण के लिए भारत सरकार ने निम्नलिखित उपाय किए हैं:-

- भारत सरकार ने निगरानी एवं रोगी उपचार के सुदृढ़ीकरण के लिए राज्यों को तकनीकी दिशानिर्देश दिए हैं।

- सभी राज्यों को नियमित रूप से एडवाइजरी भेजी जा रही है।

- भारत सरकार ने 1 से 15 वर्ष के आयु के बीच के बच्चों के लिए अभियान की विधि से एकल खुराक वाली क्रियाशील तनूकृत जे ई वैक्सीन के साथ व्यापक रोग प्रतिक्षण कार्यक्रम के समग्र घटक के रूप में जे ई टीकाकरण कार्यक्रम शुरू किया है। टीकाकरण के पश्चात् नए समूहों (1-2 वर्ष की आयु के बच्चों) को शामिल करते हुए नेमी व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम में समाकलन किया जा रहा है। 2006 में 4 राज्यों के 11 जिलों को शामिल किया गया था जिसका 2007 के दौरान 10 राज्यों में 28 जिलों में विस्तार कर दिया गया था। 2008 में उत्तर प्रदेश के 9 जिलों सहित 10 राज्यों के 22 जिलों को शामिल कर लिया गया है।

- भारत सरकार ने परिधीय स्तर पर जेई रोगियों के निदान के लिए 51 प्रहरी प्रयोगशालाएं तथा उपचार सुविधा केन्द्र स्थापित किए। इसके अलावा, उक्त निदान के लिए 13शीर्ष रेफरल प्रयोगशालाएं सुदृढ़ की गई हैं।

- प्रयोगशालाओं में कार्यरत चिकित्सा एवे पराचिकित्सा स्टाफ को पर्याप्त प्रशिक्षण दिया गया है।

- उत्तर प्रदेश सहित जेई स्थानिकमारी वाले राज्यों को जांच किटों की आपूर्ति की गई है।

- संकेन्द्रित निगरानी की व्यवस्था करने के लिए बीआरडी मेडिकल कालेज, गोरखपुर उत्तर प्रदेश में भारत सरकार की सहायता से वेक्टर जनित रोग निगरानी एकक स्थापित किया गया है।

- वेक्टर जनित रोग निगरानी एक के साथ समन्वय करने के लिए बी आर डी मेडिकल कालेज, गोरखपुर में एक जेई उप कार्यालय भी स्थापित किया गया है।

- बी आर डी मेडिकल कालेज, गोरखपुर में 50 बिस्तरों वाले 8 तीव्र एंसेफलाइटिस संलक्षण/जापानी एंसेफलाइटिस उपचार सुविधा केन्द्र की स्थापना के लिए 2009-10 के दौरान राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत 5.88 करोड़ रूपए की राशि आवंटित की गई है।

- सर्वाधिक स्थानिकमारी वाले राज्य अर्थात उत्तर प्रदेश की स्थिति की नियमित तौर पर समीक्षा की जा रही है।

- हाल ही में राष्ट्रीय वेक्टर जनित रोग नियंत्रण कार्यक्रम, दिल्ली में स्वास्थ्य सेवा विशेष महानिदेशक (जन स्वास्थ्य) की अध्यक्षता में 29.6.09 को स्थानिकमारी वाले सभी राज्यों के लिए एक समीक्षा एवं सुग्राहिता बैठक की गई। बैठक के दौरान जेई स्थानिकमारी वाले राज्यों की रोकथाम एवं नियंत्रण की कार्य योजना एवं तैयारी पर चर्चा की गई।

## सड़कों आदि को चौड़ा करने हेतु वृक्षों को गिराना

631. **श्री निशिकांत दुबे:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सड़कों को चौड़ा करने तथा अन्य प्रयोजनों हेतु सड़कों के किनारे खड़े बहुत से वृक्षों को गिराया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष में इस प्रकार के मामलों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई दिशानिर्देश/मानदण्ड जारी किए हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या संबंधित एजेसियों द्वारा इन दिशानिर्देशों का वास्तव में पालन किया जा रहा है; और

(ङ) यदि नहीं, तो दोषी एजेंसियों के विरूद्ध सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ङ) जी, हां। सड़कों को चौड़ा करते समय, सड़कों के आस-पास लगे हुए वृक्षों को कभी-कभी गिराया जाता है। चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों के दौरान वन (संरक्षण)अधिनियम, 1980 के अंतर्गत विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को सड़कें चौड़ी करने हेतु 3977.37 हे. वन भूमि का कार्यों हेतु उपयोग करने संबंधी 344 प्रस्तावों को सैद्धांतिक/अंतिम अनुमोदन वप्रदान किया गया है। राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गएं केन्द्र सरकार राज्य/संघ शासित प्रदेशों की सरकारों को समय-समय पर दिशा-निर्देश जारी करती है, ताकि सड़कों को चौड़ा करते समय वृक्षों की कटाई की घटनाओं से बचा जा सके अथवा उनमें कमी की जा सके। अनुमोदन प्रदान करते समय, केंद्र सरकार क्षतिपूर्ति वनीकरण तथा प्रत्येक वृक्ष की कटाई पर कम से कम दो वृक्षों का रोपण संबंधी शर्त रखती है और अंतिम अनुमोदन इन शर्तों की पूर्ति के बाद ही प्रदान किया जाता है।

***विवरण***

| राज्य/संघशासित प्रदेश | चालू वर्ष 01/01/2009 से 01/07/2009 के दौरान | | पिछले तीन वर्ष 01/01/2006 से 31/12/2008 के दौरान | | योग 01/01/2006 से 0107/2009 के दौरान | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | प्रस्तावों की सं. | डायवर्ट किया गया क्षेत्र (हे.) | प्रस्तावों की सं. | डायवर्ट किया गया क्षेत्र (हे.) | प्रस्तावों की सं. | डायवर्ट किया गया क्षेत्र (हे.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| आंध्र प्रदेश | 1 | 4.93 | 2 | 3.99 | 3 | 8.92 |
| अरुणाचल प्रदेश | 1 | 9.00 | 5 | 70.0415 | 6 | 79.04 |
| असम | 0 | 0.00 | 2 | 4.4713 | 2 | 4.47 |
| बिहार | 7 | 87.15 | 31 | 364.2613 | 38 | 451.42 |
| चण्डीगढ़ | 0 | 0.00 | 1 | 0.607 | 1 | 0.61 |
| छत्तीसगढ़ | 0 | 0.00 | 2 | 36.179 | 2 | 36.18 |
| दादर और नगर हवेली | 0 | 0.00 | 4 | 15.097 | 4 | 15.10 |
| दमन और द्वीप | 0 | 0.0 | 1 | 3.95 | 1 | 3.95 |
| दिल्ली | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| गोव | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| गुजरात | 17 | 662.57 | 63 | 876.8731 | 80 | 1539.45 |
| हरियाणा | 15 | 42.77 | 63 | 224.75313 | 78 | 267.52 |
| हिमाचल प्रदेश | 0 | 0.00 | 20 | 95.7268 | 20 | 95.73 |
| जम्मू और कश्मीर | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| झारखंड | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| कर्नाटक | 0 | 0.00 | 12 | 130.3713 | 12 | 130.37 |
| केरल | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| लक्षद्वीप | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| मध्य प्रदेश | 0 | 0.00 | 5 | 185.277 | 5 | 185.28 |
| महाराष्ट्र | 0 | 0.00 | 3 | 31.98 | 3 | 31.98 |
| मणिपुर | 0 | 0.00 | 1 | 87 | 1 | 87.00 |
| मेघालय | 0 | 0.00 | 1 | 0.046 | 1 | 0.05 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| मिजोरम | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| नागालैण्ड | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| उड़ीसा | 0 | 0.00 | 1 | 1.93 | 1 | 1.93 |
| पांडिचेरी | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| पंजाब | 6 | 15.06 | 40 | 259.0122 | 46 | 274.07 |
| राजस्थान | 0 | 0.00 | 5 | 171.256 | 5 | 171.26 |
| सिक्किम | 0 | 0.00 | 7 | 45.736 | 7 | 45.74 |
| तमिलनाडु | 0 | 0.00 | 1 | 0.2 | 1 | 0.20 |
| त्रिपुरा | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| उत्तर प्रदेश | 0 | 0.00 | 21 | 492.14 | 21 | 492.14 |
| उत्तरांचल | 0 | 0.00 | 6 | 54.989 | 6 | 54.99 |
| पश्चिम बंगाल | 0 | 0.00 | 0 | 0 | 0 | 0.00 |
| योग | 47 | 821.49 | 297 | 3155.89 | 344 | 3977.37 |

## जलवायु परिवर्तन

632. **श्रीमती सुप्रिया सुले:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र संघ ने जलवायु परिवर्तन के मुद्दों से निबटने के लिए विकासशील देशों से पुरजोर प्रयास करने को कहा है;

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

(ग) क्या संयुक्त राष्ट्र संघ इस संबंध में विकासशील देशों के लिए कोई नई नीति कब तक तैयार कर लिए जाने की संभावना है;

(घ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यह नीति कब तक तैयार कर लिए जाने की संभावना है;

(ङ) क्या हाल ही में दिल्ली सतत विकास शिखर सम्मेलन आयोजित किया गया था;

(च) यदि हां, तो इसमें भाग लेने वालों की संख्या तथा इसमें चर्चा किए गए मुद्दों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या हैं तथा शिखर सम्मेलन के क्या निष्कर्ष निकलें; और

(छ) जलवायु परिवर्तन से मुकाबला करने के लिए सरकार ने क्या कार्रवाई की है तथा इसके परिणामस्वरूप क्या सफलता मिली है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (घ) जलवायु परिवर्तन पर सयुंक्त राष्ट्र फ्रेमवर्क कन्वेंशन (यूएनएफसीसीसी) के पक्षकारों की तेरहवीं बैठक दिसम्बर, 2007 में बाली में आयोजित की गई थी। बैठक में कन्वेंशन के सभी पक्षकरों के बीच दीर्घकालीन सहयोगी कार्य के माध्यम से अब 2012 तक और आगे यूएनएफसीसी के पूर्ण प्रभावी और सतत् कार्यान्वयन के लिए बाली कार्य योजना (बीएपी) नामक व्यापक प्रक्रिया का प्रारंभ किया गया। बीएपी, जलवायु परिवर्तन की वैश्विक समस्या से निपटने के लिए सामान्य पर पृथक दायित्वों और संबंधित क्षमताओं के सिद्धांत के अनुसार विकसित और विकासशील जल देशों को आवाहन करता है। आशा है कि दिसम्बर, 2009 में आयोजित की जाने वाली पक्षकारों की पंद्रवहें सम्मेलन (सीओपी-15) बैठक में बीएपी के बारे में किसी सहमत निष्कर्ष पर पहुंचा जाएगा और निर्णय अंगीकृत किया जाएगा।

एक जिम्मेदार देश के रूप में भारत बीएपी से संबंधित विभिन्न मामलों पर बातचीत में सक्रिय रूप से लगा हुआ है ताकि भारत के हित में सुरक्षित हों और जलवायु परिवर्तन से निपटने के लिए वैश्विक प्रयासों को आगे बढ़ाया जा सके।

(ङ) और (च) ऊर्जा और संसाधन द्वारा 5 से 7 फरवरी, 2009 तक दिल्ली सतत् विकास शिखर सम्मेलन आयोजित किया गया। सम्मेलन में 25 देशों के 850 से अधिक प्रतिनिधियों और सरकारी प्रतिनिधियों ने भाग लिया इस वर्ष का थीम था ''कोपन हेगन की ओर: साम्यिक और नैतिक दृष्टिकोण''। शिखर सम्मेलन की कार्यवाहियों में जलवायु परिवर्तन पर अलग मत शामिल थे। डीएसडीएस के भाग के रूप में जलवायु परिवर्तन के प्रतिकूल प्रभावों को उजागर करने के लिए विभिन्न थीमों जैसे जल न्यूनीकरण, ऊर्जा किफायत, सतत पर्यावास, ऊर्जा प्राद्यौगिकियां और जलवायु परिवर्तन पर अनेक इवेंट आयोजित किए गए। जलवायु परिवर्तन से संबंधित मामलों से निपटने के लिए संभावित समाधानों पर मतैक्य को सुग्राही बनाने के लिए बातचीन की गई।

(छ) प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में 30 जून, 2008 को जलवायु परिवर्तन पर राष्ट्रीस कार्ययोजना को जारी किया गया जो जलवायु परिवर्तन की चुनौतियों से निपटने के लिए भारत की रणनीति रेखांकित करती है। इस योजना में वे प्रयास निर्धारित हैं जो जलवायु परिवर्तन को अपनाने और देश के विकास पथ की पारिस्थितिकीय सततता को आगे बढ़ाने में सक्षम होंगे। एनएपीसीसी में आठ मिशन शामिल है जिनमें से पांच 'अनुकूलन' से दो 'न्यूनीकरण' और एक ''ज्ञान मिशन'' से संबंधित है। संबंधित मंत्रालय मिशन दस्तावों को सुदृढ़ बना रहे हैं।

जलवायु परिवर्तन के मूल्याकंन, अनुकूलन और न्यूनीकरण की राष्ट्रीय योजना को समन्वित करने के लिए प्रधानमंत्री परिषद स्थापित की गई है। यद्यपि, भारत की एक विकासशील देश के रूप में कोई न्यूनीकरण बचनबद्धता नहीं है, लेकिन जलवायु परिवर्तन को कम करने के लिए नीतियों और कार्यक्रमों की श्रृखंला के माध्यम से एक सतत विकास पथ का अनुसरण किया जा रहा है। उदाहरणत:

i. ऊर्जा किफायत ब्यूरी की स्थापना के साथ-साथ विभिन्न क्षेत्रों में ऊर्जा संरक्षण और बेहतर ऊर्जा किफायत को सुनिश्चित करना।

ii. नवीकरणीय ऊर्जा के उपयोग को बढ़ावा देना।

iii. विधुत सेक्टर सुधार और सक्रिय नवीकरणीय ऊर्जा कार्यक्रम।

iv. यातायात के लिए स्वच्छतर कम कार्बन सघन ईंधन का उपयोग ।

v. स्वच्छतर ऊर्जा की ओर ईंधन का उपयोग।

vi. वनों का वनीकरण और संरक्षण

vii. स्वच्छ कोयला प्रौद्योगिकियों को बढ़ावा देना ।

viii. गैस फ्लेयरिंग में कमी।

ix. मास रेपिड ट्रासपोर्ट सिस्टम को बढ़ावा देना।

x. सभी क्षेत्रों के लिए पर्यावरणीय गुणता प्रबंध।

**जल निकायों की बहाली हेतु महाराष्ट्र का प्रस्ताव**

633. **श्रीमती सुप्रिया सुले:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने जल निकायों की मरम्मत, पुनरूद्धार तथा बहाली हेतु राष्ट्रीय प्रायोगिक परियोजनाओं के लिए प्रस्ताव भेजा है;

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

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

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री विन्सेंट एच. पाला ):** (क) और (ख) महाराष्ट्र सरकार ने कृषि से प्रत्यक्ष रूप से जुड़े जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनरूद्धार की राष्ट्रीय परियोजना नामक प्रायोगिक स्कीम के तहत 10वीं योजना के दौरान तीन जिलों, अर्थात बीड, नान्देड़ और यवतमाल के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं।

(ग) भारत सरकार ने 36.88 करोड़ रूपये की अनुमानित लागत से महाराष्ट्र के बीड जिले में 32 जल निकायों के पुनरूद्धार के लिए परियोजना स्वीकृत की है।

*[हिन्दी]*

**बीपीएल हेतु मानदण्ड**

634. **श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले (बीपीएल) लोगों के श्रेणीकरण हेतु वर्तमान मानदण्ड क्या हैं;

(ख) क्या गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोगों हेतु मानदंडों की समीक्षा करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(घ) संशोधित मानदंडों को कब तक रूप दिए जाने तथा क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) ग्रामीण परिवारों की रैंकिग आधारित स्कोर कार्य प्रणाली का प्रयोग करते हुए बीपीएल जनगणना, 2002 कराई गई थी जिसके लिए 13 सामाजिक पैरामीटरों का उपयोग किया गया था। 13 पैरामीटरों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) जी हां।

(ग) ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले बीपीएल परिवारों की पहचान के लिए प्रयोग किए जाने वाले पैरामीटरों सहित एक उपयुक्त कार्यप्रणाली का सुझाव देने हेतु एक विशेषज्ञ समूह बनाया गया है। विशेष समूह का गठन राष्ट्रीय विकास परिषद (एनडीसी) द्वारा ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना दस्तावेज का अनुमोदन करते समय दिए गए निदेशों के अनुसरण में किया गया है जिसमें उल्लेख किया गया है कि योजना आयोग को राज्यों, शिक्षाविदों, और सिविल सोसाइटी के प्रतिनिधियों के सहयोग से एक विशेषज्ञ समूह का गठन करना चाहिए तथा भावी बीपीएल सर्वेक्षण के लिए एक स्वीकार्य मानदण्ड व कार्यप्रणाली विकसित करनी चाहिए।

(घ) विशेषज्ञ समूह का कार्यकाल 15.7.2009 को समाप्त हो रहा है तथा विशेषज्ञ समूह की रिपोर्ट शीघ्र ही आने की आशा है। बीपीएल जनगणना 2009 विशेषज्ञ समूह द्वारा निश्चित किए गए पैरामीटरों के आधार पर कराई जाएगी।

***विवरण***

*ग्रामीण बीपीएल परिवारों के पहचान हेतु 13 समाजार्थिक सूचकों की सूची (प्रत्येक पैरामीटर का स्कोर 0-4 है)*

| क्र.सं. | सूचक |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 1. | **भूमिजोत (एक को टिक करे और स्कोर दर्शाए)** |
| (i) | शून्य जोत |
| (ii) | एक हेक्टेयर से कम असिंचित अथवा सिंचित 0.5 हेक्टेयर |
| (iii) | असिंचित 1 हेक्टे से अधिक व 2 हेक्टे से कम अथवा सिंचित 0.5 से 1 हेक्टे. |
| (iv) | असिंचित 2 हेक्टे से अधिक और 5 हेक्टयर से कम अथवा सिंचित 1.0-2.5 हेक्टेयर |
| (v) | असिंचित 5 हेक्टयर से अधिक अथवा सिंचित 2.5 हेक्टेयर से अधिक |
| 2. | **घर का प्रकार (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| (i) | बेघर |
| (ii) | कच्चा |
| (iii) | आधा पक्का |
| (iv) | पक्का |
| (v) | शहरी प्रकार का |
| 3. | **कपड़े की उपलब्धता (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाएं)** |
| (i) | दो जोड़ी से कम |
| (ii) | दो जोड़ी से अधिक परंतु चार से कम |
| (iii) | चार जोड़ी से अधिक परंतु छः से कम |
| (iv) | छः जोड़ी से अधिक परंतु 10 से कम |
| (v) | दस जोड़ी से अधिक |
| 4. | **खाद्य सुरक्षा (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| (i) | वर्ष में अधिकांश समय प्रतिदिन एक बार भोजन से कम |
| (ii) | सामान्य एक बार भोजन परंतु कभी कभी कम |
| (iii) | पूरे वर्ष सामान्य एक बार भोजन |
| (iv) | प्रतिदिन दो भोजन तथा कभी कभी कमी |
| (v) | पर्याप्त भोजन |
| 5. | **स्वच्छता (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाएं)** |
| (i) | खुले में शौच |
| (ii) | अनियमित जलापूर्ति वाली सामूहिक लैट्रिनें |
| (iii) | नियमित जलापूर्ति वाली सामूहिक लैट्रिनें |
| (iv) | अनियमित जलापूर्ति और सफाई कर्मी वाली सामूहिक लैट्रिन |

| 1 | 2 |
|---|---|
| ( v ) | निजी लैट्रिन |
| 6. | **उपभोक्ता सामान अर्थात टी.वी.बिजली के पंखे, रसोई के उपकरण, कुकर, रेडियों आदि रखने वाले (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | शून्य |
| ( ii ) | कोई एक सामान |
| ( iii ) | मात्र दो सामान |
| ( iv ) | कोई तीन |
| ( v ) | सभी सामान |
| 7. | **उच्चतम शिक्षित की साक्षरता स्थिति (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | अशिक्षित |
| ( ii ) | प्राइमरी तक |
| ( iii ) | माध्यमिक/दसवीं पास |
| ( iv ) | स्नातक/व्यावसायिक |
| ( v ) | परा स्नातक/व्यावसायिक |
| 8. | **पारिवारिक श्रम की स्थिति (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | बंधुआ मजदूर |
| ( ii ) | महिला एवं बाल मजदूर |
| ( iii ) | केवल वयस्क महिला मजदूर और कोई मजदूर नहीं |
| ( iv ) | केवल वयस्क पुरूष |
| ( v ) | अन्य |
| 9. | **आजीविका के साधन (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | अनियत मजदूर |
| ( ii ) | निर्वाह खेती |
| ( iii ) | कारीगर |
| ( iv ) | वेतन |
| ( v ) | अन्य |

| 1 | 2 |
|---|---|
| 10. | **बच्चों की स्थिति (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | स्कूल न जाने वाले और कार्य करने वाले |
| ( ii ) | स्कूल जाने वाले और काम करने वाले |
| ( iii ) | शून्य |
| ( iv ) | शून्य |
| ( v ) | स्कूल जाने वाले और काम ने करने वाले |
| 11. | **ऋणग्रस्तता का प्रकार (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | सामान्य स्रोत से दैनिक उपभोग उद्देश्य |
| ( ii ) | सामान्य स्रोत से उत्पादन उद्देश्यों हेतु |
| ( iii ) | सामान्य स्रोत से अन्य उद्देश्यों हेतु |
| ( iv ) | संस्थागत एजेंसियों से ऋण |
| ( v ) | कोई ऋणग्रस्तता नहीं तथा परिसम्पतियां हैं |
| 12. | **प्रवास के कारण (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | अनियमित कार्य |
| ( ii ) | सीजनल रोजगार |
| ( iii ) | आजीविका के अन्य प्रकार |
| ( iv ) | गैर-प्रवासी |
| ( v ) | अन्य उद्देश्य |
| 13. | **सहायता हेतु वरीयता (एक को टिक करें और स्कोर दर्शाए)** |
| ( i ) | मजदूरी रोजगार |
| ( ii ) | स्वरोजगार |
| ( iii ) | प्रशिक्षण और दक्षता उन्नयन |
| ( iv ) | आवास |
| ( v ) | एक लाख रूपये से अधिक का ऋण/सब्सिडी अथवा कोई सहायता अपेक्षित नहीं |

[हिन्दी]

## रेणुका बांध परियोजना

635. **श्री अनुराग सिह ठाकुर:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के मंडी जिले में रेणुका बांध परियोजना पर कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है;

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

(ग) क्या परियोजना को तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति, पर्यावरणीय स्वीकृति तथा वित्तीय अनुदान दिया जा चुका है;

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

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

(च) इस परियोजना पर कार्य कब तक शुरू तथा पूरा हो जाने की संभावना है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) और (ख) सर्वेक्षण और अन्वेषण का कार्य लगभग समाप्त हो गया है। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर है।

(ग) से (ङ) परियोजना प्राधिकारियों ने नवम्बर, 2008 में 2676.04 करोड़ रूपये की परियोजना का संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत किया है जोकि केन्द्रीय जल आयोग (सीडब्ल्यूसी) में मूल्यांकनाधीन है। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (सीईए) ने विद्युत एवं यांत्रिक कार्यों का लागत अनुमान स्वीकृत कर दिया है तथा राज्य सरकार से अनुमोदित कार्यतालिका पर आधारित विद्युत क्षमता अध्ययन प्रस्तुत करने को कहा है। पर्यावरणीय स्वीकृति की प्रक्रिया प्रगति पर है। इस संबंध में जब पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) में समिति द्वारा 15.05.2009 को विचार किया गया था तो इस परियोजना के विरूद्ध प्राप्त कई प्रत्यावेदनों को स्पष्टीकरणों के लिए परियोजना प्राधिकरण को सौंपा गया जो अभी प्रतिक्षित है। जनजातीय कार्य मंत्रालय से पुनर्स्थापन एवं पुनर्वास स्वीकृति प्राप्त हो गई है।

सीडब्ल्यूसी एवं सीईए द्वारा मूल्यांकन के पूरा होने तथा पर्यावरण एवं वन मंत्रालय से पर्यावरणीय स्वीकृति के प्राप्त होने के पश्चात जल संसाधन मंत्रालय की तकनीकी सलाहकार समिति, तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति के लिए परियोजना पर विचार करेगी तथा तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति दिए जाने के बाद परियोजना को राज्य द्वारा निवेश स्वीकृति के लिए योजना आयोग से निवेश स्वीकृति सहित उपरोक्त सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर लेने के पश्चात परियोजना के पेयजल और सिंचाई घटकों की लागत के 90% तक वित्तिय परियोजना के लिए उपलब्ध हो पायेगा।

(च) परियोजना प्राधिकारियों के अनुसार मुख्य सिविल कार्यों को वर्ष 2009-10 के दौरान दिए जाने की संभावना है, बशर्ते कि सभी सांविधिक स्वीकृतियां उपलब्ध हों, और तत्पश्चात निधि के समय से होने पर वर्ष 2016 तक परियोजना पूरी कर लिए जाने की संभावना है।

## कोयले का उत्पादन

636. **श्री अशोक कुमार रावत:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश कोयले के उत्पादन में आत्मनिर्भर है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में कोयले का वार्षिक उत्पादन, मांग तथा खपत राज्य-वार कितनी रही;

(ग) चालू वित्तीय वर्ष में कोयले की मांग और उसकी उपलब्धता में कितना अंतर बढ़ जाने की संभावना है; और

(घ) मांग और आपूर्ति के बीच के अंतर को पाटने के लिए कोयले का उत्पादन बढ़ाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) कोयला और लिग्नाइट से संबंधित कार्यदल की रिपोर्ट के अनुसर, 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्ष अर्थात 2011-12 में 731.10 मि.ट. प्रतिवर्ष की अनुमानित मांग की तुलना में कोयले की अनुमानित स्वदेशी उपलब्धता 680 मि.ट. प्रतिवर्ष रहेगी।

(ख) पिछले तीन वर्षों तथा मौजूदा वर्ष के दौरान कोल इंडिया लि. का राज्यवार वार्षिक कोयला उत्पादन निम्नलिखित है:

(आंकड़े मिलियन टन में)

| राज्य | अप्रैल 09-मई-09 (अनं.) | 2008-09 | 2007-08 | 2006-07 |
|---|---|---|---|---|
| पश्चिम बंगाल | 2.42 | 15.51 | 15.25 | 17.32 |
| झारखंड | 11.88 | 81.37 | 78.17 | 78.67 |
| छत्तीसगढ़ | 14.28 | 88.72 | 81.59 | 75.92 |
| उड़ीसा | 15.95 | 96.34 | 88.01 | 80.00 |
| मध्य प्रदेश | 11.10 | 71.09 | 67.51 | 59.51 |
| महाराष्ट्र | 6.71 | 37.09 | 36.40 | 36.22 |
| उत्तर प्रदेश | 2.18 | 12.03 | 11.43 | 12.23 |
| असम | 0.12 | 1.01 | 1.10 | 1.05 |
| कुल | 64.64 | 403.73 | 379.46 | 360.91 |

पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में कोयले की वार्षिक मांग और उठान का ब्यौरा निम्नवत है:

(आंकड़े मिलियन टन में)

| विवरण | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 (अनं0) |
|---|---|---|---|
| कोयले की अखिल भारतीय मांग | 474.18 | 492.50 | 550.00 |
| सीआईएल स्रोतों से उठान | 351.14 | 375.33 | 401.41 |
| गैर-सीआईएल स्रोतों से उठान | 70.35 | 79.16 | 88.44 |
| कुल स्वदेशी कोयला उठान | 421.49 | 454.49 | 489.85 |

(स्रोत : कोयला मंत्रालय की वार्षिक योजना: 2009-10 और कोयला निर्देशिका: 2007-08 तथा कोयला नियंत्रक संगठन की अनंतिम कोयला सांख्यिकी: 2008-09)

जहां तक मौजूदा वर्ष का संबंध है, 107.61 मि.ट. प्रतिवर्ष के लक्ष्य के मुकाबले अप्रैल-जून, 2009 के दौरान सीआईएल द्वारा 100.10 मि.ट. प्रतिवर्ष उठान प्राप्त किया गया है। वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान सीआई एल से अखिल भारतीय कोयला खपत (कोयला प्राप्ति ब्यौरा) का राज्यवार ब्यौरा निम्नवत है:

| (मिलियन टन में) | सीआईएल स्रोतों से कोयला प्राप्ति | |
|---|---|---|
| राज्य | 2006-07 | 2007-08 |
| 1 | 2 | 3 |
| आंध्र प्रदेश | 15.39 | 15.57 |
| असम | 0.31 | 0.24 |
| बिहार | 6.39 | 6.10 |
| छत्तीसगढ़ | 34.20 | 38.49 |
| दिल्ली | 5.50 | 5.69 |
| गुजरात | 18.05 | 18.38 |
| हरियाणा | 8.34 | 8.82 |
| हिमाचल प्रदेश | 0.76 | 0.81 |
| जम्मू और कश्मीर | 0.11 | 0.11 |
| झारखंड | 15.45 | 15.80 |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| कर्नाटक | 4.46 | 4.45 |
| केरल | 0.08 | 0.11 |
| मध्य प्रदेश | 31.66 | 38.43 |
| महाराष्ट्र | 37.10 | 41.91 |
| पंजाब | 10.31 | 8.99 |
| उड़ीसा | 43.53 | 47.91 |
| राजस्थान | 14.39 | 15.82 |
| तमिलनाडु | 13.55 | 13.65 |
| उत्तर प्रदेश | 58.35 | 59.85 |
| उत्तराखंड | 0.53 | 0.65 |
| पश्चिम बंगाल | 30.15 | 31.14 |
| अन्य | 0.02 | 0.04 |
| कुल | 348.60 | 372.95 |

जहां तक एससीसीएल का संबंध है, पिछले तीन वर्षों तथा मौजूदा वर्ष के दौरान कोयले का उत्पादन, मांग और खपत का ब्यौरा निम्नवत है:

(आंकड़े मिलियन टन में)

| वर्ष | लक्ष्य | उत्पादन | मांग | आपूर्ति |
|---|---|---|---|---|
| 2006-07 | 37.50 | 37.70 | 41.05 | 37.48 |
| 2007-08 | 38.04 | 40.60 | 43.50 | 41.79 |
| 2008-09 | 41.50 | 44.54 | 45.13 | 44.41 |
| 2009-10 (जून, 2009 तक) | 11.41 | 12.25 | | |

(ग) वार्षिक कार्य योजना 2009-10 के अनुसार वर्ष 2008-09 में 52.71 मि.ट. के अनुमानित अंतर के मुकाबले मौजूदा वित्त वर्ष (09-10) में कोयले की मांग और उपलब्धता के बीच अंतर 70 मि.ट. प्रतिवर्ष होने का अनुमान है

(घ) कोल इंडिया लि. ने कोयले का उत्पादन बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

- 11वीं योजना के दौरान 134 नई/पुनर्गठित खनन परियोजनाओं को आरंभ करने की परिकल्पना की गई है। इन परियोजनाओं की परिकल्पित क्षमता 310 मि. ट. प्रतिवर्ष होगी। 11वीं योजना के अंतिम वर्ष (2011-12) तक इन परियोजनाओं से परिकल्पित उत्पादन लगभग 123.00 मि.ट. प्रतिवर्ष होगा।
- उपकरण के उपयोग में सुधार लाना।
- परियोजनाओं को समय पर कार्यान्वित करना।
- यंत्रीकरण के साथ नई खानों की योजना बनायी जा रही है।
- भूमिगत और ओपनकास्ट, दोनों खानों की उत्पादकता में सुधार लाना।

उत्पादन की मौजूदा दर को बरकरार रखने तथा इसे और बढ़ाने के उद्देश्य से एससीसीएल ने सरकारी वितरण के माध्यम से गोदावरी वैली कोलफील्ड (जीवीसीएफ) से बाहर कोयला ब्लाकों का आबंटन प्राप्त करने की योजना तैयार की है।

उपर्युक्त के अलावा, सरकार ने भी निजी/ सार्वजनिक प्रचालकों को बड़ी संख्या में कोयला ब्लाक आबंटित करके कोयले की उपलब्धता बढ़ाने के लिए पहल की है।

## किडनी रैकेट

637. **श्री राधा मोहन सिंह:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि निजी नर्सिंग होम्स के डॉक्टर किसी अन्य आपरेशन के बहाने से कथित रूप से मरीजों की किडनी निकाल लेते हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले एक वर्ष के दौरान आज की तारीख तक दिल्ली, गुडगांव और नोएडा सहित ऐसे कितने मामले राज्य-वार प्रकाश में आए; और

(ग) इस गलत प्रथा को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या दंडात्मक कार्रवाई की जा रही है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) जी हां। गुड़गांव, हरियाणा में एक गुर्दा घोटाला मिडिया के जरिए 25-10-2008 को जानकारी में आया। यह आरोप लगाया गया कि 500 से अधिक गुर्दा प्रतिरोपण इस क्षेत्र में गैर कानूनन रूप से कराए जा चुके हैं। स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने देश में ऐसे अनधिकृत प्रतिरोपण केन्द्रों के

अस्तित्व और उनकी कार्य प्रणाली की विस्तृत जांच करने का अनुरोध केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो से किया था। निम्नलिखित अभियुक्त केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो की पुलिस अभिरक्षा रिमांड में हैं। वे डा. अमित कुमार, डा. उपेंद्र, गयासुद्दीन, जगदीश नाई, डा. सरज कोविन्द डा. जीवन कुमार, मनोज कुमार, डा. के.के. अग्रवाल हैं। मानव अंगों की खरीद फरोक्त मानव अंग प्रतिरोपण अधिनियम, 1994 में पहले से प्रतिबंधित है। इस अधिनियम के तहत स्थापित समुचित प्राधिकरण मानव अंगों के अवैध व्यापार की गैर-कानूनी करतूतों को रोकने के लिए जिम्मेदार और अधिकृत हैं। राज्य सरकारों से प्राप्त ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

***विवरण***

विभिन्न सरकारी/निजी अस्पतालों में गुर्दे और अंगों के अवैध प्रतिरोपणों के सूचित मामलों और उन पर की गई कार्रवाई के ब्यौरे जैसा कि विविध राज्यों/संघ राज्य क्षत्रों से प्राप्त है:

| क्रमांक | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम | सूचित मामलों के ब्यौरे |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली | दिल्ली पुलिस ने रिसर्च एंड रेफरल अस्पताल, नई दिल्ली, इंद्रप्रस्थ अपोलो अस्पताल, नई दिल्ली/सर गंगाराम अस्पताल, नई दिल्ली, कक्कड़ अस्पताल, अमृतसर में अवैध गुर्दा प्रतिरोपणों के बारे में 6 प्राथमिकियां दर्ज की हैं। इसके परिणामस्वरूप दस व्यक्ति दिल्ली पुलिस द्वारा गिरफ्तार किए गए। |
| 2. | महाराष्ट्र | महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया कि बम्बई अस्पताल के डा. एस. पी. त्रिवेदी को जो मानव अंगों के गैर कानूनी व्यापार से संबंधित हैं धोखा और जालसाजी के आरोपों के कारण जनवरी, 2004 में अभियोजित किया गया है। |
| 3. | पंजाब | पंजाब सरकार ने प्रतिवेदन दिया है कि विशेषकर गुर्दा के प्रतिरोपण के लिए मानव अंगों की बिक्री का पता कुछ मामलों में पंजाब में चला जिनकी इस प्रयोजन से गठित विशेष जांच दल द्वारा छानबीन की जा रही है। छानबीन के परिणामस्वरूप अनेक लोग गिरफ्तार किए गए हैं और एक अस्पताल नामत: राम सरन दास किशोरी लाल पूर्त न्यास अस्पताल, अमृतसर का पंजीकरण रद्द कर दिया गया है। तथापि राज्य में अंग प्रतिरोपण के नाम पर गरीबों का व्यापक पैमाने पर शोषण नहीं हो रहा है। |
| 4. | गुड़गांव, हरियाणा | केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरों ने गुड़गांव (हरियाणा) और मुरादाबाद उत्तर प्रदेश से जुड़े दो मामलों को पुन: दर्ज किया है। केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने 8 संदिग्ध डाक्टरों और उनके सहायकों को गिरफ्तार किया है। |
| 5. | मुरादाबाद उत्तर प्रदेश | |

अन्य राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने अंगों की किसी वाणिज्यिक बिक्री की सूचना नहीं दी है।

*[अनुवाद]*

## शिकायतों/अपीलों की सुनवाई

**638. डॉ. प्रसन्न कुमार पाटसाणी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय सूचना आयोग (सीआईसी) से पूर्ण आयोग द्वारा सभी अपीलें तथा शिकायतें सुनने को कहा है;

(ख) यदि हां , तो इसकी स्थिति क्या वैधता है तथा इसके लिए निर्धारित दिशानिर्देश क्या हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में सीआईसी के समक्ष कितने मामले लम्बित हैं तथा इस अवधि के दौरान निपटाए गए मामलों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) लम्बित मामलों के शीघ्र निपटाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधानमंत्री कार्यालय में राज्य**

**मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) सरकार ने आयोग को सलाह दी है कि शिकायतों और अपोलो पर निर्णय सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 की धारा 2 (ख) में यथा परिभाषित केन्द्रीय सूचना आयोग द्वारा लिए जाने चाहिए, न कि आयोग की खण्डपीठों द्वारा।

(ख) सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 में खण्डपीठों के गठन हेतु कोई प्रावधान नहीं है।

(ग) पिछले चार वर्षों के दौरान केन्द्रीय सूचना आयोग द्वारा निपटाए गए मामलों तथा इसके लम्बित मामलों की संख्या नीचे दी गई है;

| वर्ष | निपटाए गए मामलों की संख्या | उत्तरवती वर्ष के 1 अप्रैल की स्थिति के अनुसार लम्बित मामलों की संख्या |
|---|---|---|
| 2005-06 | 682 | - |
| 2006-07 | 4074 | 3247 |
| 2007-08 | 7722 | 6820 |
| 2008-09 | 13322 | 8924 |

(घ) सरकार ने और सूचना आयुक्तों की नियुक्ति करके केन्द्रीय सूचना आयोग को सुदृढ़ किया है। आयोग ने मामलों के शीघ्र निपटान के लिए सूचना प्रौद्योगिकी के उपयोग को बढ़ाने के लिए कदम उठाए हैं।

## चल रही सिंचाई परियोजनाओं की प्रगति

639. **श्री कालीकेश नारायण सिंह देव:**
**श्री यशवंत लागुरी:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में चल रही सिंचाई परियोजनाओं की राज्य-वार प्रगति की क्या स्थिति है;

(ख) वर्ष 2009-10 के दौरान पूरी होने वाली संभावित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में इन परियोजनाओं हेतु कितनी धनराशि आवंटित तथा प्रयोग की गई; और

(घ) उड़ीसा के कोरापुट-बोलांगीर-कालाहांडी जिलों सहित राज्यों में सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) इस समय 11वीं योजना में 533 परियोजनाएं (182 बृहद , 273 मध्यम और 98 ई. आर. एम.) हैं। 272403.78 करोड़ रूपये के कुल नवीनतम अनुमानित लागत की इन परियोनाओं में से, 10वीं योजना तक 129890.46 करोड़ रूपये का व्यय कर लिए जाने का अनुमान लगाया गया है तथा 142513.26 करोड़ रूपये की शेष राशि को 11वीं योजना में आगे ले जाए जाने की संभावना है। इन परियोजनाओं के माध्यम से 21291.04 हजार हेक्टेयर की कुल चरम सिंचाई क्षमता में से 10वीं योजना तक 8335.5 हजार हेक्टयर सृजित किए जाने की संभावना है, शेष 12961.39 हजार हेक्टेयर क्षमता 11वीं योजना में बची रह जाती है। राज्य वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) सिंचाई परियोजनाओं का वास्तविक और वित्तीय आकलन योजना दर योजना आधार पर किया जाता है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के लिए जल संसाधन संबंधी कार्यदल द्वारा किए गए आकलन के अनुसार 11वीं योजना के दौरान 72 वृहद, 133 मध्यम और 132 ई आर एम परियोजनाएं पूर्ण कर लिए जाने की संभावना हैं।

(ग) और (घ) सिंचाई राज्य का विषय है और सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, निष्पादन और वित्तपोषण राज्य सरकारों द्वारा उनकी स्वयं की प्राथमिकता के अनुसार किया जाता है। देश में निर्माणाधीन सिंचाई परियोजनाओं की शीघ्रता से पूरा करने के लिए केन्द्र सरकार ने चुनिंदा वृहद, मध्यम परियोजनाओं तथा बाद में सतही जल लघु सिंचाई स्कीमों को वित्तीय सहायता मुहैया कराने के लिए वर्ष 1996-97 में त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम शुरू किया। ए आई बी पी के तहत राज्य सरकारों को बृहद, मध्यम ई आर एम परियोजनाओं तथा सतही जल लघु सिंचाई स्कीमों के लिए जारी किया गया वर्षवार कुल अनुदान निम्न तालिका में दिया गया है:

(रूपये करोड़ में)

| क्रम संख्या | वर्ष | ए आई बी पी के अधीन जारी किया गया कुल अनुदान |
|---|---|---|
| 1. | 2006-07 | 2301.9722 |
| 2. | 2007-08 | 5445.7051 |
| 3. | 2008-09 | 7598.2213 |
| 4. | 2009-10 (23.6.2009 तक) | 1706.3059 |

कार्यक्रम की शुरूआत से 23.6.2009 तक ए आई बी पी के अधीन मुहैया कराई गई कुल केन्द्रीय सहायता 36490.0882 करोड़ रूपये है। इस कार्यक्रम की शुरूआत से उड़ीसा राज्य को 2758.3147 करोड़ रूपये की केन्द्रीय सहायता मुहैया कराई गई है जिसमें उड़ीसा के बी के जिले की परियोजनाएं भी शामिल हैं।

***विवरण***

| क्रम सं. | राज्य का नाम | सिंचाई परियोजनाओं की संख्या | | | | नवीनतम अनुमानित लागत (करोड़) | 10वीं योजना तक संभावित व्यय (करोड़) | चरम सिंचाई क्षमता (हजार हेक्टेयर) | 10वीं योजना तक संभावित सृजन (हजार हेक्टेयर) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | वृहद | मध्यम | ई आर एम | कुल | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 30 | 24 | 6 | 60 | 64417.27 | 19486.38 | 3109.81 | 568.35 |
| 2. | असम | 2 | 3 | 2 | 7 | 796.86 | 425.91 | 181.07 | 67.53 |
| 3. | बिहार | 10 | 3 | 5 | 18 | 7103.33 | 2839.02 | 2305.04 | 1108.50 |
| 4. | छत्तीसगढ़ | 4 | 8 | 1 | 13 | 3216.65 | 2502.73 | 809.01 | 669.27 |
| 5. | गोवा | 0 | 0 | 1 | 1 | 704.26 | 506.65 | 21.06 | 7.07 |
| 6. | गुजरात | 3 | 20 | 13 | 36 | 49782.24 | 29704.25 | 2015.19 | 526.88 |
| 7. | हरियाणा | 4 | 0 | 1 | 5 | 1426.51 | 1070.71 | 350.00 | 206.08 |
| 8. | हिमाचल प्रदेश | 1 | 3 | 0 | 4 | 485.47 | 206.02 | 37.50 | 3.37 |
| 9. | जम्मू और कश्मीर | 0 | 6 | 4 | 10 | 439.89 | 177.26 | 51.08 | 14.17 |
| 10. | झारखंड | 6 | 19 | 0 | 25 | 7828.86 | 3388.30 | 476.02 | 34.64 |
| 11. | कर्नाटक | 15 | 31 | 5 | 51 | 28337.26 | 19272.11 | 2138.16 | 1603.53 |
| 12. | केरल | 3 | 4 | 2 | 9 | 2131.59 | 1318.34 | 88.61 | 41.67 |
| 13. | मध्य प्रदेश | 19 | 9 | 6 | 34 | 17577.46 | 9030.48 | 1567.66 | 455.30 |
| 14. | महाराष्ट्र | 58 | 109 | 3 | 170 | 57992.87 | 25345.09 | 3676.41 | 1365.34 |
| 15. | मणिपुर | 2 | 1 | 4 | 7 | 951.41 | 751.21 | 72.66 | 19.00 |
| 16. | मेघालय | 0 | 1 | 0 | 1 | 131.72 | 18.99 | 4.78 | 0.00 |
| 17. | नागालैंड | 0 | 1 | 0 | 1 | 70.00 | 20.00 | 9.54 | 2.00 |
| 18. | उड़ीसा | 8 | 10 | 15 | 33 | 8328.25 | 3758.64 | 753.56 | 178.50 |
| 19. | पंजाब | 1 | 0 | 3 | 4 | 2637.92 | 1233.23 | 93.33 | 64.43 |
| 20. | राजस्थान | 2 | 8 | 3 | 13 | 3316.80 | 2122.71 | 293.35 | 128.65 |
| 21. | तमिलनाडु | 0 | 2 | 3 | 5 | 200.87 | 172.54 | 7.19 | 0.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | त्रिपुरा | 0 | 3 | 0 | 3 | 227.96 | 171.13 | 26.72 | 17.75 |
| 23 | उत्तरांचल | 1 | 0 | 0 | 1 | 1446.00 | 229.28 | 40.00 | 0.00 |
| 24 | उत्तर प्रदेश | 11 | 0 | 15 | 26 | 8872.68 | 4966.90 | 2406.93 | 1045.08 |
| 25 | पश्चिम बंगाल | 2 | 8 | 6 | 16 | 3979.65 | 1172.58 | 756.39 | 208.39 |
| | कुल | 182 | 273 | 98 | 553 | 272403.78 | 129890.46 | 21291.04 | 8335.50 |

**यमुना नदी में प्रदूषण**

640. **श्रीमती मेनका गांधी:**
**श्री अवतार सिंह भडाना:**

क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यमुना नदी के दिल्ली वाले भाग सहित इसके प्रदूषण स्तर में वृद्धि हुई है:

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

(ग) क्या औद्योगिक इकाइयों से निकलने वाले रसायनों सहित दिल्ली के गंदे पानी को शोधन किए बिना यमुना नदी में बहा दिया जाता है; और

(घ) यदि हां, तो यमुना नदी को साफ करने तथा इसे प्रदूषण मुक्त बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का प्रस्ताव है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) स्वतंत्र संस्थानों द्वारा शुरू की गई जल गुणवत्ता मानीटरिंग के अनुसार ताजेवाला से हरियाणा में पल्ला तक यमुना नदी की जल गुणवत्ता निर्धारित सीमा के अंदर पाई गई है तथापि नदी के बहाव में दिल्ली के निकट (बजीराबाद की डाउनस्ट्रीम से ओखला बैराज की अपस्ट्रीम तक) और उत्तर प्रदेश के कुछ-भागों में जैव रसायन आक्सीजन मांग (मिग्रा./1) की मानक बढ़ोतरी हुई है जो मुख्य रूप से प्रदूषण भार में अत्यधिक वृद्धि और लीन अवधि के दौरान स्वच्छ जल की कमी के कारण है।

(ग) और (घ) दिल्ली में कुल 3470 एमएलडी (मिलियन लीटर प्रतिदिन) मलजल उत्पन्न होने की तुलना में लगभग 2325 एमएलडी शोधन क्षमता ही उपलब्ध है। तथापि गाद जमा होने और ट्रंक सीवर लगाने से इस समय केवल 1570 एमएलडी शोधन क्षमता का ही उपयोग होता है। औद्योगिक अपशिष्ट का निपटान करने के लिए 11 सार्वजनिक बहि:स्राव शोधन संयत्र लगाए गए हैं तथा नजफगढ;, बवाना और नारायणा में तीन और संयंत्र निर्माणाधीन हैं।

भारत सरकार ने यमुना नदी को प्रदूषण मुक्त करने के लिए जापान बैंक फॉर इंटरनेशनल कोआपरेशन, जापान सरकार की सहायता से चरणबद्ध रूप में यमुना कार्य योजना (वाईएपी) शुरू की है। यमुना कार्य योजना(वाईएपी) चरण-I अप्रैल, 1993 में तीन राज्यों उत्तर प्रदेश, दिल्ली और हरियाणा में शुरू किया गया था जिसमें 15 शहर शामिल थे। यह परियोजना कुल 682 करोड़ रू. की लागत से फरवरी, 2003 में पूरी हो गई थी। 753.25 मिलियन लीटर प्रतिदिन (एमएलडी) की अतिरिक्त शोधन क्षमता वाले मल जल शोधन संयंत्रों की स्थापना से प्रदूषण उपशमन की कुल 269 स्कीमें पूरी की गई थीं जिसमे से 30 एमएलडी क्षमता दिल्ली में है।

यमुना कार्य योजना -II, जिसे 64 करोड़ रू. की अनुमोदित लागत से दिसम्बर, 2004 में शुरू किय गया था उसके परिव्यय का बड़ा भाग अर्थात 387.17 करोड़ रू. दिल्ली को आवंटित किया गया है। यमुना कार्य योजना -II के अंतर्गत 324 एमएलडी शोधन क्षमता बहाल करने और 30.82 किलोमीटर लंबे ट्रंक सीवर को बहाल करने/डालने का कार्य कार्यान्वित किया जा रहा है।

संतुलित प्रदूषण भार का निपटान करने के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने अन्य स्कीमों के साथ सीवरेज और मलजल शोधन संयत्र शुरू किए हैं। दिल्ली जल बोर्ड ने तीन प्रमुख नालों नामत: नजफगढ़, शाहदरा के किनारे इंटरसेप्टर सीवर डालने और अतिरिक्त मलजल शोधन क्षमता में बढ़ोतरी, नालों की बीच में रोकने तथा ट्रंक सीवर बहाल करने की स्कीमें तैयार की है।

**कजाकिस्तान के साथ समझौता ज्ञापन**

641. **श्री वैजयंत पांडा: क्या प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत ने अंतरिक्ष में अनुसंधान एवं विकास के क्षेत्र में कजाकिस्तान के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी हां।

(ख) अंतरिक्ष अनुसंधान क्रियाकलापों के क्षेत्र में सहयोग हेतु भारत गणराज्य सरकार के भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन (इसरो) तथा कजाकिस्तान गणराज्य सरकार के राष्ट्रीय अंतरिक्ष एजेंसी के बीच दिनांक 24, 2009 को एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया गया। इस ज्ञापन में सम्मिलित सहयोग के क्षेत्रों में पृथ्वी का सुदूर संवेदन, उपग्रह प्रमोचन सुविधाएं और अंतरिक्ष विज्ञान, प्रौद्योगिकी तथा उपयोगों का क्षमता-निर्माण शामिल हैं।

*[हिन्दी]*

## देश में जल संकट

642. **श्री संजय सिंह चौहान:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की विभिन्न नदियों का जल स्तर धीर-धीरे कम होता जा रहा है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा नदी-वार इसके क्या कारण है;

(ग) सिंचाई एवं पेय जल हेतु प्रतिवर्ष कितनी मात्र में नदियों के पानी का पृथक-पृथक उपयोग किया जाता है;

(घ) क्या देश के जल संकट का कोई आकलन किया गया है;

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

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

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) देश में प्रमुख नदियों के औसत वार्षिक प्रवाह आंकड़ों के विश्लेषण से किसी घटते हुए रूख का पता नहीं चलता है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) विभिन्न उद्देश्यों के लिए नदी जल के उपयोग संबंधी वर्ष-वार सूचना उपलब्ध नहीं है। तथापि, सतही जल के उपयोग का वर्तमान स्तर 450 बिलियन क्यूबिक मीटर (बीसीएम) आंका गया है।

(घ) से (च) बढ़ती हुई जनसंख्या, औद्योगीकरण एवं शहरीकरण से प्रति व्यक्ति जल उपलब्धता में कमी आई है। इसके अतिरिक्त, जल संसाधनों की उपलब्धता में काफी कालिक एवं स्थानिक विभिन्नताएं हैं। जल संसाधनों एवं विशेष तौर पर भूजल संसाधनों के अति-दोहन से कुछ क्षेत्रों में भूजल तालिका एवं जल गुणवत्ता में भी कमी आई है। जल संसाधनों पर जलवायु परिवर्तन के प्रभाव से संबंधित मुद्दे भी बहुत महत्वपूण है। राज्य सरकार द्वारा जल संरक्षण के लिए विभिन्न योजनाएं शुरू की गई हैं। भारत सरकार ने विशेष तौर पर अधिशेष बाढ़ जल को जल की कमी के वाले क्षेत्रों में मोड़ने के द्वारा संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना तैयार की है। योजनाओं को शीघ्र पूरा करने के कार्य में तेजी लाने एवं जल संसाधनों के उपयोग की दृष्टि से भारत सरकार इसक विभिन्न कार्यक्रमों अर्थात ''त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम'' तथा ''कमान क्षेत्र विकास और जल प्रबंधन कार्यक्रम'' के अंतर्गत राज्यों को सहायता उपलब्ध कराती है। ''कृषि से सीधे तौर पर जुड़े; जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनरूद्धार के लिए राष्ट्रीय परियोजना'' ''डगवैलों के द्वारा भूजल के कृत्रिम पुनर्भरण'' इत्यादि योजनाओं के अंतर्गत भी राज्यों को सहायता उपलब्ध कराई जाती है। जल संसाधनों का स्थायित्व बनाए रखने के लिए भारत सरकार ने कई कदम उठाए हैं। जल संसाधन मंत्रालय ने भूजल विनियमन एवं प्रबंधन के लिए एक विधेयक का प्रारूप तैयार किया है और इसे सभी राज्यों को परिचालित किया है तथा 11 राज्यों एवं संघ राज्य क्षेत्रों के नियम अधिनियमित किए हैं।''

*[अनुवाद]*

## तंबाकू उत्पादों पर अनिवार्य चेतावनी

643. **श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम:**
**श्री के.जे.एस.पी रेड्डी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने यह अनिवार्य कर दिया है कि तंबाकू उत्पाद के पैकेटों पर स्वास्थ्य संबंधी चेतावनी और खतरे के निशान का लोगो होना चाहिए;

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

(ग) क्या कुछ तंबाकू उत्पादों को इस कानूनी आवश्यकता से छूट दी गई है;

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

(ङ) सभी तंबाकू उत्पादों को इस विनियमन के अंतर्गत लाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) जी, हां।

(ख) ''सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार एवं वाणिज्य, उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) अधिनियम, 2003'' की धारा 7 में सिगरेट अथवा किसी अन्य तंबाकू उत्पाद के प्रत्येक पैकेज पर निर्दिष्ट चेतावनियां देने का प्रावधान है।

सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद (पैकेजिंग एवं लेबलिंग) नियमावली, 2006 शुरू में 5 जुलाई, 2006 को अधिसूचित की गई थी और इस उपबंध को 1 फरवरी 2007 को प्रवृत्त होना था। तथापि, दिनांक 29-9-2007 को अधिसूचना के तहत अधिनियम के संशोधन के जरिए खोपड़ी और हड्डी के चित्रण को वैकल्पिक बना दिया गया है। संशोधित नियम दिनांक 15 मार्च 2008 के सा. का. नि. संख्या 182 के तहत अधिसूचित किए गए हैं और 31 मई 2009 से प्रभावी हो गए हैं।

(ग) किसी भी तंबाकू उत्पाद की सचित्र चेतावनी देने से छूट प्राप्त नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) भारत सरकार ने तंबाकू नियंत्रण अधिनियम अर्थात ''सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषध और व्यापार एवं वाणिज्य, उत्पादन, आपूर्ति तथा वितरण का विनियमन) अधिनियम, 2003'' बनाया है। यह अधिनियम बहुत ही व्यापक है और यह अधिनियम की अनुसूची में उल्लिखित सभी तंबाकू उत्पादों पर लागू है।

## निमोनिया के कारण बच्चों की मौतें

**644. श्री जी. एम. सिद्देश्वर:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान देश में निमोनिया के कारण बड़े पैमाने पर बच्चों की मौत हुई है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस बीमारी की रोकथाम के लिए कोई कार्य-योजना तैयार की है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) बच्चों की निमोनिया के कारण हुई मौतों की संख्या से संबंधित कोई विशिष्ट आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) से (ङ) भारत सरकार तीव्र श्वसनी संक्रमणों (ए आर आई) का नियंत्रण करने के लिए देश में एक तीव्र श्वसनी संक्रमण कार्यक्रम कार्यान्वित कर रही है जिसके अंतर्गत सभी स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं को शुरू में ही श्वसनी संक्रमण वाले रोगियों की पहचान करने और एंटिबायोटिक्स से उनका समुचित रूप से उपचार करने तथा गंभीर रोगियों को उच्चतर सुविधा केन्द्रों में रेफर करने की शिक्षा दी जाती है। न्युमोनिया के रोगियों की मृत्यु का मुख्य कारण बीमार बच्चे में खतरे लक्षणों की पहचान ने होने के कारण परिवारों द्वारा चिकित्सीय परिचर्या खोजने में होने वाला विलंब है।

तीव्र श्वसनी संक्रमण नियंत्रण कार्यक्रम के अलावा, भारत सरकार ने नवजात शिशु एवं बाल मृत्यु से निपटने के लिए समेकित नवजात शिशु एवं बाल्यकालीन बीमारी प्रबंधन (आई एम एन सी आई) कार्यनीति शुरू की है। आईएमएनसीआई एक बाल उत्तरजीविता कार्यनीति है जिसका लक्ष्य बच्चों में न्यूमोनिया सहित रूग्णता एवं मृत्यु के मुख्य कारणों के नियंत्रण में बेसलाइन कार्यकर्ताओं को प्रशिक्षित करना है। इस पहल को देश भर में कार्यान्वित किया जा रहा है।

आई एम एन सी आई कार्यनीति की सामुदायिक पहल के भाग के रूप में परिवारों को बीमार नवजात शिशु एवं बच्चे की खतरे के लक्षणों की शुरू में पहचान करने के संबंध में परामर्श दिया जाता है जिससे कि परिवार संलक्षणों को शुरू में ही पहचान लें और सुविधा केन्द्रों पर समय पर उपचार करा लें तथा अनावश्यक विलंब से बचें।

अब तक आई एम एन सी आई का कार्यान्वयन भारत के 258 जिलों में किया गया है।

## विश्व विरासत सूची में नामांकन

**645. श्री के. जे. एस. पी. रेड्डी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का जंतर मंतर, पश्चिमी घाटों के पारिस्थितिकीय क्षेत्र और मैचेट्न लाइट रेल को 2010 में विश्व विरासत सूची में संभावित रूप से शामिल करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो सरकार का विचार आंध्र प्रदेश सहित राज्य-वार किन-किन विरासत स्थलों को नामांकित करने का है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी)**: (क) और (ख) भारत ने सांस्कृतिक श्रेणी के अन्तर्गत जन्तर-मन्तर, जयपुर तथा माथेरन लाइट रेल, रायगढ़, महाराष्ट्र तथा प्राकृतिक श्रेणी के अन्तर्गत केरल, तमिलनाडु, कर्नाटक तथा महाराष्ट्र राज्यों में फैले पश्चिमी घाटों के सात उप-समूहों के नामांकन डोजियर यूनेस्को की विश्व विरासत सूची में इनको शामिल किए जाने के लिए विचारार्थ भेजे हैं।

विश्व विरासत केन्द्र ने सूचित किया है कि पश्चिमी घाटों के नामांकन डोजियर अपूर्ण हैं तथा उन्होंने इस मुद्दे पर विचार-विमर्श कराना चाहा है। इस संबंध में पर्यावरण तथा वन मंत्रालय उपर्युक्त कार्रवाई कर रहा है।

तथापि जन्तर-मन्तर और माथेरन लाइट रेलवे के नामांकन डोजियर तकनीकी रूप से पूर्ण पाए गए हैं तथा इन्हें यूनेस्कों के सलाहकार निकायों द्वारा मूल्यांकन के लिए सूचीबद्ध किया गया है। वर्ष 2010 में यूनेस्को की विश्व विरासत समिति के ब्राजील में आयोजित किए जाने वाले 34वें सत्र में इन दोनों नामांकनों पर विचार किया जाएगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

## पैनल में शामिल अस्पतालों में चिकित्सीय उपचार

646. **श्री एन. चेलुवरया स्वामी**: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सी. जी. एच. एस. लाभार्थियों को पैनल में शामिल अस्पताल/नर्सिंग होम्स में ओ पी डी उपचार सुविधा प्राप्त करने की अनुमति है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) से (ग) गुड़गांव फरीदाबाद, नोएडा और गाजियाबाद में पंजीकृत लाभार्थियों को छोड़कर सी जी एच एस लाभार्थी ओ पी डी उपचार के लिए पैनलबद्ध अस्पताल में नहीं जा सकते हैं।

इन चार शहरों के सी जी एच एस लाभार्थियों को पैनलबद्ध अस्पतालों में ओ पी डी सुविधा लेने की अनुमति है क्योंकि वहां कोई भी सरकारी अस्पताल नहीं है।

*[हिन्दी]*

## वनों की उत्पादकता

647. **श्री हरिश्चंद्र चव्हाण**: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गुणवत्तापूर्ण बीजों का उपयोग करके वनों की उत्पादकता बढ़ाने की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो प्रयोक्ता एजेंसियों की गुणवत्तापूर्ण बीज उपलब्ध कराने के लिए क्या मापदंड अपनाए जाने का विचार है; और

(ग) उक्त योजना का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा अभी तक क्या कदम उठाए गए हैं?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश)**: (क) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय द्वारा गुणवत्ता बीजो का प्रयोग करते हुए वनों की उत्पादकता की वृद्धि हेतु कोई विशिष्ट योजना तैयार नहीं की गई है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

*[अनुवाद]*

## कोयला क्षेत्र में सुधार

648. **श्री भर्तृहरि महताब**: क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोयला क्षेत्र सुधार के लिए सरकार द्वारा गठित 'विशेषज्ञ समिति' ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या हैं और इस संबंध में सरकार ने क्या अनुवर्ती कर्रवाई की है; और

(ग) इसके परिणामस्वरूप क्या लाभ मिलने की संभावना है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) जी हां। कोयला क्षेत्र के सुधारों के लिए रूपरेखा तैयार करने हेतु कोयला मंत्रालय द्वारा गठित विशेषज्ञ समिति ने रिपोर्ट का भाग-I दिसम्बर, 2005 तथा भाग-I सितम्बर 2007 में प्रस्तुत कर दिया है।

प्रमुख सिफारिशों पर कृत्त कार्रवाई रिपोर्ट अथवा की जाने वाली प्रस्तावित कार्रवाई नीचे दी गई है:

| क्र.सं. | प्रमुख सिफारिशें | की गई/की जाने वाली प्रस्तावित कार्रवाई |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | केप्टिव कोयला खनन पर जोर देते हुए मांग तथा पूर्ति के बीच के अंतर को पाटने हेतु घरेलू कोयला उत्पादन में वृद्धि करना | मांग तथा पूर्ति के बीच अंतर को पाटने के लिए कोयले के उत्पादन को बढ़ाने हेतु सार्वजनिक क्षेत्र के कोयला उत्पादन उपक्रमों के अधीन कई नयी कोयला परियोजनाओं को शुरू करने के अलावा सरकार ने कई नए केप्टिव कोयला ब्लाक आंबटित किए हैं। |
| 2. | चूंकि कोयला भारत में वाणिज्यिक ऊर्जा आपूर्ति का एक प्रमुख स्रोत बना रहेगा इसलिए 15 वर्षों में समस्त भारत को क्षेत्रीय मैपिंग द्वारा कवर करने के लिए भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण, सेन्ट्रल माइन प्लानिंग एण्ड डिजाइन इंस्टीच्यूट और कोयला मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा एक समयबद्ध योजना तैयार की जानी चाहिए। | 5438 वर्ग किलोमीटर के शेष कोयलाधारी क्षेत्र को क्षेत्रीय अन्वेषण के अंतर्गत लाने हेतु एक कार्य योजना तैयार कर ली गई है। 11वीं योजना के दौरान 2791 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र को तथा शेष क्षेत्र को उसके बाद कवर करने का विचार है।<br>सीएमपीडीआईएल की अन्वेषणात्मक ड्रिलिंग क्षमता को दुगुना किया जा रहा है। |
| 3. | कोल इंडिया लि. (सीआईएल) को नवरत्न कम्पनी का दजा दिया जाए तथा सी.आई.एल. की सहायत कम्पनियों को मिनारत्न कम्पनियों का दर्जा दिया जाए जिसमें इस प्रकार की सहायक कम्पनी के उन प्रस्तावों पर सरकार की अनुमोदन की आवश्यकता होगी जिनमें पूंजी व्यय 500 करोड़ रू. से अधिक का होगा। | सीआईएल को नवरत्न का दर्जा प्रदान कर दिया गया है। इसके अलावा, इसकी 5 सहायक कंपनियों साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि. वेस्टर्न कोलफील्ड्स लि. महानदी कोलफील्ड्स लि., नार्दर्न कोलफील्ड्स लि. और सेन्ट्रल कोलफील्ड्स लि., सेन्ट्रल लि. (सीएमपीडीआईएल) तथा नेयवेली लिग्नाइट कारपोरशन लि. को मिनीरत्न श्रेणी-I का दर्जा प्रदान कर दिया गया है।<br>मिनीरत्न श्रेणी-I की कंपनियों के समतुल्य सिंगरनी कोलियरीज कंपनी (एससीसीएल) को वित्तिय प्रत्यायोजन में वृद्धि करने के मामले को भी सरकार ने अनुमोदित कर दिया है। |
| 4. | 12वीं योजना अवधि के दौरान सीआईएल की प्रमुख पुनर्संरचना के मुद्दे पर विचार किया जाना चाहिए। | इसे मान लिया गया है। |
| 5. | कोयला परियोजनाओं के संबंध में पर्यावरणीय मुद्दे पर सरकार द्वारा प्राथमिकता के आधार पर विचार किया जाना चाहिए। | सरकार ने 14.9.2006 को नयी पर्यावरण अधिसूचना जारी की है जिसके अनुसार कोयला खनन परियोजनाओं के प्रस्तावों पर पर्यावरणीय अनुमोदन हेतु कार्रवाई की जा रही है। |
| 6. | कोयले के योजनाबद्ध आयातों को प्रोत्साहित करने की आवश्यकता है। | आवश्यकता के अनुसार प्रत्येक वर्ष अग्रिम रूप में विद्युत क्षेत्र द्वारा आयातों की आयोजना की जाती है। सीआईएल भी कोयले का आयात करने का विचार कर रही है। |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 7. | उस समस्त घरेलू कोयले के अनुपात में बढ़ोतरी करना जो कोयला विद्युत क्षेत्र के लिए निर्धारित नहीं है उसे अगले 2 से 3 वर्षों में ई-नीलामी बाजार के अंतर्गत लाया जाएं | कोयले की ई-नीलामी शुरू कर दी गई है। |
| 8. | पावर सेक्टर को फीड कर रहे लिकेजों की मौजूदा पद्धति के स्थान पर औपचारिक दीर्घावधि ईंधन आपूर्ति एवं परिवहन करार हों जिसमं रेलवे भी शामिल हो। | सरकार की नयी कोयला वितरण नीति में दीर्घावधि ईंधन आपूर्ति तथा परिवहन करारों की व्यवस्था है जिसमें रेलवे भी शामिल है। |
| 9. | यदि आंबटी ने आबंटित खानों में उत्पादन करने के लिए अथवा अन्त्य उपयोग यूनिटों को स्थापित करने के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किए हैं तो पूर्व में जारी किए गए लाइसेंसों को रद्द करने के लिए सभी सम्भव कानूनी उपाय किए जाने चाहिए। | केप्टिव ब्लाकों की प्रगति की नियमित समीझा के आधार पर कुछ कोयला ब्लाकों का आबंटन समाप्त कर दिया गया है। आवधिक रूप से प्रगति की समीक्षा हेतु नियमित निगरानी की जा रही है। |
| 10. | बाजार की वास्तविकताओं को देखते हुए कोयले की कीमत को विनियमित करने की आवश्यकता होगी। कोयला कीमत के विनियमन में विद्युत उत्पादन के लिए कोयले के मूल्य-निर्धारण में भिन्नता करनी है क्योंकि यह 80% घरेलू उत्पादन की खपत करता है, वह इस्पात तथा सीमेंट क्षेत्रों को सुलभता से बिक्री योग्य नहीं है। | कोयले की कीमतों को निर्धारित करने के मार्गदर्शी सिद्धांतो को तैयार करने हेतु योजना आयोग की एक समिति कोयलें के मूल्य-निर्धारण के मुद्दे की जांच कर रही है। इस समिति की रिपोर्ट की प्रतिक्षा है। |
| 11. | भूमिगत खनन को प्रोन्नत करना | मुख्यत: प्रचालनों के यंत्रीकरण को अपनाकर सतत खनिज प्रौद्योगिकी और लांगवाल प्रौद्योगिकी को लागू करकें भूमिगत खानों से 2006-07 में लगभग 44 मि.ट. के उत्पादन के स्तर में वृद्धि करने हेतु सीआईएल ने कार्रवाई शुरू कर दी है। इस उत्पादन के स्तर को प्राप्त करने के लिए 51.85.59 करोड़ रू. के अतिरिक्त निवेश का अनुमान लगाया गया है। सीआईएल ने 7 ब्लाकों की भी पहचान की है जिन्हें विदेशी विशेषज्ञता के साथ आधुनिक परामर्शी एंव प्रौद्योगिकी के साथ मेगा खानों (प्रतिवर्ष 2 मिलियन टन से अधिक उत्पादन) में विकसित किया जा सकता है। |
| 12. | प्रौद्योगिकी उन्नयन पर ध्यान देते हुए कामगारों तथा मशीनरी के उत्पादन और उत्पादकता में सुधार करना। | मुख्यत: प्रचालन के घंटों की संख्या में बढ़ोतरी करके और अनुरक्षण एवं मरम्मत ठेकों का अवार्ड करके, पुराने उपकरणों की बदली को कारगर बनाकर और बड़े आकार के उपकरणों को तैनात करके ओपनकास्ट खानों में हैवी अर्थ मूविंग मशीनरी (हैम) की उत्पादकता में सुधार करने हेतु कार्रवाई शुरू कर दी गई है। भूमिगत खानों में साइड डिस्चार्ज लोडरों, लोड डाल डम्परों, कन्वेयर बेल्टों आदि को अपनाकर तथा जहीं कहीं व्यवहार्य हो, सतत खनिक प्रौद्योगिकी एवं लांगवाल प्रौद्योगिकी को लागू करके यंत्रीकृत कोयला लदान के माध्यम |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| | | से उत्पादकता में सुधार का समाधान किया जा रहा है। शार्टवाल प्रौद्योगिकी को भी परीक्षण आधार पर लागू किया गया है। कुछ ओपनकास्ट खानों के हाईवाल प्रौद्योगिकी को अपनाने पर भी विचार किया गया है। |
| 13. | सीआईएल में आधुनिक नए उपकरणों की खरीद के लिए प्रौद्योगिकी मूल्यांकन तथा मानीटरिंग एवं सुव्यवस्थित प्रचालन क्रियाविधियों में सुधार लाने हेतु एक स्थायी सेल की आवश्यकता है। | नयी प्रौद्योगिकी को अपनाने हेतु कोल इंडिया एवं सीएमपीडीआईएल में भी एक विभाग का सृजन किया गया है। कोल इंडिया के एक आयोजना स्कन्ध के रूप में सीएमपीडीआईएल नयी प्रौद्योगिकी को अपनाने के लिए प्रारंभिक सूचना प्रदान करती है। |
| 14. | सकल कैलोरिफिक मूल्य (जीसीवी) आधारित कोयले के मूल्य-निर्धारण तथा ग्रेडिंग को अपनाना। | भारत में घरेलू कोयले के मूल्य-निर्धारण हेतु यूएचवी (उपयोगी उष्म मूल्य) के साथ जीसीवी (सकल कैलोरिफिक मूल्य) को अपनाने की दिशा में एक प्रथम उपाय के रूप में उन्हें 300 किलों कैलोरीज तक सीमित रखने के लिए कोयले में मौजूदा यूएचवी ग्रेडों की बैंडविडथ को कम करने का निर्णय लिया गया है। इसे समर्पित कोयला खानों से एनटीपीसी विद्युत गृहों तक परीक्षणों पर शुरू किया जा रहा है, जहां दोनों सिरों पर स्वत: नमूना प्रबंध उपलब्ध है। |
| 15. | कोयले की धुलाई को प्रोन्नत करना। | सरकार ने कोयला कंपनी की भूमि पर वाशरियां स्थापित करने की निजी उद्यमियों को अनुमति प्रदान करके धूले हुए कोयले के उपयोग को प्रोत्साहित करने का नीतिगत निर्णय लिया है। सीआईएल ने बिल्ड ओन मेनटेन (बीओएम) आधार पर नयी वाशरियों की स्थापना करके विद्युत क्षेत्र को धुले हुए कोयले की आपूर्ति करने का भी निर्णय लिया है और वित्त व्यवस्था सीआईएल द्वारा की जाएगी। अगले पांच वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष लगभग 140 मिलियन टन की अतिरिक्त धुलाई क्षमता सृजित की जाएगी। |
| 16. | भूमिगत कोयला गैसीकरण (यूसीजी), कोल बेड मीथेन (सीबीएम), कोल माइन मीथेन (सीएमएम), कोयले से द्रवीकरण (सीटीएल) आदि जैसी अत्याधुनिक प्रौद्योगिकियों को बढ़ावा देना। | सरकार ने वाणिज्यिमक लाइनों पर सीबीएम प्रचालनों की अनुमति पहले दे दी है तथा विभिन्न उद्यमियों को 26 ब्लाक आंबटित किए गए हैं। पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अधीन हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय (डीजीएच) सीबीएम प्रचालनों को विनियमित करता है। सीएमएम के लिए मौजूदा खानों से मीथेन गैस निकालने हेतु कोयला कंपनियां कार्रवाई कर रही हैं और भारत कोकिंग कोल लि. (बीसीसीएल) की खानों में से एक खान में संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम (यूएनडीपी)/वैश्विक पर्यावरणीय निधि (जीईएफ) के सहयोग से एक निदर्शन परियोजना कार्यान्वयनाधीन है। सरकार ने हाल ही में केप्टिव खनन नीति के अंतर्गत एक अन्त्य उपयोग के रूप में कोयला गैसीकरण तथा कोयला द्रवीकरण को अनुमति प्रदान की है। |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 17. | यद्यपि भारत उत्सर्जन को कम करने के लिए क्योटो प्रोतोकोल के अधीन किसी बाध्यता के तहत नहीं है किन्तु यह सिफारिश की जाती है कि कोयला उत्सर्जन स्तर को कम करने के साथ-साथ इसकी खपत के लिए सभी प्रयास करके एक उत्तरदायी कोयला उपयोगकर्त्ता की अपनी भूमिका धारण करनी चाहिए। | स्वच्छ कोयला प्रौद्योगिकियों को अपनाने हेतु कार्रवाई कर दी गई है। सीआई एल अपने सभी उपभोक्ताओं को धुला हुआ कोयला बेचने के लिए प्रतिबद्ध है।<br><br>सरकार ने कोल बेड मीथेन के निष्कर्षण हेतु काफी जोर दिया है जिससे आखिरकार कोयले के जलने से उत्सर्जन कम होगा। |
| 18. | ठेका श्रमिक रोजगार से आउटसोर्सिंग को अलग किया जाए। अकुशल एवं अर्द्धकुशल श्रमिकों से अधिक काम लेने तथा कम भुगतान करने का यह तरीका नहीं है। वास्तव में यह कार्यों में संगत और अनिवार्य हो जाता है जिसमें विशेषज्ञता कौशल की आवश्यकता होती है। | सीआईएल तथा उसकी सहायक कंपनियों ने कार्रवाई शुरू कर दी है और श्रमिकों के शोषण को दूर करने हेतु निविदाओं/संविदाओं में धाराओं को शामिल किया गया है एवं अपने कामगारों के कौशल के उन्नयन के लिए भी प्रशिक्षण कार्यक्रम तैयार किए हैं। |
| 19. | कोयला संसाधनों के विकास, के सभी संगत मुद्दों का समाधान निकालने और कोयला कीमतों के विनियमन (जहां आवश्यक हो) तथा सार्वजनिक क्षेत्र की बड़ी कोयला कंपनियों तथा राज्य सार्वजनिक क्षेत्र की छोटी कोयला कंपनियों तथा केप्टिव खनन क्षेत्र के बीच मोर्चाबंदी को समाप्त करने के लिए कोयला गर्वनेंस एवं विनियमन प्राधिकरण (सीजीआरए) की स्थापना। | कोयला विनियामक प्राधिकरण के सृजन हेतु कार्रवाई कर दी गई है। आर्थिक मामलों से सम्बद्ध मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) के लिए प्रारूप नोट को अंतर्मंत्रालयी परामर्श हेतु अंतिम रूप दिया जा रहा है। |
| 20. | खान को उचित रूप से बंद करने तथा खनिज क्षेत्रों का पुनरूद्धार करना सुनिश्चित किया जाए। कोयला विनियामक प्राधिकरण को पुनरूद्धार कार्य की निगरानी करने का उत्तरदायित्व दिया जाना चाहिए। खनित किए गए कोयले पर 10 रू. प्रतिटन खान पुनरूद्धार लेवी के रूप में प्रतिवर्ष एकत्र किया जाए और ऐसे कार्य के लिए अनुदान के रूप में रिलीज किया जाए। | खान को बंद करने से संबंधित प्रारूप दिशा-निर्देशों को कोयला मंत्रालय में अंतिम रूप दिया जा रहा हैं इन्हें तब तक कोयला नियंत्रक द्वारा कार्यान्वित किया जाएगा जब तक कोयला विनियामक प्राधिकरण नहीं बन जाता है। |
| 21. | कोयला अनुसंधान तथा विकास निधि का सृजन किया जाना चाहिए जिसमें सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र की सभी कोयला कंपनियों के कारोबार के एक प्रतिशत का आधा जमा हो। सीसीआरए निधि का प्रबंधन कर सकता है। | अनुसंधान तथा विकास निधि के सृजन पर सहमति हो गई है। यह वांछनीय होगा कि प्रस्तावित निधि को कोयला विनियामक प्राधिकरण की अपेक्षा उद्योग के पास रखा जाए। मौजूदा पद्धति में अनुसंधान और विकास कार्यकलापों की स्थायी वैज्ञानिक अनुसंधान समिति (एसएसआरसी) द्वारा पहचान की जाती है, निगरानी की जाती है और वित्त व्यवस्था की जाती हैं जिसकी अध्यक्षता सचिव (कोयला) द्वारा की जाती है। |

कुछ अन्य सिफारिशें हैं जिनके लिए व्यापक परामर्श की आवश्यकता है जिसके लिए कार्रवाई/विचार-विमर्श शुरू कर दिया गया है।

(ग) निम्नलिखित मुख्य लाभ प्राप्त किए जाने की संभावना है:-

(i) अल्पावधि, मध्यम और दीर्घावधि में कोयले की मांग तथा आपूर्ति के बीच अंतर को पाटना;

(ii) कामगारों तथा मशीनरी की उत्पादकता में सुधार;

(iii) अनुसंधान तथा विकास और अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी को लागू करना;

(iv) कोयले की कीमतों का निर्धारण तथा व्यवसाय सहित कोयला क्षेत्र में विनियमन और गवर्नेंस में सुधार।

**एच आई वी/एड्स के मरीजों के लिए आश्रय स्थल**

649. **श्री एस. सेम्मलई:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अपने परिवारों द्वारा परित्यक्त एच आई वी/एड्स के मरीजों को आवास उपलब्ध कराने के उद्देश्य से आश्रय स्थलों का निर्माण करने का है;

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

(ग) इन आश्रय स्थलों का कब तक निर्माण किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) परिवार द्वारा परित्यक्त एच आई वी/एड्स के रोगियों को समायोजित करने के लिए आश्रय का निर्माण करने हेतु राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम-में कोई प्रावधान नहीं है। तथापि, एच आई वी से पीड़ित लोगों की लगातार परिचर्या तथा उनके जीवन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने में सहायता करने हेतु ए और बी श्रेणी के जिलों में एच आई बी/एड्स से पीड़ित लोगों के नेटवर्क द्वारा चलाए जा रहे और नाको द्वारा सहायता प्रदान किए जा रहे ड्राप -इन-केन्द्रों की व्यवस्था है। 260 सामुदायिक परिचर्या केन्द्र भी हैं जो अंतरंग रोगी चिकित्सा परिचर्या प्रदान करने सहित पी एल एच आई वी को परिचर्या और सहायता प्रदान करते हैं। ये दोनों तरह के केन्द्र हमउम्र व्यक्तियों की सहायता और परिवार परामर्श के माध्यम से पी एल एच आई वी को मनोसामाजिक सहायता प्रदान करने के लिए एक मंच, परिचर्या सहायता और उपचार के लिए सेवाओं हेतु रेफरल तथा संबद्धता और सकारात्मक रोकथाम संबंधी सेवाएं प्रदान करते हैं।

*[हिन्दी]*

**पर्वतीय क्षेत्रों के लिए धनराशि का आवंटन**

650. **श्री वीरेन्द्र कश्यप:**
**श्री अनुराग सिंह ठाकुर:**

क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगें कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश जैसे पर्वतीय, सीमावर्ती और दूरवर्ती राज्यों में सड़कों, भवनों और अन्य विकासात्मक कार्यों की निर्माण लागत मैदानी इलाकों में दिए जाने वाले निर्माण कार्य की लागत से कई गुणा अधिक हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इन मुद्दों की जांच के उद्देश्य से किसी बोर्ड या केन्द्रीय निकाय का गठन करने पर विचार कर रही है;

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

(घ) सरकार ने इन राज्यों में विकासात्मक कार्यों के लिए धनराशि के पर्याप्त आबंटन हेतु क्या कदम उठाए हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) जी हां।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) हिमाचल प्रदेश सहित पर्वतीय क्षेत्रों की विशेष आवश्यकताओं को स्वीकारते हुए राज्य को एक विशेष श्रेणी के राज्य के रूप में शामिल किया गया है जिसके लिए केन्द्र सरकार उदार शर्तो पर केन्द्रीय सहायता मुहैया करा रही है।

90% अनुदान और 10% ऋण आधार पर मुहैया कराई गई सहायता निम्नानुसार है:

योजना वित्तपोषण हेतु सामान्य योजना सहायता वाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं के लिए अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता, पर्वतीय क्षेत्रों के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता, सीमवर्ती क्षेत्रों के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता, त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम (एआईबीएम) और त्वरित विद्युत विकास और सुधार कार्यक्रम हेतु अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता।

100% अनुदान के तहत सहायता मुहैया कराई जाने वाली स्कीमें/ कार्यक्रम निम्नलिखित हैं।

राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम, किशोरियों के लिए पोषण कार्यक्रम, राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस कार्य योजना, पिछड़ा क्षेत्र अनुदान निधि, एवं जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (सीएसएस) के अंतर्गत ग्रामीण सड़कों के निर्माण के लिए और राज्य सड़कों के विकास के लिए भी केन्द्रीय सड़कें निधि (सीआरएफ) के माध्यम से निधियां उपलब्ध कराई जाती हैं।

*[अनुवाद]*

## मेडिकल, डेंटल, यूनानी और आयुर्वेदिक महाविद्यालयों की स्थापना

651. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डीः**
**श्री अवतार सिंह भडानाः**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार, स्थान-वार सरकार द्वारा देश में कितने मेडिकल, डेंटल और नर्सिंग महाविद्यालयों की स्थापना की गई;

(ख) क्या सरकार का विचार हरियाणा राज्य सहित देश में डेंटल, आयुर्वेदिक और यूनानी सहित नए मेडिकल कॉलेज खोलने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) केंद्रीय सरकार ने विगत तीन वर्षों के दौरान तीन नर्सिंग कॉलेज स्थापित किए हैं। विभिन्न राज्य सरकारों ने इस अवधि के दौरान देश में 14 चिकित्सा, 5 दंत चिकित्सा और 16 नर्सिंग कॉलेज स्थापित किए हैं। ऐसे कॉलेजों की राज्यवार और स्थान-वार सूची संलग्न विवरण I क, I ख और I ग में दी गई हैं।

(ख) और (ग) फिलहाल हरियाणा राज्य सहित देश में नए दंत चिकित्सा कॉलेज, आयुर्वेद कॉलेज तथा यूनानी कॉलेज खोलने का केंद्र सरकार का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, प्रधान मंत्री स्वास्थ सुरक्षा योजना की स्कीम के अंतर्गत केंद्र सरकार का अल्प-सेवित क्षेत्रों में बिहार (पटना), छत्तीसगढ़ (रायपुर) मध्य प्रदेश (भोपाल), उड़ीसा (भुवनेश्वर), राजस्थान (जोधपुर) और उत्तराखंड (ऋषिकेश) राज्यों में एक-एक एम्स जैसी संस्थाओं की स्थापना का प्रस्ताव है। पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश राज्य में एम्स जैसी संस्थाओं की स्थापना का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त केंद्रीय सरकार को देश में 21 चिकित्सा, 5 दंत चिकित्सा कॉलेज खोलने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। ऐसे कालेजों की स्थानवार सूची संलग्न विवरण II में दी गई है।

### *विवरण I क*

*विगत 3 (तीन) वर्षों के दौरान भारत सरकार द्वारा खोले गए नसिंग कॉलेजों की संख्या*

| क्र.सं. | कॉलेज का नाम | खोलने का वर्ष |
|---|---|---|
| 1. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, जिपमेर, पुडुचेरी | 2006 |
| 2. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, निम्हांस, बंगलौर, कर्नाटक | 2006 |
| 3. | कॉलेजआईजीआरआईएचएमएस, शिलांग, मेघालय | 2006 |

### *विवरण I ख*

*विगत तीन वर्षों अर्थात् 2006-07, 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान सरकार द्वारा स्थापित चिकित्सा कॉलेजों की राज्यवार और स्थानवार सूची*

| क्र.सं. | राज्य | वर्ष | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 1 (कादप्पा) | – | 2 (आदिलाबाद एवं श्रीकाकुलन) |
| 2. | छत्तीसगढ़ | 1 (जगदलपुर) | – | – |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 3. | कर्नाटक | 3 (बेलगांव, मांडया और हसन) | 3 (रायचूर, शिमोगा और बीदर) | – |
| 4. | तमिलनाडु | 1 (तेनी) | – | 1(धर्मपुरी) |
| 5. | उत्तराखंड | – | – | 1(श्रीनगर, पौड़ी गढ़वाल) |
| 6. | उत्तर प्रदेश | 1 (सैफई) | – | – |
| | कुल | 7 | 3 | 4 |

*विगत तीन वर्षों अर्थात् 2006-07, 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान सरकार द्वारा स्थापित दंत चिकित्सा कॉलेजों की राज्यवार और स्थानवार सूची*

| क्र.सं. | राज्य | वर्ष | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | – | – | 1 (कादप्पा) |
| 2. | जम्मू और कश्मीर | – | 1 (जम्मू) | – |
| 3. | कर्नाटक | – | – | 1 (बेल्लारी) |
| 4. | पंजाब | 1 (चंडीगढ़) | – | – |
| 5. | उत्तर प्रदेश | – | – | 1 (वाराणसी) |
| | कुल | 1 | 1 | 3 |

**विवरण I ग**

*विगत तीन वर्षों के दौरान राष्ट्रीय नर्सिंग परिषद द्वारा स्वीकृत राज्य सरकारों द्वारा देश में नर्सिंग कॉलेजों की राज्यवार समग्र स्थिति*

| क्रम संख्या | संस्था का नाम |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 2006-07 | |
| 1. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, सरकारी मेडीकल कॉलेज और अस्पताल, नागपुर-440003 |
| 2. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, शेर-ए-कश्मीर इंस्टिटयूट ऑफ नर्सिंग साइंसिज, शौरा, श्रीनगर |
| 3. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, मेडिकल कॉलेज अस्पताल, कोलकाता-700073 |
| 4. | गवर्नमेंट कॉलेज ऑफ नर्सिंग (आरआईएमएस), राजीव गांधी इंस्टिटयूट ऑफ मेडिकल साइंसिज, पाटलनपुल्ली, कादप्पा जिला 516002 |
| 5. | गवर्नमेंट कालेज ऑफ नर्सिंग, मेडिकल कॉलेज कैम्पस, ट्रस्ट बिल्डिंग, शरद नगर, अनंतपुर-515001 |
| 6. | गवर्नमेंट कालेज ऑफ नर्सिंग, टीडी मेडीकल कॉलेज, अलपुया-688005 |
| 7. | गवर्नमेंट कालेज ऑफ नर्सिंग, वेलप्पाया मेडीकल कॉलेज त्रिस्सर, मुलांकुनाथूकाशू, त्रिस्सर जिला -680596 |

| 1 | 2 |
|---|---|
| 2007-08 | |
| | शून्य |
| 2008-09 | |
| 1. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, एसएसजी अस्पताल कैम्पस, सैजीगंज, वड़ोदरा-390001 |
| 2. | गवर्नमेंट कॉलेज ऑफ नर्सिंग, जिला अस्पताल, गुलबर्ग-585105 कर्नाटक |
| 3. | गवर्नमेंट कॉलेज ऑफ नर्सिंग, डी सी रेजीडेंस के पीछे, बीएम रोड, हसन-573201, कर्नाटक |
| 4. | राजेंद्र इंस्टिटयूट ऑफ मेडिकल साइंसिज (आईआईएमएस), कॉलेज ऑफ नर्सिंग, बाराइयतू, रांची-834009, झारखंड |
| 5. | गवर्नमेंट कॉलेज ऑफ नर्सिंग, होलीनरसीपुरा, छित्तानाहल्ली इंडस्ट्रीयल एरिया, हसन, जिला -573211, कर्नाटक |
| 6. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, आरजी कार मेडीकल कॉलेज अस्पताल, 1, खुदीराम बोस सारणी, कोलकाता-700004 |
| 7. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग, जीजी अस्पताल पंडित नेहरू मार्ग, मेडीकल कैम्पस, जामनगर, गुजरात |
| 8. | गवर्नमेंट कॉलेज ऑफ नर्सिंग, बुर्दवान मेडीकल कॉलेज एंड अस्पताल, आफ्ताब एवेन्यू, पीओ राजबती, बुर्दवान, पिन-713104, पश्चिम बंगाल |
| 9. | कॉलेज ऑफ नर्सिंग वीआईएमएस, विजयनगर इंस्टिटयूट ऑफ मेडीकल साइंसिज कैम्पस, बेल्लारी-583704, कर्नाटक |

***विवरण II***

*नए चिकित्सा कॉलेजों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों से प्राप्त हुए प्रस्ताव की सूची*

| क्रम संख्या | आवेदक का नाम |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 1. | उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कन्नौज, उत्तर प्रदेश में नए मेडिकल कॉलेज की स्थापना |
| 2. | उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा उरई, जालौन, उत्तर प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 3. | उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा आजमगढ़, उत्तर प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 4. | हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा मंडी, हिमाचल में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 5. | हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा हमीरपुर, हिमाचल प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 6. | हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा ऊना, हिमाचल प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 7. | तमिलनाडु सरकार द्वारा पेरम्बलूर, तमिलनाडु में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 8. | तमिलनाडु सरकार द्वारा शिवगंगई, तमिलनाडु में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 9. | उत्तराखंड सरकार द्वारा अल्मोड़ा, उत्तराखंड में नए मेडिकल कॉलेज की स्थापना |
| 10. | मणिपुर सरकार द्वारा इम्फाल, मणिपुर में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 11. | तमिलनाडु सरकार द्वारा विल्लूपूरम, तमिलनाडु में नए मेडिकल कॉलेज की स्थापना |
| 12. | तमिलनाडु सरकार द्वारा तिरूवरूर में नए मेडिकल कॉलेज की स्थापना |
| 13. | मध्य प्रदेश सरकार द्वारा सागर, मध्य प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 14. | आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा ओंगेल, आंध्र प्रदेश में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 15. | इंदिरा गांधी इंस्टिटयूट ऑफ मेडीकल साइंसिज, पटना, बिहार द्वारा पटना, बिहार में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 16. | पुडुचेरी मेडीकल कॉलेज सोसाइटी (पुडुचेरी संस्था सरकार) द्वारा पुडुचेरी में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 17. | मेडीकल चिकित्सा संबंधी सोसाइटी द्वारा बारपेटा, असम में नए मेडिकल कॉलेज की स्थापना |

| 1 | 2 |
|---|---|
| 18. | मेडीकल चिकित्सा सोसाइटी द्वारा जोरहाट, असम में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 19. | अहमदाबाद नगर निगम द्वारा अहमदाबाद, गुजरात में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 20. | गुजरात सरकार द्वारा पाटन, गुजरात में नए मेडीकल कॉलेज की स्थापना |
| 21. | जामिया मिलिया विश्वविद्यालय, नई दिल्ली द्वारा नई दिल्ली में नया चिकित्सा कॉलेज |
| *नए दंत चिकित्सा कॉलेजों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों से प्राप्त हुए प्रस्तावों की सूची* | |
| 1. | केरल सरकार द्वारा गवर्नमेंट डेंटल कॉलेज, कोझीकोड, केरल |
| 2. | डेंटल कॉलेज, आरआइएमएस, इम्फाल, मणिपुर |
| 3. | बुर्दवान डेंटल कॉलेज, बुर्दवान, पश्चिम बंगाल |
| 4. | अहमदाबाद नगर निगम डेंटल कॉलेज, अहमदाबाद, गुजरात |
| 5. | दंत चिकित्सक संकाय, जामिया मिलिया इस्लामिया, नई दिल्ली |

*[हिन्दी]*

## स्मारकों की मरम्मत/अनुरक्षण

652. **श्रीमती सुमित्रा महाजनः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1857 के पहले भारतीय स्वतंत्रता संग्राम के शहीदों के स्मरण में निर्मित स्मारकों की मरम्मत/अनुक्षरण के लिए सरकार द्वारा कोई पहल की गई है;

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

(ग) क्या इन स्वतंत्रता सेनानियों के जन्म स्थानों पर किन्हीं स्मारकों का निर्माण किया गया है;

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

(ङ) क्या सरकार द्वारा, उनके नामों पर कोई कार्यक्रम/योजना शुरू की गई है; और

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

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) से (घ) भारत के प्रथम स्वतन्त्रता संग्राम, 1857 की वर्षगांठ सहित अनेक राष्ट्रीय समारोह मनाने के उद्देश्य से भारत सरकार ने माननीय प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में राष्ट्रीय समिति गठित की गई है। इन समारोहों के कार्यक्रम और कार्यकलाप तैयार करने के लिए राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति का भी गठन किया गया है। राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण तथा भारतीय ऐतिहासिक अनुसंधान परिषद के परामर्श से संरक्षण तथा जीर्णोद्धार हेतु स्वतन्त्रता आंदोलन से सम्बद्ध अनेक स्थलों की पहचान करने के साथ ही दिल्ली में शहीद स्मारक बनाने का निर्णय लिया है।

(ङ) और (च) राष्ट्रीय कार्यान्वयन समिति ने विश्वविद्यालयों स्वतन्त्रता सेनानियों के नाम से पीठों की स्थापना का अनुमोदन किया है जिसके लिए संबंधित विश्वविद्यालयों को अक्षय निधि प्रदान की जाएगी। भारत सरकार ने चार पीठों की स्थापना के लिए प्रत्येक को 2.00 करोड़ रूपए की अक्षय निधि भी जारी की कर दी है।

## मौसम का पूर्वानुमान

653. **श्री के.डी. देशमुखः**
**श्री चंद्रकांत खैरेः**
**श्री मधु गौड यास्खीः**
**श्री एकनाथ महादेव गायकवाडः**

क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) देश में मानसून कार्यकलापों और प्राकृतिक आपदाओं के संबंध में परिशुद्धता से पूर्वानुमान लगा पाने में सक्षम है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्षों के संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) चालू वर्ष के दौरान कितनी वर्षा होने का पूर्वानुमान लगाया गया है;

(ङ) क्या सरकार का विचार विभाग को आधुनिक उपस्करों से सुसज्जित करने का है ताकि वह समयोचित और परिशुद्ध मौसम पूर्वानुमान लगा सके: और

(च) इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री पृथ्वीराज चव्हाण ):** (क) और (ख) मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) प्रयोक्ताओं को मानसून की वर्षा के विभिन्न प्रकार के अनुमान जारी करता है। पूर्वानुमान के प्रमाणीकरण का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(i) पूरे देश के लिए तथा 4 समरूप प्रदेशों के लिए भी दक्षिण-पश्चिम मानसून ऋतु (जून-सितम्बर) के लिए दीर्घावधि वर्षा पूर्वानुमान। यह पूर्वानुमान दो चरणों में जारी किया जाता है. पहला मार्च तक के डेटा के साथ अप्रैल में और दूसरा मई तक के डेटा के साथ जून के अंत तक।

| प्रदेश | 2006 | | 2007 | | 2008 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | वास्तविक (%एलपीए) | पूर्वानुमान (%एलपीए) | वास्तविक (%एलपीए) | पूर्वानुमान | वास्तविक | पूर्वानुमान |
| अखिल भारत (जून सितंम्बर) | 100 | 92(±4) | 106 | 93(±4) | 98 | 100(±4) |
| अखिल भारत (जुलाई) | 98 | 97(±9) | 98 | 95(±9) | 83 | 98(±9) |
| पश्चिमोत्तर भारत | 94 | 91(±8) | 85 | 90(±8) | 107 | 96(±8) |
| पूर्वोत्तर भारत | 83 | 94(±8) | 104 | 98(±8) | 94 | 101(±8) |
| मध्य भारत | 116 | 90(±8) | 108 | 96(±8) | 96 | 101(±8) |
| दक्षिण प्रायद्वीप | 95 | 97(±8) | 126 | 94(±8) | 96 | 98(±8) |

(ii) देश के सभी 36 मौसम वैज्ञानिक उप-प्रभागों के लिए अल्पावधि, तीन दिन तक के वर्षा पूर्वानुमान प्रतिदिन तैयार किए जाते हैं। वर्षा के पूर्वानुमान औसतन वर्ष 2006 के दौरान 71-96% वर्ष 2007 के 72-92% तथा वर्ष 2008 के दौरान 76-85% सही पाए गए।

(iii) वर्षा के मध्यम अवधि के पूर्वानुमान (3-7 दिन के) पूरे देश के लिए तैयार किए जाते हैं, जिनके आधार पर 127 कृषि जलवायवीय क्षेत्रों (4-6 जिलों का समूह) के लिए कृषि परामर्शी-सेवा (एएएस) अगले 4 दिनों तक के वैध पूर्वानुमानों सहित सप्ताह में दो दिन (मंगलवार और शुक्रवार) परिचालित की जाती है। वर्षा के पूर्वानुमान औसतन 2006 के दौरान 62%, 2007 के दौरान 63% तथा 2008 के दौरान 62% सही पाए गए।

चालू वर्ष के दौरान, दक्षिण-पश्चिमी मानसून अण्डमान समुद्र में लगभग अपने सामान्य समय 20 मई को पहुंचा। 14 मई 2009 को आईएसडी ने +4 के दिन की मॉडल त्रुटिय से केरल में 28 मई को मानसून आने का पूर्वानुमान जारी किया। केरल में मानसून 23 मई को आया।

दक्षिण-पश्चिमी मानसून कर्नाटक, तटीय आन्ध्र प्रदेश, रायलसीमा, पश्चिम बंगाल और पूर्वोत्तर राज्यों के अधिकांश भागों में जून के प्रथम सप्ताह में पहुंच गया। लगभग दो सप्ताह की शांति के बाद, दक्षिण-पश्चिम मानसून, निर्धारित समय से पहले अर्थात 30 जून तक मध्य और उत्तर-पश्चिम भारत के अधिकांश भागों में 1 और 3 जुलाई को पहुंचा। इस तरह दक्षिण-पश्चिम मानसून अपने सामान्य निर्धारित समय से करीब 12 दिन पहले पूरे देश में छा गया।

उष्णदेशीय चक्रवात के लिए 24 घंटे के स्थलावतरण पूर्वानुमान संबंधी त्रुटियां पिछले तीन वर्षों (2007-2009) के डेटा के आधार पर औसतन करीब 85 कि.मी. है। विश्व के अन्य चक्रवात चेतावनी केन्द्रों के पूर्वानुमान त्रुटियों के साथ इन त्रुटियों की तुलना की जा सकती है।

जहां तक भूकंपों का संबंध हैं, यह कहा जा सकता है कि भूकंप के स्थान, समय और परिणाम के संदर्भ में पूर्वानुमान करना अभी तक विश्व में कहीं भी संभव नहीं है। अत: भूकंपों के बारे में किसी भी प्रकार की भविष्यवाणी नहीं की जा सकती । तथापि देश और उसके आस-पास आने वाले भूकंपों के बारे में सूचना समय रहते दी जा रही है।

(ग) लागू नहीं ।

(घ) आईएमडी द्वारा 24 जून, 2009 को जारी किए गए वर्ष 2009 के दक्षिण-पश्चिम मानसून की वर्षा के दीर्घावधिक पूर्वानुमान नीचे दिए गए हैं। इस वर्ष से आईएमडी ने पूरे देश के लिए पूर्वानुमान अगस्त माह से देने शुरू कर दिए हैं।

| क्षेत्र | पूर्वानुमान (एलपीए%) |
|---|---|
| अखिल भारत (जून से सितंबर) | 93-4 |
| अखिल भारत (जुलाई) | 93-9 |
| अखिल भारत (अगस्त) | 101-9 |
| उत्तर-पश्चिम भारत | 81-8 |
| पूर्वोत्तर भारत | 101(-8) |
| मध्य भारत | 92-8 |
| दक्षिण प्रायद्वीप | 93-8 |

(ङ) जी हां ।

(च) सरकार ने 11वीं पंचवर्षीय योजना में सभी कालिक और स्थानिक मापक्रमों में मौसम के सही पूर्वानुमान करने को बेहतर बनाने के लिए आईएमडी के आधुनिकीकरण के लिए एक व्यापक कार्यक्रम तैयार कर ठोस कदम उठाए हैं। इसमें शामिल हैं:

(i) मौजूदा प्रेक्षणात्मक नेटवर्क का विस्तार और उसे सुदृढ़ बनाने, पूर्वानुमान की कार्यप्रणाली में सुधार लाने तथा प्रयोक्ताओं में मौसम-पूर्वानुमानों के मूल्यांकन/चेतावनियों का शीघ्रता से प्रसारण करने पर ध्यान केन्द्रित करना।

(ii) भारतीय मानसून वर्षा की परिवर्तनीयता एवं इसके पूर्वानुमान को समझने, मध्यम अवधि मौसम पूर्वानुमान के सही होने की क्षमता तथा मानसून की संभावित पूर्वानुमान क्षमता बढ़ाने के लिए अनुसंधान एवं विकास केन्द्रित पहल पर ध्यान केन्द्रित करना।

*[अनुवाद]*

## स्वास्थ्य सेवाएं

654. **श्री नरहरि महतो:**
**श्री जी.एम. सिद्देश्वर:**
**श्री अंजन कुमार एम. यादव:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की स्थिति के अनुसार देश में राज्यवार कितने प्राथमिक चिकित्सा केंद्र (पी.एच.सी.) परिवार कल्याण केंद्र (एफ. डब्ल्यू. सी.) और सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्र (सी.एच.सी) कार्य कर रहे हैं;

(ख) गत दो वर्षों और चालू वर्ष के दौरान स्वास्थ्य और परिवार कल्याण केंद्रों को आबंटित की गई धनराशि और इसमें से उपयोग में लाई गई धनराशि का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) चालू वर्ष के दौरान देश के विभिन्न राज्यों में राज्य-वार कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों परिवार कल्याण केंद्रों/सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों की स्थापना किये जाने का लक्ष्य है;

(घ) प्रत्येक प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र में उपलब्ध कराई जा रही सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(ङ) आज की स्थिति के अनुसार कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों पर पर्याप्त/ निर्धारित सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं;

(च) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच की है;

(छ) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला है; और

(ज) इस संबंध में सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) ग्रामीण स्वास्थ्य सांख्यिकी बुलेटिन, 2007 के अनुसार राज्यों में उपकेंद्रो, प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों और सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों की संख्या संलग्न विवरण I में दी गई है।

(ख) सरकार द्वारा पिछले दो वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान राज्यवार आंबटित की गई और खर्च की गई निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण II और II क में दिया गया है

(ग) देश में संबंधित राज्यों की वार्षिक कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना में यथा प्रस्तावित विभिन्न राज्यों में स्थापित किये जाने वाले लक्षित प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों/परिवार कल्याण केंद्रों सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों की संख्या संलग्न विवरण III में दी गई है।

(घ) प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र प्रथम स्तर का केंद्र है जहां नागरिक अर्हता प्राप्त चिकित्सीय डॉक्टर की सेवाएं प्राप्त करने में समर्थ हैं। एनआरएचएम के अधीन प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र में परिकल्पित ''आश्वस्त सेवाओं'' में नेमी, निवारक, उन्नायक, रोगहर और आपाती परिचर्या तथा राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम की सेवाएं शामिल हैं।

(ङ) ग्रामीण स्वास्थ्य सांख्यिकी बुलेटिन, 2007 के अनुसार देश में 22370 प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्र हैं। इनमें से 7421केंद्रों में दिन -रात की सेवाएं उपलब्ध होने की सूचना मिली है। राज्यों ने 6137 प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों में 3 स्टॉफ नर्सों की तैनाती की सूचना की दी है। अन्य प्राथमिक स्वास्थ्य केंद्रों में आयुष व्यवसायियों, अतिरिक्त एएनएम और पराचिकित्सकों के साथ सेवाओं में वृद्धि की गई है।

(च) और (ज) एनआरएचएम के अधीन एक बहुआयामी, बहुस्तरीय मॉनीटरिंग प्रोटोकॉल कार्यान्वित किया गया है। सरकार भी संयुक्त समीक्षा मिशन और सामान्य समीक्षा मिशन के अधीन नियमित रूप से निरीक्षण और क्षेत्रीय दौरे करती है। क्षेत्रीय मूल्यांकन दल भी स्वास्थ्य सुविधाओं का नियमित रूप से क्षेत्रीय निरीक्षण करते हैं। इन दौरों के निष्कर्षों को सुधारात्मक कार्रवाई करने और अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए संबंधित राज्यों के साथ बॉटा जाता है और वार्षिक योजनाओं का मूल्यांकन करते समय उनका पालन किया जाता है। सामान्य कमियों पर ध्यान देने और राज्यों में क्षमता का निर्माण करने के लिए भारत सरकार द्वारा समय-समय पर हैंडहोल्डिंग/मैटरिंग कार्यशालाओं का भी आयोजन किया जाता है।

***विवरण- I***

*आर एच एस बुलेटिन-2007 के अनुसार स्वास्थ्य अवसंरचना*

| राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | उप केन्द्र | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| भारत | 145272 | 22370 | 4045 |
| बिहार | 8909 | 1648 | 70 |
| छत्तीसगढ़ | 4692 | 518 | 118 |
| हिमाचल प्रदेश | 2071 | 443 | 71 |
| जम्मू और कश्मीर | 1888 | 374 | 80 |
| झारखंड | 3958 | 330 | 194 |
| मध्य प्रदेश | 8834 | 1149 | 270 |
| उड़ीसा | 5927 | 1279 | 231 |
| राजस्थान | 10612 | 1499 | 337 |
| उत्तर प्रदेश | 20521 | 3660 | 386 |
| उत्तराखंड | 1765 | 232 | 49 |
| अरूणाचल प्रदेश | 379 | 85 | 31 |
| असम | 5109 | 610 | 100 |
| मणिपुर | 420 | 72 | 16 |
| मेघालय | 398 | 103 | 26 |
| मिजोरम | 366 | 57 | 9 |
| नागालैंड | 397 | 84 | 21 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| सिक्किम | 147 | 24 | 4 |
| त्रिपुरा | 579 | 75 | 10 |
| आंध्र प्रदेश | 12522 | 1570 | 167 |
| गोवा | 172 | 19 | 5 |
| गुजरात | 7274 | 1073 | 273 |
| हरियाणा | 2433 | 411 | 86 |
| कर्नाटक | 8143 | 1679 | 254 |
| केरल | 5094 | 909 | 107 |
| महाराष्ट्र | 10453 | 1800 | 407 |
| पंजाब | 2858 | 484 | 126 |
| तमिलनाडु | 8683 | 1181 | 236 |
| पश्चिम बंगाल | 10356 | 922 | 346 |
| अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह | 108 | 20 | 4 |
| चंडीगढ़ | 13 | 0 | 2 |
| दादरा और नगर हवेली | 38 | 6 | 1 |
| दमण और दीप | 21 | 3 | 1 |
| दिल्ली | 41 | 8 | 0 |
| लक्षद्वीप | 14 | 4 | 3 |
| पांडिचेरी | 77 | 39 | 4 |

***विवरण- II***

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत वित्तीय वर्ष 2009-10 के अंतर्गत सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के संबंध में आबंटन, निर्मुक्ति एवं व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाख रूपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 43820.13 | 10762.92 | 31.46 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 2214.66 | 40.00 | 0.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 3. | अरूणाचल प्रदेश | 3627.34 | 1042.58 | 0.00 |
| 4. | असम | 44787.16 | 15586.14 | 0.00 |
| 5. | बिहार | 45654.14 | 14202.55 | 0.00 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 430.55 | 114.94 | 0.00 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 20111.98 | 5338.97 | 0.00 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 239.27 | 53.27 | 0.00 |
| 9. | दमण और दीव | 152.89 | 25.90 | 0.10 |
| 10. | दिल्ली | 6173.17 | 2022.58 | 0.00 |
| 11. | गोवा | 849.81 | 268.47 | 1.26 |
| 12. | गुजरात | 29204.60 | 9288.05 | 0.00 |
| 13. | हरियाणा | 9801.86 | 3286.71 | 0.00 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 6538.18 | 1962.56 | 1.26 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 11753.34 | 2592.42 | 0.00 |
| 16. | झारखण्ड | 19748.30 | 3941.00 | 0.00 |
| 17. | कर्नाटक | 31704.2 | 10226.51 | 6.30 |
| 18. | केरल | 16900.78 | 3360.06 | 0.00 |
| 19. | लक्षद्वीप | 2098.66 | 12.00 | 0.00 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 38824.69 | 12279.76 | 0.00 |
| 21. | महाराष्ट्र | 49303.10 | 15871.75 | 0.00 |
| 22. | मणिपुर | 5238.20 | 1607.27 | 0.00 |
| 23. | मेघालय | 5043.65 | 1386.48 | 0.00 |
| 24. | मिजोरम | 4899.08 | 867.23 | 0.00 |
| 25. | नागालैण्ड | 4468.58 | 1263.19 | 0.00 |
| 26. | उड़ीसा | 26291.33 | 7990.64 | 0.60 |
| 27. | पुडुचेरी | 2689.66 | 114.50 | 0.00 |
| 28. | पंजाब | 11873.66 | 4225.10 | 0.00 |
| 29. | राजस्थान | 36897.69 | 11983.25 | 1.50 |
| 30. | सिक्किम | 7135.43 | 503.45 | 1.44 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 31. | तमिलनाडु | 34639.32 | 11404.86 | 4.32 |
| 32. | त्रिपुरा | 8623.25 | 2058.64 | 3.64 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 92784.15 | 31410.40 | 0.00 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 6887.93 | 2061.26 | 1.28 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 40387.16 | 12254.55 | 6.94 |
| | कुल | 671797.82 | 201409.96 | 60.10 |

**विवरण- IIक**

*राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत वित्तीय वर्ष 2009-10 के अंतर्गत सभी राज्यों/ संघ राज्य क्षेत्रों के संबंध में आवंटन, निर्मुक्ति एवं व्यय को दर्शाने वाला विवरण*

(लाख रूपए में)

| क्र.सं. | राज्य/संघ राज्य क्षेत्र | आबंटन | निर्मुक्ति | व्यय |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 63555.08 | 60956.38 | 72738.44 |
| 2. | अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह | 591.68 | 759.33 | 920.29 |
| 3. | अरूणाचल प्रदेश | 4674.74 | 3629.39 | 5784.53 |
| 4. | असम | 62354.99 | 59692.69 | 72496.69 |
| 5. | बिहार | 73489.78 | 75409.54 | 66096.68 |
| 6. | चण्डीगढ़ | 626.55 | 279.84 | 489.89 |
| 7. | छत्तीसगढ़ | 25054.55 | 24180.46 | 15335.22 |
| 8. | दादरा और नगर हवेली | 270.98 | 188.68 | 228.36 |
| 9. | दमण और दीव | 215.16 | 123.34 | 182.85 |
| 10. | दिल्ली | 8043.22 | 7651.01 | 4295.24 |
| 11. | गोवा | 1265.23 | 1365.32 | 885.22 |
| 12. | गुजरात | 40873.80 | 32904.69 | 53727.15 |
| 13. | हरियाणा | 14986.06 | 14585.23 | 23052.85 |
| 14. | हिमाचल प्रदेश | 7584.08 | 6092.99 | 9710.75 |
| 15. | जम्मू और कश्मीर | 14273.88 | 7227.64 | 10661.45 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| 16. | झारखण्ड | 25803.45 | 24081.22 | 37171.21 |
| 17. | कर्नाटक | 45197.70 | 42362.06 | 41808.49 |
| 18. | केरल | 24852.00 | 21669.46 | 38795.10 |
| 19. | लक्षद्वीप | 1964.79 | 504.79 | 1339.30 |
| 20. | मध्य प्रदेश | 58595.12 | 68359.08 | 66821.60 |
| 21. | महाराष्ट्र | 73206.50 | 53742.52 | 89635.83 |
| 22. | मणिपुर | 6743.17 | 5605.16 | 5842.82 |
| 23. | मेघालय | 6369.62 | 4257.56 | 4665.20 |
| 24. | मिजोरम | 4902.26 | 3820.65 | 5814.80 |
| 25. | नागालैण्ड | 5715.96 | 5480.21 | 5534.76 |
| 26. | उड़ीसा | 37382.65 | 37511.10 | 31436.43 |
| 27. | पुडुचेरी | 2932.65 | 1688.60 | 705.29 |
| 28. | पंजाब | 17995.54 | 17367.12 | 17610.92 |
| 29. | राजस्थान | 56332.09 | 76709.19 | 85826.27 |
| 30. | सिक्किम | 7913.77 | 3954.05 | 8558.53 |
| 31. | तमिलनाडु | 50137.18 | 48975.93 | 59891.54 |
| 32. | त्रिपुरा | 10351.98 | 8206.89 | 6556.11 |
| 33. | उत्तर प्रदेश | 146125.86 | 122080.88 | 136139.57 |
| 34. | उत्तराखण्ड | 9867.89 | 8605.59 | 12178.64 |
| 35. | पश्चिम बंगाल | 61924.69 | 51139.34 | 42098.35 |
| | कुल | 972174.62 | 901167.93 | 1035046.37 |

***विवरण- III***

| क्र.सं. | राज्य | निर्माण किए जाने हेतु उप केन्द्र/प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र/सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र | एककों की संख्या |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | असम | उपकेन्द्र (नए) | 7.5 लाख रू. की दर से 750 एकक |
| | | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (नए) | 5.3.00 लाख रू. की दर से 50 एकक |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 2. | मणिपुर | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (नए) | प्रा. स्वा.के. के लिए 67.72 लाख रू. एवं स्टाफ क्वार्टरों के लिए 68.07 लाख रू. की दर से 9 एकक |
| | | उपकेन्द्र (नए) | घाटी के लिए 15.52 लाख रू. तथा पहाड़ी जिले के लिए 17. 72 लाख रू. की दर से 66 एकक |
| 3. | मेघालय | | उपकेन्द्र (नए)1.51 करोड; रू. की दर से 3 एकक |
| 4. | त्रिपुरा | उपकेन्द्र | 10.87 लाख रू. की दर से 20 एकक |
| | | भवन रहित उप केन्द्रों के लिए उपकेन्द्र | 10.35 लाख रू. कल दर से 40 एकक |
| | | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (नए) | 412 लाख रू. की दर से 87 यूनिट |
| 5. | अरूणाचल प्रदेश | उपकेन्द्र | 9 लाख रू. की दर से 25 एकक |
| | | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | 12 लाख रू. की दर से एक एकक |
| 6. | पंजाब | सामुदायिक केन्द्र (नए) | 200 लाख रू. की दर से 4 एकक |
| 7. | बिहार | एस एस सी | 9.5 लाख रू. की दर से 315 एकक |
| 8. | गुजरात | सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र | 1.65 करोड़ रू. की दर से 4 एकक |
| | | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | 50 लाख रू. की दर से 5 एकक |
| | | उपकेन्द्र | 16 लाख रू. की दर से एक एकक |
| 9. | झारखंड | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | 4 एकक |
| 10. | उत्तर प्रदेश | उपकेन्द्र | 3000 एकक |
| | | सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र | 110 एकक |
| 11. | उड़ीसा | उपकेन्द्र | 6 एकक |
| 12. | आंध्र प्रदेश | सामुदायिक केन्द्र | निर्दिष्ट नहीं |
| 13. | हिमाचल प्रदेश | उपकेन्द्र | 85 एकक |
| 14. | तमिलनाडु | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | 22 एकक |
| 15. | पश्चिम बंगाल | उप केन्द्र (मुख्यालय उप केन्द्रों पर गैर ग्राम पंचायत) | 12.47 लाख रू. की दर से 300 एकक |
| 16. | मध्य प्रदेश | उप केन्द्र | 100 एकक |
| | | प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र | 20 एकक |
| | | सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र | 30 सामु.स्वा. केंद्र |

*[हिन्दी]*

**नेपाल से बहने वाली नदियों से आने वाला जल**

655. **श्री जगदीश शर्मा:**
**श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नेपाल से बहने वाली नदियों से देश में आने वाले जल की मात्रा का आकलन किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके निष्कर्ष का ब्यौरा क्या है;

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

(घ) इन नदियों से वार्षिक रूप से औसतन कितनी मात्रा में जल प्राप्त होता है और राज्यों द्वारा राज्य-वार कितना जल उपयोग में लाया जाता है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री विन्सेंट एच. पाला ):** (क) और (ख) नेपाल से गंगा बेसिन में बहने वाल नदियों से औसतन 200 बिलियन घन मीटर (बीसीएम) जल प्राप्त होता है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) गंगा बेसिनों राज्यों द्वारा भण्डारण परियोजनाओं के निर्माण के साथ कुल मिलाकर 42.060 बीसीएम की भण्डारण क्षमता (सक्रिय) का सृजन किया गया है।

*[अनुवाद]*

**गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले व्यक्तियों के लिए कार्य योजना**

656. **श्री अर्जुन सेठी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लोगों की कुल जनसंख्या का 70 प्रतिशत से अधिक हिस्सा अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, अन्य पिछड़ा वर्गों और अल्पसंख्यकों से आता है;

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

(ग) क्या अनेक कार्यसमूहों ने अपनी रिपोर्टों में इनकी आर्थिक दशाओं के उत्थान के लिए कार्ययोजनाओं के कार्यान्वयन की सिफारिश की है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए अथवा उठाए जा रहे विशिष्ट कदमों/की गई या की जा रही कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री वी. नारायणसामी ):** (क) और (ख) वर्ष 2004 -05 में अखिल भारत के लिए समाजार्थिक समूहों की गरीबी रेखा से नीचे की जनसंख्या की प्रतिशतता निम्नानुसार थी:

| सामाजिक समूह | ग्रामीण | शहरी |
|---|---|---|
| अनुसूचित जातियां | 36.83 | 39.86 |
| अनुसूचित जन जातियां | 47.32 | 33.28 |
| अन्य पिछड़े वर्ग | 26.73 | 31.42 |
| अन्य | 16.07 | 16.03 |

ये अनुमान घरेलू उपभोग व्यय संबंधी राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन (एनएसएसओ) के सर्वेक्षण से प्राप्त जनसंख्या के उपभोग व्यय वितरण पर आधारित हैं। विशेष सामाजिक समूहों एवं अल्पसंख्यकों के उपभोग व्यय वितरण परस्पर शामिल हैं क्योंकि इन समूहों (अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति तथा अन्य पिछड़ा वर्ग) तथा अल्पसंख्यकों के बीच अतिव्यापन है।

(ग) और (घ) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़े वर्गों तथा अल्पसंख्यकों के सशक्तिकरण कार्य दलों ने इन वर्गों के आर्थिक उत्थान की सिफारिश की है। इस संबंध में योजना आयोग ने अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के आर्थिक उत्थान हेतु सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों तथा केन्द्रीय मंत्रालयों को, अनुसूचित जाति उप-योजना(एससीएसपी) तथा जनजातिय उप-योजना (टीएसपी) के कार्यान्वयन के लिए 2005 तथा 2006 में मार्गदर्शी सिद्धात जारी किए हैं। अल्पसंख्यकों के कल्याण, संरक्षण तथा विकास के संबंध में प्रधानमंत्री के नए 15-सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को जून, 2006 में मार्गदर्शी सिद्धांत जारी किए गए थे। इसके अतिरिक्त, राष्ट्र स्तरीय वित्त एवं विकास कॉरपोरेशन भी इन समूहों के दोहरी गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले व्यक्तियों को आर्थिक स्वतंत्रता के लिए ऋण सुविधाएं उपलब्ध कराता है।

**इन्फ्लूएंजा ए (एच 1 एन 1) के लिए टीका**

657. **श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:**
**श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:**
**श्री मधु गौड यास्खी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार इन्फ्लूएंजा ए (एच।एन।) के लिए स्वदेशी टीका ईजाद करने का है;

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

(ग) उक्त टीका बाजार में कब तक उपलब्ध होने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) जी हां ।

भारत सरकार ने भारतीय वैक्सीन विनिर्माताओं से विचार-विमर्श किया। भारतीय सोरम संस्थान, पुणे, पैनेशिया बायोटेक, दिल्ली तथा भारत बायोटेक, हैदराबाद के पास वैक्सीन का विनिर्माण करने की क्षमता है। औषध महानियंत्रक (भारत) ने सीड वाइरस का आयात करने के लिए इन विनिर्माताओं को लाइसेंस जारी कर दिए हैं।

बाजार में उपलब्धता नैदानिक परीक्षणों पर निर्भर करेगी। मानव नैदानिक परीक्षणों के लिए उपलब्ध होने हेतु वैक्सीन के लिए सर्वाधिक अनुकूल समय करीब छह माह है।

**स्वास्थ्य शिक्षा कार्यक्रम**

658. **श्री दुष्यंत सिंह:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में स्वास्थ्य शिक्षा को प्रोत्साहन देने का है;

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

(ग) इस योजना/ कार्यक्रम को कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) मंत्रालय केंद्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरो के जरिए देश के विभिन्न भागों में प्रदर्शनियों, स्वास्थ्य मेलों आदि का आयोजन करके स्वास्थ्य संबंधी जानकारी को बढ़ावा देता है। स्वास्थ्य जागरूकता का निर्माण भी राष्ट्रीय ग्राम स्वास्थ्य मिशन के भाग के रूप में सूचना, शिक्षा और संचार तथा आयुष और एड्स नियंत्रण विभागों के जरिए किया जाता है। इसके ब्यौरे संलग्न विवरण I और II में दिए गए हैं।

***विवरण I***

*स्वास्थ्य जागरूकता का निर्माण करने में प्रयुक्त उपायों के ब्यौरे*

**केंद्रीय स्तर:** इलेक्ट्रॉनिक मीडिया जैसे दूरदर्शन, निजी सैटेलाइट चैनल, आकाशवाणी, एफएम केंद्रों; प्रिंट मीडिया जैसे राष्ट्रीय और क्षेत्रीय प्रेस; प्रदर्शनिया जैसे प्रतिवर्ष भारत अंतर्राष्ट्रीय व्यापार मेला में भागीदारी, सूचना और प्रसारण मंत्रालय के गीत और नाटक प्रभाग की प्रस्तुतियां; विश्व जनसंख्या दिवस का आयोजन; स्वास्थ्य संदेशों सहित कलेण्डरों/डायरियों/इश्तहारों का मुद्रण; संसदीय निर्वाचन क्षेत्रों में स्वास्थ्य मेलों का आयोजन; गैर सरकारी संगठनों के जरिए हिमायत गणतंत्र दिवस की झांकी आदि। इसके अलावा केंद्रीय स्वास्थ्य शिक्षा ब्यूरो भी विभिन्न स्वास्थ्य समस्याओं/विषयों पर जागरूकता उत्पन्न करने के लिए देश के विभिन्न भागों में प्रदर्शनियों/स्वास्थ्य मेलों आदि जैसे स्वास्थ्य शिक्षा कार्यक्रमों/क्रियाकलापों का आयोजन करता है।

आयुष विभाग भी स्वास्थ्य जागरूकता उत्पन्न करता है और विवरणिकाओं, पुस्तिकाओं का मुद्रण करके, राष्ट्रीय अभियानों आदि के जरिए आरोग्य मेलों का आयोजन करके इस तंत्र को बढ़ावा भी देता है।

राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण विभाग माध्यमिक और वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालयों में एचआई वी/एड्स के बारे में किशोर शिक्षा कार्यक्रम को मानव संसाधन विकास मंत्रालय के साथ संयुक्त रूप से चलाता है। इसके अलावा विभाग प्रशिक्षण कार्यक्रम भी आयोजित करता है, मास-मीडिया, प्रिंट मीडिया आदि के जरिए सूचना का प्रसारण करता है।

राज्य स्तर पर मास-मीडिया जैसे समाचार-पत्र, स्थानीय टीवी चैनल का उपयोग किया जाता है। राज्य जागरूकता उत्पन्न करने के लिए होर्डिंगों, भित्ति चित्रों और इश्तहारों का भी उपयोग करते हैं तथा **आशाओं** और सहायक **नर्स धातृयों** का सहयोग लेते हुए अंतरवैयक्तिक संप्रेषण का उपयोग स्वास्थ्य संदशों के प्रसार के लिए किया जाता है।

*विवरण-II*

*स्वास्थ्य कार्यकलापों के बारे में जागरूकता उत्पन्न करने के लिए आबंटित निधियों के ब्यौरे*

| क्र.सं. | कार्यक्रम का नाम | 2009-10 के दौरान सूचना, शिक्षा, संचार के लिए आबंटित निधियां | अभ्युक्तियां |
|---|---|---|---|
| 1. | राष्ट्रीय वेक्टर वाहि रोग नियंत्रण राज्य स्तरपर 4.51 करोड़ रूपए | 12.01 करोड़ रूवए | केंद्रीय स्तर पर 7.50 करोड़ रूपए |
| 2. | राष्ट्रीय ग्राम स्वास्थ्य मिशन: प्रजनन बाल स्वास्थ्य-मिशन नम्य कोष | 108.85 करोड़ रूपए 11.04 करोड़ रूपए | राज्य स्तरीय स्वास्थ्य जागरूकता क्रियाकलापों के लिए राज्यों का आबंटित |
| 3. | संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण | 11.04 करोड़ रूपए | राज्य स्तरीय क्षयरोग नियंत्रण जारूकता क्रियाकलापों के लिए राज्यों को आबंटित |
| 4. | राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम केंद्रीय स्तर पर 3.50 करोड़ रूपए | 121.50 करोड़ रूपए | राज्य स्तरीय क्रियाकलापों के लिए 9.00 करोड़ रूपए |
| 5. | राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम | 10.00 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 6. | राष्ट्रीय मानसिक स्वास्थ्य कार्यक्रम | 20.00 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 7. | राष्ट्रीय बधिरता निवारण और नियंत्रण कार्यक्रम | 2.65 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 8. | तंबाकू मुक्ति दाता पहलें | 17.00 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 9. | राष्ट्रीय आयोडिन अल्पता विकार नियंत्रण कार्यक्रम | 16.00 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 10. | सामान्य एवं नवाचारी सूचना, शिक्षा और संचार कार्यकलाप | 186.31 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 11. | आयुष | 9.00 करोड़ रूपए | केंद्रीय स्तर पर |
| 12. | राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम | 172.00 करोड़ रूपए | केंद्र और राज्यों के स्तर पर |

## तटीय विनियम

659. **श्री आनंदराव अडसुल:**
**श्री टी. आर. बालू:**
**श्री रूद्रमाधव राय:**
**श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना:**

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने तटीय विनियमों के क्रियान्वयन हेतु रूपरेखा तैयार करने के लिए समिति का गठन किया है;

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

(ग) उक्त समिति द्वारा सरकार को कब तक रिपोर्ट जमा किए जाने की संभावना है;

(घ) क्या तटीय जोन प्रबंधन अधिसूचना संबंधी स्वामीनाथन समिति की सिफारिशों पर भी विचार किया जा रहा है;

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

(च) नए तटीय विनियमों से गोवा की तटीय जनसंख्या सहित देश में तटीय जनसंख्या/मछुआरों द्वारा उठाई गई आपत्तियों को समाधान किस प्रकार होगा ?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश:)** (क) से (ग) प्रारूप तटीय प्रबंधन जोन अधिसूचना, 2008 पर मंत्रालय में प्राप्त टिप्पणियों की जांच करने और एकीकृत तटीय जोन प्रबंधन हेतु नीतिगत और विधिक फ्रेमवर्क पर सलाह देने के लिए प्रो. एम.एस स्वामीनाथन की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समिति का गठन यिा गया है। समिति 15.7.2009 तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी।

(घ) और (ङ) जैसाकि उपरोक्त पैरा (क) से (ग) में ब्यौरा दिया गया है।

(च) पर्यावरण एवं वन मंत्रालय में प्राप्त आपत्तियों और सुझावों सहित विभिन्न टिप्पणियों पर कार्रवाई विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों पर निर्भर होगी।

## आर.टी.आई. अधिनियम में संशोधन

660. **श्री प्रदीप माझी:**
**श्री किसनभाई वी. पटेल:**

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

(क) क्या सरकार का विचार सूचना के अधिकार अधिनियम, 2005 में संशोधन करने का है;

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

(ग) क्या कुछ गैर-सरकारी संगठनों और सामाजिक कार्यकर्ताओं द्वारा प्रस्तावित संशोधनों पर गंभीर चिन्ता व्यक्त की गई है;

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

(ङ) प्रस्तावित संशोधनों को इस अधिनियम में कब तक शामिल किए जाने की संभावना है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वी राज चव्हाण):** (क) से (घ) सरकार का प्रस्ताव कानूनों में उपयुक्त रूप से संशोधन करके सूचना के अधिकार को मजबूत करने का है जिसमें सभी गैर-सामरिक महत्व के क्षेत्रों में सरकार द्वारा प्रकटन करने का प्रावधान होगा। इस संबंध में यह प्रस्ताव किया गया है कि सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 की दूसरी अनुसूची में संगठनों की संख्या का पुनरीक्षण हो और लोक प्राधिकारियों द्वारा और अधिक सूचना का प्रकटन करने के लिए नियम बनें। सरकार को प्रस्तावित संशोधनों के बारे में चिन्ता व्यक्त करने वाले अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। गैर-सरकारी संगठनों और सामाजिक कार्यकर्त्ताओं से प्रस्तावित संशोधनों पर परामर्श किया जाएगा।

(ङ) इस प्रक्रिया के पूरा करने की कोई भी समय सीमा नहीं नियत की जा सकती है।

## राष्ट्रीय सिंचाई परियोजनाएं

661. **श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:**
**श्री एल. राजगोपाल:**
**श्री हरिन पाठक:**
**श्री महेन्द्र कुमार राय:**
**श्री रामसिंह राठवा:**
**श्री गुथा सुखेन्द्र रेड्डी:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और गुजरात सहित विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा अपने राज्यों में कतिपय सिंचाई/नदी परियोजनाओं की राष्ट्रीय परियाजनाएं घोषित करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो उन परियोजनाओं के राज्य-वार नाम सहित ब्यौरा क्या है;

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

(घ) ऐसी परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाएं घोषित करने का परियोजना-वार मानदंड क्या है;

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में राष्ट्रीय परियोजनाओं को आबंटित धनराशि का परियोजना -वार और वर्षवार ब्यौरा क्या है; और

(च) राज्य सरकार द्वारा प्राप्त प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्र (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्कीम के कार्यान्वयन के दिशानिर्देशों के अनुसार राज्य सरकारों को निर्धारित प्रपत्र में और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार राष्ट्रीय परियोजनाओं की सूची में नई परियोजनाओं को शामिल करने संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत करने की आवश्यकता है। तदनुसार, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

(ख) और (ग) उपरोक्त के अनुसार, केन्द्रीय जल आयोग, जल संसाधन मंत्रालय की उच्चधिकार प्राप्त संचालन समिति, व्यय समिति व्यय वित्त परियोजनार निवेश बोर्ड को आन्ध्र प्रदेश में इन्दिरा सागर (पोलावरम)परियोजना, महाराष्ट्र से गोसीखुर्द परियोजना और उत्तर प्रदेश से सरयू नहर, बाणसागर, राजघाट और शारदा सहायक नहर परियोजनाओं के लिए प्रस्ताव जांच के लिए प्राप्त हुए हैं। जांच प्रक्रिया पूरी होने के पश्चात, राष्ट्रीय परियोजना के रूप में

शामिल करने के लिए मामला आधार पर केन्द्रीय मंत्रिमंडल की आवश्यकता पड़ेगी।

(घ) दिशानिर्देशों के अनुसार राष्ट्रीय परियोजना के रूप में किसी परियोजना की घोषणा करने के लिए निम्नलिखित मानदण्ड है:-

1. अन्तर्राष्ट्रीय परियोजनाएं जहां पर किसी संधि द्वारा भारत में जल का उपयोग अपेक्षित है और परियोजना को शीघ्र पूरा करना आवश्यक है।
2. अन्तर्राज्जीय परियोजनाएं जो नदी को आपस में जोड़ने वाली परियोनाओं सहित लागतों की हिस्सेदारी, पुनर्वास, विद्युत उत्पादन के पहलुओं आदि से संबंधित अन्तर्राज्यीय मुद्दों का समाधान नहीं किए जाने के कारण पिछड़ रही हैं।
3. 2,00,000 हेक्टेयर (हे.) से अधिक की अतिरिक्त क्षमता वाली और जल के बंटवारे के बारे में बिना विवाद वाली अन्त:राज्यीय परियोजनाएं जहां पर जलविज्ञान स्थापित है।

(ङ) जल संसाधन मंत्रालय द्वारा दिशानिर्देश जारी करने के पश्चात 26 फरवरी, 2009 से राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्कीम लागू हुई है। वर्ष 2008-09 के लिए योजना आयोग द्वारा राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए 800 करोड़ रूपये की सीमा निर्धारित की गई थी। 2009-10 के लिए भी 800 करोड़ रूपये की सीमा निर्धारित की गई है।

(च) महाराष्ट्र की गोसीखुर्द परियोजना राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्कीम के तहत पहले से वित्तपोषित की जा रही है। केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा मामला दर मामला आधार पर राष्ट्रीय परियोजना के रूप में किसी परियोजना को शामिल किया जाता है। राष्ट्रीय परियोजना के रूप में किसी विशेष परियोजना को शामिल किया जाना संबंधित राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने और दिशानिर्देश में निर्धारित उचित प्रक्रिया अपनाने के पश्चात केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा उसका अनुमोदन किए जाने पर निर्भर करती है।

*[हिन्दी]*

## अनुकंपा के आधार पर रोजगार

662. **श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान अनुकंपा के आधार पर रोजगार देने हेतु लंबित अथवा मृत मजदूरों के परिवारों को मुआवजे के संवितरण हेतु सरकारी क्षेत्र के कोयला उपक्रमों में लंबित मामलों की कंपनी-वार संख्या कितनी है;

(ख) इस संबंध में विलंब के क्या कारण हैं; और

(ग) उक्त मामलों को कंपनी-वार कब तक निपटा लिए जाने की संभावना है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) अनुकम्पा के आधार पर रोजगार प्रदान करने के लिए लंबित मामले

(i) कोल इंडिया लि. और इसकी सहायक कंपनियां (कंपनी-वार और वर्ष-तार)

| कंपनी | निम्नलिखित तारीख को लंबित मामले | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 31.3.2009 | 31.3.2008 | 31.3.2007 | 31.3.2006 |
| ईसीएल | 920 | 948 | 1053 | 2302 |
| बीसीसीएल | 420 | 521 | 489 | 817 |
| सीसीएल | 774 | 839 | 826 | 956 |
| डब्ल्यूसीएल | 191 | 181 | 155 | 213 |
| एसईसीएल | 0 | 0 | 27 | 184 |
| एनसीएल | 24 | 13 | 18 | 22 |
| एमसीएल | 73 | 76 | 38 | 77 |
| एनईसी | 207 | 174 | 186 | 209 |
| सीएमपीडीआई | 14 | 14 | 11 | 6 |

(ii) नेयवेली लिग्नाइट कारपोरेशन

| वर्ष | लंबित मामलों की संख्या |
|---|---|
| 2006 | 13 |
| 2007 | 18 |
| 2008 | 16 |
| जून, 2009 तक | 6 |

(iii) सिंगरेनी कोलियरी कंपनी लि.

| वर्ष | लंबित मामलों की संख्या |
|---|---|
| 2006 | 316 |
| 2007 | 525 |
| 2008 | * |
| 2009 | * |

* 2008 के दौरान मान्यता प्राप्त यूनियन के साथ सम्पन्न किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार रोजगार प्रदान किए जाने के पश्चात शेष मामलों की संख्या उपर्युक्त एमओयू के अनुसार आश्रित रोजगार 2006-07 के मामलों के लिए प्रतिमाह 25 की दर से प्रदान किया जाता है।

* 2008 तथा 2009 के मामलों के लिए अभी समझौता ज्ञापन सम्पन्न किया जाना है और इसलिए लंबित मामलों की संख्या नहीं दर्शायी गयी है।

*मुआवजे के लिए लंबित मामले*

(i) कोल इंडिया लि. और इसकी सहायक कंपनिया : खान दुर्घटना के कारण कर्मचारी की मृत्यु हो जाने/स्थायी रूप से विकलांग हो जाने पर सभी बकाया मुआवजे तत्काल प्रदान किए जाते हैं।

(ii) नेयवेली लिग्नाइट कारपोरेशन - शून्य

(iii) सिंगरेनी कोलियरीज कंपनी लि. - 20*

*31 दिसम्बर, 2008 तक वैध मान्यता प्राप्त यूनियन के साथ सम्पन्न समझौते के अनुसार वर्ष 2009 का समझौता अभी प्राप्त होना है।

(ख) अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति में विलंब के मुख्य कारण निम्नानुसार हैं

1. आश्रितों की ओर से अपूर्ण आवेदन प्राप्त होना।
2. नाम, आयु, संबंध आदि में अंतर।
3. एक से अधिक आश्रित द्वार दावा।
4. निर्धारित तारीख को समिति के समक्ष आश्रित का उपस्थित न होना।
5. मामले विभिन्न न्यायालयों में निर्णयाधीन है।

(ग) अनुकम्पा के आधार पर रोजगार प्रदान करना एक सतत प्रक्रिया है और कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है। न्यायालय में लंबित मामलों तथा पारिवारिक विवादों वाले मामलों को छोड़कर पात्र लंबित मामलों का निपटारा शीघ्र किए जाने के भरसक प्रयास किए जा रहे हैं।

*[अनुवाद]*

**विभिन्न परियोजनाओं के लिए धनराशि का आवंटन**

663. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में सरकार द्वारा पंजाब राज्य सहित विभिन्न राज्यों में केन्द्र द्वारा सहायता प्राप्त/प्रायोजित विभिन्न विकास परियोजनाओं को कितनी धनराशि आवंटित की गई है; और

(ख) इन योजनाओं के लिए योजना-वार कितनी धनराशि संवितरित की गई और इसमें से कितनी धनराशि का उपयोग किया गया?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री वी. नारायणसामी ):** (क) और (ख) योजना आयोग (i) गाडगिल मुखर्जी फार्मूला के तहत सामान्य केन्द्रीय सहायता (ii) विशेष योजना सहायता और (iii) पहाड़ी क्षेत्रों के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता का राज्यवार आबंटन मुहैया कराता है। इन स्कीमों के तहत निधियां वित्त मंत्रालय द्वारा जारी की जाती हैं। सामान्य केन्द्रीय सहायता में समायोजन राज्यों द्वारा वास्तविक सदुपयोग के आधार पर वित्त मंत्रालय द्वारा ही किया जाता है।

केन्द्र प्रायोजित स्कीमों के तहत राज्यवार जारी निधियों, और प्रत्येक राज्य द्वारा इनके सदुपयोग की मॉनीटरिंग, इस स्कीम को कार्यान्वित करने वाले केन्द्रीय सरकार के मंत्रालय द्वारा की जाती है। राज्य वार वितरित निधियों और इन स्कीमों द्वारा प्रयुक्त निधियों के विस्तृत ब्यौरे केन्द्र सरकार के संबंधित मंत्रालय के पास उपलब्ध हैं।

[हिन्दी]

## खाद्य पदार्थों में मिलावट

664. श्री गणेश सिंह:
श्री प्रहलाद जोशी:
श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:
श्री संजय सिंह चौहान:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल में दिल्ली सहित देश के विभिन्न भागों से मिलावटी दूध, मसालों, दालों तथा अन्य खाद्य पदार्थों की बिक्री के काफी मामले सामने आए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा साथ ही गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में देश में मिलावट के राज्य -वार कितने मामले सामने आए हैं;

(ग) दोषियों द्वारा मिलावट के लिए प्रयोग में लाए गए रसायनों/पदार्थों का ब्यौरा क्या है;

(घ) देश में खाद्य पदार्थों में मिलावट के लिए जांच करने वाली प्रयोगशालाओं का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा खाद्य पदार्थों में मिलावट को रोकने के लिए कौन से प्रभावी कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) और (ख) खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम (पीएफए) 1954 और नियमावली 1955 के प्रवर्तन का कार्य राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के खाद्य (स्वास्थ्य) प्राधिकारियों को सौंपा गया है। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सरकारों के प्रवर्तन स्टाफ सभी स्तरों अर्थात् विनिर्माताओं/थोक विक्रेताओं/खुदरा विक्रेताओं से सभी खाद्य सामग्रियों के यादृच्छिक नमूने लेते हैं।

खाद्य (स्वास्थ्य) प्राधिकारियों द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार देश में वर्ष 2006 एवं 2007 के दौरान सभी खाद्य सामग्रियों में सूचित अपमिश्रण के मामलों की संख्या से संबंधित ब्यौरे संलग्न विवरण I में दिए गए है। वर्ष 2008 तथा आज की तिथि तक वर्तमान वर्ष के संबंध में सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की सरकारों द्वारा ऐसे किसी ब्यौरे की सूचना नहीं दी गई है।

(घ) इस समय खाद्य सामग्रियों में अपमिश्रण की जांच करने के लिए देश में खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम 1954 के अंतर्गत राज्यों की 72 प्रयोगशालाएं तथा 7 केंद्रीय खाद्य प्रयोगशालाएं कार्यरत है। देश में खाद्य सामग्रियों में खाद्य अपमिश्रण की जांच करने के लिए प्रयोगशालाओं के ब्यौरे विवरण II में दिए गए हैं।

(ङ) खाद्य में अपमिश्रण पर रोक लगाने के लिए खाद्य (स्वास्थ्य) प्राधिकारियों को सभी स्रोतों अर्थात विनिर्माताओं, थोक विक्रेताओं तथा खुदरा विक्रेताओं/आपूर्तिकत्ताओं से नियमित रूप से खाद्य के नमूने लेकर कड़ी निगाह रखने तथा खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 के उपबंधों के अंतर्गत अपराधियों के विरूद्ध सख्त कार्रवाई करने के लिए समय-समय पर सलाह दी गई है।

***विवरण-I***

| क्र.सं. | स्रोत | 2006 | | | 2007 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (ई) | (ए) | (%) | (ई) | (ए) | (%) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. | आंध्र प्रदेश | 11476 | 516 | 4.50 | 10920 | 367 | 3.36 |
| 2. | अरुणाचल प्रदेश | 167 | 1 | 0.59 | 417 | 05 | 1.19 |
| 3. | असम | 1161 | 69 | 5.94 | 1098 | 86 | 7.83 |
| 4. | बिहार | 1764 | 371 | 21 | 595 | 105 | 17.6 |
| 5. | गोवा | 306 | 06 | 1.96 | 434 | 06 | 1.38 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6. | गुजरात | 7111 | 337 | 4.74 | 6132 | 219 | 3.57 |
| 7. | हरियाणा | 2430 | 430 | 17.69 | 2582 | 313 | 12.12 |
| 8. | हिमाचल प्रदेश | 602 | 61 | 10.13 | 535 | 81 | 15.14 |
| 9. | जम्मू और कश्मीर | 766 | 109 | 14.22 | 1184 | 176 | 14.86 |
| 10. | कर्नाटक | 1575 | 243 | 15.42 | 3588 | 447 | 12.45 |
| 11. | केरल | 12867 | 277 | 2.15 | 134.68 | 326 | 2.42 |
| 12. | मध्य प्रदेश | 2320 | 214 | 9.22 | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 13. | महाराष्ट्र | 15578 | 1597 | 10.25 | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 14. | मणिपुर | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 15. | मेघालय | 70 | 01 | 1.42 | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 16. | मिजोरम | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 17. | नागालैण्ड | 127 | 4 | 3.73 | 111 | 09 | 8.10 |
| 18. | उड़ीसा | 509 | 132 | 25.93 | 379 | 92 | 24.27 |
| 19. | पंजाब | 3090 | 282 | 9.13 | 2327 | 429 | 18.43 |
| 20. | राजस्थान | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 21. | सिक्किम | 49 | 15 | 30.61 | 75 | 10 | 13.33 |
| 22. | तमिलनाडु | 3109 | 399 | 12.83 | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 23. | त्रिपुरा | 515 | 25 | 4.85 | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 24. | उत्तर प्रदेश | 16309 | 1740 | 10.67 | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 25. | पश्चिम बंगाल | 844 | 162 | 19.19 | 618 | 81 | 13.10 |
| 26. | अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 27. | चंडीगढ़ | 353 | 44 | 12.46 | 155 | 15 | 9.68 |
| 28. | दादरा व नगर हवेली | 32 | 04 | 12.50 | 12 | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 29. | दमण व दीव | 15 | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. | 08 | एन.आई.एल. | एन.आई.एल. |
| 30. | दिल्ली | 2911 | 223 | 7.66 | 3164 | 189 | 5.97 |
| 31. | लक्षद्वीप | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. | एन.ए. |
| 32. | पांडिचेरी | 410 | 18 | 4.39 | 384 | 04 | 1.04 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 33. | छत्तीसगढ़ | 135 | 32 | 23.70 | 10 | 04 | 40 |
| 34. | झारखण्ड | 490 | 55 | 11.22 | 731 | 133 | 18.19 |
| 35. | उत्तरांचल | 418 | 19 | 4.54 | 252 | 34 | 13.49 |
| | कुल | 87509 | 7386 | 8.44 | 49179 | 3131 | 6.36 |

संकेत (ई) : जांचे गए नमूनों की संख्या
(ए) : अपमिश्रित पाए गए नमूनों की संख्या
(%) : अपमिश्रित पाए गए नमूनों की प्रतिशतता
(एन.ए.) : बार-बार अनुस्मारकों के बावजूद राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्राधिकारियों द्वारा सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई
(एन.आई.एल.) : शून्य

## *विवरण-II*

*जन विश्लेषकों/जन स्वास्थ्य प्रयोगशालाओं की सूची*

**आंध्र प्रदेश**

1. मुख्य जन विश्लेषक
राज्य खाद्य नियंत्रण प्रयोगशाला,
इंडस्ट्रियल एरिया नचरम,
हैदराबाद-501507

2. वरिष्ठ वैज्ञानिक अधिकारी और
जन विश्लेषक,
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
सरकारी अस्पताल परिसर,
विशाखापट्टनम-530017

**असम**

3. जन विश्लेषक,
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
बमुनीमैदान,
गुवाहाटी-781020

**बिहार**

4. उपनिदेशक-सह-जन विशलेषक,
सम्मिश्रित खाद्य एवं औषध प्रयोगशाला,
अगमकुआं पटना-800007

**झारखंड**

5. राज्य खाद्य एवं औषध प्रयोगशाला,
नामकुम,
रांची (झारखंड)

**गुजरात**

6. जनविश्लेषक,
खाद्य जांच प्रभाग,
खाद्य एवं औषध प्रयोगशाला,
पोलिटेक्निक के नजदीक,
बड़ौदा-390002

7. जन विश्लेषक,
खाद्य, जांच प्रभाग,
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
सिविल अस्पताल कंपाउड,
भुज जिला कच्छ (गुजरात)

8. वरिष्ठ वैज्ञानिक अधिकारी,
क्षेत्रीय खाद्य प्रयोगशाला,
भावनगर, उत्तरी, एसबीएस जिमखाना ब्रांच के पीछे,
राजकोट (गुजरात)

9. जन विश्लेषक,
जन स्वास्थ्य, प्रयोगशाला,
पीएसएस विभाग, तीसरी मंजिल,
एनएचएल मेडिकल कालेज,
वी.एस. अस्पताल के पीछे, एलिस ब्रिज,
अहमदाबाद - 380001

10. जन विश्लेषक,
म्यूनिसिपिल स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
म्यूनिसिपिल कारपोरेशन,
लहरीपुरा रोड,
बड़ौदा-390001

11. जन विश्लेषक,
म्यूनिसिपिल स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
सूरत म्यूनिसिपिल कारपोरेशन,
रूम नं. 304-308, तीसरी मंजिल,
डां अम्बेडकर शॉपिग सेंटर, अंजता सिनेमा
के सामने, रिंग रोड, सूरत-395003

**हरियाणा**

12. जन विश्लेषक,
राज्य खाद्य, जल एवं उत्पाद प्रयोगशाला,
हरियाणा सरकार, सेक्टर-XI-डी,
चंडीगढ़-160011.

13. जन विश्लेषक,
जिला खाद्य प्रयोगशाला, सिविल अस्पताल,
करनाल (हरियाणा)

**हिमाचल प्रदेश**

14. जन विश्लेषक,
कम्पोजिट जांच प्रयोगशाला,
कंडाघाट, जिला सोलन, हिमाचल प्रदेश

15. जन विश्लेषक,
खाद्य प्रयोगशाला, श्रीनगर,
सीडी अस्पताल डलगेट के नजदीक,
श्रीनगर (जम्मू और कश्मीर)

16. जन विश्लेषक,
खाद्य प्रयोगशाला, जम्मू,
केनाल रोड, जम्मू-तवी(जम्मू और कश्मीर)

**कर्नाटक**

17. वरिष्ठ केमिस्ट और जन विश्लेषक,
खाद्य और जल विश्लेषण प्रयोगशाला,
जन स्वास्थ्य संस्थान, केआर सर्कल,
शेषाद्रि रोड, बंगलौर-560001

18. जन विश्लेषक,
निगम प्रयोगशाला,
बंगलौर शहर निगम, दसप्पा मेटरनिटी होम,
सिल्वर जुबली पार्क रोड, बंगलोर-560001

19. जन विश्लेषक,
निगम प्रयोगशाला,
मैसूर शहर निगम, निगम कार्यालय भवन,
मैसूर (कर्नाटक)

20. प्रभागीय जन विश्लेषक-सह-क्षेत्रीय सहायक
रसायन परीक्षक प्रयोगशाला,मैसूरी प्रभाग,
एन.पी.सी. अस्पताल परिसर,
नजाराबाद, मैसूर-570010

**केरल**

21. मुख्य सरकारी विश्लेषक,
सरकारी विश्लेषक प्रयोगशाला,
रेडक्रांस रोड, तिरूवनन्तपुरम (केरल)

22. जन विश्लेषक,
क्षेत्रीय विश्लेषण प्रयोगशाला,
काकानांद, पीओ एर्नाकुला
कोचीन-31 (केरल)

23. जन विश्लेषक,
क्षेत्रीय विश्लेषण प्रयोगशाला,
मल्लप्पारंबा,
कोजिकोडे (केरल)

**मध्य प्रदेश**

24. जन विश्लेषक,
सम्मिश्रित खाद्य एवं औषध प्रयोगशाला,
ईदगाह हिल्स,
भोपाल(मध्य प्रदेश)

25. जन विश्लेषक,
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
उज्जैन नगर निगम,
उज्जैन (मध्य प्रदेश)

26. जन विश्लेषक,
खाद्य प्रयोगशाला, नगर निगम,
नगर निगम रोड,
(इंदौर (मध्य प्रदेश)

27. जन विश्लेषक,
राज्य खाद्य जांच प्रयोगशाला,
सिंह नर्सिंग होम परिसर
झूला लाल धाम रोड,
कटोरा तालाब,
रायपुर-492001

**महाराष्ट्र**

28. प्रभारी,
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
आलंदी रोड, सर्वे संख्या 94/ए,
विशरत वदाई पुलिस स्टेशन के सामने,
पुणे-411006

29. जन विश्लेषक,
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
निजाम बंगला, कैंट,
औरगांबाद-431002

30. जन विश्लेषक,
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
साईं दर्शन भवन, 5, बाबा नगर,
नांदेड-431602

31. जन विश्लेषक,
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
मेंटल अस्पताल के नजदीक,
एनएडीटी के सामने,
छिंदवाक रोड,
नागपुर-440022

32. जन विश्लेषक,
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
अमरावती (महाराष्ट्र)

33. जन विश्लेषक,
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
120, शाहू मार्किट यार्ड,
कोल्हापुर-416005

35. जन विश्लेषक,
म्यूनिसिपल प्रयोगशाला,
केन्द्रीयकृत जी/नार्थ वार्डस,
आफिसर बिल्डिंग, दूसरी मंजिल,
कमरा संख्या-49, जे.के. सावंत मार्ग,
दादर मुम्बई-400028

36. मुख्य केमिस्ट,
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
धोबी घाट बिल्डिंग,
सिविल अस्पताल परिसर,
जल गांव-425001.

36. जन विश्लेषक,
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
इंडस्ट्रियल एस्टेट,
सांगली-416416

37. जन विश्लेषक,
वरिष्ठ वैज्ञानिक अधिकारी का कार्यालय,
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
कोंकण भवन,
छठी मंजिल, नवी मुम्बई-400614

38. जन विश्लेषक,
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला,
नया सिविल अस्पताल परिसर,
नासिक-422002.

**नागालैंड**

39. जन विश्लेषक,
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला (खाद्य प्रयोगशाला),
कोहिमा (नागालैंड)

**उड़ीसा**

40. उप निदेशक-सह-जन-विश्लेषक
राज्य जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
सत्य नगर
भुवनेश्वर उड़ीसा

**पंजाब**

41. जन विश्लेषक,
पंजाब सरकार
राज्य खाद्य औषध एवं उत्पाद
प्रयोगशाला
सेक्टर-XI चंडीगढ़-160017

42. जन विश्लेषक
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
नेहरू गार्डन जलंधर, पंजाब

43. जन विश्लेषक
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
ओल्ड सिविल हॉस्पिटल, भटिंडा

**राजस्थान**

44. मुख्य जन विश्लेषक
राजस्थान सरकार
खाद्य एवं औषध प्रयोगशाला
मंदिर मार्ग, सेठी कॉलोनी
जयपुर-302004

45. जन विश्लेषक
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
सी-27, रेलवे रोड
जोधपुर-342001

46. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला

47. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
अलवर (राजस्थान)

48. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
उदयपुर (राजस्थान)

49. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
ई-1 कमला नगर, टी.बी.
अस्पताल अजमेर
(राजस्थान)

50. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
श्री गंगा नगर(राजस्थान)

51. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
बांसवाड़ा (राजस्थान)

**तमिलनाडु**

52. सरकारी विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
जन स्वास्थ्य और निवारक
चिकित्सा विभाग किंग इंस्टिटयूट
आफ कैम्पस, गिंडी, चेन्नई-600032

53. जन विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
प्रिंसीपल पब्लिक हैल्थ प्रयोगशाला
कैम्पस, 107-ए, रेस कोर्स रोड
कोयंबटूर-641018

54. जन विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
कारपोरेशन पुअर होम कम्पाउण्ड,
मदुरई-625020

55. जन विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
कालेज रोड
तंजावूर-1

56. जन विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
पलयम्बकोटट्ई-627002

57. इंचार्ज
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला,
काम राजनगर कालोनी,
सलेम-(14) तमिलनाडु

58. जन विश्लेषक
खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला
कार्पोरेशन ऑफ चेन्नई
चेन्नई 600003

**त्रिपुरा**

59. मुख्य विश्लेषक
क्षेत्रीय खाद्य एवं औषध
प्रयोगशाला,
राज्य जन स्वास्थय प्रयोगशाला
त्रिपुरा पश्चिम, अगरतला-799001

**उत्तर प्रदेश**

60. जन विश्लेषक
उत्तर प्रदेश सरकार
चेतन विहार, नेहरू बाल
वाटिका के पीछे, सेक्टर-सी,
अलीगंज, लखनऊ-226020

61. जन विश्लेषक
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य
प्रयोगशाला
शिवपुरी, वाराणसी
(उत्तर प्रदेश)

62. जन विश्लेषक
क्षेत्रीय जन स्वास्थ्य
प्रयोगशाला
हलवाई की बगीची,
मथुरा रोड, आगरा,
उत्तर प्रदेश

**पश्चिम बंगाल**

63. जन विश्लेषक
पश्चिम बंगाल सरकार
केन्द्रीय जन स्वास्थ्य एंव औषध
प्रयोगशाला, 2, कान्वेंट लेन,
कोलकाता-700015

64. जन विश्लेषक
जिला जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
मुर्शिदाबाद, सी एम ओ कार्यालय
कैम्पस, पी.ओ, बेरहमपुर,
मुर्शिदाबाद (पश्चिम बंगाल)

65. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
जी एम अस्पताल
पी. ओ. नेताजी सुभाष सेंटोरियम,
कल्याणी-741251
नाडिया (पश्चिम बंगाल)

66. जन विश्लेषक
कोलकाता निगम
सेंट्रल प्रयोगशाला
आई-2 ए, हॉग स्ट्रीट
कोलकाता-700013

**दिल्ली**

67. जन विश्लेषक
संयुक्त खाद्य एवं औषध
प्रयोगशाला
पीएफ ए निदेशालय, एन सी टी दिल्ली
ए-20, लारेंस रोड,
औद्योगिक क्षेत्र, दिल्ली-110035

**अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह**

69. जन विश्लेषक
खाद्य प्रयोगशाला
जे बी पंत हॉस्पिटल कैम्पस,
अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह
पोर्ट ब्लेयर-744103

**गोवा**

70. जन विश्लेषक
संयुक्त खाद्य एवं औषध
प्रयोगशाला
खाद्य एवं औषध प्रशासन
पणजी, गोवा-703001

**पुडुचेरी**

71. जन विश्लेषक
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
जन स्वास्थ्य प्रयोगशाला
कार्यालय
इंदिरा नगर, गोरीमेडू

**मेघालय**

72. जन विश्लेषक
मेघालय सरकार
संयुक्त खाद्य एवं औषध
प्रयोगशाला
शिलांग (मेघालय)

**निदेशक, सी एफ एल एस**

1. निदेशक
खाद्य अनुसंधान एवं मानकीकरण
प्रयोगशाला, नवयुग मार्किट,
गाजियाबाद-201001

2. निदेशक
केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला
3, किड स्ट्रीट,
कोलकाता-700016

3. निदेशक
केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला
सी/ओ केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकीय
अनुसंधान संस्थान, मैसूर-570013

4. निदेशक
केन्द्रिय खाद्य प्रयोगशाला
सी/ओ राज्य जन स्वास्थ्य
प्रयोगशाला,
स्टेव्ली रोड, पुणे-411001

5. केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला
मुम्बई

6. केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला,
सनौली, जिला महाराजगंज
उत्तर प्रदेश-273164

7. केन्द्रीय खाद्य प्रयोगशाला
चम्पारण (पूर्वी)
रक्सौल, बिहार

*[अनुवाद]*

**भारतीय नौकरशाही**

**665. श्री विलास मुत्तेमवार:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय नौकरशाही को बारह एशियाई अर्थव्यवस्थाओं के व्यापार सर्वेक्षण द्वारा सबसे कम कार्यकुशल माना गया है;

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

(ग) क्या प्रशासनिक सुधार आयोग द्वारा नौकरशाही को और अधिक पारदर्शी और उत्तरदायी बनाने के लिए सुझाए गए कदमों को सरकार ने क्रियान्वित कर दिया है;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में और कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधानमंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) और (ख) मीडिया रिपोर्टों के अनुसार बारह एशियाई अर्थव्यवस्थाओं के एक व्यापार सर्वेक्षण द्वारा भारतीय नौकरशाही को सबसे कम कार्यकुशलता का रैंक दिया गया है। इस मीडिया रिपोर्ट में यह भी उल्लेख किया गया है कि सर्वेक्षया 12 उत्तरी और दक्षिणी एशियाई राष्ट्रों में कार्यरत 1274 प्रवासियों के मतदान का परिणाम है। यह मतदान पिछली बार 2007 में हुआ था। रिपोर्ट से यह स्पष्ट नहीं हुआ है कि मुख्य संकेतक, जनसंख्या का आकार आदि क्या थे। इस सर्वेक्षण का वैज्ञानिक आधार ज्ञात नहीं है। इसलिए इस रिपोर्ट पर कोई टिप्पणी करना संभव नहीं है।

(ग) से (ङ) नौकरशाही को पारदर्शी और अधिक जवाबदेह बनाने के लिए दूसरे प्रशासनिक सुधार आयोग की सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं।

*[हिन्दी]*

## जैव चिकित्सीय अपशिष्ट का निपटान

666. **श्री जगदम्बिका पाल:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिकांश अस्पताल दिशानिर्देशों के अनुसार जैव चिकित्सीय अपशिष्ट का निपटान नहीं कर रहे हैं;

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

(ग) क्या अस्पताल अपशिष्ट की चोरी से रोगियों और अस्पताल के आस-पास रह रहे लोगों को खतरा पैदा हो रहा है;

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

(ङ) सरकार द्वारा जैवचिकित्सीय अपशिष्ट की चोरी के बिना उसका समय पर और उचित निपटान सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ङ) जहां तक केन्द्र सरकार के अस्पतालों नामत: डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल, सफदरजंग अस्पताल, लेडी हार्डिंग, चिकित्सा महाविद्यालय और संबद्ध अस्पतालों का संबंध है, वहां जैवचिकित्सीय अपशिष्ट (प्रबंधन और संभाल) नियमावली, 1998 के अनुसार किया जाता है। प्रत्येक अस्पताल में एक संक्रमण नियंत्रण समिति विद्यमान है जो उचित कार्रवाई की समीक्षा, अनुवीक्षण और शुरूआत आवश्यकतानुसार करती है। डाक्टरों, नर्सों, चिकित्सक सहायक स्टाफ और अन्य कर्मियों को जैवचिकित्सीय अपशिष्ट के सुरक्षित प्रबंधन के बारे में आवधिक प्रशिक्षण देकर सुग्राही बनाया जाता है। इसके अलावा, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने राष्ट्रीय जैवचिकित्सीय अपशिष्ट प्रबंधन दिशानिर्देश नियमावली के अनुरूप तैयार करके सभी राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को अनुपालनार्थ परिचालित किए हैं।

## भारतीय मूल के लोगों पर प्रतिबंध

667. **श्री जय प्रकाश अग्रवाल:** क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या खाड़ी के कुछ देशों द्वारा भारतीय मूल के लोगों को रोजगार देने पर प्रतिबंध लगा दिया गया है;

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

(ग) क्या सरकार ने संबंधित देशों के साथ वह मुद्दा उठाया है; और

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

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) से (घ) खाड़ी देशों अर्थात सऊदी अरब, संयुक्त अरब अमीरात, कुवैत, कतर, बहरीन और ओमान में हमारे मिशनों ने सूचित किया है कि इन देशों द्वारा भारतीय मूल के लोगों को रोजगार प्रदान करने के बारे में कोई पाबंदिया नहीं लगाई हुई हैं।

**मानव अंग प्रत्यारोपण अधिनियम, 1994 में संशोधन**

668. **श्री मनसुखभाई डी. वसावा:**
**श्री यशवंत लागुरी:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार मानव अंग प्रत्यारोपण अधिनियम, 1994 में संशोधन करने का है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ग) जी हां। चूंकि संसद द्वारा भारत के संविधान के अनुच्छेद 252 (1) के अंतर्गत प्राप्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए मानव अंग प्रत्यारोपण अधिनियम, 1994 पारित किया गया था इसलिए ऐसे विधान में संशोधन करने हेतु अनुच्छेद 252(2) में यह अपेक्षित है कि राज्यों की विधान सभाएँ ऐसा संकल्प पारित करें जिसमें उसके लिए संसद का प्राधिकृत किया गया हो। ऐसे प्राधिकार हिमाचल प्रदेश और गोवा राज्यों की विधान सभाओं से प्राप्त कर लिए गए हैं। उसके लिए अन्तर-मंत्रालयीन परामर्श जारी हैं।

*[अनुवाद]*

**विदेशों में सहायता डेस्क की स्थापना**

669. **श्री ए. सम्पत:** क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार विदेशों में भारतीय मजदूरों और रोजगार प्राप्त करने के लिए विदेश जाने के इच्छुक लोगों को सहायता प्रदान करने के लिए भारतीय दूतावासों और उच्चायोगों को सुदृढ़ करने का है;

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

(ग) क्या इस संबंध में सरकार का विचार विदेशों में डेस्क की स्थापना करने का है; और

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

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) से (घ) सरकार ने विदेशों में भारतीय कामगारों को सहायता देने के लिए संयुक्त राज्य अमेरिका और संयुक्त अरब अमीरात में कोन्सुलरों (सामुदायिक कार्य) की तैनाती करके भारतीय दूतावासों को पहले ही सुदृढ़ बना दिया हैं से जरूरतमंद कामगारों को कानूनी, चिकित्सीय और वित्तिय परामर्श प्रदान करने में स्थानीय, भारतीय व्यावसायिकों की सहायता लेंगे।

सरकार ने नई दिल्ली में प्रवासी कामगार स्रोत केन्द्र और कोची में उत्प्रवास स्रोत केन्द्र की स्थापना भी की है। ये केन्द्र सूचना प्रसार और परामर्शी सेवाओं की मार्फत रोजगार के लिए विदेश जाने के इच्छुक लोगों की सहायता करते हैं। केन्द्र प्रवासी भारतीय कामगारों की शिकायतों के निवारण के लिए शुल्क मुक्त हेल्प लाइन भी संचालित करते हैं।

**जलवायु परिवर्तन पर विश्व बैंक की रिपोर्ट**

670. **श्री सुरेश कलमाडी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने अपनी रिपोर्ट में जलवायु परिवर्तन पर चिंता व्यक्त की है;

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट के मुख्य निष्कर्ष क्या हैं;

(ग) रिपोर्ट में उठाई गई समस्या के समाधान के लिए सरकार द्वारा कौन-कौन से कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) क्या सरकार नीति, आयोजना और निवेश निर्णयों में प्रमुख सूचना के समेकन में सहायता हेतु जलवायु सूचना प्रबंधन प्रणाली की स्थापना करने हेतु विचार कर रही है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) और (ख) विश्व बैंक ने ''कलाइमेट चेंज इम्पैक्ट्स इन ड्राउट एण्ड फ्लड अफैक्टिड एरियाज: केस स्टडीज इन इंडिया' नामक एक रिपोर्ट कुछ समय पहले जारी की है। इस रिपोर्ट में तीन सूखा और बाढ़ प्रभावित राज्यों, अर्थात् महाराष्ट्र, उड़ीसा और आंध्र प्रदेश की केस स्टडी के आधार पर भारत की विकास नीतियों और प्रक्रियाओं में सूखा और बाढ़ जैसे जलवायु संबंधी जोखिमों को मुख्य धारा में लाने और इनके एकीकरण को प्रोत्साहित करने की आवश्यकता के बारे में उल्लेख किया गया है। इस रिपोर्ट में कृषि और आजीविका से संबंधित जलवायु जोखिमों को मूल्यांकन करने की आवश्यकता, मौजूदा कोपिंग और जलवायु जोखिम प्रबंधन रणनीतियों पर बेहतर सूचना उत्पन्न करने; भावी जलवायु जोखिमों को पहचानने के दृष्टिकोण से एक जलवायु मॉडलिंग फ्रेमवर्क का विकास और प्रदर्शन करने; तथा एक अनुकूलन योजना विकसित

करने जो जलवायु लचीलापन और अनुकूलन क्षमता में सुधार में सहायक हो, के संबंध में जोर दिया गया है।

(ग) सरकार देश की संवेदनशील जनसंख्या के अनुकूलन संबंधी सरोकारों से अवगत हैं। प्रधानमंत्री द्वारा दिनांक 30 जून, 2008 को जारी जलवायु परिवर्तन पर राष्ट्रीय कार्य योजना (एनपीसीसी)के राष्ट्रीय मिशन और अन्य पहलों के माध्यम से इस प्रकार के सरोंकारों को एड्रेस करने का प्रयास किया गया है। एनएपीसीसी में आठ मिशन शामिल है। जिनमें से पांच 'अनुकूलन' से संबंधित है और एक 'रणनीतिक जानकारी' से सबंधित है, इन मिशनों का इस्तेमाल इस प्रकार की चुनौतियों का सामना करने हेतु किया जाता है।

(घ) जलवायु परिवर्तन संबंधी रणनीतिक जानकारी विषयों पर राष्ट्रीय मिशन और अन्य मिशनों के कार्यक्षेत्र के अंतर्गत जलवायु सूचना से संबंधित मुद्दों और संबंधित मामलों पर विचार करना शामिल है।

## देश में परमाणु ऊर्जा संयंत्र

671. **श्री गुरूदास दासगुप्त:**
**श्री टी.आर. बालू:**
**श्रीमती सुप्रिया सुले:**

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

(क) क्या कुडनकुलम परमाणु ऊर्जा परियोजना के प्रथम चरण के पूरा होने से असाधारण विलंब हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके द्वारा पूरा होने संबंधी समय-सीमा का ब्यौरा क्या है और विलंब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस परियोजना के द्वितीय चरण को शुरू करने हेतु कोई प्रस्ताव है;

(घ) यदि हाँ, तो इसके लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है;

(ङ) क्या देश में और अधिक परमाणु ऊर्जा संयंत्रों की स्थापना के लिए अमरीका और रूस सहित कुछ अन्य देशों के साथ बातचीत की गई है/हो रही है; और

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

**विज्ञान और प्रौधोगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क)और (ख) उपस्करों की सुपुर्दगी में देरी होने के कारण कुडनकुलम परियोजना के कार्य की प्रगति पर प्रभाव पड़ा, इस परियोजना के अब सन् 2010-11 तक पूरा हो जाने की आशा है,

(ग) और (घ) भारत और रूसी परिसंघ के बीच अंतर्सरकारी करार के संपन्न होने के परिणामस्वरूप, कुडनकुलम में अतिरिक्त इकाइयां लगाने का प्रस्ताव है, ब्यौरवार परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) को अंतिम रूप देने के लिए कंपनी स्तर पर प्रारम्भिक बातचीत की गई है, ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिए जाने के बाद ही कार्यक्रम और अन्य ब्यौरों का पता चल पाएगा।

(ङ) और (च) न्यूक्लियर पावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एनपीसीआईएल) और फ्रांस, अमरीका तथा रूसी परिसंघ की कंपनियों के बीच कंपनी स्तर पर हुई बातचीत में तकनीकी, संगठनात्मक, वाणिज्यिक और अन्य मुद्दों के प्रारम्भिक पहलू शामिल थे और कोई विशिष्ट निर्णय नहीं लिए गए।

## राष्ट्रीय पर्यावरण संरक्षण प्राधिकरण की स्थापना

672. **श्री असादूद्दीन ओवेसी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय पर्यावरण संरक्षण प्राधिकरण की स्थापना का है;

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

(ग) प्राधिकरण को कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) पर्यावरणीय विधानों के अनुपालन के प्रर्वतन और मॉनीटरी के सुदृढ़ीकरण तथा पर्यावरण नियोजन और प्रबंधन में सुधार करने के लिए राष्ट्रीय पर्यावरण सुरक्षा प्राधिकरण को स्थापित करने हेतु एक प्रस्ताव संकल्पनात्मक स्तर पर है। प्राधिकरण को स्थापित करने के ब्यौरे और समय-सूची को अभी औपचारिक रूप दिया जाना बाकी है।

## विद्युत क्षेत्र को कोयले की आपूर्ति

673. **श्री निशिकांत दुबे:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान देश में गैर-कोकिंग कोयला के उत्पादन के लक्ष्यों और उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या देश में ताप विद्युत संयंत्रों की माँग को पूरा करने के लिए कोयले की भारी कमी है;

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

(घ) क्या सरकार ने विद्युत क्षेत्र की मांग को पूरा करने के लिए कोयले के उत्पादन में बृद्धि करने के लिए कोई योजना तैयार की है;

(ङ) यदि हां,तो तत्संबंधी अनुषंगी कंपनी-वार ब्यौरा क्या है; और

(च) कोयला कंपनियों में चोरी के मामलों की संख्या को कम करने के लिए किए गए उपचारात्मक उपायों का ब्यौरा क्या है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री) श्री श्रीप्रकाश जायसवाल**): (क) पिछले तीन वर्षों (संशोधित अनुमानों) और चालू वर्ष (बजट अनुमान) के दौरान कोकिंग तथा नान-कोकिंग कोयले के उत्पादन के वर्षवार लक्ष्य एवं उपलब्धियां नीचे दी गई हैं:

(आकड़े मिलियन टन में)

| किस्म | 2009-10 | | 2008-09(अनं). | | 2007-08 | | 2006-07 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | लक्ष्य (ब.अ.) | वास्तविक | लक्ष्य (ब.अ.) | वास्तविक | लक्ष्य (ब.अ.) | वास्तविक | लक्ष्य (ब.अ.) | वास्तविक |
| कोकिंग | 36.27* | 5.59# | 34.30 | 33.309 | 25.49 | 34.455 | 25.88 | 32.097 |
| नान-कोकिंग | 496.06* | 80.53# | 462.636 | 459.636 | 435.01 | 422.627 | 404.23 | 398.735 |
| योग | 532.33 | 86.13 | 497.29 | 492.945 | 460.50 | 457.082 | 430.11 | 430.832 |

*वार्षिक कार्य योजना 2009-10 के अनुसार अप्रैल-मई, 2009

(ख) और (ग) अनुमानों के अनुसार वर्ष 2009-10 के लिए तापीय विद्युत संयंत्रों के लिए कुल 405 मि.ट. की मांग मे से कोयले की मांग तथा स्वदेशी उपलब्धता के बीच का अंतर लगभग 43 मि.ट. निकाला गया है तथा केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा दी गई सूचना के अनुसार उपयोगिताओं को 43 मि.ट. कोयले की शेष मात्रा का आयात करने का लक्ष्य दिया गया है।

(घ) तापीय विद्युत संयंत्रों की मांग को पूरा करने के लिए हालांकि एससीसीएल में कोयले की कोई अत्यअधिक कमी नहीं है फिर भी मांग को पूरा करने क लिए कोयले का स्वदेशी उत्पादन बढ़ाने हेतु सीआईएल द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

11वीं योजना के दौरान 134 नई/पुनर्गठित खनन परियोजनाओं को आरंभ करने की परिकल्पना की गई है। इन परियोजनाओं की परिकल्पित क्षमता 310 मि.ट. प्रतिवर्ष होगीं। 11वीं योजना के अंतिम वर्ष (2011-12) तक इन परियोजनाओं से परिकल्पित उत्पादन लगभग 123.00 मि.ट. प्रतिवर्ष होगा।

- उपकरण के उपयोग में सुधार लाना।
- परियोजना को समय पर कार्यान्वित करना।
- भूमिगत खानों में व्यापक उत्पादन प्रौद्योगिकी लागू करना।
- यंत्रीकरण के साथ नई खानों की योजना बनायी जा रही है।
- भूमिगत और ओपनकास्ट, दोनों खानों की उत्पादकता में सुधार लाना।

(ङ) 11वीं योजना अवधि के दौरान परियोजना/सीआईएल की भावी परियोजनाओं का सहायक कंपनी-वार ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

(च) कोयले की उठाईगिरी के मामलों की संख्या कम करने के लिए कोल इंडिया लि. की सहायक कंपनियों द्वारा किए गए उपायों का विवरण:

कोयला कंपनियों ने कोयले की चोरी/उठाईगिरी को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

(i) संवेदनशील बिन्दुओं पर चेकपोस्टें बनाई गई हैं।

(ii) कोयला डम्पिंग यार्ड के चारों ओर चारदीवारी, प्रकाश की व्यवस्था तथा चौबीस घंटे हथियारबंद गार्डो की तैनाती का कार्य किया गया है।

(iii) ओबी डम्पों सहित खान में और इसके आसपास गश्त नियमित रूप से की जाती है।

(iv) रेलवे साइडिगों पर सशस्त्र गार्डों को तैनात किया गया है।

(v) जिला प्राधिकारियों के साथ नियमित अंतरालों पर विचार-विमर्श और सम्पर्क करना तथा डी सी और जिला प्रशासन के साथ बैठकें आयोजित करना।

(vi) उठाईगिरी को रोकने के लिए होलोग्राम चिपकाकर तथा सीआईएसएफ के प्राधिकृत अधिकारियों के हस्ताक्षर करवाने के बाद जिले के बाहर के ट्रकों द्वारा कोयले की ढुलाई के लिए चालान जारी किए जाते हैं।

(vii) कोयले की चोरी/उठाईगिरी के विरूद्ध कोलियरियों के प्रबंधन तथा सीआईएसएफ द्वारा स्थानीय थाने में नियमित रूप से एफआईआर दर्ज कराई जाती हैं। सीआईएसएफ द्वारा अपराधियों को गतिविधियों पर सख्त निगरानी रखी जाती है।

(viii) पुराने/परित्यक्त/खुले कोयला मुहानों को चरणबद्ध तरीके से भरने/डोजिंग करने/ सील करने/ब्लास्टिंग करने के लिए प्रबंधन कार्रवाई कर रहा है।

कोयला कंपनियों के कामकाज में पारदर्शिता लाने के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि सीआईएल और सहायक कंपनियों ने खरीद और संविदा में पारदर्शिता लाने के लिए ट्रांसपेरेंसी इंटरनेशनल, इंडिया के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए हैं। एमओयू की शर्तो के अनुसार, स्वतंत्र बाहरी मानीटर नियुक्त किए गए हैं जो संविदाओं और किसी किसी विनिर्दिष्ट उच्चतर मूल्य के आर्डर को अंतिम रूप देने के मामले में निविदाकर्ताओं अथवा बोलीदाताओं द्वारा की गई शिकायतों की जांच करेंगे।

जहां तक कोयला कंपनियों की कार्यकुशलता में सुधार लाने का संबंध है, सीआईएल द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

(i) उपकरण के उपयोग में सुधार लाना।

(ii) परियोजनाओं को समय पर कार्यान्वित करना।

(iii) भूमिगत खानों में व्यापक उत्पादन प्रौद्योगिकी लागू करना

(iv) यंत्रीकरण के साथ नई खानों की योजना बनायी जा रही है।

(v) भूमिगत और ओपनकास्ट, दोनों खानों की उत्पादकता में सुधार लाना।

एससीसीएल में एक सतर्कता विभाग है जो सड़कों पर खानों में भी नियमित जांच कर रहा है। उठाईगिरी को रोकने के लिए सीआईएसएफ कार्मिकों को तैनात किया गया है। एससीसीएल के मार्केटिंग डिपार्टमेंट ने मार्केटिंग सिस्टन की कार्यकुशलता और पारदर्शिता में सुधार लाने की दृष्टि से ईआरपी सिस्टम लागू किया है।

***विवरण***

*11वीं योजना/ सीआईएल की भावी परियोजनाएं*

| क्र.सं. | कंपनी | परियोजना/खान का नाम | प्रकार | क्षमता (मि.ट. प्रतिवर्ष) | अनुमानित पूंजी (करोड़ रू.) | 11-12 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| अनुमोदित परियोजनाएं | | | | | | |
| 1. | ईसीएल | चित्रा ईस्ट (2.50) | ओसी | 1.30 | 112.69 | 0.70 |
| 2. | ईसीएल | खोटाडीह औग. (1.00) | ओसी | 0.55 | 23.00 | 0.40 |
| 3. | ईसीएल | झांजरा की दूसरी कौन. माइनर | यूजी | 0.51 | 122.35 | 0.51 |
| 4. | ईसीएल | नारायणकुरी | यूजी | 0.54 | 149.06 | 0.03 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5. | ईसीएल | बेलबेद (धसाल) | यूजी | 0.36 | 69.11 | 0.20 |
| 6. | ईसीएल | मोहोनपुर विस्तार ओसी | ओसी | 0.60 | 14.23 | 0.60 |
| 7. | सीसीएल | पिपरवार विस्तार ओसी | ओसी | 3.50 | 21.88 | 3.50 |
| 8. | सीसीएल | अशोक विस्तार ओसीपी* | ओसी | 3.50 | 341.66 | 3.50 |
| 9. | सीसीएल | पूर्णडीह ओसी | ओसी | 3.00 | 210.98 | 0.70 |
| 10. | सीसीएल | मगध विस्तार ओसीपी* | ओसी | 8.00 | 236.62 | |
| 11. | सीसीएल | तपिन ओसी | ओसी | 2.50 | 264.68 | 1.00 |
| 12. | सीसीएल | रोहिणी विस्तार ओसी | ओसी | 1.20 | 105.67 | 1.20 |
| 13. | सीसीएल | टर्मी आरपीआर | ओसी | 1.00 | 35.54 | |
| 14. | सीसीएल | अमलो ईपीआर | ओसी | 2.50 | 56.32 | 2.50 |
| 15. | सीसीएल | तेतारीखर | ओसी | 2.00 | 78.60 | |
| 16. | सीसीएल | उरीमरी ईपीआर | ओसी | 2.00 | 43.57 | |
| 17. | सीसीएल | चुरी-बेन्ती कॉन.-माइनर | यूजी | 0.65 | 145.44 | 0.40 |
| 18. | सीसीएल | पारेज ईस्ट यूजी (सीएम) | यूजी | 0.51 | 142.67 | 0.51 |
| 19. | एनसीएल | निगाही विस्तार ओसी (15.00) | ओसी | 5.00 | 259.40 | 5.00 |
| 20. | एनसीएल | दुधीचुआ विस्तार ओसी (15.00) | ओसी | 5.00 | 326.75 | 5.00 |
| 21. | डब्ल्यूसीएल | गोकुल ओसी | ओसी | 1.00 | 79.83 | 0.20 |
| 22. | डब्ल्यूसीएल | गौरी 1 और 2 विस्ता.(मर्जर) ओसी | ओसी | 1.80 | 13.00 | 1.60 |
| 23. | डब्ल्यूसीएल | घुगुस दीप ओसी | ओसी | 1.50 | 10.15 | 1.50 |
| 24. | डब्ल्यूसीएल | जूनाद विस्तार ओसी | ओसी | 0.60 | 38.76 | 0.50 |
| 25. | डब्ल्यूसीएल | न्यू माजरी यूजी से ओसी | ओसी | 0.80 | 72.57 | 0.05 |
| 26. | डब्ल्यूसीएल | धूपताला ओसी (सस्ती यूजी से ओसी) | ओसी | 1.70 | 194.11 | 0.25 |
| 27. | डब्ल्यूसीएल | दिनेश (मकरधकरा-3) ओसी | ओसी | 3.00 | 496.40 | 0.10 |
| 28. | डब्ल्यूसीएल | घोंसा विस्तार ओसी (इन्क्ल. परसोदा) | ओसी | 0.60 | 44.66 | 0.60 |
| 29. | डब्ल्यूसीएल | पेनगंगा (मुगोली विस्तार) ओसी | ओसी | 3.00 | 339.77 | 0.10 |
| 30. | डब्ल्यूसीएल | चिंचौली ओसी | ओसी | 0.30 | 24.64 | 0.05 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 31. | डब्ल्यूसीएल | तेलवासा विस्तार एससीएच. | ओसी | 0.70 | 5.12 | |
| 32. | डब्ल्यूसीएल | धुरवासा विस्तार एससीएच. | ओसी | 0.90 | 6.89 | |
| 33. | डब्ल्यूसीएल | वाघोदा यूजी | यूजी | 0.39 | 71.73 | 0.05 |
| 34. | डब्ल्यूसीएल | शारदा यूजी | यूजी | 0.32 | 50.95 | 0.05 |
| 35. | डब्ल्यूसीएल | धनकासा यूजी | यूजी | 1.00 | 152.86 | 0.05 |
| 36. | डब्ल्यूसीएल | भकरा यूजी | यूजी | 0.27 | 55.28 | |
| 37. | डब्ल्यूसीएल | जामूनिया यूजी | यूजी | 0.72 | 127.52 | 0.02 |
| 38. | डब्ल्यूसीएल | सोमेर-4/सोनेर खान-1 विस्तार यूजी | यूजी | 0.45 | 68.17 | 0.23 |
| 39. | डब्ल्यूसीएल | मौरी ब्लॉक यूजी सीएम पैकेज के साथ | यूजी | 0.36 | 67.50 | 0.36 |
| 40. | डब्ल्यूसीएल | हराडोल(सीएसए) | यूजी | 0.14 | 16.36 | |
| 41. | एसईसीएल | जामपल्ली | ओसी | 2.00 | 47.72 | |
| 42. | एसईसीएल | बिजारी ओसी | ओसी | 1.50 | 23.75 | |
| 43. | एसईसीएल | अम्बिका | ओसी | 1.00 | 22.30 | |
| 44. | एसईसीएल | पोलमा ओसी | ओसी | 10.00 | 448.32 | |
| 45. | एसईसीएल | करतली ईस्ट ओसी | ओसी | 2.50 | 178.44 | |
| 46. | एसईसीएल | राज वेस्ट (बराउद विस्तार) | ओसी | 3.00 | 135.58 | 2.10 |
| 47. | एसईसीएल | कुरमुंडा विस्तार (15 मि.ट. वर्ष) | ओसी | 5.00 | 450.56 | 5.00 |
| 48. | एसईसीएल | जगन्नाथपुर (महान-3 और 4) | ओसी | 3.00 | 152.43 | 0.24 |
| 49. | एसईसीएल | बतूरा ओसी | ओसी | 2.00 | 203.82 | 0.50 |
| 50. | एसईसीएल | चुर्चा आरओ यूजी | यूजी | 1.35 | 462.35 | 1.50 |
| 51. | एमसीएल | भरतपुर विस्तार-III ओसी | ओसी | 9.00 | 131.39 | 7.50 |
| 52. | एमसीएल | समलेश्वरी विस्तार फेस-III 7 मि.ट.प्रतिवर्ष (आईएनसीआर.) | ओसी | 2.00 | 87.95 | 2.00 |
| 53. | एमसीएल | भुवनेश्वरी विस्तार ओसी | ओसी | 10.00 | 153.42 | 4.00 |
| 54. | एमसीएल | कैन्हया विस्तार ओसी | ओसी | 6.50 | 361.59 | 4.00 |
| 55. | एमसीएल | बलराम विस्तार ओसी | ओसी | 8.00 | 172.08 | 8.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 56. | एमसीएल | लिंगराज विस्तार फेस-II ओसी | | | | |
| 57. | एमसीएल | अनंता विस्तार (15 एमटीवाई- आईएनसीएल) | ओसी | 3.00 | 207.28 | 3.00 |
| 58. | एमसीएल | लखनपुर विस्तार फेस-II | ओसी | 5.00 | 116.54 | 5.00 |
| 59. | एमसीएल | हिंगुला विस्तार (15- आईएनसीआर-7 मि.ट.प्रतिवर्ष) | ओसी | 7.00 | 292.54 | 5.00 |
| 60. | एमसीएल | बसुंधरा(वेस्ट) विस्तार (7.00) | ओसी | 4.60 | 46.52 | 4.60 |
| 61. | एमसीएल | एचबीआई (औग.) | यूजी | 0.90 | 27.86 | |
| 62. | एनईसी | लेडो मैक. ओसीपी | ओसी | 0.25 | 41.37 | 0.20 |
| 63. | एनईसी | टिकाक ईस्ट विस्तार | ओसी | 0.20 | 25.22 | 0.20 |
| 64. | एनईसी | तिरप ओसीपी | ओसी | 0.60 | 49.71 | 0.60 |
| 65. | एनईसी | लेखा पानी ओसीपी | ओसी | 0.25 | 56.39 | 0.12 |
| | | उपजोड़ | | 155.42 | 8593.80 | 88.02 |

*11वीं योजना/सीआईएल की भावी परियोजनाएं*

**गैर-अनुमोदित परियोजनाएं**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | ईसीएल | सोनपुर बाजारी कोम्ब (3 से 8 एमटीबाई) | ओसी | 5.00 | 495.09 | 1.25 |
| 2. | ईसीएल | तिलाबोनी | यूजी | 2.00 | 145.40 | 0.30 |
| 3. | ईसीएल | कुनुस्टोरिया दोबराना | यूजी | 0.54 | 144.80 | 0.18 |
| 4. | ईसीएल | रंगामती 'ए' | यूजी | 0.36 | 65.00 | |
| 5. | ईसीएल | रंगामती 'बी' | यूजी | 0.36 | 78.06 | |
| 6. | बीसीसीएल | कपूरिया (2.00) | यूजी | 2.00 | 900.00 | 0.05 |
| 7. | बीसीसीएल | नार्थ एण्ड साउथ तिसरा (2.00) | ओसी | 6.00 | 981.40 | 0.95 |
| 8. | बीसीसीएल | ब्लॉक-4 | ओसी | 3.25 | 600.00 | 0.50 |
| 9. | बीसीसीएल | ब्लॉक-3 ओसीपी (एसओसीपी) और एमओसीपी (सहित) | ओसी | 1.00 | 800.00 | 0.40 |
| 10. | बीसीसीएल | मधुबंद और फुलाराटांड रि-आर्गे. | यूजी | 1.00 | 250.00 | 0.10 |
| 11. | बीसीसीएल | ब्लॉक-2 ओसीपी औग. | ओसी | 1.00 | 250.00 | 0.30 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. | सीसीएल | कोइद/मानातू ओसी | ओसी | 5.00 | 650.00 | 0.50 |
| 13. | सीसीएल | पचरा इन्टोग्रेटिड ओसी | ओसी | 3.00 | 450.00 | 0.50 |
| 14. | सीसीएल | पिचरी/पिचरी विस्तार ओसी | ओसी | 3.00 | 250.00 | 0.50 |
| 15. | सीसीएल | डीआरडी ओसी | ओसी | 2.00 | 220.00 | 0.50 |
| 16. | सीसीएल | अश्वा नार्थ साउथ ओसी | ओसी | 2.00 | 200.00 | 0.35 |
| 17. | सीसीएल | गोडो ओसी | ओसी | 2.00 | 275.47 | 0.50 |
| 18. | सीसीएल | चानो-रिकबा ओसी | ओसी | 2.00 | 175.00 | 0.10 |
| 19. | सीसीएल | गोसे-परसाबेरा इन्टे. ओसी | ओसी | 2.00 | 175.00 | 0.50 |
| 20. | सीसीएल | पारेज वेस्ट ओसी | ओसी | 1.00 | 125.00 | 0.75 |
| 21. | सीसीएल | केदला ईपीआर ओसी | ओसी | 2.00 | 300.00 | 0.45 |
| 22. | सीसीएल | रामगढ़-2 वेस्ट ओसी | ओसी | 1.00 | 175.00 | 0.50 |
| 23. | सीसीएल | कैसईडीह ओसी | ओसी | 1.00 | 100.00 | 0.30 |
| 24. | सीसीएल | अशोक (वेस्ट) ओसी ओप, | ओसी | 10.00 | 226.25 | 2.00 |
| 25. | डब्ल्यूसीएल | चिकलगांव और चिचंला मर्जड ओसी | ओसी | 3.00 | 800.00 | 0.50 |
| 26. | डब्ल्यूसीएल | मुरपुर विस्तार यूजी (भनसुली सहित) | यूजी | 3.00 | 300.00 | 0.20 |
| 27. | डब्ल्यूसीएल | धनवा यूजी | यूजी | 0.50 | 150.00 | |
| 28. | डब्ल्यूसीएल | नंद 1यूजी | यूजी | 0.70 | 135.89 | 0.05 |
| 29. | डब्ल्यूसीएल | बोरदा (नार्थ आफ घोसा) यूजी | यूजी | 0.96 | 850.40 | 0.16 |
| 30. | डब्ल्यूसीएल | यू माजरी सेक्श-ए विस्तार ओसी | ओसी | 1.50 | 100.00 | |
| 31. | डब्ल्यूसीएल | उकनी दीप ओसी | ओसी | 2.00 | 173.43 | 1.10 |
| 32. | डब्ल्यूसीएल | मोटाघाट ओसी | ओसी | 1.00 | 96.96 | 0.10 |
| 33. | डब्ल्यूसीएल | नीलजय दीप ओसी | ओसी | 2.50 | 300.00 | 0.52 |
| 34. | डब्ल्यूसीएल | पदमपुर दीप ओसी | ओसी | 1.00 | 120.00 | |
| 35. | डब्ल्यूसीएल | पौनी-3 | ओसी | 1.00 | 120.00 | 0.10 |
| 36. | डब्ल्यूसीएल | कम्पटी दीप ओसी | ओसी | 1.00 | 120.00 | |
| 37. | डब्ल्यूसीएल | पौनी दीप ओसी | ओसी | 0.60 | 100.00 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 38. | डब्ल्यूसीएल | बेलौरा/नयागांव दीप ओसी | ओसी | 1.00 | 12.93 | 0.05 |
| 39. | डब्ल्यूसीएल | येकोना-1 विस्तार | ओसी | 0.60 | 100.00 | 0.05 |
| 40. | डब्ल्यूसीएल | येकोना-2 विस्तार | ओसी | 0.60 | 100.00 | 0.05 |
| 41. | डब्ल्यूसीएल | भटाडी नार्थ वेस्ट ओसी | ओसी | 1.00 | 120.00 | 0.05 |
| 42. | एसईसीएल | गेवरा विस्तार (35 एमटीवाई) | ओसी | 10.00 | 780.11 | 10.00 |
| 43. | एसईसीएल | दीपका विस्तार (25 एमटीवाई) | ओसी | 5.00 | 574.95 | 5.00 |
| 44. | एसईसीएल | बादौली विस्तार यूजी | यूजी | 0.78 | 149.76 | 0.10 |
| 45. | एसईसीएल | बोदरी/बादरी नार्थ यूजी | यूजी | 0.36 | 90.00 | 0.10 |
| 46. | एसईसीएल | अमृतधारा यूजी | यूजी | 0.48 | 67.00 | |
| 47. | एसईसीएल | बकुलमूनी | यूजी | 0.36 | 53.93 | 0.33 |
| 48. | एसईसीएल | जामदई यूजी | यूजी | 0.36 | 53.00 | |
| 49. | एसईसीएल | गुमगारा यूजी | यूजी | 0.36 | 53.00 | |
| 50. | एसईसीएल | पथकपुर | यूजी | 0.66 | 109.67 | 0.10 |
| 51. | एसईसीएल | अम्बा यूजी | यूजी | 0.24 | 52.35 | 0.20 |
| 52. | एसईसीएल | विजय (ईस्ट) | यूजी | 0.40 | 53.00 | |
| 53. | एसईसीएल | पोरदा ओसी | ओसी | 3.00 | 150.00 | |
| 54. | एसईसीएल | चिमटापानी ओसी | ओसी | 5.00 | 125.00 | |
| 55. | एसईसीएल | राय ईस्ट ओसी | ओसी | 2.00 | 100.00 | |
| 56. | एसईसीएल | दुर्गापुर ओसी | ओसी | 4.00 | 150.00 | 0.50 |
| 57. | एमसीएल | सिआरमल | ओसी | 8.00 | 350.00 | 1.25 |
| 58. | एमसीएल | सिआरमल (डब्ल्यू) विस्तार | ओसी | 6.00 | 250.00 | 0.50 |
| 59. | एमसीएल | बालभदरा | ओसी | 6.00 | 175.00 | |
| 60. | एमसीएल | कलिंगा ओसी विस्तार (कोर्णाक) | ओसी | 2.00 | 125.00 | |
| 61. | एमसीएल | कलिंगा (वेस्ट) ओसी | ओसी | 4.00 | 150.00 | |
| 62. | एमसीएल | छेंदीपाड़ा विस्तार/बैतरानी (ई) | ओसी | 5.00 | 75.00 | |
| 63. | एमसीएल | मधुपुर | ओसी | 2.00 | 50.00 | 0.50 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 64. | एमसीएल | जयंत विस्तार ओसी (15.00) | ओसी | 5.00 | 1060.03 | 2.00 |
| 65. | एनईसी | टिपाँग ओसी | ओसी | 0.50 | 100.00 | 0.08 |
| 66. | एनईसी | पी.क्यू. ब्लॉक ओसीपी | ओसी | 0.15 | 50.00 | 0.05 |
| 67. | एनईसी | टिकाक विस्तार ओसी | ओसी | 0.40 | 400.00 | |
| 68. | एनईसी | जगुन ब्लॉक | ओसी | | | |
| 69. | एनईसी | लचीतखानी ओसीपी | ओसी | 1.00 | 1000.00 | 0.07 |
| 70. | | उप-जोड़ | | 153.52 | 17412.88 | 35.19 |
| | | कुल जोड़ सीआईएल | | 308.94 | 26006.68 | 123.21 |

**बच्चों हेतु राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम**

**674. श्री नवीन जिन्दल:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विद्यालय जाने वाले बच्चों के लिए विशेष राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम तैयार किया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी प्रमुख विशेषताएं क्या हैं और इसके कब तक शुरू होने की संभावना है;

(ग) क्या इस कार्यक्रम की सफलता के लिए कार्यक्रम में अध्यापकों को भी शामिल किया जा रहा है;

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

(ङ) क्रियान्वयन के प्रथम वर्ष के दौरान इस कार्यक्रम पर कितना व्यय होने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी हां।

वर्ष 2007-2008 से प्रजनन बाल स्वास्थ्य (आर सी एच)-II राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन (एन आर एच एम) के अंतर्गत विद्यालय स्वास्थ्य कार्यक्रम (एस एच पी) शुरू किया गया है। एस एच पी की विस्तृत विशेषताएं इस प्रकार हैं:-

1. समग्रतावादी और व्यापक रूपरेखा (फ्रेम वर्क) में स्वास्थ्य, शिक्षा, पर्यावरण और पोषण संबंधी मुद्दों पर ध्यान देना।
2. स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं की रोकथाम, प्रोत्साहन और पहचान तथा उपचार संबंधी कार्यनीतियां इस्तेमाल करना।
3. प्राथमिक, द्वितीयक और तृतीयक स्तरों पर आम स्वास्थ्य संबंधी सेवाओं के साथ प्रथम रेफरल लिंकेज प्रदान करना।
4. विद्यालयों में स्वस्थ वातावरण एवं मूलभूत अवसंरचना का प्रावधान।
5. राष्ट्रीय पाठयक्रम रूपरेखा (फ्रेमवर्क) के आधार पर स्वास्थ्य और शीरीरिक शिक्षा।
6. बच्चों से संबंधित स्वास्थ्य और कल्याणकारी संबंधी विभिन्न मुद्दों पर सुग्राहितापूर्वक ध्यान देने के लिए विभिन्न स्तरों पर अध्यापकों और स्वास्थ्य व्यवसायियों हेतु क्षमता निर्माण।
7. स्वास्थ्य के प्रोत्साहन देने वाले विद्यालयों के अंगीकरण को प्रेरित करना।

एस एच पी के अंतर्गत निम्नलिखित कार्यनीति प्रस्तावित है:-

- मौजूदा एस एच पी के ढांचे में परिवर्तन करने को अभिप्रेत राज्यों को भारतीय परिस्थितियों के अनुरूप उचित रूप से अनुकूलित डब्ल्यू एच ओ द्वारा समर्थित द्रुत मूल्यांकन एवं कार्य योजना प्रक्रिया (आर ए ए पी पी) को अंगीकार करने हेतु प्रोत्साहित किया जाता है।

- प्रत्येक राज्य इस तरह से अपनी राज्य विद्यालय स्वास्थ्य नीति बनाएगा ताकि सभी पणधारियों, मुख्य रूप से स्वास्थ्य विभाग, शिक्षा विभाग और स्थानीय समुदायों का इसमें स्वामित्व हो।

- राज्य स्तर पर तैयार किए गए कार्यक्रम को तब जिलों में चरणबद्ध तरीके से शामिल करने संबंधी अपने मानदंड तैयार करेंगे; तथापि एन एच एस पी का वर्ष 2012 तक राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन (एन आर एच एम) के अंतर्गत सभी जिलों में विस्तार किया जाएगा।

- राज्य स्वास्थ्य संसाधन केंद्रों (एस एच आर सी), राज्य स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय संस्थाओं (एस आई एच एफ डब्ल्यू), राज्य शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण संस्थान (एस आई ई आर टी), जिला शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थान (डी आई ई टी), ब्लाक संसाधन केंद्रों तथा समूह (क्लस्टर) केंद्रों के साथ विभिन्न कार्यक्रम संबंधी संसाधनों के मूल्यांकन हेतु एस एच पी समन्वय रखता है।

- सतत अनुवीक्षण और आंतरिक मूल्यांकन के लिए एक प्रणाली शुरू की गई है। राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्रणाली संसाधन केंद्र (एन एस आर सी) तथा राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद (एन सी ई आर टी) के सहयोग से प्रति वर्ष चिकित्सा कालेजों/ एस एच आर सी/ एस आई एच एफ डब्ल्यू/विश्वविद्यालयों के शिक्षा विभागों द्वारा बाह्य वैधीकरण किया जा सकता है।

(ग) और (घ) मानव संसाधन विकास मंत्रालय, विद्यालय शिक्षा और साक्षरता विभाग से प्राप्त सूचना के अनुसार केंद्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड (सी बी एस ई) ने बोर्ड से संबद्ध विद्यालयों(स्कूलों) के लिए एक व्यापक विद्यालय स्वास्थ्य कार्यक्रम शुरू किया है।

सी बी एस ई ने कक्षा एक से बारहवीं तक विद्यालयों को सुग्राही बनाने के लिए चार खंडों में स्वास्थ्य मैनुअल प्रकाशित किए हैं। ये मैनुअल निम्नलिखित छह विषय वस्तुओं पर आधारित हैं:-

- अपने शरीर के बारे में जानकारी रखना
- भोजन एवं पोषण
- वैयक्तिक और पर्यावरणिक स्वच्छता
- शारीरिक फिटनेस
- उत्तरदायी एवं सुरक्षित बनें
- व्यवहार एवं जीवन कौशल

सी बी एस ई ने निपुण (मास्टर) प्रशिक्षक बनाने के लिए प्रधानाध्यापकों और परामर्शदाताओं के लिए सशक्तता कार्यक्रम भी आयोजित किए हैं जो क्षेत्र में स्वास्थ्य एव तंदुरूस्ती क्लबों के क्रियान्वयन को सुकर बनाएंगे।

(ङ) वर्ष 2007-08 और 2008-09 में विद्यालय स्वास्थ्य कार्यक्रम के अंतर्गत खर्च की गई धनराशि क्रमश: 22.92 लाख रूपए तथा 15975.44 लाख रूपए थी और इस कार्यक्रम के अंतर्गत चालू वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान 11210.44 लाख रूपए का आवंटन किया गया है।

*[हिन्दी]*

## कोयला संबंधी रायल्टी

**675. श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की सभी अनुषंगी कंपनियों द्वारा राज्य सरकारों को नियमित आधार पर कोयले संबंधी रायल्टी का भुगतान किया जा रहा है;

(ख) क्या सरकार ने कोयला रायल्टी दरों में संशोधन करने का कोई निर्णय लिया है;

(ग) यदि हां, तो रायल्टी दरों के निर्धारण के लिए अपनाए गए/ अपनाए जाने वाले सूत्र सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) इसके परिणामस्वरूप प्रत्येक राज्य को कितना लाभ मिलने की संभावना है;

(ङ) क्या कोयला उत्पादन करने वाले कुछ राज्यों ने कोयले संबंधी रायल्टी दरों में वृद्धि करने के लिए केन्द्र सरकार से संपर्क किया है;

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

(छ) संशोधित दरों को कब तक लागू किए जाने की संभावना है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रकाश जायसवाल):** (क) से (ग) जी, हां। केन्द्र सरकार ने 1.8.2007 से कोयला तथा लिग्नाइट पर रायल्टी की दरों से संशोधन किया है।

कोयला तथा लिग्नाइट पर रायल्टी हेतु फार्मूला विशिष्ट तथा यथामूल्य दरों के एक संयोजन पर आधारित है। निर्धारित फार्मुला निम्नानुसार है:

आर (रायल्टी): ए बीपी जिसमें 'ए' एक निर्धारित घटक है, 'बी' वेरिएबल अथवा यथामूल्य घटक है और 'पी' बीजक के अनुसार कोयले का रन आफ माइन का बेसिक पिटहैड मूल्य है।

(घ) 2004-05 के उत्पादन स्तरों के आधार पर परिकलन किए गए अनुसार कोयला उत्पादन राज्यों का संभावित लाभ कोयला तथा लिग्नाइट पर राजस्व में प्राप्ति की वृद्धि क्रमश: 24% से 29% होगी।

(ङ) से (छ) अधिकांश कोयला उत्पादक राज्यों ने कोयले की रायल्टी की दरों में संशोधन करने के लिए केन्द्र सरकार से सम्पर्क किया था। उनमें से कुछ ने रायल्टी की पूर्ण यथामूल्य व्यवस्था को अपनाने की माँग की थी। विभिन्न कारणों एवं दो समितियों अर्थात कोयला मंत्रालय द्वारा इस प्रयोजनार्थ गठित अध्ययन समूह तथा प्रधान मंत्री की आर्थिक सलाहकार परिषद की सिफारिशों के साथ-साथ राज्यों के विचारों को ध्यान में रखते हुए केन्द्र सरकार ने उपर्युक्त भाग (ग) के उत्तर में दर्शाए गए मिश्रित फार्मूले को अपनाने का निर्णय लिया था, जिसके परिणामस्वरूप कोयला तथा लिग्नाइट की संशोधित दरों को 1.8.2007 से कार्यान्वित किया गया है।

*[अनुवाद]*

## कोयले की कीमतों में संशोधन

676. **श्री कालीकेश नारायण सिंह देव:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कोयले की कीमतों में संशोधन करने का है;

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

(ग) क्या संशोधन करने से पहले कोयला उत्पादन करने वाले राज्यों, विशेषकर उड़ीसा के मत पर विचार किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) और (ख) जी, नहीं। कोयले की कीमतों को 1.1.2000 से विनियंत्रित कर दिया गया है। कोयला कंपनियां इनपुट लागतों, मुद्रास्फीति सूचकांक, बाजार प्रवृतियां आदि के आधार पर कोयला कीमतों को स्वयं निर्धारित करती हैं और उसको आवधिक रूप से अधिसूचित करती हैं।

(ग) और (घ) उपर्युक्त भाग (क) तथा (ख) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

## केन्द्रीय परियोजनाओं में देरी और लागत में वृद्धि

677. **डा. के. एस. राव:** क्या **सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न मंत्रालयों/विभागों की केन्द्रीय परियोजनाओं को पूरा करने में देरी के कारण लागत में हुई वृद्धि और इसमें लगे अतिरिक्त समय का परियोजनावार ब्यौरा क्या है;

(ख) परियोजनाओं की लागत में होने वाली वृद्धि और लगने वाले अतिरिक्त समय को कम से कम करने के लिए क्या सुधारात्मक उपया किए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार परियोजना क्रियान्वयन में होने वाली देरी को कम करने के लिए नए दिशानिर्देश बनाने और उच्च मूल्य वाली परियोजनाओं की निगरानी के लिए प्रभावी तंत्र स्थपित करने का है; और

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

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की निगरानी के अंतर्गत 20 करोड़ रुपए और उससे अधिक लागत वाली 925 परियोजनाओं में से विभिन्न आधारित संरचना क्षेत्रों की 423 परियोजनाएं अपने नवीनतम अनुमोदित समय से पीछे चल रही हैं। इन 423 विलंबित परियोजनाओं की लागत बढ़ कर 38663.67 करोड़ रुपए हो गई है, जो 251912.73 करोड़ रुपए की नवीनतम अनुमोदित लागत की 15.35% है। इन 423 परियोजनाओं में हुई लागत वृद्धि एवं समयवृद्धि संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) ऐसी परियोजनाओं की समय एवं लागत वृद्धि को कम करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए सुधारात्मक कदमों के साथ-साथ, निम्नलिखित कदम शामिल हैं:

(i) द्वि-स्तरीय क्लियरेंस प्रणाली अपनाना तथा निवेश के अनुमोदन से पूर्व परियोजनाओं का एकदम सही-सही मूल्यांकन करना;

(ii) निधियों की पूर्णत: व्यवस्था के बाद ही परियोजनाओं की कार्यान्वयन के लिए हाथ में लेना;

(iii) सरकार द्वारा मासिक और तिमाही आधार पर परियोजनाओं की गहन समीक्षा;

(iv) भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास से संबंधित मामलों, वन अनुमतियों, अवसंरचनात्मक सुविधाओं तथा परियोजना स्थलों पर कानून और व्यवस्था सुनिश्चित करने आदि से जुड़ी समस्याओं के संबंध में राज्य सरकारों के साथ कार्रवाई करना;

(v) विभागीय तौर पर निष्पादित परियोजनाओं की समीक्षा के लिए प्रशासनिक मंत्रालयों में अधिकार प्राप्त समिति का गठन करना;

(vi) अनसुलझी समस्याओं को सुलझाने के लिए अंत:मंत्रालयी समन्वय;

(vii) समय और लागत वृद्धि के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने हेतु मंत्रालयों/विभागों में स्थायी समितियों का गठन करना;

(viii) कार्यकाल की निरंतरता सहित प्रत्येक परियोजना के लिए, नोडल अधिकारियों की नियुक्ति; और

(ix) मानक बोली दस्तावेज अपनाने के लिए दिशा-निर्देश जारी करना।

(ग) जी, नहीं। इस समय केन्द्रीय क्षेत्र की परियोजनाओं की मौजूदा निगरानी प्रणाली में बदलाव करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

## *विवरण*

*नवीनतम अनुमोदित लागत के संदर्भ में लागत वृद्धि वाली परियोजनाओं का क्षेत्रवार ब्यौरा*

(31.3.2009 की स्थिति के अनुसार)

| क्रम सं | परियोजना का नाम | क्षमता | अनुमोदित मूल तिथि | चालू होने की मूल तिथि | चालू होने की प्रत्याशित तिथि | समय वृद्धि मासिक रूप से | नवीनतम लागत (करोड़ रु.) | प्रत्याशित लागत (करोड़ रु.) | लागत वृद्धि प्रतिशत में |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | **परमाणु ऊर्जा** | | | | | | | | |
| 1 | कैगा परमाणु ऊर्जा परियोजना 3 एवं इकाई कैगा | 2X220 मेगावाट | 5/2001 | 10/2009 | 12/2009 | 2 | 4213.00 | 3282.00 | |
| 2 | राजस्थान परमाणु ऊर्जा परियोजना 5 एवं 6, रावत भाटा | 2 ु 220 मोगावाट | 4/2002 | 2/2008 | 9/2009 | 19 | 3072.00 | 3072.00 | - |
| 3 | कुडनकुलम एपीपी (एनपीसीएल) | 2 ु 1000 मेगावाट | 12/2001 | 12/2008 | 5/2010 | 17 | 13171.00 | 13171.00 | - |
| | **नागर विमान** | | | | | | | | |
| 4 | नए एकीकृत टर्मिनल भवन परिसर का निर्माण | 700 यात्री | 3/2005 | 5/2007 | 2/2009 | 21 | 94.94 | 94.94 | - |
| 5 | नए टर्मिनल भवन का निर्माण आई/सी भूमि अधिग्रहण | | 7/2005 | 11/2006 | 2/2009 | 27 | 54.52 | 54.52 | - |
| 6 | लिंक टैक्सीवे के साथनए अप्रोन का निर्माण, विस्तार | | 9/21006 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 45.75 | 46.58 | 1.81 |
| 7 | मौजूदा रनवे का विस्तार एवं सुदृढ़ीकरण, विस्तार | बी-737-800 | 11/2001 | 3/2007 | 2/2009 | 23 | 30.93 | 41.49 | 34.14 |
| 8 | सूरत हवाई अड्डे का विकास | बी-737-2000 के प्रचालन के लिए | 9/2003 | 12/2005 | 3/2009 | 39 | 49.41 | 35.30 | - |
| 9 | नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन का निर्माण | | 2/2007 | 2/2009 | 6/2009 | 4 | 290.92 | 290.92 | - |
| 10 | टर्मिनल भवन का विस्तार एवं नवीकरण एवं संबद्ध कार्य | 500 पीएएक्स से 900 पीएएक्स तक बढ़ाना | 3/2003 | 12/2006 | 1/2009 | 25 | 101.34 | 77.48 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन का निर्माण | | 10/2006 | 12/2008 | 5/2009 | 5 | 295.00 | 245.58 | - |
| 12 | नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन परिसर का निर्माण | | 6/2007 | 9/2008 | 3/2009 | 6 | 75.32 | 75.32 | - |
| 13 | पूना में अंतर्राष्ट्रीय प्रचालन के लिए टर्मिनल भवन का विस्तार एवं परिवर्तन | 400 यात्री (200ए + 200डी) | 8/2007 | 12/2008 | 6/2009 | 6 | 96.31 | 96.31 | - |
| 14 | हवाई अड्डे का विस्तार - नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन का निर्माण | 100 यात्री | 7/2006 | 6/2009 | 10/2009 | 4 | 25.62 | 25.62 | - |
| 15 | टर्मिनल भवन का मोडयूलर विस्तार | 500 पीएएक्स (250ए+250डी) से 900 पीएएक्स (450ए+450डी) | 7/2005 | 12/2007 | 6/2009 | 18 | 130.00 | 80.20 | - |
| 16 | नए अप्रोन तथा संबद्ध टैक्सीवे का निर्माण | | 3/2007 | 3/2008 | 4/2009 | 13 | 26.91 | 26.91 | - |
| 17 | नए टर्मिनल भवन का निर्माण एवं संबद्ध कार्य | 500पीएएक्स (250 प्रस्थान+250 आगमन) | 7/2005 | 10/2007 | 4/2009 | 18 | 94.87 | 94.87 | - |
| 18 | रनवे का विस्तार एवं सुदृढ़ीकरण एवं संबद्ध कार्य | | 12/2006 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 44.31 | 44.31 | - |
| 19 | मुदरै हवाई अड्डे पर नए टर्मिनल भवन का निर्माण | | 4/2007 | 2/2009 | 8/2009 | 6 | 84.00 | 84.92 | 1.10 |
| 20 | मौजूदा रनवे का सुदृढ़ीकरण (पक्का एवं लचीला) | एबी 321 के लिए | 5/2007 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 35.83 | 34.55 | - |
| 21 | वाराणसी हवाई अड्डे पर रनवे का विस्तार तथा संबद्ध कार्य | एबी320 प्रचालन के लिए | 11/2001 | 4/2005 | 6/2009 | 48 | 31.43 | 31.43 | - |
| 22 | नए टर्मिनल भवन का निर्माण | | 3/2006 | 11/208 | 10/2009 | 11 | 94.11 | 94.11 | - |
| 23 | अप्रोन का विस्तार तथा सुदृढ़ीकरण एवं नए रनवे का निर्माण | | 9/2007 | 9/2008 | 7/2009 | 10 | 41.30 | 41.30 | - |
| 24 | लिंक टैक्सीवे, हैलीकॉप्टर पार्किंग वे आदि का विस्तार एवं निर्माण | 9 ए-321 तथा 1 आईएल 76 विमान | 4/2007 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 20.00 | 21.36 | 6.80 |
| 25 | कूच विहार हवाई अड्डे का नवीकरण तथा विकास | 500 पीएएक्स | 1/2005 | 12/2007 | 5/2009 | 17 | 20.00 | 20.00 | - |
| 26 | चंडीगढ़ हवाई अड्डे पर नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल परिसर का निर्माण | | 12/2006 | 2/2009 | 8/2009 | 6 | 77.97 | 77.97 | - |
| 27 | मौजूदा देहरादून हवाई अड्डे का विस्तार/उन्नयन | एबी-320/ बी737-800 विमानों का प्रचालन | 6/2003 | 12/2007 | 6/2009 | 18 | 72.85 | 72.85 | - |
| | **कोयला** | | | | | | | | |
| 28 | वेंकटश खानी-7 कंटीन्यूस माइनर | 0.4 एमटीवाई | 8/2001 | 3/2004 | 3/2009 | 60 | 74.73 | 74.73 | - |
| 29 | ककिटयानी खानी-6 इनक्लाइन | 0.312 एमटीवाई | 6/2002 | 3/2005 | 3/2009 | 48 | 29.90 | 29.90 | - |
| 30 | जया वंगल राव ओसीपी-I विस्तार | 2 एमटीवाई | 6/2006 | 3/2009 | 3/2010 | 12 | 39.98 | 39.98 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 31 | कोयागुडेम ओसीपी-II | 2.00 एमटीवाई | 3/2004 | 11/2010 | 3/2011 | 4 | 43.25 | 58.89 | 36.16 |
| 32 | दोरली ओसीसी-II | 0.700 एमटीवाई | 3/2004 | 8/2007 | 3/2010 | 31 | 47.67 | 47.67 | - |
| 33 | दोरली ओसीपी-I | 0.700 एमटीवाई | 12/2003 | 3/2006 | 3/2009 | 12 | 48.68 | 48.68 | - |
| 34 | रामागुंडम ओसीपी-I विस्तार | 1.500 एमटीवाई | 9/2002 | 3/2006 | 3/2011 | 36 | 88.10 | 88.10 | - |
| 35 | कंचन ओसीपी | 0.65 एमटीवाई 0.65 एमटीवाई | 3/2001 | 3/2004 | 3/2010 | 18 | 26.01 | 26.01 | - |
| 36 | खैराहा यूजी | 0.585 एमटीवाई | 9/2003 | 3/2010 | 3/2012 | 24 | 88.33 | 88.33 | - |
| 37 | शीतलधारा-कुरज यूजी | 0.88 एमओवाई | 5/2000 | 5/2006 | 3/2009 | 34 | 98.98 | 98.98 | - |
| 38 | दामिनी यूजी | 0ण्48 एमटीवाई | 4/2000 | 4/2005 | 3/2011 | 12 | 39.32 | 39.32 | - |
| 39 | अमादांड ओसीपी | 0.48 एमटीवाई | 4/2000 | 4/2005 | 3/2011 | 40 | 38.76 | 38.76 | - |
| 40 | जुनाड विस्तार | 0.60 एमटीवाई | 11/2007 | 11/2007 | 3/2011 | 45 | 95.87 | 95.87 | - |
| 41 | भारतूर ओसी विस्तार परियोजना | 6.0 एमटीवाई | 6/2003 | 6/2006 | 3/2010 | 0/61 | 38.74 | 90.74 | - |
| 42 | लखनपुर ओसी विस्तार परियोजना | 5.0 एमटीवाई | 3/2004 | 3/2007 | 3/2010 | 36 | 98.74 | 98.74 | - |
| 43 | 250 मेगावाट बारसिंगसर टीपीएस | 2ग्250 मेगावाट | 12/2004 | 6/2009 | 1/2010 | 7 | 1114.18 | 1626.09 | 45.94 |
| 44 | बारसिंगसर लिग्नाइट माइन | 10.0 एमटीवाई | 12/2004 | 6/2009 | 10/2009 | 4 | 254.07 | 254.60 | 0.21 |
| 45 | खान-II विस्तार | 10.5 एमटीपीए से 15.0 एमओपीए 4.5 एमटीपीए | 10/2004 | 6/2009 | 2/2010 | 8 | 2161.28 | 2295.93 | 6.23 |
| 46 | टीपीएस-II विस्तार (1470 मेगावाट से 1970 मेगावाट) (एनएलसी) | 1470 मेगावाट से 1970 मेगावाट (2ग्250 मेगावाट) | 10/2004 | 6/2009 | 11/2010 | 17 | 2030.78 | 2453.57 | 20.82 |
| 47 | जे.के. नगर यूजी (0.87 एमओवाई/डी-रेटिड 0.435 एमओवाई) | 0.87 0.65 एमटीवाई 0.435 | 2/1991 | 3/1995 | 3/2011 | 192 | 95.28 | 54.15 | - |
| 48 | झंजरा लौंगवाल यूजी फेज-II | 1.70 एमटीवाई | 11/2006 | 11/2009 | 3/2012 | 28 | 287.18 | 287.17 | - |
| 49 | बिनकारा यूजी | 0.36 एमटीवाई | 1/2004 | 3/2010 | 3/2012 | 24 | 41.98 | 41.98 | - |
| 50 | केतकी यूजी | 0.42 एमटीवाई | 11/2003 | 3/2010 | 3/2012 | 24 | 46.24 | 46.24 | - |
| 51 | महान ओपनकास्ट | 0.36 एमटीवाई | 6/1996 | 3/2000 | 3/2009 | 108 | 41.95 | 41.42 | - |
| 52 | रानी अटारी यूजी | 0.48 एमटीवाई | 7/1999 | 7/2004 | 3/2011 | 80 | 48.54 | 48.54 | - |
| 53 | एसईएम III यूजी | 0.42 एमटीवाई | 10/2004 | 10/2008 | 3/2009 | 5 | 46.75 | 46.75 | - |
| 54 | अमगांव ओसी | 1.00 एमटीवाई | 6/2004 | 3/2011 | 6/2011 | 3 | 39.28 | 39.28 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 55 | बरौड ओसी विस्तार | 3.00 एमटीवाई | 5/2003 | 2/2006 | 3/2009 | 37 | 28.02 | 28.02 | - |
| 56 | बिजारी ओसी रायगढ़ | 1.50 एमटीवाई | 6/2006 | 6/2009 | 3/2012 | 33 | 23.76 | 23.76 | - |
| 57 | चित्रा ईस्ट ओसीपी | 2.5 एमटीवाई | 8/2007 | 11/2010 | 3/2013 | 28 | 112.69 | 112.69 | - |
| | **इस्पात** | | | | | | | | |
| 58 | एसएमएस-I में एलडी कन्वटरों की संयुक्त ब्लोइंग | | 8/2007 | 1/2009 | 8/2009 | 7 | 18.00 | 37.00 | 105.56 |
| 59 | लगातार कास्टिंग करने वाली मशीन नं. 2 में परिवर्तन तथा उन्नयन | | 3/2007 | 1/200 | 5/2009 | 4 | 24.50 | 77.00 | 214.29 |
| 60 | कोक ओवन बैटरी नं. 4 फेज II | | 8/2007 | 10/2009 | 5/2010 | 7 | 108.00 | 168.95 | 56.44 |
| 61 | कोक ओवन बैटरी नं. 4 राष्ट्रीय इस्पात निगम लि., विजाग | | 12/2003 | 12/2006 | 4/2009 | 28 | 286.63 | 355.21 | 23.93 |
| 62 | द्रव इस्पात के 3 एमटीपीवाई-6.3 एमटीपीवाई आरआईएनएल/वीएसपी | 3.3 एमटी | 10/2005 | 10/2009 | 6/2011 | 20 | 8692.00 | 12229.00 | 40.69 |
| 63 | पावर प्लॉट-1 | 67.5 मेगावाट | 9/2007 | 12/2009 | 1/2011 | 13 | 462.00 | 465.00 | 0.65 |
| 64 | पुलवेराइजड कोल इंजेक्शन सिस्टम बीएफ-1 एंड 2 | | 11/2007 | 9/2009 | 12/2009 | 3 | 125.00 | 133.00 | 6.40 |
| 65 | कोक जीवन बैटरी नं. 4 फेज़ II कोल हैंडलिंग साइड | | 12/2006 | 12/2008 | 4/2010 | 16 | 87.00 | 97.00 | 11.49 |
| 66 | आरएमआरपी में लौट अयस्क भंडार का आवर्धन | | 5/2008 | 9/2010 | 12/2011 | 15 | 480.00 | 480.00 | - |
| 67 | लगातार ढलाई करने वाली मशीन नं. 2 में परिवर्तन तथा उन्नयन | | 3/2007 | 1/2009 | 3/2009 | 2 | 22.50 | 77.00 | 242.22 |
| 68 | एसएमएस में ब्लूम कास्टर का संस्थापन | | 5/2007 | 2/2009 | 6/2009 | 4 | 87.64 | 87.64 | |
| 69 | बीएफ-4 में कोल इंजेक्शन | | 1/2007 | 10/2008 | 9/2009 | 11 | 70.71 | 70.71 | |
| 70 | प्लेट मिल में ऑन-लाइन अल्ट्रासोनिक टेस्टिंग मशीन का संस्थापन | | 10/2007 | 4/2009 | 6/2009 | 2 | 22.10 | 22.10 | |
| 71 | राउरकेला स्टील का विस्तार | | 9/2008 | 2/2011 | 4/2011 | 2 | 61.33.00 | 6133.00 | |
| 72 | सीपीपी-I में ब्लोअर नं. 5की अपरेटिंग | | 5/2007 | 1/2009 | 7/2009 | 6 | 54.05 | 54.05 | |
| 73 | भिलाई इस्पात संयंत्र का विस्तार | | 9/2008 | 5/2011 | 11/2011 | 6 | 5185.00 | 5896.00 | 13.71 |
| 74 | एमएमएस-II में बलूम का कास्टर में इलेक्ट्रो-मैगनेटिक स्टिरर | | 10/2007 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 23.82 | 23.82 | - |
| 75 | एमएसडीएस-V तथा ट्रांसमिशन नेटवर्क का संस्थापन | 220 केवी | 5/2007 | 5/2008 | 6/2009 | 7 | 143.02 | 1432.02 | - |
| 76 | आक्सीजन प्लांट-II तथा में 700 टीपीडी एयर सपरेशन यूनिट-4 | | 7/2007 | 7/2009 | 5/2011 | 22 | 244.30 | 2322.93 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 77 | डिजिटल थाइरिस्टर कनवर्टर द्वारा पीएम चालित एमजी सेटों को बदलना | | 5/2007 | 2/2009 | 4/2009 | 2 | 53.52 | 53.52 | - |
| 78 | टीडीपी आक्सीजन प्लांट के लिए विद्युत आपूर्ति सुविधाएं | 2 X1250 टीडीपी | 4/2007 | 9/2008 | 1/2009 | 4 | 62.00 | 62.00 | |
| 79 | रेल तथा ढांचागत मिल में ऐंड फोरजिंग प्लॉट का संस्थापन | | 12/2007 | 11/2008 | 1/2009 | 2 | 53.52 | 53.52 | - |
| 80 | आक्सीजन प्लांट में एयर टरबो कम्प्रेशर तथा आक्सीजन टरबो कम्प्रेशर | | 3/2006 | 11/2007 | 4/2009 | 17 | 81.76 | 81.76 | - |
| 81 | ब्लास्ट फरनेस-2 एवं 3 में कोल डस्ट इंजेक्शन सिस्टम | | 4/2006 | 5/2008 | 10/2009 | 17 | 132.73 | 133.92 | 0.90 |
| 82 | कोल हैंडलिंग प्लांट में कोकिंग कोल स्टोरेज सुविधाएं | | 9/2006 | 3/2008 | 5/2009 | 14 | 133.91 | 134.32 | 0.31 |
| 83 | एमएमएस-II का कंप्यूटरीकृत प्रोसेसे कंस्ट्रोल सिस्टम | | 8/2006 | 2/2008 | 3/2009 | 13 | 30.61 | 30.91 | 0.98 |
| 84 | एमएमएस-II में दूसरा लैडल फरनेस | | 12/2006 | 2/2008 | 10/2009 | 20 | 96.96 | 96.96 | - |
| 85 | टरबो ब्लोअर स्टेशन में टरबो ब्लोअर-8 का संस्थापन | | 10/2007 | 6/2009 | 1/2010 | 5 | 105.33 | 105.33 | - |
| 86 | कोक ओवन बैटरी नं. 1 और 2 का पुनर्निर्माण | | 10/2007 | 4/2010 | 10/2010 | 6 | 500.00 | 500.00 | - |
| 87 | एसएमसएम-II के लिए कवर्ड स्लैग यार्ड का विस्तार | | 7/2007 | 1/2009 | 6/2009 | 5 | 29.80 | 29.80 | - |
| 88 | हाई एचपी डब्ल्यूडीएस-6 द्वारा 12 मीडियम एचपी लोको को बदलना | | 8/2007 | 1/2009 | 6/2009 | 5 | 93.27 | 93.27 | - |
| 89 | 10 डब्ल्यूडीएस-6 तथा (सामान्य (सेल) द्वारा 11 मीडियम एचपी लोको को बदलना | 0 डब्ल्यूडीएस-6 तथा 11(डब्ल्यूडीजी-3ए) द्वारा 11लोको | 3/2007 | 12/2008 | 2/2009 | 2 | 84.39 | 84.39 | - |
| **पेट्रोलियम** | | | | | | | | | |
| 90 | क्लीन फ्यूल प्रोजेक्ट रिफाइनरी का आधुनिकीकरण | | 4/2003 | 5/2006 | 6/2009 | 37 | 1635.00 | 2147.79 | 31.36 |
| 91 | डीजल हाइड्रोजन ट्रीटमेंट प्रोजेक्ट बोगाईगांव | 2.7 एमएमटीपीए | 5/2006 | 9/2009 | 12/2009 | 3 | 1431.91 | 1646.39 | 14.98 |
| 92 | आईओआर लाकवा-लाखमानी | एमएमटी 6.17 | 9/2001 | 3/2007 | 3/2010 | 36 | 345.10 | 429.38 | 24.42 |
| 93 | इम्प्रूवड ऑयल रिकवरी प्रोजेक्ट, जेलकी | एमएमटी 3.94 | 9/2001 | 3/2007 | 3/2011 | 48 | 390.09 | 834.90 | 114.03 |
| 94 | इम्प्रूवट ऑयल रिकवरी प्रोजेक्ट, रुद्रसागर | एमएमटी 1.38 | 9/2001 | 3/2006 | 3/2010 | 48 | 113.90 | 219.22 | 92.47 |
| 95 | दाहेज में एलएनजी से सी2-सी3 एंड एलपीजी रिकवरी | | 12/2003 | 6/2006 | 3/2010 | 45 | 900.92 | 1493.49 | 64.77 |
| 96 | इम्प्रूवट ऑयल रिकवरी प्रोजेक्ट, कालोद | एमएमटी 2.65 बीसीएम 0.46 | 9/2000 | 3/2007 | 7/2009 | 28 | 99.67 | 99.67 | - |
| 97 | चैनसा-झज्जर पाइप लाइन प्रोजेक्टर | 35 एमएमसीएमडी | 11/2007 | 9/2009 | 10/2009 | 1 | 967.77 | 571.64 | - |
| 98 | दादरी पानीपत एलएनजीपाइप लाइन | | 6/2005 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 250.00 | 298.00 | 18.89 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 99 | पानीपत रिफाइनरी 15 एमएमटीपीए का विस्तार | 15 एमएमटीपीए | 6/2005 | 3/2008 | 12/2009 | 21 | 806.00 | 1007.83 | 25.04 |
| 100 | पानीपत नफता क्रेकर प्रोजेक्ट | 4X22.5 मेगावाट | 4/2006 | 9/2009 | 11/2009 | 2 | 12138.00 | 14439.00 | 18.96 |
| 101 | कच्चा तेल प्राप्ति सुविधा, कोची रिफाइनरी | 3.0 से 5.0 एमएमटीपीए | 4/2006 | 9/2009 | 12/2009 | 3 | 2591.80 | 3941.41 | 52.07 |
| 102 | डाभोल-पनवेल पाइपलाइन प्रोजेक्ट | 12.5 एमसीएम | 1/2006 | 7/2007 | 1/2009 | 18 | 1143.54 | 1100.00 | - |
| 103 | लूब ऑयल बेस स्टॉक क्वालिटी को उन्नत बनाना | एपीआई-ग्रेड III | 10/2006 | 4/2009 | 5/2010 | 13 | 638.90 | 1030.00 | 61.21 |
| 104 | मुंबई रिफाइनरी में ग्रीन फ्यूल तथा एमिशन कंट्रोल परियोजना | | 10/2005 | 3/2005 | 3/2009 | 47 | 1152.00 | 1731.00 | 50.26 |
| 105 | मुंबई रिफाइनरी में एफसीसीवी का संस्थापन | 1.456 एमएमटीपीए | 3/2007 | 9/2009 | 5/2010 | 8 | 900.47 | 900.47 | - |
| 106 | बी-22 कलस्टर फील्ड का विकास | तेल का 2.46 एमएमटी तथा गैस का 6.56 बीसीएम | 1/2007 | 2/2009 | 3/2011 | 6 | 1552.63 | 1552.63 | - |
| 107 | मुंबई हाई साऊथ रीडेवलपमेंट फेज़-II | 346 एमटी | 6/2007 | 6/2009 | 4/2011 | 22 | 1252.75 | 5713.07 | 356.04 |
| 108 | मुंबई हाई मे ऑफशोर ग्रिड इंटर कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट | 81 ईएसपी | 1/2007 | 3/2010 | 3/2012 | 24 | 740.02 | 740.02 | |
| 109 | कंस्ट्रक्शन ऑफ न्यू प्रोसेस कम्पलेक्स एमएचएन | 23 पाइपलाइन X 14 प्लेटफार्म | 1/2007 | 5/2010 | 5/2012 | 24 | 2853.29 | 2853.29 | - |
| 110 | बारग बम्पर बोट लैंडिग एंड राइजर प्रोटेक्टर्स प्रोजेक्ट | | 9/2006 | 2/2008 | 5/2010 | 27 | 148.84 | 148.84 | - |
| 111 | सी-सीरीज फील्ड का विकास | 15.14 बीसीएम गैस तथा 6.13 एमएमएल तेल | 8/2006 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 3195.16 | 1800.00 | - |
| 112 | बी-193 कलस्टर फील्ड का विकास | 5.57 एमएमटी तेल तथा 5.12 बीसीएम गैस | 6/2007 | 3/2010 | 8/2011 | 17 | 3248.78 | 2710.10 | - |
| 113 | डीजल क्वालिटी में सुधार के लिए सुविधाएं प्रदान करना (आईओसीएल) | | 11/2005 | 4/2009 | 12/2009 | 8 | 1876.00 | 2869.00 | 52.93 |
| 114 | विजापुर-दादरी-बवाना पाइपलाइन प्रोजेक्ट (आंध्र प्रदेश) | 78 एमएमएससीएमडी | 11/2007 | 11/2009 | 10/2010 | 11 | 5595.31 | 4316.55 | - |
| 115 | पारादीप-हल्दिया क्रूड ऑयल पाइपलाइन सिस्टम (उड़ीसा/पश्चिम बंगाल) | | 3/2004 | 3/2006 | 1/2009 | 34 | 1178.00 | 1380.00 | 17.15 |
| 116 | मुंदरा-पानीपत लाइन का आवर्धन (गुजरात/हरियाणा) | तेल का 3 एमएमटीपीए | 6/2005 | 3/2008 | 4/2009 | 13 | 205.00 | 165.00 | - |
| 117 | चेन्नई-बंगलौर पाइप लाइन (तमिलनाडु/कर्नाटक) | 1.45 एमएमटीपीए तथा 2 | 7/2007 | 7/2009 | 12/2009 | 5 | 232.11 | 273.00 | 17.62 |
| 118 | बेसिन (बासाय) ईस्ट, वेस्टर्न ऑफशोर का विकास | | 4/2003 | 3/2006 | 4/2009 | 37 | 986.17 | 1688.38 | 71.38 |
| 119 | जी 1 एंड जीएस का एकीकृत विकास -15 फील्ड | | 4/2003 | 3/2005 | 4/2010 | 61 | 429.82 | 1262.93 | 193.83 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **विधुत** | | | | | | | | | |
| 120 | कार्मेंग हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 4x150 मेगावाट | एमडब्ल्यूई 4 X 150=600 | 12/2004 | 12/2009 | 3/2011 | 15 | 2496.90 | 2977.25 | 19.24 |
| 121 | लोअर सुबनसिरी हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 8 x250 | | 9/2003 | 9/2010 | 12/2012 | 27 | 6285.33 | 7451.99 | 18.56 |
| 122 | कहालगांव एसटीपीपी स्टेज-, 3x500 मेगावाट | 500x3 मेगावाट | 5/2004 | 5/2007 | 3/2009 | 22 | 5868.31 | 5868.37 | 0.00 |
| 123 | बारह एसटीपीपी 3x600 मेगावाट | मेगावाट 3x660 | 12/2003 | 11/2010 | 12/2012 | 25 | 8692.97 | 8692.97 | - |
| 124 | पार्वती हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट स्टेज -III 4x130 मेगावाट | 520 मेगावाट | 10/2005 | 10/2010 | 11/2010 | 1 | 2304.56 | 2129.89 | - |
| 125 | पार्वती हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट स्टेज- 4x200 मेगावाट | मेगावाट 4 X 200 | 9/2002 | 9/2009 | 3/2013 | 42 | 3919.59 | 3525.25 | - |
| 126 | कोलडैम हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 4x200 मेगावाट | मेगावाट 4 X 200 | 10/2002 | 4/2009 | 12/2011 | 32 | 4527.15 | 4527.15 | - |
| 127 | कोलडैम-एचईपी ट्रांसमिशन सिस्टम (396 सीकेएम) | 800 मेगावाट(4x2000मेगावाट) | 9/2005 | 9/2008 | 9/2009 | 9 | 464.91 | 464.91 | - |
| 128 | ट्रांसमिशन सिस्टम एसोसिएटिड विद पार्वती = II एचईपी | 4x200 मेगावाट | 12/2005 | 12/2008 | 9/2010 | 21 | 358.42 | 358.42 | - |
| 129 | रामपुर हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 412 मेगावाट | 6X68.87 मेगावाट | 1/2007 | 1/2012 | 3/2012 | 2 | 2047.03 | 2047.03 | - |
| 130 | किशनगंगा हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट | 3X110 मेगावाट | 7/2007 | 7/2014 | 12/2015 | 17 | 3642.04 | 3642.04 | - |
| 131 | उरी एचईपी स्टेज-II (एनएचपीसी) | 240 मेंगावाट | 8/2005 | 11/2009 | 2/2011 | 15 | 1729.29 | 1351.88 | - |
| 132 | एसईडब्ल्यूए- हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 3x40 मेगावाट | | 9/2003 | 9/2007 | 10/2009 | 25 | 655.46 | 849.98 | 27.73 |
| 133 | एसईडब्ल्यूए- ट्रांसमिशन सिस्टम (265 सीकेएम) | | 7/2005 | 5/2008 | 3/2009 | 10 | 96.47 | 75.38 | - |
| 134 | केगा 3व4 ट्रांसमिशन सिस्टम (759 सीकेम) | | 3/2005 | 12/2007 | 3/2010 | 27 | 1007.16 | 1007.16 | - |
| 135 | मौडा एसटीपीपी | 500X2 मेगावाट | 11/2007 | 2/2012 | 8/2012 | 6 | 5459.28 | 5459.28 | - |
| 136 | टुरियल हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट (2x30 मेगावाट) | मेगावाट 2x30 | 7/1998 | 7/2006 | 3/2010 | 44 | 368.72 | 689.81 | 87.08 |
| 137 | आरएपीपी 5व6 ट्रांसमिशन सिस्टम (448 सीकेएम) | 400 केवी डी/सी | 6/2005 | 3/2008 | 3/2009 | 12 | 499.45 | 556.86 | 11.49 |
| 138 | नेवेली टीएस-ट्रांसशिन सिस्टम, 838 सीकेएम | | 1/2005 | 12/2007 | 6/2009 | 18 | 691.83 | 806.38 | 16.56 |
| 139 | कुंडनकुलम-एपीपी ट्रांसमिशन सिस्टम (1838 सीकेएम) | | 5/2005 | 11/2008 | 6/2009 | 7 | 1779.29 | 1896.65 | 6.60 |
| 140 | तेस्ता लो डैम हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट स्टेज-III | 433 मेगावाट 4X33 | 10/2003 | 3/2007 | 2/2010 | 36 | 768.92 | 1073.29 | 39.58 |
| 141 | तेस्ता लो डैम हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट स्टेज-IV, | 4x40 मेगावाट | 9/2005 | 9/2009 | 12/2010 | 15 | 1061.38 | 1061.38 | - |
| 142 | सिपैट एसटीपीपी स्टेज -(3x660 मेगावाट | 600 मेगावाट X 3 | 12/2003 | 12/2009 | 3/2011 | 15 | 8323.39 | 8323.39 | - |
| 143 | सिपैट- सप्लीमैंट्री सिस्टम (1167 सीकेएम) | 400 केवी डी/सी और 765 केवी | 6/2005 | 6/2008 | 5/2009 | 11 | 813.67 | 820.45 | 0.83 |
| 144 | लोहसिनाग पाला हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट 4x150 मेगावाट | 4x150 मेगावाट | 0/2000 | 11/2011 | 0/2012 | 7 | 2895.10 | 895.10 | 0.00 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 145 | उत्तरांचल में प्रणाली सुदृढ़ीकरण योजना (50 सीकेएम) | केवी 400 सीकेम 50 | 6/2004 | 3/2007 | 12/2009 | 33 | 76.42 | 97.28 | 27.30 |
| 146 | कोटेश्वर ट्रांसमिशन सिस्टम (पीजीसीआईएल) | 755 केवी डी/सी का 400 केवी/एलआईएलओ | 6/2006 | 6/2008 | 9/2009 | 15 | 260.34 | 266.61 | 2.41 |
| 147 | कोटेश्वर हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट, 4x100 मेगावाट | | 4/2000 | 4/2005 | 12/2010 | 68 | 1301.56 | 1301.56 | - |
| 148 | टेहरी पम्पड स्टोरेज प्लांट 4x250 मेगावाट | 1000 मेगावाट | 7/2006 | 7/2010 | 4/2013 | 33 | 1657.00 | 1657.60 | 0.04 |
| 149 | पूर्व-पश्चिम पारेषण कोरिडोर सुदृढ़ीकरण योजना (पू./प.क्षेत्र) | | 6/2006 | 6/2009 | 3/2010 | 9 | 803.70 | 803.76 | 0.01 |
| 150 | उत्तरी क्षेत्र प्रणाली सुदृढ़ीकरण योजना - (68 सीकेएन) उत्तरी क्षेत्र | | 10/2006 | 4/2009 | 12/2009 | 8 | 220.69 | 220.69 | - |
| 151 | उत्तर-पश्चिम ट्रांस. से जुड़ी पारेषण प्रणाली (पीजीसीआईएल) (उ./प.) | | 1/2006 | 1/2007 | 3/2009 | 2 | 483.10 | 483.10 | - |
| | **रेलवे** | | | | | | | | |
| 152 | धर्मावरम-पकाला | 227 कि.मी. | 4/1997 | - | 3/2010 | 13 | 294.99 | 546.49 | 85.26 |
| 153 | गूटी-रेनीगुंटा पैच दोहरीकरण चरण-II | 151 कि.मी. | 5/2002 | - | 3/2011 | 21 | 304.50 | 306.00 | 0.49 |
| 154 | नंदयाल-येरागुंटला | 126 कि.मी. | 3/1997 | 2/2009 | 3/2009 | 1 | 164.36 | 429.49 | 161.31 |
| 155 | बोगीबिल पर ब्रह्मपुत्र पुल और लिंक लाइन्स एनईएफआर | 73.00 कि.मी. | 4/1996 | 9/2008 | 3/2012 | 3 | 1500.00 | 3087.44 | 105.83 |
| 156 | लुमडिंग-सिलचर-मिगर्हेडिसा-डिटोकचेरा | 367.79 कि.मी. | 4/1996 | 3/2009 | 12/2012 | 36 | 1676.31 | 4049.39 | 141.57 |
| 157 | आरा-सासाराम | 98 कि.मी. | 7/1997 | 3/2006 | 3/2009 | 36 | 120.00 | 189.14 | 57.62 |
| 158 | राजगीर-तिलैया | 46 कि.मी. | 4/2001 | 3/2006 | 3/2009 | 36 | 180.82 | 180.82 | - |
| 159 | मुंगेर(एनएल). ईसीआर में रेल तथा सड़क पुल | 19.80 कि.मी. | 4/2002 | 3/2009 | 10/2011 | 31 | 921.00 | 921.00 | - |
| 160 | पटना गंगा पुल | 19 कि.मी. | 4/2001 | 10/2007 | 12/2012 | 62 | 624.47 | 1480.75 | 137.12 |
| 161 | प्रताप नगर- छोटा उदयपुर | 99.27 कि.मी. | 4/2005 | 3/2008 | 3/2010 | 12 | 148.61 | 227.52 | 53.10 |
| 162 | राजकोट-वेरावल सोमनाथ सेक्शन मैटिरियल से वंशजालिया | 281 कि.मी. | 4/1992 | 3/1996 | 8/2009 | 2 | 320.66 | 464.50 | 44.86 |
| 163 | भीलड़ी-समदारी | 223 कि.मी. | 4/1999 | - | 3/2010 | 12 | 479.00 | 479.00 | - |
| 164 | सूरत-बडोदरा लगातार ट्रैक सार्किटिंग | 129 कि.मी. | 4/2003 | 3/2007 | 3/2010 | 12 | 24.41 | .57.88 | 137.12 |
| 165 | रिवाड़ी-रोहतक | 81.49 कि.मी. | 1/2004 | 2/2010 | 3/2010 | 1 | 330.23 | 456.75 | 38.31 |
| 166 | उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला | 290 कि.मी. | 3/1995 | 3/2001 | 12/2012 | 141 | 2500.00 | 11270.00 | 350.80 |
| 167 | वल्लपरपद्म-इदापल्ली | 9 कि.मी. | 7/2006 | 3/2009 | 10/2009 | 7 | 246.50 | 246.50 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 168 | कालापीपल-फंडा | 41.49 कि.मी. | 4/1990 | 3/2006 | 3/2009 | 36 | 97.64 | 97.64 | - |
| 169 | अकोदिया-मोहेमद-खेड़ा-सुजैपुर | 13.15 कि.मी. | 4/2003 | - | 3/2010 | 3 | 35.11 | 34.40 | - |
| 170 | मिराज-लातुर रोड | 374 कि.मी. | 4/1993 | 3/2001 | 3/2010 | 108 | 360.63 | 816.40 | 126.38 |
| 171 | कुर्ला-भांडुप 5वीं एवं 6वीं लाइन चरण-1 | 10 कि.मी. | 4/1995 | 3/2002 | 12/2009 | 93 | 102.90 | 136.45 | 32.60 |
| 172 | अमरावती-नारखेर नई लाइन परियोजना | 138 कि.मी. | 6/1994 | 6/1999 | 3/2011 | 141 | 175.30 | 284.27 | 62.16 |
| 173 | 1500 वोल्ट डीसी ट्रैक्शन सिस्टम से 25 केवी एसी ट्रैक्शन में परिवर्तन | | 7/1996 | - | 6/2010 | 6 | 648.76 | 1160.52 | 78.88 |
| 174 | सीएसटी मुम्बई-कुर्ला-थाणे-कल्याण ट्रैन डिस्क्राइबर सिस्टम | | 4/1996 | 3/1999 | 6/2010 | 39 | 25.89 | 35.79 | 38.24 |
| 175 | 26 कोचों के लिए ब्रांदा टर्मिनस आवर्धन सुविधाएं | | 4/2005 | 2/2008 | 12/2010 | 34 | 26.11 | 26.11 | - |
| 176 | रूपसा-बंगारीपोसी | 90 कि.मी. | 2/1996 | 3/1998 | 3/2010 | 55 | 57.94 | 137.57 | 137.44 |
| 177 | पोड़ा पहाड़-बांसपानी | | 4/2006 | 3/2006 | 3/2010 | 48 | 129.74 | 129.74 | - |
| 178 | खुर्दा सड़क-बंरग तीसरी लाइन | 32.32 कि.मी. | 4/2000 | - | 3/2010 | 12 | 133.41 | 211.90 | 58.83 |
| 179 | रजतगढ़-बरंग | 29.32 कि.मी. | 4/1999 | - | 3/2010 | 13 | 166.16 | 243.40 | 46.49 |
| 180 | लांझीगढ़ रोड-जूनागढ़ | 56 कि.मी. | 4/1993 | 3/2002 | 3/2010 | 96 | 142.98 | 142.98 | - |
| 181 | हरिदासपुर-पारादीप | 82 कि.मी. | 4/1996 | - | 3/2011 | 18 | 301.64 | 735.10 | 143.70 |
| 182 | अबोहर-फजील्का | 42.72 कि.मी. | 9/2001 | 3/2009 | 2/2010 | 11 | 86.44 | 209.57 | 142.45 |
| 183 | थंजावुर-विल्लुपुरम | 192 कि.मी. | 10/2001 | - | 3/2010 | 16 | 223.00 | 356.90 | 60.04 |
| 184 | हापुड़-कनकाथेड़ | 42.71 कि.मी. | 4/2003 | 3/2007 | 3/2009 | 24 | 117.31 | 106.64 | - |
| 185 | इटावा-मैनपुरी (एनएल), एनसीआर | 57.50 कि.मी. | 9/2001 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 129.70 | 129.70 | - |
| 186 | कानपुर-मुगलसराय लगातार ट्रैक सर्किटिंग | 33 ब्लॉक स्टेशन | 4/2003 | 3/2008 | 3/2010 | 15 | 73.69 | 73.69 | 7 |
| 187 | डीएलडब्ल्यू जीएम 4000/3000 एचपी डीजल लोकोज | | 4/1999 | 3/2003 | 3/2012 | 108 | 155.54 | 141.40 | - |
| 188 | तारकेश्वर-श्योराफुली (चरण-I श्योराफुली-नानीकुल) | 17.76 कि.मी. | 4/2000 | 2/2007 | 5/2009 | 17 | 38.88 | 38.88 | - |
| 189 | टॉलीगंज-गरिया | 8.5 कि.मी. | 3/2000 | 12/2006 | 3/2010 | 39 | 907.69 | 1032.76 | 13.78 |
| 190 | तारकेश्वर-विष्णुपुर | 82.47 कि.मी. | 4/2000 | - | 12/2010 | 12 | 157.96 | 567.00 | 258.95 |
| 191 | अजीमगंज-भागीरथी पर जियागंज पुल सहित | 6.6 कि.मी. | 4/2001 | 12/2007 | 12/2009 | 24 | 66.73 | 75.55 | 13.22 |
| 192 | चितपुर-अतिरिक्त टर्मिनल | | 4/2003 | 12/2007 | 12/2009 | 24 | 90.54 | 90.54 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 193 | नई दिल्ली-तिलक ब्रिज (5वीं और 6ठी लाइन) | 2.65 कि.मी. | 4/1998 | 12/2006 | 6/2011 | 54 | 53.14 | 77.14 | 46.50 |
| 194 | बिलासपुर-उरकुरा | 105 कि.मी. | 4/1997 | - | 3/2010 | 12 | 151.52 | 273.00 | 80.17 |
| 195 | रॉची-लोहरदग्गा विस्तार तोरी तक | 113 कि.मी. | 4/1997 | 6/2004 | 3/2011 | 81 | 193.78 | 449.83 | 132.13 |
| 196 | मंडेरहिल-टुमका नई ब्रॉडगेज लाइन | 72.25 कि.मी. | 4/1995 | - | 3/2011 | 3 | 184.00 | 676.00 | 267.39 |
| 197 | देवधर-टुमका-रामपुर हाट | 130 कि.मी. | 2/1999 | 12/2006 | 3/2010 | 15 | 320.66 | 335.00 | 4.47 |
| 198 | भाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली(समस्त भारत) | | 3/1984 | 3/1995 | 3/2010 | 180 | 422.79 | 634.13 | 49.99 |
| 199 | नई जलपाईगुड़ी-नई बोंगाईगांव (एएस/डब्ल्यूबी (एनईएफआर)) | 417.00 कि.मी. | 11/1998 | 3/2003 | 3/2010 | 84 | 536.85 | 960.48 | 78.91 |
| 200 | विरामगम-भिलडी (गुजरात/राजस्थान) | 155.63 कि.मी. | 4/1990 | - | 3/2011 | 12 | 155.66 | 356.87 | 129.26 |
| 201 | पलवा-भतेश्वर तीसरी लाइन (उत्तर प्रदेश/हरियाणा) | 81 कि.मी. | 4/2005 | 3/2009 | 3/2010 | 3 | 240.00 | 329.70 | 37.37 |
| 202 | जालंधर-पठानकोट-जम्मू तवी (पंजाब/जम्मू कश्मीर) | 203 कि.मी. | 3/2002 | 6/2007 | 3/2010 | 33 | 625.30 | 706.20 | 12.94 |
| 203 | जिरीबम से इंफाल (असम/मणिपुर) | 97.90 कि.मी. | 4/2003 | 3/2011 | 3/2014 | 36 | 727.56 | 2492.53 | 242.59 |
| 204 | ललितपुर-सतना-रीवा-सिंगरौली (उत्तर प्रदेश/मध्य प्रदेश) | 540 कि.मी. | 9/1998 | 5/2008 | 6/2009 | 13 | 925.00 | 925.00 | - |
| 205 | मैनागुड़ी से जोगीघोपा वाया चंगरा (एनएल), एनईएफआर (एनएफआर, पं. बं./असम) | 257 कि.मी. | 2/2000 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 733.00 | 1022.12 | 39.44 |
| 206 | अंबाला-मुरादाबाद (पंजाब/हरियाणा/उत्तर प्रदेश) | 274 कि.मी. | 3/1993 | 3/1998 | 3/2009 | 132 | 157.76 | 222.96 | 41.33 |
| 207 | वास्को-मडगांव-लोण्डा-हुबली-गुंटाकल-रेनीगुंटा: (गोवा/अरू. प्रदेश/कर्नाटक) | | 3/2003 | 3/2008 | 3/2010 | 24 | 51.98 | 51.98 | - |
| 208 | एंटी कोलिजन डिवाइस एर्नाकुलम-शोरानुर-पालघाट-इरोड (कर्ना/तमि.) | | 3/2003 | 3/2008 | 3/2010 | 24 | 54.23 | 75.24 | 38.74 |
| 209 | दिल्ली-मथुरा रेल सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली (दिल्ली/उत्तर प्रदेश) | | 3/1999 | 3/2007 | 6/2009 | 27 | 48.98 | 60.44 | 23.40 |
| **सड़क परिवहन एवं राजमार्ग** | | | | | | | | | |
| 210 | हैदराबाद-बंगलूरू 135.7 कि.मी.-211 कि.मी., रा.रा.-7 (आंध्र प्रदेश) | 74.65 कि.मी. | 12/2003 | 3/2009 | 5/2009 | 2 | 611.44 | 592.00 | - |
| 211 | गुंडला-पेंचामपल्ली-बोवेनपल्ली-शिवरामपल्ली, 464 कि.मी.-.474 कि.मी. | 23.1 कि.मी. | 4/2000 | 12/2005 | 5/2009 | 41 | 71.57 | 71.57 | - |
| 212 | हैदराबाद-बंगलूरू खंड, 336 कि.मी.-376 कि.मी.., रा. री.-7 (आंध्र प्रदेश) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 9/2008 | 9/2009 | 12 | 243.38 | 243.38 | - |
| 213 | फरूखानगर-कोट्टाकोट्टा, 80.05 कि.मी.-कि.मी.-135.47 कि.मी., रा. रा.-7 (आंध्र प्रदेश) | 55.74 कि.मी. | 12/2003 | 2/2009 | 3/2009 | 1 | 313.70 | 302.00 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 214 | मेलबंग-लुनडिंग, 40.000 कि.मी.-60.500 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 21 कि.मी. | 12/2003 | 4/2009 | 12/2009 | 8 | 200.00 | 200.00 | - |
| 215 | डाकोबा-नागांव, 36 कि.मी.-5.5 कि.मी. रा.रा.-36 (असम) | 30.5 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 225.00 | 225.00 | - |
| 216 | लंका-डबोका, 22 कि.मी.-24 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 24 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 225.00 | 225.00 | - |
| 217 | नलबारी-बिजनी, 1013 कि.मी.-983 कि.मी., रा. रा.-31 (असम) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 200.00 | 200.00 | - |
| 218 | हंरनगजो-मईबंग, 164.08 कि.मी.-190.587 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 26 कि.मी. | 12/2003 | 9/2007 | 12/2009 | 27 | 212.00 | 212.00 | - |
| 219 | मेलबंग-लुनडिंग, 110.00 कि.मी.-126.45 कि.मी. रा.जा.-54 (असम) | 15 कि.मी. | 12/2003 | 11/2008 | 11/2009 | 12 | 155.04 | 155.04 | - |
| 220 | मेलबंग-लुनडिंग, 60.50 कि.मी. -83.40 कि.मी., रा. रा.-54 (असम) | 23 कि.मी. | 12/2003 | 11/2008 | 11/2009 | 12 | 167.64 | 167.64 | - |
| 221 | बिजनी-असम/पश्चिम बंगाल सीमा, 30.0 कि.मी.-0.0 कि.मी., रा.रा. 31 सी (असम) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 6/2005 | 6/2009 | 48 | 230.00 | 230.00 | - |
| 222 | गुवाहाटी-नलबरी, 1121 कि.मी.- कि.मी. -1093 कि.मी., रा. रा. 31 (असम) | 28 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 175.96 | 175.96 | - |
| 223 | सिलचर-उदरबंद, 309 कि.मी.-275 कि.मी., रा. रा.-54 (असम) | 32 कि.मी. | 12/2003 | 9/2007 | 6/2009 | 21 | 157.47 | 154.57 | - |
| 224 | बिजली-असम/पश्चिम बंगाल सीमा, 30 कि.मी.-60 कि.मी., रा.रा.-31सी | 30 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 195.00 | 195.00 | - |
| 225 | नगांव बाइपास, 5.5 कि.मी.-262.7 कि.मी., रा.रा.-36 (असम) | 23 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 230.00 | 230.00 | - |
| 226 | लुमडिंग से डबोका | 18.5 कि.मी. | 12/2003 | 8/2010 | 9/2010 | 1 | 130.00 | 130.00 | - |
| 227 | नलबरी-बिजनी, 983 कि.मी.-961.5 कि.मी., रा.रा.-31 (असम) | 21.5 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 142.00 | 142.00 | - |
| 228 | हरनगजो-मैबंग, 140.70 कि.मी.-164.08 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 24 कि.मी. | 12/2003 | 7/2009 | 12/2009 | 5 | 196.00 | 196.00 | - |
| 229 | नलबरी-बिजनी, 1040.3 कि.मी.-1013 कि.मी., रा.रा.-31 (असम) | 27.3 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 208.00 | 208.00 | - |
| 230 | गुवाहाटी-नलबरी, 1093 कि.मी.-1065 कि.मी., रा.रा.-31(असम) | 28 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 198.16 | 198.16 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 231 | धरमतुल-सोनापुर, 205 कि.मी.-183कि.मी., रा.रा.-31(असम) | 22 कि.मी. | 12/2003 | 5/2008 | 12/2009 | 19 | 160.00 | 160.00 | - |
| 232 | हारनगाजो-मेलबांग, 126.45 कि.मी.-140.70 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 16 कि.मी. | 12/2003 | 2/2009 | 12/2009 | 10 | 280.00 | 280.00 | - |
| 233 | बिजनी-असम/पश्चिम बंगाल सीमा 93 कि.मी. - 60 कि.मी., रा.रा.-31 सी | 3 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 237.80 | 237.80 | - |
| 234 | नागांव-धरमतुल, 255 कि.मी.-230 कि.मी., रा.रा.-37 (असम) | 25 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 12/2009 | 18 | 264.72 | 264.72 | - |
| 235 | धरमतुल-सोनापुर 230-50 कि.मी. -230.00 कि.मी., रा. रा.- 31 (असम) | 25 कि.मी | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 200.00 | 200.00 | - |
| 236 | सोनापुर-गुवाहाटी, 183 कि.मी.-163.895 कि.मी., रा. रा.-37 (असम) | 19 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 12/2009 | 21 | 245.00 | 245.00 | - |
| 237 | नलबरी-बिजली, 1065 कि.मी.-1040.3 कि.मी., रा.रा.-31 (असम) | 25 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 225.00 | 225.00 | - |
| 238 | मेलबांग-लुनडिंग, 83.40 कि.मी.- 111.00 कि.मी., रा.रा.-54 (असम) | 28 कि.मी. | 12/2003 | 4/2009 | 12/2009 | 8 | 199.81 | 199.81 | - |
| 239 | 10 कि.मी. सर्विस सड़क और एक 2 लेन फ्लाईओवर का निर्माण | 10 कि.मी. | 3/2005 | 8/2007 | 1/2009 | 17 | 33.78 | 33.78 | - |
| 240 | दीवापुर-उत्तर प्रदेश/बिहार सीमा, 402 कि.मी. - 360.915 कि.मी. रा.रा.-28 (बिहार) | 41.09 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 300.00 | 300.00 | - |
| 241 | झझरपुर-दरभंगा, 110 कि.मी.-70 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 9/2008 | 12/2009 | 15 | 340.00 | 340.00 | - |
| 242 | रिंगबंदस-झंझारपुर, 155 कि.मी.-110 कि.मी., रा. रा.-57 (बिहार) | 45 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 340.00 | 340.00 | - |
| 243 | दरभंगा-मुजफ्फरपुर, 30 कि.मी.-0 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 305.00 | 305.00 | - |
| 244 | दरभंगा-मुजफ्फरपुर, 30 कि.मी.-0 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 6/2008 | 6/2009 | 12 | 291.80 | 291.80 | - |
| 245 | कोटवा-देवापुर, 440 कि.मी. -402 कि.मी., रा.रा.-28 (बिहार) | 38 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 240.00 | 240.00 | - |
| 246 | पूर्णिया-फोरबिसगांव, 268 कि.मी.-230 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 38 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 4/2009 | 12 | 310.00 | 310.00 | - |
| 247 | मेहसी-कोटवा, 480 कि.मी. -440 कि.मी., रा.रा. -28 (बिहार) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 7/2005 | 12/2009 | 53 | 239.00 | 239.00 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 248 | संपर्क मार्ग सहित कोसी पुल, 155 कि.मी.-165 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 10 कि.मी. | 12/2003 | 3/2010 | 4/2010 | 1 | 418.04 | 418.04 | - |
| 249 | पूर्णिया-गोयाकोटा, 419 कि.मी.-447 कि.मी., रा.रा.-31 (बिहार) | 28 कि.मी. | 4/2000 | 7/2004 | 12/2009 | 65 | 205.73 | 205.73 | - |
| 250 | पूर्णिया -फोरबिसगंज, 309 कि.मी.-268 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 41कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 4/2009 | 12 | 276.00 | 276.00 | - |
| 251 | सिमराही-रिंगबंद, 190 कि.मी.-165 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 15 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 100.50 | 100.50 | - |
| 252 | मुजफ्फरपुर-मेहसी, 520 कि.मी.-480 कि.मी., रा.रा.-(बिहार) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 7/2005 | 12/2009 | 53 | 275.00 | 275.00 | - |
| 253 | फोरबिसगंज-सिमराही, 230 कि.मी.-190 कि.मी., रा.रा.-57 (बिहार) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 9/2008 | 6/2009 | 9 | 332.94 | 332.94 | - |
| 254 | गरमौर-बामनबोर, 254 कि.मी.-182.60 कि.मी., रा.रा. 8ए (गुजरात) | 71.4 कि.मी. | 12/2003 | 11/2007 | 6/2009 | 19 | 360.70 | 380.70 | 5.54 |
| 255 | गागोधर-गरमौर, 245 कि.मी.-281.3 कि.मी. एवं 308 कि.मी.-254कि.मी., रा.रा.-8ए | 90.3 कि.मी. | 12/2003 | 11/2007 | 11/2009 | 24 | 412.78 | 479.54 | 16.17 |
| 256 | पानीपत-पंछी गुजरां, 86 कि.मी.-66 कि.मी. (हरियाणा) | 20 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 109.00 | 109.00 | - |
| 257 | पंछी-गुजरां-सोनीपत, 44 कि.मी. रा.रा.-1 (हरियाणा) | 21.70 कि.मी. | 4/2000 | 9/2003 | 6/2009 | 69 | 82.00 | 83.67 | 2.04 |
| 258 | कुंजवानी-विजयपुर, 80 कि.मी.-97 कि.मी, रा.रा.-1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 17.2 कि.मी. | 4/2000 | 12/2004 | 12/2009 | 60 | 110.00 | 110.00 | - |
| 259 | विजयपुर-पठानकोट, 16.35 कि.मी-50.00 कि.मी, रा.रा.-1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 33.65 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 12/2009 | 21 | 193.09 | 193.09 | - |
| 260 | श्रीनगर बाईपास (286 कि.मी.-303.8 कि.मी.) (एनएस-कोरीडोर चरण-II) | 17.8 कि.मी. | 12/2003 | 5/2006 | 9/2009 | 40 | 125.00 | 60.66 | - |
| 261 | पठानकोट-जम्मू एवं कश्मीर सीमा, 110.45 कि.मी.-117.6 कि.मी., रा.रा.1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 19.65 कि.मी. | 12/2003 | 5/2008 | 12/2009 | 19 | 97.73 | 97.73 | - |
| 262 | जम्मू-कुंजवानी (जम्मू बाईपास), 0.0 कि.मी.-15 कि.मी., रा. रा. 1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 0.0 कि.मी.-15 कि.मी. | 12/2003 | 5/2008 | 12/2009 | 19 | 85.34 | 85.34 | - |
| 263 | विजयपुर-पठानकोट, 50 कि.मी.-80 कि.मी., रा. रा. 1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 12/2009 | 21 | 166.27 | 166.27 | - |
| 264 | श्रीनगर बाईपास, 286 कि.मी.-303.80 कि.मी., रा.रा. -1ए (जम्मू एवं कश्मीर) | 1.23 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 62.96 | 62.96 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 265 | आंध्र प्रदेश/कर्नाटक सीमा नंदी हिल क्रॉसिंग, 464.6 कि.मी.-527 कि.मी. | 61.38 कि.मी. | 12/2003 | 3/2009 | 6/2009 | 3 | 402.80 | 402.80 | - |
| 266 | न्यू मंगलौर पोर्ट, 37 कि.मी., रा. रा.-17 एवं 48 (कर्नाटक) | 37 कि.मी. | 4/2000 | 6/2008 | 12/2009 | 18 | 196.50 | 196.50 | - |
| 267 | चित्रदुर्ग बाईपास, 207 कि.मी.-189 कि.मी., (रा.रा.-4) | 18 कि.मी. | 4/2000 | 8/2004 | 6/2009 | 58 | 104.00 | 104.00 | - |
| 268 | हरिहर-चित्रदुर्ग, 284 कि.मी.-207 कि.मी.(जीक्यू) रा.रा.-4 (कर्नाटक) | 77 कि.मी. | 4/2000 | 8/2004 | 6/2010 | 70 | 318.00 | 207.56 | |
| 269 | हावेरी हरिहर, 340 कि.मी., रा.रा.-4 (कर्नाटक) | 56 कि.मी. | 4/2000 | 8/2004 | 7/2010 | 71 | 241.00 | 397.66 | 65.00 |
| 270 | सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलैक्ट्रॉनिक सिटी तक एलीवैटेड राजमार्ग | 9.98 कि.मी. | 3/2005 | 7/2008 | 6/2009 | 11 | 450.00 | 450.00 | - |
| 271 | बंगलूर-होसर को छः लेन बनाना, 18.75 कि.मी.-33.51 कि.मी. रा.रा.-7 (कर्नाटक) | 14.38 कि.मी. | 3/2005 | 7/2008 | 11/2009 | 16 | 110.00 | 110.00 | - |
| 272 | कोचीन पोर्ट, 10 कि.मी., रा.रा.-47 (केरल) | 10 कि.मी. | 4/2000 | 8/2006 | 4/2010 | 44 | 106.00 | 193.00 | 82.08 |
| 273 | त्रिसुर-अंगामाली, 270.00 कि.मी.-316.70 कि.मी. रा.रा.-47 केरल | 40 कि.मी. | 12/2003 | 3/2009 | 12/2009 | 9 | 312.50 | 312.50 | - |
| 274 | राजमार्ग-चौराहा-लाखनाबडोन, 351कि.मी.-407.7 कि.मी. रा.रा.-26 | 54.7 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2010 | 26 | 229.91 | 229.91 | - |
| 275 | सागर-राजमार्ग चौराहा, 255 कि.मी. 297 कि.मी., रा.रा. 26 कि.मी., रा.रा. 26 (म.प्र.) | 42 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 206.96 | 206.96 | - |
| 276 | ललितपर-सागर (1), 94 कि.मी.-132 कि.मी., रा.रा. 26 (म.प्र.) | 38 कि.मी. | 12/2003 | 11/2008 | 3/2010 | 16 | 198.00 | 198.00 | - |
| 277 | सागर-राजमार्ग चौराहा, 211 कि.मी. 25 कि.मी., रा.रा. 26 (म.प्र.) | 44 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2010 | 26 | 203.43 | 203.43 | - |
| 278 | राजमार्ग चौराह-लाखनानडोन, 297 कि.मी.-351 कि.मी., रा.रा.-26 कि.मी.(म.प्र.) | 54 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2010 | 26 | 251.03 | 251.03 | - |
| 279 | ग्वालियर बाईपास, 0 कि.मी.-0.33 कि.मी., रा.रा.-75, 3 (म.प्र.) | 42 कि.मी. | 12/2003 | 10/2009 | 10/2010 | 12 | 300.93 | 300.93 | - |
| 280 | ललितपुर-सागर (2) 132 कि.मी.-187 कि.मी. रा.रा. -26 (म.प्र.) | 55 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 225.00 | 225.00 | - |
| 281 | नागपुर-कोंढाली, 92 कि.मी. 50 कि.मी., रा.रा.-6 (महा.) | 40 कि.मी. | 3/2005 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 168.00 | 168.00 | - |
| 282 | जवाहरलाल नेहरू पोर्ट चरण-II, 14.35 कि.मी., रा.रा. 54 (महा.) | 14.35 कि.मी. | 4/2000 | 5/2007 | 10/2009 | 29 | 143.00 | 143.00 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 283 | बूटीबोरी रोव, 22.85 कि.मी.-2465 कि.मी. रा.रा.-7 (महा.) | 1.8 कि.मी. | 12/2003 | 6/2005 | 9/2009 | 51 | 26.00 | 26.00 | - |
| 284 | बोरखेड़ी-जाभ, 36.6 कि.मी.64.0 कि.मी. रा.रा.-7 (महा.) | 27.4 कि.मी. | 12/2003 | 6/2005 | 12/2009 | 54 | 110.00 | 110.00 | - |
| 285 | जाम-वाडनेर, 64 कि.मी.-94 कि.मी., रा.रा-7 (महा.) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 7/2005 | 12/2009 | 53 | 145.00 | 145.00 | - |
| 286 | देवधरी-केलापुर, 123 कि.मी.-153 कि.मी., रा.रा.-7 (महा.) | 30 कि.मी. | 12/2003 | 7/2005 | 12/2009 | 53 | 144.00 | 144.00 | - |
| 287 | देवधारी-वाडनेर, 94 कि.मी.-123 कि.मी., रा.रा. -7 (महा.) | 29 कि.मी. | 12/2003 | 7/2005 | 6/2009 | 47 | 145.00 | 145.00 | - |
| 288 | देवधारी-पीम्पलकाटी, 153 कि.मी.-175 कि.मी., रा.रा. -7 (महा.) | 22 कि.मी. | 12/2003 | 11/2008 | 3/2010 | 16 | 117.40 | 117.40 | - |
| 289 | महुआ-जयपुर 120 कि.मी.-228 कि.मी., रा.रा.-II (राज.) | 108 कि.मी. | 3/2005 | 3/2009 | 5/2009 | 2 | 483.00 | 483.00 | - |
| 290 | घुले-पीपलगांव 380 कि.मी.-265 कि.मी. रा.रा. 3 (महा.) | 118 कि.मी. | 3/2005 | 3/2009 | 6/2009 | 3 | 556.00 | 556.00 | - |
| 291 | गंजम-इंच्छापुराम 233 कि.मी.-284 कि.मी. रा.रा. 5 (उड़ी) | 50.8 कि.मी. | 4/2000 | 2/2004 | 6/2009 | 64 | 263.27 | 263.27 | - |
| 292 | पाराद्वीप पोर्ट, 77, रा.रा. 5के (उड़ी) | 77 कि.मी. | 4/2000 | 2/2007 | 6/2009 | 28 | 428.00 | 428.00 | - |
| 293 | भुवनेश्वर-खुरदा 338 कि.मी.-418 कि.मी. रा.रा. 5 (उड़ी) | कि.मी.388-418 26.3 कि.मी. | 4/2000 | 1/2004 | 6/2009 | 65 | 140.85 | 140.85 | - |
| 294 | सुनाखला-गंजम 338 कि.मी.-284 कि.मी. रा.रा. 5 (उड़ी) | 55.713 कि.मी. | 4/2000 | 4/2004 | 12/2009 | 68 | 225.00 | 225.00 | - |
| 295 | पठानकोट-भोगपुर 26 कि.मी.-50 कि.मी. रा.रा. 1क (पंजाब) | 44कि.मी. | 12/2003 | 5/2008 | 12/2009 | 19 | 284.00 | 284.00 | - |
| 296 | जांलधर-अमृतसर 407 कि.मी.-456 कि.मी. रा.रा. 1 (पंजाब) | 49 कि.मी. | 3/2005 | 2/2009 | 9/2009 | 7 | 263.00 | 263.00 | - |
| 297 | कोटा बाईपास 406 कि.मी.-381 कि.मी. रा.रा. 76 (राज.) | 25 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 275.00 | 250.39 | - |
| 298 | चंबल ब्रिज, रा.रा. 76 (राज.) | 1.4 कि.मी. | 12/2003 | 2/2010 | 9/2010 | 7 | 275.00 | 281.31 | 2.29 |
| 299 | गोगंडा-उदयपुर, 104 कि.मी.-73 कि.मी. रा.रा.-73 कि.मी. रा.रा. | 31कि.मी. | 12/2003 | 8/2007 | 4/2009 | 20 | 266.00 | 288.06 | 8.29 |
| 300 | भरतपुर-महुआ, 63 कि.मी.-120 कि.मी. रा.रा. 11 (राज.) | 57 कि.मी. | 3/2005 | 1/2009 | 3/2009 | 2 | 250.00 | 250.00 | - |
| 301 | राज./म.प्र. बार्डर-कोटा, 449.15 कि.मी.-406 कि.मी. रा.रा. -76 (राज.) | 43.15 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 297.73 | 359.43 | 20.73 |
| 302 | स्वरूपगंज-बकारिया, 29-कि.मी.-0 कि.मी. तथा 264 कि.मी. -249.7 कि.मी., रा.रा. 76 तथा 14 | 43 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 4/2009 | 12 | 220.00 | 243.11 | 10.50 |
| 303 | बकारिया-गोगंडा 73 कि.मी.-29 कि.मी. रा.रा. 76 (राज.) | 44 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 3/2009 | 11 | 457.00 | 530.90 | 16.17 |
| 304 | राज/म.प्र बार्डर-कोटा 509 कि.मी.-449.15 कि.मी. रा.रा. 76 | 59.85 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 6/2009 | 14 | 378.22 | 430.21 | 13.75 |
| 305 | चितोडगढ़ बाईपास (राज-6) रा.रा. 76 159 कि.मी.-213 कि.मी. रा.रा. 79, 76 | 30 कि.मी. | 3/2005 | 8/2005 | 6/2009 | 46 | 133.03 | 133.03 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 306 | मदुरै-कन्याकुमारी 42 कि.मी.-80 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 38.86 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 5/2009 | 14 | 474.21 | 474.21 | - |
| 307 | लालपेट आर ओ बी | 0 कि.मी. | 1/2006 | 9/2007 | 1/2009 | 16 | 24.19 | 24.19 | - |
| 308 | तिरूनेलवेल्ली-पेनागुडी, 160 कि.मी.-203 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 43 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 6/2009 | 15 | 423.54 | 423.54 | - |
| 309 | मदुरै-कन्याकुमारी, 120 कि.मी.-160 कि.मी., रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 42.7 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 6/2009 | 15 | 507.49 | 507.49 | - |
| 310 | कन्याकुमारी-पेगुडी, 233.6 कि.मी.-203 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 30.6 कि.मी. | 12/2003 | 9/2006 | 4/2010 | 43 | 120.00 | 120.00 | - |
| 311 | थुपुरघाट-थुंपीपड़ी, 163.4 कि.मी.-180.0 कि.मी. रा.रा 7 (तमिलनाडु) | 16.6 कि.मी. | 12/2003 | 5/2005 | 5/2009 | 48 | 92.54 | 92.54 | - |
| 312 | मदुरै-कन्याकुमारी, 80 कि.मी.-120 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 39.51 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 5/2009 | 14 | 323.36 | 323.36 | - |
| 313 | मदुरै-तिरूनेलवेल्ली, 0 कि.मी.-42 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 42 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 5/2009 | 14 | 567.38 | 567.38 | - |
| 314 | सलेम-करूर, 258.645 कि.मी. -292.60 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 32.48 कि.मी. | 12/2003 | 8/2008 | 4/2009 | 8 | 205.60 | 205.60 | - |
| 315 | कंगायम-कोयंबटूर | 55.2 कि.मी. | 2/2006 | 8/2008 | 6/2009 | 10 | 79.52 | 79.52 | - |
| 316 | करूर-कंगायम | 59.2 कि.मी. | 2/2006 | 8/2008 | 6/2009 | 10 | 63.01 | 63.01 | - |
| 317 | त्रिची बाईपास-तूवारामकुरची, 61कि.मी. रा.रा. 45ख (तमिलनाडु) | 60.95 कि.मी. | 12/2003 | 8/2008 | 6/2009 | 10 | 261.00 | 261.00 | |
| 318 | चेन्नई बाईपास, 32 कि.मी. रा.रा. 4. 5. और 45 (तमिलनाडु) | 32 कि.मी. | 12/2003 | 11/2007 | 6/2009 | 19 | 480.00 | 480.00 | - |
| 319 | चैन्नई शहर के भीतर जी क्यू की पहुंच हेतु सुधार 4 कि.मी. रा.रा. 4 | 4 कि.मी. | 1/2005 | 4/2007 | 6/2009 | 26 | 210.00 | 210.00 | - |
| 320 | तूवारामकुरची-मदुरै, 60.95 कि.मी.-124.84 कि.मी. (तमिलनाडु) | 63.89 कि.मी. | 12/2003 | 8/2008 | 6/2009 | 10 | 263.00 | 263.00 | - |
| 321 | करूर-मदुरै, 305.6 कि.मी. (तमिलनाडु) | 68.13 कि.मी. | 12/2003 | 1/2009 | 5/2009 | 4 | 327.20 | 327.20 | - |
| 322 | थुपिपडी-सेलम 180 कि.मी.-199.2 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 19.2 कि.मी. | 4/2000 | 8/2003 | 5/2009 | 69 | 82.49 | 82.49 | - |
| 323 | सेलम-केरल बार्डर 203.96 कि.मी.-53 कि.मी. रा.रा. 47 (तमिलनाडु) | 53.33 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 4/2009 | 4 | 469.80 | 469.80 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 324 | सेलम-केरल बार्डर 53 कि.मी.-100 कि.मी. रा.रा. 97 (तमिलनाडु) | 48.51 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 4/2009 | 4 | 379.80 | 379.80 | - |
| 325 | टिंडीवानाम-उईल्दूरपेट 121 कि.मी.-192.25 कि.मी. रा.रा. 45 (तमिलनाडु) | 72.9 कि.मी. | 12/2003 | 3/2009 | 4/2009 | 1 | 480.00 | 480.00 | - |
| 326 | सेलम-करूर, 207.05 कि.मी.-248.625 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 41.55 कि.मी. | 12/2003 | 1/2009 | 4/2009 | 3 | 253.50 | 253.50 | - |
| 327 | करूर-मदुरै 373.275 कि.मी.-426.60 कि.मी. रा.रा. 7 (तमिलनाडु) | 53.03 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 4/2009 | 4 | 283.50 | 283.50 | - |
| 328 | आगरा-भरतपुर 45 कि.मी. रा.रा. 11 (उ.प्र.) | 45 कि.मी. | 3/2005 | 3/2009 | 5/2009 | 2 | 195.00 | 195.00 | - |
| 329 | मेरठ-मुजफ्फरनगर 52.25 कि.मी.-131.00 कि.मी. रा.रा. 58 (उ.प्र.) | 79 कि.मी. | 3/2005 | 3/2009 | 9/2009 | 6 | 359.00 | 359.00 | - |
| 330 | हापुड़ गढ़मुक्तेश्वर 58 कि.मी.-93 कि.मी. रा.रा. 24 (उ.प्र.) | 35 कि.मी. | 4/2000 | 9/2007 | 12/2009 | 27 | 220.00 | 220.00 | - |
| 331 | गढ़मुक्तेश्वर-मुरादाबाद 93 कि.मी.-149.25 कि.मी. रा.रा. 24 (उ.प्र.) | 56.25 कि.मी. | 4/2000 | 9/2007 | 5/2009 | 20 | 275.00 | 275.00 | - |
| 332 | गोरखपुर-अयोध्या 208 कि.मी.-164 कि.मी. रा.रा. 289 (उ.प्र.) | 44 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 227.00 | 227.00 | - |
| 333 | झांसी बाईपास 170.0 कि.मी. 91 कि.मी. रा.रा. 25 (उ.प्र.) | 15 कि.मी. | 12/2003 | 8/2005 | 12/2009 | 52 | 158.06 | 158.06 | - |
| 334 | उरई-झांसी 170.0 कि.मी.-104.0 कि.मी. रा.रा. 25 (उ.प्र.) | 66 कि.मी. | 12/2003 | 4/2008 | 12/2009 | 20 | 451.97 | 451.97 | - |
| 335 | उ.प्र./बिहार बार्डर-कसीया 360.915 कि.मी. 319.8 कि.मी. रा.रा. 28 (उ.प्र.) | 41.12 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 227.00 | 227.00 | - |
| 336 | बारा-उरई 499 कि.मी.-422 कि.मी. और 255 कि.मी.-220 कि.मी. रा.रा.-2 और 25 (उ.प्र.) | 62.8 कि.मी. | 12/2003 | 4/2009 | 12/2009 | 8 | 465.00 | 465.00 | - |
| 337 | अयोध्या-लखनऊ 45 कि.मी.- 8.250 कि.मी. रा.रा. 28 (उ.प्र.) | 36 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 193.00 | 193.00 | - |
| 338 | कसिया-गोरखपुर 319.8 कि.मी.-279.8 कि.मी. रा.रा. (उ.प्र.) | 40 कि.मी. | 12/2003 | 12/2008 | 12/2009 | 12 | 242.00 | 242.00 | - |
| 339 | उरई-झांसी 220 कि.मी., 170 कि.मी. रा.रा. 25 (उ.प्र.) | 50 कि.मी. | 12/2003 | 3/2008 | 12/2009 | 21 | 340.68 | 340.68 | - |
| 340 | गंगा पुल-रामदेव क्रासिंग 75 कि.मी.-80.06 कि.मी. रा.रा. 25 (उ.प्र.) | 5.6 कि.मी. | 12/2003 | 9/2008 | 9/2009 | 12 | 155.00 | 201.66 | 30.10 |
| 341 | गोरखपुर-अयोध्या 251.70 कि.मी.-208.00 कि.मी. रा.रा. 28 (उ.प्र.) | 43.7 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 239.00 | 239.00 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 342 | लखनऊ-कानपुर 59.5 कि.मी.-75.5 कि.मी. रा. रा. 25 (उ.प्र.) | 16 कि.मी. | 4/2000 | 12/2001 | 12/2009 | 96 | 51.28 | 51.28 | - |
| 343 | अयोध्या-लखनऊ 93.075 कि.मी.-45 रा.रा. 27 (उ.प्र.) | 47 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 217.00 | 217.00 | - |
| 344 | गोरखपुर-अयोध्या 164 कि.मी.-135 कि.मी. रा. रा. 28 (उ.प्र.) | 29 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2009 | 14 | 205.00 | 205.00 | - |
| 345 | आगरा बाईपास 176.8 कि.मी.-1303 कि.मी. रा. रा. 3 (उ.प्र.) | 32.8 कि.मी. | 12/2003 | 9/2007 | 2/2011 | 41 | 348.16 | 348.16 | - |
| 346 | सागर बाईपास 187 कि.मी.-211 कि.मी. रा.रा. 26 (उ.प्र.) | 26 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 12/2010 | 26 | 151.30 | 151.30 | - |
| 347 | आगरा-शिकोहाबाद 200 कि.मी.-250.50 कि.मी. रा. रा. 2(उ.प्र.) | कि.मी. 200-251 कि.मी. 50.83 | 4/2000 | 3/2005 | 6/2009 | 51 | 367.49 | 367.49 | - |
| 348 | फतेहपुर-खगहा 38 कि.मी.-115 कि.मी. रा. रा. 2 (उ.प्र.) | 77 कि.मी. | 4/2000 | 7/2004 | 6/2009 | 59 | 372.40 | 372.40 | - |
| 349 | इलाहाबाद बाईपास कांट्रेक्ट-III 198 कि.मी.-242.71 कि.मी. रा.रा. 2(उ.प्र.) | 44.708 कि.मी. | 4/2000 | 5/2007 | 6/2009 | 25 | 534.39 | 534.39 | - |
| 350 | इलाहाबाद बाईपास कांट्रेक्ट-III 158 कि.मी.-198 कि.मी. रा.रा. 2 (उ.प्र.) | 38.987 कि.मी. | 4/2000 | 12/2006 | 6/2009 | 30 | 440.93 | 440.93 | - |
| 351 | अयोध्या-लखनऊ 135.000 कि.मी.-93.075 कि.मी. रा.रा. 28 (उ.प्र.) | 41.93 कि.मी. | 12/2003 | 10/2008 | 6/2009 | 8 | 212.00 | 212.00 | - |
| 352 | सिलिगुडी-इस्लामपुर 526 कि.मी.-500 कि.मी. रा.रा. 31 (पश्चिम बंगाल) | 26 कि.मी. | 12/2003 | 7/2008 | 6/2009 | 11 | 225.00 | 225.00 | - |
| 353 | डलकोला बाईपास 5.5 कि.मी. रा.रा. 34 (पश्चिम बंगाल) | 5.5 कि.मी. | 3/2006 | 8/2008 | 7/2009 | 11 | 67.00 | 67.00 | - |
| 354 | हल्दिया पोर्ट 53 कि.मी. रा.रा. 42 (पश्चिम बंगाल) | 53 कि.मी. | 4/2000 | 3/2005 | 9/2010 | 66 | 273.00 | 522.00 | 91.21 |
| 355 | असम/पं. बंगाल बार्डर-गैरकट्टा 225 कि.मी.-223 कि.मी. रा.रा. 31 | 32 कि.मी. | 12/2003 | 11/2008 | 6/2009 | 7 | 221.82 | 221.82 | - |
| 356 | हरियाणा/दिल्ली बार्डर-मुकरबा चौक 29.3 कि.मी. 16.5 कि.मी. रा.रा. 1 | 12.9 कि.मी. | 4/2000 | 4/2003 | 6/2009 | 74 | 71.00 | 98.22 | 38.34 |
| 357 | औरंग-रायपुर 232 कि.मी.-281 कि.मी., रा.रा.-6 (छत्तीसगढ़) | 45 कि.मी. | 3/2005 | 1/2009 | 2/2010 | 13 | 190.00 | 190.00 | - |
| 358 | गौरहर-बारवा ए डी डी ए, किमी. 320 कि.मी., 398 75. रा. रा.-2(झारखंड) | 78.75 कि.मी. | 4/2000 | 3/2005 | 6/2009 | 51 | 399.75 | 399.75 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 359 | झांसी-शिवपुरी, किमी. 91-किमी., 91-किमी. 50, रा.रा.-25 (मध्य प्रदेश) म.प्र. (3)/उ.प्र. (11) | 41 कि.मी. | 12/2003 | 5/2008 | 4/2009 | 11 | 220.31 | 220.31 | - |
| 360 | अंबाला-जिरकपुर किमी. 5/735-किमी. 39/961, रा.रा.-21 एवं 22 (हरियाणा)(एचआरवाई)/पंजाब) | 36 कि.मी. | 3/2005 | 11/2008 | 3/2009 | 4 | 298.00 | 298.00 | - |
| 361 | ग्वालियर-झांसी, कि.मी.96, रा.रा.-75 (म.प्र.) म.प्र. 68.5/उ.प्र. 11.5) | 80 कि.मी. | 12/2003 | 12/2009 | 12/2010 | 12 | 604.00 | 604.00 | - |
| 362 | पालनपुर-स्वरूपगंज, कि.मी. 264- कि.मी. 329 रा.रा.-14 कि.मी.(राजस्थान) (गुज/राज) | 76 कि.मी. | 12/2003 | 3/2009 | 6/2009 | 3 | 498.00 | 498.00 | - |
| 363 | वाराणसी-मोहानिया, कि.मी., 317-कि.मी. 329 एन एच-2 (उ.प्र.)(उ.प्र./बिहार) | कि.मी. 317-329 76 | 4/2000 | 3/2005 | 6/2009 | 51 | 467.93 | 467.93 | - |
| | **जहाजरानी एवं पतन** | | | | | | | | |
| 364 | इनर हार्बर एंट्रेंस चेनल फेज-1 को गहरा एवं चौड़ा करना | 0.8 मि.टन | 8/2003 | 5/2006 | 3/2009 | 34 | 28.70 | 24.31 | - |
| 365 | पोर्ट रेलवे सिस्टम का सुधार | | 9/2002 | 3/2007 | 3/2009 | 24 | 30.00 | 30.00 | - |
| 366 | पोर्ट सड़कों का सुधार एवं विकास | | 5/2002 | 3/2007 | 3/2009 | 24 | 20.00 | 30.00 | 50.00 |
| 367 | डी/ओ अतिरिक्त स्टेकिंग स्पेस एंड रिकलेमेशन/हार्ड सरफेसिंग | | 6/2004 | 5/2006 | 6/2009 | 37 | 21.23 | 21.23 | - |
| 368 | पोर्ट से रा.रा.-17 के वर्मा जंक्शन तक 4 लेन सड़क का निर्माण | | 3/1998 | 6/2001 | 4/2009 | 94 | 80.00 | 80.00 | - |
| 369 | कारगो जेटी एरिया में ड्राई कारगो बर्थ का यंत्रीकरण | | 1/2004 | 3/2009 | 12/2009 | 9 | 39.41 | 38.44 | - |
| 370 | न्यूली एडिड में आधारी संरचना सुविधाओं का विकास | | 3/2004 | 1/2006 | 6/2009 | 41 | 23.00 | 33.00 | 43.49 |
| 371 | कच्चे तेल (गुजरात) की हैंडलिंग के लिए अतिरिक्त सुविधाएं | एमटीपीए 10 | 3/1999 | 3/2001 | 3/2009 | 48 | 31.81 | 45.50 | 43.04 |
| 372 | खाड़ी, कच्छ मे वी टी एच की स्थापना | | 1/2002 | 12/2005 | 12/2009 | 48 | 165.00 | 165.00 | - |
| 373 | एक टग का प्रतिस्थापन | | 10/2002 | 3/2007 | 3/2009 | 24 | 21.00 | 22.75 | 8.33 |
| 374 | विलगंडन द्वीपसमूह के दक्षिणी छोर पर भूमि का सुधार एवं विकास | | 6/2002 | 3/2007 | 3/2010 | 36 | 27.18 | 27.18 | - |
| 375 | 250 मी. लम्बाई वाले एम/वार्क का पुर्ननिर्माण | 1.15 मि.टन | 10/2006 | 1/2009 | 6/2009 | 5 | 61.14 | 61.14 | - |
| 376 | रिकलेमेशन वाल का निर्माण | | 4/2001 | 8/2003 | 3/2010 | 79 | 30.00 | 27.18 | - |
| 377 | एक्विजीशन ऑफ 2-300000 डी डब्ल्यू टी वेरी लार्ज क्रयूड कैरियर (वी एल सी सी) | 2 x 3,00,000 डीडब्ल्यूटी एल सी सी) | 10/2005 | 9/2009 | 10/2009 | 1 | 1136.08 | 1136.08 | - |
| 378 | रिवरलाइन मल्टीपर्पस जेटी नार्थ ऑफ थर्ड ऑयल का जेटी का निर्माण | | 3/2006 | 3/2009 | 3/2012 | 36 | 99.46 | 99.46 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 379 | लौह अयस्क हैडलिंग के लिए 2 अदद एससीआर का प्रापण | | 3/2005 | 3/2008 | 3/2010 | 24 | 24.70 | 24.70 | - |
| 380 | बर्थ सं. 2 बिर्थ सं. 3 के दक्षिण में) का निर्माण | 2 एमपीटीए | 1/2005 | 4/2007 | 3/2010 | 35 | 46.80 | 46.80 | - |
| 381 | हलदिया डाक सड़क अवसंरचना का विकास | | 10/2002 | 3/2007 | 3/2010 | 36 | 30.00 | 30.00 | - |
| 382 | बर्थ सं. 13 का निर्माण | | 1/2005 | 12/2007 | 3/2010 | 27 | 39.56 | 39.56 | - |
| 383 | कावास्थी द्वीप समूह पर पूर्वी तरफ पोतारोहण उपलब्ध करवाना | | 12/2003 | 3/2007 | 3/2009 | 24 | 20.44 | 20.44 | - |
| **दूरसंचार** | | | | | | | | | |
| 384 | जी एस एम आधारित नेटवर्क, फेज-IV | | 11/2007 | 11/2007 | 4/2009 | 17 | 174.36 | 174.36 | - |
| 385 | जी एस एम इकविपमेंट ऑफ 216650 (2 जी) फेज V-1 | 216650 लाइनें | 1/2008 | 3/2009 | 8/2009 | 5 | 192.48 | 192.48 | - |
| 386 | जी एस एम इकविपमेंट ऑफ 1162 के लाइन्स फेज IV-5 | 1162 के लाइन | 3/2008 | 12/2008 | 3/2009 | 3 | 325.00 | 325.00 | - |
| 387 | जी एस एम इकविपमेंट ऑफ 1015के लाइन्स फेज IV-5 | 1015 के लाइन | 10/2008 | 11/2008 | 3/2009 | 4 | 350.84 | 350.84 | - |
| 388 | 600 के लाइन्स (फेज-IV) केजीएसएम इकविपमेंट को चालू करना। | 600000 लाइनें | 8/2006 | 1/2007 | 3/2009 | 26 | 214.00 | 214.00 | - |
| 389 | जी एम एम एक्सपेंशन, फेज-IV (बी) महाराष्ट्र | 13.50.000 लाइनें | 7/2005 | 3/2006 | 3/2009 | 36 | 1174.75 | 1174.75 | - |
| 390 | 650 के लाइन्स फेज-IV++(महाराष्ट्र) केजीएसएम इकविपमेंट को चालू करना। | 650000 लाइनें | 11/2006 | 12/2006 | 4/2009 | 28 | 364.52 | 364.52 | - |
| 391 | कनवर्जेंट बिल्डिंग एंड सी आर एम, एमटीएनएल (मुंबई) | | 1/2006 | 2/2007 | 3/2009 | 25 | 247.00 | 247.00 | - |
| 392 | 750 के वर्तमान जीएसएम्न/डब्ल्यू (मुबंई) का विस्तार | 750000 लाइनें | 6/2006 | 10/2007 | 3/2009 | 17 | 231.38 | 231.38 | - |
| 393 | 390 के लाइन्स (2 जी) के जी एस एम इकविंपमेंट एवं 130 के लाइन्स (3 जी) फेज-V | 390 के लाइनें: 130 के लाइन | 2/2008 | 12/2008 | 3/2009 | 3 | 373.94 | 373.94 | - |
| 394 | 900 के लाइन्स (2 जी) के जी एस एम इकविपमेंट और 300 के लाइन्स (3 जी)-फेज-V | 300 के लाइनें | 6/2007 | 12/2008 | 8/2009 | 8 | 601.49 | 601.49 | - |
| 395 | ग्राम्स रोड पर प्रशासनिक भवन का निर्माण | | 9/2006 | 5/2007 | 10/2010 | 41 | 95.67 | 95.67 | - |
| 396 | 1006280 लाइन्स के जी एस एम इकविपमेंट, फेज- IV, 5 | 1006280 लाइनें | 6/2008 | 12/2008 | 3/2009 | 3 | 409.21 | 409.21 | - |
| 397 | कोलकाता टेलिकॉम जिला चरण-IV | 625000 लाइनें | 9/2006 | 9/2008 | 3/2009 | 6 | 208.50 | 208.50 | - |
| 398 | राष्ट्रीय रेडियों स्पैकट्रम प्रबंध एवं प्रबोधन प्रणाली (एन आर एकस एम एम) | | 8/2000 | 12/2004 | 3/2009 | 51 | 279.97 | 172.04 | - |
| 399 | 750 के जी एस एम लाइनों का विस्तार | | 10/2006 | 12/2008 | 7/2009 | 7 | 278.16 | 278.16 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 400 | एम टी एनएल के लिए कन्वर्जेंट बिलिंग और सी आर एम (दिल्ली) | | 12/2005 | 2/2007 | 3/2009 | 25 | 249.00 | 229.41 | - |
| 401 | 2.5 जी एस एम की 750 के जी एम एम लाइन का विस्तार एवं वैलिडेशन इक्विप | 750 के लाइनें | 2/2007 | 10/2007 | 7/2009 | 21 | 741.77 | 278.16 | - |
| 402 | जी एम एम आधारित नेटवर्क के विस्तार योजना, चरण -IV | | 2/2007 | 4/2008 | 3/2009 | 11 | 239.19 | 239.19 | - |
| 403 | एन आई बी-II परियोजना, ग्रामीण बॉडबैंड | | 12/2007 | 2/2008 | 3/2009 | 13 | 312.86 | 312.86 | - |
| 404 | नई तकनीक ईटैलिजैंट (मल्टीसिटी) का कार्यान्वयन एवं निष्पादन | | 10/2004 | 6/2006 | 3/2009 | 33 | 160.00 | 135.00 | - |
| 405 | 80044 लाइन की सी एम टी एक परियोजना चालू करना चरण-IV++ (उ.) | 80044 लाईन | 12/2006 | 12/2007 | 1/2009 | 13 | 22.23 | 22.23 | - |
| 406 | एन आई बी-II की परियोजना-3, मैस का कार्यान्वयन एवं निष्पादन (बहुराज्यीय) | | 11/2003 | 12/2005 | 4/2009 | 40 | 250.00 | 300.00 | 20.00 |
| 407 | फाइबर एवं सैटेलाइट (ए.1) वर हाई बिट रेट नेटवर्क बैकबोन (अखिल भारत) | | 3/2003 | 9/2005 | 3/2010 | 54 | 33.55 | 79.48 | 136.90 |
| 408 | 500 के ब्रॉडबैंड एसैस उ/प चरण-1 + चरण II (दिल्ली एवं महाराष्ट्र) | 326.4 के पतन | 4/2007 | 10/2008 | 3/2009 | 5 | 134.25 | 134.25 | - |
| **शहरी विकास** | | | | | | | | | |
| 409 | कवाडीगुडा सिंकदराबाद में अतिरिक्त जी पी ए ओ का निर्माण | | 3/2004 | 9/2007 | 4/2010 | 31 | 49.93 | 24.05 | - |
| 410 | मुजफ्फरपुर मे सी आर पी एफ के लिए 494 फैमिली क्वार्टरों का निर्माण | 494 फैमिली क्वार्टर | 5/2001 | 9/2005 | 4/2009 | 43 | 26.83 | 26.80 | - |
| 411 | रिहायशी क्वार्टरों का निर्माण टाइप-I, टाइप-II, टाइप-III, टाइप-IV, | क्वार्टस 222 (नाले सहित) | 9/2002 | 11/2004 | 6/2009 | 55 | 28.46 | 20.32 | - |
| 412 | एस टी सी एल लि. के लिए नंदिनी लेआउट में कार्यालय परिसर का निर्माण | | 11/2007 | 3/2009 | 6/2009 | 3 | 24.91 | 24.91 | - |
| 413 | पंजाब नेशनल बैक के लिए कार्यालय भवन का निर्माण | | 5/2005 | 12/2007 | 5/2010 | 29 | 73.92 | 41.66 | - |
| 414 | बांद्रा में सी ए जी के लिए टी आई एवं हॉस्टल भवन का निर्माण | | 9/2006 | 1/2009 | 10/2009 | 9 | 45.98 | 35.56 | - |
| 415 | थूबल (मणिपुर) में 100 बिस्तरों वाले अस्पताल का निर्माण | | 12/2003 | 12/2006 | 3/2009 | 18 | 24.30 | 24.30 | - |
| 416 | बी एच यू में पीएम एस एस बपई के तहत आई एम एस का उन्नयन | | 6/2008 | 6/2010 | 10/2010 | 4 | 72.95 | 72.95 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 417 | रिहायशी एवं गैर रिहायशी परिसर का निर्माण | 11/1998 | 10/2003 | 9/2009 | 55 | 35.12 | 35.12 | - | |
| 418 | आधुनिक कला की राष्ट्रीय गैलरी के नए विंग का निर्माण | | 6/2002 | 4/2005 | 3/2009 | 47 | 57.57 | 49.45 | - |
| 419 | जी एस. सी. आर पी एफ काडिरपुरी के लिए 699 आवासीय क्वार्टरों का निर्माण | | 6/2001 | 10/2004 | 3/2009 | 53 | 31.06 | 31.06 | - |
| 420 | अलीगंज, जोरबाग में सामान्य पूल रिहायशी आवास का निर्माण | | 2/2008 | 4/2009 | 10/2009 | 6 | 30.38 | 30.38 | - |
| 421 | दिल्ली मैट्रोरेपिड ट्रांजिट सिस्टम, फेज-II | नई दिल्ली एनबीसीसी स्थान प्रगति विहार | 8/2005 | 6/2010 | 9/2010 | 3 | 8605.36 | 8676.00 | 0.82 |
| 422 | रायपुर में ए जी के लिए कार्यालय भवन का निर्माण | | 1/2004 | 4/2009 | 10/2019 | 6 | 35.86 | 35.86 | - |
| **जल संसाधन** | | | | | | | | | |
| 423 | पगलडिया बांध परियोजना | | 1/2001 | 12/2007 | 12/2012 | 60 | 542.90 | 1187.00 | 118.64 |
| | | | | | | | 251912.73 | 290576.41 | 15.35 |

**प्रदूषण मानदंडों का उल्लंघन करने वाले भस्मक**

678. **श्रीमती मेनका गांधी:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यावरणीय प्रदूषण का उल्लंघन करते हुए काफी संख्या में ऐसे भस्मक स्थापित किए गए हैं जो वायु प्रदूषण नियंत्रण उपकरण (एपीसीडी) से लैस नहीं है;

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

(ग) इस मामले में क्या कदम उठाए गए/उठाये जाने का विचार है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) स्वास्थ्य देखभाल सुविधाओं के जैव चिकित्सा अपशिष्ट, खतरनाक औद्योगिक अपशिष्ट और उद्योग विशिष्ट अपशिष्ट जैसे औषधीय उद्योग कीटनाशी क्षेत्र आदि के शोधन और निपटान के लिए भस्मक की स्थापना एक विकल्प हैं जैव चिकित्सकीय अपशिष्ट के मामले में भस्मक को जैव चिकित्सकीय अपशिष्ट (प्रबंधन और हथालन) नियमावली, 1998 के अंतर्गत अधिसूचित मानकों का अनुपालन करना होगा और सामान्य खतरनाक अपशिष्ट भस्मक तथा उद्योग विशिष्ट भस्मक को उनक संबंधित अधिसूचित मानदण्डी का अनुपालन करना अपेक्षित है।

उपलब्ध सूचना के अनुसार, देश में 166 जैव-चिकित्सकीय अपशिष्ट वायु प्रदूषण नियंत्रण मानकों के बिना काम कर रहे है। राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड और राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एसपीसीबी) जैव चिकित्सा अपशिष्ट भस्मकों का नियमित रुप से निरीक्षण और स्टेक मानीटरिंग करते हैं और इन निरीक्षणों के दौरान निकाले गए निष्कर्षों को संबंधित एजेंसियों को कार्यान्वयन के लिए संप्रेषित करते हैं राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड अनुपालन न करने वाले स्वास्थ्य देखभाल स्थापनाओं के खिलाफ कार्रवाई कर रहे हैं।

खतरनाक औद्योगिक अपशिष्ट के इन्सिनरेशन के लिए पूरे देश में 13 सामान्य खतरनाक अपशिष्ट भस्मक स्थापित किए गए हैं। ये भस्मक आवश्यक वायु प्रदूषण नियंत्रण उपकरणों से सुसज्जित हैं।

**विवरण**

*वायु प्रदूषण नियंत्रण उपकरणों (एपीसीडी) बिना कार्य कर रहे भस्मकों की राज्य/केन्द्र शासित वार संख्या*

| क्रम संख्या | राज्य/संघ शासित प्रदेश | एपीसीडी के बिना भस्मक |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | अंडमान और निकोबार द्वीप समूह | 03 |
| 2. | आंध्र प्रदेश | शून्य |
| 3. | असम | 20 |
| 4. | बिहार | 05 |
| 5. | चण्डीगढ़ | शून्य |
| 6. | छत्तीसगढ़ | 08 |
| 7. | दमण और द्वीप और दादर और नगर हवेली | शून्य |
| 8. | दिल्ली | शून्य |
| 9. | गोआ | शून्य |
| 10. | गुजरात | शून्य |
| 11. | हरियाणा | 01 |
| 12. | हिमाचल प्रदेश | शून्य |
| 13. | झारखंड | 11 |
| 14. | जम्मू और कश्मीर | 09 |
| 15. | कर्नाटक | शून्य |
| 16. | केरल | 91 |
| 17. | लक्षद्वीप | शून्य |
| 18. | मध्य प्रदेश | 05 |
| 19. | महाराष्ट्र | 02 |
| 20. | मणिपुर | शून्य |
| 21. | मेघालय | 01 |
| 22. | मिजोरम | 04 |
| 23. | नागालैंड | शून्य |
| 24. | उड़ीसा | 01 |
| 25. | पाण्डिचेरी | 01 |
| 26. | पंजाब | शून्य |
| 27. | राजस्थान | शून्य |
| 28. | सिक्किम | 01 |
| 29. | तमिलनाडु | शून्य |
| 30. | त्रिपुरा | 01 |
| 31. | उत्तराखंड | शून्य |
| 32. | उत्तर प्रदेश | 02 |
| 33. | पश्चिम बंगाल | शून्य |
| | कुल | 166 |

उपर्युक्त स्थिति संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डो/प्रदूषण नियंत्रण समितियां द्वारा भेजी गई सूचना पर आधारित हैं।

**नालंदा हेतु विश्व विरासत स्थल का दर्जा**

679. **श्री वैजयंत पांडा:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने बौद्ध ज्ञान के प्राचीन केन्द्र, नालंदा के भग्नावशेषों को विश्व विरासत स्थल का दर्जा देने के लिए यूनेस्को के साथ इस मामले को उठाया है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव की स्थिति सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उड़ीसा में भी इस प्रकार के स्थलों को विरासत स्थल का दर्जा दिलाने के लिए यूनेस्को अथवा किसी अन्य अन्तर्राष्ट्रीय निकाय से संपर्क करने का विचार है; और

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

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) और (ख) यूनेस्को के विश्व विरासत केन्द्र द्वारा निर्धारित किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार, असाधारण सार्वभौमिक महत्व वाले स्थल को विश्व विरासत केन्द्र की विश्व विरासत सूची में शामिल करने पर विचार करने से पूर्व एक वर्ष के लिए इसको विश्व विरासत केन्द्र की

अनंतिम सूची में शामिल करना अनिवार्य है। नालंदा स्थल को अनंतिम सूची में शामिल करने के हमारे प्रस्ताव पर सेवेल्ला, स्पेन में पिछले माह (जून, 2009) आयोजित विश्व विरासत समिति के 33वें सत्र में विचार किया गया था और इसे स्वीकार किया गया था।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

## गरीबों को स्वास्थ्य सेवाएं

680. **श्री राजय्या सिरिसिल्ला:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ग्रामीण क्षेत्रों में समाज के सबसे गरीब वर्गों विशेषकर अ.जा./अ.ज.जा. के लागों को स्वास्थ्य परिचर्या सुविधाएं मुहैया करवा रही है;

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

(ग) सरकार द्वारा आंध्र प्रदेश सहित प्रत्येक राज्य में विशेषकर अ.जा./अ.जा.जा. के लोगों के लिए इस दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी, हां। मार्च, 2007 तक की स्थिति के अनुसार ग्रामीण क्षेत्रों में प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाएं 145272 उप केन्द्रों, 22370 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों तथा 4045 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों के नेटवर्क के माध्यम से प्रदान की जाती हैं। उपर्युक्त केन्द्रों के जरिए प्रदान की जा रही सेवाएं जाति, संप्रदाय, धर्म, लिंग इत्यादि का भेद-भाव किए बगैर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों सहित जनसंख्या के सभी वर्गों को उपलब्ध हैं।

(ग) राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन ग्रामीण जनसंख्या विशेषतौर पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों सहित असुरक्षित वर्गों को सुगम, वहनीय एवं गुणवत्तायुक्त स्वास्थ्य परिचर्या प्रदान करने के लए 2005 में शुरू किया गया था। वित्तीय सहायता नए स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना करने तथा मौजूदा स्वास्थ्य केन्द्रों के उन्नयन के लिए आन्ध्र प्रदेश सहित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दी जाती हैं। राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारें अपनी आवश्यकता का मूल्यांकन करती हैं तथा उसे राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन के अंतर्गत अपनी वार्षिक कार्यक्रम कार्यान्वयन योजना (पी आई पी) में प्रतिबिम्बित करती हैं। तत्पश्चात राष्ट्रीय कार्यक्रम समन्वय समिति के अनुमोदन के अनुसार उन्हें निधियां जारी की जाती हैं।

## सरदार वल्लभभाई पटेल स्मारक हेतु कायिक निधि

681. **श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार करमसाड में सरदार वल्लभभाई पटेल स्मारक के विकास और रख-रखाव हेतु कायिक निधि देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक होने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) से (घ) इस मामले पर विचार किया जा रहा है।

## सुनामी चेतावनी केन्द्र

682. **श्री एन. चेलुवरया स्वामी:** क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश में सुनामी पूर्व चेतावनी केन्द्र स्थापित किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार कर्नाटक सहित देश के अन्य भागों में भी इस प्रकार के केन्द्रों की स्थापना करने का है; और

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी हां।

(ख) सरकार ने भारतीय राष्ट्रीय महासागर सूचना सेवा केन्द्र (इंकॉइस), हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में एक अत्याधुनिक सुनामी चेतावनी प्रणाली स्थापित की हैं यह केन्द्र सितंबर 2007 से पूर्ण रूप से प्रचालित कर दिया गया है और इसमें भारत तथा हिंद महासागर क्षेत्र के देशों के लिए चौबीसों घंटे और सातों दिन के आधार पर समय पर सुनामी चेतावनियां देने की सुविधा उपलब्ध

कराई गई है। भारतीय सुनामी चेतावनी प्रणाली में सुनामी तरंगों को मॉनीटर करने के लिए विभिन्न वास्तविक समय मॉनीटरन नेटवर्क, भूकंपीय मॉनीटरन नेटवर्क, तल दाब रिकार्डर, ज्वाभाटा-मापी आदि शामिल हैं। इन वास्तविक समय प्रेक्षण नेटवर्कों को सुनामी आने से पूर्व विभिन्न श्रेणियों की चेतावनियाँ तैयार करने और उनका प्रसारण करने के लिए सुनामी के आगे बढ़ने के श्रेणीबद्ध डेटाबेस और उत्प्लावन दृश्यलेखों; संतुलित मानक प्रचालनात्मक प्रक्रियाओं (एस.ओ.पी) तथा संचार सुविधाओं से बेक-अप प्राप्त होता है। सुनामी चेतावनियाँ तैयार करने में तीन महत्वपूर्ण चरण शामित हैं; (i) भूकंप पैरामीटरों की संसूचना तथा अनुमान; (ii) सुनामी आने के समय तथा इसके बढ़ने की ऊंचाई का आंकलन; (iii) समुद्र स्तर को मॉनीटर कर सुनामी की पुष्टि।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

*[हिन्दी]*

## कृत्रिम वर्षा

683. **श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:** क्या **पृथ्वी विज्ञान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के कई भागों में कृत्रिम वर्षा कराने पर विचार किया जा रहा है;

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

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में विभिन्न राज्यों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो उन पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) जी नहीं। वर्तमान में केवल एक राज्य ही इस पर विचार कर रहा है।

(ख) आंध्र प्रदेश सरकार राज्य में कृत्रिम वर्षा के लिए कार्रवाई कर रही है। पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के अधीन आने वाला उष्णदेशीय मौसम विज्ञान संस्थान इस कार्यक्रम के लिए आंध्र प्रदेश सरकार को वैज्ञानिक मार्गदर्शन प्रदान कर रहा है।

(ग) जी नहीं।

(घ) लागू नहीं।

*[अनुवाद]*

## एन.सी.सी.पी. के अंतर्गत सहायता अनुदान

684. **श्री भर्तृहरि महताब:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम (एन.सी.सी.पी.) के अंतर्गत अस्पतालों के लिए सहायता अनुदान बढ़ाने का है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार को राज्य सरकारों से एन.सी.सी.पी. के अंतर्गत उन्हें शामिल किए जाने के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(घ) इन प्रस्तावों को अंतिम रूप कब तक दिए जाने की संभावना है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (घ) उपलब्ध दिशानिर्देशों के अनुसार कोई भी सरकारी मेडिकल कालेज/अस्पताल सहायता अनुदान प्राप्त करने का प्रस्ताव संबंधित राज्य/संघ राजय क्षेत्र शासन की सिफारिश पर प्रस्तुत कर सकता है। इस तरह प्राप्त प्रस्तावों पर स्थायी समिति द्वारा विचार किया जाता है तथा उसकी सिफारिशों के आधार पर सहायता अनुदान को राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के अंतर्गत जारी किया जाता है।

## इम्यूनोसपरैसिव दवाओं की आपूर्ति

685. **श्री एस. सेम्मलई:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अंगों का प्रत्योरोपण कराने वाले गरीब रोगियों को इम्यूनोसपरैसिव दवाओं की आपूर्ति नि:शुल्क कराने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार ऐसे रोगियों की दवाओं की कीमत की प्रतिपूर्ति करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (घ) स्वास्थ्य राज्य का विषय है और अपने-अपने राज्यों में गरीब रोगियों को स्वास्थ्य सुविधा प्रदान करना राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की जिम्मेदारी है। तथापि, गरीबी रेखा से नीचे के रोगी राष्ट्रीय आरोग्य निधि (एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना) से इम्युनोसप्रेसिव औषधों के लिए वित्तीय सहायता की मांग कर सकते हैं।

*[हिन्दी]*

## जिप्सा जल विद्युत परियोजना

**686. श्री वीरेन्द्र कश्यप:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार हिमाचल प्रदेश सरकार के साथ संयुक्त रूप से जिप्सा जल विद्युत परियोजना के संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार को परियोजना हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करने हेतु हिमाचल प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

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

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) से (ख) जिप्सा एच.ई. परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डी पी आर) के सर्वेक्षण, अन्वेषण एवं तैयारी के लिए निधि जारी करने के लिए हिमाचल प्रदेश सरकार के अनुरोध पर अध्यक्ष, केन्द्रीय जल आयोग (सी डब्ल्यू सी) ने सुझाव दिया कि सी डब्ल्यू सी द्वारा वित्तपोषण और राज्य सरकार द्वारा कार्मिक उपलब्ध करवा कर राज्य सरकार और सी डब्ल्यू सी डी पी आर तैयार करने के लिए साथ-साथ कार्य कर सकते हैं, चूँकि रिपोर्ट तैयार करने के लिए केवल राज्य सरकार द्वारा अथवा किसी तीसरे पक्ष द्वारा निधि जारी करना/प्रतिपूर्ति करना संभव नहीं होगा। इसके अतिरिक्त संयुक्त रूप से कार्य करने से लागत में कमी आएगी और यह कार्य सी डब्ल्यू सी को डी पी आर के अन्वेषण एवं तैयार करने के लिए स्वीकृत निधि से किया जा सकता है। तथापि एच पी एस ई बी ने परियोजना की डी पी आर तैयार करने के लिए प्रतिष्ठित अंतर्राष्ट्रीय परामर्शदाताओं/फर्मों को शामिल करने संबंधी अपना दृष्टिकोण संप्रेषित किया है।

(ग) से (घ) एच पी एस ई बी ने आगे दर्शाया है कि डी पी आर तैयार करने के लिए कुल अनुमानित लागत (32.5 करोड़ रुपये) की आवश्यकता एकमुश्त नहीं होगी परन्तु इसे चरणबद्ध किया जाएगा और सी डब्ल्यू सी को प्रस्तुत की जाएगी। तथापि वर्तमान में डी पी आर तैयार करने के लिए निधि का आवश्यक स्त्रोत केन्द्र सरकार के पास उपलब्ध नहीं है।

इस परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना के रूप में शामिल किया गया है, जिसके कारण परियोजना के सिंचाई एवं पेयजल घटकों के निष्पादन के लिए वित्तपोषण डी पी आर तैयार करने, इसे तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति मिलने और योजना आयोग द्वारा व्यय स्वीकृति भी दिये जाने के बाद उपलब्ध कराया जाएगा।

## संदूषित पेयजल के कारण मौतें

**687. श्रीमती सुमित्रा महाजन:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में संदूषित पेयजल का प्रयोग करने के कारण बड़ी संख्या में लोगों की मृत्यु हुई है; और

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इसके परिणामस्वरूप मृत व्यक्तियों की संख्या सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) से (ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार वर्ष 2006, 2007 एवं 2008 के दौरान संदूषित पेयजल के सेवन के कारण हुई सूचित मौतों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है। चूंकि 2009 आधा ही गुजरना है, इसलिए इस वर्ष के आंकड़ों के वर्ष की समाप्ति के बाद ही उपलब्ध होने की आशा की जा सकती है।

### विवरण

वर्ष 2006, 2007 एवं 2008 के दौरान संदूषित पेयजल के सेवन के कारण हुई सूचित मौतों की संख्या निम्नलिखित है:

| वर्ष | वाइरल हेपेटाइटिस | हैजा | तीव्र अतिसारी रोग | आंत्र ज्वर (टाइफाइड) |
|---|---|---|---|---|
| 2006 | 694 | 3 | 3176 | 658 |
| 2007 | 544 | 3 | 3603 | 452 |
| *2008 | 510 | 1 | 2841 | 338 |

*आंकड़े अनंतिम हैं।

**डेंगू, मलेरिया और कालाजार बीमारियों का उन्मूलन**

688. **श्री के.डी. देशमुख:**
**श्री अंजनकुमार एम. यादव:**

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार आंध्र प्रदेश सहित देश में डेंगू, मलेरिया और कालाजार जैसी बीमपरियों के उन्मूलन के लिए तय लक्ष्यों को प्राप्त नहीं कर पायी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इस प्रकार की बीमारियों से ग्रस्त रोगियों को विशेषकर सुपात्र मामलों में कोई क्षतिपूर्ति देने का है;

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन बीमारियों के उन्मूलन हेतु विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत कितनी निधियां आबंटित और उपयोग की गईं; और

(ङ) देश से इन बीमारियों का उन्मूलन करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारी उपाय किए गए/किए जाने का विचार है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) जी, नहीं। सूचित मामले नीचे दिए गए हैं जो बढ़ोतरी नहीं दर्शा रहे हैं:

**(i) देश**

| वर्ष | डेंगू | मलेरिया | कालाआजार |
|---|---|---|---|
| 2006 | 12317 | 1785109 | 39178 |
| 2007 | 5534 | 1502742 | 44533 |
| 2008 | 12561 | 1524939 | 33234 |
| 2009 (मई तक) | 2084 | 232270 | 6628 |

**(ii) आंध्र प्रदेश**

| वर्ष | डेंगू | मलेरिया | कालाआजार |
|---|---|---|---|
| 2007 | 587 | 27803 | आंध्र प्रदेश से काला- |
| 2008 | 313 | 26165 | आजार की सूचना नहीं |
| 2009 (मई तक) | 30 | 5244 | मिली है। |

- आंध्र प्रदेश सहित देश में मलेरिया के मामलों में कमी आई है।
- डेंगू मौसमी रूझान वाला एक वाइरल रोग है और इसके लिए कोई विशिष्ट वाइरल रोधी औषध नहीं है। तथापि, सूचित मामले घट-बढ़ रहे हैं।
- 2010 तक कालाआजार का उन्मूलन करने का लक्ष्य रखा गया है और बेहतर निगरानी से अधिक मामलों का पता चलने तथा उपचार करने में मदद मिली है। तथापि, 2008 में राज्यों से प्राप्त हुई रिपोर्टों के अनुसार इन मामलों में कमी हुई है। आंध्र प्रदेश में कालाआजार की स्थानिकमारी नहीं है।

(ग) जी, नहीं। कोई भी मुआवजा देने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, कालाआजार के उन्मूलन हेतु निदान किए गए रोगियों का पूरी तरह से उपचार किया जाना है तथा उपचार अनुपालन में सुधार करने की दृष्टि से एनआरएचएम के अधीन मुफ्त आहार की व्यवस्था और अस्पताल में भर्ती रहने के दौरान मजदूरी की हानि के लिए वित्तीय सहायता की व्यवस्था कार्यान्वित की जा रही है।

(घ) छह वेक्टर जनित रोगों अर्थात् मलेरिया, फाइलेरिया, कालाआजार, जापानी एन्सेफलाइटिस, डेंगू और चिकनगुनिया के लिए एनवीबीडीसीपी व्यापक कार्यक्रम हैं और इन वेक्टर जनित रोगों के निवारण और नियंत्रण के लिए निधियां एक समेकित तरीके से जारी की जाती हैं। वर्षवार आबंटन और निर्मुक्तियां नीचे दी गई हैं:-

(लाख रूपए में)

| | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|---|---|---|---|---|
| देश | आबंटन | 34829.70 | 36108.00 | 44003.77 |
| | उपयोग | 28945.04 | 34179.8 | 27233.29 |
| आंध्र प्रदेश | आबंटन | 1910.55 | 1973.85 | 2277.79 |
| | उपयोग | 1209.76 | 1961.17 | 1172.30 |

(ङ) देश में डेंगू, मलेरिया और कालाआजार जैसे वेक्टर जनित रोगों की रोकथाम और नियंत्रण के लिए कार्यान्वित की जा रही सामान्य कार्यनीति का वर्णन नीचे किया गया है:

(i) रोग प्रबंधन

- रोगी का शीघ्र पता लगाना और पूरा उपचार करना

- रेफरल सेवाओं का सुदृढ़ीकरण
- महामारी के लिए तैयारी और द्रुत अनुक्रिया

(ii) एकीकृत वेक्टर प्रबंधन

- चुनिंदा अत्यधिक जोखिम वाले क्षेत्रों में घरों के अंदर अवशिष्ट छिड़काव
- कीटनाशकों से उपचारित मच्छरदानियों का इस्तमोल
- लार्वाभक्षी मछलियों का इस्तेमाल
- शहरी क्षेत्रों में जैव लार्वानाशकों सहित लार्वा रोधी उपाय करना
- छोटी-मोटी पर्यावरणिक अभियांत्रिकी

(iii) सहायक कार्यकलाप

- व्यवहार में बदलाव संबंधी सम्प्रेषण
- सार्वजनिक निजी भागीदारी और अन्तर क्षेत्रीय समाभिरूपता
- क्षमता निर्माण के जरिए मानव संसाधन विकास
- मॉनीटरिंग और मूल्यांकन

सरकार ने डेंगू, मलेरिया और कालाआजार के निवारण और नियंत्रण के लिए निम्नलिखित पहलें की हैं:-

(i) डेंगू:

- 137 प्रहरी निगरानी अस्पतालों और 13 शीर्ष रेफरल प्रयोगशालाओं के माध्यम से नैदानिक सुविधाओं को सुदृढ़ किया गया।
- परिधीय स्तर पर नैदानिक किटों की पर्याप्त आपूर्ति।
- असुरक्षित क्षेत्रों में वेक्टर जनसंख्या की मॉनीटरिंग।
- रोगी प्रबंधन के लिए चिकित्सा अधिकारियों हेतु क्षमता निर्माण।
- समुदाय की सहभागिता के लिए आईईसी/बीसीसी अभियानों के माध्यम से गहन सामाजिक जुटाव।

(ii) मलेरिया

- संविदात्मक बहुद्देशीय कार्यकर्ता (पुरुष), प्रयोगशाला तकनीशियन, जिला वेक्टर जनित रोग परामर्शदाता, मलेरिया तकनीकी पर्यावेक्षक प्रदान करके तथा निगरानी और उपचार के लिए आशा को शामिल कर के मानव संसाधन सुदृढ़ीकरण।
- द्रुत नैदानिक जांच किटों के इस्तेमाल को बढ़ाना।
- फाइलेरिया के मामलों के लिए प्रभावी मलेरिया रोधी एसीटी लागू करना।
- मच्छरदानियों के इस्तेमाल को बढ़ाना और कार्यक्रम में इस्तेमाल हेतु लम्बे समय तक चलने वाली कीटनाशक नेट (एलएलआईएन) शुरू करना।
- विश्व बैंक और जीएफटीएम की वित्तीय सहायता से नई पहलें कार्यान्वित करना।
- कार्यक्रम के कार्यान्वयन विशेष रूप से छिड़काव कार्य के पर्यवेक्षण और निगरानी को बढ़ाना।

(iii) कालाआजार

- नए नैदानिक उपस्करों अर्थात् आरके 39 के इस्तेमाल को बढ़ाना।
- बिहार, पश्चिम बंगाल और झारखण्ड के 10 जिलों में प्रथम पंक्ति के उपचार के रूप में नई मुख सेव्य औषध मिल्टेफोसिन का इस्तेमाल।
- रोगी को उपचार की अवधि के दौरान 50 रूपए प्रतिदिन के हिसाब से मजदूरी की हानि के लिए प्रोत्साहन।
- रोगी को मुफ्त आहार संबंधी सहायता और एक परिचर।
- रोगी को रेफर करने और पूरे उपचार के लिए प्रेरित करने के कार्य हेतु आशा को शामिल करना।

**देश में प्रमुख जलाशय**

689. **श्री जगदीश शर्मा:**
**श्री अनंत कुमार हेगड़े:**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश में मौजूदा प्रमुख जलाशयों की राज्यवार संख्या क्या है;

(ख) जल भण्डारण क्षमता सहित इनमें से प्रत्येक जलाशय की निर्माण की तारीख क्या है;

(ग) देश में इन जलाशयों से कितने प्रतिशत जल की आवश्यकता की पूर्ति हो रही है; और

(घ) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक बनाए जाने वाले प्रमुख जलाशयों का ब्यौरा क्या है?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला)**: (क) से (घ) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

*[अनुवाद]*

## कोल इंडिया लिमिटेड का विनिवेश

690. **श्री आनंदराव अडसुल**: क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) में अपना हिस्सा बेचने का है;

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

(ग) विनिवेश से सरकार को कितनी राशि मिलने की संभावना है;

(घ) क्या सीआईएल का विचार उन लोगों, जिनकी भूमि खनन के लिए अधिगृहीत की गयी है को कंपनी के शेयर देकर अपनी पुनर्वास और पुन: स्थापना नीति में संशोधन करने का हैं; और

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

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल)**: (क) और (ख) सी.आई.एल. को दिनांक 24.10.2008 को इस स्पष्ट शर्त के साथ ''नवरत्न'' का दर्जा प्रदान किया गया है कि सी.आई.एल. को 3 वर्ष के भीतर सूचीबद्ध किया जाएगा। तद्नुसार सी.आई.एल. को पहले सार्वजनिक लिमिटेड कंपनी के रूप में परिवर्तित करने और उसके पश्चात सूचीकरण/विनिवेश के उपाय किए जा रहे हैं।

(ग) सरकार ने विनिवेश से प्राप्त होने वाली संभावित सही राशि का अभी तक मूल्यांकन नहीं किया है।

(घ) और (ङ) देश की ऊर्जा सुरक्षा के लिए कोयले की बढ़ी हुई मांग को पूरा करने के लिए भूमि अधिग्रहण करना कोयला कंपनियों का एक प्रमुख उद्देश्य होता है। सीआईएल के शेयर वैकल्पिक पुनर्स्थापन और पुनर्वास (आर. एण्ड आर.) उपाय के रूप में भू-वंचितों को भी प्रदान किए जा सकते हैं।

## स्वैच्छिक राष्ट्रीय युवा कोर्पस बनाना

691. **श्री प्रदीप माझी**: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में नदी की सफाई करने और सौन्दर्यीकरण कार्यक्रम के लिए सरकार का विचार स्वैच्छिक राष्ट्रीय युवा कोर्पस की स्थापना करने का है;

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

(ग) उक्त उद्देश्य से सरकार द्वारा तैयार की गयी कार्य-योजना का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त कोर्पस कब तक बनाए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश)**: (क) से (घ) जन सहभागिता और जन जागरूकता चालू नदी संरक्षण कार्यक्रम के भाग हैं। युवा कार्यक्रम एवं खेल मंत्रालय ने स्वयंसेवी राष्ट्रीय युवा कोर का गठन करने के लिए पहल की है। यह अन्य बातों के साथ-साथ भारत के विभागों/मंत्रालयों तथा राज्य सरकारों द्वारा विभिन्न कार्यों के लिए स्वयं सेवक उपलब्ध कराएगा। इस कोर का उपयोग नदियों को प्रदूषित करने वाले कार्यों को रोकने के लिए जन जागरुकता उत्पन्न करने हेतु स्वयंसेवी अभियान आयोजित करने के लिए किया जाएगा।

## सरकारी अस्पतालों/औषधालयों हेतु मंगायी गयी दवाओं की बिक्री

692. **श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी**: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी अस्पतालों और औषधालयों हेतु मंगायी गयी दवाओं के खुले बाजार में बिक्री होने के मामले प्रकाश में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान प्रकाश में आए ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) दवाओं के लेन-देन/निस्तारण की निगरानी के लिए कौन-सा तंत्र बनाया गया है; और

(घ) इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रभावशाली कदम उठाए गए/उठाये जाने का विचार है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) से (घ) जहां तक केन्द्र सरकार के अस्पतालों अर्थात् डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल और लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज एवं संबद्ध अस्पतालों का संबंध है, ऐसे घटनाओं की सूचना नहीं मिली है।

स्टोरों द्वारा उपर्युक्त अस्पतालों के प्रयोक्ता विभागों के पदनामित अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित मांग-पत्र के एवज में दवाएं जारी की जाती हैं।

संबंधित अस्पतालों के स्टोर में प्रापत हुई सभी दवाओं का भौतिक सत्यापन किया जाता है और प्रयोक्ता विभाग द्वारा दवाएं प्राप्त करने तथा इनके उपयोग के लिए उपयुक्त उत्तरदायित्व हेतु नामोद्दिष्ट अधिकारियों द्वारा नियमित अंतरालों पर आकस्मिक भौतिक सत्यापन किया जाता है। सभी दवाओं और औषधों पर **''केन्द्र सरकार की आपूर्ति बिक्री के लिए नहीं''** अंकित किया जाता है।

**सिंचाई परियोजनाओं के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति**

693. **श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे**: क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को महाराष्ट्र सहित विभिन्न राज्य सरकारों से सिंचाई परियोजनाओं को पर्यावरणीय स्वीकृति प्रदान करने के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार के प्रस्तावों का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) स्वीकृति के लिए लंबित प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और उन पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी है; और

(घ) इस प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश)**: (क) और (ख) 2008 से पर्यावरणीय मंजूरी के लिए महाराष्ट्र सहित विभिन्न राज्यों से कुल 17 सिंचाई प्रस्तावों को प्राप्त किया गया है, परियोजनाओं की एक सूची संलग्न विवरण I में दी गई है।

(ग) आज की तारीख तक, 8 सिंचाई परियोजनाओं को पर्यावरणीय मंजूरी प्रतिक्षित है, जो संलग्न विवरण II में दी गई है।

(घ) सामान्यत: परियोजनाओं पर निर्णय पूरी जानकारी की प्राप्ति के 105 दिनों के भीतर लिए जाते हैं, जैसा कि पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अधिसूचना, 2006 में प्रदत्त है।

***विवरण I***

*पर्यावरणीय स्वीकृति के लिए प्राप्त सिंचाई परियोजनाएं*

| क्र.सं. | परियोजना के ब्यौरे |
|---|---|
| 1 | 2 |
| | आंध्र प्रदेश |
| 1. | कृष्णा डेल्टा मॉड्रनाइजेशन प्रोजेक्ट, जिला: कृष्णा/एस. द्वारा इरीगेशन एंड सीएडी डिपार्टमेंट, आंध्र प्रदेश सरकार |
| | हरियाणा |
| 2. | दादपुर नल्वी इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: अम्बाला, यमुनानगर द्वारा एम/एस. कुरुक्षेत्र हरियाणा सरकार |
| | बिहार |
| 3. | वेस्टर्न कोसी कैनल प्रोजेक्ट, जिला: दरभंगा द्वारा एम/एस. वाटर रिसोर्सेस डिपार्टमेंट, बिहार सरकार |
| | छत्तीसगढ़ |
| 4. | केलो मेजर इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: रायपुर द्वारा एस/एस् डिपार्टमेंट ऑफ वाटर रिसोर्सेस, छत्तीसगढ़ सरकार |
| | कर्नाटक |
| 5. | श्री रामेश्वार लिफ्ट इरीगेशन स्कीम, जिला: बेलगांव द्वारा एम/एस. कर्नाटक नीरावरी निगम लिमिटेड |
| 6. | अपर भद्रा इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: चिकमागलूर द्वारा एम/एस. कर्नाटक सरकार |
| | महाराष्ट्र |
| 7. | धापेवाड़ा लिफ्ट इरीगेशन स्कीम, जिला: गोंडिया विदर्भ द्वारा इरीगेशन डेवलपमेंट कोरपोरेशन, महाराष्ट्र सरकार |
| 8. | वकुर्डे लिफ्ट इरीगेशन स्कीम, जिला: संगली द्वारा एम/एस. कोल्हापुर इरीगेशन स्कीम, महाराष्ट्र सरकार |
| 9. | सीना-कोलेगांव प्रोजेक्ट, जिला: ओस्मानाबाद द्वारा एम/एस. कृष्णा वैली डेवलमेंट कॉरपोरेशन महाराष्ट्र सरकार |

| 1 | 2 |
|---|---|
| 10 | कृष्णा कोयला लिफ्ट इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: संगली द्वारा एम/एस. महाराष्ट्र वैली डेवलपमेंट कॉरपोरेशन, महाराष्ट्र सरकार |
| | मध्य प्रदेश |
| 11 | हैलोन इरीगेशन स्कीम जिला: मंडला द्वारा एम/एस. नर्मदा वैली डेवलमेंट ऑथोरिटी |
| 12 | अपर नर्मदा इरीगेशन प्रोजेक्ट जिला: डिंडोरी द्वारा एम/एस. नर्मदा वैली डेवलपमेंट ऑथोरिटी |
| | उड़ीसा |
| 13 | दाहा माइनर इरीगेशन प्रोजेक्ट (लोहरखंडी रिवर क्रॉसिंग ऑफ महागुडा माइनर) जिला: गंजम द्वारा एम/एस. वाटर रिसोर्सेस डिपार्टमेंट, उड़ीसा सरकार |
| 14 | रुकुरा इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: सुंदरगढ़ द्वारा एम/एस. प्लानिंग एंड फॉर्मूलेशन डिपार्टमेंट, उड़ीसा सरकार |
| 15 | रेट इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: सुंदरगढ़ द्वारा एम/एस. प्लानिंग एंड फॉर्मूलेशन डिपार्टमेंट, उड़ीसा सरकार |
| | उत्तराखंड |
| 16 | जमरानी डैम मल्टीपरपज प्रोजेक्ट, जिला: नैनीताल द्वारा एम/एस. उत्तराखंड सरकार |
| | उत्तर प्रदेश |
| 17 | अर्जुन सहायक परियोजना, जिला: महोबा द्वारा एम/एस. उत्तर प्रदेश सरकार |

***विवरण II***

*पर्यावरणीय स्वीकृति के लिए प्राप्त सिंचाई परियोजनाएं*

| क्र.सं. | परियोजना के ब्यौरे |
|---|---|
| 1 | 2 |
| | हरियाणा |
| 1 | दादपुर नल्वी इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: अम्बाल, यमुनानगर कुरुक्षेत्र, द्वारा एम/एस. हरियाणा सरकार |
| | कर्नाटक |
| 2 | श्री रामेश्वर लिफ्ट इरीगेशन स्कीम, जिला: बेलगांव द्वारा एम/एस. कर्नाटक नीरावरी निगम लिमिटेड |
| 3 | अपर भ्रद इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: चिकमागलूर द्वारा एम/एस. कर्नाटक सरकार |
| | महाराष्ट्र |
| 4 | धापेवाड़ा लिफ्ट इरीगेशन स्कीम, जिला: गोंडिया द्वारा एम/एस. विदर्भ इरीगेशन डेवलपमेंट कॉरपोरेशन |
| | मध्य प्रदेश |
| 5 | हैलोन इरीगेशन स्कीम, जिला: मंडला द्वारा एम/एस. नर्मदा वैली डेवलपमेंट ऑथीरिटी |
| 6 | अपर नर्मदा इरीगेशन प्रोजेक्ट, जिला: डिंडोरी द्वारा एम/एस. नर्मदा वैली डेवलपमेंट ऑथीरिटी |
| | उत्तराखंड |
| 7 | जामरानी डैम मल्टीपरपज प्रोजेक्ट, जिला: नैनीताल द्वारा एम/एस. उत्तराखंड सरकार |
| | उत्तर प्रदेश |
| 8 | प्रोजेक्ट का नाम: अर्जुन सहायक परियोजना, जिला: महोबा द्वारा एम/एस. उत्तर प्रदेश सरकार |

ईएसी: विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति
ईसी: पर्यावरणीय स्वीकृति

**परमाणु ऊर्जा उत्पादन में निजी क्षेत्र**

694. **श्री नवजोत सिंह सिद्धू:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को ''परमाणु ऊर्जा अधिनियम, 1962'' में संशोधन करके परमाणु ऊर्जा उत्पादन में निजी क्षेत्र की भागीदारी को अनुमति देने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) और (ख) सरकार को परमाणु विद्युत उत्पादन में निजी क्षेत्र की भागीदारी को अनुमति देने के लिए और परमाणु ऊर्जा अधिनियम, 1962 में संशोधन करने के बारे में सुझाव प्राप्त हुए हैं।

(ग) मौजूदा परमाणु ऊर्जा अधिनियम के अंतर्गत भारतीय निजी क्षेत्र परमाणु विद्युत उत्पादन परियोजनाओं में अल्पसंख्यक भागीदार के रूप में भाग ले सकते हैं।

## गोसीखुर्द सिंचाई परियोजना

695. **श्री विलास मुत्तेमवार:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्याप्त वित्तीय सहायता के अभाव में गोसीखुर्द सिंचाई परियोजना के निष्पादन में असाधारण विलम्ब हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा विलम्ब के परिणामस्वरूप कितना लागत उपरि व्यय हुआ है; और

(ग) सरकार द्वारा परियोजना कार्य को तीव्रता से पूरा करने के लिए क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) से (ग) सिंचाई राज्य का विषय है और सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, निष्पादन एवं वित्तपोषण संबंधित राज्य सरकारों के कार्यक्षेत्र में आता है। लागत में वृद्धि सामान्यत: अधिक समय लगने के कारण होती है जो कि सामान्यत: राज्य सरकारों के पास निधि की कमी के कारण होती है। गोसीखुर्द परियोजना 1995 में 461.19 करोड़ रूपये के लिए योजना आयोग द्वारा अनुमोदित की गई थी। परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत 7777.85 करोड़ रूपये है। केन्द्रीय सहायता की आवश्यकता वाली परियोजनाएं संबंधित राज्य सरकारों द्वारा केन्द्र सरकारों को प्रस्तुत की जाती हैं।

राज्य सरकार को परियोजना को शीघ्र पूरा करने में सक्षम बनाने हेतु परियोजना को चरणबद्ध रूप से पूरा करने हेतु केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए 1996-97 में परियोजना को एआईबीपी में शामिल किया गया था। 2008-09 से परियोजना को एआईबीपी के अंतर्गत राष्ट्रीय परियोजना के रूप में केन्द्रीय सहायता प्राप्त हो रही है। आज की तारीख तक परियोजना को दी गई कुल केन्द्रीय सहायता 873.1751 करोड़ रूपये है।

## राष्ट्रीय जैवप्रौद्योगिकी विनियामक प्राधिकरण

696. **असादूद्दीन ओवेसी:** क्या **विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का राष्ट्रीय जैवप्रौद्योगिकी विनियामक प्राधिकरण स्थापित करने का प्रस्ताव है;

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

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

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) से (ग) जी हां, भारत सरकार द्वारा जैवप्रौद्योगिकी उत्पाद और प्रक्रमणों के लिए एक विनियामक प्राधिकरण स्थापित किए जाने संबंधी कार्य प्रक्रियाधीन है। जैवप्रौद्योगिकी विभाग, विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मंत्रालय को संसद के अधिनियम के माध्यम से "राष्ट्रीय जैवप्रौद्योगिकी विनियामक प्राधिकरण (एनबीआरए)" की स्थापना के लिए एक नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करने की जिम्मेदारी सौंपी गई हैं तदनुसार, विशेषज्ञों के एक परामर्शी दल ने एनबीआरए की स्थापना संबंधी योजना और प्रस्तावित विधेयक के प्रारूप तैयार किए हैं। इन दोनों प्रारूपों को समीक्षा और टिप्पणियों के लिए पब्लिक डोमेन में रखा गया था। किसानों और उपभोक्ता संगठनों, उद्योग, कानूनी विशेषज्ञों, मीडिया और अनुसंधान संस्थान/विश्वविद्यालयों के शिक्षाविदों/वैज्ञानिकों के प्रतिनिधित्व वाले संबंधित स्टेक-होल्डरों के साथ कई परामर्शी बैठकें आयोजित की गईं। राज्य सरकारों से भी उनके विचार जानने के लिए परामर्श किए गए। प्रारूपन, विशेषज्ञों तथा स्टेक होल्डरों की टिप्पणियों की समीक्षा करने और अंतिम दस्तावेज़ तैयार करने से संबंधित सभी मामलों की जांच-परख करने तथा इन पर सलाह देने के उद्देश्य से एक अंतर-विषयक एवं अंतर-मंत्रालयी सलाहकार समिति का भी गठन किया गया। एनबीआर विधेयक के लिए अंतर-मंत्रालयी परामर्श संबंधी प्रक्रिया पूरी कर ली गई और और आशा है इसके लिए मंत्रिमंडल और तत्पश्चात प्रक्रियानुसार संसद से आवश्यक अनुमोदन वर्ष 2009 के अंत प्राप्त हो जाएगा।

## जल की प्रति व्यक्ति उपलब्धता

697. **श्री निशिकांत दुबे:** क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश के विभिन्न भागों में बड़े पैमाने पर जल का असमान वितरण है;

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

(ग) क्या सरकार ने पिछले तीन वर्षों के दौरान जल की प्रति व्यक्ति उपलब्धता का पता लगाने के लिए झारखण्ड सहित देश में जिला-वार सर्वेक्षण किया है;

(घ) यदि हां, तो इस प्रकार के सर्वेक्षण का क्या परिणाम निकला तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई;

(ङ) क्या सरकार ने देश में नए जल संसाधनों की पहचान करने के लिए कोई सदर्शी योजना तैयार की है; और

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

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) और (ख) वर्षा में अत्यधिक विविधता होने के कारण देश के विभिन्न भागों में जल उपलब्धता में भी विविधता है। भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आई.एम.डी.) ने सूचित किया है कि पूरे देश के लिए वार्षिक औसत सामान्य वर्षा 1196.4 मिलीमीटर है। आई.एम.डी. द्वारा उपलब्ध सूचना के अनुसार पश्चिमी राजस्थान में 297.0 मिलीमीटर से तटीय कर्नाटक में 3613.2 मिलीमीटर तक विभिन्न मौसम विज्ञानीय उप-मंडलों की वार्षिक औसत सामान्य वर्षा में काफी विविधता है। भारत सरकार ने विशेष तौर पर अधिशेष बाढ़ जल को जल की कमी वाले क्षेत्रों में विपथन करके जल संसाधनों के इस्टतम उपयोग के लिए राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना तैयार की है। राज्य सरकारों एव भारत सरकार ने जल संरक्षण के लिए विभिन्न उपाय शुरू किए हैं जिनमें साथ-ही-साथ भूमि पर जलाशयों में जल का भण्डारण एवं वर्षा जल संचयन तथा भूजल पुनर्भरण शामिल हैं।

(ग) जल संसाधन मंत्रालय ने ''प्रति व्यक्ति जल की उपलब्धता'' ज्ञात करने के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान कोई विशिष्ट जिला-वार सर्वेक्षण नहीं किया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना में अधिशेष बाढ़ जल को जल की कमी वाले क्षेत्रों में मोड़ने के लिए विभिन्न संपर्कों पर विचार किया गया है। प्राथमिकता अध्ययनों के आधार पर 30 संपर्कों की पहचान की गई है और राष्ट्रीय जल विकास अभिकरण को इसके लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट एवं विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने का उत्तरदायित्व सौंपा गया है।

*[हिन्दी]*

## रक्षित कोयला ब्लॉकों का आवंटन

698. **श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या **कोयला मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इंडिया लि. (सीआईएल) निजी क्षेत्र को रक्षित कोयला ब्लॉकों के आवंटन के कारण प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहा है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान निजी क्षेत्र में प्रत्येक कोयला खान में कोयले के उत्पादन का ब्यौरा क्या है; और

(घ) देश में कुल कोयला उत्पादन में से कितने प्रतिशत कोयले का उत्पादन निजी क्षेत्र द्वारा किया गया है?

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल):** (क) जी, नहीं।

(ख) उपर्युक्त (क) में दिए गए उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता है।

(ग) पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान निजी क्षेत्र (राष्ट्रीयकरण के पश्चात) को आबंटित प्रत्येक कोयला ब्लाक में कोयला उत्पादन का ब्यौरा नीचे तालिका में दिया गया है:

*निजी क्षेत्र में कोयले का वर्ष-वार उत्पादन*

| क्र.सं | आबंटित ब्लाकों के नाम | कोयला ब्लाकों की संख्या | आबंटिती कंपनी | (मिलियन टन में) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 (पी) | 2009-10 (मई, 2009 तक) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. | सरिसाताली | 1 | सीईएससी/आरपीजी इंडस्ट्रीज | 2.546 | 2.754 | 2.978 | 0.55 |
| 2. | गारे पालमा IV/1 | 1 | जिंदल स्टील एंड पावर लि. | 5.968 | 5.994 | 5.998 | 0.999 |
| 3. | तालाबीरा-I | 1 | इंडल (हिंडालको) | 1.159 | 1.470 | 2.066 | 0.389 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4. | गारे पालमा IV/5 | 1 | मोनेट इस्पात लि. | 0.668 | 0.835 | 0.989 | 0.169 |
| 5. | गोतीटोरिया (ईस्ट और वेस्ट) | 2 | बीएलए इंडस्ट्रीज लि. | 0.218 | 0.329 | 0.236 | 0.052 |
| 6. | चोटिया | 1 | प्रकाश इंडस्ट्रीज लि. | 0.625 | 0.900 | 0.919 | 0.182 |
| 7. | गारे पालमा IV/4 | 1 | जायसवाल नेको | 0.059 | 0.279 | 0.396 | 0.128 |
| 8. | गारे पालमा IV/2&3 | 2 | जिंदल पावर लि. | - | 0.578 | 4.893 | 0.973 |
| 9. | बेलगांव | 1 | सनफ्लेग आयरन एंड स्टील लि. | - | 0.001 | 0.051 | 0.026 |
| 10. | पर्वतपुर सेन्ट्रल | 1 | इलेक्ट्रोस्टील कास्टिंग लि. | - | - | 0.013 | 0.019 |
| 11. | कठौतिया | 1 | ऊषा मार्टिन लि. | - | - | 0.013 | 0 |
| 12. | गोरे पालमा IV/7 | 1 | रायपुर एलोएज एंड स्टील प्रा. लि. | - | - | 0.008 | 0.004 |

(घ) विगत तीन वर्षों के दौरान देश में कुल उत्पादन में निजी क्षेत्र के आबंटितियों (राष्ट्रीयकरण के पश्चात) द्वारा उत्पादित कोयले का प्रतिशत नीचे दिया गया है:

| वर्ष | प्रतिशत शेयर |
|---|---|
| 2006-07 | 2.61 |
| 2007-08 | 2.87 |
| 2008-09 | 3.77 |

*[अनुवाद]*

## प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या प्रणाली

699. **डॉ. के.एस.रावः क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में संचालित प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या प्रणाली का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या प्रणाली को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने के लिए इसमें सुधार करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में स्वास्थ्य परिचर्या वित्तपोषण प्रणाली आरंभर करने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)**: (क) मार्च, 2007 की स्थिति के अनुसार ग्रामीण क्षेत्रों में प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाएं 145272 उप-केन्द्रों, 22370 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों तथा 4045 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों के एक नेटवर्क के माध्यम से प्रदान की जाती हैं।

(ख) अप्रैल, 2005 में दश में शुरू किया गया राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन देश में स्वास्थ्य परिचर्या प्रणाली के संबंध में राज्य द्वारा शुरू किए गए सुधारों का संचालन कर रहा है। इसके अलावा, स्वास्थ्य परिचर्या सुविधा केन्द्रों तथा सेवा प्रदानगी प्रणाली में गुणवत्ता को बेहतर करने के लिए भारतीय जनस्वास्थ्य मानक बनाए गए हैं।

(ग) और (घ) मौजूदा जन स्वास्थ्य परिचर्या वित्तपोषण प्रणाली को राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन की शुरूआत करके संबंधित बजटीय आवंटनों के जरिए सुदृढ़ किया जा रहा है। निधियों की आवश्यकता को सर्वाजनिक निजी-भागीदारी (पीपीपी) और बीमा तंत्र, जहां कहीं यह मौजूद हो, के जरिए भी पूरा किया जाता है।

## देश में जल निकायों का पुनरूद्धार

700. **श्रीमती मेनका गांधीः**
**श्री के.जे.एस.पी रेड्डीः**

क्या **जल संसाधन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार दिल्ली सहित राज्यों में राज्य सरकारों के साथ परामर्श कर जल निकायों के पुररूद्धार के लिए कोई कार्य-योजना तैयार कर रही है;

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

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान राज्य-वार इस प्रयोजनार्थ कितनी निधियां आवंटित की गई हैं?

**जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विन्सेंट एच. पाला):** (क) से (ग) भारत सरकार ने 10वीं योजना के दौरान 300 करोड़ रूपये के परिव्यय से जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनरूद्धार (आर आर आर) के लिए एक प्रायोगिक स्कीम शुरू की थी। सरकार ने इसके बाद 11वीं योजना के लिए 10,000 करोड़ रूपये के परिव्यय से जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण एवं पुनरूद्धार के लिए एक कार्यक्रम का अनुमोदन भी किया है। कार्यक्रम में दिल्ली सहित देश के सभी राज्य शामिल हैं। संलग्न विवरण में दिये गये ब्यौरे के अनुसार उपरोक्त स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान विभिन्न राज्यों को 189.18 करोड़ रूपये की राशि जारी कर दी गई है।

***विवरण***

*पिछले तीन वर्षों के दौरान और वर्तमान वर्ष में जारी की गई निधि का ब्यौरा*

| क्र.सं. | राज्य का नाम | जारी की गई निधि (रूपये करोड़ में) |
|---|---|---|
| 1. | आन्ध्र प्रदेश | 33.45 |
| 2. | बिहार | 1.40 |
| 3. | छत्तीसगढ़ | 0.57 |
| 4. | गुजरात | 3.40 |
| 5. | हिमाचल प्रदेश | 0.47 |
| 6. | जम्मू और कश्मीर | 1.02 |
| 7. | झारखण्ड | 5.87 |
| 8. | कर्नाटक | 32.83 |
| 9. | केरल | 0.93 |
| 10. | मध्य प्रदेश | 12.32 |
| 11. | उड़ीसा | 7.68 |
| 12. | राजस्थान | 1.46 |
| 13. | तमिलनाडु | 76.58 |
| 14. | पश्चिम बंगाल | 11.20 |
| | कुल | 189.18 |

**झील विकास हेतु प्रस्ताव**

701. **श्री वैजयंत पांडा:** क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा राज्य सरकार ने अनसुपा झील के विकास के लिए 17 करोड़ रुपये का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है तथा राज्य में नन्दनकानन प्राणी उद्यान के विकास हेतु निधियां प्रदान करने के लिए एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन परियोजनाओं की अवस्थिति क्या है; और

(ग) इन परियोजनाओं के विकास के लिए निधियों को कब तक संस्वीकृत किए जाने की संभावना है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) से (ग) उड़ीसा सरकार से वर्ष 2008-09 के दौरान ''अनसुपा झील और इसके पारितंत्र के एकीकृत सतत पर्यावरणीय संरक्षण'' के लिए 1787.22 लाख रु. का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। कुछ विकास संबंधी कार्य करने के लिए राज्य सरकार को 27 लाख रु. की धनराशि जारी की गई है। राज्य सरकार से इस झील के लिए दीर्घावधिक आधार पर संरक्षण हेतु व्यापक प्रबंधन कार्य योजना तैयार करने का अनुरोध किया गया है। उड़ीसा सरकार से वर्ष 2009-10 के दौरान नंदनकानन प्राणी उद्यान के लिए 290.50 लाख रु. की एक वार्षिक योजना भी प्राप्त हुई ह। बजटीय प्रावधानों की उपलब्धता और आवश्यक प्रक्रियात्मक आवश्यकताओं की पूर्ति के अध्यधीन धनराशि जारी की जाएगी।

*[हिन्दी]*

**महाराष्ट्र में संरक्षित स्मारक**

702. **श्री हरिश्चंद्र चव्हाण:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महाराष्ट्र के किसी प्राचीन स्मारक को वर्ष 2009-10 में संरक्षित स्मारक की सूची में शामिल किया है अथवा शामिल करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो नासिक जिले में इन संरक्षित स्मारकों सहित स्थान-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) वर्ष 2008-09 के दौरान उक्त स्मारकों के अनुरक्षण पर कितनी धनराशि व्यय की गई;

(घ) सरकार द्वारा वर्ष 2008-09 के दौरान इन स्मारकों से कितना राजस्व अर्जित किया गया; और

(ङ)किसी भी भवन को संरक्षित स्मारक घोषित किए जाने के क्या मानदण्ड हैं?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री वी. नारायणसामी ):** (क) से (ग) सरकार ने वर्ष 2009-10 के दौरान आरंगाबाद स्थित राष्ट्रीय महत्व के थाट्टे नहर और थाट्टे हौज का संरक्षण करने हेतु एक प्रस्ताव अनुमोदित किया है। नासिक जिले में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों की सूची और वर्ष 2008-09 के दौरान उनके अनुरक्षण पर किया गया व्यय संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) वर्ष 2008-09 के दौरान केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों पर प्रवेश शुल्क आदि के जरिए 66.68 करोड़ रूपए का राजस्व एकत्र किया गया था।

(ङ) प्राचीन संस्मारक एवं पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 की धारा 4 के अनुसार, किसी संरचना, निर्माण या स्मारक, या किसी स्तूप अथव दफन स्थान, या किसी गुफा, शैल प्रतिमा, अभिलेख या एकाश्म जो ऐतिहासिक, पुरातत्वीय या कलात्मक महत्व का है और जो सौ वर्षों से अधिक समय से विद्यमान है, के राष्ट्रीय महत्व के रूप में होने पर विचार किया जाता है। जब कभी भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के क्षेत्रीय कार्यालयों से ऐसे प्रस्ताव प्राप्त होते हैं तब उन पर महानिदेशक द्वारा विधिवत गठित अधिकारियों की समिति उनके ऐतिहासिक, पुरातत्वीय या कलात्मक महत्व और उन्हें राष्ट्रीय महत्व का घोषित करने की योग्यता के आधार पर मूल्यांकन, विचार और सिफारिश करती है। अधिकारियों की समिति द्वारा अनुशसित स्मारकों के संरक्षण संबंधी प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन के पश्चात् प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 की धारा 4(1) के तहत अधिसूचना जारी कर इच्छुक व्यक्तियों से प्राप्त आपत्तियों पर विचार करने के उपरांत धारा 4(3) के तहत पुनः अधिसूचना जारी की जाती है।

***विवरण***

*महाराष्ट्र में नासिक जिले में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों की सूची*

| क्रम संख्या | स्मारक/स्थल का नाम | राशि (रूपए लाखों में) |
|---|---|---|
| 1. | सिन्नार, नासिक स्थित गोंडेश्वर महादेव | 1.75 |
| 2. | अम्बेगांव, जिला नासिक स्थित हिन्दू मंदिर | 3.47 |
| 3. | अंकाई, जिला नासिक स्थित जैन गुफाएं | 3.15 |
| 4. | देवथान, जिला नासिक स्थित महादेव मंदिर | 4.13 |
| 5. | जिला नासिक स्थित पांडुलेना गुफाएं | 26.70 |
| 6. | त्रिम्बक, नासिक स्थित त्रिम्बकेश्वर मंदिर | 0.13 |
| 7. | जोडगा, जिला नासिक स्थित महादेव मंदिर | 0.15 |
| 8. | अंजानेरी, जिला नासिक स्थित जैन मंदिर | 0.39 |
| 9. | सिन्नार, जिला नासिक स्थित मंदिर | 0.34 |
| 10. | ओल्ड मटीची-गढ़ी, नासिक | – |
| 11. | जैन मंदिर, ट्रिंगलवाड़ी, नासिक | – |
| | कुल | 40.21 |

*[अनुवाद]*

## बोतलबंद पेयजल में कीटनाशक

703. **श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विभिन्न ब्रांड के बोतलबंद पेयजल में कीटनाशकों के अवशेष की मौजूदगी के मामले को गंभीरता से लिया है;

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

(ग) क्या भारतीय मानक ब्यूरो ने जांच के मानदण्डों में परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) और (ख) पैकेजबन्द पेयजल के मानक खाद्य अपमिश्रण निवारण नियमावली 1955 के परिशिष्ट ख की मद क-33 के तहत विहित किए गए हैं जिनमें पंस्टिसाइड्स के लिए भी सीमाएं निर्धारित की गई हैं। यह उपबन्ध अनिवार्य है कि कोई व्यक्ति बी आई एस प्रमाणन निशान से इतर निगन वाले पैकेजबन्द पेयजल का विनिर्माण, बिक्री या विक्रयार्थ प्रदर्शन नहीं करेगा जिससे कि पैकेजबन्द पेयजल का गुणतानियंत्रण विनियमित किया जा सके।

(ग) और (घ) भारतीय मानक ब्यूरो द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचनानुसार, इस समय बोतलबन्द पेयजल में पेस्टिसाइड अवशिष्टों की जांच संबंधी प्रतिमानकों को बदलने के लिए ड्रिंक्स एण्ड कार्बोनेटेड बीवरेज सेक्शनल कमिटी एफ ए डी 14 ऑफ ब्यूरो ऑफ इंडियन स्टेंडर्ड्स द्वारा किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है।

*[हिन्दी]*

## पाकिस्तान के साथ प्रत्यर्पण संधि

704. **श्री के.डी. देशमुख:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पाकिस्तान के साथ प्रत्यर्पण संधि पर हस्ताक्षर करने संबंधी मुद्दे पर विचार-विमर्श किया है;

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

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

**विदेश मंत्री (श्री एस.एम. कृष्णा):** (क) जी हां।

(ख) और (ग) भारत ने 2004 से समग्र वार्ता में गृह सचिव स्तरीय बातचीत में पाकिस्तान के सम्मुख प्रत्यर्पण संधि का प्रस्ताव रखा है। पाकिस्तान ने प्रत्यर्पण संधि हेतु हमारे प्रस्ताव के प्रति सकारात्मक प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की है।

*[अनुवाद]*

## प्रधान मंत्री की रूस यात्रा

705. **श्री प्रदीप माझी:**
**श्री लालचंद कटारिया:**
**श्री संजय सिंह चौहान:**
**श्री राधा मोहन सिंह:**

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

(क) क्या हाल ही में येकाटेरिनबर्ग में आयोजित शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ) तथा ब्राजील, रूस, भारत और चीन (ब्रिक) शिखर सम्मेलन में भाग लेने के लिए प्रधानमंत्री ने रूस का दौरा किया;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा शिखर सम्मेलन में किन मुख्य मुद्दों पर चर्चा की गई तथा भारत ने उन पर अपना क्या पक्ष रखा; और

(ग) पाकिस्तान तथा चीन सहित विभिन्न देशों के नेताओं के नाम क्या हैं जिनसे उक्त दौरे के दौरान प्रधानमंत्री ने मुलाकात की तथा उनमें से प्रत्येक के साथ किन मुद्दों पर चर्चा की गई तथा इसके क्या परिणाम निकले?

**विदेश मंत्री (श्री एस.एम. कृष्णा):** (क) जी हां। प्रधानमंत्री ने 16 जून, 2009 को येकाटेरिनबर्ग के शहर में शंघाई सहयोग संगठन (एससीओ) और ब्राजील, रूस, भारत तथा चीन (ब्रिक) शिखर सम्मेलनों में भाग लेने के लिए रूस का दौरा किया था।

(ख) एससीओ शिखर सम्मेलन में क्षेत्रीय सुरक्षा, अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय संकट और सतत विकास पर बल दिया गया। भारत एससीओ में एक प्रेक्षक है।

ब्रिक शिखर सम्मेलन में चारों देशों के नेताओं ने वैश्विक आर्थिक और वित्तीय संकट की वर्तमान स्थिति की समीक्षा की और आगामी जी-8 तथा जी-20 शिखर सम्मेलनों पर चर्चा की।

प्रधानमंत्री ने ब्रिक और एससीओ शिखर सम्मेलनों में वक्तव्य दिये। प्रधानमंत्री द्वारा दिये गये वक्तव्य संलग्न विवरण I और II में दिए गए हैं।

(ग) अपनी रूस यात्रा के दौरान प्रधानमंत्री ने चीन के राष्ट्रपति हू जिंताओ, कजाक राष्ट्रपति नूरसुल्तान नजरबाएव, पाकिस्तान के राष्ट्रपति आसिफ अली जरदारी और रूसी राष्ट्रपति दिमित्रि मेदवेदेव के साथ द्विपक्षीय मुलाकात भी की।

प्रधानमंत्री और चीन के राष्ट्रपति हू जिंताओं ने द्विपक्षीय संबंधों तथा नये क्षेत्रों में सहयोग की प्रगति, सीमा प्रश्न का उचित, न्यायसंगत और आपसी स्वीकार्य समाधान प्राप्त करने, आपसी लाभकारी आर्थिक सहयोग को गहन बनाने, रक्षा सहयोग मजबूत करने तथा रक्षा आदान-प्रदान बढ़ाने, वैश्विक वित्तीय संकट के प्रभावों को समाप्त करने के लिए मिलकर कार्य करने तथा लोगों से लोगों का और सांस्कृतिक आदान-प्रदान बढ़ाने पर चर्चा की। प्रधानमंत्री और चीन के राष्ट्रपति के बीच हुई बैठक में यह निर्णय लिया गया कि चीन और भारत वैश्विक मुद्दों पर घनिष्ठ परामर्श और समन्वय करना जारी रखेंगे।

प्रधानमंत्री और पाकिस्तान के राष्ट्रपति आसिफ अली जरदारी ने भारत-पाकिस्तान संबंधों की समीक्षा की। प्रधानमंत्री ने बताया कि पाकिस्तान सरकार को भारत के विरुद्ध किये जाने वाले आतंकवादी हमलों के लिए पाकिस्तानी भूभाग का उपयोग रोकने, पिछले हमलों को अंजाम देने वालों के विरुद्ध कार्रवाई करने और पाकिस्तान में आतंकवादी अवसंरचना को नष्ट करने के लिए ठोस एवं प्रभावी कार्रवाई करनी चाहिए। निर्णय लिया गया कि दोनों देशों के विदेश सचिव इस बात पर विचार करने के लिए मिलेंगे कि पाकिस्तान भारत के विरुद्ध अपने यहां से उत्पन्न आतंकवाद को रोकने और मुम्बई पर हुए घृणित हमलों सहित अन्य हमलों के लिए जिम्मेदार तत्वों पर मुकदमा चलाने के लिए क्या कर रहा है और क्या कर सकता है। भारत और पाकिस्तान के विदेश सचिवों से प्रधानमंत्री और पाकिस्तानी राष्ट्रपति को रिपोर्ट करने के लिए कहा गया।

प्रधानमंत्री ने रूस के साथ हमारी घनिष्ठ भागीदारी के विभिन्न मुद्दों पर राष्ट्रपति मेदवेदेव के साथ विचार-विनिमय किये।

प्रधानमंत्री और कजाक राष्ट्रपति ने ऊर्जा, पेट्रोकेमिकल्स और भेषज सहित अन्य विविध क्षेत्रों में द्विपक्षीय सहयोग के प्रस्तावों का तेजी से विस्तार होने पर संतोष व्यक्त किया।

***विवरण-I***

*शंघाई सहयोग संगठन शिखर सम्मेलन में*
*प्रधान मंत्री का उद्घाटन संबोधन*

**16 जून, 2009**
**येकातेरिनबर्ग, रूस**

शंघाई सहयोग संगठन की शिखर बैठक के लिए आज यहां उपस्थित होकर मुझे अपार हर्ष हो रहा है। मैं आपके लिए भारत की सरकार और जनता की शुभकामनाएं लेकर आया हूँ।

पूर्व में भी अनेक अवसरों पर मुझे महान देश रूस की यात्रा करने का सम्मान प्राप्त हुआ है। प्रत्येक अवसर पर मैं यहां मिले सौहार्द और आतिथ्य सत्कार से अभिभूत हुआ हूँ। तथापि, यह एक विशेष अवसर है। हाल में भारत में हुए आम चुनावों के उपरान्त मेरी सरकार के पुनः सत्ता में आने के पश्चात यह मेरी पहली विदेश यात्रा है।

शंघाई सहयोग संगठन सांस्कृतिक विविधता, रचनात्मकता एवं संसाधनों से समृद्ध एक विशाल भौगोलिक भू-भाग का प्रतिनिधित्व करता है। इस संगठन के प्रत्येक सदस्य देश के साथ भारत के उत्कृष्ट द्विपक्षीय संबंध है। इन देशों के साथ हमारे संबंध काफी पुराने हैं। ये सदियों से पुष्पित-पल्लवित हो रहे ठोस सभ्यतामूलक, सांस्कृतिक और आर्थिक संपर्कों पर आधारित हैं।

एक पर्यवेक्षक राज्य के रूप में हमने शंघाई सहयोग संगठन के विकास पर गहरी नजर रखी है। हम इस संगठन के प्रतिनिधित्व वाले क्षेत्रों में शांति, समृद्धि और स्थिरता चाहते हैं। हमारे बीच अनेक प्रकर की संपूरकताएं विद्यामान हैं और हम एक दूसरे से न सिर्फ लाभ प्राप्त कर सकते हैं बल्कि काफी कुछ सीख भी सकते हैं। इसी भावना में हम इस संगठन और इसके विभिन्न अंगों और निकायों के साथ अपना क्रियाकलाप संविर्धित करने की इच्छा रखते हैं।

पिछले पांच वर्षों के दौरान भारतीय अर्थव्यवस्था की विकास की औसत दर 8 प्रतिशत से अधिक रही है, जिसके कारण हम ग्रामीण अर्थव्यवस्था, सामाजिक और अवसंरचना क्षेत्रों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निवेश योग्य पर्याप्त संसाधन जुटाने में समर्थ हो पाए हैं। इसके कारण हमें व्यापार और निवेश, विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी तथा वैश्विक अर्थव्यवस्था के पुनरुत्थान हेतु बाह्य विश्व के साथ अपने क्रियाकलापों को गहन बनाने का अवसर मिला है।

हम ऐसा बाह्य वातावरण चाहते हैं, जो हमारी जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए उपयुक्त हो। इस पृष्ठभूमि में

क्षेत्रीय सुरक्षा एवं सतत विकास जैसे विषयों पर बल देने की रूसी अध्यक्षता की पहल अत्यंत उपयुक्त है।

आज हमारे समक्ष जो समस्याएं हैं, वे वैश्विक स्वरूप की हैं और इनके समाधान के लिए वैश्विक अनुक्रिया की आवश्यकता है। विश्व के विभिन्न भागों में गरीबी और अल्प विकास अभी भी विश्व की स्थिरता के लिए खतरा बना हुआ है। हमारा मानना है कि हमारे पास उपलब्ध संसाधनों के आधार पर एससीओ और भारत अपने क्षेत्र की आर्थिक समुन्नति की दिशा में एक दूसरे के प्रयासों को संवर्धित कर सकते हैं। हमें राष्ट्र निर्माण के विविध क्षेत्रों में पिछले वर्षों के दौरान प्राप्त अपने अनुभवों को एससीओ देशों के मित्रों के साथ बांटने में खुशी होगी।

एससीओ और भारत के बीच संपर्क सुविधा को बढ़ावा देकर काफी लाभ प्राप्त किया जा सकता है। हम लोगों से लोगों के बीच संपर्कों, व्यवसाइयों एवं विद्वानों के आदान-प्रदान तथा व्यापार, निवेश एवं प्रौद्योगिकी प्रवाह को संबंर्धित करने हेतु नए तौर-तरीकों का पता लगाने में भी सहयोग करना चाहेंगे। हम ऊर्जा, खाद्य सुरक्षा तथा अवसंरचना विकास के क्षेत्रों में घनिष्ट सहयोग का स्वागत करेंगे।

आतंकवाद उग्रवादी विचारधारा तथा स्वापक औषधों का गैर कानूनी व्यापार हमारे क्षेत्र के लिए नासूर बना हुआ है। आज किए जाने वाले आंतकवादी अपराधों का स्वरूप अंतर्राष्ट्रीय हो गया है। कोई भी राष्ट्र इनसे सुरक्षित नहीं है। अत: अनिवार्य है कि हम अंतर्राष्ट्रीय का मुकाबला करने के लिए सही मायनों में और वैश्विक स्तर पर एक दूसरे के साथ सहयोग करें।

अफगानिस्तान की स्थिरता का विषय एक ऐसा विषय है जिसने हम सबका ध्यान आकर्षित कर रखा है। मैं इस वर्ष मार्च में अफगानिस्तान पर एक सफल सम्मेलन का आयोजन करने के लिए एससीओं के अध्यक्ष के रूप में रूस को मुबारकबाद देता हूँ। भारत अफगानिस्तान के आर्थिक पुनर्निर्माण हेतु किए जा रहे अंतर्राष्ट्रीय प्रयासों के योगदान देने और उस देश के स्थिरता को बढ़ावा देने के लिए वचनबद्ध है।

पिछले वर्षो के दौरान हमने जो आर्थिक प्रगति की है उस पर आज वैश्विक, वित्तीय एवं आर्थिक संकट के कारण खतरा उत्पन्न हो गया है। एससीओं के सदस्य देशों तथा भारत के बीच आर्थिक सहयोग करते हुए हम इस संकट को एक अवसर में बदल सकते है। हम लोगों के पास विशाल बाजार, विशाल औद्योगिक आधार, प्रतिभाशाली मानव संसाधन और सबसे महत्वपूर्ण राजनैतिक इच्छा शक्ति मौजूद है। हमें वैश्विक संस्थाओं सहित वैश्विक शासन के अन्य निकायों में सुधार लाने के लिए मिलजुलकर कार्य करना चाहिए जिससे कि ये संस्थाएं वर्तमान और उदीयमान आर्थिक वास्तविकताओं के अनुकूल बन सकें।

अब हम सतत विकास की विचारधारा को ठोस आकार देने में विलम्ब नहीं कर सकते। विकासशील विश्व को वित्तीय संसाधनों और विशेष रूप से ऊर्जा, परिवहन निर्माण एवं कृषि जैसे क्षेत्रों में पर्यावरण हितैषी प्रौद्योगिकियों तक पहुँच की आवश्यकता है। हमें ऊर्जा तथा अन्य क्षेत्रों में ऊर्जा की खपत को कम करने हेतु तकनीकी नवाचारों की आवश्यकता है। हमें वानिकीकरण, शुष्करोध एवं बाढ़ हेतु ठोस कार्रवाइयां करने की आवश्यकता है। हमारी नदी प्रणालियों को जीवन देने वाले हिमनदों के संरक्षण हेतु भी हमें कार्य करने की आवश्यकता है।

अन्त में मैं कहना चाहूंगा कि एक घनिष्ठ पड़ोसी देश के रूप में भी शंधाई सहयोग संगठन के बहुफलकीय क्रियाकलापों की सफलता की कामना करता हूँ।

मैं अनुकरणीय तरीके से इस बैठक का आयोजन करने और शिखर सम्मेलन के रूसी परिसंघ की सरकार द्वारा उत्कृष्ट प्रबंध किए जाने के लिए महामहिम राष्ट्रपति मेदवेदेव की भूरि-भूरि सराहना करना चाहूँगा।

### *विवरण-II*

*प्रथम ब्रिक शिखर सम्मेलन के पूर्ण सत्र में प्रधान मंत्री का उद्घाटन संबोधन*

**16 जून, 2009**
**येकातेरिनबर्ग, रूस**

इस अवसर पर मैं एक बार पुन: प्रथम ब्रिक शिखर सम्मेलन की मेजबानी करने के लिए महामहिम राष्ट्रपति मेदवेदेव को धन्यवाद देता हूँ।

अभी अभी हमने प्रतिबंधित रूपरेखा के अंतर्गत कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों पर उपयोगी चर्चाएं समाप्त की हैं।

वैश्विक वित्तीय एवं आर्थिक स्थिति की समीक्षा करते समय इस बात का स्मरण करना उपयुक्त होगा कि हमने इस वर्ष अप्रैल में आयोजित जी-20 नेताओं के दूसरे शिखर सम्मेलन में महसूस किया था कि यह वैश्विक मंदी पिछले वर्ष नवंबर में हम लोगों द्वारा वाशिंगटन डीसी में किए गए अनुमानों से कहीं अधिक गंभीर है।

लंदन में हम अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय संस्थाओं को पर्याप्त संसाधन मुहैया कराकर तथा वैश्विक वित्तीय प्रणाली के नियामक एवं पर्यवेक्षण ढांचो में सुधार लाने हेतु व्यापक दिशानिर्देशों पर सहमति

व्यक्त करते हुए विकासशील देशों मे पूंजी के प्रवाह से आई कमी को पूरा करने के लिए बेहतर तरलता प्रवाहित करने हेतु अनेक लघु आवधिक उपायों पर सहमति बनाने में सफल हुए थे। हमने एक प्रभावी पूर्व चेतावनी प्रणाली का विकास करने पर भी सहमति व्यक्त की थी जिससे कि हम वैश्विक वित्तीय स्थिरता के समक्ष उत्पन्न होने वाले खतरों की पहचान कर सकें।

इस बात पर सर्वसम्मति थी कि व्यापार तथा लोगों की मुक्त आवाजाही के संबंध में सरंक्षणवाद अथवा प्रतिबंध प्रतिकूल सिद्ध होगें और इससे विकासशील विश्व के पुनरूत्थान के समक्ष विशेष खतरा उत्पन्न हो सकता है। विश्व व्यापार में आई तीव्र कमी से दोहा दौर के विकास आयामों को ध्यान में रखते हुए दोहा दौर की वार्ताएं शीघ्र पूरी की जाने के महत्व का पता चलता है।

हमने वैश्विक आर्थिक एवं वित्तीय शासन की संस्थाओं की भूमिका को पुन: परिभाषित करने की सतत आवश्यकता को स्वीकार किया,जो आज की समस्याओं को समाधान कर सके और समसामयिक यथार्थो को परिलक्षित कर सके। दो प्रमुख मानक निर्धारण निकायों वित्तीय स्थिरता मंच तथा बैंकिंग पर्यवेक्षण से संबद्ध बेसल समिति में प्रतिनिधित्व को व्यापक बनाना इस संबंध में एक उपयोगी घटनाक्रम रहा है।

हम बहुपक्षीय संस्थाओं के कार्यकरण में और सुधार लाने के क्षेत्रों की पहचान करने में सफल रहे। अंतर्राष्ट्रीय मुद्राकोष के मामले में ये उनकी निगरानी संबंधी कार्यो, ऋण संबंधी भूमिका, आईएमएफ संसाधनों के संवर्धन तथा शासन सुधार से संबंधित थीं। विश्व बैक के संबंध में कार्रवाई के लिए तीन विशिष्ट बिन्दुओं की पहचान की गई। (i) ऋण देने की मात्रा में पर्याप्त सुधार, (ii) बैंक की ऋण क्षमता और पूंजी आधिक्य की समीक्षा, तथा (iii) संवर्धित ऋण सीमाओं के जरिए वित्त के अपेक्षित स्तर तक पहुंचने में विकासशील देशों की सहायता जिससे कि वे अपने क्षेत्रों में पुनर्पाप्ति में सहायता कर सकें।

हमारे द्वारा लिए गए निर्णयों का क्रियान्वयन करना आज का महत्वपूर्ण मुद्दा है। ब्रिक देशों के वित्त मंत्रियों और केंद्रीय बैंक के प्रतिनिधियों की बैठक में उन क्षेत्रों की पहचान की गई, जिन पर ध्यान केंद्रित किया जाना चाहिए। हमारे देशों को भी पिट्सबर्ग में आयोजित होने वाली जी-20 नेताओं की अगली शिखर बैठक से पूर्व एक दूसरे के संपर्क में रहना चाहिए।

जी-20 प्रक्रिया के अंतर्गत हमारा सहयोग निश्चित रूप से अर्थव्यवस्था के क्षेत्र में सहायोग द्वारा समर्थित होना चाहिए। हाल में ब्रिक देशों के बीच व्यापार की मात्रा में पर्याप्त वृद्धि हो रही है। हमें एक ऐसे ब्रिक संयुक्त व्यापार मंच की स्थापना करने पर विचार करना चाहिए, जो विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी, ऊर्जा, कृर्षि, विमानन, भेषज और सेवाओं के क्षेत्र में सहयोग के क्षेत्रों की पहचान कर सके।

भारत में हमने कई प्रकार के राजकोषीय प्रेरक पैकेजों की घोषणा की है जिसमें हमारे सकल घरेलू उत्पाद के तीन प्रतिशत से अधिक का सार्वजनिक व्यय शामिल है। हमारी मौद्रिक नीतिगत पहल कदमियों का उद्देश्य तरलता के प्रवाह को बनाए रखना तथा यह सुनिश्चित करना है कि ऋण डिलिवरी की स्थिति सही हो। हमारी बैंकिंग प्रणाली पूर्णत: विनियमित, पूंजी से समृद्ध तथा लाभ की स्थिति में है।

आज पारित किए जाने वाले संयुक्त वक्तव्य तथा वैश्विक खाद्य सुरक्षा से संबद्ध वक्तव्य में भावी कार्यों के लिए रोडमैप उपलब्ध कराया गया है।

मैं महामहिम राष्ट्रपति की मेदवेदेव को विश्व शिखर सम्मेलन के दौरान उनके द्वारा प्रदान किए गए मार्गनिर्देश एवं नेतृत्व तथा सम्मेलन के सफल परिणामों के लिए मुबारकबाद देता हूँ।

### विदेश जाने वाले भारतीय छात्रों का पंजीकरण

706. **श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:** क्या **प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विदेश जा रहे भारतीय छात्रों के लिए पंजीकरण तंत्र की स्थापना करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस संबंध में अब तक क्या प्रगति की गई है?

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** (क) से (ग) जी हां। मंत्रालय ने एक सूचना प्रौद्योगिकी मंच की मार्फत विदेश जाने वाले भारतीय कामगारों और विद्यार्थियों के आवागमन की प्रक्रिया को आसान, सही और पारदर्शी प्रक्रिया में बदलने के लिए एक 'उत्प्रवास में ई-प्रशासन' परियोजना शुरू की है।

इस परियोजना के भाग के रूप में अध्ययन के लिए विदेश जाने वाले भारतीय विद्यार्थियों के ब्यौरे भी पंजीकृत किए जाएंगे। इससे विदेश जाने वाले भारतीय विद्यार्थियों का एक डाटा आधार स्थापित करने में सहायता मिलेगी।

परियोजना को नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ स्मार्ट गवर्नमेंट की तकनीकी सहायता से कार्यान्वित किया जा रहा है और इसे 2010 के अंत तक पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य है।

*[हिन्दी]*

**बाहरी सहायता से अस्पतालों का उन्नयन**

707. **श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान विभिन्न विदेशी/अन्तर्राष्ट्रीय एजेन्सियों से अस्पतालों के उन्नयन हेतु वित्तीय सहायता का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई है तथा इन प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है?

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

**विरासत और विकास पर सम्मेलन**

708. **श्री जगदम्बिका पाल:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन नेशनल ट्रस्ट फॉर आर्ट एंड कल्चरण हेरिटेज ने दिल्ली में वर्ष 2007 में विरासत और विकास विषय पर एक सम्मेलन आयोजित किया था;

(ख) यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं जिन्होंने इस सम्मेलन में भाग लिया तथा उन विभिन्न मुद्दों का ब्यौरा क्या है जिन पर इसमें चर्चा की गई;

(ग) विरासत और विकास तथा इसके प्रोत्साहन हेतु एक समन्वित नेटवर्क बनाने के लिए की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा इसमें की गई सिफारिशों पर क्या कार्रवाई की गई है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) से (घ) इन्टैक ने दिसम्बर, 2007 में ''अन्तर्राष्ट्रीय राष्ट्रीय न्यास सम्मेलन'' आयोजित किया जिसमें संलग्न विवरण में उल्लिखित देशों के विभिन्न स्वैच्छिक तथा स्वायत्त संगठनों और व्यक्तियों ने भाग लिया।

इस सम्मेलन के "विरासत और विकास" के मुख्य विषय को विस्तृत विचार-विमर्श हेतु आगे 9 उप विषयों में बाँटा गया। इन उप विषयों में 'विरासत ओर वैश्वीकरण', 'प्रतिकूल परिस्थितियों और प्राकृतिक आपदाओं के क्षेत्रों में विरासत का संरक्षण', 'विरासत पर्यटन एवं संरक्षण', 'संरक्षण परियोजनाओं का वित्त-पोषण', क्षेत्रीय सहयोग तथा राष्ट्रीय न्यासों की भूमिका', 'विरासत और संरक्षण प्रबंधन एवं शहरी नवीकरण', 'विधान विरासत शिक्षा', 'अमूर्त विरासत' शामिल थे। इस संबंध में अधिक जानकारी इन्टैक की बेबसाइट www.intach.org पर उपलब्ध है।

इस सम्मेलन की आगे की कार्रवाई के कम में इन्टैक ने दिसम्बर, 2008 में 'कला संरक्षण', 'विरासत शिक्षा', 'विरासत प्रबंधन' और 'विरासत पर्यटन' पर एशियाई क्षेत्रीय सहयोग सम्मेलन आयोजित किया। इन्टैक द्वारा अन्य देशों के प्रतिभागियों सहित भाग लेने वाले सदस्यों को दीर्घकालिक तथा अल्पकालिक .उपायों संबंधी सिफारिशें भी परिचालित की गई।

***विवरण***

*12वें अन्तर्राष्ट्रीय न्यास सम्मेलन में भाग लेने वाले देश*
*नई दिल्ली, 3-5 दिसंबर, 2007*

**एशिया**

1. अफगानिस्तान
2. अजरबैजान
3. बांग्लादेश
4. भूटान
5. कंबोडिया
6. भारत
7. इंडोनेशिया
8. ईरान
9. मलेशिया
10. मंगोलिया
11. नेपाल
12. पाकिस्तान
13. दक्षिण कोरिया
14. सउदी अरब

15. श्रीलंका
16. ताइवान
17. थाइलैंड
18. उज़बेकिस्तान

**अफ्रीका**

19. लेसोथो
20. मेडागास्कर
21. नाईजीरिया
22. युगांडा
23. जांबिया

**उत्तर अमेरिका**

24. कनाडा
25. संयुक्त राज्य अमेरिका

**दक्षिण अमेरिका**

26. पेरू

**यूरोप**

27. अल्बानिया
28. अरमेनिया
29. बेल्जियम
30. बोरिनया तथा हर्जेगाविना
31. क्रोएशिया
32. चेक गणराज्य
33. फ्रांस
34. आयरलैंड
35. इटली
36. मेसाडोनिया
37. माल्टा
38. नीदरलैंड
39. पोलैंड
40. रोमानिया
41. रूस
42. सर्बिया
43. स्लोवाकिया
44. स्विटज़रलैण्ड
45. यूनाइटेड किंगडम

**कैरिबीयन**

46. बरमुडा
47. क्यूबा
48. सेंट कीट्स
49. जमैका
50. आस्ट्रेलिया

## रेबिज रोधी टीके की कमी

709. **श्री हंसराज गं. अहीर:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में ग्रामीण क्षेत्रों तथा प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में रेबीज रोधी टीकों की कमी है;

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

(ग) क्या सरकार का सभी सरकारी अस्पतालों में गरीबी की रेखा के नीच जीवनयापन करने वाले लोगों को नि:शुल्क रेबीज रोधी टीका उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है;

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

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)** (क) से (घ) ऊतक संवर्धअलर्क रोधी टीका देश के सरकारी अस्पतालों में उपलब्ध है। देश में ऊतक संघर्ष अलर्क रोधी टीक विनिर्माण संस्थाओं की उत्पादन-क्षमता आवश्यकता पूर्ति के लिए पर्याप्त है।

स्वास्थ्य राज्य का विषय है, अत: राज्यों के स्वास्थ्य केन्द्रों में अलर्क रोधी टीके की उपलब्धता सुनिश्चित करने की प्राथमिक जिम्मेवारी राज्य सरकारों की है। भारत सरकार अलर्क रोंगों के

निवारण और प्रबन्ध के लिए तकनीकी सहायता प्रदान करती है। और दिशा निर्देश जारी करती है। अलर्क रोधी टीकाओं का प्रापण विनिर्माता संस्थाओं से राज्य सरकारों द्वारा प्राप्त किया जाता है।

(ङ) राष्ट्रीय विनियामक प्राधिकरण ने अलर्क रोधी वैक्सिनों के संरोपणार्थ टीकाकरण के सुरक्षित, असरदार और अन्त:त्वचीय विधि के इस्तेमाल का अनुमोदन किया है। इससे टीके की उपलब्ध मात्रा में प्रकटनोत्तर उपचार का दायरा बढ़ेगा और प्रकटनोत्तर रोगनिरोध की लागत भी घटेगी।

पशु देश प्रबन्धन और अलर्क रोधी टीकों के संरोपण की अन्त: त्वचीय विधि राष्ट्रीय दिशानिर्देश विशेषज्ञ समूह की बैठक के बाद तैयार किए गए हैं। ये दिशा निर्देश अलर्क रोधी टीकों के संरोपण की अन्त:तवचीय विधि के व्यापकतर उपयोग हेतु प्रकाशित एवं दूर तक प्रचारित किए गए हैं।

राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान चिकित्सकों और चिकित्सक सहायक स्टाफ को समुचित पंशदंश प्रबन्धन और कोशिका संवर्ध टीका के अन्त:त्वचीय संरोपण के बारे में प्रशिक्षण देता है।

*[अनुवाद]*

## तपेदिक के रोगियों के लिए नई दवाएं

**710. डा0 के0 एस0 राव:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तपेदिक के रोगियों के लिए प्रभावकारी और वहनीय उपचार हेतु किसी नई औषधि का विकास किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार तपेदिक के उपचार में जीवाणु की प्रतिरोधक क्षमता से निपटने के लिए नई औषधि के विकास हेतु वैज्ञानिक, भेषज कम्पनियों तथा विशेषज्ञों को शामिल किए जाने का है; और

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

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद)** (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, बिल्कुल हाल तक सात कैंडिडेट क्षयरोग औषधी के क्लिनिक परीक्षण किए जा रहे है, इनमें गैटिफ्लोक्साशिन, माक्सिफ्लोक्साशिन, डायरीक्विनोलोन, टी एम सी 207, पी ए - 824, ओ पी सी- 67693, एस क्यू 105 एवं एल एल - 3858 शामिल हैं।

वैश्विक क्षेत्र में आशा की जाती है कि 2010 तक कम से कम एक नई औषध पंजीकरण के लिए तैयार हो जाएगी। अन्य औषधों में से,जो विकास के विभिन्न चरणों में हैं,कम से कम कुछ पर आगे की प्रक्रिया किए जाने की आशा है। एल एल- 3858 मालीक्यूल को वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद की न्यू मिलेनियम इंडियन टेक्नोलाजी लीडरशीप इनिशिएटिव (एन एम आई टी एल आई) के अन्तर्गत लुपिन भेषजीय कंपनी द्वारा क्षयरोग के लिए जांच संबंधी नई औषधा के रूप में विकसित किया गया है। कंपनी ने इस औषध के लिए चरण-1 अध्ययन सफलतापूर्वक पूरे कर लिए हैं और मार्च, 2008 में चरण-1 रिपोर्ट भारत के औषध माहनियंत्रक को प्रस्तुत कर दी है।

बहु-औषध प्रतिरोधक क्षयरोग के उपचार के लिए जॉनसन एंड जॉनसन द्वारा विकसित टी एम सी 2007 ने अपना चरण-1 परीक्षण सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया है। चरण-11 परिक्षण जिनके शीघ्र ही शुरू होने की आशा है, क्षयरोग अनुसंधान केन्द्र तथा अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान नई दिल्ली के सहयोग के किए जा रहे हैं।

(ग) और (घ) सरकार बहु-औषध प्रतिरोधक क्षयरोग सहित क्षय के उपचार के लिए नई औषधों के विकास को बढ़ावा दे रही है।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के अन्तर्गत हाल ही में बनाया गया स्वास्थ्य अनुसंधान विभाग भी क्षयरोग के उपचारक लिए नई औषध मालीक्यूल से संबंधित नैदानिक परीक्षणों सहित नैदानिक अनुसंधान को प्रोत्साहन दे रहा है और इसका समन्वय कर रहा है।

## यूरेनियम खनन से अपशिष्ट पदार्थ

**711. श्रीमती मेनका गांधी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखंड सहित देश में यूरेनियम खनन के परिणामस्वरूप काफी विस्तृत क्षेत्र में अधिभारित, उत्खनित मृदा एंव चट्टान रह गया है। जोकि अयस्क के स्तर को आच्छादित करता है तथा इसमें यूरेनियम के कुछ अंश रह जाते हैं;

(ख) यदि हाँ, तो क्या परमाणु ऊर्जा विभाग ने इसके निपटान का विनियमन किया है;

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

(घ) इसके सुरक्षित निपटान को सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** (क) यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (यूसिल), जो कि परमाणु ऊर्जा विभाग (डीएई) के अंतर्गत एक सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है, वर्तमान में झारंखड राज्य में पाँच भूमिगत खानों और एक विवृत खान का प्रचालन कर रहा है, विकास-कार्य और उत्पादन के दौरान, अपशिष्ट शैल का उत्खनन किया जाता है और जिसे एक निर्दिष्ट स्थल 'अपशिष्ट शैल डंप यार्ड' में जमा किया जाता है, यह निर्दिष्ट अपशिष्ट शैल डंप यार्ड अनुमोदित खान योजना के अनुसार निर्धारित स्तर पर बनाया जाता है, जिसकी पर्यावरण और वन मंत्रालय (एमओईएफ) द्वारा खान के निर्माण हेतु पर्यावरण संबंधी अनुमति देते समय जाँच की जाती है और अनुमोदन दिया जाता है। इस अपशिष्ट शैल डंप यार्ड को मृदा के साथ ढका जाता है। और उस पर पर्यावरण और वन मंत्रालय की अनुमति के अनुसार वहां बागवानी की जाती है। यह डंप यार्ड यूसिल के परिसर के भीतर ही बनाया जाता है और वहाँ पर आने जाने पर नियंत्रण रखा जाता है. अधिभारित, उत्खनित मृदा और अपशिष्ट शैल से भी कोई अस्वीकार्य विकिरण का प्रभाव नहीं पड़ता है।

(ख) और (ग) उस स्थल और अपशिष्ट शैल डंप यार्ड, जहां पर अपशिष्ट शैल का निपटान किया जाता है, की निगरानी और मानीटरिंग परमाणु ऊर्जा नियामक बोर्ड, जोकि नियमित अंतराल पर इनकी मानीटरिंग भी करता है, द्वारा निर्धारित विनिर्देशों के अनुसार कड़ाई से की जाती है।

(घ) यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड अनुमोदित खनन योजना, पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा दी गई पर्यावरण संबंधी अनुमति और परमाणु ऊर्जा नियामक बोर्ड द्वारा अपशिष्ट पदार्थो के निपटान के लिए दी गई अनुमति के अुनसार अपशिष्ट पदार्थो का सुरक्षित रूप से निपटान के लिए उल्लिखित सभी विनिर्देशों का पालन करता है।

## उड़ीसा को विशेष वित्तीय पैकेज

712. **श्री वैजयंत पांडा:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या योजना आयोग के आकलन के अनुसार उड़ीसा राज्य में वर्ष 2004-05 के दौरान राज्य की 39.90 प्रतिशत जनसंख्या गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन कर रही थी जिसके बाद बिहार का स्थान है;

(ख) क्या उड़ीसा सरकार ने प्राकृतिक आपदाओं असमान आर्थिक विकास, सिंचाई सुविधाओं तथा गुणवत्तायुक्त अवसंरचनाओं के अभाव को दूर करने के लिए विशेष वित्तिय पैकेज दिए जाने का अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार द्वारा इस पर क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है?

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** (क) जी हाँ।

(ख) और (ग) उड़ीसा हेतु कोई भी विशेष वित्तीय योजना आयोग के विचाराधीन नहीं है।

## विकास परियोजनाओं को पर्यावरणीय अनुमति

713. **श्री एम. राजा मोहन रेड्डी:** क्या **पर्यावरण और वन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास पर्यावरणीय अनुमति हेतु बड़ी संख्या में विकास/अवसंरचनात्मक परियोजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं जिसके परिणामस्वरूप उनकी लागत/वृद्धि होती है;

(ख) यदि हां, जो राज्य-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यह परियोजनाएं कब से लंबित पड़ी हुई हैं तथा इसके कारण क्या हैं:

(घ) क्या सरकार का विचार चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इन सभी परियोजनाओं को अनुमति प्रदान करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो इन परियोजनाओं के तेजी से निपटान करने हेतु क्या कदम उठाए जो का प्रस्ताव है?

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** (क) अभी तक, विभिन्न राज्यों से 17 अवसंरचनात्मक परियोजनाएं, पर्यावरणीय स्वीकृति के लिए प्रतिक्षित हैं।

(ख) और (ग) लंबित परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति संलग्न विवरण में दी गई हैं।

(घ) और (ङ) सामान्यत: परियोजनाओं के बारे में निर्णय सम्पूर्ण सूचना प्राप्त होने के 105 दिनों के भीतर लिया जाता हैं जैसा कि पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन अधिसूचना, 2006 में निर्दिष्ट किया गया है।

*विवरण*

| क्र.सं. | परियोजना का व्यौरा | प्राप्ति की तारीख | स्थिति |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| **आन्ध्र प्रदेश** | | | |
| 1. | बिहार और उत्तर प्रदेश राज्य में एनएचएआई नई दिल्ली द्वारा एनएच-30 और एनएच-84 के पटना से बक्सर खंड के डिवाईडिड कैरिज वे कनफिगरेशन की मौजूदा 2 लेन को 4/6 लेनिंग में चौड़ा करना और अद्यतन करना। [फा. सं. 5-10/2009-आईए III] | 27/04/20 | 25 और 26 जून, 2009 को हुई 77वीं ईएसी की बैठक में विचार किया गया। |
| 2. | झांसी ललितपुर राजमार्ग झांसी पर झांसी नगर निगम द्वारा औद्योगिक क्षेत्र के समीप नगर पालिका ठोस अपशिष्ट लैण्डफिल का विकास [फा. सं. 10-33/2009-आईए III] | 16/04/2009 | 25 और 26 जून, 2009 को हुई 77वीं ईएसी की बैठक में विचार किया गया। |
| 3. | मॉरमागांव पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मॉरमगांव पोर्ट पर दूसरा कोयला टर्मिनल पर बर्थ सं. 7 का विकास [फा. सं. 10-39/2009-आईए III] | 31/03/2009 | 25 और 26 जून, 2009 को हुई 77वीं ईएसी की बैठक में विचार किया गया। |
| 4. | एनएचएआई मंगलौर द्वारा थलापड्डी पर एनएच-17 के मंगलौर से केरल सीमा की 4 लेनिंग [फा. सं. 5-7/2009-आईए III] | 12/03/2009 | दिनांक 21-22 मई, 2009 को हुई ईएसी की 76वीं बैठक में विचार किया गया। समिति ने स्वीकृति जारी करने के लिए परियोजना की सिफारिश की। |
| 5. | भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा जोली ग्रान्ट हवाई अड्डा पर नए टर्मिनल का विकास [फा. सं. 10-23/2009-आईए III] | 09/03/2009 | दिनांक 21-22 मई, 2009 को हुई ईएसी की 76वीं बैठक में विचार किया गया। समिति ने स्वीकृति जारी करने के लिए परियोजना की सिफारिश की। फाइल प्रक्रियाधीन है। |
| 6. | एन्नौर पोर्ट लिमिटेड द्वारा थिरूवल्लौर जिले में एन्नौर पोर्ट टर्मिनल परियोजना का निर्माण [फा. सं. 11-12/2009-आईए III] | 27/02/2009 | दिनांक 21-22 मई, 2009 को हुई ईएसी की 76वीं बैठक में विचार किया गया। समिति ने स्वीकृति जारी करने के लिए परियोजना की सिफारिश की। फाइल प्रक्रियाधीन है। |
| 7. | आन्ध्र प्रदेश सरकार द्वारा गंगावरम पोर्ट, विशाखापट्नम में 5वीं बर्थ का निर्माण [फा. सं. 10-14/2009-आईए III] | 16/02/09 | दिनांक 23-24 अप्रैल, 2009 को हुई ईएसी की 75वीं बैठक में विचार किया गया अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने की शर्त पर समिति ने परियोजना की सिफारिश की है। पत्र जारी किया गया है। उत्तर प्रतीक्षित है। |
| 8. | ग्वालियर एग्रीकल्चर कम्पनी लिमिटेड द्वारा बंदाऊकला, जिला दलिया और लोहागढ़ जिला ग्वालियर में प्रस्तावित मर्चेंट एयरपोर्ट परियोजनाएं डाब्रा एविएशन और लॉजिस्टिक सेन्टर। | 04/02/2009 | 23 और 24 अप्रैल, 2009 को आयोजित ईएसी की 75वीं बैठक में तथा 25-26 जून, 2009 को पुन: विचार किया गया। |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 9. | वानपिक शिपब्रार्ड पोर्टस प्राइवेट लिमिटेड द्वारा रामचन्द्रापुरूष हेवीटेशन मोटूपाली गांव के पास पूर्वी तट पर वादाखेन पोर्ट का विकास [फा. सं. 10-14/2009-आईए III] | 03/01/2009 | 23 और 24 अप्रैल, 2009 को आयोजित ईएसी की 75वीं बैठक में तथा 25-26 जून, 2009 को दोबारा विचार किया गया। |
| 10. | गोपाल पुर पोर्टस लिमिटेड द्वारा [फा. सं. 10-12/2009-आईए III]अरजीपाली उड़ीसा पर ऑल वेदर पोर्ट का निर्माण। | 23/01/2009 | दिनांक 23-24 अप्रैल, 2009 को हुई ईएसी की 75वीं बैठक में विचार किया गया अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने की शर्त पर समिति ने परियोजना की सिफारिश की है। पत्र जारी किया गया है। उत्तर प्रतीक्षित है। |
| 11. | विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट के आन्तरिक बंदरगाह के उत्तरी हिस्से में 3 बर्थो डब्ल्यू क्यू 6, डब्ल्यू क्यू-8 और ई क्यू-10 का निर्माण [फा. सं. 11-7/2009-आईए III] | 22/01/2009 | 23 और 24 अप्रैल, 2009 को आयोजित ईएसी की 75वीं बैठक में तथा 25-26 जून, 2009 को दोबारा विचार किया गया। |
| 12. | विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विशाखापट्टनम के बाहरी बंदरगाह में जनरल कम बल्क कार्गो बर्थ पर मशीनीकृत हथालन सुविधाओं की स्थापना। [फा. सं. 10-9/2009-आईए III] | 22/01/2009 | 23 और 24 अप्रैल, 2009 को आयोजित ईएसी की 75वीं बैठक में तथा 25-26 जून, 2009 को दोबारा विचार किया गया। |
| 13. | बाजरा की पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा मासिहीलिपट्टनम पर डीवाटर पोर्ट का विकास [फा. सं. 10-5/2009-आईए III] | 16/01/2009 | 23 और 24 अप्रैल, 2009 को आयोजित ईएसी की 75वीं बैठक में तथा 25-26 जून, 2009 को दोबारा विचार किया गया। |
| 14. | मैंसर्स हिंदुस्तान पेट्रालियम कोरपोरशन लिमिटेड द्वारा विशाखापट्टनम पर सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) सुविधाओं के लिए पर्यावरण ओर सीआरजेड को मंजूरी [फा. सं. 10-47/2009-आईए III] | 19/01/2009 | 20 और 22 जुलाई को आयोजित ईएसी की बैठक में शामिल किया गया। |
| **महाराष्ट्र** | | | |
| 15. | मैंसर्स उड़ीसा अपशिष्ट प्रबंधन परियोजना भुवनेश्वर जिला जयपुर में 70 एकड़ भूमि पर प्रस्तावित सामान्य खतरनाक अपशिष्ट शोधन और निपटान सुविधा की स्थापना [फा. सं. 10-10/2009-आईए III] | 22/01/2009 | 12 से 14 मार्च 2009 को आयोजित ईएसी की 74वीं बैठक में और 25 से 26 जून, 2009 को आयोजित 77वीं बैठक में विचार किया गया/कार्यवृत्त को अंतिम रूप दिया जा रहा है। |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| 16. | महाराष्ट्र में एरियल रोपके अकटारवाडी से सिन्हागढ़ पोर्ट ग्राम घेरा सिन्हागढ़, गट नं. 321 ताल, हवेली, जिला पुणे के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति [फा. सं. 10-55/2009-आईए III] | 23/06/2009 | 20 से 22 जुलाई, 2009 की आयोजित ईएसी की बैठक में शामिल किया गया। |
| **पुडुचेरी** | | | |
| 17. | मैसर्स कारीकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा बीओट आधार पर कारीकाल पोर्ट के विस्तार के लिए पर्यावरणीय और सीआरजेड मंजूरी। [फा. सं. 10-42/2009-आईए III] | 11/05/2009 | 20 से 22 जुलाई, 2009 की आयोजित ईएसी की बैठक में शामिल किया गया। |

## प्रभाकरण का मृत्यु प्रमाणपत्र

714. **श्री टी. आर. बालू:** क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत सरकार ने श्रीलंका की सेना द्वारा कथित रूप से मारे गए लिब्रेशन टाइगर्स ऑफ तमिल ईलम (एल टी टी ई) के नेता प्रभाकरण के मृत्यु प्रमाण-पत्र की मांग की है; और

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

**विदेश मंत्री ( श्री एस.एम. कृष्णा ):** (क) और (ख) राजीव गांधी हत्या मामले के संबंध में एल टी टी ई के प्रमुख श्री वेलुपिल्लै प्रभाकरण और एल टी टी ई के आसूचना विंग के प्रमुख श्री पोट्टु ओम्मान की मृत्यु की आधिकारिक पुष्टि के लिए एक औपचारिक अनुरोध श्रीलंका की सरकार से किया गया है। श्रीलंका की सरकार से औपचारिक उत्तर अभी प्राप्त होना है।

*[हिन्दी]*

## नेपाल द्वारा भारतीय भू-भागों पर दावा

715. **श्री वैद्यनाथ प्रसाद महतो:**
**श्री अशोक कुमार रावत:**

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

(क) क्या उत्तर प्रदेश और बिहार में भारत-नेपाल सीमा से जुड़े भारतीय भूभागों के कतिपय हिस्सों पर नेपाल द्वारा दावा किया गया है;

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

(ग) क्या नेपाल सरकार ने इन क्षेत्रों के लोगों को नेपाली नागरिकता प्रदान की है;

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

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

**विदेश मंत्री ( श्री एस. एस. कृष्णा ):** (क) और (ख) सीमा मामलों से सम्बद्ध संयुक्त तकनीकी समिति (जेटीसी) द्वारा भारत-नेपाल सीमा के लगभग छियानबे प्रतिशत क्षेत्र को कवर करने वाले स्ट्रिप नक्शों को संयुक्त रूप से अंतिम रूप प्रदान किया गया है और उस पर आद्यक्षर किए गए हैं। तथापि, भारत और नेपाल के बीच सीमा के संरेखण संबंधी कुछ क्षेत्रों में मतभेद हैं। बिहार में नरसाही-सुस्ता तथा उत्तराखंड में कालापानी जैसे कुछ क्षेत्रों के बारे में मतभेद मौजूद है। गंडक नदी के सुस्ता क्षेत्र में जल मार्ग के बदलाव, जिसकी मध्य धारा 1816 की सुगौली संधि के तहत सीमा निर्मित करती है, ने इस खंड में नेपाल द्वारा दावों को जन्म दिया है।

(ग)से (ङ) कुछ नेपाली नागरिक इन क्षेत्रों में रह रहे हैं। संयुक्त रूप से अंतिम रूप प्रदान किए गए स्ट्रिप नक्शों पर एक बार हस्ताक्षर होने पर संदर्भ की पारस्परिक सहमत शर्तों के साथ एक नए संस्थागत तंत्र, भारत नेपाल सीमा कार्य समूह (बीडब्ल्यूजी) का कार्य शुरू करना है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ बाकी क्षेत्रों में भारत नेपाल सीमा रेखा की स्ट्रिप मैपिंग और रूपरेखा शामिल होगी।

**मध्याह्न 12.00 बजे**

## सभा पटल पर रखे गए पत्र

*[अनुवाद]*

**अध्यक्ष महोदया:** अब सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** मैं औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 की धारा 38 के अंतर्गत और प्रसाधन सामग्री (दूसरा संशोधन) नियम, 2009 जो 24 फरवरी, 2009 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 116(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 61/15/09]

**प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्री वायालार रवि):** मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वर्ष 2009-2010 के लिए प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 62/15/09]

(2) वर्ष 2009-2010 के लिए प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 63/15/09]

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पृथ्वीराज चव्हाण):** मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखने की अनुमति चाहता हूं:

(1) प्रशासनिक अधिकरण अधिनियम, 1985 की धारा 37 की उपधारा (1) के अंतर्गत केन्द्रीय प्रशासनिक अधिकरण (समूह 'क' पत्र) भर्ती (संशोधन) नियम, 2009 जो 2 मई, 2009 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 54 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 64/15/09]

(2) संविधान के अनुच्छेद 320 के खंड (5) के अंतर्गत संसदीय सेवा आयोग (परामर्श से छूट) संशोधन विनियम, 2009 जो 30 अप्रैल 2009 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 297(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 65/15/09]

(3) वर्ष 2009-2010 के लिए पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 66/15/09]

(4) वर्ष 2009-2010 के लिए कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय तथा संघ लोक सेवा आयोग की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 67/15/09]

(5) वर्ष 2009-2010 के लिए विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 68/15/09]

(6) वर्ष 2009-2010 के लिए जैव-प्रौद्योगिकी विभाग के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 69/15/09]

(7) वर्ष 2009-2010 के लिए वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान विभाग के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 70/15/09]

(8) वर्ष 2009-2010 के लिए विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 71/15/09]

**कोयला मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल)** मैं वर्ष 2009-2010 के लिए कोयला मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 72/15/09]

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश)** मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) जल (प्रदूषण का निवारण और नियंत्रण अधिनियम 1974 की धारा 63 की उपधारा (3) के अंतर्गत केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सदस्य-सचिव, सेवा और भर्ती की निबंधन और शर्तें) नियम, 2008 जो 29 जुलाई, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 559(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 73/15/09]

(3) वर्ष 2009-2010 के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 74/15/09]

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वर्ष 2009-2010 के लिए संस्कृति मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 75/15/09]

(2) वर्ष 2009-2010 के लिए संस्कृति मंत्रालय के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 76/15/09]

(3) वर्ष 2009-2010 के लिए संसदीय कार्य मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 77/15/09]

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनेश त्रिवेदी):** मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियमन) अधिनियम, 2003 की धारा 31 की उपधारा (3) के अंतर्गत सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (पैकेजिंग और लेबलिंग) संशोधन नियम, 2009 जो 3 मई, 2009 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 305(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 78/15/09]

(2) खाद्य सुरक्षा और मानक अधिनियम, 2006 की धारा 1 की उपधारा (3) के अंतर्गत जारी अधिसूचना संख्या का.आ. 650(अ) जो 9 मार्च, 2009 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा मार्च, 2009 की 9 तारीख को उक्त अधिनियम की धारा 11 से 15 (दोनों सहित) के उपबंध प्रवृत्त होने की तारीख के रूप में नियत किया गया है कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 79/15/09]

**युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रतीक पाटील):** मैं वर्ष 2009-2010 के लिए युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 80/15/09]

**विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. शशी थरूर):** पासपोर्ट अधिनियम, 1967 की धारा 24 की उपधारा (3) के अंतर्गत पासपोर्ट (संशोधन) नियम, 2009 जो 5 जून, 2009 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 390(अ) में प्रकाशित हुए थे, एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 81/15/09]

**अपराह्न 12.01 बजे**

## समितियों के लिए निर्वाचन

### (एक) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली

*[अनुवाद]*

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** मैं प्रस्ताव करता हूं:

''कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम, 1956 की धारा 5 के खंड (छ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**अध्यक्ष महोदय:** प्रश्न यह है:

''कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम, 1956 की धारा 5 के खंड (छ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।**

---

**अपराह्न 12.02 बजे**

### (दो) स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़

*[अनुवाद]*

**स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद):** मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं:

''कि स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़ अधिनियम, 1966 की धारा 5 के खंड (छ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़ के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**अध्यक्ष महोदया:** प्रश्न यह है:

''कि स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़ अधिनियम, 1966 की धारा 5 के खंड (छ) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान सिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चंडीगढ़ के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।**

---

**अपराह्न 12.03 बजे**

### (तीन) राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण

*[अनुवाद]*

**पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जयराम रमेश):** मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं:

''कि वन्य जीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की धारा 38ठ की उपधारा (2) के खंड (ग) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**अध्यक्ष महोदया:** प्रश्न यह है:

''कि वन्य जीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की धारा 38ठ की उपधारा (2) के खंड (ग) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्यों को निर्वाचित करें।''

**प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।**

---

**अपराह्न 12.04 बजे**

## झारखंड बजट 2009-2010

*[अनुवाद]*

**अध्यक्ष महोदया:** श्री नमो नारायन मीणा।

**वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नमो नारायन मीणा):** श्री प्रणब मुखर्जी की ओर से मैं वर्ष 2009-10 के लिए झारखण्ड राज्य की अनुमानित प्राप्तियों और व्यय का विवरण प्रस्तुत करता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया, **देखिए** संख्या एल.टी. 82/15/09]

*[हिन्दी]*

**श्री यशवंत सिन्हा** (हजारीबाग): अध्यक्ष महोदया, मैंने आपके ध्यान में इस बात को लाया था कि झारखंड बजट, जो अभी सदन में पेश किया गया है, यह पहले ही लीक हो चुका है और पूरी तरह से मीडिया में छप चुका है कि झारखंड के बजट में क्या प्रावधान हैं, कितने की वृद्धि हो रही है, हर आइटम पर कितना खर्च होगा। मैं माननीय वित्त मंत्री और वित्त मंत्रालय का बहुत सम्मान करता हूं और उनके ऊपर अथवा उनके मंत्रालय के ऊपर अथवा उनके मंत्रालय के ऊपर मैं कोई दोष नहीं लगा रहा हूं, क्योंकि जो बजट लीक हुआ वह 'रांची डेट लाइन' से लीक हुआ है। मेरा सीधा आरोप है कि झारखंड सरकार ने इस सदन में झारखंड के बजट को पेश होने से पहले ही, मीडिया को दे दिया था, जिसके चलते उस अखबार के 6 तारीख के संस्करण, जो दिल्ली और रांची से निकले, उनमें विस्तार से झारखंड के बजट की चर्चा की गई। मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूं कि यह दिखाता है कि झारखंड में राष्ट्रपति शासन में, सरकार कैसे चल रही है और किस प्रकार उसने हर मामले में पूरी तरह से नियंत्रण खो दिया है, चाहे वह विधि-व्यवस्था हो या वित्तीय-व्यवस्था।

महोदया, मैं आपके माध्यम से वित्त मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि वह कृपया सदन में हमें इस बात का आश्वासन दें कि वे इस बात की पूरी जांच कराएंगे कि झारखंड का बजट इस सदन में पेश होने से पहले कैसे लीक हो गया और किसने अखबार में दिया और जो दोषी लोग हों, चाहे वे कितने ही ऊंचे क्यों न हों, उनके ऊपर समुचित कार्रवाई का आश्वासन वित्त मंत्री जी इस सदन में दें, यही मैं आपके माध्यम से आग्रह करता हूं।

*[अनुवाद]*

**वित्त मंत्रालय (श्री प्रणब मुखर्जी):** महोदया, मैंने नोटिस को अभी देखा है जो माननीय सदस्य द्वारा दिया गया है जो स्वयं कई बार वित्त मंत्री रह चुके हैं और मैं इस मामले को गंभीरता से ले रहा हूं। मैं निश्चित रूप से इसकी जांच करूंगा और सभा को इससे अवगत कराता रहूंगा।

मुझे नोटिस की प्रति नहीं मिली। अगर नोटिस मुझे पहले मिला होता, तो मैं इसकी जानकारी देता हो सकता है कि संसदीय कार्य मंत्रालय के मेरे सहयोगी को नोटिस मिला हो। लेकिन मैं निश्चित रूप से इसकी जांच करूंगा और सभा को इस संबंध में जानकारी देता रहूंगा।

---

**अपराह्न 12.06 बजे**

## अतिरिक्त अनुदानों की मांगों (सामान्य) 2006-07

*[अनुवाद]*

**वित्त मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी):** महोदया, मैं वर्ष 2006-07 के लिए बजट (सामान्य) के संबंध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया, **देखिए** संख्या एल.टी. 83/15/09]

---

*[हिन्दी]*

**श्री रामकिशुन** (चन्दौली): माननीय अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मैंने शून्य-काल के अंदर सूचना दी थी कि देश में बच्चों को लगने वाली वैक्सीन की कमी के चलते, प्रति वर्ष पैदा हो रहे बच्चों के जीवन के लिए खतरा उत्पन्न हो गया है। इसलिए यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। अत: मैं इस सदन के संज्ञान में लाते हुए कहना चाहता हूं कि देश में प्रति वर्ष लाखों बच्चे पैदा हो रहे हैं और वैक्सीन की दवा की कमी के अभाव में विभिन्न बीमारियों से ग्रस्त होकर उनकी मृत्यु हो रही है। देश में इस समय वैक्सीन की बड़े पैमाने पर कमी है, जिसके कारण टिटनेस (डीपीटी), डिप्थीरिया, खसरा आदि ऐसी गम्भीर बीमारियां उत्पन्न हो रही हैं।

महोदया, सेंटर फॉर साइंस एनवायरमेंट की एक रिपोर्ट के अनुसार बच्चों को लगने वाली वैक्सीन की कमी के चलते लाखों बच्चों की जिंदगी दांव पर है। इस दवा को पहले प्राइवेट कंपनी बनाती थी, लेकिन पूर्व स्वास्थ्य मंत्री, भारत सरकार के रवैये के कारण जो कंपनियां इस दवा को बनाती थीं, उन्होंने दवा बनाना बन्द कर दिया। इस कारण भी दवाओं की काफी कमी हुई और इनकी भी काफी मांग बढ़ी। इस कारण प्राइवेट कंपनियां भी इन दवाओं को महंगे दाम पर सरकार को दे रही हैं। सरकार उनको ले भी नहीं रही है, इसलिए वैक्सीन की पूरे देश में कमी के कारण जो विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा कार्यक्रम चलाये जा रहे हैं, वे भी बहुत बुरी तरह से प्रभावित हो रहे हैं। यह बच्चों की जिंदगी से जुड़ा मामला है और पूरे देश से जुड़ा हुआ मामला है, इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सरकार यह जो वैक्सीन की कमी है, टीके की कमी है, उसकी जो संबंधित दवाइयां हैं, उस कमी को पूरा करने के लिए तत्काल इस दवा का इन्तजाम करें।

यद्यपि भारत दुनिया में सबसे ज्यादा इन दवाइयों का निर्यात करता है, इसका कारोबार भी 1900 करोड़ रुपये के लगभग प्रतिवर्ष होता है। इसके बावजूद भी हिन्दुस्तान में दवाइयों की कमी है, वैक्सीन की कमी है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि यह कमी इतनी नहीं है, पूरे देश में राज्यों में 10 से लेकर 30 परसेंट तक वैक्सीन की कमी है और इतने बड़े देश में, जहां 25 लाख के लगभग प्रतिवर्ष बच्चे पैदा होते हैं, उनके जीवन को इसके कारण खतरा पैदा हो रहा है, जो गरीबी रेखा के नीचे हैं। बाकी लोग तो दवाइयां खरीद लेते हैं, कहीं न कहीं उनका इस्तेमाल होता है ...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया अब आप समाप्त करें।

**श्री रामकिशुन:** मेरा 25 लाख बच्चों की जिंदगी का सवाल है, जिनकी दवाओं की कमी और टीके की कमी से मृत्यु होने की संभावना बढ़ती जा रही है, इसलिए हम चाहते हैं कि गरीबी की रेखा के नीचे के लोगों के इन्तजाम के लिए तत्काल इसकी व्यवस्था की जाये और भारत सरकार में बैठे केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्री जी से मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि तत्काल दवाओं का इन्तजाम और वैक्सीन का इन्तजाम कराया जाये। धन्यवाद।

*[अनुवाद]*

**श्री प्रेम दास राय** (सिक्किम): महोदया, मैं स्वयं को श्री रामकिशुन जी के वक्तव्य से संबद्ध करना चाहता हूं। ...*(व्यवधान)*

**अपराह्न 12.08 बजे**

## सदस्यों द्वारा निवेदन

### फ्रांस में वीर सावरकर स्मारक स्थापित किये जाने के बारे में

*[हिन्दी]*

**श्री गोपीनाथ मुंडे** (बीड): मैडम स्पीकर, मैं आपका आभारी हूं। आज एक महत्वपूर्ण दिवस है। इसी दिन 8 जुलाई, 1910 को स्वातंत्र्य वीर सावरकर जी ने ब्रिटेन से भारत आते समय मार्सेलिस बन्दरगाह में नौका से छलांग लगाई थी। यह एक बहुत साहसपूर्ण, धैर्यपूर्ण छलांग थी और उसको याद करने का आज दिन है। पूरा भारत आज इसको याद कर रहा है और संसद को भी इसे याद करना चाहिए। उनकी उस छलांग ने ब्रिटिश साम्राज्य की नींव हिलाई थी और आजादी की लड़ाई सारी दुनिया के सामने आई थी। वीर सावरकर जी ने उस समय की युवा पीढ़ी को प्रेरणा दी थी, क्रान्ति का मंत्र दिया था, जिसके कारण हजारों युवकों ने अपनी जान न्यौछावर की थी। उसके बाद उनको काले पानी की दो रिगरस इम्प्रिजमेंट की सजा हुई और अपने आपमें उनको यह सजा बहुत बड़ी थी। ब्रिटिश साम्राज्य ने उन पर आरोप लगाया था कि ब्रिटिश साम्राज्य के खिलाफ उन्होंने जंग छेड़ी है, बगावत की है, युद्ध छेड़ा है। इस आरोप के कारण उनको सजा हुई और अंडमान में उनको रखा गया। यह जो घटना हुई, उस घटना का यह शताब्दी वर्ष शुरू हो रहा है।

इसलिए मेरी मांग है कि स्वातंत्र्य वीर सावरकर से संबंधित जो सामाजिक संगठन हैं, उनके मानने वाले देश में सारे भारतीय हैं, उनके प्रयासों के कारण मार्सेलिस के मेयर ने उनका उचित स्मारक बनाने के लिए उस बन्दरगाह के नजदीक जगह देने के लिए मान्यता दी है। लेकिन दुर्भाग्य है कि हमारी केन्द्रीय सरकार और हमारे केन्द्र का परराष्ट्र मंत्रालय उनको सम्मति नहीं दे रहा है। इतनी बड़ी आजादी की घटना के लिए वहां के मेयर सम्मति देते हैं, लेकिन हमारा परराष्ट्र मंत्रालय उनको सम्मति नहीं देता है। मेरी मांग है कि इस साल यह स्मारक बनना चाहिए और सरकार को इसके बारे में मंजूरी देनी चाहिए।

स्वातंत्र्य वीर सावरकर की याद आजादी की लड़ाई की याद है और इस महत्वपूर्ण वर्ष में यह साहसी, पराक्रमी कदम सावरकर जी ने उठाया था, इससे देश का भी सम्मान हुआ। जैसे विवेकानंद जी का स्मराक शिकागों में बनाया गया, उसी तरह से प्रयास करके यहां उनका स्मारक बनना चाहिए। आप सरकार को इस प्रकार का निर्देश दें, यह मेरी मांग है। ...*(व्यवधान)*

**श्री लाल कृष्ण आडवाणी** (गांधीनगर): सरकार की ओर से कोई जानकारी दे कि क्या यह बात सही है कि फ्रांस सरकार तो मार्सेलिस में स्मारक बनाने को तैयार है, लेकिन हमारी तरफ से आपत्ति हो रही है? दुनिया के किसी देश में ऐसा नहीं हो सकता। हमारे आपस में एक दूसरे से बहुत मतभेद हो सकते हैं, विचारधाराओं में भी मतभेद हो सकते हैं, लेकिन इसमें कोई संदेह नहीं कि वीर सावरकर एक महान देशभक्त थे।

उन्होंने देश की आजादी के लिए बहुत बड़ा संघर्ष किया और उस समय जो अनेक महत्वपूर्ण घटनायें हुईं, उनमें से यह घटना सारी दुनिया याद करती है। इसीलिए इस अवसर पर हम सरकार से जानना चाहेंगे, इस समय एस.एम. कृष्णा जी सदन में उपस्थित नहीं हैं, नहीं तो मैं उनसे ही पूछता, लेकिन अगर कोई और बता सके कि वस्तुस्थिति क्या है, सरकार का इस बारे में क्या रवैया है, तो यह अच्छा होगा। अगर आज नहीं बता सकते, तो कल या किसी और दिन बतायें, लेकिन सदन को जानकारी मिलनी चाहिए।

**चौधरी लाल सिंह** (उधमपुर): मैडम, मुझे इस बात की *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**श्री अनंत कुमार** (बंगलौर दक्षिण): महोदया, उन्हें सभा को आश्वासन देने दे *...(व्यवधान)*

**योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. नारायणसामी):** महोदया, सभा में इस मुद्दे को माननीय सदस्य द्वारा उठाया गया था और प्रतिपक्ष के माननीय नेता द्वारा इसका समर्थन किया गया था। मैं विषय पर आ रहा हूं। सरकार ने इस पर गौर किया है और जब भी आवश्यकता होगी तब हम इसका उत्तर देंगे *...(व्यवधान)*

**श्री अनंत कुमार:** जब आवश्यकता होगी तब नहीं, उन्हें इसका जवाब देना चाहिए। *...(व्यवधान)*

**श्री वी. नारायणसामी:** 'शून्य काल' के दौरान सरकार को प्रतिक्रिया नहीं करनी चाहिए। यहां की निर्धारित प्रक्रिया यही है *...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**अध्यक्ष महोदया:** गवर्नमेंट की तरफ से रेस्पांस आ गया है।

*...(व्यवधान)*

**श्री हरिन पाठक** (अहमदाबाद पूर्व): संसद के सेंट्रल हाल में वीर सावरकर की तस्वीर लगी हुई है। पूरे देश ने उनको सम्मान दिया है। उनके हाथों में बेडियां थीं, जिन्हें तोड़कर *...(व्यवधान)* वे पेरिस पहुंचे थे। ऐसी स्थिति में *...(व्यवधान)*

**श्रीमती सुषमा स्वराज** (विदिशा): *...(व्यवधान)* अगर संसदीय कार्यमंत्री कहते हैं कि जहां कहीं आवश्यक हो, तो यह उत्तर समाधानकारक नहीं है। हम यह चाहते हैं कि वह उत्तर आज, कल या परसों दें, लेकिन यह तो बतायें कि जो बात नेता प्रतिपक्ष ने कही और फ्रांस के मेयर का वह पत्र हमारे पास है, जिसमें उन्होंने यह कहा है कि हम प्रतिमा-स्मारक लगाने को तैयार हैं और पोर्ट रोड के पास हम जगह दे रहे हैं। भारत सरकार के जवाब की उनको आवश्यकता है, तो संसदीय कार्य मंत्री इतना तो कह सकते हैं कि मैं विदेश मंत्री से बात करके कल जवाब दूंगा। जब आवश्यकता होगी के क्या मायने हैं? एक दिन सत्र समाप्त हो जाएगा। क्या उस समय यह जरूरी होगा? यह कोई जवाब नहीं हुआ। आप यह मत कहिए कि उत्तर आ गया। आप संतोषजनक उत्तर दीजिए, समाधानकारक उत्तर दीजिए। संसदीय कार्यमंत्री जी जवाब दीजिए। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**श्री अनंत कुमार:** महोदया, उन्हें स्पष्ट आश्वासन देना चाहिए *...(व्यवधान)* क्या सावरकर जी का ना मलेने में शर्म आती है? *...(व्यवधान)* हम श्री नारायणस्वामी से स्पष्ट उत्तर चाहते हैं?

*[हिन्दी]*

**श्री हरिन पाठक:** सावरकर जी का नाम लेने से क्या आपको शर्म आती है? *...(व्यवधान)*

**श्रीमती सुषमा स्वराज:** आज उनका शताब्दी वर्ष शुरू हो रहा है। इस वर्ष में उनका स्मारक बनना बहुत प्रासंगिक होगा। आज उस घटना को 99 साल पूरे हुए हैं। जो इतना साहसिक कार्य था, जिसकी चर्चा पूरी दुनिया में हुई थी, फ्रांस के शासक को इस्तीफा देना पड़ा था, ब्रिटेन ने सारी मर्यादाओं को भुलाकर उनको अपराधी के रूप में लिया था। इतनी बड़ी घटना हुई थी। भारतीय स्वतंत्रता संग्राम का वह स्वर्णिम दिन था। आज उसका शताब्दी वर्ष शुरू हो रहा है। इसलिए इस वर्ष में वह स्मारक बनना सबसे ज्यादा प्रासंगिक होगा। मंत्री महोदय, कम से यह तो कहिए कि आप सदन को आश्वस्त करेंगे। *...(व्यवधान)*

**श्री हरिन पाठक:** आप सरकार की मंशा स्पष्ट करें। *...(व्यवधान)* आपको मना करना है और हिम्मत है तो मना करें।

[श्री हरिन पाठक]

...*(व्यवधान)* देश जानना चाहता है कि देशभक्ति किसे कहते हैं। ...*(व्यवधान)* आप मना करें कि हमें नहीं करना है। ...*(व्यवधान)* आप इसका कोई जवाब तो दीजिए। ...*(व्यवधान)* देश जानना चाहता है कि इतने बड़े राष्ट्र भक्त के बारे में सरकार का क्या रवैया है? ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**श्री वी. नारायणसामी:** फिलहाल, मैं इतना ही कह सकता हूं चूंकि इस मुद्दे को माननीय नेता प्रतिपक्ष और माननीय सदस्यों द्वारा उठाया गया है, मैं संबंधित मंत्री को माननीय सदस्यों की भावनाओं से अवगत करा दूंगा ...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** माननीय मंत्री इसका उत्तर पहले ही दे चुके हैं।

*[हिन्दी]*

**श्री अनंत कुमार:** आप कब कह सकते हैं, इतना बता दीजिए। ...*(व्यवधान)*

---

*[हिन्दी]*

**चौधरी लाल सिंह** (उधमपुर): मैडम, मुझे अफसोस है कि बीजेपी वालों ने मेरे सामने आडवाणी साहब को कंट्राडिक्ट किया है।

आज मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि इस समय मेरे अपने स्टेट जम्मू-कश्मीर में स्पेशली पहाड़ी एरिया की हालत यह है कि वहां लगातार तीन-चार महीने से राशन की काफी किल्लत है। मैं जब वहां गया तो हर तीसरा व्यक्ति मुझे फोन करके कहता है कि हमें राशन नहीं मिल रहा है। लोग भूखों मरने की कगार पर खड़े हैं। ...*(व्यवधान)* सवाल यह है कि वहां पहले अन्त्योदय अन्न योजना के तहत जो अन्न दिया जाता था, उसका रेट तकरीबन मार्केट के बराबर था, इसलिए पहले लोग अन्त्योदय अन्न योजना के तहत माल न लेकर मार्केट से लेते थे। जब से रेट कम हुआ है तब से जिन लोगों के राशन कार्ड बने हुए हैं, वे इस पर डिपैंडेंट हो गये। अन्त्योदय अन्न योजना के तहत आपने राशन का जो पैसा घटाया है, हर व्यक्ति चाहता है कि उसका अन्न लिया जाये। आज कोई भी व्यक्ति मार्केट न जाकर राशन डिपो की तरफ जा रहा है। पहाड़ी क्षेत्र जैसे इन्दरवाल, गुलाबगढ़, गूल आरनास, डुडु बसंतगढ़ का एरिया खासकर भद्रवाह, डोडा, किश्तवाड़, बनी बसोली, बिलावर आदि एरियाज की हालत काफी दुखद है। मेरी रिक्वैस्ट है कि जो लोग इस समय इस चीज के लिए तरस रहे हैं, मेहरबानी करके सरकार इंस्ट्रक्शन दे और माल की सप्लाई करके जम्मू-कश्मीर के उन पहाड़ी क्षेत्रों में लोगों को अन्त्योदय अन्न योजना के तहत राशन दिया जाये।

*[अनुवाद]*

**श्री के.** उर्फ **जे.के. रितीश शिवकुमार** (रामनाथपुरम): महोदया, मेरा जिला मछुआरों की सर्वाधिक जनसंख्या वाले जिलों में से एक है। परन्तु वे मत्स्यन संबंधी अपने क्रियाकलाप नहीं कर पा रहे क्योंकि श्रीलंका की नौसेना उन पर क्रूर हमले कर उन्हें गिरफ्तार करती है, उनकी नौकाओ ंको जब्त कर लेती है तथा उन्हें प्रताड़ित भी करती है।

महोदया, जो कुछ मैंने पहले कहा, इसके समर्थन में, मैं बताना चाहता हूं कि इस महीने की 5 तारीख को श्री लंका की नौसेना ने रामेश्वरम में पांच नौकाओं को जब्त कर लिया और 12 मछुआरों को गिरफ्तार किया। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में यह बहुत ही गंभीर मुद्दा बन गया है। लगभग 50,000 मछुआरों ने अपने मत्स्यन क्रियाकलाप बंद कर दिये हैं और अपने परिवार के सदस्यों के साथ भूख-हड़ताल शुरू कर दी है। मत्स्य उद्योग से जुड़े व्यवसायियों ने भी उनका समर्थन करते हुए अपनी दुकानें बंद कर दी हैं।

महोदया, इस समस्या का तत्काल समाधान किया जाना चाहिए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में इस प्रकार की यह पहली घटना नहीं है। ऐसी घटनाएं 1983 से हो रही हैं। मेरे संसद सदस्य बनने के बाद से मेरे निर्वाचन क्षेत्र में यह तीसरी घटना है। मैं माननीय प्रधानमंत्री महोदय तथा माननीय विदेश मंत्री महोदय का बहुत आभारी हूं क्योंकि जब मैंने पिछली घटना उनकी जानकारी में लाया था तो उन्होंने मुझे उत्तर दिया था और श्रीलंका की नौ सेना से नौकाओं तथा मछुआरों को छुड़ाने के लिए तत्काल कदम उठाए थे।

महोदया, कच्छ द्वीप समझौते के अनुसार दोनों देशों के मछुआरों को समुद्र में मत्स्य क्रियाकलापों तथा अपने-अपने जाल सुखाने की अनुमति है। दोनों ही पक्षों को सेंट एंथनी चर्च समारोहों को मनाने की अनुमति थी। दुर्भाग्य से श्रीलंका सरकार इस समझौते का सम्मान नहीं कर रही। मैं माननीय प्रधानमंत्री महोदय तथा माननीय विदेश मंत्री महोदय से 1974 के कच्छ द्वीप समझौते को क्रियान्वित करने का अनुरोध करता हूं। इस संदर्भ में, मैं सभा की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं कि इस महीने के दौरान हमारी भारतीय नौसेना ने भी सात नौकाओं को जब्त किया है तथा श्रीलंका के 36 मछुआरों को गिरफ्तार किया है।

इससे समस्या का समाधान नहीं होगा। इस स्थिति में, मैं सरकार से स्थायी समाधान तलाशने तथा इस संबंध में समय पर कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूं।

मैं सभा को और समय नहीं लेना चाहता, इसलिए मैं अपना भाषण पहले ही समाप्त कर रहा हूं। यदि आप मुझे अनुमति दें, तो मैं संबंधित विवरण पढ़ देता हूं। अन्यथा मुझे इसे सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए।

**अध्यक्ष महोदया:** आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

**डॉ. के.एस. राव** (एलूरू): महोदया, हाल ही में एक समाचार पत्र में यह प्रकाशित हुआ है कि हैदराबाद जाली मुद्रा के परिचालन का केन्द्र बन गया है। हैदराबाद पुलिस ने पाकिस्तान और बांग्लादेश को इसका स्रोत बताया है। निश्चित रूप से काफी लंबे समय से ऐसा हो रहा है तथा पाकिस्तान और बांग्लादेश का इरादा भारतीय अर्थव्यवस्था को कमजोर कर देश में आतंकवादी गुटों तथा आतंकवाद को अप्रत्यक्ष रूप से बढ़ावा देने का है। मैं जानता हूं कि दो वर्ष पहले गाजियाबाद में जाली मुद्रा के धंधे में संलिप्त दो लोगों को पकड़ा गया तथा उन्हें दो वर्ष के कारावास का दंड सुनाया गया। परन्तु दो वर्ष बाद जेल से छूटने के बाद उन्होंने जाली मुद्रा के पाकिस्तानी आपूर्तिकर्त्ताओं के साथ अपने संबंधों का लाभ उठाते हुए यही कार्य फिर करना आरम्भ कर दिया। निश्चित रूप से यह दर्शाता है कि इस प्रकार का दंड पर्याप्त नहीं है। मैं माननीय वित्त मंत्री महोदय से अपराध दंड संहिता में संशोधन करने का अनुरोध करता हूं जिससे कि इस प्रकार की गतिविधियों के लिए कड़ा दण्ड दिया जा सके। ऐसा नहीं करने पर न केवल मुद्रास्फीति बढ़ेगी बल्कि हमारी अर्थव्यवस्था भी प्रभावित होगी तथा देश में आतंकवाद बढ़ेगा। आतंकवाद और मुद्रास्फीति का मुकाबला करने के लिए करोड़ों रुपये खर्च करने की बजाय कड़ा दंड देने के लिए विधान लाना बेहतर है। ताकि कोई भी नागरिक जाली मुद्रा में लेन-देन करने के बारे में कभी भी नहीं सोचेगा। इसके अतिरिक्त, इस प्रकार की मुद्रा के इस्तेमाल के कारण निर्दोष लोग विशेषकर ग्रामीण एवं अशिक्षित लोग प्रभावित हो रहे हैं।

अत: संबंधित माननीय मंत्री महोदय तथा माननीय गृह मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वे इस मामले पर विचार करें तथा सीआरपीसी अधिनियम में संशोधन करें।

**श्री प्रबोध पांडा** (मिदनापुर): महोदया, मैं कृषि मंत्री महोदया का ध्यान किसानों की दुर्दशा की ओर दिलाना चाहता हूं।

धान का मूल्य न्यूनतम समर्थन मूल्य से भी कम होता जा रहा है। सीएसीपी ने धान का समर्थन मूल्य 1000 रुपये प्रति क्विंटल करने की घोषणा की है। परन्तु फसल के मौसम के दौरान और उसके बाद उस मूल्य पर धान नहीं खरीदा गया और सरकार ने केवल 400 रुपये प्रति क्विंटल की घोषणा की है। यह गंभीर चिन्ता का विषय है। वर्तमान परिदृश्य यह है कि मूल्य, बाजार मूल्य से कम होता जा रहा है और भारतीय खाद्य निगम धान खरीदने में रुचि; नहीं ले रहा है। उन्होंने पूर्व में जो भी धान खरीदा, वह चावल मिलों से खरीदा न कि धान उत्पादकों अथवा किसानों से नहीं।

अत: भारत सरकार से मेरा अनुरोध है कि इस मामले को गंभीरता से ले, जिससे कि एफसीआई न्यूनतम समर्थन मूल्य के आधार पर किसानों से सीधे खरीद शुरू कर सके। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है और मेरा मानना है कि सरकार को विशेषकर किसानों के हितों को ध्यान में रखकर इस पर विचार करना चाहिए।

*[हिन्दी]*

**श्री मंगनी लाल मंडल** (झंझारपुर): अध्यक्ष महोदया, मैं श्री प्रबोध पांडा जी के विषय के साथ अपने को संबद्ध करता हूं।

*[अनुवाद]*

**अध्यक्ष महोदया:** शून्य काल के अंतर्गत शेष मामले दिन की समाप्ति पर लिये जाएंगे।

---

**अपराह्न 12.29 बजे**

## नियम 377 के अधीन मामले*

*[अनुवाद]*

**अध्यक्ष महोदया:** आज के लिए सूचीबद्ध नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखे हुए माना जाए।

### (एक) राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड द्वारा किसानों को प्रदत्त वित्तीय सहायता के लिए आवेदनों के शीघ्र निपटान किये जाने तथा कर्नाटक में राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड के कम से कम चार क्षेत्रीय केन्द्रों की स्थापना किये जाने की आवश्यकता

**श्री आर. ध्रुवनारायण** (चामराजनगर): राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड (एनएचबी) की स्थापना भारत सरकार द्वारा देश में बागवानी के विकास को बढ़ावा देने के लिये की गयी है। राष्ट्रीय बागवानी बोर्ड के क्षेत्रीय कार्यालय कर्नाटक सहित विभिन्न राज्यों में कार्य

*सभा पटल पर रखे माने गए।

कर रहे हैं। किसानों के बीच बागवानी विकास और रा.ब.बो. की योजनाओं के संबंध में जागरुकता बढ़ रही है। योजना के लाभ लेने के लिए आवेदन करने वालों की संख्या भी बढ़ रही है। परंतु यह दुर्भाग्य की बात है कि वित्तीय सहायता हेतु कृषकों के आवेदन की छंटाई में अनावश्यक देरी से चिन्ता रही है।

पिछले दो वर्षों में हजारों कृषकों को भारी घाटा सहना पड़ा क्योंकि वित्तीय सहायता हेतु उनके अनुरोधों पर समय से कार्रवाई नहीं हो सकी। मैं एक उदाहरण देना चाहूंगा। केला एक अल्पावधि फसल है किसान 10-12 महीने मे ंही फसल लेते हैं। यदि केला उगाने वाले कृषक एन.एच.बी. का वित्तीय लाभ लेना चाहते हैं तो एन.एच.बी. द्वारा निर्धारित मानदण्डों के अनुसार उनकी मांग पर कार्रवाई की जानी चाहिए। परंतु एन.एच.बी. कृषकों के अनुरोध पर कार्रवाई करने पर $1^{1}/_{2}$ से दो वर्ष का समय लगा रहा है। इससे केला उगाने वालों और अन्य अल्पावधि फसल उगाने वाले कृषकों को भारी नुकसान हो रहा है।

अतएव, मेरा सरकार से अनुरोध है कि आवेदनों का निपटान शीघ्रता से करने के लिए तत्काल आवश्यक कार्रवाई करें ताकि कृषक एन.एच.बी. द्वारा मुहैया करायी गयी सहायता का लाभ ले सकें। मैं कर्नाटक में एन.एच.बी. के कम से कम चार क्षेत्रीय केन्द्रों की स्थापना करने का सुझाव भी देना चाहूंगा।

### (दो) नई दिल्ली में 2010 में आयोजित होने वाले राष्ट्रमंडल खेलों के लिए समन्वित तथा पेशेवर तरीके से तैयारी में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

**श्री जय प्रकाश अग्रवाल** (उत्तर पूर्व दिल्ली): वर्ष 2010 में राष्ट्रमंडल खेलों का आयोजन न केवल राजधानी दिल्ली बल्कि पूरे देश के लिए प्रतिष्ठा का विषय है। राष्ट्रमंडल खेलों के आयोजन का समय बिल्कुल समीप आ रहा है, लेकिन इन खेलों से जुड़ी कई महत्वपूर्ण परियोजनाएं, विभिन्न विभागों से आपत्तियों के कारण अभी भी लंबित हैं। इस समय ऐसी आपत्तियों के सामने आने से परियोजनाओं के पूरा होने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। कुछ परियोजनाओं के लिए योजनाओं को अंतिम रूप तक नहीं दिया गया है, जिनमें यदि और विलंब हुआ तो उन्हें पूरा करना मुश्किल हो जायेगा। कॉमनवेल्थ गेम्स फेडरेशन (सी.जी.एफ.) ने भी तैयारियों की धीमी रफ्तार के संबंध में चिंता व्यक्त की है। राष्ट्रमंडल खेलों के लिए अपेक्षित होटलों की बहुत कमी है, क्योंकि एक वर्ष के भीतर उच्च स्तर के दस हजार होटल-कमरों की व्यवस्था करनी होगी। खेलों के दौरान एथलीटों के प्रदर्शन पर भी प्रदूषण का सीधा प्रभाव पड़ेगा।

अंत: मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह राष्ट्रमंडल खेलों की तैयारी में तेजी लाकर योजना बनाते समय आयोजन समिति और सभी सरकारी एजेंसियों के बीच सही तरीके से समन्वय स्थापित करके परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पेशेवरों की नियुक्ति करें और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में प्रदूषण के स्तर में कमी लाये जाने हेतु समुचित उपाय करके समय पर सभी कार्यों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाएं।

### (तीन) देश में नक्सलवाद से निपटने के लिए एक प्रभावी रणनीति तैयार किये जाने की आवश्यकता

*[अनुवाद]*

**श्री मनीष तिवारी** (लुधियाना): आंतरिक दबावों के चलते भारत को अपने अस्तित्व का खतरा है। वाम स्कंध अतिवाद सूची में सबसे ऊपर दिखायी देता है। 2001 में 53 जिलों से यह 18 राज्यों के 252 जिलों तक फैल गया है। भारत में 533 जनजातियां हैं और इनके कुल 88.3 मिलियन लोग हैं। यह कुल जनसंख्या का 8.6 प्रतिशत है। जनजातियों की 85 प्रतिशत जनसंख्या केन्द्रीय और प्रायद्वीपीय भारत में रह रही है जो नक्सलवादी आन्दोलन का काफी सक्रिय कमान क्षेत्र है। कदाचित् लालगढ़ उनके अभियान की हाल का सबसे ताजा प्रदर्शन है। पंजाब, जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर के हिस्सों में चलने वाले अतिवादी/अलगाववादी आन्दोलनों के विपरीत यह क्षेत्रीय उग्रवाद न होकर उससे भी कही अधिक देश के प्रति विद्रोह है। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि हमारे खनिज संसाधनों के ढेर केन्द्रीय और प्रायद्वीपीय क्षेत्रों में संकेन्द्रित हैं। भारत सरकार प्रभावित राज्यों के साथ बात कर और एकीकृत सुरक्षा कमान की स्थापना कर और राज्य सरकार के अधिकारियों को लेकर सम्पूर्ण राज्य विकास निकाय बनाकर जिसका वित्त पोषण और निगारनी केन्द्र सरकार द्वारा की जाए, इस समस्या को हल करने के लिए समग्रवादी ढंग से प्रयास क्यों नहीं करती। चूंकि तथाकथित क्रांतिकारी गलियारा नेपाल में पशुपति से लेकर आंध्र प्रदेश में तिरुपति तक फैला हुआ है इसलिए क्षेत्राधिकार के मुद्दे का प्रयोग अतिवादी समूहों द्वारा अपना प्रभुत्व स्थापित करने, नए समूह बनाने, छिपने और सुरक्षा बलों से बचने के लिए किया जाता है। नक्सलवाद से लड़ने की पूरी रणनीति की गंभीर रूप से पुन: जांच करना आज की जरूरत है।

### (चार) पश्चिम बंगाल के मुर्शिदाबाद जिले के कांडी में रेलवे आरक्षण काउंटर खोले जाने की आवश्यकता

**श्री अधीर चौधरी** (बहरामपुर): मुर्शिदाबाद जिले का कांडी उपमंडल इस जिले की पूर्णत: कृषक बेल्ट है।

इस क्षेत्र का समीपस्थ रेलवे स्टेशन क्रमशः खागनाघाट तथा सालार है। खागनाघाट तथा सालार स्टेशन कान्डी से तथा आसपास के क्षेत्रों से क्रमशः 40 और 60 कि.मी. दूर स्थित है।

कई वर्षों से लोग कान्डी में रेल टिकट आरक्षण केन्द्र स्थापित किये जाने की मांग कर रहे हैं ताकि केवल टिकटों की बुकिंग के लिए 30 से 45 कि.मी. यात्रा करने की बजाय उन्हें यह सुविधा यहां ही प्रदान की जा सके।

रेलवे ने आम आदमी की चिरकाल से लंबित मांग पर यह बहाना करते हुए कोई ध्यान नहीं दिया कि वहा रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित करने की अनुमति नहीं है जबकि स्थानीय शहरी निकाय ने आरक्षण केन्द्र स्थापित करने के लिए स्थान सहित सभी आवश्यक व्यय को वहन करने का वायदा किया है।

रेलवे एक ऐसा संस्थान है जो हमेशा सेवा को सामाजिक दायित्व मानता है।

इसके मद्देनजर, मैं रेलवे मंत्री से इस मामले पर नए सिरे से विचार करने तथा लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

**(पांच) महाराष्ट्र सरकार द्वारा निर्मित की जा रही बाबली परियोजना से संबंधित मुद्दे का समाधान किये जाने की आवश्यकता**

**श्री राजय्या सिरिसिल्ला** (वारंगल): महाराष्ट्र सरकार केन्द्र सरकार द्वारा उचित संस्वीकृति या अनुमति बिना बाबली परियोजना पर कार्य आरंभ कर रही है। इस मुद्दे पर आंध्र प्रदेश के लोगों द्वारा आपत्ति की जा रही थी चूंकि महाराष्ट्र सरकार अनेक अन्य परियोजनाओं पर भी बिना केन्द्र सरकार के अनुमोदन प्राप्त किये निर्माण कार्य कर रही है। गोदावरी नदी का जल अत्यंत सीमित है। अगर बांध का निर्माण कर दिया जाता है, तो संपूर्ण तेलंगाना जो जल की कमी से त्रस्त है पुनः रेगिस्तान बन जाएगा। पहले ही आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के बीच विवाद चल रहा है। अगर इसकी अनुमति दी जाती है, तो क्षेत्रों में असंतुलन उत्पन्न हो जाएगा। तेलंगाना घाटे में रहा है और इससे राजनीतिक और सामाजिक समस्या पैदा होती है।

इसलिए, यह उचित समय है कि भारत सरकार हस्तक्षेप करे और श्रीराम सागर परियोजना को बचाने के लिए महाराष्ट्र सरकार को तुरंत बाबली परियोजना का निर्माण कार्य रोकने हेतु अनुदेश देकर आवश्यक कार्यवाही करे ताकि तेलंगाना के लोगों के साथ न्याय किया जा सके जो कि पहले ही राज्य में पिछड़े हुए हैं।

**(छह) उत्तर प्रदेश के सिद्धार्थ नगर जिले के पीपरहवा (कपिलवस्तु) को विश्व धरोहर केन्द्र के रूप में घोषित किये जाने के बारे में कदम उठाए जाने की आवश्यकता**

*[हिन्दी]*

**श्री जगदम्बिका पाल** (डुमरियागंज): गौतमबुद्ध की जन्मस्थली पिपरहवा, कपिलवस्तु जनपद सिद्धार्थनगर में प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक आस्था के वशीभूत आते हैं। आज गौतमबुद्ध के मानने वाले दुनिया के पैंतीस राष्ट्रों में मौजूद हैं। उनके लिए गौतमबुद्ध की जन्मस्थली अत्यंत महत्वपूर्ण स्थलों में से एक है। कोई भी गौतमबुद्ध में आस्था रखने वाला जब भारत के बुद्धिस्ट सर्किट बोध गया, बिहार, सारनाथ वाराणसी, कुशीनगर, श्रावस्ती आता है तो वह सिद्धार्थनगर में गौतमबुद्ध के जन्मस्थली कपिलवस्तु में अवश्य आता है। परन्तु पिपरहवा, कपिलवस्तु का अभी तक विकास न होने के कारण वहां आने वाला हर पर्यटक काफी निराश होता है। इस संबंध में वहां आने वाले राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों की आवश्यकताओं को देखते हुए गौतमबुद्ध संग्रहालय, वीथिका, स्मारक, शोध संस्थान, हवाई अड्डा तथा होटल का निर्माण होना चाहिए। गौतमबद्ध के जन्मस्थली पिपरहवा का सम्यक रूप से विकास एवं ऐतिहासिकता को देखते हुए भारत सरकार को उक्त स्थल को विश्व हैरिटेज केन्द्र घोषित करने की कार्यवाही करनी चाहिए।

**(सात) दक्षिण मध्य रेलवे के गुंटुर मंडल के नालप्पाडु (गुंटूर) और पगीडीपल्ली (बीबीनगर) के बीच लाइनों के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के लिए नया सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता**

*[अनुवाद]*

**श्री रायापति सांबासिवा राव** (गुंटूर): गुंटूर रेलवे डिवीजन में 95 प्रतिशत एकल तथा अविद्युतीकृत रेल ट्रेक हैं जिन्हें बहुत समय पूर्व बिछाया गया था तथा अब तक रेल प्राधिकरणों द्वारा इन पर कोई अवसंरचनात्मक विकास कार्य आरंभ नहीं किया गया। इस क्षेत्र में अनेक सीमेंट फैक्टरियां तथा चूने के उद्योग स्थापित हो गए हैं जो कि देश के विभिन्न भागों में अपने उत्पादों को भेज रहे हैं। चूंकि यह सिकंदराबाद तक जाने का सबसे छोटा मार्ग है, जब कभी भी किन्हीं अज्ञात कारणों या प्राकृतिक आपदाओं के कारण काजीपेट मार्ग पर यातायात बाधित हो जाता है, तो यह लाइन समानांतर लाइन के रूप में कार्य करती है तथा इस मार्ग के माध्यम से रेलगाड़ियों का मार्ग परिवर्तित कर दिया जाता है। इन कारकों के चलते, नालप्पाडु (गुंटुर)-पागीडीपल्ली (बीबीनगर) के

रेल लाइन के बीच दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण का कार्य अतंयत अइनवार्य हो गया है।

आगे, चूंकि विजयवाड़ा-काजीपेट-सिकंदराबाद मार्ग पहले ही संतृप्त हो चुका है। इस खण्ड पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए गुंटूर-नाडिकुडी-बीबीनगर मार्ग द्वारा कुच रेलगाड़ियों का मार्ग परिवर्तित किया जा सकता है। यह दूरी 80 कि.मी. कम है और इससे डेढ़ घंटे का यात्रा समय बचता है तथा एक बार इस खण्ड का दोहरीकरण और विद्युतीकरण हो जाने पर गुंटूर से सिकंदराबाद तीन घंटों में पहुंचा जा सकता है।

नाल्लापाडु (गुन्टूर)-पागीडीपल्ली (बीबीनगर) का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किये जाने से अन्य बातों के साथ-साथ

(एक) गुंटूर और सिकंदराबाद के बीच मौजूदा पांच घंटे का यात्रा समय घट कर तीन घंटे रह जाएगा;

(दो) अधिक रेलगाड़ियां चलाई जा सकेंगी;

(तीन) वस्तुओं की ढुलाई को तीव्र गति देगा जो कि रेलवे के लिए सच में एक कामधेनु है।

उपरोक्त कारकों पर विचार करते हुए यह अनुरोध है कि नाल्लापाडु (गुन्टुर) तथा पागीडीपल्ली (बीबीनगर) रेल लाईन का दोहरीकरण करने और उसका विद्युतीकरण करने के कार्य का नए सिरे से सर्वेक्षण किया जाए तथा आगामी रेल बजट में इस कार्य को शामिल किया जाए।

**(आठ) केरल के अलाप्पुझा जिले के कुट्टानाडु तालुक में लोगों को स्वच्छ पेयजल प्रदान करने हेतु एक नई जल परियोजना स्थापित किये जाने की आवश्यकता**

**श्री कोडिकुन्नील सुरेश** (मावेलीकारा): मैं केन्द्र सरकार का ध्यान केरल के अल्लेप्पी जिले के कुटटानाडु तालुक में स्वच्छ पेय जल की अनुपलब्धता की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। केरल में कुटटानाडु तालुक पश्च जल क्षेत्र है और लगभग 2 लाख लोग कुटटानाडु तालुक में रहते हैं। कुटटानाडु का लगभग सम्पूर्ण क्षेत्र जल से घिरा है। परंतु स्वच्छ पेय जल की सुविधा कुटटानाडु के लोगों को उपलब्ध नहीं है। स्थानीय निकाय मैं अधिकारी दूर दराज के क्षेत्रों से टैंकरों-ट्रकों के माध्यम से पेयजल का वितरण कर रहे हैं परंतु यह जल स्वच्छ नहीं है। स्वच्छ पेय जल की अनुपलब्धता के कारण, कुटटानाडु के लोगों को अनेक स्वास्थ्य संबंधी परेशानियों, कोलरा, डेंगू ज्वर आदि जैसे कई घातक बीमारियों का सामना करना पड़ रहा है। इस क्षेत्र में रहने वाले लोगों की दशा काफी दयनीय है। केन्द्र सरकार कुटटानाडु तालुक के लोगों के लिये स्वच्छ पेय जल, जल परियोजना को लागू करने हेतु त्वरित कदम उठाए, यह उनके स्वास्थ्य सुधार के क्षेत्र में मील का पत्थर साबित होगा।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह अपने कोष से अथवा विदेशी एजेंसियों की सहायता से केरल के अल्लेप्पी जिले के कुटटानाडु तालुक में स्वच्छ पेयजल जल परियोजना शुरू करें।

**(नौ) पृथक पूर्वांचल राज्य गठित किये जाने की आवश्यकता**

*[हिन्दी]*

**योगी आदित्यनाथ** (गोरखपुर): भारत गणराज्य घोषित होने के उपरांत भी राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से तथा क्षेत्रीय विकास के असंतुलन को दूर करने के लिए समय-समय पर विभिन्न राज्यों का पुनर्गठन हुआ है। 10 वर्ष पूर्व एनडीए सरकार के समय भी तीन नए राज्य उत्तराखंड, झारखंड और छत्तीसगढ़ का निर्माण हुआ। आज भी देश के अंदर विभिन्न क्षेत्रों में नए राज्यों के निर्माण की मांग लगातार हो रही है। नए राज्यों का निर्माण राष्ट्रीय सुरक्षा तथा क्षेत्रीय विकास को ध्यान में रखकर हो इस दृष्टि से उत्तर प्रदेश के पुनर्गठन की मांग प्रारंभ हुई है। देश की सबसे अधिक जनसंख्या घनत्व की पूर्वांचल जिसकी आबादी लगभग 5-6 करोड़ है, में एक भी केन्द्रीय विश्वविद्यालय, केन्द्रीय चिकित्सा संस्थान, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान अथवा भारतीय प्रबंधन संस्थान नहीं है। एक भी उद्योग नहीं है। एकमात्र नकदी फसल के रूप में विख्यात चीनी उद्योग लगातार दम तोड़ रहा है। नेपाल तथा बिहार से जुड़ी सीमा होने के कारण यह अत्यंत ही संवेदनशील क्षेत्र बन चुका है। राष्ट्रीय सुरक्षा तथा क्षेत्रीय विकास की दृष्टि से इस क्षेत्र को नए राज्य के रूप में पुनर्गठित किया जाना आवश्यक है।

कृपया उ.प्र. का पुनर्गठन करके पूर्वी अंचल का पुण्यांचल (पूर्वांचल) के नाम पर नया राज्य बनाया जाये।

**(दस) कर्नाटक सरकार द्वारा प्रस्तुत समुद्र-भूक्षरण रोधी परियोजना को मंजूरी दिये जाने की आवश्यकता**

*[अनुवाद]*

**श्री डी.बी. सदानन्द गौडा** (उदुपी-चिकमगलूर): समुद्री कटाव प्रतिरोधी कार्य हेतु विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा तैयार की गयी योजना डीएई द्वारा एडीबी को अग्रसारित किये जाने के बावजूद भी

पिछले कई वर्षों से केन्द्र सरकार द्वारा अधर में लटका कर रखी गयी है। सितंबर-नवम्बर 2006 के दौरान एडीवी प्रारंभिक मिशन ने राज्य का दौरा किया। एडीवी तथ्यान्वेषी मिशन ने अप्रैल 2007 के दौरान कर्नाटक, गोवा और महाराष्ट्र का दौरा किया। मछुवारों की हजारों एकड़ सम्पत्ति समुद्र द्वारा बहा ले जायी जाती है जिससे प्रतिवर्ष हजारों मछुवारों का जीवन प्रभावित होता है। मैं केन्द्र सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि वह इस महत्वपूर्ण कार्य को अविलंब शुरू करे। कर्नाटक में 291.71 करोड़ रुपये के प्रस्ताव के साथ 49.875 कि.मी. समुद्री दीवार का निर्माण, और 24.95 कि.मी. टूटी समुद्री दीवारों की मरम्मत का कार्य बिना किसी कारण रुका पड़ा है। मछुआरा समुदाय की रक्षा के लिए इस परियोजना की शीघ्र शुरुआत करे।

*[हिन्दी]*

**(ग्यारह) हिमाचल प्रदेश के शिमला/सोलन में प्रसिद्ध हस्ति 'बाबा भलखू' के सम्मान में एक रेलवे संग्रहालय स्थापित किये जाने की आवश्यकता**

**श्री वीरेन्द्र कश्यप** (शिमला): अध्यक्ष महदोया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूं कि कालका से शिमला तक रेल लाईन के समय जब अंग्रेज इंजीनियरों को पहाड़ियों के बीच में लाईन बिछाने हेतु रास्ता नहीं मिल रहा था, तब वहां के स्थानीय बाबा भलखू नामक व्यक्ति ने रेल लाईन बनाने हेतु रास्ता बताने में महती भूमिका निभाई और उक्त रेल मार्ग का निर्माण संभव हो सका। बाबा भलखू की सेवाओं से प्रभावित होकर अंग्रेजों ने उनका सम्मान किया और रेलवे सेवा में रखा। गत वर्ष उक्त लाईन को 100 वर्ष से भी अधिक होने के उपलब्ध में रेलवे ने उसे हैरिटेज लाईन घोषित किया है।

विगत एनडीए की सरकार में पूर्व रेल मंत्री ने बाबा भलखू की याद में शिमला में एक रेल संग्रहालय की स्थापना का निर्णय किया और इस हेतु 50 लाख रुपए स्वीकृत किए गए, किंतु उसके बाद से आज तक इस संग्रहालय की स्थापना की दिशा में कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाया गया। मेरी सदन में मांग है कि उक्त रेल संग्रहालय शीघ्रातिशीघ्र हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला अथवा सोलन जिला मुख्यालय में स्थापित किया जाये।

**(बारह) पेट्रोल और डीजल की कीमतों को कम किये जाने की आवश्यकता**

**श्री दानवे रावसाहेब पाटील** (जालना): आज आम किसान भयंकर संकट में फंसा हुआ है। विशेषत: विदर्भ एवं महाराष्ट्र। देश बिजली, पानी और वर्षा को लेकर पहले से घोर संकट में है, चारों ओर हाहाकार मचा हुआ है। किसानों की सिंचाई का एकमात्र आधार डीजल ही है। ऐसी हालत में पैट्रोल, डीजल का भाव बढ़ाना सर्वथा अनुचित है। सरकार को पेट्रोलियम कंपनियों के फायदे से पहले आम आदमी व किसानों की भलाई के बारे में सोचना चाहिए।

अत: इस फैसले को तुरंत वापिस लिया जाना चाहिए। आम आदमी और किसानों को इस कठिनाई से मुक्त करने के लिए सरकार को तुरंत कार्यवाही करनी चाहिए।

**(तेरह) उत्तर प्रदेश सरकार को पूर्वी उत्तर प्रदेश के अकाल से प्रभावित जिलों के लिए विशेष वित्तीय पैकेज प्रदान किये जाने की आवश्यकता**

**श्री रामकिशुन** (चन्दौली): देश में मानसून के देरी से आने के कारण उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल जिलों में सूखे की गंभीर स्थिति उत्पन्न हो गई है। उत्तर प्रदेश के जनपद सोनभद्र, चन्दौली, वाराणसी, गाजीपुर सहित दर्जनों जिलों में वर्षा नहीं होने के कारण तथा भारी विद्युत कटौती के चलते किसानों, मजदूरों, आम जनता के साथ-साथ पशुओं के जीवन के लिए भी गंभीर संकट पैदा हो गया है। जिले के कुएं, तालाब व हैंडपंप सूख गए हैं। पानी के अभाव में किसान धान के बीज तक नहीं डाल पाए हैं। जनपद चन्दौली के नक्सल प्रभावित क्षेत्र नौगढ़ में पानी के अभाव में दर्जनों पशुओं की मौतें हो चुकी हैं। नौगढ़ क्षेत्र के सभी बांध सूख गए हैं तथा उपर्युक्त जनपदों में स्थित कैनाल नलकूप आदि दूसरे सिंचाई के साधन बिजली की भारी कटौती के चलते नहीं चल पा रहे हैं। सूखे की गंभीर स्थिति से निपटने हेतु राज्य सरकार द्वारा कोई विशेष इंतजाम नहीं किया जा रहा है। प्रतिदिन स्थिति विकराल होती जा रही है।

खासकर पूर्वांचल में सूखे की गंभीर स्थिति से निजात दिलाने हेतु विशेष आर्थिक पैकेज की भारत सरकार से मांग करता हूं तथा सरकार से अनुरोध करता हूं कि तत्काल केन्द्रीय दल भेजकर राहत कार्य शुरू कराया जाये।

**(चौदह) बिहार के औरंगाबाद जिले में एक केन्द्रीय विद्यालय खोले जाने की आवश्यकता**

**श्री सुशील कुमार सिंह** (औरंगाबाद): अध्यक्ष जी, मेरा संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद, बिहार का एक पिछड़ा जिला है। जिला मुख्यालय होने के बावजूद यहां अच्छे स्तर की शिक्षा व्यवस्था नहीं है। औरंगाबाद शहर में केन्द्र सरकार के प्रतिष्ठानों जैसे रेलवे, बैंक, पोस्ट ऑफिस, दूरसंचार विभाग, एन.टी.पी.सी. में कार्यरत करीब 5000 परिवार निवास करते हैं। इसके साथ-साथ यहां राज्य सरकार

के अनेकों विभागों में कार्यरत सरकारी कर्मचारियों की संख्या भी काफी है। शिक्षा की बेहतर व्यवस्था नहीं होने के कारण इन विभागों में कार्यरत कर्मचारी औरंगाबाद में अपने पदस्थापना से घबराते हैं क्योंकि बच्चों की समुचित शिक्षा-दीक्षा इनकी चिंता का विषय है। केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना से इन कर्मचारियों को बड़ी राहत मिलेगी और अपने बच्चों के बेहतर भविष्य के लिए आश्वस्त हो सकेंगे। आपके माध्यम से मेरी सरकार से मांग है कि औरंगाबाद में शीघ्र ही केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना को स्वीकृति दी जाये।

**(पन्द्रह) केरल के कासरगोड जिले के 'मराठी' समुदाय को अनुसूचित जनजाति की सूची में शामिल किये जाने की आवश्यकता**

*[अनुवाद]*

**श्री पी. करुणाकरन** (कासरगोड): केरल और कर्नाटक में सीमा क्षेत्रों में रहने वाला 'मराठी' समुदाय जिनकी संख्या क्रमश: 35 से 40 हजार और 3 लाख है उन्हें 1952 में अनुसूचित जनजाति सूची में शामिल किया गया था और वे उन सभी सुविधाओं का भोग कर रहे हैं जो अनुसूचित जनजाति के लोगों को प्रदान की गयी हैं। परंतु 2002 के बाद से केरल के कासरगोड जिले में रहने वाले लोगों को उनके सामाजिक आर्थिक स्थिति का उचित मूल्यांकन और जांच किये बिना ही सूची से हटा दिया गया, जबकि यही समुदाय जो कासरगोड जिले से मात्र 10 कि.मी. दूर रहती है वह सूची में शामिल है और उसे सभी सुविधाएं प्राप्त हैं। यहां तक कि इन लोगों की वित्तीय और शैक्षणिक स्थिति अब भी पिछड़ी हुई है।

केरल सरकार ने आरंभ से ही इसका विरोध किया है और मराठी समुदाय को अनुसूचित जनजाति की सूची में रखने का अनुरोध किया है। अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति आयोग, अल्पसंख्यक आयोग ने यहां का दौरा किया है और एक ही सुझाव दिया है। केरल के सभी राजनीतिक दलों ने तथा विभिन्न सरकारों ने भी विभिन्न समयों पर यही अपील की है। हाल ही में, केरल सरकार के माननीय अनुसूचित जनजाति मंत्री ने पुन: माननीय जनजाति मामले मंत्री से यही अनुरोध किया है। केरल के संसद सदस्यों ने संसद में पहले ही यह मुद्दा उठाया है तथा इस मुद्दे के संबंध में माननीय जनजातीय मामले मंत्री से मुलाकात भी की है।

अत:, मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि मराठी समुदाय को अनुसूचित जनजाति सूची में शामिल करने के लिए आवश्यक कार्यवाही करे।

**(सोलह) उड़ीसा के भुवनेश्वर में राष्ट्रीय राजमार्ग के वानी विहार, सीआरपी और खंडगिरी क्रासिंगों में फ्लाईओवरों के निर्माण के लिए निधियां जारी किये जाने की आवश्यकता**

**डॉ. प्रसन्न कुमार पाटसाणी** (भुवनेश्वर): मैं सरकार को यह बताना चाहूंगा कि उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर यातायात जाम की विकट समस्या से जूझ रही है तथा मैं समझता हूं कि इस समस्या से वाणी विहार, सीआरपी, खंडगिरी समपारों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर ऊपरगामी पुल के निर्माण द्वारा ही निपटा जा सकता है।

ये सर्वाधिक दुर्घटना संभावित क्षेत्र हैं। यद्यपि ये परियोजनाएं पहले ही स्वीकृत हो चुकी हैं, फिर भी इन पर काम शुरू किया जाना अभी बाकी है। हमें पता चला है कि भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को राज्य राजमार्गों की स्थिति सुधारने हेतु 2,500 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि स्वीकृत की गयी है। इसलिए मैं सरकार से पुन: अनुरोध करता हूं कि वह उन ऊपरगामी पुलों के निर्माण हेतु निधियां आवंटित करे। इससे इस राजधानी की यातायात समस्या सुलझेगी।

**(सत्रह) महाराष्ट्र सरकार को राज्य में बायोगैस परियोजनाएं स्थापित किये जाने के लिए वित्तीय सहायता जारी किये जाने की आवश्यकता**

*[हिन्दी]*

**श्री चंद्रकांत खैरे** (औरंगाबाद): सरकार के द्वारा अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत के रूप में बायोगैस और खाद की व्यवस्था करने के उद्देश्य से राष्ट्रीय बायोगैस कार्यक्रम की शुरुआत की गई थी। इससे ऊर्जा प्राप्ति के साथ साथ खाद की भी व्यवस्था होती है और पर्यावरण भी स्वच्छ रहता है। लेकिन महाराष्ट्र राज्य की ओर से कई प्रस्ताव भेजे गए हैं, परन्तु सन् 2007-2008 के दौरान ही 441.80 लाख रुपये की सहायता लम्बित पड़ी है। इस तरह से सरकार की ओर से सहायता नहीं मिलना किसानों को हतोत्साहित करने के समान है। कृपया इसे जारी करें।

**(अठारह) तमिलनाडु के तिरुचिरापल्ली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग 45 बी और राष्ट्रीय राजमार्ग 67 में नए रिंग रोड के निर्माण के लिए मूल योजना को बनाए रखने की आवश्यकता**

*[अनुवाद]*

**श्री पी. कुमार** (तिरुचिरापल्ली): तमिलनाडु में तिरुचिरापल्ली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में सुदूर के गांव भी शामिल हैं। इन गांवों

की जनता अपने पेयजल और सिंचाई प्रयोजनों के लिए कल्लीकुडी और थायानुर जल संसाधनों पर निर्भर करती है। अब भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग 45बी, राष्ट्रीय राजमार्ग 67 पर, पांजापुर और जीयापुरम के बीच, जहां कल्लीकुडी और थायानुर टैंक स्थित हैं, एक नए रिंग रोड के निर्माण के प्रस्ताव को स्वीकृति दी गयी है। जल स्रोतों को प्रभावित किये बगैर कार्य शुरू हो चुका है। अब मुझे पता चला है कि रिंग रोड बनाने के मामले में स्थान संबंधी संशोधन किया जाना है जिससे गांवों के जल स्रोत प्रभावित होंगे। मैं इस सम्माननीय सभा के माध्यम से सरकार से अपील करता हूं कि वह मूल प्लान को संशोधित न करें ताकि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के गरीब ग्रामीणों के जल स्रोतों को बचाया जा सके। साथ ही मैं इस रिंग रोड का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा करने हेतु कार्यवाही करने के लिए भी अनुरोध करता हूं।

### (उन्नीस) महाराष्ट्र के कोल्हापुर में शिवाजी विश्वविद्यालय में कृषि-जैव प्रौद्योगिकी अनुसंधान केन्द्र स्थापित किये जाने की आवश्यकता

**श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक** (कोल्हापुर): वर्ष 1962 में कोल्हापुर में शिवाजी विश्वविद्यालय की स्थापना की गयी थी। इसके क्षेत्राधिकार के अंतर्गत चार जिले यथा कोल्हापुर, सांगली, सतारा और शोलापुर आते हैं। इन जिलों में कृषकों की भारी जनसंख्या है और वे हमेशा ही खेती के नये तौर-तरीके अपनाने में आगे रहे हैं। ये कृषक कृषि उत्पादन और उत्पादकता बढ़ाने हेतु आधुनिक प्रौद्योगिकी और उन्नत पद्धतियों को अपनाने के लिए हमेशा इच्छुक रहते हैं। महाराष्ट्र में किसान हमेशा ही खाद्य उत्पादन के मामले में नए तौर-तरीके अपनाने को तत्पर रहते हैं।

यद्यपि कि हमारा देश खाद्य उत्पादन के मामले में आत्मनिर्भर है, उत्पादन के मामले में यह अपनी चरम सीमा पर पहुंच चुका है। इसके मद्देनजर, खाद्य उत्पादन के अपेक्षाकृत नए और बेहतर तौर-तरीकों की आवश्यकता है। कॉषि जैव-प्रौद्योगिकी रोग नियंत्रण और भावी आनुवंशिकी के साथ-साथ डी.एन.ए. प्रौद्योगिकी में दक्षता समय की जरूरत है।

शिवाजी विश्वविद्यालय कृषि क्रियाकलापों वाले क्षेत्र के मध्य में स्थित है और नयी कृषि पद्धतियों हेतु राष्ट्रीय स्तर के अनुसंधान केन्द्र की स्थापना के लिए सर्वाधिक उपयुक्त है। इसके पास पर्याप्त भूमि तथा विश्वविद्यालय परिसर के निकट ही कृषि महाविद्यालय स्थित है। इसके अलावा विश्वविद्यालय के पास इसके वैज्ञानिकों के संकाय में काफी विद्वान, अनुभवी और समर्थवान लोग हैं।

महोदया, अतएव मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं कि केन्द्रीय मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा शिवाजी विश्वविद्यालय में कृषि जैव प्रौद्योगिकी का एक स्कंध स्थापित किया जाना चाहिए तथा आवश्यक वित्तीय सहायता मुहैया करायी जानी चाहिए।

### (बीस) असंगठित क्षेत्र के कामगारों विशेषकर महाराष्ट्र के बंजारी समुदाय को सामाजिक सुरक्षा प्रदान करने के लिए सामाजिक कल्याण निगम/बोर्ड स्थापित किये जाने की आवश्यकता

**श्री राजू शेट्टी** (हातकंगले): आज असंगठित क्षेत्र में ठेका कामगारों, घरों मे काम करने वाले कामगार शामिल हैं, और उनमें से अधिकतर अर्द्ध-कुशल और अकुशल कामगार, घरों में काम करने वाले शिल्पी आदि हैं। यह एक न्यून मजदूरी और कम आय वाला क्षेत्र है, जिसके कामगार अन्य कामगारों का एक महत्वपूर्ण हिस्सा कहलाते हैं। असंगठित क्षेत्र का कुल रोजगार में हिस्सा लगभग 93 प्रतिशत है। तथापि आज असंगठित श्रम का बड़ा हिस्सा सामाजिक सुरक्षा अर्थात् स्वास्थ्य परिचर्या, मातृत्व और आरम्भिक बाल परिचर्या, भविष्य निधि लाभ, सुविधा लाभ जैसे कि आवास, पेयजल, स्वच्छता से वंचित हैं। उनके बच्चे भी मूल शिक्षा से वंचित रह जाते हैं।

मेरे अपने महाराष्ट्र राज्य से ओबीसी समुदाय के बंजारी कामगार गन्ने के खेतों में काम करने के लिए पश्चिमी महाराष्ट्र से मराठवाड़ा और विदर्भ क्षेत्र की ओर प्रवास कर जाते हैं। वे इस क्षेत्र में कुछ समय तक रहते हैं। इस अवधि के दौरान ये बच्चे शिक्षा से वंचित रहते हैं और परिवार की महिला सदस्यों को यौन उत्पीड़न भुगतना पड़ता है स्वास्थ्य और चिकित्सा सुविधाओं का उपलब्ध न होना, बच्चों का कुपोषण, बीमा सुरक्षा का अभाव परिवार के ऊपर काफी दबाव जल देता है।

उनकी कठिनाइयों को कम करने के लिए, एक स्वतंत्र समाज कल्याण निगम/बोर्ड और कानून की अत्यन्त आवश्यकता है ताकि सामाजिक सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

मैं सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि वह असंगठित क्षेत्र के कामगारों विशेषकर उनके लिए, जिनका मैंने ऊपर उल्लेख किया है, एक कानून बनाए ताकि उन्हें सामाजिक सुरक्षा प्रदान की जा सके। कामगार और उनके परिवार जिन्होंने ग्रामों और छोटे नगरों से शहरी क्षेत्रों और महानगरों की ओर प्रवास किया है, उन्हें बेहतर सुविधाएं मिलनी चाहिएं।

**अपराह्न 12.30 बजे**

## रेल बजट 2009-2010—सामान्य चर्चा—*जारी*

**श्री गोपीनाथ मुंडे** (बीड): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदया, मैंने लालू प्रसाद जी के अन्तरिम रेल बजट और ममता जी के रेल बजट को ध्यानपूर्वक पढ़ा है। ये दोनों ही यूपीए के बजट हैं, केवल मंत्री बदले हैं, लेकिन जब यूपीए का बजट लालू प्रसाद जी ने रखा तो उनका लक्ष्य, उनका ध्यान केवल बिहार की ओर था और जब रेल बजट ममता जी ने रखा तो उनका ध्यान केवल बंगाल की ओर है। हर साल रेल मंत्री बदलते हैं और वे केवल अपने प्रदेश की ही चिन्ता करते हैं। क्या कभी महाराष्ट्र का भी मौका आने वाला है या नहीं? हमारे विलासराव जी को जो मंत्रालय मिला है, भारी उद्योग मंत्रालय, उसे बदलना चाहिए। क्या आप अन्य प्रदेशों की चिन्ता करेंगे या नहीं? केवल बिहार और बंगाल पूरा देश नहीं हैं। पूरे भारत के सभी प्रदेशों का प्रतिबिंब, सभी प्रदेशों की आशा-आकांक्षाओं की पूर्ति रेल बजट में होनी चाहिए थी, लेकिन वह नहीं है। मैं आशा करता हूं कि जब मंत्री जी इसका जवाब देंगी तो अपने प्रस्तावों में सुधार करके, सभी प्रदेशों की मांगों के लिए परिवर्तन करके बजट में लाने की कोशिश करेंगी, तो मैं उनका स्वागत करूंगा। लालू जी का बजट लोक सभा चुनाव को नजर में रखते हुए था, कितने रेलवे स्टेशन्स, कितनी फास्ट ट्रेन्स घोषित हुईं, लेकिन वे शुरू नहीं हुई और आज ममता जी का जो रेल बजट है, वह पश्चिम बंगाल के चुनाव को नजर में रखते हुए लाया गया है। हमारे महाराष्ट्र में भी चुनाव होने वाले हैं। महाराष्ट्र पर बहुत अन्याय हुआ है। महाराष्ट्र में कोई नया रेलवे मार्ग, कोई नया इलेक्ट्रिफिकेशन प्रोजेक्ट शुरू करने का प्रस्ताव नहीं है, उसके लिए कोई प्रॉविजन नहीं किया गया है। महाराष्ट्र के आठ मंत्री हैं, क्या वे इस बजट से खुश हैं? उन्होंने इस पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है, ममता जी से भेंट भी नहीं की, प्रधानमंत्री जी से भेंट भी नहीं की। हमारे प्रदेश से वरिष्ठ मंत्री श्री शरद पवार जी भी मंत्रिमंडल में हैं। अगर वह इस बजट से खुश हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन महाराष्ट्र के चुनाव को नजर में रखते हुए सत्ताधारी पार्टी भी उसके लिए मांग करे। मैं यह मांग करूंगा कि शरद पवार जी मांग करें कि महाराष्ट्र के लिए रेल बजट में प्रॉविजन किया जाए, नहीं तो वह सरकार से समर्थन वापस लें। लेकिन वह ऐसा नहीं करेंगे। *...(व्यवधान)* दत्ता मेघे जी, शरद पवार जी के लिए आपकी भावना मुझे मालूम है। *...(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** आप इधर देखकर बोलिए।

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** महोदया, शरद पवार जी ने उनको पार्टी से निकाल दिया है, इसलिए वह कांग्रेस में चले गए हैं। आज आपको उनके लिए इतना प्यार क्यों आ रहा है? *...(व्यवधान)*

**श्री दत्ता मेघे** (वर्धा): महोदया, माननीय सदस्य मुझ पर गलत आरोप लगा रहे हैं। मुझे निकाला नहीं गया है। इनको जानकारी नहीं है। *...(व्यवधान)*

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** महाराष्ट्र को कुछ मिले या न मिले, इनकी झंडी और बत्ती बजती रहे, यही इनकी अपेक्षा है। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि आप महाराष्ट्र की जनता की भावना को यहां क्यों नहीं रखते हैं? *...(व्यवधान)*

**श्री दत्ता मेघे:** हमने रखा है।

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** मैं और आप शरद पवार जी को जानते हैं, फिर आप उनका पक्ष क्यों ले रहे हैं।

**अध्यक्ष महोदया:** कृपया आप इधर देखकर अपनी बात कहिए।

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** महोदया, मैं रेल मंत्री जी ने जो बातें कहीं, उनमें से एक बात का स्वागत करता हूं। उन्होंने आपके सामने, आपकी परमीशन से इस सदन के सामने एक प्रस्ताव रखा, एक सवाल रखा। एक बुनियादी सवाल उन्होंने आपके सामने रखा कि आर्थिक दृष्टि से सुविधा सम्पन्न लोगों के लिए रेलवे का विकास होना चाहिए, आर्थिक व्यावहारिकता से उनके निर्णय होने चाहिए या सामाजिक न्याय, पिछड़ेपन के आधार पर इसका निर्णय होना चाहिए। इस सवाल का जवाब उन्होंने स्वयं ही देते हुए कहा कि मैं मानती हूं कि आर्थिक प्रभावशालिता गलत है।

सामाजिक न्याय, पिछड़े वर्गों को न्याय की बात जो उन्होंने कही, उससे मुझे बहुत खुशी हुई, लेकिन मैं यह भी कहना चाहता हूं कि उनके रेल बजट में आगे चलकर सामाजिक न्याय, पिछड़े वर्ग के लिए न्याय के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए इस रेल बजट को पढ़ने के बाद मुझे ऐसा लगा कि उनकी कथनी और करनी में अंतर हैं। उन्होंने गरीब की बात कही, सामाजिक न्याय की, पिछड़े वर्ग को न्याय देने की बात तो कही, लेकिन इसके लिए आम भारतीय को लक्ष्य बनाकर या केन्द्र बिंदु बनाकर उसके लिए कदम भी उठाने की बात होनी चाहिए। अपने रेल बजट में रेल मंत्री जी ने पृष्ठ संख्या तीन पर यह कहा कि यात्रियों की सुविधा बढ़ाई जाएगी, उनके खान-पान का ध्यान दिया जाएगा, साफ-सफाई पर ध्यान दिया जाएगा और समय पालन किया जाएगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि ये जो प्राथमिकताएं हैं, यह तो रेलवे का रूटीन वर्क है। लालू जी जब रेल मंत्री थे, अब वह अपने

रेल बजट भाषण में ऐसी बातों को नहीं रखते थे। नए संडास लाएंगे, नए पंखे लगाएंगे, ये कोई प्राथमिकता से काम नहीं हैं। देश की अपेक्षा क्या है, देश की अपेक्षा है कि नए रेल मार्ग बनें। हमारे महाराष्ट्र में बहुत से रेल मार्ग तो निजाम ने बनाए थे। आजादी के बाद भी आज देश में कई ऐसे प्रदेश हैं, जहां लोगों ने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखी। मेरी मांग है कि प्राथमिकता को बदला जाए और नए रेल मार्ग बनाने को प्राथमिकता दी जाए। यह जो रेलवे का आधुनिकीकरण या विद्युतीकरण या दूसरे काम हैं, इन्हें दूसरी प्राथमिकता देनी चाहिए। देश के जो पिछड़े भाग हैं, कई ऐसे जिले हैं, जिन्होंने रेल नहीं देखी, वहां पर ध्यान देना चाहिए। रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में कहा कि वह गरीब आदमियों को इज्जत देना चाहती हैं, उन आदमियों को जो आज तक ट्रेन में नहीं बैठ हैं। उनके लिए आपने 25 रुपए का पास देने की बात कही है, मैं इसका स्वागत करता हूं। लेकिन वे गरीब ट्रेन में कहां बैठेंगे, क्योंकि उनके जिले में तो रेल लाइन ही नहीं है। जिन आदिवासी एरियाज में दुर्गम स्थलों पर रेल लाइन ही नहीं है, वे आदिवासी कहां ट्रेन में बैठेंगे। क्या 25 रुपये का पास लेकर वे 200 किलोमीटर चलकर या बस में यात्रा करके ट्रेन में बैठेंगे।

**श्रीमती सुषमा स्वराजः** एम.पी. भी कैसे देगा?

**श्री गोपीनाथ मुंडेः** यह भी आपने कहा है कि एक एम.पी. 1500 रुपये तक कमाने वालों के लिए सिफारिश कर सकता है। यह 1500 रुपये तक की जो बात कही है, यह कोई बड़ी बात नहीं है, इसे 3000 रुपए करना चाहिए था। आज नरेगा में काम करने वाले मजदूरों को हर दिन 100 रुपए काम करने के हिसाब से भी महीने में 3000 रुपये की मजदूरी मिलती है। इस तरह से नरेगा में मजदूरी करने वाला मजदूर भी आपकी 'इज्जत' स्कीम में नहीं आता। आप किसे इज्जत देना चाहती हैं? यह जो 1500 रुपये तक की आमदनी वालों को पास देने की बात है, यह पास किसी के उपयोग में नहीं आएगा। नरेगा में काम करने वाले मजदूर को भी महीने में 3000 रुपये मिलते हैं, तो क्या आप इसे बढ़ाकर 3000 रुपए नहीं कर सकतीं?

जहां तक महाराष्ट्र की बात है, नई रेल मार्गों के लिए आपने जो पहले लालू जी ने रेल बजट पेश किया था, उसमें इन्होंने 1750 करोड़ रुपये की बढ़ोत्तरी की है। लेकिन यह जो बढ़ोत्तरी की है, यह रेल मार्गों की नहीं दी है, आधुनिकीकरण को दी है, विद्युतीकरण के लिए दी है। वह पैसा अगर नए रेल मार्गों को दिया जाता, तो मैं इसका स्वागत करता।

मैं जिस चुनाव क्षेत्र बीड से आता हूं, वहां पूरे जिले में दस किलोमीटर भी रेल लाइन नहीं है। मुझे भी यहां आने के लिए 280 किलोमीटर चलकर रेलवे स्टेशन आना पड़ता है। ऐसे जिलों का आप पता लगाएं। परली-बीड-अहमदनगर रेल मार्ग को मंजूर किया गया है। उसका सर्वे करने में ही दस साल लग गए। उसका लैंड एक्वीजिशन चार साल से नहीं हो रहा है। हर साल पांच या दस करोड़ रुपए दे दिए जाते हैं। आप खुद ही समझ सकती हैं कि क्या इतने पैसे में 250 किलोमीटर का लैंड एक्वीजिशन हो सकता है। इसके अलावा और भी रेल मार्ग हैं। परली-बीड-अहमदनगर को टेक्नीकल फाइनेंशियल सेंक्शन मिला है। उसके लिए 25 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। इतने पैसे में तो लैंड एक्वीजिशन भी नहीं हो सकता। इसलिए मैं मांग करता हूं परली-बीड और अहमदनगर, जिस चुनाव क्षेत्र से मैं जीतकर आया हूं, उस क्षेत्र के लिए 100 करोड़ रुपये की राशि रखी जाए।

अध्यक्ष महोदया, जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब हम उनसे शरद पवार जी के नेतृत्व में मिले थे। उस समय उन्होंने घोषणा की थी कि 200 करोड़ रुपए इस मार्ग के लिए दिए जाएंगे। लेकिन उन्होंने साथ ही एक कंडीशन भी रखी थी कि जिस रेल मार्ग पर राज्य सरकार 50 प्रतिशत खर्चा करेगी, ऐसे ही रेलमार्ग को केन्द्र सरकार अग्रमिता के आधार पर प्राथमिकता देगी।

खुशी की बात है कि महाराष्ट्र सरकार ने उन्हें खत लिखा कि परली-अहमदनगर, नांदेड़-वर्धा, मनमाड-इंदौर, यवतमाड-मुर्तीजापुर-अचलपुर, सोलापुर-उस्मानाबाद-जलगांव, जालना-खामगांव, वडसा-देसाईगंज-आरमोरी-गडचिरौली, घाटनांदूर-अंबाजागोई—ये मार्ग हैं। महाराष्ट्र सरकार ने लैटर लिखा तो रेल मंत्रालय ने कहा कि लैटर से काम नहीं चलेगा, मांग से काम नहीं चलेगा बल्कि महाराष्ट्र के बजट में उसका प्रॉविजन होना चाहिए। अध्यक्ष महोदया, इस समय महाराष्ट्र सरकार ने अपने बजट से 296 करोड़ रुपये का प्रॉविजन, महाराष्ट्र के नये रेलवे मार्ग के लिए किया है। अब केन्द्र सरकार को भी 296 करोड़ रुपये देना चाहिए और उसमें प्रिओरिटी आप तय कीजिए। अगर हमारी सरकार 300 करोड़ रुपये देती है और आपकी सरकार तीन सौ करोड़ रुपये देती है तो महाराष्ट्र के चार-पांच मार्ग उससे बन सकते हैं। महाराष्ट्र सरकार की तैयारी है कि आगे आने वाले मार्गों के लिए भी वे खर्चा करने के लिए तैयार हैं।

अध्यक्ष महोदया, जब आठ मंत्री महाराष्ट्र में पैसे का प्रॉविजन करा सकते हैं तो यहां क्यों नहीं करा सकते हैं, वे क्या कर रहे हैं? मुझे लगता है कि उन्हें सरकार पर दबाव बनाना चाहिए। वोट डालने का जैसे हमें अधिकार है वैसे ही विकास का भी अधिकार होना चाहिए। लेकिन वह अधिकार लोगों को नहीं मिला है।

**अध्यक्ष महोदया:** अब आप समाप्त कीजिए।

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** अध्यक्ष महोदया, मेरा एक महत्वपूर्ण मुद्दा है।

**अध्यक्ष महोदया:** पार्टी का टाइम नहीं है, इसलिए आप जल्दी समाप्त कीजिए।

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** अध्यक्ष महोदया, किसानोन्मुखी परियोजना का उल्लेख किया गया। अध्यक्ष महोदया, इस परियोजना का मैं स्वागत करता हूं लेकिन यह विचार चलने वाला नहीं है। आपने अपने बजट में कहा है कि 35 से 40 हजार करोड़ रुपये घाटा होता है, किसान का बजट वही खत्म हो जाता है और उन्हें घाटा होता है। उसके लिए कोई पॉलिसी क्यों नहीं बननी चाहिए? अगर किसान और देश के 40-50 हजार करोड़ रुपये बचाये जाते हैं तो नयी ट्रेन्स के लिए और नये मार्गों के लिए पैसा उपलब्ध हो सकता है। आपने कहा है कि हम सोचेंगे लेकिन इस सोच को आप वास्तविकता में लाओ। कोल्ड स्टोरेज और ताप-नियंत्रित नाशवान कार्गो प्राइवेट और गवर्नमेंट दोनों सेक्टर्स में करें, क्योंकि सरकार के पास पैसा नहीं है और रेल बजट में रेलवे के पास भी पैसा नहीं है। अगर प्राइवेट और गवर्नमेंट पार्टनरशिप की जाए तो फायदा होगा। आज महाराष्ट्र में प्याज है, केला है, शुगर है लेकिन उनके लिए ट्रेन्स नहीं मिलती हैं और किसान को उससे बहुत नुकसान होता है। मेरी मांग है कि आप एक एक्सपैरीमेंट करें जिसमें नासिक से मुम्बई, पुणे से मुम्बई, औरंगाबाद से मुम्बई गुड ट्रेन्स दिल्ली, मुम्बई, बंगलौर आदि मैट्रो-सिटीज के लिए शुरू करें। आप ऐसा करेंगी तो आपका स्वागत होगा।

आज मुम्बई बंद है और एक भी लोकल ट्रेन वहां नहीं चल रही है। बरसात के कारण तीन दिनों से लोकल ट्रेन्सस बंद हैं। मुम्बई की लोकल ट्रेन्स में 50 लाख यात्री एक दिन में यात्रा करते हैं। रेल में यात्रा करने वाले 50 प्रतिशत लोग मुम्बई के हैं और अगर तीन दिन मुम्बई लोकल बंद होती है तो आप हालात का अंदाजा लगा सकते हैं। माननीय रेल मंत्री जी, मुम्बई की सारी लोकल ट्रेन्स आज बंद हैं। अध्यक्ष महोदया, दिल्ली के लिए मैट्रो है, कोलकाता के लिए मैट्रो है लेकिन मुम्बई के लिए मैट्रो नहीं है। हमारे माननीय अनंत कुमार जी जब वाजपेयी जी की सरकार में थे तो उन्होंने बंगलौर, हैदराबाद और मुम्बई के लिए मैट्रो की बात कही थी। मुम्बई के लिए आज तक मैट्रो क्यों नहीं है?

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी):** जब मैं एनडीए सरकार में मिनिस्टर थी, बंगलौर के लिए मैंने ही किया था। तब मुम्बई रेलवे विकास कॉरपोरेशन तैयार हुआ था।

*[अनुवाद]*

मैंने बंगलौर के मुख्य मंत्री को भी प्रस्ताव भेजा था। श्री अनंत कुमार यहां हैं। उन्हें चीजों के बारे में पता है। मुंबई के लिए भी, यह मौजूद है। इसलिए, महाराष्ट्र सरकार ने हमें प्रस्ताव भेजा था। वे मुंबई रेल विकास निगम की स्थापना करना चाहते हैं। यह उनके संगठन के पास है। हमारे पास केवल एक मेट्रो है, अर्थात कोलकाता मेट्रो। यह भारतीय रेलवे के अधीन है। अन्य मेट्रो शहरी विकास विभाग के अंतर्गत चली गई है। इसीलिए, महोदया, यह हमारे पास नहीं है। मुझे ऐसा करने में प्रसन्नता होती, यदि यह हमारे पास होती।

*[हिन्दी]*

**श्री गोपीनाथ मुंडे:** महोदया, मैं मंत्री जी की बात को समझ गया हूं, लेकिन महाराष्ट्र सरकार अपने रिसोर्सिज से कितना कर पाएगी? पचास-पचास प्रतिशत की भागीदारी के साथ सभी बड़े शहरों में मेट्रो लायी जा सकती है। इसके लिए प्रयास क्यों नहीं किया जाता है? मैं चाहता हूं कि इसकी शुरुआत मुंबई से की जानी चाहिए। मुम्बई में 50 लाख प्रवासी रहते हैं, लेकिन वहां पर अभी तक लोकल ट्रेन के डिब्बे नहीं बदले गए हैं। जिस डिब्बे में 50 यात्रियों के बैठने की जगह है, उसमें 210 यात्री सफर करते हैं। जानवर भी इस तरह से नहीं चलते हैं, जिस प्रकार से लोकल ट्रेन के यात्री चलते हैं। लोकल ट्रेन में कोई सुधार नहीं किया गया है, कोई नई गाड़ी और ट्रेक नहीं डाला गया है। पांच हजार करोड़ रुपये के एमयूटीपी प्रोजेक्ट से काम चलने वाला नहीं है। उसमें भी आपको प्रोविजन करना चाहिए। दिल्ली पोलीटिकल कैपिटल है और मुंबई इकोनोमिक कैपिटल है। देश के खजाने में जितना पैसा आता है, उसमें से 70 प्रतिशत मुम्बई और महाराष्ट्र देता है, लेकिन रेलवे बजट में हमें पांच रुपये भी नहीं दिये गये हैं। आप इस अन्याय को दूर करेंगी, ऐसी मेरी आपसे अपेक्षा है। आपने सिंगुर में अन्याय के खिलाफ लड़ाई की थी। आप अन्याय के खिलाफ लड़ती हैं और गरीब के लिए बात करती हैं। मुम्बई और महाराष्ट्र पर जो बजट में अन्याय हुआ है, उसकी आप अनदेखी न करें। हमें न्याय देने की आपसे अपेक्षा के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*[हिन्दी]*

***श्री लक्ष्मण टुडु** (मयूरभंज):

(1) महोदया, रेल बजट 2009-10 में मेरे संसदीय क्षेत्र मयूरभंज उड़ीसा में दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत रुपला-बांगरीपोसी के बारीपाडा-बांगरीपोसी सहित

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आमान परिवर्तन का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इसका बुधमारा से चाकुला बारीपाडा-बांगरीपोसी के बीच) तक विस्तार किया जाए। रेलवे प्राधिकरण द्वारा बुधामारा से चाकुलिया तक नई रेल लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है और एक अनुकूल रिपोर्ट दी गई है। उक्त परियोजना को शामिल किया जाए और चाकुलिया से खडगपुर जंक्शन के अलावा बालासोर को जोड़ने में लगभग 120 कि.मी. की दूरी कम हो जाएगी।

(2) बांगरीपोसी और बादमपाहड़ को जोड़ते हुए एक नई लाइन के निर्माण के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं, जिसके तहत बारीपाडा होते हुए जमशेदपुर (टाटा) और बालासोर के बीच लगभग 150 कि.मी. की दूरी कम हो जाएगी।

(3) उड़ीसा में बादमपाहड़ से क्योंझर तक नई लाइन के निर्माण के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं।

(4) ट्रेन सं. 2891/2892 बारीपाड़ा-भुवनेश्वर सुपर फास्ट का पुरी तक और वापिस बारीपाड़ा तक विस्तार किया जाए तथा इसे सप्ताह में छः दिन की बजाय नियमित रूप से चलाया जाए।

(5) यात्रियों को भी ध्यान में रखते हुए ट्रेन सं. 2891/2892 में एक वातानुकूलित डिब्बा जोड़ा जाए।

(6) यात्रियों की भीड़ को ध्यान में रखते हुए नियमित रूप से बारीपाड़ा से हावड़ा तक एक सुपर फास्ट/एक्सप्रेस ट्रेन शुरू की जाए।

उपर्युक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि उड़ीसा राज्य और भारतीय रेलवे के व्यापक हित के लिए रेल बजट 2009-2010 में उपरोक्त सुझावों को शामिल किया जाए।

*[हिन्दी]*

***श्री सैयद शाहनवाज हुसैन** (भागलपुर): मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं कि इन्होंने संसद में दूसरे रेल मंत्री के रूप में तीसरी बार रेल बजट पेश किया। इस बार के रेल बजट का बुनियादी आधार यही है कि भारतीय रेल के मुसाफिरों की सुविधाओं की जो चिंता माननीय मंत्री जी को शुरू से हो रही थी मुझे लगता है कि उस चिंता से इनको इस बार राहत जरूर मिलेगी क्योंकि इस बार के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पश्चिम बंगाल के मतदाताओं को दिल खोल कर रेल सुविधाएं दी हैं। लेकिन जिस प्रकार पश्चिम बंगाल के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने सुविधाओं एवं घोषणाओं की बौछार की है, उसी प्रकार पड़ौसी राज्य बिहार की जनता के लिए भी विषय में ध्यान रखना चाहिए था।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा जो घोषणाएं एवं शिलान्यास किये गये थे क्या वह केवल खोखले वादे ही थे या उनके बारे में भी माननीय मंत्री जी ने याद रखा है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र भागलपुर की बात करते हुए बताना चाहता हूं कि अंतरिम रेल बजट प्रस्तुत करते हुए पूर्व रेल मंत्री जी ने हमारी मांगों को मानते हुए भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय की घोषणा एवं शिलान्यास किया था, जो इस बार के रेल बजट में देखने को भी नहीं मिला। मैंने रेल बजट से पूर्व माननीय मंत्री जी को इस बारे में लिखा भी था कि इस बार के बजट में मंडल रेल कार्यालय खोलने हेतु धनराशि की भी व्यवस्था कराने का विचार करेंगी, लेकिन इस संबंध में कोई विचार इस रेल बजट में नहीं हुआ क्या पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा की गई घोषणा एवं शिलान्यास केवल एक दिखावा था।

भागलपुर के विक्रमशिला पुल बन जाने के बाद मेरे संसदीय क्षेत्र में गंगा पार के नौगछिया स्टेशन, जो आवागमन के हिसाब से काफी व्यस्त स्टेशन है की महत्ता काफी बढ़ गयी है। इस स्टेशन से राजधानी एक्सप्रेस, यशवन्तपुर एक्सप्रेस, नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस एवं ओखा एक्सप्रेस, जो भागलपुर जिले की गाड़ियां हैं, नौगछिया स्टेशन से होकर गुजरती है लेकिन कोई भी गाड़ी नौगछिया स्टेशन पर नहीं रुकती है जिसके कारण भागलपुर की जनता को काफी कष्ट उठाना पड़ता है। अगर इन गाड़ियों का ठहराव नौगछिया स्टेशन पर होता है तो भागलपुर जिले की जनता को काफी राहत मिलेगी। नौगछिया स्टेशन की महता को देखते हुए इस स्टेशन को आदर्श स्टेशन का दर्जा देने के विषय में कई बार माननीय मंत्री जी को लिखा गया है लेकिन इस बार के रेल बजट में इस सम्बन्ध में कुछ भी देखने को नहीं मिला है।

इसके अलावा तिनपहाड़-भागलपुर की रेल लाईन का दोहरीकरण करने, अजमेर भागलपुर वाया दिल्ली गरीब रथ एक्सप्रेस, जिसका परिचालन सप्ताह में दो दिन होगा। इन सब घोषणाओं को भी इस बार के रेल बजट में नजरअंदाज किया गया है जो हम बिहारवासियों के लिए काफी दुखदायी है।

मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि अगर भागलपुर देवघर वाया विक्रमशिला रेल लाईन को भी इस रेल बजट में सम्मिलित

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सैयद शाहनवाज हुसैन]

किया जाता तो इससे देवघर जैसे महान तीर्थ स्थान सहित विक्रमशिला विश्वविद्यालय के लिए पर्यटन को भी बढ़ावा मिलता क्योंकि विक्रमशिला एक प्राचीन बौद्ध विश्वविद्यालय है जिसके अध्ययन के लिए पर्यटक एवं शोधार्थी दूर दूर से आते हैं और योग एवं आध्यात्म हेतु वहीं पर्यटक देवघर एवं मंदार पर्वत के दर्शन के लिए जाते है, जिससे इन दोनों स्थलों की महत्ता और भी बढ़ जाती है। **इसलिए भागलपुर विक्रमशिला देवघर को एक सर्किट के रूप में जोड़ते हुए एक नई रेल लाईन की आवश्यकता है।** मैं आपको बताना चाहूंगा कि विक्रमशिला विश्वविद्यालय के पास मंदार पर्वत है जो पुरातन समुद्र मंथन के समय का पर्वत है। इन सभी महत्वपूर्ण स्थलों को देखने एवं अध्ययन करने हेतु वर्ष में लाखों पर्यटक आते हैं अगर भागलपुर विक्रमशिला देवघर रेल लाईन बन जाए तो क्षेत्र के हजारों लोगों को रोजगार के साथ रेल पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा।

भागलपुर जो व्यावसायिक दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण शहर है, के लिए भी पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा नई दिल्ली गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रैस वाया भागलपुर की भी स्वीकृति दी गयी थी, लेकिन इस बार माननीय रेल मंत्री जी ने इस ट्रेन का जिक्र ना कर भागलपुर का ही नहीं अपितु मध्य बिहार के लोगों की भावनाओं के साथ खिलवाड़ किया है।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इनके गृह क्षेत्र हावड़ा से चलने वाली दिल्ली लिंक सर्विस वाया अजीमगंज भागलपुर साप्ताहिक रेल का आश्वासन भी पिछले रेल बजट में दिया गया था, लेकिन उस योजना को भी इस बार के बजट में जगह नहीं दी गयी है। बिहार के साथ इस प्रकार का अन्याय क्यों हो रहा है।

जिस प्रकार देशभर के 50 स्टेशनों में से दक्षिण बिहार से गया स्टेशन को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधाओं से युक्त विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया गया है और कहा गया है कि इस स्टेशन को अभिनव वित्तपोषण तथा सार्वजनिक निजी भागीदारी के जरिये विकसित किया जाएगा उसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर के भागलपुर स्टेशन जो मध्य बिहार का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है को भी इसी श्रेणी में सम्मिलित किया जाए क्योंकि व्यावसायिक एवं पर्यटन की दृष्टि से यह स्टेशन काफी महत्वपूर्ण है।

माननीय रेल मंत्री जी ने न केवल मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण बिहार के साथ इस रेल बजट में भेदभाव बरता गया है, जो हमारे लिए ही नहीं बल्कि समस्त बिहारवासियों के लिए काफी कष्ट दायक है क्योंकि भारतीय रेल बिहार के हृदय में बसती है।

आज अगर हम रेल सुरक्षा की बात करें तो आतंकवादियों के लिए सबसे आसान लक्ष्य रेलवे ही है क्योंकि पूर्व के आतंकवादी हमलों की बात करें तो ज्यादातर हमले रेलवे स्टेशनों पर ही हुए है। लेकिन माननीय मंत्री जी ने रेलवे स्टेशनों एवं यात्रियों की सुरक्षा सम्बन्धी कोई भी विचार इस रेल बजट में पुख्ता रूप से नहीं किया है। अगर रेलवे स्टेशनों की बात करें तो सुरक्षा स्केनरों का कोई भी अता-पता नहीं है। अभी भी ज्यादातर स्टेशनों में लोग बिना प्लेटफार्म टिकट के ही घुस जाते हैं। यह रेल बजट इस सम्बन्ध में बिल्कुल मौन है।

रेलवे की कमाई का 90 फीसदी हिस्सा उसी पर खर्च हो जाता है। लेकिन दीदी का इस ओर ध्यान तक नहीं गया है कि आधुनिकीकरण के इस दौर में रेल के लिए नये स्रोतों से संसाधन जुटाने की आवश्यकता है क्या इस बारे में दीदी ने सोचा है।

रेलवे के रखरखाव एवं स्वच्छता की बात करें तो इस रेल बजट में दीदी ने इस सम्बन्ध में भी ज्यादा कुछ नहीं सोचा है क्योंकि जब तक प्रोफेशनल एजेंसियों द्वारा अथवा पायलट परियोजना के माध्यम से ही इस गंदगी से निपटा जा सकता है।

मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रेलवे की सुरक्षा, स्वच्छता तथा मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर समेत सम्पूर्ण बिहार की लंबित एवं घोषित योजनाओं को यथाशीघ्र पूर्ण कराने हेतु प्रयास करने का कष्ट करें।

*[अनुवाद]*

***श्री सिद्धांत महापात्र** (बहरामपुर): मैं आपको संसद में रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देते हुए, भारतीय रेल में सामाजिक व्यवहार्यता के संबंध में आपके विचारों की भी प्रशंसा करता हूं। आपने आर्थिक व्यवहार्यता और सामाजिक व्यवहार्यता के बीच के संतुलन के महत्व का सही रूप से ध्यान रखा है।

जैसाकि आपको पता है, भारतीय रेल को मालभाड़े से सबसे ज्यादा आय उड़ीसा से प्राप्त होती है (जोकि 5000 करोड़ रुपये है) लेकिन इस राज्य के अधिकतर क्षेत्रों में रेल संपर्क का अभाव है। प्रति 1000 किलोमीटर में 21 किलोमीटर की राष्ट्रीय औसत के मुकाबले हमारे यहां रेल घनत्व प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर में मात्र 14 किलोमीटर है। यह दर्शाता है कि इस क्षेत्र द्वारा रेलवे को अमूल्य योगदान देने के बावजूद भी रेलवे द्वारा उड़ीसा की बहुत उपेक्षा की गई है। मैं आपसे निम्नलिखित प्रस्तावों पर ध्यान देते हुए उड़ीसा में समग्र रेल विकास पर गौर करने का अनुरोध करता हूं:

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

1. आमान परिवर्तन का विस्तार: नौपदा-पारालेखमुंडी-गुनपुर में आमान परिवर्तन कार्य चल रहा है। आमान परिवर्तन के बाद इसका विस्तार रायगडा के समीप थिरुवाली में वाल्टेयर-रायपुर खंड की मुख्य लाइन के नजदीक तक किया जाना आवश्यक है। जब एक बार यह मुख्य लाइन से जुड़ जाएगा तो यह पश्चभूमि गोपालपुर पत्तन अर्थात संपूर्ण दक्षिण उड़ीसा और छत्तीसगढ़ के अधिकतर भागों के लिए खुल जाएगा। लांजीगढ़ और रायगढ़ा में स्थापित होने वाले एल्युमीनियम संयंत्रों से रेलवे को कार्गो की ढुलाई से भारी राजस्व प्राप्त होगा। अत: गुनपुर से थिरुवाली के बीच रेल संपर्क प्रदान करने की तत्काल आवश्यकता है ताकि स्थापित होने वाले गोपालपुर पत्तन तक सीधा संपर्क प्रदान किया जा सके।

2. कोरापुट (जेवपोर) से मलकानगिरी के बीच नई रेल लाइन का निर्माण: इस लाइन से देश के अत्यंत पिछड़े क्षेत्र के विकास में मदद मिलेगी और इससे इस क्षेत्र में नक्सलवादी तथा माओवादी गतिविधियों का मुकाबला करने में भी मदद मिलेगी।

**नई रेलगाड़ियां**

(क) पुरी और अहमदाबाद के बीच सप्ताह में चार दिन चलने वाली रेलगाड़ी संख्या 2843 और 2844 को प्रतिदिन चलने वाली रेलगाड़ी में परिवर्तित किया जाए। इससे सूरत में काम करने वाले पांच लाख लोगों के साथ-साथ इतनी ही संख्या में अहमदाबाद में काम करने वालों को तथा गुजरात के अन्य हिस्सों में काम करने वाले लोगों को काफी मदद मिलेगी, जो अधिकांशत: खुर्दा तथा गंजम जिलों के रहने वाले हैं।

(ख) भुवनेश्वर से मुम्बई वाया खुर्दा और बहरामपुर चलने वाली वर्तमान कोणार्क एक्सप्रेस (1019/1020), मुम्बई जाने वाली एकमात्र रेलगाड़ी है और यह इस क्षेत्र की भारी मांग को पूरा करने में असमर्थ है। अत: मैं आपसे भुवनेश्वर से मुम्बई, वाया बरहामपुर के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

(ग) जेपौर (कोरापुट) से भुवनेश्वर वाया रायगढ़ा/बरहामपुर के बीच दिन में एक दैनिक पैसेन्जर रेलगाड़ी चलाए जाने से दक्षिण उड़ीसा के यात्रियों को काफी मदद मिलेगी। अत: इस पर विचार किया जाए।

(घ) बरहामपुर से हावड़ा के बीच सीधी रेलगाड़ी चलाने से दक्षिण उड़ीसा में पर्यटन के साथ-साथ वाणिज्य तथा व्यापार को भी प्रोत्साहन मिलेगा। गोपालपुर में एक 'वर्जिन बीच' के साथ-साथ तप्तापानी में एक हिल स्टेशन सह गर्म पानी का स्रोत है। इसके अतिरिक्त इस क्षेत्र में उड़ीसा सरकार द्वारा 24 चिन्हित पर्यटन स्थल है। इन सभी गंतव्यों तक पहुंचने के लिए बरहामपुर एक प्रमुख स्टेशन है। बरहामपुर से हावड़ा और हावड़ा से बरहामपुर के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों की ये एक प्रमुख मांग है अत: इस मार्ग पर एक पृथक रेलगाड़ी चलाने से रेलवे को भारी राजस्व प्राप्त होगा।

4. बरहामपुर रेलवे स्टेशन का उन्नयन: महोदया, मैं आपको भुवनेश्वर तथा पुरी स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन के बनाने की सूची में शामिल करने के लिए धन्यवाद देता हूं। बरहामपुर न केवल देश का एक प्राचीन स्टेशन है अपितु यह स्टेशन भारतीय रेल का सबसे अधिक आय अर्जित करने वाला स्टेशन है। यह संपूर्ण दक्षिण उड़ीसा, जिसमें 10 राजस्व जिले हैं, का प्रवेशद्वार है।

अत: मैं आपसे बरहामपुर (गंजम) रेलवे स्टेशन को विविध सुविधाओं के साथ एक विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

***श्रीमती बोचा झांसी लक्ष्मी** (विजयनगरम): अध्यक्ष महोदया, मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट, 2009 का समर्थन करती हूं।

सर्वप्रथम, मैं माननीया रेल मंत्री से आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री, श्री वाई.एस. राजशेखर रेड्डी द्वारा भेजी गई 12 परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धनराशि मंजूर करने का अनुरोध करती हूं।

इस बजट में राष्ट्र को अनेक नए और अभिनव विचार पेश किये गये थे. हम सभी को मालूम है कि विचार मूर्त रूप ले लेते हैं। मुझे इस बात में संदेह नहीं है कि बजट के सभी प्रस्ताव लक्षित लोगों तक पहुंचेंगे और वास्तविकता में तब्दील होंगे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती बोचा झांसी लक्ष्मी]

जैसाकि माननीया रेल मंत्री ने पृष्ठ 1 के पैरा 4 में कहा है कि ''मैं आर्थिक व्यवहार्यता के स्थान पर सामाजिक व्यवहायर्कता को वरीयता दूंगी। जैसाकि भूतपूर्व प्रधान मंत्री इंदिरा जी ने कहा था कि ''गरीबी को समाप्त करने के लिए निहित स्वार्थों तथा गरीबी के कारणों पर कड़ा प्रहार करने की जरूरत है।''

कुल मिलाकर ममताजी का रेल बजट बहुत व्यापक है जिसका उद्देश्य समावेशी विकास है। इसमें सभी वर्गों के लोगों को संतुष्ट करने का प्रयास किया गया है। यह विकासोन्मुख बजट है। भारतीय रेल में दक्षता का विकास बहुत आवश्यक है क्योंकि यह न केवल भारतीय रेल के विकास को अपितु अर्थव्यवस्था को भी प्रत्यक्ष तौर पर प्रभावित करता है। इसके अतिरिक्त यातायात के निधि आवागमन के साथ-साथ क्षमता विस्तार की भी बहुत जरूरत है। पिछले कुछ वर्षों में सड़क परिवहन की क्षमता में सात गुना वृद्धि हुई है जबकि रेल यातायात में मात्र 2.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। आगामी कुछ वर्षों में सड़क यातायात में वृद्धि हो जाएगी और रेलवे को अतिरिक्त सेवा प्रदान करनी पड़ेगी। इसके लिए रेलवे को कमर कसने की जरूरत है।

रेल कंपनियों में निवेश में पर्याप्वत वृद्धि हुई है। पुराने पड़ रहे रॉलिंग स्टॉक को बदलने के लिए और अधिक आवंटन किया गया है। जैसाकि वे कहते हैं: ''कभी नहीं से देर भली।'' चिंता का विषय परिचालन अनुपात है, कुशलता के पैमान में 2009 में 12.4 प्वाइंट्स की गिरावट दर्ज की गई है। मंत्रालय को इस समस्या पर विचार करना चाहिए।

गत कुछ वर्षों के दौरान भारतीय रेल के अत्यंत प्रभावशाली वित्तीय तथा प्रचालनात्मक कार्यनिष्पादन तथा चालू आर्थिक मंदी के परिदृश्य में रेल बजट एक बहुत कठिन कार्य है। तथापि रेल मंत्री, ममता बनर्जी ने इस परिस्थिति का मुकाबला करते हुए भारतीय रेल के सामाजिक तथा आर्थिक केन्द्र के बीच एक महत्वपूर्ण संतुलन स्थापित किया है।

सं.प्र.ग. सरकार द्वारा किये गये वादे के अनुसार, माननीय रेल मंत्री ने भारतीय रेल को 'मानवीय चेहरा' प्रदान करने के लिए कई उपायों की घोषणा की। यात्री सुविधाओं में प्राथमिकता में जनता खाना की उपलब्धता सुनिश्चित करना, पर्यावरण सुलभ शौचालय, वरिष्ठ नागरिकों तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए विशेष डिब्बे, डाकघरों तथा मोबाइल वैनों द्वारा सुलभ टिकटिंग सेवाएं, दिल्ली, कोलकाता तथा चेन्नई से केवल महिलाओं की ई.एम.यू, रेलगाड़ियां इत्यादि शामिल हैं। मेरी इच्छा है कि उन्होंने हैदराबाद को भी शामिल किया होता। साथ ही, निम्न आय मासिक यात्रा के लिए इज्जत योजनाएं तथा तत्काल योजना में कमी लाने के अलावा मालभाड़े या यात्रीभाड़े में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री को 12 नई नान-स्टाप एसी स्लीपर तुरंत ट्रेन जैसी नई रेलगाड़ियां आरंभ कराने तथा सुविधाएं प्रदान के लिए भी धन्यवाद देती हूं। वातानुकूलित युवा रेलगाड़ियां, पायलट आधार पर सुपरफास्ट पार्सल एक्सप्रेस रेलगाड़ियां, महिला विशेष रेलगाड़ियां, इंटर सिटी यात्रियों के लिए डबल डेकर डिब्बे, विशाखापत्तनम-सिकंदराबाद-मुम्बई सुपरफास्ट (सप्ताह में दो बार) तथा सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम (4 दिनों से प्रतिदिन)।

मेरे पूर्व के कुछ वक्ताओं ने पहले ही विस्तार से कुछ मुद्दों की व्याख्या कर दी है। मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहती हूं। तथापि मैं कुछ मुद्दों पर ध्यान केन्द्रित करना चाहती हूं।

मैं माननीया रेल मंत्री को यात्री सुविधाओं, स्वच्छता तथा रेलवे खानपान की गुणवत्ता, सुरक्षा, संरक्षा तथा समय की पाबंदी बल देने के लिए बधाई देती हूं। मैं सुझाव देती हूं कि प्रत्येक रेलवे स्टेशन को विकसित किया जाना चाहिए तथा हमारे घर की तरह व्यवहार किया जाना चाहिए जिसमें कि हम अपने पर को साफ तथा सजा-संवरा रखते हैं।

मैं माननीया रेल मंत्री को व्यस्त समय में विशेष महिला डिब्बों की व्यवस्था करने तथा महिला यात्रियों हेतु सुरक्षा बढ़ाने के लिए भी बधाई देती हूं।

रेल मंत्री ने स्पष्ट रूप से कहा कि सरकारी निजी भागीदारी के अंतर्गत वे विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन, बहुउद्देश्यीय परिसर, शीतागार स्थापित करने के लिए सुविधाओं का निर्माण तथा तापमान नियंत्रित उन खराब होने वाली वस्तुओं के लिए कार्गो केन्द्र इत्यादि विकसित करने जा रही हैं। मैं इन पहलों का स्वागत करता हूं।

विपक्ष के हमारे कुछ मित्रों ने सरकारी-निजी भागीदारी के तरीके पर अपनी शंका जाहिर की है। इस संबंध में, मैं विपक्ष के अपने मित्रों को याद दिलाना चाहूंगी कि पीपीपी के अंतर्गत हमने हैदराबाद, बंगलौर तथा नई दिल्ली में विश्व स्तरीय हवाई अड्डे विकसित किये हैं। हमने देखा है कि ये कैसे विकसित किये गये हैं।

मैं रेल मंत्री को पीपीपी पद्धति के माध्यम से व्यावसायिक उद्देश्य के लिए भूमि तथा वायु स्थान के उपयोग हेतु नवीन विचार लागू करने के लिए भी धन्यवाद देती हूं।

मैं रेलवे भर्ती बोर्ड के कार्यकरण के संबंध में कुछ शब्द कहना चाहती हूं। इसमें पारदर्शिता की कमी है। हमें यह देखना होगा कि ये क्षेत्रीय रेल भर्ती बोर्ड स्थानीय लोगों को प्राथमिकता

दें ताकि कोई ईर्ष्या द्वेष नहीं है। मैं यह भी सुझाव देती हूं कि कम से कम 40 प्रतिशत पर महिलाओं के लिए आरक्षित किए जाएं।

मैं रेल मंत्री द्वारा कुछ रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने हेतु किये जा रहे प्रयासों की प्रशंसा करती हूं। साथ ही साथ मैं गांवों और कस्बों में छोटे रेलवे स्टेशनों पर न्यूनतम बुनियादी सुविधाएं प्रदान करने के लिए वित्त मंत्री महोदय को अनुरोध करती हूं।

मैं पुराने पुलों के कार्यकरण के बारे में रेलवे को सावधान करना चाहती हूं। इनका पुनरुद्धार किया जाना चाहिए और इन्हें सुरक्षा की दृष्टि से उपयुक्त बनाया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूं कि वह पुराने पुलों के सर्वेक्षण का आदेश दें तथा मरम्मत कार्य करने हेतु कतिपय निधियां निर्धारित करें।

अब मैं रेल मंत्री जी से रेलवे बजट में निम्नलिखित प्रस्तावों को शामिल करने का अनुरोध करती हूं:

1. कोथवलासा और विजयानगरम के बीच प्रस्तावित तीसरी रेल लाइन का श्रीकाकुलम तक विस्तार तथा विजयनगरम और श्रीकाकुलम के बीच तीसरी रेललाइन का वाया राजाम संरेखण। (दि. 10.6.2009 को आपको एक विस्तृत पत्र लिखा गया था। इस प्रस्ताव पर सर्वेक्षण का आदेश देने का अनुरोध।
2. विजयनगरम स्टेशन को भी आदर्श रेलवे स्टेशनों में शामिल करने का अनुरोध।
3. अलमांड-कोरूकोंडा रेलवे 831/3 के बीच भीमसिंगी में तथा पोंडरु-जी सीगडाम रेलवे 766/27-29 के बीच श्रीकाकुलम में दो नए रेल ऊपरिपुलों को स्वीकृत करने हेतु अनुरोध।
4. विजयानगरम मार्केट यार्ड में वर्तमान रेल पटरी से सटे शीतागार सुविधा स्वीकृत करने का अनुरोध।
5. बहुउद्देश्यीय परिसरों के निर्माण हेतु रेलवे स्टेशनों की सूची में विजयानगरम को सम्मिलित किये जाने की आवश्यकता क्योंकि यह एक व्यस्त त्रि-जंक्शन (ट्राई-जंक्शन), जिला मुख्यालय, ऐतिहासिक तीर्थ और पर्यटक केन्द्र है। पर्याप्त भूमि भी उपलब्ध है।
6. वाराणसी से भुवनेश्वर तक जाने वाली नीलांचल एक्सप्रेस को विशाखापत्तनम तक विस्तारित करना।
7. जनता की सुविधा हेतु निम्नलिखित नई रेलगाड़ियां शुरू किये जाने का अनुरोध: (क) विजयानगरम से तिरुपति (ख) विजयानगरम से हावड़ा तथा (ग) विजयानगरम से विजयवाड़ा इंटर-सिटी।
8. विजयानगरम और चिपुरुपल्ली स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज स्वीकृत किया जाना।
9. सीगडाम स्टेशन पर विशाखा एक्सप्रेस के ठहराव हेतु अनुरोध।

अंत में मैं यह कहना चाहती हूं कि प्रत्येक के लिए काफी कुछ है। यदि हम इस पर विश्वास करते हैं, यदि हम इसे देख सकते हैं, यदि हम इस पर कार्रवाई कर सकते हैं तो यह हम सबके लिए संभव होगा। यही सच्चाई है।

*[हिन्दी]*

***डा. शफीकुर्रहमान बर्क** (सम्भल): सम्भल जिला मुरादाबाद एक ऐतिहासिक शहर है जो कि राजधानी भी रह चुका है जबकि मुगलों की हुकूमत में यह सूबा रहा। सम्भल लोक सभा क्षेत्र भी है, लेकिन अफसोस सम्भल मैन लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। सिर्फ रेलवे ब्रांच लाइन है जिसे मैन लाइन से जोड़ने के लिए मैंने कई बार रेलवे बजट पर यह सवाल उठाया कि सम्भल को मैन लाइन से जोड़ दिया जाये यानी सम्भल को वाया हसनपुर गजरोला से जोड़ दिया जाये ताकि सम्भल की जनता को राहत मिल सके। सम्भल उपयोगिक सेंटर है। आलू, गेहूं, मूंगफली, शक्कर और मैन्था की बहुत बड़ी मंडी है, लेकिन इसके बावजूद आज तक सम्भल की तरक्की की ओर केन्द्र सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया। सन् 2008 में मैंने रेलवे बजट के मौके पर यह सवाल फिर उठाया था तब उस वक्त के रेलवे मंत्री मा. लालू प्रसाद यादव जी ने मुझे यकीन दिलाया था कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला से जोड़ दिया गया है जिसकी फाइल प्रोसेसिंग में भी आई, लेकिन अभी तक कोई काम फील्ड में नहीं दिखाई दिया। जनता बेचैन है और सवाल कर रही है कि सम्भल की रेल का क्या हुआ? मैं यह कहने पर मजबूर हूं कि सम्भल के साथ सौतेला व्यवहार किया जा रहा है। मैं रेलवे बजट के प्रस्ताव की ताईद करता हूं। मेरी माननीया मंत्री जी से मांग है कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला से बिला तारवीर जोड़ दिया जाये जबकि इस लाइन का सर्वे हो चुका है और नक्शा भी बन चुका है।

अफसोस है कि हापुड़ मुरादाबाद रेलवे लाइन का दोहरीकरण अभी तक नहीं किया गया और न ही दहली से मुरादाबाद को इलेक्ट्रिक ट्रेन चलाई गई। मेरी मांग है कि मुरादाबाद जंक्शन को

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डॉ. शफीकुर्रहमान बर्क]

भी वर्ल्ड क्लास का स्टेशन बनाया जाये। मुरादाबाद भी दुनिया का एक ऐतिहासिक शहर है जहां दुनियाभर से लोग तिजारत के सिलसिले में आते हैं। माननीया ममता जी का बजट सराहनीय है।

मुझे उम्मीद है कि सम्भल रेलवे प्रोजेक्ट पर फोरन अमल करने के आदेश देकर सम्भल की जनता को शुक्रिया का मौका देंगी।

**चौधरी लाल सिंह** (उधमपुर): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको शुक्रिया करता हूं। मुझे इस बात की खुशी है कि बहन जी ने बहुत ही शानदार बजट प्रस्तुत किया है। खास तौर से इंटरोडेक्टरी पार्ट, जिसे ट्रेलर कह सकते हैं, बेस्ट है। यदि इसी पर चला जाए तो मुझे लगता है कि मेरी कोई मांग नहीं है। लेकिन आगे बढ़ता हूं तो मांग रखना मेरी मजबूरी हो जाती है। इकोनॉमिक वायबिलिटी की बात की गई है। जब हम किसी प्रोजेक्ट को लगाने के लिए रेलवे के पास बात करने जाते थे तो यह कहा जाता था कि इसमें जो फीजीबिल्टी और वायबिलीटी नहीं है, इसमें लॉस है। जब बजट में सोशल वायबिलीटी की बात कही गई तो मुझे अच्छा लगा। पूरे देश में 70 हजार किलोमीटर पटरियां बिछी हैं, लेकिन जम्मू कश्मीर में केवल 80 किलोमीटर बिछी हैं। आप पूरी तकसीम से जम्मू-कश्मीर का हिस्सा दे दीजिए और हमें कुछ नहीं चाहिए। कठुआ से बसौली, बनी भद्रवाह और किश्तवाड़ और पुंछ-राजौरी वाले सर्वे का अभी तक कोई पता नहीं चल रहा है। मेरी विनती है कि इस सर्वे नेशनल प्रोजेक्ट में रखा जाए। कटरा से काजीकुण्ड और मनहाल का प्रोजेक्ट था, जिसमें कलेश पड़ गया है। हमने बड़ा जोर लगाया, बात की, जिसके बाद एक्सपर्ट कमेटी बनी, उसकी रिपोर्ट भी आयी, लेकिन वहां का काम ढीला चल रहा है। इसलिए मेरा सबमिशन है कि जम्मू-कश्मीर तभी हिन्दुस्तान से जुड़ता है, यदि कटरा-ऊधमपुर से काजीकुण्ड से जोड़ा है। इससे आपने कश्मीर को अलग कर दिया और जम्मू को आपने ऊधमपुर तक कर दिया है। मेरा सबमिशन है कि तत्काल इस केस को लिया जाए और जल्दी शार्टआउट किया जाए। मैं आपकी नॉलेज में लाना चाहता हूं संगलदान, बक्कल और मोहर के ऐरिया में मिलीटेन्सी थी, लेकिन इस प्रोजेक्ट के आने से मिलीटेन्सी का सफाया हो गया है। इन्होंने जब उस प्रोजेक्ट को बंद किया तो गरीब जनता, जिसे काम मिला हुआ था, उन लोगों की मशीनें बेकार हो गई हैं। उन्होंने उधार लेकर मशीनें खरीदी थीं, लेकिन उनका काम बंद कर दिया गया है।

हम कहते हैं कि इसका आइडियल जो सरकारी तौर पर देते हो, उनको भी दिया जाए। एक फैसला कठुआ में कोच फैक्टरी बनाने का हुआ था। फारुख साहब को याद है, इसलिए मुझे याद करवाने आए। कोच फैक्टरी के लिए फैसला हुआ था कि कठुआ में एक कोच फैक्टरी बनाई जाएगी। आज तक उस बारे में कुछ नहीं हुआ और जो एनाउंसमेंट हुई थी कि स्लीपर फैक्टरी ऊधमपुर में बनाई जाएगी, उस बारे में भी कुछ नहीं हुआ। मैं आज भी कहना चाहता हूं कि जम्मू कश्मीर में इस समय बारामूला से अगर उसके डीआरएम ऑफिस में जाना हो तो आप उसकी डिस्टेंस देखें। हमारे इतने डीआरएम ऑफिस बन गये लेकिन वर्ष 1926 का वहां फिरोजपुर में बना हुआ है और कहां बारामूला, कहां फिरोजपुर, कहां जम्मू-कश्मीर कहां पंजाब और कहां हिमाचल है? मेरी सबमिशन है कि हमारा डीआरएम कार्यालय जम्मू तुरंत बनना चाहिए। यह हमारे साथ बेइंसाफी है। हमारा एम्पलायी, हमारा कॉंट्रैक्टर, हमारा मजदूर और हमारा जो भी स्टॉफ है, वह परेशानी में रहता है क्योंकि डीआरएम ऑफिस बहुत दूर है। जोन भी बहुत बन गये हैं। सब जगह बहुत कुछ बन गया है लेकिन हमारे जम्मू के मामले में कुछ नहीं होता है। कहते हैं कि जम्मू-कश्मीर को यो दे रहे हैं, वो दे रहे हैं, मैं पूछना चाहता हूं कि प्रैक्टिकली यह रेलवे हमें क्या दे रही है? आज कोच फैक्टरी और डीआरएम ऑफिस और इन तमाम चीजों के बारे में एनाउंसमेंट होनी चाहिए। मेरा आपसे निवेदन है कि इस समय जितनी हमारी ट्रेन्स जम्मू तक चल रही हैं, वे रात तक खड़ी रहती हैं, उसके बाद आगे चलती हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि उसके आगे ऊधमपुर पड़ता है, उनको वहां तक एक्सटेंड क्यों नहीं किया गया? हमने 2-3 ट्रेन बड़ी मुश्किल से लगवाईं। मेरा निवेदन है कि जो भी ट्रेन्स वहां रुकी पड़ी हैं, वे रात-दिन तक खड़ी रहती हैं। उन सभी ट्रेन्स को ऊधमपुर तक एक्सटेंड किया जाना चाहिए। मैं मैडम को बताना चाहता हूं कि करीब 70-80 लाख यात्री वैष्णो देवी दर्शन के लिए आते हैं। आप विश्वस्तरीय स्टेशंस बनाने की बात कर रहे हैं। क्या जम्मू विश्वस्तरीय स्टेशन नहीं बनना चाहिए? जहां तक आदर्श स्टेशंस का सवाल है, मैडम, कोई भी स्टेशन वगैर आदर्श स्टेशन नहीं होना चाहिए। इस बात से क्या तात्पर्य है कि आदर्श स्टेशंस इतने होंगे। आदर्श से क्या अभिप्राय है?

**अध्यक्ष महोदया:** लाल सिंह जी, अब आप कृपया समाप्त करिए। काफी समय हो गया है और अभी बहुत माननीय सदस्य बोलने के लिए बाकी हैं।

**चौधरी लाल सिंह:** मैडम, मैं अभी समाप्त कर रहा हूं। मेरे यहां बड़ा पहाड़ी एरिया है। बड़ा पिछड़ा एरिया है, बहुत मिलिटेंसी रही है, बड़ी तकलीफ है। सरकार से निवेदन है कि वह हमारे प्रदेश जम्मू-कश्मीर का भी ध्यान रखे।

*[अनुवाद]*

महोदया, आप मेरे और मेरे जम्मू-कश्मीर के अभिरक्षक हैं?

*[हिन्दी]*

मेरा आपसे निवेदन है कि अदर स्टेशन में कठुआ भी बनना चाहिए, अदर स्टेशन ऊधमपुर भी बनना चाहिए। आदर्श स्टेशंस में कन्याकुमारी से कश्मीर तक सारे आदर्श स्टेशंस होने चाहिए। हर जगह क्या महिलाओं के लिए इन्तजाम नहीं होना चाहिए? क्या हमारे उधर औरतें नहीं होतीं? सारी जगह होती हैं। सारी जगह पर औरतें, मर्द, बच्चे और स्टूडेंट्स होते हैं। सबको इसका फायदा मिलना चाहिए। मैडम, जो 25 रुपये की बात है, यह बात सही है कि ये रुपये हमें तब फायदा देंगे जब हमारे सर्वे पूरे होंगे। मैं आपके कल परसों की बात करता हूं। आपकी दो ट्रेन आ गईं। एक ट्रेन में मैंने चढ़ना था लेकिन दूसरी ट्रेन आगे लग गई। लेकिन कठुआ स्टेशन में ब्रिज नहीं था, इसलिए एक ट्रेन से होकर मैं निकला और दूसरी ट्रेन में पहुंचा। पहले मैंने आगे देखा और रात का अंधेरा था। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि जो सिस्टम किया जाता है, उसे प्रैक्टिल लैवल पर ठीक होना चाहिए।

*[अनुवाद]*

इसे व्यावहारिक स्तर पर किया जाना चाहिए।

*[हिन्दी]*

मैं पहले एक कि.मी. आगे गया जहां वह डिब्बा पहले लगता था। यह भी बहुत खराब बात है कि कभी डिब्बा आगे लगता है, कभी डिब्बा पीछे लगता है। मेरा कहना है कि जो डिब्बा जहां फिक्सड है, वह डिब्बा वहीं रहना चाहिए। यात्री कभी इधर भागता है, कभी यात्री उधर भागता है। इसलिए मेरा सरकार से निवेदन है कि ट्रेन्स के डिब्बों की जगह फिक्सड होनी चाहिए जिससे यात्रियों को परेशानी न हो। ...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया:** जब आप कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

**चौधरी लाल सिंह:** मैडम मेरा आपसे निवेदन है, आपसे सबमिशन है क्योंकि दो बहनें इधर खड़ी हैं तो हमें किस चीज की कमी है। आप मेहरबानी कर दो और लोगों को पूरी दुनिया दो ताकि वे मौज करें।

*[अनुवाद]*

***श्री जी.एम. सिद्देश्वर** (दावणगेरे): माननीय अध्यक्ष महोदया, वर्ष 2009-10 का रेल बजट बहुत ही निराश करने वाला बजट है तथा यह कर्नाटक के लोगों के लिए विकास उन्मुखी बजट नहीं है तथा कर्नाटक विशेषकर केन्द्रीय कर्नाटक के लोगों की अनदेखी की गई है। केवल नाम के लिए दो-तीन परियोजनाओं की घोषणा की गई है, परन्तु वे कर्नाटक के अतिरिक्त अन्य पड़ोसी राज्यों के लिए लाभदायक हैं। मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र दावणगेरे के लिए कुछ महत्वपूर्ण तथा विकासोन्मुखी रेल परियोजनाओं की मांग कर रहा हूं, परन्तु उनकी अनदेखी की गई है यहां तक की मौजूदा रेल बजट में उनका उल्लेख भी नहीं किया गया है। एक बार पुन: मैं आपके ध्यान में कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाएं लाना चाहता हूं। वे हैं:

(एक) **तुमकुर-शोरा-चित्रदुर्ग-दावणगेरे के बीच रेल लाइन**—यह मौजूदा रेल लाइन बिरूर, कादुर तथा अरासिकेरे से होती हुई गुजरती है। इस 70 कि.मी की दूरी की यात्रा करने में डेढ़ घंटे से अधिक का समय लगेगा। इससे सरकारी धन का अनावश्यक व्यय होगा। यात्रियों पर भार आयेगा, समय और ऊर्जा व्यर्थ जाएगी तथा इससे यातायात में और अधिक जाम लगेगा। इसलिए इन सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए पिछले अनेक वर्षों से, हम तुमकुर-हिरीपुर-चित्रदुर्ग के बीच रेल लाइन की मांग कर रहे हैं जोकि राष्ट्रीय राजमार्ग 4 के साथ-साथ चल रही है। मैंने अनेक अभ्यावेदन दिये तथा परियोजना को तुरंत पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाने हेतु ऊपर दबाव डालने के लिए माननीय मंत्री महोदया से स्वयं मिला। 20.6.2009 को माननीय रेल मंत्री, श्री के.एच. मुनियप्पा ने चित्रदुर्ग के अपने दौरे के दौरान हमें आश्वस्त किया था कि वे इस नई रेल लाइन के लिए आवश्यक अनुदान प्रदान करेंगे। परन्तु यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है कि इसे प्राथमिकता नहीं दी गई है।

(दो) **चित्रदुर्ग-जगलूर-कोट्टुर रेल लाइन:** यह एक आकर्षक रेल लाइन है तथा कर्नाटक के बायालु-सेमे क्षेत्र की संपूर्ण परिस्थिति को बदल देगा। रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया, परंतु इस

*मूलत: कन्नड़ में सभा पटल पर रखे गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री जी.एम. सिद्देश्वर]

परियोजना को आरंभ करने के लिए निधियां आवंटित नहीं की गई थी। इसलिए, यदि एक बार मैं संभव न हो तो मैं किस्तों के आधार पर निधियां उपलब्ध कराने का अनुरोध करूंगा।

(तीन) **दावणगेरे रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण:** दावणगेरे कर्नाटक का एक अत्यधिक महत्वपूर्ण शहर है। यह उद्योग, शिक्षा तथा अन्य महत्वपूर्ण सामाजिक आर्थिक गतिविधियों का एक केन्द्र है। अनेक राज्यों तथा विश्व के विभिन्न भागों से अनेक लोग दावणगेरे का दौरा करते हैं। इस क्षेत्र की प्रगति को बढ़ावा देने के लिए रेलवे एक उत्तम यातायात का साधन है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से दावणगेरे का आधुनिकीकरण करने का अनुरोध करता हूं चूंकि इसे हाल ही में 'ए' ग्रेड रेलवे स्टेशन में परिवर्तित कर दिया गया था।

इसके अलावा, पिछले रेल बजट में यह आश्वासन दिया गया था कि सभी चौकीदार रहित रेल समपारों को चौकीदार वाले समपारों में परिवर्तित कर दिया जाएगा परन्तु अब तक ऐसा नहीं किया गया। चौकीदार रहित रेलवे समपारों पर अनेक दुर्घटनाएं हो रही हैं। अनेक लोग अपना कीमती जीवन गवां चुके हैं जिसमें राजनहल्ली, जो कर्नाटक का एक महत्वपूर्ण धार्मिक केन्द्र है, मठ के संत स्वामीजी, भी शामिल हैं।

होलाकरे तालुक के गारेहाली पर रेल समपार सं. 177 को चौकीदार रेलवे समपार बनाया गया परंतु कुछ दिन बाद इस सुविधा को वापस ले लिया गया। अब, ग्राम पंचायत को रेलवे समपार को चौकीदार वाला समपार बनाने के लिए 15 लाख रुपये देने को कहा गया। यह अत्यंत दुखद और हतोत्साहित करने वाली बात है। रेलवे ने कहा कि दावणगेरे में अशोक सिनेमा हाल के निकट समपार संख्या 199 पर तकनीकी कारण के चलते आर.ओ.बी. या आर.यू.बी. का निर्माण करना संभव नहीं था। चूंकि इस रेलवे गेट पर बहुत अधिक यातायात है, इसलिए यातायात में भीड़भाड़ को कम करने के लिए वैकल्पिक व्यवस्था करना जरूरी है। हम पिछले दो दशकों से इसकी मांग कर रहे हैं।

हरिहारा तथा दावणगेरे के बीच रेलवे समपार सं. 207 तथा 208 पर आर.ओ.बी. के निर्माण को लंबित रखा गया है। दावणगेरे में डीसीएम टाऊनशिप के निकट आरयूबी का निर्माण कार्य दो वर्ष पूर्व आरंभ किया गया ता, परंतु इसका आधा कार्य भी पूरा नहीं हुआ। मैंने इस मामले को संबंधित अधिकारियों के साथ उठाया तथा लोगों द्वारा महसूस की जा रही असुविधा के बारे में चर्चा की, परंतु इसका निर्माण कार्य पूरा नहीं हुआ। यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है।

मैंने माननीय रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी तथा श्री के.एच. मुनियप्पा को हरिहारा तथा बंगलुरु के बीच इंटर सिटी रेल सहित कुछ महत्वपूर्ण प्रस्तावों पर विचार करने के लिए अपना अभ्यावेदन प्रस्तुत किया ताकि इस क्षेत्र के लोग लाभान्वित हो सकें। उन्होंने कतिपय रेल लाइनों के सर्वेक्षण कार्य के लिए कुछ आवंटन किया। यह कुछ नहीं है बल्कि एक धोखा है। उन्होंने नई रेल लाइन के लिए कुछ भी निधियां आवंटित नहीं कीं।

इसलिए, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्रालय से लंबे समय से लंबित सभी महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं पर वर्ष 2009-10 के अनुपूरक बजट में विचार करने का अनुरोध करता हूं जिससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग लाभान्वित होंगे।

**अपराह्न 1.00 बजे**

***श्री शेर सिंह घुबाया** (फिरोजपुर): अध्यक्ष महोदया, पहली बार संसद में बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं, यह मेरा पहला भाषण है।

कल जब मैंने मैडम बनर्जी को बजट प्रस्तुत करते हुए देखा तो ऐसा लगा कि उन्होंने जो भी निर्णय लिए हैं, विश्वास के साथ लिये हैं और इसमें पूरी पारदर्शिता बरतनी होगी तथा पूरे देश के साथ न्याय किया गया होगा।

उनके भाषण से मैं केवल दो पंक्तियां पढ़ रहा हूं ''स्वतंत्रता प्राप्त किये कई वर्ष बीत चुके हैं तथा जैसे लोकतंत्र में प्रत्येक को मत देने का अधिकार है उसी प्रकार प्रत्येक व्यक्ति को विकास का अधिकार मिलना चाहिए। समय आ गया है जब शिकायतों पर ध्यान दिया जाए।'' यह सुनकर मैं प्रसन्न था लेकिन जब मैंने प्रतिवेदन देखा तो पता चला कि पंजाब के साथ अन्याय किया गया है, मैं सभा को इसके बारे में बताना चाहता हूं।

अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा वाले 50 रेलवे स्टेशन में से पंजाब के हिस्से में कोई नहीं आया है, संसद में पंजाब के 13 स्थानों के आधार पर की जाए तो कम से कम एक स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाता, लेकिन किसी स्टेशन को इसके अंतर्गत मंजूरी नहीं मिली है। दूसरे 375 आदर्श स्टेशनों में से पंजाब को केवल 2 स्टेशन दिये गये हैं। पूरे देश के लिए स्वीकृत 50 बहु क्रियात्मक रेलवे स्टेशनों में पंजाब का कोई भी स्टेशन नहीं है।

पंजाब में छोटे क्षेत्र में जनसंख्या का घनत्व बहुत अधिक है मूलत: राज्य के लोग किसान हैं, यहां जनसंख्या बहुत अधिक है

*मूलत: पंजाबी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

एवं खाली जगह नहीं है। हमें और मिलना चाहिए था लेकिन हमारे साथ अन्याय किया गया, दूसरे पंजाब राज्य का देश के खाद्य भंडार में अधिकतम योगदान है, लेकिन कोई रेलगाड़ी नहीं दी गई है तथा पंजाब में ऊपरिपुल नहीं हैं तथा लगभग 1168 रेल समपार हैं। हाल ही में बिना चौकीदार वाले फाटक से गुजर रही एक स्कूल वैन को एक रेलगाड़ी ने टक्कर मार दी जिससे 14 स्कूली बच्चों की मृत्यु हो गई और शेष को चोटें आई। मेरी मांग है कि आबादी वाले क्षेत्रों में चौकीदार वाले समपार होने चाहिए।

काफी समय से पंजाब के साथ बहुत अन्याय हुआ है, जैसेकि सरकार के पिछले कार्यकाल में सरकार द्वारा माफ किये गये 70,000 करोड़ रुपये में पंजाब के लिए मात्र एक प्रतिशत था। इससे हम देख सकते हैं जो राज्य विकास में अधिकतम योगदान करते हैं सबसे अधिक नुकसान उसी का होता है तथा जो राज्य विकास में योगदान नहीं करते हैं उन्हें प्रोत्साहन मिलता है एवं सभी लाभ मिलते हैं यह पूरी तरह अन्याय है।

पंजाब सीमावर्ती राज्य है तथा हमारी सरकार के कार्यकाल में जिन किसानों की भूमि अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर लगी बाड़ के साथ-साथ है, उनको प्रति एकड़ 2500 रुपये दिये गये थे लेकिन गत सात वर्ष से यह बन्द कर दिया गया है।

रेलवे के मामले में बहुत अन्याय हुआ है, मेरा अनुरोध है कि इसे दूर किया जाए। दूसरे पंजाब में केवल एक दोहरा रेल मार्ग है। जो अमृतसर से दिल्ली तक है तथा पूरे पंजाब में शेष रेल मार्ग एकल है।

जैसेकि भटिन्डा बड़ा जंक्शन है और पूरे पंजाब के साथ रेल से जुड़ा है लेकिन यहां मात्र एक एकल रेल लाइन है। इसका दोहरीकरण किया जाना चाहिए, ताकि पंजाब के निवासी पूरे देश के साथ जुड़ सकें।

इस समय से भी अन्याय को समझा जा सकता है कि दिल्ली से फिरोजपुर तक मात्र एक रेलगाड़ी 'पंजाब मेल' है जिसका मात्र एक ही प्रस्थान समय है जो फिरोजपुर से रात्रि 9.00 बजे चलती है इसका अगले दिन प्रस्थान तय करने की योजना है, इस क्षेत्र के लोगों की सुविधा के लिए यहां रेल मार्ग का दोहरीकरण किया जाए।

एक दूसरी रेलगाड़ी 'इन्टरसिटी' है जो अबोहर से वाया भटिन्डा होकर जाती है, मेरा अनुरोध है कि वह समय दोगुना किया जाए। आदर्श स्टेशन और प्रथम श्रेणी का अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने के प्रस्ताव में केवल अमृतसर स्टेशन को मंजूरी दी गई है, लुधियाना एक बड़ा औद्योगिक केन्द्र है यह सुविधा यहां पर और भटिन्डा में भी दी जाए।

**अपराह्न 1.02 बजे**

**[श्रीमती सुमित्रा महाजन** *पीठासीन हुईं*]

लुधियाना-चंडीगढ़ अर्थात् पिछली सरकार के कार्यकाल के दौरान 2004 में कुछ रेल लाइनों का प्रस्ताव किया गया था, कार्य किया जा रहा है लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ है, जैसे कि फाजिल्का से अबोहर, लुधियाना-चंडीगढ़, अमृतसर से फिरोजपुर रेल लाइनों को पूरा किया जाना चाहिए। फिरोजपुर से हमें 150 कि.मी. की यात्रा करनी पड़ती है लेकिन अगर फिरोजपुर से अमृतसर का रेल संपर्क दिया जाता है तो 40 कि.मी. की यात्रा कम हो जाएगी तथा 100 कि.मी. यात्रा की बचत होगी।

सरदार प्रकाश सिंह जी बादल ने बनर्जी मैडम के पास सिफारिश भेजी थी कि कुल 729 रेलवे समपारों में मात्र 388 समपारों में चौकीदार हैं, सभी रेलवे समपारों पर चौकीदार नियुक्त किये जाने चाहिएं।

मैं पहली बार बोल रहा हूं, कृपया मुझे अपने पंजाब की मांग रखने दीजिए, मैंने अभी तक कुछ नहीं कहा है। यह मैदानी क्षेत्र है और यहां लोग बसे हुए हैं।

आर.ओ.बी. अर्थात् रेलवे उपरि पुलों के मामले में पंजाब ने अपना भाग पूरा कर दिया है, लेकिन रेलवे ने अपना भाग पूरा नहीं किया है जिससे लोगों को असुविधा हो रही है। रेलवे ऊपरिपुलों का कार्य पंजाब सरकार द्वारा तो पूरा कर दिया गया है, लेकिन रेलवे द्वारा नहीं।

कुछ रेल लाइनों जैसे कि अबोहर-फाजिल्का-चंडीगढ़ पर तथा फाजिल्का से दिल्ली तक रेलगाड़ियां आवश्यक हैं। एक और कमी है अर्थात् लुधियाना जंक्शन तथा भटिन्डा जंक्शन में नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां शुरू की जानी चाहिएं, जैसे कि 60 वर्षों के बाद भी भटिण्डा से जम्मू के बीच रामपुरा के रास्ते धुरी, लुधियाना होकर जाने वाली कोई रेलगाड़ी आरम्भ नहीं की गई है।

इसके साथ ही मलेरकोटला, लुधियाना, जालंधर एक धार्मिक एवं औद्योगिक केन्द्र है। जालंधर अपने खेल के सामानों के लिए प्रसिद्ध है।

अगर आप बोलने की अनुमति नहीं देंगी तो यह हमारे साथ न्याय होगा, हम भीख नहीं मांग रहे हैं। हम सिर्फ अपना अधिकार मांग रहे हैं, कृपया हमें बोलने की अनुमति दीजिए।

[श्री शेर सिंह घुबाया]

जलालाबाद में 1947 के पूर्व एक वाशिंग युनिट थी जिसे कि 1990 में बंद कर दिया गया। इससे एक बड़ा अंतराल पैदा हुआ जिसे भरा नहीं जा सका। मुझे एक गोपनीय रिपोर्ट से जानकारी मिली है कि 70 करोड़ रुपये स्वीकृत किये जा चुके हैं। लेकिन वह युनिट अभी तक चालू नहीं हुई है। अत: फिरोजपुर में रुकने वाली रेलगाड़ियां यहां आ सकती हैं, अगर युनिट चालू हो जाए, इससे मेरे क्षेत्र मुक्तसर, कोटकपुरा को लाभ होगा।

*[हिन्दी]*

***श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव** (धुले): रेल बजट 2009 में रेल विभाग द्वारा नासिक से पूना के लिए नई रेल लाईन की घोषणा की है। सुश्री रेल मंत्री द्वारा की गई इस घोषणा का मैं स्वागत करता हूं और यह परियोजना जल्द से जल्द पूरी होगी ऐसी अपेक्षा करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र धुलिया महाराष्ट्र की सबसे महत्वपूर्ण रेल लाईन मनमाड से इंदौर द्वारा मालेगांव-धुलीया-नरडाना-शिरपुर-सेंधवा यह है। यह मेरे संसदीय क्षेत्र की बहुक्षेत्रीय विकास परियोजना है। 1973 में इस परियोजना की मांग उठाई जा रही है तब से लेकर आज तक इस परियोजना को कार्यान्वित करने की मांग यहां के पक्ष तथा विपक्ष के जनप्रतिनिधि तथा नागरिक उठा रहे हैं।

यह परियोजना ना ही सिर्फ मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए अपितु 6 संसदीय क्षेत्र, 7 जिलों तथा 36 विधानमंडल क्षेत्रों के लिए जीवनदायी बन सकती है। यह परियोजना इस अनुसूचित जनजाति तथा अल्पसंख्यक बहुल इलाके का विकास के लिए नींव का पत्थर भी साबित हो सकती है।

स्वतंत्रता के 60 साल बाद भी इस क्षेत्र का विकास न होने का महत्वपूर्ण कारण अपर्याप्त यातायात के साधन यही है।

रेल विभाग द्वारा इस परियोजना का सर्वेक्षण 2004-05 के दौरान किया गया था। इस परियोजना के कार्यान्वयन के जो लागत आने वाली है उसमें से राज्य सरकार को सहयोग करने की बिनती रेल विभाग द्वारा की गई थी तथा राज्य सरकार से आर्थिक सहायता की मांग की थी।

मुझे ये बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि महाराष्ट्र सरकार इस परियोजना के लिए सहायता करने को तैयार है तथा इस योजना के लिए आवश्यक राशि का प्रावधान उन्होंने अपने 2009-10 के बजट में किया है।

मध्य रेलवे की इस समय इस मार्ग से जाने वाली 24 अतिजल्द गाड़ियां हैं तथा 16 अतिजल्द मालगाडियां इस मार्ग से आवागमन करती हैं।

मैं यह बात भी आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि उत्तर से दक्षिण की तरफ जाने वाले रेल गाड़ियों के मार्ग में 680 कि.मी. की कटौती हो सकती है और कुल सभी गाड़ियों को मिलाकर 6300 कि.मी. बचत हो सकती है। इससे ही यह योजना रेल विभाग के लिया कितनी फायदे मंद हो सकती है इसका अनुमान लगाया जा सकता है।

मैं इस बात को भी आपके सामने रखना चाहता हूं कि देश के संरक्षण की दृष्टि से भी इस परियोजना को अनन्य साधारण महत्व है। युद्धजन्य परिस्थितियों में युद्ध सामग्री तथा मनुष्यबल सीमा पर पहुंचाने के लिए यह मार्ग अत्यंत उपयोगी है।

स्वतंत्रता के 60 सालों से कुछ ना कुछ बहाना बनाकर इस मागस क्षेत्र कि विकास की और सरकार तथा रेल प्रशासन ने ध्यान नहीं दिया है। इस कारण इस क्षेत्र का औद्योगिक विकास नहीं हो रहा है। बेरोजगारी तथा अन्य समस्यायें लगातार बढ़ रही हैं।

इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हमारे धुलीया संसदीय क्षेत्र के सभी नागरिक तथा पिछड़े तथा अनुसूचित जनजाति, अल्पसंख्यांक बहुल क्षेत्र के विकास के लिए और सबसे महत्वपूर्ण बात देश की संरक्षण की दृष्टि से इस परियोजना का महत्व देखते हुए और जैसा माननीय रेल मंत्री सुश्री ममताजी ने रेल बजट के दौरान एक अच्छा धोरण जाहीर करते हुए कहा था कि "तथाकथित आर्थिक मानदंडों को जो महत्व है उससे भी ज्यादा महत्व वंचित एवं सुविधाहीन लोगों के विकास को देना जरूरी है।"

इस तत्व को स्वीकार करते हुए मनमाड से इंदौर द्वारा मालेगांव-धुलीया-नरडाना-शिरपुर-सेंधवा नई रेल लाईन का समावेश आगामी रेल बजट में सम्मिलित करने की मांग के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

*[अनुवाद]*

**श्री एन. चेलुवरया स्वामी** (मांडया): आदरणीय सभापति महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किये गये वर्ष 2009-10 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने के लिए अवसर हेतु आपका धन्यवाद देता हूं।

मैं माननीया रेल मंत्री को लोकप्रिय बजट पेश किये जाने का स्वागत करता हूं, जिसमें यात्री किराए और माल ढुलाई भाड़े में

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस बजट में माननीय मंत्री जी ने असंगठित क्षेत्र के कामगारों के लिए ''इज्जत'' योजना शामिल कर समाज के सभी वर्गों के लोगों की आवश्यकताओं का समाधान करने का प्रयास किया है। और उन्होंने विशेषकर कामकाजी महिला यात्रियों की आवश्यकताओं को भी ध्यान में रखा है।

दुर्भाग्यवश, विगत 10 वर्षों से कर्नाटक के साथ सौतेला व्यवहार हो रहा है। मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान 1996-97 तथा 1997-98 के बजट के दौरान स्वीकृत कार्यों के संबंध में कर्नाटक के साथ हुए अन्याय की आकृष्ट करना चाहूंगा। ये हैं बंगलौर-सत्यमंगलम (1996-97), गुलबर्ग-बीदर (1997-98), हासन-बंगलौर (1996-97), हुबली अंकोला (1996-97), कादुर-चिकमगलूर (1996-97), मुनीराबाद-महबूबनगर (1997-98), मैसूर-चामराजनगर (1997-98), बंगलौर-व्हाइटफील्ड (1997-98), केंगेरी-रामनगरम (1997-98), यशवंतपुर-तुमकुर (1997-98) तथा होसपेट-गुंतकाल (1996-97)। प्रत्येक वर्ष के बजट में अपर्याप्वत आवंटन के कारण इन कार्यों में दिक्कतें आ रही हैं। उदारणार्थ कनकपुरा-सतनूर-मालवल्ली-कोल्लेगल होकर जो वाली बंगलौर-सत्यमंगलम रेल लाइन को 1996-97 में स्वीकृत किया गया था और इसके लिए इस बजट में मात्र 10 लाख रुपये प्रदान किये गये हैं। यही स्थिति गुलबर्ग-बीदर रेल लाइन, हुबली-अंकोला लाइन, मुनीराबाद-महबूबनगर लाइन, हासन-बंगलौर लाइन आदि की है। दोहरीकरण के लिए स्वीकृत लाइनों की भी यही स्थिति है, दोहरीकरण का कार्य बंगलौर से अन्य उपनगरीय शहरों के लिए भारी ट्रैफिक को सुचारू करने के लिए आवश्यक है।

मैं माननीया रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि बंगलौर-मैसूर रेल लाइन के शेष भाग के दोहरीकरण के लिए और राशि का पुनः आबंटन न करें, जितनी राशि की आवश्यकता कार्य को पूरा करने के लिए है।

रामनगर से मैसूर तक के शेष भाग को एक वर्ष में पूरा कर लिया जाना चाहिए। यदि श्रावण बेलागोला से नेलामंगला तक के शेष भाग को पूरा कर लिया जाता है तो इससे चेन्नई और मंगलौर जैसे दो प्रमुख पत्तनों से सीधा संपर्क हो जाएगा, जिससे इस अल्पविकसित क्षेत्र में सभी प्रकार के आर्थिक क्रियाकलाप आरम्भ हो पाएंगे। इस कार्य को दो वर्ष के भीतर पूरा करने के लिए एक कार्ययोजना तैयार की जानी चाहिए। यातायात की भीड़-भाड़ को कम करने के लिए इन लाइनों के दोहरीकरण हेतु पर्याप्त धनराशि प्रदान की जानी चाहिए।

अब मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान उन कार्यों की ओर दिलाना चाहता हूं, जोकि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लिए बहुत आवश्यक हैं।

महोदया, मैसूर से तमिलनाडु के मईलादुतुरई के बीच चलने वाली रेलगाड़ी सं. 6232 को मड्डूर स्टेशन पर ठहराव दिया गया है। परन्तु यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि मईलादुतुरई से मैसूर के बीच चलने वाली रेलगाड़ी सं. 6231 को मड्डूर में ठहराव नहीं दिया गया है। यदि मड्डूर में इस रेलगाड़ी का ठहराव दिया जाता है तो इससे अपनी शिक्षा पूरी करने के लिए मैसूर विश्वविद्यालय तथा चिकित्सा एवं तकनीकी शिक्षा जैसी उच्च शिक्षा हेतु मैसूर जाने वाले छात्रों की सुविधा हो जाएगी। इससे उन सरकारी अधिकारियों को भी लाभ होगा, जिन्हें मैसूर में आवास नहीं मिल पाया है। मड्डूर में रहने वाले लोग समय पर अपने कार्यालय पहुंचने के लिए इस सुविधा का लाभ उठा पाएंगे।

मड्डूर में आरपीएफ की एक चौकी भी बनाई जानी चाहिए। मैं आपसे पांडवपुरा रेलवे स्टेशन के उन्नयन का अनुरोध करता हूं। हिंदुओं और मुस्लिम अल्पसंख्यकों के लिए यह महत्वपूर्ण ऐतिहासिक स्थानों में से एक है क्योंकि यहां एक दरगाह है तथा प्रसिद्द रंगनाथ स्वामी मंदिर है। यहां का उन्नयन सबसे आवश्यक है।

मैं के.आर. नगर में लम्बी रेलगाड़ियों के लिए रेल प्लेटफॉर्म के विस्तार का अनुरोध करता हूं, इसकी तत्काल आवश्यकता है। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। मैं हासन से मैसूर तक एक अतिरिक्त पुश-पुल रेलगाड़ी शुरू करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि यातायात की भीड़-भाड़ समाप्त करने के लिए इसकी तत्काल आवश्यकता है।

महोदया, मेरे निर्वाचन क्षेत्र मांडया जिले में के.आर. नगर, पांडवपुरा, श्रीरंगापटना तथा मड्डूर आते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय के विचारार्थ निम्नलिखित मांगें रखना चाहता हूं:

के.आर. नगर हेतु मांगें हैं–वॉटर बूथ का पुनरुद्धार, दो आधुनिक शौचालय, एक नया यात्री आरक्षण काउंटर तथा रेलवे स्टेशन का जीर्णोद्धार। पांडवपुरा में मांगें हैं-पांडवपुरा रेलवे स्टेशन के निकट एक फ्वलाईओवर। इस स्थान पर चीनी की एक फैक्ट्री है, जोकि रेलवे स्टेशन के साथ ही है। इन दोनों पवित्र स्थलों पर बड़ी संख्या में तीर्थयात्री आते हैं। यहां गन्ना ले जा रहे ट्रकों की एक मील लंबी कतार होती है, जिससे बहुत असुविधा होती है। इसलिए, पांडवपुरा में फ्लाईओवर बनाए जाने की तत्काल आवश्यकता है।

**सभापति महोदया:** श्री स्वामी, चूंकि आप अपना भाषण पढ़ रहे हैं, आप शेष भाग सभा पटल पर रख सकते हैं। यह ठीक रहेगा।

**श्री एन. चेलुवरया स्वामी:** महोदया, कृपया सिर्फ दो मिनट दीजिए।

[श्री एन. चेलुवरया स्वामी]

मैं पांडवपुरा रेलवे स्टेशन के लिए लम्बी रेलगाड़ियों हेतु प्लेटफॉर्म के विस्तार, एक आधुनिक शौचालय तथा रेलवे स्टेशन के पुनरुद्धार का अनुरोध करता हूं। श्रीरंगापटना में पीकेएचएस स्कूल के निकट अंडर ब्रिज के निर्माण तथा पांडवपुरा रेलवे स्टेशन से नेलामने रोड के बीच 2-5 किलोमीटर मार्ग बनाने की आवश्यकता है। श्रीरंगापटना में महादेवाकोप्पल्लु के निकट नया सब-स्टेशन खोले जाने की आवश्यकता है। वॉटर बूथ और दो आधुनिक शौचालयों जैसी मूलभूत सुविधाओं के पुनरुद्धार की आवश्यकता है।

मैं मड्डूर कस्बे में के.एस.आर.टी.सी. बस स्टैन्ड के निकट एक नए सब-स्टेशन तथा मड्डूर में आरपीएफ की चौकी बनाने का अनुरोध करता हूं।

इसलिए मैं, माननीय रेल मंत्री से इन मामलों को उच्च वरीयता देने तथा सामान्यत: कर्नाटक और विशेषकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लोगों के लाभ के लिए उपरोक्त परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित करेंगे।

**सभापति महोदया:** बहुत-बहुत धन्यवाद, अब योगी आदित्यनाथ बोलेंगे।

**योगी आदित्यनाथ** (गोरखपुर): सभापति जी, मैं सबसे पहले आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे वर्ष 2009-10 के रेल बजट पर चल रही बहस पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने का अवसर दिया है। माननीय रेल मंत्री का जो रेल बजट का भाषण था, उसको मैंने यहां ध्यान से सुना था। पिछले डेढ़ सौ से अधिक वर्षों से भारतीय रेल इस देश की सामाजिक समता और राष्ट्रीय एकात्मता के रूप में उभरी है। एक व्यवस्था के अंदर माननीय रेल मंत्री जी ने ठीक ही कहा कि विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क भारतीय रेल का है जिसमें 14 लाख कर्मी इस व्यवस्था का संचालन करते हैं। लेकिन जिस राजनीतिक संकीर्णता और स्वार्थों को लेकर भारतीय रेल को अपनी मर्जी से ढकेलने का प्रयास हुआ है, वह संभवत: एक प्रश्नचिन्ह खड़ा कर रहा है।

मैं केवल दो बिन्दुओं की ओर ध्यान आकर्षित करूंगा। माननीय रेल मंत्री ने दो बातें कही थीं। एक यह कि भारतीय रेल केवल एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं, बल्कि इसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धताएं भी हैं और दूसरी भारतीय रेल को विश्वस्तरीय सेवा प्रदान करने के संबंध में कही थी।

इन दो महत्वपूर्ण मुद्दों के इर्द-गिर्द ही अपनी बात रखूंगा। भारतीय रेल की सामाजिक प्रतिबद्धता के बारे में रेल मंत्री जी ने बजट भाषण में कहा है। लेकिन यह तभी सम्भव हो पाएगा, जब भारतीय रेल आर्थिक रूप से सम्मुनत होगी। आर्थिक दृष्टि से भारतीय रेल को सम्मुनत करने के लिए इस बजट में बहुत कुछ नहीं कहा गया है। क्योंकि हम किसी को दान तभी दे सकते हैं, जब हमारी जेब भरी हो, जब हमारी जेब ही खाली है तो फिर मुझे नहीं लगता है कि किसी को दान दिया जा सकता है, लेकिन आज कुछ इसी प्रकार के प्रयास हो रहे हैं।

महोदया, जिस प्रकार से भारतीय रेल की दुर्दशा होती जा रही है, जिस खस्ताहाल की तरफ भारतीय रेल बढ़ रही है, कभी-कभी इसके निजीकरण की मांग भी उठती है। जब निजीकरण की मांग उठती है तब यह प्रश्न ही नहीं उठता है कि 14 लाख कर्मचारी हैं, बल्कि 14 लाख परिवार हैं और उनसे बहुत से ऐसे लोग जुड़े हैं जिनकी आजीविका का साधन रेलवे है। इस खस्ताहाली के कारण निजीकरण की जो मांग उठती है, वह अचानक नहीं है, उसके पीछे भी कारण हैं। एनडीए सरकार के समय में कुछ बातें तय हुई थीं। सुरक्षा और संरक्षा के लिए 17 हजार करोड़ रुपये की एक निधि बनाने की बात हुई थी, जिसके तहत रेलवे ट्रैक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिगनल सिस्टम के आधुनिकीकरण और रेलवे क्रासिंग को इंटरलिंकिंग सिस्टम से जोड़ने के संबंध में कुछ बातें हुई थीं और उन पर पहल करने की बात भी हुई थी। आज भी रेलवे क्रासिंग को इंटरलॉकिंग सिस्टम से न जोड़ने के कारण अक्सर दुर्घटनाएं होती हैं। हमें अक्सर सुनने को मिलता है कि कभी कोई बस, मेटाडोर, जीप और अन्य वाहन रेल दुर्घटना का शिकार हो गया है। आज तक उसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। आज भी पांच सौ से अधिक पुल जर्जर स्थिति में हैं, पांच हजार से अधिक क्रासिंग इंटरलॉकिंग की सुविधा से नहीं जुड़े हैं। हजारों किलोमीटर का ट्रेक ऐसा है, जिसका नवीनीकरण नहीं हुआ है। जहां अमान परिवर्तन की आवश्यकता है, वहां वह नहीं हो पाया है। इन स्थितियों में हम भारतीय रेल को कहां ले जाना चाहते हैं।

महोदया, आज यातायात और मालभाड़े का अनुपात 80 और 20 का रह गया है, जबकि पूर्व में यह 60 और 40 का था। रेलवे की आय का सबसे बड़ा स्रोत मालभाड़ा था। लेकिन उसमें निरंतर हो रही गिरावट चिन्ता का कारण है। रेलवे की पार्सल सेवा के बारे में मंत्री जी ने कहा। लेकिन सच्चाई यह है कि व्यापारियों के बीच रेलवे की पार्सल सेवा बहुत विश्वसनीय नहीं मानी जाती है।

महोदया, मंत्री जी ने सुरक्षा के बारे में कहा, हम अक्सर सुनते हैं बिहार, उत्तर प्रदेश और अन्य क्षेत्रों में डकैतियां पड़ीं।

चोरी की घटनाएं होती हैं। महिला कमांडो तैनात करने की बात रेल मंत्री जी ने कही है, लेकिन पता नहीं कि आरपीएफ में

महिला कमांडो हैं या नहीं। माननीय रेल मंत्री जी ही इस बारे में बता पाएंगी। इन घटनाओं को रोकने के लिए क्या प्रभावी कदम हो सकते हैं? रेलवे संरक्षा से जुड़े हुए मुद्दे पर, भारत के अंदर आज भी यातायात का एक महत्वपूर्ण साधन रेल है, उसके लिए मंत्रालय क्या करने जा रहा है? इस संबंध में हम माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहेंगे?

सभापति महोदया, हमारे सामने एक प्रश्न खास तौर से आया था और हर बार रेल बजट में रेलवे की फालतू भूमि को लेकर बातें आती हैं कि उस फालतू भूमि को हम व्यवसायी उपयोग के लिए करेंगे। मैंने एक प्रस्ताव गोरखपुर रेलवे जंक्शन के बाहर व्यवसायी कॉम्पलेक्स बनाने के लिए गोरखपुर नगर-निगम की तरफ से रेल मंत्री जी के पास भेजा था। यह एक अच्छा प्रस्ताव था, जिसमें व्यवसायी कॉम्पलेक्स बनता, उससे ठेला, खोमचा लगाने वाले और अन्य पटरी व्यावसायियों को रोजगार मिल सकता था तथा उससे रेलवे की आय भी बढ़ती। जो लोग अव्यवस्थित तरीके से रेलवे स्टेशन के बाहर सड़कों पर रहते हैं, उससे उस गंदगी का भी समाधान होता। दुख की बात है कि अब तक उस पर कोई प्रभावी कार्यवाही नहीं हो पाई। रेल मंत्री जी विश्वस्तरीय रेल सेवा की बात करती हैं। रेलवे स्टेशनों पर व्याप्त गंदगी, रेल के अंदर व्याप्त गंदगी के बारे में, रेल की समयबद्धता के बारे में कुछ भी नहीं कहा है। मैंने पिछली बार भी एक प्रस्ताव दिया था कि अगर भारतीय रेल से कोई यात्री यात्रा करता है, अगर उससे पैसा लिया जा रहा है तो उसे सीट दी जाए। बिहार और उत्तर प्रदेश से जो रेलगाड़ियां आती हैं, वे पूरी की पूरी भरी हुई होती हैं। उस रूट पर पर्याप्त मात्रा में रेल सेवा नहीं है। यात्री से पूरा किराया लेने के बावजूद भी उसे सीट नहीं मिल पाती है।

मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि अगर यात्री से टिकट का पैसा लिया गया है तो उसे सीट उपलब्ध कराई जाए और अगर उसे सीट उपलब्ध नहीं हो रही है तो उसके किराए में कटौती की जाए। दूसरा मेरा प्रस्ताव यह था कि लगभग कोई भी ट्रेन समय पर नहीं आ रही है। एक घंटा तो मामूली लेट होती है और यह पिछले पांच वर्षों से लगातार चल रहा है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि जो ट्रेनें समय पर नहीं आती हैं, यात्रियों को समय पर अपने गंतव्य तक नहीं पहुंचा पा रही हैं तो उससे यात्रा करने के लिए जो धनराशि ली गई है, उसमें भी उसी प्रकार से कटौती करके उसे वापस किया जाए। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा। रेल बजट में रेलकर्मियों को सुविधा देने की बात कही गई है, लेकिन विश्वस्तरीय रेल सेवा प्रदान करने के लिए उनकी कार्यदक्षता और उनके प्रशिक्षण के लिए क्या व्यवस्था की गई है, इसके लिए बहुत कुछ नहीं लिखा गया है। जहां तक रेलवे में भ्रष्टाचार की बात है ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदया:** बाकी स्पीच आप ले कर दीजिए।

**योगी आदित्यनाथ:** सभापति महोदया, मैं केवल भ्रष्टाचार के मुद्दे पर बोलना चाहता हूं कि भारतीय रेल आज इससे जूझ रही है। ऐसे बहुत सारे प्रोजेक्ट्स हैं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान गोरखपुर के एक सिटी स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूं। डोमिनगढ़ एक सिटी स्टेशन बना था, एनडीए सरकार के समय गोरखपुर जंक्शन के लोड को कम करने के लिए यह स्वीकृत कराया था। आप आश्चर्य करेंगे कि वह स्टेशन बन कर तैयार हुआ, परन्तु वह चालू होने से पहले ही ध्वस्त हो गया। पांच वर्षों से वह स्टेशन ध्वस्त पड़ा हुआ है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करंगा कि वे स्वयं गोरखपुर में डोमिनगढ़ में सिटी स्टेशन को जाकर देखें। दुर्भाग्यपूर्ण स्थित है कि जिस फर्म ने उस स्टेशन का निर्माण किया, वही फर्म गोरखपुर से लेकर गोंडा, लखनऊ के बीच में रेलवे लाईन के दोहरीकरण का कार्य कर रही है। वहां अत्यंत घटिया कार्य हो रहा है, समय से कार्य नहीं हो रहा है, अन्य भी तमाम कार्य इस प्रकार की दागी फर्मों को दिए गए हैं। जब तक मंत्री जी की तरफ से भ्रष्टाचार पर ध्यान नहीं दिया जाएगा, तब तक हम लोग भारतीय रेल को विश्वस्तरीय सेवा नहीं प्रदान कर पाएंगे। ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदया:** आपके मुद्दे अच्छे हैं, लेकिन बाकी स्पीच आप ले कर दें, क्योंकि बहुत सारे माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

**योगी आदित्यनाथ:** सभापति महोदया, अब मैं केवल कुछ प्रस्ताव ही रखना चाहूंगा। मैं गोरखपुर से आता हूं, यह पूर्वी उत्तर प्रदेश का प्रमुख महानगर है, पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय भी है। रेल बजट में गोरखपुर और मुंबई एक सुपरफास्ट ट्रेन को छोड़ दिया जाए तो मैं समझता हूं कि कोई भी सुविधा नहीं दी गई है। प्रतिवर्ष लाखों देशी-विदेशी पर्यटक गोरखपुर आते हैं, उनके लिए यातायात का साधन रेल है।

मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आपने जो विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है, क्या गोरखपुर, पूर्वोत्तर रेलवे का गोरखपुर जंक्शन उस लायक नहीं था?

महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध करना चाहता हूं कि गोरखपुर जंक्शन रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाने की सूची में जोड़ा जाए। दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच नॉन स्टॉप सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए, क्योंकि वहां से दिल्ली आने के लिए इस प्रकार की कोई भी सुविधा नहीं है। कोलकाता में पूर्वी उत्तर प्रदेश के लाखों लोग निवास करते हैं। उनके आवागमन के लिए कोलकाता

[योगी आदित्यनाथ]

से गोरखपुर के लिए कोई सुविधाजनक रेल सेवा नहीं है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से आग्रह करता हूं कि गोरखपुर से कोलकाता के बीच एक रेल सेवा प्रदान की जाए। गोरखपुर से प्रयागराज जाने के लिए भी कोई सुविधाजनक रेल सेवा नहीं है। गोरखपुर एक धार्मिक नगरी है और वहां से प्रयागराज बहुत अधिक संख्या में लोग जाते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद के बीच एक इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। गोरखपुर-लखनऊ के बीच जिस रेल लाइन का विद्युतीकरण हो रहा है, उस कार्य को अविलम्ब पूरा किया जाए। गोरखपुर-नौतनवां-गौंडा के आमान परिवर्तन का जो कार्य चल रहा है, उसे शीघ्र पूरा किया जाए, क्योंकि 26 दिसम्बर से इस लाइन पर रेल यातायात बन्द है। सामरिक दृष्टि से और उस क्षेत्र में यातायात की दृष्टि से भी यह महत्वपूर्ण ट्रेन है। इसके अलावा पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़े हुए, गोरखपुर रेलवे के अंदर ओवर ब्रिजेज मुख्य रूप से एन.एच.-28 के नन्दानगर-कुड़ाघाट पर, नकहा रेलवे क्रॉसिंग पर, हड़हवा फाटक पर, पिपराइच रेलवे क्रॉसिंग पर, पीपीगंज रेलवे क्रॉसिंग पर, मानीराम रेलवे क्रॉसिंग, कैम्पियरगंज रेलवे क्रॉसिंग और सहजनवा रेलवे क्रॉसिंग पर ये ओवर ब्रिज बनाए जाएं। इसके अलावा महोदया, जो दो अन्य मुद्दे मुझे बोलने हैं, उनमें पहला है गोरखपुर से दक्षिणांचल में वाराणसी को जोड़ने के लिए बांसगांव-दोहरीघाट तक रेल लाइन के निर्माण के बारे में बहुत दिनों से प्रस्ताव चल रहा है और मेरे सहयोगी, जो बांसगांव क्षेत्र से सांसद हैं, उन्होंने भी शायद इस मुद्दे को यहां उठाया होगा, उनकी भी यही मांग थी। हम लोग इस रेलवे लाइन को बनाने की मांग करते हैं।

महोदया, इसके साथ-साथ महाराजगंज में, आनन्दनगर-महाराजगंज-धुधली को रेलवे लाइन बिछाने के संबंध में, पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़ी अनेक समस्याएं हैं। हम लोग इनकी मांग करते हैं।

**सभापति महोदया:** योगी आदित्यनाथ जी, आपने काफी समय ले लिया है। अब आप अपना भाषण समाप्त कीजिए। आपका जो शेष भाषण है, उसे यदि आप चाहें, तो सदन के पटल पर रख दें, वह शेष भाषण भी आपके भाषण का हिस्सा बन जाएगा।

**योगी आदित्यनाथ:** सभापति महोदया, मैं अपने शेष भाषण को आपकी अनुमति से सदन के पटल पर ले करना चाहता हूं। मैं चाहूंगा कि जो मैं ले कर रहा हूं, उसमें जो बातें बची हैं, उन्हें भी मेरे भाषण का हिस्सा मान लिया जाए।

*भारतीय रेल के वर्ष 2009-10 के बजट पर आज सदन में चर्चा हो रही है। भारतीय रेल का इतिहास 150 वर्ष से अधिक पुराना है। पिछले 150 वर्ष के अपने गौरवशाली इतिहास में भारतीय रेल ने कई उतार-चढ़ाव देखे हैं। सम्पूर्ण देश को आपस में जोड़ने वाली भारतीय रेल सामाजिक समता और राष्ट्रीय एकात्मकता की प्रतीक बनकर उभरी है। एक व्यवस्था के अन्दर सम्पूर्ण विश्व के अन्दर सबसे बड़ा नेटवर्क भारतीय रेल का है, जहां 14 लाख कर्मी इस व्यवस्था के संचालन में अपना योगदान देते हैं। भारतीय रेल को भारतीय जीवन की लाइन कही जाय तो यह अतिश्योक्ति नहीं होगी। लेकिन संकीर्ण राजनीतिक स्वार्थ के चलते रख-रखाव की कमी, सस्ती लोकप्रियता हासिल करने की होड़ में आज भारतीय रेल जिस स्थिति में खड़ी है वह एक खतरनाक स्थिति है। माननीया रेल मंत्री के रेल बजट में दो महत्वपूर्ण बातें जिसकी ओर उन्होंने विशेष रूप से देश ध्यान आकर्षित किया है पहला कि **भारतीय रेल केवल एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं है उसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धता भी है और दूसरा कि भारतीय रेल को विश्वस्तरीय रेल बनाने का दावा।** यह सच है कि भारतीय रेल को व्यावसायिक दृष्टि से ही नहीं देखना चाहिए अपितु अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता और सेवाओं के लिए भी उसे निरंतर तैयार होना पड़ेगा। लेकिन भारतीय रेल अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के संकल्प की पूर्ति तभी कर पायेगी जब वह आर्थिक दृष्टि से समुन्नत होगी। बुनियादी ढांचे के विकास के लिए और आर्थिक रूप से समुन्नत करने के लिए रेल बजट में कहीं कोई प्रावधान नहीं किया गया है। हम दान तभी दे सकते हैं जब हमारी जेब भरी हो। ''भूखे भजन न होई गोपाला''। कर्ज मांगकर अथवा भीख मांगकर दान नहीं दिया जा सकता। सस्ती लोकप्रियता की होड़ ने भारतीय रेल को आज जिस खतरनाक स्थिति में खड़ा किया है वह एक ओर जहां सुरक्षा और संरक्षा के अभाव में जूझ रही है वहीं अपनी निरंतर खस्ताहाल स्थिति के कारण इसके निजीकरण के मांग भी जोर पकड़ना प्रारम्भ किया है। मुझे याद है कि सुरक्षा और संरक्षा के महत्वपूर्ण पहलू को देखते हुये एन.डी.ए. सरकार के समय 17 हजार करोड़ रुपये की एक निधि बनाई गई थी जिसका उपयोग रेलवे ट्रैक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिगनल सिस्टम के आधुनिकीकरण करने के साथ रेलवे लेवल क्रासिंग को इण्टरलाकिंग सिस्टम से जोड़ने में करना था। इस सम्बन्ध में रेल मंत्रालय क्या कुछ कर रहा है? सुरक्षा और संरक्षा का प्रश्न पूरी तरह से नजरअंदाज किया गया है। दूसरा विभिन्न समय में स्वीकृत चालू परियोजनाओं के परिप्रेक्ष्य में जिसका मूल्यांकन करने पाया गया था कि सभी परियोजनाओं का एक साथ कार्य प्रारम्भ होगा तो इसमें 1.5 लाख करोड़ रुपये की व्यवस्था करनी होगी। महत्वपूर्ण एवं जनहित से जुड़ी हुई तथा राजस्व को लाभ प्रदान करने वाली परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर लेने को प्रावधान किया गया था परन्तु यू.पी.ए. सरकार के आने के बाद लगातर पिछले 5 वर्षों से हम इस बात का अनुभव कर रहे हैं कि भारतीय रेल को संकीर्ण राजनैतिक

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

स्वार्थों का अखाड़ा बनाया जा रहा है। रेल बजट में देश के अधिकांश महत्वपूर्ण क्षेत्रों तथा परियोजनाओं की अनदेखी की है। आखिर राजनीतिक विद्वेष की भावना से माननीय रेल मंत्री न तो भारतीय रेल का हित कर पायेगी और न ही इसे विश्वस्तरीय ही बना पायेगी।

रेल बजट में पूर्वोत्तर रेलवे की अनदेखी हुई है। यह बजट क्षेत्रीय विकास में असंतुलन का कारण बनेगा ही, साथ ही जो घोषणा माननीय रेल मंत्री ने विकास के लिए किये हैं उसके लिए धनराशि की व्यवस्था कहां से होगी इसके लिए कोई जिक्र नहीं है। हजारों किलोमीटर रेलवे ट्रेक का नवीनीकरण नहीं हुआ है, लगभग 500 से अधिक पुल जर्जर स्थिति में हैं, 5000 से ऊपर रेलवे लेबल क्रासिंग को इण्टरलाकिंग की सुविधा से नहीं जोड़ा गया है। भारतीय रेल का सबसे बड़ा राजस्व वसूली 60 प्रतिशत से अधिक माल-भाड़े से है। एक समय यातायात तथा माल-भाड़े का भारतीय रेल में अनुपात 60:40 का था परन्तु यह अनुपात 80: 20 का रह गया है। निरन्तर रेलवे की दुर्व्यवस्था के कारण यह अनुपात घटता जा रहा है। रेलवे की पार्सल सेवा जनमानस की दृष्टि से अच्छी एवं सुरक्षित नहीं मानी जा रही है। पुराने हो चुके रेलवे ट्रेक, जर्जर पुल तथा पुराने सिग्नल प्रणाली से रेलवे की यात्रा सुरक्षित नहीं, वही निरंतर पड़ रही डकैतियों तथा चोरी घटनाओं ने सुरक्षा का भी महत्वपूर्ण प्रश्न खड़ा किया है। महिला कमांडो तैनात करने की माननीया रेलमंत्री की घोषणा आश्चर्य चकित करने वाला है क्योंकि हमारी जानकारी के अनुसार रेलवे सुरक्षा बल में महिला कमांडो अभी नहीं है। लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सक तैनात करने की घोषणा सही है लेकिन क्या सम्भव है? स्वयं रेलवे चिकित्सालयों में हजारों चिकित्सकों के पद खाली पड़े हैं। यह अभाव पूरे देश में है। क्या चार हजार से अधिक लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में यह व्यवस्था तत्काल हो पायेगी? इसमें भी हमें संदेह है। हर बार रेल बजट में यह घोषणा हो रही है कि रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग किया जायेगा। यह एक अच्छा प्रस्ताव था। अगर इस पर ईमानदारी से अमल होता तो रेलवे की फालतू पड़ी भूमि का जिस पर कि भू-माफियाओं का कब्जा है उसको वाणिज्यिक उपयोग में किया जा सकता था जो रेलवे के राजस्व को बढ़ाने का एक माध्यम तो होगा ही साथ ही इस फालतू भूमि पर खुलने वाले वाणिज्यिक प्रतिष्ठान, दुकानें, शापिंग-काम्प्लेक्स, ठेला लगाने वाले, खोमचा लगाने वाले, पटरी व्यावसायी तथा अन्य लाखों बेरोजगार नौजवानों को व्यवस्थित तरीके से रोजगार देने में रेलवे महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह कर सकता है। **गोरखपुर जंक्शन के बाहर शापिंग काम्प्लेक्स खोलने के लिए नगर-निगम, गोरखपुर का एक प्रस्ताव मैंने पहले ही रेल मंत्रालय को दिया है।** लेकिन दु:खद है कि इस पर अभी कोई कार्यवाही नहीं हुई। भारतीय रेल की सेवाएं विश्वस्तरीय बनाने के लिए रेलयात्रियों की सुविधा के साथ-साथ सुरक्षा और संरक्षा पर ध्यान देना होगा। प्लेटफार्म की साफ-सफाई के सात ही समयबद्धता पर भी विशेष ध्यान देना होगा। कहीं पर भी रेलवे की समय-सारिणी के अनुसार रेल का संचालन नहीं हो पा रहा है। पूरे देश में अधिकतर ट्रेनें लेट-लतीफ चल रही हैं। मैंने पिछली बार भी इस संबंध में एक सुझाव तत्कालीन रेलमंत्री को दिया था कि:

1. भारतीय रेल से यात्रा करने वाले प्रत्येक यात्री को उचित किराया पर सीट अवश्य उपलब्ध कराई जाए। यदि यात्री को सीट उपलब्ध नहीं होती है तो उसका किराया वापस हो अथवा सुविधा के अनुसार ही किराये में कटौती हो।

2. अगर भारतीय रेल यात्रियों को समय से उनके गन्तव्य पर नहीं पहुंचा पाती हैं तो किराये में भी उसी अनुपात में कटौती होनी चाहिए।

रेल बजट में 14 लाख रेल कर्मियों के बल पर रेलवे की सेवाओं को विश्वस्तरीय बनाने की घोषणा कर उल्लेख माननीया रेलमंत्री ने किया है। इसमें इसके लिए रेल कर्मियों को विशेष सुविधायें प्रदान करने की बात कही गई है। यह अच्छी बात है कि जिन कर्मचारियों के कारण भारतीय रेल दुनिया का सबसे बड़ा नेटवर्क बना, उन्हें सुविधा सम्पन्न करना ही चाहिए लेकिन उनकी कार्यक्षमता एवं दक्षता को बढ़ाये बगैर भारतीय रेल की सेवा विश्वस्तरीय नहीं हो पायेगी। इसके लिए प्रशिक्षण और कार्यशाला का कोई उल्लेख नहीं। भारतीय रेल में व्याप्त भ्रष्टाचार और उसके निवारण के लिए भी कहीं उल्लेख नहीं। आज भ्रष्टाचार भारतीय रेल को अन्दर ही अन्दर खोखला किये जा रहा है। विभिन्न चालू परियोजनाओं के निर्माण में रेल अधिकारियों तथा माफिया गिरोहों की आपसी साठगांठ किस कदर बढ़ी है, इसका एक उदाहरण गोरखपुर के डोमिनगढ़ में बना सिटी स्टेशन है जो बनकर तैयार होते ही प्रारम्भ होने से पहले ही ध्वस्त भी हो गया। आज तक उस दागी फर्म के खिलाफ कार्यवाही नहीं हुई बल्कि मेरे संज्ञान में आया है कि गोरखपुर-गोण्डा रेलवे लाइन दोहरीकरण का कार्य भी उस दागी फर्म को दे दिया गया, इसके अतिरिक्त भी अन्य तमाम विकास कार्यों को भ्रष्ट अधिकरियों से साठगांठ करके यह फर्म हथिया ली है जिस पर मानक के विरुद्ध कार्य हो रहे हैं तथा समयबद्धता की भी अनदेखी हो रही है।

मैं उत्तर प्रदेश के गोरखपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। गोरखपुर उत्तर प्रदेश का एक प्रमुख महानगर है। पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही पूर्वी उ.प्र., पश्चिमी बिहार तथा

[योगी आदित्यनाथ]

नेपाल का एक बहुत बड़े भू-भाग की लगभग 5 करोड़ की आबादी अनपी शिक्षा, स्वास्थ्य, व्यापार एवं रोजगार के लिए गोरखपुर पर निर्भर करती है। लेकिन पिछले कुछ समय से लगातार इस रेलवे की उपेक्षा मंत्रालय के द्वारा की जा रही है। यहां के लिए कोई नई परियोजना की स्वीकृत नहीं होना, चालू परियोजनाओं के लिए धन आवंटन न करना, गोरखपुर रेलवे प्रेस को बन्द करने का षडयंत्र रचना, लगातार पूर्वोत्तर रेलवे के महत्वपूर्ण क्षेत्रों को काट-छांटकर नये मण्डल एवं जोन बनाना यह गोरखपुर तथा पूर्वी उ.प्र. की जनता के साथ अन्याय है। विकास का पैमाना पूरे देश के प्रतिपेक्ष में जनसंख्या और क्षेत्रफल के आधार पर होनी चाहिए और उसमें भी राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण परियोजनाओं की अनदेखी करना राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजनाओं की भी अनदेखी करना यह दु:खद है। माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि राष्ट्रीय सुरक्षा, राजस्व की दृष्टि से लाभदायक, पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी हुई कुछ महत्वपूर्ण नई तथा चालू परियोजनाओं के लिए आवश्यक कार्यवाही करें। कुछ महत्वपूर्ण परियोजना एवं मांग इस प्रकार से हैं:

**गोरखपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय बनाया जाए:** पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय के साथ ही, पूर्वी उ.प्र., बिहार तथा नेपाल के करोड़ों जनता का प्रमुख केन्द्र है। विश्वविख्यात बौद्ध केन्द्रों में आने वाले देशी-विदेशी पर्यटकों की संख्या को देखते हुए गोरखपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा में शामिल किया जाय।

**गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच नान-स्टाप सुपरफास्ट चलाई जाए:** गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों में भारी भीड़ को देखते हुए एक नान स्टाप सुपरफास्ट गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच चलाई जाय।

गोरखपुर से कलकत्ता के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाय।

गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद के बीच इण्टरसिटी ट्रेन चलाई जाय।

**लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे लाइन का विद्युतीकरण:** यह महत्वपूर्ण परियोजना पहले से ही स्वीकृत हो चुकी है। इस पर कार्य भी चल रहा है लेकिन कार्य की गति काफी धीमी है। वर्तमान में लखनऊ से गोरखपुर पहुंचने में 5-6 घण्टे लगते हैं। विद्युतीकरण होने से 3-4 घण्टे में यात्रा सुलभ होगी। साथ ही रेलवे को 17 प्रतिशत राजस्व की बचत भी होगी।

**गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर-गोण्डा खण्ड के दोहरीकरण:** यह परियोजना भी वर्तमान में स्वीकृत है और इस पर भी कार्य चल रहा है लेकिन कार्य की गति धीमी है। इसको अविलम्ब पूरा किया जाए।

**गोरखपुर-नौतनवां-गोण्डा रेल खण्ड का आमान परिवर्तन:** यह परियोजना भी स्वीकृत है। वर्तमान में इस पर कार्य चल रहा है लेकिन कार्य की गति अत्यन्त धीमी है। रेल लाइन भारत तथा नेपाल के सीमा क्षेत्र से होकर जाती है। सामरिक दृष्टि से भी अविलम्ब इसे पूरा किया जाय।

गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही हिन्दू धर्म तथा बौद्ध धर्म के प्रमुख धार्मिक केन्द्र भी गोरखपुर के आस-पास के क्षेत्रों में स्थित है जहां प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में पर्यटक आते हैं। यातायात की व्यवस्था के कारण निम्न स्थानों पर उपरिगामी सेतु बनना आवश्यक है:

* एन.एच.-28 के नन्दानगर-कुड़ाघाट पर
* नकहा रेलवे क्रासिंग पर
* हड़हवा फाटक पर रेलवे क्रासिंग पर
* पिपराइच रेलवे क्रासिंग पर
* पीपीगंज रेलवे क्रासिंग पर
* मानीराम रेलवे क्रासिंग पर
* कैम्पियरगंज रेलवे क्रासिंग पर
* सहजनवा रेलवे क्रासिंग पर

गोरखपुर जनपद में जंगल कौड़िया, जगतबेला तथा उनौला स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज बनाया जाय।

गोरखपुर-लखनऊ रेल मार्ग के गोरखपुर-सहजनवां के बीच डोमिनगढ़ तथा माहासाड़ में रेलवे पुल के साथ पैदल तथा हल्के वाहनों के लिए पटरी का निर्माण किया जाय।

गोरखपुर जनपद में नकहा तथा कैण्ट, पीपीगंज, कैम्पियरगंज, मानीराम, सहजनवां स्टेशनों का उच्चीकरण किया जाय तथा पैसेन्जरों तथा एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव भी इस स्टेशनों पर किया जाय।

गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट को रेल लाइन से जोड़ा जाय।

आनन्दनगर-महाराजगंज-घुघली तक रेल लाइन बिछाई जाय।

गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून राप्तीगंगा एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाय।

गोरखाधाम एक्सप्रेस में पेण्ट्रीकार की सुविधा दी जाए।

सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन की समय सारिणी का संशोधन करके दिल्ली से गोरखपुर प्रस्थान सायंकाल 5.00 बजे किया जाय और गोरखपुर से दिल्ली प्रस्थान सायंकाल 5.00 बजे किया जाय।

रेलवे में सक्रिय माफिया और अपराधिक प्रवृत्ति के ठेकेदारों के खिलाफ कार्यवाही करके उन्हें ब्लेक लिस्टेड किया जाय।

उपरोक्त मांगें व्यापक जनहित से जुड़ी हुई हैं। मुझे विश्वास है कि जिस सामाजिक प्रतिबद्धता और विश्वस्तरीय रेल सेवा देने का वादा माननीय रेल मंत्री ने किया है उस सन्दर्भ में इन प्रस्ताव पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी, जिससे उनके स्वयं के संकल्प की पूर्ति होगी।

***श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला** (खजुराहो): मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने भाषण में सामाजिक न्याय एवं भारत के पिछड़े हुए राज्यों में जहां रेलवे की सुविधा उपलब्ध नहीं है उस ओर ध्यान देने की बात कही है, किन्तु ममताजी के भाषण में जो ममता थी वह कार्यरूप में परिणित नहीं हुई है। माननीय मंत्री महोदया ने अपने भाषण के पैरा 4 में आपसे एक प्रश्न पूछने की इजाजत मांगी थी जिसके अंतर्गत सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर विकास देखा जाए अथवा परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यावहारिकता पर तोला जाए। क्या विकास के लाभ केवल सुविधा सम्पन्न लोगों तक ही रखे जाएं अथवा दूर दराज के पिछड़े इलाके में रहने वाली अधिकांश गरीब जनता को वंचित रखा जाए। उक्त भावनाओं के आधार पर बजट पेश करने की इच्छा प्रकट की थी। किन्तु यह सत्य नहीं है। अन्य रेलवे मंत्रियों के समान देश को महत्व न देते हुए अपने चुने हुए राज्य एवं अपनी चुनाव क्षेत्र को इतना महत्व न दिया गया होता जितना कि बजट में नजर आ रहा है।

देखने में आया है कि जिस प्रदेश का रेल मंत्री होता है अधिकांश बजट का हिस्सा उसी राज्य को एवं विकास योजना भी उसी राज्य को मिल जाती है। अध्यक्ष महोदया, समय आ गया है कि कम से कम रेल मंत्रियों के लिए एक आचारसंहिता की आवश्यकता है जिसके अंतर्गत राज्यों को समान रूप से बजट मिल सके एवं ऐसे इलाके को जहां रेल की सबसे ज्यादा जरूरत हो उन इलाकों को बजट का हिस्सा मिले और विकास हो।

मैं मध्य प्रदेश राज्य से चुनकर आया हूं। खजुराहो मेरा लोक सभा क्षेत्र है। विकास की दृष्टि में बुन्देलखण्ड की ऐसी संसदीय सीट है जिसमें विश्व प्रसिद्ध खजुराहो के मन्दिर हैं, खजुराहो के आस-पास कई धार्मिक पर्यटल स्थल एवं धार्मिक स्थल हैं, लेकिन रेल सुविधा के नाम पर सप्ताह में तीन दिन सम्पर्क क्रांति से लिंक करके रेल चलाई जा रही है। पर्यटकों को महोबा में दो घंटे इंतजार करने के बाद सम्पर्क क्रांति से जोड़ा जाता है। इससे पर्यटन प्रभावित हो रहा है।

मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आाय हूं उसका एक महत्वपूर्ण हिस्सा पन्ना जिला है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि इस पूरे जिले में कहीं भी रेलवे का एक स्टेशन नहीं है। लोगों ने रेल को पिक्चरों और टी.वी. में देखा है वास्तव में विकास की आवश्यकता ऐसी जगहों को है।

इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह मांग करता हूं कि इस जिले के लिए ललितपुर सिंगरौली रेल लाईन प्रस्तावित है जिसमें काम भी चल रहा है लेकिन टाइगर प्रोजेक्ट एवं नेशनल फॉरेस्ट की वजह से यह जिला रेलवे से नहीं जुड़ पा रहा है। अत: इसी योजना के अंतर्गत पन्ना को सतना से सीधा जोड़ दिया जाए जिसमें किसी प्रकार की कोई रुकावट नहीं है और पूर्व से ही बजट निर्धारित है। पूर्व से ही डी.पी.आर. स्वीकृत है। अत: यह मेरी प्रमुख मांग है। साथ ही मेरे कुछ अन्य प्रस्ताव हैं जिसे मैं चाहता हूं कि बजट में उन्हें शामिल किया जाए और इस पिछड़े हुए क्षेत्र को जैसा कि पैरा 4 में मंत्री महोदया ने अपनी भावना व्यक्त की है उसे पूरा करें और इन प्रस्तावों को शामिल करें।

ललितपुर-सिंगरौली लाइन में पन्ना को सतना से जोड़ने की प्राथमिकता दें।

खजुराहो से जयपुर एक नई ट्रेन प्रारम्भ की जाए जिससे कि विदेशी पर्यटकों को खजुराहो देखने का सुलभ अवसर प्राप्त हो।

खजुराहो संसदीय क्षेत्र में कटनी जिले में भोपाल से जबलपुर चलने वाली ओवर नाइट एक्स. नं. 1471/1472 भोपाल से कटनी तक चलाई जाए/बढ़ाई जाए।

तुलसी एक्सप्रेस नं. 1071/1069 को प्रतिदिन चलाया जावे।

मुम्बई जबलपुर गरीब रथ को कटनी तक बढ़ाया जाये क्योंकि कटनी डब्ल्यू.सी.आर. जोन में सबसे बड़ा जंक्शन।

जबलपुर से हजरत निजामुद्दीन 2192 कटनी से चलाई जावे।

कटनी रेलवे स्टेशन पर ट्रेन धुलाई हेतु वाशिंग ऐप्रान बनाया जावे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला]

रीवांचल एक्सप्रेस में वी.आई.पी. सीट का कोटा कटनी से बढ़ाया जावे।

रतनागिरी एक्सप्रेस नं. 2165, गोदान एक्सप्रेस 1058? लोकमान्य तिलक 1079 एवं सभी हॉलीडे स्पेशल ट्रेनों का कटनी जंक्शन स्टेशन पर स्टापेज किया जावे।

*[अनुवाद]*

***श्री अदगुरु एच. विश्वनाथ** (मैसूर): मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं और रेल मंत्री कुमारी ममता जी और रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री मुनियप्पाजी एवं श्री ई. अहमदजी को इस उत्कृष्ट रेल बजट के लिए बधाई देता हूं।

रेल बजट संपूर्ण भारत और भारत के सभी वर्ग के लोगों को परिलक्षित करता है। लोगों के लाभ के लिए अनेक नवीन और महत्वपूर्ण योजना और कार्यक्रम शुरू किये गये हैं। बजट का सबसे उत्तम पक्ष असंगठित क्षेत्र के श्रमिकों को मात्र 25 रुपये प्रति माह का भुगतान करके 100 कि.मी. तक की यात्रा करने का अवसर प्रदान करना है। यह लाखों श्रमिकों के लिए मददगार साबित होगा। छात्रों, महिलाओं, वरिष्ठ नागरिक आदि के लिए विशेष रियायतें भी काफी उपयोगी हैं।

बजट में आपने उल्लेख किया है कि रेलवे ने 18000 वैगन और सवारी डिब्बे अधिप्राप्त करने की योजना बनाई है और इसके लिए उत्पादन इकाइयों को बढ़ावा दिया जाएगा तथा उनको सुदृढ़ किया जाएगा। आपने यह उल्लेख भी किया है कि रेल कार्यशालाओं का कारोबारी तर्ज पर पुनर्गठित किया जाएगा और इस बजट में देश में स्थित कुछ कार्यशालाओं का भी नाम लिया है। मैं इस योजना का स्वागत करता हूं।

बीएचईएमएल, मैसूर में वैगनों और सवारी डिब्बों का उत्पादन शुरू करने की संपूर्ण क्षमता और उत्कृष्टता है। मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे वैगनों और सवारी डिब्बों के उत्पादन का कार्य बी.एच.ई.एम.एल., मैसूर को सौंपे ताकि केन्द्र प्रायोजित सरकारी क्षेत्र की कंपनी को बढ़ावा मिल सके।

मैसूर रेल कार्यशाला एक शताब्दि पुरानी कार्यशाला है, जिसे मसैूर के तत्कालीन महाराजा ने शुरू किया था जिससे कई हजार स्थानीय लोगों को रोजगार मिला था। मैं रेल मंत्री से आग्रह करना चाहता हूं कि मैसूर रेल कार्यशाला को कारोबारी तर्ज पर कार्यशालाओं के पुनर्गठन की सूची में शामिल किया जाए जिससे कि स्थानीय लोगों को रोजगार मिले, जिन्हें रेल संबंधी कार्य, जो रेल में विशेषज्ञताप्राप्त हैं।

मैं यह आग्रह भी करता हूं कि पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराते हुए मैसूर-बंगलौर दोहरीकरण कार्य को समयबद्ध रूप से पूरा किया जाए, मैसूर से कुशालनगर तक एक नई रेल लाइन बिछाई जाए तथा मैसूर-हसन रेलमार्ग पर सभी चौकीदार रहित फाटकों पर चौकीदार तैनात करे।

मैं रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों और यात्रियों की असुविधा के लिए मैसूर सिटी रेलवे स्टेशन को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की आधुनिकीकरण योजना में शामिल किया।

***श्री मिथिलेश कुमार** (शाहजहांपुर): मैं रेल बजट पर माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। मैंने देखा कि रेल बजट में माननीया रेल मंत्री द्वारा उ.प्र. को जितनी सुविधा देनी चाहिए थी वह नहीं मिल पाई हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर, उ.प्र. की ओर माननीया मंत्री जी का निम्नलिखित कार्यों की ओर विशेष रूप से ध्यान दिलाना चाहता हूं:

मैलानी से खुटार, पुवांया, शाहजहांपुर, जलालाबाद होते हुए फर्रुखांबाद तक नई रेल लाइन बिछाने का कार्य।

नई दिल्ली-लखनऊ समर स्पेशल शताब्दी एक्सप्रेस को जारी रखने तथा इसका ठहराव शाहजहांपुर करना।

गाड़ी सं. 2229ए/2230ए का ठहराव शाहजहांपुर करना।

गाड़ी सं. 4315/16 को शाहजहांपुर से सुबह 4 बजे चलाना।

शाहजहांपुर स्टेशन पर यात्री सुविधाएं बढ़ाने एवं प्लेटफार्म संख्या 2 पर पूर्ण रूप से टीन शैड का निर्माण कार्य।

गोविंदगंज रेलवे फाटक 1989-90 से बंद कर दिया गया है जिसके कारण आवागमन में लोगों काफी परेशानी हो रही। जनहित में वह रेलवे क्रासिंग तुरन्त खोला जाये।

गाड़ी सं. 2011/2012 गरीबरथ को ठहराव शाहजहांपुर करना।

टाटानगर-अमृतसर (8103) का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए।

शाहजहांपुर स्टेशन पर मालगोदाम की तरफ प्लेटफार्म नं. 1 पहले से प्रस्थापित है, इस कार्य को प्रारम्भ किया जाए।

हिमगिरी-जम्मूतवी-हावड़ा का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*[अनुवाद]*

***श्रीमती प्रिया दत्त** (मुम्बई उत्तर-मध्य): माननीया, मंत्री श्रीमती ममता बैनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

सर्वप्रथम मैं पूरी तैयारी से रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए मैं उनको बधाई देना चाहूंगी। महोदया, सामाजिक व्यवहार्यता और आर्थिक व्यवहायर्चता के सही मिश्रण से विकास करने पर जोर दिया जाना चाहिए।

लोगों को देश के अन्य भागों से जोड़ने और उनमें जुड़ाव और गर्व की भावना के सात राष्ट्रवाद की भावना पैदा करने तथा उन्हें अकेला छोड़ने की बजाय मुख्यधारा के पास लाने का बेहतर तरीका क्या है?

जैसाकि माननीय मंत्री ने बिल्कुल सही कहा-लाखों लोग विकास की राह देख रहे हैं और अब वह समय आ गया है कि उन्हें विकास के फल में से उनका हिस्सा मिल जाना चाहिए।

भारतीय रेल आजादी का वाहन है और इसमें हमारे देश के ऐसे कई भागों को शक्तियां प्रदान की है जो अभी तक अविकसित है।

यात्री सेवा बेहद महत्वपूर्ण है और माननीय मंत्री ने यात्री सुविधाओं, साफ-सफाई, खान-पान, सुरक्षा और समयबपद्धता पर जोर दिया है और इन आधारभूत सुविधाओं का शीघ्र उन्नयन करने की आवश्यकता है।

मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगी कि विश्ववस्तर के स्टेशन अथवा आदर्श स्टेशन के अन्तर्गत आने वाले प्रत्येक स्टेशन पर चिकित्सा सुविधाओं और आपातकालीन कक्षों की स्थापना करने सहित हमारे बहुद्देशीय परिसरों में स्वसहायता समूह सहित निशक्त व्यक्तियों के लिए कियोस्क बनाने पर विचार किया जाए जिससे कि महिलाओं और निशक्त व्यक्तियों को अधिकार प्रदान करने में सहायता मिलेगी। इन कियोस्कों को विशेषरूप से युवाओं को आवंटित करने पर बल दिया जाना चाहिए। मैं यह भी अनुरोध करूंगी कि इन स्टेशनों पर निशक्त व्यक्तियों के लिए विशेष सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

मैं गरीबों को गर्व से यात्रा करने के लिए 25 रुपये का मासिक पास प्रारंभ करने और विद्यार्थियों को रियायती पास देने के लिए माननीया मंत्री की सराहना करती हूं। मंत्री द्वारा प्रारंभ की गयी युवा रेलगाड़ियां निस्संदेह युवाओं के लिए वरदान सिद्ध होंगी।

माननीया मंत्री ने कई बार आवास, महाविद्यालयों, शैक्षिक केन्द्र लर्निंग सेन्टर आदि जैसी विभिन्न परियोजनाओं के लिए रेलवे की भूमि का विकास करने का जिक्र किया है।

यहां मैं उस स्थिति का जिक्र करना चाहूंगी जिसका सामना हमने मुम्बई में किया है। रेलवे की अधिकांश भूमि पर अतिक्रमण किया हुआ है और कई गरीब परिवार यहां 50 से अधिक वर्षों से बसे हुए हैं। मेरा माननीया मंत्री से अनुरोध है कि कृपया इतने सारे लोगों को विस्थापित करने से पहले उनके पुनर्वास के बारे में सोचा जाए। कई व्यक्तियों को जगह खाली करने का नोटिस प्राप्त हुआ और रेलवे ने पुनर्वास का दायित्व लेने से मना कर दिया।

यदि राज्य सरकार और रेलवे के बीच लागत के बंटवारे के संबंध में कोई समझौता होता है तो लाखों विस्थापित व्यक्तियों को अपने सिर छुपाने के लिए छत मिल जाएगी और वे निष्ठापूर्वक जीवन जी पाएंगे और अपने बच्चों के भविष्य को सुरक्षित कर सकेंगे।

मैं मुम्बई शहर के लाखों निवासियों और यात्रियों का प्रतिनिधित्व करती हूं। रेलवे मुम्बई की जीवन रेखा है और परिवहन की सर्वश्रेष्ट प्रणाली है परंतु वर्षों से जनसंख्या बढ़ने के साथ साथ इस प्रणाली पर दबाव बह गया है। यहां पर उसी तरह से भी तुरंत भाड़ा कम करने की जरूरत है जिस तरह से आपने कोलकाता में किया है। महोदया, यह भीड़ भाड़ ही दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण है। रोजाना, रेल में भारी भीड़ के कारण रेल से व्यक्तियों के गिरने के मामले सामने आते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया इस मामले को देखें और यदि संभव हो तो रैंकों की संख्या बढ़ाई जाए। मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया इस मामले को देखें और यदि संभव हो तो ईएमयू के रैंकों की संख्या बढ़ाई जाए। इस पर आगे क्या किया जा सकता है इस पर चर्चा के लिए मैं अलग से आपसे मिलना चाहूंगी। मुम्बई के यात्रियों को तुरंत राहत देने की आवश्यकता है। हम अपनी महिलाओं के लिए आरक्षित बोगियों और स्टेशनों में उनकी सुरक्षा बढ़ाना चाहते हैं। जीवंत महानगर होने के कारण मुम्बई देश भर के लोगों को अपनी ओर आकर्षित करता है। हमारे स्टेशनों के बारे में बताए जाने वाले कई किस्से हैं। घर से भागे हुए बच्चों, युवा लड़कियों को बेचने के लिए शहर में लाया जाता है और बच्चों को बाल श्रम के लिए यहां लाया जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस क्षेत्र में पहले ही से कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों के साथ सतर्कता दल भी भेजा जाए ताकि इस समस्याओं को रोका जा सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती प्रिया दत्त]

मैं इस अवसर पर माननीया मंत्री को धनय्वाद देना चाहूंगी कि उन्होंने हमें एक ऐसा रेल बजट दिया है जिसमें कि हमें आशा की किरण दिखाई देती है और मेरा आपसे अनुरोध है कि समयबद्ध रूप से योजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने के लिए कड़ाई से इस मामले को देखें ताकि लाखों लोगों के जीवन में बदलाव लाया जा सके।

*[हिन्दी]*

***श्री शिवराज भैया** (दमोह): लोक सभा में प्रस्तुत रेल बजट में समूचे मध्य प्रदेश की भारी उपेक्षा की गई है, जबकि मध्य प्रदेश में रेल सुविधायें बहुत कम हैं। मध्य प्रदेश के क्षेत्रफल के आधार पर रेल लाइनों को देखा जाये तो स्पष्ट हो जाता है कि मध्य प्रदेश में जितनी रेललाईनें होनी चाहिएं, उससे बहुत कम रेल सुविधा मध्य प्रदेश में है। प्रदेश की जनता को विश्वास था कि इस बजट में अतिरिक्त नई रेल लाइनों का विस्तार होगा, परंतु वह दिवास्वप्न ही साबित हुआ।

बुंदेलखंड क्षेत्र मध्य प्रदेश का सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। इसमें मात्र एक रेलवे लाइन कटनी-बीना है, इस कारण इस क्षेत्र का विकास नहीं हो पाया है। बुंदेलखंड के अंतर्गत मेरे लोक सभा क्षेत्र दमोह में भारी मात्रा में खनिज भंडार हैं, राकफास्फेट, लोहा, ग्रेनाइट तथा उत्तम किस्म का हीरा उपलब्ध है, वर्तमान में मेरे क्षेत्र के वक्सवाला नगर के पास आस्ट्रेलिया की एक कम्पनी हीरा एवं सोना निकालने का कार्य कर रही है। लेकिन रेल लाइन न होने के कारण कोई भी उद्योगपति, उद्योग लगाने को तैयार नहीं है। पिछले वर्ष मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री माननीय शिवराज सिंह चौहान ने संभागीय मुख्यालय सागर में उद्योगपतियों को इन्वेस्टर्स मीट के माध्यम से आमंत्रित किया, परंतु रेल लाइन के अभाव में उद्योग नहीं लगाया गया।

मैंने 9 जून, 2009 को एक पत्र लिखकर माननीय रेल मंत्री महोदय से निवेदन भी किया है कि झांसी से नागपुर वाया टीकमगढ़, शाहगढ़, बंडा, मकरोनिया (सागर) रहली, देवरी, करेली नई रेल लाइन लगवाने की कृपा करें ताकि बुंदेलखंड एवं मेरे लोक सभा क्षेत्र का विकास हो सके। इस रेल लाइन से झांसी जं. से नागपुर जं. की दूरी 500 कि.मी. कम होगी, साथ ही किराया एवं समय की भी बचत होगी। वर्तमान में झांसी जं. से बीना, भोपाल, इटारसी होकर नागपुर जाना पड़ता है।

महोदया, इसके साथ ही विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल खजुराहो, जो अभी अभी रेल लाइन द्वारा महोबा से जोड़ा गया है इस महोबा खजुराहो रेल लाइन को हटा, दमोह, तेंदूखेडा पाटन होते हुए जबलपुर तक बढ़ा दी जाये ताकि खजुराहो आने वाले विदेशी पर्यटकों एवं गरीब जनता को जबलपुर से कटनी, सतना, मानकर, महोबा होते हुए खजुराहो नहीं जाना पड़ेगा और कम समय एवं किराया में खजुराहो पहुंच सकेंगे।

मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पथरिया स्टेशन के पास लखरोनी फाटक पर ओवर ब्रिज एवं पथरिया फाटक के पास लोअर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है क्योंकि इस लाइन पर प्रत्येक 8-10 मिनट पर रेल निकलती है और दोनों फाटकों के बंद रहने पर आम आदमी को बहुत परेशानी होती है।

महोदया, मेरे क्षेत्र में पथरीया एक औद्योगिक नगर है यहां से लगभग 900 ग्रामों की जनता रेल में बैठकर यात्रा करती है, परंतु यहां से निकलने वाली 2121/2122 मध्य प्रदेश संपर्क क्रांति, 2181/2182 जबलपुर-जयपुर दमोदय एक्सप्रेस, 1449 जबलपुर जम्मू तवी तथा 8507 विशाखापटनम-अमृतसर हीराकुंड एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टाप न होने से आम जनता को परेशानी होती है। अत: उपरोक्त यात्री गाड़ियों के स्टापेज बनाया जाये। साथ ही 2181/2182 जबलपुर-जयपुर दमोदय एक्स. को जयपुर से अजमेर शरीफ तक बढ़ा दिया जावे, जिससे जबलपुर, कटनी, दमोह, सागर के अल्पसंख्यक समाज के व्यक्तियों को नमाज अदा करने एवं इबादत के लिए मुसलिम समाज के भाईयों को अजमेर शरीफ जाने की सुविधा प्राप्त हो सके।

***श्री निशिकांत दुबे** (गोड्डा): मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूं वह गोड्डा क्षेत्र झारखण्ड में आता है। वह देश का तीसरा सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। आजादी के इतने वर्षों के बाद भी इस क्षेत्र के लोगों ने रेल नहीं देखी है। माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में इन बातों का जिक्र किया है कि रेलवे लाईन कमर्शियल आधार पर नहीं सामाजिक आधार पर बनेगी। पहली बार मुझे और मेरे क्षेत्र के लोगों को आशा की किरण दिखाई पड़ती है। चारों तरफ से वह इलाका सामरिक, सांस्कृतिक व पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। एक तरफ प्राचीन विक्रमशिला विश्वविद्यालय है जिसकी स्थापना छठी शताब्दी में बंगाल के राजा धर्मपाल ने की थी और दूसरी तरफ बाबा वैद्यनाथ का देवघर स्थित मन्दिर है, जोकि द्वादश ज्योर्तिलिंग मंदिर में से एक है जहां करोड़ों श्रद्धालु प्रतिवर्ष आते हैं। बीच में मद्रांचल पर्वत है जिससे सुरों और असुरों ने समुद्र मंथन किया था और उससे अमृत और लक्ष्मी प्राप्त हुई। देवघर और मधुपुश्री रविन्द्रनाथ टैगोर को भी प्रिय थे और आजादी की लड़ाई में उन्होंने महात्मा गांधी को देवघर में अपना केन्द्र

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

बनाने को कहा था। 1860 में जो पहली रेल लाईन ईस्ट इंडिया कम्पनी ने बनाई थी। वह भी इस जिले के बार्डर पर है। बंगलादेश की सीमा इस जिले को जोड़ती है, इसलिए इसका सामरिक महत्व भी है।

आपके रेल मंत्री बनने के बाद मैंने एक पत्र के माध्यम से प्राचीन विक्रमशिला क्षेत्र से देवघर तक वाया गोड्डा जिला मुख्यालय होकर रेल लाईन बिछाने की मांग की थी। आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री अपने जवाब में इसको शामिल करेंगी। इस रेल लाईन के बन जाने से पर्यटक जो देवघर या तारापीठ मंदिर आते हैं वो सांस्कृतिक महत्व के केन्द्रों जैसे विक्रमशिला व मन्दारा के भी दर्शन कर सकेंगे। आजादी के इतने वर्षों के बाद दलितों और आदिवासियों को रेल देखने का अवसर मिलेगा।

इसके पक्ष में मेरे दो साथी सांसद, भागलपुर के श्री शाहनवाज जी और बांका के श्री दिग्विजय सिंह जी भी सहमत हैं और उनके क्षेत्र को भी पर्यटन की दृष्टि से मौका मिलेगा। बहुउद्देशीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा माननीय रेल मंत्री ने की है। उसमें जसीडीह भी शामिल है तकरीबन करोड़ों लोगों के वहां आने-जाने का मुख्य केन्द्र है। इस क्षेत्र में देवघर मंदिर होने के कारण तथा स्वामी निरंजना योग केन्द्र होने के कारण विदेशी पर्यटक की बढ़ी संख्या में आते हैं। अध्यक्ष महोदया आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन की श्रेणी में इसको शामिल किया जाये। जिससे पूरी दुनिया में देश की छवी निखरे।

माननीया रेल मंत्री जी ने अपने बजट में झाझा और पटना के बीच एक रेल चलाने की घोषणा की है। झाझा जसीडीह की दूरी मात्र आधा घंटा की है अत: रेल मंत्री से आग्रह कि इस रेल को जसीडीह से ही चलायें।

यह क्षेत्र इतना बड़ा होने के बावजूद भी रेल के अलावा कोई दूसरा और साधन देवघर और संथाल परगना जाने के लिए नहीं है अत: सप्ताह में एक दिन चलने वाली राजधानी जसीडीह प्रति सप्ताह जाए। कलकत्ता और पटना एयरपोर्ट नजदीक होने के कारण एक शताब्दी सुबह और शाम वाया जसीडीह चलाई जाए।

अन्त में मैं रेल मंत्री को अपने क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देता हूं। क्योंकि उन्होंने जसीडीह रेलवे स्टेशन पर पीने के पानी के लिए बजट आवंटित किया है। वह प्रोजेक्ट समय से पूरा हो जाए, इसके लिए उनसे आग्रह है। आपने अपना बहुमूल्य समय दिया है इसके लिए धन्यवाद।

**श्री माणिकराव होडल्या गावित** (नन्दुरबार): सभापति महोदया, मुझे आपने रेलवे बजट पर बोलने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। 3 जुलाई, 2009 को कुमारी ममता बनर्जी, माननीय रेल मंत्री महोदया ने वर्ष 2009-10 का रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया। मैं इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं पहले तो कुमारी ममता बनर्जी का धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने हमारे प्रधान मंत्री, डॉ. मनमोहन सिंह, जो देश के सर्वांगीण विकास में पूरी रुचि रखते हैं और अपनी बुद्धिमत्ता का पूर्ण उपयोग कर के, देश के हर विभाग का विकास करना चाहते हैं, उनके मार्गदर्शन में यह रेल बजट सभी भारतवासियों के सामने प्रस्तुत किया है। इस रेल बजट को हमारे वित्त मंत्री, माननीय प्रणब मुखर्जी साहब का मार्गदर्शन भी मिला है। यू.पी.ए. की अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी जी का भी पूरा सहयोग इस बजट को बनाने में रेल मंत्री महोदया को मिला है। इसलिए यह रेल बजट आम आदमी और महिलाओं को भी न्याय देने वाला बजट है। यह भी बताते हुए हर्ष हो रहा है कि महिलाओं के लिए मुम्बई उपनगरीय रेलों की भांति ही दिल्ली, कोलकाता और चेन्नई उपनगरों में केवल महिलाओं के लिए ई.एम.यू. गाड़ियां चलाने की घोषणा की है। इस घोषणा पर कार्यान्वयन करना बहुत जरूरी है। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए रेल महिला सुरक्षा दस्ते दिये जाने की भी घोषणा की गई है, लेकिन इस पर भी कार्यान्वयन होना आवश्यक है।

रेल भर्ती नीति और रेल भर्ती बोर्ड की शीघ्र ही समीक्षा की जाएगी, यह एक अच्छा कदम उठाया गया है। अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति की रिक्तियों के बैकलॉग को पूरा करने के लिए विशेष भर्ती अभियान चलाया जायेगा। यह भी अच्छा निर्णय है, लेकिन इसकी प्रक्रिया कितने दिन, महीने और कितने सालों में पूरी की जाएगी, यह बताना जरूरी है, मुझे ऐसा लगता है। ये मुझे जरूर अवगत कराएंगी, मैं यह भी मांग करता हूं। रेलवे की भर्ती में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग के लोगों को भी शामिल किया जायेगा। शारीरिक विकलांगों के कोटे की रिक्तियां भरने के लिए भी विशेष भर्ती अभियान चलाया जायेगा। इसकी समय सीमा बताना जरूरी है।

ऐसी कई योजनाएं और कई नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा सुश्री ममता बनर्जी, रेल मंत्री ने की है। जहां-जहां पर नई लाइनों की मांग है, दूसरी लाइन की मांग है, यात्रियों की भीड़-भाड़ देखते हुए ये नई लाइनें और दोहरीकरण की लाइनें बनाना, मंजूरी देना बहुत जरूरी है, ऐसा मैं मानता हूं। लेकिन इसका कार्यान्वयन भी होता है या नहीं, यह देखना बहुत ही जरूरी है। बजट भाषण के पेज नं. 37 पर पैरा नं. 92 में मंत्री महोदय ने बताया है:

"महोदया, रेलवे द्वारा परियोजना के निष्पादन और कार्यान्वयन में काफी विलम्ब होता है। बजट में दर्शाए गए सभी उपायों

[श्री निशिकांत दुबे]

तथा शुरू की गई परियोजनाओं को निर्धारित लक्ष्य तिथि में पूरा करने के लिए निगरानी की जाएगी। मेरा परियोजना मोनिटरिंग कमेटी का गठन करके परियोजना मोनिटरिंग तंत्र का विकास करने का प्रस्ताव है, ताकि समय सीमा का ध्यान रखा जाए तथा परियोजना को पूरा करने में कमी न रहे। इन परिस्थितियों में, दोषपूर्ण नियोजन और अधिक समयावधि की वजह से लागत से जुड़ी भारी बचत हासिल करने की आशा रखता हूं।'' यह बताया है, इसलिए ममता जी को धन्यवाद।

इसके बाद यह जो आपने मुद्दा रखा है, इसकी तरफ आप पूरा ध्यान देंगी, इसके लिए मेरे मन में कोई संदेह नहीं है। लेकिन मेरा यह अनुभव रहा है कि पश्चिमी रेलवे उदना-जलगांव विद्युतीकरण सहित दोहरीकरण 306.93 किलोमीटर को दिनांक 26.2.2008 को यानि 2008-09 के रेल बजट में 714 करोड़ रुपये की धनराशि का प्रोवीजन किया गया था और 70 करोड़ रुपये की धनराशि 2008-09 के बजट में दी गई थी। करीब 15 महीने बीत जाने के बाद भी वह धनराशि खर्च नहीं हुई। अभी 2009-10 के बजट में इसके लिए सिर्फ 14 करोड़ रुपये का बजट प्रोवीजन किया गया है। भारत सरकार ने उदना-जलगांव रेलवे लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लिए धनराशि देने के बाद रेलवे बोर्ड और रेलवे प्रशासन की अकार्यक्षमता की वजह से यह धनराशि खर्च नहीं हुई। इसमें उनका कोई भी नुकसान नहीं हुआ, आम आदमी का नुकसान हुआ है।

ऊधना-जलगांव के बारे में कहना चाहूंगा कि यहां 306 किलोमीटर पर रहने वाली आम जनता के विकास में रुकावट आयी है। नवसारी, सूरत, बारदोली, नंदुरबार, धुले, रावदे, जलगांव, ये छः लोक सभा के क्षेत्र इस लाइन पर आते हैं। वहां एक इंच जमीन भी खरीदने की जरूरत नहीं है। सारी जमीन रेलवे की है। आम आदमी का विकास रुकवाने वाले संबंधित अधिकारियों पर कार्रवाई करने की मांग मैंने की तो इसे गलत नहीं माना जाना चाहिए।

महोदया, मैं रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी से विनती करूंगा कि उन्होंने सिर्फ 14 करोड़ रुपए की राशि वर्ष 2008-09 के बजट में दी है, जबकि वहां 70 करोड़ रुपये से ज्यादा धनराशि की आवश्यकता है, इसे बढ़ाया जाना चाहिए। मैं 306 किलोमीटर पर रहने वाली आम जनता की ओर से मांग करता हूं।

महोदया, रेल हमारे देश की राष्ट्रीय संपत्ति है। इसका रख-रखाव करना हर भारतवासी का कर्त्तव्य है, यह बताना भी मैं जरूरी समझता हूं। मैं मध्य रेलवे के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। मध्य रेलवे में मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले, नरढाणा, शिरपुर, शेदवागांव, 305 किलोमीटर, रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, जिस पर 7 लाख रुपये की धनराशि खर्च हुई है। इस रेलवे लाइन की मंजूरी के लिए महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत की भागीदारी रेलवे को लिखित रूप में दी है। उसने वर्ष 2008-09 में 25 करोड़ रुपये की धनराशि रेलवे को दी है और वर्ष 2009-10 के लिए 196 करोड़ रुपये की धनराशि मंजूर की है। लेकिन इस रेलवे परियोजना का रेल बजट (मध्य रेलवे) में कहीं भी उल्लेख नहीं है।

महाराष्ट्र के अखबारों ने इस परियोजना को बजट में समाविष्ट कराने के लिए कहा, लेकिन मंत्री महोदया भूल तो नहीं गयीं, ऐसा लिखा है। जहां तक मुझे मालूम है, इस परियोजना का प्रस्ताव प्लानिंग कमीशन के पास जाना था, वह प्रस्ताव रेलवे ने भेजा या नहीं, यह भी देखना होगा। अगर प्रस्ताव प्लानिंग कमीशन में भेजा होगा, तो इसको मंजूरी मिलेगी या नहीं, यह भी देखना होगा। धुलिया लोक सभा के पूर्व सांसद श्री बापू हरी चौरे ने वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट पर विस्तार से अपने विचार रखे और मैं भी रेल मंत्री महोदया से यह विनती करूंगा। इसकी विपक्ष की ओर से भी मांग हुई है। जो नयी रेल लाइन है, उसमें महाराष्ट्र सरकार 50 प्रतिशत भागीदारी की राशि देने के लिए तैयार है, इसलिए इस योजना को मंजूरी दी जाए। महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यही नम्र निवेदन करता हूं।

**सभापति महोदया:** आपने इंदौर-मनमाड रेल लाइन की बात कही है, इसलिए आपको बोलने का पूरा अवसर दिया। मुझे टोकते हुए बहुत दुख होता है, लेकिन बहुत लंबी लिस्ट है, बहुत से माननीय सदस्य यहां बोलने वाले हैं। अगर हम स्पीच ले करें तो भी बात मंत्री जी तक पहुंच जाएगी। इसलिए थोड़ा कोआपरेट करें जिससे मुझे बार-बार आपके भाषण के बीच में आपको टोकना न पड़े।

***श्री भीष्म शंकर** उर्फ **कुशल तिवारी** (संत कबीर नगर): मैं माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान जनपद संत कबीर नगर जो कि मेरा संसदीय क्षेत्र भी है, की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं।

महान सूफी संत एवं प्रख्यात कवि संत कबीर दास जी का निर्माण स्थली मगहर जो जनपद संत कबीर नगर के अंतर्गत आता है। जिसका जिला मुख्यालय खलीलाबाद है। महोदया, इस जनपद में गरीब किसानों की संख्या ज्यादा है। जिनका मुख्य रोजगार कृषि है। सरकार इन गरीब किसानों को खाद-बीज उपलब्ध कराती है। परंतु खलीलाबाद में रेलवे का रैक प्वाइन्ट गोदाम नहीं होने के कारण जनपद संत कबीर नगर के लिए खाद-बीज गोरखपुर तथा बस्ती रेलवे रैक प्वाइन्ट गोदाम में रखा जाता है। दूसरे जनपद से

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

खाद-बीज लेकर संत कबीर नगर के किसानों को सरकार द्वारा वितरित किया जाता है। जिसमें काफी समय लग जाता है। समय पर खाद-बीज नहीं मिलने के कारण जनपद के किसानों को काफी परेशानी उठाना पड़ता है तथा फसल की बुआई में देरी हो जाती है। जिसके कारण उपज में काफी गिरावट आती है।

चूंकि मा. रेल मंत्री जी गरीब किसानों के हक के लिए काफी संघर्ष किया है और गरीब किसानों के हमदर्द की तरह जानी जाती है।

अत: मेरा मा. रेल मंत्री जी से आग्रह है कि जिला मुख्यालय खलीलाबाद में एक रेलवे का रैक प्वाइन्ट गोदाम के साथ स्थापित/स्वीकृत करने का कष्ट प्रदान करें। मैं तथा इस जनपद के गरीब किसान मा. रेल मंत्री जी का सदैव ऋणी रहेंगे।

महोदया जी, बरौनी, मुजफ्फरपुर, गोरखपुर, खलीलाबाद, लखनऊ रूट से रेलवे को काफी वित्तीय लाभ है। परंतु दु:ख के साथ ये कहना पड़ता है कि इस रूट पर एक भी राजधानी/शताब्दी गाड़ियां नहीं चलती हैं। गोरखपुर एन.ई. रेलवे का मुख्यालय भी है। परंतु इसको राजधानी एक्सप्रेस से नहीं जोड़ा जा सका है। इस रूट पर संत कबीर का निर्माण स्थली तथा भगवान बुद्ध का जन्मस्थली भी है। जिसको देखने के लिए देश विदेश से पर्यटक भी आते हैं। जिनको राजधानी/शताब्दी ट्रेनें नहीं होने के कारण काफी असुविधा महसूस होती है।

महोदया, जी, मा. रेल मंत्री जी से आग्रह है कि उपरोक्त रेलवे रूट पर एक राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस जल्दी से जल्दी शुरू करने की कृपा प्रदान करें।

महोदया जी, खलीलाबाद जो संत कबीर नगर का जिला मुख्यालय है तथा यहां से लोग जम्मूतवी तथा देश के अनेक हिस्से में रेल द्वारा यात्रा करते हैं, परंतु जम्मूतवी एक्सप्रेस यहां नहीं रुकती है।

अत: मा. रेल मंत्री जी से आग्रह है कि जम्मूतवी एक्सप्रेस का स्टॉपेज खलीलाबाद में भी देने का कष्ट करें।

महोदया जी, संत कबीर एवम् भगवान बुद्ध का क्रमश: निर्माणस्थली एवम् जन्मस्थली है। अत: रेल मंत्री जी से आग्रह है कि एक-एक एक्सप्रेस ट्रेन जिसका नाम क्रमश: मगहर एक्सप्रेस लुम्बनी एक्सप्रेस इसी रेल बजट में शामिल कर शुरू किया जाए। जिससे इन दो सूफी संत कबीर तथा भगवान बुद्ध के विचारों को जन-मन तक पहुंचाया जाए।

मैं मा. रेल मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं कि बहुत पहले खलीलाबाद से उतरौला होते हुए बलराम तक के लिए नए रेल रूट का सर्वे बहुत पहले हुआ था। परंतु इस पर अभी तक इस प्रोजेक्ट पर काम शुरू नहीं हुआ है।

इस रूट के क्षेत्र में बुनकरों तथा बर्तन उद्योग से जुड़े कारीगरों की काफी संख्या है। उचित रेल यातायात की सुविधा नहीं होने के कारण इनको कच्चे माल तथा तैयार माल ले जाने ले आने में काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। अत: मा. रेल मंत्री जी से आग्रह है कि यथाशीघ्र इस नये रूट का शुभारंभ करने की कृपा करें। जिससे इस क्षेत्र के गरीब जनता को लाभ मिल सके।

जी, चूंकि संत कबीर नगर भौगोलिक तथा ऐतिहासिक दृष्टिकोण से काफी महत्वपूर्ण है तथा इस क्षेत्र में एक भी मेडिकल कॉलेज अस्पताल नहीं है। चूंकि मा. रेल मंत्री जी ने अपने रेलवे बजट में कुछ मेडिकल कॉलेज अस्पताल खोलने की बात रखी है। यह एक अच्छा कदम है रेल मंत्री जी का।

अत: रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि महान सूफी संत कबीर दास जी की निर्माण स्थली क्षेत्र में एक रेलवे का मेडिकल कॉलेज अस्पताल बनवाने का कष्ट करें जिससे कि यह क्षेत्र बाकी विकास क्षेत्रों के साथ कदम मिलाकर चल सके।

*[अनुवाद]*

**श्री प्रबोध पांडा:** सभापति महोदया, मैं आपको मेरा नाम पुकारने के लिए धन्यवाद देता हूं। सर्वप्रथम, मैं माननीया रेल मंत्री को धनय्वाद देता हूं जिन्होंने यह रेल बजट प्रस्तुत करके ख्याति अर्जित की है। यह रेल बजट दो कारणों से विशिष्ट है। पहला, उन्होंने पश्चिम बंगाल को उसका उचित हक दिया है। दूसरा, यह इस मायने में विलक्षण है कि उन्होंने यह घोषणा की है कि वह पिछले पांच वर्षों के रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर श्वेत-पत्र लाएंगी।

यह देखना काफी रोचक है कि 15वीं लोक सभा के संप्रग सरकार की रेल मंत्री 14वीं लोक सभा के संप्रग सरकार के रेल मंत्री के कार्यकाल के संबंध में श्वेत पत्र लाने जा रही हैं। मैं समझता हूं कि वह किसी विलंब के यथाशीघ्र श्वेतपत्र लाएंगी। इस सम्माननीय सभा के सदस्यों के मन-मस्तिष्क में ही नहीं बल्कि पूरे देश की जनता के मन में पहले से ही कापी उत्सुकता और आशंकाएं विद्यमान हैं।

महोदया, अब मैं पश्चिचम बंगाल की चर्चा करूंगा। रेल मंत्री पहले ही कुछ रेलवे स्टेशनों का उन्नयन करने की घोषणा कर

[श्री प्रबोध पांडा]

चुकी है तथा वह उन्हें विश्वस्तरीय बनाने को इच्छुक हैं। 15 स्टेशनों में से हमारे पास पश्चिम बंगाल में पहले से ही 5, कोलकाता में 4 और न्यू जलपाईगुड़ी में एक स्टेशन है। मेरी समझ से उन्हें खड़गपुर को शामिल करना चाहिए। यह समझ से परे है कि आखिर उन्होंने खड़गपुर को नजरअंदाज क्यों किया है। खडगपुर की अवसंरचना के बारे में उन्हें पूरी जानकारी है। वहां काफी भूमि है, अवसंरचना है। लिफ्ट और एसक्लेटर स्थापित किये जाने वाले हैं। वहां एक अस्पताल है। मैं उनके प्रति कृतज्ञ हूं कि वह वहां एक चिकित्सा महाविद्यालय स्थापित करने जा रही हैं परंतु साथ-साथ मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वह खडगपुर स्टेशन को विश्वस्तरीय बनाएं।

जहां तक अन्य स्टेशनों का संबंध है, मैं यह बताना चाहूंगा कि उन्होंने अनेक स्टेशनों का नाम लिया था। 375 स्टेशनों में से 150 से अदिक स्टेशन पश्चिम बंगाल ये हैं। परन्तु वह खड़गपुर, मादपुर, सम्चार, बालिचर को भूल गयी हैं। उन्होंने नारायण मुरैल पखुदिया का नाम लिया है परन्तु बेलदा, दांतन, नारायणगढ़ कोलाइकुण्डा यहां तक कि आई.आई.टी. के निकट स्थित स्टेशन हिजली का भी नाम नहीं लिया है। मेरी समझ में नहीं आता कि आखिर वह इन स्टेशनों को कैसे भूल गयी हैं। मैं समझता हूं सभी स्टेशनों को मॉडल स्टेशन के रूप में लिया जाना चाहिए, जिसे वह बहुत अच्छी तरह जानती हैं। इसलिए मैं उनसे इस बात पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

अब मैं नए स्टेशनों का जिक्र करता हूं। यहां आई.आई.टी. हैं-अब यह मान्यताप्राप्त है और इसे देश के सर्वोच्च प्रौद्योगिकी संस्था के रूप में पहचान हासिल की है। इसका नजदीकी स्टेशन हिजली है। इस आई.आई.टी. के स्थापना दिवस के अवसर पर अबुल कलाम आजाद सहित कुछ अन्य गणमान्य व्यक्ति खड़गपुर गए और हिजली स्टेशन पर उतरे। आगामी वर्ष, हम इस आई.आई.टी. की प्लैटिनम जुबिली मनाने जा रहे हैं। इसलिए हिजली से हावड़ा तक एक नई रेलगाड़ी, एक्सप्रेस ट्रेन, टेक्नालॉजी एक्सप्रेस शुरू किये जाने का प्रस्ताव है। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री महोदया इस पर विचार करेगी।

तत्पश्चात्, मैं रेलगाड़ियों के विस्तार के मुद्दे पर आता हूं। आसनसोल से हावड़ा के लिए एक रेलगाड़ी चलती है परन्तु हाल ही में इसे खड़गपुर तक ही कर दिया गया है। मेरा प्रस्ताव है कि कृपया इसकी सेवा हल्दिया के बजाय दीघा तक विस्तारित कर दी जाए। इसे पहले ही खडगपुर तक किया जा चुका है। जहां तक नए स्टेशनों का प्रश्न है, मैं यह बताना चाहूंगा कि यह एक अच्छा प्रस्ताव है। मुझे पता नहीं है कि इसे कैसे कार्यान्वित किया जाएगा। सालवानी से लालगढ़ और बेलपहाड़ी तक कोई सर्वेक्षण कार्य नहीं हुआ है। जो भी होगा मैं उसका स्वागत करता हूं। इस संबंध में मैं माननीया मंत्री महोदया से अनुरोध एवं मांग करता हूं कि वह भादु टोला, जो लालगढ़ के काफी निकट है, में एक स्टेशन स्थापित करे। यह भादु टोला का निकटतम रेलवे लाइन है। उन्हें इसकी जानकारी है। भादु टोला में नया स्टेशन स्थापित करने का मेरा प्रस्ताव है।

मैं मंत्री महोदय को बर्न स्टैण्डर्ड ब्रेथवेट, बासुमति प्रिंटिंग प्रेस के अधिग्रहण के प्रस्ताव हेतु धन्यवाद देता हूं। परन्तु उनको पता है कि खड़गपुर स्थित इनर प्रिंटिंग प्रेस काफी बुरी स्तिति में है। हाल ही मे रेल मंत्रालय द्वारा इसे बंद करने हेतु एक परिपत्र जारी किया गया है।

परन्तु यह खडगपुर स्थित अत्यंत ऐतिहासिक महत्व का रेलवे प्रिंटिंग प्रेस है। इसका उन्नयन और आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। कल उन्होंने कहा था कि वह आउटसोर्सिंग के खिलाफ हैं। परन्तु खड़गपुर रेलवे कार्यशाला में आउटसोर्सिंग चल रहा है। कृपया इस पर ध्यान दें ताकि आउटसोर्सिंग को रोका जा सके।

अब मैं दूसरी महत्वपूर्ण बात दोहरीकरण के बारे में जिक्र करूंगा।

**सभापति महोदया:** अब आपको अपनी बात समाप्त करनी चाहिए।

**श्री प्रबोध पांडा:** यह लम्बा नहीं बल्कि छोटा रेलमार्ग है। यह मिदनापुर से वाया गिरीमैदान खड़गपुर तक हैं। मैंने पूर्व रेल मंत्री, श्री नीतिश कुमार से अनेक बार अनुरोध किया था परन्तु इसे नजरअंदाज कर दिया गया। मैंने पूर्व रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद से भी अनुरोध किया था परन्तु इसे नजरअंदाज कर दिया गया। मैं वर्तमान रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस पर ध्यान दें ताकि मिदनापुर से वाया गिरीमैदान खडगपुर तक का यह छोटा रेलमार्ग, जो 15 कि.मी. से भी कम है, पूरा किया जा सके। इससे यातायात संबंधी समस्या उत्पन्न हो रही हैं। इस पर गौर किया जाना चाहिए।

दूसरी बात यह है।

**सभापति महोदया:** अब आप अपनी बात एक मिनट के अंदर समाप्त कीजिए।

**श्री प्रबोध पांडा:** कृपया मुझे दो मिनट का समय दीजिए। उन्होंने कहा है कि वह नवोन्मेषी उपाय करने जा रही हैं। मैं उन्हें यहां एक नवोन्मेषी उपाय करने का अनुरोध करता हूं। यह अत्यंत

महत्वपूर्ण है। वह अनेक मामले में विशिष्ट हैं। इस मामले में मैं उन्हें विशिष्ट बने रहने का अनुरोध करूंगा। उन्हें खड़गपुर के बारे में जानकारी है। खडगपुर में रेलवे की भूमि पर 50,000 से अधिक लोग अभी से नहीं बल्कि खडगपुर स्टेशन की स्थापना के समय से रह रहे हैं। रेलवे प्राधिकारियों, डी.आर.एम. ने इस भूमि को खाली करने हेतु कई बार नोटिस जारी किया है। मुझे अच्छी तरह पता है कि रेल मंत्री स्वयं जमीन खाली कराये जाने के खिलाफ हैं। इसलिए उन्हें लोगों विशेषकर उन लोगों के पुनर्वास हेतु कुछ नवोन्मेषी उपाय करने चाहिए जो रेलवे भूमि पर दशकों से रह रहे हैं। उनके लिए कुछ किया जाना चाहिए।

दूसरी समस्या ठेके के उन कामगारों के संबंध में है जो रेलवे सेक्टर में कार्य कर रहे हैं। हजारों की संख्या में रेलवे ठेका कामगार रेलगाड़ियों से यात्रा करते हैं जिनके पास कोई रेलवे पास नहीं है। उनको कोई रियायत नहीं दी जाती है। कृपया उन्हें रेलवे में रियायती दर पर यात्रा करने की अनुमति दें ताकि वे रेलवे में काम कर सकें। कई अन्य समस्याएं हैं।

**सभापति महोदया:** अब कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए। आपके पास समय नहीं है। मैं कुछ नहीं कर सकती।

**श्री प्रबोध पांडा:** अंतिम बात यह है। मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि वह रेलवे क्षेत्र के विकास हेतु सरकारी निजी भागीदारी (पी.पी.पी.) को रामबाण के रूप में न लें। एकमात्र सरकारी निजी भागीदारी ही रामबाण नहीं है। यदि वह विकास हेतु इस रास्ते को अपनाती है तो इससे नुकसान होगा, इससे हमारे देश पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। यह मेरा अनुरोध है। मैं समझता हूं कि मंत्री महोदया इस पर गौर करेंगी।

रेलगाड़ियों के विस्तार, उनके ठहराव, रेल उपरिपुलों और अनय मदों के संबंध में अनेक बातें हैं। मैं पहले ही माननीय मंत्री महोदय को पत्र लिख चुका हूं। मैं समझता हूं वह इस पर विचार करेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**सभापति महोदया:** श्री संजय सिंह चौहान। आपके पास मात्र तीन मिनट का समय है। मैं कोई मदद नहीं कर सकती।

*[हिन्दी]*

आप कृपया थोड़ा ध्यान रखिए।

**श्री संजय सिंह चौहान** (बिजनौर): सभापति महोदया यह मेरी पहली स्पीच है और इसके लिए मुझे काफी दिनों से इंतजार था। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदया:** ठीक है, मैं आपको पांच मिनट बोलने का समय देती हूं।

**श्री संजय सिंह चौहान:** मैडम, मैं जिस चीज को ले डाउन करूंगा, उसे नहीं बोलूंगा चाहे वह रूट्स के बारे में हो या नई ट्रेन्स के बारे में हो। हमारी माननीया रेल मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच की शुरुआत आर्थिक व्यवहारिकता या सामाजिक दृष्टिकोण से की थी, इसलिए मैं आपके माध्यम से उनका ध्यान सिर्फ इस ओर दिलाना चाहता हूं।

वैसे मैं माननीया रेल मंत्री जी व्यवस्था के खिलाफ लड़ने वाली नेता के रूप में देश में मशहूर हैं और हम भी राजनीतिक जीवन की शुरुआत से ही उन्हें एडमायर करके चलते हैं। मैं समझता हूं कि उन्हें इसमें एक दिक्कत पेश आई होगी क्योंकि रेल बजट पेश करने के लिए समय बहुत कम था। उनसे मेरा निवेदन यह है कि अब मैं जो बातें आपके सामने रखूंगा, उसे ध्यानपूर्वक देखें। मैं सामाजिक दृष्टिकोण के हिसाब से सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि मैं पश्चिमी उत्तर प्रदेश से आता हूं। यह दिल्ली से जुड़ा हुआ इलाका है, लेकिन दुख इस बात का है कि हमारे देश को अंग्रेजों से आजाद कराने के लिए बुजुर्गों ने लड़ाई लड़ी थी। जब हम अपने क्षेत्र में बुजुर्गों से मिलने के लिए या वोट मांगने जाते हैं, तो हमारे वे बुजुर्ग कहते हैं कि जैसा अंग्रेजों का राज था, हम हिन्दुस्तानी वैसा राज नहीं दे पाए। दुख इस बात का है कि जब से देश आजाद हुआ एक भी नई रेल लाइन पूरे पश्चिमी उत्तर प्रदेश में नहीं बनी है। हमारे ऊपर जनसंख्या का दबाव लगातार बढ़ता जा रहा है। कम से कम सात-आठ जिलों-मेरठ, बागपत, बिजनौर, मुजफ्फरनगर, सहारनपुर, जिससे हमारा पूरा उत्तरांचल जुड़ा हुआ है, देहरादून, गढ़वाल और गाजियाबाद, किसी की भी आबादी 50 लाख से कम नहीं है। लगातार आबादी का दबाव बढ़ रहा है, इस क्षेत्र में जनसंख्या कंसॉलिडेट हो रही है। दिल्ली और पूरे एनसीआर क्षेत्र में तकरीबन 10 करोड़ लोग इस समय रहते हैं, लेकिन वहां के लिए एक भी नई रेलवे नहीं बनी है। हरिद्वार जैसी जगह जहां केदारनाथ, बद्रीनाथ आदि तीर्थों के लिए रास्ता जाता है, रोज तकरीबन एक लाख यात्री यहां से गुजरते हैं। वहां पर सिर्फ सड़क मार्ग है, जिस पर प्रतिवर्ष दिल्ली से हरिद्वार के बीच सड़क दुर्घटनाओं में लगभग 3,500 लोग मारे जाते हैं। रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए अनेक बार सर्वे हो चुके हैं। मेरा निवेदन है कि हमारी सोच बदलनी चाहिए। आज लोग अंग्रेजी राज को अच्छा कहने लगे हैं, हमारी दूरगामी सोच नहीं होती है। जो काम हमें दिल्ली में 20 साल पहले मेट्रो बनाकर कर लेना चाहिए था। इसलिए आज हम जो बड़े शहर हैं, आगरा, लखनऊ, अहमदाबाद या अन्य बड़े शहर हैं, उनके बारे में विचार करना शुरू कर दें। यदि हम आज विचार करना शुरू करेंगे तो

[श्री संजय सिंह चौहान]

20 साल बाद जाकर उसे बना पाएंगे। अंग्रेजों ने दिल्ली में आने के लिए लाल पुल बनाया था, जो 50 साल पहले एक्सपायर हो चुका है, लेकिन उसकी क्वालिटी आज भी ज्यों की त्यों है। अंग्रेजों ने कनॉट प्लेस बनाया था, जहां आज भी सबसे कम जाम लगता है। ऐसा क्यों है?

माननीया रेल मंत्री जी से मुझे बहुत उम्मीद है, मैंने बहुत सी समस्याएं लिखित में आपके सामने रखी हैं, मैं आशा करता हूं कि वह उन पर विचार करेंगी। समय पहले भी बहुत कम था, दोबारा मैं उनसे व्यक्तिगत रूप से मिलूंगा। मुझे पूरी आशा है कि वह उस अन्याय के खिलाफ हमारे पश्चिमी उत्तर प्रदेश को न्याय दिलाएंगी और दूरगामी योजनाओं के लिए मैं उनसे निवेदन करता हूं। हमारे देश में न जाने कितने स्विटजरलैण्ड हैं। आप में से बहुत लोग स्विटजरलैण्ड गए होंगे। रेल की वजह से स्विटजरलैण्ड आज स्विटजरलैण्ड है। उत्तरांचल, कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, अगर सभी में हम रेल की एक परियोजना बनाएं तो पर्यटन के क्षेत्र में भारत भी विश्व मानचित्र पर आ सकता है।

*[अनुवाद]*

*1. पश्चिम की ओर दूसरा प्रवेश: इसके लिए 2 करोड़ की लागत वाले कार्य की मंजूरी दी गई थी लेकिन कार्य की गति बहुत धीमी है। इसे शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है क्योंकि इस कार्य से इसके आस-पास की 30-40 कालोनियों में रहने वाले लोगों के साथ-साथ पर्यटक/तीर्थयात्रियों को बहुत फायदा होगा। इसके लिए बजट में अतिरिक्त धनराशि का प्रावधान किया जाए।

2. मथुरा जंक्शन में आमान परिवर्तन का कार्य: रेलवे द्वारा मथुरा जंक्शन-अछनैरा के बीच स्वीकृत आमान परिवर्तन का कार्य शुरू नहीं किया गया है, इसे शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। यह लाइन पिछले छह महीनों से बंद है लेकिन इस मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तन करने का काम नहीं हो रहा है। इस लाइन के पास स्थित विभिन्न गांवों के अधिसंख्य लोगों द्वारा इसका उपयोग प्रतिदिन अपनी आजीविका के लिए मथुरा जाने के लिए इसका उपयोग किया जाता है। इसका उपयोग करने वाले अधिकतर लोग किसान और गरीबी रेखा के नीचे जीवनयापन करने वाले लोग हैं। लोग इस कार्य की प्रशंसा करेंगे।

3. इस क्षेत्र के आस-पास की अन्य कालोनियों सहित चंद्रपुरी कॉलोनी के पानी के बहाव के लिए पुलिया का निर्माण: चंद्रपुरी के निकट 20 अन्य कालोनियां हैं। इसके आस-पास इंद्रापुरी, शिवपुरी, चाणक्यपुर, नटवरनगर, प्रीतिविहार, इंद्रप्रस्त एंक्लेव, हनुमान नगर इत्यादि कालोनियां स्थित हैं। मथुरा जंक्सन से अछनेरा के बीच विद्यमान मीटर गेज लाइन, जिसका आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है के कारण पानी भर जाने की गंभीर समस्या है। नगरपालिका द्वारा इन कालोनियों के पानी को मुख्य नाले तक ले जाने के लिए एक नाला बनाने की स्वीकृति दी थी लेकिन रेलवे प्रशासन या राजनीतिक दल, जो भी इस कार्य को पूरा कर सके, के माध्यम से इस कालोनी के पानी के बहाव के लिए चंद्रपुरी कालोनी में (1 या 2) पुलियां थे निर्माण की आवश्यकता है।

4. नई रेल लाइनें: रेलवे द्वारा 2-3 वर्ष पूर्व मथुरा से अलीगढ़ वाया राया (60 किलोमीटर), मंत, नन्हीहिल, बाना के बीच एक नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण किया था लेकिन इस कार्य को स्वीकृति नहीं मिली है। यह कार्य 50-60 गांवों और कृषि उन्मुख क्षेत्र के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण है।

5. मथुरा एक धार्मिक स्थल है जो भगवान कृष्ण के जन्म के लिए प्रसिद्ध है। यहां ऐसे अन्य स्थान भी हैं जो भगवान कृष्ण की विभिन्न लीलाओं से संबंधित हैं। भारत के सभी भागों से लाखों लोग प्रत्येक माह इस स्थानों की यात्रा करते हैं। इन स्थानों में से गोवर्द्धन भी एक है। गोवर्द्धन को कोसी सोंख और जालनपट्टी (पश्चिम-मध्य रेल) का एक स्टेशन पहले से ही है को जोड़ते हुए जालनपट्टी से कोसी (65 किलोमीटर) वाया सोंख और गोवर्द्धन के बीच एक नई रेल लाइन की मांग की गई है।

6. बलराम, भगवान श्री कृष्ण के बड़े भाई थे। बलदेव में भगावन बलराम का एक मंदिर स्थित है जो एक अन्य तीर्थस्थल है। मथुरा से शादाबाद के मार्ग में गोकुल, महावन, गुरुशरणानंद आश्रम आदि जैसे आश्रम तथा अन्य पर्यटन स्थल हैं। इस संपूर्ण क्षेत्र की बेहतरी तथा समग्र विकास, जिससे लगभग 50-60 गांवों को फायदे के मद्देनजर मथुरा जंक्शन से सादाबाद वाया बलदेव एक नई रेल लाइन की मांग की जा रही है।

7. नई ट्रेन: हजारों लोग हावड़ा से वृंदावन आ रहे हैं। वृंदावन, थंगालियों का पर्यटन स्थल है। रामकृष्ण परमहंस से लेकर उड़ीया बाबा तक ऐसे अनेक धार्मिक व्यक्तित्व संत हुए हैं, जिन्होंने भगवान की भक्ति के लिए वृंदावन को चुना है। आज भी बंगालियों के दिलों में बृज विशेषकर वृन्दावन के लिए वही लगाव है। यहां निम्बकाचार्य जैसे बहुत से आश्रम है जो बंगाल के पर्यटकों

को आकर्षित करते हैं। इन सभी भक्तों के लिए मथुरा जंक्शन से हावड़ा के बीच एक समुचित ट्रेन चलाने की मांग सर्वथा न्यायोचित है।

(एक) गोवर्द्धन के नजदीक ''राधाकुंड'' नामक एक स्थान है जहां हजारों बंगाली विधवाएं और अन्य संत रहते हैं जिन्हें हर महीने कोलकाता जाना पड़ता है।

(दो) मथुरा जंक्शन से द्वारका के बीच नई ट्रेनें: दोनों स्थानों के धार्मिक महत्व को देखते हुए यह ट्रेन गुजरात, उत्तर प्रदेश, दिल्ली आदि के लोगों के लिए सर्वथा उचित है।

(तीन) आगरा से दिल्ली वाया मथुरा जंक्शन के बीच तीव्रगामी ट्रेन: हजारों नौकरी पेशा लोग प्रतिदिन नई दिल्ली स्टेशन आते हैं, इसमें सरकारी के साथ-साथ निजी नौकरीपेशा तथा व्यापारी सम्मिलित है। ... इसको देखते हुए एक ऐसी नई ट्रेन चलाई जाए जो नई दिल्ली रेलवे स्टेशन 9.30 बजे पहुंचे। आगरा से दिल्ली के बीच वर्तमान इंटरसिटी एक्सप्रेस अपर्याप्त है, इसकी यात्रा बहुत ही कष्टकारी है और यह ट्रेन प्रतिदिन अपने गंतव्य तक देर से पहुंचती है। इसलिए मैं कुछ आधुनिक, तीव्रगामी तथा कम ठहराव वाली ट्रेन चलाने का सुझाव देता हूं ताकि लोग आसानी से आ जा सकें। सभी दैनिक यात्रियों के लिए यह ट्रेन एक वरदान साबित होगी।

**8. ट्रेनों का ठहराव**

(एक) मथुरा जंक्शन पर हबीबगंज (शाह-ए-भोपाल) एक्सप्रेस, तमिलनाडु एक्सप्रेस और राजधानी एक्सप्रेस (मुम्बई, चेन्नई, बेंगलुरु जाने वाली) का ठहराव प्रदान किया जाए।

(दो) वृंदावन रोड, आगरा के कोसी मंडी स्टेशन पर कुछ एक्सप्रेस ट्रेनों का टहराव प्रदान किया जाए।

(9) आगरा के राजा की मंडी स्टेशन की तरह भुवनेश्वर स्टेशन को एक पूर्ण स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए।

(10) मथुरा जंक्शन पर एक सस्ते (बजट) होटल की आवश्यकता: भारत के सभी भागों से मथुरा में आने वाले पर्यटकों के लिए मथुरा जंक्शन पर एक सस्ते होटल के निर्माण के लिए एक सर्वेक्षण कराया गया था। यह पता चला है कि होटल के निर्माण के लिए वहां दोनों ओर पर्याप्त भूमि उपलब्ध है जहां सस्ते होटल का निर्माण किया जा सकता है। यह एक लोकप्रिय विचार होने के साथ लोगों की चिर-प्रतिक्षित मांग को पूरा करना होगा।

(11) आगरा में एक डीएमयू अनुरक्षण कर्मशाला है जिसका क्षेत्र बहुत कम है और डब्ल्यूटीएस-4 कर्मशाला को प्राचीन आरई मथुरा जंक्शन भवन में स्तानांतरित किया जाए तथा बाड़ में सीएंडडब्ल्यू अनुरक्षण कर्मशाला बनाकर इस विशाल भूमि का उपयोग किया जाए।

(12) मथुरा उन स्टेशनों की सूची में है, जिन्हें विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना है। इसे यथाशीघ्र क्रियान्वित किया जाना चाहिए। मथुरा स्टेशन को यथाशीघ्र क्रियान्वित किया जाए। मथुरा आने वाले भक्तों के लिए ब्रज की भावना की अभिव्यक्ति के लिए मथुरा स्टेशन का पुनरुद्धार किया जाए।

13. दोहरे प्रशासन को समाप्त करने के लिए मथुरा छावनी स्टेशन भी उत्तर मध्य एक शहर एक स्टेशन रेलवे के आगरा मंडल का भाग होना चाहिए।

14. 2-3 जगहों पर आरओबी अनिवार्य है:

(क) मथुरा जंक्शन से मथुरा छावनी स्टेशन (मछली बाजार के निकट) के बीच।

(ख) धोली प्याऊ के निकट।

(ग) उच्च टीवीयू पर विचार करते हुए, पेट्रोल डिपो के निकट, चंद्रपुर कॉलोनी समपार/रेलवे गेट।

15. मथुरा जंक्शन-अलवर खण्ड का विद्युतीकरण यात्रियों की महत्वपूर्ण औचित्यपूर्ण मागों में से एक है। अत: इस पर शीघ्र कार्य किया जाए।

16. मथुरा जंक्शन से अलवर स्टेशनों के बीच सभी स्टेशनों पर एफओबी का प्रावधान। इस समय इनमें से किसी भी स्टेशन पर एफओबी नहीं है।

17. वृंदावन स्टेशन का सौंदर्यीकरण तथा स्टेशन पर पर्याप्त जगह उपलब्ध है) बजट होटल का प्रावधान पूरी तरह उचित है।

18. स्टेशन पर यात्रियों की भीड़ को देखते हुए मथुरा स्टेशन से गुजरने वाली विभिन्न रेलगाड़ियों में कोटा बढ़ाना।

मैं आपकी जानकारी में कुछ तथ्य लाना चाहता हूं कि स्वतंत्रता के 62 वर्ष बाद की पश्चिमी उत्तर प्रदेश में एक भी रेल लाइन नहीं जोड़ी गई है, जो विदेशी तथा देशभर से आने वाले सभी पर्यटकों का पहला आकर्षण तथा आवश्यकता है क्योंकि लाखों लोग प्रतिदिन हरिद्वार बद्रीनाथ, केदारनाथ, ऋषिकेश आदि जैसे तीर्थस्थलों पर आते हैं। आईएमए, सीबीआरआई तथा आईआईटी रुडकी, एफआरआई देहरादून तथा देहरादून और मसूरी में लगभग 100 ऐसे शैक्षणिक संस्थान हैं, जहां विदेश तथा भारत के लाखों छात्र अध्ययन कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त मसूरी, नैनीताल तथा हिमाचल प्रदेश और उत्तराखण्ड के सभी अन्य महत्वपूर्ण स्थान केवल पश्चिमी उत्तर प्रदेश के माध्यम से ही दिल्ली से सीधे तौर पर जुड़े हैं। अत: इस तथ्य के मद्देनजर आपकी कृपा से स्वतंत्रता के बाद से किये गये एक सामाजिक अन्याय को दूर किया जा सकता है। मैं निम्नलिखित उपाय करने का सुझाव देता हूं।

1. दिल्ली से हरिद्वार तक दोहरी तथा इलैक्ट्रिक लाइन।
2. मेरठ से बिजनौर वाया हस्तिनापुर और विदूरकुटी तक एक रेलगाड़ी।
3. पानीपत से शायली-मुजफ्फरनगर-बिजनौर तक एक ट्रैक पहले ही किया जा सर्वेक्षण चुका है।
4. सहारनपुर से देहरादून तक एक ट्रैक। पहले ही सर्वेक्षण किया जा चुका है।
5. लकसर से बक्सर-कासगंज तक ट्रैक (गंगा नदी के समानान्तर वाला भाग छोड़कर) सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है?
6. शाहदरा-शामली-सहारनपुर, खुर्जा-हापुड़-मेरठ-सहारनपुर लाइन का तत्काल दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाए।
7. 30 किलोमीटर लंबी नई लाइन द्वारा नहटौर शहर को वर्तमान हेदौंर तथा धामपुर रेलवे स्टेशनों से जोड़ा जाए।
8. दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए दिल्ली-गजरौला-बिजनौर-नजीबाबाद-कोटद्वार के बीच दिन के समय एक रेलगाड़ी आरम्भ की जाए, जो प्रात: दिल्ली पहुंचे तथा शाम को रवाना हो।
9. अमरोच स्टेशन पर लखनऊ मेल, राजधानी रानीखेत एक्सप्रैस तथा श्रमजीवी एक्सप्रेस के ठहराव प्रदान किये जाएं।
10. ईएमयू एवं अन्य इलैक्ट्रिक रेलगाड़ियों को जल्द आरम्भ करने के लिए गाजियाबाद-मुरादाबाद खण्ड का शीघ्र विद्युतीकरण किया जाए।
11. दिल्ली के लिए सभी वर्तमान रेडियल को सुदृढ़ बनाया जाए तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र आयोजना बोर्ड के साथ समन्वय करके प्राथमिकता के आधार पर नई रेडियल आरंभ की जाएं। इस समय शाहदरा-शामली एकमात्र रेडियल है जिसका केवल एक तथा गैर-विद्युतीकृत मार्ग है।
12. शाहदरा-शामली, गजरौला-नजीबाबाद, मुरादाबाद-अलीगढ़-आगरा मेरठ-हापुड़ खुर्जा और अन्य ब्रांच लाइनों पर महत्वपूर्ण स्थानों के लिए इंटरसिटी तथा लंबी दूरी की रेलगाड़ियां आरम्भ की जानी चाहिए। यह आश्चर्यजनिक है कि इन लाइनों के माध्यम से लंबी दूरी की कोई रेलगाड़ी नहीं चल रही है।
13. मुरादाबाद-गाजियाबाद खण्ड पर स्वीकृत किये गये बृजघाट एवं मुफ्फारपुर स्टेशनों, जिन्हें हाल ही में बजट बुक से हटाया गया था, को फिर शामिल किया जाए तथा उन्हें बृजघाट (गढ़मुक्तेश्वर क्षेत्र में विकसित किये जा रहे हरिद्वार की तर्ज पर घाटों तथा अन्य धार्मिक संस्थाओं हेतु मुख्य योजना के तौर पर प्राथमिकता के आधार पर बनाया जाए।
14. बिजनौर, जेपी नगर एवं गाजियाबाद जिले के क्षेत्रों को मिलाकर हस्तिनापुर वन्य जीव अभयारण्य बनाया गया। इसके पूर्ण दोहन हेतु आवश्यक है कि क्षेत्र के लिए रेल संपर्क तथा उचित ठहराव तत्काल शुरू किये जाएं।
15. लोगों की कठिनाईयों को दूर करने तथा लंबे समय से चली आ रही उनकी मांगों को पूरा करने के लिए क्षेत्र में विभिन्न लाइनों पर निम्नानुसार ठहराव उपलब्ध कराए जाएं:
    * शाहदरा-सहारनपुर लाइन पर मारसी, जसाला-पिंजोखरा एवं उस्मानपुर।
    * दिल्ली-गाजियाबाद-मेरठ तथा अन्य खण्डों पर काजमपुर, तबिता एवं वसुंधरा।
16. व्यापार तथा सामाजिक प्रयोजनों हेतु आवागमन को सुगम बनाने के लिए शाहदरा-शामली तथा पश्चिमी उत्तर प्रदेश से अन्य खण्डों से स्थानीय रेलगाड़ियों का रेवाड़ी, रोहतक तथा जयपुर तक विस्तार किया जाए।
17. भारी वाहनीय यातायात वाले गजरौला तथा अन्य स्टेशनों के समपारों पर रोड ओवर ब्रिज प्रदान किये जाएं। गाजियाबाद-मुरादाबाद खण्ड पर गजरौला स्टेशन के निकट (जिला जे.पी. नगर) समपार सं. 45, दिल्ली-लखनऊ

राष्ट्रीय राजमार्ग-24 से हरिद्वारर-बरेली राष्वट्रीय राजमार्ग 74 तथा बिजनौर जिले को जाने वाले सभी मार्गों और उत्तरांचल राज्य के लिए के सभी मार्गों को जोड़ता है। इस समय इस समपार से 7 लाख से अधिक वाहन गुजरते हैं, जोकि बहुत अधिक है तथा दैनिक यातायात दिन-प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। समपार पर यातायात जाय से बचने के लिए इस स्थान पर आरओबी के साथ सबवे/अंडरपास प्रदान करना अत्यन्त आवश्यक हो गया है, इसके परिणामस्वरूप यातायात सुचारू होगा तथा साथ ही साथ बहुमूल्य संसादनों की भी बचत होगी।

18. सभी समपारों पर चौकीदार लगाए जाएं तथा आरओबी/आरयूबी का निर्माण होने तक सड़क यातायात के लिए इन्हें खुला रखा जाए।

19. सीमित ऊंचाई वाले अंडर ब्रिज प्रदान नहीं किये जाने चाहिएं, क्योंकि विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों ये ट्रेक्टरों, बैलगाड़ियों, ट्रक्कें तथा बसों के आवागमन को सीमित करते हैं।

20. विभिन्न स्टेशनों पर अतिक्रमित भूमि को खाली कराया जाए तथा इसका उचित उपयोग किया जाए।

21. सभी स्टेशनों को उचित परिचालन क्षेत्र तथा डाबर की सड़क प्रदान की जाए।

22. घनौरा, संभल तथा गजरौला स्टेशनों पर यात्री आरक्षण प्रणाली केन्द्र की व्यवस्था की जाए।

*[हिन्दी]*

मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया से यह कहना चाहता हूं कि गजरौला जं. से मौअज्जमपुर नरायण जं. के विकास के लिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि मुअज्जमपुर नरायण जं. पर लक्सर की ओर मुड़ने के लिए रेलपथ पर मोड़ का निर्माण कराया जाये, ताकि मसूरी एक्सप्रैस (4041-4042) से यात्रा करने वाले यात्रियों का 24 कि.मी. तथा 45 मिनट का अधिक समय बरबाद होता है।

नजीबाबाद-बिजनौर-गजरौला-मुरादाबाद के बीच पैसेंजर ट्रेनों में किसी एक रैक को नजीबाबाद-बिजनौर-गजरौला-हापुड़ अथवा गाजियाबाद तक चलाया जाये, क्योंकि गाजियाबाद के लिए यात्रियों की संख्या दस गुनी अधिक हो गयी है। साथ ही 1जी.एन. तथा 4 जी.एन. की फ्रिक्वेंसी बढ़ाकर दुगुनी की जाये।

कोटद्वार-नजीबाबाद व नजीबाबाद-गजरौला दोनों रूटों को मिलकर कोटद्वार-गजरौला किया जाये तथा इसकी आवृत्ति दोगुनी की जायें, जिससे कि रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।

चांदपुर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या अधिक होने पर टीन शेल्टर को बढ़ाया जाय, ताकि यात्रियों को धूप एवं वर्षा से परेशानी का सामना न करना पड़े। विद्युत आपूर्ति कम होने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है, अतः जनेटर की समूची व्यवस्था करने का कष्ट करें।

गढ़वाल एक्सप्रैस (4043-4044) को बांदीकुई होते हुए जयपुर तक करना तथा एक कोच लगाकर अहमदाबाद में जोड़ना।*

**सभापति महोदया:** आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैडेन स्पीच में आपने अपनी बात बिल्कुल पांच मिनट में समाप्त कर ली और मुझे कुछ नहीं बोलना पड़ा।

**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय** (गिरिडीह): महोदया, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। मैं झारखण्ड राज्य से आता हूं। झारखण्ड मिनरल्स के मामले में और राजस्व देने के मामले में अग्रणी है। खासकर धनबाद डिवीजन राजस्व देने के मामले में देश में दूसरे या तीसरे स्थान पर आती है, लेकिन वर्तमान में वर्ष 2004 से लेकर आज तक जितनी भी रेल की परियोजनाएं दोहरीकरण की शुरू की गयी, आज भी लम्बित पड़ी हैं। चाहे वह गिरीडीह-कोडरमा-हजारीबाग-रांची लाइन हो या लोहरदगा-टोरी लाइन हो, वे सभी लम्बित पड़ी हैं।

**अपराह्न 2.00 बजे**

रामपुर हाट, देवघर और संथाल परगना को जो क्षेत्र है, वहां सारा काम जस का तस पड़ा है। जब झारखंड में एनडीए की राज्य सरकार थी, तब उसने अपना फंड भी रेलवे को दे दिया था, लेकिन किस कारण यह कार्य अधूरा पड़ा है, यह समझ से परे है।

रेल विभाग में 1990-1991 में स्टाफ की संख्या करीब साढ़े 16 लाख से अधिक थी, जिसमें अधिकारी और कर्मचारी शामिल थे। आज 19 साल बाद अगर देखा जो तो रेल विभाग में अधिकारियों की संख्या भले ही बढ़ी होगी, लेकिन कर्मचारियों की संख्या काफी घट गई है। इसका एकमात्र कारण यह है कि अब रेल विभाग अपने को प्रॉफिट में दिखाने के लिए कई काम आउटसोर्सिंग के माध्यम से करा रही है। राजधानी ट्रेन हों या अन्य लम्बी दूरी की सुपर फास्ट ट्रेन हों, उनमें बैडरोल देने वाला आदमी भी बाहर का है। अगर किसी का सामान चोरी हो जाए या गलती से दूसरी जगह उतार दिया जाए, तो किसकी जिम्मेदारी होगी, यह साफ नहीं है, क्योंकि वे लोग तो कांट्रेक्टर के माध्यम से उस ट्रेन में नौकरी कर रहे हैं। उन लोगों को नौकरी जाने का कोई गम नहीं होता।

[श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय]

यह भी देखा गया है कि जो लम्बी दूरी की ट्रेन हैं, सभी लोगों का उन पर ध्यान जाता है। मैं अपने क्षेत्र की एक छोटी सी मिसाल देना चाहता हूं। रांची से पटना ट्रेन चलती है, जिसे पटना हटिया एक्सप्रेस कहा जाता है, उसके कोचेज की स्थिति ऐसी है कि लोग उसमें सफर करने से घबराते हैं। नया राज्य बनने से झारखंड में हमारे यहां से रांची-नई दिल्ली राजधानी ट्रेन चलती है। उस रेलगाड़ी में लगता है हिन्दुस्तान की सबसे रीजेक्टेड बोगीज लगा दी गई हैं। सारी बोगीज जर्जर स्थिति में हैं। रामपुर हाट के कॉलेज से मंत्री महोदया पढ़ी हैं। उस क्षेत्र से नई दिल्ली आने-जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। एक वनांचल एक्सप्रेस ट्रेन है, जो सप्ताह में दो-तीन दिन चलती है और रांची आती है।

**अपराह्न 2.03 बजे**

**[उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

रेल मंत्री जी ने कई स्टेशंस का विश्वस्तरीय मॉडल स्टेशन बनाने की बात अपने रेल बजट भाषण में कही है। मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं एक विनती उनसे करना चाहता हूं। जैनियों का प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पारसनाथ है, उस रेलवे स्टेशन को भी इसमें शामिल किया जाना चाहिए। दुर्भाग्य की बात है कि उस स्टेशन पर जो फुट ओवरब्रिज था, जिससे लोग आते-जाते थे, लेकिन वह हटा दिया गया है। पलामू से बरकाखाना एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है, जो दो राज्यों को जोड़ती है। उसमें सेकंड ए.सी.क्लास का कोच नहीं है। थ्री टियर स्लिपर है, जिसे जाना है, उसमें जाए। हमारे यहां जबलपुर से हावड़ा शक्तिपुंज नाम की ट्रेन चलती है। उसमें पेंट्री कार तक नहीं है। एक सेकंड क्लास का ए.सी. कोच है, थ्री टियर ए.सी. कोच की डिमांड काफी समय से हो रही है, लेकिन वह पूरी नहीं हुई है। मैं जिस क्षेत्र गिरीडीह से आता हूं, वह लोहांचल का हब बन गया है। गिरिडीह में उड़ीसा से सारा सामान आता है लम्स वगैरह, लेकिन यार्ड नहीं है। वहां दो कोच लगते थे, एक हावड़ा-दानापुर में, हावड़ से गिरीडीह के लिए और दूसरा पटना के लिए, लेकिन उन दोनों को विदड्रा कर लिया गया है। कितना बड़ा दुर्भाग्य है कि जिला मुख्यालय से जो एक कोच लगता था, उसे भी विदड्रा कर लिया गया है। अंग्रेजों के जमाने से कोचागाड़ा हॉल्ट था, उस हॉल्ट को बंद कर दिया गया है।

जबकि अगल-बगल आदिवासी क्षेत्र और ग्रामी इलाका है। धनबाद डिवीजन में रामाकुंडा एक जगह है, जहां 10 साल से रामाकुंडा में हाल्ट के लिए आंदोलन चल रहा है। लेकिन हमारे रेलवे के अधिकारियों के कान में कोई जूं नहीं रेंग रही है। उपाध्यक्ष जी, हम मेन-मेन विषय पर बोल रहे हैं, बाकी भाषण हम टेबल पर रख देंगे। दामोदर रिवर डायवर्सन का काम रेलवे द्वारा 20 साल से चल रहा है। जो 10 करोड़ का प्रोजैक्ट था वह आज 30 करोड़ का हो गया है। उससे कोल-इंडिया को भी नुकसान है, चूंकि जब तक रेल परियोजना के तहत, दामोदर रिवर डायवर्सन नहीं होगा, तब तक आप कोयला नहीं निकाल सकते हैं। हमारे यहां, आजादी के बाद मात्र दो नयी ट्रेनें चलीं। एक शक्तिपुंज गाड़ी और एक भोपाल-हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी, जो एक साल पहले चली है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से हमारा आग्रह है कि बरकाखाना से सीधे पटना के लिए ट्रेन की सुविधा मुहैया हो, ईएमयू गाड़ी का परिचालन शुरू किया जाए। इसरो स्टेशन में जो सुविधा होनी चाहिए वे न के बराबर है और वहां से हम लोग ट्रेन पकड़ते हैं। वर्तमान में हमारे यहां झारखंड में जो भी लम्बित परियोजनाएं हैं, उन्हें अविलम्ब पूरा कराने का उपाय किया जाए। नये राज्य में इन विषयों का ध्यान रखना चाहिए।

रेल हमारी जीवन-रेखा है और जैसा हमने पहले भी कहा है कि रायपुरहाट रेल लाइन परियोजना भी बंद हैं। आज की तारीख में धनबाद और बरकाखाना के बीच में ईएमयू ट्रेन चलवाई जाए, नयी ट्रेन चलवाई जाए। गंगा-दामोदर एक्सप्रेस को बोकारो से चलवाया जाए। जो हटिया-पटना ट्रेन 16 घंटे पटना में खड़ी रहती है उसे बक्सर तक बढ़ाया जाए, ताकि नयी ट्रेन की भी जरूरत न पड़े और रेल मंत्रालय को भी उससे लाभ मिले। बिहार के लाखों लोग झारखंड में रहते हैं और उनका एक जगह से दूसरी जगह आना-जाना लगा रहता है, लेकिन उनके लिए वहां से कोई सुविधा नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, यहां पर रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, उनसे हमारा आग्रह होगा कि बेरमो स्टेशन अंग्रेजों के जमाने का स्टेशन है और वहां शक्तिपुंज गाड़ी रुकती है लेकिन जब आप वहां उतरेंगे तो सीधे रेल की पटरियों की गिट्टी पर उतरेंगे, वहां स्टेशन नाम की कोई चीज नहीं है। चंद्रपुरा जंक्शन है, वहां से सारी गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन स्टेशन को देखने पर आपको लगेगा कि नर्क में आ गये। दो-दो थर्मल पावर स्टेशन वहां पर हैं, कोलांचल का क्षेत्र है, भारत सरकार का बीआरएल है लेकिन डैवलेपमेंट के नाम पर कुछ भी नहीं है। हमारा आग्रह है कि इन सब विषयों पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

वीआईपी कोटा रिलीज होने की बात आती है तो उसका मतलब क्या है? उसका मतलब है कि तत्काल जिसको जाना है। आप कहते हैं कि 24 घंटे पहले दीजिए। अब अगर किसी बीमार व्यक्ति को कहीं जाना है तो वह कैसे 24 घंटे पहले टिकट के लिए आवेदन देगा। उसे तो उसी दिन के लिए आवेदन देना चाहिए और उसका कंफर्मेशन होना चाहिए। इस तरह के जो छोटे-छोटे विषय हैं इन पर इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता

हूं कि हमारे बड़े नेता बड़े विषयों को आपके बीच में रखेंगे। गिरीडीह स्टेशन पर साइडिंग की व्यवस्था नहीं है, अगर यहां पर रेलवे साइडिंग हो तो जो हमारा गिरीडीह स्टील हब बना है, वहां पर सारी जगह से सामान आयेगा और करोड़ों-अरबों रुपया वहां से भारत सरकार को टैक्स के रूप में मिलेगा।

**उपाध्यक्ष महोदय:** माननीय सदस्य, आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

**श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:** महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वे वर्तमान में इन विषयों पर ध्यान दें।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस विषय पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

*.....*आज मैं रेल बजट 2009-10 के चर्चा के दौरान देश के खासकर झारखंड में रेलों के विकास एवं यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करता हूं।

अफसोस है कि वर्तमान में सरकार की नीतियां क्षेत्रवाद तक सिमटती जा रही है। बजट चुनाव और राजनीतिकरण का आईना बनता जा रहा है। इस परियोजनाओं को किसी राज्य तक सिमट कर रखना उचित नहीं है। आजादी के करीब 61 वर्षों से अधिक समय के पश्चात भी हम रेल यात्रियों खासकर जनरल क्लास, स्लीपर क्लास एवं सवारी गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के कष्टदायक यात्रा को सुलभ बनाने के लिए कोई ठोस उपाय नहीं किये हैं।

कुछ वर्षों में रेलों के विकास में उल्लखनीय सफलता मिली है परन्तु यात्री सुविधाओं के क्षेत्र में रेलों द्वारा उपलब्ध सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं। माननीया रेल मंत्री जी का यह कथन काबिले तारीफ है कि रेलवे परियोजनाओं को सामाजिक दृष्टिकोण से भी देखा जाय। पिछले रेल बजटों में रेलवे को काफी लाभप्रद बताया गया लेकिन लाभ के अनुपात में चालू एवं लम्बित परियोजनाओं को उचित गति न मिल सका और न ही यात्री सुविधाओं में बढ़ोत्तरी की गई।

वर्ष 1990-91 में रेलवे के पास साढ़े 16 लाख से अधिक अधिकारी एवं कर्मचारी थे वह वर्तमान में 14 लाख में सिमट गये हैं जबकि 1990 से 2009 के दौरान रेल कर्मचारियों पर काम का बोझ कई गुणा अधिक बढ़ गया है। आउटसोर्सिंग के माध्यम से रेलवे में बेरोजगारी नौजवानों को कम वेतन पर काम करने के लिए विवश किया जा रहा है। मजदूरी एवं सुविधा कम और काम, ज्यादा कराने का सिद्धांत अपनाया जा रहा है। परिणाम यह है कि रेल सेवा की गुणवत्ता में दिन प्रतिदिन गिरावट आ रही है। खान-पान व्यवस्था में लूट मची है। जनता भोजन प्राय: गायब है।

**समयपालन**—गाड़ियों का विलम्ब परिचालन रेलवे की जीवन रेखा बन गई है। यात्री सवारी गाड़ी का समयपालन, सुविधा एवं भीड़ की स्थिति मानवाधिकार के हनन के समान है।

**सुरक्षा**—रेलगाड़ियों में अपराधिक घटनाओं में भारी वृद्धि हो रही है। पर्याप्त सुरक्षा बलों का अभाव है। केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार एक दूसरे के विरुद्ध जिम्मेवारी तय करने में निकल जाते हैं परन्तु अन्तत: रेल उपभोक्ता पीड़ित होकर रह जाते हैं।

**रेल आरक्षण एवं अनारक्षित टिकट**—रेल आरक्षण में दलालों का कब्जा खत्म नहीं हो रहा है/आरक्षित एवं अनारक्षित टिकट लेने के लिए घंटों पंक्ति में खड़ा रहना पड़ता है। काउन्टर कई हैं स्टाफ की भारी कमी है।

**टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर**—टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर की कमी है जिसके कारण बेटिकट यात्रियों से बोनाफायड पैसेन्जर को परेशानी होती है। कंडक्टर पर काम का इतना बोझ है कि गाड़ी में शिकायत सुनने को फुर्सत नहीं। गाड़ियों में भीड़ के कारण टिकट जांच कर्मी को भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने में सुविधा होती है। कर्मचारियों को स्थानीय बेटिकट यात्रियों/दैनिक यात्रियों से मुकाबला करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था उपलब्ध नहीं है।

**लम्बित परियोजनाएं/नई घोषित परियोजना**—रेलों में लम्बित/अव्यवहारिक परियोजनाओं का काम पूरा नहीं होता है कि प्रत्येक बजट में नई परियोजनाओं की घोषणा कर दी जाती है। ऐसी परम्परा को खत्म करने के लिए पूर्व घोषित परियोजनाओं का कार्य पूरा करने एवं रद्द करने के पश्चात नई परियोजनाओं की घोषणा करनी चाहिए।

हमारे क्षेत्र में रेल विपथन परियोजना सीसीएल एवं रेलवे के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजना थी, इस परियोजना पर लाखों रुपये खर्च हुए। वर्तमान में परियोजना बंद है।

6. वीआईपी कोटा में व्याप्त विसंगतियां-रेल कर्मचारियों एवं टिकट दलालों की मिलीभगत से रेलवे बोर्ड/रेलवे जोन/रेल मण्डलों से जारी होने वीआईपी कोटा में विसंगतियां व्याप्त हैं। वीआईपी

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

कोटा का मतलब वीआईपीज और तत्काल पीड़ित/जरूरतमंद आपातकालीन स्थिति के यात्रियों को तत्काल राहत प्रदान करना। रेलवे में कार्मिकों की कमी के कारण वीआईपी कोटा का परिभाषा बदल दिया गया है। अनुरोध पत्र 18 घंटा पहले 24 घंटा पहले दीजिए। शनिवार-रविवार को वीआईपी कोटा का अनुरोध पहले दे। यह सब नियम अव्यवहारिक है और भ्रष्ट अधिकारियों/कर्मचारियों के अव्यावहारिक दृष्टि का उपज है।

समय कम है। फरियाद ज्यादा है। अब हम निम्नलिखित सुझाव आपके अवलोकन के लिए प्रस्तुत करता हूं:

(1) कोडरमा-हजारीबाग-गिरीडीह रेल लाइन परियोजना का काम शीघ्र पूरा किया जाए। लोहरदगा से दोहरी रेल लाइन का कार्य लंबित है।

(2) ब्रिटिश शासनकाल में स्थापित कोचागोड़ा हाल्ट को पुन: चालू करने की आवश्यकता। यह स्टेशन धनबाद मण्डल के तेलों एवं चन्द्रपुरा स्टेशन के मध्य है।

(3) गिरीडीह में रेलवे यार्ड एवं साइडिंग का निर्माण एवं विस्तार।

(4) गिरीडीह स्टेशन को ग्रैंड कोई लाइन पर स्थित गोमों स्टेशन को जोड़ने के लिए रेल लाइन का विस्तार।

(5) धनबाद मंडल को रेलवे का जोन बनाने की आवश्यकता।

(6) धनबाद मंडल के रामा कुण्डा में हाल्ट स्टेशन का निर्माण करने की आवश्यकता।

(7) गिरिडीह, धनबाद, बोकारो एवं पारसनाथ स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन में शामिल करने की आवश्यकता।

(8) पटना-गिरिडीह के लिए एक नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की आवश्यकता।

(9) हावड़ा से गिरीडीह के लिए नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की अपेक्षा।

(10) गिरिडीह में रैक प्वाइंट बनाने की आवश्यकता। इस सेवा की शुरुआत से गिरीडीह के उद्योगपति लौह अयस्क लम्स एवं फाईंस तथा अन्य सामान रैक द्वारा मंगाना शुरू कर देंगे।

(11) बेरमों स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा करना एवं यात्री शेड का निर्माण एवं फूसरो स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता।

(12) दिल्ली-रांची गरीब रथ को भाया बोकारो स्टील सिटी होकर परिचालित करने की आवश्यकता।

(13) पारसनाथ स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज का निर्माण।

(14) चन्द्रपुरा स्टेशन पर 2826/25 रांची नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्स. 5761/5762 एक्स., 3025/26 हावड़ा भोपाल एक्स. और 8104/8103 एक्स. का ठहराव।

(15) धनबाद से बरकाकाना तक ईएमयू ट्रेन चलाने की आवश्यकता।

(16) हटिया-पटना एक्स. का विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।

(17) रामपुर हाट कालेज से मंत्री महोदया पढ़ी भी हैं, सेमीया, रामपुर हाट, पाकुड, साहेबगंज हावड़ा से नई दिल्ली रेल सेवा आदिवासी क्षेत्र है।

(18) गंगा-दामोदर एक्स. को बोकारो से चलाने एवं इसका विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।

(19) दामोदर रिवर डाइवरसन प्रोजेक्ट को शीघ्र पुन: चालू कराने हेतु प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता।

(20) शक्तिपूंज एक्स. में थ्री टायर ए.सी. कोच जोड़ने एवं पेन्ट्रीकार लगाने की व्यवस्था।

(21) पलामू एक्स. में ए.सी. डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता।

(22) रांची राजधानी में जर्जर कोच की स्थिति के कारण नये कोच लगाने की आवश्यकता।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदया ने यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं करके वाह-वाही लूटी है और 1,500 रुपये कम आय वालों को 25 रुपये में 100 कि.मी. दूरी के लिए जो एमएसटी का प्रावधान कर अवश्य लोकप्रियता हासिल करने का प्रयास किया है, परन्तु ऐसे आय वर्गों के लोगों की पहचान एवं उनके लिए सुविधा उपलब्ध कराना मुश्किल काम है। इस सुविधा से रेल यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी परन्तु रेल सेवा का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है। ऐसी स्थिति में एमएसटी बनाने एवं रेल सेवा उपलब्ध कराने में दिक्कत बढ़ेगी।

अन्ततः हम यही कहना चाहेंगे कि रेल मंत्री महोदया ने जो रेलों के विकास एवं रेल सुविधाओं के विकास के लिए जो घोषणाएं की हैं वे काबिले तारीफ हैं बशर्ते घोषणाओं का सरजमी पर अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।*

**श्री नवीन जिन्दल** (कुरुक्षेत्र): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं रेल बजट वर्ष 2009-10 का पुरजोर समर्थन करता हूं। माननीया रेल मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने इस वर्ष एक ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तुत किया है, जिसमें उन्होंने हर वर्ग का महिलाओं का, युवा पीढ़ी का, किसानों का, पत्रकारों का ख्याल रखा है। रेल मंत्री के इन कदमों का मैं स्वागत करता हूं और उन्हें बधाई देता हूं।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान हरियाणा के धर्मक्षेत्र व मेरे संसदीय क्षेत्र कुरुक्षेत्र की समस्याओं की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा। कुरुक्षेत्र में महाभारत का युद्ध हुआ था और यहां श्री कृष्ण ने गीता का उपदेश दिया था। आज से चार-पांच साल पहले कुरुक्षेत्र में मार्डन रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में इसी सदन में आश्वासन दिया गया था, लेकिन अभी तक यहां मार्डन रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में कोई खास कार्रवाई नहीं हुई है, जिसका मुझे बहुत खेद है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि इस बारे में तेजी से काम शुरू करवाया जाए, क्योंकि सूर्य ग्रहण के समय लाखों लोग कुरुक्षेत्र में आते हैं, अपने पित्रों के पिण्ड दान के लिए भी आते हैं और स्नान करने भी आते हैं। कुरुक्षेत्र हमारे देश का ऐतिहासिक स्थान है।

मैं बहुउद्देशीय परिसर की स्कीम का स्वागत करता हूं। मैं कहना चाहूंगा कि कुरुक्षेत्र को भी बहुउद्देशीय परिसर स्कीम में शामिल किया जाए। यहां बहुउद्देशीय परिसर बनाने से इस क्षेत्र का विकास होगा। लोगों की पुरानी मांग है कि यहां लिफ्ट लगाई जाए, क्योंकि सूर्य ग्रहण के समय लाखों की संख्या में जो बुजुर्ग आते हैं, बच्चे आते हैं या महिलाएं आती हैं उन्हें तकलीफ का सामना न करना पड़े।

कुरुक्षेत्र के सैक्टर-13 में एक काउंटर खोलने की बात कही गई थी, लेकिन वह काउंटर ज्यादातर बंद रहता है, जिस कारण यात्रियों को बहुत तकलीफ उठानी पड़ती है। जब भी वहां से ट्रेन चले, तब उस काउंटर को खुला रखा जाना चाहिए। दिल्ली और कैथल के बीच, क्योंकि कैथल एक बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट है, इनके बीच कोई भी डायरेक्ट ट्रेन सर्विस नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि कैथल से वाया कुरुक्षेत्र या कैथल से वाया नरवाना एक रेग्यूलर ट्रेन सेवा शुरू की जाए। हमारे लोगों की यह बहुत पुरानी मांग है, इससे हमारे क्षेत्र को बहुत फायदा होगा। हमारे क्षेत्र में कई रेलवे ओवर ब्रिज और रेलवे अंडर ब्रिज बनाने का प्रावधान है, जिसमें राज्य सरकार भी 50 प्रतिशत की भागीदारी कर रही है, लेकिन कैथल में जो निर्माण चल रहा है, वह फरवरी 2009 तक पूरा हो जाना चाहिए था, लेकिन अब तक उस पर केवल 10 प्रतिशत लागत ही लगी है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि इस निर्माण का कार्य तेजी से करवाया जाए। इसी तरह से रादौर यमुना नगर रोड पर जो एक रेलवे ओवर ब्रिज बनना है, इसके काम में भी विलम्ब हो रहा है। इस काम को भी तेजी से करवाया जाए। रेलवे ओवर ब्रिज शाहबाद ठोल रोड, जो कि कुरुक्षेत्र डिस्ट्रिक्ट में बनना है, इसका काम इसलिए शुरू नहीं हुआ है क्योंकि रेलवे विभाग अभी तक यह निर्णय नहीं ले पाया है कि यह तीन पिल्लर पर बनेगा या दो पिल्लर पर बनेगा और किस जमीन पर बनेगा?

साथ ही यह भी प्रश्न था कि किस जमीन पर बनेगा? यह मामला रेलवे के चीफ इंजीनियर ब्रिज के पास कई सालों से पेंडिंग है। इसके लिए भी मेरा निवेदन है कि इस पर जल्दी से निर्णय लिया जो। मैं माननीय रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं जिन्होंने रेलवे परियोजनाओं को निर्धारित लक्ष्य तिथि में पूरा करने के लिए योजना मोनीटरिंग कमेटी का गठन करने का सुझाव दिया। इसके साथ ही मैं आग्रह करना चाहूंगा कि जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, उनको इसी मोनीटरिंग कमेटी के द्वारा मोनीटर किया जाए ताकि ये समय से पूरी हो सकें। बहुत सी नयी रेलवे लाइनों के निर्माण का जिक्र किया गया है। लेकिन मैं आग्रह करना चाहूंगा कि बहुत पुरानी हमारे क्षेत्र की मांग रही है कि यमुना नगर से लेकर पटियाला तक एक नई रेल लाइन बनाई जाए। इसके लिए सर्वे भी किया गया था। लेकिन सर्वे में इसकी जो इकॉनोमिक वायॅबिलिटी थी, वह नहीं बनती लेकिन इस बार बजट में कहा गया कि सिर्फ इकॉनोमिक वॉयबिलिटी ही एक क्राइटीरिया नहीं है, उस परियोजना को सामाजिक दृष्टि से भी देखा जाएगा। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इस परियोजना को प्राथमिकता पर लिया जाए क्योंकि यह हमारे क्षेत्र की बहुत पुरानी मांग है।

कुरुक्षेत्र शहर के अंदर जो रेल लाइन जाती है, इससे लोगों को बहुत तकलीफ होती है। लोगों की यह मांग है कि जो रेल लाइन कुरुक्षेत्र शहर के अंदर बीचोबीच जा रही है, अगर इसे बाहर से लेकर जाएंगे तो लोगों को सुविधा होगी और जो जमीन खाली होगी, उसका उपयोग यदि रेलवे कमर्शियल रूप से करती है, तो उसी कीमत से बाहर से इस रेलवे लाइन को बनाया जा सकता है।

[श्री नवीन जिन्दल]

महोदय, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जो विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया था, उसके अंदर कुरुक्षेत्र नरबाना लाइन के विद्युतीकरण की बात की गई थी जिसके लिए 17 करोड़ रुपये की लागत का जो प्रस्ताव था, वह भी पारित किया गया लेकिन इसके ऊपर काम पूरा नहीं हुआ है। मेरा अनुरोध है कि इस काम को भी जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। रेलवे बजट के अंदर माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में ग्रीन टॉयलेट्स की बात कही है और बहुत सी यात्री सुविधाओं की बात कही है कि समय समय पर उन्हें लोगों से यात्री सुविधाओं को लेकर शिकायतें मिलती रहती हैं। मैं यह भी अपने अनुभव से कहना चाहूंगा कि जब भी हम विदेशों में रेल से सफर करते हैं चाहे अमरीका हो या यूरोप हो, चाहे चाइना के अंदर हो तो वहां पर रेल से सफर करने का आनंद ही कुछ और होता है। जितने भी रेलवे स्टेशंस होते हैं, वे बहुत साफ-सुथरे होते हैं। जैसे हमारे यहां के एयरपोर्ट्स होते हैं, हमारे एयरपोर्ट्स की तरह वहां के रेलवे स्टेशंस होते हैं। वहां रेलवे के अंदर खाना भी अच्छा मिलता है। साफ-सफाई भी अच्छी होती है। बिल्कुल समय से ट्रेन चलती हैं। हमारे यहां हमेशा ट्रेन्स लेट होती हैं, लेकिन वहां पर बिल्कुल समय से रेलगाड़ियां चलती हैं। हमारे यहां हमेशा ट्रेन्स लेट होती हैं, लेकिन वहां पर बिल्कुल समय से रेलगाड़ियां चलती हैं। माननीय मंत्री जी ने इनका जिक्र किया है और मैं आशा करूंगा कि इसके अंदर हम बहुत से सुधार करेंगे क्योंकि हम सब को अपनी भारतीय रेल पर गर्व है और हमारे देश का यह आइना है। इसलिए हम सबकी जिम्मेदारी बनती है कि हम अपने देश में रेलवे बहुत अच्छे ढंग से चलाएं, समय से रेलगाड़ियां चलाएं और लोगों की साफ-सफाई और सुरक्षा का भी पूरा ध्यान रखें। मुझे पूरा विश्वास है कि हमारी माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नये आयाम स्थापित करेगी क्योंकि रेल आज एक एनवॉयरनमेंट फ्रेंडली है जिसे हम पर्यावरण हितैषी कहेंगे और अगर हम रोड के मुकाबले इसे देखें तो रोड के मुकाबले यह केवल इसका पांचवां हिस्सा ट्रांसपोर्ट में इस्तेमाल करती है। रोड पर जो हमारी गाड़ियां चलती हैं, वे सब तेल से चलती हैं जिसमें तीन-चौथाई तेल हमारे देश का इम्पोर्ट किया जाता है जबकि रेल बिजली से भी चलती है और बिजली हम कोयले से भी बना सकते हैं और हाइडल पॉवर प्लांट से भी बना सकते हैं। इसलिए हमें रेलवे को और अधिक प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है। हमें वही गलती नहीं करनी चाहिए जो गलती अमरीका ने की। अमरीका में ऑटो लॉबीज ने हमेशा यह ध्यान दिया कि बड़े-बड़े हाइवेज बनाए जाएं। ज्यादा हाइवे होंगे, लोग गाड़ियां इस्तेमाल करेंगे और उनकी ज्यादा गाड़ियां बिकेंगी। हमें ध्यान देना चाहिए क्योंकि रेल में ईंधन का खर्चा केवल पांचवां हिस्सा अर्थात् केवल बीस प्रतिशत रोड ट्रांसपोर्ट के मुकाबले में होता है। इसलिए हमें ध्यान देना चाहिए कि हम अपने रेल नेटवर्क को और ज्यादा मजबूत करें।

अंत में, मैं यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी और डा. मनमोहन सिंह जी का धन्यवाद करना चाहूंगा जिनके कुशल मार्गदर्शन में यह रेलवे बजट लाया गया। मैं इस रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

*[अनुवाद]*

**श्री अर्जुन चरण सेठी** (भद्रक): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर कुछ बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, चूंकि मैं जानता हूं कि बोलने के लिए मुझे काफी कम समय मिला है, अत: मैं अपने भाषण को अपने राज्य उड़ीसा की विशिष्ट समस्याओं तक ही सीमित रखूंगा।

महोदय, जब मैं ममता दीदी के बजट दस्तावेज को पढ़ रहा था तो मैं काफी आशान्वित था और मुझे काफी खुशी हुई थी कि उन्होंने आर्थिक व्यवहार्यता की अपेक्षा सामाजिक व्यवहार्यता पर जोर दिया है। मैं कुछ पंक्तियां उद्धृत करना चाहता हूं।

> ''... मेरा मानना है कि अब वह समय आ गया है कि हमारे अर्थशास्त्रियों तथा समाज चिंतकों को यह विचार करना पड़ेगा कि किसी भी कल्याणकारी सरकार तथा समाज का प्राथमिक कार्य गरीबों तथा दबे-कुचले लोगों का उत्थान करना है तथा आर्थिक व्यवहार्यता की पुरानी सोच के स्थान पर सामाजिक व्यवहार्यता को लाया जाना चाहिए।''

वास्तव में यह उनके बजट निर्माण का सारांश अथवा मुख्य दर्शन है। इसके सात ही उन्होंने इस पर भी जोर दिया है कि वे सभी राष्ट्रीय परियोजनाओं की निगरानी का उत्तरदायित्व किसी वरिष्ठ अधिकारी को सौंपेगी ताकि इसे पूरा करने की समय-सीमा का सख्ती से पालन किया जा सके। लेकिन बजट के प्रावधानों को पढ़ने के बाद मेरी आशाएं झूठी साबित हो गई हैं।

महोदय, हम यह जानते हैं तथा इस सभा में विपक्ष तथा सत्तापक्ष के माननीय सदस्यों ने अक्सर यह कहा है कि रेल पिछड़े क्षेत्र में आर्थिक विकास का अग्रदूत है। लेकिन अभी मैं अपने भाषण को उड़ीसा राज्य तक ही सीमित रखूंगा। हम जानते हैं तथा सभा को यह पता है कि उड़ीसा आर्थिक दृष्टि से देश का एक

पिछड़ा राज्य है। लेकिन माननीया रेल मंत्री ने चालू वर्ष में जो भी बजट प्रावधान किया है वह बिल्कुल अपर्याप्त है। उड़ीसा सरकार तथा उड़ीसा के मुख्यमंत्री, श्री नवीन पटनायक ने माननीया मंत्री महोदया तथा उड़ीसा राज्य के संसद सदस्यों को अनुरोध किया तथा प्रस्तावों की एक सूची प्रस्तुत की थी। इसलिए, हम लोगों ने उनसे मिलकर अनुरोध किया तथा उन्हें 1,520 करोड़ रुपये के प्रस्तावों की सूची प्रस्तुत की थी ताकि राज्य का पिछड़ापन दूर हो सके तथा काफी महत्वपूर्ण लाइनों का कार्य किया जा सके तथा आगामी वर्षों में उड़ीसा राज्य सरकार द्वारा जो भी विकास कार्य शुरू किया गया है वह फलित हो सके। लेकिन यहां मुझे यह कहते हुए काफी दु:ख हो रहा है कि माननीया रेल मंत्री ने वर्तमान बजट में पिछले बजट की तुलना में कम राशि आवंटित की है। पिछले वर्ष विभिन्न लाइनों तथा आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण तथा अन्य कार्यों के लिए 900 करोड़ रुपये से अधिक का बजट प्रावधान किया गया था। इस वर्ष उड़ीसा राज्य के संबंध में मात्र 700 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जबकि 1520 करोड़ रुपये की मांग की गई थी।

खुर्दा-बोलांगीर लाइन, गुनुपुर-नवापाड़ा लाइन, बारीपाड़ा-बांगीरपोसी लाइन और इसी प्रकार अन्य लाइनों के लिए काफी कम राशि प्रदान की गई है। उन्होंने चालू वर्ष के बजट में पिछले वर्ष की तुलना में कम राशि का प्रावधान किया है। इसका अर्थ यह है कि उन्होंने बजट में जिस नीति की घोषणा की है वे पुन: उससे पीछे हट गई हैं। उन्होंने देश के पिछड़े क्षेत्रों अथवा पिछड़े अंचलों की अनदेखी की है। अत: मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह उड़ीसा राज्य की मांग पर पुनर्विचार करें।

हमें यह जानकारी है तथा सभा को भी यह जानकारी है कि उड़ीसा राज्य आर्थिक दृष्टि से एक पिछड़ा राज्य है। उड़ीसा राज्य से होने वाली आय अधिक है। मुझे यह बताया गया है कि उन्हें मालभाड़ा, यात्री यातायात आदि से 5000 करोड़ रु. वार्षिक आय होती है। मैं यह दोहराता हूं कि उन्हें 5000 करोड़ रुपये की आय होती है। उनसे हमें क्या मिलता है? हमें 700 अथवा 900 करोड़ रुपये की अल्प राशि मिलती है। यह निश्चित रूप से उड़ीसा राज्य के प्रति अन्याय है। रेलवे बोर्ड तथा रेल मंत्रालय ने न सिर्फ इस वर्ष बल्कि विगत कई वर्षों से उड़ीसा राज्य की उपेक्षा की है, चाहे इसका प्रभार किसी भी व्यक्ति के पास रहा हो। उन्होंने उड़ीसा राज्य की वाजिब मांगों पर विचार नहीं किया है। मुझे यहां खेदपूर्वक यह कहना पड़ रहा है कि कई मामलों में उन्होंने जो राशि पिछले वर्ष दी थी, उसी राशि का उन्होंने पुनर्विनियोजन किया है। मैं खुर्दा-बोलांगीर रोड के एक मामला विशेष को उद्धृत करना चाहता हूं। इसके लिए उन्होंने वर्ष 2007-08 में 20 करोड़ रुपये की राशि दी थी और उन्होंने 13 करोड़ रुपये की राशि का पुनर्विनियोजन किया है। कृपया तर्क कीजिए और यह गौर कीजिए कि किस प्रकार रेल मंत्रालय उड़ीसा राज्य के विरुद्ध कार्य कर रहा है। महोदय, मुझे पता है कि मेरे पास बोलने के लिए अधिक समय नहीं है। लेकिन मैं एक बार पुन: माननीया मंत्री जी तथा सरकार से इस पर पुनर्विचार करने का अनुरोध करता हूं।

उनका कहना है कि वे आम आदमी का काफी ध्यान रखते हैं। मैं इसे स्वीकार करता हूं। मैं चाहूंगा कि मेरे राज्य के बारे में भी इसी आधार पर विचार किया जाए। जब वे आम आदमी का काफी ध्यान रख रहे हैं, तब उन्होंने किसी क्षेत्र विशेष के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए उड़ीसा राज्य को राशि क्यों नहीं दी है? यह विथगमन क्यों है? अत: मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस पर विचार करें। यद्यपि माननीय रेल मंत्री यहां नहीं हैं। हमारे रेल राज्य मंत्री भी सक्षम मंत्री हैं। वे यहां उपस्थित हैं। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि उन्हें मेरी मांग पर विचार करना चाहिए। मैं समझता हूं कि वे पिछड़े समुदाय के हैं। उन्हें दबे-कुचले लोगों की स्थिति की जानकारी है। जैसाकि यहां उल्लेख किया गया है वे दबे-कुचले लोगों की स्थिति में सुदार, पिछड़ेपन की स्थिति में सुधार के बारे में काफी चिंतित हैं। यदि ऐसा है, तो वे उड़ीसा के मामले में ध्यान क्यों नहीं दे रहे? यहां विपथगमन क्यों है? उन्हें इस पर विचार करना चाहिए तथा उन्हें अधिक राशि का आवंटन करना चाहिए क्योंकि वे मालभाड़े के रूप में काफी राशि अर्जित कर रहे हैं। उन्हें उड़ीसा से कोयला मिल रहा है। रेल मंत्रालय को न केवल कोयला बल्कि अन्य कई खनिज भी मिल रहा है। इनकी ढुलाई उड़ीसा राज्य से की जा रही है।

अंत में मैं एक अथवा दो मिनट का समय लूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जा रहा है। लेकिन तथ्य यह है कि उन्होंने इसके पूरा होने की तिथि में तीन बार संशोधन किया है। वे इसें क्यों संशोधन कर रहे हैं? कितनी राशि स्वीकृत की गयी थी? स्वीकृत राशि छ: करोड़ रुपये थी। छ: करोड़ रुपये व्यय करने के लिए उन्होंने लक्ष्य पूरा होने की तिथि में तीन बार संशोधन किया है।

यह स्थान पूर्व तट रेलवे के बौदपुर तथा भद्रक रेलवे स्टेशन के बीच पड़ता है और वहां एक सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जा रहा है। इसी प्रकार हमने सोरो में आर.ओ.बी. बनाए जाने की मांग की है जो दक्षिण पूर्व रेलवे में है। इस पर भी विचार किया जाना चाहिए क्योंकि राज्य सरकार इस आर.ओ.बी.. के निर्माण के लिए लागत का 50 प्रतिशत भाग देने के लिए तैयार है। उन्होंने इस संबंध में रेल मंत्रालय को भी लिखा है। अत: इस आर.ओ.बी.

[श्री अर्जुन चरण सेठी]

को संस्वीकृत किया जाना चाहिए क्योंकि यह दक्षिण पूर्व रेलवे के खडगपुर मंडल में काफी महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

*[हिन्दी]*

***श्री चंदूलाल साहू** (महासमंद): मैं पहली बार छत्तीसगढ़ के महासमुंद लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं। छत्तीसगढ़ एक गौरवशाली और समृद्धशाली ऐतिहासिक धरोहर का नाम है। पौराणिक मान्यताओं के अनुसार रामायण, महाभारत तथा वैदिक ग्रंथों में दक्षिण कोसल के नाम से दर्ज भू-भाग ही छत्तीसगढ़ है।

छत्तीसगढ़ प्राकृतिक संसाधनों से बाहुल्य आदिवासी बाहुल्य राज्य है जहां 32 प्रतिशत आदिवासी तथा 11 प्रतिशत अनुसूचित जाति के लोग रहते हैं। कुल आबादी लगभग 2.50 करोड़ से ज्यादा है, किन्तु दुर्भाग्य है कि पर्याप्त मात्रा में प्राकृतिक संसाधन एवं भूमि में पर्याप्त उत्पादन क्षमता होने के बावजूद भी छत्तीसगढ़ राज्य का विकास नहीं हो पाया। इसका एक प्रमुख कारण यातायात का समुचित विकास नहीं होना है।

माननीया रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में भी छत्तीसगढ़ राज्य के साथ व्यापक व घोर उपेक्षा किया गया है। एक भी नई ट्रेन नहीं चलाया गया है न ही किसी रेलवे लाइन का विस्तार किया गया है। साथ ही साथ एक भी स्टेशन को वर्ल्ड क्लास मॉडल स्टेशन नहीं बनाया गया, जबकि मुम्बई से कोलकाता जाने वाले मार्ग पर छत्तीसगढ़ के स्टेशन ही प्रमुख मार्ग है जो रेल को सर्वाधिक आय देने वाली स्टेशन में से एक है।

माननीया मंत्री महोदय को मेरे द्वारा छत्तीसगढ़ में रेल विस्तार हेतु महासमुंद से पिथौरा सराईपाली होते हुए संबलपुर (उड़ीसा) के लिए मांग किया गया है। इस रेल परियोजना का पूर्व में सर्वे हो चुका है, इसके बन जाने से रायपुर से कोलकाता की दूरी में 100 कि.मी. की कमी आयेगा।

माननीया मंत्री महोदया से मेरी दूसरी मांग है कि रायपुर से धमतरी एवं रायपुर से राजिम छोटी लाइन को बड़ी लाइन किया जाय तथा साथ ही साथ राजिम रेल लाइन को और आगे विस्तार कर गरियाबंद, देवभोग से धरमगढ़ (उड़ीसा) तक विस्तार किया जाए, किन्तु इस बजट में इसका कोई ध्यान नहीं दिया गया, जबकि गरियाबंद, मैनपुर, देवभोग आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और विकास से कोसों दूर है। इस पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाये।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*[अनुवाद]*

***डॉ. मन्दा जगन्नाथ** (नागरकुरनूल): मौजूदा परिस्थितियों में भारत के औसत नागरिक के लिए रेलवे परिवहन का एक प्रमुख स्रोत और सबसे सस्ता साधन है। आम आदमी परिवहन के लिए इसी पर निर्भर है।

वस्तुत: प्रतिदिन लगभग 60 से 70 प्रतिशत यात्री रेल में यात्रा करते हैं। मैं आम आदमी प्रधान रेल बजट के प्रस्तुत करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री मैडम सोनिया गांधी जी और रेल मंत्री ममता जी को बधाई देता हूं।

मैं तथाकथित आर्थिक रूप से अव्यवहार्य परंतु सामाजिक रूप से परंतु सामाजिक रूप से आवश्यक अव्यवहार्य नवोन्मेषी वित्तपोषण तथा क्रियान्वयन के संबंध में माननीय रेल मंत्री को परामर्श देने के लिए विशेषज्ञ समिति का गठन करने के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहूंगा क्योंकि आंध्र प्रदेश में तेलंगाना जैसे पिछड़े क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं के उपलब्ध न होने के बहाने गडवाल-मछोला तथा जदचेरला-नंदयाल नई रेललाईन जैसी परियोजनाओं को ताक में रख दिया गया है जबकि वे मेरे राज्य आंध्र प्रदेश के सबसे ज्यादा पिछड़े क्षेत्र हैं।

रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर सफाई में सुधार करने के लिए कदम उठाते हुए बहुउद्देशीय परिसरों का निर्माण (एफएफसी), रेलगाड़ियों में डाक्टरों की व्यवस्था प्रशंसनीय है।

सड़क उपरि पुलों और सड़क अद्योगामी पुलों के निर्माण की समीक्षा करते हुए रेलवे और राज्य सरकारों के बीच लागत भागीदारी की प्रणाली एक अच्छा विचार है क्योंकि राज्य सरकारों के समक्ष वित्तीय संकट है, वे लागत में हिस्सेदारी करने में असमर्थ हैं और कई आवश्यक सड़क उपरिपुलों और सड़क अद्योधामी पुलों का निर्माण नहीं किया जा रहा है और लोगों को राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य राजमार्गों पर रेलवे लाइन पार करते समय अत्यधिक असुविधा का सामना करना पड़ रहा है।

**दक्षिण मध्य रेलवे**

दक्षिण मध्य रेलवे और आंशिक रूप से दक्षिण तथा मध्य रेलवे जोन के अंतर्गत आने वाले आंध्र प्रदेश राज्य के साथ बेहद नाइंसाफी की गयी है।

भले ही नई लाइनों के लिए बजट आबंटन की बात हो या फिर उनके दोहरीकरण या आमान परिवर्तन की बात हो बजटीय

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आबंटन पूर्ववर्ती वर्ष के आबंटन की तुलना में वर्ष दर वर्ष कम होता जा रहा है। मौजूदा रेल बजट में नई लाईनों, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण आदि जैसी महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए तकरीबन 315 करोड़ रुपेय का आवंटन किया गया है। मेरा मानना है कि आवंटन की इस गति से परियोजनाएं अगले 50 वर्षों में भी पूरी नहीं हो पाएंगी। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि नई मध्य रेलवे लाईन के लिए किये जाने वाले आबंटन को 15 करोड़ से बढ़ाकर 50 करोड़ रुपये किया जाए।

दक्षिण मध्य रेलवे में आरयूबी तथा आरओबी की स्वीकृति में राज्य सरकार और हमारे कई व्यक्तिगत अनुरोधों को स्वीकार नहीं किया गया है। मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की बात करूं तो निम्नलिखित स्थानों पर आरयूबी तथा आरओबी के मामले विचारार्थ लंबित पड़े हुए हैं और माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि निम्नलिखित आरयूबी तथा आरओबी को स्वीकृति प्रदान की जाए:

1. द्रोणाचलम खण्ड, सिकंदराबाद के गडचेरला रेलवे स्टेशन पर एलसी सं. 47 पर आरयूबी
2. के.एम. 187 पर गडवाल रेलवे स्टेशन समपार टी 99 पर आरओबी
3. महबूबनगर तथा जडचेरला के बीच येनचूगोंडा समपार गेट पर आरओबी
4. देवेकाद्रा रेलवे समपार गेट पर आरओबी
5. थिम्मापुर और शादनगर रेलवे स्टेशन के बीच कोथूर गांव स्थित समपार पर चौकीदार की व्यवस्था करने संबंधी मेरे लंबित अनुरोध पर अभी तक भी स्वीकृति प्रदान नहीं की गयी है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि उक्त रेलवे गेट पर चौकीदार की स्वीकृति प्रदान करें।

**दोहरीकरण:** सिकंदराबाद-गुंताकल और उससे आगे बंगलुरु, चैन्नई और गोवा, दक्षिण की ओर जाने वाली रेलगाड़ियों के लिए बेहद महत्वपूर्ण मार्ग बन चुका है। चूंकि इस मार्ग की रेलगाड़ियों की संख्या में खासी वृद्धि हुई है, यह मार्ग भीड़भाड़ वाला होता जा रहा है तथा गाड़ियों को रास्ता मिलने में काफी देरी हो जाती है। सिकंदराबाद गुंतकल मार्ग का दोहरीकरण करना बेहद जरूरी है और मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि सिकंदराबाद-द्रोणाचलम खण्ड का दोहरीकरण तत्काल किया जाए।

**सर्वेक्षण:** हाल ही में गडवाल-मचरला नई रेललाईनों का अद्यतन सलर्वेक्षण करने के आदेश दिये गये हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि गडवाल और मचरला के बीच नई रेल लाईन के सर्वेक्षण कार्य में तेजी लायी जाए और इसके निर्माण कार्य की स्वीकृति प्रदान की जाए। माननीय मुख्यमंत्री ने भी आपको पत्र लिखा था और आपने भी रेल मंत्री के रूप में अपने कार्यकाल में स्वीकृति प्रदान करने का वायदा किया था। 2005-06 के रेल बजट के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे के जडचेरला और नंदयाल के बीच सर्वेक्षण करने का आदेश दिया गया था। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस रेललाईन के पुन: सर्वेक्षण के आदेश दिये जाए और जडचेरला और नंदयाल के बीच नई लाईन की स्वीकृति दी जाएं।

**नई रेलगाड़ियां:** आंध्र प्रदेश में तेलंगाना और रायलसीमा सापेक्ष रूप से बेहद पिछड़े हुए क्षेत्र हैं। बंगलुरु से सिकंदराबाद के बीच यात्रा करने के लिए यात्रियों को परिवहन के अन्य साधनों पर रेलवे की अपेक्षा बहुत ज्यादा धनराशि खर्च करनी पड़ती है। पहले सिकन्दराबाद, महबूबनगर, कुरनूल और गुंटाकल होते हुए बंगलौर जाने के लिए एक गरीब रथ चालने की योजना बनायी गयी थी। परंतु किन कारणों से यह रेल सिकन्दराबाद, विकाराबाद, वादी होते हुए बंगलौर जा रही है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि सिकन्दराबाद, महबूबनगर, गडवाल, कुरनूल होते हुए बंगलौर के लिए एक और गरीब रथ चलाने की स्वीकृति प्रदान की जाए।

पुराना स्टेशन आलमपुर अब प्रयोग में नहीं है और जोगूलंब हाल्ट काफी प्रचलित हो रहा है तथा यात्रियों की संख्या दिन प्रतिदिन बढ़ रही है और स्थानीय लोगों की यह मांग है कि जोगूलंब हाल्ट का विकास पूर्ण रेलवे स्टेशन के रूप में किया जाए जहां प्लेटफार्म का निर्माणक, स्टेशन भवन का निर्माण, छाया के लिए शेड, पूर्ण यात्री सुविधाओं के साथ हो। जोगूलब हाल्ट स्टेशन को पूर्ण रेलवे स्टेशन बनाया जाए।

प्रस्तावित आदर्श रेलवे स्टेशन की सूची में गढ़वाल रेलवे स्टेशन को शामिल किया जाए।

आरंभ में, मैंने अनुरोध किया था कि गढ़वाल रेलवे स्टेशन पर दो जोड़ी रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किया जाए। प्रस्ताव विचारार्थ रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि वह मांग पर ध्यान दें और अप और डाउन दोनों ओर से उन दो जोड़ी रेलगाड़ियों के ठहराव के लिए आदेश प्रदान करें।

महोदया, आपके माध्यम से रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि आंध्र प्रदेश के माननीयच मुख्यमंत्री की प्रार्थनानुसार दक्षिण

मध्य रेल जोन को आंध्र प्रदेश में परियोजनाओं हेतु अधिक धनराशि आवंटित की जाए जो कि रेलवे को अन्य रेलवे जोनों से काफी अधिक राजस्व प्रदान करता है। मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

**श्री नरहरि महतो** (पुरुलिया): उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट 2009-10 पर बोलने का मौका देने के लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, माननीय रेल मंत्री ने 3 जुलाई 2009 को सभा में रेल बजट प्रस्तुत किया था और मैंने इसे विस्तार से पढ़ा है। किसान, छात्र, असंगठित मजदूर और समाज के सभी वर्गों को इस बजट से लाभ हुआ है। पर मैं अपने भाषण को केवल अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं तक सीमित रखना चाहता हूं। मैं पश्चिम बंगाल के आर्थिक रूप से पिछड़े और अल्पविकसित जिले पुरुलिया का प्रतिनिधित्व करता हूं। स्वतंत्रता के 62 वर्षों के उपरांत भी पुरुलिया जिले के एक तिहाई क्षेत्र का संपर्क रेलवे लाइन से नहीं हो पाया है।

इसके साथ ही पुरुलिया जिले को पश्चिम बंगाल राज्य में 1 नवम्बर 1956 को शामिल किया गया था। हम लोग पहले बिहार के मानभूम जिले में थे। बंगाली भाषा आंदोलन के पश्चात, हम लोग पश्चिम बंगाल आ गए। 2006 में हम लोग पश्चिम बंगाल में शामिल होने के 50 वर्ष मना चुके हैं और उस समय से हम लोग रेल मंत्रालय से अनुरोध कर रहे हैं कि पुरुलिया से हावड़ा तक मानभूम एक्सप्रेस के नाम से नयी रेलगाड़ी शुरू करें, परंतु अब तक इसकी स्वीकृत प्रदान नहीं की गयी है। यह मेरे लिये बड़े खेद की बात है कि इस रेलगाड़ी की सेवा अब तक स्वीकृत नहीं की गयी है।

महोदय, हमारा जिला तीन ओर से झारखंड से घिरा हुआ है। रांची से पुरुलिया केवल 122 कि.मी. दूर है और रांची से कोटशिला के बीच 87 कि.मी. रेल लाइनों का दोहरीकरण हो चुका है परंतु कोटशिला से पुरुलिया की दूरी केवल 35 कि.मी. है और यहां केवल एकल रेल लाइन है। महोदय मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से यह अपील करना चाहूंगा कि कोटशिला और पुरुलिया के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए ताकि आर्थिक रूप से पिछड़े और अल्पविकसित पुरुलिया जिले को अधिक से अधिक लाभ मिल सके।

परिसीमन के बाद आद्रा नामक जगह मेरे संसदीय क्षेत्र में आता है। मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने वहां 1000 मेगावाट विद्युत संयंत्र की स्थापना की घोषणा की है। आद्रा भारत सबसे पुराने रेल मंडल केन्द्रों में से एक है जिसका अस्तित्व अंग्रेजों के समय से है।

वहां पर लड़के और लड़कियों के लिए दो रेलवे उच्च विद्यालय तथा एक प्रारंभिक विद्यालय है अत: रेलवे स्टेशन के पास फ्लाईओवर की आवश्यकता है। हजारों छात्र रेलवे लाईन पार करते हैं और कई बार दुर्घटना हो जाती है। अत: आद्र रेलवे स्टेशन के समीप फ्लाईओवर का अवश्य ही निर्माण किया जाना चाहिए। आद्रा रेलवे अस्पताल की स्थिति बहुत ही बुरी है। अत: आद्रा रेलवे अस्पताल की अवसंरचना को मजबूत बनाने के लिए प्रयास किये जाने चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि यह कार्य शीघ्र किया जाए।

*[हिन्दी]*

**उपाध्यक्ष महोदय:** माननीय सदस्य, आप अपनी बात थोड़ा संक्षेप में कहें।

*[अनुवाद]*

**श्री नरहरि महतो:** दूसरी ओर, हमें यह उम्मीद है कि झाड़ग्राम से पुरुलिया के बीच एक नयी रेलवे लाईन का निर्माण किया जाए। चौदहवीं लोक सभा में जब लालूजी रेल मंत्री थे तो हमने इस विषय पर सभा में व्यापक चर्चा की थी। परंतु अब तक कुछ भी नहीं हुआ है, यहां तक कि इस रेल बजट में भी इसका उल्लेख नहीं किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री से दोबारा अपील करूंगा कि इस संबंध में कुछ किया जाए। अगर ऐसा हो जाए तो आर्थिक रूप से पिछड़े और अल्पविकसित जिले और वहां दयनीय स्थिति में रहने वाले गरीब लोग इस रेल का उपयोग कर सकते हैं और रेलगाड़ी की सुविधा का लाभ उठा सकते हैं।

आजादी के 62 साल बाद भी, पुरुलिया आर्थिक रूप से पिछड़ा और अल्पविकसित जिला है। एक भी राजधानी एक्सप्रेस पुरुलिया रेलवे स्टेशन से नहीं गुजरती है। अत: मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अपील है कि भुवनेश्वर राजधानी सप्ताह में दो बार पुरुलिया से होकर गुजरे। इससे पुरुलिया जिले के आर्थिक रूप से पिछड़े और अल्पविकसित लोगों को लाभ पहुंचेगा।

महोदय वहां पर अयोध्या नाम की एक पहाड़ी है। यह भारतीय और पश्चिचम बंगाल में भूगोल की प्रचलित पहाड़ी है। अत: मैं यह अनुरोध करूंगा कि अयोध्या पहाड़ी पर एक छोटी रेलगाड़ी टॉय ट्रेन' की शुरुआत की जाए। आर्थिक रूप से पिछड़े पुरुलिया जिले का संसद सदस्य होने के नाते यह मेरी मांग है कि अयोध्या पहाड़ी पर छोटी रेलगाड़ी 'टॉय ट्रेन' की शुरुआत की जाए।

मेरे पुरुलिया जिले में कई हॉल्ट हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि पूर्ण स्टेशन बना दिया जाए। गढ़-जयपुर

35 वर्षों से भी अधिक समय से हॉल्ट स्टेशन है, परंतु अब इस क्षेत्र के महत्व के कारण तथा दिन-प्रतिदिन बढ़ती जनसंख्या के कारण मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि इसे पूर्ण स्टेशन का दर्जा प्रदान किया जाए।

*[हिन्दी]*

**उपाध्यक्ष महोदय:** कृपया आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

*[अनुवाद]*

**श्री नरहरि महतो:** महोदय, मेरे पास मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कई और मुद्दे भी हैं परंतु समयाभाव के कारण मैं आपसे अनुमति चाहूंगा कि मुझे शेष भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए।

***श्री वीरेन्द्र कश्यप** (शिमला): उपाध्यक्ष महोदय मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए धनराशि उपलब्ध न कराने की तरफ दिलाते हुए अपना रोष व्यक्त करना चाहता हूं। हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी व सीमावर्ती प्रदेश है, परन्तु जिस प्रकार से इस प्रदेश को हमेशा ही नजरअंदाज किया जाता रहा है, वह देश के लिए ठीक नहीं है। आजादी के 62 वर्षों बाद भी रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में हिमाचल प्रदेश में कोई काम नहीं किया गया है। केवल मात्र 36 किलोमीटर बड़ी रेल लाइन का निर्माण हुआ है, जो नगण्य है। रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश की जिस प्रकार से अनदेखी आज तक की जाती रही है, यह बहुत ही परेशानी वाला मामला है।

हिमाचल प्रदेश का सामरिक दृष्टि से बहुत महत्व है, क्योंकि हिमाचल प्रदेश के बॉर्डर के साथ चीन की सीमा लगती है। आजादी के 62 वर्षों में मात्र 36 किलोमीटर रेल लाइन का बनना नहीं बनने के बराबर है। यह इस बात को दर्शाता है कि पहाड़ी प्रदेश की रेलों के मामले में हमेशा अनदेखी की जाती रही है।

हाल ही में, हिमाचल प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार धूमल ने हिमाचल प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के निर्माण हेतु आग्रह किया है। मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र में पड़ने वाले नालागढ़-बद्दी-बरोटीवाला-काला अम्ब-पांवटा साहब को रेल लाइन से जोड़ने का आग्रह किया था, किन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि इस दिशा में कोई प्रगति अभी तक देखने को नहीं मिली है। उक्त रेल लाइन को आगे देहरादून तक जोड़ा जाना जरूरी है। मेरी मांग है कि इस रेल लाइन हेतु रेल मंत्री महोदया वर्ष 2009-10 के बजट में धन का पर्याप्त प्रावधान करें।

एन.डी.ए. सरकार के समय में जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तब कालका से परवाणु तक रेल लाइन को ब्रॉडगेज रेल लाइन बनाने की आधारशिला रखी गई थी। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि उसके लिए पर्याप्त धनराशि रखें ताकि वह शीघ्रातिशीघ्र पूरी हो सके।

सामरिक दृष्टि से एन.डी.ए. सरकार के समय में हिमाचल प्रदेश के मनाली शहर से लेह तक एक रेल लाइन बनाने हेतु निर्णय लिया गया था उसके लिए संभवत: 500 करोड़ रुपये की बात भी की गई थी, किन्तु विगत पांच वर्षों में यू.पी.ए. की सरकार ने कुछ भी नहीं किया। मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से मांग है कि इस रेल लाइन के बारे में भी वे इस बजट में धन का प्रावधान करें।

कालका से शिमला के बीच में जो रेलवे स्टेशन 100 साल पुराने थे, उन्हें कुछ अरसे पहले बन्द कर दिया गया था। इस क्षेत्र के किसानों को इनके बन्द करने से काफी परेशानी व आर्थिक नुकसान उठाना पड़ रहा है। उदाहरण के लिए जाबली (कसौली) वाला स्टेशन तथा अन्य कई स्टेशन हैं। मेरा आग्रह है कि इन्हें पुन: चालू किया जाए, ताकि वहां के लोगों, खासकर किसानों को अपनी पैदावार की ढुलाई में सुविधा व आवागमन सरल हो सके।

कालका में रेलवे प्लेटफार्म का जो सीमेंटेड फर्श बनाया गया है, वह भी बहुत घटिया किस्म का है। मेरी मांग है कि उसकी जांच की जानी चाहिए। कालका के पूरे प्लेटफार्म पर छत डाल कर कवर किया जाए।

शिमला, सोलन तथा कंडाघाट रेलवे स्टेशन को सुन्दर बनाए जाने की योजना तैयार की जाए। कालका-शिमला रेल लाइन को ''हैरीटेज रेल लाइन'' घोषित किया गया है। इस लाइन का अधिक से अधिक सौंदर्यीकरण किया जाना चाहिए।

बाबा भलखू, अंग्रेजों के राज में एक छोटा कर्मचारी था। जब कालका-शिमला रेल लाइन का सर्वे किया जा रहा था, तो वह उसे पूरा करने में बार-बार असफल हो रहे थे। उस समय बाबा भलखू की आध्यात्मिक शक्ति के कारण अंग्रेज उस लाइन का सर्वे पूर्ण कर सके।

एन.डी.ए. की सरकार के समय तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने कालका-शिमला रेल लाइन के 100 वर्ष पूर्ण होने पर बाबा भलखू के नाम पर व उसकी याद में एक संग्रहालय

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री विरेन्द्र कश्यप]

बनाने की घोषणा की थी, परन्तु अभी तक वह पूरी नहीं हुई है। उसके लिए धन का प्रावधान कर एक संग्रहालय बनाया जाना चाहिए।

इसके अलावा कुछ अन्य सुझाव मैं निम्न प्रकार देना चाहता हूं। मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश की तरक्की हेतु, मेरे इन सुझावों पर ध्यान देकर तत्काल कार्रवाई की जाए।

**1. हि.प्र. के बद्दी और बरोटीवाला औद्योगिक क्षेत्रों को कालका-परवाणु से रेल लिंक दिया जाए**—हि.प्र. के जिला सोलन की तहसील नालागढ़ में बद्दी और बरोटीवाला में एक विस्तृत औद्योगिक क्षेत्र बहुत तेजी से विकसित हुआ है जिसमें देश के बड़े-बड़े एवं नामी-गिरामी उद्योगपतियों ने अपने-अपने कारखाने एवं कार्यालय स्थापित किए हैं। इसलिए बद्दी और बरोटीवाला को कालका से परवाणु होते हुए उस औद्योगिक क्षेत्र को जोड़ा जाए।

**2. परवाणु से शिमला तक नैरोगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए**—परवाणु से शिमला तक की नैरोगेज रेल लाइन बने 100 वर्ष से भी अधिक हो गए हैं, लेकिन इसका आमान परिवर्तन अभी तक नहीं किया गया है। देशभर से पर्यटक हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला एवं उससे ऊपर के अन्य स्थानों का भ्रमण करते हैं। यदि ब्रॉडगेज लाइन कर दी जाती है, तो जहां एक ओर यात्रियों का आवागमन बढ़ेगा वहीं माल ढोने की क्षमता बढ़ेगी जो अन्ततः रेलवे को लाभदायी होगी।

**3. पांवटा साहब (जिला सिरमौर): हि.प्र. में रेल आरक्षण केन्द्र की स्थापना**—महोदय, पांवटा साहिब, जिला सिरमौर-हि.प्र. अत्यन्त प्राचीन, प्रसिद्ध एवं पुण्य सिख तीर्थयात्री धाम है जहां देश भर से लाखों सिख पर्यटक दर्शानार्थ आते हैं। यह स्थान गुरू गोविन्द सिंह जी की तपस्थली रहा है। यदि यहां रेलवे के आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो जाती है, तो वृद्ध तीर्थ यात्रियों को तीर्थ स्थान में दर्शन करने में सुविधा एवं सहायता उपलब्ध होगी।

**4. पठानकोट-जोगेन्द्रनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि.मी. 68/3-2 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण**—पठानकोट-जोगेन्द्रनगर नैरोगेज रेल खंड पर नन्दपुर भटोली में 68/3-2 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है। नन्दपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार किलोमीटर का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है। नन्दपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है। लोगों को कस्बे के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में जाने के लिए बहुत लम्बा चक्कर काटना पड़ता है जिसके कारण समय, श्रम एवं धन की बर्बादी बहुत हो रही है। हि.प्र. सरकार के वर्तमान मुख्य मंत्री, माननीय प्रो. प्रेम कुमार धूमल, जब नौवीं, दसवीं लोक सभा में सांसद थे, तब और उनके बाद जब वे प्रथम बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने तब और अब जब वे दूसरी बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने हैं, तब से बराबर इस रेलवे क्रॉसिंग को बनाने का आग्रह करते रहे हैं। जब वे पिछली बार लोक सभा के सदस्य बने, तब उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव से मिलकर प्रार्थना की थी कि इसे तत्काल बनाया जाए। किन्तु कतिपय कारणों से अभी तक यह संभव नहीं हो सका। श्री लालू प्रसाद यादव से पूर्व जो रेल मंत्री थे, उन्होंने भी घोषणा की थी कि नन्दपुर भटोली में शीघ्र रेलवे बनाया जाएगा, लेकिन वह मात्र घोषणा बनकर रह गई। हिमाचल प्रदेश के अनेक सांसदों ने मुझसे पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय से अनुरोध किया, किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला और जनता की कठिनाई जैसी की तैसी बनी हुई है। रेल मंत्रालय हि.प्र. सरकार अथवा स्थानीय निकायों पर रेलवे क्रॉसिंग के लिए धन जमा कराने की बात कहता है और स्थानीय प्रशासन हि.प्र. सरकार से धन जमा कराने की बात कहते हैं। आप तो जानते ही हैं कि हि.प्र. सरकार के वित्तीय संसाधन बहुत सीमित हैं। ऐसी स्थिति में रेलवे क्रॉसिंग का खर्च प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय निकाय वहन करने की स्थिति में नहीं हैं।

**5. ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश में मोड़ा जाए**—हिमाचल प्रदेश की एकमात्र ब्रॉडगेज रेल लाइन ऊना-तलवाड़ा वर्तमान में ऊना से चुरूडू तक बन चुकी है और अम्ब से तलवाड़ा तक का कार्य प्रगति पर है। मैं चाहता हूं कि इस रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश के अंदर मोड़कर चिन्तपुर्णी, परागपुर (हैरिटेज विलेज), नादौन और ज्वालामुखी होते हुए रानीताल तक बनाया जाए। इससे हिमाचल की सरहद से निकलने वाली रेल लाइन हिमाचल के बीचोंबीच से निकल सकेगी और जिला हमीरपुर का तहसील मुख्यालय नादौन तथा चिन्तपूर्णी, ज्वाला मां, बृजेश्वरी देवी तथा चामुंडा देवी आदि विश्व विख्यात धार्मिक स्थल रेल से जुड़ सकेंगे जिससे न केवल रेलवे की आय बढ़ेगी बल्कि जो दर्शनार्थी इन स्थलों के दर्शन रेल सेवा के अभाव में नहीं कर पाते हैं, वे रेल यात्रा कर दर्शन पाएंगे। इस क्षेत्र हेतु वायुयान की सेवाएं सीमित तथा बहुत महंगी होने के कारण अनेक लोग जो हिमाचल के सौंदर्य के दर्शनार्थ आना चाहते हैं, वे नहीं आ पाते। रेल सेवा उपलब्ध होने से आम तथा खास व्यक्तियों का आवागमन सरल एवं सुलभ हो सकेगा।

**6. भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जाए**—इस लाइन निर्माण की बात 1994-95 से चल रही है। इस रेल लाइन की घोषणा वर्ष 2008-09 में की गई थी।

इसका प्राक्कलन रु. 1046 करोड़ का बना था जिसमें से प्रथम खंड के रूप में 20 किलोमीटर के निर्माण कार्य हेतु रु. 350.33 करोड़ स्वीकृत हुए, लेकिन अभी तक कार्य आगे नहीं बढ़ा है। इस लाइन पर सीमेंट बनाने वाली अनेक फैक्ट्रियां लग चुकी हैं। बहुत तेजी से कई औद्योगिक क्षेत्र विकसित हो रहे हैं। इस क्षेत्र में रहने वाले कृषकों, बागवानों एवं सब्जी उत्पादकों को अपनी उपज रेल से मंडियों में ले जाने में सुविधा होगी। अभी तक इस क्षेत्र में यह सारा कार्य सड़क मार्ग से होता है जिसमें ज्यादा समय और धन लगता है। इस क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध होने से रेल की आय तो बेतहाशा बढ़ेगी, साथ ही साथ क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास होगा। अत: मेरी प्रार्थना है कि इसका कार्य त्वरित गति से कराया जाए।

**7. दिल्ली से ऊना-हि.प्र. जाने वाली जनशताब्दी के समय में परिवर्तन**—गत हिमाचल प्रदेश की जनता की अपार मांग एवं प्रदेश के मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार धूमल के अथक प्रयासों से दिल्ली चंडीगढ़ जनशताब्दी को ऊना तक बढ़ाया गया, लेकिन उसके परिचालन का समय अनुकूल नहीं होने से हिमाचल प्रदेश के लोगों को पर्याप्त लाभ नहीं मिल पा रहा है। इसलिए क्षेत्र के लोगों की बराबर मांग आ रही है कि उसके जाने समय में परिवर्तन किया जाए। ट्रेन नं. 2057, जो वर्तमान में नई दिल्ली से 15.00 बजे चलकर, 1930 बजे चंडीगढ़ और रात्रि 22.10 बजे ऊना पहुंचती है, उसे नई दिल्ली से 11.30 बजे रवाना किया जाए, ताकि यह चंडीगढ़ 1555 बजे और ऊना 1830 बजे पहुंच सके। ट्रेन नं. 2056, ट्रेन नं. 2058 एवं ट्रेन नं. 2055 के वर्तमान समय में भी आंशिक परिवर्तन करते हुए चलाया जो, तो इससे क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है।

**8. ऊना से दिल्ली इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं हिमालयन क्वीन में छः कोचेज और जोड़ने के संबंध में**—मैं ऊना के लिए हजरत निजामुद्दीन से एक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं वर्तमान में चल रही हिमालयन क्वीन ट्रेन नं. 4059 (हजरत निजामुद्दीन से कालका) तक में छः अतिरिक्त कोच लगाने की प्रार्थना करता हूं। इन छः कोचों को चंडीगढ़ में उक्त हिमालयन क्वीन से अलग करके रेल लिंक नं. 130 के द्वारा ऊना तक ले जाया जाए, तो इससे बहुत बड़े क्षेत्र में निवास करने वाले स्थानीय रेल यात्रियों एवं सेना में कार्यरत लाखों सैनिकों को बहुत सुविधा मिलेगी।

**9. बिलासपुर-मंडी-मनाली-लेह/लद्दाख बड़ी रेल लाइन का निर्माण**—हिमाचल प्रदेश की जनता तथा हिमाचल प्रदेश सरकार लगातार इस हेतु प्रयास करती रही है कि हिमाचल के भीतरी भागों को सीमावर्ती भाग लेह-लद्दाख से जोड़ा जाति ताकि पूरे क्षेत्र का विकास हो सके। इस रेल लाइन का तकनीकी सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है। इस रेल लाइन का निर्माण सामरिक दृष्टि से भी आवश्यक है। इसके माध्यम से सीमावर्ती भागों में सेना को रसद एवं अन्य आवश्यक साजोसमान की सप्लाई सुनिश्चित की जा सकती है। इसके माध्यम से लेह-लद्दाख एवं हिमाचल के भीतरी भागों का पर्यटन की दृष्टि से बहुत विकास होगा। यह एक मात्र ऐसी रेल लाइन है जिसके सामरिक (डिफैंस) महत्व को ध्यान में रखते हुए भारतीय सेना भी इस रेल लाइन का निर्माण करना चाहती है। इसलिए मुझे विश्वास है कि आप ऐसे देश-हित के महत्वपूर्ण कार्यों को रूटीन कार्य न मानकर सीमावर्ती प्रदेश की जीवनरेखा बनने वाली इस रेल लाइन को प्राथमिकता देते हुए राष्ट्रीय परियोजना मानकर निर्माण कार्य हेतु स्वीकृति प्रदान करेगा।

10. लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रैस नं. 4231 को चंडीगढ़ से कालका और ऊना तक बढ़ाया जाए।

11. कालका-परवाणु ब्रॉड गेज रेल लाइन का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाए।

12. चंडीगढ़-जगाधरी-पौंटा साहिब-देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

13. घनौली-पिंजौर वाया नालागढ़ बद्दी रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

14. कुमारहट्टी हिमाचल प्रदेश देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

15. कालका से नालागढ़ के बीच 40 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

***श्री पन्ना लाल पुनिया** (बाराबंकी): मैं रेल बजट पर हो रही चर्चा से सरोकर रखते हुए माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी को सामाजिक समरसता की भावना से परिपूर्ण बजट पेश करने हेतु हार्दिक बधाई एवं धन्यवाद देता हूं। माननीया रेल मंत्री जी ने जिस सामाजिक दायित्व को महत्व देते हुए अपने बजट में आम आदमी की सुविधाओं और देश के पिछड़े इलाकों में रेलवे की पहुंच की जरूरत को रेखांकित जिन लोकप्रिय योजनाओं का एलान किया उस दृष्टि से यह एक अभूतपूर्व बजट है।

रेल सुरक्षा को प्राथमिकता देते हुए रेल मंत्री जी ने महिलाओं, युवाओं व कमजोर आय वर्ग के असंगठित मजदूरों को अधिकाधिक सुविधाएं मुहैया कराने की दिशा में एक ऐतिहासिक शुरुआत की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पन्ना लाल पुनिया]

है। दिन-प्रतिदिन बढ़ते यात्री भार को देखते हुए 59 नई रेलगाड़ियां चलाने के साथ ही बड़े शहरों के बीच 12 नॉनस्टॉप ट्रन चलाने का कदम दौड़ती-भागती जिंदगी के बीच एक स्वागत योग्य कदम है। व्यस्त सीजन में महिलाओं के लिए विशेष ट्रेन चलाना तथा 140 स्टेशनों पर महिला कमांडों की नियुक्ति की घोषणा, लंबी गाड़ियों में डॉक्टर की तैनाती एक सराहनीय प्रयास है। डेढ़ हजार रुपए की आमदनी वाले असंगठित क्षेत्र के मजदूरों को 25 रु. में मासिक पास इस वर्ग को राहत देने वाला एक बड़ा कदम है। युवाओं के लिए वातानुकूलित रेलगाड़ियों में 1500 किलोमीटर की यात्रा 299 रु. में व 2500 किलोमीटर की यात्रा 399 में उनके लिए एक अच्छी सौगात है। 5,000 डाकघरों व 50 मोबाइल वैन से टिकटों की बिक्री सुविधा से यात्रियों के धन एवं समय की बचत होगी। विकलांगों तथा अल्पसंख्यकों के लिए विशेष भर्ती योजना की घोषणा यूपीए के घोषणापत्र के क्रियान्वयन की दिशा में एक सार्थक कदम है।

मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बाराबंकी की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं जहां देवा शरीफ विश्व विख्यात सूफी संत वारिस अली शाह की दरगाह है यहां दुनिया भर से हर धर्म के लोगों का वर्ष पर्यन्ट आवागमन लगा रहता है। बाराबंकी देवा रोड पर लखनऊ-वाराणसी तथा लखनऊ-गोरखपुर रेलवे लाइन गुजरती है। जहां रेलवे फाटक पर लोगों को घंटों इंतजार करना पड़ता है।

अत: मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करूंगा कि पर्यटकों एवं जन सामान्य की सुविधा के लिए रेलवे पुल का निर्माण किया जाय तथा बाराबंकी रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने वाले स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए।

इसी के साथ मैं पुन: रेल मंत्री जी को इस लोकप्रिय बजट के लिए हार्दिक बधाई एवं धन्यवाद देता हूं।

**श्री अनुराग सिंह ठाकुर** (हमीरपुर): महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे हिमाचल प्रदेश के लोगों की भावनाओं को रखने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। यूपीए की सरकार को एक बार फिर सत्ता में आने का मौका मिला है। माननीया रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट यहां प्रस्तुत किया है, उसमें उन्होंने आम आदमी की बात रखने की बात कही है, इज्जत की बात की है। मैं आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूं कि इस रेलवे बजट में पूरी तरह से हिमाचल प्रदेश की अनदेखी की गयी है।

आज आजादी के 62 वर्षों के बाद भी इस पहाड़ी राज्य के लोगों को रेल सुविधाओं से वंचित रखा गया है। अगर आज बात की जाए कि पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, राजस्थान के किसानों को अगर पानी की सुविधा चाहिए तो हिमाचल प्रदेश में बांध बनाए जाते हैं और इन राज्यों को पानी दिया जाता है। हिमाचल प्रदेश में पनबिजली परियोजनाएं चलाकर बिजली का दोहन करके देश के बाकी राज्यों को हिमाचल प्रदेश से बिजली दी जाती है। बाकी राज्यों में इंडस्ट्रीज को बढ़ावा दिया जाता है। सबसे बड़ा पर्यावरण को अगर किसी ने नुकसान पहुंचाया है तो हमारे पड़ोसी राज्यों ने पहुंचाया है। जहां तक रेलवे की बात आती है, केन्द्र सरकार द्वारा मिलने वाले बजट की बात आती है तो पूरी तरह से हिमाचल प्रदेश की अनदेखी की जाती है। एक बार फिर रेल बजट में वही देखने को मिला। 62 वर्ष बीत गए, इन 62 वर्षों के बाद भी केवल 33 किलोमीटर की रेल लाइन हिमाचल प्रदेश में बनी। हिमाचल प्रदेश के लोगों को लगता है कि शायद ब्रिटिश राज ही अच्छा था कि शिमला तक रेल लाइन पहुंच गई, पठानकोट से जोगिन्दर नगर तक रेल लाइन पहुंच गई लेकिन 62 वर्ष की आजादी के बाद भी हिमाचल प्रदेश में 33 किलोमीटर रेल लाइन बनी है।

मैं आपके ध्यान में यह भी लाना चाहता हूं कि आदरणीय लालू जी ने और प्रधान मंत्री जी ने पिछले वर्ष कहा था कि ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन को इस वर्ष पूरा किया जाएगा। इस बार के बजट में भी देखा जाए तो जो कुल बजट है, उसका एक प्रतिशत हिस्सा भी हिमाचल प्रदेश के पक्ष में नहीं दिया गया। इतनी अनदेखी हुई है। अगर पर्यटन की दृष्टि से देखा जाए तो हम कहते हैं कि हम पर्यटन की दृष्टि से बहुत सारा फॉरेन इनवैस्टमेंट ला सकते हैं, बहुत सारे रोजगार उपलब्ध करवाए जा सकते हैं लेकिन हिमाचल प्रदेश में अगर यातायात की बात की जाए तो आम लोगों के लिए सुविधा केवल सड़क है। सड़कों के लिए भी हमें पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं करवाया जाता। मैं रेल लाइन की बात कहूं तो ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन इसलिए भी महत्वपूर्ण है कि चिन्तपूर्णी और ज्वालाजी मंदिर में दर्शन के लिए लाखों श्रद्धालु प्रतिवर्ष हिमाचल प्रदेश आते हैं। इस रेल लाइन का जल्द से जल्द पूरा होना बहुत जरूरी है। मंत्री जी सदन में मौजूद हैं, मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूं कि बहुत कम धन इस रेल लाइन के लिए रखा गया है, कृपा करके इस रेल लाइन को ऊना से तलवाड़ा तक इसी वर्ष पूरा किया जाए।

अगर सीमेंट फैक्ट्रीज की बात की जाए तो उत्तर भारत में अधिकतर सीमेंट हिमाचल प्रदेश से बनकर आता है। तीन बहुत बड़े सीमेंट के उद्योग हिमाचल प्रदेश में लगे हैं। साढ़े तीन हजार के लगभग ट्रक प्रतिदिन हिमाचल प्रदेश से दूसरे राज्यों में केवल

सीमेंट की ढुलाई करते हैं। जिला बिलासपुर से पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, राजस्थान और बाकी राज्यों तक यहां से सीमेंट की ढुलाई की जाती है। लाखों, करोड़ों रुपये का तेल प्रति वर्ष खर्च किया जाता है। हम कार्बन एमिशन की बात करते हैं, क्लाइमेट चेन्ज की बात करते हैं। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि पर्यावरण को बचाने के लिए कार्बन उत्सर्जन को कैसे कम किया जाए। मेरे विचार से यह इतना महत्वपूर्ण हो गया है कि भानुपल्ली से बिलासपुर तक रेल लाईन बनाई जाए। पिछले साल के बजट में अगर देखा जाए तो कहा गया था कि लगभग 1050 करोड़ रुपये इस रेल लाइन पर खर्च होंगे। साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये देने की बात कही गई लेकिन इस बार के बजट में देखा जाए तो कोई बात सदन में नहीं रखी गई कि कितनी जल्दी इस रेल लाइन को पूरा किया जाएगा। मैं आपके माध्यम से पूछना चाहूंगा कि कब तक भानुपल्ली से बिलासपुर तक की रेल लाइन बनकर तैयार होगी? जो 3500-4000 ट्रक प्रतिदिन सीमेंट की ढुलाई करते हैं, उससे तेल की खपत भी ज्यादा होती है और पर्यावरण को भी नुकसान होता है। अगर रेल लाइन होगी तो सीमेंट की ढुलाई रेल लाइन से होगी। इससे सीमेंट सस्ता भी होगा और ज्यादा से ज्यादा वायेबिलिटी भी उस रेल लाइन की बनेगी। हमारे प्रदेश के मुख्य मंत्री प्रेम कुमार धूमल जी ने मांग उठाई थी कि पठानकोट से जोगिन्दर नगर वाली रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए और उसी रेल लाइन को पठानकोट से जोगिन्दर नगर-मंडी-मनाली-लेह तक पहुंचा जाए।

इससे बार्डर पर बैठे सैनिकों के लिए साजो-समान की ढुलाई भी आसानी से की जा सके। पठानकोट-जोगिन्दर नगर वाली रेल लाइन को मण्डी-मनाली-लेह तक ले जाया जाए। भानुपल्ली से बिलासपुर रेलवे लाइन को भी मण्डी से जोड़ने पर दिल्ली से आने जो टुरिस्टों को मनाली, मण्डी और धर्मशाला जाने में सुविधा होगी, आर्मी के लिए भी समान ले जाने में सुविधा होगी। इस रेलवे लाइन के लिए ज्यादा धन देने की आवश्यकता है। मैं केवल हिमाचल प्रदेश के हित की बात नहीं कर रहा हूं अपितु देश हित की बात कर रहा हूं। चीन और पाकिस्तान के बार्डर पर हिमालयन रेंज बहुत बड़ी भूमिका निभाती है। रेल के माध्यम से हम उन क्षेत्रों में आसानी से पहुंच सकते हैं, जहां सड़क से पहुंचने में दुविधा आती है।

उपाध्यक्ष महोदय, शिमला रेलवे लाइन अंग्रेजों के समय की बनी हुई है। शिमला एक पर्यटन क्षेत्र है। आपमें से बहुत से मेरे मित्र मुझे आकर यह बात कहते हैं कि शिमला में ट्रैफिक की बहुत समस्या हो गई है। यदि नैरो गेज ट्रेन होगी और उससे जाने में सात घण्टे लगेंगे तो लोग निश्चित तौर पर दो-ढाई घण्टे में अपने वाहन से जाना पसंद करेंगे। हमने बार-बार यह मांग उठाई है कि शिमला रेलवे लाइन को ब्राड गेज में कन्वर्ट किया जाए। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा धन दिया जाए। इससे जो पर्यटक शिमला और सांगला जाना पसंद करते हैं, उन्हें लाभ होगा।

महोदय, एनडीए की सरकार ने औद्योगिक पैकेज हिमाचल प्रदेश को दिया था। यह पैकेज दस वर्ष के लिए था। लेकिन यूपीए की सरकार ने उस पैकेज को वर्ष 2013 से घटाकर वर्ष 2007 कर दिया। हमारे द्वारा मांग उठाने पर उसे वर्ष 2010 तक कर दिया गया है। बद्दी, बरोटीवाला, नालागढ़ और परवाणु में बहुत सारी इंडस्ट्री लगी हुई हैं। हमने कभी इस बात को नहीं सोचा कि दिल्ली ने हरियाणा के लिए सड़क बनाने से मना किया है। लेकिन बद्दी-बरोटीवाला को जाने के लिए हरियाणा की सरकार ने सड़क नहीं बनायी है, जिस कारण से वहां के लोगों को असुविधा होती है और हजारों लोग चंडीगढ़ पंचकुला से बद्दी जाते हैं, उनको असुविधा होती है। केन्द्र सरकार से हमने बार-बार अनुरोध किया कि चंडीगढ़ से बद्दी तक के लिए रेलवे लाइन बनायी जाए और जो शताब्दी चंडीगढ़ तक चलती है, उसे बद्दी तक किया जाए। लेकिन उस रेलवे लाइन पर आज तक कोई काम नहीं हुआ है, सर्वेक्षण तक नहीं हुआ है। वहां से फ्रेट कोरीडोर के माध्यम से बहुत सारा धन मिल सकता है। वहां के लोगों को सुविधा प्रदान की जा सकती है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि कब तक उस रेलवे लाइन का काम पूरा होगा और इस बजट में कितना धन उसके लिए देंगे? महोदय, छोटे-छोटे कार्य लटके हुए हैं। पठानकोट-जोगिंदर नगर रेलवे लाइन पर नंदपुर-भटोली गांव पर एक रेलवे क्रासिंग बननी है। हम पिछले एक दशक से इसकी मांग रेलवे मंत्रालय के समक्ष उठा रहे हैं। ऐसी छोटी-छोटी समस्याओं का समाधान जल्द से जल्द होना चाहिए। ऐसी बहुत सी ट्रेनें हैं जो कि ऊना से अम्बाला और दिल्ली के बीच में चलती हैं, लेकिन उनमें टॉयलेट की भी सुविधा नहीं है।

महिलाएं छः घंटे तक सफर करती हैं, लेकिन उसमें टॉयलेट की कोई सुविधा नहीं है। आम आदमी की, इज्जत की बात की गई, लेकिन इस बजट मैं मैंने देखा है कि यह बजट आम आदमी से बहुत परे है। हमने सोचा था कि ममता जी रेल मंत्री बनी हैं, उनकी ममता पूरे देश में देखने को मिलेगी, वे हर व्यक्ति की भावनाओं का ध्यान रखेंगी। मैं कहना चाहूंगा कि हिमाचल की तरफ अनदेखी हुई है। मैं फिर भी आशा करता हूं कि मंत्री जी हिमाचल प्रदेश के हितों की रक्षा करेंगी। हिमाचल प्रदेश में जिन लाइनों की मांग मैंने यहां उठाई है, उन्हें जल्द से जल्द पूरा करेंगी। मंत्री जी अपने भाषण में ये भी बताएं कि हिमाचल प्रदेश की रेलवे लाइनों के लिए कितना और धन दिया जा रहा है ताकि

[श्री पन्ना लाल पुनिया]

प्राथमिकता के तौर पर ऊना, तलवाड़ा रेलवे लाईन को जल्द से जल्द पूरा किया जाए। भानुपुली बिलासपुर की रेलवे लाईन ...*(व्यवधान)*

**उपाध्यक्ष महोदय:** ठाकुर जी, अब आप अपना भाषण समाप्त करें।

**श्री अनुराग सिंह ठाकुर:** उसे ज्यादा से ज्यादा धन आवंटित करा कर उसका निर्माण कार्य पूरा कराया जाए। शिमला तक की रेलवे लाईन को ब्रोडगेज करके लाखों पर्यटकों को उसका लाभ दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, आशा करता हूं कि रेल मंत्री जी भी अपनी ममता हमारे ऊपर बनाए रखेंगी। मैं अपना शेष भाषण सदन के पटल पर रखता हूं।

*मैं आपको यू.पी.ए. की सरकार का पहला रेल बजट प्रस्तुत करने पर हार्दिक बधाई देता हूं। आपने अपने नाम के मुताबिक ही सब पर ममता बिखेरी, लेकिन हिमाचल प्रदेश को आपने अपनी ममता से महरूम रखा। आपने अपनी प्राथमिकताओं में यात्री सुविधाएं, साफ-सफाई, रेलवे खानपान की क्वालिटी, सेफ्टी और सिक्योरिटी तथा समय पालन की प्राथमिकताएं रखी हैं। यह नितान्त आवश्यक है कि इन पर गम्भीरता से विचार किया जाए और इन्हें सुधारा जाए।

हिमाचल प्रदेश पहाड़ी एवं सीमावर्ती क्षेत्र है, जहां रेलों का विकस देश की आजादी के 62 वर्षों के बाद भी नहीं हुआ। इसलिए मैं इस बजट के पक्ष में नहीं हूं। हिमाचल प्रदेश में जो रेलें अंग्रेजों के समय बनाई गई तीं, वे ही अब तक हैं। उनमें मात्र 33 किलोमीटर का इजाफा हुआ है। इस प्रकार देखें तो हिमाचल प्रदेश में रेलों का विकास नगण्य हुआ है और वहां के लोग अभी तक रेलों को देखने के लिए तरस रहे हैं।

देश के अनेक भागों में लोग, रेलों के विकास एवं विस्तार हेतु मांग करते हैं। जब उनकी मांगें रेलवे द्वारा नहीं मानी जाती हैं, तो वे अपनी मांगों को मनवाने के लिए तोड़-फोड़ करते हैं जिससे जन-धन की अपार हानि होती है, लेकिन हिमाचल प्रदेश के लोग शांतिपूर्ण तरीके से अपनी मांगें विगत अनेक वर्षों से करते रहे हैं, परन्तु अभी तक उनकी सुनवाई नहीं हुई है और रेलों का विकास और विस्तार हिमाचल प्रदेश में शून्य के बराबर हुआ है। मेरा इस सदन के माध्यम से रेल मंत्री महोदया आपसे आग्रहपूर्वक निवेदन है कि आप हिमाचल प्रदेश के लोगों के धैर्य की और परीक्षा न लें। अब समय आ गया है कि जब हिमाचल प्रदेश के साथ विगत 63 वर्षों से रेलों के क्षेत्र में चले आ रहे अन्याय को दूर किया जाए और 63 वर्षों के अन्तराल में देश में रेलों के विकास के अनुपात में हिमाचल प्रदेश को उसका वास्तविक हिस्सा दिया जाए।

आप जानती हैं कि हिमाचल प्रदेश में रेलों का विकास, विस्तार एवं उन्नयन अभी तक नहीं हुआ है। हि.प्र. में रेलों का विकास फलों एवं आफ सीजन सब्जियों, सामाजिक कल्याण, सामरिक दृष्टि से और पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु आवश्यक है। इसलिए मैं कुछ निम्नलिखित प्रमुख सुझाव देना चाहता हूं और आग्रह करना चाहता हूं कि इनके ऊपर गंभीरता से विचार किया जाए और इनके बारे में एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाकर, राष्ट्रीय परियोजना मानकर विकास और विस्तार किया जाए।

**1. ऊना-नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन का निर्माण शीघ्रातिशीघ्र किया जाए**

हिमाचल प्रदेश की एकमात्र ब्रॉडगेज रेल लाइन ऊना-तलवाड़ा वर्तमान में ऊना से चुरुडू तक बन चुकी है और अम्ब से तलवाड़ा तक का कार्य प्रगति पर है। इस रेल लाइन के निर्माण कार्य को पूर्ण करने हेतु भू.पू. रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने कहा था कि इस रेल लाइन का कार्य वर्ष 2008-09 में पूर्ण कर लिया जाएगा, लेकिन इसके पूर्ण होने की बात दूर रही, इसके लिए केवल 25 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये हैं। अगर इसी प्रकार धन का आवंटन होता रहा तो यह रेल लाइन अगले 50 सालों में भी पूर्ण नहीं हो पाएगी। इस क्षेत्र में प्रति वर्ष 15-20 लाख श्रद्धालु प्राचीन माता मंदिर चिन्तपुर्णी और ज्वाला माताजी के दर्शनों हेतु आते हैं। अत: मेरा आग्रह है कि इसके निर्माण कार्य को चरणबद्ध करते हुए अगले दो वर्षों में पूर्ण करने का लक्ष्य रखा जाए और उसी के अनुसार धनराशि का प्रावधान किया जाए।

**2. भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जाए**

इस लाइन निर्माण के काम में तेजी लाई जाए। इस क्षेत्र में प्रति दिन लगभग 3,500 ट्रक सीमेंट की ढुलाई करते हैं। इतनी मात्रा में ट्रकों के चलने के कारण वायु प्रदूषण फैलता है और तेल की जो खपत होती है, उससे राष्ट्रीय हानि हो रही है। इस रेल लाइन की घोषणा वर्ष 2008-09 में की गई थी। इसका प्राक्कलन रु. 1046 करोड़ का बना था जिसमें से प्रथम खंड के रूप में 20 किलोमीटर के निर्माण कार्य हेतु रु. 350.33 करोड़ स्वीकृत

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

हुए, लेकिन अभी तक कार्य आगे हीं बढ़ा है। इस लाइन पर सीमेंट बनाने वाली अनेक फैक्ट्रियां लग चुकी हैं। बहुत तेजी से कई औद्योगिक क्षेत्र विकसित हो रहे हैं। इस क्षेत्र में रहने वाले कृषकों, बागवानों एवं सब्जी उत्पादकों को अपनी उपज रेल से मंडियों में ले जाने में सुविधा होगी। अभी तक इस क्षेत्र में यह सारा कार्य सड़क मार्ग से होता है जिसमें ज्यादा समय और धन लगता है। इस क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध होने से रेल की आय तो बेतहाशा बढ़ेगी, साथ ही साथ क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास होगा। अत: मेरी प्रार्थना है कि इसका कार्य त्वरित गति से कराया जाए।

**3. बिलासपुर-मंडी-मनाली-लेह/लद्दाख बड़ी रेल लाइन का निर्माण**

हिमाचल प्रदेश की जनता तथा हिमाचल प्रदेश सरकार लगातार इस हेतु प्रयास करती रही है कि हिमाचल के भीतरी भागों को सीमावर्ती भाग लेह-लद्दाख से जोड़ा जाए, ताकि पूरे क्षेत्र का विकास हो सके। इस रेल लाइन का तकनीकी सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है। इस रेल लाइन का निर्माण सामरिक दृष्टि से भी आवश्यक है। इसके माध्यम से सीमावर्ती भागों में सेना को रसद एवं अन्य आवश्यक साजोसमान की सप्लाई सुनिश्चित की जा सकती है। इसके माध्यम से लेह-लद्दाख एवं हिमाचल के भीतरी भागों का पर्यटन की दृष्टि से बहुत विकास होगा। यह एक मात्र ऐसी रेल लाइन है जिसके सामरिक (डिफैंस) महत्व को ध्यान में रखते हुए भारतीय सेना भी इस रेल लाइन का निर्माण कराना चाहती है। इसलिए मुझे विश्वास है कि आप ऐसे देश-हित के महत्वपूर्ण कार्यों को रूटीन कार्य न मानकर सीमावर्ती प्रदेश की जीवनरेखा बनने वाली इस रेल लाइन को प्राथमिकता देते हुए राष्ट्रीय परियोजना मानकर निर्माण कार्य हेतु स्वीकृति प्रदान करेगा।

**4. घनौली-बद्दी रेल लाइन निर्माण**

इस रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति वर्ष 2007-08 के रेल बजट में प्रदान की गई थी। केन्द्र शासित प्रदेश चंडीगढ़ द्वारा उक्त रेल लाइन के निर्माण कार्य हेतु आवश्यक भूमि उपलब्ध कराने में असमर्थता को देखते हुए रेलवे ने घनौली, जिला रोपड़-पंजाब से बद्दी को रेल लिंक देने का प्रस्ताव दिया है, लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई सार्थक प्रयास नहीं किया गया है।

मैं आपके माध्यम से लाना चाहता हूं कि इस रेल लाइन का निर्माण हिमाचल प्रदेश के लिए अति-आवश्यक है। बद्दी, बरोटीवाला और नालागढ़, इन तीन औद्योगिक स्थानों पर हजारों फैक्ट्रियां लग चुकी हैं और लाखों लोग प्रतिदिन चंडीगढ़, पंचकूला तथा पंजाब और हरियाणा के विभिन्न क्षेत्रों से यहां आते हैं। यदि यह रेल लाइन बन जाती है, तो हजारों इंडस्ट्रीज तथा लाखों काम करने वालों को लाभ पहुंचेगा।

उस क्षेत्र में अनेक प्रमुख शैक्षणिक संस्थाएं हैं। उनमें आने वाले हजारों विद्यार्थियों को लाभ मिलेगा। इसलिए मेरा आग्रह है कि इसका निर्माण जल्दी से जल्दी कराया जाए, ताकि पहाड़ी राज्य की अनदेखी न हो।

**4. परवाणु से शिमला तक नैरोगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए**

परवाणु से शिमला तक की नैरोगेज रेल लाइन बने 100 वर्ष से भी अधिक हो गए हैं, लेकिन इसका आमान परिवर्तन अभी तक नहीं किया गया है। देशभर से पर्यटक हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला एवं उससे ऊपर के अन्य स्थानों का भ्रमण करते हैं। यदि ब्रॉडगेज लाइन कर दी जाती है, तो जहां एक ओर यात्रियों का आवागमन बढ़ेगा वहीं माल ढोने की क्षमता बढ़ेगी जो अन्तत: रेलवे को लाभदायी होगी।

**6. पठानकोट-जोगेन्द्रनगर रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए**

पठानकोट से जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन लगभग 150 वर्ष पूर्व जलविद्युत परियोजनाओं हेतु भारी मशीनरी ले जाने हेतु अंग्रेजों के समय में बनी थीं, लेकिन अब यह रेल लाइन हिमाचल प्रदेश की महत्वपूर्ण रेल लाइन है जिससे यात्री आवागमन बहुत होता है। यदि इसे ब्रॉडगेज कर दिया जाएगा, तो इससे हिमाचल में पर्यटन को बढ़ावे के साथ-साथ रेलवे की आय में इजाफा होगा।

**7. रानीताल से ज्वालामुखी होते हुए द्योटसिद्ध अथवा ऊना से घोटसिद्ध रेलवे लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कराएं**

प्रसिद्ध सिख तीर्थ स्थान आनन्दपुर साहब के पास मेरे लोक सभा क्षेत्र के ज्वालामुखी, चिन्तपुर्णी, बृजेश्वरी देवी एवं चामुंडा देवी जैसे अनेक प्रसिद्ध एवं प्राचीन धार्मिक स्थल हैं। आनन्दपुर साहब रेल से जुड़ा हुआ है। नंगल में नैशनल फर्टीलाइजर नामक बड़ा खाद का कारखाना है। भाखड़ा-नंगल जलविद्युत परियोजना है, जहां रोजाना हजारों की संख्या में लोग दिल्ली से जाते हैं।

**8. ऊना रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का अभाव**

ऊना रेलवे स्टेशन पर शैल्टर नहीं है। ग्रीष्मऋतु में शीतल पेयजल की व्यवस्था नहीं है। रेलवे स्टेशन को जाने वाला मार्ग भी बहुत खराब स्थिति में है जिसके कारण प्रतिदिन दुर्घटनाएं होती हैं।

[श्री पन्ना लाल पुनिया]

**9. ऊना रेलवे स्टेशन से नई रेलों को चलाने के संबंध में**

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश के लोग बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई एवं महाराष्ट्र के अन्य क्षेत्रों में रहते हैं। सच खंड एक्सप्रेस रेल नं. 2716 अमृतसर से नांदेड के लिए चलती है। यदि इस रेल के कुछ डिब्बे ऊना रेलवे स्टेशन से चला दिए जाएं, जो अमृतसर से नान्देड़ जाने वाली सच खंड एक्सप्रैस में अम्बाला रेलवे स्टेशन पर जोड़ दिए जाएं, तो ऊना-हि.प्र. से रेल यात्री सीधे नान्देड़ तक की यात्रा सुविधाजनक रूप से कर सकते हैं। जिस प्रकार से पश्चिम एक्सप्रैस नं. 2926-ए (कालका-बान्द्रा टर्मिनस) एवं नं. 2926 (अमृतसर-बान्द्रा टर्मिनस) के डिब्बों को अम्बाला में जोड़ दिया जाता है, उसी प्रकार की व्यवस्था सच खंड एक्सप्रैस में प्रायोगिक रूप में की जा सकती है। इससे देशभर से पर्यटक, धार्मिक श्रद्धालु एवं आर्मी के अधिकारी एवं कर्मचारी सुविधाजनक रूप से हिमाचल प्रदेश आ-जा सकते हैं।

(ए) मेरा निवेदन है कि ऊना रेलवे स्टेशन से एक अतिरिक्त ट्रेन चलाई जाए जो दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड तक जाए। इससे नॉर्थ सेंट्रल रेलवे, सेंट्रल रेलवे एवं साउथ सेंट्रल रेलवे को हिमाचल प्रदेश से सीधे जोड़ा जा सकता है।

(बी) ऐसा करने से हिन्दू धर्मार्थी मथुरा-वृन्दावन एवं शिर्डी सुविधाजनक रूप से जा सकते हैं।

(सी) सिख तीर्थ यात्री आनन्दपुर साहब जहां खालसा पंथ की नींव रखी गई ती, वहां सुविधाजनक रूप से दर्शनार्थ आ सकते हैं।

(डी) डिफेंस पर्सोनेल को आर्मी हैडक्वार्टर आने-जाने, दिल्ली, अम्बाला कैंट, मथुरा, आगरा कैंट, ग्वालियर, झांसी, भोपाल, मनमाड और औरंगाबाद आने-जाने में बहुत सुविधा होगी।

**10. चुरुडू-टकारवा-ऊना रेल में टॉयलेट की व्यवस्था करने के संबंध में**

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ट्रेन नं. 2 सीएनए, आईसीएने, जो चुरुडू-टकारला-नंगल डैम-चंडीगढ़-अम्बाला छावनी के लिए चलती है। यह छः घंटे की यात्रा है, लेकिन इस ट्रेन में टॉयलेट्स की कोई व्यवस्था नहीं है। इस कारण रेल यात्रियों को मूत्र एवं शौच जाने में अत्यन्त कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। विशेषरूप से वृद्ध, महिला एवं बच्चों को तो बहुत भारी दिक्कत पेश आती है। अतः मेरा आग्रह है कि छः घंटे की यात्रा वाली इस रेलगाड़ी में टॉयलेट्स की व्यवस्था अवश्य की जाए।

**11. पठानकोट-जोगेन्द्रनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि.मी. 68/3-2 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण**

पठानकोट-जोगेन्द्रनगर नैरोगेज रेल खंड पर नन्दपुर भटोली में 68/3-2 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है। नन्दपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार किलोमीटर का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है। नन्दपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है। लोगों को कस्बे के एक हिस्से दूसरे हिस्से में जाने के लिए बहुत लम्बा चक्कर काटना पड़ता है जिसके कारण समय, श्रम एवं धन की बर्बादी बहुत होती है। हि.प्र. सरकार के वर्तमान मुख्य मंत्री, माननीय प्रो. प्रेम कुमार धूमल, जब नौवीं एवं दसवीं लोक सभा में सांसद थे, तब और उसके बाद जब वे प्रथम बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने तब और अब जब वे दूसरी बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने हैं, तब से बराबर इस रेलवे क्रॉसिंग को बनाने का आग्रह करते रहे हैं।

जब मैं पिछली बार लोक सभा का सदस्य बना तब मैंने तत्कालीन रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव से मिलकर प्रार्थना की थी कि इसे तत्काल बनाया जाए। किन्तु कतिपय कारणों से अभी तक यह संभव नहीं हो सका। श्री लालू प्रसाद यादव से पूर्व जो रेल मंत्री थे, उन्होंने भी घोषणा की थी कि नन्दपुर भटोली में शीघ्र रेलवे क्रॉसिंग बनाया जाएगा, लेकिन वह मात्र घोषणा बनकर रह गई। हिमाचल प्रदेश के अनेक सांसदों ने मुझसे पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय से अनुरोध किया, किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला और जनता की कठिनाई जैसी की तैसी बनी हुई है।

**12. ऊना से दिल्ली इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करना**

दिल्ली के निकट अनेक राज्यों जैसे हरियाणा, उत्तर प्रदेश और राजस्थान के अनेक शहरों को प्रतिदिन सुबह व शाम को इंटर सिटी एक्सप्रैस रेलों के माध्यम स जोड़ा गया है, लेकिन हिमाचल प्रदेश को ऐसी एक भी गाड़ी नहीं दी गई है। मेरी प्रार्थना है कि हिमाचल प्रदेश के ऊना शहर तक ब्रॉडगेज रेल लाइन उपलब्ध है। इसलिए मैं दिल्ली से ऊना तक एक इंटर सिटी रेल सर्विस करने की मांग करता हूं।

**13. हिमालयन क्वीन में छः कोचेज और जोड़ने के संबंध में**

मैं ऊना के लिए हजरत निजामुद्दीन से एक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं वर्तमान में चल रही हिमालयन क्वीन ट्रेन

नं. 4059 (हजरत निजामुद्दीन से कालका) तक में छः अतिरिक्त कोच लगाने की प्रार्थना करता हूं। इन छः कोचों को चंडीगढ़ में उक्त हिमालयन क्वीन से अलग करके रेल लिंक नं. 130 के द्वारा ऊना तक ले जाया जाए, तो इससे बहुत बड़े क्षेत्र में निवास करने वाले स्थानीय रेल यात्रियों एवं सेना में कार्यरत लाखों सैनिकों को बहुत सुविधा मिलेगी।

रेल मंत्रालय हि.प्र. सरकार अथवा स्थानीय निकायों पर रेलवे क्रॉसिंग के लिए धन जमा कराने की बात कहता है और स्थानीय प्रशासन हि.प्र. सरकार से धन जमा कराने की बात कहते हैं। आप तो जानती ही हैं कि हि.प्र. सरकार के वित्तीय संसाधन बहुत सीमित हैं। ऐसी स्थिति में रेलवे क्रॉसिंग का खर्च प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय निकाय वहन करने की स्थिति में नहीं हैं।

**14. ऊना से हरिद्वार के लिए रेल लिंक**

इस बारे में मेरा सुझाव है कि ऊना से कुछ कोच हिमाचल एक्सप्रैस में जोड़कर अम्बाला तक लाए जाएं और अम्बाला से हरिद्वार जाने वाली रेल में उन्हें जोड़ दिया जाए, तो रेलवे के माध्यम से हिमाचल प्रदेश के लोगों को हरिद्वार तक जाने-आने की सुविधा सरलता से उपलब्ध कराई जा सकती है। हिमाचल प्रदेश के लोग अपने परिजनों की मृत्यु के उपरान्त उनके क्रियाकर्म एवं अस्थि विसर्जन हेतु बहुत बड़ी संख्या में हरिद्वार आते-जाते हैं, लेकिन रेल मार्ग के अभाव में भारी कठिनाई महसूस करते हैं। अतः इस प्रस्ताव को तत्काल स्वीकार किया जाए।

**15. ऊना से मुम्बई और मुम्बई से ऊना सीधी रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए।**

**16. लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रैस नं. 4231 को चंडीगढ़ से कालका और ऊना तक बढ़ाया जाए।**

अन्त में, मैं निवेदन करता हूं कि हिमाचल प्रदेश में मेरे उपर्युक्त सुझावों के अनुसार रेलों का विस्तार एवं विकास किया जाए। मैं बजट का विरोध करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं।*

**श्री संजय निरूपम** (मुम्बई उत्तर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए अनुमति दी। मैं आज कुमारी ममता बनर्जी द्वारा सन् 2009-10 के लिए जो रेल बजट पेश किया गया है, उसके समर्थन में खड़ा हुआ हैं। बजट बहुत कल्पनाशील और इनोवेटिव है और निश्चित तौर आम आदमी का ख्याल रखने वाला बजट है। मुझे बड़ा अच्छा लगा, उनके भाषण का जो मुख्य सार था कि इकोनोमिक वायब्लीटी की बजाए सोशल की चिन्ता करनी चाहिए। सचमुच रेलवे इस देश का सबसे बड़ा सर्विस सैक्टर है। रेलवे से बहुत ज्यादा आकांक्षाएं हैं। हम जो तमाम लोक सभा के सदस्य रेल बजट पर अपनी बातें रख रहे हैं, वे हमारी बातें नहीं हैं, रेल यात्रियों की बातें हैं, उनकी अपेक्षा एवं आकांक्षाएं हैं। मैं नहीं मानता कि पिछले चार-पांच वर्षों में रेल मंत्रालय का जो काम रहा है, उस पर किसी प्रकार का असंतोष होना चाहिए। लालू जी के नेतृत्व में भारतीय रेल का जो काम चला, उसने निश्चित तौर पर सफलता के नये मानदंड स्थापित किए, डिविडेंड दिया, इस बार भी डिविडेंड देने का वचन है। इस बार भी ममता जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें प्रोजेक्शन है कि प्रोफिट होगा। लगभग 88 हजार करोड़ का एक टोटल अर्निंग का प्रोजेक्शन है, जिसमें 81665 करोड़ का एक्सपेंडीचर, यानी कहीं न कहीं बचत है। मैं इसके लिए रेल कर्मचारियों और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं, लेकिन अभी रेल को बहुत आगे जाना है।

अभी हमारे हिमाचल के साथी कह रहे थे कि सचमुच इस देश का एक बहुत बड़ा हिस्सा है, जहां अभी तक रेलवे लाइनें नहीं पहुंची हैं। पूरा हिमाचल या फिर जम्मू-कश्मीर का क्षेत्र या उत्तर-पूर्व का क्षेत्र है, महाराष्ट्र जैसे एक प्रगतिशील प्रदेश में देखें तो बहुत सारा क्षेत्र है, जहां अभी तक रेल नहीं पहुंची है। मंत्री जी, मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि अजंता की गुफाएं बड़ी ऐतिहासिक गुफाएं मानी जाती हैं, उनका इतिहास से सीधा नाता है। वह आज भी भारतीय रेलवे के मैप पर नहीं है। उसके लिए लगातार डिमांड होती रही है। कई सारी परियोजनाएं, नई रेल लाइनों और गेज कंवर्जन की बातें हैं। हमारे मुख्य मंत्री की तरफ से चिट्ठियां आती रहती हैं और बार-बार इस प्रकार का वचन भी दिया जाता है कि हम कर रहे हैं, लेकिन अभी तक कुछ हुआ नहीं है।

पिछले रेल बजट के हिसाब से इस बार जो दो-तीन घोषणाएं हैं, उनका मैं स्वागत करता हूं—जैसे एक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की बात हो रही है। सन् 2006 में लालू जी ने इस दिलचस्प और बड़ी अच्छी योजना की शुरुआत की थी। आपने हमें जो अपना दस्तावेज दिया है, उसे जब मैंने पढ़ने की कोशिश की, उसमें ये अभी तक केवल सर्वे के स्तर पर ही हैं। पिछले तीन वर्षों में जो कांट्रेक्ट्स दिये गये हैं, फिर सर्वे के कांट्रेक्ट्स दिये गये हैं। आप 28 हजार करोड़ रुपये खर्च करने की बात कर रहे हैं और पूरा वेस्टर्न कोरीडोर लगभग डेढ़ हजार किलोमीटर और ईस्टर्न कोरीडोर लगभग 1280 किलोमीटर लम्बा है। इतनी अच्छी और महत्वपूर्ण योजना की तरफ निश्चित तौर पर पूरा देश ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया देख रही है।

[श्री संजय निरुपम]

महोदय, लेकिन जो विकास की गति है, वह बहुत धीमी है। मुझे लगता है कि इस धीमी गति को जितना हो सके, तेज करना चाहिए।

महोदय, ममता जी ने वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही है, मैं उसका स्वागत करता हूं। उनमें महाराष्ट्र के तीन स्टेशन हैं। मुम्बई का सी.एस.टी., पुणे और नागपुर हैं, लेकिन पिछले बजट में भी 25 रेलवे स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही गई थी। अब वे 25 स्टेशन वर्ल्ड क्लास लैवल के बने कि नहीं, इसकी भी समीक्षा होनी चाहिए और आगे जो स्टेशन बनाए जाने हैं, वे आने वाले एक वर्ष में पूरे होंगे कि नहीं, इस प्रकार का भी एक अभिवचन हमें चाहिए।

महोदय, आदर्श स्टेशनों की बात कही गई है। पिछले बजट में 594 मॉडल स्टेशनों की बात, पूर्व रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने कही थी। इस साल जो हमें पेपर दिया गया है, उसे देखने के बाद पता लगा कि उनमें से सिर्फ 267 मॉडल स्टेशन बने और बाकी स्टेशन अभी तक मॉडल स्टेशन नहीं बने हैं। ममता जी ने नए 309 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही है। अब पता नहीं, ये जो 309 स्टेशन आदर्श स्टेशन बनने हैं, उनमें पिछले बकाया स्टेशनों को भी शामिल किया गया है या नहीं। इसका अभिप्राय यह है कि रेलवे को आगे आने वाले समय में यह भूमिका निभानी पड़ेगी कि जिस साल जिन महत्वपूर्ण योजनाओं की घोषणा की जाए, उन्हें उसी साल पूरा करने का ख्याल रखना चाहिए, वरना जिस प्रकार से योजनाएं कैरी फॉर्वर्ड हो रही हैं और पिछड़ रही हैं, उस तरफ भी हमें ध्यान देना चाहिए। हमारे यहां अनेक ऐसी रेल लाइनें हैं, जिनका 15-15 सालों से केवल सर्वे ही चल रहा है और अभी तक सर्वे ही पूरा नहीं हुआ है। ममता जी ने आने वाले दिनों में ऐसी लाइनों और योजनाओं की मॉनीटरिंग की बात कही है, मैं उसका स्वागत करता हूं। ऐसी योजनाओं की प्रॉपर मॉनीटरिंग हो, ताकि जिन योजनाओं की हम घोषणा कर रहे हैं, जिनकी तरफ लोगों का ध्यान है, उन योजनाओं को समयबद्ध तरीके स पूरा किया जा सके।

महोदय, आदर्श स्टेशनों में, बोरीवली रेलवे स्टेशन का नाम है। यह मुम्बई का एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। मुझे याद आ रहा है कि बोरीवली रेलवे स्टेशन के री-डैवलपमेंट का एक प्लान बना था और वर्ष 1999 में उसका भूमि पूजन भी हुआ था। भूमि पूजन करने वाले और कोई नहीं, उस समय के एम.ओ.एस. रेलवे थे, जो उस क्षेत्र के सांसद भी रहे थे। सिर्फ भूमि पूजन हुआ था और कुछ नहीं हुआ। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि बोरीवली रेलवे स्टेशन के री-डैवलपमेंट का आखिर कोई प्लान था या नहीं, अगर था, तो कितने फंड उसके लिए आवंटित किए गए थे और वे फंड आज कहां हैं और बोरीवली आते-आते अभी उन्हें कितना वक्त लगेगा? क्या आप आदर्श स्टेशन के रूप में बोरीवली रेलवे स्टेशन का डैवलपमेंट करना चाहते हैं या उसके ओवरआल री-डैवलपमेंट किये जाने का क्या कोई प्लान है, इस बारे में मंत्री महोदया बताएं। यदि वे इस बारे में कोई सूचना मुझे दे सकें, तो उनकी मुझ पर बहुत मेहरबानी होगी।

महोदय, ममता जी ने पैसेंजर की सुविधाओं के बारे में बहुत जोर दिया है कि यात्रियों को पूरी सुविधाएं दी जाएंगी। लगभग 6524 मिलियन पैसेंजर्स आजकल भारतीय रेलों में सफर करते हैं। यह संख्या लगभग 600 करोड़ के आसपास बैठती है। 20 हजार करोड़ के आसपास रेलवे की जो कमाई है, वह सिर्फ पैसेंजरों के टिकटों के जरिये होती है। इसके बावजूद, बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि हमारे यहां रेल यात्रियों को जिस प्रकार की सुविधाएं मिलनी चाहिएं, व नहीं मिल रही हैं। समय पर गाड़ियां नहीं हैं। यह सब हमारा अपना भी अनुभव है। ट्रेनों में सफाई के नाम पर आज स्थिति यह है कि अगर आपके घर में गंदगी हो, तो आपको कहना पड़ता है कि क्या आपने रेलवे प्लेटफॉर्म बना रखा है। रेलवे प्लेटफॉर्म और रेलों में जो सफाई की स्थिति है, वह बहुत ही दर्दनाक है। उसके ऊपर पूरा ध्यान देना पड़ेगा। टॉयलेट की बड़ी बदतर स्थिति होती है। हर बजट में वादा किया जाता है कि हम सफाई के ऊपर ध्यान देंगे और यात्रियों की सुविधाओं पर ध्यान देंगे, लेकिन उन उपलब्धियों का मूल्यांकन नहीं होता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उन उपलब्धियों का मूल्यांकन करने की दिशा में प्रयास करना चाहिए।

महोदय, पंक्चुएलिटी के नाम पर कुछ भी नहीं है। भारतीय रेलवे को इस दिशा में अभी बहुत आगे जाना है और बहुत सफर करना है। आप जरा विदेशी ट्रेनों को देखें, अगर यूरो ट्रेन को लंदन से पेरिस के लिए 10.19 पर छूटना है, तो वह 10.19 पर ही छूटेगी। अगर किसी ट्रेन को कहीं 1 बजकर 2 मिनट पर पहुंचना है, तो वह वहां 1 बजकर 2 मिनट पर ही प्लेटफार्म पर पहुचेगी, लेकिन हमारे यहां किसी भी ट्रेन के बारे में इस प्रकार की गारंटी नहीं दी जा सकती।

महोदय, रेल यात्रियों की सुरक्षा का जो प्रश्न है, इस बारे में, मैं बताना चाहता हूं कि पिछले साल एक बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी। आतंकवादियों ने मुम्बई सी.एस.टी. पर हमला किया और जब सी.एस.टी. पर हमला किया गया, तो जो आतंकवादी थे, वे बहुत अत्याधुनिक हथियारों से लैस थे, उनसे मुकाबला करने के लिए जो आर.पी.एफ. के जवान थे, वे दुनाली बन्दूक लिए हुए थे। फिर भी मुझे बड़ा गर्व है कि आर.पी.एफ. के एक जवान ने अपनी जान की बाजी लगा कर लड़ाई लड़ी और उन आतंकवादियों

में से एक को पकड़ लिया। आर.पी.एफ. की स्थिति अब यह है कि 61 हजार जवान हैं। मुम्बई का जब हमने एवरेज निकाला, तो हालत यह है कि एक आर.पी.एफ. के जवान के ऊपर 1700 पैसेंजरों की सुरक्षा की जवाबदारी है।

**अपराह्न 3.00 बजे**

रेलवे एक बहुत बड़ा संगठन है, इसमें बहुत से लोगों को रोजगार दिया जा रहा है, बहुतों को रोजगार दिया जा चुका है तो आर.पी.एफ. की स्ट्रेंथ को बढ़ाया जाये, ऐसा मेरा निवेदन होगा। *...(व्यवधान)*

**उपाध्यक्ष महोदय:** माननीय सदस्य, अब समाप्त करें। आपने काफी समय ले लिया है।

**श्री संजय निरुपम:** आर.पी.एफ. की स्ट्रेंथ बढ़ाने के साथ-साथ ट्रेनों में जो हमने आर.पी.एफ. के जवानों को नियुक्त किया है, वे पूरे सफर में रहते हैं और जिस प्रकार से गरीब यात्रियों का हरैसमेंट करते हैं, उस पर भी ध्यान देना चाहिए।

मैं मुम्बई के एक महत्वपूर्ण विषय पर आ रहा हूं। हमारे यहां एम.यू.टी.पी. स्कीम है। *...(व्यवधान)* मैं अपनी बात बस खत्म कर रहा हूं। हमारा एम.यू.टी.पी. प्रोजैक्ट फेज वन और फेज टू है। इसमें 2006 में बहुत सारी योजनाएं पूरी होने वाली थीं, लेकिन आज तक पूरी नहीं हुईं। वर्ष 2009 के दिसम्बर में बहुत सारी योजनाएं पूरी होने वाली थीं, वे अभी तक शुरू भी हीं हुई हैं। अभी आपने 450-500 करोड़ रुपये के आसपास हमें एम.यू.टी.पी. फर्स्ट फेज के लिए और 1700 करोड़ रुपये एम.यू.टी.पी. सैकिंड फेज के लिए मिलना था। मैं ममता जी से निवेदन करूंगा कि आने वाले दिनों में जितनी जल्दी हो, इस विषय के ऊपर ध्यान दें और एम.यू.टी.पी. की योजनाएं जल्दी से जल्दी लागू हों।

जिस समय मैं आपके समक्ष सदन में बोल रहा हूं, उस समय मुम्बई की ट्रेनें बन्द पड़ी हैं। मुम्बई की जो लोकल ट्रेनें होती हैं, वे पूरी सिंगापुर की जो जनसंख्या है, उसको रोज ढोती हैं। लगभग 60 लाख यात्री प्रतिदिन मुम्बई की लोकल ट्रेनों में सफर करते हैं।

ममता जी ने इज्जत की बात की कि यात्रियों को इज्जत मिलनी चाहिए, लेकिन जिस तरीके से हमारे यात्री मुम्बई की लोकल ट्रेन में सफर करते हैं, एक ट्रेन की जो कैपेसिटी है, जो क्षमता है, वह 1750 यात्रियों की है और उसमें प्रतिदिन लगभग 4700 यात्री घुसकर सफर करते हैं। ट्रेनें बढ़ाई जानी चाहिएं। ट्रेनों में कोचेज बढ़ाये जाने का प्रावधान है, लगभग 125 के आसपास 12 डब्बों के कोचेज लाने का प्रावधान था, लेकिन वह आज तक लागू नहीं हुआ। मैंने इस बार जाकर वैस्टर्न रेलवे के जी.एम. से बात की। मैंने कहा कि क्यों नहीं ला रहे हैं तो बोले, साहब, बस एक प्रोसीजर चल रहा है और बहुत जल्दी हो जायेगा। इसलिए जितनी जल्दी हो, कोचेज बढ़ाये जायें, ताकि मुम्बई की लोकल से सफर करने वाले जो मुम्बईकर हैं, हमारे मुम्बई के नागरिक हैं, उनको एक राहत मिल सके। *...(व्यवधान)*

मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं, मेरा एकाध पाइंट और है। मैंने ममता जी के समक्ष अपनी एक मांग रखी है, वह मेरी कांस्टीट्वेंसी से जुड़ी मांग है कि बोरीवली से सी.एस.टी. जाने के लिए हार्बर लाइन के जरिए एक ट्रेन शुरू की जाये, क्योंकि बोरीवली से बड़े पैमाने पर लोग उधर जाते हैं। मलाड चर्चगेट के बीच भी ट्रेन शुरू करने का मैंने निवेदन किया है। मैंने एक और निवेदन किया है कि कोंकण जो वाली जो ट्रेनें हैं, वे सब सी.एस.टी. से छूटती हैं। कुछ ट्रेनें आप बोरीवली से शुरू करिये, ताकि बोरीवली और उत्तर मुम्बई के रहने वाले जो लोग हैं, उनको सुविधा मिल सके। अभी गणपति पूजा का समय आ रहा है, गणपति पूजा के दिनों में अगर हो सके तो कोंकण के लिए फैस्टीवल ट्रेन बोरीवली की तरफ से शुरू करें, मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा।

मैं अपनी आखिरी बात रख रहा हूं। रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में ममता जी ने समीक्षा करने की बात कही है, मैं इसका स्वागत करता हूं। लगभग 14 लाख के आसपास आपके एम्पलाइज हैं, और एम्पलाइज बढ़ने चाहिए। आपकी 20 के करीब आर.आर.बीज. हैं, लेकिन हाल के वर्षों में जो एक सबसे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी है, आप आर.आर.बी. के जरिये किस तरह से काम कर रहे हैं, मुझे समझ में नहीं आ रहा है। आप एडवरटाइजमेंट देते हैं, परीक्षार्थियों को अलग-अलग सैंटर्स पर एग्जाम देने के लिए बुलाते हैं और उसके बाद स्थानीय बनाम बाहरी विवाद पैदा होता है। वर्ष 2003 में जो बिहार के बच्चे एग्जाम देने के लिए कल्याण में आये, उन पर हमले किये गये। उसके बाद पिछले साल, उससे पिछले साल और इस साल भी हमले किये गये। अभी हद यह हो गई है कि मैंने अखबारों में पढ़ा कि 2-3 दिन पहले मैसूर में भी लोगों ने जो उत्तर भारत के लोग एग्जाम देने के लिए गये थे, जो छोटे-छोटे नन्हें-नन्हें बच्चे गये थे, उनके ऊपर भी हमला किया गया। मुझे लगता है कि रेलवे रिक्रूटमेंट के संदर्भ में एक साफ-सुथरी भूमिका बनी चाहिए। यह एक राष्ट्रीय संगठन है, किसी भी व्यक्ति को किसी भी स्थान पर जाकर एग्जाम देने का अधिकार है। *...(व्यवधान)*

**उपाध्यक्ष महोदय:** माननीय सदस्य, अब अपनी बात समाप्त करें, बहुत समय हो गया है।

**श्री संजय निरूपम:** जब आप उनको बुलाते हैं तो उनकी सुरक्षा का इन्तजाम भी आपको करना पड़ेगा, इसलिए मैं आपके समक्ष यह एक निवेदन करता हूं।

***श्री राकेश पाण्डेय** (अम्बेडकर नगर): मैं माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2009-10 का स्वागत करता हूं।

इस बजट में आम आदमी के सरोकार का ध्यान रखा है। यह सराहनीय है। इसमें खासकर असंगठित मजदूरों, विद्यार्थियों, खासकर मदरसे में पढ़ने वाले विद्यार्थियों, महिलाओं का ध्यान रखा है। यह स्वागत योग्य कदम है।

मेरा प्रदेश उ.प्र. पिछड़ा राज्य है। इसके बहुत सारे क्षेत्र रेल नेटवर्क से नहीं जुड़ा है। उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की दो-तीन समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा।

मेरा अम्बेडकर नगर क्षेत्र मुख्यालय अकबरपुर है। पहली समस्या है कि अकबरपुर में रेलवे क्रासिंग संख्या 83ए को यातायात हेतु खुलवाना। जिसके बंद होने से इंटर कॉलेज और डिग्री कॉलेज, गांधी आश्रम, बच्चों को आने-जाने में असुविधा होती है। इसे यातायात के लिए अतिशीघ्र खुलवाने का कष्ट किया जाये।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र अकबरपुर, जनपद अम्बेडकर नगर, उ.प्र. के अन्तर्गत रेलवे के फैजाबाद-वाराणसी लूप लाइन के ब्लाक सेक्शन कटेहरी-अकबरपुर में ग्राम-सीहमई कारीरात स्थित है। इस लाइन के दूसरी ओर शिव बाबा का धार्मिक स्थल है। शिव बाबा से ग्राम सीहमई कारीरात के रास्ते में उक्त रेलवे लाइन पर कोई फाटक न होने के कारण इस स्थान पर प्राय: दुर्घटना होती रहती है।

अत: आपसे निवेदन है कि कृपया जनपद अम्बेडकर नगर में फैजाबाद-वाराणसी लूप लाइन के ब्लाक सेक्शन कटेहरी-अकबरपुर में ग्राम-सीमहई कारीरात से शिव बाबा के बीच रेलवे लाइन पर रेलवे फाटक लगाए जाने की स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

बाराबंकी से वाराणसी रेलवे लाइन का विद्युतीकरण और दोहरीकरण किया जाए।

इन्हीं निवेदन के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आशा करता हूं कि आप जनहित में मेरी दो-तीन छोटी समस्याओं का समाधान करने का कष्ट करेंगे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

**श्री इन्दर सिंह नामधारी** (चतरा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं जिस राज्य से आता हूं, आप भी उसी राज्य से आते हैं, इसलिए मुझे पूरा विश्वास है कि आप हमारी पीड़ा के साथ सहमत होंगे।

आपके माध्यम से रेल मंत्री जी भी झारखंड की पीड़ा को समझने की कोशिश करेंगी। राम राज्य की कल्पना करते समय लोगों ने यह कहा था और सी. राजगोपालाचारी ने अपनी पुस्तक में राम राज्य पर लिखा है कि न किसी के पास जरूरत से कम हो और न किसी के पास जरूरत से ज्यादा हो।

**अपराह्न 3.04 बजे**

[**श्री अर्जुन चरण सेठी** पीठासीन हुए]

राम राज्य की यह मौलिक परिभाषा है कि न तो किसी के पास जरूरत से ज्यादा हो और न किसी के पास जरूरत से कम हो। इसलिए अगर राम राज्य की कल्पना हम भारत में करना चाहते हैं तो यह देखना होगा कि ठीक है, आप डबल डैकर ट्रेनें चलाने की भी कल्पना करते हैं।

क्या भारत के उन इलाकों को आप भूल जाएंगे, जहां के लोगों ने अभी तक ट्रेन देखी नहीं है।

सभापति महोदय, मैं बहुत खुश हुआ था, जब ममता जी ने यह कहा कि अब इकानामिक वाइबिलिटी नहीं देखी जाएगी, सोशल वाइबिलिटी देखी जाएगी, लेकिन जब मैंने विस्तार से बजट को देखना शुरू किया तो मुझे लगा कि कथनी और करनी में कहीं न कहीं बहुत ज्यादा फर्क है। महोदय, मैं आपके माध्यम से राज्य मंत्री जो लिख रहे हैं, उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि झारखंड में एक स्थान है, बरवाडी जंक्शन जो लातेहार जिले में पड़ता है। वहां से लेकर चिरीमिरी तक रेल लाइन बनाने की योजना अंग्रेजों ने बनायी, आज से 70 साल पहले, वहां स्टेशन बन गए, नदियों पर अधूरे पुल बने हुए हैं, जो स्टाफ थे, उनके लिए क्वार्टर्स बन गए, लेकिन जैसे ही भारत आजाद हुआ, उस काम को बंद कर दिया गया। मैं यह कहना चाहता हूं कि आप रेलवे के अफसरों से पूछें कि क्या अंग्रेज बेवकूफ थे, जिन्होंने आज से 70 साल पहले यह सोचा कि वह ट्राइबल एरिया है, वहां कोई ट्रेन नहीं जाती, वहां खनिज पदार्थ हैं, जंगल हैं, लेकिन उन्होंने रेलवे लाइन उधर ले जाने की कोशिश क्यों की? यह भारत की कैसी आजादी थी कि जैसे ही आजादी हुई आपने बरवाडी-चिरीमिरी लाइन का काम बंद कर दिया। आज 70 सालों से वहां बने हुए स्टेशन अपनी किस्मत पर रो रहे हैं। क्या रेलवे मंत्रालय

इतना काम भी नहीं कर सकता? मैंने ममता जी से मिलकर, इसके बारे में लिखित रूप में दिया कि इसकी इंक्वायरी की जाए। यह ज्यादा लंबी रेलवे लाइन भी नहीं है, लेकिन एक लाइन जिसको अंग्रेजों ने बनाना शुरू किया, आपने उसको बंद कर दिया। मेरे जैसे लोग कितनी बार रिमाइंडर्स देते रहे, लेकिन किसी के कान पर जूं तक नहीं रेंगी। इस मंत्रालय को अगर बहरा मंत्रालय कहा जाए, तो यह अतिश्योक्ति नहीं होगी।

महोदय, मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसका कम से कम सर्वे किया जाए कि आखिर 70 साल पहले क्या सोचकर अंग्रेजों ने उस लाइन को बनाने की कोशिश की थी और भारत आजाद होते ही उसे बंद क्यों कर दिया? ये बातें मैं इसलिए कर रहा हूं क्योंकि जिन इलाकों के लोगों ने ट्रेन देखी नहीं, आप उनके साथ भी इंसाफ कीजिए। आप वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनायें। दुनया में मुकाबले के साथ आपको उतरना होगा और मैं इसे बुरा नहीं मानता, लेकिन आपको उन इलाकों को भी देखना होगा, जहां पिछड़ापन इस हद तक हो गया कि पूरा इलाका उग्रवाद से भर गया। वहां आवागमन का कोई साधन नहीं है। वहां अगर नक्सलिज्म नहीं बढ़ेगा, तो क्या होगा?

महोदय, आप भी उड़ीसा के रहने वाले हैं। यह हमारा पड़ोसी राज्य है। जिस क्षेत्र से मैं जीतकर आया हूं, उस पूरे चतरा जिले में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। वह कोई जंगली या हिमाचल प्रदेश की तरह पहाड़ियों पर बसा हुआ स्थल नहीं है, वह असम और मणिपुर की तरफ नहीं है वह इन दी हार्ट आफ दी कंट्री है। गया जंक्शन में, जहां से ट्रेन होकर गुजरती है, वहां से मात्र 30 किलोमीटर दूरी पर चतरा डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। क्या आप 30 किलोमीटर की रेलवे लाइन देकर चतरा को गया के साथ नहीं जोड़ सकते हैं?

महोदय, यह मेरे दिल की वेदना बोल रही है कि आखिर न्याय अगर नहीं मिलेगा, तो क्या होगा? यही तो भगवान श्रीकृष्ण ने दुर्योधन से जाकर कहा था, ''हो न्याय अगर तो आधा दो, यदि इसमें भी कुछ बाधा हो, तो दे दो केवल पांच ग्राम, रखो अपनी धरती तमाम''। लेकिन वह भी उन्हें नहीं दी गयी, उन्होंने पांच ग्राम मांगे थे, तो महाभारत का युद्ध हुआ। ''दुर्योधन वह भी दे न सका, आशीष समाज का ले न सका, उल्टा हरि को बांधने चला, जो था असाध्य, साधने चला।'' मांगे तो उन्होंने ग्राम पांच ग्राम थे, हम तो कह रहे हैं कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर को रेल लाइन से जोड़ें, लेकिन इसके लिए भी आपके बजट में पैसा नहीं है। आप वर्ल्ड क्लास के स्टेशन बनायें, इसमें हमें कोई तकलीफ नहीं है। जिस वेदना की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं, अगर ममता बहन जी यहां पर होतीं, तो मैं उनसे पूछता कि यह कथनी और करनी का अंतर नहीं है, तो क्या है? एक तरफ आप कहती हैं कि इकानामिक वाइबिलिटी नहीं देखी जाएगी, सोशल वाइबिलिटी देखी जाएगी, तो चिरीमिरी की लाइन को क्यों बंद कर दिया गया? इसका जवाब कौन देगा?

महोदय, मैं कहना चाहता था कि जहां कहीं से रेल लाइन गुजरी भी है, नेशनल हाईवे गुजरा रहा है, उधर से डबल रेलवे लाइन है और इलैक्ट्रिफाइड है। आपने जब-जब झारखंड से कोयले की जरूरत समझी, तब-तब आपने वहां तुरंत लाइन बिछा दी, लेकिन यात्रियों की सुविधा के लिए लाइन बिछाने के लिए आपके पास पैसे नहीं हैं। इंटीरियर में, जंगलों में, पहाड़ियों में कोयला है। वहां पर रेलवे लाइन चली जाती है। जहां तक झारखंड के दोहन की बात है, आप उसमें जरा भी गुरेज नहीं करते और जंगलों तक रेलवे लाइन ले जाकर सारा कोयला खींचकर ला रहे हैं और वहां के बने हुए खंडहर धंसने से लोग मरने के लिए बाध्य हो रहे हैं। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** प्लीज, आप कनक्लूड कीजिए।

*...(व्यवधान)*

**श्री इन्दर सिंह नामधारी:** मैं क्या करूं, मुझे टाइम ही बहुत कम मिला और बहुत लेट मिला। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** टाइम कम है, लेकिन अभी तक काफी स्पीकर्स बोलने वाले हैं और उन्हें एडजस्ट करना मुश्किल होगा।

**श्री इन्दर सिंह नामधारी:** मैं आपसे केवल यह कहना चाहता हूं कि अगर आनुपातिक विकास होगा, जैसे हमारा शरीर है, अगर इसका हरेक अंग आनुपातिक दृष्टिकोण से विकास करे तो अच्छा रहेगा लेकिन अगर हमारा नाक ही दो फुट लम्बा हो जाए तो इंसान भूत बन जाएगा, उसकी खूबसूरती जाती रहेगी। इसलिए मैं इस बजट के बारे में कहना चाहता हूं कि यह असमानता का बजट है। पूरे राज्य को उपेक्षित कर दिया गया है, खासकर ऐसे-ऐसे इलाके जहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता थी। ये रेलवे ओवर ब्रिज तक देने की हैसियत में नहीं हैं, जहां 24 घंटों में से 18 घंटे रेलवे गुमटी बंद रहती है। वहां से लगातार कोयला जा रहा है, लेकिन बसों, ट्रकों की लम्बी-लम्बी कतारे खड़ी हैं। क्या आप चंदवा में ओवर ब्रिज नहीं दे सकते?

मैं कहना तो बहुत कुछ चाहता था, लेकिन सभापति महोदय, आपका आदेश मेरे लिए सर्वोपरि है। मैं रेलवे राज्य मंत्री जी से कहूंगा कि वे मेरी वेदना से अपने मंत्री जी को अवगत करवा दें क्योंकि इस बजट से मेरे जैसे लोग जरा भी प्रसन्न नहीं हैं। जैसे कहा गया है-

[श्री इन्दर सिंह नामधारी]

कोटि-कोटि झोंपड़ियों में तो छाई हुई उदासी है
और मुट्ठीभर बंगलों में देखी जाती पूर्णमासी है।

आपने बजट की पूर्णमासी कुछ गिने-चुने शहरों तक पहुंचाई है, लेकिन उन इलाकों तक नहीं गए जहां लोग उम्मीद लगाकर बैठे हैं कि वहां भी रेल लाइन पहुंचेगी और उन्हें सुविधाएं मिलेंगी।

आपकी आज्ञानुसार मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, लेकिन मैं समझता हूं कि मेरे कम कहे को ज्यादा समझा जाएगा और उसी के मुताबिक कदम उठाए जाएंगे।

**श्री धर्मेन्द्र यादव** (बदायूं): सभापति महोदय, रेल बजट की इस महत्वपूर्ण चर्चा में आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद देता हूं। प्रत्येक बार की तरह इस बार भी रेल बजट में कई महत्वपूर्ण घोषणाएं की गई हैं। हर बजट में घोषणाएं होती हैं, लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि देश का विकास हो या रेल का विकास, विकास एक सतत प्रक्रिया है। इस प्रक्रिया को कोई भी सरकार शुरू क्यों न करे, अगली सरकार का भी दायित्व बनता है कि उस विकास की प्रक्रिया को आगे बढ़ाया जाए। लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जिन परियोजनाओं का शिलान्यास देश के प्रधान मंत्रियों ने किया हो, जिन परियोजनाओं का शिलान्यास देश के महामहिम राष्ट्रपति महोदय द्वारा किया गया हो, उसके बावजूद उन परियोजनाओं को किसी भी तरह गंभीरता से नहीं लिया जाता। अगर हम उत्तर प्रदेश की बात करें तो एक नहीं अनेक उदाहरण मिलेंगे। इटावा से मैनपुरी रेल लाइन का शिलान्यास देश के तत्कालीन महामहिम राष्ट्रपति डा. एपीजे अब्दुल कलाम साहब ने किया था। डा. कलाम साहब की मौजूदगी में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार साहब ने वायदा किया था कि इटावा से मेनपुरी रेल लाइन का उद्घाटन भी महामहिम डा. कलाम साहब द्वारा ही किया जाएगा। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि मात्र 57 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के उद्घाटन की उम्मीद तो छोड़िए, अगर यही विकास की गति रही तो मैं समझता हूं कि आने वाले दस वर्षों में भी वह योजना पूरी नहीं हो पाएगी। इसी तरह अपने निर्वाचन क्षेत्र बदायूं के बारे में एक वाक्य बताना चाहता हूं। देश के तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री इन्द्र कुमार गुजराल साहब ने बरेली से बदायूं होते हुए कासगंज तक बड़ी रेल लाइन का शिलान्यास वर्ष 1997-98 में किया था।

लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आप रेल लाइन की कार्य योजना की बात तो छोड़िए, मैं समझता हूं कि अभी तक उस योजना के लिए सर्वे का काम भी रेल मंत्रालय द्वारा नहीं किया गया है। जहां इस तरह की घटनाएं होंगी, जहां पिछली सरकारों की बनायी हुई योजनाओं को इस तरह से नजरअंदाज किया जायेगा, जहां हम एक ओर विश्वस्तरीय रेल स्टेशन बनाने की बात करते हैं, आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की बात करते हैं, इंग्लैंड और अमेरिका से लेकर दुनिया के तमाम विकसित देशों का उदाहरण देते हुए हम रेल बजट को प्रस्तुत करते हैं। हम आदरणीय नामधारी जी का समर्थन करते हैं कि देश के पिछड़े इलाकों में यही हाल है।

मैं बदायूं जनपद के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूं। बदायूं सूफी सन्तों की सरजमीं है जिसके बारे में मैं कहना चाहता हूं कि ऐतिहासिक, धार्मिक और सांस्कृतिक दृष्टिकोण से बदायूं उत्तर प्रदेश का महत्वपूर्ण जनपद है। लेकिन इस सदन में बदायूं की स्थिति के बारे में बताते हुए मुझे अफसोस हो रहा है कि आज तक बदायूं जनपद को बड़ी रेल लाइन से जोड़ने का काम किसी भी सरकार द्वारा नहीं किया गया है। इसलिए आपके माध्यम से हम उपस्थिति माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहते हैं कि बदायूं की सरजमीं पर बड़े सरकार, छोटे सरकार की जियारत करने, न केवल उत्तर प्रदेश, न केवल हिन्दुस्तान, बल्कि दुनिया के तमाम इलाकों से लाखों लोग आवागमन करते हैं वहां आज तक बड़ी रेल लाइन नहीं है। मुझे उम्मीद है कि माननीया रेल मंत्री जी हमारी इस परियोजना पर जरूर ध्यान देने का काम करेंगी।

इटावा से गुना रेल मार्ग का भी यही हाल है जिसमें तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने वर्ष 1989 से पहले इसका शिलान्यास किया था। लेकिन आज तक उस रेल लाइन का उद्घाटन नहीं हो पाया है। आज भी उसका काम अधूरा पड़ा हुआ है। पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इटावा से आगरा रेल लाइन का शिलान्यास किया था, लेकिन आपकी वह योजना आज भी ठंडे बस्ते में पड़ी हुई है। इसलिए माननीय मंत्री जी हम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि जो पुरानी योजनाएं हैं, चाहे वह किसी भी सरकार द्वारा या किसी भी मंत्री द्वारा लागू की गयी हों, सबसे पहले हमें उन योजनाओं को पूरा करना चाहिए, अन्यथा अभी हमारे महाराष्ट्र के सांसद कह रहे थे कि तमाम योजनाएं ठंडे बस्ते में पड़ी हुई हैं और नयी-नयी घोषणाएं हो जाती हैं। इसलिए हम आपसे प्रार्थना करेंगे कि आप कोई ऐसी नीति बनायें जिससे पुरानी जो अधूरी योजनाएं हैं, उन योजनाओं को पहले पूरा करें और उसके बाद कोई नयी योजना लागू करने का काम करें।

सभापति महोदय, हम आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बदायूं की एक गंभीर समस्या की ओर आकर्षित करना चाहते हैं। बदायूं जो एक महत्वपूर्ण जनपद माना जाता है और उस जनपद की एक

महत्वपूर्ण रेलवे क्रासिंग संख्या 277 बदायूं शहर के बीच से जाती है। हम अपने वक्तव्य के माध्यम से प्रार्थना करेंगे कि इस रेलवे क्रासिंग पर फ्लाईओवर की बहुत जरूरत है। हमें उम्मीद है कि आपकी हमें विशेष कृपा मिलेगी। हमारी माननीय रेल मंत्री ममता जी की ममता बदायूं जनपद को भी मिलेगी। ...*(व्यवधान)*

सभापति जी, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। हमारी रेल मंत्री जी ने जहां यह वायदा किया है कि आर्थिक दृष्टिकोण से नहीं हम सामाजिक दृष्टिकोण, मानवीय दृष्टिकोण से रेल के बजट को पेश करेंगे, वहीं आपके माध्यम से सदन को बताते हुए मुझे अफसोस हो रहा है कि देश में 80 फीसदी यात्रा करने वाले लोगों को केवल 20 फीसदी जगह मिलती है और 20 फीसदी लोगों के लिए 80 फीसदी रेल आरक्षित कर दी जाती है। इस बारे में पिछले कई बजटों में चर्चा हुई है। मैंने पिचले बजट में भी इस बारे में प्रार्थना की थी, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि इस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। किसी भी लम्बी दूरी की रेलगाड़ी की स्थिति आप देखिए, तो जनरल क्लास के दो डिब्बे आगे और दो डिब्बे पीछे होते हैं और बाकी अधिकांश डिब्बे रिजर्व कैटेगिरी के होते हैं। केवल दो डिब्बों में आप कैसे उम्मीद करते हैं कि हजारों-हजार लोग यात्रा कर सकते हैं। रेल मंत्री जी, उन डिब्बों में लोगों की हालत क्या होती है, मैं समझता हूं कि सदन के किसी भी सम्मानित सदस्य से यह छुपा हुआ नहीं है। पिछले बजट में भी मैंने चर्चा की थी और इस बजट में भी प्रार्थना करना चाहता हूं कि जनरल क्लास की बोगियों को बढ़ाना पड़ेगा। अगर हम जनरल क्लास की बोगियों को नहीं बढ़ायेंगे, तो हम कभी गरीब लोगों के लिए जो तमाम तरह की योजनाओं की जो बात करते हैं, हम सांसद लोग यहां बैठकर ताली बजा सकते हैं लेकिन व्यावहारिक दृष्टिकोण से रेलवे स्टेशन पर जाकर देखेंगे, यदि जनरल क्लास की बोगियों में घुसकर देखेंगे, तो मैं समझता हूं कि कोई भी संवेदनशील व्यक्ति उनके कष्ट और दर्द को समझ सकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जितनी भी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां हैं, उनमें जनरल क्लास की बोगियों को बढ़ाने का काम किया जाये।

इसके साथ ही हम अपने राज्य उत्तर प्रदेश के बारे में जरूर चर्चा करा चाहते हैं। ममता जी से उम्मीद थी कि पूरे देश को ममता मिलेगी, लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जहां देश के रेलवे नेटवर्क का 14 फीसदी भाग उत्तर प्रदेश में है, जनसंख्या की दृष्टि से भी देश का सबसे बड़ा भाग उत्तर प्रदेश में निवास करता है, उसके बावजूद जो 375 स्टेशन आदर्श रेलवे स्टेशन के लिए चुने गए हैं, उनमें उत्तर प्रदेश के अन्दर मात्र सात रेलवे स्टेशन हैं। अब आप इसका अनुपात देख लीजिए। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि जनसंख्या के दृष्टिकोण से, राजनीतिक महत्व के दृष्टिकोण से, ऐतिहासिक दृष्टिकोण से, आजादी के आन्दोलन के दृष्टिकोण से उत्तर प्रदेश का देश के निर्माण में महत्वपूर्ण योगदान रहा है। इसी अनुपात में उत्तर प्रदेश के अधिकार को अगर आप देंगी तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। हमें बिहार और कलकत्ता के विकास पर कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन उत्तर प्रदेश के अधिकार मिलने चाहिएं। मैं चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के साथ आप न्याय करें और विशेषकर जिन योजनाओं के बारे में मैंने चर्चा की, सभापति महोदय आपके माध्यम से मैं मंत्री जी और राज्य मंत्री जी के माध्यम से ममता जी से मेरी प्रार्थना है कि इन योजनाओं की ओर ध्यान दें।

पिछले रेल बजट में मैनपुरी से एटा, बदायूं, संभल होते हुए गजरौला तक नई रेल लाइन की घोषणा माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने की थी। उसका कार्य शीघ्र-अतिशीघ्र शुरू कराया जाए।

मुझे बोलने के लिए समय देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्रीमती दर्शना जरदोश** (सूरत): मैं सूरत शहर का प्रतिनिधित्व करती हूं। सूरत सोने की मुरत की पहचान से सदियों से जाना जाता है पर जब जब कांग्रेस की सरकारें दिल्ली में आयी है तब तब सूरत हमेशा से उपेक्षित रहा है। जो इतिहास इस रेलवे बजट में भी दोहराया गया उसका सूरतवासियों को हमेशा मलाल रहेगा।

आप अगर किसी एक शहर में देश के सभी राज्यों के निवासियों को एक साथ मिलना चाहे तो भारत के गिने चुने शहरों में सूरत अग्रस्थान पर है। देश के सभी विस्तारों की करीब 45 लाख की जनसंख्या और 8 लाख से भी अधिक परिवार यहां पर निवास करते हैं। करीब 2 से 3 लाख लोग देश के कई शहरों और गांवों से यहां रोजाना आते जाते रहते हैं। यहां का रेलवे स्टेशन जिसे कभी रेलवे मंत्रालय ने माडल स्टेशन के नाते डिक्लेयर किया था पर वह फिर भी उपेक्षित ही रहा कोई विकास यहां रेलवे के बुनियादी ढांचे में किया नहीं गया है।

यहां से देश के सभी राज्यों में से आती जाती करीब 150 से अधिक ट्रेनों से रोजाना 1.25 लाख के करीब यात्री यहां से प्रवास करते हैं। सूरत से रेलवे को पार्सलों के माध्यम से 33 लाख एवं यात्रियों के माध्यम से 50 लाख मिला के रोजाना 83 लाख की आमदनी हो रही है। महोदय गौर करने की बात यह है कि रेलवे को रोजाना करोड़ रुपये तक की आमदनी देने वाला स्टेशन रेलवे मंत्री की ममता पाने में असफल रहा है। इस बजट में सूरत मा. ममता जी की ममता से उपेक्षित रहा है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती दर्शना जरदोश]

सूरत रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास का लिस्ट बनाते वक्त उनके ध्यान में न आना यही बताता है कि सूरत उपेक्षित है। सूरत स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन की सूची में शामिल किया जाए ये मांग करते हुए आप से मैं अन्य समस्याओं के प्रति भी ध्यान आकर्षित करने की इजाजत चाहती हूं।

सूरत शहर में से जाने वाली रेल पटरियों के ब्रीज के नीचे से जाने वाले रास्तों पर से जाते हुए प्रत्येक व्यक्ति को यह सावधानी रखनी पड़ती है कि कहीं ऊपर जाती ट्रेन से गिरने वाली कुडा-कर्कट, मुसाफिरों की शौच की गंदगी से उसे तुरंत फिर से नहाना ना पड़े महोदय सूरत शहर से रेलवे की कार्य परिसीमा में आने वाले ओवरब्रिजों की गंदगी रास्ते से जाने वाले सूरतवासियों के ऊपर न गिरे उस हेतु सूरतवासी सालों से मांग कर रहे हैं। रिपेयर कराने का रेल रोको आंदोलन सूरतवासी कर चुके हैं लेकिन इतनी आमदनी देने के बाद भी रेलवे तंत्र को उन ओवरब्रिजों के रिपेयर कराने में कौन सी दिक्कत आ रही है ये पता नहीं चल रहा। रेलवे तंत्र सूरत की आम जनता से कार्पोरेशन के माध्यम से खर्च में जो हिस्सा है वह वसूल चुकी है। पर कई महीने हुए सूरत कार्पोरेशन से खर्च का हिस्सा वसूलने के बाद भी रेलवे तंत्र यह कार्य शुरू करने में भी अक्षम रहा है और आज भी रेलवे ओवरब्रिज के नीचे से जाते हुए कई सूरतवासियों को रोजाना रेलवे तंत्र की ओवरब्रिज रीपेयर न करवाने की वजह से आधे रास्ते से पुनः अपने घर वापस लौट कर अपने कपड़े बदलने पड़ते हैं। मैं आपके माध्यम से मा. ममताजी से मांग करती हूं कि सूरत के रेलवे ओवर ब्रिजों की तुरंत मरम्मत करवाई जाये।

सूरत को सोने की मुरत फिर से प्राप्त हो उसमें रेलवे मंत्रालय भी अपना योगदान दे और ममता जी की ममता का थोड़ा हिस्सा सूरत की लघु भारती के रूप में बसने वाली जनता को भी मिले यही अपेक्षा।

आगामी रेल बजट में सूरत महानगर एवं गुजरात से संबंधित निम्नलिखित मांगें आपके सन्मुख प्रस्तुत हैं। सालों से निलंबित इन समस्याओं के प्रति ध्यान देकर उनको तुरंत हल किया जाय एवं आगामी बजट में उनके लिए योग्य निर्णय एवं व्यवस्था की जाय ऐसी बिनती सह आपके सहकार की उपेक्षा के साथ प्रस्तुत करती है।

**सूरत से संबंधित प्रश्न**

1. गुजरात क्वीन-बलसाड से अहमदाबाद, (गुजरात) के बाद सुबह सूरत से अहमदाबाद जाने हेतु कोई भी ट्रेन सुविधा नहीं है। तो सूरत से बड़ौदा जाने वाली 2929-2930 ट्रेन को अहमदाबाद तक दौड़ाने की सुविधा दी जाय।

2. सूरत स्टेशन पर भारतवर्ष की सबसे महत्वपूर्ण ट्रेन राजधानी एवं अगस्तक्रांति एक्सप्रेस का स्टोपेज है पर दुख: की बात यह है कि 2907-08 संपर्क क्रांति का स्टोपेज नहीं दिया गया है तो संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को आगामी रेल बजट में सूरत स्टेशन पर ठहराया जाय।

3. सूरत महानगर अब लघु भारत बन गया है। यहां पर बहुत बड़ी मात्रा में बिहार एवं उत्तर भारत के सभी राज्यों के निवासी रोजगार हेतु बसे हुए हैं और यहां से रोज अन्य राज्यों में जाने वाले लोगों की संख्या भी बहुत बड़ी मात्रा में है। यहां से भागलपुर जाने हेतु 9047 हफ्ते में सिर्फ दो दिन ही दौड़ाई जाती है उसे हर रोज दौड़ाने की फ्रिक्वेन्सी को मंजूरी दी जानी चाहिए।

4. हर पूर्णिमा को गुजरात के प्रसिद्ध डाकोर के मंदिर में दर्शन हेतु जाने वाले भक्तों की संख्या को देखते हुए हर पूर्णिमा को सूरत से डाकोर जाने वाली 2929 इन्टरसिटी ट्रेन में 17 से बढ़ाकर कोच की संख्या 24 की जानी चाहिए।

5. 9113 भीलाड-बड़ौदा ट्रेन शाम को 5.40 को कर्णावती है. 5.45 को मेमू ट्रेन बड़ौदा के लिए है। 6-5 बजे सूरत से बड़ौदा के लिए दौड़ाई जाती है। 6-20 को सूरत से भरूच के लिए ट्रेन है। इस प्रकार सिर्फ आधे घंटे में सूरत से बड़ौदा की ओर चार ट्रेन है। यहां से इन ट्रेनों में प्रवास करने वाले ज्यादातर सरकारी कर्मचारी हैं जिनकी आफिस 6-10 को छूटती है। यदि इनमें से ट्रेन सुविधा के समय को 15 मिनट से आधे घंटे तक देरी से किया जाय तो ज्यादा प्रवासी को लाभ होगा। जिस हेतु योग्य विचार करके व्यवस्था कि जाय।

6. 9059-9060 और 2935-2936 जामनगर-सूरत, बांद्रा-सूरत इन्टरसिटी ट्रेन पहले 2 रेक चलती थी। उसको काट कर उसे 1 ट्रेन बना दिया गया है। यह ट्रेन सिर्फ सूरत-जामनगर के बीच चलती थी। इस ट्रेन को फिर से 2 ट्रेक पर दौड़ाया जाना चाहिए।

1. विलंबित प्रश्न-44--कंडला-भटिन्डा रेल लाइन पर डबल कन्टेईनर की सुविधा देने हेतु केन्द्र सकार द्वारा ऊपरलिखित प्रश्न पर कोई भी उत्तर मिला नहीं है। राज्य सरकार की मा. मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा 23.3.09 को लिखित रूप में मांग की गई है।

2. प्रश्न क्रमांक-46-गुजरात में नयी रेल लाइन की सुविधा उपलब्ध करवाने संबंधित

इस प्रश्न की भी लिखित मांग मा. राज्य सरकार के मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा दिनांक 23.3.09 को पत्र द्वारा की गई है जिसमें दस नयी रेल लाईनों में से दाहोद-इन्दोर ब्रोडगेज रेल लाईन वर्ष 2008-09 के बजट में सम्मिलित है। अन्य रेल लाईनों के संदर्भ में मा. केन्द्र सरकार द्वारा कोई प्रत्युत्तर भी मिला नहीं है तो इस प्रश्न को शीघ्रातिशीघ्र हल किया जाय।

3. प्रश्न क्रमांक-47-भीलडी-समधरी रेलवे लाईन गेज रूपांतर का कार्य

आर.वी.एन.एल. के 20-02-07 के पत्र द्वारा यह कार्य रेल बजट में हाथ पर लिया जायेगा ऐसी सूचना दी गई है। गुजरात सरकार के मार्ग मकान मंत्री श्री द्वारा लिखित पत्र का भी केन्द्र सरकार द्वारा कोई उत्तर मिला नहीं है।

4. प्रश्न क्रमांक-48-अहमदाबाद-उदयपुर रेल लाईन रूपांतरण का कार्य

केन्द्र सरकार द्वारा 50 प्रतिशत के हिस्से के सहयोग की अपेक्षा व्यक्त की गई है। गुजरात सरकार ने इस संबंध में आगामी दिनों में होने वाले नफे की आय में भी गुजरात राज्य को हिस्सा देने को केन्द्र सरकार तैयार है क्या? यह प्रश्न पूछा गया है जिस पर केन्द्र सरकार मौन धारण किये हुए हैं। कम से कम राज्य को उत्तर तो मिलना चाहिए।

5. प्रश्न क्रमांक-51-गुजरात की 8 रेल लाईनों का ब्रोडगेज में रूपांतरण का कार्य महेसाणा-तारंगा-अंबाजी रेल लाईन का सर्वे कार्य पूरा हो गया है। यह सूचना अहमदाबाद डीवीझनने 22-11-06 को लिखित रूप में दी है। अंकलेश्वर राजपीपला रेल लाईन में का केन्द्रीय मंत्री महोदय द्वारा 29-5-08 को मुहुर्त किया गया था। अन्य रेल लाईनों के विषय में कोई उत्तर मिला नहीं है। दिनांक 6.2.08 एवं 30.7.08 एवं 23.3.09 को भी मा. मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा बारंबार पत्र लिखे जाने पर भी राज्य सरकार को कोई जवाब दिया नहीं गया है। उसका भी जवाब देने की कृपा करें।

*[अनुवाद]*

**श्रीमती मेनका गांधी** (आंवला): महोदय, मैं इस बजट में अपने क्षेत्र के बारे में बात करने के लिए खड़ी हुई हूं। किसी बजट में चीजों की घोषणा करने का क्या फायदा है। जब वे काम कभी किए ही नहीं जाएंगे? आज से पहले के पांच वर्षों में प्रत्येक रेल बजट में पूर्व रेल मंत्री ने जिन्हें सच बोलने और गरीब लोगों पर बुलडोजर न चलाने के लिए जाना जाता है, यह घोषणा की थी कि बरेली से टनकपुर के बीच की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाएगा। पांच वर्ष पूर्व के पहले भाषण में यह कहा गया था कि यह अर्थक्षम नहीं है। तत्पश्चात यह पाया गया कि तराई क्षेत्र में, जहां से यह रेल लाइन गुजरती है, उत्तरी भारत में सबसे ज्यादा चावल, गेहूं तथा गन्ना पैदा होता है। वास्तव में यह उत्तर भारत की ''फूड बॉस्केट'' है। और यह भी पाया गया था कि यह पर्यटकों, आम आदमी तथा वस्तुओं के लिए सर्वाधिक उपयुक्त क्षेत्र है। अत: और अधिक सामाजिक विभिन्न मानदंडों तथा एक ऐसे मानदंड, जिसकी कभी किसी ने कल्पना भी नहीं की हों, यथा उस क्षेत्र में आने-जाने वाले ट्रकों की संख्या के आधार पर पुन: सर्वेक्षण किया गया। तत्पश्चात इस प्रस्ताव को योजना आयोग के पास भेजा गया था जिसने इसे पारित कर दिया। इसके बाद यह प्रस्ताव मंत्रिमंडल के पास भेजा गया, जिसने इसे पारित कर दिया। इसके बाद इस प्रस्ताव को वित्त मंत्रालय भेजा गया और इसने भी इस प्रस्ताव को स्वीकृति दी है। इतना सब तथा संसद में पांच बजटों में पांच बार की गई घोषणाओं के बावजूद भी कोई काम शुरू नहीं हुआ है। और इस बजट में तो इसका उल्लेख भी नहीं किया गया है। क्या संसद में की गई घोषणाओं का कोई अर्थ नहीं होता? क्या यह विशेषाधिकार समिति के समक्ष एक मुद्दा बन गया है? मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या तराई के लोगों की आर्थिक तरक्की के लिए महत्वपूर्ण इस रेल लाइन का निर्माण अभी होगा यदि हां, तो कब तक।

*[हिन्दी]*

**श्री हेमानंद बिसवाल** (सुन्दरगढ़): महोदय, आपने मुझे रेल बजट के बारे में कुछ कहने का मौका दिया, इसलिए मैं आपका आभारी हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह वास्तव में एक ऐतिहासिक बजट है। मैं इसका स्वागत करता हूं और समर्थन भी करता हूं। इस बजट में उनका अपना दृष्टिकोण और इन्दिरा जी का दृष्टिकोण दिखता है। इस बजट में पिछड़े लोगों क लिए, महिलाओं के लिए और युवा विद्यार्थियों के लिए जो सुविधाएं शामिल की गयी हैं, मैं उनके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। ममता जी ने इसमें एक कोटेशन दिया है:

*[अनुवाद]*

गरीबी समाप्त करने के लिए हमें निहितार्थों तथा इसके कारणों पर गंभीर प्रहार करने होंगे।

[श्री हेमानंद बिसवाल]

*[हिन्दी]*

इसमें अपने मन की भावना व्यक्त की है और कहा है कि आर्थिक अनावश्यकता से सामाजिक आवश्यकता ज्यादा बड़ी है।

मैं माननीया रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूं क्योंकि उन्होंने गरीब लोगों के लिए, पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए, आदिवासियों के लिए विचार किया है। मैं इंदिरा जी के वक्तव्य को रिमाइंड करना चाहता हूं, उन्होंने कहा था कि:

*[अनुवाद]*

"माता पिता अपने सभी बच्चों से समान प्यार करते हैं और उन पर समान ध्यान देते हैं लेकिन वे बीमार बच्चे पर विशेष ध्यान देते हैं। इसी प्रकार भारत जैसे बड़े परिवार में हमें समाज के कमजोर तबको विशेषकर अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति पर विशेष ध्यान देना चाहिए।"

*[हिन्दी]*

यह कितना बड़ा दृष्टिकोण है। सबसे पिछड़े लोग, सबसे निचले वर्ग के लोग, आदिवासी और दलित लोगों के लिए कितना बड़ा चिंतन है। इनके बारे में सोच कर मैडम ममता जी ने जो सुविधाएं दी हैं, उस दृष्टिकोण से हम हिसाब करेंगे। मेरे सामने मलकानगिरी की बात आ रही है। मलकानगिरी में 80 प्रतिशत से ज्यादा ट्राइबल और लगभग 10 प्रतिशत दलित होंगे, जहां 90 प्रतिशत ट्राइबल्स और दलित हैं, इन लोगों ने आजादी के 65 साल बाद भी रेल नहीं देखी है। फुलवाणी और खनवाल के बारे में हम सोचेंगे। फुलवाणी के बारे में आप जानते हैं, खनवाल के बारे में आप जानते हैं। खनवाल की ऐसी स्थिति है, एक-दो साल के अंदर वहां लोग आपस में लड़े हैं। सभी लोगों को मालूम है, सभी लोगों के मन में यह बात आई है। सबसे ज्यादा जहां आदिवासी और दलित हैं, वे रेल सुविधा से दूर हैं। बौद्ध और देवगढ़ भी ऐसे ही डिस्ट्रिक्ट हैं। मैडम ने एक काम किया है कि नई रेलवे लाइनों में से चार रेलवे लाइनें हमें दी हैं बोलांगीर-नोआपाड़ा रोड, बासपानी, संभलपुर-बरहमपुर न्यु लाइन, जलेसर-दीघा न्यु लाइन। आपने इ नचार न्यु लाइन के लिए बजट में प्रस्ताव दिया है। पांच-छह साल से जिस लाइन को इसमें स्थान मिला, उसे मैं याद दिलाऊंगा, वह लाइन खुर्दा बालंगी। खुर्दा बालंगी लाइन आज पांच साल हो गए हैं, शुरू हुई है। पिछले साल उसमें 70 करोड़ रुपयों का प्रोविजन था। इस साल उसमें 28 करोड़ रुपयों का प्रोविजन दिया गया है। इसे पूरा करने में 506 करोड़ रुपये और खर्च होंगे। खुर्दा बालंगी रेलवे लाइन, जो कंदमाल, बौद्ध हो कर गया है, पिछड़े इलाके को लेकर गया है। यह रेलवे लाइन कितनी जल्दी पूरी होनी चाहिए, मंत्री जी को थोड़ा ध्यान में रखना चाहिए। इस हिसाब से मैं आगे जब सप्लीमेंटरी डिमांड्स का समय आएगा, उसी समय ज्यादा रुपए की बजट में व्यवस्था करे। हम लोग पांच साल के लिए चुनकर आए हैं। पांच साल के अंदर रेल लाइन बननी चाहिए। इसी हिसाब से मैं आगे जब सप्लिमेंटरी डिमांड्स का समय आएगा, उसी समय ज्यादा रुपए की बजट में व्यवस्था करे। हम लोग पांच साल के लिए चुनकर आए हैं। पांच साल के अंदर रेल लाइन बननी चाहिए। इसी हिसाब से आपको वित्त की व्यवस्था करनी चाहिए।

मैं अपने इलाके के बारे में एक बात और कहना चाहता हूं। आप लोग उस समय बहुत खुश थे कि वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन में भुवनेश्वर भी है, पुरी भी है और चार न्यू रेलवे लाइन दी हैं।

फिर उसके बाद आदर्श स्टेशंस दिये हैं। उसमें भी 4-5 स्टेशंस उड़ीसा के हैं। लेकिन सबसे बड़े दुख की बात है कि जिस राउरकेला को हम स्टील सिटी कहते हैं, राउरकेला में केवल एक स्टील प्लांट नहीं है। राउरकेला में चारों तरफ कम से कम 25-30 छोटे-छोटे स्टील प्लांट होंगे और वहां आयरन-ओर का बहुत बड़ा खदान है। इस इलाके के लोग बाहर काफी जाते हैं तो राउरकेला का जो टिकट बेचा जाता है और अगर आप डेली सेल को देखेंगे तो भी उस स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनना बहुत जरूरी है।

झारसुड़ा एक जगह है। वह भी राउरकेला से नेक्स्ट स्टील सिटी नहीं है लेकिन स्टील टाउन होने जा रहा है। वहां आपका कोल फिलेरिया भी लगा हुआ उस स्टेशन को भी आपने आदर्श स्टेशन में इंक्लूड नहीं किया है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उसे भी आदर्श स्टेशन में रखा जाए। न्यू रेलवे लिंक में कोरापुट से राउरकेला दिया है। कोरापुट से लोग राउरकेला आएंगे, राउरकेला से कोरापुट आएंगे। लेकिन इसकी न्यू रेलवे के हिसाब से जितनी डिमांड है, आप राउरकेला से झारसुड़ा, झारसुड़ा सेसम्भलपुर, सम्भलपुर से भुवनेश्वर करेंगे। जिस तरह से सम्भलपुर होकर दो-दो आपके इंटरसिटी है, आपके भुवनेश्वर से बोलंगीर वाया सम्भलपुर, भुवनेश्वर से रायपुर वाया सम्भलपुर लेकिन राउरकेला और झारसुडा में दो स्टील सिटी और स्टील टाउन इन दोनों की पोटेंशियलिटी पैसेंजर्स के हिसाब से देखें तो बहुत ज्यादा है और सभी लोग चाहते हैं कि राउरकेला से भुवनेश्वर इंटरसिटी एक्सप्रैस से जुड़ना चाहिए। यह भी आपकी व्यवस्था में नहीं है। इसको भी व्यवस्था में इंक्लूड करना चाहिए और जितनी जल्दी हो, इसे चलाने की कोशिश करनी चाहिए। ओवरब्रिज के बारे में मैं दो-तीन बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा क्योंकि फ्लाईओवर दो-तीन जगह पर बहुत जरूरी हो गया है।

बामरा रेलवे स्टेशन में भी एक ओवरब्रिज की जरूरत हो गई है। बामरा रेलवे स्टेशन जहां एक जमाने से पेड़ की लकड़ी वगैरह ट्रांसपोर्ट होती थी, वहां इतनी पोटेंशियलिटी थी लेकिन वहां अभी दो-चार प्लांट बैठ गये हैं, इसलिए वहां ओवरब्रिज बहुत जरूरी हो गया है। हमारे इलाके में ओरठा एक जगह है जो कि दूसरे रेलवे स्टेशन के बगल में आता है। उस तरफ आपका सीमेंट प्लांट है। उस तरफ आपके ट्रैवल डिपार्टमेंट का आश्रम स्कूल है और एक और छोटा प्लांट है लेकिन आश्रम स्कूल के जो लड़के और लड़कियां जाते हैं, इन लोगों के लिए उस रेलवे लाइन को क्रॉस करके जाना होता है। एक रेलवे लाइन नीचे है और दूसरी रेलवे लाइन पांच फुट ऊपर है। इसलिए इस रेलवे लाइन में आने जाने में लड़के-लड़कियों को बहुत तकलीफ होती है। वहां भी एक ओवरब्रिज जरूरी है।

सभापति जी, मैं इतना कहकर अपना भाषण सीमित करता हूं। आपने बोलने के लिए मौका दिया। एक-दो बातें और मुझे कहनी है, मैं ले कर दूंगा।

**सभापति महोदय:** ठीक है, आप ले कर सकते हैं।

**श्री शरीफुद्दीन शारिक** (बारामुला): सभापति महोदय, जहां तक रेलवे बजट की ड्राफ्टिंग की बात है, यह बहुत शानदार है। जिन अफसरों ने लिखा है कि वे मुबारकबाद के काबिल हैं। माननीय मंत्री जी ने पढ़ा है, वे भी मुबारकबाद के काबिल हैं। अब इस पर अमल कितना होगा, ये आप भी और हम भी देख लेंगे। हमारी बात मुख्तसर सी है, इस बजट में अच्छी चीजों को शामिल किया गया है। नई गाड़ियां चलाने की बात की गई है, साफ-सफाई की बात की गई है, मुसाफिरों को सहूलियतें पहुंचाने की बात की गई है, बैकवर्ड क्लास की बात की गई है। ये सब बातें बहुत अच्छी हैं और दाद देने लायक हैं। लेकिन एक-दो बातों की तरफ तवज्जुह देने की जरूरत है। आमतौर पर शिकायत है कि रेलवे की जमीन को कई लोगों ने छीन कर कब्जे में रखा है। लेकिन इस बारे में कोई जिक्र नहीं है कि रेलवे की वे जमीनें, जिन्हें लोगों ने नाजायाज तौर अपने कब्जे में लिया है, उसे कैसे वापिस लिया जाएगा। आपको इसका ध्यान रखना है क्योंकि जिन लोगों ने रेलवे की जमीन जबरदस्ती दुकानें या मकान बनाए हैं, उनको वापिस लेना है या नहीं लेना है, इसका कोई जिक्र नहीं है। इसलिए यह जरूरी था कि रेलवे की जमीनों की हदबंदी की जाए, फैंसिंग की जाए। जब हम रेलवे स्टेशन पर पहुंचते हैं तो एक बहुत बड़ी मुसीबत लाउडस्पीकर के जरिए आती है—आज भी ट्रेन 15 घंटे लेट है, रेलवे को इसका खेद है। इस खेद को सुनते-सुनते हम बूढ़े हो गए हैं। हमारे बाल सफेद हो गए हैं लेकिन इसमें कोई फर्क नहीं पड़ा है। रेलवे को पंक्चुअल बनाना है, इसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, रेलवे स्टेशन पर दुनिया भर की गंदगी होती है, वहां सफाई करने की जरूरत है। इर्द-गिर्द का जो माहौल है, उसे भी साफ रखने की जरूरत है। इसी तरह से रेल में जो खाना दिया जाता है, उसमें भी बेहतरी लाने की बहुत जरूरत है। हर रेल मंत्री इस बात की यकीनदिहानी हाउस को करता है कि यह चीज ठीक हो जाएगी लेकिन मौके पर जब आप चलेंगे तब आपको पता चलेगा कि यह मौके पर नहीं होता है। मुसाफिरखाने, जो इंतजार के लिए हैं, वहां जगह बहुत कम हैं। लोग ज्यादा होते हैं लेकिन वेटिंग रूम की जगह बहुत कम होती है, इसे बढ़ाने की जरूरत है। आदर्श स्टेशन की बात की गई, वैष्णो देवी यात्रा के लिए लाखों लोग जम्मू आते हैं इसलिए जम्मू स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए सबसे पहली प्रायोरिटी मिलनी चाहिए। हमारी स्टेट टूरिस्ट स्टेट है और यह ज्यादा रोड पर निर्भर है। हम आपसे गुजारिश करते हैं, प्रार्थना करते हैं कि दिल्ली से जम्मू तक शताब्दी गाड़ी चलाई जाए। रेलवे मुलाजिमों के लिए मेडिकल कालेज का जिक्र किया गया है। मैं आपसे गुजारिश करूंगा कि इस बारे में जम्मू का ध्यान रखना चाहिए ताकि रेलवे डिपार्टमेंट रेलवे मुलाजमीन, स्टूडेंट्स के लिए एक मेडकल कालेज खोल दे। हैंडीकैप्ड लोगों को नौकरी में सुविधा देने की बात कही गई है लेकिन इस तरफ खास ध्यान देने की जरूरत है। कश्मीर में रेलवे लाइन, जो इस वक्त है उसका इनऑग्रेशन 15-18 साल पहले हुआ था। हाल ही में यह शुरू हुई है लेकिन उधमपुर से कश्मीर तक, काजीकोट तक रेल लाइन मिलाएंगे तो इसकी इफाजियत, फायदा कुछ खास नहीं होगा। हमारी गुजारिश है कि इस तरफ ध्यान दें और माननीय रेल मंत्री साहिबा खुद तशरीफ ले जाएं और देखें कि वाकई यह ट्रेन बहुत मुश्किल है। लेकिन आजकल टेक्नोलॉजी के होते हुए इसमें ज्यादा देर नहीं लगनी चाहिए। हमारे यहां सबसे बड़ी इंडस्ट्री फ्रूट की है। हम यहां से लाखों, करोड़ों फ्रूट बाक्सिस दसावुर, दिल्ली और मुख्तलिफ शहरों में भेजते हैं। अगर आप रेल लाइन को जल्द तैयार कर देंगे तो बहुत फायदा मिलेगा, मजमुई तौर पर जम्मू-कश्मीर को फायदा मिलेगा।

महोदय, रेलवे के अस्पतालों की हालत ठीक नहीं है इसलिए हम उनकी तरफ आपका ध्यान दिलाते हैं। इनमें यूनानी, आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक इलाज नहीं है, सिर्फ एलोपैथिक की सुविधा दी गई है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन सब चीजों की तरफ ध्यान दिया जाए। आप कैटरिंग के ठेके देते हैं, इसमें ट्रांसपेरेंसी होनी चाहिए क्योंकि कुछ दो-चार लोग ही फर्म बनाते हैं और अलग-अलग-जगह वे इसी से काम लेते रहते हैं। इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है, कहीं ऐसा तो नहीं है कि मुलाजमीन से कनाइवेंस करके आपस में ऐसा हो रहा है।

[श्री शरीफुद्दीन शारिक]

महोदय, इसके अलावा वादी-ए-कश्मीर के लिए आपसे गुजारिश करूंगा कि बारामूला से लोलाब वैली, जिसके बारे में शायरों ने कहा था-अगर फिरदौस बर्रु ए जमीन अस्त हमी अस्तो, हमी अस्तो, हमी अस्त।

अगर जयन्त वाकई किसी जगह पर है तो यही है। इसलिए उसका सर्वे कराना जरूरी है, ताकि ट्रेन कुपवाड़ा से सोगाम, लोलाब, खुरहामा, बांदीपोरा और पहलगाम तक और गांदरबल से कंगत्क इसका सर्वे कराने की जरूरत है।

इसके अलावा आपसे मेरी यही गुजारिश है कि एक बार मरहूम मोहतरमा इंदिरा जी के वक्त में जम्मू-ऊधमपुर जो कि सिर्फ 40-50 किलोमीटर का ट्रैक है, उसका उद्घाटन हुआ और उस वक्त भाषण दिया गया कि यह पांच साल में मुकम्मत होगा। बाद में यह 30 साल से मुकम्मल हुआ। ट्रेन बहुत तेज चलती है, लेकिन ट्रेन के काम करने वाले बहुत स्लो चलते हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

**جناب شریف الدین شارق (بارھمولہ):** محترمہ، چیرمین صاحب، جہاں تک ریلوے بجٹ کی ڈرافٹنگ کی بات ہے یہ بہت شاندار ہے۔ جن افسروں نے لکھا ہے وہ قابلِ مبارک باد ہیں، محترمہ وزیر صاحبہ نے پڑھا ہے وہ بھی مبارک باد کے قابل ہیں۔ اب اس پر عمل کتنا ہوگا، یہ آپ بھی دیکھیں گے، اور ہم بھی دیکھ لیں گے۔ ہماری بات مختصر سی ہے، اس بجٹ میں اچھی چیزوں کو شامل کیا گیا ہے۔ نئی گاڑیاں چلانے کی بات کی گئی ہے، صاف، صفائی کی بات کی گئی ہے، مسافروں کو سہولیات پہنچانے کی بات کی گئی ہے۔ بیک ورڈ کلاس کی بات کی گئی ہے۔ یہ سب باتیں بہت اچھی ہیں اور داد دینے لائق ہیں۔ لیکن ایک دو باتوں کی طرف توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ عام طور پر شکایت ہے کہ ریلوے کی زمین کو کئی لوگوں نے چھین کر قبضہ میں رکھا ہے۔ لیکن اس بارے میں کوئی ذکر نہیں ہے کہ ریلوے کی وہ زمین جنہیں لوگوں نے ناجائز طور پر اپنے قبضے میں لیا ہے، اسے کیسے واپس لیا جائے گا۔ آپ کو اس کا دھیان رکھنا ہے، کیونکہ جن لوگوں نے ریلوے کی زمین پر زبردستی دکانیں یا مکانات بنوائے ہیں، ان کو واپس لینا ہے یا نہیں لینا ہے، اس کا کوئی ذکر نہیں ہے۔ اس لئے یہ ضروری تھا کہ ریلوے کی زمینوں کی حد بندی کی جائے، فینسنگ کی جائے۔ جب ہم ریلوے اسٹیشن پر پہنچتے ہیں تو ایک بہت بڑی مصیبت لاؤڈ اسپیکر کے ذریعے آتی ہے۔ آج بھی ٹرین 15 گھنٹے لیٹ ہے، ریلوے کو اس کا کھید ہے۔ اس کھید کو سنتے سنتے ہم بوڑھے ہو گئے ہیں، ہمارے بال سفید ہو گئے ہیں، لیکن اس میں کوئی فرق نہیں پڑا ہے۔ ریلوے کو punctual بنانا ہے، اس کی طرف دھیان دینے کی ضرورت ہے۔

جناب، ریلوے اسٹیشن پر دنیا بھر کی گندگی ہوتی ہے، وہاں صفائی کرنے کی ضرورت ہے، اردگرد کا جو ماحول ہے، اسے بھی صاف رکھنے کی ضرورت ہے، اسی طرح سے ریل میں جو کھانا دیا جاتا ہے، اس میں بھی بہتری لانے کی بہت ضرورت ہے۔ ہر ریل منتری اس بات کی یقین دہانی ایوان کو کراتا ہے کہ یہ چیز ٹھیک ہو جائے گی، لیکن موقع پر جب آپ چلیں گے تب آپ کو پتہ چلے گا کہ یہ موقع پر نہیں ہوتا ہے۔ مسافر خانے جو انتظار کے لئے ہوتے ہیں وہاں جگہ بہت کم ہیں، لوگ زیادہ ہوتے ہیں، لیکن ویٹنگ روم کی جگہ بہت کم ہوتی ہے اسے بڑھانے کی ضرورت ہے۔ آدرش اسٹیشن کی بات کی گئی، ویشنو دیوی یاترا کے لئے لاکھوں لوگ جموں آتے ہیں، اس لئے جموں اسٹیشن کو آدرش بنانے کے لئے سب سے پہلی priority ملنی چاہئے۔ ہماری اسٹیٹ نورسٹ اسٹیٹ ہے، اور یہ زیادہ روڈ پر نربھر ہے۔ ہم آپ سے گزارش کرتے ہیں، پرارتھنا کرتے ہیں کہ دہلی سے جموں تک شتابدی گاڑی چلائی جائے۔ ریلوے ملازموں کے لئے میڈیکل کالج کا ذکر کیا گیا ہے، میں آپ سے گزارش کروں گا کہ اس بارے میں جموں کا دھیان رکھنا چاہئے تاکہ ریلوے ڈیپارٹمنٹ، ریلوے ملازمین، students کے لئے ایک میڈیکل کالج کھول دے، handicapped لوگوں کو نوکری میں سہولیات دینے کی بات کی گئی ہے، لیکن اس طرف خاص دھیان دینے کی ضرورت ہے۔ کشمیر میں ریلوے لائن جو اس وقت ہے، اس کا Inauguration 15-18 سال پہلے ہوا تھا۔ حال ہی میں یہ شروع ہوئی ہے، لیکن ادھم پور سے کشمیر تک قاضی کوٹ تک ریلوے لائن ملائیں گے تو اس کا کچھ خاص فائدہ نہیں ہوگا۔ ہماری گزارش ہے کہ اس طرف دھیان دیں، اور محترم ریل منتری صاحب خود تشریف لے جائیں، اور دیکھیں کہ واقعی یہ ٹرین بہت مشکل ہے۔ لیکن آج کل ٹیکنولوجی کے ہوتے ہوئے اس میں زیادہ دیر نہیں لگنی چاہئے۔ ہمارے یہاں سب سے بڑی انڈسٹری فروٹس (Fruits) کی ہے، ہم یہاں سے لاکھوں کروڑوں فروٹ باکسس (Fruit Boxes) دہلی اور مختلف شہروں میں بھیجتے ہیں، اگر آپ ریل لائن کو جلد تیار کر دیں گے تو بہت فائدہ ملے گا، مجموعی طور پر جموں و کشمیر کو فائدہ ملے گا۔

جناب ریلوے کے اسپتالوں کی حالت ٹھیک نہیں ہے، اس لئے ہم ان کی طرف آپ کا دھیان دلاتے ہیں، ان میں یونانی، آیورویدک اور ہومیوپیتھک علاج نہیں ہے، صرف ایلوپیتھک علاج کی سہولیت دی گئی ہے۔ میری آپ سے گزارش ہے کہ ان سب چیزوں کی طرف دھیان دیا جائے۔ آپ کیٹرنگ کے ٹھیکے دیتے ہیں، اس میں ٹرانس پیرنسی ہونی چاہئے، کیونکہ کچھ دو۔ چار لوگ ہی فرم بناتے ہیں اور الگ الگ جگہ وہ اسی سے کام لیتے رہتے ہیں۔ اس طرف دھیان دینے کی ضرورت ہے، کہیں ایسا تو نہیں ہے کہ ملازمین سے کنائی وینس کر کے آپس میں ایسا ہو رہا ہے۔

جناب، اس کے علاوہ وادیِ کشمیر کے لئے آپ سے گزارش کروں گا کہ بارہ مولہ سے لولاب ویلی، جس کے بارے میں شاعروں نے کہا تھا کہ اگر فردوس بر روئے ذمیں است، ہمیں استو، ہمیں استو، ہمیں است، اگر جنت واقعی کسی جگہ پر ہے تو یہیں ہے۔ اس لئے اس کا سروے کرانا ضروری ہے، تاکہ ٹرین کپواڑہ سے سوگام، لولاب، خرحامہ، باندی پورہ اور پہلگام تک اور گاندربل سے کنگن تک اس کا سروے کرانے کی ضرورت ہے۔

اس کے علاوہ آپ سے میری یہی گزارش ہے کہ ایک بار مرحوم محترمہ اندرا گاندھی جی کے وقت میں جموں۔ ادھم پور جو کہ صرف 40-50 کلومیٹر کا ٹریک ہے اس کا ادگھاٹن ہوا، اور اس وقت بھاشن دیا گیا کہ یہ پانچ سال میں مکمل ہوگا۔ بعد میں یہ 30 سال میں مکمل ہوا۔ ٹرین بہت تیز چلتی ہے، لیکن ٹرین کے کام کرنے والے بہت سلو (slow) چلتے ہیں۔

انہیں الفاظ کے ساتھ میں اس ریل بجٹ کا سمرتھن کرتا ہوں۔۔

[अनुवाद]

***श्री ई.जी. सुगावनम** (कृष्णागिरि): अपना भाषण शुरू करने से पूर्व मैं सबसे पहले तमिलनाडु के मुख्यमंत्री माननीय डा. कैलगनार और माननीय उपमुख्यमंत्री श्री एम.के. स्टालिन के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता है जिन्होंने मुझे पुन: कृष्णागिरि संसदीय निर्वाचन क्षेत्र तमिलनाडु से लोक सभा का चुनाव लड़ने का मौका दिया। मैं इस अवसर पर अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं जिन्होंने मुझे लगातार दूसरी बार भारी बहुमत से जिताया है। हमारी संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने पिछले पांच वर्षों के अपने कार्यकाल के दौरान सभी क्षेत्रों में प्रशंसनीय कार्य किये हैं यही कारण है कि हमें हमारे देश के लोगों का भरपूर समर्थन मिला है और उन्होंने हमें चुना है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं जिन्होंने वर्ष 2009-10 के लिए विकासोन्मुख तथा गरीबोन्मुख एवं प्रयोक्ता हितैषी रेल बजट प्रस्तुत किया है। अपना पद भार संभालने के बाद उनका मुख्य ध्यान इस बात पर था कि रेलवे का लाभ आम तथा गरीब जनता तक पहुंचे। मुझे पूरा भरोसा है कि अपने लम्बे कार्यकाल तथा व्यापक अनुभव के आधार पर यात्री यातायात, और मालभाड़ा राजस्व में वृद्धि तथा ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुविधा की व्यवस्था के संदर्भ रेलवे नई बुलन्दियों को छुएगा। इसी को ध्यान में रखते हुए उन्होंने यात्री किरायों तथा मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है।

आज जनता यह सोचती है कि कतिपय क्षेत्रों यथा यात्री सुविधाओं, सफाई, गुणवत्तापूरक खाना और रेलवे में सुरक्षा तथा ट्रेनों के समय पर चलने पर तत्काल ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। यात्री सुविधाओं को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी ने 1,102 करोड़ रुपये आवंटित किये हैं। उन्होंने यह सुनिश्चित किया है कि सभी ट्रेनों तथा स्टेशनों पर अच्छा खाना, पेयजल और शौचालय की सुविधाओं को अधिकाधिक महत्व दिया जाए। इसके अतिरिक्त ''जनता खाना'' शुरू करने से यात्रा करने वाले लोगों को सस्ता और बढ़िया खाना मिलेगा। इसके साथ-साथ 650 स्टेशनों पर अंतरराष्ट्रीय स्तर की सुविधा विकसित करने और उन्हें विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने से यात्रियों को काफी मदद मिलेगी और उन्हें रेल परिसर के अंदर ही सभी आवश्यक सुविधाएं मिल सकेंगी।

इसके साथ-साथ रेलवे को माल ढुलाई को सर्वोच्च प्राथमिकता देते रहना चाहिए तथा मालभाड़ा दरों को इष्टतम बनाए रखना चाहिए क्योंकि रेलवे की आप का सबसे बड़ा भाग रेल मालभाड़ा राजस्व से आता है।

महोदय, रेलवे ने 375 में से 309 स्टेशनों को सभी मूलभूत सुविधाओं के सात आदर्श स्टेशन के रूप में चिन्हित किया है। मैं माननीय महोदया से मांग करता हूं कि तमिलनाडु में मुख्य रेलवे स्टेशन जहां यात्री यातायात बहुत अधिक है, को भी आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। तथापि, मुख्य स्टेशनों पर तथा लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सकों की तैनाती एक स्वागत योग्य कदम है। मैं मांग करता हूं कि धीरे-धीरे यह सुविधा सभी रेलगाड़ियों तथा स्टेशनों पर प्रदान की जाए।

बड़ी संख्या में संसद सदस्य अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में अपर्याप्त संख्या में पीआरएस के कारण बड़ी समस्याओं का सामना कर रहे हैं। सभी माननीय संसद सदस्यों को उनकी पसंद के एक पी.आर.एस. की पहचान करने हेतु प्रदान की गई सुविधा एक स्वागत योग्य कदम है और यह उन्हें प्रभावशाली रूप से उनके कर्त्तव्य निर्वहन में बहुत मदद करेगा।

ई-टिकटों को आरंभ किये जाने के बाद भी देश में अधिकांश लोग काउंटर पर टिकट खरीदना पसंद करते हैं, क्योंकि उनमें से अधिकांश की ई-टिकट तक पहुंच नहीं है। रेलवे काउंटरों पर विशेषकर छुट्टियों तथा विशेष अवसरों के दौरान हमेशा बहुत भीड़भाड़ रहती है। रेलवे द्वारा शहरों और कस्बों में 5,000 डाकघरों से टिकट खरीदने के लिए प्रदान की गई सुविधा एक स्वागत योग्य कदम है। मैं रेलवे मंत्री से इस सुविधा को ग्रामीण डाकघरों में भी प्रदान करने का अनुरोध करता हूं।

देश में बड़ी संख्या में चौकीदार रहित रेल समपार है जिसके परिणामस्वरूप लगातार बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करता हूं कि बढ़ते यातायात प्रवाह को ध्यान में रखते हुए धीरे-धीरे इन्हें चौकीदार वाले समपारों में बदला जाना चाहिए इस संबंध में प्राप्त अभ्यावेदनों की पूर्ण रूप से संवीक्षा की जानी चाहिए तथा इस पर नरम रुख अपनाया जाना चाहिए। यह नोट करना अत्यंत प्रेरक है कि रेलवे द्वारा शारीरिक रूप से विकलांग, अ.जा., अ.ज.जा. के रिक्त पड़े पदों को भरने के लिए आरंभ किया गया विशेष भर्ती अभियान भर्ती तंत्र में विषमताओं, यदि कोई हो तो, को दूर करने में बहुत मददगार होगा।

रेलवे, रेल डिब्बों की भारी कमी का सामना कर रहा है। जिसके परिणामस्वरूप, व्यस्त समय में अनेक अतिरिक्त रेलगाड़ियों/ विशेष रेलगाड़ियों को आरंभ नहीं किया जा सकता है तथा उनमें से अनेक को अपनी यात्रा रद्द करनी पड़ती है। इसी प्रकार, रेल डिब्बा निर्माण को भी बढ़ावा चाहिए ताकि रोडवेज को बराबर की टक्कर दी जा सके।

किसानों द्वारा उत्पादित फल और सब्जियों की प्रकृति खराब होने वाली होती है तथा दुग्ध और दुग्ध उत्पाद भी अपने गंतव्य स्थान तक तीर्वता से पहुंच नहीं पाते हैं, जिसके परिणामस्वरूप वे खराब हो जाते हैं। इसलिए, रेलवे को खराब होने वाली वस्तुओं को तीव्रता से पहुंचने के लिए पर्याप्त प्राथमिकता दी जाए तथा तमिलनाडु में विशेषकर कृष्णागिरि जिले में अधिक प्रशीतन सुविधाओं का सृजन किया जाना चाहिए, जहां बड़ी मात्रा में आम और आम उत्पादों का उत्पादन किया जाता है तथा निर्यात किया जाता है।

मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि रेलगाड़ियों में बड़ी संख्या में रेल डिब्बे आमतौर पर खराब स्थिति में होते हैं, गंदी, अस्वस्थ कार्य स्थिति में होते हैं। आमतौर पर रेलगाड़ियों में उपलब्ध कराई गई चादर तथा तकिये के कवर भी गंदी हालत में

[श्री ई.जी. सुगावनम]

होते हैं। रेलवे को साफ सुथरी चादरें तथा तकिये के कवर उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाने चाहिए।

पूर्व में रेलवे ने जन संबोधन प्रणाली को मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में भी लगाने का निर्णय लिया था। परंतु अब तक यह हकीकत में परिवर्तित नहीं हुआ है। इसलिए, रेलवे को बिना किसी विलम्ब के इस सुविधा को तुरंत प्रदान करने के लिए तुरंत कदम उठाने चाहिए।

तथापि महोदया ने समयनिष्ठता को पर्याप्त प्राथमिकता दी है, रेलगाड़ियों का आमतौर पर देरी से चलना बहुत आम बात है तथा रेलवे यात्रियों के लिए चिंता का एक बड़ा कारण है। रेलगाड़ियों का देरी से चलने को रोकने पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। मैं रेल मंत्री से मांग करता हूं कि समयनिष्ठता तथा संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए तथा रेलगाड़ियों के देरी से चलने के मामले में यात्रियों को आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

रेलवे में शारीरिक रूप से विकलांग तथा वृद्ध व्यक्तियों के लिए पर्याप्त सुविधाएं मौजूद नहीं हैं। मैं रेलवे से मानक रैम्प, मेल तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में तैयार किये गये विशेष डिब्बे, लिफ्ट तथा एस्केलेटर, व्हील चेयर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर तेजी से मुहैया कराए जाने चाहिए। साथ ही, निशक्तत था वरिष्ठ नागरिकों को सहायता प्रदान करने के लिए मुख्य स्टेशनों पर विशेष काउंटर स्थापित जाएं।

जन साधारण की काफी समय से मांग है कि तत्काल के अत्यधिक प्रभार तथा बुकिंग के दिन व्यावहारिक नहीं है तथा इससे योजना का उद्देश्य ही विफल हो जाता है। मंत्री द्वारा तत्काल प्रभारों में कमी तथा दो दिनों की बुकिंग के समय को कम करना एक ऐसा कदम है, जिसका सभी वर्गों ने स्वागत किया है। इसी प्रकार, व्यस्त समय के दौरान महिलाओं के लिए विशेष रेल, डबल-डेकर-इंटर सिटी रेलगाड़ियां, गरीबों के लिए 25 रुपये की दर से इज्जत मासिक टिकट को आरंभ करना तथा अन्य नवीन योजनाओं का समाज के सभी वर्गों द्वारा स्वागत किया गया है। चूंकि चिन्नेई उपनगरीय रेलगाड़ी में यात्रियों की बड़ी भीड़ होती है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से भीड़भाड़ को कम करने का अनुरोध करता हूं और चेंगलपेट-चिन्नेई समुद्रतट से यथासंभव शीघ्र एक डबल डेकर इंटरसिटी रेलगाड़ी आरंभ करें ताकि इंटरसिटी तथा उपनगरीय यात्रियों को सुविधा प्रदान की जा सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र जिले कृष्णागिरी के संबंध में मेरी एक विशिष्ट मांग है, जो कि लम्बे समय से लंबित हैं।

मुझे यह नोट करके आश्चर्य हुआ कि रेलवे बजट में जोलारपेट होसूर रेलवे लाइन के निर्माण के संबंध में मेरी चिरकाल से लम्बित मांग का कोई उल्लेख नहीं है। कृष्णागिरी जिले के लोग मुख्यधारा के रेल संपर्क से अलग-थलग पड़े हुए हैं। यह एक दूर का स्वप्न बन कर रह गया है। इसको ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2004 से मैं इस नई रेल लाइन की मांग कर रहा हूं तथा बार-बार इस मामले को लोक सभा तथा अन्य स्थानों पर उठाया है। इसके महत्व को ध्यान में रखते हुए, इस नई रेल लाइन का पुनः सर्वेक्षण कराने का निर्णय लिया गया तथा आश्वस्त किया गया कि इस परियोजना को तुरंत 226 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से आरंभ किया जाएगा, ताकि जोलारपेट्टै-तिरुप्पत्तूर-कांडिली-बारुगुर-ओरापम-कृष्णागिरी-सुलागिरी-होसुर से रेल संपर्क प्रदान किया जा सके।

जोलारपेट्टै तथा होसूर के बीच प्रस्तावित रेल लाइन होसूर तथा इसके इर्द-गिर्द के क्षेत्रों में औद्योगिक विकास में और अधिक सुधार का मार्ग प्रशस्त करेगा। यह तमिलनाडु तथा कर्नाटक राज्यों दोनों को जोड़ेगा। वर्तमान में, निर्यात के लिए अभिप्रेत अधिकांश उत्पादों को वायु मार्ग या केवल सड़क द्वारा ही भेजा जाता है। इस मार्ग पर रेल संपर्क का न होना इस जिले के औद्योगिक विकास में एक अवरोध रहा है।

इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से शीघ्रातिशीघ्र जोलारपेट्टै-तिरुप्पत्तूर-कांडिली-बारुगुर-ओरापम-कृष्णागिरी-सुलागिरी-होसूर में नई रेल लाईन को संस्वीकृत किया जाए।

इसके अलावा तमिलनाडु के लिए नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण, नई रेलगाड़ियों तथा मौजूदा रेलगाड़ियों के संबंध में बहुत ही कम परियोजनाओं की घोषणा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि तमिलनाडु से वाजिब मांगों पर उचित ध्यान दिया जाए।

इसके अलावा, गरीब रथ, विशेषकर हजरत निजामुद्दीन में रसोईयान की कोई सुविधा नहीं है। यात्री विशेषकर महिला, बच्चे तथा वृद्ध लोगों को लंबी यात्राओं के दौरान भोजन, पानी, चाय/काफी आदि प्राप्त करने में बहुत मुश्किलों का सामना करना पड़ रहा है। इसके साथ-साथ उपरोक्त रेलगाड़ी हमेशा समय से कई घंटे देरी से चलती है तथा गंतव्य स्थान पर देर सवेर पहुंचती है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से गरीब रथ रेलगाड़ियों में तुरंत रसोई यान की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं। चिन्नेई-एगमोर तथा मध्य रेलवे स्टेशनों को जोड़ने के संबंध में तमिलनाडु के लोगों की चिरकाल से लंबित मांग को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ, रेलवे बजट में भाग लेने के लिए अवसर प्रदान हेतु मैं आपको धन्यवाद देता हूं तथा रेल बजट का समर्थन करता हूं।

**श्री मोहम्मद ई.टी. बशीर** (पोन्नानी): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे इस रेल बजट पर अपने कुछ विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया। हालांकि अभी भारतीय रेल को काफी लंबा सफर तय करना है, मुझे यह पूर्ण विश्वास है कि ममताजी ने अपने बजट भाषण के माध्यम से भारतीय रेल के विकास को गति प्रदान करने में सफलता प्राप्त की है।

रेलवे में सिविल, विद्युत आदि जैसे कई प्रकार की अभियांत्रिकी हैं। परंतु मुझे यह लगता है कि यह एक नए अभियांत्रिकी की शुरुआत है, सामाजिक अभियांत्रिकी ममता जी ने अपने भाषण में सामाजिक व्यवहार्यता और आर्थिक व्यवहार्यता के बीच के अंतर को कम करने के लिए अपने भाषण में सेतु का भी संकेत किया है। मैं उन्हें इस विशेष कार्यनिष्पादन के लिए बधाई देता हूं। इसने स्पष्ट रूप से यह प्रमाणित कर दिया है कि सरकार के पास भारतीय रेल की सामाजिक अभियांत्रिकी के संबंध में दृष्टिकोण और स्पष्ट दृढ़ निश्चय है।

समयाभाव के मद्देनजर मैं अधिक विस्तार में नहीं जाना चाहता। परंतु मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उसने इस विलक्षण क्रियाकलाप पर साहसी कदम उठाया है। प्रशंसनीय घोषणाओं का अवलोकन करें। बजट में किराये में कोई वृद्धि नहीं की गयी है। यात्री सुविधाओं का विस्तार किया गया है तथा प्रत्येक क्षेत्र में गुणवत्ता के प्रति सचेतना प्रदर्शित होती है। यहां सुरक्षा और संरक्षा उपाय मौजूद हैं। जनता खाना से लेकर विश्वस्तरीय 50 स्टेशन भी मौजूद हैं। इसी तरह, बहुकार्य परिसर का प्रावधान सूचना प्रौद्योगिकी युक्त सेवाओं को लागू करना, चिकित्सा सुविधाओं का उन्नयन आय सृजन के उद्देश्य से रेल भूमि का उपयोग, कर्मचारियों की सेवा स्थिति में सुधार आदि भी इसमें विद्यमान है।

रेल बजट का सबसे प्रशंसनीय भाग इसकी भर्ती नीति है। मैं सरकार को धन्यवाद देता हूं। प्रस्ताव वास्तव में काफी चमत्कारी है। हम सभी जानते हैं कि 14 लाख कर्मचारियों के साथ रेलवे कर्मचारियों का सबसे बड़ा नियोक्ता है। उनके बजट भाषण से यह ज्ञात होता है कि रिक्तियां युद्ध स्तर पर भरी जाएंगी। समाज के अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाजि, अल्पसंख्यक और पिछड़े वर्गों पर समुचित ध्यान दिया जाएगा। इसी प्रकार वंचित वर्गों को भी पर्याप्त प्रतिनिधित्व दिया जाएगा। हमें इस तथ्य को ध्यान में रखना होगा। हर कोई सामाजिक न्याय की बात करता है परंतु वस्तुस्थिति क्या है? बोलना बहुत आसान है। देश में अल्पसंख्यकों की स्थिति पर विचार या समीक्षा करें। उदाहरण के लिए सच्चर समिति की रिपोर्ट का उदाहरण लें। भारतीय रेल में कर्मचारियों की कुल संख्या 14,18,747 है तथा रेलवे में मुसलमानों का प्रतिनिधित्व 64,066 है जो कि केवल 4.5 प्रतिशत है। अत: मैं इस सम्माननीय निकाय से यह बनाना चाहूंगा कि क्या यह अन्याय नहीं है, एक सुस्पष्ट अन्याय। क्या यह सभी नागरिकों को समान अवसर प्रदान करने के संवैधानिक अधिकार का उल्लंघन नहीं हैं? अत: इस प्रकार की बातों का विस्तार से मूल्यांकन किये जाने की आवश्यकता है। मुझे यह विश्वास है और मैं यह उम्मीद करता हूं यह सरकार सामाजिक न्याय के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करेगी।

केरल के विषय में, मैं यह कहना चाहूंगा कि सरकार ने वहां के लोगों को न्याय दिलाने के लिए अपनी पूरी क्षमता से प्रयास किया है। केरल के लिए 18 नई रेलगाड़ियों का प्रावधान किया गया है। त्रिवेन्द्रम और एरनाकुलम विश्वस्तरीय स्टेशन होने जा रहे हैं। एरनाकुलम और पल्लाकाड़ में व्यावसायिक परिसर का निर्माण होने वाला है। इसके अलावा कुछ और भी है। अब हमें यह महसूस हो रहा है कि भारतीय रेल के इंजन से केरल रूपी डब्बे को अलग नहीं किया गया है। यह अच्छी बात प्रतीत होती है।

मैं अन्य दो महत्वपूर्ण बातों पर जोर देना चाहूंगा। इनका संबंध केरल के विशेष जोन से है। महोदय, दक्षिण भारत में केवल केरल ही ऐसा राज्य है जहां कोई रेलवे जोन नहीं है। हम लोग काफी लंबे समय से प्रायद्वीपीय रेलवे जोन की मांग करते रहे हैं। परंतु इस हेतु सहमर्षति नहीं दी गयी है। हमें लगता है कि हमारी मांग बिल्कुल जायज है। जोनल कार्यालयों के पास आयोजना और क्रियान्वयन हेतु पर्याप्त अधिकार है। दुर्भाग्यवश, इसमें और अधिक विलंब हो रहा है। हालांकि पर्याप्त बजटीय प्रावधान और आवंटन किये गये हैं परंतु चीजें सही ढंग से नहीं चल रही तथा क्रियान्वयन की स्थिति भी सही नहीं है। इसे काफी गंभीरतापूर्वक लिया जाना चाहिए तथा मुझे यह महसूस होता है कि केरलवासियों की रेलवे जोन संबंधी मांग को अविलम्ब स्वीकार किया जाना चाहिए।

अगला विषय कोझीकोड के दर्जे के संबंध में है और हम सभी जानते हैं कोझिकोड एक ऐतिहासिक शहर है और इसका रेलवे स्टेशन भी इसी प्रकार का है। इसे मालबार में मुख्यालय के रूप में जाना जाता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि इस रेलवे स्टेशन का भी उन्नयन किया जाए तथा अंतर्राष्ट्रीय स्तर के उन्नयन हेतु जिन 50 रेलवे स्टेशनों को चुना गया है इसमें इसे भी शामिल किया जाए।

पलक्कड कोच फैक्ट्री के संबंध में हम शुरुआत कर चुके हैं परंतु ध्यान दिये जाने लायक कहा अन्य बातें भी हैं। इसे शुरू

[श्री मोहम्मद ई.टी. बशीर]

करने के लिए तथा हकीकत में बदलने हेतु शीघ्र कार्रवाई की जानी चाहि।

कुछ अन्य विषयों के संबंध मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से है की बात करते हुए मैं नई लाइनों का उल्लेख करना चाहूंगा जिस पर काफी चर्चा की गयी है जैसे केरल के नेल्लूर से कर्नाटक के नंजागुड तक की रेललाइन। एक व्यापक सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है तथा रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को 23 जनवरी 2008 को प्रस्तुत कर दी गई है। इसके अंतर्गत 238 किलोमीटर शामिल है। यह साबित हो चुका है कि यह व्यवहार्य और अर्थक्षम है। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह इस पर पर्याप्त ध्यान दे।

अन्य लाईन जिसकी मांग हम कर रहे हैं वह है फिरोक-अंगदीपुरम लाईन। इस पर भी गंभीरतापूर्वक ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। परंतु मेरे पास कुछ और मुद्दे हैं।

**सभापति महोदय:** आप उसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

**श्री मोहम्मद ई.टी. बशीर:** ठीक है, महोदय। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में और एक मुद्दा है। मेरा जोर थिरूर रेलवे स्टेशन पर है। यह मल्लापुरम जिले का मुख्यालय है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि इस जिले के रेलवे स्टेशन को जिला रेलवे स्टेशन के रूप में श्रेणीबद्ध अथवा वर्गीकृत किया जाए तथा इस रेलवे स्टेशन के विकास हेतु विशेष पैकेज की घोषणा की जाए।

रेल उपरिपुलों का भी प्रस्ताव है। मैं बस एक वाक्य के साथ समाप्त कर रहा हूं। हमें यह पूर्ण विश्वास है कि रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी तथा राज्य मंत्री श्री मुनियप्पा और श्री ई. अहमद के नेतृत्व में, जो कि यहां मौजूद हैं, हम लोगों को इस सरकार से सुपर फास्ट सुविधा मिलेगी। अगर संभव नहीं हो तो कृपया कम से कम फास्टक यात्री सुविधा हम लोगों को प्रदान की जाए।

महोदय, अपने शेष भाषण को मैं सभा पटल पर रखता हूं।

*मैं अत्यंत गर्व एवं प्रसन्नता के साथ इस पावन सभा में कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करता हूं। मैं आरंभ में भारतीय रेल को फास्ट ट्रैक पर रखने के लिए हार्दिक बधाई देता हूं। यह कहने की जरूरत नही है कि आपके बजट ने सफलतापूर्वक आर्थिक व्यवहार्यता और सामाजिक उत्तरदायित्व के बीच के अंतर को कम करने के लिए सेतु का कुशल निर्माण किया है। यह अत्यंत प्रशंसनीय है। इससे यह भी प्रमाणित होता है कि आपका भारतीय रेल के सामाजिक अभियांत्रिकी के प्रति एक स्पष्ट दृष्टिकोण और दृढ़ निश्चय है।

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

समयाभाव को ध्यान में रखते हुए मैं चीजों को और अधिक विस्तृत नहीं करना चाहता। आप कतिपय महत्वपूर्ण मुद्दों पर गौर करें।

* यात्रा किराया में कोई वृद्धि नहीं।
* यात्री सुविधाओं का विस्तार
* गुणवत्ता सचेतना
* सुरक्षा और संरक्षा
* जनता खाना से लेकर 50 रेलवे स्टेशनों का अंतर्राष्ट्रीकरण
* बहुकार्य परिसर
* सूचना प्रौद्योगिकीयुक्त सेवा
* चिकित्सा सुविधाओं का उन्नयन
* आय सृजन के उद्देश्य से रेल भूमि का उपयोग
* कर्मचारियों आदि की सेवा शर्तें, इत्यादि।

*बजट भाषण में एक उल्लेखनीय बात रेलवे में भर्ती के बारे में है। हमें इस तथ्य की महसूस करना चाहिए कि रेलवे जिसमें 14 लाख लोगों को रोजगार दिया है देश में सबसे बड़ा नियोक्ता है। यहां बिना किसी बैकलॉग के और पारदर्शी होनी चाहिए। मुझे यह जानकर प्रसन्नता है कि आपने इस बजट में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति और पिछड़े/अल्पसंख्यकों आदि के प्रति गहरी सहानुभूति जतायी है। हर व्यक्ति सामाजिक न्याय की बात करता है। परंतु वास्तविकता क्या है। अत: सच्चर समिति की रिपोर्ट के अनुसार भारतीय रेल में अल्पसंख्यकों के प्रतिनिधित्व पर गौर करें।

**सच्चर समिति रिपोर्ट की सारणी-9.1**

कुल रेलवे कर्मचारी-1418747

मुस्लिम कर्मचारियों की संख्या-64066 (4.5%)

क्या इस अन्याय की निंदा नहीं की जानी चाहिए? क्या यह समान अवसर के संवैधानिक अधिकार से वंचित रखना है? मुझे आशा है कि आप सामाजिक न्याय के सिद्धांत का पालन करेंगे।

अब देखते हैं कि रेल बजट में केरल के प्रति क्या दृष्टिकोण अपनाया गया है।

मलयालम शब्द 'ममता' का अंग्रेजी अनुवाद तेज, मुलायम और सौहार्द हो सकता है। मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने अपने नाम को अर्थपूर्ण बनाया है। मैं केरल में रेलवे

के विकास के लिए प्रेरणादायक घोषणा करने हेतु मतमा बनर्जी का साथ देने के लिए अपने नेता तथा रेल राज्य मंत्री ई. अहमद को हार्दिक बधाई देता हूं।

* केरल में 8 नई रेलगाड़ियां शुरू करना एक प्रशंसनीय बात है।

* तिरुवनंतपुरम और एर्नाकुलम रेलवे स्टेशनों को उन 50 रेलवे स्टेशनों की सूची में शामिल किया गया है जिन्हें अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार उन्नत किया जाना है। एर्णाकुलम और पालक्कड़ स्टेशनों पर वाणिज्यिक परिसर बनाये जाने हैं।

* तिरुवनंतपुरम में एक नया रेलवे मेडिकल कालेज स्थापित किया जाएगा।

* और भी कई बातें हैं जिनका मैं समय की कमी के कारण उल्लेख नहीं करना चाहता हूं।

संक्षेप में, मेरा यह मानना है कि केरल रूपी बोगी को भारतीय रेलवे के राष्ट्रीय इंजन से अलग नही किया गया है।

इन सब अच्छी बातों से इतर मैं राज्य की कुछ समस्याओं के बारे में भी बताना चाहता हूं।

**विशेष क्षेत्र**

मैं आपका ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि हमारा राज्य ही दक्षिण भारत में एक ऐसा राज्य है जहां कोई रेल जोन नहीं है। महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल प्रत्येक में तीन-तीन जोन हैं। हम एक प्रायद्वीपीय रेल जोन की मांग करते रहे हैं। किंतु दुर्भाग्यवश हमारी प्रार्थना इस बजट में भी नहीं सुनी गई है। हम सब यह जानते हैं कि रेलवे के विकास में जोनों को एक महत्वपूर्ण भूमिका निभानी होगी। जोनल अधिकारियों को आयोजना और कार्यान्वयन हेतु शक्ति प्रदान की गई है। अभी चेन्नई सभी रेल मामलों को देखता है। इससे काफी कठिनाई होती है। कार्यान्वयन में विलम्ब होता है जिससे लागत में वृद्धि हो जाती है। योजनागत व्यय काफी धीमी गति से हो रहा है। मेरा पुन: यह अनुरोध है कि केरल में एक रेल जोन होने की हमारी इच्छा को सरकार किया जाए।

दूसरी बात कोझीकोड रेलवे स्टेशन के बारे में है जो मालाबार का मुख्यालय है। हम सब जानते हैं कि कालीकट एक ऐतिहासिक नगर है। चूंकि हम पहले ही काफी चर्चा कर चुके हैं इसलिए मैं कोझीकोड रेलवे स्टेशन को विकसित करने की आवश्यकता पर और ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहता हूं।

मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि इस स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार विकसित किये जाने वाले 50 स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए। जब तक रेलवे की बागडोर ममताजी और ई. अहमद जी के हाथों में है, हम इस संबंध में सुपरफास्ट नहीं तो कम से कम त्वरित कार्रवाई की उम्मीद कर सकते हैं। मुझे विश्वास है कि यदि अब हमारे साथ ऐसा व्यवहार नहीं किया गया तो हम इसे कभी प्राप्त नहीं कर पाएंगे।

अब मैं केरल विशेषकर अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुच और बातें कहना चाहता हूं।

**नलबुर नंजागुड ब्राडगेज रेल लाइन**

मैं केरल राज्य के नल्लावुर से कर्नाटक के नंजागुड तक रेल लाइन के निर्माण के संबंध में आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। इस परियोजना को 2007-08 के बजट में शामिल किया गया है और तद्नुसार सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है। रेलवे बोर्ड को 23 जनवरी, 2008 को प्रस्तुत की गयी सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार परियोजना को व्यावहारिक पाया गया है। चूंकि इससे केरल और कर्नाटक के पिछड़े जिलों का कई गुना विकास होगा। प्रस्तावित लाइन की कुल लंबाई 238 कि.मी. है और उसकी अनुमानित लागत 1742.11 करोड़ रुपये है। यह भी नोट किया जाए कि परियोजना पूरी होने पर आमतौर पर पूरे दक्षिण भारत और विशेष तौर पर केरल और कर्नाटक के लिए वरदान साबित होगी।

एक दूसरा रेल लाइन विस्तार फेरोक-अंगदपुरम रेल लाइन है।

इसे भी सर्वाधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के मुद्दों पर आता हूं। मुझे लोगों से नई गाड़ियां शुरू करने, नए स्टोपेज बनाने, यात्री सुविधाओं में सुधार करने, प्लेटफार्मों पर छत बनाने, अवसंरचना के विकास आदि के संबंध में कई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। किंतु इस अल्प समय में, मैं इसका विस्तार से उल्लेख नहीं करना चाहता हूं। मेरा सुझाव है कि मंत्रियों की उपस्थिति में जिला स्तर पर एक उच्च स्तरीय बैठक आयोजित की जाए ताकि हम राज्य में रेलवे के विकास हेतु एक व्यापक योजना बना सकें।

अब मैं आपके माध्यम में कुछ और महत्वपूर्ण बातें लाना चाहता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के परापगंडी, थानुर, पिरूर, कुट्टीपुरम और पल्लीपुरम रेलवे स्टेशनों पर अवसंरचनात्मक सुविधाएं काफी खराब हैं। इसको तेजी से विकसित किये जाने की जरूरत है।

[श्री मोहम्मद ई.टी. बशीर]

**थिरूर रेलवे स्टेशन का विस्तार**

थिरूर रेलवे स्टेशन को मल्लापुरम जिले का जिला रेलवे स्टेशन कहा जाए। मेरा सुझाव है कि प्रत्येक जिले के एक रेलवे स्टेशन को जिला रेलवे स्टेशन के रूप में वर्गीकृत करने हेतु एक सामान्य नीति बनाई जाए और एक व्यापक विकास पैकेज....

परापंगडी और देवादर, पल्लीपुरम में रेल उपरिपुल (आरओबी) के निर्माण पर विशेष ध्यान दिया जाए।

परापंगडी, पल्लीपुरम और कुट्वटीपुरम स्टेशनों पर पैदल उपरिपुल भी बनाये जाएं।

यद्यपि कुट्टीपुरम रेलवे स्टेशन को उन्नत करके बी ग्रेड का रेलवे स्टेशन बनाया गया है किंतु वहां पर अभी तक कोई सुविधा उपलब्ध नहीं कराई गई है। दो टिकट काउंटर में से अब केवल एक काउंटर ही काम कर रहा है। पूछताछ करने पर यह पता चला कि वहां पर पर्याप्त स्टॉफ नहीं है। कृपया इस संबंध में तत्काल कदम उठाए जाएं।

थिरूर से भारत के विभिन्न भागों में पान के पत्तों का निर्यात किया जाता है। रेलवे प्राधिकारियों के हतोत्साहक रवैये के कारण किसानों को पान के पत्तों की ढुलाई में काफी कठिनाई होती है। समस्या के समाधान के लिए कृपया कदम उठाये जाएं।*

*[हिन्दी]*

**श्री जगदानंद सिंह** (बक्सर): सभापति महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। वर्ष 2009-10 के रेल बजट ने इस राष्ट्र के पैमाने पर लोगों के भीतर एक आशा का संचार किया है। वह आशा का संचार यह है कि गत पांच वर्षों तक रेल ने जो ऊंचाई प्राप्त की है, वर्तमान रेल मंत्री जी निश्चित तौर पर उसे बनाये रखने का काम करेंगी। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने उन पांच वर्षों को आधार माना है, जो हमारी रेल का पांच वर्षों का बेहतर इतिहास रहा है। यह एक ऐसा इतिहास है जो भारतवर्ष में सभी लोगों के लिए आश्चर्यजनक है। पांच साल पहले जब रेल अपनी दुरावस्था को प्राप्त हो गयी थी और यह प्रश्न था कि रेल चल पायेगी या नहीं चल पायेगी तथा यह भारत के बजट पर कितना बोझ डालेगी। उसी समय हमारी यूपीए की सरकार बनती है और आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी रेल मंत्री बनते हैं।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि यह यूपीए सरकार का छठवां बजट है। रेल मंत्री ममता जी का यह तीसरा बजट हो सकता है, लेकिन यूपीए सरकार का यह छठवां बजट है। रेल मंत्री ममता जी के दो बजट राजग की मंत्री की हैसियत से थे। यूपीए सरकार की उपलब्धियों की तुलना राजग सरकार की उपलब्धियों से नहीं की जा सकती है। मैं इसकी मान्यता देता हूं कि आदरणीय ममता जी ने अपने इस प्रथम कार्यकाल, जो उन्होंने यूपीए सरकार की मंत्री के रूप में शुरुआत की, वह यूपीए की 5 साल की उपलब्धियों को आधार मानकर अपने 20 साल के विजन को बनाना चाहती है।

महोदय, इस बजट के आने के बाद सारी उपलब्धियों को किनारे कर एक बात की चर्चा होनी शुरू हो गयी है कि पांच साल के बारे में व्हाईट पेपर आएगा। मैं उसके बारे में कुछ कहना नहीं चाहता हूं। कल हमारी वर्तमान रेल मंत्रीजी ने बहुत सफाई से अपनी बात इस देश के लोगों को बताने का काम किया कि उनके 20 साल के विजन का आधार गत 5 वर्षों का होगा। वर्ष 2004 के पहले का कोई आधार नहीं होगा। राजग की सरकार में कौन-कौन रेल मंत्री हुए, अनेक लोग हुए, मैं उसकी चर्चा नहीं करना चाहता हूं। मैं एक बात जरूर बताना चाहता हूं कि उन 5 सालों का आधार बनाकर 20 साल का विजन नहीं बन सकता था। आज भारत की रेल, भारत के बढ़ते हुए कदमों के साथ तालमेल करके आगे चल रही है। वर्ष 2004 के पूर्व के इतिहास में भारतीय रेल नहीं जा सकती है।

महोदय, हमें वर्ष 2005 से लेकर अब तक जो हमारी रेल की उपलब्धियां रही हैं, उसी को आधार मानकर हमें आगे बढ़ना पड़ेगा। मैं किसी की शिकायत नहीं कर रहा हूं, लेकिन निश्चित रूप से जीरो पर खड़ा यह रेल मंत्रालय जब आदरणीय लालू प्रसाद जी के हाथों में आया तो उसके स्वर्ण युग की शुरुआत हुई। आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी ने 25 हजार करोड़ के कैश सरप्लस के साथ आदरणीय ममता जी को रेल मंत्रालय सौंपा है। यह कोई साधारण बात नहीं है। यह ठीक है कि 76 प्रतिशत आपरेटिंग रेशो से इस वर्ष आपरेटिंग रेशो 92 प्रतिशत हो गया है, कभी यह 98 परसेंट था।

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी):** क्या सौंपा है, आपको मालूम है? क्या इंडिविजुअली मुझे सौंपा है? आपको यह पता होना चाहिए कि 28 हजार करोड़ रुपये छठे वेतन आयोग के लिए चले जाएंगे।

**श्री जगदानंद सिंह:** महोदय, ठीक है, जाएगा। जब मैं कैश सरप्लस की बात कर रहा हूं, मैं डिटेल में नहीं जाना चाहता हूं और मैं उसी पर आ रहा हूं। मैं आपकी शिकायत के लिए ऐसा नहीं कर रहा हूं।

**सभापति महोदय:** आपके पास समय कम है, आप सीधे अपनी बात कहिए।

**श्री जगदानंद सिंह:** महोदय, कृपया मुझे कुछ कहने दिया जाए।

**सभापति महोदय:** श्री जगदानंद जी, ठीक है, आप बोलिए।

**श्री जगदानंद सिंह:** यह बात यहां आयी है, यह शब्द यहां आया है कि अंकगणितीय जगलरी इस देश में हुआ है। यह अफसोस की बात है कि जगलरी शब्द का प्रयोग पार्लियामेंट में हो रहा है। हमारी सारी संवैधानिक संस्थाओं को चुनौती दी जा रही है, हमारे सीएजी को चुनौती दी जा रही है।

हमारी रेलवे कनवैन्शन कमेटी को चुनौती दी जा रही है, भारत सरकार की मंत्रिपरिषद् को चुनौती दी जा रही है, इस संसद को चुनौती दी जा ही है जिसने अनेक बार स्वीकार किया है कि रेल विभाग और रेल मंत्रालय ने बहुत ऊंचाई को प्राप्त किया है। आदरणीय ममता जी से मैं कहना चाहता हूं कि मुझे इस पर कुछ नहीं कहना है कि बिहार के बारे में आपकी क्या राय है लेकिन इस बात को मैं स्वीकारता हूं कि पांच सालों के कार्यकाल को आधार मानकर जो आगे बढ़ने का निर्णय लिया है, वह बहुत अच्छा निर्णय है। एक बात का आग्रह मैं आपसे जरूर करना चाहूंगा कि बहुत लोगों को पीड़ा है और उस पीड़ा का कारण क्या है? मैं सुना देना चाहता हूं कि उन लोगों को जिन लोगों ने प्रबंधन संस्थानों को भी यहां पर नकार दिया। भारतीय प्रबंधन संस्थान, अहमदाबाद के प्रोफेसर जे. रघुराम ने भारतीय रेल के टर्नअराउंड का विस्लेषण करते हुए निम्नलिखित बातें लिखी हैं— ''वित्तीय तौर पर भारतीय रेल ऋण संकट के जाल की ओर बढ़ रही थी। 1996 और 2001 के बीच में भारतीय रेल की शुद्ध राजस्व प्राप्तियां, नैट रैवेन्यू रिसीट्स 4135 करोड़ रुपये से गिरकर 1071 करोड़ रुपये हो गई थी। इसका मतलब यह है कि राजस्व की प्राप्तियां 24 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से गिर रही थीं। भारतीय रेल के इतिहास में इस अवधि को बदतर कहा जा सकता है।'' महोदय, श्री नीतीश कुमार जी भी इस विभाग में मंत्री थे। आगे उन्होंने कहा है कि ''यदि भारतीय रेल लिस्टेड फर्म होती तो इस परिस्थिति में इस महानुभाव को अगली ट्रेन से बाहर निकाल दिया जाता।'' महोदय, रेलवे का शुद्ध राजस्व प्राप्ति सबसे ज्यादा पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी के समय में 29 प्रतिशत गिरा था। मैं किसी व्यक्ति की चर्चा नहीं करना चाहता हूं, एक युग की बात कर रहा हूं जहां भारतीय रेल का सबसे काला अध्याय शुरू हो गया था। लेकिन उसको एक स्वर्णिम अध्याय में बदलने वाले व्यक्ति को चुनौती दी जाती है। लोगों की चाहत है कि यूपीए के जाने वाले रेल मंत्री और यूपीए की आने वाली रेल मंत्री के बीच विवाद पैदा हो। इस विवाद से भारत का नुकसान होगा, भारत की जनता का नुकसान होगा। हमारे बिहार का नुकसान हो रहा है। महोदय, बंगाल और बिहार भाई-बहन हैं ऐसा हमारी आदरणीय मंत्री जी ने माना है। अगर सचमुच यही है तो एक कर्त्तव्य बनता है कि जो हमारी 55 हजार करोड़ रुपये की बिहार की योजनाएं चल रही हैं, किसी के बहकावे या किसी के कहने पर रोके नहीं, उन योजनाओं को चलते रहना चाहिए। महोदय, 40 हजार करोड़ रुपये की योजना इस भारत में रेल मंत्रालय अभी चलाने की स्थिति में आया है। जब आदरणीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्रालय में आए थे, उस समय यह योजना 11 से 12 हजार करोड़ के आस-पास रहती थी। कहां चौगुना विकास। कैसे भारतीय रेल की डूबती हुई नैया किनारे लगती है और कैसे भारत की जनता की आशा का केन्द्र बनती है। यदि कोई इसको नकारने का प्रयास करेगा तो 2020 का विजन शायद कारगर नहीं होगा। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने 2025 का विजन बनाने की घोषणा अंतरिम बजट में की थी। उसी अंतरिम बजट का यह पूर्ण बजट है। मैं समझता हूं कि हमें धन्यवाद देना चाहिए, कल आपने जो सफाई दी देश के लोगों को जो बात जानना चाहते थे आदरणीय लालू प्रसाद जी के कार्यकाल की, आपने बहुत अच्छे ढंग से सफाई दी कि 2020 का विजन बनाने के लिए व्हाईट पेपर आधार पत्र होगा। यह व्हाइट पेपर कोई चार्जशीट नहीं है, यह व्वहाइट पेपर किसी की शिकायत करने के लिए नहीं है। भारतीय रेल का जो प्रतिमान और कृतिमान है, उसको दुनिया के सामने दिखाने के लिए है।

**अपराह्न 3.58 बजे**

**[श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना** *पीठासीन हुए*]

सभापति जी, मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा, लेकिन उसके पहले मैं यह कहना चाहता हूं कि गणितीय जगलरी कहने वाले लोगों को एक बात जाननी चाहिए कि भारतीय रेल का अकाउंट वित्त विभाग का कमिश्नर रेल बनाता है और उसका कोई साधारण ओहदा नहीं होता। वहां से बात सीएजी के पास जाती है। सीएजी से वह हमारी रेल की संसदीय कनवैन्शन कमेटी के पास जाता है, इसके बाद सरकार के मंत्रिपरिषद् के पास जाता है, अन्त में पार्लियामेंट में आता है। ये हमारी संवैधानिक संस्थाएं हैं और सारी संवैधानिक संस्थाओं ने जिस आमदनी और खर्चे को स्वीकार किया है, उसको कोई व्यक्ति हंसी में नहीं उड़ा सकता।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया समाप्त कीजिए। मैं अगले वक्ता को बुला रहा हूं।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री जगदानंद सिंह:** मैं आपके माध्यम से अंतिम बात कहना चाहता हूं। जब बिहार का कोई लीडर इस केन्द्र की सरकार में ताकत हासिल करता है तो वह बिहार के लिए भी करता है और इस देश को भी आगे बढ़ाने का काम करता है। रेल मंत्रालय जैसे जनोपयोगी मंत्रालय को एक ऊंचाई पर खड़ा करता है, उसके स्वर्णयुग की शुरुआत करता है। उस स्वर्णयुग की शुरुआत को आदरणीय ममता जी बनाए रखेंगी, इसी आशा के साथ आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**अपराह्न 4.00 बजे**

**श्री राजीव रंजन सिंह** उर्फ **ललन सिंह** (मुंगेर): महोदय, मैं आपकी आज्ञा से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि जब वे जवाब दें तब यह बताने की कृपा करें कि वर्ष 2004 में रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो क्या था और जब आपने रेल मंत्रालय को टेकओवर किया, उस समय ओपरेटिंग रेश्यो क्या था?

**श्रीमती सुमित्रा महाजन** (इन्दौर): सभापति महोदय, मुझे बोलने के लिए समय देने के लिए धन्यवाद, लेकिन मुझे मालूम है कि आप दो-तीन मिनट से अधिक समय नहीं देंगे, इसलिए मैं पॉलिसी पर ज्यादा नहीं बोलूंगी क्योंकि मेरे से पूर्व वक्ताओं ने बहुत कुछ उस पर कहा है। मेरा विश्वास है कि माननीय ममता जी का जिस प्रकार का स्वभाव है, चाहे वह रेल की सफाई एवं रेल को ठीक प्रकार से चलाने की बात हो वे स्वयं इसका निरक्षण करती रहेंगी।

महोदय, बजट में रेल चलाने के अलावा उन्होंने बहुत सी बातें कही हैं। लेकिन एक बात मेरी समझ में नहीं आती है कि ममता जी मेरे क्षेत्र इंदौर के प्रति इतनी कठोर किस प्रकार हो गई हैं। कुछ भी नहीं मिला है। हमने केवल एक तुरन्त ट्रेन इंदौर-मुंबई के लिए मांगी थी, क्योंकि इंदौर-मुंबई के मध्य चलने वाली अवंतिका एक्सप्रेस में तीन सौ तक की वेटिंग होती है। इंदौर एक बढ़ता हुआ शहर है, एक इंडस्ट्रियल सिटी है। बिजनेस वहां से मुंबई जाते हैं। इसलिए हमने एक ओवरनाइट मांगी थी। मेरा विश्वास है कि माननीया ममता जी इस गाड़ी के बारे में अवश्य सोचेंगी। एक गाड़ी इंदौर-बैंगलोर भी हम मांग रहे हैं। इंदौर-पूना गाड़ी का आश्वासन भी हमें गत बजट में मिला था कि यह पांच दिन की जाएगी, फेरे बढ़ाए जाएंगे, लेकिन कुछ नहीं किया गया है। इंदौर-हावड़ा और इंदौर-कोचीन सालों से सप्ताह में एक दिन अथवा दो दिन चल रही है। लेकिन कोई भी फेरे बढ़ाने की नहीं सोचता है। क्या यह कोने में पड़ा हुआ शहर है, जिसके बारे में आप सोचते ही नहीं है।

महोदय, मैंने जब बजट के पहले दो-तीन पैराग्राफ पढ़ने शुरू किए थे, तब मुझे एक आशा की किरण जगी थी क्योंकि आपने रेलवे बजट में इकोनोमिकली अनवायेबल लेकिन सोशली डिजायर्ड प्रोजेक्ट्स की बात की थी। सोशली वायेबल प्रोजेक्ट्स की लोग राह देख रहे हैं। मध्य प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है। वहां सबसे अधिक आदिवासी हैं। रेल लाइन की दृष्टि से मध्य प्रदेश सम्पूर्ण भारत में सबसे पीछे है। मुझे यह लगा था कि मध्य प्रदेश की योजनाओं पर आप अधिक ध्यान देंगी। मध्य प्रदेश के ऑन गोइंग प्रोजेक्टस आदिवासी क्षेत्रों से हैं। हमारे भूरिया जी जिस क्षेत्र से आते हैं, दाहोद का प्रोजेक्ट 950 करोड़ रुपये का है, पूरा धार-झाबुआ आदिवासी क्षेत्र है। वहां के कई लोगों ने आज तक ट्रेन देखी नहीं होगी और न ही उसमें बैठे होंगे। प्रधानमंत्री जी ने इसका उद्घाटन दो टुकड़ों में किया था। लेकिन आपने इस प्रोजेक्ट के लिए केवल चालीस करोड़ रुपये ही रखे हैं। मुझे लगता है कि आपको वह प्रोजेक्ट पूरा करने की इच्छा ही नहीं है। मैं चाहूंगी कि आप इस पर ध्यान दें।

महोदय, छोटा उदयपुर और धार का इलाका भी आदिवासी बहुल है। यहां के प्रोजेक्ट के लिए के लिए केवल बीस करोड़ रुपये ही रखे गए हैं। बीस करोड़ रुपये से क्या हो सकता है? क्या आप प्रोजेक्ट को पूरा नहीं करना चाहती हैं? तीसरा प्रोजेक्ट हम इंदौर के आस-पास के इलाके में गैज कनवर्जन का है। रतलाम के आगे की लाइन का गेज कनवर्जन हो गया है। खण्डवा से रतलाम और अकोला का जो एरिया है, वह पिछड़ा हुआ है। लेकिन यहां की लाइनों के गेज कनवर्जन की कोई बात इस बजट में नहीं की गई है, केवल दस-बीस करोड़ रुपये देने की बात की गई है।

इस पूरे प्रोजेक्ट पर मैं चाहूंगी कि माननीय ममता जी ध्यान दें। अभी महाराष्ट्र से भी मांग आई, माननीय गोपीनाथ जी यहां बैठे हैं, इन्दौर, मनमाड रेल लाईन की बात आई है। महाराष्ट्र में पैसे दे दिए, महाराष्ट्र पैसे वाला प्रदेश है, लेकिन अभी मैंने जैसे कहा कि हमारा मध्य प्रदेश पिछड़ा हुआ इलाका है। मध्य प्रदेश से जो मनमाड तक लाईन जाएगी, ये पूरी लाईन खरगौन का इलाका, सेंधवा, बड़वानी और महू का इलाका हो, ये पूरा आदिवासी एवं पिछड़ा इलाका है। अगर आप डाऊन ट्रोडन, पिछड़ों और अनडेवलप एरिया की बात करती हो तो मेरा पूरा-पूरा विश्वास है कि इन चारों-पांचों प्रोजेक्ट्स पर आप कहीं न कहीं ध्यान देंगी

और इन्दौर की जो पूरी की पूरी उपेक्षा हो गई है, कम से कम एक इंदौर-मुंबई गाड़ी तुरंत देकर, इन्दौर-बंगलौर गाड़ी के बारे में सोचेंगी॥ इन्दौर की जिन गाड़ियों के केवल फेरे बढ़ाने हैं, मेरा पूरा विश्वास है कि माननीय ममता जी इन बातों के ऊपर ध्यान देंगी।

मैं पॉलिसी पर आज इसलिए नहीं बोल रही हूं, क्योंकि आप परमिट नहीं करेंगे। मैं हर समय रेलवे के भाषण में बोलती आई हूं। मैं केवल एक ही बात कहूंगी कि जो प्रोजैक्ट्स हाथ में लिये जाते हैं, उन्हें कम्पलीट करने के लिए हम कभी नहीं सोचते। आज जिस प्रोजैक्ट की कीमत तीन सौ करोड़ है, वह कल बढ़ते-बढ़ते नौ सौ करोड़ के ऊपर हो जाएगी, जैसे दाहोद प्रोजैक्ट का हुआ है, यह प्वाइंट मैं हमेशा रखती हूं, लेकिन इस पर कोई ध्यान नहीं देता है। आज मैं इस प्वाइंट को नहीं ले रही हूं। धन्यवाद।

**डा. निर्मल खत्री** (फैजाबाद): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए और उस संदर्भ में अपने कुछ सुझावों को रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन दल की नेता सम्मानित सोनिया गांधी जी, प्रधान मंत्री, डा. मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री, ममता बनर्जी जी के कामों में उनका जो लक्ष्य दिखाई देता है, उस लक्ष्य में आम आदमी इन सब के सामने हर दौर में दिखाई दिया है, चाहे वह पिछला दौर था, चाहे आज का दौर है। वह आम आदमी अगर लक्ष्य में है तो यकीनन कैसे वह चिन्ता से मुक्त हो सकता है, खुशहाल बन सकता है, खुशहाली के रास्ते पर चल सकता है। यह लक्ष्य इस गठबंधन का, इसके नेतृत्व और इसकी सरकार का रहना चाहिए, वह इस रेल बजट में भी दिखाई दिया है। मैंने जब यह देखा कि वह गरीब इस देश में, जो अधिकांशत: एक बहुत बड़ी तादाद में रेल से दैनिक यात्री के रूप में यात्रा करता है, उसके लिए भी इंतजाम है। ममता जी के द्वारा 25 रुपये में वह सौ किलोमीटर की यात्रा कर सकता है। मैंने इस बजट में देखा कि नौजवानों और महिलाओं के लिए अलग से ट्रेन चलाने का इंतजाम किया गया है, जो यह दिखाता है कि उनके मस्तिष्क में आम आदमी है। ट्रेन में डाक्टरों का इंतजाम हो, मरीजों की देखभाल हो, इसका इस बजट में इंतजाम किया गया है, जो आम आदमी की सुख-सुविधाओं को दिल में रखने की बात की पुष्टि करता है। किसानों का माल न सड़े, इसके लिए कोल्ड स्टोरेज के इंतजाम के काम को भी रेलवे अपने हाथ में लेने के लिए तैयार है, जो यह साबित करता है कि आम आदमी, किसान की चिन्ता उसके मन-मस्तिष्क में है।

इस बजट में छात्रों को मिलने वाली सुविधाओं में, मदरसों के छात्रों को शामिल करके सरकार और रेल मंत्री ने इस मंशा को भी स्पष्ट किया है कि जो छात्र मदरसे में पढ़ता है, अकलियत, अल्पसंख्यक वर्ग का है, उसे भी रियायत देने की पूरी नीयत और इच्छाशक्ति इस सरकार के पास है। ये तमाम काम और घोषणाएं, जो बजट की घोषणाओं के रूप में हमारे सामने आती हैं, नि:संदेह वे सराहनीय हैं। हमें अफसोस होता है जब इस बजट की समीक्षा के लिए भारतीय जनता पार्टी के सम्मानित सदस्य खड़े होते हैं, वे रेल मंत्री की उन योजनाओं की तरफ इशारा करते हैं, जो रेलवे की खाली भूमि पड़ी हुई है, जिसका वे सदुपयोग करना चाहती हैं, उस तरफ वे इशारा करते हैं कि रेल मंत्री जी गलत दिशा में जा रही है।

महोदय, मैं याद दिलाना चाहूंगा भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की सरकार के उस दौर को, जिन दिनों पब्लिक सैक्टर की हमारी तमाम अंडरटेकिंग्स को बेचा जा रहा था, उन्हें औने-पौने दाम पर नीलाम किया जा रहा था और आज हमारी रेल मंत्री, ममता जी, रेलवे की जमीन को बेचना नहीं चाहती हैं। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया व्यवधान न डालें। आपकी बारी आएगी।

...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**डॉ. निर्मल खत्री:** आज रेल मंत्री, रेलवे की जमीन का किस तरीके से सदुपयोग हो सकता है, रेलवे की जमीन का किस तरह से बेहतर इस्तेमाल हो सकता है, रेलवे की सम्पत्ति को बेचकर नहीं, बल्कि रेलवे की सम्पत्ति को अपने हाथों में रखकर, आज इस दिशा में वे सोच रही हैं। इसलिए मैं उनकी सराहना करता हूं।

महोदय, आज उन्होंने यात्री सुविधाओं पर जोर देने की बात कही है। निसन्देह यह एक बहुत बड़ी प्रायर्टी और प्राथमिकता का विषय होना चाहिए। चूंकि आज यात्री सुविधाओं के नाम पर, रेलवे जो सुविधाएं हमारे सामने रख रही है, उससे जनता, जो यात्री रेलवे से सफर करते हैं, वे संतुष्ट नहीं हैं, चाहे वह कोचेज के अंदर की बात हो या प्लेटफार्म के ऊपर की बात। कैसे वे सुविधाएं बेहतर बन सकती हैं, इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। इसलिए मैं समझता हूं कि ममता जी अवश्य देख सकेंगी। उनके नाम के साथ ममता जुड़ा है, तो काम के दृष्टिकोण में भी वे हर तरीके से, किसी भी बड़ी से बड़ी बुराई से निपटने के लिए टक्कर लेने का एक माद्दा और हिम्मत रखती हैं। इसलिए यकीनन, वे अपने उस घोषित लक्ष्य को प्राप्त करने में सफल होंगी।

[डॉ. निर्मल खत्री]

महोदय, अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की तरफ आता हूं। मैं अयोध्या, फैजाबाद नगरी के लोक सभा क्षेत्र से चुनकर यहां आया हूं। यकीनन अयोध्या प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है और वह जुड़वां शहर फैजाबाद, जो अवध की पहली राजधानी होने का गौरव रखती रही है, बाद में वह राजधानी लखनऊ शिफ्ट हुई थी। वह क्षेत्र और उस लोक सभा क्षेत्र के ये प्रमुख दो स्थान और इनसे जुड़े हुए अन्य स्थान के संदर्भ में आज के इस रेल बजट में, हम ममता जी की ममता अगर हम रेल बजट के माध्यम से चारों तरफ देख रहे हैं, लेकिन मैं उससे वंचित रह गया हूं और अयोध्या और फैजाबाद के लोग उससे वंचित रह गए हैं। इस बजट भाषण में अपनी बातों को रखकर मैं उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि उस ऐतिहासिक स्थल के संदर्भ में भी यात्री सुविधाओं और रेल सुविधाओं का विस्तार हो। मेरी इन बातों पर ये अवश्य ध्यान देंगी। अयोध्या प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। जिस तरीके से हमने अन्य धार्मिक स्थलों को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा बजट में की है, उससे क्यों अयोध्या वंचित रहे। मैं चाहता हूं कि अयोध्या को भी विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की श्रेणी में रखा जाए।

महोदय, जब राजीव जी, प्रधान मंत्री थे, तब मैं लोक सभा का सदस्य था। उस समय हमने प्रयास किया था कि अयोध्या में सरयू नदी पर रेलवे पुल बने। अन्ततः उस समय की सरकार ने इसके लिए अपनी सहमति दी और वह रेल पुल बना। करोड़ों रुपये की लागत से वह रेल पुल बना और आज उस पर केवल एक-दो गाड़ियां ही चल रही हैं। करोड़ों रुपये खर्च करने के बाद, आज रेलवे क्यों नहीं आगे बढ़कर, इस क्षेत्र को दक्षिण भारत से जोड़ने की जो भी योजनाएं हैं, उन पर कार्रवाई नहीं करता। क्या जरूरी है कि सारी ट्रेनें लखनऊ की तरफ से ही ट्रेने जाएं, क्यों नहीं अयोध्या, फैजाबाद और इलाहाबाद की तरफ से चलाने की बात की जाती है? मैं इस सिलसिले में चाहूंगा कि रेल बजट में उन्होंने घोषणा की थी कि गोरखपुर-मुम्बई एक नई ट्रेन चलेगी, उसे क्यों नहीं वाया अयोध्या और फैजाबाद चलाया जाए। मैं सोचता हूं कि फैजाबाद और उसके आसपास की जगहों से बहुत से लोग अजमेर शरीफ जाते हैं। उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। गोरखपुर से एक नई ट्रेन अजमेर शरीफ के लिए भी वाया अयोध्या-फैजाबाद रुदौली, दरियाबाद लखनऊ होते हुए चलाई जाए। मैं चाहता हूं कि फैजाबाद के दो छोर, जौनपुर और बाराबंकी के बीच सिंगल ट्रैक है, इसका दोहरीकरण होना चाहिए, ताकि यातायात के दृष्टिकोण से ट्रेनों का संचालन सुगम हो सके। मैं चाहता हूं कि फैजाबाद से मुम्बई चलने वाली ट्रेन 'साकेत एक्सप्रैस' है, जो सप्ताह में सिर्फ दो दिन चलती है और फैजाबाद से दिल्ली चलने वाली जो ट्रेन सप्ताह में चार दिन चलती है, इन दोनों ट्रेनों को प्रति दिन चलाने का इंतजाम किया जाए।

महोदय, मैं चाहता हूं कि फैजाबाद और उसके आसपास का तमाम एरिया, जो बौद्ध परिपथ के रूप में जाना जाता है, उस पर रेलवे के दृष्टिकोण से भी एक स्पेशल ट्रेन चलाई जाए।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** कृपया समाप्त कीजिए।

*[हिन्दी]*

एक बात कहकर मैं अपनी बात खत्म करूंगा कि ग्रामीण सड़कों का जाल बिछ रहा है। रेलवे समपार बनाने की आवश्यकता जगह-जगह है। पहले जो सड़कें कच्ची थीं, आज वे पक्की हो चुकी हैं और इस समपार को लाने के लिए राज्य सरकार अपना अंशदान देने में कोताही बरती है। रेलवे को आगे बढ़कर खुद यह जिम्मेदारी निभानी चाहिए कि रेलवे समपार बनें और रेलवे क्रासिंग जो 20-20 मिनट बन्द होते हैं, क्यों न हम कोई ऐसी टैक्नोलोजी विकसित करें कि पांच मिनट ही रेलवे क्रासिंग बन्द हो। उससे लोगों का समय भी बचेगा और ओवरब्रिज बनाने की जो मांग आती है, उसके खर्चे से भी आप बचेंगे। वह पैसा जो हम ओवरब्रिज पर खर्च करने के लिए देते हैं, क्यों न हम ऐसी टैक्नोलोजी विकसित करें कि पांच मिनट ही रेलवे क्रॉसिंग बन्द हो और लोगों को राहत मिले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

*[अनुवाद]*

**श्री सुदीप बंदोपाध्याय** (कोलकाता उत्तर): सभापति महोदय, मैं कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसने मुझे आश्चर्यचकित कर दिया है। रेलवे का काफी विस्तृत दायरा है। हम यह देखते हैं कि देश में प्रतिदिन 17,800 रेलगाड़ियां चलती हैं। हमारे पास रेलवे परिवार के 14 लाख समर्पित सदस्य हैं। अतः जो भी रेल बजट अथवा अनुदान मांगों पर बोलेगा उसे अपने प्रस्ताव में काफी यथार्थ होना पड़ेगा तथा अपने भाषण में अक्खड़ भी नहीं होना होगा।

कल मैं यह नहीं समझ पाया कि मुख्य विपक्षी दल द्वारा इस बजट का वर्णन 'ईस्ट इंडिया टाइप बजट' के रूप में क्यों किया गया तथा हमें इस बजट को 'ईस्ट इंडिया कंपनी बजट नहीं बनाना चाहिए। यहां तक कि राज्य सभा में भी मुख्य विपक्षी दल ने रेलवे पर यह आरोप लगाया कि वह समानांतर सरकार बन रही है। जेटली कहते हैं: ''ममता रेलवे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रों में कार्य करने को तैयार हैं।'' मुझे यह नहीं पता कि किस क्षमता से तथा

किन आधारों पर ये आरोप लगाये जा रहे हैं। रेल बजट जिसे सभा पटल पर रखा गया है, बिल्कुल आरंभ में ही रेल मंत्री ने स्पष्ट रूप से कहा है:

> ''मैं यह जानती हूं कि माननीय संसद सदस्य जो देश के विभिन्न भाग को लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं उनकी भारतीय रेल से काफी अधिक उम्मीदें हैं। वे अपने राज्यों तथा संसदीय क्षेत्रों में नयी परियोजनाएं चाहते हैं। वे और अधिक रेल लाइनें, अधिक बजटीय प्रावधान और मौजूदा परियोजनाओं को तीव्र करवाना चाहते हैं। वे और अधिक रेलगाड़ियां तथा बेहतर सेवाएं चाहते हैं।''

रेलवे सलाहकार समिति के सदस्य के रूप में मुझे याद आता है कि 1998 में सभापति के रूप में माननीय रेल मंत्रालय की अध्यक्षता में एक बैठक हुई थी और यह प्रस्ताव किया गया था कि इस पावन सभा के सभी सदस्यों की इच्छाओं और मांगों को पूरा करने के लिए तथा इस देश की आम जनता को नयी रेल लाईन आदि की मांग के लिए कम से कम 2,50,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। क्या इस सभा में सदस्य, माननीय वित्त मंत्री अथवा भारत सरकार के पास यह मांग कर सकते हैं अथवा रख सकते हैं कि इस प्रक्रिया को शुरू किया जाए और एक बार में इस सीमा तक वित्तीय सहायता प्रदान की जाए? इस बजट में क्या नहीं कहा गया है? अगर हम लोग बिंदुवार देखें तो पाएंगे कि सभी बिंदुओं को इसमें शामिल किया गया है। इस बजट में क्षमता और उत्पादन को बढ़ाने के लिए कुछ है। सुरक्षा और संरक्षा की बड़ी मात्रा में विकास के लिए सकारात्मक प्रस्ताव किये गये हैं। एक बहुत ही साधारण किंतु अति महत्वपूर्ण वस्तु है रेलगाड़ियों, स्टेशनों तथा सभी शौचालयों की साफ सफाई। ऐसा नहीं है कि ये सुविधाएं केवल पूर्वी भारत के लोगों को प्राप्त होगी तथा देश के अन्य लोग इस सुविधा से वंचित रहेंगे। ये सभी मुख्य विचार है जिन्हें प्रस्तुत किया गया है। ये सभी बड़े कार्य नि:संदेह संपूर्ण देश को लाभ पहुंचाएगे। संभवत: मुझे ऐसा लगता है कि ये वे क्षेत्र हैं जिसकी सराहना सभी वर्गों द्वारा की जानी चाहिए।

महोदय रेल बजट में घोषित थोक और फुटकर दोनों की माल ढुलाई की बाजार में हिस्सेदारी बढ़ी है।

महोदय, हमें ऐसा लगता है कि इस बजट में काफी नवीन विचार दिये गये हैं। इसने क्या प्रतिबिंबित नहीं किया है? विपक्ष ने आलोचना की है कि इज्जत योजना क्या है। इस सभा में मुझसे पूर्व के वक्ता ने स्पष्वट रूप से कहा था कि गरीबों में गरीब तथा गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले वर्ग के लोगों को जाहिर तौर पर इस योजना का लाभ मिलेगा। 'इज्जत' मतलब वास्तव में 'इज्जत' जिसका प्रस्ताव इस रेल बजट में किया गया है और इसकी सराहना सभा के सभी वर्गों द्वारा की जानी चाहिए।

महोदय, प्रेस संवाददाताओं को रियायत दी जाती है। माननीय रेल मंत्री द्वारा दिया गया यह विचार भी काफी सकारात्मक है। छात्रों को सबसे अधिक रियायत दी गयी है। क्या यह नवीन विचार नहीं है? महिला स्पेशल रेलगाड़ियां चलाई गयी हैं। युवा रेलगाड़ियां चलाई गयी हैं। दूरंतों रेलगाड़ियां चलायी गयी हैं। कई वर्षों में बाद आईआरएफसी द्वारा कर मुक्त बांड की घोषणा की गयी है। ये सभी काफी नवीन विचार हैं जिन्हें सामने रखा गया है।

महोदय, यदि इन विचारों का सही ढंग से रूपांतरित किया जाए तो मुझे यह लगता है कि कल्पना द्वारा दूरदृष्टि द्वारा और प्रबंधकीय क्षमता द्वारा रेलवे जाहिर तौर पर अपनी कार्यक्षमता में नया अध्याय जोड़ेगी, एक स्वर्णिम अध्याय जोड़ेगी।

इस बात के लिए आलोचना की जा रही है कि बंगाल के लिए ही इतनी ट्रेनें क्यों? या इसी तरह की दूसरी बातें कही जा रही है। महोदय, आजादी के बाद पूर्वोत्तर क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ था वहां क्षेत्रीय असंतुलन मौजूद था। वहां निर्धनतम लोगों द्वारा की जा रही थी। केवल बंगाल को ही नहीं अपितु संपूर्ण भारत के अन्य भागों को अधिकतम लाभ दिया गया है। सभा के विभिन्न खण्डों के प्रतिनिधियों के विचार सुनने के बाद अभी और कई घोषणाएं की जानी बाकी है। यह एक वर्षीय कार्यक्रम नहीं है और यह सरकार पांच वर्षों तक चलेगी। अगर हम इस प्रस्ताव को स्पष्ट रूप से सकारात्मक थीम द्वारा, नयी सोच के साथ और नए विचार के साथ आगे बढ़ें तो भारतीय रेल इस बार इस महान राष्ट्र को नयी दिशा दे पाएगा।

इस बात के लिए काफी आलोचना की जा रही है कि पीपीपी क्यों; रेलवे द्वारा अस्पतालों को क्यों चलाया जाए। क्यों नहीं, महोदय? यही सवाल है। रेलवे में 14 लाख सदस्य परिवार हैं। उन्हें विभाग से चिकित्सीय सहायता की आवश्यकता है। महोदय मैं कल शून्य काल के दौरान इंडियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों की व्यथा को उठाऊंगा। श्री प्रफुल पटेल यहां पर हैं, इसे लोगों को पिछले दो से तीन महीने से तनख्वाह नहीं मिल रही है। परंतु भारतीय रेल ऐसा विभाग है जो अपने उत्तरदायित्वों का निर्वहन प्रभावी ढंग से कर रहा है। समूचे विश्व में भारतीय रेल ऐसी तीसरी रेलवे है जो एकल प्रबंधन के अंतर्गत कार्यरत है। अत: हमें इस प्रकार आलोचना नहीं करनी चाहिए जिससे रेलवे का संचालन नकारात्मक ढंग से प्रभावित हो। कुछ विस्तृत विचारों के सात हमें पूर्ण सहयोग देने की कोशिश करनी चाहिए, हमें राष्ट्रीय स्तर पर

[श्री सुदीप बंदोपाध्याय]

दबाव बनाना चाहिए जिससे इस मंत्रालय की बजटीय सहायता से और अधिक वित्तीय सहायता प्रदान की जा सके। इसी संबंध में हमें मानना चाहिए कि रेलवे देश की जीवन रेखा है।

जहां तक रेलवे से संबंधित मुद्दों का सवाल है, तो कई प्रस्ताव शुरू किये गये हैं। यह तभी सफल हो पाएगा जब हम सभी एक साथ रेल मंत्रालय के साथ रहेंगे तथा हम लक्ष्य तक कैसे पहुंच पाएंगे इसके लिए कोशिश करेंगे।

महोदय, हमें लगता है कि इस रेल बजट ने नि:संदेह एक नयी दिशा दी है। वे लोग जो बिना सोचे-समझे बजट की आलोचना कर रहे हैं, संभवत: बजट व्याख्यात्मक ज्ञापन, अन्य संबंधित प्रपत्रों तथा आर्थिक सर्वेक्षण का विस्तृत अध्ययन नहीं किया है।

जहां रेलवे की प्रगति के निवल प्रस्ताव का स्पष्ट रूप से उल्लेख है।

मैं उम्मीद करता हूं कि सभा इसे पारित करने में पूर्ण समर्थन प्रदान करेगी। रेलवे बजट को पारित करने के लिए वोटिंग की तिथि इस महीने की 14 तारीख निर्धारित की गयी है। कई माननीय सदस्यों ने संभवत: माननीय रेल मंत्री भी आलोचना की होगी। उन्होंने उसे शांतिपूर्वक सुना तथा उन्होंने अपने भाषण के दौरान ही उनके विषयों पर जवाब देने का प्रयास किया।

महोदय, इस बजट ने एक नया आयाम, एक नयी दिशा और विकास का एक नया विचार दिया है। मैं उम्मीद करता हूं कि विभिन्न दलों से संबंध रखने वाले सभी माननीय सदस्य इस रेल बजट को पारित करवाने में पूर्ण सहयोग देंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

**श्रीमती जे. हेलन डेविडसन** (कन्याकुमारी): माननीय सभापति महोदय, रेलवे बजट, 2009-10 पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। मैं अपनी डीएमके पार्टी के प्रति तथा हमारे तामिजिना थैलईवार डा. कलैगनार को संसद में निर्वाचित होने तथा इस महान सभा में पहली बार बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आभारी हूं।

प्रारंभ में, मैं माननीय रेल मंत्री ममता जी को एक प्रभावी तथा लोक हितैषी रेलवे बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देती हूं जिसकी व्यापक रूप से प्रशंसा की गई है।

चिन्हित किये गये 49 स्टेशनों में कन्याकुमारी रेलवे स्टेशन को शामिल करने के लिए मैं कन्याकुमारी के लोगों की तरफ से माननीय रेल मंत्री को हार्दिक आभार व्यक्त करती हूं। इन सभी स्टेशनों पर बहु कार्य परिसर का निर्माण किया जाएगा।

एक नई रेलगाड़ी, मदुरई होकर कन्याकुमारी-रामेश्वरम एक्सप्रेस शुरू करने संबंधी मेरी मांग को स्वीकार करने के लिए भी मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगी।

महोदय, मैं अब निम्नलिखित शीर्षकों के अंतर्गत अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहती हूं:

**भारतीय रेल का आधुनिकीकरण**

1. मैं हमारी रेलगाड़ियों में स्वचालित दरवाजा प्रणाली शुरू करने का अनुरोध करती हूं ताकि घातक दुर्घटनाएं काफी हद तक रोकी जा सकें। हम मानव जीवन के प्रति सतर्क रहें तथा हमारे नागरिकों की सुरक्षा के लिए हमारी रेलगाड़ियों का आधुनिकीकरण करें। अतएव, मैं माननीय रेल मंत्री से हमारी सभी रेलगाड़ियों में स्वचालित लॉकिंग प्रणाली की तरफ तेजी से कदम उठाने का अनुरोध करती हूं। जब रेलगाड़ी चलने लगती है, स्वचालित लॉकिंग तुरंत काम करने लगे।

2. मैं माननीय रेल मंत्री से मानव जनित विभीषिकाओं से हमारी रेलगाड़ियों तथा यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेलवे में इंटेलिजेंस बिल्डिंग प्रणालियों हेतु बजट में उचित आवंटन करने का अनुरोध करती हूं।

3. अवशिष्ट प्रबंधन एक अन्य समस्या है जिसे मैंने रेलवे में नोटिस किया है। यदि माननीय मंत्री उचित योजनाएं बनाएं तो पूरे रेल नेटवर्क पर फैले लौह धातु अवशिष्ट का संग्रहण तथा पुन: उपयोग किया जा सकता है।

   इस प्रकार राजस्व सृजन तक रेल नेटवर्क का सौंदर्यीकरण भी किया जा सकता है।

4. मैं माननीय मंत्री से उचित जल तथा स्वच्छता सुविधाएं सुनिश्चित करने का भी अनुरोध करती हूं। विद्यमान प्रणाली को सुचारू बनाया जाये ताकि यात्रियों को गुणवत्ता युक्त तथा शुद्धता के साथ मूलभूत सुविधाएं प्रदान की जाए।

5. एक और अनुरोध, जो पूरे देश से संबंधित है, मैं माननीय मंत्री से करना चाहूंगी कि वे सभी वरिष्ठ नागरिकों, महिला तथा पुरुष, दोनों के लिए वरिष्ठ नागरिकता के लिए रियायत 30 प्रतिशत से 50 प्रतिशत बढ़ाने पर विचार करें।

**तमिलनाडु में रेलवे की मूलभूत आवश्यकताएं**

महोदय, मैं निम्नलिखित मांग प्रस्तुत करती हूं तथा माननीय रेल मंत्री से तमिलनाडु के लोगों के वृहत्तर हित में इन पर विचार करने का अनुरोध करती हूं:

1. परियोजना को आगे बढ़ाना-चेन्नई तथा नागरकौल के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण।
2. वैश्विक मानदंडों के अनुसार चेन्नई में इंटीगुल कोच फैक्ट्री का आधुनिकीकरण तथा विकास।
3. मैं अनुरोध करती हूं कि तिरुचिरापल्ली में गोल्डन रॉक कार्यशाला को कोच निर्माण इकाई में बदला जाय।
4. मेलूर, तिरुपत्तूर तथा कराकुडी होकर मदुराई तथा चेन्नई के बीच एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू की जाए।
5. मेरा अनुरोध है कि प्रभावित बोदिनायाकुनूर-गुदालुर रेल परियोजना पर जल्द से जल्द काम शुरू हो।
6. विल्लुपुरम-चिदम्बरम-मयिलादुतुराई आमान परिवर्तन पर कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है। मैं माननीय मंत्री से इस परियोजना को तेजी से पूरा करने का अनुरोध करती हूं।
7. मैं माननीय रेल मंत्री से नागरकौल-मुदुराई-इरोड-धर्मपुरी-बंगलौर होकर कन्याकुमारी तथा मैसूर के बीच दैनिक आधार पर एक नई रेलगाड़ी शुरू करने का अनुरोध करती हूं। यह मेरे क्षेत्र तथा तमिलनाडु के लोगों की तत्काल आवश्यकता है।
8. धर्मपुरी तथा मोराप्पूर के बीच एक नई बड़ी लाइन, धर्मपुरी के लोगों की चिर प्रतीक्षित मांग, की आवश्यकता है।

मैं निम्नलिखित मांग प्रस्तुत करती हूं तथा माननीय रेल मंत्री से कन्याकुमारी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र लोगों के वृहत्तर हित में विचार करने का अनुरोध करती हूं।

1. नागरकौल तथा कुजीबुराई स्टेशनों पर अवसंरचना सुविधाओं में सुधार लाना।
2. त्रिवेन्द्रम तथा कन्याकुमारी के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण।
3. थिरुक्कुरल एक्सप्रेस (2641/2642) की बारंबारता में वृद्धि। इसी सप्ताह में तीन बार किया जाना चाहिए। वर्तमान में यह सप्ताह में केवल एक बार है।
4. रेलगाड़ियों के विस्तार के संबंध में, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करती हूं कि मदुराई-जम्मू तवी रेलगाड़ी, जिसे इस बजट में थिरुनेवेली तक बढ़ाया गया है, का विस्तार कन्याकुमारी तक किया जाये जो केवल 85 कि.मी. और है।

महोदय, जैसाकि आप जानते हैं, कन्याकुमारी एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है। विश्व भर के विदेशी पर्यटक तथा देश भर के पर्यटन यहां प्रतिवर्ष भारी संख्या में आते हैं। रेलवे के माध्यम से सरकार का बहुत बड़ा राजस्व सृजन होता है। इसलिए कृपया कन्याकुमारी निर्वाचन क्षेत्र को और महत्व दें।

अतएव, मैं माननीय रेल मंत्री से मातृभूमि के कल्याण हेतु मेरी मांगों तथा अनुरोधों पर विचार करने का अनुरोध करती हूं।

**श्री प्रेम दास राय** (सिक्किम): सभापति महोदय, मेरी पार्टी, सिक्किम डेमोक्रेटिक फ्रंट, जो संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन का हिस्सा है, रेलवे बजट, 2009 का समर्थन करती है तथा मैं रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी की इतने थोड़े समय में एक असाधारण बजट बनाने के लिए प्रशंसा करता हूं।

मैं उनको मेरे नेता, श्री पवन चामलिंग तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र सिक्किम के लोगों की तरफ से राष्ट्रीय परियोजना के रूप में सेवोके-रांगपो रेलवे लिंक पूरा करने की उनकी प्रतिबद्धता तथा गंगटोक तक सेवा पूरा करने तथा गंगटोक तक सेवा पूरा करने तथा गंगटोक तक उसी रेल लिंक का विस्तार करने के लिए भी धन्यवाद देता हूं। यह रेल लिंक द्वारा सभी राज्यों की राजधानियों को जोड़ने के सरकार के जनादेश के अनुरूप है। मैं नई जलपाईगुड़ी, जो सिक्किम, उत्तर पूर्व तथा उत्तर बंगाल के अलावा भूटान, पूर्वी नेपाल तथा उत्तर बांग्लादेश का प्रवेश बिन्दु है, में सुविधाओं के लगातार उन्नयन के लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

मेरे पास लंबा भाषण है लेकिन इसका केवल एक भाग मैं प्रस्तुत करूंगा। मैं सदन में पूरा पाठ रख दूंगा। अतएव मैं केवल मुख्य बिंदुओं को पढ़ूंगा। रेलवे बजट ने आर्थिक व्यवहार्यता के साथ-साथ सामाजिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने पर बल दिया है। तथापि, पर्यावरणीय व्यवहार्यता का उल्लेख रेलवे बजट से गायब है। पर्यावरणीय प्रभाव आकलन तथा मूल्यांकन अभियांत्रिकी निर्माण तथा अभियांत्रिकी भूगर्भशाला के संबंध के आधार पर किया जाना चाहिए। यह माउंटेन पैराडाइम का केन्द्र बिन्दु जो मैं हिमालयी तथा अन्य पहाड़ी राज्यों हेतु बल दे रहा हूं।

उपर्युक्त चिंताओं का उल्लेख करने के बाद, उत्तर पूर्व क्षेत्र रेल विकास निधि जो पहले शुरू की गयी ती, तथा रेल के माध्यम

[श्री प्रेम दास राय]

से उत्तर पूर्व के दूसरे सामरिक स्थलों को आगे और जोड़ने का महत्व कम नहीं किया जा सकता है, तथा इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए।

महोदय, न्यू जलपाईगुड़ी अभी तक सीधे तौर पर बहुत कम स्टेशनों से जुड़ा हुआ है और नए प्रस्ताव रखे गये हैं। तथापि, इसे मुंबई, अहमदाबाद, पुणे और बंगलौर से जोड़ने की आवश्यकता बनी हुई है ताकि पर्यटकों को पूर्वी बंगाल, सिक्किम और पूर्वोत्तर क्षेत्रों की ओर आकर्षित किया जा सके। यह दोहराना बेकार नहीं होगा कि रेलवे द्वारा अधिकतम संख्या में पर्यटकों का हमारे देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर आवागमन होता है और साथ ही साथ सबसे अधिक संख्या में छात्रों और रोजगार की तलाश करने वालों का यहां से अन्य क्षेत्रों में आना जाना होता है। यह हमारे राष्ट्र को एकीकृत करने में निश्चित तौर पर एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। कदाचित्, अब सही समय है कि हम हिमालयी और अन्य पर्वतीय राज्यों को भी इसी प्रकार एकीकृत करें।

मैं उल्लेख करना चाहता हूं कि, स्वतंत्रता के 62 वर्षों के पश्चात् भी शिलांग में रेल सुविधा नहीं है। शिलांग कोई बहुत अधिक ऊंचाई वाला क्षेत्र नहीं है और यह पूर्वोत्तर के लिए तुलनात्मक रूप से काफी अनुकूल है। यहां कोयला, चूना पत्थर, सीमेंट और अन्य कारखाने हैं, जो पूर्वोत्तर क्षेत्र के आय के प्रमुख साधन हैं। अतः, मेघालय से रेल सुविधा का जोड़ा जाना आर्थिक रूप से अत्यधिक लाभदायक साबित होगा।

विशेषकर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेलवे का देश के पर्वतीय क्षेत्रों विशेषकर हिमालय क्षेत्र में निर्माण का कोई केन्द्रीकृत दृष्टिकोण नहीं है, सेवोक रांगपो रेल लाइन का निर्माण पर्वतीय रेल निर्माण क्षमता विकसित करने के उद्देश्य से क्षमता निर्माण के लिए एक बड़ा अवसर है। यह एक नया बदलाव है, इसलिए इसके लिये सावधानीपूर्वक अध्ययन और सोच-विचार की आवश्यकता है। मैं रेल प्राधिकारियों से अनुरोध करता हूं कि वे वास्तव में पूरी तरह से उन एजेंसियों के तहत एक अलग कृतक बल की स्थापना करें, जिन्हें रेलवे उपयुक्त समझे ताकि वे इस कार्यभार को पूरा कर सकें? इसके लिए अत्यधिक स्थान देने की आवश्यकता है चूंकि पहली बार हिमालय में एक ब्राडगेज नेटवर्क की योजना बनाई जा रही है। एक प्रकार से यह इस तथ्य को देखते हुए एक रणनीतिक कदम है कि चीन ने बीजिंग को ल्हासा से जोड़ते हुए रिकार्ड समय में विश्व की सबसे ऊंची स्थापना में बहुचर्चित पर्वतीय रेलवे का निर्माण पूरा कर दिखाया है।

अब मैं अपने भाषण के अन्य भाग पर आता है जो वास्तव में अपशिष्ट प्रबंधन की चर्चा करता है। रेलवे द्वारा अपनाई जाने वाली अपशिष्ट निपटान पद्धतियों पर ध्यान दिये जाने और नवीन तथा पर्यावरण के अनुकूल प्रबंधन रीतियों की शुरुआत किये जाने की अत्यधिक आवश्यकता है। उदाहरणस्वरूप, रेलवे ने अभी तक प्रयोज्य जल के इस्तेमाल की प्रक्रिया को अपनाने या ठोस अपशिष्ट के पुनप्रयोज्य या प्रसंस्करण का प्रयास करने पर विचार नहीं किया है। जैव अपशिष्ट का हरी खाद के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है, जबकि अजैव अपशिष्ट को विक्रय किये जाने के बदले, प्रसंस्कृत किया जा सकता है और जिम्मेवारी से पुनर्प्रयुक्त किया जा सकता है। सबको ज्ञात है कि देशभर में रेल लाइनों के इर्दगिर्द ठोस अपशिष्ट फैला हुआ है। इसका निपटान नहीं हो पा रहा है और प्लास्टिक और अन्य प्रकार के गैर जैव अवक्रमित अपशिष्टों की मात्रा में दिन प्रतिदिन वृद्धि हो रही है।

अपशिष्ट निपटान का पर्यावरणोनुकूल तरीके से प्रबंध किये बिना विश्व-स्तरीय रेलवे स्टेशनों के निर्माण का सपना दृष्टिकोण पूरा नहीं किया जा सकता।

मैं एक अंतिम वक्तव्य के साथ अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं। सिक्किम एक विद्युत अधिशेष राज्य है और तीस्ता नदी से उत्पादित अधिशेष जल विद्युत का इस्तेमाल करके रेलवे की ग्रीनिंग को वास्तविकता में बदला जा सकता है।

मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद।

*मैं सभा के ध्यान में अनेक ऐसे मुद्दे लाना चाहता हूं जो उत्तरपूर्व रेलवे के बारे में पूछे जाने वाले प्रमुख प्रश्नों के इर्द गिर्द घूमते हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पर्यावरण की कीमत पर रेल विकास नहीं किया जा रहा है। हालांकि यह परियोजना वांछनीय है, तथापि यह महत्वपूर्ण है कि यह सुनिश्चित करने के लिये आवश्यक कदम उठाये जा रहे हैं कि पर्यावरणीय लागत को न्यूनतम किया जाए। इस निवेदन से यह सुझाव मिलता है कि बहुउद्देशीय परिसरों को जनता मॉल के रूप में भी विकसित किया जाए।

**प्राक्कथन**

रेल बजट में आर्थिक व्यवहार्यता के साथ-साथ सामाजिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने पर भी यथाअपेक्षित रूप से बल देने का वायदा किया गया है तथापि रेल बजट में पर्यावरणीय व्यवहार्यता का उल्लेख नहीं किया गया है। यदि प्राकृतिक पर्यावरण की क्षति को रोकने पर अपर्याप्त ध्यान दिया जाता है और पर्वतीय रेलवे से जुड़े इंजीनियरिंग क्रियाकलापों जैसे कि स्तल का चयन, डिजाइन

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

और निर्माण से होने वाली क्षति की भरपाई नहीं हो पाती, तो पर्वतीय पर्यावरण का ह्रास बढ़ेगा और रेल प्रचालनों की सुरक्षा खतरे में पड़ जाएगी। इसलिए, इंजीनियरिंग निर्माण और इंजीनियरिंग भूविज्ञान के बीच संबंध के आधार पर ही पर्यावरणीय प्रभाव का मूल्यांकन किया जाए। पर्वतीय बदलाव के केन्द्र में होने के नाते ही मैं हिमालयी और अन्य पर्वतीय राज्यों के लिए जोर दे रहा हूं।

उपर्युक्त चिंताओं का उल्लेख करते हुए, पहले ही शुरू किये जा चुके उत्तर पूर्व क्षेत्र रेल विकास कोष और पूर्वोत्तर में अतिरिक्त रणनीतिक स्थलों को रेल संपर्क से जोड़े जाने के प्रस्ताव के महत्व को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता बल्कि इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए।

## पहुंच, संपर्कता, पर्यटन और राष्ट्रीय एकता

चूंकि पूर्वोत्तर में रेल सुविधा काफी कम है, इसलिए नए उत्तरपूर्व रेल गलियारे की शुरुआत इस क्षेत्र के लिए आर्थिक और सामाजिक विकास के द्वार खोल देगी। इसके कारण आवश्यक वस्तुओं के सस्ते, तीव्र और पर्यावरण के अनुकूल अंतरण के माध्यम से औद्योगिक विकास को भी बढ़ावा मिलेगा।

न्यू जलपाईगुड़ी अभी तक भी बहुत कम स्टेशनों से जुड़ा हुआ है और ने प्रस्ताव लाए गए हैं। तथापि, इसे मुंबई, अहमदाबाद, पुणे और बंगलौर से जोड़ने की आवश्यकता बनी हुई है ताकि पर्यटकों को पूर्वी बंगाल, सिक्किम और पूर्वोत्तर क्षेत्रों की ओर आकर्षित किया जा सके। यह दोहराना बेकार नहीं होगा कि रेलवे द्वारा अधिकतम संख्या में पर्यटकों का हमारे देश के पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर आवागमन होता है और साथ ही साथ सबसे अधिक संख्या में छात्रों और रोजगार की तलाश करने वालों का यहां से अन्य क्षेत्रों में आना जाना होता है। यह हमारे राष्ट्र को एकीकृत करने में निश्चित तौर पर एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। कदाचित् अब सही समय है कि हम हिमालयी और अन्य पर्वतीय राज्यों को भी इसी प्रकार एकीकृत करें।

## रेलवे के लिए पर्वतों में निर्माण क्षमता विकसित करने के अवसर

विशेषकर इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेलवे का देश के पर्वतीय क्षेत्रों विशेषकर हिमालयी क्षेत्र में निर्माण का कोई केन्द्रीकृत दृष्टिकोण नहीं है। सेवोक रांगपो रेल लाइन का निर्माण पर्वतीय रेल निर्माण क्षमता विकसित करने के उद्देश्य से क्षमता निर्माण के लिए एक बड़ा अवसर है। यह एक नया बदलाव है, पर्वतीय बदलाव और इसलिए इसके लिए सावधानीपूर्वक अध्ययन और सोच विचार की आवश्यकता है। मैं रेल प्राधिकारियों से अनुरोध करता हूं कि वे वास्तव में पूरी तरह से उन एजेंसियों के तहत एक अलग कृतक बल की स्थापना करें, जिन्हें रेलवे उपयुक्त समझें ताकि वे इस कार्यभार को पूरा कर सकें। इसके लिए अत्यधिक ध्यान देने की आवश्यकता है चूंकि पहली बार हिमालय में एक ब्राडगेज नटेवर्क की योजना बनाई जा रही है। एक प्रकार से यह इस तथ्य को देखते हुए एक रणनीतिक कदम है कि चीन ने बीजिंग को ल्हांसा से जोड़ते हुए रिकार्ड समय में विश्व की सबसे ऊंची स्थापना में बहुचर्चित पर्वतीय रेलवे का निर्माण पूरा कर दिखाया है।

## पर्यावरण व्यवहार्यता पर फोकस

रेलवे लाईन गलियारों का चयन तथा निर्माण कार्य पर्वतीय पर्यावरण को होने वाले अवक्रमण को ध्यान में रखते हुए किया जाना चाहिए। पहाड़ों के अवक्रमण के कारण भूस्खलन और मलबा गिरता है जिसमें परिणआमस्वरूप मृदा अपरदन होता है। नयी बनायी गयी पर्वतीय रेलवे के कारण भू-आकृति संरचना में नि: संदेह परिवर्तन, वनस्पति का विनाश तथा काफी मात्रा में मिट्टी इधर-उधर पड़ी रहेगी। समुचित रक्षोपाय नहीं किये जाने की स्थिति में इन सभी कारणों से पर्वतीय और अधिक होने की आशंका है।

## भू-स्खलन

भू-स्खलन (भूमि कुप्रबंधन, विशेषकर पर्वतों में, अपरदन अथवा मानवजनित परिवर्तनों के कारण ढाल का और अधिक तीव्र होना, भारी वर्षा, भूकंप, मृदा अपरदन और बारी-बारी से जमाव अथवा पिघलने के कारण) पर्वतीय भूमि पर होने वाले भौगोलिक आपदा का 80% कारण है तथा रेलवे लाइन के निर्माण कार्य के दौरान भारी नुकसान पहुंचा सकता है विशेषकर सिक्किम जो हिमालय पर्वतीय क्षेत्र का भाग है और भूकंपीय सक्रियता के कारण भूस्खलन संभावित क्षेत्र के रूप में वर्गीकृत है। किसी भी प्रकार के भू-पर्यावरणीय परिवर्तन के लिए खड़ी ढाल काफी संदेवनशील होती है और अचानक होने वाली बारिश भी शैल-मृदा संतुलन को बिगाड़ सकती है और भू-स्खलन कर सकती है।

आपदा नियंत्रण के लिए पर्वतीय रेल बजट में पर्याप्त राशि आवंटित की जानी चाहिए। हमारे पड़ोसी राष्ट्र चीन का उदाहरण दिखाता है कि पर्वतीय आपदा नियंत्रण (गुआंगयूं-बाओजी खंड 1957-1984 में) हेतु आवंटित व्यय रेल निर्माण पर किये जाने वाले वास्तविक निवेश के स्तर तक पहुंच गया है तथा कुछ अन्य मामलों में व्यय (बाओजी-तियानशुई खंड 1949-1984) निर्माण लागत का लगभग चार गुणा है।

[श्री प्रेम दास राय]

अत: इस बात पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि उप श्रेणी अभियांत्रिकी कार्य से संबंधित कराई और भराई कार्य के दौरान पर्वतीय पर्यावरण को कम से कम नुकसान हो। अस्थिर कटाक्षी ढालों की स्थिरता को बनाए रखने के लिए नियंत्रण उपाय किये जाने चाहिएं तथा सुरंग द्वारों पर ढाल कटाई कम से कम की जाने की कोशिश करनी चाहिए। अन्य उपायों के साथ-साथ इन्हें करने से आपदा तथा संभावित लागत कम करने में सहायता मिलेगी।

**मलबा प्रवाह**

मलबा प्रवाह तथा कीचड़ का प्रवाह पानी के साथ चट्टान, जमीन तथा अन्य प्रकार के मलबों के मिल जाने के कारण है। भारी वर्षा या तेजी से बर्फ के कारण जब पानी तेजी से धरती पर जमा हो जाता है तब ये तैयार हो जाते है और या गोरे की नदी बहने लगती है। इसका प्रवाह तेज हो सकता है जो तूफान की गति से बिना किसी या हल्की चेतावनी के साथ आता है। इसका विकास मुख्यत: उन क्षेत्रों में होता है जहां कटिन मौसम, टूटे-शैल, विरक्त वनस्पति, असमेकित ढाल रिगोलिथ और भारी वर्षा होती है।

यह माना जाता है कि सिक्किम में भारी वर्षा के कारण केवल तीव्र अपरदन और शैल समूह का अपक्षय ही नहीं होता बल्कि भू-जल स्तर भी बढ़ता है जिसके कारण प्राकृतिक ढालों की स्थिरता कम हो जाती है। मलबा 8,00,000 तक गिर सकता है मीटर क्यूब जिसमें तथा 100 मीटर क्यूब से भी अधिक चट्टानों के टुकड़े एक घंटे के भीतर जमा हो जाते हैं जिससे पुलों के पायों को नुकसान पहुंचता रहा है, रेलगाड़ियां पलट जाती हैं जिसके परिणामस्वरूप भारी संख्या में यात्रियों और वहां रहने वाले व्यक्तियों की मौत हो जाती है।

अत: रेल बजट में मलबा प्रवाह का समाधान करना चाहिए जो पर्वतीय क्षेत्रों की यात्रा करने वाले यात्रियों और उस क्षेत्र के निवासियों के लिए एक संभावित आपदा बनता जा रहा है।

पारिस्थितिकीय दृष्टि से कमजोर उत्तर पूर्वी रेल गलियारों जो नव हिमालय क्षेत्र में स्थित है तथा भूकंप, भूस्खलन और अन्य पर्वतीय आपदा से संभावित है, में पारिस्थितिकी संतुलन की सुरक्षा तथा मरम्मत कार्य को सुनिश्चित किये जाने संबंधी मुद्दों को उठाए जाने की आवश्यकता है।

अत: मैं उक्त मुद्दों के सार के आधार पर मैं निम्नलिखित प्रश्न माननीय रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा:

* पर्वतीय रेल गलियारा क्षेत्रों से संबंधित संभावित मृदा अपरदन का विश्लेषण करने के लिए बजट में कितना आवंटन किया गया है ताकि भविष्य में भू-स्खलन तथा मलबा प्रवाह को रोका जा सके?

* पर्वतीय आपदाओं जैसे कि भू-स्खलन अचानक बाड़, बादल फटना जिनसे यात्रियों के जीवन को गंभीर खतरा होता है और रेल गलियारा अवसंरचना को नुकसान पहुंचता है के समाधान हेतु कितना बजटीय आवंटन किया गया है?

* उत्तर पूर्व रेल गलियारा के मार्ग पर पर्यावरणीय क्षति को पूरा करने के लिए कितना बजट रखा गया है?

* रेल लाईन के निर्माण में कितने वन क्षेत्र का नुकसान होगा तथा बजट दिशानिर्देशों के अंतर्गत वनरोपण कार्य के लिए कौन-कौन से प्रावधान किये गये हैं?

* जैव विविधता संरक्षण के मुद्दे को भी ध्यान में रखना चाहिए। निर्माण कार्य में फेरबदल से वन्यजीवों को बचाने के लिए जानवरों के आने जाने वाले मार्ग बनाना होगा क्योंकि रेल लाइनें वन्यजीव अभयारण्य और हॉटस्पॉट से गुजरती हैं।

**अपशिष्ट प्रबंधन**

माननीय रेल मंत्री द्वारा पर्यावरण अनुकूल हरित शौचालय के निर्माण का उल्लेख स्वागत योग्य कदम है। पर्वतीय क्षेत्रों में ऐसे उपाय से नि:संदेह नई बीमारियों के फैलने और जल प्रदूषण को कम करने में सहायता मिलेगी। जो अन्यथा कमजोर पर्वतीय पारिस्थिकी में गंभीर खतरा उत्पन्न कर सकती है। हरित शौचालय के प्रकार मानव जनित और रेलवे द्वारा उत्पादित अन्य अपशिष्ट के निपटान प्रबंधन की प्रक्रिया पर अधिक जानकारी मांगी जा सकती है।

हालांकि रेलवे द्वारा अपनायी गई अपशिष्ट निपटान प्रक्रिया पर सूक्ष्म रूप से ध्यान दिये जाने तथा नवीन और पर्यावरण अनुकूल प्रबंधन प्रक्रिया को अपनाए जाने की आवश्यकता है। उदाहरण के लिए रेलवे ने अब तक पुनर्चक्रीत जल का उपयोग करने की प्रक्रिया अथवा पुनर्चक्रण का प्रयास या ठोस अपशिष्ट को प्रसंस्कृत करने की कोशिश नहीं की है। जैव अपशिष्ट का खाद के रूप में उपयोग किया जा सकता है तथा अजैव अपशिष्ट को बेचने के बदले फिर से प्रसंस्कृत कर जिम्मेदार ढंग से पुनर्उपयोग किया जा सकता है। हर कोई जानता है कि देश भर में रेल लाईन के पास ठोस अपशिष्ट फैला रहता है। इस पर अब तक ध्यान नहीं दिया

गया तथा प्लास्टिक की मात्रा तथा अन्य प्रकार के अजैविक अपघटनीय अपशिष्ट दिन प्रतिदिन बढ़ते जा रहे हैं।

विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने का दृष्टिकोण तब तक नहीं पाया जा सकता जब तक ठोस अपशिष्ट का प्रबंधन पर्यावरण अनुकूल ढंग से नहीं किया जाता।

वर्ष 2009-2010 का परिणामी बजट अपशिष्ट प्रबंधन को पूर्णतया दरकिनार करता है। रेलवे को जल तथा ठोस अपशिष्ट के पुनर्चक्रमण प्रक्रिया की नीति अपनानी चाहिए तथा पर्यावरण अनुकूल अपशिष्वट निपटान प्रक्रिया अपनानी चाहिए। महोदया, मेरे अनुसार यह काफी महत्वपूर्ण मुद्दा है तथा इसे माननीय रेल मंत्री के बजट में स्थान मिलना चाहिए।

**विद्युत रेल**

सिक्किम एक ऐसा राज्य है जहां विद्युत अतिरिक्त मात्रा में उपलब्ध है और तीस्ता नदी से उत्पादित इस अधिशेष पनबिजली के उपयोग द्वारा रेलवे को हरित रूप में बदलने की वास्तविकता को पूरा किया जा सकता है।

**वृहत पूर्वानुमान और मूल्यांकन प्रणाली**

रेल लाईन के साथ पर्वतीय पर्यावरण के अवक्रमण से निपटने के लिए क्या किसी वृहत पूर्वानुमान और मूल्यांकन प्रणाली विकसित की गई है? क्या पयर्चावरणीय अवक्रमण के मूल्यांकन के लिए कोई मानक बनाया गया है?

**(1) पर्वतों पर पर्यावरणीय अवक्रमण को प्रभावित करने वाले कारक:**

सब ग्रेडों, पुलों और सुरंगों से जुड़े अभियांत्रिकी कार्य पर्वतीय पर्यावरण के अवक्रमण की प्रभावित करने वाले मुख्य कारक हैं। अभियांत्रिकी संबंधी कार्य इंगित करते हैं कि भू-स्खलन मुख्यत: सब ग्रेड को और मलबा प्रवाह मुख्यत: पुलों और सुरंगों को नुकसान पहुंचाते हैं।

**(2) सुरक्षा और मरम्मत संबंधी उपाय**

रेलवे द्वारा सर्वेक्षण, डिलाईन और निर्माण के दौरान निम्नलिखित उपाय किये जाने चाहिएं ताकि पर्वतीय पर्यावरण को नुकसान से बचाया जा सके:

* निकटवर्ती क्षेत्रों में भूस्खलन और मलबा प्रवाह की जांच तथा उसके विकास की स्थिति
* अभियांत्रिकी नियंत्रण उपाय का अध्ययन
* उप-ग्रेड की कटाई और पुनर्भरण तथा पुल और सुरंग के निर्माण के दौरान पर्यावरणीय सुरक्षा उपाय का उपयोग किया जाना चाहिए।
* साथ ही साथ पर्वतीय पर्यावरण में हो रही गिरावट को रोकने हेतु पेड़-पौधे लगाने, कटाव प्रभावित क्षेत्रों के पुनरुद्धार, जलमार्गों और नदियों तथा बड़े भू-भाग में मृदा के उपचार जैसे उपायों के माध्यम से पारिस्थितिकीय संतुलन की रक्षा की जानी चाहिए।

(3) **मूल्यांकन मानदंड:** रेलवे निर्माण के पर्यावरणीय प्रभाव के मूल्यांकन मानदंडों और व्यवहार्यता अध्ययनों में निम्नलिखित को निश्चित रूप से शामिल किया जाना चाहिए:

* खराब भूवैज्ञानिक स्थितियों जैसे भूस्खलन और मलबा प्रवाह इत्यादि से बचा जाना चाहिए। यदि यह असंभव हो तो प्राकृतिक पर्यावरण के पर्यावरणीय संतुलन को बनाए रखने अथवा फिर से बहाल करने के लिए तकनीकी और आर्थिक दोनों प्रकार के व्यवहार्य नियंत्रण उपाय किये जाने चाहिए।
* सब ग्रेड इंजीनियरिंग कार्यों के कटाई और भराई के दौरान जहां तक संभव हो पर्वतीय पर्यावरण के नुकसान को कम किया जाना चाहिए तथा अस्थिर कटाई ढलानों की स्थिरता बनाए रखने के लिए नियंत्रण उपाय शुरू किये जाने चाहिए। सुरंग पोर्टलों पर ढलान की कटाई से यथासंभव बचा जाना चाहिए।
* मलबा प्रवाह वाले क्षेत्रों में जहां तक संभव हो पुलिया के स्थान पर पुलों का प्रयोग किया जाना चाहिए। लाइन मलबा प्रवाह क्षेत्र से होकर नहीं गुजरनी चाहिए और सही तो यह है कि इसे एल्यूविअल फैन से काफी दूर सुरक्षा जोन से होकर गुजरना चाहिए।
* पर्वतीय पर्यावरण को अवक्रमण से बचाने वाले कार्यक्रम विकसित किये जाने चाहिएं तथा वनस्पति को बनाए रखने व उनके पुनरुद्धार हेतु नियंत्रण उपाय लागू किये जाने चाहिएं। पर्यावरणीय अवक्रमण के मूल्यांकन हेतु अस्थायी मानदंड मुहैया कराने के लिए उपर्युक्त का प्रयोग किया जा सकता है।

**निर्माण कार्यकलापों को समय पर पूरा करने पर जोर डालना**

यह भारत के अन्य पर्वतीय क्षेत्रों में रेलवे के अनुभव से परिलक्षित होता है। पर्वतीय क्षेत्रों की भूवैज्ञानिक अस्थिरताओं का

[श्री प्रेम दास राय]

सर्वेक्षण करने की आवश्यकता सर्वाधिक महत्वपूर्ण है जिसे अधूरा छोड़ दिये जाने पर अनिश्चित विलम्ब हो सकता है जैसाकि निम्नलिखित उदाहरण से पता चलता है:

**वर्ष 2008:** रेल मंत्रालय ने संभावित भूवैज्ञानिक अस्थिरताओं की वजह से कटरा और काजिगुंड के बीच वर्तमान संरेखण पर परियोजना रद्द करने का आदेश दिया है। इसने संरेखण में बड़े बदलाव के विचार को लम्बित रखते हुए चिनाब ब्रिज सहित इस खंड पर सभी कार्य रोकने तथा इस खंड पर कार्य हेतु जारी किये गये सभी ठेकों को समाप्त करने के लिए के.आर.सी.एल. को अनुदेश दिया है। रेलवे बोर्ड ने अपेक्षाकृत एक छोटे संरेखण पर लाइन के निर्माण हेतु एक ताजा सर्वेक्षण कार्य कराने का विचार करते हुए, परियोजना के दूसरे चरण की व्यवहार्यता की जांच करने और पीर पंजल पर्वत से होकर गुजरने वाले संरेखण पर पुन- कार्य करने के लिए एक उच्च स्तरीय समिति का गठन किया है। समान समस्या वाला दूसरा उदाहरण उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला कॉरीडोर है जिसे मूलत: मार्च 2012 तक पूरा किया जाना था जो भू-तकनीकी और कानून व्यवस्था की समस्या की वजह से विलम्ब हो गया है।

**बहुउद्देश्यीय परिसर (एम.एफ.सी.)**

एक प्रस्ताव

यात्रियों और रेलयात्रियों के लाभ के लिए स्टेशन परिसर में बहुद्देश्यीय परिसर (एम.एफ.सी.) का निर्माण किया जाएगा। सुविधाओं में शॉपिंग कॉम्पलेक्स, फूड प्लाजा और स्टॉल, भोजनालय बुकस्टॉल, पीसीओ-आईएसडी फैक्स बूथ, सस्ते होटलों के अलावा वेरायटी स्टोर और भूमिगत पार्किंग सुविधा शामिल है।

पिछले कुछ वर्षों में यहां मेरा सुझाव रेल मॉल को एयरपोर्ट मॉल अथवा शहरी भारत में देखे गये मॉलों से स्पष्टत: अलग रखने का है।

एम.एफ.सी. कुलीन यात्रियों के निमित्त बनाए गए प्रतीत होते हैं। रेलवे का मुख्य उद्देश्य मात्र विमान यात्रियों को रेलयात्रा की ओर आकर्षित करना नहीं होना चाहिए। अधिकांश रेल यात्री समाज के महत्व वर्ग और निर्धन वर्गों के होते हैं। जहां रेलवे द्वारा खुदरा क्षेत्र में नवीन प्रयोग प्रशंसनीय है वही रेलवे के बहुसंख्यक यात्रियों, जो समाज के मध्य वर्ग और निर्धन वर्गों से आते हैं, की सेवा में इन नवाचारों का प्रयोग किया जाना महत्वपूर्ण है। रेलवे प्रतिदिन औसतन 18 मिलियन यात्रियों को ढोता है।

इन्हें जनता मॉल के नाम से पुकारा जा सकता है तथा इसे उन गरीब प्रवासियों (सीजनल)/अस्थायी यात्रियों को सेवा देना। लक्षित करना चाहिए जो आजीविका/स्वास्थ्य परिचर्या की खोज में कस्बों और शहरों में आते हैं। रात में भारत के किसी रेलवे स्टेशन के बारे में कल्पना कीजिए और मन में फर्श पर सो रहे सैकड़ों यात्रियों की तस्वीर उभरेगी। जैसाकि मंत्री जी ने कहा है, इन लोगों को कुच इज्जत/गरिमा प्रदान करने हेतु इनके लिए सस्ती सुविधाएं मुहैया कराने का यह समय है।

मॉल को समाज के निचले तबके को लक्षित करना चाहिए और स्थायी रूप से उन्हें निम्नलिखित मुहैया कराना चाहिए:

(क) भोजन

(ख) सूचना कियोस्क: शहर, सार्वजनिक यातायात, शहर में उपलब्ध अल्पावधि नौकरियां। विशेषकर श्रम अवसर यथा पेनिट्ंग, निर्माण आदि) के संबंध में सूचना देना-यह अल्पावधि नौकरियों के लिए सक्रिय नियोजन कार्यालय के समान होना चाहिए। यहां अल्पावधि प्रशिक्षण/सलाह सुविधा भी उपलब्ध कराई जा सकती है।

(ग) क्लोथ/वेरायटी स्टोर जो विशेषकर समाज के निचले तबके के लोगों के लिए विकसित किये गये उत्पाद रखते हों।

(घ) संचार

(ङ) मनोरंजन

(च) प्राथमिक स्वास्थ्य

(छ) बंक बेड तथा सामान के लिए लाकर्स

यह उस शहर/कस्बा के गरीब तबके का गन्तव्य होना चाहिए जहां रेलवे स्टेशन अवस्थित है। हमारे अनेक शहरों यहां तक कि महानगरों में ऐसे बाजार है जहां पिछले कुछ वर्षों में खुदरा क्षेत्र में हुई उन्नति का लाभ नहीं मिल पाया है।

अध्यक्ष महोदया, मैं मुझे रेल बजट 2009-10* पर चर्चा में भाग लेते हुए इस सम्माननीय सभा में इन मुद्दों को रखने की मुझे अनुमति देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

**सभापति महोदया:** माननीय सदस्यों, अनेक वक्ताओं द्वारा अभी भाषण दिया जाना शेष है। यदि कोई सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं तो उनका स्वागत है।

*[हिन्दी]*

***श्रीमती सुशीला सरोज** (मोहनलालगंज): महोदय, रेल बजट में जो सबसे बड़ा फायदा बच्चों महिलाओं, गरीबों, युवाओं, छात्राओं व छात्रों को दिया गया है इसके लिए स्वागत करती हूं। इज्जत रेल मंत्री जी की नई योजना है जो स्वागत योग्य है। महिलायें इस रेल बजट से खुश है क्योंकि उन्हें महिला स्पेशल गाड़ियां मिली हैं। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए विशेष कदम उठाया गया है। महिला रेल सुरक्षा बल की संख्या बढ़ाने का ऐलान किया गया है। महिला कमांडों की संख्या बढ़ाई जायेगी जो हर स्थिति से निपटने के लिए तैयार रहेगी।

बजट में दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई, चेन्नै, सिकन्दराबाद, लखनऊ में एक नर्सिंग होम तथा मेडिकल कॉलेज खोलने का प्रावधान किया गया है। 50 स्टेशनों को विश्व स्तर का बनाने का भी प्रावधान किया गया है जिसमें लखनऊ भी सम्मिलित है।

माननीय अध्यक्ष महोदया, मेरा निर्वाचन क्षेत्र लखनऊ जनपद है जिस पर भारत देश के नागरिकों की ही नहीं विश्व के अन्य देशों के लोगों खासकर इतिहासकारों, पुरातत्वविदों, लेखकों व पर्यटकों की नजरें रहती हैं। राजनैतिक दृष्टि से भी लखनऊ हमेशा सुर्खियों में रहता है। माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं, जिन्होंने लखनऊ की तरफ ध्यान दिया है। साथ ही लखनऊ जनपद की अधूरी पड़ी परियोजनाओं की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं:

मलिहाबाद पूरे विश्व में अपने आमों के लिए पहचाना जाता है, जहां के रेलवे स्टेशन पर विगत 30 वर्षों से 3050 डाउन अप अमृतसर से हावड़ा जो वाली ट्रेन व 3090 एक्सप्रेस डाउन अप ट्रेन का ठहराव बिना कारण बताये रद्द कर दिया गया है जिससे यात्रियों को कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है।

लखनऊ हरदोई मार्ग पूर्णतया विद्युतीकरण हुए एक वर्ष पूर्ण हो चुका है लेकिन अभी तक इस रेल मार्ग पर मेमू ट्रेन चलना आरंभ नहीं हुआ है, जिसके कारण आलमनगर, मलिहाबाद, रहिमाबाद के दैनिक यात्रियों को अत्यधिक कठिनाई हो रही है। इस मार्ग पर मात्र दो पैसेंजर गाड़ियां हैं। यदि लखनऊ से हरदोई मेमू ट्रेन चल जाये तो दैनिक यात्रियों को सुविधा मिलेगी व रेलवे को भी फायदा होगा।

पूर्वोत्तर रेलवे की एश्बाद-मैलानी रेल खंड छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने की योजना पर ध्यान इस बजट में नहीं दिया गया है। रेलवे स्टेशन ऐशबाग से सीतापुर 85 कि.मी. तथा सीतापुर से मैलानी के बीच 106 कि.मी. आमान परिवर्तन का सर्वे होने के बाद नई रेल लाईन की स्वीकृति मिलने के बावजूद अभी पैसा नहीं दिया गया है जिससे ये परियोजना अधूरी पड़ी है।

गोमतीनगर स्थित हाल्ट को भी इस बार पूर्ण टर्मिनल का दर्जा नहीं मिल पाया है। इस स्टेशन पर 70 करोड़ की परियोजना में से 50 करोड़ खर्च हो चुका है। परियोजना अधूरी होने के कारण यात्रियों को असुविधा होती है।

अत: आपसे आग्रह है, मेरे क्षेत्र से संबंधित सभी अधूरी पड़ी परियोजनाओं को सुचारू रूप से चलाने की कृपा करें।

***श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव** (बुलढाणा): 1. सर्वप्रथम रेल मंत्री श्रीमती ममता दीदी का मैं अभिनंदन करता हूं कि उन्होंने हर सांसद के चुनाव क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का बनाने का ऐलान किया। मेरा चुनाव क्षेत्र बुलढाणा एक अविकसित क्षेत्र है। किसानों के आत्महत्याओं ने इस क्षेत्र का पिछड़ापन और भी गौर करने लायक बना दिया है। मैं चाहता हूं कि रेल नेटवर्क के जरिये इस क्षेत्र में उद्योगों को बढ़ावा मिले जिससे यहां की बेरोजगारी कम की जा सकें।

महाराष्ट्र संत महात्माओं की भूमि है। यहां का जनजीवन संतवाणी से प्रभावित है। उसी मालिका में संत श्रेष्ठ गजानन महाराज आते हैं मानवता की सीख शेगाव के गजानन महाराज ने जितने प्रभावी ढंग से दी हैं, जिससे सारा मानव समाज प्रभावित हुआ है और इसलिए शेगाव केवल एक तीर्थ क्षेत्र ही नहीं है बल्कि एक उचित जीवन प्रणाली के लिए एक प्रेरणा केन्द्र भी है। यहां स्थित ''आनंद सागर'' एक लुभावना पर्यटन क्षेत्र है जोकि गजानन महाराज क्षेत्र संस्था तथा केन्द्र सरकार की मदद 500 करोड़ की लागत से बना हुआ है।

जैसाकि, मनमाड, नासिक, शिरडी तथा नांदेड़ का विकास किया गया है, इसका मैं तहे दिल से स्वागत करता हूं, आपसे मेरी गुजारिश है, उसी अनुपात में शेगाव का भी विकास होना चाहिए।

संत गजानन महाराज का यह जन्म शताब्दी वर्ष है, इसी कारण सारे देश से लाखों श्रद्धालु यहां पहुंच रहे हैं। हम चाहते हैं कि शेगाव रेलवे स्टेशन पर हर यात्रियों को हर सुविधा प्राप्त हो, यह कार्य युद्ध स्तर पर होना जरूरी है। इसी वर्ष संत गजानन महाराज की जनम शताब्दी वर्ष है, जैसा आपने आश्वस्त किया है कि हर सांसद के क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का बनाने का ऐलान किया है, इसलिए मेरे चुनाव क्षेत्र के शेगाव रेलवे स्टेशन को यह सम्मान मिले।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव]

शेगाव रेलवे स्थानक से गुजरने वाली ट्रेनों को 5 मिनट रोकने की व्यवस्था मिले।

हावड़ा लोकमान्य तिलक ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस-2101/2

पुणे बिलासपुर पुणे-2850/1

पुणे नागपुर पुणे (गरीब रथ)-2112/3

नागपुर अहमदाबाद नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस-1454/5

मद्रास जोधपुर मद्रास-6125/6

इन ट्रेनों को शेगाव स्टेशन पर रोकने से (स्टापेज देने से) लाखों श्रद्धालुओं को एक अच्छी सुविधा मिलेगी।

शेगाव से जुड़ी हुई एक और समस्या मैं दीदी के समक्ष रखता हूं। मध्य रेल की पटरियां गांव के प्रमुख बस्ती से होकर गुजरती है वहीं से स्टेट हाइवे भी गुजरता है। समस्या यह है कि वहां पर ओवर ब्रिज अब तक नहीं बना है, केवल एक रेल गेट है, लेकिन वह व्यस्त रेल यातायात के कारण हमेशा बंद रहता है, जिससे (लगभग 12 घंटे) नागरिकों को बहुत बड़ी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। हम चाहते हैं कि यहां पर एक रेलवे ओवरब्रिज जल्द से जल्द तैयार हो।

आपको यह जानकर अचरज होगा कि यहां की जनता ने शेगाव-खामगाव-जालना इस रेल मार्ग की मांग, स्वतंत्रता मिलने से पहले के समय से लगा रखी है। खेद की बात है कि 2007 में इसका सर्वेक्षण होने के बावजूद लगातार इसे रेल प्रशासन नजरअंदाज कर रहा है। मैं चाहता हूं कि मेरे चुनाव क्षेत्र के यात्रियों को तथा मराठवाडा से आने वाले श्रद्धालुओं को उचित न्याय मिले।

एक नई मांग के मुताबिक सोलापुर-बिड-जालना-मलकापुर-बुरहानपुर इस बीच नई रेल लाइन बिछाई जाए। मैं इस मार्ग का समर्थन करते हुए दीदी! आपसे विनती करता हूं कि महाराष्ट्र राज्य का पश्चिमी विभाग, मराठवाड़ा, विदर्भ एवं मध्य प्रदेश को जोड़ने का श्रेय ले, ताकि इस मार्ग के कारण यात्रियों को देश के राजधानी से जोड़ने का रास्ता आसान बनेगा। मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करता हूं कि यह एक शॉर्ट कट है, जो कि राजधानी से यात्रियों को सीधे जोड़ता है।

*[अनुवाद]*

**श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ** (सिल्चर): माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हूं। समय सीमा के कारण, मैं सारी बातें विस्तार से नहीं रह सकता हूं। अतएव, संक्षेप में मैं उन समस्त बातों पर चर्चा करूंगा जो मेरे क्षेत्र के लिए आवश्यक है।

मैं पूरे देश के बारे में नहीं बोल रहा हूं। मैं अपने आपको भारत के उत्तर पूर्व क्षेत्र तक सीमित रखूंगा। मुझे इस बात से खुशी है कि माननीय रेल मंत्री ने उत्तर पूर्व भारत रेल विकास हेतु कुछ सकारात्मक बातों या सकारात्मक कदमों की घोषणा की। उठाये गये कदमों में, सर्वप्रथम उन्होंने घोषणा की कि दस परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाओं के रूप में घोषित किया जाएगा जिसमें से तीन को पिछली सरकार द्वारा राष्ट्रीय परियोजनाओं के रूप में घोषित किया गया था।

दूसरी बात, मैं कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय परियोजनाओं के कार्य को पूरा करने के हित में तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि धन की कमी नहीं हो, एक विकास निधि स्थापित की जाएगी। अतएव, हम सभी बहुत खुश होंगे यदि यह कार्य उचित ढंग से किया जाए तथा उत्तर पूर्व भारत में पूरी की जाने वाली परियोजनाओं के लिए विकास निधि स्थापित की जाए।

तीसरी बात, माननीय रेल मंत्री ने यह भी घोषणा की कि एक वरिष्ठ अधिकारी की सेवा इन सभी कार्यों की निगरानी हेतु ली जाएगी। यह सही कदम है क्योंकि हमने देखा है कि परियोजना योजना शुरू की जाती है लेकिन उचित निगरानी के अभाव में वे पूरी नहीं हो पाती है। इसलिए कुमारी ममता बनर्जी ने घोषणा की है कि इस उद्देश्य के लिए एक वरिष्ठ अधिकारी की सेवाएं ली जाएंगी। यह कार्य को जल्दी पूरा करने में भी सहायता प्रदान करेगा।

इसके अलावा उत्तर पूर्व के लिए, कुमारी ममता बनर्जी ने घोषणा की है कि गुवाहाटी रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र सिल्चर में भी, सिल्चर रेलवे स्टेशन को एक बहु कार्य परिसर बनाया जाएगा। यह भी हमारे लिये खुशी का समाचार है।

यहां मैं इस सम्माननीय सभा में वहां आ रही समस्याओं तथा परेशानियों के बारे में कहना चाहता हूं। मैं सिल्चर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। सिल्चर बांग्लादेश के साथ हमारी सीमा के करीब है। असम में दो घाटियां हैं-ब्रह्मपुत्र घाटी तथा बराक घाटी। में बराक घाटी से हूं। यह एक संवेदनशील क्षेत्र है। बराक घाटी से ब्रह्मपुत्र घाटी तक का क्षेत्र भी संवेदनशील और यहां केवल एक रेल लाइन तथा एक सड़क है। रेल लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया जाना था तथा कार्य शुरू हो गया था। इस आमान परिवर्तन की आधारशिला 1996 में रखी गयी थी तथा कार्य सारणी के अनुसार इसे 2007 तक पूरा किराया जाना

था. लेकिन शायद 19.2.2009 को तत्कालीन रेल राज्य मंत्री ने कहा कि उस समय तक केवल 40 प्रतिशत काम हुआ था। जबकि इसे 2007 तक पूरा किया जाना था लेकिन भाषण में मंत्री महोदय कहते हैं कि कार्य का 40 प्रतिशत अंश पूरा किया गया है। माननीय राज्य मंत्री के अनुसार कार्य 31 मार्च 20012 तक पूरा किया जाएगा।

**सभापति महोदय:** कृपया अपनी बात समाप्त करें। आप पांच मिनट बोल चुके हैं।

**श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ:** महोदय, मैंने अभी तक कुछ नहीं बोला है। कृपया मुझे थोड़ा और समय दें।

**सभापति महोदय:** जी नहीं, कई और सदस्य बोलना चाहते हैं। आप अपनी बात कह सकते हैं तथा भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

**श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ:** महोदय, मैं अपनी बात पूरी करूंगा।

महोदय, हमारी मांग है कि लुमडिंग-सिल्चर लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य अविलम्ब पूरा किया जाए तथा जो भी रुकावटें हैं उन्हें दूर किया जाए ताकि कार्य पूरा किया जा सके। यदि ऐसा नहीं किया गया तो यह केवल बराक घाटी वे लोगों के लिए ही नहीं बल्कि त्रिपुरा, मिजोरम तथा मणिपुर के एक हिस्से के लोगों के लिए भी यह कठिन होगा क्योंकि वह पूरा क्षेत्र इस लाइन से जुड़ा हुआ है। अतएव, यह लाइन काफी महत्वपूर्ण लाइन है तथा यह कार्य पूरा किया जाना है।

कुछ और बिन्दुओं पर निश्चित रूप से यहां कहा जाता है। मैं माननीय रेल मंत्री से बराक घाटी के लोगों की मांगों पर विचार करने का अपील करता हूं। वहां पर रेल डिवीजन बनाए जाने की आवश्यकता है। बदरपुर में मुख्यालय सहित वहां पर एक रेल डिवीजन बनाया जाए। हम इसकी मांग करते हैं तथा मैं यह निवेदन भी करना चाहूंगा कि लोगों की यह चिर-प्रतीक्षित मांग है कि रेल डिवीजन का मुख्यालय बदरपुर होना चाहिए। सिल्चर रेलवे स्टेशन का नाम ग्यारह शहीदों, जिन्होंने मातृभाषा बांगला पर जान न्यौछावर कर दिया, के नाम पर भाषा शहीद स्टेशन किया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री से यह भी अपील करता हूं कि सिल्चर-अगरतला इंटर सिटी रेलगाड़ी का नाम भाषा शहीद एक्सप्रेस किया जाये।

ये कुछ और अन्य महत्वपूर्ण मांगें हैं। इसके साथ ही मैं यह बार-बार कहना चाहूंगा कि लुबडिंग-सिल्चर बड़ी लाईन आमान परिवर्तन का कार्य जल्द से जल्द पूरा किया जाए, क्योंकि यह जनता की सुविधा के लिए आवश्यक है।

बाकी भाषण को मैं सभा पटल पर रखता हूं।

*यह हमारे लिये कुछ संतोषजनक है कि माननीय रेल मंत्री ने पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विभिन्न योजनाएं और परियोजनाएं घोषित की हैं और अगर इसे अमली-जामा पहना दिया जाता है तो यह पूर्वोत्तर के लोगों के लिए काफी राहत की बात होगी।

रेल मंत्री ने लम्डिंग सिल्चर जीरीबूम लाईन सहित उत्तर-पूर्व की दस रेल परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाएं घोषित किया है।

राष्ट्रीय परियोजनाओं को समय से पूरा करने के लिए रेल मंत्री ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र केरल विकास कोष बनाने का प्रस्ताव किया है। यह हकीकत में अच्छी खबर है।

रेल मंत्री ने यह भी आश्वासन दिया है कि एक वरिष्ठ अधिकारी को रेल परियोजनाओं के कार्य की निगरानी करने की जिम्मेदारी दी जाएगी। अगर इसे सुचारू रूप से क्रियान्वित किया जाए, तो यह भी कार्य को जल्दी पूरा करने में सहायक होगा।

रेल मंत्री की यह घोषणा कि गुवाहाटी रेलवे स्टेशन को विश्ववस्तरीय स्टेशन तथा सिल्चर स्टेशन को बहु-क्रियात्मक परिसर (एमएफसी) बनाया जाएगा, यह भी क्षेत्र के लिए बड़ी अच्छी खबर है।

इसके अलावा एचपी-2 सिल्चर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के संसद सदस्य (लोक सभा) के रूप में प्रतिनिधित्व करने के नाते मेरे पास और कोई विकल्प नहीं है कि मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध करूं कि बराक घाटी की गंभीर समस्या का तुरंत समाधान किया जाए जिससे न केवल असम के बराक घाटी के लोग बल्कि मिजोरम, त्रिपुरा, मणिपुर और मेघालय जैसे पड़ोसी राज्यों में रहने वाले लोगों को भी परेशानी हो रही है।

बराक घाटी जिसमें कछार, करीमगंज और हैलाकंडी तीन जिले शामिल हैं तथा यह बांग्लादेश के सीमावर्ती क्षेत्रों तथा असम के दक्षिण भाग में अवस्थित है की जनसंख्या 40 लाख से भी अधिक है। बराक घाटी मिजोरम, मणिपुर और त्रिपुरा का प्रवेशद्वार है। यह मेघालय और एन.सी. हिल से भी जुड़ा हुआ है। यह घाटी देश के अत्यधिक पिछड़े क्षेत्रों में से एक है और इसका कारण रेल और रोड से संपर्क सुविधा का अभाव है। विभाजन के पहले के दिनों में बराक घाटी गुवाहाटी से सीधे मीटर गेज रेल लाईन से जुड़ा हुई थी। परंतु दुर्भाग्यवश जब से मीटर गेज लाईन से बड़ी गेज लाईन में आमान परिवर्तन का कार्य शुरू हुआ है, तब से लोगों द्वारा उपयोग की जा रही सीधी रेल संपर्क भी समाप्त हो गया है और संपर्क है तो वह भी लुम्डिंग से ट्रांससिप्मेंट द्वारा।

---

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ]

इस ट्रांससिप्मेंट से यात्रा काफी खतरनाक, अनिश्चित हो गयी है और साथ ही काफी समय और धन की हानि होती है।

लुमडिंग से बदरपुर की मीटरगेज लाईन भी वर्ष में अधिकांश समय संपर्क रहित रहती है जिसके कारण वहां के लोगों को यात्रा और सामान लाने ले जाने में काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। सिल्चर से लुमडिंग तक आमान परिवर्तन की आधारशिला 1996 में रखी हुई थी और नियत कार्य के अनुसार इस काम को 2007 तक पूरा कर लिया जाना था। परंतु बड़ी लाइन के निर्माण में लगातार किसी न किसी कारण से व्यवधान उत्पन्न होता रहा है।

रेल मंत्रालय में तत्कालीन रेल राज्य मंत्री ने 19.2.2009 को कहा था ''लम्डिंग-सिल्चर, जीरीबूम और बदानूर-कमरघाट पर कार्य प्रगति लगभग 40% है। लुम्डिंग-सिल्चर पर भूमि संबंधी कार्य की प्रगति 86% है छोटे पुलों की संख्या 337 में से 308 है। इस परियोजना पर 31 मार्च 2008 तक 1180.75 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं तथा 2008-09 के दौरान 378.95 करोड़ रुपये का परिव्यय प्रदान किया गया है। परियोजना की 31.3.2012 तक पूरा हो जाने की संभावना है।'' रेलवे प्राधिकारी अक्सर कार्य की प्रगति की रुकावट के लिए राज्य सरकार द्वारा असहयोग की बात करते हैं। उनका कहना है कि एनसी हित के विद्रोह प्रभावित क्षेत्रों में, राज्य सरकार द्वारा पर्याप्त सुरक्षा प्रदान नहीं किये जाने के कारण कार्य निर्वहन में परेशानी आ रही है जिसके कारण कई बार ठेकेदारों और रेलवे कर्मचारियों को फिरौती हेतु अगवा कर लिया जाता है, मार दिया जाता है तथा संपत्ति लूट, आगजनी, और जबरन वसूली द्वारा उन्हें कई प्रकार से परेशान किया जाता है। इसके परिणामस्वरूप कामगार कार्यस्थल से पलायन कर जाते हैं और कार्य अवरुद्ध हो जाता है।

आजकल कोई भी बराक घाटी से गुवाहाटी और गुवाहाटी से बराक घाटी की रेलगाड़ी द्वारा यात्रा का साहस नहीं कर पाता है क्योंकि इस रेल यात्रा का जोखिम भरी है तथा ट्रांससिपमेंट की चिंता और निजी आपरेटर जो कि सरकारी खजाने पर फल-पूल रहे हैं। परियोजना को शुरू करने में हो रहे विलंब के कारण परियोजना लागत काफी बढ़ती जा रही है।

लुम्डिंग से सिल्चर के बीच आमान परिवर्तन को भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया है। परंतु दुर्भाग्यवश केन्द्र और राज्य सरकार की असंवेदनशीलता के कारण परियोजना की प्रगति गंभीर रूप से प्रभावित हुई है तथा इसके कारण इस क्षेत्र के लोगों में गंभीर रोष उत्पन्न हो रहा है।

लुम्डिंग-सिल्चर रेल संपर्क इस क्षेत्र की जीवन रेखा है। जब तक इस क्षेत्र में आमान परिवर्तन कार्य पूरा नहीं किया जाता तब तक त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर और असम में कहीं भी कितनी भी धनराशि आवंटित कर दी जाए अथवा कार्य किया जाए वह प्रत्यक्ष संपर्क के अभाव में अर्थहीन ही होगा।

जैसाकि असम राज्य सरकार रेल प्राधिकारियों में बार-बार अनुरोध करने के बावजूद असम के नार्थ कछार हिल जिले में सुरक्षा उपलब्ध कराने में पूर्णत: असमर्थ रही है तथा जैसे कि यह राष्ट्रीय परियोजना है, केन्द्र को आगे आना चाहिए ताकि वह वहां समुचित सुरक्षा प्रदान कर सकें तथा कार्य को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जा सके।

इन तथ्यों तथा इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों के हितों के मद्देनजर मेरी माननीय रेल मंत्री से विनम्र अपील है कि इस मामले में वे व्यक्तिगत रूप से हस्तक्षेप करें और प्रभावशाली कदम उठाएं ताकि लाखों लोगों के कष्ट दूर करने के लिए युद्ध स्तर पर कार्य का निष्पादन किया जा सके।

इसके अतिरिक्त, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि एक बार इम्फाल-सिल्चर तथा अगरतला-बदरपुर खण्ड में प्रचालन प्रारंभ होने के बाद भविष्य में भारी यातायात को सुकर बनाने के लिए सिल्चर और चन्द्रनाथपुर (बदरपुर-लुम्डिंग खण्ड) को जोड़ने वाली लूप लाईन का निर्माण करना बहुत आवश्यक है।

मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि बराक घाटी के लोगों की मांग तथा क्षेत्र की जरूरतों पर विचार करते हुए यहां एक रेल मंडल बनाया जाए जिसका मुख्यालय बदरपुर में हो।

इसके अलावा, बराक घाटी के लोगों की मांग है कि सिल्चर रेलवे स्टेशन का नाम उन ग्यारह शहीदों के नाम पर भाषा शहीद स्टेशन रखा जाए जिन्होंने बंगाली मातृभाषा बंगाली के नाम पर अपने प्राण न्यौछावर कर दिए। इसके अतिरिक्त, मैं माननीय रेल मंत्री से यह भी अपील करता हूं कि सिल्चर अगरतला इन्टरसिटी ट्रेन का नाम भाषा शहीद एक्सप्रेस रखा जाए।*

***श्री भर्तृहरि महताब** (कटक): सर्वप्रथम मैं सुश्री ममता बनर्जी द्वारा पेश किये गये रेल बजट का स्वागत करता हूं हालांकि मैं निराश हूं क्योंकि उड़ीसा की उपेक्षा की गयी है। सबसे पहले मैं अपने देश के दो नेताओं की प्रतिक्रियाओं और इस रेल बजट पर उनके दृष्टिकोण को उद्धृत करना चाहूंगा। उनकी प्रतिक्रियाओं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

में बहुत कुछ कहा गया है। बिहार के मुख्यमंत्री श्री नितिश कुमार ने इस बजट का स्वागत किया है और कहा है-2004 से 2009 तक रेल मंत्री के रूप में श्री लालू प्रसाद की कार्यावधि के दौरान प्रति 100 रुपये में से 77 प्रतिशत की बजाय सुश्री बैनर्जी द्वारा 100 रुपये में से 92.5% खर्च करके सुश्री बैनर्जी ने और अधिक वास्तविक तस्वीर प्रस्तुत की है। उन्होंने कहा कि रेल मंत्री के रूप में मेरे कार्यकाल के दौरान परिचालन व्यय 91 प्रतिशत था जिसमें प्रति 100 रुपये पर 9 रुपये का लाभ मार्जिन था। अतएव 7.50 रुपये का लाभ मार्जिन श्री प्रसाद द्वारा दर्शाए गए 23 रुपये के शानदार अधिशेष की अपेक्षा अधिक अनुकूल है।

दूसरे नेता जिन्हें मैं उद्धृत करना चाहूंगा वे पश्चिम बंगाल के मार्क्सवादी उद्योग मंत्री, श्री निरुपम सेन हैं। उन्होंने पश्चिम बंगाल में 1000 मेगावाट का विद्युत संयंत्र प्रारंभ करने और उस राज्य में रुग्ण औद्योगिक इकाइयों का जीर्णोद्धार करने का प्रयास केस संबंधी रेल मंत्री के प्रस्ताव का स्वागत किया है। ये दो टिप्पणियों में बहुत कुछ कहा गया है। मुझे इनको और अधिक विस्तार से बताने की आवश्यकता नहीं है। मंत्री का दृष्टिकोण रेलवे को लाभ कमाने वाले कारपोरेट संगठन की बजाय इसे एक समाज कल्याण वाली संस्था बनाने का है। उन्होंने इस बात पर जोर दिया है कि ''विकास केवल कुछेक लोगों तक ही सीमित नहीं होना चाहिए।'' उनका मार्गदर्शी सिद्धांत है कि ''आर्थिक व्यवहार्यता के पुराने दृष्टिकोण को सामाजिक व्यवहार्यता पर प्रतिस्थापित किया जाना चाहिए।'' मैंने जब ये शब्द सुनें तो मैं उत्साह से भर गया क्योंकि चीजों का प्रबंधन करने वाले लोगों द्वारा ऐसे शब्द कभी कभार बोले जाते हैं। मुझे लगा है कि कदाचित एक लंबे अर्से बाद उड़ीसा तथा इसी प्रकार के अन्य राज्यों को उनका हिस्सा जरूर मिलेगा। परंतु जब रेल मंत्री ने बाद में सामाजिक व्यवहार्यता पर अपनी प्राथमिकता को विस्तार से बताया तो मैं स्तब्ध रह गया। मैं यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देने के प्रस्ताव का स्वागत करता हूं परंतु रेलवे अपने कार्यक्षेत्र और मूल लक्ष्य से बाहर के क्षेत्र में रुचि क्यों ले रहा है? बजट में कहा गया है कि रेलवे 1000 मेगावाट विद्युत संयंत्र की स्थापना करेगी। इस योजना का उद्देश्य केवल पश्चिमी बंगाल में 1000 नौकरियों को बचाने के लिए भारी उद्योग मंत्रालय के अंतर्गत चल रही बन स्टैण्डर्ड जैसे वैगन बनाने वाली रुग्ण इकाइयों को अपने नियंत्रण में लेने का है। रेलवे की भूमि पर सात नर्सिंग कालेजों की स्थापना की जाएगी। इसके अलावा मल्टीप्लैक्स भी बनाए जाएंगे जिनमें शॉपिंग माल, फूड ज्वाइंट और वेरायटी स्टॉल भी होंगे तथा एक समिति उन परियोजनाओं के बारे में निर्णय करेगी जो सामाजिक रूप से वांछनीय हैं भले ही वे वाणिज्यिक रूप से अव्यवहार्य हों। क्या यह माना जा सकता है कि रेलवे कल्याण के पथ पर अग्रसर है? उम्मीद है यह लाभप्रद हो?

भारतीय रेलवे में सुधार करके इसे विश्वस्तरीय बनाना अपने आपमें एक दुष्कर कार्य है। यह रेल उद्योग तथा इसके स्टेकधारियों के सर्वोत्तम हित में है कि इसके प्रबंधक अपनी क्षमताओं का उपयोग अधिक महत्वपूर्ण कार्यों में करें। नर्सों को प्रशिक्षण अन्य लोग दे सकते हैं यह रेल मंत्री का कार्य नहीं है।

मैं रेल मंत्री की इस घोषणा की सराहना करता हूं कि मंत्रालय रेलवे पर ''रेलवे के पिछले पांच वर्ष के कार्यनिष्पादन के आधार पर इसकी मौजूदा संगठनात्मक स्थिति पर श्वेतपत्र जारी करेगा। मैं समझता हूं कि इससे उनके पूर्ववर्ती को प्रसन्नता होनी चाहिए थी। परंतु पूर्व रेल मंत्री की भाव भंगिमा 3 जुलाई को कुछ और थी जबकि कल कुछ और थी। मैं नहीं जानता कि ऐसा क्यों हुआ। यूपीए-1 परिणामी बजट ला रही थी। सीएजी खातों की लेखापरीक्षा कर रहे थे। तब श्वेत पत्र के कारण इतनी समस्या क्यों हो रही थी? मैंने इसका स्वागत किया। परंतु मंत्री को यह बताना चाहिए था कि इसे सभा में कब रखा जाएगा। मैं चाहूंगा कि इसे वर्ष के अंत में रखा जाए।

रेल मंत्री ने घोषणा की है कि 50 स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया जाएगा और वहां अन्तर्राष्ट्रीय सुविधाएं मुहैया करायी जाएंगी। ये स्टेशन नवोन्मेषी वित्तपोषण तथा सरकारी-निजी भागीदारी के माध्यम से बनाए जाएंगे। उड़ीसा में भुवनेश्वर तथा पुरी को इस सूची में शामिल किया गया है जो बिल्कुल सही निर्णय है। परंतु क्या इसके लिए कोई समयबद्ध योजना है? बंगलुरु स्टेशन पर अब तक क्या प्रगति हुई है? अगले वर्ष, दिल्ली राष्ट्रमण्डल खेलों की मेजबानी कर रही है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर अब तक क्या प्रगति हुई है। भुवनेश्वर के लिए बारंगा से भुवनेश्वर तक लिंगराज तक स्थानों में परिवर्तन होता रहा है। क्या आपके पास कोई रूपरेखा है? 50 अन्य स्टेशनों को बहुउद्देशीय परिसरों के रूप में विकसित किया जाना है और कटक भी उनमें से एक है।

मैं इसके लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं। साथ ही मैं मंत्री को इसमें दो और स्टेशनों को सम्मिलित करने का अनुरोध करना चाहंगा। उनमें से एक बहरामपुर है जहां भारत के पूर्व राष्ट्रपति श्री वी.वी. गिरि का जन्म हुआ था और दूसरा स्टेशन झारसुगुडा है जिसे आदर्श स्टेशनों की सूची में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

रेल मंत्री ने बताया है कि भंडारण की कमी के कारण प्रति वर्ष 35000 रुपये से 40,000 रुपये के फल और सब्जियां बेकार हो जाती हैं तथा रिलायंस रिटेल, आईटीसी तथा फ्यूचर ग्रुप ने रेलवे से उन्हें आपूर्ति श्रृंखला संभारतंत्र प्रदान करने को कहा है। हमें बताया गया है कि रेलवे उन्हें प्राकृतिक, क्षेत्रीय एवं ग्रामीण केन्द्रों हेतु भूमि प्रदान करने पर भी सहमत हो गयी है। इस

[श्री भर्तृहरि महताब]

अवसंरचना की स्थापना हेतु कंपनियों द्वारा लगभग 20,000 करोड़ रुपये से 30,000 करोड़ रुपये खर्च किये जाने की उम्मीद है।

रेलवे ने इच्छुक कंपनियों से रुचि अभिव्यक्तियां आमंत्रित की हैं। परन्तु इसमें अधिक प्रगति नहीं हुई है क्योंकि कंपनियां रेल की तुलना में लागत प्रभावी तंत्र के रूप में सड़क मार्ग को प्राथमिकता देती हैं। क्या इससे कुछ स्पष्ट नहीं होता? दूसरे, क्या भूमि केवल रेलवे की ही है तथा क्या वह राज्य सरकार की स्वीकृति के बिना जमीन छोड़ सकती है अथवा भूमि उप-पट्टे पर दे सकती हैं? एनडीए के कार्यकाल के दौरान इन सभी बातों पर विचार किया गया था। इस प्रस्ताव में कोई नई बात नहीं है। इसमें कुछ सफलता प्राप्त करने के लिए नौकरशाही की उलझनों की भूलभुलैया में कटौती करनी होगी। परन्तु यह बहुत ही कठिन है, और इसके लिए उनके पास समय ही कहां है?

अपने भाषण में मंत्री महोदया ने कहा है कि लक्ष्य अवास्तविक थे। आंकड़े कहते हैं कि पिछले वर्ष मालभाड़ा की ढुलाई कम हुई है तथा रेलवे वर्ष में 850 मिलियन टन का मालभाड़ा लक्ष्य प्राप्त करने में विफल रही है, यद्यपि पूर्व तटीय रेलवे ने लक्ष्य प्राप्त किया है। परन्तु यात्री यातायात पर आपने बेहतर कार्य किया है। औसतन आपकी रेलगाड़ियों में प्रतिदिन 9000000 सीटें आरक्षित होती हैं, परन्तु मांग 11,00,000 सीटों की है। अत: यहां 2,00,000 सीटों की कमी है, जिसे जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए। आप क्या कर रहे हैं? आप 80 से 100 नई रेलगाड़ियां आरम्भ कर तथा पुरानी रेलगाड़ियों के मार्गों में विस्तार कर इस कमी को दूर करने का प्रयास कर रहे हैं। क्या मांग को पूरा करने के लिए यही एकमात्र पद्धति है? क्या कतिपय लाइनों पर बहुत अधिक दबाव नहीं है? आप और अधिक डिब्बे क्यों नहीं जोड़ते?

मैंने पहले ही कहा था कि उड़ीसा के लोग निराश हैं, क्योंकि इस बजट में उनके राज्य के हितों का ध्यान नहीं रखा गया है। आंध्र प्रदेश के भद्राचलम मार्ग से जेपोर बरास्ता मलकानगिरी तथा तलचर-विमलागढ़ की प्रस्तावित नई रेल लाइन के बारे में बजट में कुछ नहीं कहा गया है। पहले से ही स्वीकृत खुर्दा रोड से बोलांगीर लाइन के कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता है तथा इसे एक निश्चित समय-सीमा के भीतर पूरा किया जाना चाहिए। जेपोर-मलकानगिरी तथा बारगढ़-नुडापाड़ा वाया पदमपुर जैसी लाइनों, जिनका सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है, का कार्य तत्काल प्रारम्भ किया जाना चाहिए, जिससे कि आप कोयले तथा अन्य खनिजों की ढुलाई हेतु नए एवं वैकल्पिक गलियारे बनेंगे। मैं सरकार से मुख्य लाइन अर्थात हावड़ा-चेन्नई ट्रंक मार्ग से किरतानिया, अस्तरांगा, बाहुदे मुहाना तथा चुड़ामणि में उभरते पत्तनों को रेल संपर्क प्रदान करने के लिए सर्वेक्षण कार्य आरम्भ करने का भी अनुरोध करता हूं। इसी प्रकार से पिछले बजट के दौरान बुरहावड़ा-चकुलिया तथा बांसपानी-बारबिल को बड़ी रेल लाइन से जोड़ने के लिए सर्वेक्षण की स्वीकृति दी गई थी।

इन संपर्कों को जोड़ने का कार्य प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए। परिवहन में सर्वांगीण विकास के कारण मुख्य मार्गों की वर्तमान लाइन क्षमता को बढ़ाना आवश्यक हो गया है। इन मार्गों के दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा कर चुकी है तो फिर आप देतारी-बांसपानी बी जी रेल संपर्क, तलचर-सम्बलपुर बी जी रेल संपर्क तथा हरिदासपुर पारादीप बी जी रेल संपर्क हेतु धनराशि की स्वीकृति क्यों नहीं दी गई।

मैं माननीय मंत्री महोदया से उड़ीसा में रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना करने का भी अनुरोध करता हूं, इससे इस्पात एवं एल्यूमीनियम परियोजनाओं का लाभ भी उठाया जा सकता है। इस संयंत्र को उड़ीसा के किसी पिछड़े जिले में स्थापित किया जा सकता है और यह वहां के सामाजिक-आर्थिक विकास का मुख्य साधन बन सकता है।

पूर्व तटीय रेलवे के परिचालन से रेलवे प्रबंधन, उड़ीसा के लोगों और उनकी समस्याओं के निकट आ गया है। यद्यपि, बेहतर समन्वय तथा बड़ी संख्या में उपभोक्ताओं की उचित सुविधा हेतु बांसपानी-पड़ापहाड़ खण्ड, खुर्दा मंडल में भद्रक-लक्ष्मण नाथ खण्ड तथा सम्बलपुर मंडल में झारसुगुड़ा-बारासुआं-किरीवुरु, राऊरकेला-नौगांव तथा झारसुगुड़ा-हिमगिरी खण्ड को सम्मिलित करने के लिए पूर्व तटीय रेलवे के कार्य क्षेत्र में विस्तार किये जाने की आवश्यकता है।

मैं रेल मंत्री महोदया को याद दिलाना चाहता हूं कि वर्ष 2008-09 के दौरान उड़ीसा के विभिन्न स्टेशनों से 5000 करोड़ रुपये से अधिक की कुल आय होने का अनुमान है। आप उड़ीसा से अर्जित राजस्व के एक बड़े भाग को राज्य में रेल नेटवर्क के विस्तार तथा उसे सुदृढ़ किये जाने के लिए प्रयोग क्यों नहीं करते? इससे चल रही परियोजनाएं समय पर पूरी होंगी, नई लाइनें आदि स्वीकृत होंगी।

अपना भाषण पूरा करने से पहले मैं मानता हूं कि रेल मंत्री का रेल बजट वस्तुत: वर्तमान व्यापारिक वातावरण के प्रति एक सुन्दर व्यावहारिक उत्तर है। वर्ष 2008-09 में, आर्थिक मंदी के कारण, रेलवे की मालभाड़ा ढुलाई 850 मिलियन टन के बजट लक्ष्य से 17 मिट्रिक टन कम रही। साथ ही साथ, छठे वेतन आयोग की सिफारिशें लागू करने के बाद उसे अतिरिक्त 13,600 करोड़ रुपये का प्रबंध करना पड़ा। चालू वित्त वर्ष में इस पर

14,600 करोड़ रुपये खर्च किये जाएंगे। लाभांश तथा सांविधिक विनियोजन हेतु प्रावधानों सहित अपने सभी खर्चे पूरे करने के पश्चात् रेलवे के पास 2007-08 में 19,972 करोड़ रुपये की तुलना में 2009-10 के दौरान निवेश के लिए केवल 8631 करोड़ रुपये बचेंगे।

अगले दिन जब इस सभा में आम बजट पढ़ कर सुनाया जा रहा था, मुझे याद है कि रेल मंत्री, वित्त मंत्री महोदय को रेलवे हेतु 15,800 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता, जिसकी 2009-10 हेतु अंतरिम बजट में व्यवस्था की गई, 10,800 करोड़ रुपये की राशि से 5000 करोड़ रुपये अधिक देने के लिए धन्यवाद कर रही थीं। परन्तु वित्त मंत्री सड़क ट्रांसपोर्टरों के मुकाबले समान अवसर प्रदान करने के लिए भारतीय रेलवे पर सेवा कर लगा रहे हैं। एक प्रकार से, वित्त मंत्री रेलवे को इतना नहीं दे रहे हैं, जितना उससे वसूल रहे हैं। क्या रेल मंत्री यह जानती हैं?

अंतिम बात जो मैं इस सभा में उठाना चाहता हूं, वह है-आर्थिक सर्वेक्षण, एक सुझाव था कि निजी क्षेत्र को विशेषकर पर्यटन गंतव्यों तक रेलगाड़ियां चलाने की अनुमति दी जानी चाहिए। पर्यटन विभाग पहले ही रेलगाड़ियां चला रहा है। पैलेस ऑन व्हील्स, राजस्थान रॉयल्स, महाराष्ट्र रेलगाड़ियां चला रहा है। आईआरसीटीसी पहले ही एक रेलगाड़ी चला रहा है। सर्वेक्षण के अनुसार यह क्षेत्र ऐसा है, जो पर्यटन को बढ़ावा दे सकता है। चूंकि निजी क्षेत्रों के इस प्रकार की रेलगाड़ियां चलाने पर कोई रोक नहीं है, रेलवे इस विशिष्ट क्षेत्र के बारे में रूपरेखा घोषित क्यों नहीं करती। इससे और अधिक राजस्व अर्जित होगा और पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

*[हिन्दी]*

***श्रीमती उषा वर्मा** (हरदोई): मा. रेल मंत्री जी ने वर्ष 2009-10 के लिए जो बजट प्रस्तुत किया है उसमें काफी कुछ नया करने का प्रयास उन्होंने किया है, इसके बावजूद उ.प्र. की जनता को जितनी अपेक्षा थी उतना नहीं मिल पाया है।

50 स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधाओं से युक्त विश्वस्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय स्वागत योग्य है। इसके अतिरिक्त 375 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय भी स्वागत योग्य है। आदर्श स्टेशन की श्रेणी में मेरे क्षेत्र हरदोई का स्टेशन भी यदि शामिल कर लिया जाये तो महान कृपा होगी।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि मेरे क्षेत्र हरदोई की जनता की कुछ मांग हैं उस पर भी विशेष ध्यान मंत्री जी दें।

हरदोई स्टेशन पर कुछ ट्रेनों का ठहराव जनहित में अति आवश्यक है। नैनीताल जो कि पहले उ.प्र. में था इस समय उत्तराखण्ड में है नैनीताल मेरे क्षेत्र हरदोई के सबसे नजदीक एक अच्छा पर्यटक स्थल है और अच्छी शिक्षा हेतु भी मान्यता है। मेरे क्षेत्र हरदोई के बहुत से बच्चे नैनीताल के विभिन्न शिक्षा संस्थानों में शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं, लेकिन नैनीताल जाने वाली किसी भी ट्रेन का ठहराव हरदोई में नहीं है।

काठगोदाम हावड़ा बाध एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 3019/3020 जो कि हरदोई से हो कर निकलती है मेरी मंत्री जी से मांग है कि 2 मिनट का ठहराव यदि हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए तो इससे हरदोई और आसपास के क्षेत्र के पर्यटकों एवं नैनीताल में शिक्षा प्राप्त कर रहे बच्चों एवं उनके अभिभावकों को बहुत सुविधा होगी। इस समस्या के बारे में मैं पूर्व में भी पत्र के माध्यम से मा. मंत्री जी को अवगत करा चुकी हूं।

इसके अतिरिक्त हरदोई से जम्मू जाने वाले लोगों की संख्या ज्यादा है, वैष्णो देवी जी के दर्शन करने वालों की वजह से किन्तु केवल एक ही ट्रेन सयालदह का ठहराव हरदोई स्टेशन पर है। हावड़ा जम्मू तवी हिमगिरी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 3073/3074 का 2 मिनट का ठहराव हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाये।

इसके अतिरिक्त शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 0401/0402 जो कि वाया हरदोई दिल्ली के लिए आती है, इसका स्टापेज भी 2 मिनट के लिए हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाये तो महान कृपा होगी।

इसके अतिरिक्त हरदोई स्टेशन पर स्थित मालगोदाम की साइडिंग (लोडिंग-अनलोडिंग) का प्लेटफार्म नं. 7, 8 एवं 9 की दयनीय स्थिति है। यहां साइडिंग के प्लेटफार्म पूरे टूटे हुए हैं और बड़े बड़े गड्ढे हैं बरसात में साइडिंग में तालाब बन जाता है। उसके बावजूद भी रेल प्रशासन व्यापारियों को उसी प्लेटफार्म पर माल को उतारने एवं लादने के लिए बाध्य करता है। साइडिंग की रेल द्वारा बनाई गई कोई एप्रोच रोड भी नहीं है जो रोड है वह काफी संकीर्ण है जिससे वन साइडेड को स्थित रहती है साइडिंग पर बिजली की पर्याप्त व्यवस्था नहीं है जबकि लोडिंग व अनलोडिंग का समय सुबह 6 बजे से 24 बजे तक है।

हरदोई माल गोदाम की प्रति वर्ष आय 2007-08 111980519 रुपये, 2008-09 की वार्षिक आय 133131716 रुपये है। प्रति माह रैकों का हैण्डलिंग एवरेज 19 रैंक हैं इसके बावजूद यहां पर

[श्रीमती ऊषा वर्मा]

व्यापारियों को कोई भी सुविधा नहीं मिलती है और न ही साइडिंग में स्टैकिंग करने की कोई व्यवस्था है अगर यहां पर साइडिंग को अच्छी तरह से सभी सुविधाओं सहित बनवा दिया जाए तो रेल की आय को और अधिक बढ़ाया जा सकता है।

हरदोई रेलवे स्टेशन पर प्रतिदिन लगभग 9 हजार यात्री यात्रा करते हैं इसके बावजूद स्टेशन पर द्वितीय श्रेणी यात्रियों के लिए कोई प्रतीक्षालय नहीं है। स्टेशन के सरकुलेटिंग एरिया में विद्युत की सही व्यवस्था नहीं है, ए क्लास की कैटागरी में आने के बावजूद यहां पर आरक्षित टिकट का सिर्फ एक काउन्टर है जिस पर 270 फार्म प्रतिदिन के एवरेज के हिसाब से आरक्षण होता है जबकि 120 फार्म के लिए एक खिड़की और 240 फार्म के लिए दो खिड़की होनी चाहिए। ए क्लास का स्टेशन होने के कारण यहां पर द्वितीय श्रेणी टिकट के लिए कम से कम पांच काउन्टर होने चाहिए। जिससे द्वितीय श्रेणी यात्रियों एवं आरक्षित यात्रियों को असुविधा न हो। यहां पर उच्च श्रेणी यात्रियों के लिए एयर कोई कंडीशन लांज की व्यवस्था की जाये। रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2, 3 एवं 4, 5 पर डाउन साइड में विकलांगों के लिए 1 नं. प्लेटफार्म पर आने के लिए कोई रास्ता नहीं है।

इसके अतिरिक्त हरदोई रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन की श्रेणी में रखा जाये रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

**श्री सज्जन वर्मा** (देवास): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके धन्यवाद देता हूं कि आपने रेलवे के बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का अवसर दिया। जब ममता जी रेलवे बजट प्रस्तुत कर रही थीं, उस समय जो बजट की भूमिका थी, वह इतनी सुंदर थी जिसमें यह कहा गया और जिसका मर्म था कि मैं जो बजट आज यहां प्रस्तुत कर रही हूं, यह लाभ-हानि के आधार पर नहीं है। यह सामाजिक दृष्टिकोण से और पिछले वर्ग के उन क्षेत्रों के लिए मैं बजट प्रस्तुत कर रही हूं जहां पर रेलवे के विस्तार की संभावनाएं बहुत हैं। यह बात भी सही है कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के उन क्षेत्रों में जहां आजादी के 62 साल के बाद भी आज तक रेल वहां नहीं पहुंच पाई। जब ममता जी बजट प्रस्तुत कर रही थीं, उस समय यह लगा कि कांग्रेस ने जो नारा दिया था कि कांग्रेस का हाथ गरीबों के साथ यह बजट उस दिशा में एक कदम आगे बढ़ता हुआ मुझे दिखा है। महात्मा गांधी और राजीव गांधी जी के सपनों के भारत को बनाने में निश्चित रूप से यह बजट मील का पत्थर साबित होगा। ममता जी ने एक बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया जिसकी सारे लोग सराहना कर रहे हैं। लेकिन मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि जिन शब्दों का इस्तेमाल इस बजट के प्रस्तुतीकरण में किया गया है, वे शब्द मात्र शब्द न रह जाएं क्योंकि कल जब लालू जी रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त कर रहे थे, तब उन्होंने कहा था कि मुझे अपने कहे हुए शब्दों पर कहीं न कहीं पश्चाताप है जो पिछले वर्षों में मैंने इस सदन में रेलवे बजट प्रस्तुत किये हैं। मैं तो ममता जी के लिए ईश्वर से इस बात की कामना करता हूं कि आने वाले वर्षों में आपके कहे हुए शब्दों पर आपको पश्चाताप न हो, आपका कार्यकाल ऐसा निकले।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं, वह एक अनुसूचित जाति बाहुल्य क्षेत्र है-जैसे शाहजहांपुर, देवास, उज्जैन, धार, झाबुआ अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति बाहुल्य क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। इसलिए जो भावनाएं ममता जी की मैंने बजट के प्रस्तुतीकरण में देखी, मुझे आशा बंधी है कि उन क्षेत्रों में अब निश्चित रूप से काम होगा। जहां रेल के दर्शन कभी नहीं किये गये, वहां रेल लाइन बिछाई जाएगी। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** अभी बहुत से वक्ता शेष हैं। इसलिए अपना भाषण समाप्त कीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री सज्जन वर्मा:** महोदय, देवास मेरा संसदीय क्षेत्र है। एक रेलवे लाइन का सर्वे जिसका भूमि पूजन तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी करके आए थे, रामगज मंडी-सोहे-आगरा-उज्जैन, यह पूरी अनुसूचित जाति क्षेत्र से निकलने वाली रेलवे ट्रैक है। एक सर्वे हो गया। तत्कालीन रक्षा मंत्री जी उसका उद्घाटन कर आए, भूमि पूजन कर आए, जो करना था लेकिन आज तक उस रेलवे ट्रैक पर कहीं कुछ काम नहीं हुआ। दूसरा क्षेत्र देवास, सोनकक्ष, आस्था, सिओल, भोपाल यह पूरा अनुसूचित जाति क्षेत्र है। यहां पर आज तक कोई काम नहीं हुआ। एक मार्मिक बात का मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। बड़ा मार्मिक विषय है।

**श्री सज्जन वर्मा:** महोदय, देवास मेरा संसदीय क्षेत्र है। एक रेलवे लाइन का सर्वे जिसका भूमि पूजन तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी करके आए थे, रामगज मंडी-सोहे-आगरा-उज्जैन, यह पूरी अनुसूचित जाति क्षेत्र से निकलने वाली रेलवे ट्रैक है। एक सर्वे हो गया। तत्कालीन रक्षा मंत्री जी उसका उद्घाटन कर आए, भूमि पूजन कर आए, जो करना था लेकिन आज तक उस रेलवे ट्रैक पर कहीं कुछ काम नहीं हुआ। दूसरा क्षेत्र देवास, सोनकक्ष, आस्था, सिओल, भोपाल यह पूरा अनुसूचित जाति क्षेत्र है। यहां पर आज तक कोई काम नहीं हुआ। एक मार्मिक बात का मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। बड़ा मार्मिक विषय है।

जब मैं क्षेत्रों का दौरा करने जाता हूं तब बच्चे मुझसे पूछते हैं–अंकल रेल कैसी होती है? रेल के डिब्बे कैसे होते हैं? तब मैं कहता हूं–बेटा, मुझे देख ले, रेल का डिब्बा तेरे सामने खड़ा है। अत: मेरा निवेदन है कि इन क्षेत्रों में अब निश्चित रूप से काम होना चाहिए। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया अब समाप्त कीजिए। यदि आप चाहें तो अपना शेष भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

*[हिन्दी]*

**श्री सज्जन वर्मा:** माननीय सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र की एक-दो समस्याएं हैं, नेशनल हाईवे क्रमांक 3 मेरे क्षेत्र से निकला है, मकसी में आज तक रेलवे ओवरब्रिज नहीं बना है। वहां एक घंटे तक लोग खड़े रहते हैं। हम चाहते हैं कि कम से कम एक नीतिगत निर्णय तो हो जाए ताकि नेशनल हाईवे, जहां रेलवे लाइन निकल रही है, वहां ओवर ब्रिज बन सके। आप कम से कम इसे माननीय सदन में स्वीकार करा दें। आपने मुझे बोलने का बहुत कम समय दिया है। हम आपका संरक्षण चाहते हैं, हम नए सदस्य हैं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग करें।

*[हिन्दी]*

**श्री सज्जन वर्मा:** आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं।

*[अनुवाद]*

***श्री अमरनाथ प्रधान** (सम्बलपुर): मैं रेल बजट पर मांगों के संबंध में लंबे समय से उपेक्षित पश्चिमी उड़ीसा के लिए बेहतर रेल संपर्क हेतु निम्नलिखित बिंदुओं को सभा पटल पर रखता हूं:

इस समय सम्बलपुर से वाराणसी के बीच सप्ताह में दो बार रेलगाड़ी चलती है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग धार्मिक प्रयोजनों तथा अपने परिजनों के अंतिम संस्कार के लिए इलाहाबाद जाते हैं। यदि सम्बलपुर-वाराणसी एक्सप्रैस का इलाहाबाद तक विस्तार कर इसे सप्ताह में तीन बार चलाया जाए तो इससे बड़ी संख्या में मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सम्बलपुर होते हुए निजामुद्दीन से भुवनेश्वर दिल्ली से उड़ीसा तक का सबसे छोटा मार्ग है। यदि वाया सम्बलपुर, निजामुद्दीन से भुवनेश्वर के बीच एक नई राजधानी एक्सप्रैस शुरू की जाए तो इससे न केवल पश्चिमी उड़ीसा को लाब होगा बल्कि इससे समय भी बचेगा तथा दिल्ली और उड़ीसा के बीच की दूरी भी कम होगी। यह मार्ग आर्थिक दृष्टि से भी व्यवहार्य है क्योंकि यह मध्य प्रदेश के अधिकांश महत्वपूर्ण शहरों को कवर करता है। चक्रवात और बाढ़ के दौरान जब हावड़ा-मद्रास मार्ग बाधित हुआ था, तब दिल्ली और भुवनेश्वर को जोड़ने के लिए वैकल्पिक मार्ग के रूप में इस मार्ग का प्रयोग किया गया था। इस मार्ग का परीक्षण भी किया गया था।

आरम्भ में निजामुद्दीन और सम्बलपुर के बीच चल रही हीराकुण्ड एक्सप्रैस का अब अमृतसर से विशाखापट्टनम तक विस्तार कर दिया गया है। इसलिए, पश्चिमी उड़ीसा के लाभ हेतु रेलगाड़ी आरम्भ करने का उद्देश्य ही विफल हो गया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की रेलगाड़ी में अपेक्षित संख्या में सीटें नहीं मिल पा रही हैं। अत: रेल मंत्रालय द्वारा निजामुद्दीन से भुवनेश्वर के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाने पर विचार किया जा सकता है।

उड़ीसा का सम्बलपुर जिला व्यापार प्रयोजनों हेतु कोलकाता पर निर्भर है। यह वाया झारसुगुड़ा-राउरकेला-टाटानगर जुड़ा हुआ है जो कि एक लंबा मार्ग है और इसमें काफी समय भी लगता है। यह क्षेत्र का व्यापारी समुदाय अनुगुल के रास्ते सम्बलपुर और हावड़ा के बीच सीधे रेल संपर्क की मांग कर रहा है। इसके अतिरिक्त, इस क्षेत्र में बड़ी परियोजनाएं आरम्भ हो रही हैं। इसलिए मैं वाया अनुगुल डेंकानाल-जयपुर मार्ग सम्बलपुर से हावड़ा के बीच सप्ताह में एक बार/दो बार चलने वाली रेलगाड़ी आरम्भ करने का प्रस्ताव करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री दिनेश चन्द्र यादव** (खगड़िया): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2009-2010 रेल बजट के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब रेल बजट आने का समय होता है तब लोगों की जिज्ञासा बढ़ जाती है कि हमारे क्षेत्र या राज्य में क्या-क्या होने वाला है। इस बार जो रेल बजट आया है इससे हमारे राज्य के लोगों को काफी निराशा हाथ लगी है। मैं बिहार राज्य से आता हूं। लोगों को दुख भी हुआ, आक्रोश भी हुआ। यह इसलिए नहीं हुआ कि बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने अपने राज्य के लिए बहुत कुछ किया। हम उन्हें धन्यवाद देते हैं और देना भी चाहिए क्योंकि वे जिस राज्य से आती हैं, उस राज्य के लिए कुछ करना उनकी प्राथमिकता थी। अगर वे कुछ नहीं करतीं तो लोग कहते-आप रेल

[श्री दिनेश चन्द्र यादव]

मंत्री हैं और आपने अपने राज्य के लिए कुछ नहीं किया। इस बजट में नई 53 रेल लाइन निर्माण का प्रस्ताव है, जिनके निर्माण पर 2921 करोड़ रुपया खर्च होगा लेकिन बिहार से एक भी नई रेल लाइन का प्रस्ताव नहीं है। रेलवे लाइनों में तीन रेल खंड का आमान परिवर्तन होना है, जिस पर 1750 करोड़ रुपया खर्च होगा लेकिन बिहार में एक भी आमान परिवर्तन का कार्य नहीं लिया गया है, दोहरीकरण की कोई चर्चा बिहार की नहीं है। चालू वर्ष में योजना पूर्ण होने की जो प्राथमिकताएं तय की गई हैं उनमें नई रेललाइनों के निर्माण के लिए 250 किलोमीटर सात रेल लाइनें बननी हैं लेकिन बिहार की एक भी रेल लाइन इसमें नहीं है। आमान परिवर्तन निर्माण का लक्ष्य 17 रेल खंड का 1300 किलोमीटर रखा है इसमें बिहार में एक भी नहीं है। दोहरीकरण का लक्ष्य 13 रेललाइनों का 700 किलोमीटर रखा है, इसमें बिहार की एक भी रेल लाइन नहीं है। हम रेल मंत्री जी की सराहना करते हैं कि उन्होंने इज्जत रेलगाड़ी, युवा गाड़ियां चलाई और टुरंटो गाड़ी चलाने की घोषणा की है। इसमें बंगाल से तीन गाड़ियां हैं लेकिन बिहार की राजधानी पटना से एक भी गाड़ी नहीं दी गई है। आप जानते हैं जब बंगाल से जो भी गाड़ी चलेगी वह बिहार होकर गुजरेगी और वह गाड़ी बिना रुकी हुई गाड़ी होगी। लेकिन जब वह गाड़ी बिहार में नहीं रुकेगी तब लोगों के मन में किस तरह से आक्रोश होगा, आप इसे खुद समझ सकते हैं। जब गाड़ी चलेगी तब लोग जरूर चाहेंगे कि उस गाड़ी को रोकें, तब लोग कहेंगे बिहार में जोर-जबरदस्ती हो रही है। यह ठीक नहीं है। हम माननीय मंत्री जी से मांग करते हैं इसकी व्यवस्था जरूर करनी चाहिए। आपने 12 गाड़ियां चलाई हैं तो पटना से भी एक गाड़ी दिल्ली के लिए होनी चाहिए। बिहार में एक भी रेलवे विद्युतीकरण की योजना नहीं ली गई। कटिहार से बरौनी एवं मानसी से सहरसा रेल खंड का विद्युतीकरण किया जाए।

महोदय, 15 उच्च स्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है इससे भी बिहार की राजधानी पटना अछूती रही है। 375 आदर्श स्टेशन बनो की घोषणा की है लेकिन बिहार के दो-तीन स्टेशन ही लिए गए हैं। हम अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मांग करते हैं कि मानसी जंक्शन को आदर्श स्टेशन बनाया जाए। हम एक बात की ओर माननीय मंत्री महोदया का ध्यान आकृष्ट करना चाहते हैं कि पिछले साल 18 सितम्बर, 2008 को भयंकर बाढ़ आने से पूर्वी कोसी तटबंध टूट गया था, इससे दो रेल लाइन सुथौल से फारबिसगंज और सहरसा से बनमनखी क्षतिग्रस्त हो गई थी। लेकिन अब तक उन रेल लाइनों को पुनर्जीवित नहीं किया गया, जिसके कारण लोगों को भारी कठिनाई होती है। अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बोलना चाहता हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** कृपया अपनी बात कहिए।

*[हिन्दी]*

**श्री दिनेश चन्द्र यादवः** मैं अपने क्षेत्र के बारे में बोलने के लिए बहुत थोड़ा समय लूंगा।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप अपना भाषण यहां रख सकते हैं।

*[हिन्दी]*

**श्री दिनेश चन्द्र यादवः** हमारे क्षेत्र में खगड़िया से कुशेश्वर स्थान, सकरी से हसनपुर 1996 में नई रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति हुई थी। वहां बहुत सारे कार्य भी हुए, लेकिन इस वर्ष के रेल बजट में मात्र पांच-पांच करोड़ रुपये दोनों रेल लाइनों को निर्माण के लिए दिया गया है, जो अपर्याप्त है। पुरानी योजना है तो इसे अधिक राशि देकर पूरा कराना पड़ेगा। उसी तरह से मानसी से सहरसा, दौरम, मधेपुरा, पूर्णिया जो आमान परिवर्तन के कार्य थे, उन्हें कुछ हिस्से में करके छोड़ दिया गया। उन्हें भी पूरा किया जाना चाहिए।

**सभापति महोदयः** श्री ओ.एस. मणियन।

**श्री दिनेश चन्द्र यादवः** सभापति जी, हम शेष स्पीच ले कर देते हैं।

*.....*मैं रेल बजट 2009-10 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब रेल बजट लोक सभा में प्रस्तुत होने का समय आता है तो सबकी नजर उस पर लगा रहता है। किस क्षेत्र या राज्य में रेल विकास में क्या मिल रहा है।

इस बार के रेल बजट से बिहारवासियों में काफी निराशा हुई है। इसलिए नहीं कि बंगाल को बहुत कुछ मिला, बल्कि बिहार में नई योजना आने की बात तो दूर, जो भी पुरानी योजनाएं चल रही थीं उसके काम आगे बढ़ें, उसमें बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है।

बिहार राज्य के मेरे संसदीय क्षेत्र खगड़िया में-खगड़िया से कुशेश्वर स्थान 44 कि.मी. नई रेल लाईन निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1996 में हुई थी जिस पर लागत खर्च 162 करोड़ 87 लाख रु.

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

अनुमानित था। मात्र 44 कि.मी. का रेल लाईन 13 वर्षों में नहीं बना। काम में गति के लिए बजट प्रावधान के साथ रेल के पदाधिकारियों की अभिरुचि आवश्यक होती है। इस बार रेल बजट वर्ष 2009-10 में इसके लिए मात्र 5 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है जो काफी अपर्याप्त है। आवंटन बढ़ा कर निर्माण पूर्ण कराया जाय।

उसी तरह सकरी से हंसनपुर-76.7 कि.मी. नई रेललाईन निर्माण की स्वीकृत वर्ष 1996 में ही हुई थी। इसके निर्माण पर 175 करोड़ 68 लाक रुपये खर्च होना है। काम तेजी से पूरा होने के लिए वर्ष 2008-09 के रेल बजट में 125 करोड़ 92 लाख रुपये का प्रावधान किया गया था। लेकिन इस बार के रेल बजट में मात्र 5 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है, जो काफी कम है। काम पूरा हो, इसके आवंटन बढ़ाया जाय, मंत्री जी।

**मानसी-सहरसा-दौरम मधेपुरा-पूर्णियां-143 कि.मी. आमान परिवर्तन की** योजना का बुरा हाल है। मानसी से सहरसा 43 कि.मी. आमान परिवर्तन का कार्य तो हो गया, लेकिन सहरसा से मधेपुरा-18 कि.मी. के निर्माण के लिए 10 महीना से अधिक समय से मेगा ब्लॉक लगा हुआ है। रेल यात्री परेशान हैं। दौरम मधेपुरा से पुर्णियां रेल खण्ड के बीच काम ही शुरू नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी काम पूरा करने के लिए प्राथमिकता तय की जाय।

**सकरी-लौकहा बाजार-निर्मली व सहरसा फॉरबिसगंज-206 कि.मी.** रेल लाईन नेपाल के अंतर्राष्ट्रीय सीमा से सटा है। सुरक्षा की दृष्टि से इसकी आवश्यकता को देखते हुए रक्षा मंत्रालय के सहयोग से इसके निर्माण की स्वीकृति हुई थी। इसके निर्माण पर 355 करोड़ 81 लाख रुपये खर्च होगा। इस लाईन के निर्माण के लिए इस बार के बजट में मात्र 20 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। यह तो ऊंट के मुंह में जीरा के जैसा है, रेल मंत्री जी आवंटन बढ़ाईए और आमान परिवर्तन पूर्ण कराई जाए।

**सरायगढ़-निर्मली के बीच कोसी रेल महासेतु का निर्माण** वर्ष 2003 में शुरू किया गया था। इसके निर्माण पर 341 करोड़ 41 लाख रुपये खर्च होता। यह पुल मुख्य कोसी नदी पर बन रहा है। बाढ़ के चलते साल के छह महीना ही निर्माण का कार्य चल पाता है। राशि के कमी के कारण काम धीमी गति से चलता है। काम रुक जाता है। इस बार के रेल बजट में इसके लिए मात्र 20 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है। राशि नहीं दी जायेगा तो काम कैसे पूर्ण होगा। इसलिए इस पर मंत्री जी विशेष ध्यान दिया जाए। इस काम में गति के लिए पदाधिकारियों को निर्देश दें।

**सहरसा-पंचगछिया समपार संख्या 31 विशेष के बदले उपरि पुल** निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1997 के रेल बजट में हुई थी। आश्चर्य के साथ दुख भी है कि 12 वर्षों में आज तक इसका काम भी शुरू नहीं किया गया है। यह ओवर ब्रिज कोशी कमिश्नरी मुख्यालय के बीच शहर में बनेगा। रेल गाड़ी के आवागमन के कारण घंटो-घंटा रेलवे ढाला बंद रहने से जाम लग जाता है। इससे जन-जीवन अस्त-व्यस्त हो जाता है। माननीया रेल मंत्री जी से जनहित में इस ओवर ब्रिज का निर्माण शीघ्र करा दें यही आग्रह है।

मेरे संसदीय क्षेत्र खगड़िया में चुकती समपार संख्या-28 विशेष निर्माण की स्वीकृति वर्ष 2000 में हुई थी। इसके एप्रोच का काम पूर्ण हो गया, लेकिन रेलवे द्वारा पुल पर गार्टर नहीं लगाया जा रहा है, जबकि लोहे का गार्टर बहुत दिनों से साईट पर रखा हुआ है यह ओवर ब्रिज एन.एच.-31 पर अवस्थित है। इसके कारण गाड़ियों का जाम घंटों लगने से काफी परेशानियां होती हैं। माननीया रेल मंत्री जी, इस ओवर ब्रिज का काम पूर्ण कराया जाये।

**खगड़िया समपार संख्या-23 बी पर ओवर ब्रिज निर्माण** की स्वीकृति देकर रेल मंत्री जी ने वहां के लोगों की पीड़ा दूर की है। इसके निर्माण पर 15 करोड़ 43 लाख 96 हजार रुपये खर्च होगा। यह ओवर ब्रिज खगड़िया जिला मुख्यालय के शहर के बीच बनेगा। इसके निर्माण नहीं होने से लोगों को काफी परेशानी है। क्योंकि खगड़िया जंक्शन से सटे होने के कारण रेलवे ढाला बराबर बंद ही रहता है। ओवर ब्रिज निर्माण के लिए माननीया रेल मंत्री जी जिन्होंने इसके निर्माण शुरू करने के लिए इस वर्ष 3 करोड़ रुपये का प्रावधान बजट में किया गया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

मानसी-सहरसा बड़ी लाईन बनने से लम्बी दूरी की गाड़ी सहरसा जाती है। उसके रख-रखाव (मेन्टेनेंश) के लिए वासिंग पीट नहीं रहने से गाड़ियों की साफ सफाई के लिए 150 कि.मी. बरौनी जाना पड़ता है। सहरसा में बड़ी लाईन, सवारी डिब्बा अनुरक्षण सुविधा के लिए वासिंग पीट का निर्माण शुरू किया गया जो बहुत ही धीमा है। इसके लिए इस वर्ष मात्र 70 लाख रुपये बजट में प्रावधान किया गया है॥ जबकि उसके निर्माण पूर्ण होने के लिए और 1 करोड़ 45 लाख 75 हजार रुपये की आवश्यकता है। रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस वासिंग पीट का निर्माण शीघ्र पूरा करा दें।

**मधेपुरा विद्युत रेल इंजन कारखाना** जिसके निर्माण पर 1960 करोड़ 57 लाख रुपये खर्च होगा। यह काफी महत्वपूर्ण योजना है, लेकिन इसके लिए इस बजट में मात्र 10 करोड़ रुपये का ही

[श्री दिनेश चन्द्र यादव]

प्रावधान किया गया है, जो दुखद है। रेल मंत्री जी इस फैक्ट्री का निर्माण कराइए आपको बहुत बड़ा नाम होगा।

**खगड़िया में कंक्रीट स्लीपर फैक्ट्री** की स्वीकृति हुई है। इसके निर्माण पर 8 करोड़ 24 लाख रुपये खर्च होगा, लेकिन इसके निर्माण के लिए पिछले बजट में एक हजार और इस बजट में आपने पांच लाख रुपये का प्रावधान किया है जो काफी कम है। मा. मंत्री जी से आग्रह है कि पर्याप्त राशि देकर इसका निर्माण करा दीजिए।

वर्ष 2009-10 के रेल बजट में 53 नई रेल लाईन के लिए 2921 करोड़ रु., 3 आमान परिवर्तन के लिए 1750 करोड़ रु. का प्रावधान किया गया, लेकिन बिहार का नई रेल लाईन/आमान परिवर्तन में एक भी योजना नहीं लिया गया। इसी तरह बिहार के एक भी दोहरीकरण की योजना नहीं लिया गया।

माननीय रेल मंत्री जी ने निर्माण की इस वर्ष प्राथमिकता तय की है, जिसमें नई रेल लाईन के 7 रेल खण्ड-250 कि.मी., आमान परिवर्तन के 17 रेल खंड-1300 कि.मी. एवं दोहरीकरण के 13 रेल खंड-700 कि.मी. कार्य पूरा करना है। लेकिन दुख है कि इसमें से एक भी बिहार का नहीं है।

माननीय रेल मंत्री जी से आप, इज्जत गाड़ी, युवा गाड़ी चलायेंगी, इसके लिए बधाई। आप 12 ड्यूरोन्टों गाड़ी चलायेंगी, जिसमें बंगाल से ही बिना रुके तीन गाड़ी चलेंगी। पटना से आपने एक भी नहीं दिया दुखद है। इसलिए पटना से भी एक ड्यूरोन्टो गाड़ी चलाईये, नहीं तो बिहारी उसे बीच में ही रोकेंगे, उन्हें आक्रोश है।

अन्त में माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह कर रहा हूं कि जनहित में मेरे संसदीय क्षेत्र के समस्याओं का निदान करा देने की कृपा करेंगे।

1. बाढ़ से क्षतिग्रस्त सुपौल-फॉरबिसगंज एवं मधेपुरा-बनमनखी रेल खंड को शीघ्र चालू किया जाय।
2. किसानों के हित में महेशखुट एवं धमराहा स्टेशन पर मकई बुकिंग की अस्थायी व्यवस्था की जाय।
3. महेशखुट एवं कोपड़िया स्टेशन पर कम्पयूटर से आरक्षण की सुविधा उपलब्ध कराई जाय।
4. खगड़िया जंक्शन पर वासिंग पीट की सुविधा उपलब्ध कराई जाय।
5. 307 अप एवं 308 डाउन पैसेंजर गाड़ी को फिर से हाजीपुर-सहरसा के बीच चलाई जाय।
6. सहरसा-पटना के बीच रात में गाड़ी चलाई जाय।
7. समस्तीपुर से दिन में जो पैसेंजर गाड़ी खगड़िया आकर अनावश्यक रूप से 5 घंटा रुकी रहती है उसे सहरसा तक चलाई जाय।
8. सहरसा से मद्रास के बीच गाड़ी चलाई जाए।
9. दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया जंक्शन पर दी जाय।
10. सिमरी बख्तियारपुर-बिहारीगंज एवं सहरसा-कुशेश्वर स्थान रेल लाईन का निर्माण कराया जाय।

***श्री संजय धोत्रे** (अकोला): 15वीं लोक सभा की रेल बजट पे मेरे विचार रखने का मौका देने के लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं। इस रेल बजट में जो नई दिशाएं जैसे की अंतरराष्ट्रीय स्तर के रेल स्थानक बनाना कुछ आदर्श स्नातक बनाना, यात्रियों के सुरक्षा के लिए प्रावधान, ड्यूरोन्टो (प्वाइंट टू प्वाइंट) गाड़ियां चलाने का कहे दिल से स्वागत करता हूं और इन सुविधाओं का विस्तार करने का आग्रह करता हूं। पश्चिम विदर्भ के लिए महत्वपूर्ण अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाने के फैसले का में विशेष स्वागत करता हूं और रेल मंत्री जी को विशेष धन्यवाद देना चाहता हूं।

रेल विभाग के नियोजन में उत्तर-दक्षिण तथा पूर्व-पश्चिम पर ही विशेष ध्यान दिया जाता है लेकिन हमें डायगोनल लिंक्स पर भी विशेष ध्यान देना जरूरी है ताकि ये ईलाके भी उत्तर-दक्षिण तथा पूर्व-पश्चिम से जुड़े और इन पर का बोझ थोड़ा हलका हो जाए, ऐसे ही एक डायगोनल लिंक अकोला-खंडवा तथा खंडवा-रतलाम के गेज कन्वरजन पर आपका विशेष ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं, यह मीटर गेज लाइन अजमेर से काचीगुडा चलती थी और देश के स्वातंत्र पूर्व काल में बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान रखती थी इस लाईन से दक्षिण भारत के राज्य जैसे कि आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, राजस्थान और गुजरात राज्य सबसे कम दूरी से जुड़ते हैं इस लाईन के वजह से महाराष्ट्र के मराठवाड़ा, विदर्भ पिछड़े जिन्हें भी देश के विकास की मुख्य धारा से जुड़ सकते हैं तथा इस मार्ग से सिकंदराबाद कन्टोनमेंट से युद्ध सामग्री तथा सेना का युद्ध के स्थिति में पश्चिमी सीमा पर तुरंत मोबिलाइजेशन किया जा सकता है। देशहित में इन महत्वपूर्ण कारणों के लिए अकोला-खंडवा-रतलाम गेज कनव्हरशन के लिए विशेष प्रावधान किया जाए और यह काम युद्ध स्तर पर पूरा किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अकोला-खंडवा गेज कन्वहरशन के दो फायदे है पहला यह कि उत्तर भारत से दक्षिण भारत के लिए एक नया रेल कॉरिडोर खुल जाएगा और दक्षिण मध्य रेल विभाग में गैस कनवरशन का सिर्फ इतना ही कार्य बचा हुआ है। अकोला-खंडवा रखरखाव के लिए जो खर्चा हो रहा है वो बच जाएगा।

सन 2008 में अकोला-पूर्णा का गेज कनव्हरशन नांदेड में गुरू-ता-गद्दी के पावन अवसर को ध्यान में रखते हुए युद्ध स्तर पर किया गया। पर मुझे खेद है, यह लाईन का कुछ भी उपयोग नहीं किया जा रहा है। क्योंकि इस रूट पर कोई भी इकोनॉमिक वाउेबिलिटी ऑपरेशनल फिजीबिलटी होने के बावजूद कोई भी यात्री गाड़ी का प्रावधान इस बजट में किया नहीं गया है। जिसके लिए मैं खेद व्यक्त करता हूं और रेल मंत्री से विनती करता हूं कि इस मार्ग पर थोड़ा ध्यान देकर अन्याय दूर करें। अकोला-पूर्णा मार्ग से बजट में प्रस्तावित श्रीगंगानगर-नांदेड़ और विशाखापट्टणम-सिकंदराबाद मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाए। अकोला-सिकंदराबाद-विजयवाड़ा समर स्पेशल नियमित रूप से चलाई जाए तथा नागपुर, अकोला, औरंगाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाएं।

अकोला-पूर्णा के गेज कन्वहरशन के उद्घाटन समारोह में मा. रेल राज्य मंत्री श्री नारणभाई राथवा ने ऐलान किया था कि अकोला स्थानक पर सेन्ट्रल रेलवे और साउथ सेन्ट्रल रेलवे का लिंक इस्टैबलिस होने के बाद नांदेड से मुम्बई पूर्णा-अकोला होते हुए एक्सप्रेस ट्रेन चालू की जाएगी और दूसरी एक ट्रेन अकोला-पूर्णा-लातूर-पुणे-मुम्बई चलाई जाएगी। अकोला स्थानक पर लिंक का काम हो चुका है। तो पूर्व मंत्री जी का आश्वासन पूरा किया जाए। भुसावल से अकोला होते हुए नांदेड तक सवारी गाड़ियां इस मार्ग पर चलाई जाएं।

***श्री राम सिंह कस्वां** (चुरू): माननीय रेल मंत्री महोदया द्वारा 2009-10 के रेल बजट में आर्थिक उपलब्धि के साथ सामाजिक दायित्व को तरजीह देते हुए आम आदमी की सुविधाओं की जरूरतों को रेखांकित करते हुए कई लोकप्रिय योजनाओं का ऐलान किया है, यात्री किराए और मालभाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है। मेरे क्षेत्र के रतनगढ़-डेगाना व सादुलपुर से बीकानेर रेल लाइन का आमान परिवर्तन मार्च 2010 तक पूरा करने की घोषणा की है। नई रेल गाड़ियों के संचालन की घोषणा भी की है जिसमें दिल्ली से सादुलपुर तक सप्ताह में तीन दिन गाड़ी चलाने की घोषणा की है। इस गाड़ी को प्रतिदिन करना अत्यन्त आवश्यक है। इस क्षेत्र की जनता, राजनैतिक, सामाजिक, व्यापारिक संगठन दिल्ली से सादुलपुर तक गाड़ी चलाने की मांग काफी समय से करते आ रहे हैं। उक्त रेललाइन के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण हुए काफी समय हो गया है। सम्पूर्ण सिस्टम तैयार होने के पश्चात् भी इस क्षेत्र की जनता को इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है। दिल्ली-सादुलपुर मात्र तीन दिन गाड़ी चलाने की घोषणा की गई है, इससे इस क्षेत्र की जनता को कोई विशेष राहत मिलने वाली नहीं है, इस गाड़ी को नियमित किया जाए एवं इसके अतिरिक्त एवं गाड़ी रात को या सुबह सादुलपुर से चलाई जावे जिससे इस क्षेत्र के व्यापारी सुबह काम के समय दिल्ली पहुंच सकें। रात को बीकानेर से आने वाली छोटी लाइन की गाड़ी का सम्पर्क भी इस गाड़ी से किया जा सके। इसी तरह एक गाड़ी सायं को दिल्ली से रवाना होकर रात को सादुलपुर पहुंचने पर उस गाड़ी का सम्पर्क बीकानेर जाने वाली गाड़ी से हो जाने से इन गाड़ियों के संचालन का फायदा पूरे क्षेत्र की जनता को प्राप्त होगा। इसी प्रकार से सादुलपुर से हिसार रेल लाईन के आमान परिवर्तन का कार्य भी पूर्ण हो चुका है। इस मार्ग पर भी हिसार से लुधियाना चलने वाली गाड़ी को सादुलपुर तक बढ़ा दिया जाता है तो इस क्षेत्र की जनता को काफी राहत मिलेगी व रेलवे को भी अलग से रैक की आवश्यकता नहीं रहेगी।

रेल बजट 2008-09 में लुहारू-सीकर-जयपुर, सीकर-चुरू व सूरतपुरा-श्रीगंगानगर के आमान परिवर्तन की घोषणा की थी। वर्तमान बजट में लोहारू-सीकर-जयपुर व सीकर-चुरू के आमान परिवर्तन के लिए मामूली वित्तीय प्रावधान किया गया है, सुरतपुरा से श्रीगंगानगर मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। उक्त सम्पूर्ण लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य तुरन्त शुरू करते हुए वित्तीय प्रावधान किया जावे।

मेरे संसदीय क्षेत्र के सम्पूर्ण रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य होने जा रहा है, मात्र रतनगढ़ से सरदारशहर तक 45 कि.मी. के आमान परिवर्तन की कोई घोषणा नहीं की गई है, क्षेत्र की जनता, राजनैतिक, सामाजिक एवं व्यापारिक संगठन इस मार्ग के आमान परिवर्तन की मांग काफी समय से करते आ रहे हैं। जिले के सम्पूर्ण रेल लाइन के आमान परिवर्तन होने के बाद इस छोटे टुकड़े की लाइन का संचालन करना भी मुश्किल होगा। सरदारशहर व्यापारिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से महत्वपूर्ण क्षेत्र है, यहां के प्रवासियों का व्यापारिक दृष्टि से पूरे देश में आना-जाना बना रहता है। इसके अतिरिक्त सरदारशहर से हनुमानगढ़ नई रेल लाइन की मांग काफी समय से की जा रही है। इस रेल लाइन के सर्वे का उद्घाटन भी किया जा चुका है, अगर इस लाइन का निर्माण हो जाता है, तो पंजाब व पश्चिम राजस्थान का सीधा सम्पर्क अहमदाबाद-मुम्बई से हो जायेगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राम सिंह कस्वां]

2009-10 के अन्तरिम बजट में चुरू-तारानगर-नोहर नई रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की थी, इस बजट में उसकी चर्चा तक नहीं की गई है, यह महत्वपूर्ण रेल लाइन है। इस क्षेत्र की जनता एवं प्रवासी उक्त लाइन की वर्षों से मांग करते आ रहे हैं। भारत निर्माण में मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रवासियों, वीर सैनिकों की अहम भूमिका रही है। इस क्षेत्र में बीकानेर रियासत ने 1910 से 1912 के दौरान 400 कि.मी. से ज्यादा रेल मार्ग सामरिक, व्यापारिक महत्व को समझते हुए बिछाया था, लेकिन बड़ी पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि आज 97 वर्ष पश्चात् भी इस क्षेत्र में 1 कि.मी. रेल लाइन का विस्तार नहीं किया गया है। सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। भीवान-लोहारू, पिलानी, चुरू रेल लाइन का भी सर्वे का आदेश होने के पश्चात कोई विशेषष प्रगति नहीं है। इसके लिए प्रभावी कार्यवाही करते हुए इस बजट में प्रावधान करने की आवश्यकता है।

इस बजट में मानवयुक्त समपार बनाने का जिक्र तक नहीं किया गया है। मेरे क्षेत्र में लगभग 400-450 कि.मी. रेल लाइन पर गाड़ियों का संचालन हो रहा है, मात्र 30-32 उक्त समपार हैं वे भी शहरी क्षेत्र में। ग्रामीण क्षेत्र के वर्षों के रास्ते बन्द होने जा रहे हैं। प्रधानमंत्री सड़क योजना में जहां सड़कों का निर्माण किया जा रहा है, वहां भी रेलवे क्रासिंग नहीं होने के कारण उन सड़कों के निर्माण का कोई महत्व नहीं रहा है। रेल विभाग इसकी समस्त जिम्मेदारी राज्य सरकारों पर डाल रही है। राज्यों के पास इतना प्रावधान नहीं है कि अपने संसाधनों से इसका निर्माण करवा सके। कम से कम निम्न स्थानों पर मानवयुक्त रेल समपार की अत्यन्त आवश्यकता है।

उत्तर-पश्चिम रेलवे के लुहारू-सादुलपुर, रतनगढ़-बीकानेर रेल लाइन पर, रामपुरा-गुगलवा सड़क मार्ग पर, बेवड-भोजाण हाल्ट स्टेशन के पास, कान्धरान-रडवा सड़क मार्ग पर, डोकवा स्टेशन के पश्चिम साइन में या यूआरबी का निर्माण, एन.एच. 65 हडियाल से टमकोर (कि.मी. 246/5) सड़क मार्ग पर श्रिशला हाल्ट स्टेशन जहां आधा गांव रेल लाइन के उत्तर साइड में बसा है, काफी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। डाबला स्टेशन किमी 275/1-2 पायली हाल्ट स्टेशन के पास यहां यू.आर.बी. का निर्माण किया जा सकता है। मोलीसर गांव के पास, रतनगढ़-डेगाना लाइन पर भोजासर गांव के पास, पडीहारा गांव के पास जहां पहले मानवरहित रेलवे क्रासिंग था, उसे बन्द कर दिया गया है। बालसमंद से सांवराद के मध्य डी46 पर सादुलपुर से हनुमानगढ़ रेल लाइन पर पहाडसर गांव के पास सड़क मार्ग पर यह लगभग 40 गांवों का सड़क मार्ग है, चुबकिया ताल से ढिगारला के रास्ते पर, नरवासी से ख्याली सड़क मार्ग पर, सिधमुख-आनूपशहर स्टेशन के मध्य कि.मी. 136/13-14 इस लाइन को क्रासिंग करने वाली सड़क जयपुर से गंगानगर पर भारी ट्रैफिक है। गोगामेडी के पास रामगढ़िया गांव की सड़क मार्ग पर सादुलपुर-हिसार रेल लाइन पर लुटाना सदासुख सड़क मार्ग पर लूटाणापूर्ण सड़क मार्ग पर, लसेडी से मिठी रेडूवान रास्ते पर यहां यू.आर.बी. का निर्माण भी किया जा सकता है। चुरू-सीकर मार्ग पर खासोली के पास, रतनगढ़-सरदारशहर मार्ग पर मेलूसर गांव के पास सड़क मार्ग पर यह सड़क काफी गांवों को जोड़ती है, दुरासर गांव के सड़क मार्ग पर यह सड़क भी काफी गांवों को जोड़ने का काम करती है।

हाल्ट स्टेशन-रतनगढ़-सरदारशहर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा के पास जैसलमेर हाल्ट, डूंगरगढ़ से आगे बेनीसर हाल्ट स्टेशन।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र-भादरा व नोहर स्टेशन पर यात्रियों का भारी दबाव है, यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की स्वीकृति प्रदान की जावे। सादुलपुर जंक्शन-चुरू जंक्शन व रतनगढ़ जंक्शन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए।

*[अनुवाद]*

***श्री आर. ध्रुवनारायण** (चामराजनगर): मैं माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा वर्ष 2009-10 हेतु प्रस्तुत किये गये रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका आभारी हूं। मैं यात्रियों पर भार डाले बिना लोक हितैषी बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री महोदया ममता बनर्जी, राज्य मंत्री श्री के. एच. मुनियप्पा जी तथा श्री अहमद को हार्दिक बधाई देता हूं। इस बजट में माननीय रेल मंत्री महोदया ने असंगठित क्षेत्र के कामगारों हेतु नई 'इज्जत' पास योजना आरम्भ करने सहित समाज के सभी वर्गों के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने का प्रयास किया है। युवाओं के लिए पूर्णतया वातानुकूलित ''युवा'' रेलगाड़ी, महिला कर्मचारियों की सुविधा के लिए 'केवल महिलाएं' रेलगाड़ियां आरम्भ करना मंत्री महोदया द्वारा की गई बहुत अच्छी पहल है। मैं कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री महोदया ने कम अवधि के भीतर सराहनीय कार्य किया है।

जहां तक कर्नाटक का संबंध है, मुझे यह कहते हुए बहुत प्रसन्नता हो रही है कि माननीय रेल मंत्री महोदया ने राज्य के तीन महत्वपूर्ण स्टेशनों का उन्नयन कर उन्हें विश्व स्तरीय बनाने, मैसूर और हुबली में बहुउद्देशीय परिसर उपलब्ध कराने का प्रस्ताव किया है, मैसूर-तिरुपति रेलगाड़ी का चामराजनगर तक विस्तार किया गया है, 8 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री के इन सभी कदमों का स्वागत करता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

**नौकरियों में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के बैकलॉग पदों को भरने का उद्देश्य:** मैं रेलवे बजट में, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के बैकलॉग पदों को भरने की घोषणा के लिए माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी को बधाई देता हूं। सरकार की प्रतिबद्धता का यह अच्छा संकेत है। बैकलॉग पदों का भरने का कार्य समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार होना चाहिए। इसे छह माह के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।

**मैसूर में रेलवे चिकित्सा कॉलेज की स्थापना:** कर्नाटक राज्य को पहले मैसूर राज्य के नाम से जाना चाहता था। परन्तु, विकास संबंधी क्रियाकलापों में इस क्षेत्र को सही हिस्सा नहीं मिला।

मेरा लोक सभा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र चामराजनगर पूर्ववर्ती मैसूर जिले का एक तालुका था। चामराजनगर जिला वर्ष 1998 में ही बना है। डा. डी.एस. नन्जुनडप्पा द्वारा कर्नाटक सरकार को सौंपी गई रिपोर्ट के अनुसार चामराजनगर सबसे ज्यादा पिछड़े जिलों में से एक माना जाता है। मैसूर और चामराजनगर जिले के बीच अटूट रिश्ता है। मैसूर जिले के कुछ विधान सभा क्षेत्र मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में सम्मिलित हो गए हैं। मैसूर में रेलवे मेडिकल कालेज की स्थापना से चामराजनगर के लोगों को भी सहायता मिलेगी। इसलिए मैं व्यक्तिगत रूप से माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं और उनकी सराहना करता हूं।

## आठ नई रेलगाड़ियां अथवा कर्नाटक राज्य तक रेलगाड़ियों का विस्तार

कर्नाटक राज्य को कुल आठ नई रेलगाड़ियां दी जा रही हैं अथवा उनका वहां तक विस्तार किया जा रहा है। यह एक अच्छी बात है।

इनमें से सबसे महत्वपूर्ण रेलगाड़ी बंगलौर-शिमोगा इंटरसिटी है। यह रेलगाड़ी केन्द्रीय कर्नाटक के लोगों को राज्य की राजधानी बंगलोर से जोड़ती है।

मैसूर-तिरुपति रेलगाड़ी का विस्तार चामराजनगर तक कर दिया गया है जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। इस बात को लेकर चामराजनगर के लोग बहुत प्रसन्न हैं। पिछले रविवार को अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में ही था। मैंने चामराजनगर के आम आदमी की खुशी को महसूस किया है। चूंकि तिरुपति-मैसूर रेलगाड़ी का विस्तार चामराजनगर तक कर दिया गया है इसलिए उन्होंने अपने उद्गार और प्रसन्नता व्यक्त की। मैं आदरपूर्वक माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी को धन्यवाद देता हूं।

इसके अतिरिक्त मैं सामान्यत: कर्नाटक और विशेषकर अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र चामराजनगर के रेल नेटवर्क में सुधार करने के लिए कुछ सुझाव देना चाहूंगा। महोदया, मेरे जिला चामराजनगर देश के सबसे अधिक पिछड़े जिलों में से एक है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग लंबे समय समय से बेहतर रेल सेवाओं के स्वप्न देख रहे हैं, परंतु दशकों बाद भी यह स्वप्न पूरा नहीं हो पाया है।

**उदाहरण के लिए:** चामराजनगर-मेत्तूपलवम रेलवे लाईन जो पिछड़े हुए जिले चामराजनगर का पूरा परिदृश्य ही बदल सकती है और इससे तीन राज्यों (कर्नाटक, केरल और तमिलनाडु) के सीमावर्ती जिलों का विकास हो सकता है। बंगलुर और सत्यमंगला के बीच रेल लाईन को प्राथमिकता नहीं दी गयी। मौजूदा बजट में इसके लिए केवल दस लाख रुपये की धनराशि का ही निर्धारण किया गया है। यह धनराशि बहुत ही कम है और इससे कुछ भी नहीं किया जा सकता। मैंने अनुरोध किया था कि मैसूर तक जाने वाली सभी रेलगाड़ियों को बढ़ाकर चामराजनगर तक किया जाना चाहिए परंतु केवल मैसूर-तिरुपति रेल सेवा का ही विस्तार किया गया। अन्य रेल सेवाओं का विस्तार नहीं किया गया। नंजनगुडचिन्नादगुडी हुण्डी गेट और पान्यादाहुंडी गेट पर सड़क उपरिपुल के निर्माण हेतु पर्याप्त धनराशि मुहैया करायी जानी चाहिए। ये मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की बहुत बहुत महत्वपूर्ण मांगें हैं। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री अपने उत्तर में इन मुद्दों को भी शामिल करेंगी।

**श्री ओ.एस. मणियन** (मईलादुतुरई): माननीय सभापति महोदय, मैं इस अवसर पर मैं तमिलनाडु के भूतपूर्व मुख्यमंत्री और आल इंडिया अन्ना डीएमके महासचिव, हमारी माननीया नेता डा. पुरत्ची थलाईवी अम्मा और मईलादुतुरई संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के मतदाताओं का हार्दिक आभार प्रकट करता हूं जिन्होंने मुझे इस सम्माननीय सभा का सदस्य बनाया।

आल इंडिया अन्ना डीएमके की ओर से मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट पर अपने विचार प्रस्तुत करता हूं। सर्वप्रथम मैं यह बात स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूं कि यह लोगों के बजट की बजाय लोकलुभावन बजट है। हमारे माननीय नेता डा. पुरत्ची थलाईवी अम्मा ने इस बजट के संबंध में यह कहकर आम आदमी के मानस को प्रतिबिंबित किया है कि यह नजर ऊपर से लोगों का बजट का आभास देता है परंतु व्यापक रूप से आलंकारिक है तथा इसमें दीर्घकालिक दृष्टिकोण का अभाव है।

माननीय मंत्री ने आदर्श स्टेशनों के सूची में माईलादुतुरई, कुंभकोणम और नागापट्टीनम जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों को शामिल

[श्री ओ.एस. मणियन]

नहीं किया गया है जहां विश्व के सभी धर्मों के लोग आते हैं। चेन्नई से कुड्डालोर कुंभकोणम होते हुए त्रिचि जाने वाली मुख्य रेल लाईन और उन्हें जोड़ने वाली संपर्क रेल लाइनें ग्रामीण तमिलनाडु की धमनियां हैं। हालांकि, कई वर्षों से इस खण्ड की अवहेलना हुई है। 66 कि.मी. कुड्डालोर-मईलादुतुरई तथा मईलादुतुरई-कराईकुडी की 187 किलोमीटर लंबी रेल लाईन का आमान परिवर्तन कार्य चार वर्षों से भी अधिक समय से लंबित पड़ा हुआ है। इतनी कम धनराशि का आबंटन ही इन परियोजनाओं को पूरा न होने के कारण है। हालांकि, यह मार्ग माननीय गृह मंत्री जैसे महत्वपूर्ण और शक्तिशाली व्यक्तियों के क्षेत्र में पड़ता है किन्तु फिर भी दुर्भाग्य से इसके लिए पर्याप्त आवंटन नहीं किया गया है।

यात्रा में लगने वाले समय से कटौती करने के लिए चेन्नई-मदुरै तथा चेन्नई मईलादुतुराई होते हुए त्रिचि के लिए दो बुलेट रेलगाड़ियां प्रारंभ की जानी चाहिए। कन्याकुमारी से चलकर वालीपुर, राधापुरम, कुदनकुलम, उदनगुडी, त्रिचेन्दुर, थुथुकुडी, स्यालकुडी रामनाथपुरम, पुट्टाकोटई, नागापट्टीनम, मईलादुतुरई, कुट्टालोर, पुदुचेरी, मराक्कानम, महाबलीपुरम और थिरूवनमियूर होते हुए चेन्नई के लिए प्रदूषण मुक्त तीव्र यात्रा हेतु पूर्व तटीय संपर्क लाईन बिछाई जानी चाहिए। थेनी तमिलनाडु का एकमात्र ऐसा जिला है जिसका चेन्नई के साथ कोई सीधा रेल संपर्क नहीं है। 1960 के दशक के शुरू में गुडलूर-कमबम-थेनी-पेरियाकुलम-डिंडीगुल-त्रिचि-विलुपुरम-चेन्नई मार्ग पर एक नयी रेल लाइन परियोजना प्रारंभ की गयी थी और सरकार ने रेलवे के लिए भूमि का अधिग्रहण करना भी प्रारंभ कर दिया था। बाद में, बिना किसी कारण यह परियोजना छोड़ दी गयी है। विल्लुपुरम, थिरुवनमलाई, जोलारपेट, कृष्णागिरी और हौसूर होते हुए पुदुचेरी और बंगलौर के बीच एक नई रेल लाईन की शुरुआत की जाए, तंजावुर और अरियालुर के बीच दूसरी नई रेल लाईन शुरू जाए, मनारगुडी और निदामंगलम के बीच तीसरी नई रेल लाईन शुरू की जाए, चौथी नई रेल लाईन पूरीयर होते हुए कराइकल और मईलादुतुरई बीच शुरू की जाए तथा पांचवीं रेल लाईन तिथरामपुंदी और अगस्थममपल्ली के बीच शुरू जाए। कुड्डालोर से चलकर विरुदाचलम-उलनथुरपेट्टी और सेलम होते हुए कोयम्बटूर के बीच एक नई रेलगाड़ी चलायी जाए। नागरकॉयल और चेन्नई के बीच एक और सुपर फास्ट दैनिक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाए। थुथुकुडी-कोयम्बटूर-बंगलुर के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन चलायी जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री से अपील करना चाहूंगा कि यातायात की भीड़भाड़ को कम करने के लिए मदुरै और कोयम्बटूर में एमआरटीएस सुविधा शुरू की जाए।

**अपराह्न 5.00 बजे**

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बिना चौकीदार वाले कई समपार हैं जिनमें सर्वाधिक महत्वपूर्ण मयलादुतुरई तथा तंजावूर मार्ग के बीच तिरुवलनछुझी गांव 27/4 है जहां ओवरब्रिज अथवा अंडरब्रिज की आवश्यकता है। मुझे आशा है कि माननीया रेल मंत्री मेरे सुझाव पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

***श्री ए.के.एस. विजयन** (नागापट्टिनम): भारतीय रेलवे का ध्येय मात्र लाभ कमाना ही नहीं है। इसकी देश के पिछड़े क्षेत्रों में आर्थिक विकास सुनिश्चित करते हुए हमारी आर्थिक आवश्यकताओं को पूरा करने की उत्तरदायित्वपूर्ण सामाजिक भूमिका भी है। हमारी माननीय रेल मंत्री ने अपनी आरम्भिक टिप्पणी में इस पर जोर दिया है और मैं उनकी प्रशंसा करता हूं। मैं भी अपनी पार्टी द्रविड़ मुनेत्र कषगम की ओर से बजट का स्वागत करता हूं और समर्थन करता हूं।

माननीया रेल मंत्री का अल्प समयावधि में अधिक कार्य करने का उत्साह स्पष्ट है और यह बजटीय घोषणाओं से प्रकट है। इस बजट कवायद का उद्देश्य अवसंरचना में कई गुना वृद्धि करना, यात्री सुविधाओं में वृद्धि करना, सुरक्षा के लिए भय को दूर करना तथा सुरक्षा उपाय विकसित करना है।

मैं अपने नेता तमिलनाडु के मुख्यमंत्री कलिगनार करुणानिधि की ओर से इस बजट का स्वागत करता हूं, जिन्होंने लंबित परियोजनाओं के कार्य में तेजी लाने के अनुरोध के साथ इसका स्वागत किया है। मैं अपने उप मुख्यमंत्री तलपथी स्टालिन की ओर से भी इसका स्वागत करता हूं जिनका मानना है कि यह बजट मानवीय चेहरे वाला है जिसका उद्देश्य यांत्रिक दुनिया में वाहनीय परिवहन संस्था मात्र न होकर जनता की सेवा करना है।

यूपीए की अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी के मार्गदर्शन में यह सरकार समावेशी विकास पर बल दे रही है तथा प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह का मानना है कि हमारे आर्थिक विकास का आधार हमारे मानवीय दृष्टिकोण में है। इससे संकेत लेते हुए हमारी रेल मंत्री ने विकास के लिए सामाजिक-आर्थिक खाका तैयार करने हेतु एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया है। इस समय माननीया रेल मंत्री को धन्यवाद देते हुए मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र तथा अपने गृह राज्य तमिलनाडु के संबंध में कतिपय मांगें रखना चाहूंगा।

पिछले वर्ष के बजट में चेन्नई-नागौर के बीच एक दैनिक रेलगाड़ी की घोषणा की गई थी। मैं यह ध्यान दिलाना चाहूंगा कि

*मूलत: तमिल में दिये गये तथा सभा पटल पर रखे गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

यह घोषणा मात्र घोषणा ही बनी हुई है। मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस रेलगाड़ी को सितम्बर के प्रथम सप्ताह तक अथवा प्रतिवर्ष मनाए जाने वाले अन्नाई वेलंकन्नाई चर्च समारोह के पहले अगस्त में आरम्भ करने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए। चूंकि यह रेलगाड़ी नागापट्टिनम में एक मुस्लिम धार्मिक स्थल, एक हिंदू धार्मिक स्थल तथा एक इसाई धार्मिक स्थल के प्रसिद्ध तीर्थस्थल केन्द्रों को जोड़ेगी, अत: इसे शतायु अन्ना को श्रद्धांजलि के रूप में अन्ना सद्भावना एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाना चाहिए जिनका शताब्दी समारोह अभी हम लोग मना रहे हैं।

दो नई रेल लाइनें (1) नीदमंगलम-मन्नारगुडी-पट्टूकोट्टाई (2) नागापट्टिनम-तिरुकुवलाई-तिरुथुरईपुंडी लाइन बिछाई जानी है और हमारी यह मांग काफी समय से लंबित है। उधमपुर से बारामूला तक कश्मीर घाटी रेलवे लाइन परियोजना पूरी हो जाने के बाद नागूर को देश के सर्वाधिक उत्तर भाग के स्टेशन से भी जोड़ा जाना चाहिए।

मयलादुतुरई-करईखुडी खंड के आमान परिवर्तन कार्य को पूरा किया जाना चाहिए जिसमें तिरुवरूर, तिरूथुरईपुंडी, मुथुपेट शामिल है। तिरुथुरईपुंडी-अगस्थरामपल्ली आमान परिवर्तन कार्य के संबंध में घोषणा के बाद भी यह कार्य अभी तक शुरू नहीं किया गया है।

वर्तमान में कोयम्बटूर तथा कुम्बकोनम के बीच चलने वाली रेलगाड़ी को कोवई-नागौर रेलगाड़ी बनाया जाना चाहिए जिसके कुछ कोच कुम्बकोनम जाने चाहिए।

जब यह मीटर लाइन थी, उस समय बंगलौर, नागौर से वाया मैसूर तथा तिरुचि से जुड़ा हुआ था। अब आमान परिवर्तन के बाद यह रेलगाड़ी पुन: शुरू नहीं की गई है। मैं आपसे यह अनुरोध करता हूं कि इस लोकप्रिय रेलगाड़ी को पुन: चलाया जाए।

यह भी घोषणा की गई ती कि एर्नाकुलम तथा नागौर के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाई जाएगी। मैं यह कहना चाहूंगा कि यह रेलगाड़ी सेवा अभी तक शुरू नहीं की गई है और यह अभी तक एक घोषणा मात्र है।

तमिलनाडु के दक्षिणी जिले औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं जिसके परिणामस्वरूप यहां आर्थिक पिछड़ापन है तथा प्रति व्यक्ति आय कम है। काफी लंबे समय से यह मांग की जाती रही है कि रेलवे प्रणाली के माध्यम से इसमें जीवनरेखा प्रदान की जानी चाहिए। मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि डा. कलिगनार करुणानिधि के नेतृत्व वाली द्रमुक सरकार कतिपय रेल परियोजनाओं जैसे तिरुवनमलाई को पुडुचेरी तथा जोलारपेट से जोड़ने के लिए सहयोग देने हेतु तैयार है।

संतुलित विकास तथा अधिक रोजगार सृजन को लक्ष्य बनाकर कार्य किया जा रहा है तथा यह हमारे रेल मंत्री द्वारा की गई घोषणाओं से स्पष्ट है। यह उनकी इस घोषणा में प्रतिबिम्बित होता है कि असंगठित क्षेत्र में काम करने वाले कामगारों को 100 किलोमीटर तक की यात्रा करने के लिए मासिक पास 25 रुपये में दिया जाएगा। इस बजट की प्रच्छन्न भावना आर्थिक परिसंपत्तियों का सृजन तथा इनकी उपयोगिता का विस्तार भावी पीढ़ी के लिए करना तथा इस प्रकार कामकाजी वर्ग को लाभ पहुंचाना है। अत: मेरा मानना है कि सामाजिक सोच रखने वाले जिम्मेदार सभी लोग इस बजट का स्वागत करेंगे।

ब्रिटिश काल से ही रेल यात्रा दक्षिण भारत में विशेषकर तमिलनाडु में स्थापित हो चुकी है। अत: मेरा मानना है कि आदर्श रेलवे स्टेशन बनाए जाने हेतु सूची में केवल कुछ ही स्टेशनों की पहचान की गई है। इस सूची में अवदी, चेन्नई बीच जंक्शन, चेन्नई चेटपेट, चेन्नई पार्क, पेरम्बुर, सेंट थामस माउंट, तम्बरम, तिरुनिन्द्रावुर, तिरुवलंगाडु, तिरुवल्लूर को शामिल किया गया है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि हमारे साथी सदस्यों के अनुरोधों के आधार पर कुछ और रेलवे स्टेशनों को इसमें शामिल किया जाए। मयलादुतुरई के साथ नागापट्टिनम तथा नागौर का उन्नयन किया जाना चाहिए।

यह घोषणा की गई है कि लगभग 50 रेलवे स्टेशनों में बहुउद्देशीय परिसरों की स्थापना की जाएगी तथा मंत्री महोदया ने इसमें कन्याकुमारी, रामेश्वरम, मदुरई तथा तिरुचिरापल्ली को इसमें शामिल किया है। मैं मंत्री महोदया से यह अनुरोध करता हूं कि मदुरई तथा तिरुचिरापल्ली को विश्ववस्तरीय स्टेशन बनाते समय इस सूची में नागापट्टिनम तथा तंजावुर को भी शामिल किया जाए।

रेलवे सुरक्षा तथा संरक्षा के स्तर में वृद्धि करने पर जोर दिया गया है। रेल यात्रियों की सुविधाएं तथा संरक्षा भी समान रूप से महत्वपूर्ण है। महिला यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल में विशेष महिला कमांडों बल पर विचार किया जा रहा है। मैं इस कदम का स्वागत करता हूं।

आगामी वर्ष में 6,560 कर्मचारी क्वार्टरों का निर्माण किया जाएगा। रेलवे कर्मचारियों की संख्या 14 लाख होने को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि इसमें और वृद्धि की जानी चाहिए। इसके साथ ही विद्यमान रेलवे परिसरों तथा कॉलोनियों के रखरखाव के लिए और निधियों का आवंटन किये जाने की आवश्यकता है। लाभ में वृद्धि करने के उद्देश्य से खेलकूद तथा मनोरंजन एवं कर्मचारी कल्याण जैसे कतिपय शीर्षों के अंतर्गत आवंटन में विगत वर्षों में कमी की गई है। इस प्रवृत्ति

[श्री ए.के.एस. विजयन]

को रोका जाना चाहिए। हमारी माननीया मंत्री जिन्होंने रेलवे को सामाजिक प्रतिबद्धता की शपथ ली है, को यह देखना चाहिए कि कर्मचारियों को उनका हाथ मिले।

यह घोषणा भी की गई है कि रेलवे द्वारा चिकित्सा महाविद्यालयों और नर्सिंग महाविद्यालयों की स्थापना की जाएगी। मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि वे मदुरई, वेल्लौर, तिरुचिरापल्वली और नागापट्टनम में ऐसी संस्थाओं की स्थापना करें।

मैं इस घोषणा का स्वागत करता हूं कि अवर श्रेणी के कर्मचारियों की कन्याओं को उच्च शिक्षा के लिए छात्रवृत्ति प्रदान की जाएगी। रेलवे में रोजगारों में महिलाओं के साथ-साथ अल्पसंख्यकों तथा आर्थिक रूप से कमजोर लोगों को प्राथमिकता दिये जाने की घोषणा करना भी एक स्वागतयोग्य घोषणा है। मंत्री महोदया ने देश के दूरदराज के क्षेत्रों मे सूचना प्रौद्योगिकी का लाभ पहुंचाने के लिए रेलवे लाइन के आस-पास ऑप्टिकल फाइबर बिछाने की परियोजना को भी पुन: शुरू करने की घोषणा की है। मैं इस काम में गति लाने के लिए समैपिगौदा की अध्यक्षता में समिति का गठन किये जाने की घोषणा का भी स्वागत करता हूं।

रेल कर्मशालाओं के पुनरुद्धार के एक भाग के रूप में कतिपय रेल कर्मशालाओं को चिन्हित किया गया है। तिरुचि गोल्डन रॉक रेल वर्कशॉप भी इनमें से एक है। मैं रेल मंत्री से निवेदन करना चाहूंगा कि वे इसमें पेदानुर सिग्नल वर्कशॉप और पेराम्बूर आईसीएफ, द्वितीय इकाई जिसे इस योजना के अंतर्गत बनाया जाना है, को भी शामिल करें।

पश्चिमी गलियारा और पूर्वी गलियारा परियोजना को नए जोश से पूरा करने की घोषणा का स्वागत करते हुए मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वे त्रिवेन्द्रम, कोच्चि-बंगलौर, हैदराबाद के साथ-साथ चेन्नई को जोड़ते हुए तूतीकोरिन और गोवा के बीच निर्धारित मालभाड़ा गलियारा अर्थात दक्षिणी गलियारा बनाने की हमारी मांग पर विचार करे। चूंकि इससे दक्षिण में औद्योगिक विकास में बहुत मदद मिलेगी इसलिए मैं माननीय मंत्री से इसे इसी वर्ष के बजट में शामिल करने का अनुरोध करता हूं।

मुम्बई और दिल्ली; कोलकाता और दिल्ली के बीच युवाओं के लिए सस्ते किराये वाली साप्ताहिक ट्रेन चलाई जाएगी। आगामी तीन महीने में शुरू की जाने वाली यह नई रेलगाड़ी चेन्नई-दिल्ली मार्ग पर भी आरंभ की जानी चाहिए।

मैं कोलकाता से ढाका के बीच ट्रेन सेवा संबंधी सुविधाओं में वृद्धि और परिचालन उन्नयन की घोषणा का भी स्वागत करता हूं। इस अवसर पर माननीय मंत्री महोदया का ध्यान पिछले 25 वर्षों से अधिक समय से चेन्नई-इगनोर-रामेश्वरम बोट मेल को शुरू नहीं किये जाने की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूं। यह ट्रेन सेवा चेन्नई और कोलम्बो वाया रामेश्वरम और तेलईमन्नार के बीच सीधा संपर्क प्रदान करती थी जिसे भारतीय नौवहन निगम द्वारा एक बाह्य एजेन्सी नौवहन सेवा जिसे राकफेरी सर्विस के रूप में राम वी. रामानुजम द्वारा चलाया जाता था, के द्वारा जोड़ा गया था। अब भारत और श्रीलंका द्विपक्षीय सहयोग में और वृद्धि कर रहे हैं इसलिए इस ट्रेन सेवा के साथ-साथ फेरी सर्विस को भी पुन: बहाल किया जाए। इससे दोनों ओर तमिलों विशेषकर श्रीलंका के तमिलों को जो हाल ही में भारी दुख तथा तनाव के दौर से गुजरें हैं, को बहुत फायदा होगा। इससे इस क्षेत्र के घटते हुए पर्यटन उद्योग को भी प्रोत्साहन मिलेगा। मैं रेल मंत्री से मईलादुतुरई और कराईकुडी के बीच आमान परिवर्तन की कार्य में तेजी लाकर इस सेवा को बहाल करने का अनुरोध करता हूं। जब माननीया रेल मंत्री उधमपुर-बारामुला रेल लाइन जैसे अंतरराष्ट्रीय महत्व की राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए 19,49 करोड़ रुपये आवंटित करा सकती है तो उन्हें भारत तथा श्रीलंका के बीच इस रेल लिंक परियोजना के लिए धनराशि प्राप्त करने हेतु इसी प्रकार के कदम उठाने चाहिए।

आज रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय से सहयोग और सहायता मिल रही है और इसी के परिणामस्वरूप रेलवे को 5000 करोड़ रुपये का अतिरिक्त आवंटन किया गया है। जब इस प्रकार की उदारता दिखायी जा रही है तो मैं रेल मंत्री से तमिलनाडु में लम्बे समय से लम्बित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के साथ-साथ पर्याप्त निधियों के आवंटन के साथ चालू परियोजनाओं के काम में तेजी लाने का अनुरोध करता हूं। इस अवसर पर मैं माननीया रेल मंत्री से चेन्नई सेन्ट्रल जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने का अनुरोध करता हूं जिसमें सीधे संपर्क के साथ चेन्नई ईगमोर स्टेशन को चैन्नई सेन्ट्रल के विस्तारित भाग के रूप में अवश्य सम्मिलित किया जाए।

नई रेल लाइनों की धनराशि को 2,921 करोड़ से रुपये बढ़ाकर 1,100 करोड़ रुपये कर दिया गया है। आमान परिवर्तन के लिए धनराशि आवंटन में 24 प्रतिशत की वृद्धि करते हुए इसे 1,750 करोड़ रुपये से 2170 रुपये कर दिया गया है। अत: मैं यह महसूस करता हूं कि मेरे पास रेल मंत्री से तमिलनाडु विशेषकर थावेरी डेल्टा क्षेत्र में परियोजनाओं को पूरा करने की मांग करने का ठोस आधार है।

1300 किलोमीटर आमान परिवर्तन परियोजना में वेल्लोर-विल्लुपुरम रेल लाइन बिछाने का कार्य भी सम्मिलित है। मैं माननीया मंत्री महोदया से इस घोषणा को जारी रखने तथा इस

परियोजना को शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इस वर्ष के तीन महीने पहले से बीत चुके हैं। इसी प्रकार, तमिलनाडु में रेल लाइनों के दोहरीकरण कार्य पर भी पर्याप्त ध्यान दिया जाए क्योंकि केवल तमिलनाडु के रेल यात्री ही टिकट खरीदने, शांतिपूर्वक यात्रा करने और रेलवे की संपत्ति की रक्षा करने में विश्वास करते हैं इसके अतिरिक्त इनसे रेलवे के राजस्व में वृद्धि होती है तथा ये इसके परिचालन को अर्थक्षम भी बनाते हैं। विल्लुपुरम से मदुरई के बीच संपूर्ण दोहरीकरण के कार्य का विस्तार कन्याकुमारी तक किया जाना चाहिए क्योंकि इससे पड़ोसी राज्यों के साथ-साथ संपूर्ण देश के पर्यटकों को लाभान्वित होंगे।

मदुरई-एर्णाकुलम रेल कनैक्टिविटी 53 नई रेल कनेक्टिविटी में से एक है। मैं माननीय मंत्री महोदया से रेलवे के पास लम्बे समय से लम्बित कुछ और अनुरोधों को भी इसमें शामिल करने का अनुरोध करता हूं। मैं विभिन्न चालू योजनाओं के क्रियान्वयन की गिनरानी के लिए शीघ्र ही शुरू किये जाने वाले निगरानी तंत्र की घोषणा का भी स्वागत करता हूं। माननीय मंत्री जी को इस निगरानी तंत्र में कम से कम क्षेत्रवार जनप्रतिनिधियों को शामिल करने पर विचार करना चाहिए। केवल तभी आप सामाजिक प्रतिबद्धताओं को पूरा करते हुए अर्थक्षम बने रहेंगे।

चेन्नई और मंगलौर के बीच चलने वाली ट्रेन संख्या 2685-2686 को तत्काल सप्ताह में तीन बार चलाया जाना चाहिए। मंत्री महोदया ने यह भी कहा है कि यह सप्ताह में एक बार पुदुचेरी तक जाएगी। चूंकि यह ट्रेन दक्षिण में चार विभिन्न राज्यों को जोड़ती है इसलिए इसे मंगलौर से पुदुचेरी के बीच चलने वाली एक है कि रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण** (साबरकांठा): सभापति महोदय, पहले तो मैं आपका आभार मानता हूं कि आपने मुझे पहली बार बोलने का अवसर प्रदान किया।

**अपराह्न 5.01 बजे**

[**डॉ. एम. तम्बिदुरई** पीठासीन हुए]

आज सदन में रेल बजट की सराहना हो रही है, तब मुझे कहने की इच्छा हो रही है कि अच्छा दिखने वाले इस रेल बजट में हमारे लिए कुछ भी नहीं है। जब रेल बजट रिलीज हुआ, हमारे न्यूजपेपर में हैडलाईन्स थीं-''कि ममता जी मन मुकीने करस्मां'' लेकिन दुख की बात है कि न तो वरुण देव बरस रहे हैं और न ममता जी बरसी। आज हम सूखा महसूस कर रहे हैं। साबरकांठा गुजरात मेरा संसदीय क्षेत्र है जो आदिवासी, दलित और ओबीसी का बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। हमारे इलाके में जो ट्रेन चलती है, वह चींटी की चाल से चलती है अर्थात् बहुत धीमी गति से चलती है। 100-150 किलोमीटर का रास्ता तय करने में 4-5 घंटे लग जाते हैं जबकि रोड से यह एक-दो घंटे में हो जाता है। सब लोग इसे बापू की ट्रेन कहते हैं। उसमें कोई बैठने को तैयार नहीं होता है। आज उसके स्टाप स्टेशन और फाटक बंद हो रहे हैं। जब पिछली बार साबरकांठा में चुनाव हुआ तो उस समय 50 बैनर लगे थे जिसमें कहा गया था कि अहमदाबाद से उदयपुर तक का आमान परिवर्तन हमने किया है, हमें वोहदे और काम पहली तारीख से चालू हो जायेगा। सभापति जी, जब मैंने इस संबंध में जानकारी प्राप्त की तो मालूम हुआ कि कुछ काम नहीं हुआ है, कुछ भी फंड्स अलॉट नहीं किये गये हैं। यह साबरकंठा की जनता के साथ बहुत बड़ा धोखा है, हमारा मजाक उड़ाया गया है। इस पिछड़े क्षेत्र को रेल द्वारा विकास की ओर ले जाया जा सकता है, अगर अहमदाबाद-उदयपुर मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित कर दिया जाये। खंडब्रमा से अंबाजी आबू रोड तक एक्सटेंशन करे जिससे दिल्ली की दूरी 100 किलोमीटर कम हो सकती है और समय की बचत की जा सकती है। मोडासा रेललाईन का टिंटोई तक विस्तार करे, मोडासा में कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र दिया जाये, रायगढ़ स्टेशन के पास जो मानवरहित फाटक है, उस पर आदमी की तैनाती का जाये। साबरकांठा की जनता माननीया रेल मंत्री जी से बहुत अपेक्षा रखती है। मैं चाहता हूं कि साबरकांठा की जनता को भी बंगाल जैसा प्यार दो। मेरी मांग है कि हमारे क्षेत्र के लोगों की मांग को पूरा किया जाये।

**श्री नामा नागेश्वर राव** (खम्माम): सभापति जी, इस रेल बजट में मंत्री जी ने जो बात बतायी, उसे कोट करना चाहता हूं:

*[अनुवाद]*

> ''स्वतंत्रता के बाद से अनेक वर्ष बीत चुके हैं। जिस प्रकार लोकतंत्र में सभी को मतदान का अधिकार है ठीक उसी प्रकार प्रत्येक आम आदमी को विकास का अधिकार भी मिलना चाहिए। लाखों लोग विकास की बाट जोह रहे हैं। अब समय आ गया है कि उन्हें विकास के फल में उनका हिस्सा मिले।''

*[हिन्दी]*

अगर देखा जाये तो मालूम होगा कि 15वीं लोक सभा में 41.49 करोड़ लोगों ने वोट दिया जिसमें आंध्र प्रदेश से 4.19 करोड़ लोगों ने वोट दिया है।

[श्री नामा नागेश्वर राव]

इसी तरह से बंगाल के 4.22 करोड़ वोटर्स ने वोट दिया है। हम लोगों के भी ऐज वैल ऐज बंगाल की तरफ 42 एमपी हैं। इस रेल बजट में आंध्र प्रदेश के साथ बहुत अन्याय हुआ है। यहां से 33 एमपीज कांग्रेस के हैं, हो सकता है कि इसी वजह से हमारे साथ अन्याय हुआ हो। यूपीए गवर्नमेंट को सबसे ज्यादा एमपी आंध्र प्रदेश ने दिये हैं। जितने भी वोटरों ने सम्पूर्ण भारत में वोट डाले हैं उसके 10 परसेंट वोट आंध्र प्रदेश के वोटरों ने डाले हैं। इसी तरह साउथ-सेंट्रल रेलवे का 10 परसेंट का रेवेन्यू है। शहरों के बारे में जो बात की गयी है, उसमें हमारे आंध्र प्रदेश को कुछ भी नहीं मिला है। 12 ट्रेनों को नॉन स्टॉप एक्सप्रेस किया गया है, लेकिन जिस प्रदेश के कुल वोटरों का 10 परसेंट वोटर है, उस स्टेट से एक भी ट्रेन नॉन स्टॉप ट्रेन नहीं है। इसी तरह से डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के बारे में भी कुछ नहीं हुआ है। इसमें हमारे आंध्र प्रदेश से कुछ भी कवर-अप नहीं किया गया है।

महोदय, बजट के डिस्ट्रीब्यूशन का एक मैकेनिज्म होना चाहिए। बजट के डिस्ट्रीब्यूशन में सबको शेयर मिलना चाहिए। जब तक बजट के डिस्ट्रीब्यूशन में कोई मैकेनिज्म नहीं होगा, बजट के समय हम सब लोग बात करेंगे और इसके बाद हम फिर से अगले साल के बजट के लिए बैठेंगे, इसलिए बजट के मैकेनिज्म की जरूरत है। इसी तरह से अगर आप इन्फ्रास्ट्रक्चर को देखें तो हमारे पार्टी अध्यक्ष श्री चन्द्रबाबू नायडू जी एविएशन और इन्फ्रास्ट्रक्चर की ग्रीन फील्ड को पहली दफा एयरपोर्ट को हैदराबाद में लेकर आए। आज जब रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर की बात करते हैं तो रेलवे का एक मिशन होना चाहिए, टाइम बाउंड प्रोग्राम होना चाहिए, क्रैश-प्लान्स होना चाहिए। जब तक यह नहीं होगा तब तक आगे बढ़ने में बहुत दिक्कत है। आजादी के 62 वर्षों के बाद हमारा जो टोटल 63,200 किलोमीटर का रूट है उसमें केवल 3,000 किलोमीटर के करीब रूट ऐड हुआ है। 62 वर्षों के बाद भी यह मात्र 5 प्रतिशत है। मात्र 5 परसेंट न्यू लाइंस आयी हैं, कुछ डबलिंग या गेजिंग हुई हैं। अगर 62 वर्षों के बाद 5 परसेंट है तो हम लोगों को और कितने सालों तक इंतजार करना पड़ेगा। इस पर हम सब लोगों को सोचने की जरूरत है।

*[अनुवाद]*

मैं उद्धृत करता हूं: प्रत्येक व्यक्ति इज्जत के साथ रहना चाहता हूं। ...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

हम जैसे पहली बार बोलने वालों को थोड़ा मौका दीजिए।

*[अनुवाद]*

मैं उद्धृत करता हूं:

"प्रत्येक व्यक्ति इज्जत से रहना चाहता है। जीवन यात्रा गरिमा के साथ शुरू होती है। रेलयात्रा भी जीवनयात्रा के समान है। मैं चाहता हूं कि प्रत्येक व्यक्ति रेलवे में गरिमा के साथ यात्रा करे। इसलिए मैं चाहता हूं कि गरिमा के साथ यात्रा करने का उपहार यहां तक कि निर्धनतम व्यक्ति को भी हासिल हो।"

*[हिन्दी]*

महोदय, हमारी कांस्टीच्युएंसी में पूरे के पूरे एसटी लोग हैं। हमारे फादर बोल रहे थे कि यहां भद्राचलम से कोवूर रेलवे लाइन आएगी और यही हम अपने बेटे से भी यह बोल रहे हैं। अभी तक केवल इसका सर्वे हुआ है और कुछ नहीं हुआ है। हमारी कांस्टीच्युएंसी में सारे एसटी लोग हैं और उन्होंने आज तक रेल नहीं देखी है।

महोदय, हमारी यह प्रार्थना है कि उस रेल लाइन को शीघ्रता से टेक-अप करें। जो पुअरेस्ट आफ दी पुअर की बात हुई है, उसके साथ-साथ रेलवे लाइन अरक, राजमंड्री और येल्लूर, ये तीन क्षेत्र हैं, इसलिए इस पर ध्यान दें। हम आपसे यह प्रार्थना करना चाहते हैं कि जहां एसटीज की पापुलेशन है, उस लाइन को टेकअप करें। इसमें इकोनॉमिक वायबिलिटी भी है और सोशल वाइबलिटी भी है। वहां माइनिंग सैक्टर भी है, इसे देखते हुए इसके लिए हमारी रिकवेस्ट है।

***श्री खिलाड़ी लाल बैरवा** (करौली धौलपुर): करौली जिला राजस्थान प्रदेश का एक अत्यन्त पिछड़ा हुआ जिला है। यहां रेलवे लाइन की मांग वर्षों से लम्बित है। धौलपुर-सरमथुरा नैरोगेज को ब्राडगेज में सरकार की नीति के अनुसार परिवर्तित किया ही जाना है, यदि इसे करौली होते हुए गंगापुर सिटी तक बढ़ा दिया जावे तो इस पिछड़े इलाके का विकास सम्भव हो सकेगा। इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण पूर्ण किया जाकर रिपोर्ट मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) ने अपने पत्र दि. 22.5.09 (प्रति संलग्न) द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रेषित कर दी है।

इस क्षेत्र में दो सीमेंट प्लान्ट व एक पावर प्लान्ट भी लगाया जाना प्रस्तावित है तथा यहां का सैण्ड स्टोन देश-विदेश में निर्यात किया जा रहा है। रेलवे लाइन बनाने पर इस क्षेत्र में उद्योग धन्धों का विकास होगा तथा रोजगार के अवसर उत्पन्न होंगे। यह भी उल्लेखनीय है कि गंगापुर-दौसा रेलवे लाइन का कार्य पूर्व से ही

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

चल रहा है। यदि सरमथुरा-गंगापुर की रेलवे लाइन स्वीकृत होती है तो यह एक वैकल्पिक कॉरीडोर होगा।

आपसे पुरजोर निवेदन है कि धौलपुर-सरमथुरा नैरोगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने एवं सरमथुरा-गंगापुर सिटी वाया करौली नई लाइन इसी बजट में स्वीकृत करने की कृपा करें।

*[अनुवाद]*

***श्री रुद्रमाधव राय** (कंधमाल): यह मेरा सौभाग्य है कि मुझे रेल बजट 2009-10 के संबंध में सभा के समक्ष अपना वक्तव्य रखने का सुअवसर प्राप्त हुआ है। यह एक सच्चाई है कि भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था के निर्माण में महति भूमिका अदा करती है। हमारी संघीय प्रणाली में प्रत्येक व्यक्ति को सरकार से सम्पन्न सुविधाएं हासिल करने का अधिकार है और पिछड़े क्षेत्रों को पूरी सहायता मुहैया कराना अपेक्षित है।

एक पिछड़ा राज्य होने के नाते उड़ीसा को भारत सरकार से सभी पहलुओं पर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। इसका उल्लेख करने की जरूरत नहीं है कि उड़ीसा खनिज, वन इत्यादि जैसे प्राकृतिक संसाधनों से भरा पड़ा है। यहां 450 कि.मी. लम्बा समुद्र तट है जो अन्य राज्यों से अतुलनीय है। भारतीय रेल को कोयला, लौह अयस्क, मैगनीज इत्यादि की ढुलाई से प्रतिवर्ष 5000 करोड़ रुपये से अधिक का राजस्व प्राप्त होता है। दूसरी तरफ, जहां तक रेलवे का प्रश्न है हम भारत सरकार से बेहतर ध्यान दिये जाने की आशा रखते हैं।

मैं यहां यह उल्लेख करना चाहूंगा कि मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, कंधमाल है जो राज्य का सर्वाधिक पिछड़ा क्षेत्र हैं। कंधमाल जिला में 54% जनसंख्या अनुसूचित जनजातियों की है। यह क्षेत्र वर्षों से पूर्णत: उपेक्षित रहा है। मुझे इस बात का उल्लेख करते हुए दु:ख हो रहा है कि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के सभी सात खंड रेल सम्पर्क की सुविधा से वंचित हैं। एकमात्र खुर्दा-बोलांगीर रेललाइन ही इस क्षेत्र की जनता के लिए रेलवे सुविधा के रूप में उपलब्ध है। यह रेल लाइन तटीय उड़ीसा को पश्चिमी उड़ीसा से जोड़ती है। दो दशकों से इस रेल लाइन की मांग की जा रही है और यहां तक कि स्वतंत्रता से पहले इस रेललाइन का सर्वेक्षण किया गया था। वर्ष 1994 में सरकार ने इस रेललाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य करवाया और सर्वप्रथम वर्ष 1999 में इस रेललाइन के लिए बजट आवंटन किया गया। मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस वर्ष तक 79 करोड़ ही खर्च किये गये हैं। संशोधित अनुमानित लागत 1000 करोड़ रुपये है। इस वर्ष मात्र 30 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। यदि इसी दर से आवंटन किया जाता रहा तो यह रेललाइन 50 वर्षों के बाद पूरी होगी। चार जिलों की जनता (इस जिला की 20 लाख जनता) बजट में निधियों के इस मामूली आवंटन के प्रति तीखी प्रतिक्रिया व्यक्त कर रही है। उन्होंने आंदोलन शुरू कर दिया है और इससे खतरनाक स्थिति पैदा हो जाएगी। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि वह इस सम्माननीय सभा में, इस चालू परियोजना के लिए इस वर्ष कम से कम 100 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित करने की घोषणा करें।

मैं आपका ध्यान गंजाम जिला की जनता की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। यह उड़ीसा के सबसे बड़े जिलों में से एक है। इसके पास तटीय क्षेत्रों में मात्र एक रेललाइन है किन्तु इस जिले के अधिकांश भाग में कोई रेल संपर्क नहीं है। इस जिले में काफी संभावना है तथा बरहामपुर से नयागढ़ वाया बंजनगर एक रेललाइन शुरू की जानी चाहिए जिसका संपर्क नयागढ़ में कुधेर-बोलांगीर रेललाइन होगा। इसलिए माननीया रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस प्रस्ताव की जांच करें तथा गंजाम जिला की जनता के हित में इस नई रेललाइन को स्वीकृत करें।

अंतत: मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदया ने पुरी को भारत के विभिन्न भागों से जोड़ने पर अपेक्षाकृत अधिक बल दिया है क्योंकि प्रत्येक वर्ष भगवान जगन्नाथ की पूजा करने हेतु लाखों लोग पुरी आते हैं परन्तु मुझे यह उल्लेख करते हुए खेद है कि पुरी रेलवे स्टेशन सिगंल लाइन ट्रैक से जुड़ा है जिससे रेलगाड़ियों के अबाधित आवागमन में अवरोध पैदा होता है। इसलिए, मैं माननीया मंत्री जी को खुर्दा से पुरी तक दोहरी रेललाइन के निर्माण हेतु निधियां स्वीकृत करने का सुझाव देता हूं।

**श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना** (दक्षिण गोवा): महोदय, मुझे सर्वप्रथम, आम आदमी का बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्रालय, रेल मंत्री और उनकी टीम को अवश्य बधाई देनी चाहिए।

ऐसा पहली बार है कि सत्ता पक्ष के साथ-साथ विपक्ष के कुछ सदस्यों ने भी इस बजट की प्रशंसा की है। इसका श्रेय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी, संप्रग अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी तथा पूर्व रेल मंत्री को जाता है क्योंकि उन्होंने पिछले पांच वर्षों में रेलवे, जो कि भारी घाटे में चलने वाला विभाग था, में काफी कुछ किया है। यही कारण है कि डीजल की कीमतें बढ़ने, छठे वेतन आयोग की वजह से कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि होने के बावजूद रेल बजट में अनेक रियायतें दी जा सकी हैं।

मैं बजट को पढ़कर आश्चर्यचकित था। सबसे पहले मैंने उन स्टेशनों के नाम की सूची पढ़ी जिन्हें विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री फ्रांसिस्को कोज्मी सारदीना]

की घोषणा की गयी है। मैं यह पाकर अचम्भित हुआ कि आखिर कैसे माननीया मंत्री जी के दिमाग से गोवा का नाम फिसल गया है। गोवा विश्व में तीसरा सबसे बड़ा पर्यटन गन्तव्य है। ऐसे 50 स्टेशनों की सूची में गोवा का नाम नहीं पाकर मैंने वहां उल्लिखित 309 आदर्श स्टेशनों की सूची पढ़ी। वहां भी मैंने गोवा का नाम नहीं पाया। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि मॉरगांव स्थित जंक्शन, जो कि एकमात्र जंक्शन है, को चयनित 50 विश्वव स्तरीय स्टेशनों में शामिल किया जाए।

हमारे पास अन्य स्टेशन वास्को भी है जो दक्षिण मध्य रेलवे में आता है। मेरा अनुरोध है कि इसे 375 स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए क्योंकि सिर्फ 309 स्टेशनों के नाम ही दिये गये हैं। छोटा राज्य होने के नाते गोवा चिकित्सा महाविद्यालय अथवा नर्सिंग महाविद्यालय में इच्छुक नहीं है परन्तु कम से कम उपर्युक्त अनुरोध शीघ्र माने जाने चाहिएं।

चूंकि गोवा एक पर्यटन स्थल है, हम चाहते हैं कि गोवा को कश्मीर से कन्याकुमारी तक और पूर्वोत्तर से भी देश के सभी शहरों से जोड़ा जाए। निस्संदेह, एक रेलगाड़ी केरल के लिए शुरू की गयी है परन्तु फिर भी मैं आग्रह करूंगा कि केरल से बहुत से लोग आकर हमारे यहां बस गए हैं। वे केरल से आकर बस गए हैं। वास्को से त्रिवेन्द्रम के लिए एक रेलगाड़ी शुरू किये जाने की मांग रही है। एक रेलगाड़ी एर्नाकुलम तक जाती है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाए। हमारे यहां काफी इसाई जनसंख्या है। तमिलनाडु के वेलनकानी में हमारा त्यौहार होता है। सितम्बर माह में गोवा से हजारों लोग वहां जाते हैं। अतएव, मैं माननीयच मंत्री से सितम्बर माह में विशेष रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करता हूं जब वेलकन्नी जो एक धार्मिक स्थान है, वहां हजारों लोग एकत्रित होते हैं।

हमने इस बजट में देखा कि सभी वर्गों के व्यक्तियों को कई सुविधाएं एवं छूटें दी गई हैं। लेकिन यहां मैं एक अनुरोध करना चाहता हूं। यहां अनेक लोग लाइलाज बीमारी से ग्रस्त हैं। उदाहरण के तौर पर, कैंसर को लें। महाराष्ट्र में हमारे पास अस्पताल हैं; महाराष्ट्र से मेरे सहयोगी मेरी बात से सहमत होंगे। टाटा संस्थान या टाटा अस्पताल मुम्बई में स्थित है। उसमें गोवा तक से लोग आते हैं जो लाइलाज बीमारी से ग्रस्त हैं।

अतएव, मेरा अनुरोध है कि जो लोग कैसर जैसी लाइलाज बीमारी से ग्रस्त हैं, उनके लिए यात्रा मुफ्त होनी चाहिए। एक व्यक्ति जो ऐसे मरीज के साथ चलता है, उसे यात्रा में पचास प्रतिशत की छूट मिलनी चाहिए। जब हम छात्रों तथा अन्य को छूट दे रहे हैं तो इन बीमारियों से वास्तव में पीड़ित व्यक्तियों पर भी विचार किया जाना चाहिए।

कई बार स्टेशन पहुंचने पर हमें सुनने को मिलता है कि लोग शौचालय का प्रयोग नहीं करें। जब रेलगाड़ी चली जाती है तो पूरा स्टेशन बदबू से भरा होता है। नई राजधानी में जैव या रासायनिक शौचालय लगाए गए हैं। मेरा अनुरोध है कि सभी रेलगाड़ियों में ऐसे शौचालय लगाए जाएं ताकि स्टेशन पर फैलने वाली बदबू से निजात मिले। जब रेलगाड़ी चली जाती है तो स्टेशन पर खड़े लोग इस बदबू को अनुभव करते हैं।

एक या दो पुलों अथवा ऊपरिपुलों के संबंध में कुछ प्रस्ताव गोवा सरकार द्वारा भेजे गए हैं। जब भी एक रेलगाड़ी गुजरती है तो इंतजार करने वाले वाहनों की लंबी कतार लग जाती है। मुझे आशा है कि गोवा के लिए एक या दो ऊपरिपुलों पर विचार किया जाएगा।

मैं एक बार फिर बजट की प्रशंसा करता हूं तथा आशा करता हूं कि सभी सदस्य हमारे सामने खूबसूरत बजट का वास्तव में समर्थन करेंगे।

*[हिन्दी]*

**श्री गोरखनाथ पाण्डेय** (भदोही): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मंत्री जी ने बजट में बहुत सी घोषणाओं की चर्चा की है। गरीबों के लिए, गांवों के दबे-कुचले लोग, जिन्होंने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखी है, उनके लिए भी गाड़ी चलाने की तरफ उनका ध्यान जाना चाहिए था।

महोदय, इलाहाबाद और वाराणसी के मध्य में भदोही स्थित है, जहां से मैं चुनकर आया हूं। यह दोनों ही क्षेत्र पर्यटन और आस्था की दृष्टि से विश्व प्रसिद्ध हैं। इन दोनों स्थलों को जोड़ने के लिए दोहरी लाइन की व्यवस्था की योजना लम्बित पड़ी है। मैं चाहूंगा कि इस लाइन का दोहरीकरण करवाया जाए ताकि कुम्भ मेले में इकट्ठे होने वाले लोगों को सुविधा प्राप्त हो। इसके अलावा इलाहाबाद स्टेशन के सुधार की सर्वाधिक आवश्यकता है।

महोदय, भदोही कालीन नगरी के रूप में विख्यात है और यहां का मुख्यालय ज्ञानपुर है। ज्ञानपुर रोड स्टेशन पर कोई आधुनिक सुविधाएं नहीं हैं। यहां विंध्याचल सिद्धपीठ मंदिर है, जहां देश के हर कोने से लोग दर्शन के लिए आते हैं। जीटी रोड से विंध्याचल जाने के लिए एक क्रासिंग है, जहां जाम लगा रहता है। यहां जाम में लोग घण्टों फंसे रहते हैं। इसलिए यहां ओवरब्रिज की आवश्यकता है।

महोदय, भदोही से करोड़ों रुपये सरकार को राजस्व के रूप में प्राप्त होता है। वहां बीच नगर से रेलवे ट्रेक गुजरती है। यहां घण्टों जाम लगा रहता है। यहां भी ओवरब्रिज की आवश्यकता है।

महोदय, बनारस से दिल्ली तक चलने वाली शिवगंगा एक्सप्रेस भदोही-ज्ञानपुर रोड स्टेशन पर नहीं रुकती है। यदि यह ट्रेन वहां रुकेगी तो हम लोगों को भी सुविधा होगी।

महोदय, भदोही के कालीन का निर्यात किया जाता है। इसके लिए ट्रेन की सुविधा भी मिलनी चाहिए, लेकिन वह नहीं मिल रही है।

हड़िया स्टेशन दूसरे क्षेत्र में पड़ता है, वहां भी पुरानी सुविधाएं ही हैं, नयी योजनाओं से सुसज्जित नहीं किया गया है। रेलवे ट्रेक पार करने के लिए उसी रेल लाईन से होकर गुजरना पड़ता है। इसलिए वहां भी ओवर ब्रिज की जरूरत है, जिससे कि एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म तक लाया जा सके। शिवगंगा तथा अन्य गाड़ियों के वहां रुकने की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान इस तरफ भी आकृष्ट करना चाहूंगा कि ज्ञानपुर रोड, जो भदोही जनपद का मुख्यालय है, लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है, वहां से कोई भी गाड़ी नहीं चलती। माननीय रेल मंत्री जी वहां से भी गाड़ियां चलवाएं ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो और अपने प्रदेश की राजधानी से जुड़ने का अवसर मिल सके।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सीता समाहित स्थल, जो भदौही जनपद का ऐतिहासिक स्थल है, वहां हजारों विदेशी पर्यटक आया करते हैं, उसे भी रेल लाईन से जोड़ने की जरूरत है। वहां मानव रहित कई ऐसे रेलवे क्रासिंग हैं, जहां प्रतिदिन एक्सीडेंट हुआ करते हैं और दर्जनों लोग मरते हैं। वहां फाटक और कई अन्य सुविधाओं की जरूरत है। ऐसे स्थानों पर, क्रासिंग पर रेलवे फाटक लगाए जाने की आवश्यकता है। ...*(व्यवधान)* तभी इसकी आवश्यकता पूरी हो पाएगी और उसका लाभ प्रदेश के लोगों को मिल पाएगा।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

**श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी** (कोकराझार): सभापति महोदय, आपने मुझे सन् 2009-10 वित्तीय वर्ष के लिए पेश किये हुए रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री ममता दीदी ने जिस वंडरफूल ढंग से अपना भाषण सदन में पेश किया, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। जिस वंडरफूल ढंग से रेलवे बजट का ड्राफ्टिंग कियागया, उसके लिए भी मैं ड्राफ्ट्समैन को धन्यवाद देता हूं। सारे देश के लिए जितनी पॉलसियां बनाने की बात बताई गई, उसकी भी मैं सराहना करता हूं, लेकिन इस बजट में हमारे उत्तर-पूर्वांचल, खास कर हमारा स्वशासित बोडोलैंड अंचल के लिए जो नये प्रोजैक्ट अपनाने के लिए जरूरत थी, उस मुताबिक नहीं किया गया, इसलिए मैं बहुत दुखी हूं।

सभापति महोदय, बोडोलैंड अंचल के लिए जितनी परियोजनाओं की घोषणा करनी थी, उतनी नहीं की गई, उसके लिए भी मैं बहुत दुखी हूं। ममता दीदी ने इस सदन में एक सवाल रखा था, मैं उसे उद्धृत करना चाहता हूं:

*[अनुवाद]*

> ''कृपया मुझे यह प्रश्न पूछने की अनुमति दें कि क्या रेल परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यवहार्यता की कसौटी पर मापा जाए या इन परियोजनाओं के लिए सामाजिक व्यवहार्यता को भी देखने की आवश्यकता है। क्या विकास का फल विशेषाधिकार प्राप्त चुनिंदा लोगों तक ही सीमित रखना है तथा इसे देश के दुर्गम तथा पिछड़े क्षेत्रों में विशाल जनसंख्या तक नहीं पहुंचने देता है।''

यदि यह महत्वपूर्ण नीति या नीतिगत दृष्टिकोण ममता बनर्जी द्वारा शुरू किया गया है तो उन्हें यह दृष्टिकोण उत्तर पूर्व क्षेत्र तथा विशेष रूप से मेरे बोडोलैंड क्षेत्र के लोगों को रेलवे संपर्क में सुधार तथा रेलवे सेवा सुविधाओं में विस्तार हेतु कुछ नई परियोजनाओं की घोषणा के मामले में उत्तर पूर्व क्षेत्र के बारे में भी रखना चाहिए।

मैं कुछ बिन्दुओं का उल्लेख करना चाहूंगा कि जिन पर माननीय रेल मंत्री द्वारा अविलम्ब विचार किया जाना चाहिए। कोकराझार हमारे बोडोलैंड प्रादेशिक परिषद का मुख्यालय है। बोडोलैंड क्षेत्र उत्तर पूर्व भारत का प्रवेश द्वार है।

*[हिन्दी]*

सारी जितनी ट्रेनें जाया करती हैं, वे सभी कोकराझार रेलवे स्टेशन होकर आया जाया करती हैं, लेकिन बड़े ताज्जुब की बात है कि राजधानी एक्सप्रैस ट्रेन, अवध-असम एक्सप्रैस ट्रेन, कामरूप एक्सप्रैस ट्रेन और गुवाहाटी-चेन्नई एक्सप्रैस ट्रेन के अलावा, जितनी भी महत्वपूर्ण साउथ और वैस्ट बाऊंड ट्रेने हैं, जो पूर्वान्चल से आती हैं और देश के पश्चिम अंचल से पूर्वांचल जाया करती हैं, उनमें से एक भी ट्रेन कोकराझार स्टेशन पर नहीं रुकती। इसलिए मैं मांग करता हूं कि हमारी बोडोलैंड अंचल के लोगों की भलाई के लिए कोकराझार रेलवे स्टेशन पर, गोसाईगांव हाट रेलवे स्टेशन पर, फकीराग्राम जंक्शन पर बसगांव रेलवे स्टेशन पर, बिजली रेलवे स्टेशन पर और बड़पेटा रोड रेलवे स्टेशन पर जितनी भी साउथ

[श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी]

और वेस्ट बाऊंड ट्रेन्स हैं, उन ट्रेनों को इन स्टेशनों पर रुकवाने की व्यवस्था करने की जरूरत है। मेरे हाथ में जो ट्रेनों के नंबर और नाम हैं, उनके ऊपर कार्रवाई करने के लिए और बाकी बिन्दुओं के ऊपर अपने भाषण के बड़े भाग को लिखित रूप में, मैं सदन की टेबल पर ले करना चाहता हूं।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

मैं अपने भाषण का शेष अंश सभा पटल पर रख रहा हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी:** चेयरमैन सर, एन.एफ. रेलवे पर पड़ने वाले जितने भी रेलवे क्रासिंग हैं, उन सब पर रोड ओवर ब्रिज और फ्लाईओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। मैं अपनी स्पीच के काफी भाग को टेबल पर ले करते हुए कहना चाहता हूं कि जितनी भी हमारी मांगें हैं, उन पर रेल मंत्री, दीदी ममता जी, गहरी गंभीरतापूर्वक हार्दिकता से सोच कर उन्हें तुरन्त मजबूर करने के लिए कदम उठाएं।

*[अनुवाद]*

मैं अपने भाषण का शेष अंश सभा पटल पर रख रहा हूं।

*माननीय सभापति महोदय, वर्ष 2009-10 के लिए रेल बजट पर चल रही चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

आपके माध्यम से, मैं केन्द्र में सं.प्र.ग.-2 सरकार के केन्द्रीय रेल मंत्री का विनम्र ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि हमारे बोडोलैंड प्रदेश के साथ उत्तर पूर्व क्षेत्र के भारत के प्रवेश द्वार होने के बावजूद 2009-10 के रेल बजट में नई परियोजनाओं तथा कार्यक्रम की घोषणा के संबंध में भेदभाव किया गया है। मैं, आपके माध्यम से, रेल मंत्रालय के विनम्र अवलोकन तथा सक्रिय विचार हेतु उत्तर पूर्व क्षेत्र में रेल सेवा तथा सुविधाओं के संबंध में गंभीर लोक महत्व की काफी समय से लम्बित कुछ वास्तविक जनता की मांगों तथा शिकायतें रखना चाहता हूं।

**मांग तथा शिकायत पत्र**

**(क) निम्नलिखित स्टेशनों पर रेलगाड़ियों का ठहराव**

1. **कोकराझार रेलवे स्टेशन पर:** गाड़ी संख्या 2501/2502-पूर्वोत्तर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस, 2507 अप-इर्नाकुलम-गुवाहाटी एक्सप्रेस, 2509 अप-बंगलौर एक्सप्रेस, 2515 अप-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, 5652 अप-लोहित एक्सप्रेस, 2345 अप-सरायघाट एक्सप्रेस, 5641 अप झाझा एक्सप्रेस, 2513 अप-सिकंदराबाद एक्सप्रेस, 2348 अप-कैपिटल एक्सप्रेस, 5631 अप-बीकानेर-जोधपुर एक्सप्रेस, 5635 अप-ओखला एक्सप्रेस, 5639 अप-पुरी एक्सप्रेस, 5645 अप-लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस, 5647 अप-लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस, 5654 अप-अमरनाथ एक्सप्रेस तथा 5934 अप-अमृतसर एक्सप्रेस।
2. **गोसाइगांव हाट स्टेशन पर:** गाड़ी संख्या 5659/5660 कामरूप एक्सप्रेस, 2515 अप-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, 2345/2346-सरायघाट एक्सप्रेस, 5609/5610 बीकानेर अवध असम एक्सप्रेस तथा 2505/2506 नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस।
3. **फकीराग्राम जंक्शन पर:** गाड़ी संख्या: 2515 अप त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस: 2505/2506-नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस, 2509 अप-बंगलौर एक्सप्रेस।
4. **बासुगांव रेलवे स्टेशन पर:** गाड़ी संख्या 4055/4056 ब्रह्मपुत्र मेल; 2505/2506-नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस तथा 5959/5660 कामरूप एक्सप्रेस।
5. **बिजनी रेलवे स्टेशन पर:** गाड़ी संख्या 2505/2506-नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस, 4055/4056 ब्रह्मपुत्र मेल, 5959/5960 कामरूप एक्सप्रेस, 2345/2346-सरायघाट एक्सप्रेस, 2509 अप-बंगलौर एक्सप्रेस।
6. **बारपेटा रोड रेलवे स्टेशन पर:** गाड़ी संख्या 2505/2506-नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस, 5639 अप-पुरी एक्सप्रेस, 5692 अप-लोहित एक्सप्रेस।

**(ख) तत्काल अभाव से निम्नलिखित स्थानों/स्थलों पर एनएफ रेलवे पर सड़क उपरिपुलों और समपारों का निर्माण**

स्थान/स्थल, जहां एनएफ रेलवे पर सड़क उपरि पुलों का निर्माण किया जाना है: (10 श्रीरामपुर रेलवे स्टेशन (2) गोंसाईगांव हाट रेलवे स्टेशन (3) चौतारा रेलवे स्टेशन (4) फकीराग्राम जंक्शन रेलवे स्टेशन (5) सर्किट हाउस और जिला मजिस्ट्रेट कार्यालय के निकट कोकराझार रेलवे स्टेशन (6) पश्चिमी यार्ड में सलाकाटी रेलवे स्टेशन (7) पूर्वी यार्ड में बासुगांव रेलवे स्टेशन (8) डांटारोल रेलवे स्टेशन (9) चपराकाता पर राष्ट्रीय राजमार्ग 31 (ग) के समपार के ऊपर तथा एनएफ रेलवे पर (10) पश्चिमी यार्ड में बिजनी रेलवे स्टेशन (11) पाटिलाडोहा रेलवे स्टेशन, (12) सोरभोग रेलवे स्टेशन (13) बारपेटा रोड रेलवे स्टेशन (14) पाठशाला में एनएफ रेलवे और एनएच 31 के

*.....* भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

समपार के ऊपर (15) रोगियों में एनएच-31 और एनएफ रेलवे के समपार के ऊपर (16) चिराकुंडी, (17) गौरेश्वर (18) हरिसिंगा (19) तांगला (20) उडतगुरी (21) राओटा।

स्थान/स्थल, जहां समपार बनाए जाने हैं:

(1) के.एम. 173/7-8 पर पूर्व एलसी सं. एम.के.-651 को पुन: खोलकर कोकराझार रेलवे स्टेशन 12। चंपा नदी पुल और सलाकारी रेलवे स्टेशन के पूर्वी यार्ड एलसी के बीच सेचापानी रेलवे स्टेशन; (3) पूर्वी यार्ड में बिजनी रेलवे स्टेशन और (4) सरभोग रेलवे स्टेशन और पाटिलाडोहा रेलवे स्टेशन के बीच

**(ग) तत्काल प्रभाव से निम्नलिखित एलाइन्मेंट पर नई रेल लाइनों का बिछाया जाना:**

(एक) गेलेगफू (भूटान) से कोकराझार, वीटीएडी जिले में सलाकारी कोकराझार रेलवे स्टेशन, (दो) सांद्रूपजंगखा (भूटान) से रंगिया रेलवे जंक्शन और (तीन) असम के बोडोलैंड क्षेत्र में भूटान को जोड़ते हुए फकीराग्राम रेलवे जंक्शन से जमदौर तक।

**(घ) असम के कोकराझार, बीटीएडी जिले में तत्काल प्रभाव से रंगिया रेल माल की पश्चिमी सीमा का श्रीरामपुर रेलवे स्टेशन तक विस्तार:**

रेल मंत्रालय को तत्काल असम के कोकराझार, बीटीएडी जिले में रंगिया रेल मंडल की पश्चिमी सीमा का श्रीरामपुर रेलवे स्टेशन तक विस्तार सुनिश्चित करने में सहायता के तहत उचित कदम उठाने चाहिएं।

**(ङ) न्यू बोंगाइगांव स्थित पुरानी और बंद पड़ी मालडिब्बा और वैगन अनुरक्षण कार्यशाला (1965 में स्थापित) का तत्काल प्रभाव से पुनरुद्धार और आधुनिकीकरण:**

रेल मंत्रालय को न्यू बोंगाइगांव स्थित पुरानी और बंद पड़ी ''मालडिब्बा और वैगन अनुरक्षण कार्यशाला (1965 में स्थापित) पुनरुद्धार करने और लगातार चोरियों से इस सरकारी उपक्रम कार्यशाला को बचाने के लिए पहल करनी चाहिए।

**(च) न्यू बोंगाइगांव रेलवे स्टेशन की उत्तरी दिशा में तत्काल प्रभाव से रेल डिब्बा विनिर्माण कारखाने की स्थापना:**

रेल मंत्रालय को विशेषकर निचले असम में संबंधित क्षेत्रों के लोगों द्वारा उठाई गई मांग को ध्यान में रखते हुए न्यू बोंगाइगांव रेलवे स्टेशन की उत्तरी दिशा में तत्काल प्रभाव से टोल डिब्बा विनिर्माण कारखाने की स्थापना के लिए पहल करनी चाहिए।

**(छ) एनएफ रेलवे के अंतर्गत अरुणाचल प्रदेश में मुरखोंगसेलेक से बोडोलैंड क्षेत्र में कोकराझार होते हुए नई दिल्ली तक और न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तथा धुबरी से गुवाहटी रेलवे स्टेशन तक तत्काल प्रभाव से निम्नलिखित नई ट्रेनों का चलाया जाना:**

रेल मंत्रालय में तत्काल प्रभाव से निम्नलिखित ट्रेनें चलाने के लिए उचित कदम उठाने चाहिएं: (एक) ''बोडोलैंड क्षेत्र'' के नाम और शैली की तरह एक नई सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन; (दो) न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक एक नई शताब्दी ट्रेन, और (तीन) धुबरी से गुवाहाटी तक एक शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन।

**(ज) मुरखोंगसेलेक से बोडोलैंड में कोकराझार होते हुए नई दिल्ली तक एक दुरांतो सुपर फास्ट ट्रेन और गुवाहाटी से बोडोलैंड क्षेत्र में कोकराझार होते हुए नई दिल्ली तक एक अन्य दुरांतो सुपर फास्ट ट्रेन को तत्काल प्रभाव से चलाया जाना:**

रेल मंत्रालय को तत्काल प्रभाव से निम्नलिखित ट्रेनें चलाने के लिए उचित कदम उठाने चाहिएं:

(एक) मुरखोंगसेलेक से बोडोलैंड में कोकराझार होते हुए नई दिल्ली तक एक नई दुरांतो सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन, और (दो) गुवाहाटी से बोडोलैंड क्षेत्र में कोकराझार होते हुए नई दिल्ली तक एक अन्य नई दुरांतो सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय को वर्ष 2009-10 के नए रेल बजट में अन्य क्षेत्रों के संबंध में घोषित नीतिगत निर्णयों की तर्ज पर पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए महिला ट्रेनें और युवा ट्रेनें चलाने के लिए भी उचित कदम उठाने चाहिए।

**(झ) सिफूंग ट्रेन की मांग एलाइन्मेंट सीमा को तत्काल प्रभाव से केवल श्रीरामपुर रेलवे स्टेशन से गुवाहाटी तक सीमित रखा जाए**

रेल मंत्रालय एनएफ रेलवे, मालिगांव, गुवाहाटी के संबंधित प्राधिकारियों को सिफूंग ट्रेन के यात्रा मार्ग को केवल गुवाहाटी से श्रीरामपुर रेलवे स्टेशन तक सीमित रखने का अनुदेश दे। इसका कारण यह है कि यह संबंधित ट्रेन विशेष रूप से बोडोलैंड क्षेत्र के स्थानीय लोगों के लिए रेल संपर्क सेवा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से कुछ वर्षों पहले ही शुरू की गई थीं।

[श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी]

(ञ) **कोकराझार, न्यू बोंगाइगांव, रंगिया, उडलगुडी और मुरखोंगसेलेक रेलवे स्टेशनों को विश्व-स्तरीय स्टेशनों में बदला जाना:** रेल मंत्रालय वर्ष 2009-10 के नए रेल बजट में घोषित अन्य स्टेशनों की तर्ज पर कोकराझार, न्यू बोंगाइगांव, रंगिया, उडलगुडी और मुरखोंगसेलेक रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों में सुनिश्चित रूप से बदलने के लिए उचित कदम उठाए।

(ट) **निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों को तत्काल प्रभाव से आदर्श स्टेशनों में बदला जाना:** रेल मंत्रालय को निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन में बदलने के लिए उचित कदम उठाने चाहिएं जैसे (एक) श्रीरामपुर (दो) गोंसाईगांव हाट (तीन) फकीराग्राम जंक्शन (चार) सलाहकारी (पांच) बसुगांव (छ:) बिजनी (सात) बारपेटा रोड (आठ) तिहु (नौ) गोरेश्वर (दस) उडलगुड़ी (ग्यारह) तांगला (बारह) राओटा (तेरह) तिपकाल और (चौदह) मंगलाजोरा।

(ठ) **निम्नलिखित स्थानों पर तत्काल प्रभाव से मेडिकल कालेजों और नर्सिंग कालेजों की स्थापना:** रेल मंत्रालय बजट भाषण में वर्ष 2009-10 के रेल बजट में कतिपय स्थानों के लिए घोषित नीतिगत निर्णयों की तर्ज पर कोकराझार, न्यू बोंगाइगांव, रंगिया और उडलगुड़ी में मेडिकल कालेजों और नर्सिंग कालेजों की स्थापना सुनिश्चित करने के लिए उचित कदम उठाए।

(ज) **तृतीय और चतुर्थ श्रेणी की सेवाओं के तहत उत्तर पूर्वी क्षेत्र के युवकों के लिए रेल विभाग में नौकरियों में शत-प्रतिशत आरक्षण:** उत्तर पूर्वी क्षेत्र के बेरोजगार युवकों की काफी समय से लंबित मांगों के प्रत्युत्तर में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी की सेवाओं के तहत उत्तर-पूर्व क्षेत्र के युवकों के लिए रेलवे विभाग में नौकरियों को शत प्रतिशत आरक्षण उपलब्ध कराना सुनिश्चित करने के लिए रेल मंत्रालय को उचित कदम उठाने चाहिए।

**(झ) उत्तर पूर्वी क्षेत्र के युवकों को रोजगार के अवसर प्रदान करने में मदद के लिए उत्तर पूर्वी क्षेत्र रेलवे सुरक्षा बल (एनईआरआरपीएफ) के नाम से उत्तर-पूर्व क्षेत्र के लिए एक पृथक रेलवे सुरक्षा दल का गठन करना:** उत्तर पूर्वी क्षेत्र के युवकों को रोजगार के अवसर प्रदान करने में मदद करने के लिए उत्तर पूर्वी रेलवे सुरक्षा बल (एनईआरआरपीएफ) के नाम से उत्तर-पूर्वी क्षेत्र हेतु एक पृथक रेलवे सुरक्षा बल का गठन करने के लिए रेल मंत्रालय को उचित कदम उठाने चाहिए।

(ञ) **उत्तर पूर्वी क्षेत्र रेलवे विकास निगम लिमिटेड की स्थापना करना:** रेल मंत्रालय को तत्काल प्रभाव से कोंकण रेल विकास निगम की तर्ज पर उत्तर पूर्व क्षेत्र के लिए पृथक रेल विकास निगम लिमिटेड की स्थापना के लिए उपयुक्त कदम उठाने चाहिए।

(ट) **बोडोलैण्ड सीमा क्षेत्र के भीतर कोकराझार, सालाकारी, गोंसाईगांव, बिजनी, बारपेटा रोड, बासुगावं, उदलगुड़ी, रोवशा, तिपकाई, मोंगलाझोरा, बाशबारी, न्यू बोंगाईगांव, गोरेश्वर तथा हरसिंहा में बहुकार्य परिसर की स्थापना करना:** रेल मंत्रालय को वर्ष 2009-10 के नए रेल बजट में अन्य स्थानों के संबंध में घोषित नीतिगत निर्णय की तर्ज पर बोडोलैण्ड क्षेत्र के भीतर कोकराझार, सलाकारी, गोसाईगांव, बिजनी, बारपेटा रोड, बासुगांव, उदलगुड़ी, रोवरा, तिपकाई मोंगलाझोरा, बाशबारी, न्यू बोंगाईगांव, गोरेश्वर तथा हरसिंहा में बहुकार्य परिसर की स्थापना करने के लिए उचित कदम उठाने चाहिए।

(ठ) **निम्नलिखित स्थानों पर प्रशीतागार तथा तापमान नियंत्रित 'पेरीशेबल' कार्गो केन्द्र तथा भाण्डागारों की स्थापना हेतु सुविधाओं का सृजन करना**

रेल मंत्रालय को (1) गोसाईगांव हर, (2) कोकराझार, (3) सालाकाटी, (4) बासुगांव, (50 बिजनी, (6) न्यू बोंगाईगांव (7) बारपेटा रोड, (8) रंगिया जंक्शन (9) फकीराग्राम जंक्शन (10) गोरेश्वर, (11) उदलगुडी, (12) रोवरा और (13) तिपकाई में वर्ष 2009-10 के लिए नए रेल बजट में घोषित नीतिगत निर्णयों की तर्ज पर प्रशीतगार तथा तापमान नियंत्रित 'पेरीशेबल' कार्गो केन्द्र तथा भाण्डागारों की स्थापना हेतु उचित कदम उठाने चाहिए।

**(ड) निम्नलिखित स्थानों पर औद्योगिक कारीडोर की स्थापना:** रेल मंत्रालय को (1) गोंसाईगांव हट (2) कोकराझार, (3) सालाकाटी, (4) बासुगांव, (5) बिजनी, (6) न्यू बोंगाईगांव, (7) बारपेटा रोड, (9) रंगिया जंक्शन, (10) फकीराग्राम, (11) गोरेश्वर, (12) उदालगुरी, (13) रोवटा तथा (14) तिपकाई में वर्ष 2009-10 के लिए नए रेल बजट में घोषित नीतिगत निर्णय की तर्ज पर औद्योगिक कारीडोर स्थापित करने के लिए उचित कदम उठाने चाहिए।

मुझे आशा है कि माननीय केन्द्रीय रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी महोदया, काफी समय से लंबित जायज मांगों को पूरा करने के लिए तथा यहां उल्लिखित काफी समय से लंबित जायज तथा बड़े तबके द्वारा की जा रही यहां उल्लिखित काफी समय से लंबित जायज तथा बड़े तबके द्वारा की जा रही मागों को पूरा करने के लिए सक्रिय तथा उचित कदम उठाएंगी।*

*[हिन्दी]*

**कुमारी सरोज पाण्डेय** (दुर्ग): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर दिया, मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं। मैं कहना चाहती हूं कि यह देश की कितनी बड़ी विडम्बना है कि एक संसदीय समाजवादी, संघीय गणतांत्रिक देश की रेल मंत्री, आजादी के छः दशकों के बाद भी इस सदन से यह सवाल पूछती हैं कि आर्थिक व्यावहारिकता हमारी प्राथमिकता होगी या कि रेलवे की परियोजनाओं को सामाजिक दृष्टि से भी देखा जाना चाहिए। मेरा सोचना है कि यदि हम इस पर विचार करें कि माननीय रेल मंत्री जी, संविधान निर्माताओं के सपनों से वाकिफ नहीं हैं या फिर उन्हें संविधान के प्रावधानों का ज्ञान नहीं है, ऐसी स्थिति क्यों बनी? मैं कहना चाहती हूं कि एक जन-हितैषी और जुझारू नेता को यह आधारभूत सवाल, देश की सबसे बड़ी पंचायत के सामने, इस सरकार का पहला रेल बजट प्रस्तुत करते समय यदि उठाना पड़ा है, तो इसका साफ अर्थ है कि रेल मंत्री जी को दुविधा है और दुविधा इस बात की है, क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी, पहले भी रेल मंत्री रही हैं, लेकिन तब वे दुविधा में नहीं थीं। मैं कहना चाहती हूं कि जब एन.डी.ए. की सरकार थी, तो उसकी केवल पहली और आखिरी जो प्राथमिकता थी, वह सामाजिक प्रतिबद्धता थी, लेकिन इस सरकार की केवल मात्र एक ही प्रतिबद्धता है-आर्थिक व्यावहारिकता। माननीय प्रधान मंत्री जी ने जिस तरह कथित आर्थिक सुधारों का बीड़ा उठा रखा है, मेरा मानना है कि उसके कारण उनके मंत्रिमंडल के जितने भी सदस्य हैं, उन पर निजीकरण का दबाव है।

मैं, माननीय रेल मंत्री जी के लिए दुष्यन्त जी की कुछ कविताएं कहना चाहती हूं:

''खामोशी, शोर से सुनते थे कि घबराती है
खामोशी शोर मचाने लगे, यह तो हद है
आप दीवार गिराने के लिए आए थे
आप दीवार उठाने लगे, यह तो हद है।''

मैं कहना चाहती हूं कि हमारे देश में जब रेल का आना हुआ तो वह व्यापारिक हित साधनों का उपकरण बनकर आई थी और आज रेल का तात्पर्य परिवहन से है, जो व्यक्तियों को अपने गंतव्य स्थान तक ले जाती हैं। रेल इसके साथ ही सामानों को लाने-ले जाने का एक माध्यम बन गई हैं। छत्तीसगढ़ प्रदेश से मैं आती हूं, मैं कहना चाहती हूं कि हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में रेल आवागमन का साधन नहीं हैं, बल्कि शोषण का पर्याय है। छत्तीसगढ़ में रेल प्रदेश की नैसर्गिक सम्पदा को ढोने का एक सबब बनी हुई है। इस रेल बजट में वर्तमान रेल मंत्री जी से हम सभी को बहुत आशा थी, बहुत उम्मीद थी, बहुत विश्वास था और विश्वास इसलिए था, उम्मीद इसलिए थी कि भारत की इस शस्य श्यामला भूमि से, क्रान्तिकारी वीरों की भूमि से आई हुई इस जुझारू नेता का छत्तीसगढ़ के जंगलों और आदिवासियों की ओर भी ध्यान जरूर जाएगा, परन्तु हर बार की तरह हमारे सपनों पर इस बार भी कुठाराघात हुआ है।

मैं कहना चाहती हूं कि जहां से रेल की पटरी गुजरती है, उस पटरी के दोनों ओर विकास साथ-साथ चलता है। जिस शहर और गांव से होकर रेल गुजरती है, यह एक सामान्य मनोविज्ञान है कि जहां पर रेल की पटरी पहुंचेगी, वहां विकास होगा और यह विकास का एक मापदण्ड भी माना जाता है। *...(व्यवधान)*

आप मुझे दो मिनट का समय और दें, क्योंकि मैं ऐसे छत्तीसगढ़ प्रदेश से आती हूं, जहां पर आवश्यकताएं बहुत हैं और हम हमेशा उपेक्षित रह जाते हैं। हम अपने क्षेत्र में नई रेल लाइनों को लेकर बहुत उत्सुक थे, लेकिन मैं यह कहना चाहती हूं कि आज भी हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में कावरधा, जसपुर, कांकेर, नारायणपुर और बीजापुर जिलों की धरती को भारतीय रेल ने छुआ तक नहीं है। छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री डॉ. रमण सिंह जी ने रेल मंत्री जी को 19 जून, 2009 को एक पत्र लिखा था, जिसमें नये रेल मार्गों का सर्वेक्षण, मौजूदा रेल मार्गों का विस्तार, ट्रेनों की संख्या और फेरे बढ़ाने के लिए उन्होंने अपने विषय रखे थे। हम छत्तीसगढ़ प्रदेश के तमाम सांसद भी रेल मंत्री से अनुरोध करने के लिए गये थे।

मैं इस सदन के माध्यम से यह बताना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ नवनिर्मित एक छोटा सा राज्य है और रेल की आय का 16 प्रतिशत राजस्व मात्र छत्तीसगढ़ प्रदेश से आता है। 16 प्रतिशत राजस्व देने वाले इस राज्य की जिस प्रकार से अनदेखी की जा रही है, उससे रेल शोषण का एक पर्याय बन गई है। मैं रेल मंत्री जी को एक विषय पर बधाई भी जरूर देना चाहती हूं कि उन्होंने महिलाओं के लिए जो महिला स्पेशल गाड़ियां, महिला कमांडों और महिला आर.पी.एफ. दस्ते दिये हैं, यह प्रावधान करके उन्होंने नारी सशक्तीकरण की दिशा में, स्त्रीत्व का, ममता का, नारीत्व का सम्मान किया है।

एक विषय कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगी। मैं यह कहना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ प्रदेश में 57 नई रेलगाड़ियों में से एक भी छत्तीसगढ़ में नहीं दी गई है। विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशनों में छत्तीसगढ़ का नाम नहीं है, नॉन स्टाप ट्रेनों में छत्तीसगढ़ का कहीं पर नाम नहीं है। मैं यह कहना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ को कुछ तो दिया गया होता। रेलवे अस्पतालों से जुड़े मैडीकल

[कुमारी सरोज पाण्डेय]

कालेजों की स्थापना की जा रही है। मैं कहना चाहती हूं कि दुर्ग के क्षेत्र में आई.आई.टी. संस्थान खोला जाना चाहिए। छत्तीसगढ़ में भिलाई के पास माल एवं सवारी डिब्बे का कारखाना लगाया जाना चाहिए। ...*(व्यवधान)* मैं अपना बाकी भाषण ले कर देती हूं।

*....*मेले में भटके होते तो कोई घर पहुंच जाता
हम घर में भटके हैं तो कैसे ठौर ठिकाने आयेंगे।

कितनी बड़ी विडंबना है कि एक संसदीय समाजवादी संघीय गणतांत्रिक देश का रेल मंत्री आजादी हासिल करने के छह दशक के बाद भी यह सवाल सदन से पूछे कि आर्थिक व्यावहारिकता हमारी प्राथमिकता हो या रेलवे की परियोजना को सामाजिक दृष्टिकोण से भी देखा जाये। यह सोचना तो सरासर गलत ही होगा कि रेल मत्री जी ने संविधान के प्रावधानों को नहीं देखा या वे संविधान निर्माताओं के सपने से वाकिफ नहीं है फिर ऐसी स्थिति क्यों बनी कि एक जनहितैषी और जुझारू नेता को यह आधारभूत सवाल देश की सबसे बड़ी पंचायत के सामने इस सरकार के कार्यकाल का पहले रेल बजट पेश करते हुए उठाना पड़ा।

हमें तो लगता है ममता दी जैसे लोगों के सामने एक दुविधा है, वे उस सरकार की अंग बन गई हैं जिसकी पहली और आखिरी प्राथमिक आर्थिक व्यावहारिकता ही हैं। माननीय प्रधान मंत्री ने जिस तरह कथित आर्थिक सुधारों का बोझ उठा रखा है उसके चलते उनके मंत्रिमंडल के सभी सदस्यों पर निजीकरण का दबाव है।

रेल हमारे देश में व्यापारिक हित साधने का उपकरण बनकर आई थी। आज रेल से तात्पर्य परिवहन है जो व्यक्तियों को उनके गंतव्य स्थल तक पहुंचाने का साधन हैं तो सामानों को एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाने का माध्यम भी है। परतु, हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में रेलवे आवागमन प्रमुख साधन पहले थी और न ही आज तक बन सकी है।

छत्तीसगढ़ में रेल प्रदेशों की नैसर्गिक संपदा को ढोने का सबब बनी हुई है। इस रेल बजट में वर्तमान रेल मंत्री से बहुत आशा थी, उम्मीद थी, विश्वास था कि इस बार छत्तीसगढ़ प्रदेश को सौगात जरूर मिलेगी। उम्मीद का कारण था कि इस बार रेल मंत्री भारत के शस्य श्यामला भूमि से क्रांतिकारी वीरों की भूमि से आयी है उनका ध्यान छत्तीसगढ़ के जंगल एवं आदिवासियों की ओर अवश्य जायेगा परंतु हर बार की तरह इस बार भी हमारे सपनों पर कुठाराघात हुआ है।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

जहां रेल की पटरी गुजरती है उस पटरी के दोनों ओर विकास साथ-साथ चलते हैं। जिस शहर या गांव से रेल गुजरती है वहां विकास के द्वार खुल जाते हैं इसलिए हर शहर हर गांव का आदमी चाहता है कि उसके क्षेत्र से होकर रेल लाइन गुजरे। यह सामान मनोविज्ञान है, विकास का मापदण्ड है।

हम सभी अपने-अपने क्षेत्रों में नई रेल लाइन को लेकर उत्सुक रहते हैं।

माननीय महोदया, जब हम बहुत छोटे थे तो आपस में चर्चा किया करते थे कि हम रेल में बैठे हैं हमारे रेल आती है लेकिन स्वतंत्र भारत में कितनी बड़ी विडंबना है आज भी रेल लोगों के लिए फिल्म में दिखाई जाने वाली रेल है।

हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र में कवर्धा, जशपुर, कांकेर, नारायणपुर और बीजापुर है जिलों की धरती को आज तक भारतीय रेलों ने छुआ भी नहीं है आज भी इन क्षेत्रों के लोगों के लिए यह कहानी है।

छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री डॉ. रमन सिंह 19 जून, 2009 को ममता जी को पत्र लिखे जिसमें (1) नए रेल मार्गों का सर्वेक्षण (2) मौजूदा रेल मार्गों का विस्तार (3) ट्रेनों की संख्या और फेरे बढ़ाने की बात कही थी परंतु इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया।

मैं इस सदन के माध्यम से बतलाना चाहता हूं कि छत्तीसगढ़ नवनिर्मित व एक छोटा सा राज्य है। पर रेल की आय का 16 प्रतिशत राजस्व इस राज्य से प्राप्त होता है। 16 प्रतिशत राजस्व देने वाले इस राज्य की जिस तरह से अनदेखी की जा रही है उससे यहां के जनमानस में रेल शोषण का पर्याय बनती जा रही है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को महिला स्पेशल गाड़ियां, महिला कमांडो और महिला आर.पी.एफ. दस्ते के प्रावधानों के लिए बधाई भी देती हूं। उन्होंने नारी के स्त्रीत्व, सतीत्व, ममत्व का सम्मान किया है लेकिन यह कहना चाहती हूं कि हर क्षेत्र के नारी का सम्मान हो। छत्तीसगढ़ प्रदेश सहित अन्य क्षेत्रों में भी इस रेल को चलाया जाना चाहिए।

57 नई रेलगाड़ियों में एक भी छत्तीसगढ़ हेतु नहीं।

27 ट्रेनों के विस्तार में छत्तीसगढ़ की उपेक्षा।

मैं कहना चाहती हूं कि कुछ वर्षों से यह आम चर्चा है कि रेल मंत्री जिस राज्य का होता है अधिकांश बजट उसी राज्य पर केन्द्रित होकर रह जाता है। यह आरोप नहीं हाथ कंदन को आरसी क्या। कुछ राज्यों को बहुत कुछ मिलता है कुछ राज्यों की झोलियां खाली रह जाती हैं।

57 नई रेलगाड़ियों में एक भी छत्तीसगढ़ हेतु नहीं

विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन में छत्तीसगढ़ नहीं

नॉन स्टाप ट्रेन चलाने में छत्तीसगढ़ नहीं।

कुछ तो दिया होता छत्तीसगढ़ को भी। छत्तीसगढ़ प्रदेश नक्सली समस्याओं से जुड़ा रहा है। ज्यादातर वे जिले हैं वे तहसीलें जिनमें रेल की सुविधाएं नहीं हैं। वे क्षेत्र ही नक्सली घटनाओं से सर्वाधिक प्रभावित हैं। इन क्षेत्रों का सीधा सम्पर्क शहर से नहीं हो पा रहा है। मेरे इस कथन पर गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है।

रेलवे अस्पतालों से जुड़े मेडिकल कालेजों की स्थापना करने की बात अच्छी है मगर इससे भी ज्यादा जरूरी है रेलवे की तकनीकी और इंजीनियरिंग जरूरतों को पूरा करने के लिए आई.ओ. जैसे संस्थान खोलना।

रेलवे के पास पड़ी भूमि पर दुर्ग में एक तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान भी शुरू करना चाहिए।

छत्तीसगढ़ में भिलाई के पास माल एवं सवारी डिब्बे बनाने का कारखाना लगाकर सस्ता कच्चा माल का लाभ लिया जा सकता है। माल डिब्बे की खरीद की तुनला में यह विकल्प बेहतर है।

मा. अध्यक्ष महोदय, छत्तीसगढ़ प्रदेश के विधान सभा में कई अशासकीय संकल्प पारित किये गये मसलन बिलासपुर-इतवारी-बिलासपुर को रायगढ़ इतवारी रायगढ़ तक चलाया जाये।

छत्तीसगढ़ राज्य की राजधानी रायपुर से गुजरने वाली समस्त ट्रेनों में सभी श्रेणियों के आरक्षण कोटे को 10 गुना बढ़ाया जाये।

दुर्ग से चलने वाली सारनाथ एक्सप्रेस एवं अमरकंटक एक्सप्रेस को डोंगरग तक चलाया जाये।

रायपुर से धमतरी चलने वाली छोटी लाइन की रेलगाड़ी को तेलीबौध रायपुर में धमतरी तक चलाया जाये।

इन अशासकीय संकल्पों पर विचार कर छत्तीसगढ़ कुछ सौगात दिया जाये ऐसा मेरा अनुरोध है।*

**डॉ. चरण दास महन्त** (कोरबा): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूं। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने देश के लाखों वंचित, गरीब और विकास की इन्तजार में बैठे हुए लोगों के लिए कुछ प्रस्ताव रखे हैं।

मैं इस सदन का ज्यादा समय न लेते हुए मंत्री जी के भाषण के कुछ बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। बिन्दु क्रमांक 12 में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने का निर्णय उन्होंने लिया है और 50 स्टेशनों को उन्होंने चुना है, जिसमें से मात्र 35 स्टेशनों का चयन किया गया है। मैं चाहता हूं कि इसमें छत्तीसगढ़ के बिलासपुर, जो रेलवे का जोनल हैडक्वार्टर है, को भी शामिल किया जाये। बिन्दु क्रमांक 13 में उन्होंने 375 आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय लिया है। उसमें छत्तीसगढ़ के एक भी स्टेशन का नाम नहीं है, इसलिए छत्तीसगढ़ के कोरबा, चांपा, चिरमिरी, मनेनगढ़, रायगढ़ और राजनांदगांव को भी आदर्श स्टेशन की सूची में शामिल किया जाये।

आपने बिलासपुर में मेडिकल कालेज बनाने का निर्णय लिया, उसके लिए आपको बधाई देता हूं और बहुउद्देश्यीय परिसर बनाने के लिए बिलासपुर, रायपुर और दुर्ग को चुना है, इसके लिए भी मैं आपको बधाई देना चाहता हूं।

आपने क्रमांक 68 में हावड़ा से मुंबई तक की यात्रा के लिए एक नयी गाड़ी प्रारम्भ की है, जो कहीं नहीं रुकेगी। मेरा मानना है कि सफाई के लिए आपको कहीं न कहीं उसे रोकना पड़ेगा। माननीय मंत्री जी, अगर सफाई की दृष्टि से ध्यान रखें तो बिलासपुर और नागपुर के यात्रियों को इसमें सुविधा दी जा सकती है, अत: कृपया आप इस पर विचार करें।

बिंदु क्रमांक 69 में आपने नयी गाड़ी जबलपुर से अंबिकापुर दी है, यह कोयलांचल के लोगों के लिए बहुत उपयोगी है, जिसे आप तीन दिन चलाना चाहती है। मेरा निवेदन है कि उसे सात दिन चलाया जाए। गाड़ियों के विस्तार में आपने गाड़ी संख्या 8425/8426 को, जो रायपुर-भुवनेश्वर तक चलने वाली है, उसको आपने पुरी तक चलाने का निर्णय लिया है। मेरा निवेदन है कि लौटते समय उस गाड़ी को रायपुर से बिलासपुर तक कर दिया जो, तो निश्चित रूप से वह फायदेमंद होगी।

छत्तीसगढ़ के लिए दिल्ली की एकमात्र ट्रेन संपर्क क्रांति है, जो सप्ताह में मात्र 2 दिन चलती है। आपने इसे 3 दिन चलाने का निर्णय लिया है। यदि 3 चलाने के लिए आपको एक रेक की व्यवस्था करनी पड़ रही है, तो मेरा मानना है कि एक रेक में ही यह गाड़ी चार दिन चलायी जा सकती है, इसलिए इसको चार दिन कर दिया जाए। वैसे हमारी मांग तो यह है कि इसे पूरे सात दिन चलाया जाए।

माननीय मंत्री जी, आप कुछ नया करने में विश्वास रखती हैं। मैं आपको एक प्रस्ताव देना चाहता हूं कि देश में कोयलांचल बहुत है, इसलिए कोयलांचल एक्सप्रेस नाम की एक नयी ट्रेन

[डॉ. चरण दास महन्त]

चलायी जाए। इसे दिल्ली से शुरू करके वाया अनुपपुर, दो अलग-अलग दिशाओं में ले जाया जाए-एक अनुपपुर से कोरबा और दूसरा अनुपपुर से अंबिकापुर। इससे निश्चित रूप से कोल इंडिया का जो 30 प्रतिशत कोयला उत्पादन क्षेत्र है, उसको एक नयी ट्रेन मिलेगी। इसको यदि वाया कटनी, इलाहाबाद और कानपुर चलाया जाता है, तो इस 1230 किलोमीटर की यात्रा में बहुत सारी ऐसी मांगे हैं, जो अपने आप ही पूरी हो सकती हैं। इसलिए आप इस पर गंभीरता से विचार करेंगी, ऐसा मेरा निवेदन है।

कोरबा से मुंबई तक एक सुपर फास्ट ट्रेन की अत्यंत आवश्यकता है, इसे यथाशीघ्र चलाया जाना चाहिए। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि कोरबा में मात्र लदान से लगभग 300 करोड़ रुपये की आय रेलवे विभाग को प्रतिमाह हो रही है, इसलिए आप इस पर गंभीरता से विचार करें। इसके साथ ही कोरबा से अंबिकापुर के बीच एक इंटरसिटी ट्रेन चलाने की मांग वर्षों से लंबित है, उसे भी आप पूरा करें।

चांपा एवं खोक्सा में आपने जो रेलवे ओवर ब्रिज दिया है, उसके लिए आभार व्यक्त करते हुए मैं एक नयी मांग आपके सामने रख रहा हूं। यह मांग वर्ष 1935-36 से शुरू हुई। माननीय मंत्री जी, आप इस पर विशेष ध्यान दीजिए। अंग्रेज सरकार ने कोलकाता और मुंबई की दूरी 400 किलोमीटर कम करने की दृष्टि से एक नयी रेल लाइन का सर्वेक्षण कराने के लिए सोचा था, जिसका नाम चिरमिरी-बरवाजीह है। इसका आधा काम पूरा हो चुका है। अंबिकापुर से बरवाडीह तक मात्र 182 किलोमीटर की लाइन शेष है। वर्ष 1936 से लेकर वर्ष 20022 तक पांच बार सर्वेक्षण हो चुके हैं। इस मार्ग में लगभग 50 प्रतिशत आदिवासी आबादी के क्षेत्र आते हैं, जैसे कोरिया, सरगुना, जशपुर के साथ ही साथ झारखंड और रांची के लिए भी यह महत्वपूर्ण सिद्ध होगा। इसलिए इसको जल्द ही शुरू किया जाना चाहिए, ऐसा मेरा निवेदन है। कोरिया जिले में नागपुर हाल्ट नामक एक छोटा सा स्टेशन है, अगर पाराडोल तक मात्र 7 तक किलोमीटर की रेलवे लाइन बना दी जाती है, तो मनेन्द्रगढ़ के कोयलांचल को बहुत बड़ा लाभ मिल सकता है।

कोरबा-दीपिका से पेड्रारोड तक नयी रेल लाइन का अगर हम निर्माण कर देते हैं, तो कोयला परिवहन के क्षेत्र के साथ ही साथ वहां के यात्रियों को भी हम सुविधा प्रदान करेंगे। इसी तरह से रायपुर-धमतरी की मांग कई वर्षों से बनी हुई है, इसलिए रायपुर-धमतरी का गेज परिवर्तन करना चाहिए। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि छत्तीसगढ़ की जो लंबित मांग है, उसे जल्द पूरा किया जाए।

दल्ली-राजहरा से जगदलपुर लाइन का शीघ्र निर्माण हो। एनटीपीस ने कोयला परिवहन के लिए कोरबा से बिलासपुर तक नयी लाइन बनायी है। उसमें एक और रेलवे लाइन भी जोड़ी जा सकती है और वहां के लोगों को सुविधा दी जा सकती है।

कोरबा से रायगढ़ तक की दूरी के लिए लंबी दूरी की ट्रेन प्रारंभ हो चुकी है। मैं चाहता हूं कि यहां पर कोचिंग कांप्लेक्स की सुविधा जल्दी शुरू की जाए। कोरबा से हटिया रांची रेलमार्ग जिसका सर्वेक्षण हो चुका है, जो हाटी, धर्मजयगढ़, पत्थलगांव, कुनकुरी, जशपुर और गुमला होते हुए चलेगी, इसे शीघ्र स्वीकृति प्रदान की जाए।

चांपा जंक्शन हावड़ा उपमार्ग पर स्थित है। यह तीन संसदीय क्षेत्र को जोड़ती है। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** श्री दास, आप अपने भाषण के शेष भाग को सभा पटल पर रख सकते हैं।

*...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**डा. चरण दास महन्तः** इसलिए वहां सभी ट्रेनों का स्टापेज शुरू करें। इसके अलावा मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और अपनी मांग के लिए निवेदन करता हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** श्री राजू शेट्टी जी। कृपया संक्षेप में बात कहें तथा अपने भाषण को तीन मिनट के भीतर पूरा करने का प्रयास करे।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** अगर आप सभी सहयोग करें तो मैं प्रत्येक व्यक्ति को मौका दूंगा। मैं सभी सदस्यों को मौका दूंगा।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री राजू शेट्टी** (हातकंगले): महोदय, मैं सन् 2009-2010 के रेल बजट के बारे में अपने विचार प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं पश्चिमी महाराष्ट्र से आता हूं। *...(व्यवधान)* पश्चिमी महाराष्ट्र की कोल्हापुर से कोंकण रेलवे को जोड़ने की मांग अनेक सालों से रही है। उसके लिए सिर्फ 63 किलोमीटर लाइन की

जरूरत है। कोल्हापुर जिला वैस्टर्न महाराष्ट्र में है जहां कई शुगर मिले हैं और वहां से चीनी एक्सपोर्ट होती है। वहां कॉटन इंडस्ट्री, शुगर इंडस्ट्री और अन्य इंडस्ट्रीज डैवलप हो रही हैं। उन्हें पोर्ट पर जाने के लिए कोंकण रेलवे से जोड़ना बहुत जरूरी है। इसीलिए 63 किलोमीटर की रेल लाइन की जरूरत है। लातूर-मिरज रेल लाइन ब्रॉडगेज हो रही है। मराठवाड़ा वैस्टर्न महाराष्ट्र और कोंकण से जोड़ने वाली शार्ट कट लाइन है। हम अपनी इस मांग को पूरा करने के लिए बहुत सालों से निवेदन करते आ रहे हैं। कोल्हापुर-पुणे हमारी डबल लाइन की मांग है। इस लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन करने की जरूरत है।

अभी आपने पुणे से दिल्ली एक गाड़ी की शुरुआत की है। यदि उस गाड़ी को कोल्हापुर से दिल्ली के लिए कर दें तो वैस्टर्न महाराष्ट्र से फूल, सब्जियां और बनाना, जो दिल्ली के लिए आते हैं, उनके लिए बहुत सुविधा हो जाएगी।

इस रेल बजट में किसानों को बहुत सी सुविधाएं देने की बात कही गई है। लेकिन उपरोक्त सुविधाएं देने की भी बहुत जरूरत है। मैं वैस्टर्न महाराष्ट्र के सारे किसानों की ओर से यह मांग रखता हूं कि कोल्हापुर-वैभववाड़ी, कोंकण रेलवे को जोड़ने वाली लाइन और कोल्हापुर-दिल्ली के लिए तुरंत एक गाड़ी शुरू करने की जाए।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री भूपेन्द्र सिंह** (सागर): मध्य प्रदेश का सागर लोक सभा क्षेत्र देश के सर्वाधिक पिछड़े हुए क्षेत्रों में आता है। यह क्षेत्र विकास की दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है। यहां पर ब्रिटिश गवर्नमेंट के समय रेलवे लाइन डाली गई थी जो कि गुड्स ट्रेक के रूप में रेलवे को काफी आय होती है। परन्तु रेलवे के द्वारा सागर लोक सभा क्षेत्र के विकास की दृष्टि से कोई विशेष कार्य नहीं किया गया है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि सागर स्टेशन के नजदीक मकरोनियन जो कि सागर का उपनगरी क्षेत्र है एवं सबसे प्राचीन रेलवे स्टेशन है। परंतु आज तक मकरोनियन स्टेशन को उपनगरी स्टेशन घोषित नहीं किया गया है एवं प्रमुख गाड़ियों के स्टॉपेज भी नहीं हैं।

इसी तरह से सागर लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत बीमा जंक्शन भी आता है। बीना स्टेशन पर शताब्दी ट्रेन का स्टॉपेज आवश्यक है। चूंकि बीना में भारत पेट्रोलियम की रिफाइनरी स्थापित होने के कारण एवं औद्योगिक क्षेत्र होने के कारण काफी लोगों को दिल्ली से बीना आना-जाना पड़ता है।

अत: बीना में शताब्दी ट्रेन का स्टापेज किया जावे। इसी तरह बीना शहर जिसकी आबादी लगभग 50 हजार है एवं शहर से चार स्टेट हाइवे एवं एक नेशनल हाइवे है। ओवर ब्रिज न होने के कारण लाखों लोगों को कई घंटे रेलवे गेट पर इंतजार करना पड़ता है। अत: बीना में रेलवे ओवर ब्रिज स्वीकृत किया जाए। मकरोनिया पर स्थित रेलवे गेट जो कि शहर के अंदर है एवं एन.एच. 86 पर स्थित है। यहां पर रेलवे उपरिपुल न होने से जनता को काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। सागर लोक सभा के अंतर्गत मंडी-बामोरा रेलवे स्टेशन पर झेलम एक्सप्रेस का स्टॉपेज, जरुआखेड़ा एवं नरयावली स्टेशन पर कामायनी, क्षिप्रा एवं गौड़वाना ट्रेन का स्टॉपेज किया जाए। सागर में डी.आर.एम. ऑफिस, सागर से दक्षिण के लिए नई ट्रेन चलाई जावे। मध्य प्रदेश के ग्वालियर-श्योपुर तक चलने वाली नेरागेज ट्रेन आजादी के पहले प्रारंभ हुई थी। जिस पर करीब 26 रेलवे स्टेशन एवं 50 प्रतिशत अनुसूचित जाति की आबादी है, गरीब इलाका है। अत: इसको ब्रॉडगेज में परिवर्तित करना आवश्यक है।

*[अनुवाद]*

**श्री थोल तिरुमावलावन** (चिदम्बरम): सभापति महोदय, मुझे अवसर प्रदान करने के लिए मैं हृदय से आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, हमारे देश में, भारतीय रेलवे को ब्रिटिश काल में केवल मुंबई से थाणे के बीच ही आरंभ किया गया था। परंतु, आज कल, हम गर्व के साथ कह सकते हैं कि इसने विश्व की सबसे बड़ी तथा विशाल रेलवे के रूप में बहुत विकास किया है। परंतु मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि इसमें कोई 'समावेशी विकास' नहीं हुआ है। चूंकि यह केवल आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर विकसित हुई न की 'सामाजिक व्यवहार्यता' के रूप में विकसित हुई है। सामाजिक व्यवहार्यता के दृष्टिकोण के साथ हमारी माननीया रेल मंत्री महोदया ने इस बजट को तैयार किया है। यात्री सुविधाओं, साफ सफाई, रेलवे खानपान की गुणवत्ता, संरक्षा तथा सुरक्षा और समयनिष्ठता जैसे क्षेत्रों को प्राथमिकता देने के लिए माननीया रेल मंत्री की सराहना करता हूं। परंतु पता नहीं कि हमारी माननीय मंत्री महोदया ने हमारे कामगारों विशेषरूप से चतुर्थ श्रेणी के कामगारों के कल्याण को प्राथमिकता क्यों नहीं दी। 21वीं शताब्दी में भी हमारे देश में रेलवे के सिर पर मैला ढोने वाले लोग हाथ में लोगों के मल को साफ कर रहे हैं।

वास्तव में यह राष्ट्र का बड़ा अपमान है। इसलिए, सरकार को मानव मल को साफ करने के लिए उचित मशीनरियां उपलब्ध करानी चाहिएं। इस प्रकार के मशीनीकरण के पश्चात् हाथ से मैला ढोने के इस प्रकार के काम की बजाय इन कामगारों को अन्य कार्य दिये जा सकते हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री थोल तिरुमावलावन]

महोदय, हम सब भली-भांति जानते हैं कि सभी सरकारी कर्मचारियों केन्द्रीय, राज्य तथा सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए केवल आठ घंटे की ड्यूटी होती है। परंतु अब तक, भारतीय रेल में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी ओपन लाइन में 12 घंटे की ड्यूटी कर रहे हैं। यह कामगारों के प्रति अनौचित्यपूर्ण तथा अन्याय है। इसलिए, मैं सरकार से विनम्र अनुरोध करता हूं कि काम के घंटों को 12 से घटाकर आठ घंटे किया जाए।

बजट में अनेक सराहनीय योजनाएं हैं जैसे विश्वस्तरीय स्टेशन उपलब्ध कराने की योजना, आदर्श स्टेशन इज्जत नाम से गरीबों को छूट प्रदान करने की योजना है। इसमें 1500 रु. प्रतिमाह आपकी सीमा है। यहां मैं यह कहना चाहता हूं कि इस आय सीमा के साथ इसके कोई बड़ी संख्या में लाभार्थी नहीं हो पायेंगे। इसलिए, इसमें बदलाव किया जाना चाहिए ताकि गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लोग भी इस सुवधिा का लाभ उठा सके। यह मेरा विनम्र अनुरोध है।

एक अन्य योजना यथा-छात्रों के लिए रियायत और प्रेस के लिए रियासत की प्रशंसा की जानी चाहिए। 'केवल लेडीज स्पेशल', युवा ड्रेन और दूरंतों नॉन-स्टॉप ट्रेन की योजनाएं भी प्रशंसनीय हैं।

यह मेरा कर्त्तव्य है कि मैं विशेषकर आमान परिवर्तन के संबंध में अपनी व्यथा को व्यक्त करूं। वर्ष 2009-10 के लिए एक लक्ष्य निर्धारित किया गया है। यह लक्ष्य लगभग 1300 कि.मी. लाइन का है, इसमें और कुछ लाइनें भी शामिल हैं जिन्हें बजट में शामिल किया गया है। किंतु इसमें विल्लुपुरम-मयिलादुतुरई लाइन परियोजना का कोई उल्लेख नहीं है। यह उस क्षेत्र, जिसमें चार से अधिक जिले हैं, के लोगों की जीवन रेखा है। 5 वर्षों से भी अधिक समय से यह पूरी तरह से बंद है जिसके फलस्वरूप, चारों, अन्नामलई विश्वविद्यालय जाने वाले 60000 से अधिक दैनिक यात्रियों, किसानों और अन्य कामकाजी लोगों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। मुझे पता चला है कि इस समय कोलीडेश नदी पर बनने वाले पुल का काम ही लंबित है। अत: मेरा माननीय मंत्री जी से विनम्र अनुरोध है कि परियोजना का काम शीघ्र पूरा करें और तत्काल सेवा शुरू करें।

मैं कुछ अन्य मांग करके अपनी बात समाप्त करूंगा। मेरी मांग इस प्रकार है: स्टेशनों पर वेंडर स्टॉक आवंटित करने में स्व-सहायता समूह की महिलाओं, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों को प्राथमिकता दी जाए। रेलवे बंगलों में तैनात चपरासी और सफाई कर्मचारियों के बारे में एक आरक्षण रोस्टर प्रणाली रखी जाए। अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति करने के लिए परीक्षा न ली जाए। रेलवे में सिर पर मैला ढोने के बारे में एक श्वेत पत्र लाने की आवश्यकता है। विल्लुपुरम से डिंडीगुल तक ब्राड गेज सहित दोहरी लाइन की जरूरत है। एक अन्य मांग कुंभकोणम से अरियालुर तक एक नई लाईन और अरियालुर से सलेम तक ब्राडगेज की सुविधा देने के बारे में है।

अंत में, पूर्ववर्ती सरकार ने 8 नई परियोजनाओं का प्रस्ताव किया था जिसमें यह शर्त थी कि उसमें राज्य सरकार का 50 प्रतिशत हिस्सा होगा। यह बात अच्छी नहीं है चूंकि राज्य सरकार के पास पर्याप्त संसाधन नहीं हैं। अत: मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध है कि रेल मंत्रालय सभी परियोजनाओं को पूरा करने की पूरी जिम्मेदारी ले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्रीमती सुस्मिता बाउरी** (विष्णुपुर): मैं, माननीय रेल मंत्री का ध्यान निम्नलिखित मुद्दों की ओर दिलाना चाहती हूं:

1. रायनगर-मासाग्राम मार्ग के निर्माण कार्य को पूरा करने की तारीख निश्चित की जाए। (द.पू. रेलवे)।
2. द.पू. रेलवे के बांकुरा-रायनगर खंड पर अतिरिक्त रेलगाड़ी की सुविधा प्रदान की जाए।
3. वर्ष 2009 तक समाप्त होने वाले बांकुरा-रायनगर खंड पर क्रासिंग स्टेशन की व्यवस्था की जाए।
4. यातायात के बढ़ते बोझ के मद्देनजर बांकुरा और विष्णुपुर रेलवे स्टेशन पर तीसरा प्लेटफार्म बनाने और बांकुरा-रायनगर और विष्णुपुर तारकेश्वर खंडों पर प्रस्थान स्टेशनों की तत्काल आवश्यकता है।
5. दुर्गापुर-रायगंज-आसनसोल की औद्योगिक पश्चभूमि से दक्षिण भारत तक के छोटे मार्ग कहे जाने वाले बांकुरा-रायनगर रेल लिंक का आवंटन और स्वीकृति।
6. बांकुरा नगर की बढ़ती जनसंख्य और उसके विस्तार को देखते हुए बांकुरा में केजुरीदांगा पर हाल्ट स्टेशन का निर्माण।
7. भादुल मोड (बांकुरा टाउन) और विष्णुपुर पर सड़क ऊपरिपुल के काम में तेजी लाई जाए। भारी यातायात को देखते हुए केथारदांगा क्रासिंग (बांकुरा टाउन) और केजुरीदांगा (बांकुरा टाउन) पर एक नए सड़क ऊपरि पुल की आवश्यकता है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

8. यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए बांकुरा रेलवे स्टेशन पर एक और साइकिल स्टैंड, बांकुरा बुकिंग ऑफिस और स्टेशन के दक्षिण और एक अन्य काउंटर बनाए जाने की जरूरत है।

9. खामियों के हित को देखते हुए आसनसोल-हल्दिया एक्सप्रेस को दीघा तक बढ़ाया जाए।

10. एर्नाकुलम-पटना एक्सप्रेस बरास्ता आद्रा की आवाजाही को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर चार दिन किया जाए। गोमोह-केजीपी पैसेन्जर, हटिया-केजीपी पैसेन्जर और आसनसोल-केजीपी पैसेन्जर, जो सभी आद्रा होकर जाती है, के रेल डिब्बों टूट-फूट चुके हैं, का समुचित रख-रखाव किया जाए अथवा उन्हें नए डिब्बों से बदला जाए।

11. द.पू. रेलवे के बांकुरा-रायनगर खंड में पेयजल, यात्री शेड, विशेषरूप से महिलाओं के लिए शौचालय जैसी न्यूनतम यात्री सुविधाएं तथा कुछ स्टेशनों पर प्लेटफार्मों को ऊंचा उठाने, मोयराबंद (बांकुरा टाउन), सोनमुखी, नालन्दा और चांदर पर चौकीदार वाले समपार आदि सुविधाएं विकसित की जाएं।

12. बांकुरा और विष्णुपुर स्टेशन पर रेलवे की खाली भूमि पर रेलवे पार्क विकसित किए जाएं।

13. बांकुरा से हावड़ा तक एक फास्ट ट्रेन चलाई जाए।

*[हिन्दी]*

**श्री बृजभूषण शरण सिंह** (कैसरगंज): माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2009-2010 के प्रस्तावित बजट में गरीबों, महिलाओं और युवा वर्ग के लिए जो विशेष सुविधा दी है, उसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं।

दो दिन से लगातार सभी दलों के नेताओं के भाषणों को मैंने सुना है। जो भी कमियां हैं चाहे वह रेललाइन की हो, चाहे दोहरीकरण की हो, सिग्नल की हो, ये सब समस्याएं अपने-अपने तरीके से सदन में उठाई जा चुकी हैं। मेरे क्षेत्र की भी कुछ समस्याएं हैं जिन्हें मैं आपकी अनुमति से सदन के पटल पर रख दूंगा। दो दिन के भाषण में एक चीज मैंने अपनी आंखों से देखा है कि उसे उठाया नहीं गया है। इस बार भी रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में घोषणा की गयी है कि उनको हर तरीके से सुरक्षित किया जाएगा। हम आए दिन देखते हैं कि हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश के तमाम ऐसे लोग हैं जो पंजाब, महाराष्ट्र या अन्य प्रान्तों में रोजगार करते हैं और तमाम ऐसे लोग हैं जो विदेशों में जाकर छोटा-मोटा काम करके अपना जीवनयापन करते हैं। जब वे लोग रेलवे स्टेशन पर आते हैं, यहां तक कि दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भी जब कोई दुबई या कहीं बाहर काम करने वाला यात्री उतरता है, तो उसके ऊपर रेलवे के सुरक्षाकर्मी आज की तरीके से टूट पड़ते हैं। उत्तर प्रदेश से तमाम सांसद आते हैं, इन लोगों ने भी देखा है, मैंने भी अपनी आंख से देखा है। लोग पैकिंग करके बड़ी मुश्किल से सामान को बांध करके, छोटे-छोटे सामान जो घर के लोगों को पसंद हैं, लेकर आते हैं, रेलवे स्टेशन पर उसे खुलवा दिया जाता है और उसके बदले में उनका शोषण किया जाता है। अगर यह नजारा आप देखना चाहें तो दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर देख सकते हैं। पंजाब, महाराष्ट्र आदि जगहों से जो लोग काम करके लौटते हैं और जब स्टेशनों पर उतरते हैं तो वहां सुरक्षा में लगे हुए कर्मचारी उन पर बाज की तरह टूट पड़ते हैं। हमारे पूर्वांचल में ऐसी कई घटनाएं हो चुकी हैं, जिनमें सुरक्षा के लिए लगे हुए लोग उनको मार-पीटकर पैसे लेते हैं। इस पर मुझे नीरज की एक कविता याद आती है: ''आप मत पूछिए कि हम पे सफर में क्या गुजरी, था लुटेरों का जहां गांव वहां रात हुई। जब रेलवे की सुरक्षा में लगाए गए लोग ही उनको लूटते और पीटते हैं तो उनको सुनने वाला कोई नहीं है। मेरे पास भी समस्याएं हैं, मैंने भी लिखी हैं, लेकिन इस बात को मैं दिल से उठा रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि इसके लिए एक सेल बनाइए। अगर कोई यात्री इस प्रकार की शिकायत करे तो उस सेल के माध्यम से उनकी सुनवाई होनी चाहिए। जब कोई यात्री शिकायत करता भी है तो जिनके खिलाफ शिकायत है, वही उसकी जांच करते हैं, आप बताइए हम किससे शिकायत करें। मैं यह बात केवल भाषण देने के लिए नहीं कह रहा हूं। मैंने अपनी आंखों से देखा है और इस पीड़ा को महसूस किया है, इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अगर कोई भी यात्री देश के किसी भी कोने से आपको सूचना देता है कि मैं रेलवे के कर्मचारियों द्वारा लूटा गया हूं, मैं सुरक्षा में लगाए हुए लोगों द्वारा लूटा गया हूं तो उस बात पर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए। इसके लिए एक अलग से सेल बननी चाहिए और ऐसे मामलों की जांच होनी चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हर साल के रेल बजट की तरह इस बार भी उत्तर प्रदेश को और खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश को नजरअंदाज किया गया है। माननीय निर्मल खत्री जी हमारे पड़ोसी सांसद हैं, इन्होंने भी अयोध्या की बात उठाई है, इन्होंने फैजाबाद की बात उठाई है। लेकिन अभी सरयू नदी पर बने पुल, जिसका उद्घाटन पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा किया गया था, करोड़ों की लागत से वह पुल बना हुआ है, उस पर कोई ट्रेन नहीं चलती है, उसका कोई सदुपयोग नहीं है। मेरी मांग है कि उस पर ट्रेन चलाई जाए। फैजाबाद से कोई अच्छी

[श्री बृजभूषण शरण सिंह]

ट्रेन चलाई जाए। हम पूर्वांचल के सांसद आते हैं, कई माननीय सदस्य बैठे हैं, हम लोगों के आने-जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। केवल दो ट्रेन्स-वैशाली और गोरखधाम एक्सप्रेस हैं जिन पर हम सारे लोग बैठकर आते हैं। इन बातों को ध्यान में रखा जाए। मैं अपनी बात को यहीं पर समाप्त करता हूं। मुझे ज्यादा भाषण नहीं देना है, लेकिन मेरी पीड़ा को समझा जाए, हम लोगों की उपेक्षा न की जाए।

*वर्ष 2009-10 के प्रस्तावित रेल बजट में गरीबों, महिलाओं और युवा वर्ग के लिए जो विशेष सुविधायें दी गई हैं, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। मौजूदा रेल मंत्री की कार्यप्रणाली और उनकी संघर्ष एवं सादगी भरी जीवन शैली को देखकर यह आशा जगी थी कि वह पुरानी लीक से हटकर कोई क्रांतिकारी तथा व्यवहारिक रेल बजट प्रस्तुत करेंगी। लेकिन पिछले रेल मंत्री की तरह यह भी लोक लुभावन घोषणाओं से अपने को रोक नहीं पायी है। हो सकता है इसमें उनकी कोई राजनीतिक विवशता हो।

1. प्रस्तावित रेल बजट में 57 नई रेलगाड़ियों के चलाने की घोषणा की गई है। हर साल के रेल बजट में 50 से अधिक नई रेलगाड़ियों के चलने की घोषणा तो कर दी गई है परन्तु रेलवे के बुनियादी ढांचे की निर्माण एवं विस्तार पर विशेष ध्यान नहीं दिया जाता। सीमित नैटवर्क पर हर साल पचासों नई गाड़ियों के चलाने का नतीजा है कि सबसे तेज चलने वाले यात्री रेलगाड़ी भी बड़ी लाइनों पर 50 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की औसत से नहीं चल पाती। मालगाड़ियों की रफ्तार विगत 10 वर्षों से 24 किलोमीटर प्रति घंटे पर टिकी हुई है।

2. जितनी संख्या में हर साल नई रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं उस अनुपात में नई रेल लाईनें बिछाने, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा पुल-पुलिया बनाने पर संसाधन नहीं लगाया जाता है। नई रेलगाड़ियां पुरानी और जर्जर व्यवस्था पर कैसे रफ्तार पकड़ेगी, यह समझ से परे की बात है।

3. रेलवे की आधारभूत संरचना पर इस बजट में भी कोई ठोस योजना प्रस्तुत नहीं की गई है।

1980 के बाद रेलवे ने अपने मार्गों का विस्तार नहीं के बराबर किया है। इस अवधि में यात्रियों की संख्या दो गुनी से अधिक हुई है।

- वर्तमान में रेलवे का नेटवर्क केवल 63 हजार किलोमीटर तक सीमित है जिसमें अंग्रेज करीब 4 हजार कि.मी. का नेटवर्क छोड़ गये थे। आजादी के 62 वर्षों बाद भी हमारी सरकारों ने केवल 900 कि.मी. नई रेल लाइनों का निर्माण किया है।
- इस सीमित नेटवर्क पर इस समय करीब 9 हजार यात्री गाड़ियां दौड़ रही हैं। मालगाड़ियों की संख्या का कोई हिसाब नहीं।
- रेलवे हर साल लगभग साढ़े पांच (5.50) अरब लोगों और 70 करोड़ टन माल को उनके गंतव्य तक पहुंचाता है।
- सीमित बुनियादी ढांचे और बढ़ते बोझ की वजह से रेलवे की पटरियों का प्रयोग 20 वर्षों में दो गुना हो गया है और रेलवे को हर साल करीब 4 हजार करोड़ रुपये पटरियों को बदलने पर खर्च करना पड़ता है।
- मैं चाहूंगा कि मा. रेल मंत्री जी इस महत्वपूर्ण तथ्य की और विशेष ध्यान देते हुए रेलवे की लंबित परियोजनाओं को पूरा कराने तथा इसके बुनियादी ढांचे के विस्तार एवं सुधार हेतु सकारात्मक कदम उठायेगी।
- इसके लिए अधिकारियों की समिति बनाकर उन्हें जवाबदेह बनाया जाये ताकि समय सीमा के भीतर परियोजनाये पूरी हो सकें।
- एन.डी.ए. सरकार ने विशेष संस्था कोष स्थापित किया था जिसका सदुपयोग नहीं किया गया। इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये।

हर रेल बजटों की तरह इस बार भी पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री की शिकायत नहीं करूंगा, क्योंकि उन्होंने खुद स्वीकार किया है कि उन्हें बजट तैयार करने के लिए बहुत कम समय मिला। लेकिन मैं इस क्षेत्र की लम्बित पड़ी रेल परियोजनाओं एवं यात्री सुविधाओं की ओर उनका ध्यान आकृष्ट कराते हुए इन्हें पूरा कराने का अनुरोध अवश्य करूंगा। इस तथ्य को याद दिलाते हुए कि

- यह हमारे देश का सौभाग्य है कि पहली बार महत्वपूर्ण पदों पर एक साथ शक्तिरूपा; ममतामयी और समदृष्टि रखने वाली नारियां विराजमान हैं। ईश्वर समदर्शी है अथवा नहीं, इस पर विवाद हो सकता है, परन्तु नारी का आंचलन और ही समदर्शी होता है, इसमें कोई दो राय नहीं, क्योंकि वह सब अपनों को समान रूप से छाया, संरक्षण और स्नेह देता है।
- मैं रेल मंत्री के पद पर आसीन दीदी से सूती धागे की राखी नहीं, बल्कि रेललाइनों और रेल गाड़ियों की राखी मांगता हूं, क्योंकि इस संसद सत्र के बीच में, ही यह पवित्र त्यौहार पड़ रहा है।

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

- रेलवे संरक्षा पर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। सिंगनल और टेलीकाम सेक्टर का जितना प्रभावी इस्तेमाल किया जाना चाहिए उतना अभी तक नहीं किया गया। अधिकांश रेल दुर्घटनाएं मानव रहित सम्पारों के कारण होती हैं। अत: ऐसे सम्पारों पर चौकीदारों की तैनाती की जाए।

- हर साल के रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था को चुस्त दुरुस्त किये जाने का राग अलापा जाता है, लेकिन रेलगाड़ियों में लूट, बलात्कार और छिनैती की घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। केवल रेल सुरक्षा बल के दस्तों की तैनाती से इस समस्या का समाधान नहीं हो सकता। रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर होने वाली लूट की अधिकांश घटनाओं में रेल सुरक्षा बल के जवानों की संलिप्तता पाई गयी है। जहरखुरानों के साथ भी इनकी मिलीभगत होती है। ऐसे मामले सामने आने के बाद रेलवे, जांच बैठाकर ही अपने कर्त्तव्यों की इतिश्री मान लेती है और जांच रिपोर्ट को ठंडे बस्ते में डाल दिया जाता है। जब तक अपराधों में लिप्त पाये गये सुरक्षा कर्मियों के विरुद्ध कठोर कार्रवाई का प्रावधान नहीं किया जाता, तब तक रेलों में बड़ते अपराधों पर अंकुश नहीं लगाया जा सकता है।

- रेलवे में भ्रष्टाचार एक बड़ी समस्या है जो ऊपर से नीचे की ओर फैलता है। पिछले कुछ वर्षों में पूर्वोत्तर रेलवे में भ्रष्टाचार के कई गंभीर मामले सामने आये जिसमें सी.बी.आई. ने कई अधिकारियों के यहां छापा मारकर करोड़ों रुपये का घपला पकड़ा। एक बड़ा सेक्स स्कैंडल भी सामने आया, लेकिन अभी तक दोषियों के विरुद्ध कोई ठोस कार्रवाई नहीं हुई। यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि करोड़ों की लूट करने वाले अधिकारी तो बच जाते हैं, लेकिन छोटे कर्मचारियों को मामूली बात के लिए तुरंत सजा दे दी जाती है। मेरा सुझाव है कि रेलवे में भ्रष्टाचार को रोकने के लिए आधुनिक टेक्नोलोजी का इस्तेमाल किया जाए और दोषियों के विरुद्ध त्वरित कार्रवाई की जाए।

## मांगें एवं सुझाव

1. प्रस्तावित बजट में 50 स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया गया है जिनमें औद्योगिक, धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशन को सम्मिलित किया गया है। मैं. मा. रेल मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूं कि इस सूची में अमृतसर, अजमेर जंक्शन, पितरों के पिंडदान का पवित्र स्थल गया, शिव की नगरी वाराणसी, ताज नगरी आगरा तथा कृष्ण जन्मभूमि मथुरा को सम्मिलित किया गया है जो स्वागत योग्य है। परन्तु रामजन्म भूमि अयोध्या की अनदेखी की गयी है इसका खेद है। अत: इस अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के रेलवे स्टेशन को भी इस सूची में सम्मिलित कर लिया जाए।

2. सरयू नदी पर एक अरब रुपये की लागत से रेल पुल का निर्माण कराया गया, लेकिन इसका वांछित लाभ रेलयात्रियों को नहीं मिलता, क्योंकि अयोधया से मनकापुर के बीच प्रतिदिन केवल एक दो सवारी गाड़ियां चलती हैं। इस रूट पर रेल गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए।

3. यहां से दक्षिण भारत के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं होने से यहां के यात्रियों को वाराणसी जाना पड़ता है। अत: यहां से महत्वपूर्ण नगरों के लिए सीधी ट्रेन चलाई जाए।

4. बाराबंकी-अयोध्या-फैजाबाद-जाफराबाद रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए।

5. फैजाबाद जंक्शन से मुम्बई और दिल्ली के लिए प्रतिदिन सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए।

6. नई दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर से छपरा-बरौनी रेल खंड भारतीय रेलवे का अकेला ऐसा रूट है जिस पर आज तक राजधानी या शताब्दी ट्रेन नहीं चलाई गयी। अत: इस पर राजधानी एक्सप्रेस का संचालन सुनिश्चित किया जाए।

7. गोंडा जंक्शन रेलवे स्टेशन पर बिहार संपर्क क्रांति, सप्तक्रांति का ठहराव सुनिश्चित किया जाए तथा गरीब रथ के प्रतिदिन ठहराव की व्यवस्था की जाए।

8. गोंडा-बलरामपुर-नौतनवा-गोरखपुर रेल खंड का दोहरीकरण कराया जाए।

9. जरवल रोड से बहराइच तक प्रस्तावति नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा कराया जाए।

10. बलरामपुर से उतरौला होते हुए खलीलाबाद तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया जाए।

11. बरहज बाजार से दोहरीबाट होते हुए फैजाबाद तक की रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य 2006-07 में पूरा हो गया जिस पर 782 करोड़ का खर्च है। इसका निर्माण शीघ्र प्रारंभ कराया जाए।

[श्री बृजभूषण शरण सिंह]

12. पूर्वोत्तर रेलवे के अति महत्वपूर्ण स्टेशन गोंडा जंक्शन को आदर्श स्टेशन बनाया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।*

**श्री राजेन्द्र अग्रवाल** (मेरठ): माननीय सभापति जी मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं समय सीमा को देखते हुए केवल अपने क्षेत्र की समस्याओं तक ही अपने को सीमित रखूंगा। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत मेरठ एक प्राचीन, बड़ा और महत्वपूर्ण शहर है। अगर हम महाभारतकाल के परिप्रेक्ष्य में देखें तो अभी हम इंद्रप्रस्थ में बैठे हुए हैं और मेरठ में हस्तिनापुर आता है। सन् 1857 में देश के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम के आंदोलन का सफर भी मेरठ से ही प्रारम्भ हुआ था। मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का एक प्रकार से व्यापारिक और केन्द्रीय महानगर भी है। परंतु उसकी उपेक्षा इस दृष्टि से खास तौर से हुई है कि उसके अतिहिास के कारण से उसे विश्व स्तर का स्टेशन बनाने में अगले एक-दो बजट तक इंतजार करना पड़ेगा, तो चलेगा। लेकिन मैं रेल मंत्री जी निवेदन करना चाहता हूं कि मेरठ स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए वह अपने इसी रेल बजट में प्रावधान करें।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की प्लानिंग रिपोर्ट 2006-2007 में दिल्ली से मेरठ तक रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम होने की बात कही गई है, लेकिन इस प्रकार की कोई स्थिति अभी तक निर्माण नहीं हुई है। आज भी दिल्ली से मेरठ तक जाने में ढाई घंटे लग जाते हैं। जब तक दिल्ली-मेरठ रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं होता, मैं समझता हूं तब तक इस प्रकार का कोई रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम सफल नहीं हो सकता। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की संकल्पना भी यही थी कि दिल्ली के भार को कम करने के लिए दिल्ली के आसपास के क्षेत्रों को उससे जोड़ा जाए। उस दृष्टि से मेरठ और हापुड़ इन दोनों क्षेत्रों में रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण करना आवश्यक है। आज भी मेरठ से दिल्ली के लिए सवेरे केवल दो रेलगाड़ियां चलती हैं। जबकि इस रूट पर जाने-आने वालों की संख्या बहुत अधिक है। मैं मानता हूं कि इनकी संख्या और बढ़ाई जाए। इसी तरह से हापुड़ से भी कोई शटल सेवा नहीं चलती है, जो वहां के यात्रियों को दिल्ली तक ला सके। मेरा यह भी मानना है कि विद्युतीकरण के पश्चात् खासतौर से मेट्रो की जो परियोजना है, उसे हापुड़ और मेरठ तक ले जाना चाहिए।

मेरठ से लखनऊ के बीच केवल एक ट्रेन नौचंदी एक्सप्रेस चलती है। लेकिन यह ट्रेन एक तरफ सहारनपुर और दूसरी तरफ इलाहाबाद तक जाती है। सहारनपुर से लखनऊ के लिए अनेक रेलगाड़ियां हैं। मेरठ से इलाहाबाद के लिए भी एक और सीधी ट्रे है। मेरा अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से यह प्रस्ताव है कि नौचंदी एक्सप्रेस को केवल मेरठ से लखनऊ तक ही सीमित किया जाए, ताकि समय से उसका परिचालन हो सके। जाड़ों में अनेक बार इसे रद्द करना पड़ता है, तथा विलम्ब से चलने की घोषणा करने के बाद यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मान्यवर, मेरा एक और निवेदन है। सवेरे के समय मेरठ से लखनऊ के लिए कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। मेरा प्रस्ताव है कि मेरठ से हापुड़, मुरादाबाद होते हुए एक शताब्दी/जनशताब्दी ट्रेन चलाई जाए, जो सवेरे छः बजे के करीब मेरठ से चले और अपरान्ह तीन-चार बजे लखनऊ से लौटे तो इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

मेरठ, हापुड़ के बीच में खरखोदा एक छोटा सा कस्बा है, लेकिन यह बहुत महत्वपूर्ण कस्बा है। यहां से नौचंदी और संगम एक्सप्रेस ट्रेन पकड़ने के लिए बहुत असुविधा का सामना लोगों को करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि खरखोदा में नौचंदी और संगम एक्सप्रेस ट्रेंस का ठहराव किया जाये। चौधरी चरण सिंह विश्वविद्यालय के अंदर एक रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए, जिससे छात्रों को भी सुविधा होगी और मेरठ के अन्य लोगों को भी सुविधा होगी। तत्काल ने बहुत कष्ट दिया है, तत्काल के विषय पर जरूर ममता जी सोचे, यह ठीक है कि उन्होंने सोचा भी है, लेकिन मेरी इन समस्याओं को वह तत्काल पूरा करने का कष्ट करें। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

मैं अपना बाकी भाषण ले कर देता हूं।

*....*रेलवे बजट पर हो रही बहस में अपने विचार व्यक्त करने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं।

मैं माननीया रेल मंत्री महोदया को अपने संसदीय क्षेत्र के सम्बन्ध में निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूं:

* मेरठ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत सबसे बड़ा, सर्वाधिक प्राचीन एवं महाभारतकालीन ऐतिहासिक नगर है। 1857 का प्रथम स्वतंत्रता संग्राम भी मेरठ की भूमि से ही प्रारंभ हुआ था। मेरा निवेदन है कि मेरठ के महत्व को ध्यान में रखते हुए मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाना चाहिए।

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

* राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र प्लानिंग रिपोर्ट 2006-07 में दिल्ली से मेरठ तक रेपिड तेल ट्रांजिट सिस्टम होने की बात कही गयी है, परन्तु आज भी नई दिल्ली से मेरठ तक जाने में लगभग ढाई घंटा लगता है। यात्रा की इस अवधि को घटाने के लिए इस रेल मार्ग का दोहरीकरण व विद्युतीकरण किया जाना आवश्यक है। इस कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाये।

* वर्तमान में मेरठ से पुरानी दिल्ली व नई दिल्ली के लिए केवल एक-एक शटल ट्रेन हैं। दैनिक यात्रियों की निरंतर बढ़ती संख्या के कारण एक-एक शटल ट्रेन का और चलाया जाना आवश्यक है।

* गाजियाबाद से मुरादाबाद का दोहरीकरण कार्य चल रहा है। इसे शीघ्र पूरा किया जाये तथा इस रेलमार्ग का विद्युतीकरण भी प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए।

* मेरठ तथा हापुड़ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन.सी.आर.) अंग है। एन.सी.आर. के निर्माण का उद्देश्य दिल्ली पर बढ़ते जनसंख्या के दबाव को कम करना था। उसके लिए दिल्ली के बुनियादी ढांचे का एन.सी.आर. में विस्तार किया जाना आवश्यक है। अत: मेरा आग्रह है कि मेट्रो रेल परियोजना को दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ तक ले जाना चाहिए।

* मेरठ को उत्तर में जम्मू तवी तक तथा पूर्व में कानपुर इत्यादि तक जोड़ने के लिए मेरठ से सहारनपुर (टपरी जं.) तथा मेरठ से खुर्जा जं. तक का दोहरीकरण व विद्युतीकरण अत्यन्त आवश्यक है। इस क्षेत्र के विकास के लिए इन कार्यों को शीघ्र कराया जाना चाहिए।

* नौचंदी एक्सप्रैस को केवल मेरठ से लखनऊ तक चलाया जाये। वर्तमान में यह ट्रेन सहारनपुर से इलाहाबाद तक चलती है, जिस कारण यह प्राय: विलंब से चलती है। सहारनपुर से लखनऊ के लिए अनेक ट्रेन हैं, लखनऊ से इलाहाबाद के लिए अनेक ट्रेन हैं तथा मेरठ से इलाहाबाद के लिए भी संगम एक्सप्रैस के नाम से एक अलग ट्रेन है। अत: नौचन्दी एक्सप्रेस को मेरठ से लगभग 06:00 बजे चले तथा लखनऊ से लगभग 15:00 बजे चले।

* मेरठ से लखनऊ जाने के लिए वर्तमान में नौचंदी एक्सप्रेस एकमात्र ट्रेन है। मेरा निवेदन है कि मेरठ से लखनऊ के लिए वाया हापुड़-मुरादाबाद एक शताब्दी/जनशताब्दी ट्रेन चलाई जाए जो मेरठ से लगभग 06:00 बजे चले तथा लखनऊ से लगभग 15:: बजे चले।

* मेरठ एवं हापुड़ के मध्य खरखौदा एक महत्वपूर्ण कस्बा है। यहां के यात्रियों को मेरठ से नौचन्दी एक्सप्रेस एवं संगम एक्सप्रैस पकड़ने में बहुत कठिनाई होती है। अत: उक्त ट्रेनों का ठहराव खरखौदा में भी किया जाना चाहिए।

* मेरठ सिटी स्टेशन पर महिलाओं एवं विकलांगों के लिए एक विशेष आरक्षण खिड़की की व्यवस्था होनी चाहिए।

* चौधरी चरण सिंह विश्वविद्यालय परिसर में एक आरक्षण काउन्टर प्रारम्भ किया जाये ताकि छात्रों एवं मेरठ दक्षिण के नागरिकों को सुविधा हो सके।

* मेरठ से अमृतसर के लिए वर्तमान में प्रात:काल कोई ट्रेन नहीं है। इस रूट पर प्रात: काल एक अतिरिक्त ट्रेन का चलाया जाना अत्यन्त आवश्यक है।*

*[हिन्दी]*

**सभापति महोदय:** माननीय सदस्यों अब 6.00 बज रहे हैं। कार्यमंत्रणा समिति से सभा का समय 9.00 बजे तक बढ़ाने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है ताकि और अधिक सदस्यों को मौका दिया जा सके। यदि सभा सहमत हो तो हम सभा का समय 9.00 बजे तक बढ़ा सकते हैं? मैं सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करता हूं कि वे संक्षेप में अपनी बात कहें तथा अपनी बात को तीन चार मिनट के अंदर ही समाप्त करें। अपने शेष भाषणों को सभा पटल पर रखें। उन्हें कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

**अनेक माननीय सदस्य:** हमें स्वीकार है।

**सायं 6.00 बजे**

**श्री मधु गौड यास्खी** (निजामाबाद): धन्यवाद, सभापति महोदय। वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करने वाले सत्ता पक्ष के गणमान्य वक्ताओं के साथ-साथ मैं भी माननीया रेल मंत्री ममता जी को एक उदार रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं।

संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने पिछले पांच वर्षों में और आज रेलवे के विकास में इतिहास बनाया है। संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी के कुशल नेतृत्व तथा मार्गदर्शन में तथा प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी के मार्गदर्शन में रेलवे ने काफी तरक्की की है। पूर्व रेल मंत्री तथा नई रेल मंत्री ने रेलवे की सभी सुविधाओं विशेषकर महिलाओं, बच्चों तथा युवाओं को सुविधाएं प्रदान करने के लिए कठोर कदम उठाये हैं।

**सायं 6.01 बजे**

[**श्री पी.सी. चाको** *पीठासीन हुए*]

मैं माननीय रेल मंत्री के ध्यान में दो-चार बातें लाना चाहता हूं। मैं काफी यात्राएं करता हूं। मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि चूंकि रेलवे अच्छा-खासा मुनाफा कमा रही है और इसके पास पर्याप्त धनराशि है इसलिए उन्हें अनारक्षित डिब्बों में भी वातानुकूलन की सुविधा प्रदान करनी चाहिए। यदि आप राजस्व की दृष्टि से भी देखें तो अनारक्षित डिब्बों से भी अच्छा-खासा राजस्व प्राप्त होता है। इन डिब्बों में काफी यात्री यात्राएं करते हैं। अत्यधिक सर्दी और अत्यधिक पड़ने पर इन डिब्बों में यात्रा करना बहुत अमानवीय हो जाता है। अत: मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वे भविष्य में बनाए जाने वाले आरक्षित डिब्बों वातानुकूलन की सुविधा प्रदान करें।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे को आपूर्ति की जाने वाली सभी बेड शीटों आदि में खादी तथा हथकरघा का अधिक से अधिक उपयोग करना चाहिए ताकि बुनकर समुदाय लाभान्वित हो सके।

यद्यपि मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं लेकिन मैं यह देखकर हैरान हूं कि इस बजट में आंध्र प्रदेश पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान हमारे माननीय मुख्यमंत्री द्वारा उन्हें लिखे गये पत्र की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। मैं खेद के साथ आपको यह बताना चाहता हूं कि रेलवे अवसंरचना के क्षेत्र में आंध्र प्रदेश राज्य के साथ लगातार अन्याय हो रहा है। मैंने आपको और आपके पूर्ववर्ती मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव को आंध्र प्रदेश की रेल अवसंरचना संबंधी आवश्यकताओं के संबंध में अनेक पत्र लिखें। आंध्र प्रदेश के सांसदों ने भी उनसे कई बार मुलाकात की थी। मैं माननीय रेल मंत्री के ध्यान में यह बात भी लाना चाहता हूं कि यद्यपि आंध्र प्रदेश राज्य ने परियोजनाओं की लागत में भागीदारी करने के साथ-साथ बहुत महत्वपूर्ण तथा आवश्यक परियोजनाओं के निष्पादन में पर्याप्त सहायता देने की पेशकश की थी लेकिन फिर भी इन परियोजनाओं को मंजूर नहीं किया गया था। मैं आशा करता हूं कि माननीया रेल मंत्री इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगी तथा आंध्र प्रदेश की मांगों को पूरा करने पर गौर करेंगी। जैसाकि आपको मालूम है कि 34 संसद सदस्य आंध्र प्रदेश का प्रतिनिदित्व कर रहे हैं, हमें अपने गृह प्रदेश में काम करने और लोगों का सामना करने में बहुत दिक्कतें होती हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान अपने एक अन्य अनुरोध की ओर भी आकृष्ट करना चाहूंगा। न सिर्फ मैंने अपितु करीमनगर तथा पेडापल्ली के मेरे दो सहयोगियों ने भी अनुरोध किया है। 1992 में पेडापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद नाम की रेल लाइन शुरू की गई थी। इसका काम जगीतयाल तक पूरा हो चुका है। जगीतयाल से निजामाबाद लाइन को पूरा किया जाना शेष है। पिछले 10 वर्षों में इस मार्ग से 180 करोड़ रुपये अर्जित किये गये हैं। आजकल रेलवे मात्र लाभप्रद मार्गों पर ही गौर करती है। लेकिन यदि आप इस दृष्टि से भी देखे तो यह मार्ग पर्याप्त आय अर्जित कर रहा है। तेलंगाना क्षेत्र, जिसका मैं प्रतिनिधित्व करता हूं। एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आजकल हम नक्सल प्रभावित क्षेत्रों के बारे में बात करते हैं। ...*(व्यवधान)* वहां एक बड़ी लाइन है जिसका आमान परिवर्तन किया गया है ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

**श्री मधु गौड यास्खी:** महोदय मैं अपनी बात एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

इसे पूरा किया जाना चाहिए। हमने 50 करोड़ रुपये देने का अनुरोध किया था लेकिन हमें मात्र 10 करोड़ रुपये ही दिये गए। मैं एक बात और कहना चाहता हूं। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र बोदन में रेलवे स्टेशन का अंतरण किया जाना चाहिए। रेलवे ने मुझसे धनराशि जमा कराने का अनुरोध किया था जोकि मैंने एमपीलैड से जमा करा दी थी. इसके बावजूद इसका काम शुरू नहीं हुआ है। दिचापल्ली नामक गांव में एक रेल उपरिपुल है इसका काम शुरू किया जाना चाहिए।

निजामबााद और करीमनगर जिलों के ढाई लाख से अधिक लोग मुम्बई में रह रहे हैं। ये बुनकर तथा निर्धन वर्गों से हैं। इसलिए उनके लिए एक अतिरिक्त ट्रेन चलाने की मांग करना जायज है। निजामाबाद और मुम्बई के बीच रोजाना लगभग 10 बसें

चलती हैं। लेकिन इस मार्ग पर छत्रपति शिवाजी टर्मिनस से सिकन्दराबाद वाया निजामाबाद के बीच ट्रेन संख्या 7057/7058 देवागिरी एक्सप्रेस ही चलती है।

मैं माननीया रेल मंत्री से निजामाबाद से मुम्बई के बीच एक नई ट्रेन चलाने का अनुरोध करता हूं। तपोवन एक्सप्रेस, 7617/7618 जो कि छत्रपति शिवाजी टर्मिनस और नांदेड के बीच चलती है, इस ट्रेन का विस्तार निजामाबाद तथा किया जाना चाहिए। सिकन्दराबाद और मनमाड के बीच चलने वाली अजंता एक्सप्रेस 7063 का विस्तार मनमाड से छत्रपति शिवाजी टर्मिनस तक किया जाना चाहिए। जगीतयाल और निजामाबाद के बीच नई रेल लाइन बिछाने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए और छत्रपति शिवाजी टर्मिनस से करीमनगर वाया निजामाबाद के बीच एक नई ट्रेन शुरू की जानी चाहिए।

*[हिन्दी]*

***श्री मुरारी लाल सिंह** (सरगुजा): सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को मेरे संसदीय क्षेत्र सरगुजा छत्तीसगढ़ में नई रेलगाड़ी के रूप में अम्बिकापुर से जबलपुर प्रारंभ करने पर धन्यवाद देता हूं। किन्तु इस गाड़ी को सप्ताह में तीन दिन के स्थान पर प्रतिदिन होना चाहिए। किंतु रेल बजट में छत्तीसगढ़ की एक बार फिर उपेक्षा की गई है। सर्वाधिक राजस्व प्रदान करने वाले विलासपुर जोन को विश्वस्तरीय स्टेशन में नहीं रखा गया है।

मेरा संसदीय क्षेत्र आदिवासी बहुल क्षेत्र है तथा सरगुजा जिला छत्तीसगढ़ का वृहद जिला है, यहां रेल सुविधाओं का नितान्त अभाव है। यहां नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है। आजादी के बाद से अब तक केवल 19 कि.मी. रेलपथ से जोड़ा गया है। मा. रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं कि अम्बिकापुर से बरबाडी रेल पथ ब्रिटिश शासनकाल 1936 में प्रारंभ हो गया था परन्तु 1946 में ब्रिटिश शासन को भारत छोड़ना पड़ा एवं रेल लाइन का काम बंद करना पड़ा। माननीय रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि उक्त बरबाडी से अम्बिकापुर रेल लाइन का सर्वे करा कर नई रेल लाइन जोड़ने की कृपा करें। नई रेल लाइन हेतु रेल बजट में विशेष प्रावधान होना चाहिए। सरगुजा जिला 18 हजार वर्ग कि.मी. में फैला है तथा पूर्णरूपेण आदिवासी जिला है तथा इसकी आबादी 20 लाख है। यहां खनिज संपदा की भरमार है। यहां एस.ई.सी.एल. की अनेक परियोजनाएं संचालित हैं तथा इस क्षेत्र में कोयला बाक्साइट की खदानें प्रारंभ हो रही हैं। आवागमन एवं परिवहन सुविधा नहीं होने के कारण खनिज संपदा का पूर्णरूपेण दोहन नहीं हो पा रहा है। माननीय अध्यक्ष महोदय माननीय रेल मंत्री जी से निम्न मांग करता हूं कि नई रेल लाइन के सर्वे का प्रस्ताव किया जाए।

1. अम्बिकापुर से बरबाडी मार्ग (छत्तीसगढ़ को झारखण्ड से जोड़ने वाला)।
2. भटगांवा से प्रतापपुर वाडपनगर, होते हुए रेनुकोट उत्तर प्रदेश इन दोनों के जुड़ जाने से झारखण्ड, बिहार, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, उड़ीसा रेल मार्ग से जुड़ जाएगा।
3. उचडीह से सूरजपुर, श्रीनगर, प्रेमनगर होते हुए तारा से कोरबा तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जावे।
4. कोरबा पेन्डरा वाहया कटगोरा मार्ग को जोड़ा जावे।

यात्री ट्रेनों के फेरों की संख्या भी बढ़नी चाहिए। दुर्ग निजामुद्दीन-छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति (2823/2824) को सप्ताह में दो दिन के स्थान पर प्रतिदिन किया जावे। इससे देश की राजधानी आने वालों को सुविधा होगी। महोदय अम्बिकापुर से विलासपुर इन्टरसिटी एक्सप्रैस का परिचालन होना चाहिए। अध्यक्ष महोदय अम्बिकापुर से दुर्ग एक्सप्रैस सरगुजा वासियों के लिए एक मात्र ट्रेन है जो राजधानी रायपुर-दुर्ग, भिलाई जाने वाले यात्रियों के लिए है। उक्त ट्रेन में एक मात्र वातानुकूलित थ्री टायर कोच है। यात्रियों की सुविधा के लिए इसमें टू टायर का एक कोच लगना आवश्यक है। उक्त मांगों पर माननीय मंत्री जी विशेष ध्यान देंगी।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** माननीय सदस्यों अब केवल 170 मिनट ही शेष बचे हैं, और अभी 70 और सदस्य बोलना चाहते हैं। मैं सदस्यों से आग्रह करता हूं कि वे केवल तीन मिनट तक ही बोलें।

श्री बदरूद्दीन अजमल।

**श्री बदरूद्दीन अजमल** (धुबरी): सभापति महोदय, इस सम्माननीय सभा में मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं वाद-विवाद में पहली बार हिस्सा ले रहा हूं। मैं बहुत कुछ कहने के लिए उत्साहित हूं परन्तु समय की पाबंदी को देखते हुए मैं मुद्दे की ही बात करूंगा और मैं आपको इसका आश्वासन देता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं राष्ट्र के समक्ष नवीनताओं से पूर्ण समावेशी बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री महोदया, ममता जी को बधाई देता हूं। मैं ममता जी को बताना चाहता हूं कि

*[हिन्दी]*

हमारी दाएं तरफ बैठने वाले भाई-बहनों से मैं कहना चाहता हूं कि वे अच्छी-अच्छी चीजों को भी सोचा करें और ममता जी से कहूंगा कि कुछ तो लोग कहेंगे, लोगों का काम है कहना, ममता जी आगे बढ़ते रहना, ममता जी आगे बढ़ते रहना।

*[अनुवाद]*

सभापति महोदय, इस बजट में बहुत-सी सराहनीय बातें हैं। मैं यहां इनमें से कुछ का उल्लेख करना चाहूंगा।

*[हिन्दी]*

विशेषकर माइनोरिटीज रिक्रूटमेंट के लिए ममता जी ने जो स्कीम रखी, मैं उसे एप्रिशिएट करता हूं, लेकिन मेरा एक सुझाव है कि माइनोरिटीज रिक्रूटमेंट बोड्र्स के अंदर अगर आप माइनर कम्युनिटी के लोगों को सदस्य नहीं रखेंगी, तब तक माइनोरिटीज के लिए आपकी जो स्कीम है, वह कामयाब नहीं होगी।

*[अनुवाद]*

मैं इस बात की प्रशंसा करता हूं कि पहली बार मैडम ने मदरसा छात्रों को भी शामिल किया है। इसका अर्थ है कि वे अल्पसंख्यक वर्गों के प्रति भी बहुत चिंतित हैं।

समय की सीमा के कारण मैं अपनी बात संक्षेप में कहूंगा। रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि दुरान्तो रेल सेवाओं के अंतर्गत गुवाहाटी स्टेशन को भी शामिल किया जाए।

अब, मैं अपने सुझावों पर आता हूं। वे हैं: फकीराग्राम और दुबरी के बीच फिर से रेल संपर्क का खोला जाना; गंगाधर नदी पर रेल-सह-रोड ब्रिज (फुलबाड़ी-गोलोकगंज) का निर्माण; वाया मनकछार जोगीघोपा से महेन्द्रगंज के बीच नई रेलगाड़ी का आरंभ किया जाना; बोंगाईगांव से आरंभ हो रहे मीटर गेज का शेष असम तक ब्रॉड गेज के रूप में परिवर्तन; तथा अमरनाथ-गुवाहाटी एक्सप्रैस का डिब्रूगढ़ तक विस्तार। गोलपाड़ा में सभी रेलगाड़ियों का ठहराव। होरजोई में राजधानी एक्सप्रैस का ठहराव तथा आदर्श स्टेशन के रूप में होजई का विकास।

सभापति महोदय, मैं यहां कहना चाहता हूं कि असम में दो राष्ट्रीय परियोजनाएं वर्षों से लंबित हैं। यह है-बोगीबील रेल-सह-रोड ब्रिज तथा लमडिंग-सिल्चर ब्रॉड गेज का आमान-परिवर्तन। इन्हें राष्ट्रीय परियोजनाएं घोषित करने के बावजूद अपेक्षित राशि की तुलना में बोगीबील हेतु केवल सात प्रतिशत तथा लमडिंग-सिल्चर-ब्रॉड गेज परिवर्तन हेतु 13 प्रतिशत राशि प्रदान की गई।

इन परियोजनाओं हेतु आवंटन की समीक्षा की पुरजोर मांग करता हूं। आवंटन की वर्तमान दर के अनुसार इन परियोजनाओं को पूरा करने में एक दशक और लगेगा। मैं इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए एक निश्चित समय-सीमा तय करने की भी पुरजोर मांग करता हूं।

सभापति महोदय, इन शब्दों के साथ ही इस चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं तथा आपकी अनुमति से मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*रेल बजट की प्रस्तुति वाले दिन ही मैंने अपने कुछ अनुरोधों को बजट में शामिल करने के साथ ही तत्काल एक प्रशंसा-पत्र भेजा था। मुझे आशा है कि मैडम को वह मिल गया होगा और वे उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

रेलवे भर्तियों में अल्पसंख्यकों, महिलाओं तथा समाज के आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों को बेहतर प्रतिनिधित्व देने संबंधी योजना के प्रस्ताव की बहुत सराहना की गई है। शायद यह पहली बार है जब रेल बजट में रेलवे में अल्पसंख्यकों की भर्ती हेतु एक विशेष योजना का उल्लेख किया गया है। परन्तु मैडम, मेरा मानना है कि इस योजना को केवल तभी उचित रूप से क्रियान्वित किया जा सकता है जब भर्ती बोर्डों के कुछ सदस्यों का चयन अल्पसंख्यक समुदाय से किया जाए। वस्तुत: गुवाहाटी भर्ती बोर्ड का अध्यक्ष अल्पसंख्यक होना चाहिए। इस समय भर्ती बोर्डों में अल्पसंख्यक समुदायों का प्रतिनिधित्व नगण्य है। यह मेरा सविनय निवेदन है। यह अल्पसंख्यक वर्ग के लिए मजबूत सकारात्मक कार्रवाई साबित होगा। मुझे आशा है कि आप इस सुझाव की भावना को समझेंगी। मैं चाहता हूं कि किसी भी प्रकार की नौकरशाही बाधाओं तथा तुष्टीकरण की तथाकथित राजनीतिक दोषदर्शिता के बिना इस योजना को विकसित तथा क्रियान्वित किया जाए।

मदरसा छात्रों को छात्रों की रियायतें प्रदान करना समानता के प्रति वचनबद्धता को सिद्ध करता है।

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

नई योजना 'इज्जत' असंगठित क्षेत्र में कार्यरत लाखों लोगों के चेहरे पर निश्चित रूप से मुस्कान लाएगी।

साम्राज्य प्रस्तावों के साथ ही असम हेतु निम्नलिखित प्रमुख प्रस्तावों के लिए आभार व्यक्त किया जाता है।

1. अंतर्राष्ट्रीय सुविधाओं के साथ विश्व स्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित किये जाने वाले 50 रेलवे स्टेशनों में गुवाहाटी का शामिल किया जाना।
2. गुवाहाटी-न्यू कूच बिहार एक्सप्रैस इंटरसिटी (प्रतिदिन) का आरम्भ किया जाना।

बजट वाले दिन मैंने सभा में भी मांग की थी तथा रेल बजट 2009-10 में घोषित निम्नलिखित नई परियोजनाओं में गुवाहाटी को शामिल करने के लिए रेल मंत्री महोदया को पत्र भी भेजा था:

1. युवा रेलगाड़ियां
2. लेडीज स्पेशल
3. दुरान्तो रेल सेवाएं

मैं यहां अपनी मांग दोहराता हं।

असम हेतु निम्नलिखित छोटी परियोजनाओं पर विचार करने का भी अनुरोध करता हूं। यह परियोजनाएं लोक केन्द्रित हैं तथा इनकी प्रकृति छोटी ही है। बजट में इनका बहुत कम प्रभाव पड़ेगा।

1. फकीराग्राम और धुबरी के बीच रेल संपर्क का फिर से खोला जाना।
2. गंगाधर नदी पर, स्वीकृत एकमात्र रेल ब्रिज के स्थान पर रेल-सह-रोड ब्रिज (फुलबाड़ी-गोलोकगंज) का निर्माण।
3. वाया मक्तकधार जोगीघोपा से महेन्द्रगंज के बीच नई रेलगाड़ी का आरम्भ किया जाना।
4. बोंगाईगांव से आरंभ हो रहे मीटर गेज का शेष असम तक तथा रंगिया से उत्तरी लखीमपुर तक बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन।
5. अमरनाथ-गुवाहाटी एक्सप्रैस का डिब्रूगढ़ तक विस्तार।
6. गोलपाड़ा में सभी रेलगाड़ियों का 2 मिनट का ठहराव।
7. हजोई में राजधानी एक्सप्रैस का ठहराव।
8. आदर्श स्टेशन के रूप में हजोई स्टेशन का विकास।

मैं असम की कुछ परियोजनाओं के आवंटन संबंधी पीड़ादायक प्रकृति के बारे में बताना चाहता हूं।

| परियोजनाओं का नाम | आवंटन की स्थिति |
|---|---|
| लम्डिंग सिल्चर बी जी लाईन | लागत में 46% वृद्धि हुई। 2009-10 में वांछित धनराशि का केवल 13% ही मुहैया करवाया गया और शेष 34 प्रतिशत धनराशि मुहैया नहीं करायी गयी। |
| बोगीबील रेल-सह-सड़क परियोजना | लागत में 75% की वृद्धि हुई। 2009-10 में वांछित धनराशि का केवल 7% मुहैया कराया गया है और शे, 51 प्रतिशत धनराशि मुहैया नहीं करायी गयी। |
| रंगिया-मुकोंगसेलम बीजी लाईन | लागत में 70 प्रतिशत वृद्धि हुई। 2009-10 में वांचित धनराशि का केवल 4% मुहैया कराया गया है और शे, 92 प्रतिशत धनराशि मुहैया नहीं करायी गयी। |
| दुदनोई-मेंदनीपायर नई लाईन | लागत में 286 प्रतिशत वृद्धि हुई। 2009-10 में वांछित धनराशि का केवल 6% मुहैया कराया गया है और शेष 89 प्रतिशत धनराशि मुहैया नहीं करायी गयी है। |

यह उम्मीद की गयी है कि रेल मंत्री तथा मेरे राज्य का प्रतिनिधित्व करने वाले प्रधान मंत्री इस बजट को समावेशी और नवोन्मेषी बजट का उदाहरण बनाने के लिए असम की वास्तविक मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

शांतिपूर्वक मेरी बातें सुनने के लिए एक बार पुन: मैं सभी सदस्यों का धन्यवाद करता हूं।*

**श्री एम.बी. राजेश** (पालक्कड़): सभापति महोदय, रेल बजट पर चल रही चर्चा में भाग लेने का यह अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सर्वप्रथम, मैं इस रेल बजट में घोषित कुछ उपायों का स्वागत करता हूं परंतु सात ही साथ मुझे यह कहते हुए खेद भी है कि यह बजट भारतीय रेल के कार्यनिष्पादन की विषादमय और निराशाजनक तस्वीर प्रस्तुत करता है। हमारी प्रचालन लागत बढ़ रही है और हमारा नकद अधिशेष तेजी से कम होता जा रहा है। मैं इस बजट में दिये गये सांख्यिकी और आंकड़ों की गहराई में नहीं जाना चाहता। सरकार को चाहिए कि वह इस बात का संतोषजनक स्पष्टीकरण ढूंढे कि यह स्थिति क्यों बिगड़ गयी है तथा रेलवे के नकद अधिशेष में इतनी तेजी से गिरावट क्यों आई है।

केरल की बात करें तो मैं कहूंगा कि यह बजट हमारे लिये बेहद निराशाजनक है। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि कुछ नयी रेलगाड़ियों की घोषणा की गयी है और मैं इस कदम का स्वागत भी करता हूं। परंतु साथ ही साथ मैं यह जरूर बताना चाहूंगा कि इनमें से कई रेलों की घोषणा पिछले बजट में पहले ही की जा चुकी थी। सच तो यह है कि इस बजट में केरल में रेलवे के दीर्घकालिक विकास के लिए कुछ भी नहीं है।

पालक्काड में कोच कारखाने का क्या हुआ? मैं पालक्काड संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से हूं जो कि नए कोच कारखाने का प्रस्तावित स्थान है जो हमें माननीय लालू प्रसाद जी द्वारा आवंटित की गयी थी। मैं उनका आभारी हूं कि उन्होंने हमें कोच कारखाना दिया। परंतु इस बजट में कोच कारखाने के लिए धनराशि कहां मुहैया करायी गयी है? इस बजट में कोच कारखाने के लिए कुछ भी नहीं दिया गया है।

ममताजी ने भी पृथक रेलवे जोन बनाने की काफी समय से लंबित हमारी मांग की अनदेखी की है। इसी प्रकार से, चेरपला में वैगन कारखाने के आवंटन का क्या हुआ? वैगन कारखाने के लिए एक लाख रुपये की मामूली राशि आवंटित की गयी है। इसी प्रकार से, केरल में रेलवे के विद्युतीकरण और दोहरीकरण कार्य के लिए भी कोई व्यवस्था नहीं की गयी है।

महोदय, ममताजी बार बार समावेशी विकास की बात की है और ऐसे ही समय में उन्होंने एक विशेष बजट प्रस्तुत उन्होंने केरल तथा अन्य कई राज्यों को छोड़ दिया है और उनके साथ भेदभाव किया है। जैसाकि मैंने पहले कहा है कि मैं पालक्काड से हूं। हमें 1980 में रेल कोच कारखाने का प्रस्ताव किया गया था और पहले बिना किसी कारण हमें वह देने से इंकार कर दिया गया था। एक बार फिर लालूजी ने पिछली बार हमें कारखाना दे दिया। परंतु मुझे आशंका है कि हमारी माननीय मंत्री सुश्री ममता बैनर्जी इस बार फिर से कोच कारखाने को रद्द न कर दे। मैं यह कहना चाहूंगा कि यदि सरकार हमारे साथ विश्वासघात करेगी तो केरल के लोग उन्हें माफ नहीं करेंगे। हम पालक्काड़ में कोच कारखाना को बचाने के लिए एड़ी चोटी का जोर लगा देंगे।

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.एच. मुनियप्पा):** महोदय, उसे वापिस लेने की कोई बात ही नहीं है। सरकार ने पहले जो घोषणा की ती उसे पूरा किया जाएगा। काम लगातार में रहा है।

**सभापति महोदय:** उन्होंने कहा कि पूर्ववर्ती परियोजनाओं को बीच में नहीं छोड़ा जाएगा। वे जारी रहेगी।

अब आप अपना भाषण जारी रखें।

**श्री एम.बी. राजेश:** मैं इसका स्वागत करता हूं। परंतु यहां यह भी कहना चाहूंगा कि इसके लिए बजट में कोई आवंटन नहीं किया गया है। मैं इस सभा का ध्यान उस पहलू विशेष की ओर ही आकर्षित कर रहा था कि कोच कारखाने के लिए बजट में कोई आबंटन नहीं किया गया है।

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ई. अहमद):** महोदय, आप की अनुमति से मैं यह बताना चाहूंगा कि यदि केरल सरकार शीघ्रातिशीघ्र भूमि उपलब्ध कराएगी तो भारत सरकार आगे कदम उठाएगी। अब मामला योजना आयोग में लंबित है। योजना आयोग के मूल्यांकन के बाद यदि भूमि भी उपलब्ध करा दी जाएगी तो हमारे लिए ऐसा करना और भी आसान होगा।

**सभापति महोदयः** ठीक है, हमारे पास बहुत कम समय बचा है। अतएव, इसमें किसी भी प्रकार का हस्तक्षेप न हो।

**श्री एम.बी. राजेशः** फिर भी, मैं पुरजोर मांग कर रहा हूं कि पालक्काड़ स्थित कोच कारखाने के लिए आबंटन किया जाए।

महोदय, हमारी एक सबसे महत्वपूर्ण मांग यह थी कि बंगलोर सिटी के लिए दो दैनिक रेल सेवाएं प्रारंभ की जानी चाहिएं। बंगलोर ऐसा शहर है जहां केरल के लाखों लोग रह रहे हैं और कामकाज कर रहे हैं। उनको यात्रा करने में काफी समस्या का सामना करना पड़ता है। इसलिए, हम यह मांग कर रहे हैं कि कम से कम दो रेलगाड़ियां तो चलायी ही जानी चाहिए। कोचुवेल्ली-बंगलोर के लिए एक ट्रेन की घोषणा पहले ही से हो चुकी है। मेरी मांग है कि चलने वाली साप्ताहिक रेलगाड़ी को रोजाना चलाया जाए। इसी प्रकार से, साथ ही साथ कन्नूर-यशवंतपुर एक्सप्रैस को बढ़ाकर बंगलोर शहर तक किया जाए और इसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए। यशवंतपुर एक्सप्रेस को बंगलुरू शहर तक विस्तार किया जाना चाहिए तथा उसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाए।

तत्पश्चात्, शोरानूर-मंगलोर लाईन के विद्युतीकरण के लिए, जो कि एक अत्यंत महत्वपूर्ण लाइन है, कुछ भी घोषणा नहीं की गई है। मैं अनुरोध करता हूं कि शोरानूर-मंगलोर लाइन के विद्युतीकरण के प्रयोजनार्थ उचित आवंटन किया जाना चाहिए। चूंकि शोरानूर केरल में एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है, मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करूंगा कि शोरानूर रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाना चाहिए जैसा कि बजट में निर्माण करने के लिए अन्य स्टेशनों का प्रस्ताव किया गया है।

तत्पश्चात्, पालक्काड़ के लोगों द्वारा त्रिकोण रेलवे स्टेशन की लंबे समय से मांग की जा रही है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से त्रिकोण रेलवे स्टेशन का निर्माण करने की मांग करता हूं।

अब, मैं, 'इंट्रा-सिटी' एक्सप्रेस के बारे में बात करूंगा।

**सभापति महोदयः** कृपया अब भाषण समाप्त करें।

**श्री एम.बी. राजेशः** महोदय यह मेरा प्रथम भाषण है। कृपया मुझे दो मिनट का समय और दीजिए।

पालक्काड़ तथा कालीकट के बीच इंट्रासिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को, अमारडा एक्सप्रेस की रेकों का उपयोग कर आरंभ किया जाना चाहिए।

यह हमारी कुछ मांगें हैं, हम चाहते हैं जिन्हें पूरा किया जाए।

अब, मैं रेलवे में रिक्तियों को भरे जाने के संबंध में मुद्दे पर बात करना चाहता हूं। रेलवे में लगभग 2 लाख पद खाली पड़े हैं। रेलवे देश का सबसे बड़ा नियोजक है। उनके बजट भाषण में भर्ती नीति के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया। नि:संदेह, उन्होंने कहा है कि कुछ भर्ती अभियान चलाये जायेंगे परन्तु मैं मांग करता हूं कि रेलवे को अधिक पद सृजित कर अधिक रोजगार के अवसरों को पैदा करना चाहिए।

इसी प्रकार, बजट में रेलवे कार्यों के लिए ठेके पर लगे लाखों कामगारों के लिए कोई कल्याण उपायों का उल्लेख नहीं किया गया है। माननीय रेल मंत्री ने पीपीपी परियोजनाओं के माध्यम से निजीकरण का छोटा मार्ग अपनाया है।

कुछ ऊपरी तौर पर घोषणाएं की गई हैं, कुछ घोषणाएं तथा कुछ स्वागत उपायों की बजट में घोषणा की गई है। मैं इन सकारात्मक उपायों का स्वागत करता हूं जिन्हें बजट में शामिल किया गया है। परंतु वही, मैं यह भी कहूंगा कि बजट ने रेल विकास के सकारात्मक पहलुओं को नकार दिया है। यह गंभीरता से निजीकरण की नीति का पालन कर रहा है। निजीकरण की नीति देश हित में नहीं है न ही लोगों के हित में है।

महोदय क्या मैं आपकी अनुमति से, अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रख सकता हूं।

**सभापति महोदयः** जी हां, आप ऐसा कर सकते हैं।

***श्री एम. बी. राजेशः** आपकी अनुमति से मैं इस सम्मानित सभा का ध्यान पेरूमन रेल दुर्घटना की दुखद स्मृतियों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जो कि वर्ष 1998 में इस दिन प्राप्ति हुई थी। मैं इस दुर्घटना से हताहत सौ से भी अधिक लोगों को श्रद्धांजलि देकर अपनी बात आरंभ करता हूं।

सर्वप्रथम, मुझे यह कहते हुए अत्यंत खेद हो रहा है कि यह बजट भारतीय रेलवे के कार्यकरण की शोचनीय और खराब स्थिति

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एम.बी. राजेश]

दर्शाता है। ऐसा प्रतीत होता है कि भारतीय रेलवे एक गंभीर संकट की ओर बढ़ रहा है। बजट दस्तावेज में दिये गये आंकड़े मेरे संदेह की पुष्टि करते हैं कि रेलवे एक गंभीर स्थिति का सामना कर रहा है, प्रचालनात्मक लागत बढ़ रही है तथा लागत अधिशेष तेजी से समाप्त हो गए हैं। अगर हम प्रचालनात्मक अनुपात को देखें तो वर्ष 2007-08 में यह 76.3 था जो कि वर्ष 2008-09 में बढ़ कर 81.4 हो गया। अंतरिम बजट में यह बढ़ कर 89.9 हो गया तथा मौजूदा बजट में यह 92.5 हो गया। अत्यधिक प्रचालनात्मक अनुपात का अभिप्राय कम लाभ है, इसलिए इसका तात्पर्य है कि यूपीए की पिछली सरकार के दौरान किये गये सभी दावे, ठीक नहीं थे।

अगर हम नकदी अधिशेष के सभी आंकड़ों पर नजर डाले तो वर्ष 2007-08 में यह 20,049 करोड़ रुपये था अंतरिम बजट में यह कम होकर 13,532 करोड़ रुपये हो गया तथा वर्ष 2009-10 में इसमें बड़ी गिरावट हुई तथा यह मात्र 8631 करोड़ रुपये रह गया। ममता जी यह कह कर अपना पल्ला झाड़ सकती हैं कि पिछले पांच वर्षों के दौरान वह मंत्री नहीं थी। परंतु यूपीए गठबंधन की ही सरकार चली आ रही है तथा प्रधान मंत्री भी वहीं हैं। इसलिए, मेरा विचार है कि सरकार को एक संतोषजनक स्पष्टीकरण देना चाहिए कि यह ह्रास क्यों हुआ। रेलवे के नकदी अधिशेष का इतने कम समय में इतनी तेजी से कैसे ह्रास हुआ।

समय की कमी के कारण मैं सीधे ही केरल पर आ रहा हूं। महोदया, जहां तक केरल का संबंध है मैं यह कहूंगा कि यह बजट एक अत्यंत निराशाजनक बजट है। मैं यह भी स्वीकार करता हूं कि इस बजट में कुछ नई रेलगाड़ियों की घोषणा की गई है। परंतु वहीं कुछ नई रेलगाड़ियों की पिछले बजट में पहले ही घोषणा की जा चुकी थी। यह सत्य है कि कुछ रेलगाड़ियों के अलावा केरल के दीर्घकालीन रेल विकास के लिए बजट में कुछ भी घोषणा नहीं की गई है। पालक्काड़ रेल कोच फैक्ट्री का क्या हुआ? पैसा कहां है? ममता जी आपने प्रायद्वीपीय क्षेत्र की चिरकाल से लंबित मांग को पूरी तरह अनदेखी की है। चिरथाला में रेल वैगन फैक्टरी के आवंटन का क्या हुआ? केवल एक लाख रुपये की नाममात्र धनराशि आवंटित की गई। आपने विद्युतीकरण तथा रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए कोई आवंटन नहीं किया। इसलिए, ममता जी, आप बार-बार समेकित विकास के बारे में बात कर रही हैं तथा आपने एक विशिष्ट वर्गों का बजट प्रस्तुत किया है। आपने केरल जैसे राज्यों का अलगाव कर दिया है तथा अनदेखी कर दी है। मैं पालक्काड़ निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जहां प्रस्तावित रेल कोच फैक्टरी के लिए स्थान की पहचान की गई है।

सवारी डिब्बा कारखाना देने के लिए मैं लालूजी के प्रति कृतज्ञ हूं। हमें कापी पहले वर्ष 1980 में इसकी पेशकश की गयी ती। तत्पश्चात् अकारण इसे नकार दिया गया। फिर लालूजी ने हमें सवारी डिब्बा कारखाना दिया और अब ममताजी इसको भी नकारने जा रही है। यदि रेल मंत्री महोदया और केन्द्र सरकार केरल की जनता के साथ विश्वासघात करने का प्रयास कर है तो मैं यह कहना चाहूंगा कि जनता आपको माफ नहीं करेगी। हम इस सवारी डिब्बा कारखाने की रक्षा के लिए जी जान से संघर्ष करेंगे।

मैं पुरजोर मांग करता हूं कि पालक्काड सवारी डिब्बा कारखाना को यथाशीघ्र साकार करने हेतु पर्याप्त आवंटन किये जाने चाहिए। ठीक इसी प्रकार, मैं केरल में प्रायद्वीपीय जोन को मुख्यालय स्थापित करने और चेरथला वैगन फैक्टरी हेतु पर्याप्त आवंटन करने की मांग करता हूं।

बंगलोर के लिए दो और दैनिक रेलगाड़ी सेवा शुरू किये जाने की हमारी सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग को भी इस बजट में स्थान नहीं मिल पाया है। बंगलोर ऐसा शहर है जहां केरल के लाखों लोग कार्य करते हैं तथा वे पर्याप्त संख्या में रेलगाड़ियों की कमी की वजह से यातायात संबंधी गंभीर समस्याओं का सामना कर रहे हैं। ऐसा आरोप है कि निजी बस लॉबी केरल और बंगलौर के बीच और अधिक रेलगाड़ियां चलाया जाना रोकने के लिए सक्रिय है। मैं आशा करता हूं कि यह बस लॉबी ममता जी पर कोई दबाव नहीं बना पाएगी और वह बंगलोर के लिए और अधिक रेलगाड़ी सेवाओं की घोषणा करेंगी।

मेरी मांग है कि कोचुवेलि-बंगलोर एक्सप्रेस प्रतिदिन चलायी जाए। कन्नूर-यशवंतपुर एक्सप्रेस को भी प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए और इसकी सेवा बंगलोर सिटी तक विस्तारित की जानी चाहिए। अमृता एक्सप्रेस के रैकों का इस्तेमाल करते हुए पालक्काड़ और कालीकट के बीच एक इंटरसिटी एक्सप्रेस शुरू की जानी चाहिए।

मैं पुरजोर मांग करता हूं कि शोरुवण्णुर-मंगलोर रेललाइन के विद्युतीकरण हेतु आवंटन किया जाए। इस रेललाइन का दोहरीकरण कार्य पूरा करने हेतु पर्याप्त धनराशि आवंटित की जानी चाहिए।

बजट में विश्ववस्तरीय स्टेशनों के बारे में बहुत बढ़-चढ़ कर बात की गयी है जबकि सच्चाई यह है कि हमारे राज्य के अनेक स्टेशनों के पास यहां तक कि न्यूनतम सुविधाएं भी नहीं हैं। इसलिए कृपया रेलवे स्टेशनों में न्यूनतम बुनियादी सुविधाएं सुनिश्चित करें। मैं यह भी मांग करता हूं कि शोरूवण्णुर, जो कि केरल का एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है, को मॉडल स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए। मैं यह भी मांग करता हूं कि शोरुवण्णुर में ट्रायंगुलर रेलवे स्टेशन के निर्माण हेतु आवंटन किये जाने चाहिए।

अब मैं रेलवे में विद्यमान रिक्त पदों को भरे जाने के संबंध में चर्चा करूंगा। वर्षों से रिक्त पड़े 2 लाख रिक्त पदों को भरे जाने के संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। अतिरिक्त पदों के सृजन के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है और अधिक पद सृजित किये जाने चाहिए तथा आर्थिक मंदी की वजह से छूटी नौकरियों के प्रभाव को कम करने हेतु रेलवे को और अधिक रोजगार सृजित करने चाहिए। कार्य समय को 12 घंटे से घटाकर 8 घंटे करने की बात का उल्लेख भी इस बजट में नहीं है। यह काफी निराशा की बात है कि रेलवे के कार्यों में लगे लाखों ठेका श्रमिकों के लिए कोई कल्याणकारी उपाय नहीं किये गये हैं। यह भी कहा जाना चाहिए कि वर्तमान बजट आर्थिक मंदी के कारण उत्पन्न परिस्थिति से निपटने हेतु कोई नया विचार सामने लाने में विफल रहा है। ममताजी ने अनेक क्षेत्रों में पी.पी.पी. परियोजनाओं के माध्यम से निजीकरण करने के गलत रास्ते को ही अपनाया है। तथा पी.पी.पी. मॉडल का अनुभव क्या रहा है? यहां तक कि संयुक्त उद्यम की पेशकश वाले सवारी डिब्बा कारखानों को भी इसके लिए किसी के सामने नहीं आने के कारण रेलवे की अपनी परियोजनाओं के रूप में परिवर्तित करना पड़ा था। क्या इस आर्थिक मंदी के समय में अवसंरचना के क्षेत्र में निजी निवेश होगा, जहां काफी लम्बे समय के बाद ही लाभ संभव होगा।

मेरे पास पी.पी.पी. मॉडल की विफलता की काफी रिपोर्टें हैं। समय की कमी की वजह से मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता।

इस बजट में कुछ दिखावटी घोषणाएं और रियायतें हैं। निस्संदेह, कुछ स्वागत योग्य कदम भी है। परन्तु बात यह है कि इस बजट में रेलवे विकास की अत्यावश्यकता को नजरअंदाज किया गया है तथा निजीकरण की नीति को जोरदार तरीके से अपनाया गया है। यह हमारे देश और जनता के हित में नहीं है।*

*[हिन्दी]*

**श्री सुभाष बापूराव वानखेड़े** (हिंगोली): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट के संबंध में बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का वर्ष 2009-10 रेल बजट के संबंध में कुछ विचारों और बातों की तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। नांदेड़ डिवीजन दक्षिण मध्य रेलवे से जुड़ा हुआ है इसलिए महाराष्ट्र सरकार ने वर्ष 2002, 2004, 2005, 2006 और 2007 में विधान सभा में प्रस्ताव पास करके केन्द्र से मांग की है कि नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। वर्ष 1994 में केन्द्र सरकार ने कपूर समिति गठित की थी। इस कमीशन ने 1994 में केन्द्र सरकार को सिफारिश की कि नांदेड़ मंडल मध्य रेलवे से जुड़ना चाहिए। बिहार में हाजीपुर के लिए भी मांग की गई थी। बिहार की जनता के लोकप्रतिनिधियों ने मांग की थी कि हाजीपुर जोन बनाना चाहिए। लेकिन कपूर कमीशन ने केन्द्र सरकार से हाजीपुर को अस्वीकृत करके नांदेड़ की सिफारिश की। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि यहां सिखों के दसवें गुरु, गुरु गोविंद सिंह जी ने प्राण त्यागे थे, शरीर त्यागा था। भारत के सिखधर्मी नांदेड़ को काशी कहते हैं। सभी राज्यों से सिख धर्म के लोग यहां आते हैं और साथ ही देश के बाहर से भी भक्त दर्शन के लिए आते हैं। देश के प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी को दोबारा प्रधानमंत्री पद मिला है, उनको भी गुरु गोविंद सिंह जी का आशीर्वाद प्राप्त है। नांदेड़ गुरु गोविंद सिंह का पवित्र स्थल है, इसलिए यहां इंटरनेशनल स्टेशन बनाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदया से मांग करूंगा कि नांदेड़ से पूना एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। नांदेड़-मुंबई और हिंगोली, अकोला, मुंबई तीन नई गाड़ियां चलानी चाहिए, गाड़ियों में बढ़ोत्तरी भी होनी चाहिए। नांदेड़-वर्धा-यवतमाल, नई रेल लाइन है, इसका सर्वे बहुत दिनों से चल रहा है।

महाराष्ट्र शासन ने उस काम को करने के लिए 50 परसेन्ट शेयर केन्द्र सरकार को समर्पित भी किया है। लेकिन अभी तक नांदेड़-वर्धा-यवतमाल लाइन का काम शुरू नहीं हुआ। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनती करता हूं कि नांदेड़-वर्धा-यवतमाल लाइन को जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए।

सभापति महोदय, मैं हिंगोली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से आता हूं। मगर हिंगोली स्टेशन न तो इंटरनेशनल और न आदर्श स्टेशन

[श्री सुभाष बापूराव वानखेड़े]

की सूची में आता है। मैं मंत्री से विनती करता हूं कि हिंगोली स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की सूची में शामिल करने का कष्ट करें और इसे आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

सभापति महोदय, इसके पहले बिहार से लालू जी रेल मंत्री थे। जब लालू जी रेल मंत्री थे तो बिहार में हाजीपुर को जोन बनाने की मांग थी, लेकिन कमीशन ने उसे अस्वीकृत कर दिया था। लेकिन जब लालू जी रेल मंत्री बने तो इनकी रेलें बिहार तक दौड़ने लगीं, उनकी भी जानकारी होनी चाहिए। लेकिन इसके साथ ही नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ने की मैं मांग करता हूं।

आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं।

*[अनुवाद]*

मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*वर्ष 2009-10 के रेल बजट पर मैं अपने कुछ विचारों और कुछ मांगों की तरफ मा. मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

मा. मंत्री जी ने 3 जुलाई, 2009 को वर्ष 2009-2010 का रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत किया जिसमें अनेक राज्यों के साथ न्याय किया, लेकिन महाराष्ट्र राज्य की अनदेखी की गई है।

महाराष्ट्र के कुछ जिले जैसे नांदेड़ मण्डल दक्षिण मध्य रेलवे जोन से जुड़ा है।

महाराष्ट्र राज्य सरकार ने वर्ष 2002, 2004, 2005, 2006, 2007 और 24 मई, 2009 में केन्द्र सरकार से नांदेड़ रेलवे डिवीजन को मध्य रेलवे में शामिल करने हेतु अनेक प्रस्ताव भेजे हैं। अभी तक इस विभाग के अनेक मंत्री बने, लेकिन किसी ने इस प्रस्ताव पर कोई विचार नहीं किया।

भारत में सभी राज्यों का स्वतंत्र जोन है लेकिन महाराष्ट्र के कुछ जिले जैसे कि नांदेड़ मण्डल दक्षिण मध्य रेलवे जोन से जुड़ा है।

वर्ष 1994 में रेलवे पुनर्संरचना समिति का गठन श्री कपूर जी के नेतृत्व में किया गया था तथा उन्होंने जो रिपोर्ट केन्द्र सरकार को सौंपी थी उसमें भी नांदेड़ मण्डल को मध्य रेलवे से जोड़ने की सिफारिश की थी, लेकिन तत्कालीन सरकार ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया, तथा बिहार राज्य के हाजीपुर को नया जोन बनाने की मांग को श्रृयुत कपूर कमीसन ने अस्वीकार कर दिया था हाल ही में पिछली सरकार में मंत्री लालू जी ने हाजीपुर को नया जोन घोषित कर दिया, जबकि नांदेड़ जोन की अनदेखी की।

हाल ही में आंध्र प्रदेश सरकार ने विधान सभा में नांदेड़, हुबली मण्डल को दक्षिण मध्य रेलवे से हटाकर मध्य रेलवे में जोड़ने हेतु प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास प्रेषित किया है। मेरा अनुरोध है कि मा. मंत्री जी इस पर विचार करें।

नांदेड़ सिटी में सिंह गुरु गोविंद सिंह जी ने अपना शरीर त्याग दिया था फिर भी नांदेड़ को इण्टरनेशनल स्टेशनों में शामिल नहीं किया गया है। अत: मंत्री जी से अनुरोध है कि नांदेड़ को इण्टरनेशनल स्टेशनों में शामिल किया जाए।

नांदेड़ से पुणे, नांदेड़-मुम्बई और हिंगोली-अकोला-मुम्बई नई रेल चलाई जाए।

नांदेड़-मुंबई-सिकन्दराबाद के लिए केवल दो रेलें प्रतिदिन चलती हैं इस रूट पर रेलों की संख्या में बढ़ोत्तरी की जाए।

मुम्बई-सिकन्दराबाद ट्रेन का डबल लाइन कर विद्युतीकरण किया जाए तथा मुम्बई-नांदेड़ नागपुर जाने वाली नंदीग्राम एक्सप्रेस को किनवट, बोदड़ी, हिमायत नगर, भोकर स्टेशन पर ठहरने की व्यवस्था की जाए।*

***श्री रघुवीर सिंह मीणा** (उदयपुर): आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है। मैं भी अपने आपको इसमें सम्मिलित करते हुए कुछ सुझावों एवं मांगों को सदन में रखना चाहता हूं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र उदयपुर (राज.) तथा राजस्थान की जनता के हित में हैं।

उदयपुर शहर को झीलों की नगरी के नाम से जानते हैं जिसके आकर्षण की वजह से देश विदेश के पर्यटक भारी मात्रा में उदयपुर आते हैं एवं जाते रहते हैं ऐसी स्थिति में उन्हें यातायात हेतु पर्याप्त साधन उपलब्ध हो इसमें प्रदेश एवं देश के लिए हितकारी हो सकते हैं।

उदयपुर शहर दुनिया के प्रसिद्ध शहरों की सूची में है यह आपको विदित है। यहां अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा भी है। उदयपुर से अहमदाबाद 168 कि.मी. तक मीटर गेज है एवं उदयपुर से

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जयपुर, ब्रोडगेज हैं जिसकी वजह से उदयपुर उत्तरी भारत से जुड़ गया है परन्तु मध्य एवं दक्षिणी भारत से नहीं जुड़ पाया है।

उदयपुर व अन्य जगहों के अधिकाधिक व्यवसायी मुंबई, चैन्नई, पुणे, आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र के अन्य शहरों तथा कोलकाता सहित दक्षिणी एवं पश्चिमी राज्यों में जा कर व्यापार कर रहे हैं जिन्हें रेलवे की उपयुक्त सुविधा उपलब्ध नहीं है।

उदयपुर से अहमदाबाद तक ब्रोडगेज हो जाने से यातायात के अतिरिक्त व्यापारिक सुविधाओं में पर्याप्त वृद्धि होगी। हिन्दुस्तान जिंक का प्रोजेक्ट (स्मेलटर) भी वहीं पर है तथा हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी मार्बल मंडी भी वहीं पर स्थित है जिससे व्यापार में उत्साहित वृद्धि होगी। रेल यात्रा के माध्यम से पर्यटकों की वृद्धि भी होगी जिससे स्थानीय लोगों को रोजगार के साथ-साथ सरकार की आय में भी वृद्धि होगी।

सबसे बड़ी महत्वपूर्ण बात सदन के ध्यान में लाना चाहता हूं कि पूर्ववर्ती रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने अपने 26 फरवरी 2008 के बजट भाषण में उदयपुर से अहमदाबाद तक आमान परिवर्तन की घोषणा भी की थी परन्तु आमान परिवर्तन के स्थान पर त्रुटि पूर्ण नई योजनाओं की सूची में डाल दिया जिस वजह से बजट आवंटन नहीं हो पाया है। साथ ही यह भी शर्त रख दी थी कि 50 प्रतिशत राशि राज्य सरकार द्वारा व्यय की जाये। महोदया, कौन-सा ऐसा राज्य होगा जो रेल के लिए बजट प्रावधान रखें यह बात न्यायोचित भी नहीं लगती है।

तत्कालीन केन्द्रीय रेल मंत्री जब उदयपुर में रेलवे संसदीय बोर्ड की मीटिंग में आए तो उन्हें इस योजना की पूरी जानकारी दी गई तो उन्होंने उदयपुर में यह घोषणा की कि उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन का पूरा खर्च रेलवे विभाग द्वारा किया जाएगा तथा इस योजना के लिए 1000 करोड़ रुपयों का भी आवंटन किया गया। उसके बाद इस योजना के लिए इससे संबंधित सारी औपचारिकताओं को भी पूरा किया गया है, इस योजना को दो चरणों में पूरा करने के लिए टेंडर भी आमंत्रित किये गये तथा टेंडर भी फाइनल हो चुके हैं परन्तु विभाग द्वारा अभी तक कोई राशि नहीं दी गई है। जिससे आमान परिवर्तन का कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है।

मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री महोदया से मांग करना चाहता हूं कि उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन योजना के लिए वर्ष 2009-2010 में बजट प्रावधान कर राशि आवंटित कराने का श्रम करावें।

रेल मंत्री महोदया द्वारा रतलाम-बांसवाड़ा-डुंगरपुर को रेल से जोड़ने की घोषणा करके जनजाति बाहुल क्षेत्र में आशा की किरण जगायी है अत: वहां रहने वाले संपूर्ण लोगों की तरफ से आभार व्यक्त करते हुए पर्याप्त राशि जारी करने की अपेक्षा करते हैं।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निम्नलिखित ट्रेनों को उदयपुर से जोड़ने की मांग कर रहा हूं, मुझे आशा है रेल मंत्री जी इस मांग को पूरी करेंगी:

1. उदयपुर-बांद्रा, सप्ताह में तीन दिन है उसे प्रतिदिन करें।
2. उदयपुर-अजमेर इंटरसिटी को जयपुर तक बढ़ा दिया जाए।
3. जम्मूतवी-अजमेर को उदयपुर तक बढ़ा दिया जाये।
4. चेतक एक्सप्रेस उदयपुर-दिल्ली को हरिद्वार तक बढ़ाया जाये।
5. उदयपुर-इंदौर एक्सप्रेस को नागपुर तक प्रतिदिन किया जाये।

*[अनुवाद]*

**श्री प्रहलाद जोशी** (धारवाड़): धन्यवाद महोदय। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण बिंदु उठाऊंगा तथा समय की कमी के चलते मैं अपने भाषण का शेष अंश सभा पटल पर रख दूंगा।

**सभापति महोदय:** हां, आप ऐसा कर सकते हैं।

**श्री प्रहलाद जोशी:** महोदय, जैसाकि होता आया है, कर्नाटक जो दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन में आता है तथा जो देश का सबसे ज्यादा राजस्व कमाने वाला जोन है, की पुन: उपेक्षा की गई है। मुनियप्पा जी के चलते कुछ दो या तीन रेलगाड़ियों की घोषणा की गई है। मैं उन्हें धन्यवाद दूंगा. तुलनात्मक रूप से कुछ दो या तीन रेलगाड़ियों दी गई हैं। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि यदि आप पूरे कर्नाटक को लें, चाहे नई लाइन बिछाने, अथवा आमान परिवर्तन करने, अथवा दोहरीकरण या विद्युतीकरण को लें सभी क्षेत्रों में उपेक्षा की गई है। दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन को 5,362 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। लेकिन यह काफी दुर्भाग्यपूर्ण है कि सदा की तरह 531 करोड़ रुपयों की एक छोटी राशि इस जोन के लिए आबंटित की गई है। यहां तक कि 2008-2009 में भी इस जोन को 7,00 करोड़ रुपये आवंटित किये गये थे। मुझे महसूस होता है कि श्री लालू प्रसाद ममता जी से बेहतर हैं। इसलिए मैं आज महसूस करता हूं, क्योंकि उन्होंने 7,00 करोड़

[श्री प्रहलाद जोशी]

रुपये आवंटित किये थे। उस समय भी कर्नाटक के सभी सांसद एकजुट होकर इस अन्याय के खिलाफ लड़ रहे थे। लेकिन यह अब काफी दुर्भाग्यपूर्ण है। श्री लालू प्रसाद ने 700 करोड़ रुपये आबंटित किये थे, लेकिन ममताजी ने केवल 531 करोड़ रुपये आवंटित किये। मैं श्री मुनियप्पा जी से अनुरोध करता हूं। आपने दो या तीन अतिरिक्त रेलगाड़ियां दी हैं। मैं उसके लिए धन्यवाद देता हूं। यहां तक कि उत्तरी कर्नाटक के लिए भी आपने कुछ दिया है।

**सभापति महोदय:** आपने अपनी बात रख दी। आप जारी रखें। समय समाप्त हो रहा है।

**श्री प्रहलाद जोशी:** मैं पूरा कर रहा हूं, महोदय।

**सभापति महोदय:** आपके अपनी बात प्रभावशाली ढंग से रख दी है। आप अगले मुद्दे पर आएं।

**श्री प्रहलाद जोशी:** मैं और ज्यादा धनराशि आवंटित करने के लिए उनसे अनुरोध करता हूं।

दूसरा, उत्तरी कर्नाटक की सबसे महत्वपूर्ण परियोजना, न केवल उत्तरी कर्नाटक वरन् समूचे कर्नाटक के लिए, हुबली-अंकोला लाइन है। 'जब भी मैं इनके बारे में बात करता हूं', तो रेल अधिकारी या माननीय रेल मंत्री तुरंत कहते हैं कि मामला उच्चतम न्यायालय में है, मामला उच्चाधिकार प्राप्त समिति के पास है तथा मामला पर्यावरण तथा वन मंत्रालय के पास है। पर्यावरण और वन मंत्रालय भारत सरकार के पास है। यह भारत के बाहर स्थित नहीं है। पर्यावरण और वन मंत्रालय को उच्चतम न्यायालय की उच्चाधिकार प्राप्त समिति के पास ब्यौरों वाला हलफनामा दायर करना चाहिए। कर्नाटक सरकार ने पहले ही स्थिति स्पष्ट कर दी है कि वह इस परियोजना के लिए 700 हेक्टर वन भूमि देना चाहती है। अब भारत सरकार के पर्यावरण और वन मंत्रालय का कहना है कि हम इस परियोजना के लिए तैयार हैं। लेकिन दुर्भाग्यवश पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार हलफनामा नहीं दायर कर रहा है तथा रेल प्राधिकरण तथा रेल मंत्रालय उच्चतम न्यायालय में हलफनामा दायर करने के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय पर उचित दबाव नहीं बना रहे हैं।

मैंने पहले ही श्री मुनियप्पाजी से हलफनामा दायर करने तथा पर्यावरण और वन मंत्रालय तथा रेल मंत्रालय की बैठक बुलाने तथा यहां तक कि संबद्द सांसदों को बुलाने के लिए कहा ताकि हम अपना दृष्टिकोण रख सकें तथा यह देखें कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को मंजूरी मिले। तत्कालीन प्रधानमंत्री स्वर्गीय राजीव गांधी ने भी कहा था, जब उन्होंने परियोजना सीबर्ड का उद्घाटन करने के लिए कारवाड़ का दौरा किया था कि यह पश्चिमी तट से पश्य प्रदेश को जोड़ने की बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है।

उन्होंने यह भी कहा था कि इसे विनिर्दिष्ट समय के अंदर पूरा किया जाना चाहिए, लेकिन श्री राजीव गांधी गुजर गए तथा इसे पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा मंजूर नहीं किया गया है। मैं पूरे भारत सरकार को इसके लिए जिम्मेवार मानूंगा तथा कहूंगा कि वे पीछे चल रहे हैं। अब तक वे कह रहे थे कि कर्नाटक सरकार इसे मंजूर नही ंकर रही है। पिछले अगस्त में, कर्नाटक सरकार ने इसे मंजूर कर दिया। इसके बावजूद यह नहीं हो रहा है।

कर्नाटक के लोगों की एक अन्य महत्वपूर्ण मांग गुलबर्ग डिवीजन को लेकर है। श्री खर्गे यहां हैं, जो उस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं तथा केन्द्र सरकार में एक मंत्री हो गए हैं। पिछले कई वर्षों से, यह मांग की थी कि हमें गुलबर्ग डिवीजन बनाना चाहिए तथा इसे दक्षिण पश्चिम जोन में शामिल करना चाहिए। दो वर्ष पूर्व, संप्रग सरकार ने तमिलनाडु में नया जोन बनाया, लेकिन कर्नाटक में नहीं। इसलिए मैं श्री खर्गे से इसे देखने तथा एक नया डिवीजन बनाने तथा इसे दक्षिण पश्चिम रेलवे में शामिल करने के लिए केन्द्र सरकार तथा रेल मंत्रालय पर दबाव डालने का अनुरोध करता हूं।

संपर्क क्रांति सबसे महत्वपूर्ण रेलगाड़ी है। संपर्क क्रांति की अवधारणआ की व्याख्या करते हुए पूर्व रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ने कहा कि यह मूल रूप से राज्य मुख्यालय को राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ने के लिए है। लेकिन अब क्या हो रहा है? केवल दो दिनों के लिए, यह कर्नाटक होकर गुजर रही है तथा बाकी पांच दिनों के लिए बंगलोर से शुरू होने के बाद तथा केवल 50 या 60 किलोमीटर चलने के बाद यह आंध्र प्रदेश तथा तमिलनाडु होकर गुजरती है तथा इसका कर्नाटक से कोई संपर्क नहीं होता है। मैं सरकार से इसे वाया हुबली, बेलगाम तथा दावनगेरे होकर सभी सात दिनों चलाने का अनुरोध करता हूं, जो समूचे कर्नाटक के लिए उपयोगी होगा।

कर्नाटक में, हुबली में 100 साल पुरानी कार्यशाला है, जो देश में सबसे अच्छी कार्यशालाओं में से एक है। मैं मांग करता हूं कि कर्नाटक में एक वैगन निर्माण इकाई भी स्थापित की जाय। ऐसे एकक क्यों रायबरेली, मधेपुरा तथा अब पश्चिम बंगाल में स्थापित किये जा रहे हैं? यह कर्नाटक में भी स्थापित की जानी चाहिए, जो गत पांच वर्षों से उपेक्षित है। मैं श्री मुनियप्पा से इसे देखने का अनुरोध करता हूं।

अंत में, हम लगातार पांच वर्षों से मांग कर रहे हैं कि एक हुबली-मुम्बई या हुबली-पुणे रेलगाड़ी शुरू की जाय। यहां तक कि समय सारणी समिति ने भी इसकी सिफारिश की है। दक्षिण पश्चिम रेल जोन के महाप्रबंधक तथा सभी अधिकारियों ने इसकी सिफारिश की तथा इसे रेल मंत्रालय के पास भेजा। इस पर भी विचार नहीं किया जा रहा है।

मैं रेल मंत्री का ध्यान एक और चीज की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा। समूह 'घ' के कर्मचारियों की भर्ती चल रही थी तथा इसे रोक दिया गया है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि समूह 'घ' के कर्मचारियों की भर्ती तुरंत शुरू की जाए। यदि आप समूचे देश में भर्ती परीक्षा एक दिन में करें, तो कोई समस्या नहीं होगी।

महोदय, इन शब्दों के साथ, मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

*मैं अपने विगत के सभी रेल बजट भाषणों में यह कहता रहा हूं और मैं यहां इसे दोहरा रहा हूं। रेल हमारे लिए लोगों को या साजोसमान को एक स्थान से दूसरे स्थान को ट्रैक पर ले जाने वाला वाहन मात्र नहीं है। यह खुद के या राष्ट्र के लिए धन कमाने के उद्देश्य से परिवहन उपलब्ध कराने वाला एक व्यावसायिक संगठन मात्र नहीं है। बल्कि भारतीय रेल राष्ट्रीय अखंडता और एकता की प्रतीक है। यदि ऐसा कोई बड़ा संगठन है, जिसने स्वतंत्रता के पश्चात् हमारे लोगों को सफलतापूर्वक एकजुट किया है और उन्हें क्षेत्र, धर्म, भाषा, जाति, पंथ आदि का विचार किये बिना एक सूत्र में पिरोया है, तो वह केवल भारतीय रेल ही है।

किंतु मुझे सर्वप्रथम यह कहते हुए खेद हो रहा है कि श्री लालूजी के रेल मंत्री बनने के पश्चात् गत पांच वर्षों से रेल बजट को प्रस्तुत करने की प्रक्रिया वास्तविक राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखने की अपेक्षा एक राजनैतिक एजेंडा बन गयी है। वर्ष 2004 से 2009 तक, भारतीय रेल में बिहार युग चल रहा था और अपने सबसे पहले बजट से ही ममता जी ने भारतीय रेल को बंगाल रेल में परिवर्तित करके अपने गुप्त एजेंडा का सफलतापूर्वक रहस्योद्घाटन किया है। जैसाकि श्री अनंत कुमार जी ने सही उल्लेख किया है, कि आगामी पांच वर्षों या ममता जी के रेल मंत्री बने रहने, जो भी पहले हो, के दौरान भारतीय रेल को ईस्ट इंडिया कंपनी बनने की पूर्ण संभावना है।

पिछली यूपीए सरकार में लालू जी पांच वर्षों तक इस बात को बढ़ावा देते रहे कि उन्होंने यात्री और मालभाड़ा किराये में बढ़ोत्तरी किये बिना सभी रेल बजट प्रस्तुत किये। उनके सभी बजट आम आदमी के लिए थे। ठीक है, यह वास्तव में अच्छा है और मुझे भी इस बात से प्रसन्नता है कि समाज के गरीब और कमजोर वर्ग को किराये में वृद्धि की मार सहने को मजबूर नहीं किया गया और उन्हें कुछ छूट दी गई। अब, ममता जी ने उसी नक्शे कदम पर चलते हुए एक बजट प्रस्तुत किया है, जिसमें यात्री किराये और मालभाड़ा किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

यह वास्तव में अच्छा है ''क्योंकि ये तो बड़ी बात नहीं है।'' चूंकि रेलवे का असली उद्देश्य यात्रा करने वाले हमारे लोगों के लिए एक सुसमन्वित और किफायती परिवहन सुविधा उपलब्ध कराना है और सभी प्रयास इस लक्ष्य को हासिल करने की दिशा में ही लगने चाहिएं और ऐसा हासिल किया गया है, इसलिए मैं प्रसन्न हूं।

किंतु, यहां प्रश्न किरायों को बढ़ाने या घटाने तथा कुछ लोकप्रिय योजनाओं की घोषणा करने का नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री से विचार योग्य प्रश्न पूछना चाहता हूं कि क्या नई ट्रेनों की घोषणा करना, यात्रियों की कतिपय श्रेणियों के लिए कुछ रियायतें देना और इसे बजट कहना पर्याप्त है। यह निम्न स्तर पर रेल अधिकारियों द्वारा भी किया जा सकता है, इसमें रेल मंत्री की क्या आवश्यकता है या बजट की इतनी लंबी प्रक्रिया की क्या जरूरत है? मेरे विचार से भारतीय रेल जैसे बड़े संगठन के लिए एक राजनीतिक नेतृत्व की सदैव आवश्यकता है ताकि इसे एक निश्चित दिशा मिल सके और रेलवे की छवि एक ''राष्ट्रीय प्रतीक'' के रूप में बनाए रखने का सोचा-समझा कार्य जारी रह सके। इसीलिए, सही या गलत तौर पर, ममताजी को यह रेल मंत्री का महान उत्तरदायित्व सौंपा गया है।

किंतु दुर्भाग्यवश अपने पूर्व रेल मंत्री के समान ही उन्होंने रेलवे को अपने राजनैतिक एजेंडे अर्थात् जैसा कि अनंत कुमार ने सही उल्लेख किया है, बंगाल का मुख्यमंत्री बनने के लिए एक हथियार बना लिया है।

मैं कहना चाहता हूं कि उनके द्वारा प्रस्तुत किये गये बजट में दृष्टिकोण की कमी है और इसके साथ-साथ यह अभिप्राप्ति करने वाला बजट नहीं है। उन्होंने कोई गलती न भी की हो, किंतु सही भी नहीं किया है। सीपीएम के नेता श्री बसुदेव आचार्य जी ने इस बजट के संबंध में स्वयं टिप्पणी की थी कि ममता जी का बजट आगामी बंगाल विधानसभा चुनावों के लिए तृणमूल कांग्रेस दल के चुनवा घोषणापत्र के समान है। यदि यही रेल मंत्री का प्रयोजन है, तो हम कर्नाटक, गुजरात, एम.पी., महाराष्ट्र आदि जैसे अन्य राज्यों में रेल विकास की कैसे अपेक्षा कर सकते हैं।

कम से कम, मैंने इन रेल मंत्री से यह अपेक्षा की थी कि वे औरों से हटकर होंगी और रेलवे के कुछ प्रमुख मुद्दों का

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रहलाद जोशी]

समाधान करेगी और इन मुद्दों का राजनीतिकरण नहीं करेंगी, किंतु अपने पूर्व मंत्री के साथ ही इतिहास के उन्हीं पन्नों पर उन्हें देखकर और कुछ हटकर हो पाने की स्थिति से मैं हतोत्साहित हूं।

मैं माननीय ममताजी का ध्यान दो दिलचस्प आंकड़ों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं।

**भारतीय रेल का नेटवर्क :** विद्यमान रेल नेटवर्क का लगभग 85 प्रतिशत अंग्रेजों से विरासत में प्राप्त हुआ। स्वतंत्रता के पश्चात् रेल नेटवर्क में काफी धीमी गति से विस्तार हुआ। इसकी कुल लंबाई 1950-51 में 53,596 किलोमीटर थी जो कि वर्ष 2006-07 में बढ़कर 63,327 किलोमीटर हो गई। उन्नीस सौ पचास के दशक में रेल नेटवर्क में भी वृद्धि की दर 0.5 प्रतिशत प्रति वर्ष थी तथा उन्नीस सौ साठ के दशक में 0.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी। उन्नीस सौ सत्तर तथा अस्सी के दशक में यह दर गटकर 0.2 प्रतिशत प्रतिवर्ष हो गई। अस्सी के दशक के उत्तरार्ध में तथा नब्बे के दशक के पूर्वार्द्ध में रेल नेटवर्क की वार्षिक वृद्धि नगण्य थी। 1985-86 तथा 1995-96 के दौरान कुल वृद्धि 1 प्रतिशत थी। 1950 के बाद रेलमार्ग में प्रतिवर्ष मात्र 177 किलोमीटर की औसत वृद्धि हुई।

भारतीय रेल एक बहुल गेज वाली प्रणाली है ब्राड गेज, मीटर गेज तथा दो प्रकार के नैरो गेज शामिल हैं। इनमें से ब्राड गेज सर्वाधिक महत्वपूर्ण है जिसमें देश की कुल रेलमार्ग की लंबाई का 78.7 प्रतिशत भाग है। वर्ष 2006-07 के दौरान ब्राड गेज से माल ढुलाई का 99.7 प्रतिशत तथा यात्री परिवहन का 96.6 प्रतिशत कवर किया गया। मीटर गेज कुल रेल मार्ग का 16.8 प्रतिशत भाग है।

उक्त ब्यौरे यह दर्शाते हैं कि ब्रिटिश शासनकाल में 80 वर्षों की अवधि के दौरान लगभग 54000 किलोमीटर ट्रैक नेटवर्क का निर्माण किया गया जबकि हमारे स्वतंत्र भारत में 60 वर्षों में मात्र लगभग 10000 किलोमीटर रेल नेटवर्क बनाया जा सका। यह स्वयं प्रतिबिम्बित करता है कि 60 वर्ष की लंबी अवधि में एक के बाद एक हमारी सरकारों द्वारा किस प्रकार अवसंरचना निर्माण प्रक्रिया धीमी रही।

**रेल नेटवर्क का असमान विकास:** सम्पूर्ण देश में रेल मार्ग लंबाई घनत्व से संबंधित आंकड़े मात्र 19.27 किलोमीटर के हैं और इसके अतिरिक्त अधिकांश राज्यों में यह औसत असमान है। स्वयं मेरे राज्य कर्नाटक में आर.आर.एल.डी. मात्र 15.72 किलोमीटर है, जबकि पड़ोसी राज्य तमिलनाडु में यह 32 किलोमीटर है और पंजाब में सर्वाधिक 45 किलोमीटर है। कर्नाटक राज्य के कुल 175 तालुकों में से 81 तालुकों अर्थात् लगभग 46 प्रतिशत क्षेत्र में रेल नेटवर्क नहीं है। अत: क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए नियुक्त समितियों ने बार-बार 81 तालुकों को रेल नेटवर्क में शामिल करने के लिए जोर दिया है।

लेकिन विगत दशकों के दौरान क्या हुआ है? लेकिन विगत 60 वर्षों में किसी भी रेल मंत्री ने इस पहलू की ओर ध्यान नहीं दिया है और इनमें से 54 वर्षों में कांग्रेस तथा इसके सहयोगी दलों का शासन रहा है। छोटे-मोटे लोक लुभावने उपाय करने की ललक में भारतीय रेल के वास्तविक ढांचागत एवं वास्तु संबंधी पहलू को दरकिनार किया गया है अथवा उसकी अनदेखी की गई है। इतनी विशाल जनसंख्या तथा यातायात करने वाले लोगों की इतनी बड़ी संख्या के दृष्टिगत रेल के एकमात्र संगठन होने के कारण इसके द्वारा लाभ अर्जित किया जाना निश्चित है चाहे इसका प्रबंध कुशलतापूर्वक किया जाए अथवा नहीं। मैं ममता जी से एक साधारण प्रश्न पूछना चाहूंगा कि नई लाइनों के निर्माण की प्रक्रिया इतनी धीमी क्यों है। दसवीं योजनावधि (2002-2007) के दौरान 1320 किलोमीटर लाइनों के निर्माण की तुलना में मात्र 920 किलोमीटर नई लाइनों को पूरा किया जा सका, जिसका अर्थ है कि वार्षिक औसत 200 किलोमीटर से कम है।

**हुबली-अंकोला नई लाइन परियोजना:** पश्चिमी तटों को भीतरी प्रदेश से जोड़ने वाली हुबली-अंकोला परियोजना की मांग 150 वर्ष पुरानी है। 146 किलोमटीर लंबी नई ब्राड गेज लाइन के लिए सर्वेक्षण को काफी पहले पूरा किया जा चुका है तथा कर्नाटक सरकार 700 हेक्टेयर वन भूमि देने के लिए पहले ही सहमत हो चुकी है। लोगों के काफी दबाव के बावजूद सरकार एक कदम भी आगे क्यों नहीं बढ़ रही है? केवल ममताजी ही बता सकती हैं। कल जब अनंतकुमार जी संबोधित कर रहे थे, माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मुनियप्पा जी ने हस्तक्षेप कर विलम्ब को न्यायोचित ठहराने का प्रयास किया था तथा इसका कारण वन और पर्यावरण मंत्रालय को बताया था। मुनियप्पाजी क्या आपका आशय यह है कि वन मंत्रालय भारत सरकार में नहीं है। यदि मामला उच्चतम न्यायालय तथा केन्द्रीय अधिकार प्राप्त समिति में है तो सी.ई.सी. तथा वन मंत्रालय को परियोजना के महत्व से अवगत कराना तथा स्वीकृति प्राप्त करने से रेलवे को किसने रोका है। लोगों को इस परियोजना के लिए संघर्ष करने की आवश्यकता क्यों है? ऐसा प्रतीत होता है कि वास्तव में रेलवे की रुचि इस संगठन को अवसंरचना आधारित बनाने में नहीं है। वर्ष 2007-08 के दौरान मात्र 14 किलोमीटर नई लाइन बिछाया जाना सर्वाधिक चिंताजनक है।

**कर्नाटक के साथ सौतेला व्यवहार:** अनंत कुमार जी ने कल यह बताया था कि किस प्रकार आपके बजट में कर्नाटक राज्य को हाशिए पर रखकर कुछ राज्यों को तरजीह दी गई है।

12 नई नॉन-स्टॉप दुरान्तो रेल गाड़ियां आरम्भ की गई हैं। कर्नाटक राज्य हेतु सूची में एक भी रेलगाड़ी का उल्लेख नहीं है। पिछले 5 वर्ष से मैं हुबली से मुंबई तक सीधी रेलगाड़ी की मांग करता रहा हूं, परन्तु इस बजट में भी इस मांग का सम्मान नहीं किया गया।

मैं ममता जी से एक और प्रश्न पूछना चाहता हूं कि बंगाल में एक नर्सिंग कॉलेज खोलने तथा 1000 मेगावाट की समर्पित इलैक्ट्रिक परियोजना का प्रस्ताव करने के स्थान पर आप और अधिक रेलगाड़ियां आरम्भ करने के बारे में सोच सकती थीं। नर्सिंग कालेज खोलना रेलवे का कार्य नहीं है, गैर-संबंधित क्रियाकलापों से रेलवे का क्या लेना-देना है?

ममताजी क्या आप यह बताएंगी कि क्या आपने बंगाल में इस परियोजना हेतु अपेक्षित बड़े आकार की भूमि की पहचान कर ली है। यदि नहीं, तो यह भूमि कहां से अधिग्रहीत की जाएगी। भूमि का अर्जन करना क्या आपके लिए सही होगा?

1. हुबली से मुंबई अथवा पुणे हेतु एक नई रेलगाड़ी हुबली के लिए अब भी एक सपना ही है।
2. इस समय वादा हुबली सप्ताह में दो दिन चलाई जा रही संपर्क क्रांति को वाया हुबली सप्ताह में सभी दिन चलाया जाए।
3. मार्ग के बंगलौर-हुबली खण्ड पर काफी ट्रैफिक रहता है, इसका कारण यह है कि तुमकूर से हुबली एकमात्र लाइन है। बंगलौर-तुमकूर लाइन का दोहरीकरण कार्य पूरा हो चुका है। परन्तु, तुमकूर-हुबली खंड के दोहरीकरण का कार्य अभी किया जाना है।
4. हुबली-गदग मार्ग अर्थात राष्ट्रीय राजमार्ग-63 पर हुबली के निकट समपार गेट सं. 1 पर तत्काल सड़क उपरिपुल (आरओबी) का निर्माण किया जाए, इसके लिए प्रस्ताव लंबे समय से रेल बोर्ड में लंबित है।
5. बजट भाषण में धारवाड़-किट्टूर-बेलगाम नई लाइन के कार्य में तेजी लाने का कोई उल्लेख नहीं किया गया है। इस बारे में सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है।
6. दक्षिण पश्चिम रेलवे समूह 'घ' के कर्मचारियों की बड़ी संख्या में भर्ती प्रक्रिया नहीं चलाई गई। स्थानीय लोगों को अधिक प्रतिनिधित्व प्रदान करने संबंधी एक समस्या थी तथा शुरू की गई प्रक्रिया बंद कर दी गई। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से भर्ती प्रक्रिया शीघ्र आरम्भ करने हेतु आदेश देने का आग्रह करता हूं।
7. हुबली कार्यशाला में वैगन विनिर्माण इकाई
8. गुलबर्गा में नया रेल मंडल खोला जाए।*

***डॉ. थोकचोम मैन्या** (आंतरिक मणिपुर): सबसे पहले, रेल बजट, 2009-10 प्रस्तुत करने हेतु भाषण के रूप में इस सुन्दर दस्तावेज के लिए मैं रेल मंत्री महोदया को हार्दिक बधाई देता हूं। मैं इसे उत्कृष्ट कार्य कहूंगा।

मुख्य चर्चा पर आते हुए, मैं बहुत ही सम्मानपूर्वक कहूंगा कि विषय-सूची तथा गुणवत्ता दोनों की दृष्टि से यह भाषण समावेशी है। यात्री सेवाओं की संपूर्ण गुणवत्ता में सुधार हेतु रेल मंत्री महोदया ने (1) यात्री सुविधाओं, (2) स्वच्छता, (3) रेलवे खान-पान की गुणवत्ता, (4) संरक्षा एवं सुरक्षा तथा (5) समयबद्धता में स्पष्ट सुधार का आह्वान किया है। इससे बहुत कुछ सिद्ध होता है।

50 विश्व स्तरीय स्टेशनों, 375 आदर्श स्टेशनों तथा 50 रेलवे स्टेशनों पर बहु क्रियाशील परिसरों का विकास इस मंत्रालय द्वारा की गई कुछ पहले हैं। हम मंत्रालय तथा विशेषकर माननीय मंत्री महोदया को बधाई देते हैं। रेलगाड़ी में डॉक्टर, नवीन टिकटिंग एवं आरक्षण प्रणाली, मुश्किल आसान नायक मोबाइल टिकटिंग वैन मां माटी मानुष का पूरा ध्यान रखती हैं। ममता जी की जय-जयकार।

चूंकि उपलब्ध समय बहुत कम है, मैं अब सीधे क्षेत्र विशेष पर आता हूं। रेल मंत्री ने यह कहकर ''पूर्वोत्तर क्षेत्र बहुत संवेदनशील है'' दिशा निर्धारित कर दी थी। इस क्षेत्र में परियोजनाएं अरुणाचल प्रदेश, नागालैण्ड, मणिपुर तथा मिजोरम की राजधानियों हेतु कनैक्टिविटी प्रदान करने के लिए प्रगति पर हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र में दस रेल परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना घोषित किया गया है। उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला जिरीबाम-इम्फाल रोड, दीमापुर-कोहिमा, अजरा-बारनीहार, कुमारघाट-अगरतला, भैरवी-सायरांग, अगस्तला-साबरम तथा सिवोक-रागपों नई लाइन, बोगीबील रेल सह सड़क पुल, लामडिंग-सिल्चर-जिरीबाम तथा रंगिया-मुरकोनसेलेंग आमान परिवर्तन की राष्ट्रीय परियोजनाओं हेतु वित्त मंत्रालय से 1949 करोड़ रुपये की अतिरिक्त निधियों की मांग की गई हैं। महोदया, जम्मू और कश्मीर तथा उत्तर पूर्व के हम लोग वास्तव में आपके आभारी हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डॉ. थोकचोम मैन्या]

मैं मनपुर, मणिपुर से संबंध रखता हूं साथ ही उत्तर पूर्व के राज्यों तथा जम्मू और कश्मीर को देश के विशेष श्रेणी वाले राज्यों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। मणिपुर एक ऐसा राज्य है जहां कभी भी कोई भी रेल नहीं चली। रेलगाड़ी में सफर करने की बात तो भूल ही जाये राज्य में कुछ ऐसे वृद्ध हैं जिन्होंने कभी रेलगाड़ी ही नहीं देखी।

वर्ष 2004 में पहली बार, प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह तथा आदरणीय यूपीए अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी के नेतृत्व में यूपीए सरकार ने जिरीबाम तुपुल (इम्फाल) रेलवे राष्ट्रीय परियोजना को मंजूरी दी तथा माननीय प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी द्वारा तात्कालीन रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव तथा उत्तर पूर्व के अनेक नेताओं की उपस्थिति में वर्ष 2004 में जिरीघाट में इसकी आधारशिला रखी गई थी। आरंभ में इस परियोजना को वर्ष 2010 में पूरा करने का लक्ष्य था अब इसे बढ़ाकर 2012 कर दिया गया है। क्या यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण नहीं है? रेल मंत्री महोदया इसमें और अधिक विलम्ब न करें।

इस कार्य तथा लामडिंग-सिल्चर आमान परिवर्तन के कार्य में विलम्ब का कारण इन क्षेत्रों में कानून और व्यवस्था की प्रतिकूल स्थिति बताई गई है। हमें यह जानकर बहुत प्रसन्नता हुई कि आपने इन परियोजनाओं के लिए आवश्यक सुरक्षा कवरेज प्रदान करने हेतु इस मामले को संबंधित प्राधिकरणों के साथ उठाया है।

मैं अत्यंत आदरपूर्वक सरकार विशेषरूप से गृह मंत्रालय को यह सुझाव देता हूं कि इन सभी प्रत्येक राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए समर्पित सुरक्षा घेरा बनाए रखने हेतु इन क्षेत्रों में निधियां प्रदान करने पर विचार किया जाए तथा सभी संबंधित व्यक्तियों के सर्वोत्तम हित में कार्यान्वित किया जाए।

क्षेत्र में राष्ट्रीय परियोजनाओं को समय से पूरा किये जाने के लिए आवश्यक निधियां सुनिश्चित करने हेतु उत्तर-पूर्व क्षेत्र रेल विकास निधि के सृजन के प्रस्ताव की पहले की आरंभ किये जाने की व्यापक रूप से प्रशंसा की गई है। अंततः, मैं आपको इस तथ्य से परिचित कराने के लिए उपस्थित माननीय सदस्यों तथा इस सम्मानित सभा का सहयोग प्राप्त करना चाहता हूं कि उत्तर-पूर्व क्षेत्र अपने आप में एक लघु भारत है। वहां अनेक छोटे जातीय समूह एक साथ बसे हुए हैं।

इस क्षेत्र में लोग सभी प्रकार के धर्मों का पालन करते हैं-हिंदु, इसाई, इस्लाम, बौद्ध, जैन तथा पुरातन स्थानीय क्षेत्र के धर्म है। इन लोगों की सूरत पूर्व सुदूर पूर्व तथा दक्षिण पूर्वी एशिया के लोगों से अधिक मिलती है तथा उन्हें कथित रूप से मुख्य क्षेत्र भारत में उनके बंधुओं से पहचान करने में कुछ वास्तविक इकाइयां आती हैं। यह वास्तविक स्थिति है तथा माननीय रेल मंत्री की पहल समग्र विकास की प्राप्ति की दिशा में एक उचित पहल है जैसाकि इस महान देश में इच्छा व्यक्त की गई है।

मैं वर्ष 2007-10 के रेल बजट का हार्दिक समर्थन करता हूं।

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री के.एच. मुनियप्पा ):** मैं श्री प्रहलाद जोशी जी को स्पष्ट करना चाहता हूं *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** कृपया सुनिए। अगर अन्य माननीय संसद सदस्य हस्तक्षेप करेंगे तो इससे सभा का समय व्यर्थ होगा।

*...(व्यवधान)*

**श्री के.एच. मुनियप्पाः** जब माननीय सदस्य सभा को भ्रमित कर रहे हो तो मुझे सभा को सही मार्ग दिखाना होगा। यह एक अनावश्यक हस्तक्षेप नहीं है *...(व्यवधान)* माननीय सदस्यों, कृपया इसे समझें।

पहले दी गई धनराशि अधिक थी, परंतु अब हमने कर्नाटक में रेलवे के समग्र विकास के लिए 200 करोड़ रुपये से अधिक की धनराशि दी है।

मैं अन्य मामलों की चर्चा नहीं करना चाहता हं। अन्य मामले न्यायालय के विचाराधीन है *...(व्यवधान)* अन्य मामलों के संबंध में, उच्चतम न्यायालय द्वारा एक उच्चाधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया। मेरे विचार से, राज्य सरकार ने इसे मंजूरी दे दी है। हम उच्चाधिकार प्राप्त समिति के समक्ष अन्य मामले भी उठायेंगे। पर्यावरण का मुद्दा भी है। देश में अनेक परियोजनाएं चल रही है तथा हम इस समस्या को उठायेंगे और इस समस्या को सुलझाने का प्रयास करेंगे।

*[हिन्दी]*

**श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी** (बनासकांठा): सभापति महोदय, मैं बहुत प्रसन्न हूं कि मुझे लोक सभा में पहली बार रेल बजट पर बोलने का अवसर मिला है, उसके लिए मैं आपका अभिनन्दन करता हूं।

सभापति महोदय, यू.पी.ए. चेयरपरसन श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री कुमारी ममता जी ने रेल के जरिये देश के विकास के लिए और सभी वर्गों को यात्रा में पूरी सुविधा मिलनी चाहिए, उसके लिए चिन्ता की है। यह देश हित में है।

महोदय, डी.एम.यू. और मैमो में शौचालय की सुविधा करने के बारे में सोचने से ही मालूम पड़ता है कि बुजुर्गों और गरीबों के लिए सरकार को कितनी चिंता है। दूसरे बच्चों और सीनियर सिटीजन को रेल यात्रा में तत्काल टिकटों के किराये में कटौती करना भी बहुत बड़ी बात है। इससे जितना हो सकेगा, वे रेल यातायात का लाभ ले सकेंगे। नान स्टॉप ट्रेन, लॉग डिस्टेंस में देश को देने का वादा किया गया है। यह रेल यातायात में बढ़ोत्तरी करने का ताकि रेल को नुकसान न हो और जल्द से जल्द जाने वाले लोगों का समय बर्बाद न हो, यह भाव प्रकट करके एक अच्छा कदम उठाया गया है।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आ रहा हूं वह बनासकांठा, गुजरात में आया हुआ है। इसके बगल में माउंट आबू एक बहुत बड़ा हिल स्टेशन है जो राजस्थान से जुड़ा है और ब्रह्माकुमारी का विश्वस्तरीय सेंटर है। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से यही मांग है कि अहमदाबाद में जो ट्रेन मुम्बई और कलकत्ता से आकर 6-6, 8-8 घंटे खड़ी रहती हैं और वलसाड़ क्वीन जैसी ट्रेनें भी अहमदाबाद में आकर काफी समय खड़ी रहती हैं, उन सब ट्रेनों को आबू रोड तक अगर एक्सटेंशन दी जाए तो ट्रेन में यात्रा करने वाले काफी लोगों को इसका लाभ होगा। आबू रोड में लोको शेड आदि लगा हुआ है और वहां सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं।

महोदय, आपके जरिये मेरा मंत्री जी से एक और अनुरोध है कि पालनपुर एक जंक्शन है। वहां से भुज और गांधीधाम की तरफ भी ट्रेनें जाती हैं। इसमें आबू रोड से गांधीधाम की ट्रेन भिलड़ी होते हुए अगर डैमू या मैमू शुरू की जाए तो वहां के हीरा उद्योग से जुड़े हुए श्रमिकों और टैक्सटाइल इंडस्ट्री से जुड़े लोगों को काफी फायदा हो सकता है। अगर पालनपुर से बांद्रा या बोरीवली तक एक स्पेशल ट्रेन शुरू की जाए तो मुम्बई से जुड़े हुए हीरा उद्योग और टैक्सटाइल इंडस्ट्री से जुड़े कारीगर वर्ग को बहुत फायदा होगा।

महोदय, गांधीधाम-कंडला और मुद्रा की ओर नॉर्थ इंडिया में जो गुड्स आ रहा है, वह ज्यादातर पालनपुर होकर ही निकलता है। इससे पालनपुर एक अच्छा गेटवे ऑफ नार्थ इंडिया भी रेल यातायात के माध्यम से हो सकता है। वहां पर दूसरा रैक डालने का आयोजन किया हुआ है, वह जितना जल्दी हो सके और पालनपुर से जो पुराने रैक के बगल में यह रैक डाला जाए तो लैंड एक्वीजिशन का भी वहां कोई प्रॉब्लम नहीं होगा और काम भी बहुत जल्दी हो सकता है। इससे रेल जमीन का इंवेस्टमेंट किये बिना काफी अच्छा मुनाफा भी कर सकते हैं।

महोदय, मेरी एक और गुजारिश है कि इकबारगढ़ और अमीरगढ़ और आबू रोड के बीच में गवर्नमेंट ऑफ गुजरात की जमीन पटरियों के आसपास खाली पड़ी हुई है। अगर उस जमीन को रेल मंत्रालय गवर्नमेंट ऑफ गुजरात से खरीदकर प्रयोग में ले लेती है तो स्लीपर प्लांट और 650 मेगावॉट का पावर प्लांट भी वहां डाल सकते हैं। इससे वहां जो इम्पोर्टिड कोल आ रहा है उससे थर्मल पावर स्टेशन अच्छी तरह से खड़े हो सकते हैं।

महोदय, जिस क्षेत्र से मैं आ रहा हूं वहां मारबल माइनिंग का बहुत बड़ा उद्योग है और वहां पर केल्साइड भी मिलता है और कोल्सटोनाइट भी मिलता है। अगर वहां से किसी रेल ट्रैक या ग्रोथ सेंटर के जरिये कुछ इंडस्ट्रीज का डेवलपमेंट हो जाए तो मेरे हिसाब से यह इस क्षेत्र के अंदर बहुत बड़ा लाभ होगा।

महोदय, दूसरी बात यह है कि वहां एक अम्बाजी टेम्पल है। यहां इंदिरा जी भी पधारी थीं, सोनिया जी, राजीव जी और राहुल जी भी यहां आये हैं। अम्बाजी खेड़ब्रह्मा से जुड़ा हुआ है और आबू रोड से भी काफी नजदीक है। लालू जी ने इसका सर्वे भी कराया था और खेड़ब्रह्मा से लेकर अम्बाजी होते हुए आबू रोड तक अगर लाइन डाली जाए, खेड़ब्रह्मा से एक्सटेंशन देकर आबू रोड तक लाइन डालें तो इस ट्राइबल एरिया में काफी लाभ होगा।

महोदय, तारांगा जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थ धाम है। तारांगा से अम्बाजी, खेरालू तक लाइन है। खेरालू से तारांगा और तारांगा से अम्बाजी तक की लाइन डाली जाए और उसे अगर आबू रोड के कनेक्ट करते हैं तो इससे भी बहुत बड़ा लाभ होगा। मेरी ये दो डिमांड हैं और मैं मंत्री से यह गुजारिश करता हूं कि इस मामले को प्राथमिकता पर लेकर जितनी जल्दी यह हो सके इसे करें। गेज कनवर्जन को भी जल्दी से जल्दी करें। मैं ऐसी विनती करता हूं।

*[अनुवाद]*

***श्री सुरेश अंगड़ी** (बेलगाम): उपर्युक्त को विज्ञापित करते हुए, बेलगाम शहर को बेंगलुरू के बाद कर्नाटक राज्य की दूसरी राजधानी माना जाता है और कर्नाटक के सभी शहरों में औद्योगिक और शैक्षिक रूप से यह तेजी से विकासशील शहर है। इस शहर का समग्र विकास सुनिश्चित करने के लिए मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया मेरे निर्वाचन क्षेत्र के आवश्यक समग्र विकास के लिए आगामी रेल बजट 2009-10 में सुझाये गये निम्नलिखित प्रस्तावों को शामिल करने का प्रबंध करें:

(1) दो विकसित शहरों-पुणे और बेंगलुरु के बीच के लगभग 500 कि.मी. की दूरी को बहुत कम समय में तय किया

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सुरेश अंगड़ी]

जाना सुनिश्चित करने के लिए पुणे-बेंगलुरु रेल मार्ग पर दोहरी रेल लाइन की स्थापना।

(2) बेलगाम-बेलडोंगल-धारवाड़ पर नया रेल मार्ग ऐसा प्रतीत हुआ कि इसके सर्वेक्षण का प्रस्ताव पिछले रेल बजट 2008-09 में मंजूर किया गया था।

(3) (क) बेलगाम और बेंगलुरु तथा (ख) बेलगाम से पुणे के बीच नमी और दैनिक 'इंटरसिटी' रेल सेवा का प्रारंभ।

(4) कर्नाटक में मौजूदा 'राजधानी एक्सप्रेस' को बेंगलुरू से हजरत निजामुद्दीन और ह. निजामुद्दीन से बेलगाम होते हुए बेंगलुरु तक चलाना यह पथांतरण।

(5) रानी चेनम्मा एक्सप्रेस रेलगाड़ी सं. 6590 के समय में परिवर्तन कर इसे बेलगाम से 20.00 बजे प्रस्तान कराना और रेलगाड़ी सं. 6589 का 6.30 बजे बेलगाम आगमन।

**श्री जोस के. मणि** (कोट्टयम): सभापति महोदय, हमें बेहद खुशी है कि केन्द्रीय रेल मंत्री ममता जी ने लोक लुभावन बजट पेश किया है। इस बजट में आम आदमी जैसे किसानों, श्रमिकों, महिलाओं, विद्यार्थियों की और समाज के कमजोर वर्गों की जरूरतों पर विशेष बल दिया गया है। 57 नयी रेलगाड़ियां चलाने 27 रेलगाड़ियों का विस्तार और 13 रेलगाड़ियों के आवागमन में वृद्धि सभी सराहनीय है। यात्रा करने वाली जनता गरीबों को बहुत सारी रियायतें देने के लिए रेल मंत्री के आभारी हैं। वैश्विक आर्थिक मंदी को ध्यान में रखते हुए मंत्री महोदया ने यात्री भाड़े और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की है। 1500 रुपये से कम मासिक आय वाले लोगों को 100 किलोमीटर तक की यात्रा 25 रुपये के मासिक सीजन टिकट पर करने की रियायत देना गरीबों के लिए वरदान है और विद्यार्थियों को 60 प्रतिशत रियायत देना प्रशंसनीय है। 50 स्टेशनों का विकास करने की स्कीम जिसकी पहचान विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशनों के रूप में आधुनिकीकृत किये जाने की लिए की गई है, वास्तव में प्रशंसनीय है।

यद्यपि, यह नोट करना दुखद है कि केरल के सबसे महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक कोट्टयम रेलवे स्टेशन जो सेंट्रल टाउन रोड पर स्थित है, को आधुनिकीकृत कर विश्व स्तरीय बनाए जाने वाले स्टेशनों की सूची में नहीं शामिल किया गया है। कोट्टयम रेलवे स्टेशन साबरीमाला जाने वाले लाखों तीर्थयात्रियों का प्रवेश स्थल है और भारनानगमन में सेंट अल्फोंसा की समाधि देखने जाने वाले तीर्थयात्रियों का प्रवेश स्थान है। अपने सांस्कृतिक, शैक्षणिक और कार्मिक महत्व के अतिरिक्त कोट्टयम पेरियार में वन्यजीव संरक्षण स्थल देखने जाने वाले तीर्थयात्रियों का केन्द्र है और कुमाराकोम नामक पर्यटक केन्द्र के लिए भी जिसे नेशनल ज्योग्राफिक चैनल द्वारा दर्शनीय स्थल घोषित किया गया है। वर्षों पहले यदि आपको याद हो, तो पूर्व प्रधानमंत्री वाजपेयी ने इस स्थल की यात्रा की थी, उन्होंने वहां कुछ दिन विश्राम किया था और वे इस स्थल पर इतने मुग्ध हुए थे कि उन्होंने कुमाराकोम पैकेज की घोषणा की थी और इसके लिए करोड़ों रुपये आबंटित किये गये थे। दुर्भाग्यवश कुछ भी नहीं हुआ और उसकी एक अलग कहानी है।

मैं आपको यह बताना चाह रहा हूं कि विश्व के कोने-कोने से भारी संख्या में लोग यहां आते है जिसमें आयुर्वेदिक उपचार भी शामिल है।

**सभापति महोदय:** समय की विवशता है।

**श्री जोस के. मणि:** मैं दो मिनट का और समय लूंगा और बात समाप्त करूंगा। अब कोट्टायम रेलवे स्टेशन की दशा दयनीय है। स्टेशन के प्लेटफार्म इतने लंबे नहीं हैं कि वे रेलगाड़ी के सभी डिब्बों से उतरने वाले यात्रियों का स्वागत कर सकें। छतें टपकती हैं और सुविधाएं भी ठीक नहीं है। इसलिए दयनीय दशा और कोट्टायम रेलवे स्टेशन के महत्व को देखते हुठए मैं केन्द्रीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे कोट्टायम रेलवे स्टेशन को विश्वस्तर का मॉडल रेलवे स्टेशन घोषित करें।

केरल रेलवे मंडल बनाए जाने की मांग बराबर करता रहा है पर यह अनुरोध ठुकराया जाता रहा है। भारी कार्यभार, विशाल भौगोलिक, प्रशासनिक और प्रचालन क्षेत्र, जो एक मंडल बनाने का अनुमोदन करने के लिए वास्तव में मानदंड है, पर विचार करते हुए केरल अलग मंडल बनाए जाने की कसौटी पर खरा उतरता है।

मैं अंतिम बात कहना चाहता हूं कि हाल के दिनों में रेलगाड़ियों में यौन प्रताड़ना, लूट आदि के अलावा चोरी और झपटमारी के मामलों में बढ़ोत्तरी हुई है। यह मामले दिन-ब-दिन बढ़ते जा रहे हैं। मेरा विचार है कि इन घटनाओं को रोकने के लिए कुछ व्यवस्था होनी चाहिए। मेरा सुझाव है कि उपग्रह से जुड़ी एक राष्ट्रीय हेल्थ लाइन होनी चाहिए ताकि रेल में कोई यात्री शिकायत कर सके और उसी समय राष्ट्रीय हेल्पलाइन रेल की स्थिति पता कर सके कि वह रेल चल रही है या स्टेशन पर है तथा जरूरी सहायता प्रदान की जा सके।

मैं यह कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं कि रेल बजट निश्चित रूप से काफी सराहनीय है। आइए। हम एक साथ होकर इस बजट में घोषित परियोजनाओं और स्कीमों को पूरा करने और लागू करने के लिए सहयोग करें क्योंकि भारतीय रेल की प्रगति भारत की प्रगति है।

***श्री पोन्नम प्रभाकर** (करीमनगर): मैं 8/7/09 को होने वाली चर्चा में भाग लेना चाहता हूं। अनुरोध है कि मुझे चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी जाए।

मैं आपके संदर्भ के लिए पत्र सभा पटल पर रख रहा हूं:

''मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश राज्य के साथ गत दस वर्षों से हर मामले में अन्याय हुआ है। हाल ही के रेल बजट ने भारत के राज्यों में सामाजिक असंतुलन उत्पन्न कर दिया है। आपको ज्ञात ही होगा कि दक्षिण मध्य रेलवे आय अर्जित करने के संबंध में सर्वोत्तम जोनों में से एक है। किंतु तुलनात्मक रूप से, दक्षिण मध्य रेलवे में कोई विकास नहीं हुआ है। रेल नेटवर्क का कोई विस्तार नहीं हुआ है।''

माननीय मुख्य मंत्री की श्री वेलु, रेल राज्य मंत्री के साथ बैठकों और रेल मंत्री श्री लालू को लिखे अनेक पत्रों और रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये आश्वासनों के बावजूद आंध्र प्रदेश राज्य को गत पांच वर्षों से सुविधाओं से वंचित रखा गया था। आंध्र प्रदेश के लोगों को स्थायी अवसंरचना और विकास से दूर रखा गया।

(क) आंध्र प्रदेश में एक बार स्वीकृत की जा चुकी चालू परियोजनाओं को निधियों से वंचित रखा गया।

(ख) स्वतंत्रता के पश्चात् पेड्डापल्ली-करीमनगर-जगित्याल (2007) और बीबीनगर-नडिकुडे (1989) को छोड़कर आंध्र प्रदेश में यात्रियों के उपयोग के लिए किसी नई लाइन का निर्माण नहीं किया गया।

केवल मौजूदा लाइनों का दोहरीकरण किया गया या उन्हें मीटर गेज से ब्राड गेज में बदला गया।

(ग) उद्योग और सकल राष्ट्रीय उत्पाद में व्यापक वृद्धि के बावजूद आंध्र प्रदेश में कोई नई ट्रेन नहीं शुरू की गई।

**(एक) आंध्र प्रदेश में चालू परियोजनाओं के लिए निधियां**

(क) 12 चालू स्वीकृत परियोजनाएं। कुल लागत-5228.75 करोड़

(ख) अब तक हुआ व्यय: 681.17 करोड़ (13%)

(ग) परियोजनाएं पूरी करने के लिए अपेक्षित शेष निधियां: 4547 करोड़ (87%)

(घ) अंतरिम बजट (9-10) में प्रस्तावित: 143 करोड़

इस दर से नई परियोजनाओं को स्वीकृत करने की बात तो छोड़ दीजिए उक्त को पूरा करने में ही 30 वर्ष लग जाएंगे।

आंध्र प्रदेश की परियोजनाओं के लिए वित्तपोषण प्रतिवर्ष औसतन 100 करोड़ से कम रहा है।

(ङ) नंदयाल-येरगुंटला लाइन के आधे भाग को पूरा करने में ही 12 वर्ष लग गए।

(च) यद्यपि 8-9 वर्ष पहले स्वीकृति मिलने के बावजूद कुछ परियोजनाएं अर्थात् कोटीपल्ली-नरसापुर (00-01), काकिनाडा-पीठापुरम (99-00), माचेता-नलगोंडा (97-98), मुनिराबाद-महबूबनगर (97-98) अभी तक शुरू नहीं हुई हैं।

(छ) आमान परिवर्तन और दोहरीकरण के संबंध में धनराशि की स्वीकृति का यही पद्धति रही है।

**नई लाइनों/परियोजनाओं की स्वीकृति**

कुड्डापाह-बंगलौर (कोई धनराशि स्वीकृत नहीं), मनोहराबाद-कोट्टापल्ली (कोई धनराशि स्वीकृत नहीं) और नलगोंडा जिले में सीमेंट उद्योग की सुविधा हेतु दो छोटी लाइनों को छोड़कर गत 5 वर्षों के दौरान आंध्र प्रदेश में कोई भी नई लाइन/परियोजनाएं स्वीकृत नहीं की गईं।

ऐसा माननीय मुख्य मंत्री द्वारा नई परियोजनाओं के लिए एमएमटीएस में लागत की 92/तिहाई लागत भागीदारी करने, कोट्टापल्ली-नरसापुर के लिए 25% भागीदारी और नडिकुडी-श्रीकालाहस्ती के लिए निशुल्क भूमि उपलब्ध करने की पेशकश के बावजूद है।

(क) अन्तिपट्टू-पुत्तुर (88.3 कि.मी.) लागत: 446.87 करोड़

(ख) ईरोड-पलानी (91.05 कि.मी.) लागत: 288.87 करोड़

(ग) चेन्नै-कुड्डालोर (महाबलीपुरम होते हुए) (179.28 कि.मी.) लागत : 423.53 करोड़

(घ) मदुरै-बोदिनायक्कनूर (90.41 कि.मी.) लागत: 164.41 करोड़

(ङ) तिरूवल्लू-अराकोणम चौथी लाइन (26.83 कि.मी.) लागत : 76.92

(च) विल्लुपुरम-दिण्डीगुल (विद्युतीकरण सहित 273 कि.मी.) लागत: 822.39 करोड़

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पोन्नम प्रभाकर]

**आंध्र प्रदेश के लिए नई रेलगाड़ियां आरंभ किया जाना**

माननीय मुख्यमंत्री द्वारा रेल मंत्री को व्यक्तिगत रूप से लिखे गये पत्रों के बावजूद आंध्र प्रदेश में शायद ही कोई नई रेलगाड़ी आरंभ की गई।

सितम्बर, 2010 में, 39 मालगाड़ियों/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की घोषणा की गई थी जिसमें से केवल एक दैनिक रेल गाड़ी अर्थात् सिकंदराबाद-मनुगुरु एक्सप्रेस तथा सप्ताह में दो बार चलने वाली एक रेलगाड़ी मछलीपत्तनम-मुंबई की घोषणा की गई थी।

अगस्त, 2009 में, 43 रेलगाड़ियां शुरू की गई थीं, वे आंध्र प्रदेश से चलती हैं तथा उनमें से कोई भी रोजाना नहीं चलती है (सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम-गरीबरथ, हैदराबाद-ओसमानाबाद एक्सप्रेस तथा मछलीपत्तनम बंगलुरु एक्सप्रेस)

जुलाई, 2008 में, आरंभ की गई 36 रेलगाड़ियों में से आंध्र प्रदेश से केवल एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी (विशाखापत्तनम-निजामाबाद एक्सप्रेस सप्ताह में तीन बार चलने वाली रेलगाड़ी) को आरंभ किया गया था। (सिकंदराबाद के आमान परिवर्तन के परिणामस्वरूप मराठवाड़ा में पूना खण्ड में तीन यात्री रेलगाड़ियों को आरंभ किया गया था)।

***श्री गुथा सुखेन्द्र रेड्डी** (नलगोंडा): माननीय सभापति महोदय, मैं वर्ष 2009-2010 के रेल बजट का समर्थन व स्वागत करता हूं। क्योंकि इसमें देश की जनता पर कोई भार नहीं डाला गया है। मेरा राज्य, आंध्र प्रदेश, जिसे भारत का 'चावल का कटोरा' भी कहा जाता है, को चालू परियोजनाओं के लिए वर्तमान वर्ष में 1050 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। परंतु केवल 215 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया। इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 4540 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। यह चल रहे कार्यों की स्थिति है।

माननीय मुख्य मंत्री महोदय ने 3.6.2009 को रेल मंत्री को एक पत्र लिखा तथा उनसे 12 नई परियोजनाएं आरंभ करने का अनुरोध किया। कुछ परियोजनाओं के लिए आंध्र प्रदेश सरकार ने वित्तीय सहायता दी। माननीय रेल मंत्री ने बीबीनगर-नाडीकुडी-नालापाडु को जोड़ने वाली लाइन के दोहरीकरण का हवाला दिया। इस परियोजना के लिए उचित आवंटन किया जाए। नालगोंडा-मछेलरा के बीच 1997-98 में नई रेल लाईन स्वीकृत की गई थी। 11 वर्ष बाद भी, प्रतिवर्ष एक लाख रुपये के अपर्याप्त आवंटन के कारण कार्य आरंभ नहीं हो पाया है। हमें मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान इस परियोजना के लिए 100 करोड़ रुपये की आशा थी और हमें निराशा हुई है। मैं इस परियोजना के लिए 100 करोड़ रुपये के आवंटन का अनुरोध करता हूं। मैं आपके द्वारा घोषित किये गये आदर्श रेलवे स्टेशनों की सूची में नालगोण्डा रेलवे स्टेशन को शामिल किये जाने पर धन्यवाद देता हूं। मैं आपसे 'आदर्श स्टेशनों' की सूची में नालगोण्डा जिले के मिरयालगुडा तथा बोंगीर रेलवे स्टेशनों को भी शामिल किये जाने का अनुरोध करता हूं। मैं आपसे समूह-ग के पदों में स्थानीय लोगों को भर्ती करने का भी अनुरोध करता हूं। आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री द्वारा गडवाल और मचेर्ला बारस्ता नागरकुनुल, देवराकोण्डा, नागार्जुन सागर) के बीच नई रेल लाइन को अनुमोदन प्रदान करने हेतु लंबे समय से की जा रही मांग भी आपके पास लंबित पड़ी हुई है। यह इस पिछड़े तेलंगाना क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण प्रस्ताव है। साथ ही, मैं आपसे हैदराबाद तथा मिरयालगुडा के बीच एक 'पुश-पुल' रेलगाड़ी आरंभ करने का भी अनुरोध करता हूं

आंध्र प्रदेश के लोगों द्वारा यू.पी.ए. सरकार के पक्ष में दिये गये मतदान के मद्देनजर तथा आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री द्वारा भेजे गये अनुरोधों को ध्यान में रखते हुए, आपसे अनुरोध है कि शीघ्रतापूर्वक इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए इसी वित्तीय वर्ष में 1000 करोड़ रुपये आवंटित किये जाएं।

***श्री पी. लिंगम** (तेनकासी): इस वर्ष की रेल बजट चर्चा में भाग लेने के लिए अवसर प्रदान करने हेतु मैं अध्यक्षपीठ को धन्यवाद देता हूं।

मैं यहां कहना चाहूंगा कि वर्ष 2009-10 के बजट में हमारे निर्वाचन क्षेत्र की अनदेखी की गई है जिसमें महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल तथा तीर्थस्थल हैं। विरुदुनगर जंक्शन से शेंकोटा तक दक्षिण रेलवे के मदुरई मंडल में शंकरनकोविल राजपालयम, श्री विलीपुथुर, शिवकाशी, थिरुथंगल, कादायानलरूर जैसे तीर्थस्थल तथा पर्यटन केन्द्र हैं जोकि नगर निगम के अधीन हैं। वहां स्थित प्रसिद्ध कोरटालम झरना लोगों को आकर्षित करता है। परंतु दुर्भाग्यवश, इस स्थान पर स्थित रेल मार्ग, जिसमें रोजाना दो रेलगाड़ियां चला करती थी, अब पोघीगई एक्सप्रेस के नाम से केवल एक रेलगाड़ी रोजाना चलती है। इसके कारण इस शहर से लोगों को तमिलनाडु के उत्तरी भाग तथा उसके आगे जाने के लिए के लिए मदुरई या विरुदुनगर जाने को बाध्य होना पड़ता है।

मुझे वर्ष 2009-10 के रेल बजट में हमारे निर्वाचन क्षेत्र की पूर्ण रूप से अनदेखी का कारण समझ में नहीं आता है। हमारे

*मूलत: तेलुगू में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर तथा भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*मूलत: तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर तथा भाषण सभा पटल पर रखा गया।

निर्वाचन क्षेत्र से गुजरने वाले मार्ग पर किसी भी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं की गई है। यहां तक कि यात्री सुविधाओं का उन्नयन किये जाने वाले स्टेशनों की सूची में श्री विल्लिपुत्तूर, राजपालैयम् संकराकोविल तेनकाशी तथा शोंकोटा कडयनल्लूर का नाम तक नहीं है। हमारे क्षेत्र में श्री विल्लिपुत्तूर, कडपनल्लूर, संकरा कोविल में कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र नहीं हैं। श्री विल्लिपुत्तूर में कम से कम तुरंत एक रेल आरक्षण केन्द्र उपलब्ध कराया जाना चाहिए जिससे लोगों की जरूरत पूरी की जा सके। यहां तक कि पिछले वर्ष घोषित की गई नई रेलगाड़ी को भी इस वर्ष वापिस ले लिया गया। तेनकासी, राजपालैयम तथा संकरा कोविल में रेल ऊपरिपुल तो दूर की बात है तथा ऐसे किसी प्रस्ताव पर इस बजट में विचार नहीं किया गया है, न ही ऐसी कोई बात शामिल की गयी है और न ही कोई घोषणा की गई है।

मैं यह बताना चाहूंगा कि तेनकाशी तथा शेंकोटा तक नई रेलगाड़ियों को चलाया जाना सार्वजनिक रूप से व्यावहारिक होगा। इन स्थानों को आने वाले सभी लोगों के लिए यह लाभकारी होगा।

अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि शेंकोटा से मदुरई-चेन्नई एक्सप्रेस (पाक्षिक) तथा कोयम्बटूर-शोरुवण्णर (दैनिक) जैसी रेलगाड़ियां शुरू करने के लिए कदम उठाएं। श्रीविल्लिपुत्तूर में रेल आरक्षण अग्रिम बुकिंग केन्द्र खोलने की मांग काफी समय से लंबित है और इसे पूरा किया जाना चाहिए।

तेनकासी, राजपालैयम्, श्रीविल्लिपुत्तूर, संकराकोविल, शेंकोटा रेलवे स्टेशनों के उन्नयन पर विचार किया जाना चाहिए तथा इसे क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

तीन समपारों राजपालैयम् में पी.ए.सी.आर. पर स्थित एल.सी. 449 (के.एम. 592) को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। समपारों के फाटक बंद होने के कारण आम लोगों को काफी असुविधा होती है। इस कारण ट्रैफिक जाम तथा भीड़भाड़ के कारण अस्पताल जाने वाले रोगियों, कालेज तथा स्कूल जाने वाले छात्रों को काफी असुविधा होती है। कामगारों तथा व्यवसायी समुदाय भी काफी प्रभावित होते हैं। दुर्भाग्यवश इन लोगों के लिए कोई वैकल्पिक सड़क अथवा मार्ग नहीं है। जहां तक तेनकाशी सड़क-उपरि-पुल की बात है इस संबंध में पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन पूरा कर लिया गया है। इसे पूरा करने के लिए निधियां आवंटित की जानी चाहिएं। यातायात के कारण भीड़भाड़ बढ़ने से लोगों की बढ़ती समस्याओं को देखते हुए राजपालैयम् आर.ओ.आर. का निर्माण शीघ्र करने पर विचार किया जाना चाहिए।

मदुरै-शेंकोटा के बीच टी. कल्लापट्टी, वथथिररप्पु, श्री विल्लिपुत्तूर, ममसापुरम, राजपालैयम्, संतुर, शिवगिरि, वसुदेवनल्लूर, पुलिंगुडी, इडैकाल तथा वदाकराई से होकर एक नया रेल मार्ग बिछाया जाना चाहिए जिससे मदुरई, विरुधुंगर तथा तिरुलवेली के लगभग 10 लाख लोग लाभान्वित होंगे। तेनकाशी-तिरुनेलवेली रेलवे लाइन के कार्य में तेजी लाई जानी चाहिए।

शेंकोटा से तिरुपति, मैसूर तथा कोयम्बटूर के लिए नई रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिएं। तेनकाशी पोघीगई एक्सप्रेस में कुल और सामान्य अनारक्षित डिब्बे तथा प्रथम श्रेणी के कोच जोड़े जाने चाहिएं ताकि आम लोग लाभान्वित हो सकें।

राजपालैयम में एक रेलवे अस्पताल दिया जाना चाहिए। चूंकि दिल्ली, मुम्बई, मैसूर, तिरुपति, चेन्नई तथा बंगलौर जाने वाले यात्रियों की संख्या में वृद्धि हो रही है, अत: राजपालैयम, श्रीविल्लिपुत्तूर, संकरा कोविल, कडयानल्लूर, तेनकाशी तथा शेंकोटा जैसे रेलवे स्टेशनों के लिए अग्रिम यात्री आरक्षण कोटे में वृद्धि की जानी चाहिए। राजपालैयम के लिए भी आपात कोटा सुविधा दी जानी चाहिए।

महोदया, मैं दिल्ली से चेन्नई तथा मदुरई तक एवं इसके आगे जाने वाली रेलगाड़ियों की काफी खराब स्थिति का उल्लेख करना चाहता हूं। अगर मैं एक उदाहरण दूं तो तमिलनाडु एक्सप्रेस में सफाई का स्तर टीक नहीं है जबकि यह एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी है। मैं सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में क्षेत्रीय भोजन दिये जाने के विचार का समर्थन करता हूं तथा तमिलनाडु में एवं जी.टी. रेलगाड़ियों में भी सांभर भात, दही भात सहित दक्षिण भारतीय व्यंजन तैयार किये जाने चाहिएं तथा परोसे जाने चाहिएं। इसी प्रकार रेलगाड़ियों में परोसे जाने वाले खाद्य पदार्थ भी घटिया स्तर के हैं तथा उनकी गुणवत्ता संतोषजनक नहीं है। मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि रेलवे के खाद्य निरीक्षकों को समय-समय पर रेलगाड़ियों में परोसे जाने वाले खाद्य की गुणवत्ता का निरीक्षण करना चाहिए क्योंकि आई.आर.सी.टी.सी. ने इन कार्यों को ठेकेदारों को दे दिया है और वे गुणवत्ता अथवा मात्रा की परवाह नहीं करते हैं।

जहां तक रेलगाड़ियों के समय पर चलने का संबंध है जी.टी. एक्सप्रेस तथा तमिलनाडु एक्सप्रेस का मामला अध्ययन के रूप में लिया जा सकता है क्योंकि ये सुपरफास्ट रेलगाड़ियां हैं जिनके ठहराव सीमित हैं, लेकिन ये रेलगाड़ियां अनिवार्य रूप से प्रतिदिन 3 अथवा 4 घंटे विलम्ब से गंतव्य स्थल पर पहुंचती हैं। अगर इनमें से कोई रेलगाड़ी समय पर पहुंचनी है तो यह खबर बन जाती है।

[श्री पी. लिंगम]

इन रेलगाड़ियों में मैंने जो एक और असुविधा देखी है वह यह है कि पिछली सरकार ने रेलगाड़ियों के साइड-वे में एक और बर्थ जोड़ दिया था और इस प्रकार साइड-बे में तीन वर्ष हो गये, जिससे पूरी रेलगाड़ी में भीड़-भाड़ बढ़ जाती है तथा उलझन की स्थिति पैदा हो जाती है। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि यात्रियों के समग्र हितों को, ध्यान में रखते हुए सुपरफास्ट रेलगाड़ियों के शयनयानों में तथा तृतीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बों में साइड वे में तीन बर्थ बुक किये जाने की प्रथा रोक दी जानी चाहिए।

लंबित परियोजनाओं के कार्य में तेजी लाने के लिए रेल मंत्री से अनुरोध करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री दिग्विजय सिंह** (बांका): महोदय, मैं सिर्फ 30 सैकेंड में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में एक गाड़ी बांका से नई दिल्ली चलाने की व्यवस्था की जाए। मेरी दूसरी मांग है कि रात्रि में एक गाड़ी बांका से पटना चलाने का इंतजाम किया जाए। मेरी तीसरी मांग है कि वह पिछड़ा इलाका है, इसलिए वहां रजौन से लेकर धरौइया होते हुए गुड्डा के लिए सर्वे करवा दिया जाए।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** मंत्री महोदय, श्री दिग्विजय सिंह ने सभा में अपनी बात रखी है। कृपया उनके बिंदुओं को नोट कीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री दानवे रावसाहेब पाटील** (जालना): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है। रेल मंत्री सुश्री ममता बैनर्जी ने वर्ष 2009-10 का रेल बजट प्रस्तुत किया है। यूपीए सरकार ने जो वायदे इस चुनाव में किये थे, उन्हें पूरा करने के लिए इस बजट में कोई भी प्रावधान नहीं किया गया है। मैं जानता हूं कि इस देश के सभी भागों से जो सांसद चुन कर आते हैं, वे रेलवे से बहुत ज्यादा उम्मीदें रखते हैं। हमारे क्षेत्र में नई रेलगाड़ी चलाई जाए, ब्राडगेज लाइन डाली जाए, ऐसी कई उम्मीदें हम रेल विभाग से रखते हैं। लेकिन आज तक कोई नई लाइन या ब्राडगेज लाइन पिछले 10 वर्षों में नहीं डाली गई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इस देश को आजादी मिले 60 वर्ष से ज्यादा हो गए हैं, लेकिन रेल का विस्तार जिस ढंग से होना चाहिए था, उस ढंग से नहीं हुआ है। रेल से हम अपेक्षा करते हैं कि डीजल की जगह इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए, वहां अच्छी सुविधा मुहैया कराई जाए। ये तो बुनियादी बातें है। ये बातें कुछ हद तक हुई हैं, जब श्री लालू जी रेल मंत्री थे, तब बिहार में ऐसा हुआ था। अभी वर्ष 2009-10 का जो बजट ममता जी ने रखा है, तो कोलकाता या पश्चिम बंगाल में यह बात हुई है। मैं उस राज्य के बारे में कहना चाहता हूं, जो राज्य केन्द्र सरकार को सबसे ज्यादा रेवेन्यू देता है। जिस राज्य में ट्रेन से ज्यादा यात्रा की जाती है, उस महाराष्ट्र के बारे में भी कोई सोचेगा या नहीं, मैं यह आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हं?

महोदय, मैं महाराष्ट्र के जालना क्षेत्र से आता हूं। महाराष्ट्र के लिए इस बजट में नया कुछ भी नहीं है, जहां से केन्द्र को ज्यादा रेवेन्यू मिलता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र की जो भी मांगें हैं, उन पर ध्यान दिया जाए। मैं जालना-औरंगाबाद से चुनकर आता हूं। मैंने अपने क्षेत्र के बारे में कुछ मांगें रखी हैं। जालना से खामगांव तक के लिए बहुत दिनों से रेल मार्ग की मांग की जा रही है, जिसके लिए सर्वे भी किया गया है, लेकिन आज तक उसके बारे में बजट में कोई भी प्रावधान नहीं किया गया है। मैं चाहता हूं कि इसके लिए रेल बजट में प्रावधान किया जाए।

महोदय, गत वर्ष जलगांव-शोलापुर-अंजता-शिल्लौर-फिलोमड़ी-औरंगाबाद-पैठन मार्ग के सर्वे के लिए बजट में प्रावधान किया गया था, लेकिन आज तक इसका कुछ नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि जल्द से जल्द सर्वे करके इस रेल मार्ग को पूरा किया जाए।

महोदय, नांदेड़ से मुम्बई के लिए रेल कम है और पैसेंजर ज्यादा हैं। आज स्थिति यह है कि लोगों को रिजर्वेशन तक नहीं मिलता है।

मेरी मांग है कि नांदेड़ से मुंबई के लिए अन्य कोई नयी ट्रेन चलाई जाए। नांदेड़ रेलवे का जो डिवीजन है, इसे मध्य रेलवे से जोड़ा जाए, यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। औरंगाबाद से परभनी तक के जो स्टेशंस हैं, अनमैन गेट हैं, वहां चौकीदार बैठाया जाए।

सभापति महोदय, हर स्टेशन एवं शहर का अपना एक महत्व होता है, वैसे ही औरंगाबाद और जालना का भी अपना महत्व है। आप जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनने जा रहे हैं, उसमें औरंगाबाद का नाम शामिल नहीं है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जो एलोरा और अजंता केव्स हैं, यह हमारे औरंगाबाद में आते हैं।

*...(व्यवधान)* जापान, भूटान आदि बहुत सी जगहों से यहां लोग आते हैं। इसलिए मेरा कहना है कि आप जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने जा रहे हैं, उसमें औरंगाबाद का नाम भी शामिल किया जाए, यह हमारी मांग है। आदर्श स्टेशन जो बनाए जा रहे हैं, उसमें हमारे जालना का नाम भी शामिल किया जाए। यह मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं।

***श्री रामसिंह राठवा** (छोटा उदयपुर): मैं भारतीय रेल बजट जो रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है के बारे में अपने विचार रखता हूं। महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बात रखी है सुनने में बहुत अच्छी लगती है, लेकिन हमारे देश की दूरदराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या को इससे वंचित रखा गया है। खासकर के गुजरात को न्याय नहीं मिला है। गुजरात वेस्टर्न रेल में सबसे ज्यादा आमदनी कमाने वाला राज्य है। वेस्टर्न रेलवे सबसे ज्यादा नेटवर्क भी गुजरात में होते हुए सन् 2009-10 के बजट में गुजरात के लोगों के हित में जो मांग थी वो नहीं मिला है।

ये सरकार हमेशा गुजरात को अनदेखा कर रही है यह बजट के आंकड़ों से पता चलता है। यह सरकार संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार है, लेकिन प्रगति को रोकने वाली सरकार है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि गुजरात के बड़ौदा जिला के आदिवासी जनसंख्या वाले नसवाडी तहसील से गुजरने वाली छोटी नेरोगेज प्रतापनगर-छुछापुरा से तनखला जाने वाली छोटी रेल अभी बंद है वो तुरंत चालू करने की हमारी मांग है और दूसरा प्रतापनगर-छोटा उदयपुर जो गेज परिवर्तन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। सन् 2004 से अभी तक सिर्फ डभोई तक ही काम पूरा हुआ है। पांच साल में सिर्फ 24 कि.मी. तक काम हुआ बाकी करीब 74 कि.मी. का काम अभी भी चल रहा है उसे तुरंत पूरा करने के लिए आदेश दे ऐसी मेरी मांग है। मैं मंत्री जी से यह भी मांग करता हूं कि प्रतापनगर-छोटा उदयपुर से आगे जाने वाली धार तक जो तत्कालीन रेल मंत्री ने एलान किया था इस बजट में उसका कहीं भी उल्लेख नहीं है। नई लाइन का सर्वेक्षण का काम कहां तक आया है ये सर्वेक्षण का काम जल्दी से जल्दी पूर्ण करवायें, यह मेरी मांग है।

मेरे चुनाव क्षेत्र में चल रही छोटी रेल जो प्रतापनगर से पादरा होते हुए जंबुसर चलने वाली रेल लाइन है उन्हें परिवर्तन करके बड़ी लाइन बिछाने के लिए कोई अगर पब्लिक प्राईवेट पार्टनरशिप के लिए कोई ग्रुप अगर सामने आया है तो उसके बारे में आप सोचें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है मैं कोट करना चाहता हूं "हमें आजादी मिले बहुत साल हो गये हैं जिस प्रकार लोकतंत्र में वोट डालने का अधिकार सबको है उसी तरह विकास का अधिकार भी हर आम इंसान को प्राप्त होना चाहिए। लाखों लोग प्रगति के इंतजार में बैठे हैं।" मैं इसी बात को दोहराते हुए मांग करता हूं कि गुजरात की जनता के हित में बरसों से जो मांग है वो पूरा करें। नीचे बतायी सभी लाइन बनवाने का बजट में प्रावधान करें:

1. प्रतापनगर-छोटा उदयपुर से धार
2. अंकलेश्वर-राजपिपला
3. बड़ौदा डिवीजन की सभी नेरोगेज लाइन
4. हलोल-चांपानेर शिवराजपुर-माईन्स
5. भरूच-दहेज रेलवे गेज परिवर्तन करने का काम
6. सुरत-हजीरा नई रेल लाइन।

और ऐसी बहुत सारी रेल लाइनें हैं जो गुजरात सरकार ने मांग भी किया है और रेल मंत्रालय को अलग पत्र लिखकर मांग किया है और खास बात तो यह है कि वेस्टर्न रेल का हैड क्वार्टर्स मुम्बई से बड़ौदा बनाने का काम तुरंत करें।

*[अनुवाद]*

**श्री ललित मोहन शुक्लवैद्य** (करीमगंज): सभापति महोदय, रेल बजट 2009-10 पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री को रेल बजट के लिए बधाई देता हूं जिसे सभा के समक्ष काफी सक्षम और कुशल तरीके से रखा गया।

माननीय रेल मंत्री ने हमारे देश के लोगों के सभी वर्गों को न कुछ लाभ देने के प्रयास किया जो प्रत्यक्ष अथवा परोक्ष रूप से रेलवे पर आश्रित हैं। इन सभी पर सभा में चर्चा हुई है और चूंकि समय की कमी है अत: मैं सीधे उन कुछ मांगों पर आना चाहता हूं जिसकी ओर मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि वे एक नई रेल लाइन दुल्लाभचेरा-छेरागी का विस्तार करने के लिए सहमत हो गई हैं जिसके लिए मैं विगत पांच वर्षों से प्रयास कर रहा हूं। इस विस्तार से प्रत्यक्ष अथवा परोक्ष रूप से लाभान्वित होने वाले मेरे लोग मेरे माध्यम से माननीया रेल मंत्री के प्रति अपना आभार व्यक्त करते हैं।

[श्री ललितमोहन शुक्लवैद्य]

मैं मंत्री जी को इसलिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि उन्होंने मेरे राज्य में मेडिकल कालेज खोलने के लिए गुवाहाटी तथा डिब्रूगढ़ को चुना है। उन्होंने यह भी प्रस्ताव किया है कि गुवाहाटी को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाएगा तथा सिल्चर को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। उन्होंने हमारे राज्य के लिए डिब्रूगढ़ से चंडीगढ़ के लिए एक नई रेलगाड़ी भी शुरू की गयी है तथा एक रेलगाड़ी को अलीपुरद्वार से गुवाहाटी तक बढ़ा दिया है। इन सभी बातों के लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं।

माननीय मंत्री जी ने सात परियोजनाओं के राष्ट्रीयकरण का प्रस्ताव किया है। लुम्बिडिंग-बदरपुर आमान परिवर्तन परियोजना का राष्ट्रीयकरण वर्ष 2004 में किया गया था। तथापि, विगत पांच वर्षों के दौरान हमने संसद में कई मुद्दे उठाए, लेकिन प्रगति संतोषजनक नहीं थी। इस बार हमने यह देखा कि माननीय मंत्री जी ने एक निर्धारित समय के अंदर इसे पूरा करने की इच्छा व्यक्त की थी और इसके लिए वह कोई तंत्र भी विकसित करने के एि तैयार थीं। उन्होंने इसके लिए निगरानी समिति की स्थापना करने की घोषणा भी कर दी है। हमें आशा है कि इस बार हमें ब्राड गेज लाइन मिलेगी। हमारे क्षेत्र में रहने वाले लोगों की सबसे बड़ी समस्या आवागमन की समस्या है। ब्राडगेज लाइन के बिना यातायात संपर्क को बहाल नहीं किया जा सकता है। हमारे यहां मीटर गेज था लेकिन उसे ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिए हटा दिया गया। अब, यहां लोगों के दिमाग में यही प्रश्न है कि ये ब्राडगेज लाइन कब आएगी। वे सभी सोच रहे हैं कि ब्राडगेज लाइन से उनका विकास होगा और ब्राडगेज से हमारे क्षेत्र, बराक घाटी क्षेत्र का आर्थिक विकास होगा।

देश के अन्य राज्यों की तुलना में स्वयं असम विकसित नहीं है। जैसाकि मैंने कहा है कि विकास संपर्क पर निर्भर है। इस दुरन्तो रेलगाड़ी के आरंभ होने से अन्य राज्यों को ज्यादा संपर्क लाभ मिलेगा। हमें कोई दुरन्तो रेलगाड़ी नहीं मिली है। लेकिन हमने गुवाहाटी से कोलकाता तक एक रात्रि गाड़ी की मांग की थी। मंत्री महोदया, नई गाड़ी आरंभ नहीं कर सकती, सोराईघाट एक्सप्रेस को रात्रि गाड़ी बनाया जा सकता है जो गुवाहाटी से चलती है और 17 घंटे में कोलकाता पहुंचती है।

यदि समय में परिवर्तन किया जाता है और असम से बाहर ठहरावों में कमी करके यात्रा समय में थोड़ी कमी लाई जा सके तो इससे हमें सहायता मिलेगी। यह गाड़ी गुवाहाटी से शाम को चलती है और कोलकाता शाम को ही पहुंचती है; इसी प्रकार कोलकाता से शाम को चलती है और सुबह गुवाहाटी पहुंचती है। हमारा अनुरोध है कि हमें एक रात्रि गाड़ी दी जाए ताकि लोगों को अपने लिये ज्यादा समय मिल सके क्योंकि इससे उन्हें पूरा एक दिन मिल सकता है जो यात्रा में व्यर्थ हो जाता है।

बदरपुर रेल जंक्शन जो स्वतंत्रता के समय से ही रेलवे का क्षेत्रीय कार्यालय रहा है, से हमारी मांग थी। उसी रेलवे जंक्शन के आधार पर, गत 60 वर्ष से समूचा बदरपुर कस्बा विकसित हुआ है। हमारी मांग थी कि इस बदरपुर को मंडल कार्यालय के रूप में घोषित अथवा उन्नत किया जाए। मंडल स्थापित करने के लिए वहां पर्याप्त जमीन भी है। हमारी मांग है कि यह किया जाए।

**सभापति महोदयः** यदि आपका कोई और सुझाव है तो उसे सभा पटल पर रख दिया जाए।

*...(व्यवधान)*

**श्री ललित मोहन शुक्लवैद्यः** मैं काफी समय से प्रतीक्षा कर रहा था और वहां पहुंच गया हूं। कृपा मुझे दो मिनट का समय और दें।

**सभापति महोदयः** दो मिनट नहीं। आप एक मिनट में अपना भाषण समाप्त कर सकते हैं। आप ज्यादा समय ले चुके हैं। स्पष्टीकरण न दें, केवल मुद्दे की बात करें।

*...(व्यवधान)*

**श्री ललित मोहन शुक्लवैद्यः** हम चाहते हैं कि बदरपुर एक मंडल बने। दूसरी बात हमारा भावनात्मक मुद्दा है। सिल्चर वह रेलवे स्टेशन है जहां 11 लोग मरे थे। वे बंगाली भाषा के लिए शहीद हो गए। इस बंगाली भाषा आंदोलन की स्मृति में हम इस स्टेशन का नाम बदलकर 'भाषा शहीद' स्टेशन करना चाहते हैं। सिल्चर से अगरतला जाने वाली गाड़ी का नाम बदलकर 'भाषा शहीद' एक्सप्रेस किया जाए।

**कुमारी ममता बनर्जीः** कुछ न कुछ मुद्दा है। मैं जानती हूं, यह अत्यंत भावनात्मक मुद्दा है। सिल्चर स्टेशन के बारे में आपने कहा कि इसका नाम बदलकर 'भाषा शहीद' (स्टेशन) कर दिया जाए। हमें सूचना मिली है। लेकिन इसके बारे में गृह मंत्रालय विचार करेगा।

**सभापति महोदयः** ठीक है शुक्ल जी, आपने एक अच्छा सुझाव दिया है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

*...(व्यवधान)*

**श्री ललित मोहन शुक्लवैद्यः** मैं एक छोटी सी बात कहना चाहता हूं। हमारी एक पेपर मिल है।

**सभापति महोदयः** वह सुझाव आप लिखित में दे सकते हैं।

*...(व्यवधान)*

**श्री ललित मोहन शुक्लवैद्यः** हमारी एक पेपर मिल है जो एशिया की सबसे बड़ी पेपर मिल है और यह रेकों की कमी झेल रहा है। अतः, मीटर गेज में रेकों की कमी है। माननीय मंत्री को इसकी जांच करानी चाहिए ताकि इस पेपर मिल को आवश्यकतानुसार पर्याप्त रेक मिल सकें। अन्यथा, वे उत्पादन नहीं कर सकते। अंत में, सिल्चर-अगरतला एक्सप्रेस द्वारा यात्रा सुरक्षित नहीं है क्योंकि इसमें बार-बार डकैती की घटनाएं होती रहती हैं और इस गाड़ी को सुरक्षित बनाया जाए।

***डॉ. रामचन्द्र डोम** (बोलपुर): निम्नलिखित प्रस्तावों पर तत्काल क्रियान्वयन के लिए विचार किया जाए:

(एक) पूर्व रेलवे के अंडल-पलस्थली खंड पर अस्थायी तौर पर रोकी गई सेवाओं को तत्काल पुनः चालू करना।

(दो) पूर्व रेलवे के सिवूरी-प्रांतिक खंड को जोड़ने के लिए नई रेल लाइन का कार्य तत्काल शुरू करना।

(तीन) पूर्व रेलवे के ''खन्ना जंक्शन से रामपुर हाट'' और ''अंडल-सैन्थाई'' खंडों पर विद्युतीकरण कार्य को तत्काल शुरू किया जाए।

(चार) पूर्व रेलवे में 'बर्दवान से राजग्राम' तथा ''अंडल जंक्शन से आजिमगंज जंक्शन'' खंड पर शीघ्र नई यात्री गाड़ियां चलाना।

(पांच) 'अहमदपुर' जंक्शन पर 'रामपुर हाट-हावड़ा एक्सप्रेस' शहीद एक्सप्रेस का ठहराव।

(छह) 'अहमदपुर-कटवा' खंड पर लम्बे समय से लम्बित छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने, का कार्य तत्काल शुरू किया जाए।

(सात) 'रामपुरहाट से मंदराहिल के रास्ते दुमका' खंड पर नई रेल लाइन बिछाने के जारी कार्य को शीघ्र पूरा किया जाना।

(आठ) पूर्व रेलवे खंड पर 'मलारपुर स्टेशन से पंचामी' तक नई वाणिज्यिक रेल लाइन बिछाने के प्रस्तावों पर तत्काल कार्रवाई की जाए।

(नौ) निम्नलिखित स्टेशनों को प्रस्तावित 'आदर्श स्टेशन' की सूची में सम्मिलित किया जाए:

(एक) गुरुकारा स्टेशन

(दो) भदिया स्टेशन

(तीन) अहमदपुर जंक्शन

(चार) सैनतिहिया जंक्शन

(पांच) मलारपुर स्टेशन

(छह) सिबूरी स्टेशन

(सात) दुबराजपुर स्टेशन

(आठ) नलहती जंक्शन

(नौ) मुराराई स्टेशन

(दस) निम्नलिखित स्थानों पर रेल उपरिपुल बनाया जाए।

(ग्यारह) बोलपुर-सिवूरी हाई रोड पर सिवूरी स्टेशन के निकट

(बारह) साहिबगंज लूप स्टेशन पर मलहती स्टेशन के निकट

(तेरह) साहिबगंज लूप खंड के मदुराई स्टेशन पर;

(चौदह) 'मयूरासी फास्ट पैसेंजर' ट्रेन में एक ए.सी. चेयरकार कोच शीघ्र लगाया जाए।

*[हिन्दी]*

**श्री जगदीश शर्मा** (जहानाबाद): सभापति महोदय, मैं रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए सुश्री ममता बनर्जी, माननीय रेल मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं। केवल मैं ही धन्यवाद नहीं दे रहा हूं, बल्कि हमारे नेता, बिहार प्रदेश के मुख्य मंत्री, आदरणीय नीतीश कुमार जी ने भी धन्यवाद दिया है। हम जिस इलाके से आते हैं, वह बिहार का जहानाबाद है। जहानाबाद, पूरे देश में हिंसा और उग्रवाद के लिए चर्चित रहा है। मैं माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि जहानाबाद से एक ट्रेन दिल्ली के लिए चलाई जाए। इसके लिए हम उनसे गुजारिश करते हैं, निवेदन करते हैं, ताकि जहानाबाद, जो नक्सल प्रभावित इलाका है, उसे कुछ सुविधाएं मिलें। वहां से हजारों लोग काम की तलाश में बाहर जाते हैं। इसलिए जहानाबाद से दिल्ली के लिए एक ट्रेन का परिचालन हो। हमारा यह भी अनुरोध है कि जहानाबाद का जो स्टेशन है, वह प्राचीनतम स्टेशन है, ब्रिटिशर्स द्वारा बनाया गया है, इसलिए देश के मॉडल स्टेशनों की सूची में बिहार के जहानाबाद रेलवे स्टेशन को भी शामिल किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जगदीश शर्मा]

हम यही माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं कि गया पटना रेल खंड के दोहरीकरण का काम नीतिश कुमार जी ने शुरू किया था, लेकिन आज तक यह काम पूरा नहीं हुआ। आठ साल से यह काम चल रहा है। गया पटना रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए हम माननीय मत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि पटना गया रेल खंड का दोहरीकरण का काम एक साल के अन्दर पूरा करायें, ताकि लोगों को विश्वास हो सके कि भारत की रेल मंत्री, जो साहस, पराक्रम और संघर्ष की प्रतीक हैं, पूरे देश में इनका साहस, पराक्रम और संघर्ष के लिए नाम है तो जहानाबाद और गया के लोग भी जानें कि रेल खंड के दोहरीकरण का काम जो नीतिश कुमार जी ने शुरू किया, वह इनके समय में जल्दी पूरा हो जायेगा।

उस इलाके में नई रेलवे लाइनों के कई सर्वेक्षण हुए हैं। चूंकि इन्होंने बजट भाषण में भी कहा है कि जो पिछड़े इलाके हैं, गरीब इलाके हैं, संघर्ष वाले इलाके हैं, नक्सलवाद के इलाके हैं, वहां रेलों का विस्तार होगा। बिहटा से अरवल होकर औरंगाबाद नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है। हम आग्रह करेंगे कि इस पर काम हो। इसके साथ ही बोधगया, जो भगवान बुद्ध की ज्ञानस्थली है, इस्लामपुर से खिजरसराय होते हुए बोधगया तक रेलवे लाइन का विस्तार हो। अरवल से जहानाबाद घोसी इस्लामपुर नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण का काम शुरू हुआ है। इसको पूरा करके रेलवे लाइन बनाई जाये। इसी तरह जहानाबाद काको बधुगंज एंकरसराय रेलवे लाइन का विस्तार होकर नई रेलवे लाइन बनाई जाये। मसौढ़ी ओकरी एंकरसराय रेलवे लाइन का सर्वेक्षण का काम शुरू हुआ है, इसको पूरा किया जाये।

हम एक बात का और आग्रह करना चाहते हैं कि गया क्यूल रेल खंड है, बिहार सरकार ने मानपुर के पास रेलवे ओवरब्रिज (आर.ओ.बी.) बनाने का प्रस्ताव दिया है। गया क्यूल रेल खंड में मानपुर के पास हजारों गाड़ियों का परिचालन होता है। दो साल पहले बिहार सरकार के पथ निर्माण विभाग ने प्रस्ताव भेजा था, लेकिन आज तक उसका कुछ भी काम नहीं हुआ। हम आग्रह करना चाहते हैं कि गया क्यूल रेल खंड पर मानपुर के पास रेलवे ओवरब्रिज बने, यह हमारा निवेदन है।

हम आगे आपसे और निवेदन करना चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने पटना तक दुरंतो (नॉन स्टॉप) चलाकर बहुत बढ़िया काम किया है। एक दिल्ली से पटना के लिए भी तुरंतो चले, ताकि हम लोगों को भी आने-जाने की कुछ सुविधा हो, चूंकि पहली सरकार के समय में पटना के लिए काम नहीं हुआ है। एक नई दुरंतो रेल पटना से हो जाये, यह हम आग्रह करना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)* सी.एम. नीतीश कुमार जी ने तो धन्यवाद दिया ही है, हम गलत बात थोड़े ही कहेंगे, जो काम करेगा, उसको कहेंगे।

आगे हम निवेदन करना चाहते हैं कि जो गया क्यूल रेल खंड है, उसमें एक जमुआमा स्थान है, जहां बड़ी सड़कें जाती हैं, एन.एच. जाती हैं, गया क्यूल रेल खंड पर जमुआमा के पास रेलवे ओवरब्रिज नहीं है। आज हम जरूर कहना चाहते हैं कि जो रेलवे का काम है, इन्होंने उसमें काफी सुविधा दी है। आगे के लिए भी इन्होंने कहा है, हमें इन पर भरोसा है, विश्वास है कि इनके नेतृत्व में जहानाबाद गया रेल के मामले में आगे बढ़ेगा, प्रगति करेगा और जहानाबाद मॉडल स्टेशन इनके कार्यकाल में बनेगा।

*[अनुवाद]*

**श्री तथागत सत्पथी** (ढेंकानाल): धन्यवाद। रेल मंत्री के लिए 'सही रास्ता' या 'गलत रास्ता' नहीं होता बल्कि इसका मतलब केवल रेलवे होता है।

डा. राम सुबोध सिंह, बाबू जगजीवन राम, श्री एल.एन. मिश्रा, श्री केदार पाण्डेय, श्री नीतिश कुमार, श्री राम विलास पासवान, श्री लालू प्रसाद-इसी बीच गनीखान चौधरी भी रेल मंत्री रहे—जैसे रेल मंत्रियों के बाद कुमारी ममता बनर्जी के साथ एक नई उम्मीद, नई सोच आई है, और न केवल रेलवे के लिए बल्कि उड़ीसा जैसे राज्यों के लिए भी नई उम्मीदें और आकांक्षाएं पैदा हुई हैं। रेलवे के राजस्व में हमारा भी काफी योगदान होता है।

मैं इस बात को अवश्य स्वीकार करता हूं कि वर्तमान रेल बजट में कम से कम उड़ीसा का नाम का उल्लेख है जिसकी पिछले कई वर्षों से उपेक्षा की गई थी।

**सायं 07.00 बजे**

यहां तक कि जिस दल के गठबंधन में हम थे उसने भी लगातार हमारी उपेक्षा की थी। अब हमें खुशी है कि इस रेल मंत्री ने हमारे राज्य पर भी ध्यान दिया है। मैं रेल मंत्री के ध्यान में कुछ सीमित बाते लाना चाहता हूं। मुझे खुशी है कि वे इस समय यहां उपस्थित हैं।

महोदय, मैं ढेंकनाल चुनाव क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जहां ढेंकनाल, अंगूल और तालचर तीन प्रमुख रेल स्टेशन हैं। अंग्रेजों ने तालचर से कोयला लाने तथा उसे कलकत्ता जो ईस्ट इंडिया कम्पनी का मुख्यालय था, भेजने के लिए वहां तक रेल का निर्माण किया था इसलिए, इसमें भारतीय रेल का कोई योगदान नहीं था बल्कि इस रेल लाइन को बनाने में अंग्रेजों का योगदान था। ये

रेलवे स्टेशन, विशेषकर तालचर और ढेंकनाल, एक शताब्दी से ज्यादा पुराने हैं लेकिन दुर्भाग्य से इन पिछले 6-62 सालों में इस एक शताब्दी पुराने रेलवे स्टेशनों में कोई विकास गतिविधियां नहीं हुई हैं। मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे कृपया इस पर ध्यान दें और ढेंकनाल, अंगूल और तालचर तीनों का विकास करें। मैं यह भी चाहता हूं कि वे एक 'दूरंतो' रेलगाड़ी भुवेश्वर से नई दिल्ली बारास्ता ढेंकनाल, अंगूल, चलाए—यद्यपि मुझे पता नहीं की यह दक्षिण यूरोपियन शब्द है या कहां की है। यह लाइन अभी भी मौजूद है—अच्छा होता यदि यह सम्बलपुर होते हुए दिल्ली तक होती-और इस लाइन के कुछ हिस्से को उन्नत बनाने की जरूरत है ताकि इस पर सुपर-फास्ट ट्रेनें चल सकें। उस लाइन को आधुनिक बनाया जाए। काफी दूर तक यह लाइन विद्युतीकृत है। यदि इसे आधुनिक बना दिया जाता है और यह गाड़ी यदि ढेंकनाल और सम्बल से होकर गुजरती है तो इससे न केवल केन्द्र मध्य उड़ीसा को बल्कि उड़ीसा के पश्चिमी भाग को भी लाभ मिलेगा जो अभी तक अत्यधिक उपेक्षित रहा है।

अंत में, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि पिछले कुछ दिनों तक क्षेत्रीय रेल भर्ती बोर्ड प्रत्येक के लिए एक झगड़े का कारण बना हुआ था। किसी भी राज्य में कोई असफल रहा तो उसे उड़ीसा जैसे राज्य में भेज दिया गया। इससे लोगों में असंतोष फैला। हमने देखा है कि महाराष्ट्र और असम के अन्य स्थानों पर लोगों में असंतोष फैला और यह गरीबों, असहायों और छात्रों के विरुद्ध हिंसा के रूप में फूटा है। इसलिए, माननीया मंत्री से मैं अनुरोध करता हूं कि वे रेल भर्ती बोर्डों को इस प्रकार कार्य करने की अनुमति न दे कि एक छात्र यदि एक स्थान पर असफल रहता है तो वह दूसरी जगह जाकर परीक्षा में भाग ले। उन्हें वास्तविक क्षेत्र से जोड़ा जाना चाहिए और छात्र जिन क्षेत्रों के रहने वाले हैं उन्हीं क्षेत्रों को क्षेत्रीय रेलभर्ती बोर्डों की परीक्षाओं में भाग लेने की अनुमति दी जाए। इससे शांति होगी और रेल मंत्रालय को इसका काफी श्रेय मिलेगा।

**श्रीमती विजया चक्रवर्ती** (गुवाहाटी): मैं माननीया रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने दो नई रेलगाड़ियां चलाई हैं और कुछ परियोजनाएं शुरू की हैं। असम के साथ कई समस्याएं हैं। ये समस्याएं हमारे स्वतंत्रता के दिनों से ही चली आ रही हैं। उदाहरण के लिए हमारे यहां कोई दोहरी लाइन अथवा बड़ी लाइन नहीं है। यदि सभी छोड़ी हुई छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला जाता है तो यह काफी लाभप्रद होगा। गुवाहाटी को छोड़कर पूर्वोत्तर क्षेत्र की सभी राजधानियां रेल द्वारा देश के बाकी हिस्से से जुड़ी हुई नहीं हैं। सभी रेल डिब्बे पुराने और खस्ता हाल में है। अभी तक रेलगाड़ियों का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। हमारी कई मांगें हैं लेकिन मैंने अपने सहयोगी को वचन दिया है कि मैं एक मिनट में अपना भाषण समाप्त करूंगी और अपना भाषण सभा पटल पर रखूंगी।

माननीया रेल मंत्री एक प्रखर वक्ता है और जनता की प्रिय नेता हैं। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदया असम के रेल यात्रियों द्वारा झेली गई सभी कठिनाइयों को अवश्य दूर करेंगी। वे असम के रेल यात्रियों को आ रही सभी कठिनाइयों को कम करने का प्रयास करेंगी।

मैं शेष भाषण सभा पटल पर रखती हूं।

*मैं माननीया रेल मंत्री ममता जी को धन्यवाद देती हूं जिन्होंने असम के लिए दो नई रेल गाड़ियां दी हैं-एक साप्ताहिक जो चंडीगढ़ से डिब्रूगढ़ तथा दूसरी गुवाहाटी से कूचबिहार तक है और उन्होंने असम के लिए कुछ परियोजनाएं भी स्वीकृत की हैं।

लेकिन बड़ी संख्या में रेलयात्रियों के लिए इन दो नई गाड़ियों से उनका उद्देश्य बहुत कम ही पूरा होगा। एक गाड़ी साप्ताहिक है जबकि दूसरी गाड़ी सीमित यात्रियों के लिए है। माननीया ममता जी प्रखर वक्ता हैं। इसमें कोई संदेह नहीं कि वह पूर्वोत्तर क्षेत्र की समस्याओं को समझेंगी।

गुवाहाटी-नागपुर-पुणे, गुवाहाटी-बंगलौर, गुवाहाटी-चेन्नई के लिए नई रेलगाड़ियों की लम्बे समय से चली आ रही मांग की अनदेखी कर दी गई है।

बड़ी संख्या में छात्र तथा मरीज समूचे पूर्वोत्तर राज्यों से उच्च अध्ययन के लिए तथा बेहदर चिकित्सा के लिए इन स्थानों की यात्रा करते हैं। चेन्नई, बंगलौर और पुणे के लिए पर्याप्त संख्या में रेलगाड़ियां नहीं होने के कारण लोगों (यात्रियों) की आशाओं पर पानी फिर गया है। मैं माननीया मंत्री से इस मांग को पूरा करने का अनुरोध करती हूं।

पूर्वोत्तर क्षेत्र का कोई भी किनारा समुद्र से नहीं मिलता। यह शेष देश से केवल 22 किलोमीटर के एक चौड़ी भूखंड से जुड़ा हुआ है।

आजादी के बाद के इन 62 बरसों में पूर्वोत्तर के प्रति उपेक्षा के मायने पूर्वोत्तर भारत की राजनीति को अलग-अलग कर दिया है।

रेल बजट में इस क्षेत्र के हक की उपेक्षा की गई है।

---

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती विजया चक्रवर्ती]

लोकल ट्रेनें कछुआ गति से चलती हैं। यात्रा के लिए सुरक्षा और आराम अहम शब्द हैं। लेकिन इसका यहां अभाव है। चूंकि अधिकांश समपारों पर उपरिपुल नहीं है, इसलिए अन्य गाड़ियों को जाने देने के लिए प्रत्येक गाड़ी को रुकना पड़ता है जिससे यात्रियों के 2-3 घंटे का बहुमूल्य समय बर्बाद हो जाता है।

असम एक मात्र ऐसा राज्य है जहां दोहरी बड़ी लाइन का प्रावधान नहीं है। डी.बी. को एन.जी.पी. पर रोक लिया जाता है। यह दुखद सोच लोगों की कठिनाइयों को और बढ़ा देते हैं और यात्रा में गतिरोध से कोई राहत नहीं मिलती। असम में दोहरी बड़ी लाइन क्यों नहीं हो सकती, इसका कारण क्या है? दोहरी बड़ी लाइन के निर्माण के लिए ब्रह्मपुत्र नदी पर दो रेल पुल अनिवार्य हैं। मुझे उम्मीद है, और मंत्री महोदया से अनुरोध करती हूं कि वे असम और पूर्वोत्तर क्षेत्र की लम्बे समय से चली आ रही मांग को पूरा करने के लिए अतिरिक्त धन स्वीकृत करें।

मंत्री महोदया से मेरा अनुरोध है कि मैनागुड़ी (पश्चिम बंगाल) से जोगीघोपा तक की बी.जी. लाइन को गुवाहाटी तक बढ़ाएं। इससे इस लाइन पर व्याप्त भीड़-भाड़ कम होगी।

वर्तमान बजट में बोंगीगार (असम) में कोच कारखाना का प्रस्ताव है। इस बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं है। 1982 से इसकी मांग हो रही है।

महोदय, मैं उम्मीद करती हूं कि बोगीबिल (डिब्रूगढ़) में पुल के कार्य को शीघ्र पूरा करने का कोई प्रस्ताव है। यह ब्रह्मपुत्र नदी पर एक मात्र पुल है जो पूर्व और उत्तरी असम को जोड़ता है। इस पुल को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धन स्वीकृत किया जाए।

*[अनुवाद]*

महोदय मैं आपसे आग्रह करती हूं कि लामडिंग से बदरपुर खंड तक सुरक्षा बढ़ाई जाए जहां अनेक रेलवे कर्मियों की गोली मारकर हत्या कर दी गई थी। रेलवे के विभिन्न संघों की काफी समय से पर्याप्त सुरक्षा की मांग है।

14 लाख रेलवे कर्मचारियों में पूर्वोत्तर के व्यक्ति बहुत ही कम हैं। मैं माननीया मंत्री से आग्रह करता हूं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में श्रेणी 'घ' के पद पर स्थानीय अभ्यर्थियों पर विचार किया जाए।

महोदया, मैं माननीया मंत्री से आग्रह करती हूं कि रेल सेवा का द्रुत और आसान आवागमन सुनिश्चित करने हेतु गुवाहाटी-सिबसागर जोरहाट के बीच वैकल्पिक लाइन हेतु प्रावधान करें।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया मंत्री से अनुरोध करती हूं कि परित्यक्त मौजूदा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए, जो निश्चित रूप से असम और पूर्वोत्तर क्षेत्र की काफी लंबे समय की आवश्यकता को पूरा करेगी। इससे समय और धनराशि दोनो की बचत होगी।

वर्तमान में पूर्वोत्तर क्षेत्र राज्य की किसी भी राजधानी से गुवाहाटी रेल सेवा से जुड़ा हुआ नहीं है।

गुवाहाटी-कोलकाता के बीच एक रात्रि कालीन सुपरफास्ट एक्सप्रेस चलाए जाने की आवश्यकता है। वर्तमान सुपरफास्ट एक्सप्रेस 24 घंटे लेती है।

राजधानी एक्सप्रेस के डिब्बों की भी हालत दयनीय है।

असम से आने-जाने वाली ट्रेन के विद्युतीकरण का कई बार वादा किया गया है। वर्तमान बजट में माननीया मंत्री ने इस मामले के बारे में कोई भी उल्लेख नहीं किया मुझे आशा है कि मंत्री अपने वर्तमान कार्यकाल में लंबे समय की इन मांगों को अवश्य पूरा करेंगी।*

**श्री के.सी. वेणुगोपाल** (अलप्पुझा): महोदय, इस चर्चा में भाग लेने का अवसर देने पर मैं आपका धन्यवाद करता हूं। सर्वप्रथम, मैं माननीया रेल मंत्री को बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत करने पर पूरे मन से बधाई देता हूं। गरीब व्यक्तियों के सपनों और इच्छाओं को पूरा करने का प्रयास किया गया है। वास्तव में यह गरीब लोगों का बजट है।

इसके अतिरिक्त, हम इस बजट में विशेषकर युवाओं, महिलाओं और वृद्ध व्यक्तियों हेतु नई ट्रेन जैसे कई प्रस्ताव देख सकते हैं। रेल मंत्रालय द्वारा ये सब अच्छी पहल की गई हैं। यह हमारे देश के युवाओं और महिलाओं के लिए संदेश है कि भारतीय रेल उनके साथ है।

तत्पश्चात, रेल मंत्री द्वारा घोषित इज्जत योजना अति सराहनीय है क्योंकि इस योजना के अंतर्गत गरीब मजदूर 25 रुपये प्रतिमाह की दर से टिकट खरीद सकते हैं। वह प्रतिदिन 100 कि.मी. तक की यात्रा कर सकता है। यह बिल्कुल नई योजना है। इसके लिए मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

जहां तक हमारा संबंध है 'आर्थिक व्यवहार्यता' के स्थान पर 'सामाजिक व्यवहार्यता' पर जोर देना एक प्रमुख क्रांतिकारी कदम है। हम जन प्रतिनिधियों ने कई बार देखा है कि रेलवे के नौकरशाह यह कहकर परियोजना रद्द कर देते हैं कि यह आर्थिक

रूप से व्यवहार्य नहीं है। ऐसी बहुत सारी परियोजनाएं हैं। अब हम आशा कर सकते हैं कि भविष्य में ऐसा नहीं होगा।

हमारे द्विपक्षीय सदस्य विशेषकर वामपंथी मित्र भारतीय रेल के निजीकरण के बारे में अत्यधिक चिंतित हैं। परंतु मेरा विश्वास है कि भारतीय रेल का कभी निजीकरण नहीं होगा। परन्तु वे क्या कर रहे हैं? वे लगभग 24 घंटे निजीकरण के विरुद्ध बोलते हैं परंतु वे किसानों की भूमि बेच रहे हैं। हमने ऐसा नंदीग्राम और सिंगुर में देखा है। यह तरीका संप्रग सरकार की नीति नहीं है, और मुझे इसका पूरा विश्वास है।

केरल के बारे में मैं सवारी डिब्बे कारखाने और बोगी कारखाने के संबंध में स्पष्टीकरण चाहता हूं। इन परियोजनाओं की पिछले रेल बजट में घोषणआ की गई थी। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि इन दोनों परियोजनाओं को अपने 100 दिनों के कार्यक्रम में सम्मिलित करे। जहां तक केरल का संबंध है तो प्रायद्वीपीय जोन के बारे में हमारी काफी समय से मांग है। हम केरल के प्रति दक्षिण रेल के सौतेला व्यवहार के कारण इसकी मांग करते हैं। उन्होंने हमें कभी यात्री सुविधाएं नहीं दी हैं। हम यात्री सुविधाओं पर किये गये व्यय पर ध्यान दें तो पा सकते हैं कि केरल में व्यय काफी कम है। इसलिए, हम रेलवे जोन पर जोर दे रहे हैं।

शोनपुर-मंगलौर लाइन का दोहरीकरण कार्य लगभग पूरा हो चुका है परंतु कोट्टायम और अलेप्पी के रास्ते एर्नाकुलम से कायमकुलम एक दोहरीकरण कार्य बहुत धीम गति से चल रहा है। हम इसके लिए और धनराशि चाहते हैं। इसीलिए, मैं माननीया मंत्री से अपील करता हूं कि अंबालाप्पुझा और अलप्पुझा खंड पर इसी वर्ष कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

अलेप्पी अति प्रसिद्ध पश्च जल पर्यटन स्थल है। मैं रेल मंत्री से अपील करता हूं कि इसे अपनी बहुउद्देशीय परियोजना में सम्मिलति करे।

बोगियों के संबंध में हमें देख सकते हैं बोगियों की स्वीकृत संख्या 20 है परंतु ट्रेन केवल 14 बोगियों के साथ चलती है। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि केरल को और बोगियां दे। मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि केरल विशेषकर एर्णाकुलम से कायमकुलम खंड तक और यात्री ट्रेन दें। केरल में ट्रेनों की कमी है और इसके कारण गरीब व्यक्तियों को कठिनाई होती है।

रेल मंत्री ने आदर्श स्टेशनों की घोषणा की है। इन 307 स्टेशनों में केरल का कोई स्टेशन सम्मिलित नहीं किया गया है। यह अति निराशाजनक बात है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ने वाले चेरथला और हरिपद को आदर्श स्टेशनों की सूची में सम्मिलित किया जाए।

अन्य बात यह है कि रेलवे द्वारा केरल को आबंटित धनराशि बिल्कुल भी पर्याप्त नहीं है।

रेल मंत्रालय द्वारा रेल परियोजनाओं हेतु धनराशि का आबंटन बहुत कम है। गत तीन से चार वर्षों में हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि केरल राज्य में रेल अवसंरचना के विकास हेतु धनराशि का आवंटन अपर्याप्त है। मैं चाहूंगा कि माननीया रेल मंत्री केरल को विशेषकर ट्रैकों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लिए और धनराशि आबंटित करे।

महोदय, मैं रेल बजट पर बोलने का यह अवसर देने पर अन्य को पुन: धन्यवाद देना चाहता हूं और इतना अच्छा बजट प्रस्तुत करने पर मैं माननीया रेल मंत्री को बधाई भी देता हूं।

***श्री हरिभाऊ जावले** (रावेर): यह स्पष्वट रूप से बताया गया है कि रेलवे सरकार का आइना है मैं माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी को वर्ष 2009-2010 के लिए यात्री किराये और मालभाड़े में कोई भी वृद्धि न करने वाला रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। मैं जलगांव के तथ्यों को भी इस सभा के समक्ष लाना चाहता हूं। बुल्ढाना और निकटवर्ती जिले के लोग लगभग 25 वर्षों से निरंतर भुसावल-मुंबई एक्सप्रेस की मांग कर रहे हैं।

महाराष्ट्र राज्य में जलगांव जिले में केले का सर्वाधिक उत्पादन होता है और देश में केले की अधिकांश मांग को हमारे जिले से की गयी कुल आपूर्ति से पूरा किया जाता है। बजट भाषण में माननीया महोदया में समुचित रखरखाव और ढुलाई के अभाव में राष्ट्रीय स्तर पर फलों और सब्जियों के नष्ट होने का उल्लेख किया था। भुसावल में रियायती दरों पर केले की ढुलाई हेतु प्रशीतन कार्गो उपलब्ध करने की निरंतर मांग कर रहे हैं क्योंकि रेलवे बीसीएन रैक उपलब्ध करा रहा है। रियायती दरों पर वीपीयू रैकों द्वारा तीव्र कार्गो परिवहन की व्यवस्था की जानी चाहिए।

इस बजट भाषण में माननीया महोदया ने रेलवे की न केवल आर्थिक व्यवहार्यता के रूप में चर्चा की है ताकि उन्होंने इस बजट पर सामाजिक व्यवहार्यता के रूप में भी गौर करने की बात की है। जहां समाज के गरीब से गरीब व्यक्ति को पर्याप्त अवसंरचनात्मक सुविधाएं प्रदान की जायें ताकि वह इसका लाभ उठा सके। अत:, मैं वर्ष 2009-10 के इस रेल बजट हेतु अनपी मांगें प्रस्तुत करता हूं:

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री हरिभाऊ जावले]

1. भुसावल से अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस (2111/2112) में एक-3एसी, दो स्लीपर और दो सामान्य श्रेणी के डिब्बे जोड़ना।

2. रेल संपर्क व्यवस्था और अपसंरचना विकास में सुधार करना, पचोरा-जामनेर को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करना और उसको बोडवाड-नदगांव (भारत की माननीय राष्ट्रपति श्रीमती प्रतिभा पाटील का गृह नगर) तक बढ़ाया जाना।

3. अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस (2111/2112) कोलिअमरावती नंदुरा और ठाणे (मुंबई) में रुकने का प्रावधान करना।

4. कर्नाटक एक्सप्रेस (2627/2628) और गोवा एक्सप्रेस प्रत्येक के लिए प्रथम श्रेणी ए.सी. कोच की व्यवस्था करना।

5. समाज के सबसे गरीब लोगों को ध्यान में रखते हुए पहले से चल रही भुसावल-मुंबई पैसेंजर जिसे अधिकारियों द्वारा बंद किया गया है को तत्काल चलाया जाना।

6. केले की ढुलाई के लिए भुसावल मंडल से वीपीयू रैकों की रियायती दरों पर व्यवस्था करना जैसा कि केले की ढुलाई के मामले में बीसीएन रैकों के संबंध में किया जाता है ताकि बचत हो और किसानों को भी उनकी मेहनत का फल मिले।

7. अच्छी गुणवत्ता वाले प्री-कूल्ड केले की तेजी से ढुलाई हेतु सम्पदा और रावेर में वातानुकूलित कार्गो स्टेशन की व्यवस्था करना।

8. साईं बाबा के पवित्र स्थल शिरडी तक नई दिल्ली से विशेष ट्रेन अर्थात साईं सुपरफास्ट एक्सप्रेस चलाना। मैं देख रहा हूं कि राजधानी के आसपास के काफी सारे तीर्थयात्री बहुत पहले से शिरडी की तीर्थयात्रा कर्नाटक एक्सप्रेस जैसी लंबी दूरी की ट्रेनों से करते आ रहे हैं। गोवा एक्सप्रेस और मंगला एक्सप्रेस में लंबी दूरी के यात्रियों को ट्रेन में सीट नहीं मिलती है।

9. अंत में जलगांव के लोगों के भुसावल से मुंबई की नई ट्रेन के सपने को पूरा किया जाए।

10. भीड़भाड़ वाले स्टेशनों पर कुलियों को नए लाइसेंस जारी करना और उन्हें पंजीकृत करना क्योंकि कुछ वरिष्ठ कुली पिछले बजट में गैंगमैन के पद पर रेल सेवा में पदोन्नत हो गए हैं।

11. कृपया निम्नलिखित ट्रेनों हेतु स्टेशनों पर ठहराव की व्यवस्था की जाए। मल्कापुर से नागपुर-पुणे सुपरफास्ट एक्सप्रेस, कन्याकुमारी एक्सप्रेस हेतु रावेर और गोवा एक्सप्रेस हेतु जलगांव/सचखंड एक्सप्रेस। मंगला एक्सप्रेस और गीतांजलि एक्सप्रेस।

कृपया आवश्यक कार्यवाही करके कृतार्थ करें।

*[हिन्दी]*

**श्री रामकिशुन** (चन्दौली): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उस संबंध में मुझे कहना है कि जनपद उत्तर प्रदेश में भारत का ही नहीं, बल्कि एशिया महाद्वीप का सबसे बड़ा रेलवे का यार्ड है, जिसके विकास के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। अब चाहे बिहार की गाड़ियां हों, बंगाल की गाड़ियां हों या उड़ीसा की गाड़ियां हों, ये सभी महत्वपूर्ण गाड़ियां मुगलसराय, उत्तर प्रदेश से होकर गुजरती हैं। मुगलसराय का यार्ड बहुत बड़े क्षेत्र यानी 10-15 किलोमीटर में बना हुआ है। वहां बहुत बड़ी रेल की सम्पत्ति है, लेकिन उस क्षेत्र के विकास के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया है।

देश के पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जिन्होंने जय जवान, जय किसान का नारा दिया, उनकी वह जन्मस्थली है। देश के कोने-कोने से ट्रेन्स, सवारी गाड़ियां और मालगाड़ियां वहां से होकर गुजरती हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि मुगलसराय के रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन स्थापित किया जाये।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में कहा कि रेलवे की खाली जमीनों पर औद्योगिक विकास के लिए कारखाने या कुछ मेडिकल कालेज और नर्सिंग होम खोलने चाहिए। मुगलसराय में हजारों एकड़ जमीन फालतू पड़ी है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि वहां मेडिकल और नर्सिंग कालेज जैसे महत्वपूर्ण प्रतिष्ठान की स्थापना की जाये।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश सरकार ने अपने यहां रेलवे सैटलमेंट बोर्ड बनाया था। रेलवे सैटलमेंट बोर्ड ने मुगलसराय की रेलवे कालोनियों का विकास होता था, जिनमें दो-तीन या पांच करोड़ रुपये खर्च होते थे। लेकिन रेल अधिकारियों की लापरवाही से रेलवे सैटलमेंट बोर्ड समाप्त कर दिया गया, जिससे वहां की नागरिक सुविधाएं, जो रेल कर्मचारियों को मिलनी

चाहिएं, वे नहीं मिल पा रही हैं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उस क्षेत्र के विकास के लिए उत्तर प्रदेश सरकार जो पैसा देती थी, जिससे पार्क बन रहे थे, तालाब का सौन्दर्यीकरण हो रहा था, रेलवे कालोनियों की सड़कें बन रही थीं, वे सब काम बंद हो गये हैं। हमारी मांग है कि इन रेलवे कालोनियां में 14 हजार से ज्यादा रेल कर्मचारी रहते हैं, इसलिए उन कालोनियों के विकास के लिए एक कार्यक्रम बनाया जाये।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहां देश के कोने-कोने से गाड़ियां आती हैं जो दस या पन्द्रह मिनट रुकती हैं, लेकिन वहां से कोई गाड़ी दिल्ली-लखनऊ के लिए नहीं चलायी जाती है। यह मेरे क्षेत्र का मामला है इसलिए मैं चाहता हूं कि वहां से कोई गाड़ी दिल्ली-लखनऊ के लिए चलायी जाये। इसके साथ-साथ उस क्षेत्र में दर्जनों मानव रहित क्रासिंग हैं जहां आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मैं चाहता हूं कि उन पर रेलवे का गेट लगे। जनपद चन्दौली नया जिला बना है, जो वाराणसी का पार्ट है। वह गंगा नदी के उस पार है। उस जिले को रेलवे लाइन दो भागों में बांट देती है। एक मुगलसराय-गया-हावड़ा लाइन है और दूसरी मुगलसराय-पटना लाइन है। इससे जिले का आवागमन रुक जाता है। जब रेलवे के गेट बंद होते हैं तब लोग अस्पताल नहीं जा पाते, जिला मुख्यालय नहीं जा पाते। इसलिए हमारी आपके माध्यम से रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री से मांग है कि रेलवे गेट बंद होने से वहां जो गंभीर संकट पैदा होता है, उस पर आप ओवरब्रिज बनाने का काम करें।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि चंदौली जनपद सिंगूर और नन्दीग्राम बन जाएगा। आप फ्रेट कॉरीडोर योजना के तहत नई रेलवे लाइन बना रहे हैं, बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश तक आप रेलवे की पटरियों के समानांतर फ्रेट कॉरीडोर बना रहे हैं। जनपद चंदौली में आप एक तीसरी लाइन बना रहे हैं जिसमें किसानों की हजारों एकड़ कृषि योग्य उपजाऊ जमीन चली जा रही है। इसलिए चंदौली सिंगूर बन जाएगा। आपने बहुत संघर्ष किया है।

कुछ चीजें ऐसी होती हैं, जिनके बारे में बोलना जरूरी होता है। आपने इज्जत ट्रेन चलाने की बात कही है। किन ट्रेन्स में आप बोगियां बढ़ा रहे हैं? जनरल बोगियों में पैसेंजर इतने ज्यादा होते हैं कि वे ट्रेन के ऊपर चढ़ जाते हैं, लोग उसकी बांह पकड़कर खींचते हैं। आप इज्जत की बात करते हैं, लेकिन इस तरह लोग बेइज्जत होते हैं। जनरल कंपार्टमेंट में बैठने के लिए लोग अपमानित होते हैं, तो कैसे आप इज्जत ट्रेन चलाने की बात कर रहे हैं? आप हर ट्रेन में बोगियां बढ़ा दीजिए, उनमें जनरल बोगियां बढ़ाइए, आपकी योजना कामयाब हो जाएगी।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप पांच मिनट ले चुके हैं। अतः कृपया एक मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री रामकिशुनः** मुझे दो मिनट का समय और दे दीजिए। महोदय, हम लोग कमजोर हैं, अगर आप रोकेंगे तो हम बोल नहीं पाएंगे।

महोदय, आप जो इज्जत ट्रेन्स चला रहे हैं, उसमें भी पैसेंजर्स बेइज्जत होते हैं। आप ट्रेन्स में बोगियां बढ़ाइए। दूसरी बात कहना चाहता हूं कि मुगलसराय स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री की जन्मस्थली है, इसको भी ठीक कराने का काम कीजिए। पिछले पांच सालों से जो अफसर वहां पर मनमानी कर रहे हैं, उन पर भी आपकी निगाह होनी चाहिए। वहां कर्मचारियों का शोषण हो रहा है और रेलवे विभाग की क्षति हो रही है। यह बहुत बड़ा यार्ड है, वहां बड़े पैमाने पर रेलवे की चोरियां होती हैं, निर्दोषों को वहां फंसा दिया जाता है। रेल प्रशासन चोरों से सांठगांठ करके उन चोरों को नहीं पकड़ता है, लेकिन जो निर्दोष लोग हैं, उनका चालान कट जाता है। मुगलसराय एशिया का सबसे बड़ा यार्ड है। वहां के विकास के लिए माननीय ममता जी से निवेदन करूंगा कि यह शास्त्री जी की जन्मस्थली है, इस देश के एक ईमानदार और शानदार प्रधानमंत्री की जन्मभूमि और कर्मभूमि रही है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप यह बात कई बार कह चुके हैं। अतः उसे पुनः मत दोहराइए।

*[हिन्दी]*

**श्री रामकिशुनः** इसलिए मुगलसराय के विकास को गंभीरता से लीजिए। वहां नई जमीन लेकर आप फ्रेट कॉरीडोर बना रहे हैं। आपके पास वहां पर जमीन है। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** मंत्री महोदय, कृपया मुगल सराय के बारे में इन बातों को नोट कर लीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री रामकिशुनः** वहां रेलवे की आलरेडी जो पटरियां बनी हैं, उनके समानांतर बहुत सी जमीन पड़ी है, आप नई रेल लाइन

[श्री रामकिशुन]

बिछाने के लिए उसका उपयोग कीजिए। वह रेलवे की जमीन है, वहां कारखाना है, वहां 200 एकड़ जमीन है। उसका उपयोग किया जाना चाहिए।

*.....*आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में भारत की ही नहीं, बल्कि एशिया महाद्वीप के सबसे बड़े रेलवे यार्ड मुगलसराय उत्तर प्रदेश के बारे में इस बजट के प्रावधान के अंतर्गत कोई महत्वपूर्ण निर्णय नहीं लिया है। मुगलसराय रेलवे यार्ड से देश के कोने-कोने में सवारी गाड़ियां तथा माल गाड़ियों का बड़े पैमाने पर आवागमन होता है। परंतु खेद के साथ कहना पड़ रहा है इस मुगलसराय रेलवे क्षेत्र के विकास तथा अन्य सुविधाओं को उपलब्ध नहीं कराया गया। मुगलसराय रेलवे स्टेशन जनपद चन्दौली का मुख्य स्टेशन एवं नगर है। बड़े पैमाने पर यहां रेल कर्मचारी अपनी सेवाएं रेलवे को देते हैं तथा रेलवे द्वारा निर्मित कालोनियों में आवास करते हैं। उन कालोनियों का रखरखाव तथा सुन्दरीकरण आदि के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया। पहले उ.प्र. सरकार द्वारा रेलवे सेटलमेंट बोर्ड का गठन किया गया था जो रेलवे आवासों में रहने वाले कर्मचारियों, उनके परिवारों को नागरिक सुविधाएं उपलब्ध कराता था तथा बहुत से काम करोड़ों रुपयों की लागत से रेलवे सेटलमेंट बोर्ड रेलवे परिसर में कराता था। रेलवे अधिकारियों द्वारा एक साजिश के तहत रेलवे बोर्ड को समाप्त करा दिया गया जिससे बहुत सारी सुविधाएं रेल कर्मचारियों को नहीं मिल रही हैं। इन रेलवे कालोनियों के विकास के लिए रेलवे द्वारा कुछ महत्वपूर्ण कार्य कराया जाना बहुत ही आवश्यक है। कालोनी में सड़कों का निर्माण, पार्क, सामुदायिक केन्द्र तथा अन्य वह कार्य जिससे सांस्कृतिक कार्यक्रम आदि पूरा किये जा सके। मुगलसराय रेलवे स्टेशन तथा वाराणसी कैन्ट रेलवे स्टेशन बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। यहां पर विदेशी नागरिकों के साथ-साथ देश के कोने कोने से लोग प्रतिदिन हजारों की संख्या में आते हैं। इसलिए आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि मुगलसराय रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाये जाने का काम करें। जनपद के बीचोंबीच दो-दो रेलवे लाइनों का निर्माण हुआ है जिससे जनपद की जनता को मुख्यालय व अस्पताल आदि स्थानों पर आने-जाने में काफी समय लग जाता है। जब रेलवे के गेट बंद होते हैं तो। कभी-कभी तो आधे घंटे से लेकर एक घंटे तक रेलवे के फाटक बंद रहते हैं जिसके कारण गंभीर मरीज अस्पताल पहुंचने के पहले ही दम तोड़ देते हैं। इसलिए जनपद चन्दौली के महत्वपूर्ण स्थान मटकुट्टा रेलवे गेट व चन्दौली मुख्यालय के रेलवे गेट तथा सैयद राजा रेलवे गेट पर रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए।

देश में मानवरहित रेलवे क्रासिंग होने के कारण विगत वर्षों में कई बड़े पैमाने पर रेलवे की दुर्घटनाएं हुई जिसमें सैकड़ों नागरिकों की जानें चली गयी तथा रेलवे को भारी क्षति उठानी पड़ी। इसलिए आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से मांग है कि मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर रेलवे फाटक लगाये जाये। मेरे क्षेत्र चन्दौली के अंतर्गत हृदयपुर, सरोइयां, धरना तथा बनारस, गाजीपुर रेलवे लाइन पर स्थित मानव रहित क्रासिंगों पर रेलवे फाटक बनाये जाये।

आजादी के बाद आज तक गरीब यात्रियों को रेल यात्रा के दौरान शुद्ध पानी उपलब्ध कराने के लिए इस बजट में कहीं कोई प्रावधान नहीं है। यह विडम्बना है कि सबसे ज्यादा रेल यात्रा गरीब लोगों द्वारा की जाती है। आज भी रेलवे के गरीब तबके के लोगों को रेल यात्रा के दौरान पीने के लिए शुद्ध पानी नहीं मिलता है। उन्हें आज भी वहीं पानी मिलता है जो पानी ट्रेनों में हाथ धोने, शौच आदि के लिए इस्तेमाल होता है। इज्जत के साथ रेल में सफर करने का सपना मा. मंत्री जी का तभी साकार होगा जब गरीब यात्रियों को शुद्ध पानी पीने के लिए रेलवे के द्वारा नि:शुल्क उपलब्ध कराया जायेगा। मा. रेल मंत्री ने फ्रेट कॉरीडोर योजना का बड़े जोर-शोर से इस बजट में प्रावधान किया है। जनपद चन्दौली में इस योजना के लिए किसानों की अलग से जमीन ली जा रही है जो उपजाऊ व कृषि योग्य है। जबकि पहले से रेलवे लाइनों के किनारे रेलवे विभाग की स्वयं की जमीन खाली पड़ी हुई है। इसलिए किसानों की जमीन न लेकर उ.प्र. के जनपद चन्दौली में रेलवे लाइनों के पास खाली भूमि पर ही रेलवे की लाइन बिछायी जाये।

माननीय रेल मंत्री जी को याद दिलाते हुए कहना चाहता हूं कि जनपद चन्दौली में पहले एक रेलवे विभाग का संयंत्र कारखाना बनाने के लिए सैयद राजा रेलवे स्टेशन के पास में 200 एकड़ जमीन किसानों की ली गयी थी। लेकिन उस पर कारखाना आज तक नहीं बन पाया। जमीन रेलवे विभाग की है अत: मा. रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि रेलवे कारखाना बनाने के लिए ली गयी जमीन पर एक रेलवे का बड़ा कारखाना लगाये जाने की व्यवस्था करें। रेलवे सेटलमेंट मुगलसराय द्वारा पूर्व रेलवे के अंतर्गत मानसरोवर तालाब का निर्माण उ.प्र. सरकार के धन से कराया जा रहा था। जो अभी तक अधूरा है। उस मानसरोवर तालाब पर पक्के घाट के अधूरे कार्य को पूरा कराया जाय। जहां पर त्योहारों पर बड़ी संख्या में लोगों द्वारा धार्मिक कार्य कराये जाते हैं तथा प्रति वर्ष हजारों लोगों द्वारा छठ पूजा, देव दीवाली, दशहरा आदि बड़े हर्ष के साथ मनाते हैं। मा. रेल मंत्री जी ने कई नई रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणा की है जो हावड़ा से दिल्ली के बीच चलेगी जिसका स्टापेज मुगलसराय किये जाने की मांग करता हूं। मैं आपके माध्यम

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

से जिला मुख्यालय से मुगलसराय तथा मुगलसराय से वाराणसी के लिए दिन में कम से कम चार बार आने जाने के लिए लोकल ट्रेन चलाये जाने की मांग करता हूं। मुगलसराय रेलवे का मंडल है जिसका जोन हाजीपुर दूर कर दिया गया है इस पर भी मा. रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि गंभीरता से विचार करके यहां के लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए उनकी समस्याओं का हल करने का कष्ट करें। मुगलसराय रेलवे की बहुत बड़ी यार्ड है। यहां बहुत बड़े पैमाने पर रेलवे ट्रेनों का आवागमन होता है। मालगाड़ियां भी बड़े पैमाने पर चलती हैं। चोरी आदि की गंभीर घटनाएं होती रहती हैं जिसको रोका जाना चाहिए क्योंकि इससे रेलवे को बहुत बड़ी क्षति होती है। रेलवे कालोनियों में आने जाने के लिए सड़कों का उच्च कोटि का निर्माण करवाया जाय तथा रेलवे कर्मचारियों एवं अन्य केन्द्रीय कर्मचारियों के बच्चों को पढ़ने का एक दूसरा केन्द्रीय विद्यालय स्थापित किया जाय। मुगलसराय रेलवे मंडल के अंतर्गत की ऐसे अधिकारी बहुत दिनों से यहां पर पड़े हुए हैं जो रेलवे कर्मचारियों का शोषण कर रहे हैं तथा गलत तरीके से रेलवे में रहकर धन कमाने का काम कर रहे हैं ऐसे रेलवे अधिकारियों को चिन्हित कर उन्हें यहां से हटाये जाने की आवश्यकता है तथा उन अधिकारियों को जो बड़ी ईमानदारी, निष्ठा से रेलवे में काम कर रहे हैं उनको महत्वपूर्ण पदों पर रखा जाना महत्वपूर्ण होगा।*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप इस तरह व्यवहार क्यों करते हैं? आप अपनी सीट पर क्यों नहीं बैठते हैं। यदि कोई अन्य सुझाव है तो आप उसे लिखित में दे सकते हैं।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कृपया अपनी सीट पर बैठिए।

*...(व्यवधान)**

**सभापति महोदयः** आपको अपनी सीट पर बैठना होगा। आप जो कुछ कह रहे हैं उसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। आपको सभा की कार्यवाही चलाने में मेरी सहायता करनी होगी। कृपया अपनी सीट पर बैठिए।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** अब श्री विजय बहादुर सिंह बोलेंगे।

*कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

*[हिन्दी]*

**श्री विजय बहादुर सिंह** (हमीरपुर, उ.प्र.): महोदय, मैं बहुत संक्षेप में बोलना चाहता था, लेकिन इस गर्मी-गर्मी में जो बोलना चाहता था, वह भी भूल गया हूं।

मैं अगर एक वाक्य में कहूं कि मैंने बहन ममता जी द्वारा प्रस्तुत बजट को जो पढ़ा, सुना और डिस्कशन देखा, अगर मैं एग्जामिनर हूं और इसे इनकी कॉपी मानी जाए तो मैं इनको इसके लिए 100 में से 100 मार्क्स दूंगा। यह बहुत बढ़िया बजट है। लेकिन 100 मार्क्स देने के बाद भी रिजल्ट डिक्लेयर नहीं करूंगा। इनको फर्स्ट पोजीशन नहीं मिलेगी, जब तक कि इसके इंप्लीमेंटेशन की बात न हो जाए। हमने कल माननीय लालू प्रसाद जी और बहन ममता जी के बीच बातचीत सुनी।

उन्होंने जो बात कही और वह पहले रेल मंत्री हैं, जो अपने रेल मंत्री के काल को गोल्डन पीरियड की बात कर रहे थे, उससे ऐसा लगता है कि वह रेल मंत्री न होकर घोषणा मंत्री ज्यादा हैं कि पिछली बार कितनी नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा हुई और उनमें से वास्तव में कितनी पटरी पर आईं और कितनी रेलगाड़ियां चलाने की योजना है। मैं इस बारे में निवेदन करूंगा कि छः महीने बाद ही देखा जाए कि इसमें कितनी प्रगति हुई है।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में कई स्टेशंस को विश्व स्तर का बनाने की बात कही है। लेकिन अभी उनकी क्या दुर्दशा है, यह मैं बताना चाहता हूं। वैसे तो मैं 40 साल तक इलाहाबाद में वकालत करता रहा हूं, लेकिन मैं चुनाव महोबा-खजुराहो के क्षेत्र से लड़ा हूं। इलाहाबाद के स्टेशन के प्लेटफार्म नम्बर दो और तीन को देखा जाए तो मालूम पड़ेगा कि कितनी गंदगी है। वहां कोई आदमी खड़ा तक नहीं हो सकता। एक तरफ आप विश्व स्तर के स्टेशन बनाने की बात कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ इतना गंदा स्टेशन वहां है। यह इसी तरह से है कि अगर कोई घर बनाए तो वह ड्राइंग रूम में तो मार्बल लगाए और बरामदे में कीचड़ और गड्ढे हों, तो कैसा लगेगा।

जब मैं अपने क्षेत्र में सम्पर्क क्रांति से जाता हूं तो वह इतनी गंदी ट्रेन है, इतने गंदे उसमें बैडिंग रहते हैं, रात भर आप जागते रहें, रात को दो-तीन बजे वह वहां पहुंचती है, लेकिन कोई देखने वाला नहीं है। इसलिए इस पर ध्यान दिया जाए।

रेल मंत्री जी ने एक बात बहुत रिमार्केबल कही और वह कही आम आदमी की बात। मैं समझता हूं कि आम आदमी की बात करते हुए उनसे शायद आम महिला की बात छूट गई। मैं चाहता हूं कि ए.सी. सेकंड क्लास में अगर कोई महिला या वरिष्ठ

[श्री विजय बहादुर सिंह]

नागरिक यात्रा करता है, तो उसे लोअर बर्थ आटोमेटिकली एलाट कर देनी चाहिए। मैंने खुद देखा है कि किसी महिला को अपर बर्थ एलाट हुई, तो उसे चढ़ने और उतरने में बहुत कठिनाई होती है।

रेल मंत्री जी से मैं एक बात और कहना चाहता हूं। हमने देखा है कि जो ट्रेंस रात को चलती हैं, उनमें यात्रियों को ही जगा रहना पड़ता है। कोई अटेंडेंट वगैरा नहीं होता। जब हम रात को किसी स्टेशन पर पहुंचते हैं, जैसा मैंने अभी अपना उदाहरण दिया, जब मैं सांसद बना कि रात को कितनी दिक्कत आती है। आपको दो घंटे पहले से ही बैठना पड़ता है कि कहीं स्टेशन न आ जाए। अगर कोई अटेंडेंट किसी कोच में हो भी तो उससे कहें कि हमें अमुक स्टेशन आने से पहले जगा दे, तो वह कहता है कि यह मेरी ड्यूटी नहीं है। इसी तरह यदि हमने उससे यह पूछ लिया कि कौन-सा स्टेशन आया है, तो वह उसका जवाब नहीं देता। इसलिए इस पर भी विशेष ध्यान देना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने सफाई व्यवस्था पर जोर दिया है, यह एक अच्छी बात है। मैं यह कहना चाहता हूं कि सफाई व्यवस्था की बात सही अर्थों में सार्थक होगी, जब आप स्टेशंस और उसके परिसर में पान मसाला और पान आदि की बिक्री बंद करा दें।

जहां तक मेडिकल कालेज की बात कही है, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन रेलवे में 14 लाख कर्मचारी हैं। आप छोटी-छोटी आईटीआई, जिसमें हाई स्कूल पास करने के बाद उन्हें टेक्नीकल नौकरी मिलती है, उसकी स्थापना करें तो ज्यादा लोग बेनिफिट होंगे, मेडिकल कालेज की बनिस्बत।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली से झांसी, मानिकपुर जो ट्रेन जाती है, वह सप्ताह में तीन दिन चलती है। मेरी मांग है कि उसे सप्ताह में पांच या सातों दिन चलाया जाए और झांसी से मानिकपुर को डबल लाइन किया जाए।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि बिहार और बंगाल की इस लड़ाई में ...*(व्यवधान)*

**कुमारी ममता बनर्जी:** कोई लड़ाई नहीं है। ...*(व्यवधान)*

**श्री विजय बहादुर सिंह:** ठीक है, आपस में दोनों की बड़ी अच्छी दोस्ती है, दोनों भाई-भाई हैं। मैं चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश पर भी ध्यान दिया जाए। मैं यह कहना चाहता हूं कि वैसे तो उत्तर प्रदेश पर ध्यान दिया गया है, लेकिन जरा रिलेक्टेंटली दिया है। इसलिए इसमें भी सुधार होना चाहिए। अगर लालू जी ने कहा है कि उनका गोल्डन पीरियड था तो मैं यह कहना चाहता हूं कि ममता जी का रेल मंत्री का कार्यकाल प्लेटिनम पीरियड होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और इन्हें आशीर्वाद देता हूं।

***डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा** (करनाल): मैं माननीय रेलवे मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा यूपीए सरकार की चेयरपर्सन आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी के दिशा निर्देशन एवं मार्ग दर्शन में प्रस्तुत किये गये रेलवे बजट की जो कि सामाजिक दृष्टिकोण के अंतर्गत समाज के सभी गरीब एवं आम वर्गों को ध्यान में रखकर समग्र विकास एवं लोकहित में लिये गये निर्णयों की तहेदिल से सराहना करता हूं तथा रेलवे बजट का आम जनहित में समर्थन करता हूं।

माननीय रेलवे मंत्री जी, मेरे करनाल लोक सभा क्षेत्र में दो ऐतिहासिक जिले आते हैं। करनाल जो कि राजा कर्ण की भूमि है और पानीपत जो कि एक आजादी की लड़ाई के लिए तीन युद्धों को झेलने वाली ऐतिहासिक एवं औद्योगिक नगरी है। एनसीआर क्षेत्र के साथ जुड़े हुए दोनों जिलों से प्रतिदिन रेलवे विभाग को लाखों रुपयों की आमदनी होती है। इसके साथ-साथ पानीपत रेलवे जंक्शन भी है जहां से हरियाणा एवं उत्तर प्रदेश के कई जिलों के लिए रेल सेवाएं निर्धारित की गई हैं।

मैं तीसरी बार लोक सभा का सदस्य चुनकर आया हूं, मेरे क्षेत्र में चिर-लम्बित कुछ रेलवे विभाग से संबंधित आम जनहित में मांगें हैं जिनको अभी पूर्णरूप से पूरा नहीं करवाया जा सका। मैं पूर्व रेलवे मंत्री जी का आभारी हूं जिन्होंने कुछ रेलवे मांगों को पूरा करने की कोशिश की थी।

मेरी आपसे प्रार्थना है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की लम्बित मांगों को ध्यान में रखते हुए इनको जल्द से जल्द पूरा करवाया जाये इसके लिए मैं आपका अति आभारी होऊंगा।

नई रेल गाड़ियां चलवाने संबंधित मांगें-

नई दिल्ली एवं दिल्ली से चंडीगढ़, अमृतसर एवं जम्मू के लिए पिछले कई वर्षों से कोई भी नई गाड़ियां नहीं चलाई गई हैं जबकि उत्तरी भारत का यह हिस्सा धार्मिक एवं ऐतिहासिक होने के नाते रेलवे को सबसे ज्यादा आमदन (राजस्व) देता है।

1. एक गरीब रथ नई दिल्ली से चंडीगढ़ तक चलाया जाये जो कि सोनीपत, पानीपत, करनाल, कुरुक्षेत्र एवं अम्बाला सभी जिलों से होता हुआ चंडीगढ़ पहुंचे। चाहे यह सप्ताह में तीन बार चले।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

2. ड्यूरोन्टो गाड़ी सेवाओं के तहत एक नई गाड़ी नई दिल्ली से चंडीगढ़ के लिए भी चलाई जाये क्योंकि चंडीगढ़, हरियाणा एवं पंजाब की राजधानी है तथा केन्द्रशासित शहर के साथ-साथ एजूकेशन हब सिटी भी है।

3. नई दिल्ली से कुरुक्षेत्र तक हर रोज सुबह एवं शाम कम से कम दो ई एम यू सवारी गाड़ियां दैनिक रेल यात्रियों के लिए चलाई जायें क्योंकि दिल्ली में हर रोज हजारों की संख्या में इस ट्रेक पर दैनिक रेल यात्री पहुंचते हैं और रेलवे का यह सबसे बड़ा आय का स्रोत रहेगा।

नई रेलवे लाईनों से संबंधित मांगें-

1. पानीपत जंक्शन से दीवाना, बापौली, कैराना, शामली, मुजफ्फरनगर, रेवाड़ी एवं हरिद्वार को जाने वाली एक नई रेलवे लाईन का कई बार सर्वे हो चुका है लेकिन अभी तक रेलवे विभाग ने इसकी मंजूरी नहीं दी है। हरियाणा एवं उत्तर प्रदेश के ग्रामीण अंचल के लोग हजारों की संख्या में देवनगरी हरिद्वार जाते हैं परन्तु इनको अपने गंतव्य स्थानों एवं हरिद्वार के लिए गाड़ी या तो पानीपत से या मुजफ्फरनगर से पकड़नी पड़ती है जिससे यहां के क्षेत्र की गरीब जनता में रोष है और मांग है कि इस लाईन को तुरंत बिछाया जाये।

2. मेरे संसदीय क्षेत्र में गरीब किसान एवं आम जनता पानीपत एवं करनाल से असन्ध क्षेत्र में जाती है और निजी वाहनों एवं बसों का प्रयोग करती है। कृपया करके एक नई रेलवे लाईन पानीपत से असन्ध के लिए भी मंजूर की जाये ताकि ग्रामीण अंचल के लोगों को रेलवे की सारी सेवाएं मिल सकें।

रेलवे प्लेटफार्म संबंधित मांगें—

1. मेरे संसदीय क्षेत्र के करनाल जिले के दो रेलवे स्टेशनों के प्लेटफर्मों को ऊंचा किया जाये तथा उनको आधुनिक एवं नया रूप दिया जाये। निम्नलिखित: (1) नीलोखेड़ी रेलवे स्टेशन-जिला-करनाल (2) तरावडी रेलवे स्टेशन-जिला-करनाल

आदर्श रेलवे स्टेशनों से संबंधित मांगें-

1. करनाल रेलवे स्टेशन को पहले ही आदर्श एवं आधुनिक रेलवे स्टेशन घोषित किया गया है लेकिन अभी तक उनको आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा नहीं दिया गया है। वहां पर सभी आधुनिक एवं जनसेवाओं के साथ महिलाओं एवं बुजुर्गों के लिए एक नई रेलवे टिकट आरक्षित खिड़की का प्रावधान भी होना चाहिए।

2. पानीपत रेलवे स्टेशन एक जंक्शन है, पानीपत टैक्सटाईल एवं प्रटो हब है। हथकरघा का एक औद्योगिक क्षेत्र है। देश एवं विदश से यहां लोग व्यवसाय के लिए आते हैं। इतना पुराना एवं ऐतिहासिक स्थल होते हुए भी आज तक रेलवे ने इसको आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित नहीं किया है। आप मेरे दोनों जिलों के करनाल एवं पानीपत रेलवे स्टेशनों को इस श्रेणी में सम्मिलित करें।

रेलगाड़ियों के टहराव संबंधित मांगें-

1. हिमालयन क्वीन-समालखा रेलवे स्टेशन, शान ए पंजाब एवं पूजा एक्सप्रेस-करनाल रेलवे स्टेशन (अप और डाउन) को स्थायी ठहराव दिया जाये।

2. जम्मू मेल का घरोण्डा रेलवे स्टेशन, जिला करनाल का स्थायी ठहराव रहे।

3. नीलोखेड़ी रेलवे स्टेशन एवं तरावडी रेलवे स्टेशनों पर एकता एक्सप्रेस का ठहराव निश्चित किया जाये।

रेलवे में स्पोर्ट्स कोटा के तहत भर्ती संबंधित मांगें-

राज्य स्तरीय, अंतर्देशीय स्तर एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ियों को राज्यों के अनुपात पर स्पोर्ट्स कोटा के तहत नौकरियां दी जायें तथा राज्यों का अनुपात आरक्षित करके नई रेलवे खेल नीति तैयार की जाये ताकि हर राज्य के उच्च स्तरीय एवं योग्य खिलाड़ियों को रेलवे विभाग की सेवा का मौका मिल सके।

रेलवे भूमि संरक्षण एवं वृक्षारोपण नीति लागू करने हेतु—

रेलवे विभाग देश का सबसे बड़ा विभाग है। रेलवे लाईनों के साथ रेलवे की अपनी अधिकृत भूमि है जिस पर लोग शहरों में नाजायज कब्जा कर लेते हैं उसको रोकने के लिए रेलवे लाईनों के साथ उस भूमि पर वृक्षारोपण सुचारु रूप से किया जाना चाहिए और उनकी समय-समय पर देखभाल करनी चाहिए ताकि हमारा पर्यावरण भी शुद्ध बना रहे।

नए रेलवे अस्पताल के निर्माण हेतु:—

नई दिल्ली से चंडीगढ़ रेलवे लाईन पर हरियाणा क्षेत्र में एक और नई रेलवे अस्पताल की आवश्यकता है ताकि दिल्ली स्थित रेलवे अस्पताल पर ज्यादा बोझ न पड़े। मेरी आपसे प्रार्थना है कि पानीपत रेलवे जंक्शन पर एक नए रेलवे अस्पताल का निर्माण हो।

[डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा]

अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन से संबंधित:—

एन.सी.आर. क्षेत्र सोनीपत, पानीपत, गाजियाबाद, फरीदाबाद, बहादुरगढ़ जैसे क्षेत्रों के रेलवे स्टेशनों पर भी अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए क्योंकि यह सभी क्षेत्र दिल्ली राजधानी से अत्यन्त प्रभावित रहते हैं।

माननीय मंत्री महोदय जी, मेरे संसदीय क्षेत्र की गरीब, आम एवं ग्रामीण अंचल की न के बराबर मांगें हैं जिनको पूरा करने पर रेलवे पर कोई भी अतिरिक्त भार नहीं पड़ रहा है। बहुत ही कम वित्तीय सहयोग से ये मांगें पूरी हो जायेगी तथा रेलवे को दस गुना इस क्षेत्र से आमदनी होगी तथा गरीब जनता एवं दैनिक रेल यात्रियों की सभी मांगें पूरी हो जायेगी।

मैं, रेलवे मंत्री का, श्रीमती सोनिया गांधी एवं प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने भारत की जनता पर किसी प्रकार का आर्थिक बोझ न डालते हुए रेलवे सेवाएं उपलब्ध करवाई हैं। मैं इस लोकहित रेलवे बजट का पुन: सहयोग एवं समर्थन करता हूं।

**श्री विष्णु पद राय** (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): सभापति महोदय, पिछले 62 सालों में अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के साथ रेल मंत्री ने काला पानी की तरह बिहैब किया है। मैं उदाहरण देना चाहता हूं। माननीया रेल मंत्री ममता जी बैठी हैं। ममता जी पश्चिम बंगाल की अगली मुख्यमंत्री होंगी, इसमें कोई शक नहीं है, संदेह नहीं है। ममता जी में ''मां-माटी-मानुष'' की भावना है। इसलिए मुझे अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह के उत्थान की उम्मीद जगी है। रेल मंत्रालय ने इकोनॉमिक वायबिलिटी के नाम पर कितने ही राज्यों के साथ बेइंसाफी की, लेकिन भारत के इतिहास में पहली बार रेल मंत्रालय ने गरीब, कमजोर और रिमोट एरिया के लिए चिंतन किया है और लगता है कि मंत्रालय उनके लिए कुछ काम करेगा। मैं ममता जी को सैल्यूट करता हूं। मेरे पास पीआईबी का 7 जुलाई 2009 का प्रेस-नोट आया है। मैं काग्रेस पार्टी से अनुरोध करूंगा कि वे जवाब बाद में दें, क्योंकि शायद उनको मौका आज नहीं मिलेगा। इकोनोमिक वायबिलिटी के नाम पर अंडमान-निकोबार आता है, कश्मीर क्यों नहीं आता है। मैं एक उदाहरण देता हूं। वर्ष 2002-2003 में मैं सांसद था। रेल मंत्रालय ने एक सर्वे अंडमान पोर्ट-ब्लेयर से डिगलिपुर तक जिसकी दूरी 239 किलोमीटर है तथा उसके लिए 867 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी। लेकिन रेल मंत्रालय ने पैसे की कमी बताई। कहा गया कि वायबिलिटी नहीं है। वही सरकार ने उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला के लिए 292 किलोमीटर, वायबिलिटी न होने पर भी कश्मीर के नाम पर रेल लाइन बनायी। मैंने एक कम्पैरेटिव चार्ट दिया और आज मैं उसे यहां रखूंगा। अंडमान-निकोबार द्वीप समूह भी भारत का हिस्सा है जो ट्रौपिकल जोन्स में आईलैंड नेशन्स हैं त्रिनाड और टोबेगो, समुआ और जमाइका का हमसे कम स्केअर किलोमीटर है। वह आज कहां और हम कहां पर खड़े हैं। मेरा अनुरोध है कि ''मां-माटी-मानुष'' की नेत्री बहन ममता जी यहां बैठी हैं वे कितने दिन पार्लियामेंट में रहेंगी, मुझे भरोसा नहीं है। उन्होंने बंगाल को संभालना भी है।

*[अनुवाद]*

**कुमारी ममता बनर्जी:** इसका निर्णय आप करेंगे *...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री विष्णु पद राय:** इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि जब वे रिप्लाई देंगी, तो अंडमान-निकोबार द्वीप समूह, जिसको हमारे वित्त मंत्री ने वर्ष 2004-2005 के अंतरिम बजट में मोस्ट बैकवर्ड डिक्लेयर किया, उसका ध्यान रखेंगी। माननीय राजीव गांधी जी ने पहली बार वर्ष 1986 में कहा कि अंडमान-निकोबार मोस्ट बैकवर्ड और रिमोट एरिया है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** वह बात पहले ही कही जा चुकी है। कृपया अगली बात पर आए।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री विष्णु पद राय:** मैं अनुरोध करूंगा कि इस लाइन की जरूरत क्यों है? किसान के लिए, टूरिज्म के लिए, बीमार के इलाज के लिए और देश के विकास के लिए इसकी जरूरत है। आज अंडमान में पोर्टब्लेयर से डिगलिपुर की दूरी 300 किलोमीटर है। वहां पर नाम के लिए सीएसी, नाम के लिए डिस्ट्रिक्ट हॉस्पिटल और नाम के लिए पीएसी है। अगर कोई प्रेग्नेंट मां ट्रीटमेंट के नाम पर रैफर होती है तो वह 300 किलोमीटर जिग-जैक टैरेन में, एम्बूलेंस में, यात्रा के दौरान, बच्चे को जन्म देने से पूर्व ही मर जाती हैं। इसलिए वहां पर रेल की जरूरत है। माननीय ममता जी वहां बहुत बड़ा काम कर सकती हैं। वहां पर स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया ने अपने कर्मचारियों को प्लेन टिकट के माध्यम से एलटीसी इश्यू किया है। अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह आजादी के दौरन भारत का हिस्सा था। वहां की सैलूलर जेल, वीर सावरकर जी और पंजाब-बंगाल के कितने ही वीरों ने फांसी का फंदा चूमा और सजा काटा। वहां पर 14 लाख एम्प्लाइज

उनके पास हैं और इन 14 लाख कर्मचारियों को फेज-वाइज अंडमान-निकोबार में एलटीसी का फैसिलिटी दें। वहां पर रेलवे एम्प्लाइज कम से कम पांच दिन रहें, इससे वहां एम्प्लाएमेंट आयेगा। वाजपेयी जी की सरकार ने जो रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का एग्जाम शुरू किया था, वह यूपीए गवर्नमेंट ने बंद कर दिया। मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वहां पर रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड बंगाल तथा चैन्नई में दुबारा, एग्जामिनेशन सेंटर में इन द्वीपों के बच्चों को परीक्षा देने का अधिकार दें।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया एक मिनट में समाप्त कीजिए।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री विष्णु पद राय:** पैसेंजर रिजर्वेशन सेंटर वहां पर एक है, लेकिन वहां पर दो सेंटर्स और खुलने चाहिए, यह मेरा अनुरोध है। मुश्किल आसान स्कीम के माध्यम से पोस्ट ऑफिस के द्वारा रेलवे टिकट का रिजर्वेशन किया जाएगा, द्वीपों में भी इस स्कीम के माध्यम से मैंने कुछ पोस्ट ऑफिसेज का नाम दिया है। अंडमान निकोबार द्वीप समूह में सरकारी कर्मचारी, जो मुख्य भूमि जैसे केरल, तमिलनाडु, बंगाल आदि से लोग आए द्वीपों में काम कर रहे हैं, उनकी छुट्टी तब काउंट होती है, जब वे घर पहुंचते हैं। अंडमान निकोबार की एडमिनिस्ट्रेटिव परम्परा है, रेलवे में द्वीपों के कुछ बच्चों को नौकरी मिली और वह नौकरी मुख्य भूमि में कर रहे हैं, उनका भी छुट्टी में घर आने के लिए जैसा द्वीपों के सरकारी कर्मचारियों को सुविधा दिया गया है, मतलब घर में पहुंचने के बाद छुट्टी ट्रीट किया जाए।

आखिर में मैं कहना चाहता हूं कि हमारे द्वीप में रिमोट बैकवर्ड द्वीप के नाते स्पेशल ड्राइव चलाई जाए, जिसमें विमेन कमांडो स्कोर्ड में द्वीपों के काबिल महिला को भी मौका मिले तथा द्वीपों में नेशनल इंटरनेशनल स्पोर्ट्स परसन भी हैं, उन्हें भी रेलवे में नौकरी का मौका मिले। मैं ममता जी से फिर निवेदन करूंगा कि कल जब वे रिप्लाई देंगी, तो अंडमान निकोबार का नाम रिमोट बैकवर्ड द्वीप के नाम से रेल बजट में आएगा, यह मैं उम्मीद करता हूं।

*[अनुवाद]*

मैं भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

*मैं रेल बजट पर रेल मंत्री के उस भाषण का स्वागत करता हूं। जिसका विषय था, ''रेल परियोजनाओं को क्या केवल आर्थिक व्यवहार्यता के मानदंड से मापा जाना चाहिए या इन परियोजनाओं की सामाजिक व्यवहार्यता पर भी ध्यान देने की जरूरत है। क्या विकास का लाभ कुछ विशिष्ट लोगों तक सीमित हो और देश के दूरदराज तथा पिछड़े क्षेत्रों में रहने वाली बड़ी जनसंख्या को इसका लाभ नहीं मिलना चाहिए।''

मैं, कुमारी ममता बनर्जी को सलाम करता हूं जो समाज के बहुत ही निचले तबके से आई है। वह मां, माटी और मानुष की नब्ज को पहचानती हैं और उनकी समस्याओं से अवगत हैं।

महोदया, आपके माध्यम से मैं उनसे कहना चाहता हूं कि वे अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के निम्नलिखित अनुरोधों को रेल बजट में सम्मिलित करने तथा उन्हें शीघ्र क्रियान्वित करने के संबंध में विचार करें।

1. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह को रेल सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए पोर्ट ब्लेयर और दिगलीपुर के बीच रेल लाइन के लिए 2002-2003 में ही एक अद्यतन सर्वेक्षण किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, 239 कि.मी. लम्बी लाइन पर 867 करोड़ रुपये के खर्च का आकलन किया गया था। जिस पर कोई लाभ मिलने वाला नहीं था। 3 मई, 2007 को रेल राज्य मंत्री, श्री आर. वेलू द्वारा इस संबंध में उत्तर दिया गया था।

1(क) उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला के बीच 292 कि.मी. की नई रेल लाइन बिछाने के लिए आकलन किया गया था जिसमें इसी तरह किसी प्रकार की लाभ प्राप्त होने वाला नहीं था लेकिन उस कार्य को स्वीकृति दी गई और कश्मीर घाटी को रेल से जोड़ने हेतु इस कार्य पर काम शुरू किया गया।

1(ख) अंडमान के लिए जिस रेल लाइन के बारे में आकलन किया गया, ऐसी उम्मीद है कि यह रेल लाइन राजधानी पोर्ट ब्लेयर और द्वीप के उत्तरी हिस्से बीच एक महत्वपूर्ण सेतु का काम करेगी जो मध्य अंडमान से गुजरेगी तथा अधिकांश ग्रामीण/संभावित शहरी जनसंख्या और उपनगरीय जनसंख्या जो वर्तमान में 3 लाख से ऊपर है, से होकर जायेगी।

2. इस रेल परियोजना को कृपया नए सिरे से शुरू किया जाए, जो पर्यटन के लिए भी लाभप्रद होगी तथा किसान समुदाय को इससे विशेष लाभ मिलेगा जिनके उत्पादों जैसे-दाल, सब्जियों, फलों आदि के पोर्ट ब्लेयर के बाजार में लाभकारी मूल्य मिलते हैं लेकिन किसान इस महत्वपूर्ण संपर्क लाइन के नहीं होने के कारण उन्हें औने-पौने भावों पर बेच देते हैं या वे बर्बाद हो जाती हैं।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री विष्णु पद राय]

(क) यहां पर जी.बी. पंत अस्पताल, पोर्ट ब्लेयर एक मात्र विशेषज्ञ अस्पताल (रेफरल हॉस्पीटल) हैं। मध्य और उत्तरी अंडमान के सी.एच.सी., पी.एच.सी. आदि सभी अस्पतालों के डॉक्टरों द्वारा गर्भवती महिलाओं को जन्म से पूर्व के आवधिक जांच और देखभाल, प्रसव तथा प्रसव उपरांत देखभाल के लिए जी.बी. पंत अस्पताल में भेज दिया जाता है।

(ख) सप्ताह में प्रसव की संभावना वाली दस माताओं की संकट की स्थिति में एम्बूलेंस द्वारा 333 कि.मी. की उबड़-खाबड़, घुमावदार रास्ते से ए.टी. रोड से होकर 10 घंटे की कठिन यात्रा करके पोर्टब्लेयर भेजा जाता है। जी.बी. पंत अस्पताल तक पहुंचते-पहुंचते इनमें से बहुत कम ही जिंदा रह पाती हैं। बहुत सी माताएं अपने बच्चों का मुंह देखे बिना ही चल बसीं हैं, बहुत से बच्चे इस दुनिया में आने से पहले ही दम तोड़ चुके हैं।

(ग) हृदयरोग, स्ट्रेचर पर पड़े ट्रॉमा के रोगी, जैसे विभिन्न प्रकार की बीमारियों के मामले में भी मरीज को विशेष चिकित्सीय सुविधा दिये जाने से पूर्व 333 किलोमीटर जाना पड़ता है। कठिन रास्ते होने के कारण बहुत से रोगी बीमारी या दुर्घटना के ट्रॉमा के बजाए रास्ते में होने वाली पीड़ा से ही भर जाते हैं।

3. मध्य और उत्तरी अंडमान को वहां पर्यटक सुविधाओं और गन्तव्यों के विकास के लिए अचल संपत्ति की खरीद के लिए निवेश के रूप में 1000 करोड़ रुपये से ज्यादा राशि प्राप्त हुई है। लेकिन समुचित संचार सुविधा के अभाव के कारण निवेशक और आगे निवेश करने से कतरा रहे हैं और जिन्होंने जमीन खरीदी है उन्होंने आगे कोई विकास कार्य शुरू नहीं किया है।

4. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह की क्षमता और वहनीय सीमा तक संसाधनों की उपोयगिता न तो कोई वैज्ञानिक आधार है न ही बुद्धिमत्तापूर्वक इसका प्रबंधन किया गया है। अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह की तुलना में ट्रिनीडाड और टोबैगो, सामोआ, केप वरडे, जमैका आदि जैसे टापू देश हैं जो समान अक्षांश पर स्थित हैं, इसलिए, उनका मौसम और प्राकृतिक संसाधन भी उष्णकटिबंधीय हैं, लेकिन वे एक बड़ी आबादी का भरण-पोषण कर रहे हैं, और उन्होंने बहुत ज्यादा विकास परियोजनाएं पूरी की हैं और बड़ी संख्या में अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों को आकर्षित किया है, तथा इस प्रकार उन्होंने काफी बड़ी संख्या में स्थानीय लोगों को रोजगार और आमदनी का जरिया मुहैया कराया है। विकास के लिए दिये गये क्षेत्रों के साथ-साथ वहां आरक्षित वनों के बीच उचित संतुलन बनाया गया है। तुलनात्मक सांख्यिकी को दर्शाने वाली एक तालिका दी गई है जो इस बात को स्पष्ट करती है कि:

| द्वीप-देश का नाम | क्षेत्रफल (वर्ग कि.मी.) | जनसंख्या (लाख) 2001-2005 | द्वीपों की संख्या संख्या | प्रतिव्यक्ति आय (डॉलर) 2005 | वनाच्छादित क्षेत्र का प्रतिशत | कृषि क्षेत्र का प्रतिशत | विदेशी पर्यटकों की संख्या (लाख) 2005 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह | 8249 | 3.56 | 572 | 600 | 90 | 2.3 | 0.09 |
| ट्रिनीडाड और टोबैगो | 5128 | 10.26 | 2 | 21700 | 50.05 | 26 | 4.63 |
| समोआ | 2831 | 2.17 | 2 | 5400 | 37.2 | 33 | 1.01 |
| जमैका | 10830 | 27.8 | – | 4800 | 30 | 47 | 14.78 |
| केप वरडे | 4033 | 4.99 | 18 | 7000 | 21.1 | 18 | 1.97 |

5. रोजगार को बढ़ावा देने वाला एकमात्र क्षेत्र पर्यटन है। अंडमान और निकोबार द्वीप समूह एक बोर्डर (टेरीटरी है जिसकी अपनी संवेदनशील स्थितियां हैं।

6. सेल, बैंक आदि महत्वपूर्ण सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों ने अपने कर्मचारियों के अंडमान और निकोबार का दौरा करने के लिए एल.टी.सी. सुविधाएं प्रदान की हैं।

पर्यटकों को सुविधा प्रदान करने हेतु स्थानीय और अन्य स्त्रोतों से निवेश भी किया गया था। अतिथि गृहों, पेइंग गेस्ट की व्यवस्था तथा लॉज और रेस्तराओं का निर्माण किया गया तथा कार और अन्य वाहन खरीदे गए। पर्यटकों के न आने से पर्यटन हेतु स्थापित सुविधाओं से आय पूरी तरह से कम हो गई है। भारत के प्रत्येक देशभक्त के लिए राष्ट्रीय स्मारक (सेल्यूलर जेल) की यात्रा आवश्यक है। रेलवे 14 लाख से अधिक व्यक्तियों को रोजगार उपलब्ध कराता है। उन्हें शहीदों को श्रद्धांजलि देने हेतु स्वर्णिम अवसर दिया जा सकता है जिन्होंने हमें स्वतंत्रता दिलाई। यह कार्य एलटीसी सुविधा द्वारा अंडमान जाकर उन शहीदों को श्रद्धांजलि अर्पित करके किया जा सकता है।

7. एकमात्र कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली पोर्ट ब्लेयर में चल रही है। एक सीपीआरएस स्थान की पहचान करने हेतु आपकी सलाह के अनुसार मैं प्रस्ताव करता हूं कि दूरस्थ स्थानों अर्थात (क) रंगत मध्य अंडमान और (ख) दिगलीपुर (उत्तर अंडमान) को समुचित रूप से कवर करने हेतु दो जगह सीपीआरएस सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

8. आपकी ''मुश्किल आसान'' योजना के अंतर्गत अर्थात 500 डाकघरों से कम्प्यूटरीकृत टिकटों की योजना के अंतर्गत मैं (क) दिगलीपुर, (ख) हटबे (ग) कैंपबेल बे (घ) फरारगंज और (ङ) कार निकोबार जैसे स्थानों का प्रस्ताव करता हूं।

9. पोर्ट ब्लेयर में मोबाइल टिकट वैन की व्यवस्था की जाए।

10. रेलवे सुरक्षा दल (महिला कमांडो)यदि अंडमान निकोबार द्वीप समूह की युवा महिलाओं को अवसर दिया जाता है तो वे निश्चित रूप से अपनी योग्यता सिद्ध करेंगी।

11. रेलवे भर्ती बोर्ड कोलकाता और चेन्नई के राजग सरकार के कार्यकाल के दौरान पोर्ट ब्लेयर में भर्ती परीक्षा हेतु केन्द्र स्थापित दिया था। अंडमान-निकोबार के निवासियों से रोजगार के अवसर छीनकर इस केन्द्र को बंद कर दिया गया था। इस केन्द्र को पुन: चालू किया जाए।

12. अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह में विशेष भर्ती अभियान तक चलाया जाए।

13. अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह में राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ी हैं। उन्हें रोजगार प्रदान करने हेतु विशेष अभियान के माध्यम से अवसर दिया जाए।

14. अंडमान में कार्यरत मुख्यभूमि के कर्मचारियों को छुट्टी पर पानी के जहाज से यात्रा करने के लिए कार्यग्रहण समय की अनुमति दी जाती है क्योंकि इस माध्यम से यात्रा करने में अधिक समय लगता है। इसी प्रकार, अनुरोध है कि मुख्यभूमि रेलवे में कार्यरत अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के कार्मिकों को इसी तरह के कार्यग्रहण समय की अनुमति दी जाए अथवा उन्हें विमान यात्रा की अनुमति दी जाए।*

*[हिन्दी]*

**श्रीमती अन्नू टन्डन** (उन्नाव): महोदय, मुझे पहली बार इस सदन में रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया गया है, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। मैं आपसे अनुरोध करती हूं कि यदि मुझसे कोई त्रुटि हो जाए, तो कृपया माफ कीजिएगा। मैं पहली बार सदन में बोल रही हूं, इसलिए चाहती हूं कि आप लोग धैर्य रखें, जिससे कि मैं अपनी बात अच्छे ढंग से सदन में प्रस्तुत कर सकूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री ममता जी को बधाई देना चाहती हूं। मेरे विचार में मंत्री महोदया ने अपने मंत्रालय के सामाजिक दायित्व को उपयुक्त ढंग से पूरा किया है, क्योंकि बजट यात्रियों की आवश्यकताओं और आम आदमी की आवश्यकता पर अपना बजट अधिक केंद्रित किया है। यूपीए सरकार की आइडियोलोजी और हमारा मिशन हमारी अध्यक्षा सोनिया जी और प्रधानमंत्री का आम आदमी को मद्देनजर रखते हुए काम करने का विचार था, उस काम को मंत्री जी ने अच्छी तरह से पूरा किया है। मैंने यह भी देखा है कि इसमें महिलाओं, छात्रों, युवाओं और खास कर जो गरीब तबके के लोग असंगठित क्षेत्र में हैं, उनके लिए इज्जत जैसी योजनाओं पर ध्यान दे कर यात्रियों की सुविधाओं और सुरक्षा को दिया गया महत्व स्पष्ट दिखाई पड़ता है। माननीय मंत्री महोदया को मैं एक बात के लिए और बधाई देना चाहती हूं कि उन्होंने अपने भाषण में साफ कहा है कि इकनोमिक वायबिलिटी की आवश्यकता इतनी जरूरी नहीं है, जितनी कि सोशल वायबिलिटी की ज्यादा जरूरत है। मैं इस बात की बधाई देना चाहती हूं कि इकनोमिक वायबिलिटी नहीं, लेकिन सस्टेनेबिलिटी की बात उन्होंने बहुत खूबसूरती से यहां दिखलाई है, हमें मालूम है कि हिंदुस्तान में हम इंडियन रेलवेज को अपना प्राइड मानते हैं, इसे सस्टेन करने का बहुत अच्छा बजट दिखाई पड़ता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया का ध्यान बजट के उस भाग की तरफ ले जाना चाहती हूं, जहां उन्होंने लैंड बैंक यानी भू-बैंक के बारे में कहा है और पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन के बारे में कहा है। इससे पूर्व कि मैं कुछ और कहूं मैं आपसे पहले अनुमति लेना चाहती हूं कि मंत्री जी ने जो लखनऊ और कानपुर के बारे में एक बहुत खूबसूरत तोहफा दिया है, एक खूबसूरत फूल दिया है, उसकी सुगंध मैं अपने जन्मस्थल और अपने कार्य क्षेत्र और निर्वाचन क्षेत्र उन्नाव में भी उसकी महक पहुंचाना चाहती हूं। रेल बजट के बारे में बोलने से पहले मैं कहना चाहती हूं कि यदि आप आज्ञा दें, तो मैं पहले अपने निर्वाचन क्षेत्र, जो हिंदुस्तान का सबसे बड़ा लोक सभा क्षेत्र है, उसके बारे में एक मिनट में अपनी बात कहना चाहूंगी। उन्नाव असल में लखनऊ और कानपुर के बीच में स्थित है। लोग इसे ऐसा स्थान मानते हैं कि वह लखनऊ और कानपुर के बीच में स्थित एक ग्रामीण, देहाती, अविकसित, पिछड़ा क्षेत्र है और काफी सौतेला व्यवहार इसके साथ कई सालों से किया गया है। मैं सभी लोगों को यह बात बताना चाहती हूं कि मंत्री जी ने कानपुर और लखनऊ के

[श्रीमती अन्नू टंडन]

बारे में सोचा, उन्नाव के बारे में मैं इसलिए बता रही हूं, क्योंकि उन्नाव में कई स्वतंत्रता संग्राम सैनानी जैसे राजा रामराव बक्श, लेकिन खास कर बताया जाए तो हमारे स्वतंत्रता संग्राम सैनानी चन्द्र शेखर आजाद भी यहीं पैदा हुए थे।

यहां पर मौलाना हसरत मोहानी जो एक बहुत ही बड़े स्वतंत्रता संग्राम सैनानी, राजनीतिज्ञ और शायर थे, वह भी यहां ही पैदा हुए थे। पंडित सूर्यकांत त्रिपाठी निराला के बारे में हर कोई जानता है। वह मेरे ख्याल से अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर महाकवि रहे और उनकी तुलना शेक्सपियर से की जाती है। इस बारे में भी अगर कुछ लोगों को न पता हो तो मैं बताना चाहती हूं। एक खूबसूरत बात और मैं बताना चाहती हूं कि श्री सुभाष चंद्र बोस ने जो फॉरवर्ड ब्लॉक की स्थापना विशम्भर दयालु त्रिपाठी जी के साथ की थी, वह भी यहां उन्नाव में ही की थी। विशम्भर दयालु त्रिपाठी जी उन्नाव के एक बहुत बड़े स्वतंत्रता संग्राम सैनानी थे और उन्नाव में ही लव कुश जी का जन्म हुआ था और यहीं पर रामचन्द्र जी के इन दोनों पुत्रों का सीता जी और बाल्मीकि जी ने पालन-पोषण किया था। यह माना जाता है कि अश्वमेघ यज्ञ के घोड़े के लिए भी यहीं पर लड़ाई हुई थी। *...(व्यवधान)* यहां जानकी कुंड भी है। मैं दो मिनट में यह भी बताऊंगी कि मैं क्यों यह सब बता रही हूं। यहां पर जो सफीपुर है, मुस्लिम समुदाय के लिए यह एक अत्यन्त पवित्र जगह है और एक जगह इमामवाड़ा है जहां 400-500 साल पुराने *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** अन्नूजी, आपको इन सब ब्यौरे के लिए समय नहीं मिलेगा। कृपया सुझावों की बात पर आइए।

**श्रीमती अन्नू टन्डन:** महोदय, सिर्फ एक मिनट। आपको पता चलेगा कि मैं यह क्यों कह रही हूं।

*[हिन्दी]*

ये सारी चीजें कहने की वजह यह है कि मैं यह चाहती हूं कि यहां पर एक नवाबगंज बर्ड सैंक्चुअरी भी है। हम चाहते हैं कि यहां पर उन्नाव रेलवे जंक्शन को महत्व दिया जाए। आपके रेल मंत्रालय और ट्यूरिज्म मिनिस्ट्री दोनों साथ में मिलकर अगर यहां पर कुछ कर सकें तो हमारे लोगों को बहुत फायदा होगा। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** इस महत्व पर मंत्री द्वारा ध्यान दिया गया है। कृपया भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रख दीजिए।

**श्रीमती अन्नू टन्डन:** भूमि के बारे में जो मंत्री जी ने बोला है, मैं सुझाव दे रही हूं।

*[हिन्दी]*

आपने यह कहा है कि लखनऊ में नर्सिंग यूनिट्स खोलेंगे। इसलिए मैं यह चाहती हूं कि लखनऊ तो 50 कि.मी. करीबन दूर है। अगर यह काम उन्नाव में हो जाए तो हमारे यहां के जितने युवा और बेरोजगार लोग हैं, उनको भी कुछ फायदा हो जाएगा। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आपने बहुत अच्छे सुझाव दिये हैं। कृपया अपनी सीट पर बैठिए।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती अन्नू टन्डन:** सर, मैं अभी एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रही हूं। आपने जो वहां औद्योगिक चीजों के बारे में भी पीपीपी के द्वारा बात कही है, उसके लिए भी अगर उन्नाव में जो बहुत सारी रेल भूमि है, उसका इस्तेमाल अगर आप करें और उन्नाव को भी अगर अपने बजट के नजरिये में रखें तो हमारे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा हो जाएगा।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप शेष सुझाव सभा पटल पर रख सकते हैं।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती अन्नू टन्डन:** सर, उन्नाव की जो खास सजेशंस हैं, वह मैं टेबल पर रख दूंगी। बहुत सारी हैं।

*[अनुवाद]*

मैं इसके बारे में नहीं बोलूंगी। मैं पहले ही एक शीट तैयार कर चुकी हूं। परंतु मैं कहना चाहती हूं कि उत्तर प्रदेश के अन्य संसद सदस्य भी हैं जो यहां बैठे हैं। अत: मैं सिर्फ ट्रेन के बारे में बोलना चाहूंगी।

*[हिन्दी]*

ऐसा है कि राजस्थान में पैलेस ऑन व्हील्स चलती है। इसलिए हम चाह रहे थे कि अगर आप यह कर सकें तो बुद्धा

ऑन व्हील्स अपने उत्तर प्रदेश के लिए कर दें जो कि कानपुर से चलकर उन्नाव होते हुए लखनऊ से निकल जाए और यहां पर लखनऊ से निकलकर लखीमपुर के दुधवा नेशनल पार्क होते हुए यहां बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, सिद्धान्तनगर, महाराजगंज, गोरखपुर, पजौना ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** सारे सुझाव बहुत अच्छे हैं। कृपया शेष भाषण को सभा पटल पर रख दीजिए। विस्तार से मत बोलिए।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती अन्नू टन्डन:** यह बुद्धा ऑन व्हील्स के बारे में मैं मैडम से कहना चाहती हूं कि लखनऊ में जो आप लोग इतना काम कर रहे हैं, अगर वह बुद्धा ऑन व्हील्स होता है तो लखनऊ में भी फायदा होगा। लखनऊ में हजारों, करोड़ों रुपया हाथी और उद्यान बनाकर खर्च हो गया है। अब वहां कौन पर्यटक आएगा, यह मुझे नहीं मालूम है। लेकिन लेडी विद द बैग देखने के लिए मैं भगवान से प्रार्थना करूंगी कि कोई न कोई कभी आएगा लेकिन बुद्धा ऑन व्हील्स चला जाएगा तो वहां के लोगों को फायदा हो जाएगा।

*[अनुवाद]*

*1. बैसवारा उन्नाव जिले की पूर्वी तरफ पहला रेलवे स्टेशन है। अनुरोध है कि पेयजल, बैठने, शौचालयों, दोहरी लाइन, प्रकाश आदि की बेहतर व्यवस्था कीजिए।

2. मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया कानपुर से उन्नाव के रास्ते रायबरेली तक रात्रिकालीन यात्री ट्रेन (9.00-9.30 बजे) चलाई जाए।

3. अनुरोध है कि बिंदकी रेलवे स्टेशन को जंक्शन बनाया जाए और यहां की रेल लाइन को बक्सर, भोजपुर, सरेनी और लालगंज के रास्ते विस्तार किया जाए।

4. रायबरेली से एक शटल ट्रेन चल रही है और वह रघुनाथ सिंह स्टेशन तक जाती है।

   अनुरोध: इस ट्रेन को भागलपुर के रास्ते उन्नाव रेलवे स्टेशन तक चलाया जाए।

5. मेरा आपसे अनुरोध है कि पुलिस स्टेशन और ऊंचाई पर प्लेटफार्म का निर्माण करके गंगाधर/शुक्लागंज स्टेशन का तत्काल उन्नयन किया जाए। शेड, शौचालयों की व्यवस्था की जाए और टिकट प्रणाली का कम्प्यूटरीकरण किया जाए।

6. कानपुर और लखनऊ के बीच एल.के.एम. ट्रेन चल रही थी और समय सारणी में परिवर्तन के कारण इसको अनवरगंज तक कर दिया गया था। इस बदलाव के कारण सोनिक, अजनैन, जैतीपुर, उन्नाव और अन्य रेलवे स्टेशनों पर अनावश्यक विलंब होता है।

   **अनुरोध:** समय सारणी को बदलकर पुन: पूर्वाह्न 8.35 बजे किया जाए।

7. बी.सी. यात्री ट्रेन उन्नाव जिले के तीन विधान सभा क्षेत्रों से गुजरती है।

   अनुरोध:

(एक) आई.बी.सी. यात्री ट्रेन के समय को बदलकर जिला केन्द्र उन्नाव में पूर्वाह्न 10.00 बजे और कानपुर स्टेशन पर 10.30 बजे किया जाए।

(दो) सफीपुर स्टेशन के बजाय बंगारमाऊ स्टेशन (उन्नाव पहुंचने के लिए सायंकालीन 2 बी.सी. यात्री ट्रेनों के रूट में भी परिवर्तन किया जाए।

(तीन) कृपया ट्रेन में सवारी डिब्बों की संख्या भी बढ़ाई जाए।

8. पूर्वा और मौरावां के रास्ते उन्नाव से लखनऊ तक नई रेल लाइन बिछाई जाए।

9. उन्नाव स्टेशन के बारे में निम्नलिखित अनुरोध किये जाते हैं:

(एक) उन्नाव रेलवे स्टेशन का उन्नयन। इस समय स्टेशन पर 3 बुकिंग और आरक्षण काउंटर हैं जिनमें से केवल 2 कार्यरत हैं।

(दो) काउंटरों की संख्या में वृद्धि करें ताकि यात्रियों को लंबे समय तक प्रतीक्षा से बचाया जा सके।

(तीन) कृपया पेयजल, प्रकाश और पर्याप्त पार्किंग का प्रबंध करें।

(चार) केवल एक प्लेटफार्म पर शेड है। अनुरोध है कि शेष 5 प्लेटफार्मों पर शेड का निर्माण किया जाए।

(पांच) रेल पूछताछ प्रणाली काम नहीं कर रही है। अनुरोध है कि प्रणाली को चालू और/अथवा उन्नयन किया जाए।*

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*[हिन्दी]*

***श्री दिलीप सिंह जूदेव** (बिलासपुर): दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन भारतीय रेलवे को सर्वाधिक आय देने वाला रेलवे जोन है। वस्तुत: रेलवे के 16 जोन में से मात्र एक बिलासपुर से ही भारतीय रेलवे को 15 प्रतिशत से अधिक आय होती है। रेलवे को सर्वाधिक आय देने के बावजूद जितनी रेल सुविधाएं बिलासपुर और छत्तीसगढ़ को मिलनी चाहिए वे नहीं मिल पा रही हैं। इस रेल बजट में भी जो नई ट्रेनें घोषित हुई हैं वे वस्तुत: पहले से ही घोषित हैं और विशेष ट्रेन के रूप में काफी पहले से चल रही हैं। रेल बजट के पहले हम सांसदों के दल ने रेल मंत्री से जो मांगें रखी थी उनमें से एक भी मांग पूरी नहीं हुई है। छत्तीसगढ़ के हिस्से चलने वाली बिलासपुर राजधानी को भी हावड़ा तक बढ़ा दिया गया है और बदले में दुर्ग से दिल्ली वाया कटनी जिस नई राजधानी का आश्वासन दिया गया था वह भी पूरा नहीं हुआ है।

छत्तीसगढ़ से दिल्ली तक यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति को प्रतिदिन किये जाने की आवश्यकता है साथ ही कम से कम दुर्ग दिल्ली के बीच कटनी होकर नई राजधानी एक्सप्रेस छत्तीसगढ़ राज्य को तुरंत दी जानी चाहिए। इसके साथ ही अंबिकापुर-बिलासपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस, बिलासपुर-छत्तीसगढ़ से गुवाहाटी, जम्मू, गोवा आदि स्थलों तक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

छत्तीसगढ़ में चलने वाली यात्री गाड़ियों में सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बों की भारी कमी है वहीं देश के दूसरे हिस्सों में पूरे सामान्य डिब्बों वाली जनसाधारण एक्सप्रेस ट्रेने चलाई जा रही हैं इस विसंगति को समाप्त किया जाना चाहिए।

डोंगरगढ़ कोटा सर्वे में मुंगेली, तखतपुर उस्लापुर को समाहित करने बाबत—

रेलवे छत्तीसगढ़ में डोंडरागढ़ राजनांदगांव जिले से खैरागढ़, गंडई, घुईखदान, लोहारा वर्धा होर कोटा बिलासपुर जिले तक एक नई बड़ी रेल लाइन का सर्वे करा रही है उक्त लगभग 220 कि.मी. का सर्वे 66 लाख रु. पूरा किया जायेगा इसमें 40 लाख रु. इस बजट में जारी भी किये जा रहे हैं। उक्त सर्वे वर्तमान में कोटा बिलासपुर को अंतर्बिंदु मान कर दिया जा रहा है कोटा की बिलासपुर से दूरी मात्र 32 कि.मी. है यदि यह सर्वे कोटा और बिलासपुर के बीच स्थित उस्लापुर स्टेशन तक किया जाये तो रेल बजट के पूर्व हम छत्तीसगढ़ के सांसद स्वयं मा. रेल मंत्री जी से मिले थे तब उनसे इस बाबत चर्चा हुई थी कि बिलासपुर दिल्ली के बीच चलने वाली दो दिवसीय राजधानी एक्सप्रेस को हावड़ा तक बढ़ा देने से छत्तीसगढ़ के यात्रियों को भारी परेशानी हो रही है। मैं यह कहना चाहता हूं कि आज राजधानी एक्सप्रेस केवल अमीरों की ट्रेन नहीं है वरन् मध्यमवर्गी और व्यवसाय से जुड़े लोग बड़ी संख्या में इस सुपरफास्ट ट्रेन का उपयोग करते हैं छत्तीसगढ़ में हवाई सुविधा की भी भारी कमी है और अक्सर हवाई जहाज का टिकट 10,000 रु. से अधिक में ही मिल पाता है। ऐसे में छत्तीसगढ़ को एक नई राजधानी एक्सप्रेस दिया जाना अत्यंत आवश्यक है और मेरा सुझाव है कि यह नई ट्रेन दुर्ग से निजामुद्दीन के बीच वाया बिलासपुर कटनी होकर चले जो कि तुलनात्मक रूप से छोटा रास्ता भी है केवल एक रैक की व्यवस्था होने पर यह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलाई जा सकती है। बिलासपुर जिले के प्रमुख नगर मुगेली, लारेमी तखतपुर भी लाभान्वित होंगे। ऐसा होने से यह मार्ग हावड़ा-मुम्बई मुख्य मार्ग के लिए एक विकल्प भी होगा और साथ ही कोटा जोकि करगी रोड स्टेशन के रूप में बिलासपुर-कटनी लाइन का स्टेशन है से भी सीधा जुड़ सकेगा मेरे द्वारा प्रस्तावित मार्ग वन भूमि एवं अभ्यारण से भी पर्याप्त दूर होगा और इसमें कुल सर्वे लागत में ज्यादा अंतर नहीं आयेगा। अत: मेरी मांग है कि प्रस्तावित डोंगरगढ़-कोटा सर्वे में अंतर्बिंदु कोटा के साथ-साथ उस्लापुर को भी मान कर सर्वे किया जाये। यह मामूली संशोधन करीब 10 लाख लोगों को लाभ पहुंचायेगा।

*[अनुवाद]*

***श्री हरिश्चंद्र चव्हाण** (दिंडोरी): चूंकि रेलवे बजट पर बोलने वाला मैं अंतिम वक्ता हूं अर्थात आज 8 जुलाई, 2009 को मेरी पार्टी भाजपा से 43वां। यदि मुझे संसद में बोलने का अवसर नहीं मिला तो माननीया अध्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि रेल बजट 2009 में कुछ मांगें हैं चूंकि पिछले 6 वर्षों से मैं लगातार इनकी मांग कर रहा हूं परन्तु निम्नांकित मुद्दों को अभी तक अनंतिम रूप नहीं दिया गया है।

**1. मनमाड़-मालेगांव-ड्यूल-नारडन-इंदौर (350 कि.मी.):**

महोदया, यह मुद्दा स्वतंत्रता के बाद से ही लंबित है और हर बजट में वादा किया जाता है कि कार्य प्रारंभ किया जाएगा। मैंने इस मुद्दे को संसद में उठाया है और मेरे अतारांकित प्रश्न के उत्तर में माननीय रेल राज्य मंत्री ने बताया कि इसे अपेक्षित स्वीकृति के लिए तैयार किया जा रहा है। चौदहवीं लोक सभा में

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैंने इसी प्रश्न को कई बार उठाया, उस समय यह उत्तर दिया गया कि महाराष्ट्र राज्य सरकार से अनुमानित लागत का 50% हिस्सा देने का अनुरोध किया गया है। मैंने महाराष्ट्र के माननीय मुख्यमंत्री से अनुरोध किया है और महाराष्ट्र सरकार इस हिस्से को देने के लिए तैयार है और इसे रेल मंत्रालय को सूचित कर दिया गया है। महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इसका यथाशीघ्र समाधान करें।

**2. नंदगांव जिला नासिक में कामयानी एक्सप्रैस का ठहराव**

महोदया मैंने अनुरोध किया है और नंदगांव, निफाड और लासलगांव में कामायनी एक्सप्रैस अप नम्बर 1072 और डाउन 1071 के ठहराव के लिए भूख हड़ताल पर बैठा था।

महोदया, यदि इस मांग को सरकार ने अभी भी गंभीरता से नहीं लिया तो सरकार को बड़ी संख्या में जन शिकायतों का सामना करना होगा।

महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि इसका यथाशीघ्र समाधान करें।

**3. पूना-नासिक-सूरत रेल मार्ग**

महोदया, माननीया रेल मंत्री ने नासिक-पूना रेल मार्ग हेतु घोषणा की थी। परन्तु हमारी मांग पूना-नासिक-सूरत की थी।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से इसका यथाशीघ्र समाधान करने का अनुरोध करता हूं।

**4. मध्य रेलवे से राजधानी स्तर की गाड़ी**

महोदया, मुंबई से दिल्ली के लिए 20 राजधानी रेलगाड़ियां हैं। दोनों ही रेलगाड़ियां पश्चिमी रेलवे से गुजरती हैं। हमारी मांग है कि कम से कम एक रेलगाड़ी मुंबई मनमाड भुसावल से होकर गुजरे जिससे महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश के लोग लाभान्वित होंगे।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से इसका यथाशीघ्र समाधान करने का अनुरोध करता हूं।

**5. नासिक-दहान नया रेलमार्ग**

महोदया, महाराष्ट्र में अधिकतर क्षेत्र, जनजातीय क्षेत्र में स्थित हैं। यदि ऐसी रेलगाड़ी नासिक दहानू मार्ग पर चलाई जाती है, तो इससे जनजातीय लोग लाभान्वित होंगे।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से इसका यथाशीघ्र समाधान करने का अनुरोध करता हूं।

**6. पैदलयात्री ऊपरिपुल का निर्माण, प्लेटफार्म की लंबाई में वृद्धि**

महोदया यात्रियों की सुविधा हेतु निफाड रेलवे स्टेशन पर पैदल ऊपरिपुल और प्लेटफॉर्म की लंबाई और चौड़ाई बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त निफाड और मनमाड स्टेशन पर महिला और पुरुष शौचालयों की भी आवश्यकता है।

महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि इसका यथाशीघ्र समाधान करें।

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह** (वैशाली): सभापति महोदय, मैं इसलिए प्रसन्न हूं क्योंकि 5 वर्षों के बाद रेल बजट पर भाषण करने का सुअवसर मिला और ममता जी के रेल बजट पर 8 वर्षों के बाद मौका मिला।

मैं चार सवाल उठाना चाहता हूं। पहला सवाल है कि विभिन्न नए पुराने माननीय सदस्यों ने अपने इलाकों की रेल समस्याओं के बारे में बताया कि यहां रेल लाइन बने, वर्ल्ड लैवल का स्टेशन बने, मॉडल बने, ट्रेन का ठहराव हो। इस तरह की विभिन्न रेल समस्याओं के लिए माननीय सदस्य बहस में देर रात तक उत्साहपूर्वक भाग ले रहे हैं। इन्हें प्रोत्साहन मिलना चाहिए जबकि माननीय मंत्री महोदया द्वारा सभी बातों का जवाब देना संभव नहीं होगा क्योंकि इतना समय नहीं है। मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्यों ने अपने इलाके, जिलों और क्षेत्रों का सवाल उठाया है उनके बारे में सरकार लिखित में रिस्पांस दे तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, दूसरा सवाल है कि नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी को वर्ल्ड वाइड एप्रिशिएट किया गया है। वाशिंगटन में दुनिया भर के देशों का सम्मेलन हुआ था, वहां सब देश के लोगों ने स्वीकार किया कि हिंदुस्तान में नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी बनी है, उस पॉलिसी की बराबरी में कोई दूसरी पॉलिसी नहीं बनी है। यहां जितनी रेल लाइनें बनती हैं या जितने कारखाने बनते हैं, नंदीग्राम या सिंगूर कांड, में सभी का इलाज नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी में है। रेल मंत्रालय ने नेशनल रिहेबिलिटेशन पॉलिसी को स्वीकार किया है। इसमें प्रावधान है कि रेल लाइन, रेल महकमे या किसी और महकने के लिए जमीन एक्वायर की जाएगी तो किसानों को एक नौकरी उसी महकमे में दी जाएगी। रेल मंत्रालय ने जब यह स्वीकार किया है तो क्यों नहीं रेल बोर्ड इसे लागू कर रहा है? मैं इसका स्पेसिफिक जवाब लिखित में चाहता हूं। नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी के प्रावधानों के अनुसार रेल बोर्ड, रेल लाइन या रेल महकमे के लिए

[डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह]

अगर कोई जमीन एक्वायर की जाती है, जिन किसानों की जमीन ली जाती है, उन्हें उनकी योग्यता के अनुसार कम से कम एक नौकरी उस महकमे में मिलनी चाहिए। भारत के संविधान की धारा 73 के मुताबिक पॉलिसी को स्टेटुएटरी दर्जा मिला हुआ है। इसे लागू करने से रेल मंत्रालय क्यों पीछे हट रहा है? क्यों भाग रहा है? इस बारे में अनदेखी हुई। रेल मंत्रालय को दो पत्र और रिमाइंडर गए हैं लेकिन उसका कोई पोजीटिव रिस्पांस नहीं मिला है।

महोदय, तीसरा सवाल है कि प्राइमाफेसी बजट को देखने पर लोगों ने इसे एप्रिशिएट किया है। यह परिपाटी है कि सब लोग कह देते हैं–अच्छा है, अच्छा है। लेकिन प्राइमाफेसी बजट को देखने से और माननीय सदस्यों की बात आम तौर से सुनने से मुझे लगा है कि लोगों ने शिकायत की है कि हमारे राज्य की अनदेखी हुई है, उपेक्षा हुई है। कुछ लोगों ने समर्थन भी किया है कि बड़ा अच्छा बजट है और फिर कह दिया है कि मेरे क्षेत्र में फलां काम नहीं हुआ, वह छूट गया है। प्राइमाफेसी में किसी राज्य की अनदेखी न हो। उदाहरणस्वरूप टुरंटो गाड़ी क्या चीज होगी, यह हम नहीं समझ पा रहे हैं। गाड़ी खुलेगी या नहीं, एक ही बार में गंतव्य स्थान पर रुकेगी, बीच में टेक्नीकल कारण से या तेल पानी लेने के लिए कहीं-कहीं रुकेगी, इंजन बदलने के लिए रुकेगी या किसी और कारण से रुकेगी। हावड़ा से मुंबई, हावड़ा से दिल्ली, सियालदह से दिल्ली, कोलकाता से दिल्ली एक ही जगह से चार गाड़ियां हैं। क्या सब बिहार से होकर गुजरेंगी? गुवाहाटी से दिल्ली, लखनऊ से दिल्ली, इलाहाबाद से दिल्ली, लेकिन क्या बिहार की तरफ लोग हैलीकॉप्टर से जाएंगे? प्राइमाफेसी देखने से लगता है कि टुरंटो गाड़ी से बड़ा भारी कल्याण हो जाएगा। लेकिन मैं इसे नहीं समझ पा रहा हूं कि चार गाड़ियां एक ही शहर के नजदीक से आएंगी या बिहार से होकर गुजरेंगी? एक भी टुरंटो गाड़ी बिहार के लिए इनकी बात में नजर नहीं आईं, मैं यह बात समझ नहीं पा रहा हूं। विभिन्न जगहों से शिकायत आई है कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनेगा। वर्ल्ड क्लास मॉडल से आपका क्या अभिप्राय है। मॉडल में कहां पखाना लगता है? क्या स्टेशन बिना पखाने के छोड़ देंगे? क्या कोई प्लेटफार्म नहीं रहेगा?

**श्री सुदीप बंदोपाध्याय** (कोलकाता उत्तर): आप पोजिटिव बात कीजिए।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** कृपया बहस न करें। डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह जी कृपया अब आप अपना भाषण समाप्त करें।

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह:** महोदय, मेरा प्वाइंट खत्म हो रहा है।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि कोई राज्य यह महसूस न करे, कोई सदस्य यह महसूस न करे कि भेदभाव हो रहा है। नेशन है और रेल नेशनल इंटिग्रेशन का सबूत है। इसलिए यदि उसमें कोई भेदभाव लगता है, दीखता है तो उसमें तुरंत सुधार होना चाहिए।

महोदय, बिहार में भारी गर्म अफवाह है कि जितनी योजनाएं वहां स्वीकृत हुई हैं या तो वे पूरी नहीं होंगी या उन पर ढिलाई शुरू हो गई है। उनमें पैसे का आवंटन नहीं है। हमारे इलाके में वर्ष 2004 में श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने हाजीपुर-वैशाली-सुगौली का शिलान्यास किया था। पांच वर्ष पूरे हो गये, अभी उसमें जमीन एक्वायर करने का आधा काम हुआ है और आधा काम बाकी है, यह कब पूरा होगा? इसी तरह से छपरा से मुजफ्फरपुर रेल लाइन की शुरुआत हुई।

हमारा तीसरा सवाल यह है कि जो भी योजनाएं स्वीकृत हुई हैं, उनका एक्शन प्रोग्राम टाइम के साथ आना चाहिए, ये कब पूरी होंगी, कितने वर्षों में पूरी होंगी, कितने पैसे का आवंटन है? इसका सुनते हैं कि व्हाइट पेपर, सफेद कागज आयेगा। हम चाहते हैं कि सफेद कागज इन चीजों का आये कि एक्शन प्रोग्राम कब पूरा होगा, ताकि लोगों के मन में जो भ्रांति है, वह खत्म हो सके।

मेरा चौथा सवाल यह है कि व्हाइट पेपर के बारे में हमने बहुत सुना है। सब लोग जानते हैं कि भारत सरकार या कोई भी सरकार जो बजट लाती है, उससे बढ़कर व्हाइट पेपर क्या होता है। क्या वह ब्लैक पेपर है या कलर्ड पेपर है। लेकिन यहां व्हाइट पेपर आ रहा है। सारे संवैधानिक संस्थान उसकी जांच करते हैं। लेकिन पटना से बोले पुराने रेल मंत्री, व्हाइट पेपर आये। बजट में आ गया कि व्हाइट पेपर आयेगा। इससे लोगों के मन में बड़ा भारी संदेह हो गया। पांच वर्षों तक रेलवे का मुनाफा हुआ, उससे पहले घाटा हुआ। जब घाटा हुआ तो व्हाइट पेपर आता है कि घाटा क्यों हुआ। उसी रेल महकमे से जब लाभ हुआ तो अब घाटा क्यों हुआ? घाटा हुआ है तो क्या रेल मंत्री पैसे अपने घर ले गये? यहां बजट में साफ बताया कि रेलवे को मुनाफा हो रहा है। ऐसा समझ में आ रहा है कि रेल का मुनाफा क्यों हुआ, बड़ा भारी कसूर हो गया, इसलिए व्हाइट पेपर लाओ और जिसमें घाटा हो गया, उसे ब्लैक पेपर में रख दो और जिसमें लाभ हुआ, उसे व्हाइट पेपर में रखो। इसमें किसी सरकार को व्हाइट पेपर लाने

के लिए कितना समय चाहिए। बजट आया तो उसी के साथ व्हाइट पेपर क्यों नहीं आया? पुराने रेल मंत्री लालू जी ने रेलवे को मुनाफा दिया। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह जी, आप अपनी सभी बातें कह चुके हैं। कृपया अब समाप्त करें।

...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः** महोदय, मैं चौथे प्वाइंट पर आता हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आपने कहा था कि केवल चार मुद्दे हैं।

...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः** इसलिए हम इस बात को साफ कर देते हैं कि नीतिश कुमार, रेल मंत्री थे तो घाटा हुआ, कुमारी ममता बनर्जी थीं तो घाटा हुआ। उसके बारे में किसी को कुछ नहीं चाहिए। वह अच्छा हुआ। अब जब लाभ दिखाई दिया तो व्हाइट पेपर लाओ, व्हाइट पेपर लाओ।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह जी, कृपया अपनी बात को न दोहराएं।

...*(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः** सरकार के लिए व्हाइट पेपर लाना एक दिन का खेल है। सारा हिसाब-किताब लिखा हुआ है, उसे प्रकट कर दो। ट्रांसपेरेन्सी की मांग है कि व्हाइट पेपर में समय लगाना खतरनाक काम है और ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** कृपया अब अपना स्थान ग्रहण करें।

*[हिन्दी]*

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः** वहां से श्री अनन्त कुमार बोल रहे हैं कि सारा झूठा है। ''मैं सच्चा तू सच्ची है और सकल बजरिया झूठी है''। इस तरह का बयान हम सुनने को मजबूर हैं। इसीलिए मैं इस तरह के आचरण का घोर प्रतिवाद करता हूं। पब्लिक एकाउंट्स कमेटी, रेल कमेटी, पार्लियामेंट, सी एंड एजी, रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया सभी की जांच के बाद पांच वर्षों का लाभ क्यों हुआ। ''दुष्टजनों की यह सब रीति, देखि न सकही पराई विभूति''। दूसरे की सफलता को देखने से ईर्ष्या, द्वेष यही भाव पैदा हुआ है।

अब मैं चौथे प्वाइंट को खत्म कर रहा हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह जी, आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं, इसलिए मैं घड़ी की ओर नहीं देख रहा था। आप नौ मिनट का समय ले चुके हैं। कृपया सभा की कार्यवाही चलाने में मदद करें।

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंहः** महोदय, मैं समाप्त कर रहा हूं।

*[हिन्दी]*

चौथे प्वाइंट में मैं मांग करता हूं कि सात दिन नहीं, सात दिन से कम ही मैं चार्ज करता हूं कि बजट के साथ व्हाइट पेपर क्यों आया। व्हाइट पेपर का जिक्र हुआ, व्हाइट पेपर लायेंगे। हमारा कहना है कि घाटे वाले सालों का भी व्हाइट पेपर आये और लाभ वाले सालों का भी व्हाइट पेपर आये।

इन्हीं चार सवालों के बाद मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

***श्री भरत राम मेघवाल** (श्रीगंगानगर): रेलवे मंत्री ममता जी को बधाई देता हूं कि जो रेलवे बजट पेश किया, आम जनता को राहत पहुंचाने वाला बजट है। इस बजट में युवा, महिला एवं वृद्धों का विशेष ध्यान रखा है तथा पहली बार मदरसों में अध्ययन करने वाले विद्यार्थियों को भी रेल किराये में सुविधा दी गयी है। राजस्थान से मैं ऐसे क्षेत्र से चुनकर आया हूं जो पाकिस्तान की सीमा से लगा हुआ गंगानगर। गंगानगर लोक सभा क्षेत्र सीमावर्ती क्षेत्र है इस क्षेत्र में रेलवे की नई लाइन डालना अति आवश्यक था। हनुमानगढ़ से वाया रावतसर होते हुए सरदारशहर को जोड़ना

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री भरत राम मेघवाल]

बहुत जरूरी था। इस क्षेत्र में 150 किलोमीटर तक रेलवे लाइन नहीं है तथा इस क्षेत्र में जिप्सम के भण्डार हैं। अगर इस क्षेत्र में रेलवे लाइन डलवाई जावें तो जिप्सम भारत के हर कोने में पहुंच सकती है।

महोदया जी इस वर्ष में उपरोक्त लाइन की सर्वे कराने का आदेश जारी करें तो उनकी अति मेहरबानी होगी।

*[अनुवाद]*

**श्री पी. करुणाकरन** (कासरगोड): सभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धनय्वाद करता हूं।

महोदय, समयाभाव के कारण मैं रेल बजट संबंधी नीतिगत मुद्दों में नहीं जाना चाहता।

मैं कुछ नई रेलगाड़ियां आरंभ करने और कुच रेलगाड़ियों का विस्तार करने के लिए सचमुच रेल मंत्री का आभारी हूं। इससे राज्य में आम यात्री को सचमुच सहायता मिलेगी। लेकिन इसके साथ ही, जहां से केवल मैं ही नहीं, राज्य मंत्री श्री अहमद भी हैं, वहां लोगों के कुछ वर्गों में असंतुष्टि है। ऐसा केरल के उत्तरी भागों, विशेषत: मालबार में देखने में आता है जहां प्रात: 9 बजे से अपराह्न तीन बजे के बीच कालीकट से मंगलौर के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। हमने इस संबंध में अनेक अभ्यावेदन दिये हैं। कालीकट से मंगलौर के लिए एक इंटरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाकर, हजारों यात्रियों की सहायता की जा सकती है।

महोदय, एक रेलगाड़ी है जो कालीकट से आरंभ होकर कन्नौर तक जाती है। यह वस्तुत: वहां आठ घंटे अनुपयोगी खड़ी रहती है। सभी ने इस रेलगाड़ी का विस्तार कन्नौर से मंगलौर तक करने का अनुरोध किया था जिससे उत्तरी क्षेत्र में हजारों यात्रियों को सहायता मिलती।

महोदय, जहां तक केरल का संबंध है, केरल की एक प्रायद्वीपीय जोन और पालक्कड़ में कोच फैक्टरी लगाने की मांग काफी समय से लंबित है। इस मांग का जिक्र केरल के सभी सदस्यों ने किया है। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री इस मांग की तरफ समुचित ध्यान देंगी।

महोदय, ऐसी अनेक रेल लाइनें हैं जिनका सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेजी जा चुकी है। उनमें थलसरी-मैसूर, नीलम्बोर-नांजेनकोड और कांजनगाड-पनथूर सबसे महत्वपूर्ण हैं। मैं समझता हूं कि कांजनगाड-पनथूर लाइन के संबंध में रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को पहले ही भेजी जा चुकी है। मैं समझता हूं कि यह रिपोर्ट सकारात्मक भी है लेकिन इस बजट में शामिल नहीं की गई है।

जैसाकि ममता जी ने पहले ही कहा है, रेलवे को केवल आर्थिक व्यवहार्यता का ही नहीं, बल्कि सामाजिक दायित्वों का भी ध्यान रखना होता है। इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को देखते हुए, मैं समझता हूं कि यह लाइन इसी बजट में शामिल की जानी चाहिए।

जहां तक मालबार का संबंध है, कालीकट और शोरानूर अत्यधिक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। वे केवल रेलवे स्टेशन नहीं हैं बल्कि जंक्शन भी हैं। वे मालाबार का प्रवेश द्वार हैं लेकिन कालीकट और शोरानूर की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया गया है। अत: मैं रेल मंत्री से इन दोनों स्टेशन को स्टेशनों के उन्नयन किये जाने वाले स्टेशनों में शामिल करके इन दोनों जंक्शनों पर समुचित ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, मैं कासरगोड, कन्नूर, कांजनगाड और पनथूर स्टेशनों को, जो मालबार में सर्वाधिक महत्वपूर्ण स्टेशन है, आदर्श स्टेशनों में शामिल करने का अनुरोध करता हूं। मालबार क्षेत्र में से एक भी स्टेशन आदर्श स्टेशनों में शामिल नहीं किया गया है।

रेलवे के विकास के लिए विद्युतीकरण और दोहरीकरण सर्वाधिक महत्वपूर्ण पूर्व आवश्यकता है। पिछले बजट में शोरानूर और मंगलौर के बीच विद्युतीकरण का वादा किया गया था लेकिन यह इस बजट में देखने में नहीं आया है। अत:, मैं सरकार से आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध करता हूं। यद्यपि मंगलौर-शोरानूर लाइन के अधिकतर हिस्से का दोहरीकरण पूरा हो चुका है, लेकिन पांच-छह किलोमीटर अब भी बचा हुआ है। मैं समझता हूं कि मंगलौर-शोरानूर लाइन के दोहरीकरण का बाकी कार्य भी शीघ्र पूरा हो जाएगा।

महोदय, दिल्ली से केरल जाने वाले अनेक यात्रियों की सहायता के लिए-दिल्ली में अनेक केरलवासी कार्य कर रहे हैं, केरलवासी लगभग सभी राज्यों में कार्य कर रहे हैं-मुख्य मांग जो हम पहले ही मंत्री को सौंप चुके हैं वह राजधानी एक्सप्रेस और संपर्क क्रांति एक्सप्रेस के फेरों में एक दिन की वृद्धि की है।

महोदय, अनेक केरलवासी बंगलौर में भी कार्य कर रहे हैं। वर्तमान में कोकूवेली-बंगलौर एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चल रही है लेकिन यह रेलगाड़ी दैनिक रेलगाड़ी के रूप में चलाई जा सकती है, इससे भी लोगों को सहायता मिलेगी।

महोदय, कन्नूर-यशवंतपुरी एक्सप्रेस के फेरों में जहां तक मालबार का संबंध है, यह सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग है-वृद्धि की जा सकती है।

जैसाकि रेल बजट में कहा गया है, केरल के कुछ हिस्सों में पर्याप्त भूमि है। आपको ज्ञात होगा, बेक्कल केरल में सर्वाधिक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थलों में से एक है। वहां पर्याप्त मात्रा में भूमि उपलब्ध है। अत:, बेक्कल में रेलवे की एक औद्योगिक इकाई आरंभ की जा सकती है जिससे अन्य क्षेत्रों में रेलवे के विकास में सहायता मिलेगी।

महोदय, जहां तक लंबी दूरी की रेलगाड़ियों का संबंध है, रेलवे का मत कम ठहराव देने का है। मैं इससे सहमत हूं। लेकिन साथ ही, मेरा सुझाव है कि जब ये लंबी दूरी की रेलगाड़ियां दूरस्थ गंतव्यों पर जाती हैं, उदाहरणार्थ राजधानी एक्सप्रेस, जो केरल जाती है और केरल आती है, को कम से कम जिला मुख्यालयों पर ठहराव दिया जाना चाहिए। हम जानते हैं कि राजधानी एक्सप्रेस और संपर्क क्रान्ति एक्सप्रेस में अनेक सीटें खाली हो जाती है क्योंकि सभी यात्री अंतिम स्टेशन तक नहीं जाते। अत:, माननीया रेल मंत्री द्वारा इस बात पर भी विचार किया जाना चाहिए और कासरगोड में राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।

इन चंद शब्दों के साथ, मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*भारत में रेलवे का विशाल जाल फैला हुआ है। यह विशालतम सार्वजनिक उपक्रम भी है जो लाखों लोगों को रोजगार देता है। वस्तुत: रेलवे की सार्वजनिक भूमिका की इसकी सफलता का रहस्य है। आजकल की नई उदार नीति ने रेलवे को भी प्रभावित किया है जिससे इसकी सार्वजनिक भूमिका को खतरा हो गया है।

समयाभाव के कारण, मैं नीतिगत मुद्दों पर नहीं जाना चाहता। मैं कुछ नई रेलगाड़ियां आरंभ करने और कुछ को विस्तार देने के लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं लेकिन मेरे राज्य के कुछ क्षेत्र में यात्री सुविधाओं के अभाव के कारण लोगों में असंतोष है।

यह विशेषरूप से केरल के उत्तरी हिस्से मालाबार क्षेत्र में देखने में आता है। प्रात: 9 बजे से अपराह्न 3 बजे के बीच कोई रेलगाड़ी नहीं है। अत:, कालीकट से मंगलौर तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाकर इस शिकायत का निवारण किया जा सकता है। कालीकट-कन्नूर यात्री गाड़ी, जो कन्नूर में लगभग 8 घंटे बेकार खड़ी रहती है, का मंगलौर तक विस्तार किया जा सकता है, जिससे इन क्षेत्र में हजारों यात्रियों को सहायता मिलेगी।

केरल की काफी समय से लंबित एक प्रायद्वीपीय रेलवे जोन और पलक्काड में एक डिब्बा कारखाना स्थापित करने की मांग पर गंभीरता से विचार किया जाए।

यद्यपि अनेक रेल लाइनों का सर्वेक्षण हो चुका है, लेकिन किसी को भी इस बजट में शामिल नहीं किया गया है। इनमें थलसरी-मैसूर, नीलम्बोर-नांजनकोड और कांजनगाड-पनथूर सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। ऐसा माना जाता है कि कांजनगाड-पनथूर रेलवे का इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को सौंप दी गई है। मैं समझता हूं कि यह रिपोर्ट सकारात्मक है, लेकिन इसे इस बजट में शामिल नहीं किया गया है।

मैं रेल मंत्री महोदया से इस पिछड़े क्षेत्र की सहायता के लिए व्यक्तिगत रूप से पहल करने का अनुरोध करता हूं। मालाबार क्षेत्र में कालीकट और शोरानूर सबसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। इन मुख्य रेलवे स्टेशनों, जो मुख्य जंक्शन भी हैं, पर समुचित ध्यान देना होगा। मैं कासरगोड, नन्नूर, कांजनगाड स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों की सूची में शामिल करने का भी अनुरोध करता हूं।

शोरानूर-मंगलौर रेल लाइन का विद्युतीकरण इस बजट में शामिल करना होगा, जिसके लिए पिछले बजट भाषण में वादा किया गया था। शोरानूर-मंगलौर के दोहरीकरण का कार्य भी अभी पूरा नहीं हुआ है।

दिल्ली से केरल जाने वाले अनेक यात्रियों की सहायता के लिए राजधानी और संपर्क क्रांति एक्सप्रेस के फेरों में कम से कम एक दिन की वृद्धि की जाए। कोचुवेली-बंगलौर एक्सप्रेस को रोजाना चलने वाली गाड़ी बनाया जाए। कन्नूर-यशवंतपुरी एक्सप्रेस के फेरों में कम से कम दो दिन की वृद्धि की जाए।

उदाहरणार्थ बेक्कल और नीलेश्वर में रेलवे आधारित इकाइयां अथवा उद्योग आरंभ करने के लिए पर्याप्त जमीन है। मैं आपसे इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूं।*

*[हिन्दी]*

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेल** (महेसाणा): महोदय, मैं लोक सभा में पहली बार चुनकर आयी हूं। आपने मुझे रेल बजट की चर्चा पर बोलने का जो अवसर दिया, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। रेल मंत्री ममता जी ने सामाजिक दृष्टिकोण वाला रेल बजट दिया है और ''मुश्किल आसान'' नाम से ''मां, माटी, मानुस'' की

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती जयश्रीबेन पटेल]

बात कही है। महिलाओं, युवाओं के बारे में रेल मंत्रालय ने रेल बजट में जो प्रावधान किए हैं, वे सराहनीय हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री ममता जी का ध्यान खींचना चाहती हूं। उनके भाषण में पेज नं. 1 पर खिा है कि रेल परियोजनाओं को न केवल आर्थिक व्यावहारिकता के पैमाने पर तोला जाए बल्कि इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी देखा जाए। इसमें आगे यह लिखा है कि परियोजनाएं आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हों परन्तु फिर भी वे पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक है।

महोदय, आदरणीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी समावेशी विकास पर बल देते हैं। बजट में समग्रता को बढ़ाने की सोच में नए उपाय की बात पेज नं. 2 पर की गयी है। इन बातों पर रेल मंत्री ममता जी का ध्यान उजागर करना मेरा अधिकार है और मैं अपना फर्ज अदा कर रही हूं। वैसे भी विकास सर्वपोषीय, सर्वदेशीय और सर्वस्पर्शीय होना चाहिए।

महोदय, मैं गुजरात से प्रतिनिधित्व करती हूं। गुजरात रेलवे के बारे में बहुत अन्याय झेल रहा है। बंदरगाह, औद्योगिक और आर्थिक विकास में अग्रसर गुजरात पश्चिम रेलवे में राजस्व कमाने की दृष्टि से सबसे बड़ा स्रोत है, लेकिन रेलवे का अपर्याप्त नेटवर्क गुजरात के विकास में बाधक बन गया है। शासन, प्रजाजन और महाजनों की ओर से गुजरात में नयी रेल लाइन बिछाने की बार-बार चर्चाएं की गयी हैं और इस पर चिंता जताई गई है। केन्द्र को कई बार इसके बारे में उजागर किया गया है, लेकिन नतीजा निराशाजनक है। रेल की आमदनी में पश्चिमी रेलवे में सबसे अधिक राजस्व गुजरात का है। जब 4 हजार किलोमीटर रेल व्यवहार गुजरात से गुजरता है तो पश्चिम रेलवे का चीफ हैडक्वार्टर चर्चगेट मुंबई से हटाकर अहमदाबाद करने में क्या परेशानी है। जो बात पहले कही गयी है कि अहमदाबाद और उदयपुर का गेज रूपान्तर आज तक नहीं हुआ है। पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेल मंत्रालय को पैलेस ऑन व्हील का प्रोजेक्ट गुजरात में शुरू करना चाहिए क्योंकि गुजरात में बहुत विदेशी पर्यटक आते हैं। डायमंड सिटी सूरत से औद्योगिक हजीरा की रेल लाइन के निर्माण का भी कोई आयोजन नहीं है।

महोदय, अगर रेल मंत्रालय अहमदाबाद को इंटरनेशनल स्टेशन का दर्जा देना चाहती है तो इसके लिए कालुपुर रेलवे स्टेशन का विकास करना जरूरी है। जिस तरह सिकंदराबाद-हैदराबाद, बांद्रा टर्मिनल, मुंबई सेन्ट्रल और हजरत निजामुद्दीन दिल्ली स्टेशन को विकसित किया है, उसी तरह साबरमती को भी टर्मिनल रेलवे स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए क्योंकि इससे अहमदाबाद शहर के बाहर के विस्तार में रहने वाली जनता को अच्छी रेलवे सुविधा मिल सकेगी।

**रात्रि 8.00 बजे**

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान पेज नंबर 22 की तरफ आकृष्ट करना चाहती हूं। इसमें इज्जत योजना की बात रखी गई है। मैं ममता जी से यह कहना बेहतर समझूंगी कि असंगठित क्षेत्रों में और दूरदराज गांव में रहने वाली और कम आमदनी वाली अनुसूचित जनजाति अथवा आदिवासी जनता को लाभान्वित करने वाली नई रेल की पटरी बिछाओगे तब इज्जत मिलेगी। रेलपटरियां होंगी तो काम के लिए, रोजगार के लिए, शहर में आने जाने के लिए लोग रोजगार कमाएंगे या अपने घरेलू उत्पादन को बेचकर गुजारा करेंगे।

मैं मेहसाणा जिले में चुनकर आई हूं जहां श्रद्धास्थल तारंगा में जैनियों का एक बड़ा मंदिर है। बनासकांठा जिले में अभी बात कही। अम्बाजी आम समाज के लिए श्रद्धा और आस्था का मंदिर है। साबरकांठा जिले के खेड़म्मा के बीच नई रेल लाइन बिछाने की अनिवार्यता है। वहां से आबू राजस्थान 22 किलोमीटर के फासले पर है। यह नई रेल लाइन आपकी मानवीयता के अनुकूल भी है। इससे रेल मंत्रालय का एक नया चेहरा उभकर सामने आएगा और सामाजिक दृष्टिकोण में भी रेल खरी उतरेगी। मैं मेहसाणा संसदीय मतविस्तार का प्रतिनिधित्व करती हूं। मेहसाणा आइल सिटी, मिल्क सिटी और औद्योगिक सिटी के नाम से जाना जाता है। मेहसाणा में गरीब रथ जैसी गाड़ियों को आज तक स्टॉपेज नहीं मिला। आइल सिटी के रूप में ओएनजीसी का बहुत अच्छा कारोबार मेहसाणा में चल रहा है। पूरे देश भर में दस से पन्द्रह हजार कर्मचारी और अधिकारी मेहसाणा में रहते हैं और आवागमन करते हैं।

**सभापति महोदयः** जयश्री जी, बाकी स्पीच आप ले कर दीजिए।

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेलः** थोड़ा ही है। इसमें भी मेहसाणा को प्रत्येक गाड़ी का स्टॉपेज और टिकट का कोटा मिलना जरूरी है।

उंजा शहर एशिया भर में सबसे बड़ी मसाले की मंडी है। इस शहर में मसाले का नेशनल और इंटरनेशनल मार्केट है। देश भर से व्यापारियों और खरीददारों के रूप में यहां आवागमन रहता है। इसी शहर में विश्वभर के पाटीदारों का आस्था के केन्द्र समाज उमियां माता के रूप में बहुत बड़ा श्रद्धा स्थल है। इसी वजह से शहर को सभी गाड़ियों का स्टॉपेज मिलना चाहिए और इसके टिकट का कोटा भी बढ़ाना चाहिए।

रेल मंत्रालय को गुजरात सरकार ने 12 प्रश्नों का एक ब्यौरा 23 मार्च, 2009 को भेजा है मैंने भी 8 जून को पत्र लिखा है लेकिन आज तक भिलडी समदढ़ी के प्रश्न के सिवाय एक भी प्रश्न का सॉल्यूशन नहीं मिला है। मैं आशा करती हूं कि इस संबंध में समुचित कार्यवाही की जाएगी और गुजरात को उचित न्याय दिया जाएगा।

ममता जी के शब्दों में ही मैं कहना चाहूंगी:

भंवर से लड़ो,
तुम लहरों से उलझो
कहां तक चलोगे
किनारे-किनारे।

माननीय ममता जी यहां बैठी नहीं है। मैं ममता जी से मैं निवेदन करना चाहूंगी कि गुजरात को किनारे-किनारे मत छोड़िये क्योंकि गुजरात आज भारत का ग्रोथ इंजन बन गया है। उसको विकास के रूप में देखिये।

मैं आपके माध्यम से आशा करती हूं कि हमारी जो मांग है, रेल मंत्री ममता जी वह पूरी करेंगी। सभापति जी, आपने मुझे अपनी बात रखने के लिए उचित समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करती हूं।

*[अनुवाद]*

मैं अपना शेष भाषण भी सभा पटल पर रख रही हूं।

***रेल मंत्रालय, नई दिल्ली के पास गुजरात राज्य के लंबित मुद्दे**

| क्र.सं. | मुद्दा |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 1. | कांडला भटिंडा रेल लाइन पर 'डबल-स्टैक' कंटेनर की सुविधा उपलब्ध कराना। |
| 2. | नई रेल लाइनों का निर्माण |
| 3. | भिलाडी-सैमदरी रेल लाइन का आमान परिवर्तन |
| 4. | अहमदाबाद-उदयपुर रेल लाइन का आमान परिवर्तन |
| 5. | पाटन और भिलाडी के बीच रेल लाइन का निर्माण |
| 6. | रेल लाइनों का आमान परिवर्तन |
| 7. | पश्चिचम रेलवे का मुख्यालय अहमदाबाद में स्थानांतरित करना |
| 8. | सूरत-हजीरा नई रेल लाइन |
| 9. | भरूच-दाहेज रेल लाइन का आमान परिवर्तन |
| 10. | रेलगाड़ियों में सुविधाओं में वृद्धि। विभिन्न रेल लाइनों पर डिब्बों की संख्या में वृद्धि |
| 11. | राज्य में 'डीएमआईसी' के लिए रेल संपर्कों का विकास |
| 12. | साबरमती रेलवे स्टेशन का विकास |

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*[हिन्दी]*

प्रथम महिला अध्यक्ष के रूप में सर्वसम्वमत चुन कर आई है इसलिए एक महिला के नाते आपको अभिनंद नदे के गौरव का अनुभव करती हूं। मुझे आपने रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया। इसलिए मैं आपकी बहुत आभारी हूं। आदरणीय रेल मंत्री ममता जी ने सामाजिक दृष्टिकोण वाला रेल बजट दिया और ''मुशकिल आसान'' नाम से मां माटी मानुस की जो बात कही है और महिलाओं युवाओं के बारे में रेल मंत्रालय ने जो रेल बजट में प्रावधान किये हैं वह सराहनीय हैं। मैं रेल मंत्री माननीय ममता जी का ध्यान खींचना चाहती हूं। उनके भाषण में पेज नं. 1 पर लिखा है कि रेल परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यवहारिकता के पैमाने पर भी तोला जाए या फिर उन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी देखा जाए।

आगे लिखा है कि परियोजनाएं आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हो परन्तु फिर भी वे पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक है। अध्यक्ष महोदया आदरणीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी समावेशी विकास पर बल देते हैं और इनमें समग्रता को बढ़ाने की सोच में जो नए उपाय की बात पेज नं. 2 पर की गई है उन पर माननीय ममता जी का ध्यान उजागर करना मेरा अधिकार और फर्ज अदा करती हूं बैसे भी विकास सर्वपोषीय, सर्वदेशीय और सर्वस्पर्शीय होना चाहिए।

मैं गुजरात का प्रतिनिधित्व करती हूं। गुजरात रेल के बारे में बहुत अन्याय झेल रहा है, बंदरगाह औद्योगिक और आर्थिक विकास में अग्रसित गुजरात पश्चिम रेलवे में राजस्व कमाने की दृष्टि से सबसे बड़ा स्रोत है। अपर्याप्त रेल का नेटवर्क गुजरात के विकास

[श्रीमती जयश्रीबेन पटेल]

में बाधक बन गया है। शासन, प्रजाजन और महाजनों की ओर से गुजरात में नयी रेल लाइन बिछाने में बार-बार चर्चाएं और चिंताएं की गई हैं और कई बार केन्द्र को इसके बारे में उजागर किया है, लेकिन नतीजा निराशाजनक है।

1. रेल आमदनी में पश्चिम रेलवे में सबसे अधिक राजस्व गुजरात का है और 4 हजार कि.मी. रेल व्यवहार गुजरात से गुजरता है तो फिर भी पश्चिम रेलवे का चीफ हेडक्वार्टर चर्चगेट मुम्बई से हटाकर अहमदाबाद करने में क्या परेशानी है।

2. अहमदाबाद और उदयपुर का गेज रूपान्तर आज तक नहीं हो पाया।

3. पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्या रेल मंत्रालय पैलेसओन व्हील का प्रोजेक्ट गुजरात में शुरू करना चाहती है।

4. डायमंड सिटी सूरत से औद्योगिक हजीरा की रेल लाइन का निर्माण का कोई आयोजन है।

5. भरूच-दहेज रेल लाइन के लिए रेल विकास लि. और अदाणीपोर्ट के बीच जो एमओयू हुए हैं इसका अमलीकरण कब होगा।

6. क्या रेल मंत्रालय अहमदाबाद को इन्टरनेशनल स्टेशन का दर्जा देना चाहती है तो उसके बारे में जो कालुपुर रेलवे स्टेशन का विकास करना जरूरी है। साबरमती रेलवे स्टेशन के बारे में जिस तरह सिकंदराबाद-हैदराबाद, बांद्रा टार्मिश, मुम्बई सेन्ट्रल और ह. निजामुद्दीन दिल्ली स्टेशन को विकसित किया है, इसी तरह साबरमती को भी टर्मिनल रेलवे स्टेशन का दर्जा मिलना आवश्यक है, क्योंकि इससे अहमदाबाद शहर के बाहर के विस्तार में रहने वाली जनता को अच्छी रेलवे सुविधा मिल सकेगी।

मैं रेल मंत्री का ध्यान पेज नं. 22 पर लाना चाहती हूं इसमें ''इज्जत'' योजना की बात रखी है मैं ममता जी को यह पूछना बेहतर समझूंगी कि असंगठित क्षेत्रों में और दूरदराज गांव में रहने वाली और कम आदमनी कमाने वाली अथवा आदिवासी जनता को लाभान्वित करने वाली नई रेलगाड़ी की पटरी बिछाओगी तब इज्जत मिलेगी? रेल पटरियां होंगी तो काम के लिए रोजगार के लिए शहर में आने जाने के लिए रोजगार कमाएंगे या अपना घरेलू उत्पादन को बेचकर गुजारा करेंगे।

मेरा प्रश्न यह है कि मेहसाणा जिले का जैन का श्रद्धास्थल तारंगा और बनासकांठा जिले का अम्बाजी जो एक आम समाज के लिए श्रद्धा आस्था का मंदिर है। साबरकांठा जिले का खेडवमा के बीच नयी रेल लाइन बिछाने की अनिवार्यता है वैसे भी यह इलाका आदिवासी बाहुल्य है। वहां से आबु-राजस्थान 22 कि.मी. के फासले पर है। ये नयी रेल लाइन आपके मानवीयता के अनुकूल भी है। इससे रेल मंत्रालय का एक नया चेहरा उभरकर आयेगा और सामाजिक दृष्टिकोण में भी रेल खरी उतरेगी। मैं मेहसाणा संसदीय मतविस्तार का प्रतिनिधित्व करती हूं। यह मेहसाणा आयल सीटी, मिल्क सिटी और औद्योगिक सिटी के नाम से जाना जाता है। मेहसाणा में गरीब रथ जैसी गाड़ियों का स्टोपेज आज तक नहीं मिला। आयल सिटी के रूप में ओएनजीसी का बहुत अच्छा कारोबार मेहसाणा में चल रहा है। पूरे देशभर से 10 से 15 हजार कर्मचारी, अधिकारी मेहसाणा में रहते हैं और आवागमन करते हैं, इससे भी मेहसाणा को प्रत्येक गाड़ी स्टोपेज और टिकट का कोटा मिलना जरूरी समझती हूं।

उंजा शहर में एशिया की सबसे बड़ी मसाले की मंडी है। इस शहर में मसाले का नेशनल और इन्टरनेशनल मार्किट है, देशभर से व्यापारियों की खरीदारियों के रूप में भी आवागमन रहता है और इसी शहर में देशभर के रहने वाले कडवा पाटिदारों कुल देवी उमियां माता के रूप में बहुत बड़ा श्रद्धा स्थल है, इसी वजह से शहर को सभी गाड़ियों को स्टोपेज मिलना चाहिए और इसके टिकट का कोटा भी बढ़ना चाहिए।

रेल मंत्रालय को गुजरात सरकार ने अलंवित 12 प्रश्नों का ब्यौरा 23 मार्च, 2009 में भेजा है, लेकिन आज तक भिलडी समदढ़ी के प्रश्न के सिवाय एक भी प्रश्न का सोलुशन नहीं मिला है। मैं आशा रखती हूं इसके बारे में समुचित कार्यवाही की जाए और गुजरात को उचित न्याय दिया जाए।*

*[अनुवाद]*

***डॉ. ज्योति मिर्धा** (नागौर): सर्वप्रथम, तो मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी का इतना अच्छा रेल बजट 2009-10 लाने और बंबई-बीकानेर एक्सप्रेस का नागौर में ठहराव देने के लिए धन्यवाद करती हूं। तथापि अनेक कार्य हैं, जिनके लिए मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग काफी लंबे समय से मांग करते रहे हैं। ये निम्नलिखित हैं:

**1. रेल लाइन का कार्य**

(क) गुणवती गांव (मकराना) से विदियाद (पर्वतसर) तक का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है, लेकिन कार्य रुका हुआ है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

(ख) जैसलमेर से नागौर और बीकानेर रेल लाइन को फालौदी-नागौर और कोलायत से जोड़ा जाए।

(ग) अजमेर से मेत्रा रोड रेल लाइन चालू की जाए।

(घ) रिंगस को रेल लाइन के जरिये दिखाना से जोड़ा जाए।

(ङ) मकराना से पर्वतसर रेल लाइन चालू की जाए। इसे पहले ही बड़ी लाइन के लिए मंजूरी दी जा चुकी है, लेकिन अभी कार्य आरंभ नहीं हुआ है।

(च) फलोदी से नागौर रेल लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। इसके लिए बजट आवंटन नहीं किया गया है।

**2. रेलगाड़ियों का विस्तार/ठहराव**

(क) रेलगाड़ी संख्या 377-अबोहर से लालगढ़ का विस्तार जोधपुर तक किया जाए।

(ख) जयपुर-चेन्नै रेलगाड़ी का विस्तार बीकानेर तक किया जाए।

(ग) नावा में किसी भी सुपरफास्ट रेलगाड़ी का ठहराव नहीं है और न ही नमक की लदाई से 50 करोड़ रुपये/प्रति वर्ष का राजस्व देने के बावजूद यहां कोई कम्प्यूटरीकृत आरक्षण कार्यालय नहीं है।

(घ) कुचमन सिटी में जोधपुर-इंदौर इंटरसिटी का ठहराव दिया जाए।

(ङ) सिकन्दराबाद-बीकानेर साप्ताहिक गाड़ी संख्या 7037 और 7038 का मुंडवा रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

(च) खुनखुना रेलवे स्टेशन पर किसी एक्सप्रेस गाड़ी का ठहराव नहीं है। दिल्ली-जोधपुर मेल को यहां ठहराव दिये जाने की मांग की जाती है।

**3. रेल समपार**

(क) देगना-रतनगढ़ रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए सी-66 फाटक को बंद किया जाए। यह लगभग 50 गांवों के लिए दिदवाना जाने के लिए एकमात्र रास्ता है।

**4. रेलवे स्टेशन**

(क) मकराना रेलवे स्टेशन को पूरी तरह सुसज्जित किया जाए। इसके लिए 80 लाख रुपये की धनराशि पहले ही मंजूर की गई हैं लेकिन अब तक कार्य आरंभ नहीं हुआ है।

(ख) नमक की लदाई के कारण नावा स्टेशन पर ऊपरि पुल का निर्माण काफी समय से लंबित है।

**श्री एम. राजा मोहन रेड्डी** (नेल्लौर): सभापति महोदय, रेल बजट पर बोलने का मौका देने के लिए मैं आपका धनय्वाद करता हूं।

मैं माननीया रेल मंत्री को उनके बजट में अनेक नवीन योजनाओं की घोषणा करने के लिए बधाई देता हूं और उनकी प्रशंसा करता हूं। परन्तु इसके साथ ही मैं आंध्र प्रदेश के साथ हुए अन्याय के प्रति अपनी आक्रोश प्रकट करना चाहूंगा। जैसाकि आप यह जानते हैं कि आंध्र प्रदेश तीव्र गति से विकसित हो रहा राज्य है और दक्षिण-मध्य रेलवे देश में सबसे अधिक राजस्व अर्जित करने वाले जोनों में से एक है। परन्तु आंध्र प्रदेश में रेल नेटवर्क देश में सबसे कम है।

आंध्र प्रदेश में हमारे यहां प्रति हजार वर्ग किलोमीटर में 18.8 किलोमीटर रेलमार्ग है, जबकि भारत के एक राज्य में यह प्रति हजार वर्ग किलोमीटर पर 44.06 किलोमीटर है। हमें इस अन्याय को दूर करना होगा। मैं माननीया रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस अन्याय को दूर करें। अन्यथा, हम अपने लोगों का सामना नहीं कर पाएंगे। वे हमें कोस रहे हैं। वे हम पर हंस रहे हैं। वे हमें प्रश्न पूछ-पूछ कर तंग कर रहे हैं। इसलिए, मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह इस अन्याय को दूर करें।

हमारे मुख्यमंत्री भी पिछले पांच वर्षों से आंध्र प्रदेश के साथ हुए अन्याय और सभी नई परियोजना प्रारंभ करने के संबंध में अनेक पत्र लिख रहे हैं। वहां दस और चालू परियोजनाएं हैं। ये निधियों की कमी के कारण पिछड़ी हुई हैं।

आंध्र प्रदेश के मुख्यमंत्री ने वरीयता आधार पर बारह नई परियोजनाएं प्रारंभ करने के बारे में लिखा है। परन्तु कुछ भी नहीं किया गया है। मैं माननीया मंत्री जी अनुरोध करता हूं कि वह इन नई परियोजनाओं को प्रारंभ करें और इस अन्याय को भी दूर करें। जैसाकि आप जानते हैं जब तक हम पीपीपी मॉडल को नहीं अपनायेंगे, तब तक हम माननीय सदस्यों द्वारा निवेदित मांगों को पूरा नहीं कर सकेंगे। जैसाकि एक माननीय सदस्य ने कहा है कि हमें सभी सदस्यों की सभी मांगों और अनुरोधों को पूरा करने के लिए 2.5 लाख करोड़ रुपये की धनराशि की आवश्यकता है। जैसाकि हम विद्युत परियोजनाओं, दूरसंचार और राष्ट्रीय राजमार्ग संबंधी परियोजनाओं के संबंध कर रहे हैं, पीपीपी माडल काफी सफल हैं। 3000 करोड़ रुपये से 4000 करोड़ रुपये तक की अनेक राजमार्ग परियोजनाओं को पीपीपी-सार्वजनिक-निजी-भागीदारी

[प्रो. एम. राजा मोहन रेड्डी]

पार्टर्नशिप) प्रणाली के तहत प्रारंभ किया जा रहा है। मेरा मानना है कि रेलवे के लिए भी यह सर्वोत्तम विधि है।

माननीया रेल मंत्री के नारे अनुसार आर्थिक व्यवहार्यता के साथ-साथ सामाजिक न्याय भी किया जाना चाहिए। मेरे राज्य में नडिकुडी-श्रीकालाहस्ती ऐसी ही एक परियोजना है, जिसमें ये दोनों शर्तें पूरी होती हैं। यह काफी व्यवहार्य परियोजना है, जिसमें आरओआर, प्रतिफल दर लगभग 15 प्रतिशत है। यह बारहमासी मार्ग है और हैदराबाद एवं चेन्नई के बीच तथा दक्षिण के लिए भी वैकल्पिक मार्ग है। चक्रवतीय तूफान आने की स्थिति में कभी विद्यमान मार्ग पर दो-तीन दिनों के लिए व्यवधान उत्पन्न होगा। एक बार इस मार्ग को बना देने से, यह वैकल्पिक मार्ग बन जाएगा और यह बारहमासी मार्ग है। इसीलिए आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री ने अपने पत्र में इसे प्राथमिकता प्रदान की है। इसीलिए मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह इस परियोजना को यथाशीघ्र प्रारंभ कराएं।

जैसाकि माननीया रेल मंत्री ने पाया है कि रेलवे के पास अनेक रिक्त स्थल है। ऐसा ही एक रिक्त स्थल ग्रांड ट्रंक रोड पर त्रिंगुटा है, जहां 1600 एकड़ भूमि खाली पड़ी है। मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस 1600 एकड़ की रिक्त भूमि के उपयोग के लिए उपयुक्त निर्णय लें।

मैं पुन: एक बार माननीया मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इन समस्याओं की ओर ध्यान दें और आंध्र प्रदेश के मुख्यमंत्री द्वारा लिखे गये अर्धशासकीय पत्रों को संज्ञान में ले और इन परियोजनाओं को प्रारंभ कराए ताकि आंध्र प्रदेश के साथ हुए अन्याय को दूर किया जा सके।

**श्री बिभू प्रसाद तराई** (जगतसिंहपुर): महोदय आपका धन्यवाद। हमारे संविधान की उद्देशिका में स्पष्ट रूप से निम्नानुसार घोषित किया गया है:

> ''हम, भारत के लोग, भारत को एक संपूर्ण प्रभुत्व संपन्न समाजवादी पंथनिरपेक्ष लोकतंत्रात्मक गणराज्य बनाने के लिए, तथा उसके समस्त नागरिकों को:
>
> सामाजिक, आर्थिक और राजनैतिक न्याय,
>
> प्रतिष्ठा और अवसर की समता...
>
> तथा उन सबमें .... को बढ़ाने के लिए''

महोदय, रेलवे बजट के संदर्भ में, मैं माननीया रेल मंत्री से आपके माध्यम से अपने राज्य उड़ीसा के लिए न्याय तथा प्रतिष्ठा और अवसर की समता की मांग करता हूं। उड़ीसा अपनी सांस्कृतिक धरोहर, समुद्रीय, समुद्र और लम्बी तटीय रेखा और हमारे देश के खनिजों और अयस्क भण्डारों की सघनता होने के बावजूद गरीब राज्य है। मेरे राज्य के अधिकतर लोग बीपीएल श्रेणी के अंतर्गत आते हैं। परन्तु मेरे राज्य के प्रति केन्द्र का रवैया निरन्तर उपेक्षित और उदासीनता रहा है। भारतीय रेल के विकास के लिए समृद्ध खनिजों के रूप में उड़ीसा के योगदान के बावजूद, उड़ीसा की भारतीय रेल द्वारा उपेक्षा की जा रही है। रेलवे की सकल आय का दस प्रतिशत से अधिक निर्यात हेतु मुख्य पत्तनों सहित देश के विभिन्न भागों में खनिजों और अयस्कों की ढुलाई से प्राप्त होता है।

यद्यपि मेरे राज्य में काफी लंबे संघर्ष के बाद भुवनेश्वर में एक रेलवे जोन बनाया गया है, परन्तु यह अभी भी पूरी तरह से चालू नहीं हुआ है। राज्य के अत्यंत उच्च भारण क्षमता वाले अधिकतर रेलमार्ग रेलवे के अंतर्गत हैं।

उड़ीसा एक तटीय राज्य है, जिसकी पश्चिम बंगाल और आंध्र प्रदेश के बीच 482 किलोमीटर लंबी तटरेखा है। उड़ीसा तट पर अनेक मुख्य पत्तन हैं, जो हमारे राज्य के विकास के लिए जीवनरेखा माने जाते हैं। इनमें से पारादीप पत्तन देश का सबसे गहरा समुद्रीय पत्तन है और यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में स्थित है, जो कभी यूरोप और दक्षिण-पूर्व एशिया के लिए पूर्वी प्रवेशद्वार हुआ करता था।

पारादीप ने हमारे देश में अब तक के सबसे अधिक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को आकर्षित किया है। हमारे देश के अग्रणीय स्वदेशी औद्योगिक घरानों यहां पारादीप में अपनी इकाइयां स्थापित करने के लिए आए हैं। सरकारी और निजी दोनों क्षेत्रों के लाभ अर्जित करने वाले उद्योगों जैसे इफको और पीपीएल-दोनों ही उर्वरक उद्योग हैं-ने यहां अपनी इकाइयां यहां स्थापित की हैं। पारादीप पत्तन और अनेक अन्य लघु उद्योगों ने हमारे देश के राजस्व में वृद्धि करने में अपना योगदान दिया है।

सरकारी उपक्रम आईओसीएल 30,000 करोड़ रुपये की लागत से रिफाइनरी परियोजना स्थापित कर रहा है। पश्चिम बंगाल की हल्दिया रिफाइनरी को कच्चे तेल की आपूर्ति बढ़ाने हेतु हल्दिया पारादीप कच्चे तक की पाइपलाइन को गत वर्ष 1500 करोड़ रुपये (पंद्रह हजार करोड़ रुपये) की लागत से चालू किया गया ता. तथापि, अंतर्राष्ट्रीय और राष्ट्रीय महत्व वाले पत्तन नगर पारादीप का वर्ष 2009-10 के रेल बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि पारादीप में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाएं।

**सभापति महोदय:** आप अपना भाषण पढ़ रहे हैं। अत:, आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

**श्री बिभू प्रसाद तराई:** अत:, कृपया मुझे एक मिनट का समय दीजिए।

महोदय, हरिदासपुर-पारादीप रेल संपर्क पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है और इसकी परियोजना को पूरा करने हेतु निश्चित समय-सीमा होनी चाहिए ताकि सामान और खनिजों को आगे निर्यात करने हेतु ढुलाई में तेजी लाई जा सके।

महोदय, अंत में मैं अपने राज्य की ओर से आपके माध्यम से माननीय मंत्री से आग्रह करता हूं कि त्वरित विकास हेतु मेरे राज्य उड़ीसा को पूर्वी औद्योगिक गलियारे में सम्मिलित किया जाए।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान एक और विषय की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा? निवेश के पीपीपी माध्यम को प्रोत्साहित नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि निवेश का पीपीपी माध्यम अपने सभी रूपों में समाजवाद और एकसमान विकास की भावना को विफल करता है।

मैं पुन: अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र की समस्या पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए। पुरी और कोणार्क तक रेल लाइन बनाई जानी चाहिए क्योंकि कोणार्क एक ऐतिहासिक स्थल है और वहां ऐतिहासिक स्मारक है। जहां तक पुरी का संबंध है वो पूरे भारत के लोग यहां भगवान जगन्नाथ के मंदिर के दर्शन करने के लिए आते हैं।

आंध्र प्रदेश और पश्चिम बंगाल के बीच से जाने वाली 482 किलोमीटर की समृद्ध तकटवर्ती रेखा भी उड़ीसा में है। मेरा सुझाव है कि इस तटवर्ती रेखा को जोड़ने हेतु रेल लाइनों का विस्तार किया जा सकता है ताकि वहां पर अधिकाधिक पर्यटन स्थल होने के साथ-साथ हमारे देश के लिए राजस्व भी जुटाया जा सकेगा। मैं अनुरोध करता हूं कि माननीय मंत्री को इस पर भी विचार करना चाहिए क्योंकि यदि हमारे राज्य के लिए रेलवे द्वार संचार सुविधा वहन की जाती है तो हमारा राज्य समृद्ध बन सकता है।

*[हिन्दी]*

***श्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर** (परभणी): रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने की अनुमति देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। भारतीय रेल के वर्ष 2009-10 के बजट अनुमान प्रस्ताव जो माननीया सुश्री ममता बनर्जी ने लोक सभा में प्रस्तुत किया है। रेलवे पूरे देश के यातायात की रक्तवाहिनी है। पूरे देश के लिए अब रेल बजट प्रस्तुत होता है तो देश के सभी प्रदेशों को इसमें शामिल किया जाना चाहिए। लेकिन खेद है कि मेरे संसदीय क्षेत्र परभणी (महाराष्ट्र) की इसमें घोर उपेक्षा की गई है। रेल को होने वाली आय का 70 प्रतिशत हिस्सा मुम्बई से आता है। इतनी ज्यादा आय रेलवे को प्रदान करने वाले इस महानगर की तथा महाराष्ट्र राज्य की उपेक्षा इस रेल बजट में की गई है।

मेरी रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी से दूसरी मांग यह है कि मेरा संसदीय क्षेत्र और मराठवाड़ा विभाग साउथ सेन्ट्रल रेलवे से जुड़ा हुआ है, जिसे बदल कर सेन्ट्रल रेलवे में शामिल किये जाने की कई वर्षों से मांग इस क्षेत्र के नागरिकों की है, जिसको रेल मंत्री महोदया को इस रेल बजट में शामिल कर इसे साउथ सेन्ट्रल रेलवे से सेन्ट्रल रेलवे में सम्मिलित कर लिया जाए।

1. परभणी संसदीय क्षेत्र में परभणी जंक्शन रेलवे स्टेशन को ''आदर्श रेलवे स्टेशन'' में शामिल किये जाने की मैं पुरजोर मांग करता हूं।
2. अकोला-मुम्बई वाया पूर्णा, परभणी, मनमाड, मुम्बई के लिए नई ट्रेन शुरू करने की मांग काफी वर्षों से की जा रही है जिसे शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। ऐसी मेरी मांग है।
3. नांदेड़ से मनमाड तक रेलों का विद्युतीकरण किया जाए।
4. मेरे संसदीय क्षेत्र में पवित्र नरसिंह मंदिर है जहां पर देश-विदेश से लाखों भक्त प्रतिदिन आते हैं, उनके यातायात को सुचारु करने के लिए इस स्टेशन में शेड बनाना, पब्लिक वेटिंग हाल बनाना तथा पीने के साफ पानी की सुविधा की व्यवस्था नहीं है। यह स्टेशन परभणी-परली लेन पर क्रासिंग स्टेशन है। अत: मेरी मांग है कि इस स्टेशन को अपग्रेड करके बड़ा सुविधायुक्त स्टेशन बनाया जाए।
5. इसी क्षेत्र में पूर्णा जंक्शन लोकोमोटिव रेलवे स्टेशन है, तथा इस शहर की संख्या लगभग पचास हजार है। यहां से ट्रेन हिंगोली, अकोला, खाण्डवा, अजमेर तथा दिल्ली के लिए चलती है। यह बहुत पुराना रेलवे स्टेशन है। वहां पर 150 एकड़ जमीन है और यह विभाग नांदेड़ डिवीजन में शामिल हो चुका है। यह स्टेशन बहुत जर्जर हालत में है, इसलिए इसका सौन्दर्यीकरण करना अत्यन्त आवश्यक है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर]

6. परभणी निर्वाचन क्षेत्र में 222 राष्ट्रीय राजमार्ग आता है। क्रासिंग में मानवत रोड ओवर ब्रिज की अत्यन्त आवश्यकता है और दूसरे विभाग में सेलू परतूड़ और पूर्णा ओवर ब्रिज बनाना अत्यन्त आवश्यक है। यह मेरी विनती है कि इस रेल बजट में इसे अवश्य ही मंजूर किया जाए।

मुम्बई से रेलवे की आय लगातार बढ़ती जा रही है और इस क्षेत्र की उपेक्षा भी उसी तरह बढ़ती जा रही है। इसलिए मेरी मांग है कि मराठवाड़ा विभाग (नांदेड़ डिवीजन) में हर जिले के स्थान औरंगाबाद, जालना, परभणी तथा पूर्णा रेलवे स्टेशनों का अपग्रेडेशन मंजूर किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूं तथा उक्त सभी मांगों को वर्तमान रेल बजट में शामिल किये जाने की पुरजोर मांग करता हूं।

**श्रीमती भावना पाटील गवली** (यवतमाल-पश्चिम): सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। रेल मंत्री, सुश्री ममता बनर्जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, उसमें उन्होंने बहुत सारी योजनाएं दी हैं, लेकिन बहुत कुछ ऐसी योजनाएं हैं, जिन्हें बजट में शामिल किया जा सकता था, परन्तु मंत्री महोदया ने उन पर ध्यान नहीं दिया। मंत्री जी ने जिन योजनाओं की घोषणा की है, उनमें साफ-सफाई के ऊपर ध्यान देना, रेलवे के खानपान को सुधारना, रेलवे की सुरक्षा, समय-पालन, युवाओं के लिए गाड़ियां, छात्रों के लिए योजनाएं और उसी के साथ-साथ महिला स्पेशल गाड़ी भी शुरू करने की घोषणा की है। मैं चाहती हूं कि ये जो योजनाएं मंत्री महोदया ने दी हैं, इनके अलावा इसमें कुछ और योजनाओं को यदि जोड़ा जाता, तो ज्यादा अच्छा होता।

महोदय, मैं महाराष्ट्र क्षेत्र से आती हूं। वहां के लिए मंत्री जी ने हमें बहुत कुछ नहीं दिया है। जहां से रेलवे को अच्छी रेवेन्यू मिलती है, उस महाराष्ट्र का विचार रेल बजट में मंत्री जी ने नहीं किया है। मैं मंत्री जी से निवेदन करती हूं कि महाराष्ट्र के जो प्रोजैक्ट्स पैंडिंग हैं, उन्हें स्वीकृति देने के लिए पहल करनी चाहिए। महाराष्ट्र एकमात्र ऐसा राज्य है, जो वहां के रेलवे प्रोजैक्ट्स पर होने वाले खर्च में से 50 प्रतिशत स्वयं भुगतने के लिए तैयार रहता है। ऐसे अनेक प्रोजैक्ट्स हैं, जिन पर होने वाले व्यय में 50 प्रतिशत राज्य सरकार द्वारा वहन करने की मंजूरी दी गई है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि उन्हें ऐसे प्रोजैक्ट्स पर ध्यान देना चाहिए, लेकिन उन्होंने ध्यान नहीं दिया है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि जिस सरकार ने 50 प्रतिशत रेल परियोजना का खर्च वहन करने की मंजूरी दी है, केन्द्र को लिखा है, मंजूर भी किया है और दिया भी है, उनके ऊपर मंत्री जी को ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जितने भी हमारे महाराष्ट्र के ऐसे प्रोजैक्ट्स हों, उनके लिए तुरन्त फंड का प्रावीजन करने की जरूरत है। महाराष्ट्र के ऐसे अनेक प्रोजैक्ट्स हैं, जिनके लिए केन्द्र सरकार के रेल मंत्रालय ने मंजूरी दी हुई है, उनके सर्वे भी हुए हैं और उन सर्वेक्षणों की रिपोर्ट भी मंत्रालय के पास है, लेकिन उन पर काम शुरू नहीं किया गया है। मंत्री महोदय ने बजट में जो प्रावधान किए हैं, उनके अनुसार हमारे महाराष्ट्र प्रदेश को बहुत ज्यादा नहीं मिला है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात कहना चाहती हूं कि यवतमाल-वाशिम मेरा संसदीय क्षेत्र है। जब मैं पहली बार चुनकर आई थी, तो वर्ष 2000-2001 में ममता जी ने मेरे क्षेत्र की मीटर गेज रेलवे लाइन पूर्णा-अकोला को ब्रॉडगेज में बदलने की मंजूरी दी थी। उसके बाद लालू जी ने उसमें फंड देकर वह प्रोजैक्ट पूरा किया। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूं कि यवतमाल एक ऐसा जिला है, जहां किसानों ने आत्महत्या कीं, जहां हमें अमरावती रीजन के लिए केन्द्र सरकार और राज्य सरकार ने पैकेज दिया, लेकिन वह पैकेज वहां की सारी चीजों को ठीक करने के लिए पर्याप्त नहीं है। जब तक वहां रेलवे नहीं दौड़ेगी, तब तक वहां के किसान और आम आदमियों का विकास नहीं हो सकता है। जब वहां पैकेज दिया गया था, तब वहां पंत प्रधान जी आए थे और श्री राहुल गांधी जी भी वहां गए थे, लेकिन उसके बाद जो वहां की आम जनता और किसानों की यवतमाल, नान्देड़ और वर्धा रेल लाइन की जो मांग थी, जिसके लिए वर्ष 2008-09 के बजट में मंजूरी तो मिली, लेकिन राज्य सरकार द्वारा उसके लिए फंड देने के बावजूद उसे अभी तक कोई गति नहीं मिली है। उसे तुरन्त गति दी जाए। उसके लिए तुरन्त फंड का प्रॉवीजन किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूं कि मेरे मित्र का धनज, डारंणा और मंगरूपीर के रास्ते वाशिम-बडनेरा, जो मार्ग है, यह प्रोजैक्ट भी आपके मंत्रालय में पेंडिंग है। उसे भी जल्दी से जल्दी स्वीकृति देने की आवश्यकता है। यवतमाल से मुर्तिजापुर अचलपुर, जिसे हम शकुन्तला कहते हैं, उसके लिए भी हमें कुछ धनराशि देने की आवश्यकता है। मेरी जानकारी के अनुसार दिनांक 14.7.2005 से यह प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास लम्बित है। उसके ऊपर भी आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। चौथा एक प्रोजैक्ट है वाशिम-हिंगोली-अकोला है। इसका काम तो पूरा हुआ है, लेकिन उसे खंडवा तक मंजूरी मिली है, इसलिए उसे भी फंड देने की आवश्यकता है।

उसी के साथ-साथ मैं कुछ और गाड़ियों की मांग यहां पर रखना चाहती हूं। जो पुरना अकोला रूट बना हुआ है, उस पर नई गाड़ियों की जनता की तरफ से मांग है। उसमें अकोला मुम्बई वाया परभनी, हिंगोली, वासिम की मांग है। दूसरी अकोला सिकन्दराबाद इण्टरसिटी की मांग है। ...*(व्यवधान)*

मैं बहुत संक्षिप्त शब्दों में अपनी बात समाप्त करूंगी। अकोला सिकन्दराबाद तिरुपति सिकन्दराबाद अहमदाबाद एक्सप्रैस, सिकन्दराबाद अजमेर बीकानेर वाया नांदेड़, हिंगोली, वाशिम, अकोला, भुसावल, अहमदाबाद की भी मांग है। उसी के साथ-साथ मेरी एक और मांग है। ममता जी ने जो पुरना अकोला रूट हमें मंजूर करके दिया था, उस पर वाशिम आता है। वाशिम में आर.ओ.बी. की बहुत दिनों से लोगों की मांग है। उसमें जो लागत लगने वाली है, वह बहुत कम लागत लगने वाली है, इसलिए उसके ऊपर भी मंत्री जी को ध्यान देने की आवश्यकता है।

उसी के साथ-साथ आदर्श स्टेशन बनाने की जो बात माननीय मंत्री जी ने बताई है, उसमें वाशिम को शामिल किया जाये। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप अपने सुझाव सभा पटल पर रख सकते हैं और आपको मंत्रालय से विस्तृत उत्तर दिया जाएगा।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती भावना पाटील गवली:** उसी के साथ-साथ मेरी एक ही मांग है कि सैल्फ हैल्प ग्रुप के माध्यम से हमारी महिलाएं इकट्टा हो रही हैं तो उनके लिए भी पास की सुविधा रेल मंत्रालय करे।

इसी के साथ-साथ जो भी मैंने यहां पर मेरे कुछ प्रोजैक्ट्स के बारे में बोला है, मंत्री महोदय कृपया उस पर ध्यान दें।

**श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी** (अहमदनगर): सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद।

1898 में भारत में ब्रिटिशर्स रेल लाये। पहली रेल मुम्बई से ठाणे तक चली। उस महाराष्ट्र के लिए इस बजट में क्या मिला है? 53 नई गाड़ियां चालू हुई, उनमें से सिर्फ दो गाड़ियां महाराष्ट्र को मिलीं। 13 दोहरीकरण के प्रोजैक्ट्स आये, उनमें से एक भी नहीं मिला। इलैक्ट्रीफिकेशन के तीन प्रोजैक्ट्स आये, उनमें से महाराष्ट्र में एक भी नहीं मिला। जिस महाराष्ट्र में रेल शुरू हुई, जिस महाराष्ट्र से सबसे ज्यादा आय आपको होती है, उस महाराष्ट्र को इस बजट में पूर्णतया अनदेखा किया गया।

स्वर्गीय मधु दण्डवते जब रेल मंत्री थे तो जनता पार्टी के राज में उन्होंने जम्मू-तवी एक्सप्रैस चालू की। वह एक गाड़ी पुणे से जम्मू-तवी तक शुरू हुई है, जो अहमदनगर से गुजरती है। राम नाईक जी मंत्री बने, उन्हें बहुत कम समय मिला। उन्होंने शिरडी का स्टेशन बनाया और शिरडी का प्रावधान करके काम की शुरुआत की, लेकिन उसको पूरा होने में 12 साल लगे। शिरडी का काम पूरा हुआ है, हम उसके लिए धन्यवाद देते हैं। मैं इसके साथ यह भी कहना चाहूंगा कि भारत बीसवीं सदी में विकासशील देश है, मैं आदरणीय ममता जी से यह नम्र प्रार्थना करूंगा कि आपसे बहुत सारी मांगें हैं। जिस प्रकार से बजट पर मांगें हैं, उस हिसाब से वे सौ साल में भी पूरी होंगी, इसकी मुझे शंका है। इसका एक उदाहरण है। नगरपरलिक एक मार्ग है, उसके लिए राज्य सरकार ने 505 करोड़ रुपये दिये और आपने सिर्फ पांच करोड़ का प्रावधान किया। उस पर 505 करोड़ रुपये केन्द्र के रेल के लगने हैं। अगर पांच करोड़ एक साल में दें तो इसे पूरा होने में 101 साल लगेंगे, जिसमें 3-4 पीढ़ियां बीत जाएंगी तो भी मेरे ख्याल से मेरे जन्म में तो मुझे वह देखने को नहीं मिलेगी। इसके लिए मेरा सुझाव है कि जैसे महाराष्ट्र में एम.आर.डी.सी. करके महाराष्ट्र रोड डैवलपमेंट कारपोरेशन बनाया गया, मेरा सुझाव है कि उसी तरह रेलवे लाइन डैवलपमेंट कारपोरेशन बनाया जाये। अगर वह कारपोरेशन बनाकर रेलवे बोर्ड चाहे तो एक दिन में एक लाख करोड़ रुपया इस देश में इकट्ठा कर सकता है। अगर रिलायंस कर सकता है, टाटा कर सकता है तो ममता जी का तो लोगों में बहुत विश्वास है, उसके जोर पर अगर हमें उससे फायदा है और हम ब्याज पर भी पैसा लेते हैं तो उससे आम जनता को भी फायदा होगा।

दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ने के लिए धौंड से मनमाड लाइन का दोहरीकरण किया जाए। 65 साल हो गए और लोग इसकी मांग करते रहे, लेकिन अभी तक यह नहीं हुआ। ममता जी आयी थीं तब उन्होंने इसकी शुरुआत की। एनडीए के समय रेल मंत्री ममता जी थीं। उन्होंने जिस प्रकार से इस विषय को आगे लिया, वही विषय आगे लेकर अभी भी चलें। मेरा यह कहना है कि अगर हम ट्रांसपोर्टेशन बढ़ाना चाहते हैं, तो हमें दोहरीकरण करना चाहिए। आज सारी गाड़ियां बुक हो रही हैं, कोई भी गाड़ी खाली नहीं जा रही है। रेल की डिमांड दिनोंदिन बढ़ती जा रही है। इसके साथ-साथ हमारे देश में प्रदूषण के विषय में भी चर्चा की जाती है। क्या रेल बढ़ने से प्रदूषण कम नहीं होगा? दिल्ली में मेट्रो रेल सेवा शुरू हुई और सीएनजी शुरू हुई। आप देख लीजिए, आप से पांच साल पहले दिल्ली में प्रदूषण का

[श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी]

प्रतिशत कितना था और आज कितना है? क्या देश में प्रदूषण कम करने के लिए रेलवे को बढ़ाने की आवश्यकता नहीं है? क्या पर्यावरण डिपार्टमेंट रेलवे का सहयोग नहीं कर सकता? इस दृष्टिकोण से मेरी मांग है कि पर्यावरण डिपार्टमेंट के साथ, अलग-अलग डिपार्टमेंट के माध्यम से, रेलवे डिपार्टमेंट की बढ़ोत्तरी करने की और उसे राहत देने की सबसे ज्यादा आवश्यकता है। हमारा अहमदनगर डिस्ट्रिक्ट है, उसमें सबसे बड़ा साईं शिरडी संस्थान है। आज मेरे नगर डिस्ट्रिक्ट की आबादी 65 लाख है, लेकिन हमारे लिए एक भी डायरेक्ट रेल नहीं है। मेरी मांग है कि आप साईं एक्सप्रेस के नाम से ट्रेन शुरू करें। मुंबई में भेजने के लिए जगह नहीं है, आप ऐसा कह रहे हैं, तो फिर हम कैसे जाएंगे? शिरडी से साईं एक्सप्रेस शुरू होनी चाहिए। इसके लिए मैं 10 सालों से मांग करता आ रहा हूं। वहां शनिशिंगनापुर है, डिस्कवरी आफ इंडिया अहमदनगर में लिखी गयी, वहां अवतार मैहर बाबा है, अहमदनगर डिस्ट्रिक्ट तो संतों की पावन भूमि है, जहां पूरे देश से बड़े पैमाने में लोग आते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं। कृपया अपना भाषण छोटा मत कीजिए। सारे सुझावों का उत्तर दिया जाएगा। यदि आप अपने भाषण को छोटा करते हैं तो आपको उत्तर नहीं दिया जाएगा।

*[हिन्दी]*

**श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी:** महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने नॉन स्टाप गाड़ी चलाने की बात कही। क्या इसके पहले नॉन स्टाप गाड़ी नहीं चली थी? पहले संपर्क क्रांति, निजामुद्दीन से यशवंतपुर तक चली थी। क्या इसको टेक्निकल और कामर्शियल स्टापेज दिये गये? पहले टेक्निकल स्टापेज थे, जबकि बाद में इसको कामर्शियल स्टापेज दिये गये और बाद में उनको कांटीन्यू स्टापेज देने पड़े। पहले हम यह सोचें कि हमें इसे इंटरनेशनल लेवल पर करना है, लेकिन सबसे पहले हमें रेल लाइन बढ़ाने की आवश्यकता है। हमें साफ-सुथरे स्टेशन चाहिए। फर्श पर ग्रेनाइट बिछाकर और सजाकर उसे इंटरनेशनल करने से क्या होगा? आम-आदमी तो सूखे, गर्मी, बारिश, सर्दी में रेलवे स्टेशन जाता है। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप अपने सुझाव सभा पटल पर रख सकते हैं।

*[हिन्दी]*

**श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी:** महोदय, मेरे सिर्फ चार सुझाव हैं। धौड़-मनमाड लाइन का दोहरीकरण किया जाए, नगर के लिए एक गाड़ी चलायी जाए। नगर, बेलापुर, मेवासा, श्योगा, ग्योराई, यहां रेलवे की करोड़ों रुपये की संपत्ति है। इसलिए मेरी मांग है कि उस लाइन का काम भी शुरू किया जाए।

महोदय, युवा गाड़ी चलाने की बात कही गयी। क्या 2,500 किलोमीटर तक हम सीट पर बैठकर जा सकते हैं? क्या कोई जवान 8, 10 या 12 घंटे बैठकर सफर कर सकता है? इस बारे में भी सोचने की आवश्यकता है कि उनके लिए कितनी सिटिंग अरेंजमेंट रखेंगे और कितनी स्लीपिंग अरेंजमेंट करनी चाहिए। इस बारे में विचार होना चाहिए। यह मेरा नम्र निवेदन है। आप डेवलपमेंट कारपोरेशन बनाकर एक लाख करोड़ रुपये इकट्ठा करिए और सभी सांसदों की आशाओं को पूरी कीजिए। मैं आपसे यही निवेदन करता हूं।

*[अनुवाद]*

**श्री संजय भोई** (बारगढ़): आदरणीय सभापति महोदय, मुझे इस बजट पर बोलने का अवसर देने पर आपका धन्यवाद। सर्वप्रथम, मैं इतना सक्षम बजट प्रस्तुत करने पर मानीया रेल मंत्री को बधाई देता हूं। इससे हमारे उस देश में गरीब व्यक्तियों के लिए काफी रोजगार के अवसरों का सृजन होगा जो विश्व में सबसे अधिक पिछड़े देशों में एक हैं।

मैं सक्षिप्त भाषण दूंगा। अनेक सदस्यों में इस संबध में बहुत से सुझाव दिये हैं कि रेल बजट में और सुधार कैसे किया जाए परंतु मेरा विश्वास है कि रेल बजट प्रगतिशील एवं अच्छा है। यह संप्रग सरकार द्वारा यह सिद्ध करने के लिए स्थापित उदाहरण है कि वह गरीब और जरूरत मंद लोगों के लिए है। हमारे नेता सोनिया गांधी जी, डा. मनमोहन सिंह जी और श्री राहुल गांधी जी ''आम आदमी'' के सपनों को पूरा करने के लिए वचनबद्ध हैं।

जब मैं लोक सभा के गलियारों से गुजरता हूं तो मुझे अपने श्रद्धेय पिता डॉ. कृपासिंधु भोई की याद आती है जो पांच बार संसद सदस्य रहे। उन्होंने गरीबों की बेहतरी हेतु कार्य करने का प्रयास किया और उन्होंने इसमें सफलता प्राप्त की। उनके निधन के बाद मुझे उनके लक्ष्यों उनके सपनों को आगे बढ़ाते हुए अपने आपको सिद्ध करने का अवसर प्राप्त हुआ। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध के साथ अपने निर्वाचन क्षेत्र हेतु कुछ करने की शुरुआत करना चाहूंगा जो कि अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। मेरे पिता ने नौपाड़ा से बारगढ़ रोड तक नए रेल संपर्क हेतु रेल मंत्री से बार-

बार अनुरोध किया था जो कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है परंतु अब तक कुछ नहीं हुआ है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस मुद्दे पर तत्काल आधार पर कार्रवाई की जाए। लोगों को रेलवे स्टेशन जाने के लिए नौपाड़ा रोड से बारगढ़ रोड तक लगभग 110 किलोमीटर की यात्रा करनी पड़ती है। यदि पदमपुर उपमंडल के रास्ते नौपाड़ा रोड और बारगढ़ रोड के बीच रेल संपर्क हो तो लोग रायपुर या दिल्ली, मुंबई या मद्रास जैसे किसी अन्य बड़े स्टेशन तक के लिए आसानी से ट्रेन पकड़ पाएंगे। अत:, मैं माननीया रेल मंत्री से विनम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूं कि वह इस मुद्दे पर विचार करें।

मेरा यह भी प्रस्ताव है कि बारगढ़ से इलाहाबाद तक एक ट्रेन चलाई जाए क्योंकि कई लोगों को किसी के निधन के पश्चात अंतिम रस्मों को निभाने हेतु पहले तो सड़क मार्ग से किसी प्रमुख स्टेशन पर जाना पड़ता है और फिर इलाहाबाद जाने वाली ट्रेन पकड़नी पड़ती है। अत:, मैं माननीया रेल मंत्री, महोदया ममता बनर्जी से अनुरोध करता हूं कि बारगढ़ से इलाहाबाद तक के लिए ट्रेन शुरू की जाए ताकि इस पवित्र रस्म का ध्यान रखा जा सके।

माननीया रेल मंत्री ने आदर्श रेलवे स्टेशनों की बात की थी। बारगढ़ जिले की अस्सी प्रतिशत जनसंख्या किसानों की है। अत:, यह बात महत्वपूर्ण है कि बारगढ़ में आदर्श स्टेशन है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में झारसगुड़ा एक बड़ा औद्योगिक केन्द्र है। वहां कई उद्योग हैं। वहां पर पुराने विमानपत्तन को भी जल्द खोला जा रहा है। अत:, मैं माननीया रेल मंत्री से सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं कि झारसगुड़ा स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाया जाए। मैं आशा करता हूं कि मेरे इन सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाएगा।

**सभापति महोदय:** माननीय मित्रों, हमारे पास केवल तीस मिनट बचे हैं तथा तीस और वक्ताओं को बोलना है। अब यह समय है कि माननीय सदस्य अपने सुझाव सभा पटल पर रख दें। उन्हें विस्तृत उत्तर दिया जाएगा अन्यथा, एक मिनट तक सीमित रहकर सदस्य अपनी मांगों के साथ न्याय नहीं कर सकते। अत:, जहां तक संभव हो कृपया अपने सुझाव सभा पटल पर रख दें।

*...(व्यवधान)*

***श्री संजय भोई:** अध्यक्ष महोदया मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी को एक ऐसा बजट पेश करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूं जो आम आदमी के हित में है और जिससे हजारों नौकरियों का सृजन होगा। यह एक ऐसा क्रांतिकारी बजट है जो यहां पहले कभी भी प्रस्तुत नहीं किया गया। रेल किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। उनके बजट प्रस्तावों में यात्री सुविधाओं पर अधिक ध्यान दिया गया है ताकि यात्री यहां तक कि सबसे गरीब आदमी भी सम्मान और प्रतिष्ठा के साथ यात्रा कर सके।

रेल बजट प्रगतिशील और अच्छा है और इसके जरिये हमारी यूपीए सरकार द्वारा यह उदाहरण पेश करने की कोशिश की गई है कि यह सरकार गरीब और जरूरतमंदों के साथ है। हमारे नेता श्रीमती सोनिया गांधी जी, डॉ. मनमोहन सिंह जी और श्री राहुल जी 'आम आदमी' की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए प्रतिबद्ध हैं।

अध्यक्ष महोदया, जब मैं लोक सभा के गलियारे से गुजरता हूं तो मुझे अपने श्रद्धेय पिता डॉ. कृपासिंधू भोई की याद आती है जो पांच बार इस सम्मानित सभा के सदस्य रहे। अत: मेरी अटूट इच्छा है कि मैं अपने पिता के उद्देश्यों और सपने को पूरा करूं जो हमेशा पिछड़े उड़ीसा राज्य के गरीब और दलित लोगों की सेवा करने के लिए प्रयासरत रहे।

अध्यक्ष महोदया, कृपया मुझे यह बात कहने की अनुमति प्रदान करें कि मेरे पिता भी रेल मंत्री से नौपाड़ा रोड से बारगढ़ रोड तक एक रेलमार्ग प्रदान करने हेतु बार-बार अनुरोध करते रहे। आज तक इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है। अत: मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि इस प्रस्ताव को अपने रेल बजट में वरीयता के आधार पर सम्मिलित करें।

मैं यह भी प्रस्ताव करता हूं कि बारगढ़ से इलाहाबाद वाया संभलपुर एक नई रेलगाड़ी प्रारंभ की जाए। यह इलाहाबाद जाने वाले उन सभी लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करेगी जो दिवंगत लोगों के अंतिम संस्कार करने वहां जाते हैं।

अध्यक्ष महोदया, बारगढ़ जिला मुख्यालय है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र में 80% जनसंख्या किसानों की है। अत:, मैं माननीया रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि बारगढ़ को 'आदर्श स्टेशन' की श्रेणी में सम्मिलित किया जाये।

अंत में, मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करता हूं कि झारसगुड़ा, जोकि एक औद्योगिक केन्द्र है और जहां शीघ्र ही एक पुराना हवाई अड्डा कार्य करना आरंभ करने लगेगा को ''विश्व स्तरीय'' स्टेशन की श्रेणी में सम्मिलित किया जाए।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

अध्यक्ष महोदया, मैं इस आशा के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं कि मेरे सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाएगा।

***श्री रमेश विश्वनाथ काट्टी** (चिक्कोडी): मैं आपके माध्यम से अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगों माननीया रेल मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं। मैं मंत्री महोदया से आग्रह करता हूं कि वे इन मांगों पर व्यक्तिगत रूप से पर ध्यान दें।

(एक) **धारवाड़-सौदाती-बेलहोंगल-बेलगाम-शंकेश्वर-निपानी-कोल्हापुर** को जोड़ने के लिए रेल मार्ग बिछाने हेतु नए सर्वेक्षण कार्य को प्रारंभ किया जाना और इसके कार्यान्वयन हेतु आवश्यक धनराशि का नियतन। सौदाती में श्री येल्लाश देवी मंदिर और कोल्हापुर में श्री लक्ष्मी देवी मंदिर में आने वाले लाखों श्रद्धालुओं को सुविधा इस मार्ग को जोड़ना अनिवार्य है। यह स्वप्निल परियोजना भारत में अंग्रेजी शासनकाल लम्बित है।

**(दो) कुदाची-जमाखंडी-बागलकोट** को जोड़ने हेतु एक नए रेलमार्ग को बिछाने की परियोजना को प्रारंभ किया जाना। इसके लिए सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा किया जा चुका है, परन्तु इसके कार्यान्वयन के लिए हाल ही समाप्त रेल बजट में इस हेतु निधियों का कोई निर्धारण नहीं किया गया है। यदि इसे कार्यान्वित किया जाता है, तो इससे रेलवे को यहां उपलब्ध लाखों टन बाक्साइट अयस्क के परिवहन से पर्याप्त, राजस्व प्राप्ति सुनिश्चित होगी।

(तीन) मिराज हुबली-मिराज पुश-पुल को यात्रियों के लिए और अधिक सुविधाजनक बनाने के लिए इसके वर्तमान सात डिब्बों के अतिरिक्त इसमें तीन डिब्बों को और जोड़ना (जिससे डिब्बों की संख्या दस हो जाएगी)।

(चार) मिराज-लोंडा दैनिक यात्री रेलगाड़ी को इस मार्ग पर पड़ने वाले सभी स्टेशनों पर ठहराव देने के लिए रेलवे अधिकारियों को निदेश देना। इससे गरीब विद्यार्थियों, सब्जी विक्रेताओं, सरकारी कर्मचारियों को बस किरायों से लगभग 70% कम किराए पर यात्रा करने में मदद मिलेगी।

महोदया, मैं ऐसी आशा करता हूं कि आप सभी उल्लिखित मांगों पर परम अग्रता देते हुए विचार कर उन्हें पूरा करेंगी।

***श्री पबन सिंह घाटोवार** (डिब्रूगढ़): मैं कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। माननीया रेलवे मंत्री ने बिल्कुल ठीक ही कहा है कि यह बजट मुख्यत: मां माट्टी और मानुष' के लिए है। उनके समावेशी बजट का लोगों द्वारा व्यापक रूप से स्वागत किया गया है। जैसाकि श्रीमती सोनिया गांधी और माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह द्वारा वादा किया गया था, यह हमारे देश के समावेशी विकास की और एक कदम है।

मैं माननीया रेल मंत्री को यात्री सुविधाओं, सफाई, रेलवे खानपान की गुणवत्ता, संरक्षा और सुरक्षा तथा समय पालन को वरीयता देने के लिए धन्यवाद देता हूं। यदि इन कार्यक्रमों को कार्यान्वित किया जाता है, तो इससे भारतीय रेल की छवि में काफी सुधार होगा और उन लाखों को लाभ होगा जो रेल से यकात्रा करते हैं।

मैं माननीया रेल मंत्री को उनके इज्जत, छात्र और प्रैस रियायत, महिला स्पेशल, युवा ट्रेन जैसे नए विचारों के लिए बधाई देता हूं और दुरंतों असम (गुवाहाटी/नई दिल्ली) को डिब्रूगढ़ तक बढ़ाया जाए।

मैं माननीया रेल मंत्री को पूर्वोत्तर क्षेत्र को देश के शेष भागों से जोड़ने के लिए प्रारंभ की गई कुछ नई रेलगाड़ियों के लिए बधाई देता हूं। भारतीय रेलवे, जोकि हमारे देश की जीवनरेखा है, इस क्षेत्र के लिए कुछ और नई रेलगाड़ियां मुहैया कराएगी। मैं माननीया मंत्री महोदया से यह अनुरोध करता हूं कि वे पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की संपर्क संबंधी समस्या को कम करने के लिए इस क्षेत्र हेतु कुछ और नई रेलगाड़ियां प्रदान करें। मैं उनसे निम्नलिखित पर विचार करने का अनुरोध करता हूं:

1. गुवाहाटी/कोलकाता तीव्र रात्रि रेलगाड़ी
2. नई दिल्ली/गुवाहाटी दुरंतो रेलगाड़ी
3. अवध असम रेलगाड़ी को डिब्रूगढ़ तक बढ़ाना
4. गुवाहाटी/बीकानेर को तिनसुखिया तक बढ़ाना

5. वाया मोशन डिब्रूगढ़/गुवाहाटी (नई लाइन) के मध्य नई रेलगाड़ी को कुछ दिनों के लिए प्रायोगिक आधार पर प्रारंभ किया गया था, परन्तु कुछ तकनीकी कारणों से इसे बंद कर दिया गया। मेरा अनुरोध है कि इस मार्ग पर नियमित रेलगाड़ी प्रारंभ की जाए।

मैं रेल मंत्री के 309 स्टेशनों की 'आदर्श'' स्टेशनों के रूप में पहचान करने के निर्णय का स्वागत करता हूं। मैं माननीया रेल मंत्री को इसमें डिब्रूगड़ और तिनसुखिया जंक्शनों को सम्मिलित करने का अनुरोध करता हूं.

6. 'लीडो' से तिनसुखिया के बीच एक रेलगाड़ी है। यह कोयला क्षेत्र और चाय बागान क्षेत्र से गुजरती है। यह एक लोकप्रिय रेलगाड़ी है, परन्तु यह सही समय पर नहीं चलती। पहले यह रेलगाड़ी बोगापानी और पोवाई स्टेशनों पर रुकती थी। इसे पुन: प्रारंभ किया जाए। यह स्थानीय यात्रियों यथा गरीब चाय बागान समुदाय, स्थानीय किसानों और सामान्य जनता के लिए काफी मददगार होगी।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

माननीया रेल मंत्री पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलयात्रियों की सुरक्षा संबंधी समस्या से अवगत हैं। मेरा अनुरोध है कि पर्याप्त कदम उठाए जाएं, ताकि यात्रा करते समय यात्री सुरक्षित महसूस करे।

इस क्षेत्र में स्टेशनों की स्थिति (विशेषकर शौचालय और प्रतीक्षालयों की) अत्यंत दयनयी है। यात्रियों की सुविधा के लिए आवश्यक सुधार किये जाएं।

मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि रेल मंत्री महोदया ने क्षेत्र में रेल परियोजनाओं के समय पर कार्यान्वयन हेतु एक नये निधि (पूर्वोत्तर रेल विकास निधि) के सृजन की घोषणा की है।

मेरा माननीया मंत्री से अनुरोध है कि इस निधि में वृद्धि की जाए ताकि वांछित परिणाम प्राप्त हो सकें।

मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान बार्गीबिल पुल की राष्ट्रीय परियोजना की ओर दिलाना चाहता हूं जिसमें बहुत ही धीमी गति से प्रगति हो रही है और पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को आशंका है कि यह समय पर पूरी नहीं होगी।

लम्बडिंग और सिलचर के बीच आमान परिवर्तन को तेजी से पूरा किया जाना चाहिए।

रांगिया और मर्कासेलेंग के बीच आमान परिवर्तन कार्य में भी अपेक्षित गति से प्रगति नहीं हो रही है। इसलिए माननीया रेल मंत्री से मैं अनुरोध करता हूं कि वे व्यक्तिगत रूप से इस मामले पर ध्यान दें और पर्याप्त कदम उठाए ताकि यह परियोजना समय पर पूरी हो जाए।

पिछले दिनों में पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल भर्ती में काफी परेशानी हुई। इसलिए माननीया मंत्री से अनुरोध है कि ग्रेड-3 और ग्रेड-4 की भर्ती में 100 प्रतिशत स्थानीय उम्मीदवारों की भर्ती सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाए जाएं क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्र में शिक्षित बेरोजगारी एक बड़ी समस्या है।

माननीया रेल मंत्री ने आर्थिक व्यवहार्यता की अपेक्षा 'सामाजिक व्यवहार्यता' पर जोर देकर उन परियोजनाओं को महत्व देकर सही काम किया है जो हमारे देश के सबसे ज्यादा पिछड़े क्षेत्रों और दूरदराज के क्षेत्रों में समावेशी विकास के लिए जरूरी है।

एक बार पुन: मैं माननीया रेल मंत्री को उनके विकासशील और लोकप्रिय समावेशी रेल बजट के लिए धन्यवाद देता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सचान** (फतेहपुर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। हर वर्ष की भांति इस वर्ष भी जब सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया गया, तो अनेक लोक-लुभावनी घोषणाएं की गयीं। मैं समझता हूं कि पिछले कई रेल मंत्रियों की घोषणाओं की अगर समीक्षा की जाये, तो पता चलेगा कि अभी भी आधी घोषणाओं पर अमल नहीं हुआ। ममता जी जब पहले रेल मंत्री थीं, उस वक्त भी अनेक योजनाएं प्रस्तावित की गयी थीं, जो आज तक पूरी नहीं हो सकीं। पूरे देश की इतनी रेलवे योजनाएं अधूरी हैं कि अगर उन योजनाओं को ही पूरा करा दिया जाये, तो देश के लोगों का कल्याण हो सकता है।

रेल मंत्री जी ने अपने क्षेत्र, अपने राज्य को ध्यान में रखा है, यह बड़ी अच्छी बात है। लेकिन फिर भी माननीय रेल मंत्री जी पूरे देश की रेल मंत्री हैं। हमारा कहना है कि उत्तर प्रदेश को इस बार बजट का जो हिस्सा मिलना चाहिए, उसे उस हिसाब से हिस्सा नहीं दिया गया है। इस बजट में आदर्श स्टेशन और विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाने की घोषणा की गयी है। रेल मंत्री जी ने 375 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने का प्लान बनाया है, किन्तु चिन्हित करते समय क्षेत्रीय संतुलन पर ध्यान नहीं दिया गया है। उत्तर प्रदेश में कुल रेल पथ 14 प्रतिशत है, लेकिन उसके हिसाब से उत्तर प्रदेश को जो हिस्सा मिलना चाहिए, उतना नहीं मिला है। उन्होंने वहां के केवल सात स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने की बात की है। मैं चाहूंगा कि उसमें हमारे क्षेत्र फतेहपुर के स्टेशन को भी शामिल किया जाये। इसके अलावा हमारा कहना है कि उत्तर प्रदेश के बाकी स्टेशनों को भी उसमें लेने का काम किया जाये।

माननीय रेल मंत्री जी ने 25 रुपये में एमएसटी की बात की है। इसका मानक उन्होंने यह रखा है कि जिनकी आमदनी 1500 रुपये प्रतिमाह होगी। इसी तरह नरेगा की स्कीम चल रही है जिसमें 100 रुपये दिये जाते हैं। हमारा कहना है कि तीन हजार रुपये एक मजदूर की आमदनी है, तो वह 1500 रुपये का कहां से प्रमाण-पत्र लायेगा, यह भी एक विषय है। यह एमएसटी तो गरीब लोगों के लिए बन नहीं पायेगी, लेकिन जो सोर्सफुल लोग होंगे, वे इस एमएसटी को बनवाने का काम करेंगे। यही हाल गरीब रथ का है। गरीब रथ गरीब लोगों के लिए चलायी गयी थी, लेकिन उस गाड़ी में गरीब लोगों का रिजर्वेशन नहीं होता। उसमें ज्यादातर अमीर लोग बैठते हैं। यही हाल जनसाधारण एक्सप्रैस का है, जो दिल्ली से चलकर कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद

[श्री राकेश सचान]

रुकती है। इस बीच में हमारा क्षेत्र फतेहपुर पड़ता है, इसलिए हमारा कहना है कि वहां पर भी इसका स्टापेज होना चाहिए।

मंत्री जी ने नॉन स्टॉप ट्रेनों की भी घोषणा की है। यह ठीक बात है, लेकिन जब नॉन स्टॉप ट्रेनें चलती हैं, तो अनेक ट्रनें बगल में लगा दी जाती है। वे ट्रेनें एक-एक घंटे छोटे-छोट स्टेशन पर खड़ी रहती हैं। इसलिए हमारा कहना है कि प्लान चाहे कुछ भी हो, लेकिन वहां रास्तों का चौड़ीकरण किया जाये। मंत्री जी को मैं बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने कानपुर से भी नॉन स्टॉप ट्रेन चलाने की घोषणा की है।

मैं फतेहपुर क्षेत्र से सांसद हूं। माननीय वी.पी. सिंह, पूर्व प्रधान मंत्री ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप लिखित रूप में यह सुझाव दे सकते हैं।

*[हिन्दी]*

आप अपने सजेशन्स लिखकर दे दीजिए।

...*(व्यवधान)*

**श्री राकेश सचानः** सभापति महोदय, मैं नया मैम्बर हूं इसलिए मैं आपसे एक मिनट और बोलने का समय चाहता हूं।

महोदय, हमारे यहां 16.50 लाख वोटर हैं और 35 लाख की आबादी है। यह क्षेत्र कानपुर और इलाहाबाद के बीच पड़ता है। वहां पर इलाहाबाद और कानपुर के बीच कोई ट्रेन नहीं चलाई जा रही है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि इलाहाबाद से कानपुर के बीच एक ईएमयू या मेमू ट्रेन की घोषणा रेल मंत्री जी इस बजट में करें।

अगर हमें दिल्ली से जाना हो तो नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रेस और प्रयागराज एक्सप्रेस, सुबह एक गाड़ी और शाम को एक गाड़ी, वहां रुकती है। इनके अलावा कोई और ट्रेन नहीं है जबकि हमारा क्षेत्र दिल्ली और हावड़ा के बीच स्थित है और यहां से लगभग 15 गाड़ियां गुजरती हैं। मैं चाहता हूं कि उनमें से महाबोधि, लिच्छवी, रीवां एक्सप्रेस और पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का वहां पर ठहराव किया जाए।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** यदि कोई और सुझाव हो तो कृपया लिखकर दें।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सचानः** फतेहपुर एक बड़ा रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां पर टिकट की एक खिड़की है, जिसकी वजह से वहां पर भीड़ लगी रहती है। इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक अन्य टिकट खिड़की खोली जाए जिससे लोगों को दिक्कत न हो। फतेहपुर रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। वहां प्लेटफार्म संख्या चार का उच्चीकरण कराया जाए तथा स्टेशन के शेड का भी निर्माण कराया जाए।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप इसे सभा पटल पर क्यों नहीं रख देते?

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सचानः** बिन्दकी रोड स्टेशन पर चौरी-चौरा एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। जाड़े के दिनों में कोहरे के कारण चार-पांच माह के लिए चौरी-चारा एक्सप्रेस, तूफान एक्सप्रेस, लाल किला एक्सप्रेस व जनता एक्सप्रेस को निरस्त कर दिया जाता है। इससे लोगों को असुविधा होती है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप अपने अन्य सहयोगी को मौका नहीं दे रहे हैं। कृपया इसे सभा पटल पर रखें।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सचानः** महोदय, हमारे क्षेत्र में खागा रेलवे स्टेशन जो कि एक तहसील मुख्यालय भी है, में खागा रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज तथा थरिगांव रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाए। वहां पर तीन-तीन मृत्यु हो चुकी हैं, दो-दो घण्टे तक वहां जाम बना रहता है। खागा रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज तथा थरिगांव रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** कृपया इसे सभा पटल पर रखें।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सचानः** महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से इसकी मांग करता हूं। इन दोनों क्रॉसिंगों पर अभी तक रेलवे ओवर ब्रिज को मंजूरी नहीं प्रदान की जा सकी है जबकि इस क्षेत्र में यमुना नदी की खदानों से रेत की निकासी होती है और यह क्रासिंग काफी समय के लिए बंद होने से दोनों और सैकड़ों वाहन खड़े हो जाते हैं। अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वह इस रेलवे ओवर ब्रिज को इस बजट में तत्काल मंजूर करें।

***.....*आदर्श रेलवे स्टेशन और विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन**

रेल मंत्री ने 375 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया है। यह एक अच्छी बात है। किन्तु इन स्टेशनों को चिन्हित करते समय क्षेत्रीय सन्तुलन का भी ध्यान रखना चाहिए। उत्तर प्रदेश में कुल रेलपथ देश के सम्पूर्ण रेलपथ का लगभग 14 प्रतिशत है। इस दृष्टि से भी 375 स्टेशनों में उत्तर प्रदेश में 52 आदर्श स्टेशन चिन्हित किए जाने चाहिए थे। लेकिन केवल 7 स्टेशनों को ही चिन्हित किया गया है-सीतापुर, अमेठी, पीलीभीत, शिकोहाबाद, चन्दौसी, सलेमपुर एवं प्रयाग। आदर्श रेलवे स्टेशन किन सुविधाओं से युक्त होंगे, किसे आदर्श स्टेशन कहा जायेगा-यह भी कहीं स्पष्ट नहीं है।

मैं जानना चाहूंगा कि विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन का क्या तात्पर्य है? दुनिया के किस देश के कौन से स्टेशन को आदर्श मानकर आप भारत के इन स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाना चाहती हैं।

**25 रुपये की एमएसटीः**

1500 रु. प्रतिमाह से कम की आमदनी वाले गरीबों को 100 कि.मी. की यात्रा करने के लिए 25 रु. की MST देने का निर्णय लिया गया है। इसे कैसे अमल में लाया जायेगा। एक मजदूर को भी प्रतिदिन 100 रु. की मजदूरी मिलती है जो महीने में 3000 रु. होती है। फिर 1500 रु. प्रतिमाह से कम का प्रमाण पत्र कैसे मिलेगा-कौन देगा। गरीब फिर देखता रह जायेगा तथा पैसे वाला MST का टिकट बनवा लेगा।

गरीब रथ इसका उदाहरण है-कौन गरीब चलता है गरीब रथ में। सब पैसे वाले रिजर्वेशन कराके जगह घेर लेते हैं। गरीब देखता रह जाता है। नाम गरीब रथ है और है वास्तव में अमीर रथ।

यही हाल जनसाधारण एक्सप्रेस का है। दिल्ली से चलकर कानपुर रुकती है। ज्यादातर खाली चलती है। अगर बीच में एक-दो स्टापेज और दे दिये जायें तो आम आदमियों को राहत मिल सकती है एवं फतेहपुर में भी ठहराव हो।

**नॉन स्टॉप ट्रेन**

क्या मंत्री जी एवं उनके अधिकारियों ने इस बात का अनुमान लगाया है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से अन्य तमाम पैसेन्जर ट्रेन सुपर-फास्ट ट्रेन्स को कितना रुकना पड़ेगा। अभी यह हालत है कि पैसेन्जर ट्रेन्स को कहीं भी रोक दिया जाता है। राजधानी एक्सप्रेस निकालने के लिए पूर्वा एक्सप्रेस को अलीगढ़ से पहले 30 मिनट से एक घण्टा तक रोका रखा जाता है। छोटे से स्टेशनों पर इन गाड़ियों को रोक दिया जाता है जहां यात्री यदि चाहें तो पानी भी पीने को उपलब्ध नहीं हो पाता है। मेरा मानना है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से बड़े पैमाने पर सवारी गाड़ियों से लेकर सुपरफास्ट गाड़ियों तक को अनावश्यक रूप से जगह-जगह रोकना पड़ेगा जिससे आम यात्रियों को बहुत असुविधा होगी।

**रेलवे में भर्तियां**

रेलवे में भर्तियों के संबंध में मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग को बेहतर प्रतिनिधित्व देने की योजना का प्रस्ताव किया है। इस सम्बन्ध में मुझे दो बातें कहनी हैं:

1. रेलवे में कर्मचारियों की संख्या प्रति वर्ष कम हो रही है। वर्ष 1990-91 में जहां रेलवे में कर्मचारियों की कुल संख्या 16 लाख 52 हजार थी वह घटकर वर्ष 07-08 में 13 लाख 95 हजार रह गयी है। जब गाड़ियां बढ़ रही हैं, रेल की लाइनें बढ़ रही हैं, स्टेशन बढ़ रहे हैं फिर नौकरियां कम क्यों हो रही हैं? रेलवे सबसे ज्यादा रोजगार देने वाला उपक्रम है। नीतियां ऐसी होनी चाहिए जिससे अधिक से अधिक लोगों को रोजगार मिल सके।

2. दूसरी बात इस संबंध में मुझे यह कहनी है कि अन्य पिछड़े वर्ग की जगह आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग की

*.....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राकेश सचान]

बात कहना सामाजिक रूप से पिछड़े वर्ग के साथ एक छलावे की बात हो सकती है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि मान. मंत्री जी से कि उन्होंने अपने भाषण में आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग का जहां जिक्र किया है उसकी जगह अन्य पिछड़े वर्ग शब्द प्रयोग करें ताकि ओ.बी.सी. के मन में कोई गलत संदेश न जाए।

**नर्सिंग कालेज और मेडिकल कालेज खोलने के प्रस्ताव**

रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों के लिए नर्सिंग कालेज और मेडिकल कालेज स्थापित करने की योजना स्वागत योग्य है। मेरा सुझाव है कि यह कालेज रेलवे के हों उनमें कोई निजी भागीदारी नहीं होनी चाहिए। निजी भागीदारी होने के बाद रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को इन कालेजों में नर्सिंग या मेडिकल की शिक्षा में प्रवेश दिला पाना बहुत कठिन काम होगा और अंततोगत्वा रेलवे की बेशकीमती जमीन पर खुलने वाले यह कालेज निजी हाथों में चले जाएंगे।

रेलवे में गाड़ियों के परिचालन में भी निजी भागीदारी का अगर प्रयास किया गया तो यह रेलवे के इतिहास का सबसे बुरा दिन होगा। इसलिए मैं रेल मंत्री को सचेत करना चाहता हूं कि वे रेलवे को निजीकरण की तरफ ले जाने वाले किसी भी कार्यक्रम से दूरी बनाये रखने का ही काम करें।

**किसानोन्मुखी परियोजना**

पूरे देश में हर साल फल, सब्जियां, मांस और मछलियां बड़े पैमाने पर नष्ट हो जाती हैं। एक अनुमान के अनुसार इन उत्पादों के बेकार होने की वजह से प्रति वर्ष होने वाला नुकसान 50 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा हो चुका है। इसे बचाने के लिए इन उत्पादों को उनके उत्पादन स्थलों से उपभोक्ता केन्द्रों तक पहुंचाने के लिए विशेष गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव प्रशंसनीय है। इसके लिए न केवल विशेष गाड़ियों की आवश्यकता है बल्कि पूरी तरह से एयर कंडीशन बेगन्स की जरूरत होगी जिसे प्राथमिकता के आधार पर रेलवे को पूरा करना चाहिए।

**खान-पान के सम्बन्ध में**

रेलगाड़ियों में खान-पान की गम्भीर समस्या है। राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस जैसी सबसे अच्छी माने जाने वाली रेलगाड़ियों में भी जो भोजन बनता है उसमें प्रयोग किया जाने वाला पानी बहुत खराब होता है जिसकी वजह से भोजन की गुणवत्ता एकदम खराब हो जाती है। भोजन बनाने में प्रयोग किये जाने वाला पानी जब तक शुद्ध नहीं होगा तब तक अच्छे खान-पान की कितनी ही बात की जाय सब बेमानी होगा। जो पानी रेलगाड़ियों में बिकता है। यहां तक कि जो स्टेशनों पर पानी मिलता है रेल नीर या अन्य ब्राण्डों के नाम से उसमें भी ज्यादातर नकली होता है। इसमें सुधार की आवश्यकता है।

**आम आदमी के लिए रेल यात्रा बहुत मुश्किल**

भारतीय रेल का सबसे दु:खद पहलू यह है कि यहां 80 फीसदी यात्रियों के लिए रेलगाड़ियों में 20 फीसदी जगह है और 20 फीसदी यात्रियों के लिए 80 फीसदी जगह है। जिनके पास पैसा है, जिनके पास रेलवे पास है वह आरक्षण पा जाते हैं या तत्काल रेल सेवा का लाभ उठा लेते हैं। लेकिन गरीब आदमी अनारक्षित डिब्बों में भूसे की तरह भर जाता है यहां तक कि लोग टॉयलेट में खड़े होकर भी यात्रा करने को विवश होते हैं। कोई ऐसा दिन नहीं जाता जिस कुछ दिन कुछ यात्री जो खिड़की से लटक रहे होते हैं वह गिरते न हों, दुर्घटनाएं न होती हों। इसलिए प्राथमिकता यह होनी चाहिए कि आम आदमी के लिए रेलगाड़ियों में जगह कैसे बढ़े। जब तक आम आदमी को रेलगाड़ी में बैठने की जगह नहीं मिलती है तब तक चाहे जितनी घोषणाएं की जायें, यहां बैठे हम लोग उन पर तालियां तो बजा सकते हैं लेकिन आम आदमी को कोई राहत नहीं मिल सकती है।*

**श्री कौशलेन्द्र कुमार** (नालंदा): महोदय, आपने मुझे पहली बार बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं अंतर्राष्ट्रीय महत्व के नालन्दा संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र देश के सबसे बड़े संसदीय क्षेत्रों में से एक है। मेरे संसदीय क्षेत्र में कई रेल परियोजनाएं लंबित हैं जो कि निर्धारित समय-सीमा में पूरी नहीं हो सकी हैं और उनकी लागत भी बढ़ रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ जानकारी प्राप्त करना चाहता हूं। रेल कोच फैक्टरी, हरनौत कब तक शुरू होगी? इसकी आधारशिला डा. ए.पी.जे. अबुल कलाम ने रखी थी और इसकी गति धीमी है। दनियावां-शेखपुरा रेलवे लाइन कब तक बनकर परिचालन के लिए तैयार हो जाएगी? राजगीर-तिलैया (हिसुआ) लाइन पर परिचालन कब तक शुरू हो जाएगा? ईस्लामपुर से नटेसर बड़ी रेलवे लाइन पर कब तक परिचालन शुरू होगा? इन चारों परियोजनाओं के शुरू हो जाने

से नालन्दा, गया, नवादा, जहानाबाद, शेखपुरा आदि क्षेत्र लाभान्वित होंगे। इन परियोजनों में जो राशि दी गयी है, वह संतोषजनक नहीं है। माननीय मंत्री जी से मैं इस सदन के माध्यम से यह मांग करना चाहता हूं कि इन परियोजनाओं को एक निर्धारित समय सीमा में पूरा कराया जाए।

ईस्लामपुर से गया रेलवे लाइन के लिए सर्वे किया गया है, इस नई रेल परियोजना को स्वीकृति दी जाए। सुबह में पटना से ईस्लामपुर जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। एक रैक होने से दो अप और दो डाउन करती है जो कि वहां की मांग को पूरा करने में सक्षम नहीं है। खासकर महिलाएं और विकलांग स्टेशन पर ही छूट जाते हैं और परेशानियां झेलते रहते हैं। ऐसी स्थिति में एक और रैक होने से पटना से भी यह गाड़ी सुबह में खुलेगी और ईस्लामपुर से भी सुबह में ही खुलेगी। इस तरह चार अप और चार डाउन होंगे जो स्थानीय यात्रियों के लिए सुविधाजनक होगा।

*.....*मगध एक्सप्रेस नई दिल्ली से ईस्लामपुर तक जाती है, लेकिन प्रायः यह देखा जाता है कि वह पटना से ही वापस नई दिल्ली आ जाती है। इसके चलते स्थानीय लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। ऐसी परिस्थिति में मेरा सुझाव है कि मगध एक्सप्रेस, 2401/2402 के वर्तमान में दो रैक हैं, उसको तीन रैक में बदला जाए ताकि निर्धारित समय सीमा पर ट्रेन का परिचालन हो सके।*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** किसी भी सदस्य को भाषण पढ़ने की अनुमति नहीं है। चूंकि कुछ सदस्य पहली बार सभा में बोल रहे हैं इस कारण हम नहीं रोक रहे हैं। अन्यथा, भाषण पढ़ने की अनुमति नहीं है। यदि तैयार किया हुआ भाषण है तो वे उसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

*[हिन्दी]*

****डा. विनय कुमार पाण्डेय** (श्रावस्ती): मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए चाहूंगा कि इस समावेशी विकास, आर्थिक व्यावहारिकता वाले बजट में पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं मेरे क्षेत्र श्रावस्ती को भी माननीया रेल मंत्री जी की ममतामयी कृपादृष्टि से विकास का अवसर प्राप्त हो।

विश्वस्तरीय स्टेशनों की श्रेणी में फैजाबाद, इलाहाबाद जं. और गोरखपुर जं. को भी सम्मिलित करना चाहे। आदर्श स्टेशनों की श्रेणी में गोण्डा जं. और बुद्ध तीर्थ व पर्यटन स्थली बलरामपुर को भी शामिल करना चाहे।

पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण बुद्धा सर्किट का विकास जायको प्रोजेक्ट के तहत लेकर श्रावस्ती/मिन्गा/सिरसिया/उतरौला/कपिलवस्तु/कुशीनगर/सारनाथ/गया के अतिरिक्त उन्नाव पक्षी विहार, दुधवा नेशनल पार्क के अलावा बहराइच नानपारा नेपाल बार्डर से लगे रिजर्व फारेस्ट से जोड़ते हुए अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन पैकेज के माध्यम से विदेशी मुद्रा अर्जित करने के साथ ही इस पिछड़े क्षेत्र का विकास भी हो सकता है। कृपया नई रेल लाइनों में सम्मिलित करना चाहें।

आमान परिवर्तन की दृष्टि से आनंद नगर से गोण्डा जं. तक धन आबंटन सुनिश्चित करते हुए गोरखपुर-गोण्डा-लखनऊ मार्ग पर ट्रेनों का आवागमन सुनिश्चित करना चाहें। गैंजहवा एन.ई.आर. कैटवापुर के बीच दुर्गापुर पर रेलवे क्रासिंग बनाना चाहें।

श्रावस्ती (पर्यटन स्थल) और मिन्गा में यात्री आरक्षण प्रणाली (पी.आर.एस.) प्रदान करना चाहें। प्रस्तुत बजट को बल प्रदान करता हूं।

**श्री विष्णु देव साय** (रायगढ़): सभापति महोदय, मैं आपका अत्यन्त आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं से माननीय रेल मंत्री को अवगत कराना चाहूंगा। मैं छत्तीसगढ़ राज्य के रायगढ़ संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूं। रायगढ़ आज पूरे देश में औद्योगिक जिला के रूप में अपनी पहचान बना चुका है। इसके साथ ही वह कला और संस्कृति केन्द्र के रूप में भी अपनी एक पहचान बना चुका है। रायगढ़ जिला मुख्यालय में 14 सितम्बर, 1998 को तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा एक टर्मिनल की आधारशिला रखी गई थी। किंतु रायगढ़ वालों का दुर्भाग्य है कि आज तक उक्त टर्मिनल का कार्य शुरू नहीं हुआ है, जबकि उसके लिए राशि भी दी जा चुकी है। मैं रेल राज्य मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वह शीघ्रातिशीघ्र उस टर्मिनल का काम प्रारम्भ कराएं। इस बात को लेकर वहां की जनता कई बार रेल संघर्ष समिति बनाकर आंदोलन भी कर चुकी है।

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

**भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री विष्णु पद राय]

आजादी के 62 वर्षों बाद भी हमारा संसदीय क्षेत्र रेल मार्ग से अछूता है। इस पूरे संसदीय क्षेत्र में मात्र 40-50 किलोमीटर रेल लाइन है। हमारी कोरबा-लोहरदगा-रांची रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है। सन् 1974-75 में इसका सर्वे भी हो चुका है। लोहरदगा से रांची रेल मार्ग का निर्माण हो चुका है, अब कोरबा से लोहरदगा, मात्र 312.55 किलोमीटर रेल मार्ग निर्माण की आवश्यकता है। मैं रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु स्वीकृति प्रदान करें ताकि अनुसूचित जनजाति बाहुल्य इस क्षेत्र का विकास हो सके।

सभापति महोदय, रायगढ़ में रायगढ़-सारंगगढ़ रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनाने की स्वीकृति हो चुकी है और राज्य सरकार ने अपना काम भी कर दिया है, लेकिन रेल विभाग ने अभी तक काम शुरू नहीं किया है, जिस कारण लोगों को आवागमन में भारी असुविधा हो रही है। इसलिए इस काम को जल्द से जल्द शुरू कराकर पूरा कराया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय जशपुर में रेलवे टिकट बुकिंग काउंटर की स्वीकृति हो चुकी है। जिला प्रशासन ने उस बुकिंग काउंटर के लिए भवन भी उपलब्ध करा दिया है, लेकिन रेल विभाग द्वारा बुकिंग का काम शुरू नहीं किया गया है। इसलिए इस पर भी ध्यान देकर उस बुकिंग काउंटर को चालू कराया जाए।

इसके साथ ही साथ गाड़ी नं. 2879/2880 लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2101/2102 ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2809/2810 मुम्बई-हावड़ा-मुम्बई मेल का खरसिया में ठहराव एवं गाड़ी नं. 2129/2130 आजाद हिन्द एक्सप्रेस का खरसिया में ठहराव हेतु आदेशित करने का कष्ट करें, ताकि लोगों को अधिकाधिक आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके।

*.....*मैं आपका अत्यंत आभारी हूं, आपने मुझे अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया। मैं माननीय रेल मंत्री जी को मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं से अवगत कराना चाहूंगा।

मैं रायगढ़ (छ.ग.) प्रान्त से चुनकर आया हूं। रायगढ़ आज पूरे देश में औद्योगिक जिला के रूप में अपनी पहचान बना चुका है। रायगढ़ जिला मुख्यालय में 14 सितम्बर 1998 को तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा टर्मिनल की आधारशिला रखी गई है किन्तु रायगढ़ वालों का दुर्भाग्य है कि आज तक उक्त टर्मिनल का कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है जिसके कारण लोगों में काफी आक्रोश है। क्षेत्रीय लोगों ने एवं सभी राजनीतिक दलों ने संयुक्त रूप से रेल संघर्ष समिति का गठन करके आन्दोलन भी किया है। इसलिए आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि शीघ्रातिशीघ्र टर्मिनल का कार्य प्रारम्भ करायें।

मेरा संसदीय क्षेत्र आजादी के 62 वर्षों बाद भी रेल मार्ग से अछूता है। पूरे संसदीय क्षेत्र में मात्र 40-50 कि.मी. रेल मार्ग है। कोरबा-लोहारदगा-रांची रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है। सन् 1974-75 में इसका सर्वे भी हो चुका है। लोहरदगा से रांची रेल मार्ग का निर्माण हो चुका है। अब कोरबा से लोहरदगा, मात्र 312.555 कि.मी. रेल मार्ग निर्माण की आवश्यकता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु स्वीकृति प्रदान करें ताकि अनु. जनजाति क्षेत्र का विकास हो सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय-जशपुर में रेलवे टिकट बुकिंग काउण्टर की स्वीकृति हो चुकी है। जिला प्रशासन, बुकिंग काउण्टर हेतु भवन उपलब्ध करा चुका है किन्तु बुकिंग कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है, इस तरफ भी मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा।

इसके साथ ही साथ गाड़ी नं. 2879/2880 लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2101/2102 ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2809/2810 मुम्बई-हावड़ा-मुम्बई मेल का खरसिया में ठहराव एवं गाड़ी नं. 2129/2130 आजाद हिन्द एक्सप्रेस का खरसिया में ठहराव हेतु आदेशित करने का कष्ट करें, ताकि लोगों को अधिकाधिक आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके।*

**श्री जगदीश ठाकोर** (पाटन): सभापति महोदय, महात्मा गांधी और सरदार पटेल की पवित्र भूमि गुजरात से मैं पहली बार इस सदन में चुनाव जीतकर आया हूं। देश में लोकतंत्र की सबसे बड़ी इस पंचायत में आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। माननीया रेल मंत्री ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। रेल विभाग में पूरे देश में 14 लाख कर्मी काम करते हैं। देश के करोड़ों यात्रियों के सफर को सुविधायुक्त बनाने की चिंता रेल विभाग करता है। यह हमारे देश की गौरव गाथा है। रेल बजट सिर्फ एक साल के लिए ही नहीं होता है। आम आदमी की समस्याओं को ध्यान में रखकर यह बजट बनाया जाता है। यह रेल बजट प्रगति की इंतजार

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

में बैठे लोगों के लिए है। हमारी यूपीए सरकार ने भारतीय संविधान के अनुसार कल्याणकारी कार्य किया है, सिर्फ मुनाफा कमाना ही हमारा काम नहीं है। समग्र विकास की ओर हमारी सरकार का यह पहला कदम है।

सभापति महोदय, इस रेल बजट में पहली बार एससी और एसटी का बैकलॉग भरने की बात कही गई है। पहली बार इस रेल बजट में विकलांगों की भर्ती में अग्रिमता देने की बात कही गई है। पहली बार इस रेल बजट में लोगों को ताकत देने की बात कही गई है। महिला रेल मंत्री ने रेल बजट में पहली बार महिला स्पेशल ट्रेन का एलान करके संविधान के आदर्श को पूरा करने की बात कही है। गुजरात पहले से ही उद्योग और आर्थिक विकास की ओर अग्रसर रहा है।

जब से गुजरात का जन्म हुआ, तब से गुजरात और महाराष्ट्र औद्योगिक क्षेत्र में प्रथम या द्वितीय स्थान पर रहे हैं। रेलवे को मैहसूली-आमदनी से काफी रकम वहां से मिलती है। पिछले पांच सालों में गुजरात ने इस दिशा में काफी अच्छा काम किया है। इस बजट में भी पोरबंदर और अहमदाबाद को विश्व-स्तर के रेलवे स्टेशन्स दिये हैं, बड़ौदा जैसी सिटी को आदर्श स्टेशन्स दिये हैं और कहीं नहीं रुकने वाली मुम्बई से अहमदाबाद वाली एक स्पेशल ट्रेन दी है, पूरे सप्ताह चलने वाली राजधानी दी है और राजकोट-विरमगांव के लिए नयी रेल का प्रबंध भी किया है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** यदि आपके पास कोई अन्य सुझाव हो तो आप दे सकते हैं।

**श्री जगदीश ठाकोर:** मेरे क्षेत्र पाटन में पाटन-भिलाड़ी का काम मंजूर किया हुआ है, उसमें तेज गति आनी चाहिए। महसाणा-हारीज-राधनपुर 107 किलोमीटर का जो सर्वे पूरा किया है, उसमें भी आगे काम होना चाहिए। माननीय सभापति जी, भवानी दांता तारंगा हिल अंबाजी पांच अक्तूबर 1930 को दांता महाराजा ने यह प्रस्ताव पॉलिटिकली एजेंसी महीकांठा से मंजूर करवाई थी। सन् 2005-06 में इसका सर्वे हुआ है। पूरे देश में 51 शक्तिपीठों में से 12 शक्तिपीठें बड़ी गिनी जाती हैं। इनमें से 11 शक्तिपीठें पहले से ही रेल से जुड़ी हुई हैं। हमारा अंबाजी जो सबसे बड़ा तीर्थ है जहां पूरे देश और विदेश से लाखों तीर्थ-यात्री आते हैं। जैनियों का तारंगा तीर्थ है, इसलिए तारंगा तक ब्रॉडगेज किया जाए और अंबाजी तक यह रेल बढ़ाई जाए, ऐसा मेरा सुझाव है।

*[अनुवाद]*

**शेक सैदुल हक** (वर्धमान-दुर्गापुर): महोदय, मुझे यह अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मैं पहली बार निर्वाचित होकर आया हूं और यह मेरा प्रथम भाषण है।

**सभापति महोदय:** मैं आपके बीच में नहीं टोकूंगा, लेकिन कृपया दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दीजिए।

**शेख सैदुल हक:** महोदय, सर्वप्रथम तो मैं पश्चिम बंगाल में कुछ नई रेलगाड़ियों और परियोजनाओं का स्वागत करता हूं। मुझे संदेह है कि इस प्रकार की निजी-सरकारी सहभागिता से, कुछ परियोजनाओ का व्यवसायीकरण और भारतीय रेलवे का निजीकरण हो सकता है, जिससे सामाजिक दायित्व की पूर्ति में बाधा आएगी।

मैं माननीया मंत्री महोदया से पूर्व रेलवे के अंतर्गत बर्धमान और कटवा के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए शीघ्र कार्य आरंभ कराने का अनुरोध करता हूं। पिछले रेल मंत्री ने इसका उद्घाटन किया था, लेकिन अब तक कोई कार्य नहीं किया गया है। यही स्थिति कटवा-अहमदाबाद खंड की भी है। यह एकमात्र छोटी लाइन वाला खंड है। सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है और रिपोर्ट रेलवे के पास है। लेकिन, इस बार माननीया मंत्री ने कहा है कि वे इसका पुन: सर्वेक्षण कराएंगी। लेकिन इस सर्वेक्षण की क्या आवश्यकता है। कार्य आरंभ होने दें।

मैं माननीया मंत्री से बर्न्स स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड का अधिग्रहण करने का अनुरोध करता हूं। मंत्री महोदया ने अभी कहा कि यह मामला भारी उद्योग मंत्रालय और लोक उद्यम विभाग के साथ उठाया जाएगा, लेकिन मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस मामले को शीघ्र उठाया जाए और इसे रेलवे वैगन विनिर्माण के साथ-साथ सवारी डिब्बा विनिर्माण कारखाना बनाने विकसित करने पर भी विचार करें।

मैं माननीया मंत्री महोदया से बर्धमान में सियालदाह राजधानी अथवा हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव दिये जाने पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। मेरा नम्र निवेदन है कि हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस पश्चिम बंगाल में कभी भी, कहीं भी नहीं ठहरती है। अत:, यदि यह दुर्गापुर में ठहरती है, तो सियालदाह राजधानी बर्धमान और फिर आसनसोल में ठहर सकती है। कृपया इस पर विचार करें। मैं माननया मंत्री महोदया से बर्धमान और आसनसोल के बीच नई रेलगाड़ी आरंभ करने पर विचार करने का अनुरोध करता हूं, क्योंकि यहां कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है और पिछले रेल मंत्री ने कहा था कि शीघ्र ही ऐसी रेलगाड़ी आरंभ की जाएगी। लेकिन ऐसा नहीं किया गया है। माननीया मंत्री से इस पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

[श्री शेख सैदुल हक]

महोदय, इन चंद शब्दों के साथ, मैं पुनः आपका धन्यवाद करता हूं और अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री उमाशंकर सिंह** (महाराजगंज): सभापति जी, आपने माननीय रेल मंत्री जी के ममता भरे बजट पर बोलने का मुझे मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं। माननीया रेल मंत्री जी ने इस बजट में आर्थिक लाभ का काम और मानवता का ज्यादा ख्याल किया है। सारे देश में इसकी प्रशंसा और सराहना हुई है। हम भी इसकी सराहना करना चाहते हैं बशर्ते कि माननीय रेल मंत्री ने बिहार के गरीबों के दिल को भी छूने का प्रयास किया होता।

माननीया रेल मंत्री की दोहरीकरण की जो सूची है, उसमें भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। नई रेल लाइन बिछाने की सूची में भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। विश्वस्तरीय 375 रेलवे स्टेशनों के नाम में बिहार की राजधानी पटना का नाम भी नहीं है। माडल स्टेशन बनाने की सूची में भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। बिहार राज्य की दो तिहाई आबादी उत्तर बिहार में बसती है। किशनगंज से बरौनी, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ, होते हुए दिल्ली आने के लिए राजधानी ट्रेन नहीं है। 30-35 वर्ष पहले राजधानी ट्रेन चली, उसकी तब जो स्पीड थी, आज भी वही स्पीड है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस देश के प्रथम राष्ट्रपति देश रत्न डॉ. राजेन्द्र प्रसाद के पैतृक आवास के नाम पर जो स्टेशन है, उसकी हालत बहुत जर्जर है। उसका भी जीर्णोद्धार होना चाहिए। लखनऊ से दोहरीकरण बाकी है। हाजीपुर से सीवान तक दोहरीकरण का काम आया है, वह भी पूरा होना चाहिए। बिहार में कल-कारखाने स्वीकृत हुए हैं, अगर उनका कार्य संचालन शुरू हो जाएगा, तो वहां के गरीबों और मजदूरों को भी रोजगार मिलने लगेगा और माननीया रेल मंत्री की ममता भरी छांव की ममता बिहार के गरीबों को भी मिलने लगेगी। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि विद्युतीकरण की योजना सेनिपूर से गोरखपुर तक चली है, प्रति वर्ष डीजल की कीमतें बढ़ती जा रही हैं। लखनऊ तक ही विद्युतीकरण हुआ है। उसके आगे डीजल पर ट्रेनें चलती हैं। दोहरीकरण और विद्युतीकरण के बिना ट्रेन के परिचालन में काफी विलम्ब होता है। मंत्री महोदया को काफी शोहरत मिली है प्रशंसा मिली है, इसलिए हम चाहते हैं कि बिहार की तरफ भी थोड़ा ध्यान आकृष्ट हो और बिहार के गरीबों को भी इनकी ममता मिले जो उन्होंने महिलाओं के लिए सशक्तीकरण की योजना रखी है, युवाओं तथा छात्रों के लिए योजना रखी है, विशेषकर मदरसा के छात्रों के लिए उन्होंने योजना बनाई है उससे लगता है कि अल्पसंख्यकों के दिल को छूने का काम किया है, वह प्रशंसा की पात्र हैं। लेकिन इतनी प्रशंसा और इतनी सराहना हुई है, इतनी शोहरत हुई है कि इतनी शोहरत में भी बिहार जैसा राज्य, जो गुलाम देश को आजादी दिलाने में अग्रणी रहा है वह अछूता है चाहे मौलाना मजरूल हक का नाम लिया जाए, चाहे डा. राजेन्द्र प्रसाद का नाम लिया जाए। इन आजादी के दीवाने लोगों की कर्मभूमि के लिए भी कोई ख्याल नहीं रखा गया है। हम यह कहेंगे कि शोहरत और उत्साह में हमें भूल न जाएं, चूंकि शोहरत की बुलंदी पलभर का तमाशा है।

**सभापति महोदय:** आप अपनी बात समाप्त कीजिए और बाकी सुझाव सभा पटल पर रख दीजिए।

**श्री उमाशंकर सिंह:** महोदय, मैं अपनी बात एक शेर के साथ समाप्त करने जा रहा हूं। शोहरत की बुलंदी पलभर का तमाशा है, जिस शाख पर बैठे हो। वह टूट भी सकता है। शोहरत की बुलंदी पर इतना नाज न कर, हमने तो सितारों को भी टूट कर जमीं पर गिरते देखा है।

**श्रीमती ज्योति धुर्वे** (बेतूल): सभापति महोदय, मैं केवल तीन मांगों को आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री के समक्ष पेश करना चाहूंगी। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले बैतूल एवं हरदा आते हैं। मैं हरदा रेलवे स्टेशन में स्टापेज की मांग करती हूं, जिसके लिए पूर्व सांसद स्वर्गीय विजय कुमार खंडेलवाल जी तथा निवृतमान सांसद हेमंत कुमार खंडेलवाल जी ने भी मांग की थी। इनकी आवश्यकता का प्रमुख उद्देश्य है कि हरदा रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे इटारसी मुम्बई के बीच प्रमुख रेल स्टेशन है तथा काफी संख्या में लोग इलाहाबाद, दिल्ली एवं मुम्बई की तरफ यात्रा करते हैं। किंतु दिल्ली, भोपाल से मुम्बई जाने के लिए 11 बजे के बाद 20 घंटे तक कोई भी ट्रेन का स्टापेज नहीं है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस ओर ध्यान दिया जाए। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि बंगलौर नई दिल्ली कर्नाटका एक्सप्रैस है, जिसका स्टापेज वहां होना चाहिए।

**रात्रि 9.00 बजे**

दूसरी पटना और पूना एक्सप्रैस है जिनका स्टॉपेज भी इस हरदा रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** माननीय सदस्यगण, अब रात्रि के 9 बज चुके हैं। यदि माननीय सदस्यगण सहमत हों, तो हम सभा का समयक आधा घंटाबढ़ा सकते हैं। लेकिन यदि आप समय बढ़ाने

के लिए सहमत हैं, तो आप सबको इस बात से सहमत होना चाहिए कि प्रत्येक माननीय सदस्य केवल एक मिनट बोलेगा। अन्यथा, आपको अपने भाषण सभा पटल पर रखने पड़ सकते हैं।

**अनेक माननीय सदस्यः** जी हां। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** ठीक है, हम सब सभा का समय आधा घंटा बढ़ाने के लिए सहमत है।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** हम आधे घंटे में समाप्त कर सकते हैं। हम सभा का समय व्यर्थ न करें। सभा का समय रात्रि 9.30 बजे तक बढ़ाया जाता है।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** यदि हम इस अवधि में चर्चा समाप्त नहीं कर सके तो हम इस पर विचार कर सकते हैं। अब श्रीमती ज्योति धुर्वे जारी रखें।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती ज्योति धुर्वेः** सभापति जी, मेरी दूसरी मांग है कि घोड़ा-ढोंगरी रेलवे स्टेशन पर भी कुछ ट्रेन्स के स्टॉपेज की आवश्यकता है क्योंकि घोड़ा-ढोंगरी के आसपास हमारे पुनर्वास कैम्प है, साहनी थर्मल पॉवर हैं, पाताखेड़ा कोल फील्ड है जहां लाखों लोगों को रोजगार मिलता है। इसे देखते हुए मैं इन सभी की मांग को आवश्यक समझती हूं और ट्रेन्स की मांग करती हूं। जहां कुछ ट्रेन्स की मैं मांग कर रही हूं, जयपुर-मैसूर एक्सप्रैस, चेन्नई-जयपुर एक्सप्रैस, जयपुर-पुरी एक्सप्रैस, जयपुर-कोयम्बटूर एक्सप्रैस, स्वर्णजयन्ती एक्सप्रैस, मिलेनियम एक्सप्रैस, नागपुर-जबलपुर एक्सप्रैस है। आपसे अनुरोध है कि शायद मेरी मांग पूर्ण होगी। तीसरी मेरी बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है। मुलताई की तापती पवित्र नगरी है, जो सूर्यपुत्री है तथा वहां भी कुछ ट्रेन्स की आवश्यकता है क्योंकि यह एक धार्मिक स्थल है और मैं चाहूंगी कि यह क्षेत्र धार्मिक होने के साथ-साथ व्यापारिक क्षेत्र है क्योंकि यहां से लगा हुआ महाराष्ट्र का क्षेत्र है और इसकी आवश्यकता को देखते हुए मैं कुछ ट्रेन्स की मांग करना चाहूंगी-जयपुर-मैसूर एक्सप्रैस, चेन्नई-जयपुर एक्सप्रैस, जयपुर-पुरी एक्सप्रैस, स्वर्णजयन्ती एक्सप्रैस, मिलेनियम एक्सप्रैस और मैं चाहूंगी कि इतने बड़े विशाल भारत की हृदयस्थली यदि मध्य प्रदेश को कहा जाता है जहां माननीया ममता जी द्वारा हमें कुछ चीजें प्राप्त हुई हैं लेकिन इन चीजों के लिए हमारी आवश्यकता अधिक है और मैं चाहूंगी कि आने वाले समय में हमारी सारी आवश्यकता पूरी होंगी।

*[अनुवाद]*

मैं भी अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखती हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मुलताई रेलवे स्टेशन पर ट्रेन के स्टापेज दिये जाने हेतु आकर्षित करना चाहती हूं। मुलताई में ट्रेनों के स्टाप दिये जाने के संबंध में पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवृतमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल जी द्वारा भी रेल मंत्रालय को कई पत्र लिखे गये हैं किन्तु स्टापेज न मिलने से क्षेत्र के नागरिकों में काफी निराशा है।

**मुलताई रेलवे स्टेशन**

मध्य प्रदेश का महाराष्ट्र सीमा पर लगा हुआ मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रमुख रेलवे स्टेशन मुलताई है। इस स्थान का धार्मिक एवं व्यापारिक दृष्टि से काफी महत्व है। ताप्ती नदी का उद्गम स्थल होने से धार्मिक आस्था से जुड़ा हुआ है और इसी कारण हाल ही प्रदेश सरकार द्वारा इसे पवित्र नगरी भी घोषित किया गया है। इसी के साथ ही व्यापारिक दृष्टि से भी यह बहुत बड़ा केन्द्र है तथा इस क्षेत्र के आसपास की काफी आबादी मुलताई रेलवे स्टेशन पर आश्रित है। मुलताई से काफी संख्या में लोग व्यापार के सिलसिले में बाहर जाते हैं तथा धार्मिक स्थल होने से काफी संख्या में बाहर के लोग यहां आते हैं किन्तु गाड़ियों के कम स्टापेज होने से उन्हें काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। यहां के लोगों द्वारा निम्न गाड़ियों के स्टापेज की मांग काफी लम्बे समय से की जा रही है।

1. 2975-76 जयपुर मैसूर एक्सप्रेस, 2967-68 चैन्नई-जयपुर एक्सप्रेस, 8473-74 जयपुर-पुरी एक्सप्रेस, 2969-70 जयपुर-कोयम्बटूर एक्सप्रेस

   जयपुर ग्रुप्स की ये गाड़ियां सप्ताह के अलग-अलग दिनों में अलग-अलग नाम से एक ही समय पर चलती हैं।

2. 2803-04 स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस, 2643-44 स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस, 2645-46 मिलेनियम एक्सप्रेस

3. 2159-60 नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती ज्योति धुर्वे]

आपसे आग्रह है कि उपरोक्त गाड़ियों के स्टापेज मुलताई रेलवे स्टेशन पर दिये जाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों के स्टापेज दिये जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन बैतूल जिले का महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। घोड़ाडोंगरी के अतिरिक्त सारनी एवं पाथाखेड़ा के काफी बड़ी संख्या में लोग आश्रित हैं। सारनी जहां विद्युतमंडल का थर्मल पावर स्टेशन है एवं पाथाखेड़ा जहां कोलमाइन्स है इन औद्योगिक संस्थानों में काफी संख्या में लोग बिहार, उत्तर प्रदेश, दिल्ली एवं अन्य प्रान्तों के कार्यरत हैं यात्रा करने के लिए घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर ही आश्रित हैं। यहां पर कम गाड़ियों के स्टापेज होने से इन लोगों को 100 किलोमीटर दूर इटारसी अथवा बैतूल आकर अपनी यात्रा प्रारंभ करना पड़ता है। यहां के लोगों की काफी लम्बे समय से गाड़ियों के स्टापेज की मांग की जा रही है। आम जनता की सुविधा एवं मांग को देखते हुए पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल द्वारा भी रेल मंत्रालय को पत्र लिखे गये हैं। आम जनता द्वारा घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर निम्न गाड़ियों के स्टापेज दिये जाने हेतु मांग की जा रही है

1. 2975-76 जयपुर मैसूर एक्सप्रेस, 2967-68 चैन्नई-जयपुर एक्सप्रेस,8473-74 जयपुर-पुरी एक्सप्रेस, 2969-70 जयपुर-कोयम्बटूर एक्सप्रेस

   जयपुर ग्रुप्स की ये गाड़ियां सप्ताह के अलग-अलग दिनों में अलग-अलग नाम से एक ही समय पर चलती हैं।

2. 2803-04 स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस, 2643-44 स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस, 2645-46 मिलेनियम एक्सप्रेस

3. 2159-60 नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस

आपसे अनुरोध है कि आम जनता की सुविधा को देखते हुए जनहित में उपरोक्तानुसार गाड़ियों का स्टापेज घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर प्रदान करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल-हरदा के हरदा/एवं खिरकिया में ट्रेनों के स्टापेज दिये जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले बैतूल एवं हरदा आते हैं साथ ही दो रेल मण्डल नागपुर मध्य रेलवे एवं भोपाल पश्चिम मध्य रेलवे मण्डल आते हैं। भोपाल रेलमंडल के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र में टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया प्रमुख रेलवे स्टेशन आते हैं।

**हरदा रेलवे स्टेशन**

विगत दिनों हरदा प्रवास के दौरान हरदा रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के स्टापेज दिये जाने के संबंध में लोगों द्वारा मांग की गई। मुझे यह भी अवगत कराया गया है कि इस संबंध में पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल जी एवं निवृतमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल द्वारा भी काफी प्रयास किये गये एवं रेल मंत्रालय को पत्र लिखे गये हैं। किन्तु हरदा स्टेशन पर ट्रेनों के स्टापेज के संबंध में कोई कार्यवाही न होने से यहां की जनता में काफी निराशा है। मैं पुनः अवगत कराना चाहूंगी कि हरदा रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे का इटारसी-मुम्बई के बीच प्रमुख रेलवे स्टेशन है तथा यहां से काफी संख्या में लोग इलाहाबाद-दिल्ली एवं मुम्बई की तरफ यात्रा करते हैं किन्तु बहुत कम ट्रेनों के स्टापेज होने के कारण आम जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। मुझे बताया गया है कि इस रेलवे स्टेशन पर भोपाल एवं दिल्ली जाने के लिए प्रातः 11 बजे के बाद 20 घन्टे तक किसी भी ट्रेन का स्टापेज नहीं है इसी प्रकार की स्थिति मुम्बई जाने के लिए भी है। हरदा रेलवे स्टेशन पर हरदा नगर एवं आसपास के क्षेत्र की बहुत बड़ी जनसंख्या आश्रित है। आपसे अनुरोध है कि हरदा रेलवे स्टेशन पर निम्न ट्रेन के स्टापेज दिये जाने का कष्ट करें- (1) 2627/2628 बैंगलोर-नई दिल्ली कर्नाटका एक्सप्रेस, (2) 2149/2150 पटना-पूना एक्सप्रेस।

आपसे पुनः अनुरोध है कि हरदा रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिये जाने हेतु रेलवे विभाग के अधिकारियों को आदेशित करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान खिरकिया में ट्रेनों के स्टापेज दिये जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत दो जिले बैतूल एवं हरदा आते हैं साथ ही दो रेल मण्डल नागपुर, मध्य रेलवे एवं भोपाल, पश्चिम मध्य रेलवे मण्डल आते हैं। भोपाल रेलमंडल के अंतर्गत ही खिरकिया रेलवे स्टेशन आता है। यह रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे का इटारसी-मुम्बई के बीच प्रमुख रेलवे स्टेशन है तथा हरदा जिले का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है यहां से काफी संख्या में लोग ट्रेन से यात्रा करते हैं किन्तु बहुत कम ट्रेनों के स्टापेज होने के कारण आम जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। यहां की जनता की मांग है कि यहां पर एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिए जाएं। इस संबंध में पूर्व सांसद द्वारा कई पत्र लिखे गये हैं।

1. 9045/9046, 9047/9048 ताप्तीगंगा एक्सप्रेस

2. 5217/5218, 5219/5220 पवन एक्सप्रेस

आपसे अनुरोध है कि खिरकिया रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिये जाने हेतु रेलवे विभाग के अधिकारियों को आदेशित करने का कष्ट करें।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल-हरदा के हरदा जिला मुख्यालय में ओवर ब्रिज बनाये जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

विगत दिनों हरदा प्रवास के दौरान नगरवासियों ने हरदा में ओवर ब्रिज बनाये जाने की काफी लम्बे समय से की जा रही मांग के संबंध में मुझे बताया। हरदा में ओवर ब्रिज बनाये जाने के संबंध में पूर्व सांसद स्व. विजय कुमार जी खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल ने भी कई बार रेलवे विभाग का ध्यान आकर्षित किया है। किन्तु अभी तक इस संबंध में कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है।

हरदा जिला मुख्यालय है तथा भोपाल रेल मंडल के अंतर्गत इटारसी-मुम्बई प्रमुख रेलवे ट्रेक पर होने से इस रेलवे स्टेशन से होकर अनेकों ट्रेन निकलती हैं। हरदा में रेलवे फाटक नगर के बीचों-बीच स्थित है तथा इस फाटक को क्रास कर राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59; ए एवं खण्डवा-होशंगाबाद राजमार्ग निकलते हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग एवं प्रमुख राजमार्ग होने से बहुत अधिक संख्या में वाहनों का आना-जाना लगा रहता है किन्तु अधिकांश समय रेलवे फाटक बंद रहने से वाहनों की काफी लम्बी-लम्बी कतारें लग जाती हैं, चूंकि फाटक शहर के मध्य स्थित है इस कारण आम जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

आपसे आग्रह है कि हरदा रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाये जाने हेतु रेलवे विभाग के संबंधित अधिकारियों को आदेशित करने का कष्ट करें जिससे इस मार्ग पर वाहनों का आवागमन सुलभ हो सके एवं आम जनता को परेशानियों का सामना न करना पड़े।*

**श्री मानिक टैगोर** (विरुद्धनगर): सभापति महोदय, इस सम्माननीय सभा में अपना पहला भाषण देते हुए मैं बहुत खुश महसूस कर रहा हूं और इसके लिए मैं माननीया कांग्रेस अध्यक्ष, हमारे माननीय प्रधान मंत्री, अपने प्रियनेता श्री राहुल गांधी और उतना ही सदैव प्रिय विरुद्ध नगर के अपने मतदाताओं को धन्यवाद देता हूं।

सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री तथा रेल मंत्रियों के उनके दल को आर्थिक व्यवहार्यता और सामाजिक आवश्यकता के बीच चयन के प्रति उनकी सोच की सराहना और प्रशंसा करता हूं। इस दल ने गाड़ियों में डाक्टरों की व्यवस्था करके यात्रियों की देखभाल के लिए हरसंभव प्रयास किया है तथा इस प्रकार लोगों की सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। उन्होंने केवल मौखिक घोषणाएं नहीं की है बल्कि अपने प्रस्तावों के प्रभावी क्रियान्वयन के लिए प्रत्येक जोन में अतिरिक्त महाप्रबंधक से नीचे के अधिकारियों को नामनिर्दिष्ट न करके अपने सपनों को पूरा करने की दिशा में प्रभावी कदम उठाया है। विपक्षी सदस्यों सहित प्रत्येक सदस्य ने केवल महिलाओं के लिए विशेष गाड़ियों तथा विशेष युवा रेलगाड़ियों के प्रस्ताव की सराहना तथा स्वागत किया है।

अभी तक भीड़ भरी रेलगाड़ियों में यात्रा करते समय वे नई कठिनाइयो का सामना करती रही हैं। अब उन्होंने राहत महसूस की है और माननीया रेल मंत्री का वे सदैव आभारी रहेंगी। माननीया रेल मंत्री ने इस बजट में उनके परिवार का भी ध्यान रखना नहीं भूला है। उनका परिवार विश्व में सबसे बड़ा परिवार है जिसमें चौदह लाख से ज्यादा कर्मचारी है। उनके लिए उन्होंने कई कल्याण योजनाएं शुरू की है जिससे निश्चित रूप से उनमें मिलकर काम करने की भावना पैदा होगी और आगामी वर्षों में इसके बेहतर परिणाम आएंगे।

माननीया रेल मंत्री ने ये सारी कल्याण योजनाएं गंभीर वित्तीय संकट की स्थिति में शुरू की है, जिसका मुख्य कारण हर क्षेत्र में आर्थिक मंदी है। यहां भी माननीया मंत्री ने इन योजनाओं के क्रियान्वयन के लिए नई वित्तपोषण नीति का परामर्श देने के लिए एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त करके इसे परिणामोन्मुखी बनाने में बहुत व्यवहार्य कुशलता का परिचय दिया है।

**सभापति महोदय:** यदि आप चाहें तो शेष भाषण सभा पटल पर रखा जा सकता है।

**श्री मानिक टैगोर:** मैं युवा कांग्रेस की पृष्ठभूमि वाला हूं। मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों ने मुझे विरुद्धनगर की सेवा करने का मौका दिया है जिनका प्रतिनिधित्व मेरे महान नेता श्री कामराज और मुथुराम लिंग थेवर करते थे। इस क्षेत्र की कुछ छोटी-छोटी मांगें है जिस पर तत्काल ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। विरुद्धनगर-मनामदुराई लाइन का छोटी लाइन (मीटर गेज) से बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज) में आमान परिवर्तन के लिए पर्याप्त धन की जरूरत है। सेंकोटाई-पुलानुर, डिंडीगुल-पोल्लाची, पालघाट-कोयंबटूर, मईलादुतुराई-तरंगमपडी तेनकासी-तिरूनेलवेली मदुरई-बोडी, कराईकुडी-मईलाथुराई बारास्ता तिरूथुराईपुंडी, लाइनों को बड़ी लाइन

[श्री मानिक टैगोर]

में बदलने के कार्य पर तत्काल ध्यान दिये जाने की जरूरत है। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** श्री मानिक टैगोर यह एक लम्बी सूची है। कृपया इसे सभा पटल पर रखें।

**श्री मानिक टैगोरः** मैं इसे पढ़ नहीं रहा हूं। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं। आपको उत्तर मिल जाएगा।

*...(व्यवधान)*

**श्री मानिक टैगोरः** बजट में माननीय मंत्री ने मदुरै से चेन्नै के बीच दो नई गाड़ियों की घोषणा की है। हम अनुरोध करते हैं कि इसे तिरुनेलवेली तक बढ़ाया जाए। कोयंबटूर-संगरूर मार्ग को सेनकोट्टाई तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।

मेरा अंतिम अनुरोध है कि चूंकि विरुद्धनगर श्री कामराज का जन्मस्थान है, उसे 'आदर्श स्टेशनों' की सूची में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं बजट प्रस्ताव का समर्थन करता हूं और मैं अपने भाषण के शेष अंश को सभा पटल पर रखता हूं।

*मैं माननीय वित्त मंत्री, श्री प्रणबजी को भी इस बात के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने बजटीय समर्थन के रूप में 15.800 करोड़ रुपये का अनुदान उदारता पूर्वक स्वीकार किया।

इससे रेलवे को 40,745 करोड़ रुपये के योजना आबंटन में वृद्धि करने में सहायता मिली है।

अंततः, मंत्री जी, मैं रेल बजट के उस अतिमहत्वपूर्ण पहलू पर आ रहा हूं जिसके बारे में बोले बिना मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र वापस नहीं जा पाऊंगा और ठउन लोगों को उत्तरन हीं दे पाऊंगा जिन्होंने हमें वोट दिए हैं। आपने पैरा सं. 86, 87 और 88 में नई लाइनों, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण कार्यों के बारेह्य में घोषणा की है। अधिकांश परियोजनाओं और चालू योजनाओं को भी सूची में छोड़ दिया गया है। परंतु, स्वयं आपने पैरा-89 में उल्लेख किया है कि ''योजना आयोग के अनुमोदनों हेतु मामलों पर प्रक्रिया शुरू करने के लिए अभी पर्याप्त समय नहीं हुआ है।''

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

मैं आपकी अनुमति से मौजूद और चालू कार्यों तथा प्रस्तावित लाइनों के साथ तमिलनाडु का विस्तृत रेलवे मानचित्र सौपूंगा। हमने मानचित्र के साथ अपने अनुरोध पत्र को माननीय मंत्री के विचारार्थ सौंपा है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि कृपया विभिन्न परियोजनाओं के पूर्ण होने के कार्यक्रम सहित चालू योजनाओं की स्थिति का उल्लेख करें। कृपया मुझे अपनी जनता की ओर से इस सम्माननीय सभा में अनुरोध करने दें।

1. मीटरगेज को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के कार्य को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाए:

(क) विरुद्धनगर से मनमदुरैः चूंकि विल्लुपुरम-मयिलादुतुरई बड़ी लाइन का कार्य नवंबर 2009 तक पूरा होना है, विरुद्धनगर-मनमदुरै को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कार्य भी इस समय तक पूरा किया जाना चाहिए। यदि ऐसा किया गया तो यह चेन्नई से त्रिवेंद्रम और तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों के वैकल्पिक रूट के तौर पर कार्य करेगा। इसके लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान की जानी चाहिए।

(ख) **सेनकोट्टाई-पुनालुरः** चूंकि यह केरल के क्विलोन क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण और छोटा संपर्क मार्ग है इसलिए इस कार्य को शीघ्र पूरा करने हेतु पर्याप्त धनराशि प्रदान की जानी चाहिए।

(ग) **डिंडीगुल-पोल्लाची-पालघाट-कोयंबटूरः** यह कोयंबटूर और केरल के उत्तरी भाग के लिए महत्वपूर्ण छोटा संपर्क मार्ग है। पूरे खंड को जून, 2010 तक चालू करने हेतु पर्याप्त धनराशि प्रदान की जानी चाहिए।

(ध) **मयिलादुतुरई-तांगमपाडीः** करईकल-नागपाप्टिनम-तेनकन्नी के रास्ते तिरूदुर्ईपुंडी तक अन्य कार्यों (नई लाइन और आमान परिवर्तन) के साथ इस बहुत छोटे खंड पर बड़ी लाइन में परिवर्तन के कार्य को किया जाए ताकि सारी परियोजनाएं एक साथ की जाएं और चालू हो जाएं।

(ङ) **तेनकासी-तिरुनेलवेलीः** बड़ी लाइन में परिवर्तन के कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए।

2. जब चालू कार्य पूरे हो जाएं तब मदुरै-बोदी और मयिलादुतुराई तिरूरईपुंडी के रास्ते करईकुदी-मयिलादुतुरई लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्ति के कार्य को भी किया जाना चाहिए।

3. रासीपुरम के रास्ते करूर-सलेम नई लाइन का कार्य पिछले 15 वर्षों से चल रहा है। यदि यह शीघ्र पूरा कर दिया जाता है तो यह बंगलौर तक का छोटा मार्ग बन जाएगा।

4. निम्नलिखित नई लाइनों का कार्य प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए:

(क) कृष्णागिरि के रास्ते जोलारपेट्टई से हुसर तक।

(ख) गंधर्वकोट्टई के रास्ते पुडुकोट्टई से तंजावूर तक।

(ग) मेलूर और तिरूपत्तूर के रास्ते मदुरै से कुकुदी और तिरुमायम तक।

(घ) महाबलीराम और पुडुचेरी के रास्ते चेन्नई से कुड्डालोर तक।

(ङ) देवकोट्टई और तिरुवादनाई के रास्ते कुरईकुदी से रामनाथपुरम तक।

(च) मथुगलथुर के रास्ते रामनाथपुरम से तूतीकोरिन तक।

(च) तिरुचेंदूर के रास्ते तूतीकोरिन से कन्याकुमारी तक।

(ज) कुमिली के रास्ते बोदी से कोट्टायम तक।

(झ) दिण्डीगुल से थेनी तक।

(ञ) धर्मपुरी से कृष्णागिरि तक (यह धर्मपुरी को मोराप्पुर से जोड़ने की अपेक्षा आने वाले समय में बेहतर संपर्क होगा)

(ट) तिरूवन्नामलाई के रास्ते दिण्डीवानम से जोलारपेट्टई तक।

(ठ) चिनना सलेम से तिरुक्कनेविलुर तक।

(ड) कंगेयम और धरमपुरम के रास्ते ईरोड से पलानी तक।

(द) सत्यमंगलम के रास्ते ईरोड से मेट्टूपलयम तक।

*[हिन्दी]*

**श्री तूफानी सरोज** (मछलीशहर): माननीय सभापति महोदय, काफी समय से इंतजार करने के बाद आपने मौका दिया, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। मुझे दो दिन की रेल बजट की चर्चा का अवलोकन करने से यह लगा कि माननीय ममता जी ने पूर्व रेल मंत्रियों के कदम पर चलने का काम किया है। बिहार और पश्चिम बंगाल का यह सौभाग्य रहा है कि राम विलास पासवान जी, नीतिश जी और लालू जी रेल मंत्री रह चुके हैं और अब दूसरी बार ममता जी को रेल मंत्रालय मिला है ये वैस्ट बंगाल से बिलांग करती हैं। जिस तरह से पूर्व रेल मंत्रियों ने अपने सूबे का ख्याल रखा है उसी तरह ममता जी ने भी रेल बजट को वैस्ट बंगाल का बजट बनाने का पूरा प्रयास किया है। 80 सांसद उत्तर प्रदेश से चुनकर आते हैं और वैस्ट बंगाल से दुगने सांसद चुनकर आए हैं लेकिन उत्तर प्रेदश को अनदेखा किया गया है।

उसे उस तरह से भागीदारी और सम्मान नहीं दिया गया, जैसीकि हम सभी लोगों को आशा थी। पचास विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा और करीब 57 नयी ट्रेनों की घोषणा करके विश्व लेवल पर आने का जो प्रयास किया गया है, उसकी बजट में घोषणा की गई है। बेहतर होता कि अभी भी जो तमाम ऐसे अछूते और पिछड़े क्षेत्र हैं, जहां रेलवे का साधन नहीं है, आवागमन का कोई रास्ता नहीं है। वहां के लोग रेलों से वंचित हैं। मैं समझता हूं कि इन सब योजनाओं की तरफ धन व्यय करने से बेहतर होता कि ऐसे क्षेत्रों को रेलों से जोड़ा जाता तो बहुत अच्छा होता।

सभापति महोदय, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने एस.सी., एस.टी., अल्पसंख्यकों की भर्ती के बारे में जो कहा है, वह सम्मानजनक है। लेकिन वहीं पर पिछड़े वर्ग के लोगों के सामने भी रोजी-रोटी की बड़ी समस्याएं हैं। मैं समझता हूं कि भर्ती में पिछड़े वर्गों के लोगों के लिए भी प्रावधान होना चाहिए था।

रेलों में खानपान की समस्या को लेकर इसके पहले भी सदन में बातें होती रही हैं। लेकिन ट्रेनों में खानपान की व्यवस्था में कोई सुधार नहीं आया। इस तरफ लालू जी का ध्यान भी कई बार आकृष्ट कराया गया था। अभी हाल में मैं श्रमजीवी एक्सप्रैस से आ रहा था। मैंने वहां खाना मंगाया तो खाने में मक्खियां मिलीं। वह बहुत खराब खाना था। मैं माननीया रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप एक विजिलैंस कमेटी बनाकर पहले खानपान की व्यवस्था की निगरानी करवा कर यदि इसमें आप सुधार कर दें तो यह आपका सबसे बड़ा सार्थक बजट माना जायेगा और आपकी सबसे बड़ी उपलब्धि मानी जायेगी। मैं चाहता हूं कि आप इस तरफ विशेष ध्यान देने का काम करें।

सभापति महोदय, अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग की वजह से आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण कार्य है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहूंगा कि अन्य जगह से बजट में कटौती करके देश में जितने अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग्स है, उन्हें मैनेबल क्रासिंग बनाया जाए, जिससे कि लगातार होने वाली दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

हमारे उत्तर प्रदेश में जौनपुर जनपद है।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** श्री तूफानी सरोज, समय समाप्त हो गया है। आप अपने सारे सुझाव सभा पटल पर रख सकते हैं।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री तूफानी सरोज:** जौनपुर जनपद आबादी के हिसाब से सबसे बड़ा जनपद है। आपने 375 आदर्श स्टेशन घोषित किये हैं, उसमें जौनपुर को भी आपको शामिल करना चाहिए और वाराणसी एक धार्मिक स्थली है, पर्यटन स्थली है, जिस तरह से अन्य जगहों से और वाराणसी से दिल्ली के लिए नान-स्टाप ट्रेनों की व्यवस्था बजट में की गई है। हम लोग हर फ्राइडे को दिल्ली से वाराणसी जाते हैं। तमाम विदेशी लोग दिल्ली आते हैं और दिल्ली से ट्रेन द्वारा वाराणसी जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से नॉन-स्टाप ट्रेन की मांग करता हूं और हमारे क्षेत्र में शाहगंज बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है। उसका प्लेटफार्म एकदम टूट-फूट गया है, वहां नये प्लेटफार्म बनाने की व्यवस्था की जाए। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*[अनुवाद]*

मैं भी अपना भाषण सभा पटल पर रख रहा हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान अपने चुनाव क्षेत्र की विभिन्न समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं और उम्मीद करता हूं कि माननीया रेल मंत्री जी इनके निराकरण के लिए निश्चित रूप से आवश्यक कदम उठाने का कष्ट करेंगी।

1. यह तो सर्वविदित है कि वाराणसी एक धार्मिक एवं पर्यटक नगरी है। यहां बड़ी संख्या में देशी-विदेशी श्रद्धालु एवं पर्यटक आते हैं। इसी तरह वाराणसी शहर से सटा हुआ सारनाथ भी है जहां बुद्ध धर्म के अनुयायी बड़ी संख्या में आते-जाते रहते हैं। अत: इस शहर की महत्ता को देखते हुए नई दिल्ली से वाराणसी के बीच एक नान-स्टाप दूरान्त गाड़ी चलाये जाने की बेहद जरूरत है।

2. जौनपुर से इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के बीच मड़ियाहूं रेलवे स्टेशन है। इस रेलवे स्टेशन के समीप तहसील मुख्यालय तथा ब्लाक मुख्यालय तो है ही, मड़ियाहूं एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र भी है। इस तरह यह एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, पर यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी होती है। इसलिए इस स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना की बहुत जरूरत है।

3. इलाहाबाद-जौनपुर रेलवे रूट पर भन्नौर व बारी गांव रेलवे स्टेशन के बीच ग्राम रायपुर में एक रेलवे क्रासिंग है जो मानवविहीन है। यह एक महत्वपूर्ण मार्ग है। यह मार्ग एयरपोर्ट आने-जाने का मुख्य मार्ग है और इस पर बड़ी संख्या में परिवहन का आना-जाना होता है जिससे दुर्घटना की आशंका बनी रहती है। इसलिए इस क्रासिंग को मानवयुक्त क्रासिंग बनाये जाने की बेहद जरूरत है।

4. इलाहाबाद-जौनपुर रेल मार्ग पर जरौना बरसटी रेलवे स्टेशन के बीच कटवार बाजार के मध्य एक हाल्ट की जरूरत है। यहां इलाहाबाद-जौनपुर पैसेन्जर गाड़ी आते-जाते वक्त हमेशा रुकती है लेकिन वैधानिक रूप से न तो यहां हाल्ट है और न ही टिकट मिलता है। यदि यहां हाल्ट बना दिया जाता तो क्षेत्रीय जनता को भारी सहूलियत हो जाती।

5. जौनपुर-इलाहाबाद रेलवे रूट पर स्थित बरसटी रेलवे स्टेशन पर 'गोदान एक्सप्रेस' ट्रेन के ठहराव की मांग क्षेत्रीय जनता लंबे अर्से से करती आ रही है। इसका कारण यह है कि इस क्षेत्र के लोग बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई में रहते और आते जाते रहते हैं। इस ट्रेन का ठहराव न होने से मुम्बई आने-जाने वाले यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अत: आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि उपरोक्त समस्याओं पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाए और उपरोक्त मांगों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाया जाए। जौनपुर से मुम्बई के बीच शीतलाधाम एक्सप्रेस चालू किया जाये। शाहगंज रेलवे स्टेशन पर नये प्लेटफार्म का निर्माण हो।*

**सभापति महोदय:** यदि आपके पास कोई और सुझाव है तो आप उन्हें सभा पटल पर रख सकते हैं। अगले वक्ता श्री अर्जुन राय हैं।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** यदि कोई और सदस्य अपने भाषण सभा पटल पर रखना चाहें तो वे ऐसा कर सकते हैं। आज चर्चा को समाप्त करने के लिए हमारे पास केवल 15 मिनट हैं।

*...(व्यवधान)*

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*[हिन्दी]*

**श्री अर्जुन राय** (सीतामढ़ी): सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने कुछ घोषणाएं इज्जत, मुश्किल आसान, विश्वस्तरीय स्टेशन, आदर्श स्टेशन, बहुद्देशीय परिसर, डाक्टर ऑन ट्रेन, छात्रों के लिए रियायत, महिला स्पेशल और युवा गाड़ियों की घोषणा के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। रेल बजट का भाषण को पढ़ने के बाद मुझे जो कुछ जानकारियां हासिल हुई हैं, मैं उनके बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में एक हजार नये कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा वाले केन्द्रों को स्थापित करने की घोषणा की है। लेकिन मंत्री जी को मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि दूरदराज के इलाकों में अभी जो कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र हैं, उनकी स्थिति बड़ी ही दयनीय है। सीतामढ़ी, जहां से मैं सांसद हूं, भ्रमण के क्रम में मैंने वहां पाया कि चार-पांच घंटे से लोग आरक्षण के लिए लाइन में लगे हैं। मालूम हुआ कि लिंक फेल है और इस तरह के लिंक फेल की घटनाएं बराबर हुआ करती हैं।

मैं माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि उन्होंने जहां नये आरक्षण केन्द्रों की घोषणा की है, वहां रेल बजट में कम्प्यूटर नेटवर्क, इंटरनेट कनेक्टिविटी की चर्चा नहीं की है। जितने आपके पुराने आरक्षण केन्द्र हैं। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** अगर आपके पास प्रीपेयर्ड लिस्ट है तो वह दीजिए।

**श्री अर्जुन राय:** मेरे पास केवल पाइंट्स हैं, मैं दो मिनट में अपनी बात रख लूंगा।

**सभापति महोदय:** अगर आपके पास लिस्ट है तो, वह ले कर दें, आपको डिटेल्ड रिप्लाई मिलेगा।

**श्री अर्जुन राय:** मैं केवल एक मिनट में अपनी बात रख दूंगा। माननीया मंत्री जी ने रेल द्वारा स्कूल जाने वाली छात्राओं के लिए मुफ्त पास की व्यवस्था की है लेकिन छात्रों के लिए 12वीं कक्षा तक व्यवस्था दी है। सच्चाई यह है कि अभिभावकों पर आर्थिक बोझ पड़ता है, इसलिए छात्र और छात्राओं में कोई अंतर नहीं होना चाहिए।

सभापति जी, रेल सेवा का क्षेत्र है। माननीय मंत्री जी ने सामाजिक सेवा की ओर ध्यान भी दिया है। मैंने रेल भ्रमण के दौरान पाया कि रेल में टीटीआई पदाधिकारी और कर्मचारी रेल में यात्रा करने वाले गरीब और शोषित लोगों के साथ अमानवीय व्यवहार करते हैं। उन लोगों को 10-20-40 रुपये के लिए प्रताड़ित किया जाता है, उन्हें सुनने वाला कोई नहीं होता है। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** ठीक है, बाकी सजेशन्स आप दे दीजिए।

**श्री अर्जुन राय:** सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र की एक बात आधे मिनट में कहना चाहूंगा। नरकटियागंज-जयनगर मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने की बात चल रही है लेकिन यह कार्य अत्यन्त धीमा है। इसे अविलम्ब पूरा किया जाये। इसी तरह मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी का रेलमार्ग 61 किलोमीटर का है जहां रेल लाइन बिछायी जानी है। इसे अविलम्ब शुरू कर कार्य पूरा किया जाए।

सभापति जी, इसके अलावा मेरे जो सजेशन्स हैं, वे मैं सभा पटल पर रख रहा हूं।

*.....*महोदया, रेलवे को भारत की जीवन रेखा कहा जाता है और यह गलत भी नहीं है क्योंकि देश के एक सिरे को दूसरे सिरे से जोड़ने का जो दुर्गम काम भारतीय रेल करती है, वह यातायात के किसी और माध्यम द्वारा सम्भव नहीं है। रेल देश के सबसे गरीब आदमी से लेकर सबसे अमीर आदमी तक सीधे जुड़ी है, इसलिए स्वाभाविक है कि सालाना रेल बजट पर आम आदमी की निगाहें सबसे ज्यादा टिकी होती हैं। आम आदमी आम बजट के आंकड़ों से तो चकरा सकता है, लेकिन कौन सी नई गाड़ी चलाई गई, भाड़ा बढ़ा या घटा, नई लाईन कहां बिछाई जा रही है, इन चीजों में उसकी सीधी दिलचस्पी होती है।

इस लिहाज से देखें तो ममता जी के बजट में आम आदमी के रेल के सफर से जुड़ी कई मूलभूत समस्याओं की अनदेखी हुई है। आजादी के बाद के 62 सालों में हमने आम आदमी के कल्याण की हजारों योजनाएं बनाई हैं। लेकिन क्या वो सभी योजनाएं सफल रही हैं? अध्यक्ष महोदया, कटु सत्य यह है कि उनमें से दो तिहाई योजनाएं विफल रही हैं। इसके पीछे कारण है कि नौकरशाह योजनाएं तो यहां दिल्ली में बैठकर बनाते हैं, लेकिन धरातल पर उसे लागू करने में जो व्यवहारिक कठिनाइयां आती हैं, वहां तक उनकी दूर दृष्टि नहीं जाती है।

अब इस रेल बजट को ही लें। मंत्री जी ने ऐलान किया है कि देश भर में 1000 नए स्थानों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा होगी। लेकिन क्या आपने कभी वर्तमान आरक्षण केन्द्रों की सुध लेने की कोशिश की है? देश के छोटे-बड़े शहरों और

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री अर्जुन राय]

दूरदराज के इलाकों में जो आरक्षण केन्द्र काम कर रहे हैं, उनकी दशा बेहद शोचनीय है। मैंने स्वयं सीतामढ़ी के आरक्षण केन्द्र का हाल देखा है। वहां हर दूसरे दिन लिंक फेल रहता है। लोगों को एक टिकट के लिए आठ-आठ घंटे लाइन में लगाना पड़ता है। इसलिए बड़ी-बड़ी योजनाओं का ढोल पीटने की बजाय पहले उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं पर गौर फरमाइये। कम्प्यूटर नेटवर्क को सुदृढ़ बनाये बगैर इस तरह की कोई भी योजना बेमानी होगी। मगर मुझे आश्चर्य है कि रेल बजट में कम्प्यूटर नेटवर्क और इंटरनेट कनेक्टिविटी को बेहतर बनाने की कोई चर्चा नहीं है। यदि आपने इस ओर ध्यान नहीं दिया तो आपकी 'मुश्किल आसान' योजना भी धरी की धरी रह जायेगी। इसलिए महोदया मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे दूर-दराज के क्षेत्रों और देश के पिछड़े इलाकों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सक्षमता पर एक अध्ययन करायें और उन्हें विकसित शहरों की बराबरी पर लाने के लिए कारगर उपाय करें। इन्हीं दूर-दराज के क्षेत्रों और पिछड़े इलाकों से संबंधित एक और मामला है। छात्रों को घर से स्कूल जाने आने के लिए मुफ्त मंथली पास की योजना। यह स्वागत योग्य है कि छात्राओं के मामले में आपने यह योजना स्नातक स्तर तक उपलब्ध कराई है। लेकिन छात्रों के साथ भेदभाव क्यों? उन्हें भी यह सुविधा स्नातक स्तर तक मिलनी चाहिए। सीतामढ़ी जैसे अपेक्षाकृत पिछड़े इलाके में जहां तकनीकी शिक्षा के उच्च संस्थाओं की घोर कमी है, छात्रों को प्राय: पड़ोसी जिलों में आ जा कर पठन-पाठन करना पड़ता है। इसलिए इस मांग पर गौर किया जाना चाहिए।

आम आदमी से जुड़ा एक और महत्वपूर्ण मसला है आपके कर्मचारियों की संवेदनहीनता। रेलवे सेवा क्षेत्र के अंतर्गत आता है और सेवा की सबसे बड़ी कसौटी व्यवहार होती है। लेकिन गरीबों, मजलूमों, अनपढ़ों, महिलाओं और किसानों के प्रति आपके टी.टी.ई. की व्यवहारकुशलता जग-जाहिर है। मेरे पास ऐसी कई शिकायतें हैं जिनमें ये आपके काले कोट धारी साहब दस-बीस रुपये के लिए गरीबों का भयादोहन करते हैं और उन्हें जुल्म की सीमा तक प्रताड़ित करते है। मैं यहां किसी व्यक्ति की बात नहीं कर रहा, मैं उस मानसिकता की बात कर रहा हूं जिसके कारण टी.टी.ई. जैसा व्यक्ति जिसे मुसाफिर का हमसफर और हमदर्द होना चाहिए, हाकिम की तरह सलूक करता है। महोदया क्या रेल मंत्री का यह कर्त्तव्य नहीं होना चाहिए कि वह इस बात को सुनिश्चित करे कि गरीब, अनपढ़ और भोले-भाले मुसाफिरों के साथ रेलवे के मुलाजिम किसी प्रकार की ज्यादती न करें। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि हर स्टेशन पर एक शिकायत प्रकोष्ठ का गठन किया जाये और वाजिब शिकायतों पर तत्काल कार्रवाई कर दोषियों को दंडित किया जाये। आप अपने मुलाजिमों को और अधिक संवेदनशील और मुसाफिरों के प्रति दोस्ताना बनाने के लिए उनके लिए कार्यशालाएं और ओरिएंटेशन प्रोग्राम के बारे में सोच सकती हैं।

रेल बजट में 375 आदर्श स्टेशनों की जो संकल्पना है, वह सराहनीय है। इन आदर्श स्टेशनों की सूची में सीतामढ़ी का नाम शामिल करने के लिए मैं व्यक्तिगत तौर पर मंत्री जी को बधाई देता हूं। लेकिन अतीत के अनुभवों को देखते हुए, मन में कुछ शंकाएं भी उत्पन्न होती हैं। आमतौर पर ऐसी परियोजनाओं में निर्माण तो विश्व स्तर का होता है, लेकिन जब बात उनके मेंटनेंस की आती है तो संबंधित एजेंसी की पेशेवर दक्षता के अभाव में तमाम सुविधाओं में निरंतर गिरावट आती चली जाती है। इसलिए आदर्श स्टेशन बनाने के साथ-साथ यह भी तय होना चाहिए वहां की साफ सफाई और रख-रखाव का जिम्मा किसी पेशेवर एजेंसी के पास हो, जिसकी जवाबदेही सुनिश्चित की जा सके।

आपने अपने बजट में यह उल्लेख किया है कि आप लंबी दूरी की गाड़ियों में एक डॉक्टर की तैनाती की संभावना का पता लगायेंगी। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि क्या इस योजना को अंजाम देने में आपको कोई भ्रम है? यदि नहीं, तो आपने सीधे निर्णय क्यों नहीं लिया, संभावना क्यों तलाश रही हैं? क्या यात्रियों की देखरेख के लिए ट्रेन में एक डाक्टर की नियुक्ति में किसी को कोई आपत्ति होगी?

बजट में एक और महत्वाकांक्षी योजना का उल्लेख है, वह है 50 चयनित स्थलों पर बहुउद्देश्यीय परिसर का निर्माण। मेरा आपसे अनुरोध है कि इसमें मां सीता की जन्म स्थली सीतामढ़ी को भी शामिल किया जाये। क्योंकि सीतामढ़ी अपनी धार्मिक और सांस्कृतिक महत्ता तथा अपनी अंतर्राष्ट्रीय सीमा के कारण पर्यटन की अपार संभावनाएं समेटे हैं। इसके साथ-साथ मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि सीतामढ़ी में रेलवे की अधर में लटकी तमाम परियोजनाओं को त्वरित और समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाये।

रेल बजट में एक और बात जो मुझे खटकती है, वह है कोहरे की समस्या से निपटने के बारे में कोई चर्चा नहीं की गई है। जाड़े के दिनों में पूरे उत्तर पूर्वी भारत में ट्रेनों का परिचालन कोहरे के कारण बुरी तरह प्रभावित रहता है। ट्रेनें घंटों विलंब से चलती हैं और दुर्घटनाएं भी होती हैं, लेकिन खेद है कि बजट में इस समस्या का कोई जिक्र नहीं है। जैसी कि मुझे जानकारी है कि आईआईटी के साथ मिल कर रेल मंत्रालय इस समस्या से निपटने के लिए कुछ काम कर रहा था, लेकिन मंत्री जी को सदन को उसका पूरा ब्यौरा देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे जो बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** आप यह कह सकते हैं। अगले वक्ता, श्री राकेश सिंह।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सिंह** (जबलपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, उसके लिए आपका आभार मानता हूं।

सबसे पहले मैं माननीया रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने यात्री किराये और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। देश महंगाई से पहले ही पिस रहा था, उसे राहत देने का काम किया है। परन्तु देश की जनता को अपेक्षायें और ज्यादा हैं। मात्र रेल भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि न होना अच्छा बजट नहीं माना जा सकता है। यात्रियों को सुविधायें देने के हिसाब से और रेलवे के विकास की दृष्टि से हमें बहुत लम्बा सफर तय करना है। इस दिशा में इस बजट में थोड़े से कम प्रयास दिखाई देते है। मैं यह कहना चाहूंगा कि माननीया रेल मंत्री जी ने यह कहने का साहस किया है कि रेलवे की परियोजनाओं को मात्र आर्थिक व्यावहारिकता के पैमाने पर न तोलकर उसे सामाजिक दृष्टि से देखा जाना चाहिए लेकिन साथ में उन्होंने यह कहा कि विकास का लाभ सीमित न होकर पिछड़े क्षेत्र को भी मिलना चाहिए। मैं उनकी इस बात के लिए इसलिए प्रशंसा करना चाहता हूं कि उन्होंने यह बात कहकर साफ कर दिया कि रेलवे मात्र सरकार की आय का जरिया नहीं है बल्कि रेलवे के माध्यम से देश के करोड़ों लोगों को न सिर्फ यातायात की बल्कि रेल तंत्र का लाभ भी लोगों को विकास की दृष्टि से प्राप्त हो। हमें बजट में जो दिखाई देता है, उसकी ओर माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो ''ई'' श्रेणी के स्टेशन्स हैं, ग्रामीण क्षेत्रों के स्टेशन्स हैं, उनके लिए इस बजट में कोई बात दिखाई नहीं देती है। विकास की बात केवल ऐसे स्टेशन्स तक सीमित होकर रह गई है जो रेलवे के लिए आर्थिक रूप से लाभकारी हैं। अगर ''ई'' श्रेणी के स्टेशन्स की बात की जाये, ग्रामीण क्षेत्रों के स्टेशन्स की बात की जाये तो वहां स्थिति ऐसी होती है कि जब गाड़ी आकर खड़ी होती है तो एक-दो डिब्बों को छोड़कर बाकी डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर होते हैं। ऐसी परिस्थितियों में महिलाओं की गोद में बच्चे होते हैं, वृद्ध लोग हैं, वे किस तरह ट्रेन में चढ़ पाते हैं, आप समझ सकते हैं। आप एक तरफ महिलाओं के सशक्तीकरण की बात करते हैं, दूसरी तरफ महिलाओं को समग्र रूप से कठिनाई होती है। अगर आप चाहते हैं कि पूरे देश को रेलवे विकास का लाभ पहुंचे, ऐसी बात करते हैं

*...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** कृपया विशिष्ट सुझावों पर आइए। हमारे पास समय नहीं है।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सिंहः** महोदय, मैं सिर्फ सजेशन देने के लिए यहां खड़ा नहीं हुआ हूं। मैं केवल अपने क्षेत्र की मांग रखने के लिए यहां खड़ा नहीं हुआ हूं, बल्कि रेलवे के विकास की दृष्टि से जो बहुत सारी बातें हैं, उन्हें रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र जबलपुर रेलवे की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। रेल मंत्री ममता जी को मैं पहले भी धन्यवाद दे चुका हूं और एक बार फिर उन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदय, हम सुबह से अपनी बात रखने के लिए यहां बैठे हैं। रेल मंत्री जी ने इज्जत योजना की जो घोषणा की है, वह बहुत महत्वपूर्ण है। आपने इसमें गरीब लोगों के हित के लिए विचार किया है इसके लिए आप बधाई की पात्र हैं। मैं इस बात को मानता हूं और पूरा सदन इस बात से सहमत होगा कि आपने बहुत लंबे समय तक पीड़ित और शोषित लोगों के लिए संघर्ष किया है और इसीलिए आपके मन में उनके लिए बहुत सारे भाव हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि आपने अपनी इस योजना के माध्यम से समाज के उस वर्ग तक इसका लाभ पहुंचाने की कोशिश की है, जिसकी तरफ किसी ने ध्यान नहीं दिया है। आपने उनके लिए मात्र 25 रुपए में मासिक सीजनल पास देने की घोषणा तो कर दी है, लेकिन उनके लिए इज्जत से बैठने की जगह कहां है? कोच तो उतने ही हैं और जब उन कोचों में यात्रा करने वाले लोगों के लिए ही जगह नहीं है तो ये लोग उनमें शान से कैसे बैठेंगे?

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदयः** राकेश जी आपका समय पूरा हुआ। कृपया अब समाप्त कीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री राकेश सिंहः** महोदय, मैं केवल एक विषय की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह सारे सदन का विषय होगा और इसे कहकर मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। यह कहा गया है कि रेलवे सरकार का चेहरा है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि यह चेहरा आम जनता को डरावना क्यों दिखाई दे रहा है? क्या कारण है कि रेलवे की यात्रा करते समय आज लोगों के भीतर भय पैदा

[श्री राकेश सिंह]

होता है? आज वैध टिकट लेने के बाद भी किसी यात्री की सुरक्षा की गारंटी नहीं है। आज कोई भी व्यक्ति अपने परिवार की महिलाओं को रेल में अकेले भेजने का साहस नहीं कर सकता है। मैं आपकी प्रशंसा करता हूं कि आपने रेलवे में और सुरक्षाकर्मी बढ़ाने की बात की है और कहा है कि महिला कमांडो भी रखी जाएंगी। इसका दूसरा पहलू बिल्कुल भी ठीक नहीं है क्योंकि आज रेलवे के सुरक्षा कर्मियों के माध्यम से ही जनता पर आघात हो रहा है, जनता उनके माध्यम से ही लुट रही है।

*[अनुवाद]*

मैं भी अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रख रहा हूं।

*किन्तु महोदया क्या यह मात्र भाषण है या इसके पीछे कोई गंभीर सोच भी है। क्योंकि इस बजट में उनके कथन का विरोधाभास साफ दिखायी दे रहा है। इसमें जो ''ई'' श्रेणी के रेलवे स्टेशन हैं, ग्रामीण क्षेत्रों के जो स्टेशन हैं उनके विकास की कहीं कोई भी चर्चा नहीं है। विकास की बात केवल शहरी एवं बड़े स्टेशनों के लिए कही गयी है। जो आर्थिक रूप से लाभकारी है। बाकी के जो स्टेशन हैं इनमें प्लेटफार्म बहुत छोटे हैं। किसी भी ट्रेन के 24 कोच का अधिकतर हिस्सा स्टेशन के बाहर होता है। ममता जी ने बार-बार गरीब और आम लोगों की बात की है लेकिन महोदय मंत्री महोदया यह बता सकती हैं कि इन स्टेशनों से ट्रेनों पर चढ़ने के लिए आम लोगों को, ग्रामीण क्षेत्र में रहने वाले लोगों को, गरीबों को, अपने साथ सिर पर बोझ रखकर महिलाओं को गोद में बच्चों को उठाकर, वृद्धजनों को बगैर किसी सहारे के ट्रेनों में चढ़ने और उतरने में कितनी कठिनाइयों का सामना करना होता होगा। किन्तु ऐसे स्टेशनों और स्थानों के लिए रेल बजट में कोई भी चर्चा नहीं है।

मंत्री महोदया, आपने इज्जत स्कीम की भी घोषणा की है जिसमें 1500 रु. प्रतिमाह से कम आय वालों को 25 रु. में मासिक टिकट दिया जाएगा। मैं इसका स्वागत करता हूं। परन्तु यह लोग इज्जत और सम्मान से यात्रा कर सकें इसकी कोई व्यवस्था आपने नहीं की है। क्योंकि डिब्बों की संख्या निश्चित है और यह कहां बैठेंगे इसकी भी व्यवस्था नहीं है। तो क्या बगैर कोच की संख्या बढ़ाये इनकी यात्रा सम्मानजनक तरीके से हो सकेगी।

आज भी जनरल कोचों की हालत आजादी से पूर्व की स्थिति जैसी है। स्लीपर कोच, ए.सी. कोच और उनमें नये कालीन बिछे, कवर लगे, ग्रीन टायलेट बने पर जनरल कोच में क्या सुधार हुआ। कचरे और भूसे की तरह लोग इनमें भरे रहते हैं। यहां आम भारतवासी की इज्जत की क्या स्थिति है, इसका नजारा देखा जा सकता है।

यूपीए सरकार ने अपने प्रत्येक रेल बजट में नान स्टाप ट्रेन, बुलेट ट्रेन चलाने की बात की है, किन्तु यह इस बार भी नहीं बताया गया कि नये कम वजन वैगन एल्यूमीनियम व स्टील के वैगन कब तक आयेंगे। आज हम इंजन तो आधुनिक उपयोग कर रहे हैं किन्तु वैगन 1980 के दशक के उपयोग कर रहे हैं यह ऐसी स्थिति है कि ट्रेक्टर में ट्राली की जगह बैलगाड़ी को जोड़ देना।

मैं ममता जी को बताना चाहूंगा कि आज अमेरिका व चीन में जहां 15 से 17000 टन प्रति गाड़ी माल ढोया जाता है वहीं भारतीय रेल मुश्किल से 4500 से 4700 टन प्रति गाड़ी माल ढो रही है।

मंत्री महोदया लगभग हमारे साथ ही विकास की यात्रा प्रारंभ करने वाले चीन के पास जहां 18000 इंजन व 7 लाख माल डिब्बे हैं, वहीं भारतीय रेल मात्र 8000 इंजन व 2.25 लाख डिब्बे ही बना पाई है जिसमें से भी 20 से 25 प्रतिशत हमेशा खराब रहते हैं।

मैं मंत्री महोदया को बताना चाहता हूं कि मालगाड़ी का एक डिब्बा 24 घंटों में से सिर्फ 7 घंटे आमदनी देता है। शेष 17 घंटे लदान, उतराई, यार्ड में खड़े रहना, मरम्मत आदि में बर्बाद करता है। यदि इन 17 घंटों में से सिर्फ 1 घंटा ही बचा ले तो रेलवे को लगभग 14 प्रतिशत राजस्व बढ़ सकता है।

आज भी 5 से 9 घंटे के समय में मात्र 4700 टन लोडिंग होती है। जबकि चीन मात्र 45 मिनट में 16000 टन माल भरता है।

ममता जी से पूछना चाहता हूं कि आपने नॉन स्टॉप ट्रेन चलाने की घोषणा की है। वर्तमान में स्थिति यह है कि एक मेल या एक्सप्रेस ट्रेन को चलाते समय 2 या 3 स्टेशन पहले ही पैसेंजर ट्रेन व मालगाड़ियों को खड़ा कर दिया जाता है तब क्या नान स्टॉप ट्रेनों को चलाने के लिए बाकी गाड़ियों को 5 या 6 स्टेशन पहले खड़ा नहीं करना पड़ेगा। क्या इससे गाड़ियों की औसत गति जो पहले 45 कि.मी. प्रति घंटा से 35 कि.मी. प्रति घंटा हो गयी है इसकी गति और नहीं घट जायेगी और औसत गति कम होने पर भारतीय रेल विकास की दृष्टि से बेहतर कैसे मानी जायेगी।

मंत्री महोदया ने कहा है कि रेलवे सरकार का चेहरा है जो सबको दिखायी देता है। किन्तु मैं ममता जी से पूछना चाहूंगा कि

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

कृपया बतायें कि यह चेहरा आम आदमी के लिए डरावना क्यों है? आज रेलवे की यात्रा लोगों के भीतर भय और डर पैदा करती है। हमारे देश में परम्परा रही हैं कि हम परस्पर सुखद यात्रा की कामना करते हैं किन्तु रेलवे में आज सुरक्षा की स्थिति ऐसी है कि वैद्य टिकट लेने के बाद भी सुरक्षित यात्रा की कोई गारन्टी नहीं है। आज कोई भी यात्री इस बात को लेकर निश्चित नहीं है कि वह अपने गंतव्य तक सुरक्षित पहुंच जायेगा या नहीं। ट्रेनों में लगातार चोरी, डकैती, लूटपाट, महिलाओं के साथ छेड़छाड़, बलात्कार, हत्या आदि की घटनाएं प्रतिदिन घट रही हैं। आज कोई भी व्यक्ति अपने परिवार की महिलाओं को अकेले यात्रा करने देने में असुरक्षित महसूस करता है।

यह बात ठीक है कि मंत्री महोदया ने सुरक्षा बलों की सुरक्षा बढ़ाने और महिला कमाण्डों भी तैनात करने की बात कही है। लेकिन पिछले 5 वर्षों में यूपीए सरकार के हर रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा के तमाम दावे किये गये लेकिन हर बार उन दावों की धज्जियां उड़ती हुई हमें दिख रही है। इसलिए मंत्री महोदया, कृपया निश्चित करें कि ट्रेनों में सुरक्षा व्यवस्था ठीक होगी।

रेल बजट में वोट डालने के अधिकार की तरह विकास का भी अधिकार हर आम इंसान को प्राप्त है। यह दावा भी किया गया है किन्तु बजट में यह कहीं दिखाई नहीं देता है। आपने देश में 375 स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों में बदलने की बात कही है। पूरे देश में रेलवे के 16 जोन हैं, जिनमें से पश्चिम मध्य रेल जोन हमारे जबलपुर में है लेकिन इस जोन से मात्र दो रेलवे स्टेशन आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए गये हैं। आपने देश के 50 रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है। मध्य प्रदेश में आपने भोपाल और हबीबगंज दो स्टेशन इसके लिए चुने हैं। जिसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लेकिन जबलपुर पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। पूरे पूर्वी मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा केन्द्र है। पूरे देश का नाभिस्थल है। पश्चिम मध्य रेल जोन के इस मुख्यालय को आपने छोड़ दिया।

इसी तरह आज पूरे देश में जब रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण आवश्यक और विकास के लिए महत्वपूर्ण हो गया है तब ऐसी स्थिति में इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद खण्ड के विद्युतीकरण पर जिसकी मांगे लम्बे अरसे से मैं करता चला आ रहा हूं इसके लिए भी कोई प्रावधान इस बजट में नहीं किया गया है जबकि यह प्रमुख मार्गों में से एक है।

मुझे बेहद प्रसन्नता है कि ममता जी ने भारतीय रेलवे जैसी प्रमुख बुनियादी ढांचे वाली सुविधाओं से देश की आम गरीब जनता के विकास की बात कही है। इसके लिए आपने उन क्षेत्रों को भी चुनने की बात कही है जो उपेक्षित और पिछड़ा है।

मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं ऐसे ही उपेक्षित और पिछड़े क्षेत्र जिसके कुछ जिलों के कुछ हिस्से नक्सली समस्या से भी पीड़ित हैं। हमारे मध्य प्रदेश में पूर्वी मध्य प्रदेश भी है। मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा जबलपुर-बालाघाट-गोंदिया ब्राडगेज परियोजना की ओर। जब आप एनडीए की सरकार का एक अंग थी तब इस परियोजना की घोषणा की गई थी। माननीय श्री अटल बिहारी वाजेपयी जी ने इसका शिलान्यास किया था और इसके लिए पांच साल की समय सीमा निर्धारित की गई थी तथा एक मुश्त 110 करोड़ रुपये की राशि का प्रावधान भी कर दिया गया था किन्तु 8 साल बीतने के बाद भी यह परियोजना अपनी पूर्णत: की प्रतीक्षा कर रही है। इस बार के बजट में आपने 70 करोड़ रुपये की राशि इसके लिए निर्धारित की है। बजट से पहले मैंने आपसे मिलकर आग्रह किया था कि यह परियोजना देश की एक महत्वपूर्ण परियोजना है जिसका लाभ न सिर्फ उस क्षेत्र को बल्कि रेलवे को भी बड़ी मात्रा में होने वाला है क्योंकि इसकी पूर्णता के बाद पूर्व से दक्षिण की ओर जाने में 273 कि.मी. की दूरी कम तय करनी होगी। साथ में रेलवे को एक समानांतर ट्रेक भी प्राप्त होगा जिसकी सर्वाधिक आवश्यकता आज रेलवे को है। इसका मतलब होगा रेलवे को प्रतिवर्ष करोड़ों रुपये के राजस्व की वृद्धि। किन्तु अत्यंत खेद के साथ मैं कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदया अपने प्रारंभ से 511 करोड़ रुपये की यह परियोजना आज कितने की हो गई है, इसको लेकर रेलवे स्थिति स्पष्ट नहीं कर पा रहा है। पिछली बार इसकी लागत 524 करोड़ रुपये बताई गई। इस बार लगभग 478 करोड़ रुपये इसकी लागत दिखाई गई है और कार्य को पूरा करने के लिए शेष बची हुई राशि मात्र 20 करोड़ रुपये दिखाई गई है। मैं जानना चाहता हूं कि मात्र 20 करोड़ रुपये की राशि यदि देने से यह कार्य पूर्ण हो रहा था तो इस कार्य को इसी बजट में पूर्ण करने का प्रयास क्यों नहीं किया गया और यदि ऐसा नहीं है तो भ्रम पूर्ण आंकड़े देकर रेलवे किसको भ्रम में डालना चाहता है।

मैं यह मानता हूं कि एक ही गठबंधन की सरकार के किसी मंत्री के द्वारा की गई किसी घोषणा का सम्मान इस विभाग का कोई बाद में बना हुआ मंत्री भी करता है। यह परंपरा भी है। किन्तु इस परियोजना के साथ ऐसा नहीं हुआ। गत वर्ष जब पूर्व रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जबलपुर आये थे तब उन्होंने घोषणा की थी इस परियोजना को 2010 तक पूर्ण कर दिया जाएगा किन्तु ऐसा होता दिखाई नहीं दे रहा है।

[श्री राकेश सिंह]

मैं माननीय मंत्री जी की इस बात से सहमत हूं कि रेलवे के विकास के द्वारा पिछड़े और उपेक्षित क्षेत्रों का विकास हो सकता है। हमारा जबलपुर और सम्पूर्ण महाकौशल क्षेत्र रेलवे की सुविधाओं की दृष्टि से अत्यंत पिछड़ा है। आजादी के बाद लगातार विकास की दृष्टि से इस क्षेत्र की उपेक्षा हुई है। मैं माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र की यह उपेक्षा आखिर कब दूर होगी। मात्र रेलवे की सुविधाओं को लेकर उस क्षेत्र की जनता में इतना आक्रोश है कि मैंने गत वर्ष कटनी से लेकर जबलपुर तक लगभग 100 कि.मी. की पद यात्रा हल्ला बोल रैली के नाम से की थी जिसमें लगभग 50 हजार की संख्या में महिला, पुरुष एकत्रित हुए थे। जिनमें लगभग बहुतायत आम लोगों की थी। मैं इस बात का उल्लेख सिर्फ इसलिए कर रहा हूं कि यह आक्रोश अपने चरम पर पहुंचे और जबलपुर में रेल जोन की उपयोगिता पर प्रश्न चिन्ह लगे इससे पूर्व ही कृपया हमारे क्षेत्र की उपेक्षाओं को दूर करने का आप प्रयास करें।

आपके माध्यम से मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने जबलपुर से अम्बिकापुर ट्रेन चलाने की घोषणा की है किन्तु अभी हमारी अनेकों महत्वपूर्ण ट्रेनों की मांग लंबित हैं, जिनकी ओर आपका ध्यान देना आवश्यक है।

मैं बताना चाहूंगा कि जबलपुर में बहुत बड़ी संख्या में बंग्लाभाषी रहते हैं जो वर्षों से मांग कर रहे हैं जबलपुर से कलकत्ता के लिए एक सीधी ट्रेन और आपके मंत्री बनने से उनकी यह अपेक्षाएं और बढ़ी हैं।

जबलपुर से बैंगलोर के बीच एक नई ट्रेन की अत्यधिक आवश्यकता है। मेरी मांग के उपरांत जिसका प्रस्ताव लगातार तीन वर्षों से रेल बोर्ड को भेजा जा रहा है किन्तु यह अभी तक स्वीकृत नहीं हो सकी हैं।

जबलपुर सहित सम्पूर्ण महाकौशल क्षेत्र में लाखों सिक्ख धर्मावलम्बी रहते हैं जिनकी सुविधा के लिए जबलपुर से अमृतसर के बीच एक सीधी ट्रेन चलाना आवश्यक है।

माता वैष्णो देवी के दर्शन के लिए जबलपुर से जम्मू की ओर जाने वाली ट्रेन अभी भी सप्ताह में मात्र एक दिन चल रही है जिसे सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाया जाना चाहिए।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल भेडाघाट जबलपुर में ही है जहां संगमरमर की चट्टानें और धुआंधार के नाम से वाटर फाल है। पूरी दुनिया में पर्यटन जहां आज विकास की महत्वपूर्ण धूरी बन रहा है इसलिए जबलपुर में स्थित इस भेडाघाट स्टेशन को सर्वसुविधायुक्त पर्यटक स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना चाहिए।

लगभग 20 लाख की आबादी वाले जबलपुर शहर में भेडाघाट से खमरिया के बीच लोकल ट्रेन चलाना आवश्यक है, जिसके लिए रेलपथ पहले से ही विद्यमान है।

बहुत बड़ी संख्या में जबलपुर में बिहार व उत्तर प्रदेश के लोग निवास करते हैं इसलिए जबलपुर से प्रारंभ होकर इलाहाबाद, छपरा होते हुए सिवान तक नई ट्रेन चलाया जाना आवश्यक है।

जबलपुर में बड़ी संख्या में मुस्लिम धर्मावलम्बी भी निवास करते हैं जिनकी आस्था का केन्द्र अजमेर है इसलिए जबलपुर-जयपुर ट्रेन को अजमेर तक बढ़ाया जाना महत्वपूर्ण है।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि जबलपुर में निवास करने वाले मलयाली समाज को तिरुवनंतपुरम के लिए सीधी ट्रेन न होने के कारण उन्हें इटारसी अथवा नागपुर स्टेशन पर एक दिन पूर्व पहुंचकर आगे की यात्रा की व्यवस्था करनी होती है, जो अत्यंत असुविधाजनक है। अत: जबलपुर से तिरुवनंतपुरम के लिए जबलपुर को एक ट्रेन आवश्यक है।

अनेक स्थानों पर संपर्क क्रांति ट्रेन प्रतिदिन चल रही हैं किन्तु जबलपुर से दिल्ली के बीच चलने वाली संपर्क क्रांति आज भी सप्ताह में 3 दिन चल रही है। इसे प्रतिदिन किया जाए।

मैं ममता जी से कहना चाहता हूं कि पिछले 5 वर्षों से मैंने मांग की है कि जबलपुर स्थित मदन महल स्टेशन को हबीबगंज की तर्ज पर तथा कछपुरा स्टेशन को सर्वसुविधायुक्त यात्री स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए।

जबलपुर के आसपास कुछ स्टेशन ऐसे हैं, जिनमें कुछ यात्री गाड़ियों के स्टापेज स्वीकृत कर देने से बहुत बड़ी संख्या में क्षेत्र की जनता को लाभ होगा। जिसमें सिहोरा में दिल्ली से जबलपुर जाते समय गोंडवाना एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए तथा अमरकंटक और महानगरी एक्सप्रेस के ठहराव भी सिहोरा में दिया जाना चाहिए।

मैं आपको बताना चाहूंगा कि इस जबलपुर जिले का महत्वपूर्ण स्थान है जहां पर नया औद्योगिक क्षेत्र बन रहा है और यहां एसईजेड की घोषणा भी हो चुकी है। इसलिए यातायात के बढ़ते हुए दबाव को देखते हुए खितौला रेलवे फाटक पर एक ओवर ब्रिज या अंडरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

जबलपुर के उपनगरीय क्षेत्र पनागर स्टेशन पर यात्री सुविधाएं एकदम नगण्य हैं। इस स्टेशन पर महाकौशल, रेवांचल, शक्तिपुंज, अमरकंटक, जनता एक्सप्रेस तथा जबलपुर रीवा लिंक सिटी के स्टापेज दिया जाना चाहिए।

मैं ममता जी से कहना चाहता हूं कि सिहोरा स्टेशन के पास लगी हुई लगभग 123 एकड़ भूमि रेलवे की है जिसका उपयोग जबलपुर से प्रारंभ होने वाली गाड़ियों के रखरखाव व बोगियों की मरम्मत के लिए कारखाना स्थापित करने तथा कामिर्शयल व अन्य विभागों से संबंधित स्टेशनरी आदि की छपाई हेतु कारखाना स्थापित करने हेतु किया जाना चाहिए।

जबलपुर जिले में ही शहपुरा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है जहां श्रीधाम एक्सप्रेस व जबलपुर इटारसी एक्सप्रेस का स्टापेज होना आवश्यक है।

जबलपुर के पास कटनी एक महत्वपूर्ण स्थान है जो मेरे लोक सभा क्षेत्र में पूर्व में शामिल था। देश के एक प्रमुख जंक्शन के रूप में जाना जाता है। मैंने कटनी और जबलपुर दोनों ही स्टेशनों को आईएसओ 9001 प्रमाणीकरण के अनुरूप विकसित करने की मांग की है।

हरिद्वार जो कि देश का एक प्रमुख तीर्थ स्थल है से जबलपुर का कोई सीधा सम्पर्क नहीं है। इसलिए जबलपुर से हरिद्वार के बीच एक सीधी ट्रेन चलाकर जबलपुर की जनता की भावनाओं का सम्मान करेंगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

बड़ी संख्या में कच्छ (गुजरात) के लोग जबलपुर में हैं इनको देखते हुए जबलपुर से कच्छ (गुजरात) के लिए एक सीधी ट्रेन चलाना जबलपुर ही नहीं इस पूरे क्षेत्र के लिए व्यावहारिक रूप से महत्वपूर्ण होगा।

मैं ऐसा मानता हूं कि माननीया रेल मंत्री ममता जी जो रेलवे के माध्यम से देश के पिछड़े, उपेक्षित क्षेत्रों के विकास को जोड़ने की बातें कह रही हैं, उस पर वास्तविक रूप से अमल करते हुए इन मेरी मांगों पर जरूर ध्यान देंगी।*

***श्री के.सी. सिंह 'बाबा'** (नैनीताल-उधमसिंह नगर): वर्ष 2009-10 सर्वलोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीया रेल मंत्री महोदया जी को बधाई देता हूं। माननीया सोनिया गांधी जी के कुशल मार्गदर्शन तथा प्रधान मंत्री जी के अथक् प्रयासों द्वारा आज भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प के साथ भारतीय रेल हर वर्ष नया कीर्तिमान स्थापित कर रही है, मंत्री महोदया द्वारा समाज के हर वर्ग को कुछ न कुछ देकर यूपीए सरकार के मानवीय चेहरे की झलक देखने को मिलती है। भारतीय रेल की कायाकल्प होने से आज हमारा देश विश्वस्तरीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है। मैं रेल बजट 2009-10 का स्वागत करते हुए इस ऐतिहासिक बजट का समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री महोदया ने बजट में यात्री सुविधाएं, साफ-सफाई, रेलवे खानपान की गुणवत्ता, संरक्षा एवं सुरक्षा और समय पालन दे कर सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ कराने का कार्य किया है। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जायेगी।

सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री महोदया को उत्तराखण्ड के लिए रामनगर से चखुटिया तक रेल लाईन निर्माण कराने की घोषणा तथा ऋषिकेश को आदर्श स्टेशन विकसित करने तथा काठगोदाम एवं देहरादून को बहुउद्देशीय परिसर के लिए आभार प्रकट कर धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। रेल बजट में सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए हैं, रेल किराए-भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं की है, आम मुसाफिर को रेल यात्रा के दौरान सुरक्षा व सुविधाओं पर पूरा ध्यान केन्द्रित किया जिससे यात्रा को सुखद और आनन्ददायक बनाया जा सके। स्टेशन परिसरों में बहुउद्देशीय परिसरों का निर्माण, साफ-सुथरी गाड़ियों और स्टेशन, लंबी दूरी की गाड़ियों में डॉक्टर की तैनाती, ऑन-बोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं, पर्यावरण हितैषी ग्रीन शौचालयों की शुरुआत, 200 नए नगरों में टिकटिंग और आरक्षण प्रणाली, डाक घरों से रेल टिकटें खरीद सकते हैं। रेल कर्मचारियों के कल्याण योजना, गरीब बीपीएल कार्ड वालों को 25 रुपये का पास तथा साफ-सुथरे ट्रेनों एवं स्टेशनों के साथ आपातकाल में यात्रियों के लिए डॉक्टर की सुविधा, महिलाओं के लिए इएमयू लोकल ट्रेनों की घोषणा, लंबी दूरी की ट्रेनों में आनबोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं, तत्काल आरक्षण सेवा की दर में 50 रु. की कमी के साथ आरक्षण करने का समय पांच दिन की जगह 3 दिन करने से आपातकाल में जाने वाले रेल यात्रियों को लाभ मिलेगा।

कई स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने एवं कई रेल स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा एक सराहनीय कार्य है।

उत्तराखण्ड एक पर्यटक विशेष प्रदेश होने के साथ एक नया प्रदेश भी है, मैं पिछले कई वर्षों से उत्तराखण्ड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध कर रहा हूं। उत्तराखण्ड के जनमानस की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के.सी. सिंह 'बाबा']

कतिपय अन्य महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश रेल बजट में नहीं हो पाया है। उत्तराखण्ड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता है क्योंकि पर्यटक प्रदेश विश्व के देशों के लिए दर्पण का कार्य करती है।

मैं उत्तराखण्ड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध करना चाहूंगा।

1. प्रात: 4 बजे रामनगर से मुरादाबाद तक चलने वाली रेलगाड़ी को सीधे दिल्ली तक चलाने की आवश्यकता है तथा इसी रेलगाड़ी की वापसी उसी दिन सायंकाल 6 बजे हो।

2. रामनगर से मुरादाबाद के मध्य चलने वाली सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस गाड़ी सं. 5036 ए में ए.सी. चेयरकार के दो कोच जोड़ने की आवश्यकता है।

3. रामनगर से मुरादाबाद के मध्य चलने वाली लोकल गाड़ी संख्या 466 को सीधे दिल्ली तक चलाने या मुरादाबाद में बरेली इन्टरसिटी गाड़ी से जोड़ने की आवश्यकता है।

4. दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली 5013ए एवं 5014ए की तर्ज पर दिल्ली से रामनगर तथा रामनगर से दिल्ली तक सीधी एवं एसी प्रथम द्वितीय श्रेणी के कोच लगाने की अति आवश्यकता है। क्योंकि रामनगर में विश्व विख्यात जिम कॉर्बेट राष्ट्रीय उद्यान तथा अन्य रमणीय पर्यटक स्थल हैं। जहां भ्रमण हेतु देश-विदेश के हजारों पर्यटक आते रहते हैं।

5. काशीपुर के राष्ट्रीय राजमार्ग रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण करने की अत्यधिक आवश्यकता है। जिससे आम जनता का कीमती समय एवं पेट्रोल, डीजल की बचत, के साथ-साथ सड़क दुर्घटनाओं पर भी रोक लगायी जा सके।

6. उत्तराखण्ड के बिन्दुखत्ता, राजीव नगर-घोड़ा नाला जगह पर लोगों की सुरक्षा के लिए रेलवे फाटक निर्माण करने की आवश्यकता है, बिन्दुखत्ता क्षेत्र में लगभग 60 हजार लोग निवास करते हैं और यहां पर बिन्दुखत्ता, राजीवनगर-घोड़ा नाला से लोग आते जाते हैं। मेरा अनुरोध है कि दुर्घटना से बचने एवं क्षेत्र के लोगों की सुरक्षा सुविधा के लिए रेलवे फाटक का निर्माण करना अत्यधिक आवश्यक है।

7. काशीपुर से जसपुर तक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है, जिससे उत्तराखण्ड के एक छोर को दूसरे छोर से सीधे रेल लाइन से जोड़ा जा सके।

8. कल्सी एक जनजातीय क्षेत्र है, देहरादून से कल्सी 40 कि.मी. तक रेल विभाग द्वारा नयी रेल लाइन बिछाने का सर्वे हो चुका है, मेरा अनुरोध है कि शीघ्र इस रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया जाय।

9. बरेली-टनकपुर एवं पीलीभीत से बरेली तक मीटरगेज रेलमार्ग को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किये जाने की आवश्यकता है ताकि उसे देश के अन्य रेल मार्गों से सीधे जोड़ा जा सके।

10. उत्तराखण्ड के टनकपुर-पूर्णगिरि-बागेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, टनकपुर-जौलजीवी तक नए रेल मार्गों के निर्माण की आवश्यकता है। ताकि देश के धार्मिक तीर्थ यात्रियों को उत्तराखण्ड के पुण्य धामों तक पहुंचने में सुविधा मिल सके।

11. काशीपुर रेलवे लाइन के किनारे आवास विकास एवं बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग से शुगर फैक्ट्री रोड रेलवे क्रासिंग तक पानी भरने के कारण यात्रियों एवं स्थानीय लोगों को अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है। पानी के निकास के लिए नाले का निर्माण करना अत्यधिक आवश्यक है।

12. रामनगर से जम्मू तवी तक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है, जिससे रामनगर, काशीपुर, जसपुर, आदि क्षेत्रों के लोग मां वैष्णों देवी एवं बर्फानी भोले बाबा की नगरी अमरनाथ जैसे पवित्र स्थलों के दर्शन का लाभ मिलने के साथ-साथ यहां पर पंजाबी समुदाय के लोगों को भी नई रेल का लाभ मिल सकेगा।

13. दिल्ली से ऋषिकेश के लिए रात्रि को एक सीधी रेलगाड़ी चलाने की या दिल्ली से हरिद्वार तक चलने वाली रेलगाड़ी को ऋषिकेश तक विस्तार किया जाय।

14. रामनगर से लखनऊ तक चलने वाली रेलगाड़ी में एसी कोच लगाने की आवश्यकता।

15. उत्तराखण्ड के काठगोदाम, रामनगर रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता है।

16. उत्तराखण्ड में पर्यटन और उद्योग को बढ़ावा देने के लिए हावड़ा से हरिद्वार तक सप्ताह में 5 दिन चलने वाली रेलगाड़ी की घोषणा की गयी है, मेरा अनुरोध है कि इस रेलगाड़ी का विस्तार देहरादून तक किया जाए।

17. छत्तीसगढ़ के लोगों ने भी दिल्ली से रायपुर तक के लिए एक सीधी रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता के बारे में अनुरोध किया है, मेरा निवेदन है कि दिल्ली से रायपुर के लिए एक ड्यूरोन्टो रेल चलाई जाय।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया, से एक बार पुन: अनुरोध करना चाहता हूं कि उत्तराखण्ड राज्य में वहां की जनसंख्या से अधिक कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास भारतवर्ष तथा विदेशों से आते हैं, इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए उत्तराखण्ड में रेल विस्तार संबंधी मेरे प्रस्तावों को वर्ष 2009-10 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे, मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं।

*[अनुवाद]*

***श्री कमल किशोर 'कमांडो'** (बहराइच): मैं माननीया रेल मंत्री द्वारा 3 जुलाई, 2009 को सभा के समक्ष ''सामाजिक व्यवहार्यता'' की साहसिक अवधारणा की घोषणा करने के लिए उन्हें बधाई देता हूं।

महिलाओं, विकलांगों गरीबों, विशेषकर 25 रुपये की एमएसटी नामक ''इज्जत'' योजना, युवाओं, महिलाओं के लिए विशेष डिब्बे और आदर्श स्टेशन इत्यादि जैसी कल्याणकारी योजनाओं से पांच वर्षों में रेलवे की छवि में परिवर्तन आएगा।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र 'बहराइच'' के काफी पिछड़े क्षेत्र हैं, से आता हूं, जहां व्यारू, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग/अल्पसंख्यक (अन्य सामान्य जाति के लोग भी बहुत गरीब हैं) भारी संख्या में रहते हैं; जहां साक्षरता बहुत कम है, यह लखनऊ शहर से काफी दूर है। उत्तर प्रदेश में गोंडा (लगभग 80 किलोमीटर) पूर्णत: बाढ़ प्रभावित क्षेत्र है और यह नेपाल सीमा से लगा हुआ है और नेपाल से बाढ़ आती है और स्वतंत्रता के बाद आज भी रेल रिकॉर्डों के अनुसार यह पिछड़ा क्षेत्र है, लगभग 19 लाख लोग प्रभावित हुए हैं और अब तक कोई सहायता प्राप्त नहीं हुई है। मैं माननीया रेल मंत्री से पहले ही अनुरोध कर चुका हूं कि जखाल-बहराइच रेल लाइन को शीघ्र पूरा किया जाए और इसे बढ़ाकर नेपालगंज-श्रावस्ती-सिरशिया-तुलसीपुर-गोरखपुर (एनईआर) तक किया जाए (प्रति संलग्न)। इस कार्य को निधियों की कमी के कारण रोक दिया गया है। यह रेल लाइन पिछड़े क्षेत्रों और विशेषकर बौद्ध सर्किट्स और गाजियाबाबा की दरगाह और इसके मेले के लिए काफी महत्वपूर्ण है। यहां एक कम्प्यूटरीकृत केन्द्र स्थापित किया जाए।

मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि राष्ट्र के हित में और रेलवे के लिए लाभकारी परियोजना के रूप में इस परियोजना को वरीयता के आधार पर पूरा करें। मैं एक बार पुन: माननीया रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट 2009-10 का समर्थन करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री प्रदीप टम्टा** (अल्मोड़ा): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं अपनी नेता यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री ममता बनर्जी जी का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने रामनगर-चौखुटिया के लिए नयी रेल लाइन की शुरुआत की है। इसके लिए मैं उनका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री जी ने इकोनॉमिक वायबिलिटी की जगह सोशल वायबिलिटी का सिद्धान्त अपनाया है और इसके द्वारा बहुत सी नयी चीजें सामने आएंगी।

महोदय, मैं उत्तराखण्ड से हूं, यह पर्वतीय इलाका है और बहुत लंबे समय से यहां के लोगों की इच्छा है कि उत्तराखंड के पर्वतीय इलाकों को रेल मिले। टनकपुर से बागेश्वर की रेल लाइन यहां के लोगों के लिए एक सपना है। टनकपुर से बागेश्वर, ऋषिकेश से कर्णप्रयाग, यह सीमांत इलाका है और पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। यह धार्मिक पर्यटन के रूप से भी महत्वपूर्ण है और चाइना का बार्डर होने के कारण यह अन्तर्राष्ट्रीय रूप से भी महत्वपूर्ण है।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि टनकपुर टू बागेश्वर एक नये रेल प्रोजेक्ट को आप अपनी मंजूरी दें। आपने खुद कहा है कि रेलवे सिर्फ यातायात का साधन नहीं है बल्कि रेलवे को एक नयी अर्थव्यवस्था और इसमें एक नये आर्थिक युग की शुरुआत होगी। मैं आपसे यह अनुरोध करता हूं कि टनकपुर-बागेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के बारे में वहां के लोग सपना संजोये हुए हैं। पूरे उत्तराखंड के अंदर चुनाव के दौरान, छात्र संघर्ष के दौरान हमने इस बात को रखा था।

महोदय, दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि उत्तराखंड के लोग देश के दूसरे भागों में भी रह रहे हैं और वे मुंबई और काठगोदाम को जोड़ने की बहुत लंबे समय से मांग कर रहे हैं। मैं अभी मुंबई गया था और वहां के लोगों ने यह मांग की थी कि मुंबई और काठगोदाम के बीच में एक नयी रेल की शुरुआत की जाए। मैं अनुरोध करता हूं कि काठगोदाम टू मुंबई एक रेल की शुरुआत की जाए और अगर ऐसा करना संभव न हो तो जैसा आपने रेल बजट में कहा कि मुंबई से जयपुर ट्रेन को दिल्ली तक एक्सटेंड किया गया है, उसी को अगर आप दिल्ली से काठगोदाम तक यानी मुंबई-जयपुर को दिल्ली की जगह काठगोदाम तक एक्सटेंड कर देंगे तो उससे एक बहुत अच्छी शुरुआत हो सकती है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रदीप टम्टा]

काठगोदाम और रामनगर दोनों पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण स्थल हैं। अत: मेरा निवेदन है कि काठगोदाम और रामनगर स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। मैं इनको वर्ल्ड क्लास स्टेशन के रूप में विकसित करने का अनुरोध करना चाहूंगा। हरिद्वार पूरे देश में प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। आने वाले समय में हरिद्वार में कुंभ होने वाला है। लाखों लोग पूरे देश और दुनिया से हरिद्वार आएंगे। इसलिए हरिद्वार को भी आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा।

अंत में मैं कहना चाहूंगा कि मंत्री जी ने जो एससी और एसटी के लिए विशेष अभियान शुरू किया है, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभारी हूं। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्रालय की तरह अन्य विभाग भी स्पेशल ड्राइव चलाकर इस अभियान को शुरू करेंगे। एक बात मैं और कहना चाहूंगा कि तत्काल को जो उन्होंने पांच से दो दिन किया है, वह स्वागत योग्य है। लेकिन इसके साथ मैं कहना चाहूंगा कि तत्काल में यह फिक्स कर दिया जाए कि दस परसेंट से ज्यादा टिकट न दी जाए।

*[अनुवाद]*

***श्री महेन्द्र कुमार राय** (जलपाईगुड़ी): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं लोकतंत्र के इस उच्चतम मंच पर रेल बजट 2009-2010 के कुछ मुद्दों पर प्रकाश डालना चाहता हूं। महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान जलपाईगुडी, कूचबिहार, उत्तर बंगाल के दार्जिलिंग जिले की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जो रेल सेवाओं से लगभग पूर्णत: वंचित हैं। मैं इन जिलों से जुड़ी परियोजनाओं की घोषणा करने हेतु उन्हें धन्यवाद देता हूं। आप जानते हैं कि जलपाईगुडी पश्चिम बंगाल का डिवीजनल शहर है। मैं माननीया रेल मंत्री के समक्ष संपूर्ण उत्तर बंगाल के विकास हेतु कुछ मांगें रख रहा हूं। मेरी पहली मागं है-जलपाईगुड़ी से बांग्लादेश में हल्दीबाड़ी होते हुए एक रेलगाड़ी सियालदाह तक चलाई जानी चाहिए। यदि इसे प्रारंभ किया जाता है तो लोग काफी कम समय में यात्रा कर सकेंगे और यह काफी सस्ता भी होगा। पार्वतीपुर से गुजराने के लिए हमें बांग्लादेश के साथ अनुबंध पर हस्ताक्षरित करना होगा। यही मेरा प्रस्ताव है।

जलपाईगुड़ी, कूच बिहार और दार्जिलिंग जिलों के घाटी क्षेत्रों में सर्कुलर रेल सेवा प्रारंभ की जानी चाहिए।

महोदय, धूपगुरी, फालाकाटा, मैनमुरी और हल्दीबाड़ी में सब्जियां उगाई जाती हैं। किसानों को टमाटर, मिर्ची इत्यादि काफी कम दामों पर बेचने पड़ते हैं अन्यथा वे ज्यादातर खराब हो जाते हैं। मेरी मांग है कि उत्तर बंगाल के जलपाईगुडी में सब्जी उत्पादकों की मदद के लिए रेल रेक सेवा प्रारंभ किया जाना चाहिए।

मैं यह भी चाहता हूं कि जलपाईगुडी, अलीपुरद्वार और जलपाईगुडी-सिलीगुडी जंक्शन के बीच दोनों तरफ से चार रेलगाड़ियां चलाई जाएं। लंबी दूरी की रेलगाड़ियों के लिए बनारहट को भी ठहराव बनाया जाए।

हल्दीबाड़ी से कोलकाता के लिए सप्ताह में तीन बार सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलती है। मेरी मांग है कि यह रेलगाड़ी प्रतिदिन चलनी चाहिए। कंचनकन्या और उत्तरबंगा एक्सप्रैस सप्ताह में तीन दिन चलती है। इन दोनों को भी प्रतिदिन चलाया जाए।

महोदय, मैनपुरी-जोगीखोपा खण्ड में एक परियोजना प्रारंभ हो चुकी है। इस बजट में इस परियोजना हेतु केवल एक-तिहाई धनराशि आवंटित की गई। मेरी मांग है कि इसे यथाशीघ्र पूरा किया जाए।

जब सुश्री ममता बनर्जी एनडीए शासन के दौरान रेल मंत्री थीं, तो उन्होने घोषणा की थी कि जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाएगा। ऐसा अभी किया जाना शेष है। कृपया इस बार इसे करें।

मेरी एक अन्य मांग यह है कि जलपाईगुड़ी स्टेशन और इसके साथ लगे बाजार को आधुनिकृत बनाया जाए। मेरा अंतिम प्रस्ताव यह है कि जलपाईगुड़ी एनजीपी से अलीपुरद्वार रेल लाईन का दोहरीकरण किया जाए। असम के लामडिंग के बदरपुर, बदरपुर से सिल्चर और अगरतला रेल मार्ग का तत्काल आमान परिवर्तन किया जाए।

पहले यह कार्य प्रारंभ हुआ था परन्तु अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

**सभापति महोदय:** अब रात्रि के 9.30 बज चुके हैं। कोई भी अपना भाषण समय पर समाप्त नहीं कर रहा है; कोई भी अद्यक्षपीठ की बात सुनने को तैयार नहीं है। मैं सभा का समय केवल तभी बढ़ाऊंगा जब प्रत्येक सदस्य केवल एक मिनट बोलने के लिए सहमत होगा; अन्यथा नहीं। मैं इस मामले में सख्त रूख अपनाऊंगा। माननीय सदस्यगण को सहयोग करना चाहिए।

*...(व्यवधान)*

*मूलत: बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

*[हिन्दी]*

**श्री हर्ष वर्धन** (महाराजगंज, उ.प्र.): महोदय, एक मिनट में कैसे हम अपनी बात रख सकते हैं? *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

*...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** हम आबंटित समय से ज्यादा ले चुके हैं। प्रत्येक दल ने आबंटित समय से अधिक लिया है।

*...(व्यवधान)*

*[हिन्दी]*

**श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर** (नांदेड़): महोदय, हम लोग दस घंटे से बैठे हुए हैं। *...(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** यह ठीक है। सभी दलों ने निर्धारित समय से अधिक लिया है, और अब हम अतिरिक्त समय ले रहे हैं, जो आपको समझना होगा। अत:, यदि आप एक मिनट में समाप्त करें तो हम सभा का समय बढ़ा सकते हैं अन्यथा नहीं।

*...(व्यवधान)*

**संसदीय कार्य मंत्री और जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल):** महोदय, इस वाद-विवाद के लिए 10 घंटे का समय निर्धारित किया गया था। मैं समझता हूं कि हम 16 घंटे से अधिक ले चुके हैं। अत:, अब हमें आज का काम समाप्त करना होगा। हमें इसे पूरा करना होगा। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** मैं माननीय मंत्री से सहमत हूं। लेकिन माननीय सदस्य सदैव रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने के इच्छुक होते हैं। चूंकि सदस्यगण चर्चा में भाग लेना चाहते हैं, हम सभा का समय 30 मिनट बढ़ा सकते हैं। लेकिन मेरा रवैया स्पष्ट है। कृपया ध्यान रखें कि जब आपका एक मिनट पूरा हो जाएगा तो मैं घंटी बजाऊंगा और अगले वक्ता को बुलाऊंगा। अत:, सभा का समय दस बजे तक बढ़ाया जाता है।

*[हिन्दी]*

**श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे** (शिरडी): महोदय, मैं महाराष्ट्र के शिरडी से निर्वाचित होकर आया हूं। यहां देश के कोने-कोने से लोग आते हैं। नागरसूल स्टेशन पर हैदराबाद से हजारों लोग आते हैं, लेकिन इस स्टेशन पर कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। मैं ममता दीदी से विनती करूंगा कि इस स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए।

दूसरी बात, सभी गाड़ियों का स्टापेज कोपरगांव स्टेशन होना चाहिए। सभी गाड़ियों को शिरडी से जोड़ा जाए। मेरी अन्य मांगों को मैं आपकी आज्ञा से सभा पटल पर रखता हूं।

*.....*मुझे रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया गया उसके लिए आपका धन्यवाद।

माननीय रेल मंत्री महोदया ने बजट में काफी नई चीजों का उल्लेख किया है। जैसे कि कई स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने, ऑन बोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं प्रदान करने, कम किराये वाली युवा ट्रेन, आदर्श स्टेशन बनाने आदि है जो कि सराहनीय है।

लेकिन, कुछ महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश इस रेल बजट में नहीं हो पाया है। उनकी ओर मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

मैं शिरडी संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित होकर लोक सभा में आया हूं। शिरडी एक पवित्र तीर्थ स्थल है तथा यहां देश भर से श्रद्धालु दर्शन के लिए आते हैं। मेरा अनुरोध है कि शिरडी को पूरे देश से रेल मार्ग के द्वारा जोड़ा जाय। शिरडी के निकटतम स्टेशन मनमाड एवं नागरसूल रेलवे स्टेशन हैं। इन स्टेशनों का ना ही विश्वस्तरीय स्टेशनों की सूची में नाम है और ना ही उनका नाम आदर्श स्टेशनों की सूची में है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इन स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों की सूची में सम्मिलित किया जाय और यहां पर बहुउद्देशीय परिसर भी बनाएं जाएं ताकि यहां आने वाले श्रद्धालुओं को पर्याप्त सुविधा मिल पाए।

(1) कोपरगांव, (2) बेटनपुर-नेवासा-बिड शाहपुर वाया गोती मुंबई इन लाइनों का सर्वे कई सालों पूर्व कराया गया था लेकिन इसका कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस कार्य को शीघ्रातिशीघ्र शुरू करवाने का आदेश देने का कष्ट करें एवं इस कार्य को निश्चित समय सीमा पर पूर्ण किया जाए।

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे]

इसके अलावा इस मार्ग पर मालगाड़ी चलाने से भी रेलवे का फायदा ही होगा शिरडी तथा इसके आस-पास का इलाका कृषि प्रधान इलाका है। यहां के किसान अपने माल को मालगाड़ी के अभाव में एक जगह से दूसरे जगह ले जाने में असमर्थ हैं। इस मार्ग पर मालगाड़ी चलाने से न केवल किसानों को लाभ होगा बल्कि इसका फायदा रेलवे को भी होगा। माननीय रेल मंत्री जी के भाषण में किसानोन्मुखी परियोजना का भी जिर्क है। मेरा आपसे अनुरोध है कि शिरडी में कोल्ड स्टोरेज और ताप नियंत्रित नाश्यवान कार्गो केन्द्र की स्थापना जल्द से जल्द की जाए।

मैं माननीय मंत्री महोदया से एक बार पुन: अनुरोध करना चाहता हूं कि पूरे देश के श्रद्धालुओं को ध्यान में रखते हुए मेरे सुझावों को रेल बजट 2009-10 में समाहित करने का कष्ट करें।

**आम रेल बजट 2009**

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहता हूं कि रेल का नेटवर्क तो हमारे देश का एक अहम हिस्सा है। इस महान सभागृह में बैठकर हम किसी एक प्रदेश को अहमियत देकर दूसरे पर अन्याय नहीं कर सकते। सभी को अपने हिस्से का भाग मिलना चाहिए। मैं अपने देश के एक महान श्रद्धास्थान, श्री साईंबाबा तीर्थस्थली शिरडी का प्रतिनिधित्व करता हूं। मेरे चुनाव क्षेत्र के लिए मेरी यह मांग है कि दिल्ली से इस पवित्र क्षेत्र को एक सुपरफास्ट ट्रेन द्वारा जोड़ा जाए। ''श्री साईं दर्शन सुपर फास्ट एक्सप्रेस'' इस ट्रेन के चलने से देशविदेश के श्रद्धालुओं को एक अहम सुविधा मिल जाएगी। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री ममता दीदी मेरे इस प्रस्ताव पर अवश्य गौर करेगी और श्री साईंबाबा के शुभ आशीर्वाद पाने की हकदार बनेगी। शिरडी रेल स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का दर्जा मिलना चाहिए क्योंकि श्री साईंबाबा के श्रद्धालुओं में असंख्य राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के नागरिक शामिल हैं।

**रेल टिकट के आरक्षण व्यवस्था में धांधली**

टिकट रिजर्वेशन में आजकल बहुत धांधली चल रही है। बिना किसी जद्दोजहद के आम आदमी को आसानी से आरक्षित टिकट मिल जाए, इसके लिए कम्प्यूटर आरक्षण प्रणाली का दुरुपयोग रोका जाना चाहिए रेल टिकट बेचने वाले अधिकृत या अनधिकृत एजेन्ट बहुत बड़े पैमाने पर आरक्षण व्यवस्था में सेंध मारकर गड़बड़ी मचाते हैं। इन्हें रोकना चाहिए क्योंकि सामान्य रेल यात्री को न्याय दिलाना रेल प्रशासन का फर्ज बनता है।

**भिखारियों की भीड़ से परेशानी**

ट्रेनों में भिखारियों की तादाद बहुत बढ़ गयी है। रेल यात्रियों को इस स्थिति से काफी परेशानियां उठानी पड़ती हैं। टिकट चेकर्स तथा रेलवे सुरक्षा बल इनके सामने निहत्थे नजर आते हैं। इस बारे में काफी लम्बे अर्से से शिकायतें रेल प्रशासन से की जा रही हैं। लेकिन अब तक इस समस्या का हल निकालने में रेल प्रशासन असफल रहा है। यह स्थिति कब तक चलती रहेगी? आम रेलयात्री इसलिए टिकट खरीदकर यात्रा पर नहीं निकलता कि उसे टिकट के साथ परेशानी भी उठानी पड़े। रेल यात्रा में सवार भिखारी किसी भी निष्कर्ष पर समर्थनीय नहीं होते। उनकी ट्रेनों में उपस्थिति टिकट चेकर्स तथा रेलवे सुरक्षा बलों के नाकामी का सबूत है। इसे सख्ती से निपटना चाहिए।

**यह कुछ हजम नहीं होता**

लम्बी दूरी के लिए सुपरफास्ट ट्रेनें चलाकर रेल प्रशासन हर यात्री से वैसे ही दस या बीस रुपये निकाल लेता है। लेकिन वह ही सुपरफास्ट ट्रेनें जरूरत से ज्यादा लेट हो जाने पर यह दस रुपये उस यात्री को वापिस करना रेल प्रशासन जरूरी नहीं समझता। जबकि ग्राहक के हित में उसे ऐसा करना लाजमी है। यह कुछ हजम नहीं होता। क्या रेल प्रशासन ग्राहक संरक्षण कानून में विश्वास नहीं रखता? एक तो सुपरफास्ट ट्रेनें रेल नेटवर्क का एक हिस्सा मात्र है। उसे केवल कागज पर एक अलग अहमियत देकर लोगों से पैसे वसूलना, न्याय नहीं लगता।

**बेईमानी की मेहमानी नवाजी**

ट्रेनों में खाना हर यात्री की एक बुनियादी जरूरत होती है। खासकर लम्बी दूरी की ट्रेनों में तो वह आवश्यक हो जाता है। लेकिन यात्री इस व्यवस्था से खुश नहीं हैं। आयआरटिसी द्वारा ट्रेनों में परोसे जाने वाला खाना घटिया किस्म का होता है। नाश्ता और खाने के लिए जो पैसा यात्रियों से वसूला जाता है, वह भी अपेक्षाकृत ज्यादा है। हमारी लूट खसोट चल रही है, ऐसी धारणा यात्रियों के मन में पनप रही है। क्या इस समस्या का कोई हल रेल मंत्रालय के पास नहीं है? जिस अनुपात में यात्रियों से पैसे वसूले जाते हैं, उस लिहाज से उन्हें अच्छा खाना परोसा जाना आवश्यक हो जाता है। अगर कोई इस में कोताही करता है; तो उससे सख्ती से निपटा जाए। क्योंकि अब और ज्यादा दिन तक यह बेइमानी की मेहमान नवाजी कोई बर्दाश्त नहीं करेगा।

**नए रेलमार्ग की मांग**

महाराष्ट्र की बहुत सी मांगें नए रेलमार्ग से संबंधित हैं। रेल प्रशासन लगातार इन मांगों को नजरअंदाज किये जा रहा है। मेरी

मैडम रेलमंत्री जी से गुजारिश है कि इन सभी मामलों में उन्हें व्यक्तिगत ध्यान देना चाहिए। महाराष्ट्र से शिरडी मेरा चुनाव क्षेत्र है। वहां के लोगों की मांग है कि इस प्रसिद्ध तीर्थक्षेत्र को देश के सभी क्षेत्र से जोड़ा जाए। शेगाव से जालना तक का रेल मार्ग तैयार हो। इस बारे में प्रस्ताव बहुत पहले भेजा जा चुका है। पर लगातार इस मांग की ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। क्या रेल प्रशासन जनहित में या लोगों की सुविधा के हित में काम नहीं करना चाहता? क्या अपनी हर समस्या को लेकर साधारण आदमी को रास्ते पर उतरना होगा?*

**श्री वीरेन्द्र कुमार** (टीकमगढ़): महोदय, मां, माटी और मानुष की बात वास्तव में रेल मंत्री जी ने दिल से कही है। उन्होंने जो बात कही है कि रेलवे की परियोजनाओं को आर्थिक दृष्टिकोण से नहीं सामाजिक दृष्टिकोण से देखना चाहिए तथा गरीब और पिछड़े लोगों को भी परियोजनाओं का लाभ मिलना चाहिए।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ संसदीय क्षेत्र से आता हूं। टीकमगढ़ और छतरपुर जिले रेलवे लाइन की सुविधाओं से वंचित हैं। रेल लाइन नहीं होने से हमारा क्षेत्र आर्थिक, औद्योगिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है। यहां से हम लोगों को ट्रेन पकड़ने के लिए 125 किलोमीटर दूर झांसी जाना पड़ता है। इस क्षेत्र के लिए ललितपुर-सिंगरौली लाइन जो स्वीकृत की गई थी, उसके निर्माण की गति बहुत धीमी है। टीकमगढ़ में स्टेशन बन गया है, स्टेशन पर लोग रोज जाते हैं और बड़ी आशाभरी नजरों से सिंगरौली और ललितपुर की ओर देखते हैं कि ट्रेन आएगी और हम उसके दर्शन करेंगे, उसकी आरती उतारेंगे। ट्रेन के बगैर स्टेशन भी सूना-सूना है। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन के निर्माण की समय सीमा निर्धारित की जाए। इससे पिछड़े क्षेत्र के लोगों को रेल सुविधा का लाभ मिलेगा। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा- चलो जलाएं दीप वहां, जहां अभी भी अंधेरा है। देश के ऐसे हिस्से जो कि रेल की सुविधाओं से वंचित हैं, वहां अंधेरा है, वहां प्रकाश लाने के लिए जो लम्बित परियोजनाएं हैं, उनको पूरा किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र की ललितपुर-सिंगरौली लाइन जो कि वाया टीकमगढ़-छतरपुर होते हुए सिंगरौली जाएगी, इसको शीघ्र से शीघ्र पूरा करवाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*[अनुवाद]*

मैं भी भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*प्रतिवर्ष जब रेल बजट आता है तो हर क्षेत्र के नागरिकों में एक जिज्ञासा जाग उठती है कि इस बार शायद उनके क्षेत्र में वर्षों से प्रतीक्षित आशायें पूरी होंगी नई रेल की सुविधायें मिलेंगी कुछ गाड़ियों के स्टापेज होंगे स्टेशन का आधुनिकीकरण होगा। इस बजट में भी बहुत सी घोषणायें की गईं जहां महिलाओं एवं युवाओं के लिए स्पेशल ट्रेन चलाने की बात कही गई वहीं असंगठित क्षेत्र के लोगों को 100 कि.मी. की दूरी तक के लिए 25 रुपये के एम.एस.टी. की घोषणा हुई जहां इन घोषणाओं से खुशी देखी गई वहीं मुझे स्टेशन पर चाय बेचने वाले युवक ने पूछा कि 100 कि.मी. की दूरी तो हम लोग चाय समोसा बेचकर पूरी कर लेते हैं क्या इससे ज्यादा दूरी की यात्रा में हम हाकर्स को इस सुविधा का लाभ मिलेगा तो मन में कुछ समय स्तब्ध रहने के बाद मैंने कहा तुम्हारी बात निश्चित रूप से ऊपर पहुंचाऊंगा। वहीं वृद्ध कुली ने बड़ी आशा से कहा कि हम लोगों ने लड़ाई प्रारम्भ की थी गैंगमेन बनाये जाने की सारे लोग गैंगमैन बन गये स्टेशन पर वृद्ध अशक्त लोग कुली का कार्य कर रहे हैं क्या सरकार इन वृद्ध कुलियों को भी पेंशन देने के बारे में कदम उठायेगी बात मार्मिक थी। माननीय मंत्री जी ने पिछड़ेपन एवं गरीबी की मार झेलते रहने वाले इन वृद्ध कुलियों के संबंध में भले ही घोषणा न की हो किंतु उनको पेंशन एवं चिकित्सा सुविधायें दिये जाने के बारे में निश्चित रूप से ममतामयी कदम उठायेंगी।

एक ओर जहां स्टेशनों का आधुनिकीकरण एवं विकास हो रहा है वहीं बहुत से सागर एवं झांसी जैसे स्टेशन पर देखने में आता है प्लेटफार्म पर बने शौचालय या तो बंद रहते हैं अथवा वहां गंदगी का अंबार लगा रहता है जो अनेकों बीमारियों को आमंत्रण देता है विशेषरूप से झांसी स्टेशन पर इतनी मक्खियां उड़ती हैं कि यात्री कुछ भी खाने से घबराने लगता है।

इस वर्ष अभी तक बारिश नहीं आई है सभी स्थानों पर पानी का अभाव है किंतु स्टेशनों पर नलों की टोटियां खराब हो गई हैं पाइप लाइन लीकेज हो रही है पानी बह रहा है विशेष अभियान चलाकर सफाई के साथ ही साथ ऐसे लीकेज ठीक कराकर पानी की बर्बादी को रोकने के ठोस उपाय होने चाहिए।

सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत बनाने के ठोस प्रयत्न होने चाहिए पिछले वर्षों में भोपाल से बीना एवं बीना से आगरा के बीच लूटपाट की अनेक घटनायें प्रकाश में आई हैं बीना से आगरा

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वीरेन्द्र कुमार]

स्टेशन के बीच तो सुरक्षा में लगी रेलवे सशस्त्र बल द्वारा व्यापारियों से सूटकेस खुलवाकर दिखाने के लिए दबाव बनाया जाता है तथा उनसे सुविधा शुल्क लेकर ही उनको आगे की यात्रा करने दी जाती है अन्यथा बीच स्टेशन पर थाने ले जाने के लिए कहा जाता है।

कुछ राजधानी एक्सप्रेस एवं शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों के डिब्बे पुराने होने तथा रखरखाव में कमी होने से यात्रा का सारा मजा खराब हो जाता है तथा यात्री सोचने पर विवश हो जाता है कि इससे अच्छा तो सुपरफास्ट ट्रेन से ही यात्रा ज्यादा अच्छी थी अत: इन ट्रेनों के डिब्बों के आधुनिकीकरण के साथ खानपान की सुविधा को भी सुधारा जाना चाहिए।

दिल्ली हमारे देश की राजधानी होने के साथ ही साथ विदेशों से आने वाले पर्यटकों का भी आकर्षण का केन्द्र है किंतु जब सुबह पर्यटक शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों से भोपाल अमृतसर एवं अन्य स्थानों की ओर प्रस्थान करते हैं तो दिल्ली के स्टेशनों से आगे बढ़ते ही पटरियों के दोनों तरफ बड़ी संख्या में लोगों को शौचक्रिया के लिए बैठे देखते हैं तथा ऐसे दृश्यों को कैमरे में कैद भी करते हैं कैसी सोच लेकर जाते होंगे कम से कम स्टेशन के नजदीक ऐसी बस्तियों में रेलवे की ओर से सार्वजनिक शौचालय बनाने के कदम उठाये जाने चाहिए। रेल बजट में निश्चित रूप से इस पर विचार होगा।

रेलवे के पास सारे देश में बहुत सारी भूमि अतिरिक्त पड़ी हुई है जिसका व्यावसायिक उपयोग करने की बात अनेकों बार कही गई किंतु कारगर कदम नहीं उठाये गये। बीना स्टेशन के पास ही लगभग 500 एकड़ रेलवे की भूमि पर अनाधिकृत लोगों का कब्जा है तथा ठेके पर खेती करवा रहे हैं। देश भर में ऐसी सारी भूमि को मुक्त कराकर शापिंग काम्पलेक्स, लॉज, रेस्टोरेंट आदि बनाकर रेल यात्री सुविधाओं को बढ़ावा देने के बारे में शीघ्र कदम उठाना चाहिए।

देश के वह स्थान जो अभी तक रेल सुविधाओं से वंचित हैं वहां रेल मंत्रालय को प्राथमिकता से विचार करते हुए मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ छतरपुर जिलों में रेल कोच फैक्टरी, सवारी डिब्बा कारखाना या डीजल इंजन कारखाना लगाना चाहिए जिससे विषमता समाप्त हो क्षेत्र का विकास हो।

मैं रेल बजट के पृष्ठ 1 के पैरा 4 का उल्लेख करना चाहता हूं जिसमें कहा गया है कि 'क्या विकास के लाभ केवल सुविधा संपन्न लोगों तक ही सीमित रखे जाएं और हमारे देश की दूर दराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या को इससे वंचित रखा जाए' मैं मुम्बई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, बंगलौर, पूना आदि शहरों को रेल सुविधाएं बढ़ाए जाने का स्वागत करता हूं किंतु हमारे देश की 70 प्रतिशत आबादी गांवों में रहती है उनके विकास को अनदेखा नहीं किया जाना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ एवं छतरपुर जिले के मुख्यालय आज भी स्वतंत्रता के लगभग 62 वर्षों के उपरान्त रेल लाइन की सुविधा से वंचित हैं। ट्रेन पकड़ने लगभग 125 कि.मी. दूर झांसी जाना पड़ता है। ट्रेन नहीं होने से मेरा संसदीय क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से एवं औद्योगिक दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ है जिसका सामाजिक प्रभाव सामान्य रूप से दिखाई देता है तथा लोग रोजगार की तलाश में महानगरों की ओर प्रस्थान करते हैं। गांव में अनेक घरों में महीनों ताले पड़े रहते हैं। इस क्षेत्र के लिए ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन की स्वीकृति हुई है किंतु पिछले पांच वर्षों में इस रेल लाइन के कार्य की गति इतनी धीमी है कि बेसिक कार्य भी नहीं हो पाया है इस ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन वाया टीकमगढ़ छतरपुर को समय सीमा निर्धारित करने तथा विशेष आर्थिक पैकेज की व्यवस्था इस रेल बजट में करने, क्षेत्र के विकास के लिए इसे शीघ्र निर्मित कर प्रारम्भ करना चाहिए टीकमगढ़ में स्टेशन बन गया है बेसिक कार्य चल रहा है क्षेत्र की जनता को इंतजार है रेल का। इस पिछड़े इलाके के विकास के लिए जनता को ममता एवं समता दोनों की आवश्यकता है।

दूरस्थ क्षेत्रों से देश के विभिन्न शहरों को जोड़ने वाली 12 नान स्टाप गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई है किंतु इतनी लंबी दूरी की गाड़ियों में रास्ते में कहां स्टाफ बदला जायेगा और अगर नहीं बदला जायेगा तब कर्मचारी ठीक से अपना कार्य कैसे करेंगे। ट्रेनों में पानी एवं भोजन की एक साथ कैसे व्यवस्था की जायेगी व्यवहारिक रूप से विचार करने की आवश्यकता है तथा मध्य प्रदेश को एक भी नान स्टाप गाड़ी नहीं भोपाल से भी नहीं जबलपुर से भी नहीं विकास में समता का भी भाव होना चाहिए।

इतनी सारी ट्रेनों की सूची देखी उसमें बहुत ढूंढ़ता रहा कि मध्य प्रदेश इतना छोटा तो नहीं है कि यहां की जनता को ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। आबादी क्षेत्रफल के मान से नये बजट में पिछड़ गया है। अत: भोपाल से दिल्ली एवं भोपाल से मुम्बई के लिए भी नॉन स्टाप ट्रेन चलाई जानी चाहिए।*

**श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर** (नांदेड़): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करने और रेल मंत्री कुमारी ममता दीदी का आभार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री कुमारी ममता दीदी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने एक बहुत ही अच्छा रेल बजट देश को दिया है। ममता दीदी का रेल बजट समाज के हर वर्ग को न्याय देने

का एक प्रयास है। समाज का गरीब वर्ग, किसान, मजदूर, महिला, युवा वर्ग, पत्रकार आदि सभी वर्गों को इस रेल बजट से लाभ हुआ है। मेरी और मेरे चुनाव क्षेत्र की बहुत पुरानी मांग थी कि नांदेड़-देगलुर-बीदर नयी रेल लाइन घोषित की जाए।

सभापति महोदय, मैं बड़ा ही हर्षित हूं कि रेल मंत्री, ममता दीदी ने इस रेल लाइन की घोषणा की है। यह नयी रेल लाइन मेरे क्षेत्र से जाती है। मैं देश के माननीय प्रधानमंत्री, श्री मनमोहन सिंह जी, हमारी नेता, यूपीए अध्यक्षा माननीय श्रीमती सोनिया गांधी और रेल मंत्री ममता दीदी का नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की ओर से अपनी तरफ से बहुत-बहुत आभार एवं धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

सभापति महोदय, नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की यह बहुत पुरानी मांग थी कि नादेड़-देगलुर-बीदर नयी रेल लाइन सिख धर्म के पहले गुरू नानक देव जी और दसवें गुरु गोविन्द सिंह महाराज के पवित्र स्थान नानक झीरा बीदर और गुरू गोविन्द सिंह की समाधि स्थल नांदेड़, इन दो पवित्र धार्मिक स्थलों को जोड़ने वाली रेल लाइन है। हर दिन नांदेड़ गुरुद्वारा दर्शन के लिए दस हजार से ज्यादा यात्री नांदेड़ आते हैं। ये सभी श्रद्धालु यात्री यहां से नानक झीरा बीदर सड़क रास्ते से जाते हैं। इन यात्रियों में खासकर बच्चों और महिलाओं को बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इस नयी रेल लाइन से मराठवाड़ा और कर्नाटका राज्य का पिछड़ा इलाका विकसित होगा, दिल्ली, गुलबर्गा-बंगलौर का अंतर 240 किलोमीटर से कम हो जाएगा। आज दिल्ली, हैदराबाद, बीखाराबादा और गुलबर्गा जाना पड़ता है। नई रेल लाइन बनने के बाद दिल्ली-वर्धा-यवतमाल-नांदेड़-बीदरगुलबर्गा-बंगलौर के लिए यह सीधा मार्ग होगा।

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री ममता दीदी से अनुरोध करता हूं कि यह कार्य आने वाले पांच साल में पूरा किया जाए। हमारे मराठवाड़ा इलाके की पुरानी मांग है कि नांदेड़ रेलवे डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। इसके लिए नांदेड़ और मराठवाड़ा रीजन की जनता ने आंदोलन भी किया था। यह हमारे इलाके की जनता की जायज मांग है। मराठवाड़ा रीजन महाराष्ट्र में आता है, हमारे राज्य का मुख्यालय मुम्बई है। नांदेड़ रेल डिवीजन का कार्यक्षेत्र 95 प्रतिशत महाराष्ट्र में आता है। हमारी यह जायज मांग है। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** आपके पास जो तैयार लिस्ट है, वह ले कर दीजिए। धन्यवाद।

*.....*__श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर:__ महोदय, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करने और मेरे क्षेत्र से जुड़ी रेल समस्याओं के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदया को अवगत कराना चाहता हूं।

मुझे बहुत ही खुशी होती है कि मेरे नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र के औद्योगिक विकास से जुड़ी नांदेड़-देगलुर-बीदर नई रेलवे लाइन सर्वेक्षण की इस बजट में घोषणा की गई है। मैं इस नई रेल लाइन की मांग कर रहा था। यह नई रेल लाइन मेरे क्षेत्र से जाती है।

इस काम के लिए कोई पैसा नहीं लगता। यह प्रशासकीय व्यवस्था है। नांदेड़ रेल डिवीजन आन्ध्र प्रदेश में होने के कारण हमारी जायज मांग ठुकराई जाती है। मध्य रेलवे का मुख्यालय मुम्बई में है और हमारे राज्य का मुख्यालय भी मुम्बई है। मुझे समझ में नहीं आता कि हमारी जनता की यह न्यायोचित मांग पिछले 2 वर्षों से ठुकराई जा रही है। हमारे क्षेत्र के युवा वर्ग और सभी राजकीय कार्यकर्ताओं में इस विषय पर तीव्र असंतोष है। यह मांग अगर जल्दी पूरी नहीं होती तो इस क्षेत्र के लोग जन आंदोलन करने के लिए मजबूर हो सकते हैं। अत: मेरी आपसे यह अपील है कि आप अधिकारियों की शीघ्रातिशीघ्र बैठक बुलाकर नांदेड़ रेल डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ने की घोषणा करें।

महोदय, मेरे नांदेड़ लोक सभा चुनाव क्षेत्र की पुरानी मांग है कि बोधन-बिलोली-नरसी-मुखेड-ताजबरं, शीरूंर, लातूर से नयी रेल लाइन को मंजूर किया जाये। मैं माननीय रेल मंत्री ममता दीदी से दरख्वास्त करता हूं कि इस रेल लाइन के सर्वे के कार्य को मंजूरी दें।

महोदय, मीर निजाम के समय से मेरे क्षेत्र में बोधन-लातूर-उदगीर रेल लाइन का सर्वे हुआ था। पिछले 65 वर्षों से इस काम में कोई प्रगति नहीं हुई। मैं ममता दीदी से यह दरख्वास्त करता हूं कि इस काम को जल्द से जल्द मंजूरी दी जाये।

महोदय, मैं रेल मंत्री ममता दीदी से नांदेड़-मुम्बई सुपरपास्ट एक्सप्रैस गाड़ी शुरू करने के लिए विनती करता हूं। नांदेड़ से मुम्बई का अन्तर 650 कि.मी. है। नांदेड़ महाराष्ट्र का मुम्बई से सबसे अधिक दूरी वाला जिला है। यह सुपरफास्ट एक्सप्रैस गाड़ी आवश्यक है। इसे मंजूरी प्रदान की जाये।

महोदय, मैं रेल मंत्री कु. ममता दीदी को बताना चाहता हूं कि वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल लाइन केन्द्र और महाराष्ट्र सरकार का ज्वाइंट वेंचर है। इसमें 50 परसेंट हिस्सा महाराष्ट्र सरकार का

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर]

और 50 परसेंट हिस्सा रेल मंत्रालय का है। महाराष्ट्र सरकार के मुख्य मंत्री श्री अशोक राव चव्हाण ने वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल लाइन के लिए वर्ष 2009-2010 के बजट में पैसे रखे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि आपके रेल बजट में इस प्रोजेक्ट के लिए क्या कोई तत्वावधान नहीं है।

महोदय, नांदेड़ जिला के 20,000 से अधिक छात्र उच्च शिक्षा के लिए पुणे में पढ़ाई करते हैं। हर दिन नांदेड़ से 100 निजी बसें पुणे जाती हैं। नांदेड़ की जनता नांदेड़-पुणे डेली एक्सप्रैस गाड़ी वाया लातूर की मांग करती है। अभी हफ्ते में दो दिन गाड़ी वाया मनमाड चलती है जिससे 14 घंटे नांदेड़-पुणे के लिए लगते हैं।

मेरा सिकन्दराबाद के रेलवे अधिकारियों पर सीधा-सीधा आरोप है कि वे यह प्राइवेट बस ऑपरेटरों से घूस लेकर नांदेड़-पुणे डेली एक्सप्रैस गाड़ी चलने नहीं देते। ममता दीदी आपके राज में अधिकारियों की मनमानी नहीं चलनी चाहिए। मैं दीदी से अपील करता हूं कि मेरे क्षेत्र में नांदेड़-पुणे वाया लातूर डेली गाड़ी देने की कृपा करें।

मुखेड़-परबनी रेल लाइन का डबलिंग होना जरूरी है। सिकन्दराबाद-नांदेड़-मुम्बई रेवगीरी एक्सप्रैस और नागपुर-नांदेड़ मुम्बई एक्सप्रैस दोनों गाड़ियों में दो-दो एसी टू टीयर बोगी बढ़ा दें। यह अत्यधिक आवश्यक है। नांदेड़ से मुम्बई जाने वाली सभी यात्रियों को नांदेड़ से जगह नहीं मिलती।*

*[अनुवाद]*

***श्री पुलीन बिहारी बासके** (झाड़ग्राम): माननीय सभापति महोदय, मुझे यहां बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। मैं इस सभा का नया सदस्य हूं और यह मेरा प्रथम भाषण है। माननीया रेल मंत्री ने इस बार अत्यंत उत्साहजनक और लोकप्रिय बजट प्रस्तुत किया है।

यद्यपि मैं इस बजट का समर्थन करता हूं लेकिन मैं समझता हूं कि कुछ मुद्दों की समीक्षा की आवश्यकता है। निस्संदेह कुछ समस्याग्रस्त क्षेत्र हैं जिन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं झाड़ग्राम से हूं जो एक आदिवासी क्षेत्र है। उस क्षेत्र के लिए एक नए प्रस्ताव का उल्लेख किया गया है और इसके बारे में हम अत्यंत उत्सुक हैं। लालगढ़-बेलपहाड़ी होकर सालबनी-झाड़ग्राम को जोड़ने का प्रस्ताव है। चूंकि यह पूरा क्षेत्र पिछड़ा और आदिवासी बहुल क्षेत्र है, अत: यदि लालगढ़-झाड़ग्राम और बेलपहाड़ी को बंदोवन और पुरुलिया से जोड़ा जाए तो बहुत अधिक विकास होगा।

*मूलत: बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

मेरा एक अन्य प्रस्ताव यह है कि यदि रेल द्वारा झाड़ग्राम को पड़ोसी राज्य उड़ीसा में बारीपाड़ा से जोड़ा जाए तो इससे भी क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक विकास में मदद मिलेगी और आदिवासी लोगों को लाभ होगा।

झाड़ग्राम स्टेशन, जिसके निकट अनेक विद्यालय, महाविद्यालय, अदालतें और बाजार हैं, को एक आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जा सकता है। यह प्रस्ताव पहले भी दिया गया था। मैं माननीया मंत्री से इस प्रक्रिया को तीव्र करने का अनुरोध करता हूं।

झाड़ग्राम एक अत्यंत महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है और पर्यटन की दृष्टि से इसे अन्य स्थानों से भलीभांति जोड़ना आवश्यक है।

एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा यह है कि क्षेत्र में जहां प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत काम चल रहा है वहां रेलवे की अनुमति की आवश्यकता है-इस पर गंभीरता से विचार किये जाने की आवश्यकता है। हम कुछ नई रेलगाड़ियां चलाने की भी मांग करते हैं यथा एक रेलगाड़ी जिला मुख्यालय मेदिनीपुर को जोड़ने के लिए और एक रेलगाड़ी हावड़ा से खडगपुर होते हुए जयपुर के लिए चलाई जाए। हावड़ा और झाड़ग्राम के बीच चलने वाली रेलगाड़ी को सांतरागाछी से आगे तक बढ़ाया जाए। नई जलपाईगुड़ी-दिघा रेलगाड़ी को खड़गपुर होकर चलाया जाए।

इन चंद प्रस्तावों के साथ मैं माननीया मंत्री को बधाई देता हूं और अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*[हिन्दी]*

**श्री सुशील कुमार सिंह** (औरंगाबाद): सभापति महोदय, रेल बजट पर होने वाली चर्चा में हिस्सा लेने के लिए आपने मुझे अनुमति दी, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं। मैं सीधे अपनी बात पर आता हूं। रेल मंत्रालय में विभिन्न पदों को भरने के लिए जो परीक्षाएं होती हैं, उनमें हाल के वर्षों में यह देखा गया है कि कभी मुम्बई में और कभी मैसूर में, खासकर हिन्दी भाषाभाषी क्षेत्रों से आने वाले छात्रों के साथ मारपीट और कई तरह की घटनाएं हुईं, जिससे वे परीक्षा देने से वंचित रह गए। इस संबंध में मेरा सुझाव माननीया रेल मंत्री से रहेगा कि पश्चिम रेलवे में यदि कोई परीक्षा हो, तो उसे पूर्व रेलवे के क्षेत्र में किया जाए और यदि पूर्व रेलवे की परीक्षा हो, तो उसे मध्य रेलवे के क्षेत्र में किया जाए। इस प्रकार से देश के विभिन्न क्षेत्रों में इस तरह की परीक्षाएं आयोजित की जाएं, ताकि यह जो क्षेत्रवाद की परम्परा चल पड़ी है, उसे समाप्त किया जा सके और कहीं से कहीं भी जाकर किसी भी छात्र को परीक्षा देने की जो स्वतंत्रता है, उसका उल्लंघन न हो।

महोदय, मैं दूसरी बात कहना चाहूंगा कि माननीया मंत्री जी ने देश के विभिन्न स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों में परिवर्तित करने की घोषणा की है। मैं भी बिहार के अपने संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद में पड़ने वाले अनुग्रह नारायण रोड रेलवे स्टेशन और रफीगंज रेलवे स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाए जाने के लिए मांग करना चाहता हूं।

**सभापति महोदयः** ओ.के. सुशील जी। बाकी जो भी आपके पाइंट्स हैं, उन्हें टेबल पर ले कर दीजिए।

**श्री सुशील कुमार सिंहः** सभापति जी, माननीया रेल मंत्री जी ने ई.सी.आर. के अंतर्गत मुगलसराय मंडल के अंतर्राष्ट्रीय महत्व के स्टेशन गया को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने की घोषणा बजट में की है। मैं इसका स्वागत करता हूं तथा बधाई देता हूं। इसके साथ ही आग्रह करना चाहता हूं कि बोध गया के अंतर्राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-गया के बीच चलने वाली एक मात्र ट्रेन महाबोधि एक्सप्रैस में प्रथम वातानुकूलित श्रेणी का डिब्बा जोड़ा जाए। इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहता हूं कि पूर्व रेल मंत्रियों के कार्यकाल में बिहार के लिए जो भी घोषणाएं की गई हैं, उन सारी परियोजनाओं में समुचित धनराशि देकर एक निश्चित समय सीमा के अंदर उन्हें पूरा करने की महती कृपा करें। जैसे ग्रैंड कार्ड लाइन में सोन नदी पर निर्माणाधीन मेगा ब्रिज, इसी लाइन पर सासाराम, डेहरी ऑनसॉन, एन.एच. 98 पर अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन से पूरब एवं गया में दो रेलवे ऊपरी पुलों का निर्माण आदि। ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदयः** सुशील कुमार सिंह जी, बस अब समाप्त कीजिए। जो भी सजैशन्स हैं, उन्हें टेबल पर ले कर दीजिए।

**श्री सुशील कुमार सिंहः** सभापति महोदय, मैं अपने भाषण के शेष भाग को सदन के पटल पर रखता हूं।

*आरा-सासाराम रेल लाइन के अधूरे कार्य को पूरा करना, पटना-गया लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण, बिहटा और औरंगाबाद तथा गया से चतरा वाया रफीगंज के बीच नई रेल लाइन का निर्माण जिसका सर्वे हो चुका है।

इसके अतिरिक्त बिहार के विभिन्न जिलों के लोगों को समय पर राजधानी पटना पहुंचने के लिए मोहनियां से पटना के बीच तुरन्तो गाड़ी चलाने की मांग करता हूं। विभिन्न पदों पर नियुक्तियों हेतु होने वाली परीक्षाएं अलग-अलग जगहों पर देश के भिन्न-भिन्न स्थानों पर कराया जाये जिससे सबको सब जगह जाना पड़े और क्षेत्रवाद की समस्या न हो।

2. मॉडल स्टेशन-ए.एन. रोड

2. रफी गंज

नेशनल रिहेब्लीटेशन एक्ट

4. श्वेत पत्र पर आपत्ति क्यों? जब लोग अच्छे काम का दावा करते हैं तो उन्हें श्वेत पत्र का स्वागत करना चाहिए।

समय पर रेल गाड़ियों को चलाने की पक्की व्यवस्था की जाये समय सारणी का कड़ाई से पालन हो। जमीन और संघर्ष की प्रतीक सभी वर्गों का ख्याल किया है।

तुरंतो एक्सप्रेस-मोहनियां से पटना

गया को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने के लिए धन्यवाद। मैं कोई नयी मांग नहीं कर यह आग्रह करता हूं कि रेल मंत्री जी ने बजट में जो घोषणाएं की हैं, उनको लागू करें।

बिहार में जो योजनाएं रेल मंत्रालय की चल रही हैं, उसमें तेजी लाकर पूरा किया जाये। जैसे-बिहटा, औरंगाबाद नई रेल लाइन।

सोन नदी मेगा ब्रीज ब्रांड गेज लाइन।

रेल ऊपरी पुल देहरी-सासाराम-गया।

महाबोधि एक्सप्रेस प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा।

गया-चतरा रेल लाइन सर्वे।

आरा-सासाराम अधूरा है।

गया-पटना दोहरीकरण और विद्युतीकरण।

फ्रेट कॉरीडोर का सेंटर-सोन नगर।

जिस तरह से रेलवे अस्पताल बना रहा है, कोल्ड स्टोरेज उसी तरह से राज्य सरकारों से बातचीत करके सहमति के आधार पर मुख्य रेल लाइनों से समानांतर पक्की सड़कों का निर्माण करायें।

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*[अनुवाद]*

***श्री अधलराव पाटील शिवाजी** (शिरूर): अपने दल शिव सेना की ओर से मैं रेल बजट 2009-10 का विरोध करता हूं। रेल मंत्री ने अन्य सभी राज्यों की मागों की उपेक्षा करते हुए अपने वोट बैंक को ध्यान मे रखते हुए यह बजट तैयार किया है। मैं कुछ उपायों यथा महिलाओं और युवाओं के लिए विशेष रेलगाड़ियों का स्वागत करता हूं लेकिन महाराष्ट्र की मांगें स्वीकार नही की गई हैं।

पिछले कई वर्ष से मेरे द्वारा बार-बार कहने के परिणामस्वरूप, मैं यह जानकर बहुत खुश हूं कि पुणे और नासिक के बीच एक नई लाइन की घोषणा की गई है। इसके लिए मैं सुश्री ममता बनर्जी का तहेदिल से धन्यवाद करता हूं। लेकिन, मलशेज घाट होते हुए कल्याण-अहमदनगर नई लाइन की मांग पूरी नहीं की गई है। इस बजट में मुंबई के साथ सौतेला व्यवहार हुआ है। न ठहराव वाली रेलगाड़ियों, एक माल ढुलाई गलियारा और सुरक्षा मुद्दे के अलावा, बजट में कोई विशेष प्रावधान शामिल नहीं किया गया है।

अपने पूर्ववर्ती की भांति, माननीया रेल मंत्री ने भी अपने राज्य पर उपहारों की बारिश की है। उदाहरणार्थ, 309 आदर्श स्टेशनों में से पश्चिम बंगाल के हिस्से में 181 स्टेशन हैं, 57 नई रेलगाड़ियों में से 15 उनके गृह राज्य को मिली हैं और 53 नई लाइनों मे से 19 पश्चिम बंगाल में बिछाई जाएंगी। दूसरी ओर, महाराष्ट्र में केवल 2 नई लाइनें अर्थात पुणे-नासिक और नांदेड़-बीदर, प्रस्तावित की गई हैं। इसके कारण इस बजट से महाराष्ट्र के लोगों को निराशा हुई है।

महाराष्ट्र की काफी लंबे समय से निम्न मांगे रही हैं:

1. मलसेज घाट से कल्यम-अहमदनगर के मध्य नई रेल लाइन इस रेल मार्ग की प्रविष्टि रेलवे बोर्ड की पिंक बुक में पहले ही की जा चुकी है। यह मार्ग जब पूरा बन जाएगा तो यह औद्योगिक विकास, पर्यटन और तीर्थयात्रा, कृषि उत्पादों के परिवहन और रोजगार सृजन को बढ़ावा देगा और मराठवाड़ा, विदर्भ और दक्षिण भारत को एक-दूसरे के निकट लाएगा।

2. नयी घोषित पुणे-नासिक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

3. दौंड-मनमाड मार्ग का दोहरीकरण और विद्युतीकरण, यह शिरडी आने वाले तीर्थयात्रियों के समय की बचत करेगा।

4. लोनावाला-दौंड खण्ड का विद्युतीकरण काफी पहले स्वीकृत किया गया था। परन्तु कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है। यह कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए। इस कार्य के पूर्ण होने के उपरांत लोनावाला-पूणे के स्थानीय लोग दौंड तक जा सकेंगे, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों के यात्रियों को मदद मिलेगी।

5. पुणे से कोलकाता के लिए केवल एक रेलगाड़ी अर्थात आजाद हिन्द एक्सप्रैस है जिसमें पूरा वर्ष काफी भीड़ रहती है। इसलिए इस मार्ग पर एक ओर सुपरफास्ट रेलगाड़ी की आवश्यकता है।

6. पुणे से राजस्थान जाने वाले यात्रियों की संख्या काफी अधिक है। पुणे-जोधपुर-पुणे सप्ताह में एक बार चलती है। इसे सप्ताह में तीन बार चलाया जाए।

7. पूरे वर्ष बड़ी संख्या में तीर्थ यात्री और पर्यटक अजमेर, उदयपुर और जयपुर जाते हैं। इस मार्ग पर जून 2009 तक होलीडे स्पेशल ट्रेन चलाई जाती थी। इस मार्ग पर एक नियमित ट्रेन आवश्यक है।

8. विगत कई वर्षों से पूणे और हैदराबाद के बीच केवल एक ट्रेन है। जनसंख्या वृद्धि को ध्यान में रखते हुए इस मार्ग पर दूसरी ट्रेन प्रारंभ की जाए।

9. पूणे-कन्याकुमारी ट्रेन का मार्ग वाया पनवेल-कोंकण किया जाए।

10. मुम्बई-शिरडी वाया पुणे ट्रेन में केवल 8 डिब्बे हैं। यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए यात्री डिब्बों की संख्या बढ़ाकर 15 कर दी जाए।

11. मुम्बई-पुणे इंद्राणी एक्सप्रैस जिसे एक विशेष ट्रेन के रूप में 30.9.2009 तक शोलापुर के लिये बढ़ाया गया है। इस सुविधा को स्थायी किया जाए।

12. पश्चिम बंगाल, उत्तर प्रदेश और बिहार की ओर जाने वाले यात्रियों की सुविधा हेतु पूणे-मुम्बई-पूणे प्रगति एक्सप्रैस का कल्याण स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

13. सामान्यत:, मुंबई में कार्यालय 10 बजे खुलते हैं। पुणे-मुम्बई, दक्कन क्वीन मुम्बई पूर्वाह्न 10.30 बजे पहुंचती है, जिससे ऑफिस जाने वाले देरी से पहुंचते हैं। इसलिए दक्कन क्वीन को पूणे से प्रात: 6.45 पर चलाया जाए।

14. पुणे-जोधपुर और भुसावल-निजामुद्दीन गौंडवाना एक्सप्रैस में रसोई कार नहीं हैं। जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को अनाधिकृत रेडी विक्रेताओं से महंगे दामों पर खानपान की चीजें खरीदनी पड़ती है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदया कुमारी ममता बनर्जी अपने गृह राज्य पर अधिक केंद्रित थीं, चूंकि अधिकतर बृहद परियोजनाएं पश्चिम बंगाल जैसे लालगढ़, नदीग्राम और सिंगूर के लिए निर्धारित की गई हैं। उनकी योजनाओं में महाराष्ट्र को कहीं भी स्थान नहीं मिला है। रेल बजट आशावादी था और इसमें दूरगामी-संदर्श की कमी थी। निश्चित रूप से कुमारी ममता बनर्जी से इससे कहीं ज्यादा अपेक्षाएं थीं। संक्षेप में यह श्री लालूजी द्वारा तथा अवास्तविक उच्च लक्ष्यों की लीपापोती मात्र है।

*[हिन्दी]*

**श्री हर्ष वर्धन** (महाराजगंज, उ.प्र.): माननीय सभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसके लिए बधाई देते हुए 2-3 बातें ही मुझे कहनी हैं।

मुझे पहली बात यह कहनी है कि आजादी को 62 वर्ष हो गये, बौद्ध यहां के अपने तीर्थस्थलों पर जाने के लिए बड़ी संख्या में भारत आते हैं, लेकिन आज भी महात्मा बुद्ध की जन्मस्थली श्रावस्ती, कपिलवस्तु और लुम्बनी, उनकी निर्वाणस्थली कुशीनगर और श्रावस्ती, जहां वे चार मास बिताते थे, ये तीन स्थान रेल हैड से जुड़े हुए नहीं हैं। बोधगया और सारनाथ जुड़े हुए हैं। अगर इन तीनों स्थानों को रेल हैंड से जोड़ दिया जाये, गोरखपुर से हेतिमपुर के लिए बना दी जाये, बलरामपुर से श्रावस्ती के लिए और नौगढ़ से कपिलवस्तु के लिए रेलवे लाइन बना दी जाये तो फिर निश्चित है कि जो बौद्ध भिक्षु आते हैं, बौद्ध धर्मावलम्बी आते हैं, उनकी संख्या में इजाफा होगा और हिन्दुस्तान के पर्यटन उद्योग में भारी वृद्धि होगी, जिसके चलते विदेशी मुद्रा भी हमारा देश अर्जित कर सकेगा।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इसके अलावा दो विषयों के ऊपर और दिलाना चाहता हूं। मेरे यहां एक रेलवे लाइन आनन्दनगर से घुगली वाया महाराजगंज है। महाराजगंज ऐसा जिला है, जो रेल हैड से नहीं जुड़ा है। उसके संबंध में जो इंजीनियरिंग कम ट्रैफिक सर्वे हुआ था, उसका मैं केवल एक अंश पढ़ना चाहता हूं।

*[अनुवाद]*

इस परियोजना लाइन के निर्माण से गोंडा और मुजफ्फरपुर वाया नरकटियागंज के बीच वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध होगा। इससे अति व्यस्त गोंडा-गोरखपुर खंड और विशेषकर गोरखपुर जंक्शन को काफी राहत मिलेगी।

*[हिन्दी]*

इसके बाद भी उस पर राजनैतिक कारणों से विचार नहीं किया गया है। माइनस 7.83, जहां पर केवल एक कारण था, सोशियो इकोनोमिक, जबकि इसमें 4-4 कारण दिये गये हैं, फिर भी उन रेलवे लाइनों को बनाया गया है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस रेलवे लाइन को भी जोड़ें। यह स्वयं रेलवे की रिपोर्ट है, मेरी नहीं है। मैं अपनी तीसरी और अंतिम बात कहना चाहता हूं कि इस देश को आजाद हुए 62 वर्ष हो गये, आज भी अंग्रेजों के नाम पर रेलवे स्टेशनों के नाम हैं, जो हमारी मानसिक गुलामी को दर्शाते हैं। मेरे अपने क्षेत्र में मि. पेपे, मि. कम्पेयर, मि. ब्रिजमैन के नाम से पेपेगंज, कम्पेयरगंज और ब्रिजमैनगंज स्टेशन हैं। इन स्टेशनों का नाम बदलने के लिए माननीय मंत्री जी हो सकता है कि जवाब दें कि यह गृह मंत्रालय का काम है। मेरा उनसे निवेदन है कि गृह मंत्रालय को कई बार लिखा गया। यदि गृह मंत्रालय सो रहा है तो माननीय मंत्री जी ये अंग्रेजी की जो दासता का प्रतीक हैं ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** यह काफी अच्छा सुझाव है। मंत्री जी ने इसे नोट कर लिया है।

*[हिन्दी]*

**श्री हर्ष वर्धन:** मैं इसको खत्म कर रहा हूं। माननीय मंत्री जी आप एम.पी. लोगों से सुझाव ले लें कि उनके क्षेत्रों में जो अंग्रेजों के नाम पर जो स्टेशंस हों, उनका विवरण देने की कृपा करें।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप अपनी बात कह चुके हैं। कृपया समाप्त करें।

*[हिन्दी]*

**श्री हर्षवर्धन:** मैं बस एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त कर रहा हूं कि गोरखपुर नौतनवां रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन हो रहा है। मेरा कहना यह है कि 26 दिसम्बर को तीन महीने के लिए इसमें ब्लॉक लिया गया।

आज सात महीने हो गए हैं, लेकिन वह काम आज तक पूरा नहीं हुआ है। यह गंभीर मामला है। ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** आपका प्वाइंट नोट हो गया है।

**श्री हर्ष वर्धन:** ...*(व्यवधान)* क्योंकि वह वहां आएगा और जो बाराबंकी ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** मंत्री जी द्वारा आपका प्वाइंट नोट कर लिया गया है। आप बैठ जाइए।

**श्री हर्ष वर्धन:** बाराबंकी ...*(व्यवधान)* जो विद्युतीकरण का काम है ...*(व्यवधान)* उसको मॉडीफिकेशन करके गोरखपुर से किया जाए। ...*(व्यवधान)*

*.....*मान्यवर, पिछले वर्षों में कुलियों को रेल सेवा में लिये जाने के कारण रेलवे में कुलियों की संख्या में हुई कमी के कारण स्टेशनों पर आम यात्री को परेशानी उठाने के लिए बाध्य होना पड़ रहा है।

कुलियों की संख्या में वृद्धि करने की तत्काल आवश्यकता है।

इसके साथ ही कुलियों की दर को पुन: निर्धारित करते हुए उसमें वृद्धि होनी चाहिए। परंतु कुलियों द्वारा यात्रियों से मनमानी वसूली को पूरी तरह रोकने हेतु रेल प्रबंधन को समुचित कार्यवाही करनी चाहिए ताकि यात्रियों का शोषण न हो सके।

मान्यवर, रेलवे में पिछले दरवाजे से चतुर्थ श्रेणी में भर्ती का मामला एक गंभीर मामला है क्योंकि इसके मूल में भ्रष्टाचार है। पूर्वोत्तर रेलवे में हजारों की संख्या में वर्ष 2005-06 एवं 2006-07 में तत्कालीन महाप्रबंधक द्वारा की गई इन नियुक्तियों में आवश्यकता कम निजी स्वार्थ की पूर्ति अधिक है क्योंकि किसी भी एच.ओ.डी. ने कार्य हेतु व्यक्तियों की मांग नहीं की थी। यही स्थिति अन्य रेल जोनों में भी है, इसकी मुझे व्यक्तिगत जानकारी है। यह भ्रष्टाचार का सुस्पष्ट मामला है जिसके दोषी अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही न्याय एवं जनहित में आवश्यक है।*

*[हिन्दी]*

**श्री सोहन पोटाई** (कांकेर): सभापति महोदय, जब माननीया रेल मंत्री महोदया के द्वारा रेल बजट प्रस्तुत किया जा रहा था, तब कहा गया कि जो गरीब हैं और पिछड़े हुए लोग हैं यह बजट उनके हित में है, ताकि उस क्षेत्र के विकास में मददगार हो सके। छत्तीसगड़ एक नए प्रान्त के साथ-साथ ऐसा प्रान्त है, जहां पर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति वर्ग के साथ-साथ पिछड़े वर्ग की बहुलता है। ऐसे लोग वहां 96 परसेंट हैं, जो गरीब हैं और इन वर्गों से संबंधित हैं। छत्तीसगढ़ लौह अयस्क, एल्यूमीनियम अयस्क और कोयले के लिए पूरे देश में प्रसिद्ध है। ...*(व्यवधान)*

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

**सभापति महोदय:** सोहन पोटाई जी, अब आप समाप्त कीजिए। अपनी स्पीच के बाकी पार्ट को टेबल पर ले कर दीजिए।

**श्री सोहन पोटाई:** सभापति महोदय, सबको एक-एक मिनट दे रहे हैं, मुझे क्या एक मिनट भी बोलने नहीं देंगे। आप कह रहे हैं, तो मैं केवल अपने क्षेत्र के बारे में कहकर अपने भाषण के शेष हिस्से को सभा पटल पर प्रस्तुत कर दूंगा। सभापति महोदय, आपने सब को एक-एक मिनट का समय दिया है, क्या हमें एक मिनट भी नहीं देंगे? ठीक है, आप कह रहे हैं तो मैं केवल अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहूंगा। मेरा जो संसदीय क्षेत्र है, वहां पर वर्षों से रेल की मांग की जा रही है। माननीय मंत्री महोदया यहां पर बैठी हैं। मैं उनसे आग्रह करूंगा कि जो कांकेर क्षेत्र है, छत्तीसगढ़ के जो सात जिले हैं, जो रेल की सुविधा से वंचित हैं, उनमें मेरा क्षेत्र कांकेर संसदीय क्षेत्र भी वंचित है। वहां रेलवे लाइन के लिए सर्वे किया जाये, जिसमें रायपुर धमतरी जो रेलवे स्टेशन है, जो नैरोगेज लाइन है, उसको ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करके उसको यदि 60 किलोमीटर बढ़ा दिया जाता है तो वह कांकेर तक पहुंच सकता है। उसमें कोई ज्यादा खर्च भी नहीं होगा, उसमें जो वन की और निजी जमीन है, उसका मुआवजा भी दिया जाता है तो लगभग 60 करोड़ रुपये के करीब होगा। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** यदि आपका कोई अन्य सुझाव है, तो कृपया उसे यहा सभा पटल पर रख दीजिए। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्री सोहन पोटाई:** आधे मिनट में मेरी बात कम्पलीट हो जायेगी। दूसरे दुर्ग-निजामुद्दीन-छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस को, जो पहले दो दिन चलती थी, उसे सप्ताह में तीन दिन किया है। मेरा आग्रह है कि उसको नियमित रूप से चलाया जाये। तीसरी जो बात है, वह यह है कि नई दिल्ली से बिलासपुर के लिए राजधानी एक्सप्रैस है, उसको हावड़ा तक किया गया है ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप उस सुझाव को लिखित में दे सकते हैं। अब समय शेष नहीं है।

*[हिन्दी]*

**श्री सोहन पोटाई:** मुझे पांच सैकिण्ड्स लगेंगे। हावड़ा तक उसे कर दिया गया है, जिसके कारण छत्तीसगढ़ के लोगों को,

क्योंकि रायपुर राजधानी है, वहां के लोगों को वहां पर सीट नहीं मिलती, इसलिए वहां पर दो बोगी बढ़ा दी जायें, ताकि छत्तीसगढ़ के लोगों को भी सुविधा मिले।

*[अनुवाद]*

मैं अपने शेष भाषण को सभा पटल पर रखता हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*माननीया मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि जिस प्रकार लोकतंत्र में सबको वोट डालने का अधिकार है, उसी तरह विकास का अधिकार भी हर आम इंसान को प्राप्त होना चाहिए। अब वक्त आ गया है उनको विकास में अपना हिस्सा मिलना चाहिए। गरीबों और पददलितों का उत्थान किसी भी सरकार का प्रमुख कल्याणकारी कार्य होना चाहिए।

बजट में कहीं भी ऐसा नहीं लगा कि बड़ी संख्या में देश की गरीब जनता को या पिछड़ा वर्ग के विकास में मदद मिलेगी। प्रतिमाह से कम आय वालों को 25 रुपये में 100 कि.मी. दूरी के लिए एम.एस.टी. दिया जाएगा जिस पर कोई सरचार्ज नहीं लगेगा। इससे लाखों लोगों को रेल से सम्मानपूर्वक सफर का मौका मिलेगा। असंगठित क्षेत्रों के ऐसे सदस्यों की पहचान जिनकी आय 1500 रुपये से कम हो उसका मापदण्ड क्या होगा, कैसे पहचान की जायेगी।

चूंकि मजदूरी करने वाला भी न्यूनतम 70 रुपये से 100 रुपये प्रतिदिन मजदूरी पाता है जो मासिक 1500 रुपये से अधिक ही है। कृपया स्पष्ट करने की आवश्यकता है।

महोदय, छत्तीसगढ़ राज्य अनुसूचित जाति/जनजाति के साथ ही पिछड़े वर्ग का बाहुलता क्षेत्र है। प्रदेश के कई जिले रेलवे नेटवर्क से बाहर हैं। जबकि इस राज्य में लौह अयस्क, कोयला, एल्यूमीनियम अयस्क, लाइम स्टोन एवं अन्य खनिज प्रचुर मात्रा में हैं। इस पर आधारित स्टील, ऊर्जा, सीमेंट आदि उद्योग विशाल संख्या में स्थापित हैं।

यहां तक कि रेलवे पटरी में साल वृक्ष का उपयोग किया जाता है जो छत्तीसगढ़ से ही सबसे अधिक पूर्ति की जाती रही है।

साउथ ईस्टर्न सेन्ट्रल रेलवे जोन बिलासपुर द्वारा देश के अन्य सभी जोनों से ज्यादा रेवेन्यू रेलवे को दिया जाता है, जो रेल सुविधाओं के मामले में हमारा राज्य पिछड़ा है।

आज भी कई जिले कांकेर, कवर्धा, जशपुर, नारायणपुर, बीजापुर रेल सुविधा से वंचित है। फिर कैसे मिलेगा पिछड़े क्षेत्रों के विकास में मदद।

मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में नया रेल मार्ग निर्माण किये जाने के साथ छत्तीसगढ़ के अन्य रेल मुद्दे को इस बजट में शामिल किया जाये।

1. रायपुर-धमतरी नेरोगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तन कर नया रायपुर होते धमतरी से आगे ट्रेक गुरूर, चारामा से कांकेर तक नई लाइन बिछाये जाने की आवश्यकता है।

   या

   दुर्ग-दिल्ली राजहरा रेल लाइन को पोण्डी स्टेशन से नई ट्रेक बिछाकर तान्दुला नहर के छठवें कि.मी. से करहीभदर मंगचुवा, पिटेचुवा, रूपटोला ग्राम भेजा जिला दुर्ग होते हुए चारामा, दरगहन, तेलगरा, माकड़ी, ठेलकाबोड़ कांकेर तक नई लाइन जोड़ी जावे।

2. नई दिल्ली-बिलासपुर राजधानी को हावड़ा तक बढ़ाये जाने से छत्तीसगढ़ के यात्रियों को पर्याप्त सीट नहीं मिल पाती। अत: दो बोगी और बढ़ाये जाने की जरूरत है।

3. दुर्ग-निजामुद्दीन छत्तीसगड़ सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को सप्ताह में दो-दिन से बढ़ाकर तीन दिन किया गया है उसे प्रतिदिन किया जावे।

4. दुर्ग-बिलासपुर-जम्मू तक नई यात्री ट्रेन।

5. दुर्ग-गुवाहाटी तक नई यात्री ट्रेन की मांग करते हैं।

6. बालोद जिला दुर्ग में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण खोला जावे।*

*[अनुवाद]*

**श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र** (सीधी): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि इकानामिकल आउटपुट को महत्व न देते हुए, सामाजिक दृष्टिकोण के विकास को भी उन्होंने महत्व दिया है और इसके लिए वे धन्यवाद की पात्र हैं।

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र]

महोदय, मैं सीधी संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित होकर आया हूं। सीधी और सिंगरौली दो बड़े महत्वपूर्ण स्थान हैं। मैं रेल मंत्री जी का भी ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज तक भी सीधी जिले में रेलवे लाइन नहीं है। आप हमारी बात को समझ रहे होंगे, सीधी आज भी रेलवे लाइन से अछूता है। सिंगरौली हमारे संसदीय क्षेत्र में है। वहां 20 हजार मेगावाट बिजली उत्पादन होता है और करीब 25 हजार मेगावाट विद्युत के लिए एम.ओ.यू. हो चुका है। सिंगरौली में, एम.सी.एल. की कोयला खदान की 12 परियोजनाएं हैं। इतना महत्वपूर्ण स्थान होते हुए भी, वहां के लोगों को दिल्ली और मुम्बई जाने के लिए कोई साधन नहीं है। एकमात्र ट्रेन हावड़ा से जबलपुर चलती है और सप्ताह में एक दिन हावड़ा से भोपाल के लिए एक ट्रेन चलती है, इनके अलावा और कोई ट्रेन नहीं है।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सिंगरौली से दिल्ली और मुम्बई के लिए ट्रेन की व्यवस्था की जाए। डी.आर.एम. कार्यालय का वर्ष 1997 में वहां शिलान्यास हुआ था, जिसमें तत्कालीन मुख्यमंत्री मध्य प्रदेश और पूर्व केन्द्रीय मंत्री भी शामिल हुए थे, लेकिन आज तक उसका कोई कार्य चालू नहीं हुआ है। वहां 200 हेक्टेयर जमीन भी उपलब्ध है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि सिंगरौली उस डिवीजन का सबसे ज्यादा रेवेन्यू देने वाला स्टेशन है, इसलिए यहां डी.आर.एम. कार्यालय खोला जाए। *...(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** मिश्रा जी, आप बाकी सजेशंस लिखकर दे दीजिए। धन्यवाद।

***.....*श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र:** मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। आर्थिक लाभ महत्वपूर्ण है लेकिन सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी विकास को महत्व मिलना चाहिए। ऐतिहासिक निर्णय है, स्वागत योग्य हैं।

मेरे सीधी संसदीय क्षेत्र, जिला सीधी एवं जिला सिंगरौली को मिलाकर बना है। दोनों जिले काफी पिछड़ेपन एवं गरीबी की मार झेल रहे हैं। 60 वर्षों में असंतुलित विकास के मारे हुए हैं।

मध्य प्रदेश के सीधी संसदीय क्षेत्र में सिंगरौली जिले में एन.सी.एल. की करीबन 10 कोयला खदानें चालू हैं। साथ ही एन.टी.पी.सी. के माध्यम से तीस कि.मी. रेडियस में 20,000 मेगावाट बिजली का उत्पादन हो रहा है। साथ ही 25,000 मेगावाट बिजली के प्लांट लग रहे हैं। पूरे हिन्दुस्तान के लोग विभिन्न परियोजनाओं में सिंगरौली में कार्यरत हैं। आवागमन की सुविधा शून्यवत है।

एक ट्रेन प्रतिदिन हावड़ा-जबलपुर एवं हावड़ा-भोपाल सप्ताह में एक दिन चलती है। साथ ही एक पैसेंजर गाड़ी कटनी-धोपन चल रही है जिससे आवागमन में काफी दिक्कत पड़ रही है।

1. अत: हावड़ा-भोपाल सप्ताह में एक दिन चलती है उसे सप्ताह में तीन दिन चलाने का कष्ट करें।
2. सिंगरौली से दिल्ली एवं बाम्बे के लिए कोई ट्रेन नहीं है। कृपया दिल्ली एवं बाम्बे के लिए नई ट्रेनें चलायी जाय या अन्य ट्रेनों को यहां तक बढ़ाया जाय।
3. डी.आर.एम. कार्यालय का सिंगरौली में वर्ष 1997 (13.11.97) को तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा शिलान्यास किया गया था लेकिन अभी तक किसी प्रकार की गतिविधि चालू नहीं की गयी है जबकि वहां पर 200 हेक्टेयर जमीन उपलब्ध है। रेलवे की जमीन में लगातार अतिक्रमण हो रहा है। कृपया डी.आर.एम. कार्यालय खोलने का कष्ट करें।
4. ललितपुर-सतना-रीवा-सिंगरौली रेलवे लाइन को बजट में जोड़ा गया है लेकिन प्रथम वरीयता में बजट उपलब्ध नहीं है। कृपया बजट उपलब्ध कराकर प्रथम वरीयता में रीवा-सीधी 60 कि.मी. का निर्माण कराने की व्यवस्था करें जिससे सीधी जिला रेल से जुड़ जाए।
5. हावड़ा-जबलपुर (शक्तिपुंज) ट्रेन सीधी जिले के दक्षिणी सीमा को छूती हुई गुजरती है लेकिन सीधी जिले के सीमा स्थित रेलवे स्टेशनों पर रुकती नहीं है। अत: मड़वास या भदौरा किसी भी स्टेशन में रोकने (हाल्ट) की स्वीकृति दी जाय जिससे सीधी जिले के लोगों को आवागमन का लाभ मिल सके।*

****श्री चन्द्रकांत खैरे** (औरंगाबाद): रेल बजट पर लिखित भाषण रख रहा हूं। मैं मराठवाड़ा से आता हूं संभाजीनगर (औरंगाबाद) से, मा. रेल मंत्री ममता दीदी ने 1999 में पहला रेल बजट रखा। उस बजट से ही मराठवाड़ा विभाग के जो पांच प्रोजेक्ट आज पूरे हो रहे हैं। अगर आप उस समय 117 करोड़ नहीं देते तो यह काम शुरू ही नहीं होता।

मेरी एक ही मांग है कि शेरेगाव (दक्षिण मध्य रेलवे) वैजापूर से पूणतांबा यह नया मार्ग जिसको सिर्फ 37 करोड़ की राशि लगने वाली है। इस मार्ग को पूरा होने के बाद सीधा तिरुपति से शिर्डी जोड़ा जायेगा और श्रद्धालु को सुविधा होगी।

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

शेरेगाव स्टेशन पर (दक्षिण मध्य रेलवे) जनशताब्दी-औरंगाबाद-मुम्बई व मुंबई से औरंगाबाद, यहां दो मिनट का स्टापेज दिया जाये।

मराठवाड़ा क्षेत्र (दक्षिण मध्य रेलवे) में आता है। यह मराठी स्पीकिंग विभाग है। मैं यह विनती करूंगा। गवर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र और गवर्नमेंट ऑफ आंध्र प्रदेश ने भी ठहराव किया है कि मराठवाड़ा क्षेत्र (दक्षिण मध्य रेलवे) से निकाल कर सैंट्रल रेलवे में ही रखा जाये। बहुत वर्षों से यह मांग है, कृपया मंजूर करके मराठी लोगों पर कृपा करें।

**श्रीमती संतोष चौधरी** (होशियारपुर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इस गौरवशाली सदन में, रेल मंत्री जो कि एक शक्तिशाली रेल मंत्री हैं, उनको धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने आम आदमी का बजट प्रस्तुत किया है। इससे सारे हिंदुस्तान की जनता बहुत प्रभावित हुई है। मैं उन्हें बहुत-बहुत मुबारकबाद और धन्यवाद देती हूं।

महोदय, समय का अभाव है, इसलिए मैं दो ही बिंदुओं पर अपनी बात कहना चाहती हूं। एक बिंदु मेरे चुनाव क्षेत्र का है, जहां से मैं चुनकर आयी हूं और दूसरी जो व्यवस्था रेल बजट भाषण में मंत्री जी ने कही कि रेलवे ट्रैक और सफाई की व्यवस्था की जाएगी। सफाई की व्यवस्था के बारे में सभी माननीय सदस्यों ने यहां पर चर्चा की है, परंतु जो सफाई करने वाला व्यक्ति है, उसके बारे में यहां चर्चा नहीं की गयी। मैं यह बताना चाहती हूं कि मुझे नवंबर, 2004 से मार्च, 2009 तक सफाई कर्मचारी आयोग के अध्यक्ष के रूप में काम करने का मौका मिला। मैंने पूरे हिन्दुस्तान में मेट्रो रेलवे स्टेशन से लेकर, छोटे रेलवे स्टेशन पर सफाई कर्मचारियों की तकलीफों को बहुत नजदीकी से देखा और उसका आभास किया। रेलवे में जो अधिकतर सफाई कर्मचारी कार्यरत हैं, वे कांट्रैक्ट सिस्टम के माध्यम से काम कर रहे हैं।

महोदय, यहां पर यह बात कही गयी कि 14 लाख सफाई कर्मचारी कार्यरत हैं, यह बहुत खुशी की बात है, लेकिन 14 लाख शायद वे लोग हैं, जो परमानेंट हैं। जो लोग ठेकेदारी प्रथा से काम कर रहे हैं, उनकी कोई गिनती नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि उनका बहुत शोषण हो रहा है, उनको मिनिमम वेजेज नहीं दिया जा रहा है। वर्ष 2008 में 8 अगस्त को एक नोटिफिकेशन हुआ है, उसमें हिंदुस्तान के सफाई कर्मचारियों को तीन हिस्से में डिवाइड कर दिया गया है।

'ए' क्षेत्र में 180 रुपये, 'बी' क्षेत्र में 150 रुपये और 'सी' क्षेत्र में 120 रुपये, जो उन्हें अभी तक नहीं मिल रहे हैं। चूंकि मैंने अभी-अभी अपना कार्य छोड़ा है, इसलिए मुझे पता है कि अभी इस रेट से पैसा नहीं दिया जा रहा है। यह बहुत महत्व का विषय है। मंत्री जी जब गरीब व्यक्तियों के लिए कार्य करना चाहती हैं तो इस बात पर अवश्य ध्यान दें कि ठेकेदारी प्रथा से न तो उनकी जॉब सिक्युरिटी रहती है और न ही कोई ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** संतोष जी, आप बाकी की सजेशन्स लिखकर दे दीजिए।

*...(व्यवधान)*

**श्रीमती संतोष चौधरी:** दूसरा, मैं अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में चर्चा करना चाहती हूं। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप इस सुझाव को लिखित में दे सकते हैं। धन्यवाद।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती संतोष चौधरी:** मैं होशियारपुर से चुनकर आई हूं। ...*(व्यवधान)*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** आप शेष सुझाव लिखित रूप में दे सकते हैं। आप अपने निर्वाचन क्षेत्रों के बारे में जो भी सुझाव देने जा रहे हैं कृपया उन्हें लिखित रूप में दीजिए।

*[हिन्दी]*

**श्रीमती संतोष चौधरी:** केवल एक मिनट बोलने दीजिए। वहां नई रेल लाइन जिसका केवल 40 किलोमीटर का ही दायरा है, उसकी जरूरत है। उसका सर्वे करवा दिया जाए। जो बाकी दो-तीन बातें हैं, उन्हें मैं लिखकर दे दूंगी।

*.....*मैं गौरवशाली सदन में उपाध्यक्ष जी के माध्यम से शक्तिशाली महिला रेल मंत्री जी को कोटि-कोटि मुबारकबाद देना चाहती हूं कि आपने रेल बजट में यूपीए सरकार का स्वप्न आम आदमी के प्रति साकार कर दिखाया जिन्होंने भारी मत से जनादेश देकर सरकार का मान बढ़ाया।

माननीय मंत्री जी ने अपने रेल भाषण द्वारा हिंदुस्तान की सबसे बड़ी अदालत के समक्ष यह प्रश्न खड़ा कर दिया कि क्या

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती संतोष चौधरी]

रेलवे की परियोजनाओं को केवल आर्थिक पहलू से ही तोला जाए या फिर उन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से देखा जाये? मंत्री जी का यह प्रश्न स्वयं में ही महत्वपूर्ण है और समय की मांग भी है।

आज से वर्षों पहले यह प्रश्न हिन्दुस्तान के सर्वप्रथम प्रधानमंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू जी के संज्ञान में भी आया था। गरीब देश था, भारत में सुई तक भी नहीं बनती थी। प्रत्येक वर्ग का किस प्रकार ध्यान रखा जाये, यह उनकी चिंता का विषय था। अत: उन्होंने पंचवर्षीय योजना का खाका तैयार किया। बड़े-बड़े कारखाने लगाये, भाखड़ा बांध जैसे डैम का निर्माण किया गया, सरकारी स्कूल खोले गए ताकि गरीब और अमीर अपने परिवार को शिक्षित करके तरक्की की राह पर चल सके ताकि भारत से गरीबी दूर हो।

उसी परिप्रेक्ष्य में रेल मंत्री जी ने एक बार संविधान की उन पंक्तियों को दोहरा दिया है जिसमें प्रत्येक नागरिक को समान अधिकार दिये गये हैं।

माननीय मंत्री जी के सम्पूर्ण भाषण में आम आदमी के लिए कुछ करने की जिज्ञासा नजर आई। मुझ जैसे बहुत से ऐसे लोग होंगे, जिन्होंने मंत्री जी को मसीहा की उपाधि दी होगी।

परन्तु, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान रेलवे में कार्य करने वाले सफाई कर्मचारियों की ओर दिलवाना चाहती हूं। मुझे डा. मनमोहन सिंह जी तथा श्रीमती सोनिया गांधी जी ने वर्ष 2004 से मार्च 2009 तक राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी आयोग का अध्यक्ष नियुक्त किया तथा कलकत्ता, मुम्बई, चेन्नई जैसे बड़े-बड़े मैट्रो स्टेशन से लेकर छोटे-छोटे रेलवे स्टेशन पर सफाई कर्मचारियों की तकलीफें सुनने का अवसर मिला। इनकी बहुत ही दयनीय स्थिति है। पोस्ट भरी नहीं जा रही हैं, ठेकेदारी प्रथा से काम लिया जा रहा है। ठेकेदार इनका शोषण करते हैं तथा समय पर पूरी तनख्वाह भी नहीं मिलती। मंत्री जी आपसे आग्रह है कि विशेष तौर पर उन गरीब लोगों का जो दूसरों की गंदगी उठा कर उन्हें स्वर्ग में रखते हैं तथा स्वयं नरक में रहते हैं। आप अवश्य ध्यान दीजिए।

शताब्दी अथवा राजधानी में एक डाक्टर की व्यवस्था से कार्य चल सकता है, परन्तु केवल एक सफाई कर्मचारी अपनी ड्यूटी ईमानदारी से नहीं निभा सकता।

अंत में, मैं आपसे अनुरोध करती हूं कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र होशियारपुर जो कि रिजर्व संसदीय क्षेत्र है पहल के आधार पर न्यू रेल लाइन देने का प्रयास करना, आदर्श रेलवे स्टेशन की परिधि में लाकर कृतार्थ करें। इस जिले का महत्व और भी बढ़ जाता है क्योंकि प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी का होशियारपुर से घनिष्ठ संबंध रहा है। वह 1953-54, 54-55 में एम.ए. के अर्थशास्त्र के शिष्य थे। टॉपर रहे हैं तथा कुछ समय शिक्षण कार्य भी किया है। होशियारपुर का महत्व और भी बढ़ जाता है। प्रधानमंत्री जी ने अपने भाषण में इस बात की पुष्टि भी की है कि जिस प्रकार वोट का अधिकार प्रत्येक नागरिक को हो, उसी प्रकार विकास का अधिकार भी सभी को होना चाहिए।

मंत्री जी, यदि आपके विचारों में सत्यता है तो मैं विनम्रता से कहना चाहती हूं कि 15वीं लोक सभा में पंजाब के जिस संसदीय क्षेत्र से मैं निर्वाचित होकर आई हूं, उसका नाम होशियारपुर है। 1905 में अंग्रेजों के समय यहां रेलवे स्टेशन का निर्माण हुआ था तथा होशियारपुर से पेशावर तक 16 डिब्बे की गाड़ी चला करती थी, परन्तु दुर्भाग्यवश धीरे-धीरे रेलवे ने होशियारपुर निवासियों से सब कुछ छीन लिया और केवल सिमट कर रह गए तीन या चार डिब्बे। विडंबना यह है कि उन डिब्बों को भी जम्मू मेल जो दिल्ली से जालंधर प्रात: 4.30 बजे आती है, दूसरे इंजन द्वारा होशियारपुर पहुंचाया जाता है और शाम को 7.15 बजे होशियारपुर से जालंधर ले जाया जाता है। बाकी डी.एम.यू. गाड़ियां हैं।

माननीय मंत्री जी होशियारपुर पंजाब के दोआबा का पिछड़ा इलाका है। अधिकतर भाग पहाड़ी है और हिमाचल प्रदेश के बार्डर से जुड़ा है। ऋषियों और मुनियों, पीर पैगम्बरों का प्रदेश है। चिन्तपूर्णी ज्वाला जी, चामुण्डा देवी जैसे तीर्थस्थलों पर लाखों लोग इसी रास्ते आते हैं। हिमाचल प्रदेश का मुख्य द्वार होशियारपुर ही है। हिमाचल को इंडस्ट्रियल पैकेज मिलने से अन्य राज्यों से बड़े घरानों ने कारखाने लगाए हैं। अत: वह भी रेलवे की सुविधा की इंतजार में बैठे हैं।

माननीय मंत्री जी, आपके सम्मुख मांगें तो बहुत हैं क्योंकि बैकवर्ड क्लास की परिभाषा में होशियारपुर को सम्मिलित कर इसके पिछड़ेपन को दूर करने का किसी ने प्रयास नहीं किया।

सोनिया जी के नेतृत्व में, प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से आप रेल मंत्री के रूप में होशियारपुर निवासियों का मसीहा बनकर वहां के नागरिकों को अंधेरे से निकाल कर रोशनी में लाने का कार्य करें, मैं आपसे यह आशा करती हूं।

नई रेल लाइन-होशियारपुर को ऊना से जोड़ा जाये, जिसके लिए केवल 40 कि.मी. रेललाइन चाहिए।

*[अनुवाद]*

जलवाड़ा से मुकेरियां: रंजीत सागर डैम-रेल लाइन।

*[हिन्दी]*

नई ट्रेन सर्विसेज-अ. होशियारपुर से अमृतसर (इंजन वाली)

ब. पठानकोट से अमृतसर (इंजन वाली)

(टांडा, दसूहा तथा मुकेरियां के लोगों की मांग है)

स. होशियारपुर-जालंधर-फिरोजपुर (इंजन वाली)

आदर्श स्टेशन-अ. होशियारपुर-जिला होशियारपुर।

ब. फगवाड़ा-जिला कपूरथला।

अंत में, भाषण समाप्त करने से पहले मंत्री महोदय से कहना चाहती हूं:

'कांटों को मत निकाल चमन से ए बागवां
हम भी गुलों के साथ खिले हैं बहार में।"

यह कहना होशियारपुर निवासियों का है।*

**श्री मकनसिंह सोलंकी** (खरगौन): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं पहली बार खरगोन (मध्य प्रदेश) से सांसद चुनकर आया हूं। मेरी बातों को गौर से सुनने का कष्ट कीजिए। जिस क्षेत्र में रेल लाइनों का विकास हो रहा है, वहां और ज्यादा विकास व जहां जरूरत है, वहां विकास नहीं, ऐसा क्यों किया जा रहा है?

मध्य प्रदेश के खरगौन व बड़वानी जिले अत्यन्त पिछड़े हैं तथा वहां 70 प्रतिशत आदिवासी गरीब जनता निवास करती है। विगत 50 वर्षों से पूर्व सांसदों ने यह मांग रखी लेकिन वह अभी तक पूरी क्यों नहीं हुई, यह पता नहीं है, लेकिन मेरी व क्षेत्र की जनता की माननीय रेल मंत्री महोदया से यही मांग है कि मध्य प्रदेश के खंडवा से खरगौन, बड़वानी, धार, साबुआ से दाहोद (गुजरात) तक रेल लाइन डालने से खरगौन, बड़वानी जिलों में बेरोजगारी व बेकारी खत्म होगी, महाराष्ट्र व गुजरात राज्य पलायन करने वाले आदिवासी भाइयों को क्षेत्र में रोजगार मिलेगा। कारखानों, बड़े-छोटे उद्योग धन्धों की स्थापना होगी जिससे लोगों को रोजगार मिलेगा। आवागमन की सुविधा से क्षेत्र की चहुंमुखी उन्नति होगी। निमाड़ से खरगौन, बड़वानी, धार में रेल लाइन डालने पर ही निमाड़ पश्चिम मध्य प्रदेश का विकास संभव हो सकेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि रेल बजट में सामाजिक न्याय व गरीब जनता की भलाई की बात कही गई है, तो हमारा क्षेत्र इस सामाजिक न्याय से वंचित कैसे रह गया?

माननीय रेल मंत्री महोदया, मेरा आपसे पुन: निवेदन है कि आने वाले समय में खरगौन, बड़वानी लाइन बिछाई जानी चाहिए। मेरी व मेरे क्षेत्र की जनता की यही मांग है।

*[अनुवाद]*

**श्री प्रदीप मांजी** (नवरंगपुर): आदरणीय सभापति महोदय, मैं पहली बार बोल रहा हूं और मुझे यह अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। मैं अपने भाषण को एक मिनट में समाप्त करने का पूरा प्रयास करूंगा।

*[हिन्दी]*

आज संसद भवन के बाहर उड़ीसा के बीजेडी सांसद नारा लगा रहे थे, डैमोनस्ट्रेट कर रहे थे-ममता जी हाय-हाय, ममता जी डाउन-डाउन। मैं उस बारे में कुछ कहना चाहूंगा। उड़ीसा के रेलवे इतिहास में यह पहली बार हुआ है कि नई पांच रेल लाइनों में से चार पिछड़े क्षेत्रों के लिए हैं। यह अपने आप में एक रिकार्ड है और मैं इसके लिए ममता जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने चार नई रेल लाइन बैकवर्ड रीजन के लिए दीं। इसके साथ ही उन्होंने एक नई ट्रेन भी बैकवर्ड रीजन के लिए दी है। इसके लिए भी मैं ममता जी, यूपीए सरकार, प्रधान मंत्री जी, सोनिया जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। बीजेडी वालों ने आज जो नारा दिया है, मैं उसका खंडन करता हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** अब, 10 बजे है और हमारा समय समाप्त हो चुका है। सात और सदस्यों को बोलना है। मैं अनुरोध करूंगा कि प्रत्येक सदस्य एक मिनट का समय ले। अत:, सभा की अनुमति से मैं 15 मिनट का समय और बढ़ाता हूं और हम सभी सात सदस्यों की बात सुनेंगे। अत:, कृपया और पर्चियां न भेजें।

श्री अर्जुन राम मेघवाल।

**रात्रि 10.00 बजे**

*[हिन्दी]*

**श्री अर्जुन राम मेघवाल** (बीकानेर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका

[श्री अर्जुन राम मेघवाल]

बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं सीधा प्वाइंट पर आता हूं और दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र राजस्थान से आता हूं। बीकानेर में एक गेज परिवर्तन का मसला काफी लम्बे समय से पैंडिंग था,

*[अनुवाद]*

और रेलवे ने वादा किया था कि आमान परिवर्तन कार्य जनवरी, 2010 तक पूरा कर लिया जाएगा। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि कृपया इस कार्य को जनवरी, 2010 तक पूरा करना सुनिश्चित करें। यह मेरा पहला अनुरोध है।

दूसरे, रेल कार्यशाला के बारे में है, यह बहुत पुरानी कार्यशाला है।

*[हिन्दी]*

उसे बंद करने के लिए रेलवे ने कई बार प्रयास भी किया है। मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना है कि रेलवे वर्कशाप बीकानेर को बंद न किया जाये, क्योंकि यह बहुत टेक्नीकली कॉम्पीटेंसी वाला रेल वर्कशाप है। इस वर्कशाप को अपग्रेड किया जाये, माडर्नाइज किया जाये। बीकानेर में एक क्षेत्र अनूपगढ़ पड़ता है। आरबी की भी रिक्वायरमैंट है कि स्ट्रैटजिक प्वाइंट ऑफ व्यू से उसमें रेलवे होना चाहिए। मेरी रिक्वैस्ट है कि अनूपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला रेलवे लाइन का काम होना चाहिए।

मैं कहना चाहता हूं कि अंडरब्रिज और ओवरब्रिज के लिए एक नैशनल पॉलिसी होनी चाहिए कि कहां पर अंडरब्रिज बनेगा और कहां ओवरब्रिज बनेगा। मेरे यहां तीन ओवरब्रिजेज की रिक्वायरमैंट है। मेरी मांग है कि यदि वहां सर्वे करके उन्हें बना दिया जाये, तो बीकानेर में रेलवे फाटकों की समस्या से निजात मिल सकता है। यदि बीकानेर का गेज परिवर्तन हो जायेगा, दिल्ली-बीकानेर जाने के लिए तीन गाड़ियां थीं, आजादी से पहले भी तीन गाड़ियां थीं, लेकिन आज एक भी डायरेक्ट गाड़ी नहीं है। जो गाड़ी है, वह वाया भटिंडा आती है। मेरी यह रिक्वैस्ट है कि बीकानेर और दिल्ली के बीच जब तक गेज परिवर्तन न हो तब तक एक ओवर नाइट गाड़ी दे दी जाये।

सभपति महोदय, मैं कुछ छोटे-छोटे सजेशंस देना चाहूंगा। मोबाइल चार्ज की फैसिलिटी हर जगह होती है इसलिए यहां भी दे दी जाये। रेलवे में क्लॉक रूम की फैसिलिटी भी कर दी जाये, क्योंकि यात्री परेशान होता रहता है कि हमारा सामान पता नहीं कहां चला गया है। मेरी मांग है कि अगर एक कोच में एक क्लॉक रूम हो जाये, तो यह अच्छी फैसिलिटी है। एक एमपी के कम्पेनियन के लिए आप टिकट देते हैं। अभी सदन चल रहा है, अगर हम प्लेन से आ रहे हैं, तो कम्पेनियन ट्रेन से नहीं आ सकता। हमारा कहना है कि अगर आप कम्पेनियन को पांच-सात दिन के लिए एलाऊ कर दें, तो सब एमपीज की परेशानी हल हो जायेगी।

*[अनुवाद]*

मैं भी अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

*[हिन्दी]*

*.....*माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बैनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट हेतु निर्धारित बहस में हिस्सा लेने की अनुमति देने के लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

**आमान परिवर्तन**

आमान परिवर्तन के बारे में 1300 किलोमीटर का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है, दिल्ली से बीकानेर तक होने वाले आमान परिवर्तन के कार्य को जो अब तक सादुलपुर तक हो चुका है को सम्मिलित नहीं किया जाना, बीकानेर जैसे सीमावर्ती संसदीय क्षेत्र में रहने वाले निवासियों के लिए निराशा के भाव प्रकट करता है।

इसके पूर्व रेलवे बजट में भी बीकानेर को दिल्ली से आमान परिवर्तन के माध्यम से जनवरी 2010 तक का लक्ष्य रखा गया था, लेकिन स्लीपर नहीं मिलने से इस कार्य में गति बहुत धीमी है। इसको रेल बजट में जगह नहीं मिलने से गति और भी धीमी होने की आशंका है। अत: मेरी यह मांग है कि रेलवे द्वारा पूर्व घोषित नीति के अनुसार दिल्ली से आमान परिवर्तन के माध्यम से बीकानेर को जोड़ने का कार्य जनवरी 2010 तक ही पूरा किया जाये।

**नई लाइनें**

रेल बजट के पेज संख्या 32 पर नई लाइनों के संबंध में जिक्र किया गया है। बीकानेर संसदीय क्षेत्र का अनूपगढ़ क्षेत्र रेल लाइन से अछूता है। यह क्षेत्र पाकिस्तान सीमा से सटा हुआ है। सामरिक दृष्टिकोण से महत्व का क्षेत्र होने के कारण सेना द्वारा भी अनूपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला रेलवे लाइन के निर्माण की मांग की जाती रही है। इस बजट में भी इसकी घोषणा नहीं की गई, जबकि पूर्व में इस लाइन हेतु रेलवे द्वारा सर्वे भी किया जा

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

चुका है। अत: नई लाइनों के निर्माण में अनूपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला को जोड़ा जाने की मांग मैं माननीया रेल मंत्री महोदया से कर रहा हूं।

**रेल कारखाना**

आजादी से पूर्व बीकानेर में रेल वर्कशाप स्थापित हुआ था। राजस्थान में केवल चार रेलवे कारखाने मौजूद हैं, जिसमें से 1 बीकानेर, 1 जोधपुर तथा 2 अजमेर में स्थापित है। बीकानेर के कारखाने को अपग्रेड व आधुनिकीकरण करने के लिए वर्षों से मांग रही है। रेलवे कर्मचारी यूनियन आंदोलनरत है। रेलवे के अधिकारियों द्वारा आश्वासन दिया गया था कि रेलवे कारखाने का जल्द ही आधुनिकीकरण किया जाएगा। अत: मैं मांग करता हूं कि आधुनिकीकरण के मद में बीकानेर रेलवे के कारखाने को भी सम्मिलित किया जायें।

**रेलवे ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज**

(अ) रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए। बीकानेर संसदीय क्षेत्र से जहां से मैं जाता हूं, रेलवे क्रासिंग पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बन्द होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए हैं। इस समस्या का समाधान अतिशीघ्र किए जाने की मैं मांग करता हूं। बीकानेर में गजनेर रोड पर जो रेलवे ओवरब्रिज बन रहा है, उसका कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है। इसी तरह बीकानेर में चौंखुटी रोड पर रेलवे ओवरब्रिज स्वीकृत है पर कार्य आरम्भ नहीं किया गया है। इसी प्रकार बीकानेर में कोयले वालों की गली के लिए भी रेलवे ओवरब्रिज स्थापित किये जाने की मैं मांग करता हूं। यह बीकानेर शहर की सबसे बड़ी समस्या है और इसका निदान किया जाना अत्यन्त आवश्यक है।

(ब) बीकानेर संसदीय क्षेत्र के नोखा एवं लूणकरणसर दो बड़े नगरपालिका क्षेत्र हैं, दोनों नगरों के बीचों-बीच रेलवे क्रासिंग होने के कारण आवागमन की भारी समस्या हो गई है। अत: मैं नोखा एवं लूणकरणसर के लिए पृथक-पृथक ओवरब्रिज बनाने की मांग करता हूं।

(स) सादुलपुर से बीकानेर, बीकानेर से नागौर, बीकानेर से रतनगढ़ तथा बीकानेर से कोलायत तक अधिकांश प्रमुख गांवों में आने-जाने के लिए रेलवे क्रासिंग पार करने के लिए कोई साधन उपलब्ध नहीं है। पूर्व में छोटी लाइन थी इसलिए जनता अपने-अपने साधनों के माध्यम से क्रास होती रहती थी, लेकिन गेज परिवर्तन के कारण रेलवे लाइन धरातल से ऊंची हो गई, इससे लोगों को अपने खेतों एवं गांवों में आने जाने में बड़ी परेशानी हो रही है। अत: इन चारों रूट्स पर सर्वे कर मानव रहित फाटकों की स्थापना की मांग मैं माननीया रेल मंत्री से करता हूं।

**नई गाड़ियां**

(अ) बजट में बीकानेर संसदीय क्षेत्र के लिए कोलकाता बीकानेर एक्सप्रेस प्रारम्भ करने की घोषणा की गई है, लेकिन इसे साप्ताहिक बना दिया गया है, यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे प्रतिदिन किये जाने की मांग करता हूं।

(ब) मुम्बई बीकानेर वाया जोधपुर के लिए नई गाड़ी प्रारम्भ करने की घोषणा की गई है, लेकिन इसे बाई-वीकली बना दिया है, यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे भी प्रतिदिन किये जाने की मैं मांग करता हूं।

(स) बीकानेर को दक्षिण भारत से जोड़ने के लिए मेरे द्वारा पूर्व में रेल मंत्री महोदया को निवेदन किया गया था, जिसके अंतर्गत बीकानेर को पूना, चेन्नई, पुरी तथा बैंगलोर से जोड़ने का अनुरोध किया गया था। इन स्थानों के लिए ट्रेनें जयपुर तथा जोधपुर से हैं इनको बढ़ाकर बीकानेर से जोड़े जाने की मांग मैं करता हूं।

(द) रेलवे अधिकारियों द्वारा 1 अगस्त से श्रीडूंगरगढ़ रेलवे स्टेशन को आमान परिवर्तन करने के कारण रेल यात्रा बन्द किये जाने का प्रस्ताव है। मेरी मांग है कि उक्त तिथि से बीकानेर तक की यात्रा बन्द कर दी जानी चाहिए ताकि आमान परिवर्तन में तेजी आ सके एवं जब तक आमान परिवर्तन नहीं हो तब तक के लिए बीकानेर से दिल्ली तथा दिल्ली से बीकानेर की ओवरनाईट यात्रा के लिए मैं नई ट्रेन चालू किए जाने की मांग माननीया रेल मंत्री से करता हूं।

**रेल यात्रियों की सुविधाओं के लिए सुझाव**

(1) दूरसंचार के क्षेत्र में क्रान्तिकारी परिवर्तन के कारण मोबाईल का प्रयोग प्राय: प्रत्येक रेलवे यात्री द्वारा किया जाने लगा है। अत: मैं यह मांग करता हूं कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एवं प्रत्येक कोच में मोबाईल चार्ज करने की सुविधा उपलब्ध की जावे।

(2) प्रत्येक रेलगाड़ी के दो कोच के बीच में पानी का स्टैण्ड स्थापित हो, जिसमें कम से कम चार नल लगे हों। क्योंकि प्राय: स्टेशनों पर देखा गया है कि जो पैक पानी की बोतल बेचते हैं उनकी मिलीभगत से अधिकांशत: रेलवे के पानी पीने के नल बंद करा दिये जाते हैं।

[श्री अर्जुन राम मेघवाल]

(3) प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में पी.पी.पी. मोड के अन्तर्गत वाटर कूलर लगाया जावे ताकि यात्रियों को ठण्डा पानी पीने के लिए मिल सके।

(4) जहां पर रेलवे का जंक्शन होता है, वहां पर चार-पांच रेलगाड़ियां खड़ी रहने के कारण चालक जो हॉर्न बजाता है उसमें दुविधा रहती है। अत: मेरा यह सुझाव है कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एक से अधिक हॉर्न लगे होने चाहिए जिससे यात्री तुरन्त सतर्क हो सके।

(5) रेलगाड़ी में स्टेशन के आने से पहले यात्रियों को स्टेशन की सूचना अनाउन्समेंट के माध्यम से दिल्ली मेट्रो के तर्ज पर दी जानी चाहिए।

(6) प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में एक हिस्सा क्लाक रूम के रूप में विकसित किया जावे, जिससे यात्रियों के सामान की सुरक्षा की जावे। यात्रियों का सामान सुरक्षित रखने की एवज में यात्रियों से चार्जेज वसूल किया जावे, जिससे सामान की सुरक्षा करने वाले कर्मी तथा केबिन किराया रेल विभाग को प्राप्त हो सके।

(7) प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन को रेल यात्रा नि: शुल्क होती है लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड नि:शुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूं।

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** ये बहुत अच्छे सुझाव हैं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री एम.के. राघवन** (कोझिकोड): माननीय सभापति महोदय, इस सम्माननीय सभा में इस चर्चा में भाग लेने का अवसर देने पर मैं आपका बहुत आभारी हूं।

मैं रेल बजट को रखने के लिए माननीया रेल मंत्री, माननीया ममता दीदी को बधाई देता हूं जिसने राष्ट्र के 'आम आदमी' की इच्छाओं का प्रतिनिधित्व किया है। यह जनता की उन आकांक्षाओं को स्पष्ट करता है जिसने संप्रग को पुन: सत्ता दिलाई है, जोकि इस देश के करोड़ों लोगों को सामाजिक सुरक्षा और सामाजिक न्याय सुनिश्चित करने हेतु प्रतिबद्ध है। मैं संप्रग सरकार, अपने दूरदर्शी नेतृत्व के लिए माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी को और गरीब लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने हेतु अपनी माननीया अध्यक्षा श्रीमती सोनिया जी को बधाई देता हूं। मैं इस शानदार रेल बजट को तैयार करने में अपने क्रांतिकारी दृष्टिकोण के लिए माननीया ममता दीदी को पुन: धन्यवाद देता हूं जो कि महिलाओं, युवाओं और निम्न आय वर्ग के व्यक्तियों सहित समाज के सभी वर्गों की जरूरतों को पूरा करता है।

मैं कोझिकोड से हूं जो किसी समय पूरे विश्व के लिए अति महत्वपूर्ण व्यापार केन्द्र था। लगभग 511 वर्षों पूर्व एक पुर्तगाली नाविक हमारे राजा समुदिरी के लिए उपहारों के कुछ थैले लेकर कोझिकोड पत्तन पर पहुंचा जो कि उस समय विश्वव में पोतों के सबसे बड़े बेड़े का स्वामी था। उसका नाम वास्कोडिगामा था। उस पल से, विश्वव का इतिहास बदल गया और उपनिवेशवाद की शुरुआत हुई।

अंग्रेजों ने अपने निजी लाभ के लिए सामान की ढुलाई और श्रम के लिए रेल चलाई थी। लोगों ने औपनिवेशिक शासन के विरुद्ध विद्रोह किया। मेरा विचार है कि आप सब भली-भांति जानते हैं कि मालाबार के लोगों की उपनिवेश के विरुद्ध लड़ाई की त्रासद घटनाओं में से एक घटना वैगन त्रासदी के रूप में जानी जाती है। वैगन त्रासदी तब हुई जब मापलाओं ने ब्रिटिश शासन के विरुद्ध विद्रोह किया। ब्रिटिश सेना ने विद्रोही माफलाओं को दंडित करने के प्रयास के रूप में उन्हें एयर टाइट वैगनों मे बंद कर दिया और सैकड़ों क्रांतिकारियों को इस प्रकार निर्दयता से मार दिया गया। इससे देश में स्वतंत्रता आंदोलन का नया अध्याय शुरू हुआ जिसे महात्मा गांधी ने स्वीकार किया।

ममता दीदी मैं आपसे अपील करता हूं कि वैगन त्रासदी के नाम पर ट्रेन सेवा आरंभ की जाए। इसके अतिरिक्त, इस त्रासदी के महत्व पर विचार करते हुए आप इस स्थान पर रेल संग्रहालय भी स्थापित कर सकती हैं।

कृपया मुझे मालाबार क्षेत्र में आवश्यक कार्रवाई और रेलवे के सुधार हेतु सुझाव देने की अनुमति दें जो कि निम्नलिखित हैं:

* कोझीकोड रेलवे स्टेशन का विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में उन्नयन किया जाए;

* शोरानूर से मंगलौर तक दोहरीकरण कार्य को पूरा करना;

* गुरुवयूर लाइन का कार्य आरंभ करना जो कि भगवान कृष्ण के प्रसिद्ध मंदिर तक तीर्थयात्रा की सड़क है;

* पनिलाकार, कालीकट (समपार सं. 178) सड़क उपरि पुल का निर्माण;

* कोझीकोड रेलवे स्टेशन को जोड़ने के साथ करीफर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन से मलपुरम और अंगड़ीपुरम रेलवे स्टेशन जाने वाली नई उपनगरीय लाइन के कार्य को तत्काल शुरू किया जाए;

* फारुक और वेस्ट हिल रेलवे स्टेशनों का उन्नयन;

* रेलवे कर्मचारियों के रहन सहन की स्थिति में आवश्यक सुधार;

* त्रिवेंद्रम-पल्काड दैनिक ट्रेन अमृता एक्सप्रेस का कोझिकोड तक विस्तार किया जाए;

* केरल के लिए नए रेलवे जोन की गोषणा की जाए; और

* केरल में प्रस्तावित कोच-फैक्ट्री और वैगन फैक्ट्री शुरू करने हेतु तत्काल कदम उठाए जाएं।

* वेस्ट हिल, कालीकट में पिट लाइन शुरू की जाए।

दीदी, आप दूरदर्शी रेलवे वास्तुविद श्री ई. श्रीधरन के बारे में जानती हैं। जिस पर मालाबार को गर्व है। मैं इस राष्ट्र के रेल क्षेत्र हेतु उनके द्वारा किये गए अद्‌भुत कार्य के लिए बधाई देता हूं। उन्होंने प्रतिष्ठित कोंकण रेलवे रूट और दिल्ली मेट्रो को बनाया है। इसके अतिरिक्त, केरल के लोग आदरणीय श्री ई. अहमद को रेल राज्य मंत्री के रूप में पाकर अति प्रसन्न हैं जो कि इस क्षेत्र से हैं।

**सभापति महोदय:** धन्यवाद, श्री राघवन। यदि आपके पास कोई और सुझाव हैं तो आप उन्हें सभा पटल पर रख सकते हैं।

**श्री एम.के. राघवन:** धन्यवाद महोदय।

*दीदी, कोझिकोड रेलवे स्टेशन को आपके द्वारा सर्वोच्च प्राथमिकता दिये जाने की आवश्यकता है। यह मालाबार क्षेत्र का केन्द्र है जहां से प्रतिदिन लाखों लोग गुजर रहे हैं। इस स्टेशन पर अवसंरचना विकास की काफी आवश्यकता है। कोझिकोड रेलवे स्टेशन पर कर्मचारियों की अत्यंत कमी है जो रेलवे को प्रतिदिन 20 लाख रुपये से अधिक राजस्व अर्जित करके देता है। दीदी मैं आपसे पुन: अनुरोध करता हूं कि कोझिकोड रेलवे स्टेशन की स्थिति में सुधार करें और इसे विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशनों की सूची में सम्मिलित कराएं। केवल यह महत्वाकांक्षी परियोजना कोझिकोड के लाखों लोगों की इच्छाओं, मांगों और आवश्यकताओं को पूरा कर सकती है।

*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं तथा उनके द्वारा प्रस्तुत शानदार आम आदमी हितैशी, सामाजिक और दूरदर्शी रेल बजट का समर्थन करता हूं। धन्यवाद माननीया ममता दीदी। इस बार केरल पर विचार करने पर आपको धन्यवाद देता हूं। आशा करता हूं कि आप उत्तर केरल के लोगों की मांगों का भी ध्यान रखेंगी।*

*[हिन्दी]*

**श्री ए.टी. नाना पाटील** (जलगांव): सभापति महोदय, मैं आपके जरिये माननीय मंत्री जी को रेल बजट में आम जनता के लिए उन्होंने दिया हुआ है, उसके लिए धन्यवाद देता हूं। महाराष्ट्र और खास तौर से हमारे जलगांव डिस्ट्रिक्ट के लिए बहुत सालों से मांग थी। चार-पांच सालों से हमारी भुसावल-मुम्बई पैसेंजर बंद हो गयी है। जलगांव ऐसा डिस्ट्रिक्ट है जहां केले का उत्पादन होता है जो पूरे देश में जाता है। जलगांव डिस्ट्रिक्ट कॉटन का भी बहुत अच्छा प्रोडक्शन करता है। इसी के कारण वहां मार्केट बहुत अच्छी होने के कारण भुसावल-मुंबई पैसेंजर बहुत जल्दी शुरू होनी चाहिए। मुझसे पहले भी हमारे यहां के पिछले एमपीज ने बार-बार इनके लिए निवेदन किया है, लेकिन अभी तक वह मंजूर नहीं हुआ है। माननीय रेल मंत्री महोदया अगर हमारे लिए एक नई रेल शुरू करेंगी तो हमारी कांस्टीट्वेंसी और उत्तरी महाराष्ट्र के लिए बहुत अच्छा होगा, हमें न्याय मिलेगा। जो भुसावल-सूरत पैसेंजर हैं, वहां पर जो दोहरीकरण का काम चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है और पिछले एक साल से वह काम बंद पड़ा हुआ है। अगर इस काम को स्पीड दी जाए तो जल्द से जल्द वह काम पूरा हो जाएगा। अमरावती-सूरत के बीच जो पैसेंजर गाड़ी चल रही है, अगर उसे अमरावती से बढ़ाकर अहमदाबाद तक किया जाए तो बहुत अच्छा काम होगा और बिजनेस के लिए भी अच्छा होगा। अमरावती-सूरत गाड़ी का धरंगांव में स्टॉपेज होना चाहिए। धरंगांव एक अच्छी मार्केट है। यह हमारी मांग है, इसे पूरा करना चाहिए। वहां पर जो बनाना प्रोडक्शन होती है, उसके लिए रेलवे से अगर स्पेशल रैक मिले, तो बहुत अच्छा मार्केट मिल सकता है। माननीय मंत्री महोदया से मैं विनती करता हूं कि आपने जो इतना अच्छा बजट दिया है, उसके अन्दर अगर हमारी कांस्टीट्वेंसी में नई रेल और स्टॉप बनाने की मांग पर आप कृपा कीजिए तो बहुत अच्छा होगा।

*[अनुवाद]*

**डा. प्रभा किशोर ताविआड** (दाहोद): महोदय, मैं आपकी आभारी हूं कि आपने मुझे अवसर प्रदान किया। मैं ममता दीदी को आम आदमी के लिए रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देती हूं जिसमें मानवीय पहलू का ध्यान रखा गया है। इसे हमारी संप्रग की सभापति सोनिया जी का आर्शीवाद, माननीय प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह का मार्ग-निर्देशन और वित्त मंत्री प्रणब मुखर्जी साहब का समर्थन प्राप्त है। मैं दाहोद की रहने वाली हूं। यह भारत का सबसे गरीब जिला है।

[डा. प्रभा किशोर ताविआड]

निम्नलिखित रेलगाड़ियां-जम्मूतवी से बांद्रा, चार दिन; हपा-राजकोट-अहमदाबाद; गुजरात संपर्क क्रांति, बांद्रा-अजमेर; राजधानी, बम्बई-दिल्ली; राजधानी अगस्त क्रांति और गरीब रथ दाहोद से होकर गुजरती हैं। यद्यपि इस गाड़ी का नाम 'गरीब रथ' है, लेकिन दाहोद में इसका कोई ठहराव नहीं है. दाहोद बड़ौदा से 150 किलोमीटर दूर अवस्थित है और रतलाम से 115 किलोमीटर दूर है। दाहोद के यात्रियों को इस गाड़ी को पकड़ने के लिए इन दोनों स्टेशनों पर जाना पड़ता है।

महोदय, दोहोद स्टेशन पर चार रेल गाड़ियां रुकती हैं। जम्मूतवी-बांद्रा रेलगाड़ी 25 जुलाई, 2009 से दाहोद स्टेशन पर नहीं रुकेगी।

**सभापति महोदयः** कृपया समाप्त कीजिए।

**डा. प्रभा किशोर ताविआडः** महोदय, मैं उम्मीद करती हूं कि आप मुझे अपना भाषण समाप्त करने के लिए मात्र और दो मिनट का समय देंगे और मैं चाहती हूं कि ममता दीदी उक्त रेलगाड़ी का दाहोद स्टेशन पर दो मिनट का ठहराव दे दें।

मैं और एक बात कहना चाहती हूं दाहोद में रेलवे वर्कशॉप के विकास के लिए काफी जगह है क्योंकि एक बार 1980 के शुरुआत में यहां पर रेल के डिब्बों के निर्माण की भी योजना बनाई गई थी।

लेकिन कुछ कारणों से इसे दाहोद से हटा दिया गया। हमने सोचा था कि कुमारी ममता दीदी हमारी मदद करेंगी। हमारे यहां बड़ौदा, गांधीधाम जैसे अन्य स्टेशनों पर भी मल्टी-कम्पलेक्स हैं। हमारे यहां अहमदाबाद और पोरबंदर हैं। लेकिन 375 केन्द्रों की सूची में गुजरात से कोई भी केन्द्र इसमें सम्मिलित नहीं किया गया है। हम उम्मीद करते हैं कि इस संबंध में यहां काफी संभावनाएं हैं।

यहां तीन प्रमुख रेल समपार हैं। ये समपार बंद रहते हैं। मेरा अनुरोध है कि इन समपारों पर एक गार्ड को तैनात किया जाए।

मैं अपने भाषण का शेष अंश सभा पटल पर रखती हूं।

*मैं ममता दीदी को आम आदमी का रेल बजट, जिसमें मानवीय पुट है, प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देती हूं।

मैं दाहोद की रहने वाली हूं जो जनजाति बहुल जिला है और भारत में सबसे ज्यादा गरीब जिला है।

---

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

दाहोद जिले के लोग बहुत सी कठिनाइयों का सामना करते रहे हैं क्योंकि निम्नलिखित गाड़ियां दाहोद रेलवे स्टेशन पर नहीं रुकती हैं इन रेलगाड़ियों को दांहोड में 2 मिनट का ठहराव दिया जाए।

1. जम्मूतवी-बांद्रा-2471-2472, 2473-2474

   मापा-राजकोट-अहमदाबाद-2475-2476, 2477-2478

2. गुजरात संपर्क क्रांति-2917-2918-3 दिन

3. बांद्रा-अजमेर-2995-2996

4. राजधानी-मुम्बई-नई दिल्ली-2951-2952

5. राजधानी-अगस्त क्रांति-2953-2954

6. गरीब रथ-2909-2910

दाहोद बड़ोदरा से 150 किलोमीटर, तथा रतलाम से 115 किलोमीटर दूर है। यदि ये रेलगाड़ियां जिनका मैंने उल्लेख किया है, दाहोद स्टेशन पर 2-3 मिनट भी रुकें तो इससे इस जिले के लोगों को बहुत लाभ पहुंचेगा क्योंकि उन्हें बड़ोदरा या रतलाम नहीं जाना पड़ेगा। मुझे उम्मीद है कि आप इसकी अनुमति देंगे।

पुनः दाहोद रेलवे वर्कशॉप में विनिर्माण की काफी संभावनाएं हैं। इस समय रेलवे एम.ए.एम.यू. कोचों, विद्युत इंजन, इस्पात वैगन, एम.एस. बॉक्स आदि का निर्माण कर रहा है।

महोदया, यदि दाहोद वर्कशॉप का उपयोग किया जाता है, तो हम बाहर से 18000 वैगन खरीदने के बजाय अधिक वैगन, कोचो, इस्पात और इंजन बना सकते हैं।

**आदर्श स्टेशन**

महोदया, मुझे यह जानकर खुशी हो रही है कि 375 आदर्श स्टेशनों का चयन किया जाना है। इन 309 स्टेशनों में से कुछ का चयन हो चुका है, मुझे उम्मीद है कि आप हमारे 'दाहोद' स्टेशन को भी इस सूची में सम्मिलित करेंगी।

**रेलवे भर्ती में बैक लॉग**

महोदया, मुझे यह जानकर खुशी हो रही है कि आप अजा/अजजा के बैक लॉग को भरने जा रही हैं और 'आप अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों को अधिक प्रतिनिधित्व देने जा रही हैं।

**रेल समपारों पर गार्ड की तैनाती**

महोदया, मैं निम्नलिखित रेल समपारों पर गार्ड की तैनाती का अनुरोध करती हूं:

1. 54-सी दाहोद-मेघनगर के बीच अंसा स्टेशन पर, बम्बई से दिल्ली बारास्ता रतलाम।

मुम्बई से नई दिल्ली रेल लाइन बारास्ता रतलाम पर गेट नं. 16 और 24 पर।

**नर्सिंग और चिकित्सा महाविद्यालय**

महोदया, मुझे यह जानकर खुशी हो रही है कि रेलवे अस्पतालों और परिसरों में चिकित्सा और नर्सिंग महाविद्यालय शुरू किये जा रहे हैं।

दाहोद रेलवे वर्कशॉप (पश्चिम रेल) पर कई एकड़ भूमि उपलब्ध है जिसका उपयोग नहीं हो रहा है। इसलिए, यह अधिक उपयुक्त होगा कि दाहोद रेल परिसर में चिकित्सा और नर्सिंग महाविद्यालय शुरू किये जाएं। ये महाविद्यालय कैपिटेशन शुल्क रहित और सभी छात्रों के लिए होने चाहिए।

मैं रेल मंत्री महोदया ममता जी को युवाओं और महिलाओं के लिए अलग रेल गाड़ियां शुरू करने तथा असंगठित क्षेत्र के श्रमिकों को 100 कि.मी. की दूरी तक रोज यात्रा मात्र 25 रुपये के मासिक पास से करने की सुविधा प्रदान करने के लिए धनय्वाद देती हूं.

मैं पुन: एक बार रेल मंत्री को उत्पादक, विकासोन्मुखी और आम आदमी का रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देती हूं।

मैं रेल बजट के लिए ममता दीदी को धन्यवाद देती हूं। मैं दाहोद की रहने वाली हूं जो जनजाति बहुल जिला है और जो भारत का निर्धनतम जिला है।

लेकिन मैं सांसद डा. तरुणभाई से सहमत हूं कि प्रतिव्यक्ति शुल्क कैपिटेशन शुल्क नहीं होनी चाहिए और यह सभी के लिए सुलभ होना चाहिए तथा रेल परिसरों में अप्रयुक्त भूमि भी उपलब्ध है।

रेलगाड़ियों में स्वच्छता-स्टाफ इस पर ध्यान नहीं दे रहा है, इसलिए टी.सी. को इसके अधीक्षण के लिए निर्देश दिये जाने चाहिए।*

*[हिन्दी]*

**श्री सी.आर. पाटिल** (नवसारी): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीया रेल मंत्री जी का, आम आदमी को ध्यान में रखकर पेश किये गये रेल बजट के लिए, अभिनंदन करता हूं।

रेल बजट पेश करते हुए रेल मंत्री जी ने गरीबों और गरीबों की इज्जत का बार-बार जिक्र किया है। मैं मानता हूं कि इस चीज में उनकी निष्ठा भी होगी, किंतु आम आदमी तक रेल बजट की बड़ी-बड़ी घोषणाओं का लाभ मिलने की संभावना बहुत ही कम है। मुझे लगता है कि इन घोषणाओं का लाभ लेने के लिए गरीब आदमी को और गरीब बनना पड़ेगा।

रेल मंत्री जी को हमारी विनती है कि अगर आप सचमुच में देश के सामान्य नागरिक को 25 रुपए में मासिक रेल पास देना चाहती हैं, तो आवक सीमा जो 1500 रुपये रखी है, उसके बजाय 2500 या 3000 रुपये रखें, तभी समाज के गरीब वर्ग के लोगों को इसका लाभ मिलेगा।

रेल मंत्री जी को हमारी यह भी विनती है कि वह कोई प्रांत या राज्य की रेल मंत्री नहीं हैं, वह केन्द्रीय रेल मंत्री हैं। पूरे देश की रेल मंत्री हैं। उन्होंने अपने रेल बजट के भाषण के दौरान कहा था कि ''लालू जी आपने बिहार को बहुत कुछ दिया अब मुझे वैस्ट बंगाल को देने दो।'' यह बात आपके लिए योग्य नहीं है। आपको तो सिर्फ देश के सभी राज्यों को समान समझ कर देश हित की बात करनी चाहिए।

*.....*रेल मंत्री जी ने इंटरनेशनल लेवल के रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की है, उनमें गुजरात के अहमदाबाद और पोरबंदर का उल्लेख भी किया है। गुजरात में दांडी का भी एक ऐतिहासिक महत्व रहा है और यहां पूरे देश और विदेशों से प्रवासियों का आना-जाना रहता है। सूरत शहर समग्र देश और विदेश में डायमंड और टेक्साइटल उद्योग के कारण प्रचलित है। सूरत शहर के स्टेशन की यह खासियत है कि यहां ट्रेन पहले मंजिल पर जाती है और इस स्टेशन को देख कर लोग सालों से दंग रह जाते हैं। इस शहर के स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने में लोगों की भागीदारी भी बहुत सहजता से मिल जाए, ऐसे दिलदार लोग सूरत में सहजता से मिल सकते हैं। अत: मेरी माननीया रेल मंत्री से मांग है कि गुजरात के सूरत रेलवे स्टेशन को इंटरनेशनल लेवल के रेलवे स्टेशन का दर्जा दिलाने की घोषणा करें। रेल मंत्री जी ने बहुत सारी ट्रेन्स शुरू करने की घोषणा की है, लेकिन गुजरात में कोई नई ट्रेन नहीं दी गई है। अन्य कोई ट्रेन का विस्तारण भी नहीं किया गया है।

गुजरात में विशेषकर के सूरत में सूरत से शुरू होने वाली रेलगाड़ियों की कमी है। सूरत शहर के साथ सालों से अन्याय होता आ रहा है। जैसे सूरत-मेहसाणा ट्रेन की मांग बहुत सालों

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री आर.सी. पाटिल]

से लम्बित हैं और वह आज तक पूरी नहीं हुई है। सूरत से मुम्बई जाने वाली ट्रेन दिन में सुबह चले, ऐसी ट्रेन की सख्त जरूरत है। इसलिए बलसाड से अहमदाबाद जाती हुई गुजरात क्वीन को मेहसाणा तक ले जाना चाहिए।

सूरत शहर में पूरे देश के विविध प्रांतों के हरेक प्रकार के लोगों का निवास है। ये लोग ज्यादातर सामान्य एवं मध्यम वर्ग के लोग हैं। अहमदाबाद से और ओखा से चलती हुई पुरी एक्सप्रेस ट्रेन में सूरत रेलवे स्टेशन से प्रवेश करने वाले व्यक्ति को इनाम देना चाहिए, क्योंकि इस रेलगाड़ी का बहुत बुरा हाल है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन में सूरत से एक्स्ट्रा कोचेज तुरंत लगाए जाएं।

लालू जी ने अहमदाबाद शताब्दी एक्सप्रेस को हर रोज चलाने की घोषणा तीन साल पहले की थी। तीन साल में शताब्दी एक्सप्रेस अब शुक्रवार के बजाय रविवार को चलती नहीं है। बस इतना ही काम हुआ है। अमरावती से मुम्बई और अमरावती से सूरत इन दोनों रेलगाड़ियों का उद्घाटन माननीय महामहिम राष्ट्रपति जी ने किया था। इस बजट में आपने अमरावती मुम्बई ट्रेन को हर रोज चलाने की घोषणा की है। हमारी आपसे विनती है कि अमरावती सूरत ट्रेन भी हर रोज चलनी चाहिए।

उधना जलगांव रेल लाइन को डबल लाइन करने के लिए बजट में 714 करोड़ रुपये मंजूर किये गए थे। इनमें से पिछले साल 70 करोड़ रुपये की ग्रांट दी गई थी, लेकिन इस काम पर कुछ नहीं हुआ और यह ग्रांट भी लेप हो गई। इस रेल लाइन को डबल लाइन करने की कार्रवाई तुरंत हो, ऐसी मेरी आपसे विनती है।

सूरत में यूपी, बिहार, आंध्र प्रदेश और उड़ीसा के 15-20 लाख लोग निवास करते हैं और सूरत के विकास में इन लोगों का बहुत ही महत्वपूर्ण योगदान है। सूरत का विकास मतलब देश का विकास, इसलिए सूरत के विकास में अग्रसर सहभागी होने वाले विभिन्न प्रांतों के लोगों के लिए रेलवे की सही सुविधाएं उपलब्ध नहीं हो पाती हैं। इन चीजों को ध्यान में रखकर अमारवती वाली ट्रेन का वारांगल तक विस्तार किया जाए।

महोदय, सूरत स्टेशन से हर रोज करीब 53,000 लोग टिकट लेकर प्रवास करते हैं। सूरत स्टेशन पर हर समय 5000 लोग उपस्थित होते हैं। सूरत रेलवे स्टेशन से रेल विभाग को रोजाना 47 लाख रुपये की आमदनी होती है, जिसमें 25 लाख रुपया रिजर्वेशन से और 22 लाख रुपया साधारण टिकटों की बिक्री से मिलता है। नवसारी मेरा चुनाव क्षेत्र है। वहां करीब दस लाख मतदाता सूरत शहर के हैं। सूरत और नवसारी स्टेशन का उपयोग 90 प्रतिशत लोग करते हैं। नवसारी के लिए सालों से अलग-अलग ट्रेंस के स्टापेज के लिए हमारी मांग लम्बित है। इस पर भी रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

सूरत शहर राज्य की आर्थिक राजधानी है। इस बात को सब लोगों ने स्वीकार किया है। सूरत अब मेट्रोपोलिटन शहर बनने जा रहा है। हर वर्ष 20 लाख से अधिक लोगों का सूरत रेलवे स्टेशन पर आना-जाना रहता है। इन सब बातों को ध्यान में रखकर और सूरत रेलवे स्टेशन पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए वहां नजदीक में उधना रेलवे स्टेशन का विकास करना बहुत ही आवश्यक है। इसके साथ-साथ कुछ रेलगाड़ियां उधना स्टेशन से भी चलें, ऐसी मेरी आपसे विनती है।

सूरत शहर अपनी स्वच्छता के लिए देश एवं विदेश में प्रख्यात है। अगर आप बिना बताए अचानक सूरत रेलवे स्टेशन का दौरा करते हैं तो आपको इस स्टेशन पर कचरे के, गंदगी के ढेर के ढेर मिलेंगे। मेरे ख्याल से इस स्टेज को देश के सबसे बड़े गंदे रेलवे स्टेशन का पुरस्कार देना पड़े, ऐसी स्थिति है। यह हमारे लिए कलंक की बात है। इसलिए इस कलंक को दूर करने के लिए आप हमारी मदद करें।

महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मैंने अपने भाषण में जिन-जिन मुद्दों को सदन के समक्ष रखा है, उन सभी की पूर्ति होगी। ऐसी अपेक्षा के साथ मैं अपने विचारों को विश्राम देता हूं।*

**श्री कुंवरजीभाई मोहन भाई बावलिया** (राजकोट): सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। ममता जी ने जो सौराष्ट्र में पोरबंदर को विश्व-स्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। मेरा एक सुझाव है, वह यह है कि हमारा राजकोट सौराष्ट्र इलाके का एक प्रकार से मानचेस्टर है। इसलिए वहां स्थित स्टेशन को भी विश्वस्तरीय स्टेशन की श्रेणी में लिया जाए।

दूसरा मेरा निवेदन है कि राजकोट से दिल्ली आने के लिए वाया अहमदाबाद से आना पड़ता है, इसलिए राजकोट से विरमगांव और मेहसाणा दोनों के बीच के ट्रैक पूरे हो गये हैं। इसलिए राजकोट से दिल्ली के लिए कोई सीधी नयी रेलगाड़ी मिल जाए तो उससे हमारा चार से पांच घंटे का समय बचेगा और यात्री किराया भी बच सकेगा। मेरा जो संसदीय क्षेत्र है उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं कि राजकोट में पहले बोटाद-जसदन नैरो-गेज ट्रेन थी, उसे पटनी से निकाल कर बोटाद से जसदन, जसदन से

गौन्डल 25 किलोमीटर तक किया जाना बजट में पहले शामिल कर लिया गया था। अगर उसका सर्वे कराकर आगे का काम तुरंत किया जाए तो कृपा होगी। इसलिए उसको तुरंत करने के लिए मेरी विनती है।

हमारे राजकोट से जूनागढ़, राजकोट से विरमगांव ट्रैक पर तथा भावनगर तक किया जाए। ...*(व्यवधान)*

मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

*.....*रेल बजट में गुजरात के सौराष्ट्र में पूज्य बापू का जन्मस्थल पोरबंदर है जिनका विश्वस्तरीय स्टेशन, जहां अन्तर्राष्ट्रीय सुविधा मिलने वाली है। पोरबंदर को भी शामिल किया गया है, इसलिए आभार व्यक्त करता हूं। साथ में राजकोट जो सौराष्ट्र में सबसे बड़ा सिटी अगर सेन्टर है। इसीलिए राजकोट को भी अन्तर्राष्ट्रीय सुविधा वाला स्टेशन बनाना चाहिए।

आज राजकोट से दिल्ली आने के लिए सभी सौराष्ट्र वासियों को वाया अहमदाबाद होकर आना पड़ता है। इससे समय भी ज्यादा लगता है और किराया भी ज्यादा देना पड़ता है। आज विरमगांव से महेसाना लाइन का काम पूरा हो गया है इसलिए राजकोट से वाया विरमगांव महेसाना से रेल का नया रूट लिया जाता तो 4 से 5 घंटे का समय कम होता और किराया भी कम होता, ट्रैफिक भी बढ़ेगा और इसलिए मेरी मांग है राजकोट से दिल्ली का नया रूट लिया जाए ''वाया अहमदाबाद नहीं''।

जो मेरा संसदीय क्षेत्र है उसमें बोटाद-जसदन का पुराना नेरोगेज रेल रूट था। थोड़े साल से यह नेरोगेज लाइन निकाल दिया है, रेल पट्टी भी निकाल दिया है, आज इस लाइन का जमीन मौजूद है, पूर्व रेल मंत्री श्री नाराणभाई राठवा ने उस रूट को बोटाद-जसदन को लाइन को लम्बा कर, बोटाद-जसदन-गोडंल 25 कि.मी. और लम्बा करने का, उनको ब्रॉडगेज की नयी लाइन डालने के लिए सर्वे करने का भी आदेश दिया था और बजट में उसको डाला भी था, फिर भी अभी कुछ हुआ ही नहीं है तो उस लाइन पर जल्दी से जल्दी काम शुरू किया जाए। हमारा पुराना तीर्थ धाम सोमनाथ, जहां हमारे दिल्ली वाले पूजा, अर्चना करने के लिए बार-बार आते हैं वह सोमनाथ, जूनागढ़, गोंडल, जसदन, बोटाद से अहमदाबाद का शॉर्ट रूट हो जाए, समय भी बच पाएगा और नयी सुविधा भी मिलेगी। साथ में जसदन जहां बहुत से कारखाने भी हैं जिससे हमारे लोगों को सुविधा उपलब्ध होगी।

गुजरात के जूनागढ़, राजकोट, विरमगांव रेल ट्रैक पर कई मानवरहित फाटक हैं, इसलिए बार-बार आकस्मात होता है। जहां भी मानवरहित रेल फाटक है उन सभी को ऑटोमैटिक फाटक बंद करने की सुविधा होनी चाहिए या मानव के साथ रेल फाटक की सुविधा होनी चाहिए जिससे मानवों की जिन्दगी बच सकेगी।

युवा ट्रेन चालू करने की मा. मंत्री जी द्वारा घोषणा की गई है।

युवाओं को 299 रुपये में 1000 कि.मी. यात्रा करने का अवसर दिया है। 399 रुपये में 2000 कि.मी. यात्रा करने की घोषणा की। इससे युवाओं का विकास नहीं होगा। भारत देश में करोड़ों युवा बेकार बैठे हैं, इन्हें नौकरी चाहिए। ममता जी को विनती करता हूं युवाओं को नौकरी दी जाये यानी युवाओं से देश का विकास होगा।

नांदेड़ वर्धा-येवतमाल (महाराष्ट्र) 270 कि.मी. रेलवे नई लाइन का सर्वे हो गया है। महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत अपना केन्द्र को दिया है। इसलिए नांदेड़ से यवतमाल रेलवे लाइन का काम जल्द से जल्द शुरू किया जाये।

हिंगोली रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन में समाविष्ट किया जाये, यह मेरा चुनावी क्षेत्र है और हिंगोली से मुम्बई जाने वाली नयी रेल शुरू करें। यहां रेलवे की श्रेणी को ही सुधारना नहीं है। इसलिए हिंगोली रेलवे स्टेशन बनाया जाए।*

*[अनुवाद]*

**सभापति महोदय:** जिन्होंने अपने भाषण सभा पटल पर रख दिए हैं, उन्हें पुन: नहीं बुलाया जाएगा।

**श्री शिवराम गौडा** (कोप्पल): आदरणीय सभापति, महोदय मैं, कोप्पल-अलामाट्टी नई रेलगाड़ी के लिए स्वीकृति देने पर माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। मुनीराबाद-महबूबनगर लाइन पर सर्वेक्षण कार्य में लगातार विलम्ब हो रहा है। 497 करोड़ रु. की राशि का संवितरण नहीं किया गया है। वर्ष 2007-08 में केवल 5 करोड़ रुपये की राशि व्यय की गई है और कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है।

यह भी प्रकाश में आया है कि सिंधानुर-मांडवी संबंधी सर्वेक्षण रिपोर्ट लापरवाही के कारण गुम हो गई है। इसलिए रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि सर्वेक्षण कार्य शीघ्र कराया जाए तथा कार्य को आगे बढ़ाया जाए।

रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि निम्नलिखित गाड़ियों की कोप्पल रेलवे स्टेशन पर ठहराव की अनुमति दी जाए: यशवंतपुर-सिरडी (गाडी सं. 0685), यशवंतपुर-अजमेर (गाड़ी सं. 6532),

*....*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

[श्री शिवराम गौडा]

यशवंतपुर-जोधपुर (गाड़ी सं. 6534), वास्को-हावड़ा (गाड़ी सं. 8048)। मेरा यह भी अनुरोध है कि हुबली-बंगलौर हम्पी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को थानापुर स्टेशन पर ठहराव की अनुमति दी जाए।

कोप्पल रेलवे स्टेशन के आस-पास के क्षेत्रों का समुचित विकास किया जाना चाहिए। यहां पर काफी भीड़ भाड़ होती है। कोप्पल को इस क्षेत्र का इस्पात जोन कहा जाता है। कोप्पल हैंडीक्राफ्ट्स बहुत लोकप्रिय है। इस क्षेत्र से चावल और अनार का निर्यात किया जाता है। यहां से नई रेलगाड़ी शीघ्र शुरू की जानी चाहिए और हमारे क्षेत्र को सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। अन्यथा हमारी परेशानियां जारी रहेगी। ...*(व्यवधान)*

**सभापति महोदय:** श्री कमल किशोर आपने अपना भाषण सभा पटल पर रख दिया है और इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जा चुका है। आप अपने भाषण की एक प्रति पा सकते हैं लेकिन नियम के तहत मैं आपको बोलने की अनुमति नहीं दे सकता। मैं नियमों के विरुद्ध नहीं जा सकता। कृपया समझिए। माननीय सदस्यगण, कृपया मुझे सहयोग है। हम नियमों के विरुद्ध नहीं जा सकते।

अब रेल बजट पर चर्चा समाप्त हो चुकी है। रेल बजट पर कुल 131 सदस्यों ने चर्चा में भाग लिया और चर्चा अब पूरी हो चुकी है। जिन सदस्यों ने चर्चा में भाग लिया और जिन्होंने धैर्य के साथ भाषण सुना उन सभी को मैं धन्यवाद देता हूं। माननीय सदस्यों, माननीय रेल मंत्री कल वाद-विवाद का जवाब देंगी।

अब रेल बजट पर चर्चा पूरी हो चुकी है। सभा कल 9 जुलाई, 2009 के पूर्वाह्न 11.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

**रात्रि 10.20 बजे**

*तत्पश्चात् लोक सभा गुरुवार, 9 जुलाई, 2009/18 आषाढ़, 1931 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।*

## अनुबंध I

*तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका*

| क्र.सं. | सदस्य का नाम | तारांकित प्रश्न संख्या |
|---|---|---|
| 1. | श्री महेश जोशी<br>योगी आदित्यनाथ | 61 |
| 2. | श्री भर्तृहरि महताब | 62 |
| 3. | श्री के.जे.एस.पी. रेड्डी<br>श्री एन. चेलुवरया स्वामी | 63 |
| 4. | श्री एस. सेम्मलई<br>श्री असादूद्दीन ओवेसी | 64 |
| 5. | श्री वीरेन्द्र कश्यप<br>श्री अनुराग सिंह ठाकुर | 65 |
| 6. | श्री एम. राजा मोहन रेड्डी<br>श्री नामा नागेश्वर राव | 66 |
| 7. | श्रीमती सुमित्रा महाजन | 67 |
| 8. | श्री जगदीश ठाकोर<br>श्री सुरेश कलमाडी | 68 |
| 9. | श्री एन.एस.वी. चित्तन<br>श्री अर्जुन चरण सेठी | 69 |
| 10. | प्रो. राम शंकर | 70 |
| 11. | श्री के.डी. देशमुख<br>श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह | 71 |
| 12. | श्री लालचन्द कटारिया<br>श्री राजैया सिरिसिल्ला | 72 |
| 13. | श्री नरहरि महतो<br>श्री प्रशान्त कुमार मजूमदार | 73 |
| 14. | श्री जगदीश शर्मा<br>श्री एकनाथ महादेव गायकवाड | 74 |
| 15. | श्री के.सी. वेणुगोपाल | 75 |
| 16. | डा. मुरली मनोहर जोशी | 76 |
| 17. | श्री बृजभूषण शरण सिंह | 77 |
| 18. | श्री तथागत सत्पथी<br>श्री जी.एम. सिद्देश्वर | 78 |
| 19. | श्री प्रदीप माझी<br>श्री किसनभाई वी. पटेल | 79 |
| 20. | श्री नवजोत सिंह सिद्धू<br>डा. एम. तम्बिदुरई | 80 |

*अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका*

| क्र.सं. | सदस्य का नाम | प्रश्न संख्या |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1. | आचार्य, श्री बसुदेव | 557 |
| 2. | आदित्यनाथ, योगी | 630 |
| 3. | अडसूल, श्री आनंदराव | 549, 550, 612, 659, 690 |
| 4. | अग्रवाल, श्री जय प्रकाश | 546, 562, 623, 667 |
| 5. | अग्रवाल, श्री राजेन्द्र | 531 |
| 6. | अहीर, श्री हंसराज गं. | 528, 634, 675, 698, 709 |
| 7. | आजाद, श्री कीर्ति | 535, 558 |
| 8. | बालू, श्री टी.आर. | 553, 563, 659, 671, 714 |
| 9. | 'बाबा', श्री के.सी. सिंह | 537, 592 |
| 10. | भडाना, श्री अवतार सिंह | 548, 640, 651 |
| 11. | भगोरा, श्री ताराचन्द | 605 |
| 12. | चौहान, श्री संजय सिंह | 568, 574, 642, 664, 705 |
| 13. | चौहान, श्री प्रभात सिंह पी. | 579, 610 |
| 14. | चव्हाण, श्री हरिश्चंद्र | 538, 593, 647, 683, 702 |
| 15. | चित्तन, श्री एन.एस.वी. | 602 |
| 16. | चौधरी, श्री अधीर | 554, 619 |
| 17. | 'कमांडो', श्री कमल किशोर | 558 |
| 18. | दासगुप्त, श्री गुरुदास | 553, 566, 628, 671 |
| 19. | देवरा, श्री मिलिंद | 539, 594 |
| 20. | देशमुख, श्री के.डी. | 603, 653, 688, 704 |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 21. | दुबे, श्री निशिकांत | 542, 600, 631, 673, 697 |
| 22. | गढ़वी, श्री मुकेश भैरवदानजी | 575, 604 |
| 23. | गायकवाड़, श्री एकनाथ महादेव | 609, 653, 657 |
| 24. | गांधी, श्रीमती मेनका | 544, 640, 678, 700, 711 |
| 25. | गुड्डू, श्री प्रेमचन्द | 578 |
| 26. | हक, शेख सैदुल | 569, 602 |
| 27. | हेगड़े, श्री अनंत कुमार | 597, 607, 689 |
| 28. | जायसवाल, श्री गोरख प्रसाद | 558 |
| 29. | जावले, श्री हरिभाऊ | 550 |
| 30. | जयाप्रदा, श्रीमती | 580, 600 |
| 31. | झांसी लक्ष्मी, श्रीमती बोचा | 556 |
| 32. | जिन्दल, श्री नवीन | 527, 568, 588, 674 |
| 33. | जोशी, श्री प्रहलाद | 526, 583, 664 |
| 34. | कलमाडी, श्री सुरेश | 606, 627, 670 |
| 35. | करुणाकरन, श्री पी. | 552, 553, 571, 602, 613 |
| 36. | कश्यप, श्री वीरेन्द्र | 599, 650, 686 |
| 37. | कटारिया, श्री लालचन्द | 604, 705 |
| 38. | खैरे, श्री चंद्रकांत | 565, 574, 600, 620, 653 |
| 39. | लागुरी, श्री यशवंत | 624, 639, 668 |
| 40. | लिंगम, श्री पी. | 553 |
| 41. | मादम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई | 530, 585, 643, 681, 703 |
| 42. | महाजन, श्रीमती सुमित्रा | 584, 652, 687 |
| 43. | महतो, श्री बैद्यनाथ प्रसाद | 715 |
| 44. | महतो, श्री नरहरि | 529, 605, 654 |
| 45. | महताब, श्री भर्तृहरि | 598, 648, 684 |
| 46. | माझी, श्री प्रदीप | 613, 660, 691, 705 |
| 47. | मजूमदार, श्री प्रशान्त कुमार | 586, 608 |
| 48. | मुत्तेमवार, श्री विलास | 552, 555, 618, 665, 695 |
| 49. | नारायणराव, श्री सोनवणे प्रताप | 581 |
| 50. | ओवेसी, श्री असादूद्दीन | 536, 629, 672, 696 |
| 51. | पाल, श्री जगदम्बिका | 558, 621, 666, 708 |
| 52. | पांडा, श्री वैजयंत | 576, 641, 679, 701, 712 |
| 53. | पांडा, श्री प्रबोध | 566 |
| 54. | पाण्डेय, श्री रवीन्द्र | 574, 613, 664 |
| 55. | पाण्डेय, डॉ. विनय कुमार | 617 |
| 56. | पाटसाणी, डॉ. प्रसन्न कुमार | 570, 574, 638 |
| 57. | पटेल, श्री किसनभाई वी. | 600, 613, 620, 660 |
| 58. | पाठक, श्री हरिन | 561, 610, 622, 661 |
| 59. | राजगोपाल, श्री एल. | 559, 661 |
| 60. | राम, श्री पूर्णमासी | 563, 625 |
| 61. | रामासुब्बू, श्री एस.एस. | 533, 552, 590, 608 |
| 62. | राव, डॉ. के.एस. | 540, 596, 677, 699, 710 |
| 63. | राव, श्री नामा नागेश्वर | 606 |
| 64. | राव, श्री रायापति सांबासिवा | 545 |

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| 65. | राठवा, श्री रामसिंह | 661 |
| 66. | रावत, श्री अशोक कुमार | 554, 563, 572, 636, 715 |
| 67. | राय, श्री रुद्रमाधव | 570, 659 |
| 68. | रेड्डी, श्री गुथा सुखेन्द्र | 661 |
| 69. | रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन | 555, 600, 651, 713 |
| 70. | रेड्डी, श्री के.जे.एस.पी. | 587, 643, 645, 700 |
| 71. | रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु | 541, 614, 661, 692, 706 |
| 72. | राय, श्री नृपेन्द्र नाथ | 529 |
| 73. | राय, श्री महेन्द्र कुमार | 661 |
| 74. | सेम्मलई, श्री एस. | 595, 649, 685 |
| 75. | सम्पत, श्री ए. | 564, 626, 669 |
| 76. | सारदीना, श्री फ्रांसिस्को कोज्मी | 659 |
| 77. | सेठी, श्री अर्जुन चरण | 608, 656 |
| 78. | शर्मा, श्री जगदीश | 597, 655, 689 |
| 79. | शिवाजी, श्री अधलराव पाटील | 549, 550, 555, 612, 657 |
| 80. | सिद्देश्वर, श्री जी.एम. | 559, 582, 644, 654 |
| 81. | सिद्धू, श्री नवजोत सिंह | 616, 663, 694 |
| 82. | सिंह, श्री दुष्यंत | 548, 611, 628, 658 |
| 83. | सिंह, श्री गणेश | 547, 617, 664 |
| 84. | सिंह, श्री पशुपति नाथ | 574 |
| 85. | सिंह, श्री राधा मोहन | 573, 637, 705 |
| 86. | सिंह, डॉ. रघुवंश प्रसाद | 567 |
| 87. | सिंह, श्री सुशील कुमार | 555, 600 |
| 88. | सिंह, श्री बृजभूषण शरण | 610 |
| 89. | सिंह, श्री राजीव रंजन उर्फ ललन सिंह | 607, 655 |
| 90. | सिंह देव, श्री कालीकेश नारायण | 534, 639, 676 |
| 91. | सिरिसिल्ला, श्री राजैया | 567, 591, 608, 680 |
| 92. | सुगावनम, श्री ई.जी. | 553, 580 |
| 93. | सुले, श्रीमती सुप्रिया | 546, 600, 632, 633, 671 |
| 94. | सुरेश, श्री कोडिकुन्नील | 543 |
| 95. | स्वामी, श्री एन. चेलुवरया | 562, 589, 646, 682 |
| 96. | स्वराज, श्रीमती सुषमा | 555, 628 |
| 97. | तिवारी, श्री मनीष | 560 |
| 98. | ठाकोर, श्री जगदीश | 601 |
| 99. | ठाकुर, श्री अनुराग सिंह | 527, 599, 635, 650 |
| 100. | तम्बिदुरई, डॉ. एम. | 600, 618, 620 |
| 101. | थॉमस, श्री पी.टी. | 577 |
| 102. | वसावा, श्री मनसुखभाई डी. | 532, 624, 668 |
| 103. | वर्मा, श्री सज्जन | 567, 578, 600 |
| 104. | वर्मा, श्रीमती ऊषा | 567 |
| 105. | वाकचौरे, श्री भाउसाहेब राजाराम | 551, 615, 662, 693, 707 |
| 106. | यादव, श्री अंजन कुमार एम. | 654, 688 |
| 107. | यादव, श्री ओम प्रकाश | 558, 628 |
| 108. | यास्खी, श्री मधु गौड | 609, 653, 657 |

# अनुबंध II

*तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका*


| | | |
|---|---|---|
| प्रधानमंत्री | : | |
| परमाणु ऊर्जा | : | |
| कोयला | : | 79 |
| संस्कृति | : | 70, 78 |
| पृथ्वी विज्ञान | : | 77 |
| पर्यावरण और वन | : | 62, 63, 68, 80 |
| विदेश | : | 71 |
| स्वास्थ्य और परिवार कल्याण | : | 64, 65, 66, 67, 72 |
| प्रवासी भारतीय कार्य | : | 73 |
| संसदीय कार्य | : | |
| कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन | : | |
| योजना | : | 74, 76 |
| विज्ञान और प्रौद्योगिकी | : | |
| अंतरिक्ष | : | |
| सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन | : | |
| जल संसाधन | : | 61, 69, 75 |


---

*अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका*


| | | |
|---|---|---|
| प्रधान मंत्री | : | |
| परमाणु ऊर्जा | : | 534, 547, 562, 568, 671, 694, 711 |
| कोयला | : | 528, 535, 557, 590, 615, 617, 622, 636, 648, 662, 673, 675, 676, 690, 698 |
| संस्कृति | : | 584, 645, 652, 679, 681, 702 |
| पृथ्वी विज्ञान | : | 577, 623, 653, 682, 683 |
| पर्यावरण और वन | : | 532, 536, 537, 538, 539, 545, 551, 554, 556, 561, 564, 570, 587, 599, 601, 616, 624, 625, 627, 629, 631, 632, 640, 647, 659, 670, 672, 678, 691, 693, 701, 713 |

| | | |
|---|---|---|
| विदेश | : | 546, 549, 553, 560, 575, 576, 579, 581, 593, 597, 606, 607, 610, 618, 626, 705, 714, 715 |
| स्वास्थ्य और परिवार कल्याण | : | 526, 527, 531, 533, 540, 542, 552, 555, 566, 571, 573, 582, 583, 585, 586, 589, 591, 592, 594, 596, 600, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 611, 613, 619, 621, 630, 637, 643, 644, 646, 649, 651, 654, 657, 658, 664, 666, 668, 674, 680, 684, 685, 687, 688, 692, 699, 703, 704, 707, 708, 709, 710 |
| प्रवासी भारतीय कार्य | : | 543, 588, 667, 669, 706 |
| संसदीय कार्य | : | |
| कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन | : | 530, 541, 563, 574, 638, 660, 665 |
| योजना | : | 567, 598, 612, 620, 628, 634, 650, 656, 663, 712 |
| विज्ञान और प्रौद्योगिकी | : | 614, 696 |
| अंतरिक्ष | : | 641 |
| सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन | : | 565, 677 |
| जल संसाधन | : | 529, 544, 548, 550, 558, 559, 569, 572, 578, 580, 595, 633, 635, 639, 642, 655, 661, 686, 689, 695, 697, 700 |