

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

पंद्रहवां सत्र
(पंद्रहवीं लोक सभा)



(खंड 37 में अंक 11 से 22 शामिल हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : एक सौ पन्द्रह रुपये

सम्पादक मण्डल

एस. बाल शेखर
महासचिव
लोक सभा

पी.वी.एल.एन. मूर्ति
संयुक्त सचिव

ऊषा जैन
निदेशक

अजीत सिंह यादव
अपर निदेशक

संतोष कुमार मिश्र
संयुक्त निदेशक

इन्दु बक्शी
सम्पादक

कीर्ति यादव
सम्पादक

© 2014 लोक सभा सचिवालय

हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। इसमें सम्मिलित मूलतः अंग्रेजी और अन्य भाषाओं में दिए गए भाषणों का हिन्दी अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा। पूर्ण प्रामाणिक संस्करण के लिए कृपया लोक सभा वाद-विवाद का मूल संस्करण देखें।

लोक सभा सचिवालय की पूर्व स्वीकृति के बिना किसी भी सामग्री की न तो नकल की जाए और न ही पुनः प्रतिलिपि तैयार की जाए, साथ ही उसका वितरण, पुनः प्रकाशन, डाउनलोड, प्रदर्शन तथा किसी अन्य कार्य के लिए इस्तेमाल अथवा किसी अन्य रूप या साधन द्वारा प्रेषण न किया जाए, यह प्रतिबंध केवल इलेक्ट्रॉनिक, मैकेनिकल, फोटोप्रति, रिकॉर्डिंग आदि तक ही सीमित नहीं है। तथापि इस सामग्री का केवल निजी, गैर वाणिज्यिक प्रयोग हेतु प्रदर्शन, नकल और वितरण किया जा सकता है बशर्ते कि सामग्री में किसी प्रकार का परिवर्तन न किया जाए और सभी प्रतिलिप्यधिकार (कॉपीराइट) तथा सामग्री में अंतर्विष्ट अन्य स्वामित्व संबंधी सूचनायें सुरक्षित रहें।

विषय-सूची

[पंचदश माला, खंड 37, पंद्रहवां सत्र, 2014/1935 (शक)]

अंक 18, सोमवार, 17 फरवरी, 2014/28 माघ, 1935 (शक)

विषय	कॉलम
सभा पटल पर रखे गए पत्र.....	1-16
लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम के अंतर्गत अध्यक्ष के निदेशों में संशोधन और उपांतरण.....	16
कार्य मंत्रणा समिति	
55वां प्रतिवेदन.....	17
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति	
39वां और 40वां प्रतिवेदन.....	17
महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति	
(एक) 22वां प्रतिवेदन.....	17
(दो) विवरण.....	17-18
वित्त संबंधी स्थायी समिति	
83वां और 84वां प्रतिवेदन.....	18
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति	
(एक) 22वां और 23वां प्रतिवेदन.....	18-19
(दो) विवरण.....	19
शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति	
27वें से 30वां प्रतिवेदन	20
कार्मिक, लोक शिकायत, विधि और न्याय संबंधी स्थायी समिति	
70वां और 71वां प्रतिवेदन.....	20-21
मंत्रियों द्वारा वक्तव्य	
(एक) जल संसाधन मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2013-14) के बारे में जल संसाधन संबंधी स्थायी समिति के 17वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति श्री गुलाम नबी आज़ाद.....	21-22
(दो) वाणिज्य विभाग, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में वाणिज्य संबंधी स्थायी समिति के 100वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति के 105वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति श्री आनन्द शर्मा.....	22-23

विषय	कॉलम
(तीन) विद्युत मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति के 28वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया.....	23
(चार) शहरी विकास मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2013-14) के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति के 24वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्रीमती दीपा दासमुंशी.....	24
(पांच) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के कार्यों की स्थिति	
श्री सुशील कुमार शिंदे.....	24-25
अंतरिम सामान्य बजट, 2014-15	
श्री पी. चिदम्बरम.....	26-47
(एक) बृहत-आर्थिक रूपरेखा; (दो) मध्यम अवधि राजवित्तीय नीति; और (तीन) राजवित्तीय नीति युक्ति संबंधी विवरण	
श्री पी. चिदम्बरम.....	47
वित्त विधेयक, 2014.....	49
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान्य), 2013-14.....	49
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) डॉ. कस्तूरीरंगन की पश्चिमी घाटों संबंधी रिपोर्ट की सिफारिशों की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता	
श्री के. जयप्रकाश हेगड़े	50
(दो) खोए हुए संचार उपकरणों का असामाजिक तत्वों द्वारा दुरुपयोग रोकने के उद्देश्य से उनके खोए जाने की रिपोर्ट पुलिस स्टेशनों में दर्ज कराए जाने को अनिवार्य बनाए जाने की आवश्यकता	
श्री पन्ना लाल पुनिया.....	50-51
(तीन) महाराष्ट्र के नागपुर में मल्टी-मॉडल इंटरनेशनल पैसेंजर एंड कार्गो हब एयरपोर्ट के कार्यान्वयन हेतु वायु सेना द्वारा महाराष्ट्र एयरपोर्ट डेवलपमेंट कंपनी को भूमि का हस्तांतरण किए जाने की आवश्यकता	
श्री विलास मुत्तेमवार.....	51-52
(चार) देश में कृषि उत्पादों के लिए लाभकारी मूल्यों का निर्धारण किए जाने की आवश्यकता	
श्री गोपाल सिंह शेखावत.....	52

विषय	कॉलम
(पांच) तमिलनाडु के चेन्नै में खाली पड़ी भूमि पर औद्योगिक विकास किए जाने की आवश्यकता श्री एम. कृष्णास्वामी.....	52-53
(छह) केरल के कोच्चि में स्थित हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड में नए फिनोल और एसिटोन संयंत्र स्थापित किए जाने हेतु वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता श्री के.पी. धनपालन.....	53-54
(सात) महाराष्ट्र में पृथक विदर्भ राज्य स्थापित किए जाने की आवश्यकता श्री हंसराज गं. अहीर.....	54-55
(आठ) लघु और मध्यम उद्योगों की नीति की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता श्रीमती जयश्रीबेन पटेल.....	55
(नौ) गोवा में खनन कार्यों की अनुमति दिए जाने की आवश्यकता श्री गणेश सिंह.....	55-56
(दस) उत्तर प्रदेश में 17 जातियों के पिछड़े लोगों के सामाजिक, आर्थिक और शैक्षणिक उत्थान हेतु उपाय किए जाने की आवश्यकता श्री राधे मोहन सिंह.....	56
(ग्यारह) बिहार के मधुबनी जिले में पूर्व-पश्चिम गलियारे के हिस्से के रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 57 को चार लेन का बनाए जाने हेतु जिन विस्थापितों की भूमि अधिगृहित की गई है, उनको तत्काल मुआवजा प्रदान किए जाने की आवश्यकता श्री मंगनी लाल मंडल.....	56-57
(बारह) देश में सुपारी पर प्रस्तावित प्रतिबंध को वापस लेने एवं सुपारी उत्पादकों हेतु पुनर्वास पैकेज की घोषणा किए जाने की आवश्यकता श्री पी. करुणाकरन.....	57-58
(तेरह) पोल्लाची के रास्ते डिंडीगुल और पालक्काड तथा पोल्लाची और पोथानूर के बीच रेल लाइनों के आमामान परिवर्तन का कार्य तेजी से पूरा किए जाने हेतु आवश्यक उपाय किए जाने की आवश्यकता श्री के. सुगुमार.....	58
(चौदह) बिहार के बक्सर-आरा-पटना खंड पर राष्ट्रीय राजमार्ग को चार लेन का बनाने हेतु कार्य आरंभ करने और सोन नदी पर प्रस्तावित पुल के निर्माण कार्य में भी तेजी लाए जाने की आवश्यकता श्री जगदानंद सिंह.....	58-59

विषय**कॉलम**

(पंद्रह) लिंगायत धर्म को मान्यता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री राजू शेटी 59

रेल अभिसमय समिति के छोटे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प

और

अंतरिम बजट (रेल) 2014-15 — सामान्य चर्चा

श्री मल्लिकार्जन खरगे.....	59-60
श्री अर्जुन राम मेघवाल.....	62-64
श्रीमती सुषमा स्वराज.....	64-66
श्रीमती जयश्रीबेन पटेल.....	66-71
श्री सतपाल महाराज.....	71-75
श्री वीरेन्द्र कश्यप.....	75-77
श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण.....	77-78
श्री आर. ध्रुवनारायण.....	78-80
श्री शैलेन्द्र कुमार.....	80-81
श्री राकेश सिंह.....	81-82
श्री पन्ना लाल पुनिया.....	82
श्री गणेश सिंह.....	82
श्री राधे मोहन सिंह.....	82
श्री विजय बहादुर सिंह.....	82-83
डॉ. संजय जायसवाल.....	83
श्री मिथिलेश कुमार.....	83
श्री गोरखनाथ पाण्डेय.....	83
श्री राम सिंह कस्वां.....	84-85
श्री बालकृष्ण खांडेराव शुक्ल.....	85
डॉ. प्रसन्न कुमार पाटसाणी.....	85-86
श्रीमती पूनम वेलजीभाई जाट.....	86
डॉ. रत्ना डे.....	86-87
श्रीमती सुमित्रा महाजन.....	88
श्रीमती सुप्रिया सुले.....	88-93

विषय	कॉलम
श्रीमती दर्शना जरदोश	93-95
डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी	95-96
श्रीमती ज्योति धुर्वे.....	96
श्री गणेशराव नागोराव दुधगांवकर	96-99
श्री आर. थामराईसेलवन	99-102
श्री दिनेश चन्द्र यादव	102-106
अध्यक्ष द्वारा घोषणा	
कटौती प्रस्तावों को पेश करने के लिए पर्चियां भेजना	60-61
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2014-15.....	106-109
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 2013-14.....	109-110
विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2014	
पुरःस्थापित करने के लिए प्रस्ताव.....	111
विचार करने के लिए प्रस्ताव.....	111
खंड 2, 3 और 1.....	112
पारित करने के लिए प्रस्ताव.....	112
विनियोग (रेल) विधेयक, 2014	
पुरःस्थापित करने के लिए प्रस्ताव.....	112
विचार करने के लिए प्रस्ताव.....	112
खंड 2, 3 और 1.....	113-114
पारित करने के लिए प्रस्ताव.....	114

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. तम्बिदुरै

श्री सतपाल महाराज

श्री जगदम्बिका पाल

महासचिव

श्री एस. बाल शेखर

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

सोमवार, 17 फरवरी, 2014/28 माघ, 1935 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदया पीठासीन हुईं]

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : अब सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदया, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुझे सभा पटल पर पत्र रखने का कार्य पूरा करने दें।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.0½ बजे

इस समय, श्री जी.वी. हर्ष कुमार, श्री के. बापीराजू और कुछ अन्य माननीय सदस्य आगे आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.01 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : अब सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : मैं राजवित्तीय उत्तरदायित्व तथा बजट प्रबंधन अधिनियम, 2003 की धारा 7 की उपधारा (1) के अंतर्गत मध्य वर्षीय आर्थिक समीक्षा, 2013-14 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रंथालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल.टी. 10760/15/14]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा जल संसाधन मंत्री

(श्री गुलाम नबी आज़ाद) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) यूपी प्रोजेक्ट्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड, लखनऊ के वर्ष 2010-2011 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) यूपी प्रोजेक्ट्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड, लखनऊ का वर्ष 2010-2011 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(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. 10761/15/14]

(3) (एक) फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10762/15/14]

(5) (एक) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2009-2011 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(18) उपर्युक्त (17) 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. 10769/15/14]

(19) (एक) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2011-2012 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(20) उपर्युक्त (19) 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. 10770/15/14]

(21) (एक) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल हेल्थ सिस्टम्स रिसोर्स सेंटर, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(22) उपर्युक्त (21) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10771/15/14]

(23) गर्भधारण-पूर्व और प्रसव-पूर्व निदान तकनीक (लिंग चयन प्रतिषेध) अधिनियम, 1994 की धारा 34 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) गर्भधारण-पूर्व और प्रसव-पूर्व निदान तकनीक (लिंग चयन प्रतिषेध) संशोधन नियम, 2014 जो 10 जनवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 13(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) गर्भधारण-पूर्व और प्रसव-पूर्व निदान तकनीक (लिंग चयन प्रतिषेध) नियम, 2014 जो 10 जनवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 14(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10772/15/14]

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र विकास मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पबन सिंह घाटोवार) : मैं, श्री प्रफुल पटेल की ओर से, निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत मार्च 2012 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय, भारत हेवी इलेक्ट्रिक्स लिमिटेड में विद्युत उपस्कर विनिर्माण क्षमता का विस्तार तथा उपयोग के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (2013 का संख्याक 26)-(अनुपालन लेखापरीक्षा) प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10773/15/14]

(2) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड,

नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10774/15/14]

(ख) (एक) रिचर्डसन एंड क्रूडास (1972) लिमिटेड, मुंबई के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) रिचर्डसन एंड क्रूडास (1972) लिमिटेड, मुंबई का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10775/15/14]

(ग) (एक) हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10776/15/14]

(घ) (एक) इंस्ट्रुमेंटेशन लिमिटेड, कोटा के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) इंस्ट्रुमेंटेशन लिमिटेड, कोटा का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10777/15/14]

(ङ) (एक) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(3) उपर्युक्त (2) की मद संख्या (ख और ग) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10778/15/14]

(4) (एक) फ्लूड कंट्रोल रिसर्च इंस्टिट्यूट, पलाक्कड के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) फ्लूड कंट्रोल रिसर्च इंस्टिट्यूट, पलाक्कड के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10779/15/14]

ग्रामीण विकास मंत्री (श्री जयराम रमेश) : मैं महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम, 2005 की धारा 29 की उपधारा (2) के अंतर्गत राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम, अनुसूची और संशोधन आदेश, 2013 जो 3 जनवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 19(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रंथालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल.टी. 10780/15/14]

विद्युत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) भारतीय विद्युत वित्त निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारतीय विद्युत वित्त निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10781/15/14]

(ख) (एक) टीएचडीसी इंडिया लिमिटेड, ऋषिकेश के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) टीएचडीसी इंडिया लिमिटेड, ऋषिकेश का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10782/15/14]

(ग) (एक) नॉर्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पॉवर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, शिलांग के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) नॉर्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पॉवर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, शिलांग का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक- महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10783/15/14]

(घ) (एक) एनटीपीसी लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एनटीपीसी लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10784/15/14]

(2) (एक) सेंट्रल पावर रिसर्च इंस्टिट्यूट, बंगलौर के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंट्रल पावर रिसर्च इंस्टिट्यूट, बंगलौर के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10785/15/14]

(3) दामोदर घाटी निगम अधिनियम, 1948 की धारा 59 की

उपधारा (1) के अंतर्गत जारी दामोदर घाटी निगम (निगम के सभापति, सदस्य और सदस्य-सचिव का वेतन, भत्ते तथा सेवा के अन्य निर्बंधन और शर्तें) नियम, 2013 जो 28 दिसंबर, 2013 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि 802(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 10786/15/14]

(4) दामोदर घाटी निगम (संशोधन) अधिनियम, 2011 की धारा 1 की उपधारा (2) के अधिसूचना संख्या सा.का.नि 2496(अ) जो 19 अगस्त, 2013 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा 19 अगस्त, 2013 को उक्त अधिनियम को प्रवृत्त होने की तारीख के रूप में नियत किया गया है कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 10787/15/14]

[हिन्दी]

कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सचिन पायलट) :
महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) प्रतिस्पर्धा अधिनियम, 2012 की धारा 63 की उपधारा (3) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या सा.का.नि 3641(अ) जो 11 दिसंबर, 2013 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा लाइनर पोतपरिवहन उद्योग के वेसेल शेयरिंग करारों को उक्त अधिनियम की धारा 3 के उपबंधों से छूट प्रदान की गई है, कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 10788/15/14]

(2) कंपनी अधिनियम, 1956 के कार्यकरण और प्रशासन के 31 मार्च, 2013 को समाप्त हुए वर्ष के लिए 57वें वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10789/15/14]

[अनुवाद]

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री मनीष तिवारी) :
मैं, निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) (एक) फिल्म एंड टेलीविजन इंस्टिट्यूट ऑफ इंडिया, पुणे के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) फिल्म एंड टेलीविजन इंस्टिट्यूट ऑफ इंडिया, पुणे के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10790/15/14]

(3) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ मास कम्युनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ मास कम्युनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10791/15/14]

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र विकास मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पबन सिंह घाटोवार) : मैं, श्री जितिन प्रसाद की ओर से, निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ:-

(1) (एक) महिला समाख्या उत्तराखंड, देहरादून के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) महिला समाख्या उत्तराखंड, देहरादून के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (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 गये। देखिए संख्या एल.टी. 10792/15/14]

(3) (एक) असम महिला समता सोसायटी, दिसपुर के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति

(हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) असम महिला समता सोसायटी, दिसपुर के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10793/15/14]

(5) (एक) केरल महिला समाख्या सोसायटी, त्रिवेन्द्रम के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) केरल महिला समाख्या सोसायटी, त्रिवेन्द्रम के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10794/15/14]

(7) (एक) आंध्र प्रदेश महिला समता सोसायटी, सिकंदराबाद के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) आंध्र प्रदेश महिला समता सोसायटी, सिकंदराबाद के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10795/15/14]

(9) (एक) छत्तीसगढ़ महिला समाख्या सोसायटी, रायपुर के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति

- (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) छत्तीसगढ़ महिला समाख्या सोसायटी, रायपुर के वर्ष 2011-2012 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10796/15/14]
- (11) (एक) इंदिरा गांधी नेशनल ओपन यूनिवर्सिटी, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (दो) इंदिरा गांधी नेशनल ओपन यूनिवर्सिटी, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षित प्रतिवेदन।
- (तीन) इंदिरा गांधी नेशनल ओपन यूनिवर्सिटी, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10797/15/14]
- (13) (एक) मध्य प्रदेश माध्यमिक शिक्षा अभियान एंड मॉडल स्कूल समिति, भोपाल के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) मध्य प्रदेश माध्यमिक शिक्षा अभियान एंड मॉडल स्कूल समिति, भोपाल के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- [ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10798/15/14]
- (14) (एक) गुजरात काउंसिल ऑफ सेंकेंडरी एजुकेशन, गांधीनगर के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक

प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) गुजरात काउंसिल ऑफ सेंकेंडरी एजुकेशन, गांधीनगर के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10799/15/14]

- (15) (एक) सर्व शिक्षा अभियान राज्य मिशन त्रिपुरा, अगरतला के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) सर्व शिक्षा अभियान राज्य मिशन त्रिपुरा, अगरतला के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10800/15/14]

- (16) (एक) गुजरात काउंसिल ऑफ एलीमेंटरी एजुकेशन, गांधीनगर के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) गुजरात काउंसिल ऑफ एलीमेंटरी एजुकेशन, गांधीनगर के वर्ष 2011-2012 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (17) उपर्युक्त (16) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10801/15/14]

- (18) (एक) मध्य प्रदेश राज्य शिक्षा केन्द्र (राजीव गांधी शिक्षा मिशन), भोपाल के वर्ष 20112-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) मध्य प्रदेश राज्य शिक्षा केन्द्र (राजीव गांधी शिक्षा मिशन), भोपाल के वर्ष 20112-2012 के कार्यक्रम

की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (19) उपर्युक्त (10) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10802/15/14]

- (20) पांडिचेरी विश्वविद्यालय, पुडुचेरी के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षित प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10803/15/14]

- (21) (एक) यूनिनयन टेरिटरी मिशन अथॉरिटी दादर एंड नगर हवेली (सर्व शिक्षा अभियान), सिलवासा के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) यूनिनयन टेरिटरी मिशन अथॉरिटी दादर एंड नगर हवेली (सर्व शिक्षा अभियान), सिलवासा के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (22) उपर्युक्त (21) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी. 10804/15/14]

- (23) (एक) सर्व शिक्षा अभियान कर्नाटक, बंगलौर के वर्ष 2011-2012 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सर्व शिक्षा अभियान कर्नाटक, बंगलौर के वर्ष 2011-2012 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (24) उपर्युक्त (23) 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. 10805/15/14]

- (25) (एक) राष्ट्रीय माध्यमिक शिक्षा अभियान मणिपुर, इम्फाल के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय माध्यमिक शिक्षा अभियान मणिपुर, इम्फाल के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (26) उपर्युक्त (25) 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. 10806/15/14]

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के.सी. वेणुगोपाल) :
मैं, निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:—

- (1) (एक) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (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 गये। देखिए संख्या एल.टी. 10807/15/14]

अध्यक्ष महोदय : मद सं. 10 — श्री कोडिकुन्नील सुरेश-उपस्थित नहीं।

पूर्वाह्न 11.02 बजे

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम के अंतर्गत अध्यक्ष के निदेशों में संशोधन और उपांतरण

[अनुवाद]

महासचिव : मैं लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम के अंतर्गत अध्यक्ष द्वारा जारी निदेशों में संशोधनों और उपांतरणों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

पूर्वाह्न 11.02½ बजे

कार्य-मंत्रणा-समिति

55वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

शहरी विकास मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री कमल नाथ) : मैं कार्य मंत्रणा-समिति का 55वां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

पूर्वाह्न 11.03 बजे

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

39वां और 40वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्रीमती मेनका संजय गांधी (आंवला) : मैं निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूँ:—

- (1) आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (सहमति दी गई) के बारे में 39वां प्रतिवेदन।
- (2) आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (सहमति नहीं दी गई) के बारे में 40वां प्रतिवेदन।

पूर्वाह्न 11.04 बजे

महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति

(एक) 22वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

राजकुमारी रत्ना सिंह (प्रतापगढ़) : मैं 'यौन उत्पीड़न और देह व्यापार के पीड़ित और उनका पुनर्वास' विषय पर महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति के 19वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति का 2वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूँ।

(दो) विवरण

राजकुमारी रत्ना सिंह : मैं निम्नलिखित प्रतिवेदन अंतिम की-गई-कार्यवाही विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूँ:—

- (1) 'आशा (एएसएचए) में कार्य करने की परिस्थिति' विषय पर महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति

(2009-2010) के चौथे प्रतिवेदन पर की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति (2010-2011) के 11वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई दर्शाने वाला विवरण।

- (2) 'सशस्त्र बलों में महिलाएं' विषय पर महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति (2010-2011) के 10वें प्रतिवेदन 15वीं प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई दर्शाने वाला विवरण।
- (3) 'महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम (मनरेगा) और ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं को शक्तियां प्रदान करना' विषय पर महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति (2011-2012) के 14वें प्रतिवेदन पर की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति (2012-2013) के 18वें प्रतिवेदन (15वीं प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई दर्शाने वाला विवरण।

पूर्वाह्न 11.05 बजे

वित्त संबंधी स्थायी समिति

83वां और 84वां प्रतिवेदन

[हिन्दी]

श्री भर्तहरि महताब (कटक) : महोदया, मैं वित्त संबंधी स्थायी समिति (2013-2014) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:—

1. 'प्रतिस्पर्धा (संशोधन) विधेयक, 2012' के संबंध में 83वां प्रतिवेदन।
2. 'सूक्ष्म वित्त संस्था (विकास और विनियमन) विधेयक, 2012' के संबंध में 84वां प्रतिवेदन।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.06 बजे

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति

(एक) 22वां और 23वां प्रतिवेदन

श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी) : मैं पेट्रोलियम और प्राकृतिक

गैस संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:—

- (1) 'कच्चे तेल की दीर्घावधि क्रय नीति और रणनीतिक भंडारण' के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी समिति (2012-2013) के 18वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी 22वां प्रतिवेदन।
- (2) 'तेल उद्योग विकास बोर्ड का कार्यकरण' विषय पर पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2013-2014) का 23वां प्रतिवेदन।

...(व्यवधान)

(दो) विवरण

[अनुवाद]

डॉ. मिर्जा महबूब बेग (अनंतनाग) : मैं पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2013-2014) के निम्नलिखित प्रतिवेदनों के अध्याय एक और अध्याय पांच में अंतर्विष्ट सिफारिशों के बारे में सरकार द्वारा आगे की-गई-कार्रवाई दर्शाने वाले समिति के विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:—

- (1) 'पेट्रोलियम उत्पादों की कम वसूलियों की चुनौतियों' के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2011-2012) के 9वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति का 14वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।
- (2) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2012-2013)' के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2012-2013) के 11वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति का 15वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।
- (3) 'तेल संस्थापनों की सुरक्षा' के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2012-2013) के 12वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति का 17वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.07 बजे

शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति

27वें से 30वां प्रतिवेदन

[हिन्दी]

श्री शरद यादव (मधेपुरा) : महोदया, मैं शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति (2013-2014) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:—

1. शहरी विकास मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2013-2014) के बारे में समिति के 24वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति का 27वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।
2. आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2013-2014)' के बारे में समिति के 25वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति का 28वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।
3. शहरी गरीबी मंत्रालय से संबंधित 'सरकारी भूमि और कॉलोनियों के अनधिकृत कब्जे पर रोक लगाने में केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) की भूमिका तथा सरकारी भवनों के अनुरक्षण में उनके कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन' के बारे में समिति के 26वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति का 29वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।
4. 'भू-संपदा (विनियमन और विकास) विधेयक, 2013' के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति का 30वां प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा)।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.07½ बजे

कार्मिक, लोक शिकायत, विधि और न्यास संबंधी स्थायी समिति

70वां और 71वां प्रतिवेदन

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी) : महोदया, मैं कार्मिक, लोक

शिकायत, विधि और न्याय संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

1. असम विधान परिषद विधेयक, 2013 के बारे में 70वां प्रतिवेदन।
2. विधि और न्याय मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2013-2014) के बारे में 58वां प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई उत्तरों संबंधी 71वां प्रतिवेदन।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.08 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

(एक) जल संसाधन मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2013-14) के बारे में जल संसाधन संबंधी स्थायी समिति के 17वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा जल संसाधन मंत्री (श्री गुलाम नबी आज़ाद) : मैं लोक सभा के समाचार भाग-II दिनांक 01 सितंबर, 2004 के तहत जारी माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73 क के अनुपालन में जल संसाधन संसदीय स्थायी समिति के 179वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में वक्तव्य प्रस्तुत कर रहा हूँ।

जल संसाधन संसदीय स्थायी समिति (पन्द्रहवीं लोक सभा) के सत्रहवें प्रतिवेदन को 29 अप्रैल, 2013 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था। यह प्रतिवेदन वर्ष 2013-14 हेतु जल संसाधन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों की जांच से संबंधित है।

स्थायी समिति के उपर्युक्त प्रतिवेदन में उल्लिखित सिफारिशों/टिप्पणियों से संबंधित कार्रवाई टिप्पण को 28 अक्टूबर, 2013 को समिति को भेजा गया था। समिति द्वारा की गई सिफारिशों/टिप्पणियों जिन पर सरकार की ओर से कार्रवाई की जानी है, से संबंधित इस प्रतिवेदन में 44 सिफारिशों के पैरा है। ये सिफारिशें/टिप्पणियां मुख्यतः बजटीय आवंटन, निधियों का उपयोग, उपयोगिता प्रमाण पत्रों (यूसी) को समय पर प्रस्तुत करने, सभी परियोजनाओं के संबंध में ईएफसी से समय पर अनुमोदन लेना, व्यय निष्पादन की समीक्षा, आउटकम बजट उपयुक्त तरीके से तैयार करना,

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी 10810/15/14

नदी बेसिन प्रबंधन और विकास, केन्द्रीय जल आयोग का पुनर्गठन, भारत निर्माण, त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम और केन्द्रीय अनुदान के इष्टतम उपयोग के लिए उपाय, जल निकायों की मरम्मत, नवीकरण और पुनरुद्धार, कमान क्षेत्र विकास और जल प्रबंधन, जल संसाधन सूचना प्रणाली का विकास, हाइड्रोलॉजिकल प्रेक्षण स्थलों की अनुपयुक्तता, जल गुणवत्ता मॉनीटरिंग, राष्ट्रीय जल मिशन के अंतर्गत लक्ष्यों की उपलब्धि, जल उपयोग दक्षता के राष्ट्रीय ब्यूरो के प्रचालन, बांध सुरक्षा मानदंडों का उपयुक्त आकलन, संसद में बांध सुरक्षा विधेयकों को आरंभ करना, जलभूत मानचित्रण का महत्व, भू-जल स्तर की मॉनीटरिंग, बाढ़ नियंत्रण कार्यकलापों को करते रहना, बाढ़ की आशंका वाले क्षेत्रों के लिए मास्टर योजनाएं, बाढ़ प्लेन जोनिंग विधेयक का कार्यान्वयन, XIवीं योजना के दौरान फरक्का बैराज परियोजना द्वारा किए गए कार्यों का मूल्यांकन, ब्रह्मपुत्र बोर्ड के कार्य इत्यादि से संबंधित हैं।

समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति को मेरे द्वारा प्रस्तुत वक्तव्य के साथ संलग्न अनुबंध में दर्शाया गया है जिसे सभा पटल पर रख दिया गया है। मैं इस अनुबंध की समस्त विषयवस्तु को पढ़ने के लिए सभा का कीमती समय लेना नहीं चाहूंगा और अनुरोध करता हूँ कि इसे पढ़ा हुआ समझा जाए।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.08½ बजे

(दो) वाणिज्य विभाग, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में वाणिज्य संबंधी स्थायी समिति के 100वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति के 105वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

वाणिज्य और उद्योग मंत्री (श्री आनन्द शर्मा) : मैं निम्नलिखित वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ:

विभागों से संबद्ध वाणिज्य संबंधी संसदीय स्थायी समिति ने अपने 100वें प्रतिवेदन में टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी 105वां प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है। इस प्रतिवेदन में 4 अध्याय शामिल थे। सरकार द्वारा स्वीकृत तीन अंतर्विष्ट का उल्लेख अध्याय I में किया गया है। अध्याय-II में उल्लिखित 22 अंतर्विष्ट पर सरकार के उत्तर को

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी 10811/15/14

ध्यान में रखते हुए समिति कोई कार्रवाई नहीं करना चाहती है। अध्याय-III में समिति ने आगे 5 और टिप्पणियां/सिफारिशों की हैं और इस संबंध में की-गई-कार्रवाई उत्तर राज्य सभा सचिवालय को प्रस्तुत कर दिया गया है। अध्याय-IV में समिति ने अंतर्विष्ट का उल्लेख किया है जिन्हें समिति द्वारा अंतरिम उत्तर माना गया है और इस संबंध में अंतिम उत्तर राज्य सभा सचिवालय को अग्रेषित कर दिया गया है। ऊपर उल्लिखित 15 पैराओं के संबंध में, 5 पैराओं से संबंधित कार्रवाई पूरी कर ली गई है, 2 पैराओं के संबंध में आगे कोई कार्रवाई आवश्यक नहीं है, 8 पैराओं के संबंध में कार्रवाई विचाराधीन है। कार्यान्वयन प्रतिवेदन की प्रति संलग्न है।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.09 बजे

(तीन) विद्युत मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2012-13) के बारे में ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति के 28वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

विद्युत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया) : मैं माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के दिनांक 01 सितंबर, 2004 के लोक सभा समाचार भाग-II के तहत दिए गए निदेश 73ए के अनुसरण में ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति के 28वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति पर यह वक्तव्य प्रस्तुत कर रहा हूँ।

28वां प्रतिवेदन वर्ष 2012-13 के लिए विद्युत मंत्रालय की अनुदानों की मांगों से संबंधित है। इसमें 16 सिफारिशें हैं और ये सभी सरकार द्वारा स्वीकार कर ली गई हैं।

उक्त प्रतिवेदन में समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुबंध में दर्शायी गई है, जो सभा पटल पर रखी गई है। मैं सभा का बहुमूल्य समय इस अनुबंध की विषय वस्तुओं में दिए गए ब्यौरों को पढ़ने के लिए नहीं लेना चाहूंगा। मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे पढ़ा हुआ समझा जाए।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.09½ बजे

(चार) शहरी विकास मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2013-14) के बारे में शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति के 24वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती दीपा दासमुंशी) : मैं, यह वक्तव्य माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73क जो निम्नलिखित अनुसार है, के अनुसरण में प्रस्तुत कर रही हूँ:-

“संबंधित मंत्री अपने मंत्रालय के संबंध में विभाग से संबंधित लोक सभा की स्थायी समिति के प्रतिवेदनों अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में छह माह में एक बार सभा में वक्तव्य प्रस्तुत करेंगे”

मैं सभा सदन के माननीय सदस्यों की सुविधा के लिए यह सूचित करना चाहूंगी कि आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों संबंधी 15वीं लोक सभा की स्थायी समिति का प्रतिवेदन लोक सभा में 23 अप्रैल, 2013 को प्रस्तुत किया गया था। इस प्रतिवेदन में 16 सिफारिशों के आगे दर्शाई गई है। इन सिफारिशों पर की-गई-कार्रवाई-टिप्पणी, शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति को 18.07.2013 को भेजा गया था।

अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदस्यों को सूचित करना चाहूंगी कि मंत्रालय द्वारा जहाँ कहीं आवश्यक होगा, आगे की अनुवर्ती कार्रवाई की जाएगी।

इस वक्तव्य का अनुबंध सभा पटल पर रख दिया गया है।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.10 बजे

(पांच) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के कार्यों की स्थिति

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री सुशील कुमार शिंदे) : मैं सभा को सूचित करना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार की मंत्रिपरिषद ने शुक्रवार, दिनांक 14 फरवरी, 2014 को अपना त्यागपत्र दे दिया।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी 10812/15/14

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एलटी 10813/15/14

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने अपना त्यागपत्र विधान सभा के विचारार्थ "जनलोकपाल विधेयक" को सफलतापूर्वक पेश करने में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार की असमर्थता के बाद दिया। यह विधेयक एक वित्त विधेयक था और इसके संबंध में उप राज्यपाल द्वारा केन्द्र सरकार को पहले संदर्भ भेजा जाना आवश्यक था और इस प्रक्रिया का राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार द्वारा पालन नहीं किया गया था।

इन परिस्थितियों में, उप राज्यपाल का प्रतिवेदन और केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा दिनांक 15.02.2014 को हुई इसकी बैठक में की गई, सिफारिश के आधार पर, माननीय राष्ट्रपति ने श्री अरविंद केजरीवाल, मुख्य मंत्री राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार और उनकी मंत्रिपरिषद का त्यागपत्र स्वीकार कर लिया है और विधान सभा को निलंबन की स्थिति में रखते हुए राष्ट्रपति शासन लगाने का अनुमोदन भी प्रदान कर दिया है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : जी हां, बसुदेव आचार्य जी, आपके व्यवस्था के प्रश्न का क्या नियम है? किस नियम के तहत आप व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं? कृपया, मुझे सबसे पहले नियम बताइये।

...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदया, नियम 376 के तहत ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : जी, नहीं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : किस नियम के तहत आप व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : सभा के समक्ष क्या प्रस्ताव है और वह नियम क्या है जिसके तहत आप व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं? मुझे नियम बताइये।

...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदया, जब आंध्र प्रदेश पुनर्गठन विधेयक ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : जी नहीं आगे बढ़ने से पहले मुझे नियम बताइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : जी नहीं, कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)...*

अध्यक्ष महोदया : आपको अनुमति देने से पहले कृपया मुझे आप वह नियम बताइये जिसके अधीन आप व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.11 बजे

अंतरिम सामान्य बजट, 2014-15

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : माननीय वित्त मंत्री - श्री पी. चिदंबरम।

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदंबरम) : अध्यक्ष महोदया, मैं वर्ष 2014-15 के लिए अंतरिम बजट पेश करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मौजूदा आर्थिक स्थिति

पूर्वाह्न 11.11¼ बजे

इस समय, श्री शैलेन्द्र कुमार, श्री पी. करुणाकरन और कुछ अन्य माननीय सदस्य आगे आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

जब मैं यह भाषण तैयार कर रहा था तो सोच रहा था कि यह पूरे वर्ष का नियमित बजट है यह अंतरिम बजट। कई बातें दोनों में समान हैं। मसलन, हमारे लक्ष्य और वैश्विक परिप्रेक्ष्य दोनों एक समान हैं। जैसा कि मैंने पिछले वर्ष भी कहा था, कि दुनिया में जो कुछ भी हो रहा है, उससे हम अप्रभावित नहीं रह सकते हैं। चूंकि सितंबर, 2008 से ही विश्व अर्थव्यवस्था विकासशील देशों का भाग्य निर्धारित करने में निर्णायक भूमिका निभा रही है इसलिए वैश्विक अर्थव्यवस्था और वैश्विक जोखिमों के बारे में चंद शब्द कहना उचित होगा।

विश्व आर्थिक विकास दर 2011 में 3.9 प्रतिशत, 2012 में 3.1 प्रतिशत तथा 2013 में 3.0 प्रतिशत रही। इन प्रतिशतों से पूरी तस्वीर साफ हो जाती है। भारत के प्रमुख व्यापारिक भागीदार, जो हमारे विदेशी पूंजी अंतर्वाहों का एक प्रमुख स्रोत भी है; में, संयुक्त राज्य अमरीका हाल ही में मंदी के एक लंबे दौर से उभरा है; जापान सरकार द्वारा किए गए प्रोत्साहनों से वहां की अर्थव्यवस्था में अच्छे संकेत हैं; कुल मिलाकर, संपूर्ण यूरोजोन में 0.2 प्रतिशत के विकास की सूचना है; और चीन की विकास दर 2011 में 9.3 प्रतिशत से घटकर 2013 में 7.7 प्रतिशत रह गई है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

ग्लोबल रिस्क 2014 रिपोर्ट में 31 वैश्विक जोखिमों की बात कही गई है। इनमें से, दस सबसे बड़े जोखिमों में राजकोषीय संकट, संरचनात्मक उच्च बेरोजगारी या आंशिक बेकारी, आय असमानता, अभिशासन विफलता, खाद्य संकट और राजनीतिक एवं सामाजिक अस्थिरता हैं। जिन चुनौतियों का हम सामना कर रहे हैं, वे सभी उभरती हुई अर्थ-व्यवस्थाओं में सामान्य हैं। वर्ष 2012 और 2013 अड़चन ग्रस्त वर्ष रहे। कुछेक देश ही ऐसे थे जो इन कठिनाइयों में सिर उठाकर चल पाने में कामयाब रहे और उनमें भारत था। मैं आपको बताना चाहूंगा कि कैसे हम इस कठिन घड़ी में भारतीय अर्थव्यवस्था को बाहर निकाल सके।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : अंतरिम बजट पर माननीय मंत्री जी के भाषण के अतिरिक्त कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)...**

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

*(व्यवधान)...**

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहते हैं तो आप नियम का उल्लेख कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, 15वीं लोक सभा के सत्र के ये कुछ अंतिम दिन हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अंतरिम बजट प्रस्तुत करना वित्त मंत्री का एक संवैधानिक दायित्व है और वह अपने इस दायित्व को पूरा कर रहे हैं। कृपया बीच में व्यवधान पेदा न करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आपको कोई समस्या है, तो आप बाद में मेरे कक्ष में आ सकते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप सभी अपनी सीटों पर जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम जीरो ऑवर बाद में देखेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप लोग बजट प्रस्तुत होने दीजिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप बाद में मेरे कक्ष में आकर मुझसे मिलिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं कोई भी समस्या हो, उसका समाधान करने का प्रयास करूंगी।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप सभी अपनी-अपनी सीट पर जाइए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री जी आप अपना भाषण जारी रखिए।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.15 बजे

इस समय, श्री शैलेन्द्र कुमार और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने-अपने स्थान पर वापस चले गए।

अध्यक्ष महोदय : यह सब क्या है?

...(व्यवधान)

चुनौतियां और उद्देश्य

श्री पी. चिदंबरम : वित्त मंत्रालय में अपनी वापसी के कुछ दिनों में ही, मैंने घोषणा की थी कि हमारा उद्देश्य राजकोषीय समकेन, मूल्य स्थिरता, खाद्यान्न में आत्मनिर्भरता, विकास चक्र की बहाली, निवेश वृद्धि, विनिर्माण बढ़ाना, निर्यात को प्रोत्साहित करना, परियोजनाओं के क्रियान्वयन में तेजी लाना और पेट्रोलियम, विद्युत, कोयला, राजमार्ग और कपड़ा जैसे कतिपय तनावग्रस्त क्षेत्रों के सम्यक और व्यावहारिक समाधान तलाशना है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अर्थव्यवस्था की स्थिति

दोहरे घाटे और मुद्रास्फीति

चलिए, अब एक अच्छी बात सुनाऊं। 2013-14 में राजकोषीय घाटा, सकल घरेलू उत्पाद के 4.6 प्रतिशत पर नियंत्रित कर लिया जाएगा और यह उस लक्ष्य रेखा से काफी है जो पिछले वर्ष मैंने खींची थी। अधिक महत्वपूर्ण यह है कि चालू खाता घाटा 88 बिलियन अमरीकी डालर के पिछले वर्ष के सीएडी से भी ज्यादा बढ़ाने का खतरा था। यह 45 बिलियन अमरीकी डालर तक नियंत्रित हो जाएगा। मुझे सदन को सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि वित्त वर्ष की समाप्ति तक, हम विदेशी मुद्रा भंडार में लगभग 15 बिलियन अमरीकी डालर और जोड़ लेंगे। विश्लेषणों तथा रेटिंग एजेंसियों ने हमारे इस प्रयास की सराहना कई माह पूर्व की थी तथा अभी तक किसी ने इसमें कोई खामी नहीं गिनाई। उम्मीद करता हूँ कि अपने एजेंडे में राजकोषीय स्थिरता को सबसे ऊपर बनाए रखा है और इस तरह घरेलू विशेषज्ञ भी सहमत होंगे कि यूपीए सरकार ने जो कहा उसे करके भी दिखाया है। आगे बढ़कर मैं राजनीतिक दलों से अपील करता हूँ कि मेरे साथ मिलकर शपथ लें कि हम सभी कहीं भी और कभी भी ऐसा कुछ नहीं करेंगे जो भारत की अर्थव्यवस्था की नींव की मजबूती पर असर डाले।

पिछले वर्ष, जब मैंने बजट भाषण पढ़ा, थोक मूल्य सूचकांक हैडलाइन मुद्रास्फीति 7.3 प्रतिशत तथा कोर मुद्रास्फीति 4.2 प्रतिशत थी। पूरे सालभर, मुद्रास्फीति में उतार-चढ़ाव होता रहा। जनवरी, 2014 की समाप्ति पर, थोक मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति 5.05 प्रतिशत और कोर मुद्रास्फीति 3.0 प्रतिशत रही। इसके लिए सरकार और भारतीय रिजर्व बैंक ने मिलजुलकर काम किया था। हालांकि हमारे प्रयास बेकार नहीं रहे, लेकिन अभी भी काफी कुछ करना है। खाद्य मुद्रास्फीति अभी भी मुख्य चिन्ता बनी हुई है। तथापि, यह 13.6 प्रतिशत के उच्च स्तर से तेजी से घटकर 6.2 प्रतिशत रह गई।

कृषि

इसका हमें गर्व है कि कृषि में बेहतर निष्पादन हुआ है। 2012-13 में खाद्यान्न उत्पादन 255.36 मिलियन टन हुआ था तथा चालू वर्ष में इसके 263 मिलियन टन होने का अनुमान है। गन्ना, कपास, दलहन, तिलहन और गुणवत्ता पूर्ण बीजों के उत्पादन के अनुमान नए कीर्तिमान की ओर संकेत करते हैं। 2012-13 में कृषि निर्यात 41 बिलियन अमरीकी डॉलर रहा, जबकि 20 बिलियन अमरीकी डालर का आयात किया गया। 2013-14 में कृषि निर्यातों के 45 बिलियन अमरीक डालर को पार करने का अनुमान है। कृषि ऋण, मौजूदा रूपए 700,000 करोड़ के लक्ष्य को पार करते हुए रूपए 735,000 करोड़ तक पहुंचने की उम्मीद है। यूपीए-1 की पंचवर्षीय अवधि में कृषि का सकल घरेलू विकास बढ़कर 3.1 प्रतिशत

हो गया था और यूपीए-II के पहले चार वर्षों में यह बढ़कर 4.0 प्रतिशत बना रहा। चालू वर्ष में कृषि का सकल घरेलू उत्पाद विकास 4.6 प्रतिशत रहने का अनुमान है।

पूर्वाहन 11.18 बजे

इस समय श्री पी. करुणाकरन और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने-अपने स्थान पर वापस चले गए।

निवेश

मंदी के बाद भी बचत दरें 2011-12 में 31.3 प्रतिशत तथा 2012-13 में 30.1 प्रतिशत रहीं। समनुरूपी निवेश दर का प्रतिशत क्रमशः 35.5 तथा 34.8 रहा, जो यह दर्शाता है कि खनन और विनिर्माण को छोड़कर, निवेश में कोई तीव्र गिरावट नहीं रही। यदि वृद्धिशील पूंजी आउटपुट अनुमान कमोबेश एक सा बना रहता है तो इन दो वर्षों के लिए सीएसओ द्वारा अब तक सूचित 6.7 प्रतिशत और 4.5 प्रतिशत की विकास दर से, उच्चतर विकास दर हुई होती, परंतु यह नहीं हो सका। स्पष्ट है कि परियोजनाएं प्रचालन तिथि (सीओडी) हासिल नहीं कर रही थी और कार्यान्वयन राह में और भी अनेक अड़चने हैं। साथ ही जब मैं देखता हूँ कि कई परियोजनाएं लॉगजैम के कारण असफल रह जाएंगी तो ऐसे में सरकार ने निवेश सम्बंधी मंत्रिमंडल समिति और परियोजना निगरानी दल गठित करने के बारे में कठोर कदम उठाया। उनके द्वारा लिए गए तत्काल निर्णय के लिए उनका धन्यवाद। जनवरी 2014 के अंत तक, रूपए 660,000 करोड़ की अनुमानित लागत वाली 296 परियोजनाओं के पूर्ण करने का मार्ग प्रशस्त हुआ था।

विदेश व्यापार

निर्यात में तेजी से वृद्धि हुई, और यह सुधार वैश्विक व्यापार के परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिए। वैश्विक विकास दर वर्ष 2013 की 6.1 प्रतिशत से घटकर 2013 में 2.7 प्रतिशत रह गयी है। भारत का पण्य निर्यात वर्ष 2012-13 में 300.4 बिलियन अमरीकी डालर के स्तर पर पहुंच गया था। इसमें गत वर्ष के मुकाबले 1.8 प्रतिशत की नकारात्मक वृद्धि दर्ज की गयी। हालांकि 2013-14 में एक निराशावादी शुरूआत हुई थी, सदन की यह सूचित करते हुए मुझे प्रसन्नता है कि वर्ष के समाप्त होने तक हमारा पण्य निर्यात 326 बिलियन अमरीकी डालर होने का अनुमान है, जो 6.3 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्शाता है। यद्यपि, आयात कम हो रहा है और यह विनिर्माण या घरेलू व्यापार के लिए बहुत शुभ संकेत नहीं है। हमारा उद्देश्य एक समयावधि में संतुलित रूप से व्यापार के साथ निर्यात तथा आयात दोनों ही क्षेत्रों में जोरदार वृद्धि का होना चाहिए।

विनिर्माण

विनिर्माण भारतीय अर्थव्यवस्था का मुख्य सेक्टर है। विनिर्माण में निवेश का घटना विशेष रूप से चिन्ताजन है। परिणामस्वरूप, अब तक

विनिर्माण क्षेत्र में कोई सुधार नहीं हुआ है। राष्ट्रीय विनिर्माण नीति में, यह लक्ष्य नियत किया गया है कि स.घ.उ में विनिर्माण का हिस्सा बढ़ाकर 25 प्रतिशत कर दिया जाए तथा एक दशक में 100 मिलियन नौकरियां सृजित की जाएं। दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरिडोर सहित आठ राष्ट्रीय निवेश एवं विनिर्माण अंचल घोषित किए गए हैं तथा डीएमआईसी ट्रस्ट द्वारा नौ परियोजनाएं अनुमोदित की गयी हैं। दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरिडोर से बाहर पांच राष्ट्रीय निवेश एवं विनिर्माण अंचलों को भी सिद्धांततया अनुमोदित किया गया है। चेन्नै व बेंगलुरु, बेंगलुरु व मुंबई और अमृतसर व कोलकाता को जोड़ने वाले तीन और कारिडोरों का प्राथमिक कार्य विभिन्न चरणों में चल रहा है। स्टील, सीमेंट, परिशोधन, विद्युत एवं इलेक्ट्रानिक्स जैसे मुख्य विनिर्माण उद्योगों में, अतिरिक्त क्षमताएं संस्थापित की जा रही हैं। सूक्ष्म, लघु एवं मझौले उद्योगों को प्रोत्साहित करने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं। इनमें एक सरकारी अधिप्राप्ति नीति की अधिसूचित करना, प्रौद्योगिकी केंद्रों एवं सामान्य सुविधा केंद्रों की स्थापना करना और खादी मार्क की शुरुआत करना सम्मिलित हैं।

अवसंरचना

हमने अवसंरचना उद्योगों में अवसंरचना और क्षमता वर्धन को काफी प्रोत्साहन दिया है। हमने 2012-13 में और चालू वित्त वर्ष के 9 महीनों में, 29,350 मेगावाट की विद्युत क्षमता, 3,928 कि.मी. के राष्ट्रीय राजमार्ग, प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत 39,144 कि.मी. की ग्रामीण सड़कें 3,343 कि.मी. के नए रेल ट्रैक और हमारे बंदरगाहों में प्रति वर्ष 217.5 मिलियन टन की क्षमता जोड़ी है। इसके अलावा, 19 तेल एवं गैस खंड अन्वेषण के लिए दिए गए तथा 7 नए हवाई अड्डों का निर्माण कार्य चल रहा है। हमने अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं के लिए अंतरण वित्तपोषण की व्यवस्था के लिए तथा बैंकिंग प्रणाली पर बढ़ते ऋण दबाव को कम करने के लिए अवसंरचना ऋण निधियों को भी सुकर बनाया है।

मुद्रा दर

अस्थिर वैश्विक स्थिति के चलते यूएस फ़ैडरल रिजर्व द्वारा आस्ति क्रयों में कमी का संकेत मई, 2013 में मिलने में पूंजी प्रवाहों के जोखिम बढ़ गये। रुपए पर दबाव आ गया। सरकार, भारतीय रिजर्व बैंक और सेबी ने पूंजी प्रवाहों को सुकर बनाने और विदेशी मुद्रा बाजार को स्थिर बनाने के लिए अनेक उपाय किए। उभरती आर्थिक अथव्यवस्थाओं की मुद्राओं में, रुपए कम से कम प्रभावित हुआ जब दिसंबर, 2013 और जनवरी, 2014 में वास्तविक कमी हुई।

सकल घरेलू उत्पाद-गिरावट और बढ़ोत्तरी

माननीय सदस्यों को ज्ञात होगा कि अर्थव्यवस्था में धीमापन 2011-12

में शुरू हुआ। सकल घरेलू उत्पाद की विकास दर 2011-12 की पहली तिमाही में 7.5% थी जो नौ तिमाहियों में कम होकर 2013-14 की पहल तिमाही में 4.4 प्रतिशत रह गयी। जिन अनेक उपायों का मैंने उल्लेख किया है, उनके लिए मैं शुक्रगुजार हूँ। मुझे विश्वास था कि यह गिरावट रुक जाएगी और दूसरी तिमाही में विकास सुधरेगा। मैं विश्वास करता हूँ कि इसके लिए मैं सही साबित हुआ हूँ। 2013-14 की दूसरी तिमाही में विकास दर 4.8 प्रतिशत रही तथा संपूर्ण वर्ष के लिए विकास दर 4.9 प्रतिशत अनुमानित की गई है। इसका अभिप्राय है कि 2013-14 की तीसरी तिमाही और चौथी तिमाही में विकास दर कम से कम 5.2 प्रतिशत होगी।

मैं विश्वास से कह सकता हूँ कि अर्थव्यवस्था आज पहले दो वर्षों से अधिक स्थिर है। राजकोषीय घाटा गिर रहा है। चालू खाता घाटा नियंत्रित किया गया है, स्फीति में नरमी आयी है, तिमाही विकास दर बढ़ने की ओर अग्रसर है। मुद्रा दर स्थिर है। निर्यात बढ़ गये हैं और सैंकड़ों परियोजनाओं को फिर से चालू कर दिया गया है।

अध्यक्ष महोदया, यह सब कठोर परिश्रम का परिणाम है। अन्य गुरुओं के साथ-साथ, मैं मेरी माता जी और हावर्ड का उल्लेख करना चाहूंगा जिन्होंने मुझे कठोर परिश्रम की अहमियत की सीख दी।

यूपीए कार्यकाल का विकास रिकॉर्ड

पिछले 10 वर्षों में, यूपीए सरकारों ने भारत और भारतीयों को विनम्रता पूर्वक यह अहसास कराया है कि विकास अनिवार्य है; और इसे ज्यादा से ज्यादा समावेशी और विकासोन्मुखी होना चाहिए और विकास माडल सतत रहे, तथा इसमें पर्यावरण, अंतपीढीगत समान्यता, ऋण ग्रस्तता, स्वामित्व और संसाधनों का नियंत्रण एवं वित्त पोषण, आदि जैसी चिंताओं की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

यूपीए शासन का विकास रिकॉर्ड अच्छा रहा है।

दस वर्ष पहले, हमने 213 मिलियन टन खाद्यान्न का उत्पादन किया था। आज हम 263 मिलियन टन खाद्यान्न का उत्पादन कर रहे हैं। दस वर्ष पहले, संस्थापित विद्युत क्षमता 112,700 मेगावाट थी; और आज यह क्षमता 234,600 मेगावाट है। इस वर्ष पहले, कोयले का उत्पादन प्रति वर्ष 361 मिलियन टन था। आज हम प्रति वर्ष 554 मिलियन टन उत्पादन कर रहे हैं। दस वर्ष पहले प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत 51,511 किलोमीटर लम्बी ग्रामीण सड़कें थीं, आज हमारे पास 389.578 किलोमीटर लम्बी ग्रामीण सड़कें हैं। दस वर्ष पहले, शिक्षा पर केन्द्र सरकार का व्यय 10,145 करोड़ रुपए था। इस वर्ष हमने 79,451 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं। इस वर्ष पहले, केन्द्रीय सरकार ने स्वास्थ्य पर 7,248 करोड़ रुपए खर्च किए। इस वर्ष यह 36,322 करोड़ रुपए खर्च करेगी। मैं बहुत से उदाहरण दे सकता हूँ, परंतु मैंने जो कहा है, वह काफी होगा।

अध्यक्ष महोदया, मैं नीतिगत निष्क्रियता के तर्क को नकारता हूँ। जैसे कारोबार चक्र होता है, उसी तरह अर्थव्यवस्था की विकास दर के चारों तरफ भी एक चक्र होता है। पिछले 33 वर्षों में, भारत में औसत विकास दर 6.2 प्रतिशत रही है। 1992-2009 के अगले पांच वर्षों की अवधि में, यह 8.4 प्रतिशत रही थी और सीएसओ के अनुमान के अनुसार, यह 2009-2014 की अवधि में 6.6 प्रतिशत रह गई। यूपीए की दोनों सरकारों ने औसत विकास दर से अधिक दिया है।

पिछले 10 वर्षों में किये गए कार्य ही हमारे लिए निर्णायक होंगे।

2013-14 का रिपोर्ट कार्ड

अपने सहयोगियों की ओर से मेरा कर्तव्य बनता है कि मैं देश की अर्थव्यवस्था और लोगों के कल्याण के संबंध में चालू वित्तीय वर्ष में हासिल की गयी कुछ प्रमुख उपलब्धियों की बात करूँ। हम केवल अतीत की ओर ही नहीं देख रहे हैं, बल्कि हम भविष्य की ओर भी देख रहे हैं। इसलिए, मैं अपने सहयोगियों द्वारा की जाने वाली पहल कदमियों के बारे में भी बताना चाहूँगा।

विशिष्ट निर्णय

सरकार ने कई उल्लेखनीय निर्णय लिए हैं जिनमें साहसिक दीर्घकालीन महत्व वाले निर्णयों के रूप में सराहे गए कुछ निर्णय भी सम्मिलित हैं। चीनी पर पूरी तरह से नियंत्रण हटा लिया गया। डीजल मूल्यों में धीरे-धीरे सुधार शुरू हो गया है। रेलवे किराया एक दशक में पहली बार तर्कसंगत बनाया गया है। नए बैंक लाइसेंस जारी करने के लिए आवेदन आमंत्रित किए गए हैं। डिस्कॉम, जो ज्यादातर रुग्ण हैं, का पुनरुत्थान केन्द्रीय सहायता देकर किया जा रहा है।

ऐतिहासिक विधान

अनुसूचित जनजातियों और अन्य पारंपरिक अधिनियम के अधीन 12.8 लाख भूमि पट्टे वितरित किए गए। इनका क्षेत्रफल 18.80 लाख हेक्टेयर बैठता है।

भूमि अर्जन उचित प्रतिकर और पारदर्शिता का अधिकार, पुनर्वास और पुनर्स्थापन अधिनियम 1.1.2014 को अधिसूचित किया गया। अंततोगत्वा दमनात्मक औपनिवेशिक कानून, 1894 का अंत हो गया।

67 प्रतिशत जनसंख्या को खाद्यान्न सुनिश्चित करते हुए, राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम पारित किया गया।

1956 के पुराने कानूनों के स्थान पर, नया कंपनी अधिनियम आ गया है।

नई पेंशन प्रणाली के लिए सांविधिक आधार एवं एक सांविधिक विनियामक की स्थापना के संबंध में, पेंशन निधि विनियामक एवं विकास प्राधिकरण अधिनियम पारित किया गया।

आर्थिक पहल

अपेक्षकृत अधिक प्राधिकार और उत्तरदायित्व के लिए 66 कार्यक्रमों में केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं पुनः बनाई गई हैं। इन कार्यक्रमों के अंतर्गत निधियां राज्य योजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता के रूप में जारी की जाएगी। इससे राज्यों को अधिक अधिकार और उत्तरदायित्व मिलेंगे। परिणामस्वरूप, राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता बजट अनुमान 2013-14 में आवंटित 136.254 करोड़ रुपए से काफी बढ़कर 2014-15 में 338,562 करोड़ रुपए हो जाएगी।

वर्ष 2013-14 के दौरान, पब्लिक सेक्टर, उद्यम पूंजी व्यय में 257,641 करोड़ रुपए का एक नया रिकॉर्ड प्राप्त करेगी।

सभी स्वीकृतियों एवं अनुमोदनों की प्राप्ति के पश्चात, लगभग 50,000 मेगावाट तापीय एवं पन विद्युत क्षमता निर्माण का कार्य चल रहा है। 78,000 मेगावाट के विद्युत उत्पादन के लिए, कोयला आपूर्ति का आश्वासन दिया गया।

दूरसंचार, भेषज, नागर विमानन, विद्युत व्यापार संगठनों और मल्टी-ब्रांड रिटेल में अधिक निवेश जुटाने के लिए, विदेशी प्रत्यक्ष निवेश नीति को उदार बनाया गया।

दो सेमी-कन्डक्टर वाटर फैंब यूनिटों को स्थापित करने का अनुमोदन दिया गया है। यह इलेक्ट्रॉनिक हार्डवेयर उद्योग की आधारशिला होगी।

4,909 करोड़ रुपए के परिव्यय से, डाक विभाग की सूचना प्रौद्योगिकी आधुनिकीकरण परियोजना 155,000 स्टेशनों में 2015 तक काम करना शुरू कर देगी।

कुडनकुलम न्यूक्लियर पावर प्लांट यूनिट 1 ने महत्वपूर्ण उपलब्धि प्राप्त की है। यह 180 मिलियन यूनिट विद्युत आपूर्ति कर रहा है। कलपक्कम स्थित 500 मेगावाट प्रोटोटाइप फास्ट ब्रिडर रिएक्टर पूरा होने वाला है। बारहवीं पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक 10,080 मेगावाट की संस्थापित क्षमता प्राप्त करने के उद्देश्य से, सात न्यूक्लियर पावर रिएक्टरों का निर्माण कार्य चल रहा है।

ग्रिड संयोजित सौर ऊर्जा का लक्ष्य पार कर जाने और 1,684 मेगा वाट की क्षमता प्राप्त कर लेने के पश्चात्, राष्ट्रीय सौर ऊर्जा मिशन 1.4.2013 को द्वितीय चरण में प्रवेश कर गया है। वर्ष 2014-15 के दौरान, चार अल्ट्रा मेगा सोलर पावर प्रोजेक्ट शुरू करने का प्रस्ताव है। इनमें से प्रत्येक की क्षमता 500 मेगावाट होगी।

सबसे निचले स्तर पर नवोन्मेषों को संवर्द्धित करने के लिए, सूक्ष्म, लघु और मध्यम मंत्रालय "भारत समावेशी नवोन्मेष निधि" गठित करेगा। इससे सूक्ष्म, लघु और मध्यम क्षेत्र के उद्यमों की सहायता के लिए सामाजिक प्रतिलाभ मिलेंगे। मैं इस निधि की संग्रह राशि के लिए 100 करोड़ का प्रारंभिक अंशदान करने का प्रस्ताव करता हूँ।

सामाजिक क्षेत्र संबंधी पहल

अनुसूचित जातियों के बीच उद्यमशीलता बढ़ाने तथा उन्हें रियायती वित्तपोषण उपलब्ध कराने के लिए, आईएफसीआई अनुसूचित जाति उद्यम पूंजी निधि स्थापित करेगी। इसके लिए मैं 200 करोड़ रुपए की प्रारंभिक पूंजी उपलब्ध कराने का प्रस्ताव करता हूँ। इसकी अनुपूर्ति हर वर्ष की जा सकेगी।

पुनः बनाई गई एकीकृत बाल विकास योजना 400 जिलों में कार्यान्वित की गयी है और 1.4.2014 से यह शेष जिलों में कार्यान्वित की जाएगी।

सरकार ने राष्ट्रीय कृषि वानिकी नीति 2014 अनुमोदित की है। इसके बहु-विध उद्देश्य हैं जिनमें रोजगार, उत्पादकता, संरक्षण और पारिस्थिति सम्मिलित हैं।

गौण वनोत्पाद के विपणन के लिए एक तंत्र की शुरुआत की गई है। इस योजना को 2014-15 में जारी रखने के लिए, 444.59 करोड़ रुपए का बजट आबंटन किया गया है।

कम्युनिटी रेडियो स्टेशनों को बढ़ावा देने के लिए, 100 करोड़ रुपए के आबंटन से एक नई स्कीम अनुमोदित की गयी है।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने जन साधारण को नई प्रौद्योगिकियां उपलब्ध कराई है: जिनमें जेई टीका, जो थैलेसीमियाग्रस्त मरीजों के लिए एक नैदानिक जांच है और सर्वाइकल कैंसर का पता लगाने के लिए एक मैग्नीविलुलाइजर शामिल हैं।

कुछ राज्यों को अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता

पूर्वोत्तर राज्य, हिमाचल प्रदेश और उत्तराखंड की ओर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। चालू वर्ष में आवंटित की गई निधियों के अलावा, मैं इस वर्ष की समाप्ति से पूर्व, इन राज्यों को 1,200 करोड़ की अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता राशि जारी करने का प्रस्ताव करता हूँ।

अंतरिक्ष

भारत मार्स आर्बिटर मिशन की स्थापना करके गिने-चुने देशों की श्रेणी में आ गया है। हमने अब प्रौद्योगिकी, क्राइयोजनिक्स, नेविगेशन, मौसम वैज्ञानी और संचार उपग्रहों के प्रक्षेपण में क्षमता प्राप्त कर ली है।

2014-15 में अनेक फ्लाइट परीक्षणों नेविगेशनल उपग्रहों और अंतरिक्ष मिशनों की योजना है।

वायदों को पूरा करना

गत वर्ष, मैंने तीन वायदे किए थे और बालिका, युवा छात्र और गरीब व्यक्ति को सामने रखते हुए माननीय सदस्यों से अनुरोध किया था। महिलाओं की गरिमा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, मैंने निर्भया निधि बनाने का वायदा किया और इस निधि में 1000 करोड़ रुपए आबंटित किए थे हमने अब तक, दो प्रस्ताव अनुमोदित किए हैं। इन्हें इस निधि से सहायता मिलेगी। यह स्पष्ट करने के लिए कि यह निधि एक स्थायी निधि होगी, मैं 1000 करोड़ रुपए के इस निधि में 1000 करोड़ रुपए की और राशि देने का प्रस्ताव करता हूँ।

दूसरा मैंने लाखों युवकों और महिलाओं के कौशल विकास के महत्वाकांक्षी कार्यक्रम का वायदा किया था और इस कार्यक्रम को लागू करने के लिए राष्ट्रीय कौशल विकास निगम को यह कार्य सौंपा था। राष्ट्रीय कौशल अधिप्रमाणन और आर्थिक पुरस्कार स्कीम अगस्त 2013 में शुरू की गई थी। यह व्यापक रूप से बहुत कामयाब रही है। अब तक, 24 सेक्टर कौशल परिषदें, 442 प्रशिक्षण भागीदार और 17 आलकन एजेंसियां, इस कार्यक्रम में शामिल हुईं। 204 जॉब रोल्ल्स को अंतिम रूप दिया गया है। 168,043 युवकों ने इस कार्यक्रम में नामांकन कराया और 77,710 प्रशिक्षुओं ने प्रशिक्षण पूरा किया। माननीय सदस्यों को स्मरण होगा कि मैंने इस स्कीम के लिए 1000 करोड़ रुपए निर्धारित किए थे। यह पूरी राष्ट्रीय कौशल विकास ट्रस्ट को 1000 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि अंतरित करने का प्रस्ताव करता हूँ। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि राष्ट्रीय कौशल विकास निगम ने वास्तव में, जम्मू-कश्मीर में उड़ान जैसे कौशल विकास कार्यक्रम संचालित करने वाले कई मंत्रालयों के प्रयासों की प्रशंसा की है।

मेरा तीसरा वायदा यह था कि प्रत्यक्ष लाभ अंतरण स्कीम पूरे देश में लागू कर दी जाएगी। यह स्कीम मुश्किल से एक साल पुरानी है। 27 अभिज्ञात स्कीमों के अंतर्गत धनराशि लाभार्थियों को अंतरित की जा रही है। इसमें राष्ट्रीय सामाजिक सहायता कार्यक्रम भी शामिल है। 31.01.2014 तक, इसके जरिए कुल 54,20,114 ट्रांजेक्शन किए गए हैं और 628 करोड़ रुपए की राशि अंतरित की जा चुकी है। इसी तरह, 3,370 करोड़ रुपए की एक और राशि 2.1 करोड़ रुपए एलपीजी लाभार्थियों को अंतरित की गई है। यह स्कीम, निर्दिष्ट की गयी कठिनाइयों का समाधान लंबित होने तक फिलहाल रोक दी गई है। तथापि, मैं पुनः बताना चाहूंगा कि सरकार आधार के प्रति और वित्तीय समावेशन को बढ़ावा देने के लिए सभी आधार धारकों के बैंक खाते खोलने के लिए पूरी तरह से प्रतिबद्ध रही है। इसके अंतर्गत, अभी तक रुपए 57 करोड़ यूनीक नंबर

जारी किए जा चुके हैं। आधार की आवश्यकता किसे है? ये वे लोग हैं जो सबसे निचले पायदान पर हैं, गरीब हैं, प्रवासी मजदूर हैं, बेघर हैं, दबे-कुचले और बेसहारा लोग हैं। इन्हें आधार की जरूरत है और हम यह सुनिश्चित करेंगे कि इन्हें आधार मिले। मुझे कोई शंका नहीं है कि आगे चलकर आधार के आलोचक भी यह मानेंगे कि आधार सशक्तिकरण का एक कारगर साधन है।

अंतरिम बजट का विहंगावलोकन

आयोजना और आयोजना-भिन्न व्यय

अब मैं अंतरिम बजट का विहंगावलोकन दूंगा। कुछ वर्षों में, हमने बजट में सीमा से अधिक उपलब्ध कराया है। उन वर्षों में बचत अपरिहार्य रही हैं। इसके अतिरिक्त, यदि संभावना से कम विकास होता है तो राजस्व भी संभावना से कम प्राप्त होगा। 2013-14 एक ऐसा ही वर्ष रहा। मुझे आशांका है कि हम बजटीय आयोजना व्यय को खर्च नहीं कर पाएंगे, परंतु आयोजना-भिन्न व्यय बजट में किए गए प्रावधान से थोड़ा अधिक हो जाएगा।

आयोजना व्यय की गति बनाये रखने के लिए, मैंने निर्णय किया है कि 2014-15 में आयोजना व्यय को उसी स्तर पर बनाये रखा जाए जिस स्तर पर इसका बजट प्रावधान 2013-14 में किया गया था। मैंने आयोजना व्यय के लिए 555,322 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। मुझे सदन को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि जो मंत्रालय/विभाग यूपीए सरकार के मुख्य फ्लैगशिप कार्यक्रम कार्यान्वित कर रहे हैं, उन सभी को पर्याप्त निधियां प्रदान की गई हैं। वर्ष 2014-15 में, मैंने वर्ष के संशोधित अनुमानों को ध्यान में रखे बिना, निम्नलिखित सभी को बजट अनुमान 2013-14 की तुलना में, या तो उसके बराबर अथवा उससे अधिक धनराशि उपलब्ध करायी है:

अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय	— 3,711 करोड़ रुपए
जनजातीय कार्य मंत्रालय	— 4,379 करोड़ रुपए
आवास और गरीबी उपशमन मंत्रालय	— 6,000 करोड़ रुपए
सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय	— 6,730 करोड़ रुपए
पंचायती राज मंत्रालय	— 7,000 करोड़ रुपए
पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय	— 15,260 करोड़ रुपए
महिला और बाल विकास मंत्रालय	— रुपए 21,000 करोड़

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय	— 33,725 करोड़ रुपए
मानव संसाधन विकास मंत्रालय	— 67,398 करोड़ रुपए
ग्रामीण विकास मंत्रालय	— 82,202 करोड़ रुपए

रेलवे

मेरे सहयोगी रेल मंत्री ने कुछेक दिन पहले रेल बजट प्रस्तुत किया। रेलवे को बजटीय सहायता बजट अनुमान 2013-14 में रु. 26,000 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 2014-15 में 29,000 करोड़ रुपए कर दी गई है। रेलवे को बाजार उधार और सरकारी निजी भागीदारी योजनाओं के माध्यम से भारी संसाधन जुटाने की आवश्यकता है। प्रस्ताव है कि रेल परियोजनाओं के लिए निधियां जुटाने हेतु नई लिखतें और नये तंत्र चिन्हित किये जाएं।

अनुसूचित जाति उप-योजना और जनजातीय उप-योजना

महिलोन्मुखी बजट और बाल बजट

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि मैं अनुसूचित जाति उप-योजना के लिए 48,638 करोड़ रुपए और जनजातीय उप-योजना को 30,726 करोड़ रुपए करने का प्रस्ताव करता हूं। वे यह जानकर भी प्रसन्न होंगे कि महिलोन्मुखी बजट के लिए 97,533 करोड़ रुपए और बाल बजट हेतु 81,024 करोड़ रुपए रखे गए हैं।

मुझे विश्वास है कि शिकायत के लिए कोई कारण नहीं होगा। यदि कहीं कोई कमियां हैं, तो उन्हें नियमित बजट प्रस्तुत करते समय दूर किया जा सकता है। समग्र संसाधनों के भीतर आवंटनों में आवश्यक संशोधन करने के लिए व्यय बजट में काफी गुंजाइश है।

वर्ष 2014-15 में आयोजना-भिन्न व्यय 12,07,892 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। इसमें से, खाद्य, उर्वरक एवं ईंधन के लिए दी जाने वाली सब्सिडी पर व्यय 2,46,397 करोड़ रुपए होगा। यह 2013-14 में रखे गये। 2,45,452 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान से थोड़ा सा अधिक है। ईंधन सब्सिडी हेतु 65,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। इस वर्ष, हमने 2012-13 की चतुर्थ तिमाही से 45,000 करोड़ रुपए की राशि का उपयोग किया और इस वर्ष की चतुर्थ तिमाही से अगले वर्ष में 35,000 करोड़ रुपए का राशि का प्रयोग करेंगे। संपूर्ण देश में राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम क्रियान्वित करने की हमारी सरकार की सुदृढ़ और अडिग प्रतिबद्धता को ध्यान में रखते हुए, खाद्य सब्सिडी हेतु 115,000 करोड़ रुपए की राशि आबंटित की गयी है।

रक्षा

रक्षा के लिए आवंटन बजट अनुमान 2013-14 में 2,03,672 करोड़ रुपए रखा गया था। इसे 10 प्रतिशत बढ़ाकर 2014-15 में 2,24,000 करोड़ रुपए किया गया है।

एक रैंक एक पेंशन

माननीय सदस्य, रक्षा सेवाओं की लंबे समय से की जा रही एक रैंक-एक पेंशन (ओरओपी) की मांग से अवगत हैं। यह एक भावात्मक विषय है। इसके कानूनी निहितार्थ हैं और इससे अत्यंत सावधानी से निपटना होगा। यूपीए सरकारों के कार्यकाल के दौरान, रक्षा सेवाओं के लिए लागू होने वाले पेंशन नियम 2006, 2010 एवं 2013 में तीन अवसरों पर अधिसूचित किए गए हैं। परिणामस्वरूप, चार अर्थात् हवलदार, नायक सूबेदार, सूबेदार और सूबेदार मेजर रैंकों में (दूर की जा रही कुछ विसंगतियों की शर्त पर) 2006 से पहले और 2006 के बाद सेवानिवृत्त होने वालों के बीच अंतर समाप्त हो गया है। सिपाही और नायक के रैंकों में छोटा सा अंतर तथा मेजर और उससे ऊपर के रैंकों में अंतर अभी बना हुआ है। हमें एक युवा लड़ाकू बल की आवश्यकता है, हमें युवा जवानों की आवश्यकता है और हमें युवा अधिकारियों की आवश्यकता है। हमें रक्षा सेवाओं में केवल सीमित वर्षों के लिए कार्यरत रहे व्यक्तियों की देख-भाल भी करनी है। इसलिए, सरकार ने अंतिम उपाय करते हुए प्रत्येक रैंक में सेवानिवृत्त होने वाले व्यक्तियों की पेंशन में अंतर को समाप्त करने का निर्णय लिया है। मुझे यह सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि सरकार ने रक्षा बलों के लिए एक रैंक एक पेंशन के सिद्धांत को मान लिया है। यह निर्णय वित्त वर्ष 2014-15 से भविष्यलक्षी प्रभाव से कार्यान्वित किया जाएगा। इसके लिए 2014-15 में 500 करोड़ रुपए की आवश्यकता का अनुमान है। यूपीए सरकार की प्रतिबद्धता की पूर्ति हेतु, मैं इसी चालू वर्ष में रक्षा पेंशन खाते के लिए 500 करोड़ रुपए की राशि अंतरित करने का प्रस्ताव करता हूँ।

केन्द्रीय सशस्त्र पुलिस बल

केन्द्रीय सशस्त्र पुलिस बलों की क्षमता बढ़ाने और उन्हें अत्याधुनिक उपकरण और प्रौद्योगिकी उपलब्ध कराने के लिए, 11,009 करोड़ रुपए की लागत से आधुनिकीकरण योजना अनुमोदित की गई है। चालू वित्त वर्ष और अगले वर्ष के लिए निधियों की व्यवस्था की गई है।

वित्तीय क्षेत्र

बैंकिंग

माननीय सदस्यों, मैंने फरवरी, 2013 के बजट भाषण में वित्तीय क्षेत्र विषयक, जो उद्घोषणाएं की थीं, वे कार्यान्वित कर दी गयी हैं या की

जा रही हैं। 2014-15 में, मैं सरकारी क्षेत्र के बैंकों में पूंजी निवेशन के लिए 11,200 करोड़ रुपए आबंटित करने का प्रस्ताव करता हूँ। इन बैंकों का 8,023 शाखाएं खोलने का लक्ष्य था। अभी तक, 5,207 शाखाएं खोली गयी हैं, और प्रत्येक शाखा में एटीएम लगाने के अपने लक्ष्य के नजदीक हैं। भारतीय महिला बैंक का शुभारंभ 19.11.2013 को किया गया। ग्रामीण आवास निधि को 6,000 करोड़ रुपए और शहरी आवास निधि को 6,000 करोड़ रुपए और शहरी आवास निधि को 2000 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए गए।

अनर्जक आस्तियों के बढ़ने से बैंक दबाव में हैं। बैंकों ने मुझे आश्वस्त किया है कि जैसे ही अर्थव्यवस्था में सुधार आएगा वे अनर्जक आस्तियों को नियंत्रित करने, अधिक ऋणों की वसूली करने और अधिक सकारात्मक तुलन पत्र तैयार करने में सफल होंगे।

इस बीच, मैं सरकार की नीतियों और कार्यक्रमों को लोगों तक पहुंचाने के लिए बैंकों द्वारा कठिन समय में दी गई सेवा को नहीं भुला सकता हूँ। इस वर्ष, बैंक कृषि ऋण के 700,000 करोड़ रुपए का लक्ष्य पार कर लेंगे। इसलिए 2014-15 में इसके लिए, मैं 8,00,000 करोड़ रुपए का लक्ष्य निश्चित करता हूँ। माननीय सदस्यों को याद होगा कि 2006-07 में ब्याज सहायता योजना शुरू की गई थी। समय से पहले ऋण अदा करने वाले किसानों के लिए इसमें 2 प्रतिशत की ब्याज सहायता और 3 प्रतिशत का प्रोत्साहन देने की व्यवस्था है। इस प्रकार, कृषि ऋणों पर प्रभावी ब्याज दर 4 प्रतिशत तक कम की गई है। अभी तक, इस स्कीम के अंतर्गत 23,924 करोड़ रुपए की राशि जारी की गयी है। मैं 2014-15 में इस स्कीम को जारी रखने का प्रस्ताव करता हूँ।

अल्पसंख्यक समुदायों को ऋण

एक दशक पहले, भारत अल्पसंख्यक बहुल 121 जिलों में अल्पसंख्यकों के 14,15,000 बैंक खाते थे। मार्च, 2013 की समाप्ति पर, उनके 43,22,000 खाते हैं और ऋण राशि 4,000 करोड़ से बढ़कर 66,500 करोड़ हो गई है। दिसंबर 2013 की समाप्ति पर, संपूर्ण देश में अल्पसंख्यक समुदायों को 211,451 करोड़ रुपए के ऋण दिए गए हैं।

स्वयं सहायता समूह

दस वर्ष पहले, केवल 9,71,182 स्वयं सहायता समूहों को ऋणों के लिए बैंकों से जोड़ा गया था। दिसंबर, 2013 के अंत में, 41,16,000 महिला स्वयं सहायता समूहों को ऋण दिया गया और बकाया ऋण राशि 36,893 करोड़ रुपए थी।

शिक्षा ऋण

दस वर्ष पहले, केवल कुछ हजार विद्यार्थियों, जो अच्छी तरह जुड़े हुए थे, ने शिक्षा के लिए ऋण प्राप्त किए। दिसंबर 2013 की समाप्ति

पर सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों में 25,70,254 खाते विद्यार्थी ऋण के थे और ऋण की बकाया राशि 57,700 करोड़ रुपए थी।

माननीय सदस्यों को याद होगा कि मेरे पूर्ववर्ती श्री प्रणब मुखर्जी ने 2009-10 के बजट में 1.4.2009 के बाद संवितरित शिक्षा ऋण के संबंध में केन्द्रीय ब्याज सब्सिडी सहायता योजना शुरू की थी। इसके तहत सरकार ने अध्ययन और उसके कुछ बाद तक की अवधि के लिए ब्याज का भार स्वयं उठाया। इस स्कीम से उधार लेने वाले विद्यार्थियों और उनके परिवारों में खुशी की लहर आयी। तथापि, जिन विद्यार्थियों ने 31.3.2009 के पहले ऋण लिया था, उन विद्यार्थियों के बीच भेदभाव होने की बात मेरे ध्यान में आयी। वे अध्ययन की अवधि के दौरान ब्याज चुकाने के लिए संघर्ष करते रहे, और उसके बाद भी ऋण चुकता करते रहे। मेरे विचार से वे कुछ राहत के पात्र हैं। इसलिए मैं, 31.3.2009 से पहले लिए गए और 31.12.2013 को बकाया सभी शिक्षा ऋणों के लिए ऋणस्थगन अवधि का प्रस्ताव रखता हूँ। 31.12.2013 की स्थिति के अनुसार, बकाया ब्याज की देनदारियों को सरकार चुकाएगी परंतु उधारकर्ता को 1.1.2014 के बाद की अवधि के लिए ब्याज चुकाना होगा। अनुमान है कि इससे लगभग 9 लाख उधारकर्ता विद्यार्थियों को लगभग 2,600 करोड़ रुपए का फायदा होगा। मैं वर्तमान वित्त वर्ष में ही निधियां देना चाहता हूँ। तदनुसार 2,600 करोड़ रुपए की राशि केनरा बैंक को अंतरित की जाएगी। यह बैंक प्राधिकृत सीएसआईएस बैंकर है। इस स्कीम के ब्यौरे की घोषणा जल्द कर दी जाएगी।

पूर्वाह्न 11.52 बजे

इस समय श्री सुदीप बंदोपाध्याय, श्री पी. कुमार और कुछ अन्य माननीय सदस्य आगे आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

श्री सुदीप बंदोपाध्याय (कोलकाता उत्तर) : पश्चिम बंगाल के ऋण स्थगन के बारे में बताइए...(व्यवधान)

श्री पी. चिदंबरम :

बीमा

इस वर्ष अर्धशहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में सेवा प्रदान करने हेतु 10,000 या इससे अधिक जनसंख्या वाले नगरों में जीवन बीमा निगम ने 1,252 कार्यालय खोले हैं और चार पब्लिक सेक्टर जनरल इंश्योरेंस कंपनियों ने 1,849 कार्यालय खोले हैं। वे अपने लिए निर्धारित लक्ष्यों को हासिल करने के लिए निरंतर आगे बढ़ रही हैं।

वित्तीय बाजार

भारतीय वित्तीय बाजार की गहरी पैठ बनाने के लिए, अनेक उपायों की परिकल्पना की गई है। वे हैं:—

- एडीआर/जीडीआर स्कीम का व्यापक पुनरुद्धार और निक्षेपागार प्राप्ति की संभावना बढ़ाना;
- रुपया मूल्यवर्गित कॉर्पोरेट बांड बाजार को उदार बनाना;
- विदेशी मुद्रा जोखिम से पूरी तरह अपनी रक्षा करने हेतु भारतीय कंपनियों को समर्थ बनाने के लिए मुद्रा व्युत्पन्न बाजार को गहन और सुदृढ़ बनाना;
- प्रत्येक व्यक्ति की वित्तीय आस्तियों के लिए एक रिकॉर्ड रखना;
- भारतीय बांडों में निवेश करने के इच्छुक अंतर्राष्ट्रीय निवेशकों के लिए मंजूरी और व्यवस्थापन को सुचारू बनाना।

पण्य व्युत्पन्न बाजार

माननीय सदस्यों को नेशनल स्पॉट एक्सचेंज लिमिटेड में हुए भुगतान संकट के बारे में याद होगा। इस विषय के वित्त मंत्रालय में अंतरण के बाद एनएसईएल को अधिकार में लेने और यह सुनिश्चित करने, कि, वित्तीय बाजार के अन्य विनियमित खंडों के लिए कोई बकाया भुगतान का संकट न हो, तुरंत कार्रवाई की गई। मैं, पण्य व्युत्पन्न बाजार के विनियामक ढांचे को सुदृढ़ करने के लिए वायदा संविदा (विनियमन) अधिनियम का प्रस्ताव करता हूँ।

मुख्य लंबित विधेयक

मुझे यह बताते हुए खेद है कि बीमा विधि (संशोधन) विधेयक और प्रतिभूति विधि (संशोधन) विधेयक संसद द्वारा कुछ ऐसे कारणों के चलते पारित नहीं किये गये जिनका इन विधेयकों की मैरिट से कुछ लेना देना नहीं है।

लोक ऋण प्रबंध अभिकरण

बजट भाषण 2011-12 में की गई घोषणा के अनुपालन में, सरकार, लोक ऋण प्रबंध अभिकरण विधेयक के लिए तैयार है। पूर्वनिर्णय का पालन करते हुए, गैर-सांविधिक लोक ऋण प्रबंध अभिकरण स्थापित करने का प्रस्ताव है। यह 2014-15 में कार्य शुरू कर सकेगा।

भावी योजना

अध्यक्ष महोदया, अब मैं भावी कार्य योजना की रूपरेखा प्रस्तुत करता हूँ।

मुझे आश्चर्य है कि कितने लोग इस बात को जानते हैं कि भारत की अर्थव्यवस्था अपने सकल घरेलू उत्पाद के आकार के संदर्भ में विश्व में 11वीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था है। अभी बहुत कुछ होना बाकी है। यह अधिक तर्कसंगत है कि अगले तीन दशकों में, भारत का सामान्य

स.घ.उ. देश को अमेरिका और चीन के बाद तीसरे स्थान पर ले जाएगा। जिस प्रकार विकसित देशों की किस्मत आज उभरती अर्थव्यवस्थाओं को प्रभावित करती है, चीन और भारत की किस्मत, भविष्य में शेष विश्व पर, महत्वपूर्ण प्रभाव डालेगी। इसलिए हमारी जिम्मेदारी न केवल हमारे लिए है अपितु पूरे विश्व के लिए है ताकि हम अपनी अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ बनाए रख सकें।

जिन लक्ष्यों को हमने अपने लिए निर्धारित किया है कि उनके प्रति यूपीए सरकार की दृष्टि स्पष्ट है। मैंने उन लक्ष्यों को हासिल करने के कार्यों हेतु कदम उठाया है, जिन्हें आज सरकार के द्वारा किया जाना है। मैं ऐसे दस कार्यों को अभिचिह्नित करने का अनुरोध करता हूँ:-

- (i) **राजकोषीय सुदृढ़ीकरण** : हमें 2016-17 तक राजकोषीय घाटे के स.घ.उ. के 3 प्रतिशत का लक्ष्यहासिल करना और हमेशा उससे से नीचे के स्तर पर बने रहना है।
- (ii) **चालू खाता घाटा** : चूंकि कुछ और वर्षों तक हमें प्रत्येक वर्ष चालू खाता घाटा उठाना होगा। इसका वित्तपोषण विदेशी निवेश से ही हो सकता है, चाहे वह एफडीआई या एफआईआई अथवा ईसीबी या किसी अन्य प्रकार का विदेशी अंतर्वाह ही क्यों न हो। अतः विदेशी निवेश के किसी विपथन की कोई गुंजाइश नहीं है।
- (iii) **मूल्य स्थिरता और विकास** : विकासशील अर्थव्यवस्था में हमें स्वीकार करना है कि जब हमारा लक्ष्य अधिक विकास है तो मुद्रास्फीति का स्तर थोड़ा कम होगा। मौद्रिक नीति बनाते समय, भारतीय रिजर्व बैंक को मूल्य स्थिरता और विकास के बीच संतुलन बनाना होगा।
- (iv) **वित्तीय क्षेत्र में सुधार** : वित्तीय क्षेत्र विधायी सुधार आयोग की जिन सिफारिशों में किसी विधायी परिवर्तन की जरूरत नहीं है, उन्हें तत्काल कार्यान्वित किया जाए और अन्य सिफारिशों के लिए विधान पारित करने हेतु हमें एक समय सारणी बनानी चाहिए।
- (v) **अवसंरचना** : हमें अपनी अवसंरचना पुनः बनानी चाहिए और नई अवसंरचना की बहुत बड़ी मात्रा जोड़ी जानी चाहिए। प्रत्येक जांचा-परखा मॉडल अपनाना चाहिए, पीपीपी मॉडल का और व्यापक प्रयोग किया जाना चाहिए। दीर्घावधिक निधियों और निवेशों के पूंलिंग हेतु नए वित्तीय ढांचे सृजित किए जाने चाहिए।
- (vi) **विनिर्माण** : हमें विनिर्माण और विशेषकर निर्यात के लिए विनिर्माण पर ध्यान देना होगा। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि निर्यात

किए जाने वाले उत्पादों पर लगने वाले सभी केन्द्रीय अथवा राज्य कर माफ किए जाए या उनसे छूट दी जाए। मैं यह प्रस्ताव भी करता हूँ कि एक न्यूनतम टैरिफ संरक्षण हो ताकि वस्तुओं को भारत में आयात करने की बजाय, भारत में उनके विनिर्माण के लिए प्रोत्साहन दिया जाए।

- (vii) **सब्सिडियां** : समिति संसाधनों को स्वीकारते हुए और उन संसाधनों पर अनेक दावों के चलते हमें उन सब्सिडियां का चयन करना चाहिए जो वास्तव में जरूरी हैं और उन्हें सर्वथा जरूरतमंदों को ही दें।
- (viii) **शहरीकरण** : हमारे शहर बेकाबू हो जाएंगे और शायद रहने योग्य न रहें यदि हम अपने शहरों में अपकर्ष का समाधान नहीं करते। शहरों के पास भूमि के रूप में संपत्ति है। शहर धन सृजित भी करते हैं। वह धन अभिशासन के नए मॉडल के चलते शहर के पुनर्निर्माण हेतु संसाधनों में लगाया जाना चाहिए।
- (ix) **कौशल विकास** : सरकार की प्राथमिकताओं में कौशल विकास को माध्यमिक शिक्षा, विश्वविद्यालय शिक्षा, संपूर्ण स्वच्छता और सबके लिए स्वास्थ्य के साथ स्थान मिलना चाहिए।
- (x) **राज्यों और केन्द्र के बीच जिम्मेदारी वहन करना** : राज्यों के पास फ्लैगशिप कार्यक्रम क्रियान्वित करने की वित्तीय लागत का युक्तिसंगत अनुपात वहन करने की वित्तीय गुंजाइश है और उन्हें स्वेच्छा से ऐसा करना चाहिए ताकि केन्द्र सरकार रक्षा, रेलवे, राष्ट्रीय राजमार्ग और दूरसंचार जैसे क्षेत्रों के लिए अधिक संसाधन आवंटित कर सके जो इसकी अनन्य जिम्मेदारी हैं

राजस्व

वस्तु एवं सेवा कर तथा प्रत्यक्ष कर संहिता

राजस्वों को अत्यंत महत्व है। राजस्व का सबसे अच्छा स्रोत कर रहे हैं और इसके लिए हमें आधुनिक कर विधियों की जरूरत है। मेरी चिन्ता यह है कि अभी तक हम वस्तु एवं सेवा कर लागू करने में सफल नहीं हो पाए हैं। अब, मैं इस सवाल का जवाब आप पर छोड़ता हूँ कि जब कर सुधार होने को था तो वे कौन थे जिन्होंने इस वस्तु एवं सेवा कर को लागू होने से रोका। हमने प्रत्यक्ष कर संहिता भी तैयार कर ली है। यह कम से कम अगले 20 वर्षों तक हमारे काम आएगी। पार्टीलाइन और दलगत भावना से ऊपर उठकर स्वस्थ सार्वजनिक बहस के लिए, मैं इस संहिता को वेबसाइट में डालना चाहता हूँ। मैं सभी राजनीतिक पार्टियों से

अपील करता हूँ कि वे 2014-15 में वस्तु एवं सेवा कर विधियों और प्रत्यक्ष कर संहिता को पारित करने का संकल्प लें।

वैज्ञानिक शोधों का वित्तपोषण

हमारी सरकार वैज्ञानिक सरोकारों का समर्थन, वैज्ञानिक शोधों को प्रोत्साहन और वैज्ञानिक अनुप्रयोगों एवं नवोन्मेषों का समर्थन करती रही है। आयकर अधिनियम में वैज्ञानिक शोधों पर होने वाले व्यय के लिए कटौती की अनुमति का उल्लेख है, किंतु यह प्रत्यक्ष वित्तपोषण तक ही सीमित है। हमने वैज्ञानिक शोधों के वित्तपोषण की एक नई अवधारणा दर्शित की है। इसलिए, मैं अनुसंधान वित्तपोषण संगठन की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूँ। यह संगठन प्रतिस्पर्धात्मक प्रक्रिया द्वारा चयनित शोध परियोजनाओं तक का वित्तपोषण करेगा। इस संगठन को दिया जाने वाला अंशदान कर लाभ के लिए पात्र होगा। इसके लिए विधायी परिवर्तनों की जरूरत होगी जिन्हें नियमित बजट में शामिल किया जा सकेगा।

अपतटीय खाते

भारतीयों द्वारा धारित अवैध अपतटीय खातों पर काफी बहस होती रही है। ऐसे खातों की जांच 2011 में शुरू की गई थी। संबंधित देशों से साक्ष्य मिलने में कई बाधाओं के बावजूद, सरकार, कामयाब रही और वैकल्पिक तरीकों और विशेष प्रयासों के जरिए, 67 मामलों में सूचना प्राप्त की गई तथा कर देयता अवधारित करने और शास्ति अधिरोपित करने संबंधी कार्रवाई अधिकार क्षेत्रों में जारी है। 17 अन्य मामलों में जानबूझकर कर चोरी करने वालों पर अभियोजन शुरू किये गए हैं। नो-टैक्स या लो-टैक्स मामलों में भारतीय कंपनियों द्वारा कथित रूप से धारित खातों की और जांच की जा रही है।

कर दरों में बदलाव

परिपाटियों को ध्यान में रखते हुए, मैं कर विधियों में बदलाव संबंधी कोई घोषणा नहीं करना चाहता हूँ। फिर भी, मौजूदा आर्थिक हालात कुछ ऐसे जरूरी दखल की मांग करते हैं जिनके लिए नियमित बजट तक नहीं रूका जा सकता है। विशेष रूप से विनिर्माण क्षेत्र को तत्काल प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है। इसलिए, मैं कुछ अप्रत्यक्ष कर दरों में निम्नलिखित परिवर्तनों का प्रस्ताव करता हूँ:-

- (i) पूंजीगत वस्तुओं और उपभोक्ता टिकाऊ भिन्न वस्तुओं में वृद्धि को प्रोत्साहन देने के लिए, मैं 30.6.2014 तक की अवधि के लिए केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क-टैरिफ अधिनियम की अनुसूची के अध्याय 84 और अध्याय 85 के अंतर्गत आने वाली सभी वस्तुओं पर उत्पाद-शुल्क 12 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत करने का प्रस्ताव करता हूँ। नियमित बजट प्रस्तुत करते समय इन दरों की समीक्षा की जा सकेगी।

- (ii) ऑटोमोबाइल उद्योग, अप्रत्याशित नकारात्मक वृद्धि दर्शा रहा है। इसे राहत देने के लिए, मैं 30.6.2014 तक की अवधि के लिए नीचे लिखित उत्पाद-शुल्क घटाने का प्रस्ताव करता हूँ:-

वाणिज्यिक वाहन	—	12 से 8 प्रतिशत
एसयूवीज	—	30 से 24 प्रतिशत
बड़ी और मिड-सेगमेंट कारें	—	27/24 प्रतिशत से 24/20 प्रतिशत

परिणामस्वरूप मैं चेसिस और ट्रेलरों पर उत्पाद - शुल्क में उचित कटौती करने का प्रस्ताव करता हूँ।

नियमित बजट प्रस्तुत करते समय इन दरों की समीक्षा की जा सकती है।

- (iii) मोबाइल हैंडसेटों के घरेलू उत्पादन (जो गिर गया है) को प्रोत्साहित करने तथा आयातों पर निर्भरता कम करने (जो बढ़ गये है) के लिए, मैं मोबाइल हैंडसेटों की सभी श्रेणियों हेतु उत्पादन शुल्कों की नई दरों का प्रस्ताव करता हूँ। ये दरें सेनवेट क्रेडिट के चलते 6 प्रतिशत और सेनवेट क्रेडिट के बगैर 1 प्रतिशत होंगी।
- (iv) साबूनों और रंगीन रसायनों का घरेलू उत्पादन प्रोत्साहित करने के लिए, मैं खाद्य भिन्न ग्रेड औद्योगिक तेल और इसके भाग, वसीय अम्लों और वसीय अल्कोहलों पर सीमा-शुल्क ढांचें को युक्तिसंगत कर 7.5 प्रतिशत करने का प्रस्ताव करता हूँ।
- (v) विनिर्दिष्ट सड़क निर्माण मशीनरी का घरेलू उत्पादन प्रोत्साहित करने के लिए, मैं ऐसी आयातित मशीनरी पर लगने वाली सीवीडी से छूट समाप्त करने का प्रस्ताव करता हूँ।
- (vi) करेंसी नोटों के मुद्रण के लिए प्रतिभूति कागज के प्रयोग किए जाने वाले स्वदेशी उत्पादन को प्रोत्साहित करने हेतु, मैं बैंक नोट पेपर मिल इंडिया-प्राइवेट लिमिटेड द्वारा आयातित पूंजी माल पर 5 प्रतिशत रियायती सीमाशुल्क प्रदान करने का प्रस्ताव रखता हूँ।

मैं निम्नलिखित मामलों में सेवा कर से राहत देने का भी प्रस्ताव करता हूँ:-

- (i) नकारात्मक सूची के साथ पठित वित्तीय अधिनियम, 2012 में 'कृषि उपज' की परिभाषा के कारण धान का भंडारण और भांडागारण को सेवा कर से छूट प्राप्त थी, परंतु चावल को नहीं। यह भिन्नता कुछ हद तक कृत्रिम है। अतः, मैं चावल की लदाई-उतराई, पैकिंग, भंडारण और भांडागारण को सेवा कर से छूट देने का प्रस्ताव करता हूँ।

- (ii) स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय ने अनुरोध किया है कि कोर्ड ब्लड बैंक द्वारा दी जा रही सेवाएं भी स्वास्थ्य देखभाल सेवाएं हैं। इसलिए ये सेवा कर-मुक्त होनी चाहिए। मैं यह अनुरोध स्वीकार करने का प्रस्ताव करता हूँ।

उपयुक्त बदलावों के संबंध में अधिसूचनाएं आज ही जारी कर दी जाएंगी

बजट अनुमान

मैं, अब, 2014-15 के लिए बजट अनुमान प्रस्तुत करता हूँ।

चालू वित्त वर्ष 4.6 प्रतिशत राजकोषीय घाटे (4.8 प्रतिशत की निर्णायक रेखा से नीचे) और 3.3 प्रतिशत राजस्व घाटे के संतोषजनक स्तर पर समाप्त होगा।

मैंने, की गई प्रगति से प्रोत्साहित होकर, 2014-15 में प्राप्तियों और व्यय की बजटीय व्यवस्था की है। राजकोषीय घाटा 4.1 प्रतिशत होगा, जो नये राजकोषीय समेकन द्वारा नियत लक्ष्य से कम रहेगा। राजस्व घाटा 3.0 प्रतिशत होने का अनुमान है।

आयोजना व्यय का अनुमान 555,322 करोड़ रुपए है। आयोजना-भिन व्यय 12,07,892 करोड़ रुपए होना अनुमानित है।

अपराह्न 12.03 बजे

इस समय, श्री कल्याण बनर्जी, श्री पी. कुमार और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने-अपने स्थान पर वापस चले गए।

निष्कर्ष

अध्यक्ष महोदया, जीन डेज़ और अमर्त्य सेन ने उल्लेख किया है कि “भारत ही वह पहला गैर-पश्चिमी और विश्व में प्रथम गरीब देश है जो शासन के लोकतांत्रिक उद्देश्यों के लिए प्रतिबद्ध है”। लोकतंत्र विविधता को स्वीकारता है, विसम्मति का सम्मान करता है, बहस को प्रोत्साहित करता है और चुने हुए प्रतिनिधियों के मार्फत राजनीतिक फैसले करता है। शासन का विकल्प ना तो लोकप्रियतावाद है, ना बहुसंख्यावाद और ना ही व्यक्तिवाद है।

हमारे शासन के तौर-तरीके 10 वर्षों में 140 मिलियन आबादी को गरीबी से उबारने में आड़े नहीं आये। इसी को मैं यूपीए सरकारों की महानतम उपलब्धि मानता हूँ, और हमें इस उपलब्धि पर गर्व है।

इन दस वर्षों में नॉर्थ ब्लॉक में रहते हुए भारत के माननीय प्रधानमंत्री और संप्रग की अध्यक्ष का बहुमूल्य परामर्श और पूर्ण समर्थन प्राप्त हुआ

है, मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ... (व्यवधान) मुझे अपने सहयोगियों और सभी संसद सदस्यों का समर्थन मिला है, मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मैंने अच्छा और बुरा दोनों ही समय देखा। लेकिन मैंने कभी भी जवाहरलाल नेहरू के सपनों के भारत से अपनी आस्था नहीं डिगने दी। सुनील खिलनानी के शब्दों में कहें, तो “लोकतंत्र, धार्मिक-सहिष्णुता, आर्थिक विकास और सांस्कृतिक बहुलवाद जैसे विविध मूल्यों को समर्पित एक आधुनिक राज्य बनाने के लिए हर संभव सहयोग देने” के उद्देश्य पर अपनी आस्था नहीं डिगने दी। यही यह विश्वास है जो मुझमें हमेशा बना रहेगा। मुझे यकीन है कि भारत के लोग यह जिम्मेदारी उन्हीं हाथों में सौंपेंगे जो समता द्वारा नियंत्रित सत्ता को धारण करें।

महान संत थिरुवल्लुवर के शब्दों में कहें तो:

“*वेलअनरु वेन्डी थरुवदु मन्नवन, कोलदुगू कोडत्तु इन्न*”

(*भाले-बरछे नहीं, बल्कि सिर्फ समता और बराबरी से युक्त सत्ता ही राजा को असली विजय दिलाती है*)।

अध्यक्ष महोदया, इन शब्दों के साथ, मैं यह अंतरिम बजट सदन को सौंपता हूँ।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 10814/15/14]

अपराह्न 12.06 बजे

(एक) बृहत-आर्थिक रूपरेखा; (दो) मध्यम-अवधि राजवित्तीय नीति; और (तीन) राजवित्तीय नीति युक्ति संबंधी विवरण*

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : महोदया, मैं राजवित्तीय उत्तरदायित्व तथा बजट प्रबंधन अधिनियम, 2003 की धारा 3(1) के अंतर्गत निम्नलिखित विवरण सभा पटल पर रखता हूँ:—

(एक) वृहत्-आर्थिक रूपरेखा संबंधी विवरण;

(दो) मध्यम-अवधि राजवित्तीय नीति संबंधी विवरण; और

(तीन) राजवित्तीय नीति युक्ति संबंधी विवरण।

*सभा पटल पर रखे गये और ग्रंथालय में भी रखे गए। देखिए संख्या एलटी 10815/15/14

अपराह्न 12.07 बजे

वित्त विधेयक, 2014*

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए आयकर की वर्तमान दर को जारी रखने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए आयकर की वर्तमान दर को जारी रखने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री पी. चिदम्बरम : मैं विधेयक पुरःस्थापित** करता हूँ।

अध्यक्ष महोदया : वित्त विधेयक पुरःस्थापित हो गया है।

अपराह्न 12.07½ बजे

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान) 2013-14

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : मैं वर्ष 2013-2014 के लिए बजट (सामान्य) के संबंध में अनुपूरक अनुदानों की मांगें दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

[ग्रंथालय में रखा गया देखिए संख्या एल.टी. 10816/15/14]

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.08 बजे

नियम 377 के अधीन मामले***

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन मामले, जिन्हें आज के लिए सूचीबद्ध किया गया है, सभा पटल पर रखे

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-दो, खंड-2, दिनांक 17.02.2014 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

***सभा पटल पर रखे माने गए।

जायेंगे। माननीय सदस्य परम्परा के अनुसार तत्काल व्यक्तिगत रूप से सभा पटल पर पर्ची रख दें।

(एक) डॉ. कस्तूरीरंगन की पश्चिमी घाटों संबंधी रिपोर्ट की सिफारिशों की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्री के. जयप्रकाश हेगड़े (उदूपी-चिकमगलूर) : कस्तूरीरंगन की रिपोर्ट को कार्यान्वित करने के प्रयास पर विभिन्न संबंधित राज्यों से प्रतिकूल प्रतिक्रिया हुई है। पश्चिमी घाटों में रहने वाले लोगों द्वारा हिंसक विरोध के मामले हुए हैं। प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर समाज के विभिन्न वर्गों में आलोचना हुई है। इस संदर्भ में, प्रस्ताव की पुनरीक्षा करना और नीति में सुधार करना प्रासंगिक है, जिसे पश्चिमी घाटों की सुरक्षा और उसके संरक्षण के लिए ही कार्यान्वित किया जाना चाहिए और लोगों के अधिकार के साथ समझौता न करते हुए या क्षेत्र के गहन जैवविविधता को बर्बाद करके और इसके प्राचीन पर्यावरण को खतरे में डालते हुए नहीं किया जाना चाहिए।

सिफारिशों की मुख्य समस्याओं में से एक समस्या स्थायी समुदाय और जनजातीय जनसंख्या के प्रति अनादर की भावना है। बिना पर्याप्त जांच के मानव रहित क्षेत्र की स्थापना और भूमि का सर्वेक्षण होने से कई लोगों के घर और उनकी आजीविका प्रभावित हुई है। कस्तूरीरंगन प्रतिवेदन बनाम माधव गाडगिल के नेतृत्व में पश्चिमी घाटों संबंधी पारिस्थिति विशेषज्ञ पैनल की सिफारिशों में तीव्र विषंगति होने से भारी आलोचना हुई है जिसके कारण इसकी समीक्षा आवश्यक है। स्थानीय लोगों और उनकी आवश्यकताओं को ध्यान में रखे बिना कस्तूरीरंगन प्रतिवेदन के पूरी तरह कार्यान्वयन का प्रयास नहीं होना चाहिए और मैं सरकार से इस क्षेत्र में रहने वाले लोगों की आवश्यकताओं के अनुकूल नीति बनाने के बाद ही सिफारिशों को मानने पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ। पश्चिमी घाटों की गहन जैवविविधता की रक्षा एवं संरक्षण के लिए स्थानीय लोगों से भी बातचीत की जानी चाहिए।

(दो) खोए हुए संचार उपकरणों का असामाजिक तत्वों द्वारा दुरुपयोग रोकने के उद्देश्य से उनके खोए जाने की रिपोर्ट पुलिस स्टेशनों में दर्ज कराए जाने को अनिवार्य बनाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी) : मैं सरकार का ध्यान खोए हुए मोबाईल, लैपटॉप, आईपैड आदि उपकरणों की ओर आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि देश भर में प्रतिवेदन हजारों की संख्या में ये उपकरण खो जाते हैं या चोरी हो जाते हैं। एक सर्वे के अनुसार लगभग 35 प्रतिशत लोग ही पुलिस में इसकी सूचना दर्ज कराते हैं। इन उपकरणों का इस्तेमाल

आतंकवादी तत्वों द्वारा गलत तरीके से काम में लिए जाने की आशंका सदैव बनी रहती है। कई बार खोए हुए उपकरण चोरी, डकैती, आतंकादी घटना में बरामद किए जाते हैं। अधिकांश: लोग पुलिस में गुमशुदगी की रिपोर्ट इसलिए नहीं लिखाते क्योंकि पुलिस द्वारा इन उपकरणों को ढूंढने के लिए कोई प्रयास नहीं किए जाते हैं और यदि किन्हीं कारणों से पुलिस ढूंढ भी लेती है तो ऐसा मात्र 1 या 2 प्रतिशत ही होता है।

अतः सरकार से मेरा अनुरोध है कि इन इलैक्ट्रॉनिक नेटवर्क उपकरणों की खोने की सूचना देना अनिवार्य कर देना चाहिए तथा खोए हुए उपकरणों को आईएमईआई नंबर के आधार पर जल्द से जल्द ढूंढकर उन्हें सही व्यक्ति के पास पहुंचाया जाए ताकि ऐसे उपकरणों के दुरुपयोग की भी कोई संभावना न रहे।

(तीन) महाराष्ट्र के नागपुर में मल्टी-मॉडल इंटरनेशनल पैसंजर एंड कार्गो हब एयरपोर्ट के कार्यान्वयन हेतु वायु सेना द्वारा महाराष्ट्र एयरपोर्ट डेवलपमेंट कंपनी को भूमि का हस्तांतरण किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर) : मैं नागपुर में मल्टी मॉडल इंटरनेशनल पैसंजर एंड कार्गो हब एयरपोर्ट (मिहान परियोजना) के कार्यान्वयन से संबंधित एक अतिमहत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूं। महाराष्ट्र सरकार ने बहु उत्पाद विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) सहित नागपुर एयरपोर्ट को एक मल्टी मॉडल इंटरनेशनल पैसंजर और कार्गो हब के रूप में पुनः विकसित करने की महत्वपूर्ण परियोजना आरंभ की। मिहान और भारतीय वायु सेना (आईएएफ) की गजराज परियोजना जो मिहान परियोजना से सटी हुई है, के बीच भूमि के पुनः आवंटन होने के कारण इस परियोजना के सुकर कार्यान्वयन में कुछ बाधाएं आई हैं। अतः व्यापक चर्चा के बाद यह सहमति बनी कि मिहान को पुनः विकास करने के लिए 278 हैक्टेयर भूमि जो भारतीय वायु सेना के अधिकार में थी की आवश्यकता होगी। भारतीय वायु सेना ने महाराष्ट्र विमानपत्तन विकास कंपनी को गजराज परियोजना के निकट एक स्थान पर एमएडीसी द्वारा दी जाने वाली बराबर भूमि के बदले में भूमि देने के लिए सहमति व्यक्त की। एमएडीसी, भारतीय वायु सेना को 278 हैक्टेयर भूमि के अतिरिक्त उसी स्थान पर 122 हैक्टेयर अतिरिक्त भूमि प्रदान करने के लिए भी तैयार थी। वर्ष 2009 में भारतीय वायु सेना, एमएडीसी और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच इस संबंध में एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए। 278 हैक्टेयर भूमि, मिहान परियोजना क्षेत्र के अंतर्गत आ रही है - 161 हैक्टेयर भूमि मौजूदा विमानपत्तर की सीमा के बाहर और 117 हैक्टेयर भूमि इसकी सीमा के अंदर आ रही है। विमानपत्तन के समुचित विकास और तत्काल कार्य के पूरा होने के लिए भूमि की शीघ्र आवश्यकता है।

एमएडीसी, भा.वा.से. और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच भूमि के हस्तांतरण हेतु सभी संबंधित औपचारिकताएं काफी पहले पूरी की जा चुकी हैं परंतु, दुर्भाग्यवश समझौता ज्ञापन के अनुसार भूमि का हस्तांतरण नहीं किया गया है जिसके कारण इस प्रतिष्ठित परियोजना के कार्यान्वयन में एक व्यवधान बना हुआ है। अतः मैं सरकार से पुरजोर आग्रह करता हूं कि भारतीय वायु सेना द्वारा एमएडीसी को तत्काल 278 हैक्टेयर भूमि का हस्तांतरण करने हेतु तत्काल आवश्यक कदम उठाए जाएं ताकि इस परियोजना के कार्य में और अधिक विलंब न हो।

(चार) देश में कृषि उत्पादों के लिए लाभकारी मूल्य निर्धारण किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री गोपाल सिंह शेखावत (राजसमंद) : राजस्थान एक कृषि पर निर्भर प्रदेश है तथा यहां की अधिकांश आबादी जीविका हेतु कृषि एवं पशुपालन पर निर्भर करती है। यह एक विडंबना है कि आज किसान का खेती से मोहभंग होता जा रहा है तथा किसान का जीवन निरंतर दयनीय बनता जा रहा है। इसका प्रमुख कारण खेती का लगातार घाटे का सौदा साबित होते जाना है। किसान द्वारा उपजाई जा रही फसलों पर निरंतर उत्पादन लागत बढ़ रही है। ऐसे में समर्थन मूल्य न्यायसंगत नहीं होने से किसान का जीवन लगातार संकट में फंसता जा रहा है तथा किसान ऋणग्रस्त होता जा रहा है।

अतः सरकार से मेरा निवेदन है कि सरकार इस तरह से समर्थन मूल्य निर्धारित करे जिससे किसान को उत्पादन लागत के साथ-साथ लाभ प्राप्त हो सके।

(पांच) तमिलनाडु के चेय्यर में खाली पड़ी भूमि पर औद्योगिक विकास किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

एम. कृष्णास्वामी (अरानी) : मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र अरानी के अंतर्गत चेय्यर में और अधिक उद्योग और अन्य सूक्ष्म लघु और मध्यम उद्यमों की स्थापना करने की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

इस संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि तिरुवन्नामलाई जिले में चेय्यर शहर चेन्नई से 90 किमी. और कांचीपुरम से 18 किमी दूर है, तथा तमिलनाडु राज्य औद्योगिक संवर्धन निगम (सिपकोट) द्वारा औद्योगिक परिसर की स्थापना किए जाने के बाद यहां औद्योगिकरण की प्रक्रिया आरंभ की गई। तमिलनाडु सरकार द्वारा विशेष आर्थिक क्षेत्र प्रयोजन के अंतर्गत लगभग 700 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया है जिसमें लोटस शू

कंपनी नामक तक कंपनी स्थापित की गई है और उक्त कंपनी में लगभग 7000 से 8000 लोग कार्य कर रहे हैं और अशोक लेलैंड की एक अनुषंगी कंपनी भी इस क्षेत्र में स्थापित हुई है। सिपकोट के अंतर्गत चेय्यर में दो बड़ी कंपनियों की स्थापना होने के बावजूद वहां अभी भी ऐसी काफी भूमि खाली पड़ी हुई है जिसका सरकार ने अधिग्रहण किया था किंतु अभी तक अनावंटित और खाली पड़ी हुई है। चेय्यर में औद्योगिकीकरण को बढ़ावा देने की पर्याप्त संभावनाएं मौजूद हैं।

ऐसी खाली पड़ी भूमि का उपयोग करने के लिए, और उसका अधिकतम उपयोग और रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए इस भूमि को कुछ उद्योगों अथक सूक्ष्म उद्यमों को आवंटित किया जाना चाहिए। चूंकि, श्री पेरंबदूर और ओरागदम जैसे निवेश के महत्वपूर्ण केन्द्रों में अत्यधिक भीड़भाड़ हो गई इसलिए औद्योगिक प्रयोजन हेतु निवेश के लिए चेय्यर एक वैकल्पिक पसंद बन गया है। इसमें संदेह नहीं है कि राज्य में औद्योगिकीकरण को बढ़ावा देने में सिपकोट की भूमिका न केवल मात्रात्मक दृष्टि से अपितु गुणवत्ता की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है।

उपरोक्त स्थिति में मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि वह इस संबंध में हस्तक्षेप करे और आम जनता के हित में चेय्यर में खाली भूमि पर और अधिक औद्योगिक विकास के लिए कदम उठाए जाएं।

(छह) केरल के कोच्चि में स्थित हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड में नए फिनोल और एसिटोन संयंत्र स्थापित किए जाने हेतु वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री के.पी. धनपालन (चालाकुडी) : हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड (एचओसीएल) की कोच्चि इकाई ने 1987 में अपना कार्य करना आरंभ किया और अब तक उसने लगभग 766 करोड़ रुपए का निबल लाभ संचित किया है। तथापि, वर्ष 2012-13 के दौरान इसे 36 करोड़ रुपए की हानि उठानी पड़ी और 2013-14 के दौरान सितंबर तक 27 करोड़ रुपए की हानि हुई। फिनोल के आयात पर डंपिंग रोधी शुल्क हटाया जाना एक ऐसा महत्वपूर्ण कारक है जिसने इस हानि में अपना योगदान दिया। दूसरा कारण, गत वर्ष की तुलना में कच्ची सामग्री के मूल्य में 30-40% तक की वृद्धि होना है। ऐसा पता चला है कि अमरीका, कोरिया और ताईवान से बड़े पैमाने पर फिनोल और एसिटोन की डंपिंग होने के कारण एचओसीएल के सामने गंभीर संकट आ रहा है। साथ ही एचओसीएल की रासायनी इकाई 1996-97 से लगातार घाटा वहन कर रही है और संयंत्र की घटिया क्षमता अधिक मानवशक्ति लागत और अतिरिक्त खर्चों के कारण यह घाटा 1303 करोड़ रुपए तक पहुंच गया है। वर्ष 2012-13 में कच्चे माल, वेतन आदि का भुगतान करने हेतु कोच्चि इकाई के संग्रहण से रासायनी इकाई को 418 करोड़ रुपए की धनराशि अंतरित की गई और

बॉड ब्याज और बॉड इश्यू व्ययों के भुगतान हेतु 10 करोड़ रुपए और अंतरित किए गए। इन सब के कारण कच्चे माल पर व्यय के लिए 82 करोड़ रुपए की धनराशि बीपीसीएल (केआर) को देय हो गई और बीपीसीएल ने आपूर्ति को सीमित कर दिया जिसके परिणामस्वरूप बीच-बीच में कार्य ठप्प हुआ और 2013-14 में 35% तक कम क्षमता उपयोग हुआ।

इन सबके परिणामस्वरूप उत्पादन की लागत उच्च रही और उत्पादों के समाप्त होने की स्थिति पैदा हुई तथा कंपनी को अनेक ग्राहक खोने पड़े। फिनोल और एसिटोन की उत्पादन लागत को कम करने और बाजार में प्रतिस्पर्धी बनने के लिए एक मात्र उपाय यह है कि नवीनतम तकनीक के साथ एक नए विश्वस्तरीय फिनोल/एसिटोन संयंत्र की स्थापना की जाए। ऐसी नई परियोजना की अनुमानित लागत लगभग 1200 करोड़ रुपए है। इसके लिए एचओसीएल कोच्चि इकाई को भारत सरकार से वित्तपोषण/बजटीय सहायता की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, तत्काल राहत के लिए कोच्चि इकाई को कार्यशील पूंजी हेतु 90 करोड़ रुपए का आसान ऋण प्रदान कराया जा सकता है। इसके अलावा, फिनोल और एसिटोन के आयात पर तत्काल डंपिंग रोधी शुल्क लगाया जाए। अतः, मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड वर्तमान संकट से बचाने के लिए इसकी उपरोक्त आवश्यकता पर विचार किया जाए।

(सात) महाराष्ट्र में पृथक विदर्भ राज्य स्थापित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर) : संयुक्त महाराष्ट्र के गठन में विदर्भ शामिल होने के 50 वर्ष के बाद भी विदर्भ क्षेत्र अविकसित रहा है। प्रचुर मात्रा में खनन सामग्री, विपुल वन बारहमासी नदियां होने के बाद भी विदर्भ एक पिछड़ा क्षेत्र रह गया है। 1962 में गठित फजल अली कमीशन ने पृथक विदर्भ की मांग का समर्थन किया था। विदर्भ के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए विदर्भ वैधानिक विकास मंडल का गठन करने के बावजूद इसका समन्यायी आवंटन होने के कारण विदर्भ के विकास का अनुशेष लगातार बढ़ रहा है। आज विदर्भ के किसान हताशा में आत्महत्या कर रहे हैं, विदर्भ आज किसान आत्महत्या प्रवण क्षेत्र के नाम से जाना जा रहा है। विदर्भ में कपास का उत्पादन होता है, लेकिन कपड़ा मिले मुंबई और पश्चिम महाराष्ट्र में है। विदर्भ में आज 4300 मेगावाट बिजली उत्पादन होती है, लेकिन विदर्भ के शहरों ओर गांवों में 12-16 घंटे बिजली नहीं रहती है। महाराष्ट्र में शामिल होते समय किए गए नागपुर करार का पालन नहीं हो रहा है। इससे विदर्भ की जनता में असंतोष पनप रहा है। विदर्भ की जनता खुद को ठगा सा महसूस कर अब पृथक राज्य

बनाने की मांग कर रही है। विदर्भ को पृथक राज्य बनाने की मांग पिछले 50 वर्षों से लगातार उठ रही है। विदर्भ पृथक राज्य बनने के बाद अपने बलबूते विकास करने में सक्षम है। पृथक विदर्भ के समर्थन में जनान्दोलन जारी है। केन्द्र सरकार ने पृथक तेलंगाना की स्वीकृति दी है। इसके पड़ोस की विदर्भ की मांग भी पुरानी होने के कारण पृथक विदर्भ के गठन का रास्ता भी केन्द्र सरकार प्रशस्त करे। एनडीए सरकार के जमाने में जिस तरह झारखंड, छत्तीसगढ़ और उत्तराखंड का गठन किया गया, उसी तर्ज पर केन्द्र सरकार से मांग है कि पृथक विदर्भ का गठन करने के लिए केन्द्र सरकार तत्काल कार्रवाई करे।

(आठ) लघु और मध्यम उद्योगों की नीति की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा) : आजादी के पश्चात् पूजनीय बापूजी (गांधी जी) समाजवाद, गरीबी और अब आम आदमी का सहारा लेकर सरकार ने कार्यभार चलाया किंतु लघु व मध्यम उद्योगों को प्राथमिकता नहीं मिली। इसके प्रमुख कारण (1) प्रगति में बाधक उच्च ब्याज दर (2) रिजर्व बैंक के गाइड लाइनों का बैंकों की तरफ से पालन न होना (3) लोन देने में अकारण विलंब (4) जटिल लोन प्रक्रिया (5) दस्तावेजों के अभाव में लोन लेन/देन में देरी फलस्वरूप लघु तथा मध्यम उद्योग मृत स्थिति में है। सच तो यह है कि गरीबी के निवारण का ब्रह्मास्त्र-लघु उद्योगों को आर्थिक सहायता प्रदान करना है।

मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि लघु तथा मध्यम उद्योगों की नीति की दोबारा समीक्षा करें एवं सहाय नीति बनाकर मृत प्रायः इन उद्योगों को गर्त में जाने से बचाए।

(नौ) गोवा में खनन कार्यों की अनुमति दिए जाने की आवश्यकता

श्री गणेश सिंह (सतना) : मैं सरकार का ध्यान गोवा में खनन पर लगे प्रतिबंध की ओर दिलाना चाहता हूँ। सितंबर, 2012 में शाह आयोग की रिपोर्ट सदन में पेश की गई और कार्रवाई के तौर पर गोवा सरकार एवं पर्यावरण मंत्रालय द्वारा गोवा के सभी खनन कार्यों तथा खनन उद्योगों को निलंबित कर दिया गया। अक्टूबर, 2012 में उच्चतम न्यायालय ने बंद पड़ी खदानों पर प्रतिबंध को अपनी सहमति दी।

शाह आयोग की रिपोर्ट में आरोप था कि राज्य सरकार को खनन पट्टे के बाहर खनन काय से 35000 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ और जब शाह आयोग द्वारा सुझाये गये तरीके से सर्वे कराया गया तो ज्ञात हुआ कि ऐसा कोई नुकसान नहीं हुआ है। हाल ही में माननीय मुख्यमंत्री ने अपनी घोषणा में बताया कि राज्य सरकार ने कानूनी दायरे में रहकर खनन कंपनियों को बाहर की भूमि पट्टे पर देकर 235 करोड़ रुपए की कमाई की। ऐसा इसलिए क्योंकि खनन कंपनियों केन्द्र व राज्य सरकार से खनन की मंजूरी लेने जा रही थी।

पर्यावरण मंत्रालय द्वारा आज तक गोवा में कोई परिस्थितिकी-संवेदनशील क्षेत्र अधिसूचित नहीं किया गया है और यह भी आरोप अस्वीकार्य है कि वन्यजीव अधिकारियों की मंजूरी के बिना इन क्षेत्रों में खनन नहीं किया जा सकता। इसके अलावा शाह आयोग रिपोर्ट ने राज्य सरकार पर आरोप लगाया कि सुप्रीम कोर्ट को दी अपनी रिपोर्ट में कहा कि गोवा में 2003 के बाद किसी भी अभ्यारण्य में एक भी खनन नहीं हुआ।

अतः मेरा आग्रह है कि ऐसे पट्टा धारकों को खनन के संचालन की अनुमति तुरंत दी जानी चाहिए जो पर्यावरण संबंधी मंजूरी की बहाली का इंतजार कर रहे हैं। खनन प्रतिबंध हटने पर 100000 आश्रितों को रोजगार मिलेगा।

(दस) उत्तर प्रदेश में 17 जातियों के पिछड़े लोगों के सामाजिक, आर्थिक और शैक्षणिक उत्थान हेतु उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री राधे मोहन सिंह (गाज़ीपुर) : उत्तर प्रदेश की 17 (सतरह) जातियां जिसमें राजभर, बिंद, केवट, मल्लाह, पाल प्रजापति इत्यादि जातियां आती हैं, की सामाजिक, आर्थिक एवं शैक्षणिक स्थिति काफी दयनीय है। इन जातियों का जीवन विकास से कोसों दूर है जबकि इन जातियों ने भारत के स्वतंत्रता संग्राम में अग्रणीय भूमिका निभाई है। लेकिन 1947 के बाद विकास की दौड़ में ये जातियां पीछे छूट गयी हैं। इनमें से आधी जातियां हताशा एवं निराशा का जीवन व्यतीत कर रही हैं। सच यह है कि इन जातियों की स्थिति अनुसूचित जाति से भी ज्यादा बदतर है। समय रहते हुए अगर भारत सरकार ने इस पर ध्यान नहीं दिया तो मैं समझता हूँ कि ये जातियां विकास से सदा वंचित रहेंगी और यह स्थिति भारतीय संविधान में समाजवाद की अवधारणा के बिल्कुल विपरीत होगी।

इसलिए जरूरी है कि इस विषय पर सदन में चर्चा कराई जाए और कोई समिति गठित करके इनकी आर्थिक, सामाजिक, शैक्षणिक स्थिति का सर्वेक्षण कराया जाए ताकि इन जातियों को भी न्याय मिल सके।

(ग्यारह) बिहार के मधुबनी जिले में पूर्व-पश्चिम गलियारे के हिस्से के रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 57 को चार लेन का बनाए जाने हेतु जिन विस्थापितों की भूमि अधिगृहित की गई है, उनको तत्काल मुआवजा प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री मंगनी लाल मंडल (झंझारपुर) : सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के द्वारा पूरब-पश्चिम महामार्ग के बिहार में एनएच-57 चतुर्थ-लेन के निर्माणार्थ ली गई जमीन

का उचित मुआवजा अभी भी अधिकांश भू-धारियों को नहीं मिल पाया है और खासकर मधुबनी जिला में यह समस्या बहुत ही विकट है। मधुबनी जिला के भूतहा, नरहिया बाजार, फुलपरास बाजार, ब्रहमपुर बाजार, खोपा, संग्राम बाजार एवं अररिया सहित सकरी तक अनेक ऐसे भू-धारी हैं, जिनके मामले में पंचाट का भी उचित निर्णय हो जाने एवं तत्पश्चात् सक्षम प्रशासनिक स्तर से आदेश निर्गत हो जाने एवं माननीय उच्च न्यायालय, पटना के द्वारा भी आदेश पारित कर दिए जाने के बावजूद भुगतान लंबित रखा गया है। भू-धारी परेशान हैं क्योंकि जिनका व्यवसाय, कारोबार और आवासीय घर उजड़ गया वे दर-दर भटक रहे हैं। इसके अतिरिक्त जो सबसे बड़ी और जटिल समस्या यह है कि भूतहा चौक से सकरी तक जितने महत्वपूर्ण बाजार, क्रॉस रोड़ और चौराहे अवस्थित हैं, वहां-वहां सब-लेन, अंडरपास, उपरिपुलों एवं दोनों तरफ सर्विस-लेनों की व्यवस्था अब तक नहीं की गई है, जिसके चलते अक्सर वहां दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यद्यपि अभी भी एनएच-57 का निर्माण पूर्ण नहीं हो पाया है तथा कोसी महासेतु एवं फारबीसगंज के बीच कई स्थानों पर मिस्िंग लिंक बना हुआ है। दरभंगा और मुजफ्फरपुर के बीच वैसे पुराने पुलों, जो मानकों और विशिष्टियों के अनुरूप निर्मित नहीं थे, को चतुर्थ-लेन में मिला लेने से आज वे अब जर्जर हो चुके हैं, जिससे यातायात बाधित हो रहा है।

अतः मैं इस दिशा में शीघ्र समुचित कार्रवाई हेतु सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

(बारह) देश में सुपारी पर प्रस्तावित प्रतिबंध को वापस लेने एवं सुपारी उत्पादकों हेतु पुनर्वास पैकेज की घोषणा किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री पी. करुणाकरन (कासरगोड) : स्वास्थ्य मंत्रालय ने हाल ही में उच्चतम न्यायालय के समक्ष एक शपथपत्र प्रस्तुत किया है जिससे देश में सुपारी पर प्रतिबंध लग सकता है। केरल और कर्नाटक क्रमशः 24% और 47% के साथ सुपारी के सर्वाधिक उत्पादक राज्य हैं। उच्च गुणवत्ता वाली सुपारी का सर्वाधिक अर्थात् 65% उत्पादन मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में होता है। छह राज्य सुपारी का उत्पादन करते हैं और यह देश की अर्थव्यवस्था में करोड़ों रुपए का योगदान देती है। सुपारी पर प्रतिबंध लगने से उत्पादक राज्यों के साथ-साथ किसानों के प्रभावित होने से स्थिति और खराब होगी। फसलों के नुकसान, बीमारियों और अस्थिर बाजार मूल्यों के कारण सुपारी किसानों की हालत पहले ही बहुत दयनीय है। उनमें से हजारों कर्ज के जाल में फंसे हैं और आत्महत्या के बहुत से मामले सामने आ रहे हैं। अब जबकि गरीब किसानों को बचाने के लिए पुनर्वास पैकेज की घोषणा करने का समय है, इसके उलट सरकार की मंशा सुपारी को

प्रतिबंधित करने की है। सरकार को उक्त शपथपत्र की वापिस लेना चाहिए जो इन किसानों विशेषकर केरल और कर्नाटक के किसानों के खिलाफ है। केन्द्र सरकार को सुपारी उत्पादकों हेतु एक विशेष पुनर्वास पैकेज की घोषणा करनी चाहिए और सुपारी से मूल्यवर्धित उत्पाद बनाने के तरीके की खोजने चाहिए।

(तेरह) पोल्लाची के रास्ते डिंडीगुल और पालक्काड तथा पोल्लाची और पोथानूर के बीच रेल लाइनों के आमामान परिवर्तन का कार्य तेजी से पूरा किए जाने हेतु आवश्यक उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री के. सुगुमार (पोल्लाची) : पोल्लाची के रास्ते डिंडीगुल और पालक्काड तथा पोल्लाची और पोथानूर के बीच रेललाइनों के आमामान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। परिवर्तन का कार्य वर्ष 2007 में आरंभ हुआ था और सात वर्ष बीत जाने के बाद भी यह पूरा नहीं हुआ है। डिंडीगुल और पोल्लाची के बीच 95 प्रतिशत से अधिक आमामान परिवर्तन का कार्य पूरा हो चुका है और पोल्लाची और पोथानूर के बीच 80 प्रतिशत कार्य पूरा हो चुका है। बाकी बचा कार्य न होने का कारण ठेकेदार को लगभग 40 करोड़ रुपए का भुगतान न करना है। यदि ठेकेदार को शेष राशि का भुगतान कर दिया जाए, तो यह कार्य एक माह के अंदर पूरा हो जाएगा।

आमामान परिवर्तन के शेष 5 प्रतिशत कार्य के पूरा न होने के कारण लोगों को बहुत परेशानी हो रही है। मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि उक्त मार्गों पर आमामान परिवर्तन का शेष कार्य अतिशीघ्र पूर्ण कराने के लिए तत्काल कार्यवाही की जाए।

(चौदह) बिहार के बक्सर-आरा-पटना खंड पर राष्ट्रीय राजमार्ग को चार लेन का बनाने हेतु कार्य आरंभ करने और सोन नदी पर प्रस्तावित पुल के निर्माण कार्य में भी तेजी लाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री जगदानंद सिंह (बक्सर) : बिहार राज्य में राष्ट्रीय उच्च पथ बक्सर-आरा-पटना को दो लेन से चार लेन में बदलने की योजना वर्षों से स्वीकृत है तथा टेंडर होने के बाद एजेंसी को कार्य भी आवंटित हो चुका है। दो वर्ष पूर्व कार्य आवंटन के बाद भी कार्य का प्रारंभ न होना अति संवेदनशील मामला आम जन के लिए हो गया है। इसी राष्ट्रीय उच्च पथ पर सोन नदी में ब्रिज के निर्माण का भी प्रस्ताव है। सड़क एवं ब्रिज के निर्माण न होने से बिहार राज्य की बड़ी आबादी को राज्य की राजधानी पटना के साथ राज्य के अन्य भागों से संपर्क एवं व्यापार में अवरोध समाप्त नहीं हो पा रहा है।

इस राष्ट्रीय उच्च पथ के नव निर्माण तथा चार लेन में बदलने की योजना के लंबित रहने के कारण इस सड़क की मरम्मत का कार्य भी बंद है जिस कारण आवागमन ठप्प होने के कगार पर है।

अतः, केन्द्रीय सरकार से अनुरोध है कि तत्काल सड़क की मरम्मत कर आवागमन के लायक तैयार करे तथा चार लेन में परिवर्तन तथा सोन नदी पर प्रस्तावित पुल निर्माण के कार्य की शीघ्र शुरुआत कराए।

(पंद्रह) लिंगायत धर्म को मान्यता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री राजू शेड्टी (हातकंगले): हम सभी जानते हैं कि महात्मा बसवेश्वर एक क्रांतिकारी संत और लिंगायत धर्म के संस्थापक थे। उस समय उनके द्वारा प्रदान किए गए विचार समाज के तथाकथित उच्च धर्म से पूर्णतः विपरीत थे। उन्होंने समाज से असमानता को दूर करने का प्रयास किया। उनके ये मूल्यवान विचार और उनके लेख अत्यंत महत्वपूर्ण थे और यहां तक कि उनकी तुलना गौतम बुद्ध और भगवान महावीर के विचारों से की गई। वह स्वयं अपने द्वारा सिखाये गये मूल्यों पर आधारित एक नये धर्म की स्थापना करने चाहते थे। इस संदर्भ में विचार और विश्वास हिन्दू धर्म से भिन्न हैं। वर्तमान में विशेषरूप से कर्नाटक और महाराष्ट्र के बहुत कम संख्या के लोग इस विचार धारा को मानते हैं और चूंकि बहुत कम संख्या में लोग लिंगायत धर्म से जुड़े हैं अतः इन लोगों की मांगों पर सरकार द्वारा विचार नहीं किया गया। इस समय इस धर्म के अनुयायी लिंगायत समुदाय को धर्म के रूप में मान्यता प्रदान करने की मांग करते हुए प्रदर्शन कर रहे हैं।

मैं सभा के सभी सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि जैन धर्म और बौद्ध धर्म की तरह लिंगायत समुदाय के लोगों को लिंगायत धर्म के रूप में मान्यता प्रदान की जाए जिससे राष्ट्रीय भावना को सुदृढ़ करने के लिए सभी धर्मों के बीच स्वस्थ वातावरण की स्थापना हेतु महात्मा बसवेश्वर के क्रांतिकारी विचारों को सुरक्षित रखने में सहायता होगी।

अपराह्न 12.09 बजे

रेल अभिसमय समिति के छठे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प

[अनुवाद]

रेल मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन खरगे): महोदया, मैं निम्नलिखित संकल्प का प्रस्ताव करता हूँ:—

“कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व, आदि को संदेय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2009) के छठे प्रतिवेदन, जो 8 मई, 2013 को संसद की दोनों सभाओं में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85 और 86 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।”

अध्यक्ष महोदया : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व, आदि को संदेय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2009) के छठे प्रतिवेदन, जो 8 मई 2013 को संसद की दोनों सभाओं में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85 और 86 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।”

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : माननीय सदस्यों, हम रेलवे पर चर्चा करेंगे। कृपया अपने-अपने स्थान पर वापस जाएं। मैं आप सभी से अपने-अपने स्थान पर जाने का निवेदन करती हूँ ताकि सभा में शांति बनी रहे। अब हम चर्चा करेंगे। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। कृपया अपने-अपने स्थान पर वापस जाएं। शांतिपूर्वक चर्चा करने दें। कृपया अपने-अपने स्थान पर वापस जाएं ताकि हम रेलवे पर चर्चा कर सकें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : कृपया अपने-अपने स्थान पर वापस जाएं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये, रेलवे बजट पर शांतिपूर्वक बहस हो जाएगी तो अच्छा रहेगा, सब लोग शांतिपूर्वक बैठ जाइए।

अपराह्न 12.09½ बजे

अध्यक्ष द्वारा घोषणा

कटौती प्रस्तावों को पेश करने के लिए पर्चियां भेजना

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : अब यह सभा रेल अभिसमय समिति से संबंधित संकल्प, वर्ष 2014-15 हेतु अंतरिम बजट (रेल) पर सामान्य चर्चा और 2014-15 के लिए लेखानुदानों (रेल) की मांगों तथा 2013-14 के लिए अनुदानों (रेल) की अनुपूरक मांगों पर चर्चा और मतदान पर विचार करेगी।

सभा में उपस्थित माननीय सदस्य, जिनके वर्ष 2014-15 के लिए बजट (रेल) के संबंध में लेखानुदानों की मांगों पर कटौती प्रस्तावों को परिचालित किया गया है, यदि वे कटौती प्रस्ताव पेश करना चाहते हैं तो अपने द्वारा पेश किए जाने वाले कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्या का उल्लेख करते हुए 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्ची भेंज दे। केवल वही कटौती प्रस्तावों, जिनके बारे में निर्धारित समय के अंदर सभापटल पर पर्चियां प्राप्त होंगी, पेश किये माने जायेंगे।

अपराह्न 12.10 बजे

रेल अभिसमय समिति के छोटे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प - जारी और अंतरिम बजट (रेल) 2014-15 - सामान्य चर्चा

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब, हम मद संख्या 30 से 33 पर विचार करेंगे।

रेल मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन खरगे) : मैं प्रस्ताव करता हूँ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, आप पहले ही संकल्प प्रस्तुत कर चुके हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम श्री अर्जुन मेघवाल से शुरू करते हैं।

...(व्यवधान)

डॉ. एम. तम्बिदुरई (करूर) : अध्यक्ष महोदय, सभा में व्यवस्था बनाइये।... (व्यवधान) माननीय मंत्री जी आसन के समीप खड़े हैं। ... (व्यवधान)

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

(व्यवधान)...

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। मेघवाल जी, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : तम्बिदुरई जी, आप बैठ जाइए। ऐसे मत कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर) : अध्यक्ष महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं रेल मंत्रालय द्वारा सन् 2014-15 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय ने 13 तारीख को जो अंतरिम बजट पेश किया है, उसमें इन्होंने लिखा है कि माननीय सांसदों के जो प्रतिवेदन थे और विभिन्न संगठनों से जो प्रतिवेदन प्राप्त हुए थे, उसके अनुसार रेलवे बजट को तैयार किया है। मैं यहां कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी ने रेल बजट तैयार करते समय विपक्ष के सांसदों की अनदेखी की है। केवल कांग्रेस के सांसदों का ही ध्यान रखा गया है और विपक्ष के सांसदों का कोई ध्यान नहीं रखा गया है। मैं यहां खड़े होकर यह कह सकता हूँ। मैंने इनके सामने एक बड़ी मांग रखी थी। मैं बीकानेर से आता हूँ। बीकानेर और बेंगलोर के बीच में कोई रेल सेवा नहीं है। मैंने इनको कहा था कि बेंगलोर के लिए बीकानेर की रेल सेवा होनी चाहिए। उन्होंने उसकी अनदेखी की। इसके अतिरिक्त मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहता हूँ कि बीकानेर से अनूपगढ़ जुड़ा हुआ नहीं है और रक्षा मंत्रालय की यह बहुत बड़ी मांग है कि बीकानेर से अनूपगढ़ जुड़ना चाहिए। उनके जो 14 प्रपोज़ल हैं, वे प्लानिंग कमिशन से भी अप्रूव हो कर आ गए हैं। उसमें सीरियल नंबर 11 पर बीकानेर-अनूपगढ़ न्यू रेलवे लाइन 154 किलोमीटर, 707 करोड़ रुपए का प्रपोज़ल इनके पास पेंडिंग है। फिर भी इन्होंने डिफेंस मिनिस्ट्री की डिमांड को भी इग्नोर किया और मेरी बात को भी इग्नोर किया और जो नई रेल लाइन बीकानेर-अनूपगढ़ की घोषणा होनी चाहिए थी, वह घोषणा इन्होंने नहीं की। इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी ने जो अंतरिम रेल बजट पेश किया है, यह सिर्फ कांग्रेस के लोगों को खुश करने के लिए किया गया है। विपक्ष के लोगों की कोई डिमांड इन्होंने नहीं मानी है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय पर यह आरोप लगाना चाहता हूँ।

महोदय, मैं राजस्थान से आता हूँ। मैं यह बजट देख रहा हूँ। इस बजट में पैरा नंबर 18 पर इन्होंने डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट की बात कही है। यही फॉरेन फंडेड प्रोजेक्ट है। इसकी प्रायोरिटी होनी चाहिए। रेल मंत्रालय ने इस प्रोजेक्ट समीक्षा करने के लिए न तो राजस्थान सरकार से कभी बात की न ही अन्य सरकारों से डिस्कशन किया और इन्होंने कैजुअली यह कह दिया कि हम 1000 किलोमीटर सिविल कंस्ट्रक्शन का काम करेंगे। मैं आपसे यह बताना चाहता हूँ कि डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर ईस्ट और वेस्ट, ये दोनों रेलवे के लिए बहुत इंपॉर्टेंट हैं। इन्होंने खाली कैजुअली मैशन कर दिया हम 1000 किलोमीटर सिविल कंस्ट्रक्शन का

काम करेंगे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह कब पूरा होगा? इसमें कितना पैसा लगेगा? इसका जिक्र इन्होंने पैरा नंबर 18 में किया है। ...*(व्यवधान)* खाली कैजुअली अनाउंसमेंट कर देना रेल मंत्रालय का काम नहीं है।...*(व्यवधान)* इनको यह बताना चाहिए कि इसमें कितना पैसा लगेगा,...*(व्यवधान)* यह कब पूरा होगा?...*(व्यवधान)* मैं यह कहना चाह रहा हूँ कि डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट रेलवे के लिए बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है।...*(व्यवधान)* इनको अलग से मालगाड़ियां चलाने का रूट मिलेगा।...*(व्यवधान)* इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट भी होगा, रेलवे को रेवेन्यू जनरेट होगा, लेकिन इन्होंने इसके लिए कोई समय सीमा तय नहीं की है।...*(व्यवधान)*

महोदया, मैं आपके माध्यम से कहना चाह रहा हूँ कि यह इन्होंने कैजुअली अनाउंस कर दिया,...*(व्यवधान)* इतने महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट पर भी कोई ध्यान नहीं दिया।...*(व्यवधान)*

महोदया, दूसरा मैं कहना चाह रहा था कि इन्होंने पीपीपी प्रोजेक्ट में रेलवे के कई प्रोजेक्ट स्वीकृत किये हैं।...*(व्यवधान)* लेकिन आज तक कितने पीपीपी प्रोजेक्ट पूरे हुए हैं,...*(व्यवधान)* कितने पीपीपी प्रोजेक्ट रेलवे ने स्वीकृत किये हैं? कितने प्रोजेक्ट सफल है? इनका भी इन्होंने कोई जिक्र नहीं किया है।...*(व्यवधान)* मैंने इनको एक सजेशन दिया था कि रेलवे के पास सबसे ज्यादा लैंड अवलेबल है।...*(व्यवधान)* अगर आप लैंड का प्रॉपर उपयोग करोगे तो रेलवे को बहुत फायदा होगा।...*(व्यवधान)* मेरा एक सुझाव था कि रेलवे की अधिकतर जमीन पर जो इन्फ्रास्ट्रक्चर हो रहा है और वह जमीन रेल लाइन के किनारे-किनारे है।...*(व्यवधान)* अगर ये रतनजोत की खेती (बायोडीजल) रेल लाइन की पटरी कि किनारे-किनारे ग्रीन करते हैं तो इनको बायोडीजल भी मिलेगा।...*(व्यवधान)* मैं रतनजोत की खेती की बात कर रहा हूँ, जैट्रोफा की बात कर रहा हूँ।...*(व्यवधान)* तो इनको बायोडीजल भी मिलेगा और ग्रीनरी भी होगी।...*(व्यवधान)* रेलवे लाइन के पास जो जमीन है, उसका इन्फ्रास्ट्रक्चर भी रूकेगा।...*(व्यवधान)* इनका जो लैंड बैंक बनाने की घोषणा थी।...*(व्यवधान)* जब ममता दी मंत्री थीं तो उन्होंने कहा था कि मैं रेलवे में लैंड बैंक क्रिएट करूंगी।...*(व्यवधान)* और रेलवे की लैंड का जो इन्फ्रास्ट्रक्चर हुआ है, उसे ठीक करेंगे।...*(व्यवधान)* तो हमने उस समय यह सुझाव दिया था, लेकिन यह आज तक पूरा नहीं हुआ।...*(व्यवधान)*

महोदया, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय द्वारा 587 प्रोजेक्ट घोषित किए हुए हैं।...*(व्यवधान)* कितने प्रोजेक्ट हैं, मैं मंत्री जी से जानना चाह रहा हूँ जो रेल मंत्रालय ने घोषित किए हैं और उनकी क्रियान्विती किस स्तर पर है?...*(व्यवधान)* इसका जिक्र भी रेल बजट में नहीं किया गया है।...*(व्यवधान)* मेरा यह कहना है कि खाली कैजुअल इन्होंने इसका अनाउंसमेंट कर दिया और इन्होंने पक्षपात करते हुए...

(व्यवधान) जो कांग्रेस के सांसद हैं, उनके प्रपोजल मान लिये गये...
(व्यवधान) और हमारे प्रपोजल को इग्नोर कर दिया गया।

अध्यक्ष महोदया : माननीय सदस्य एक मिनट मेरी बात सुनिये। अर्जुन राम मेघवाल जी, इस समय सदन बहुत अशान्त है और मुझे शान्ति की संभावना नजर नहीं आ रही है, इसलिए आप बाकी का अपना भाषण सभा पटल पर रख दें और अन्य जितने माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

...*(व्यवधान)*

अर्जुन राम मेघवाल : रेलवे पर अनुदान की अंतरिम रेल बजट वर्ष 2014-15 पर मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

1. आरयूबी व एफओबी का निर्माण मनरेगा से करवाने की पूरे देश की ग्रामीण जनता के लाभ हेतु अंतरिम बजट में स्पष्ट रूप से सम्मिलित करने की व्यवस्था करायें।
2. बजट वर्ष 2005-06 में रेल मंत्री ने अनूपगढ़ को श्रीकोलायत से जोड़ने के लिए नई रेल लाइन बिछाने की घोषणा की गई थी जिसकी पालना अभी तक नहीं हुई है। अतः इस बजट में रेल मंत्री द्वारा घोषित रेल लाइन का निर्माण शीघ्र किया जाए जिससे अनूपगढ़ जो सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है, बीकानेर मुख्यालय से जुड़ सके। इसके लिए आर्मी की भी मांग है।
3. बीकानेर से अजमेर को रेलवे से जोड़ने हेतु सीधी रेल चालू करने की घोषणा करें।
4. सांसदों की अभिशंखा पर रेलवे आरक्षण केन्द्र की घोषणा की गई थी जिसके लिए मैंने श्री कोलायत, (जिला बीकानेर) में रेलवे आरक्षण केन्द्र स्थापित करने के लिए अभिशंखा की गई थी, उसकी स्थापना की जाये*.....*

अपराह्न 12.18 बजे

इस समय, श्रीमती बोचा झांसी लक्ष्मी आगे आकर सभा पटल के निकट खड़ी हो गई।

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा) : महोदया, मुझे कुछ कहना है।
...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया : क्या कहना है, बोलिये।

...*(व्यवधान)*

*...*भाषण का यह भाग सभा पटल पर रखा गया।

श्रीमती सुषमा स्वराज : महोदया, आप स्वयं पीठ से कई बार कह चुकी हैं कि यह 15वीं लोक सभा का अन्तिम सत्र है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : हां।

... (व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज : और कोई काम तो इसमें नहीं हो सका, लेकिन कम से कम रेल बजट और सामान्य बजट पर चर्चा हो जाये, इतना तो हम जरूर चाहते हैं।... (व्यवधान) रेल बजट चूंकि सभी सांसदों से बबास्ता होता है, चुनाव का समय है, अपने-अपने क्षेत्र की बातें यहां सांसद रख सकें, इतना तो इस सत्र में वातावरण पैदा होना चाहिए।... (व्यवधान) लेकिन मुझे समझ नहीं आता कि यह कैसी सरकार है कि स्वयं सरकार के मंत्री व्यवधान पैदा कर रहे हैं।... (व्यवधान) प्रधानमंत्री जी संसद में बैठें और उनकी कैबिनेट के मंत्री वेल में खड़े हैं।... (व्यवधान) कांग्रेस अध्यक्ष सदन में बैठें और कांग्रेस के अपने सांसद व्यवधान पैदा कर रहे हैं।... (व्यवधान) इसलिए हम आपसे चाहते हैं, ... (व्यवधान) मैं स्वयं कुछ बातें रेल मंत्री को कहना चाहती हूँ, अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कहना चाहती हूँ।... (व्यवधान) कम से कम आप इन मंत्रियों को कहिये कि अगर खड़े भी हैं तो चुप तो रहें।... (व्यवधान) मुझे अपनी बात रेल मंत्री से कहनी है।... (व्यवधान) खरगे जी, आप मेरी एक बात सुन लीजिए।... (व्यवधान) मेरे संसदीय क्षेत्र विदिशा में मैंने एक मेमू ट्रेन चलवायी थी।... (व्यवधान) आपके पूर्वाधिकारी जिस समय पवन बंस जी रेल मंत्री थे, भोपाल से बीना तक वह मेमू ट्रेन चली थी।... (व्यवधान) मुझे लगा था कि मैंने अपने संसदीय क्षेत्र को एक बहुत बड़ा उपहार दिलवाया है। वह ट्रेन डेली पैसेन्जर को ले जाती थी और ढाई घंटे में भोपाल से बीना पहुंचनी थी। उस समय मुझे एक पुराना मेमू का रिक दे दिया गया और कहा गया कि एक महीने के अंदर इसको बदल देंगे लेकिन वह रिक आज तक बदला नहीं गया जिसके कारण मेमू ट्रेन मेमू की गति से नहीं, बल्कि पैसेन्जर ट्रेन की गति से चलती है। मेमू ट्रेन में शौचालय नहीं होता, और यह ट्रेन जो ढाई घंटे में पहुंचनी चाहिए थी, वह पांच घंटे में पहुंचती है। शौचालय न होने के कारण सारे यात्री परेशान हैं वे हाथ जोड़कर मुझसे कहते हैं कि मेमू ट्रेन वापस ले लो, हमें हमारी पैसेन्जर ट्रेन वापस दे दो। मुझे शर्मिन्दगी से सिर झुकाना पड़ता है। आज यहां रेल बजट के समय मैं आपसे अनुरोध करती हूँ कि जो सुविधा हमारे संसदीय क्षेत्र को दी गई थी, एक नया रिक दिलवाकर उस मेमू ट्रेन को चलाइए ताकि जो उपहार दिया भी, वह उपहार उन्हें उपहार लगे और जो सुविधा लोगों के लिए असुविधा बन गई है, वह असुविधा न रहे। मेमू का नया रिक दे दीजिए ताकि ढोई घंटे में डेली पैसेन्जर भोपाल से बीना पहुंच सकें। कम से कम चार फेरे वह ट्रेन करेगी। हमने कहा था कि यह ट्रेन भोपाल के बजाय होशंगाबाद तक चला दीजिए। आज मैं यहां इस अशान्त

वातावरण में भी आपसे अनुरोध करती हूँ कि जो मेमू ट्रेन मुझे दी गई थी, उसे मेमू ट्रेन के रूप में ही चलाइए, उसको पैसेन्जर में तब्दील मत करिये और जो उपहार मैंने यहां के रेल मंत्रालय के माध्यम से दिया था, उस उपहार का लाभ मेरे संसदीय क्षेत्र को मिले, इसका आश्वासन मुझे दीजिए।

एक और छोटी सी मांग मैं करना चाहती हूँ। अमरकंटक एक्सप्रेस अब्दुल्लागंज में रूके, यह मैं बार-बार कह रही हूँ। यह छोटी सी बात है लेकिन हमारे यहां के लोगों को इससे बहुत बड़ा लाभ हो जाएगा। ये दो बातें इस अशान्त वातावरण में भी मैं आपसे कह रही हूँ। आप ये दोनों करेंगे - अमरकंटक एक्सप्रेस को अब्दुल्लागंज में रूकवाने का निर्देश करेंगे और मेरी मेमू ट्रेन के रूप में चलेगी, इसका आश्वासन आप मुझे देने का कष्ट करेंगे तो मुझे लगेगा कि चलिए, ये दो बातें मैंने अपने संसदीय क्षेत्र की आपको कह दीं। मैं चाहती हूँ कि जवाब के समय आप मुझे यह आश्वासन देने की कृपा करें।... (व्यवधान)

***श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेशाणा) :** रेल सेवा देश के लोगों की लाइफ लाइन कहलाती है पूरे संसार में हमारा रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर दुनिया में चौथे स्थान पर है। पिछले पांच वर्षों में 6 रेल मंत्रियों ने कार्यभार संभाला, लेकिन मंत्रालय पर कोई कमांड नहीं आया। कोई ठोस रेल नीति नहीं है, लेकिन रेल राजनीति बजट में दिखाई देती है। 64,305 करोड़ रुपए का सालाना रेल बजट बताता है कि धनराशि संसाधनों की कमी है। 14 लाख रेल कर्मचारियों की सेवा रेल मंत्री पर गर्व करते हैं लेकिन छठे वेतन आयोग के तहत 1 लाख करोड़ का बोझ बताने के बावजूद रेल मंत्रालय की विचलित मानसिकता का प्रदर्शन करती है।

यह रेल बजट चुनावी रेल बजट है। संसद सदस्यों का दबाव बढ़ता है तो सर्वेक्षण को जाहिर करके नीति क्रियान्वयन में कोई प्रगति नहीं होती। मां-माटी-मानुष की बात की अपेक्षा होती है। सामाजिक पिछड़े इलाकों को विकास की पटरी पर वाणिज्यिक हेतु आगे करके सामान्य प्रजा की उपेक्षा ही की जा रही है।

रेल मंत्री जी ने बजट के तहत नई ट्रेनों का चुनावी तोहफा दिया है साथ ही पूर्वोत्तर एवं धार्मिक स्थल वैष्णों देवी तक रेल सुविधा मुहैया कराने का कदम सराहनीय है, लेकिन इसी तरह भारत के सभी तीर्थ स्थल, पर्यटन स्थल, डैम साइट तक रेल सुविधा पहुंचाने की आवश्यकता है।

आज तक जितने भी बजट पेश किए गए सभी में नई-नई घोषणाएं की गईं। बजटों में की जाने वाली पिछली घोषणाएं पूरी नहीं होती और नई आगे आ जाती हैं। रेलवे ने भी कुछ ऐसे ही वादे पिछले साल भी किए थे जिन्हें अभी तक पूरा नहीं किया है, और नई घोषणाओं का एलान

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कर दिया गया है फिर चाहे नई ट्रेन चलाने का मामला हो या फिर ट्रेक बिछाने का, रेलवे के पास पहले से ही 10 साल आगे की परियोजनाएं पड़ी हैं जो आज तक पूरी नहीं हुई उनके साथ ही और नई घोषणाएं कर दी गई हैं। क्या जनता को इन नई घोषणाओं के पूरा होने की उम्मीद करनी चाहिए?

यात्रियों की सुरक्षा और दुर्घटना न होने देने के वादे सिर्फ कागजों पर ही रह गए हैं। पिछले 4 वर्षों में विश्व में हुई रेल दुर्घटनाओं का 15 प्रतिशत भारत में हुआ है। हाल ही में कुंभ मेले के तहत इलाहाबाद में हुई रेल दुर्घटना ने सरकारी प्रयासों पर भी प्रश्नचिह्न लगा दिया है।

डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की महत्वपूर्ण परियोजना आगे नहीं बढ़ पा रही है। पिछले परियोजना शुरू ही नहीं हुई उनका क्रियान्वयन भी नहीं हुआ है और नई घोषणाएं रेल मंत्री जी करते जा रहे हैं।

पिछले बजट में आईआईएम और एनआईडी के साथ रेलवे कोच डिजाइन और रिसर्च के बारे में एमओयू भी हुए थे, लेकिन आज तक इस प्रोजेक्ट में कोई प्रगति नहीं हुई है।

डॉ. अनिल काकोदकर और सैम पित्रोदा की अध्यक्षता में बनी सिफारिशों को भी ठीक ढंग से लागू नहीं किया गया है। मालभाड़े से वृद्धि में महंगाई और बढ़ गई है। इस दुलाई के चलते आम आदमी की धुलाई हो जाएगी घर बनाने से लेकर रोजमर्रा की चीजें और महंगी हो गई। कोयले की दुलाई बढ़ने से बिजली की दरें भी बढ़ेंगी। मालभाड़े में 5/6 प्रतिशत की वृद्धि परोक्ष रूप में देश के प्रत्येक व्यक्ति पर बोझ डालेगी।

गुजरात में देश की सबसे ज्यादा 1663 किलोमीटर लंबी दरियाई सीमा है, 42 बंदरगाह हैं, देश का 34 प्रतिशत कार्गो कांडला पत्तन से ही हैंडल किया जाता है। कुछ सीमावर्ती इलाकों में रेल परियोजनाएं रफतार पकड़ेंगी, लेकिन गुजरात सरकार की बंदरगाहों को जोड़ने की बात न करके गुजरात के साथ अन्याय किया है। इस बजट में औद्योगिक विकास के अनुरूप कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

रेलवे के साथ मनरेगा को जोड़ने की बात और रेलवे इंजीनियरों को ग्राम पंचायत के साथ जोड़ने की बात कितनी सफल होगी। यह एक प्रश्नचिह्न के समान है। पश्चिम रेलवे का बड़ा हिस्सा गुजरात में आता है, फिर भी अहमदाबाद को पश्चिम रेलवे का मुख्यालय बनाने की बात आज तक लंबित है।

गुजरात को भारत के साथ, उत्तर-दक्षिण के साथ जोड़ने वाली ट्रेनों की सुविधा नहीं मिल पाई है। ओखा-गुवाहाटी ट्रेन को प्रतिदिन चलाने की बात नहीं बन पाई है। छपईया-शिर्डी जैसे धार्मिक स्थलों पर आने-जाने के लिए कोई ट्रेन सुविधा नहीं मिली है।

अहमदाबाद को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की बात आज तक लंबित है। अहमदाबाद को एक भी लंबी दूरी की नई ट्रेन नहीं मिल पायी है। गुजरात देश का ग्रोथ इंजन बन गया है, इसके तहत औद्योगिक राज्य बन गया है, जिसके कारण भारत के अन्य राज्यों से मजदूर और मध्यम वर्गीय व्यापारी लोग गुजरात के विभिन्न शहरों में काम-काज के लिए बसते हैं। उनके आवागमन के लिए लंबे अंतर वाली नई ट्रेनों की तथा लंबी दूरी वाली ट्रेनों को शुरू करने और उसको बढ़ावा देने की आवश्यकता है, लेकिन सिर्फ चार पैसेंजर ट्रेनें देकर गुजरात के हाथ में एक झुनझुना पकड़ा दिया है।

नॉर्थ गुजरात के पाटन, पालनपुर, महेसाना से मुंबई और सूरत आने-जाने के लिए रेल सुविधा की मांग की घोर उपेक्षा की गई है। गुजरात में जहां मीटर गेज रेल लाइनें हैं वहां पर उनके यातायात के लिए रेलवे कोच और रेल बस की कमी है, इस समस्या को जल्द-से-जल्द हल करने की आवश्यकता है।

अहमदाबाद और मुंबई के बीच कॉरिडोर 491 किलोमीटर हाई-स्पीड रेलवे परियोजना के तहत प्री-फिजीबिलिटी का अभ्यास पूर्ण हो गया है। इस परियोजना को जल्द-से-जल्द पूर्ण करने की आवश्यकता है, लेकिन इसमें मंद गति से काम चल रहा है।

महेसाना जो मिल्क, इंडस्ट्रीयल ऑयल सिटी तथा उंझा जो एशिया की सबसे बड़ी मसाला मंडी है एवं धार्मिक स्थल भी है वहां पूरे भारत भर के लोग बसते हैं। उनके आने-जाने की सुविधा के लिए सभी गाड़ियों के ठहराव के लिए कुछ भी प्रावधान नहीं किए गए। गांधीनगर जो गुजरात की राजधानी है, उसको कोई रेल सुविधा से संतुष्ट नहीं किया गया।

कड़ी जो कोटन सिटी कहलाती है और बहुचराजी जो बड़ा धार्मिक शक्ति स्थल है वहां आने-जाने के लिए अहमदाबाद से कलोल होकर चाणसमा, रनुज तक ट्रेनों की सुविधा में जो कमी की है उसको फिर से लागू किया जाए, क्योंकि बहुचराजी में मारुति उद्योग जापान की कंपनी के सहयोग से लगाया जा रहा है, इसके लिए भी ट्रेनों की सुविधाएं अति आवश्यक है।

साबरमती रेलवे स्टेशन के अपग्रेडेशन करने की बात आज भी लंबित है तथा अहमदाबाद में ट्राफिक की समस्या आज भी वही की वही है।

एनयूईटी के मुताबिक रेलवे ओवर ब्रिज बनाने की गुजरात की दरखास्त आज तक लंबित है। ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी, नई ट्रेनों की शुरूआत करने में गुजरात की सरासर उपेक्षा हुई है।

*मूलतः पंजाबी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

रेल विकास से वंचित महेसाना से तारंगा, पालनपुर से अम्बाजी, खेडब्रह्मा, आबूरोड नई रेल लाईनें बिछाने का काम आज भी कागजों में ही चल रहा है। कलोल, कड़ी, उंझा, बहुचराजी के आदर्श स्टेशनों के पुराने वायदे भी वायदे ही बनकर रह गए, उनमें आज तक कोई तरक्की नहीं हुई है। रेलवे लाइनों के आमाम परिवर्तन के बारे में गुजरात की दरख्वास्तें भी स्वीकार नहीं हुई हैं।

रेलवे लाइनों के दोहरीकरण में भी गुजरात के साथ अन्याय हुआ है। अहमदाबाद, मुंबई, पुणे को जोड़ने वाली बुलेट ट्रेन का प्राथमिक अभ्यास 2010 में पूर्ण हो गया है, लेकिन आज तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। रेल बजट में वायदे बुलेट की तरह किए जाते हैं, लेकिन वे वायदे-वायदे ही रह गए हैं।

महिलाओं के तादाद को देखते हुए आरपीएफ में महिलाओं के लिए 10 प्रतिशत आरक्षण देने की घोषणा अपर्याप्त है। महिलाओं के लिए खास कोचों की सुविधा बढ़ाकर महिला सरोकार रेल मंत्री कर सकते थे, परंतु बजट के दौरान ऐसा कुछ भी सामने नहीं आया।

गलत पटरी पर रेल बजट, इस बार भी रेल बजट वैसा ही है, जैसा वह हमेशा होती है। वही वायदे, वही दावें, वही परियोजनाएं और खस्ता हालत से उबरने का कोई ठोस प्रयास इस बजट में दिखाई नहीं देता। सरकार की सोच में कोई बदलाव नहीं आया है।

भारतीय रेलवे 160 साल पुरानी संस्था है, दिक्कत यह है कि उसकी बहुत सारी नीतियां और बहुत सारी तकनीकें भी इतनी ही पुरानी हैं, इसमें बदलाव का कोई गंभीर प्रयास किसी भी बजट में दिखाई नहीं देता।

इस रेल बजट से रेलवे की खस्ता माली हालत सुधारने और सेवाएं बेहतर करने के लिए खास कदम नहीं उठाए गए हैं। इस रेल बजट में चुनावी आहट दिखाई देती है।

सेफ्टी, सिक्युरिटी और फैंसिलिटी में आमूल-चूल परिवर्तन की जरूरत है। शौचालयों की साफ-सफाई और खाने-पीने की शिकायतें आज भी कायम हैं।

खन्ना कमेटी की सिक्युरिटी की सिफारिशों में रेलवे मंत्रालय ने कुछ प्रगति नहीं की है, किराया बढ़ाकर सफर महंगा कर दिया है।

भारतीय रेल सही ट्रेक पर नहीं चल रही है। यह बजट जनविरोधी है। रेलवे का ऑपरेशन अनुपात क्या है, वह स्पष्ट नहीं है।

सुझाव

1. रेल मंत्रालय को अपनी खस्ता-माली हालत को सुधारने के लिए, बिजली की मांग की आपूर्ति के लिए सौर पेनल रेलवे स्टेशनों एवं

ट्रेनों पर लगाए जाने चाहिए तथा पानी की आपूर्ति के लिए जल संचय करना चाहिए।

2. इन्फ्रास्ट्रक्चर सुविधा में बढ़ावा देने के लिए पीपीपी मॉडल पर रेल मंत्रालय की बाकी बची जमीन पर मॉल, प्राईवेट अस्पताल, स्कूल, कॉलेज को किराए पर आवंटित करके धनराशि इकट्ठी करनी चाहिए।
3. बाकी बची जमीन पर घास चारा बैंक, बायोडीजल-रतनजोत की खेती करके मुनाफा कमाने की नीति बनानी चाहिए।
4. रेल मंत्रालय अपनी विजन 2020 की नीति के तहत रिसर्च-इनोवेशन सेंटर एवं रेलवे युनिवर्सिटी स्थापित करनी चाहिए। भारी-भरकम कोच के बदले कम वजन वाले नए कोच, नई टेक्नोलॉजी कार्यान्वित करके कोच का वजन घटना चाहिए जिससे गाड़ी की गति में तेजी आएगी।
5. नेशनल बेस्ट टीचर्स अवार्ड को खास रेल सुविधा मुहैया करानी चाहिए।
6. कॉन्ट्रैक्ट प्रक्रिया में महिलाओं को सफाई में जल-पान की दुकानों में 31 प्रतिशत तक आरक्षण देना चाहिए।
7. रेल पटरी के आस-पास झुग्गी-झोपड़ियों को हटाकर उनको सुविधायुक्त आवास मुहैया कराए जाने चाहिए, जैसा कि पिछले बजट में कहा गया था।
8. गुजरात की वाटर सप्लाई की (पीने और सिंचाई) की परियोजनाओं को जल्द-से-जल्द मंजूरी दी जानी चाहिए।
9. रेल मंत्रालय में बेकार पड़े सामान उनको बेचकर धनराशि मुहैया करानी चाहिए।
10. नमक वैगन के लिए गुजरात के मुख्यमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने खास नई टेक्नोलॉजी और मैटीरियल वाला वैगन बनाने की बात कही है, उसको ध्यान में लाना चाहिए।
11. गुजरात के आरओबी, आरयूबी के लंबित मामले उचित धनराशि देकर जल्द-से-जल्द सुलझाने चाहिये।
12. रेल किराया और माल-भाड़े में वृद्धि के तहत सुझाव देने के लिए खास ऑथोरिटी एजेन्सी बनाने की बात जल्द-से-जल्द क्रियान्वयन में लानी चाहिए तथा पुरानी समितियों की सिफारिशों पर जल्द विचार किया जाना चाहिए।
13. रेल देश का सबसे बड़ा उद्योग है और देश की पहचान भी है तो उनके बारे में जनता को रेल मंत्रालय की अलग से पहचान के लिए यूपीएससी एवं साल्य के पाठ्यक्रम में एक विषय शामिल किया जाना चाहिए।

14. रेल मंत्रालय के सभी डिपार्टमेंट में समन्वय की कमी है सब अलग-अलग सोचते हैं उनको एक ही पटरी पर लाने की जरूरत है।
15. देश के सभी राज्यों को सामान्य न्याय पर रेल सुविधा मुहैया करानी चाहिए।
16. बड़े रेलवे स्टेशनों पर एम्बुलेंस वाहनों की सुविधा उपलब्ध करायी जानी चाहिए।

***श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल) :** मैं उत्तराखंड के पर्वतीय क्षेत्र गढ़वाल का प्रतिनिधित्व करता हूँ जो आर्थिक रूप से पिछड़ा है और जिसने हाल ही में भीषण आपदा का दंश झेला है। रेल मंत्री श्री मल्लिकार्जुन खड्गे द्वारा संसद में पेश किया गया। अंतरिम रेल बजट आम जनता को राहत पहुंचाने वाला है, माननीय मंत्री जी ने इस बजट में भी किराये में वृद्धि न करके आम आदमी पर आर्थिक बोझ नहीं बढ़ाया, जो सरकार की आम आदमी के विकास के प्रति प्रतिबद्धता को प्रकट करता है, मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ।

सभी वर्गों का समुचित ध्यान रखकर इस बजट को बिना किसी अमीर-गरीब के भेदभाव के बनाया गया है।

मुझे विश्वास ही नहीं अपितु पूरा भरोसा है कि यूपीए अध्यक्ष माननीय श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे नेटवर्क का विस्तार व चहुंमुखी विकास होगा और भारत वर्ष के हर नागरिक तक इसका लाभ पहुंचेगा।

उत्तराखंड राज्य को दो नई एक्सप्रेस रामनगर-चंडीगढ़, काठगोदाम से लखनऊ एक्सप्रेस की घोषणा के लिए एवं रामनगर/काठगोदाम से चलने वाली रानीखेत एक्सप्रेस को भगत की कोठी से जैसलमेर तक विस्तार देने के लिए मैं यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी, रेल मंत्री श्री मल्लिकार्जुन खड्गे जो एवं युवा सांसद श्री राहुल गांधी जी का हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ।

उत्तराखंड राज्य की टनकपुर-बागेश्वर, रामनगर-चौखुटिया एवं पीरान कलियर शरीफ-हरिद्वार नई लाईनों के निर्माण को भी शीघ्र स्वीकृति मिलनी चाहिए।

125.09 किलामीटर लंबी ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाईन के निर्माण के लिए 4 हजार 2 सौ 95वें करोड़ 30 लाख रुपए से स्वीकृत 2010-11 के रेल बजट में हुई थी। जिसके लिए सभी सर्वे पूर्ण हो रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित कर रेल विकास निगम को कार्य प्रारंभ करने के लिए निर्देशित कर दिया गया है। चूंकि यह प्रोजेक्ट राष्ट्रीय महत्व का है तथा इसके

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

शिलान्यास के समय माननीय रक्षा मंत्री जी ने इसे रणनीतिक रूप से भी महत्वपूर्ण करार दिया। इसका कार्य पूर्ण होने से उत्तराखंड की जनता तो लाभान्वित होगी ही साथ ही पूरे देश व विदेश के पर्यटकों के साथ-साथ हमारी सेनाओं को भी चीन वे नेपाल बॉर्डर तक आवागमन व सैन्य साजो-सामान तथा रसद भी तीव्रता से प्राप्त होगी।

हाल ही में उत्तराखंड राज्य ने भीषण दैवीय आपदा का दंश झेला है। उत्तराखंड राज्य में प्राकृतिक संसाधन प्रचुर मात्रा में पाए जाते हैं परंतु समुचित यातायात के साधन न होने के कारण यह क्षेत्र आज भी पिछड़ेपन का शिकार है। संपूर्ण प्रदेश में पर्यटन के क्षेत्र में अपार संभावनाएं हैं, इनका भी सदुपयोग यातायात एवं संचार साधनों की उपलब्धता से ही संभव है।

मैंने पूर्व में भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल राज्य मंत्री थी, तब हम लोगों ने बायोलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारंभ किया था। इन टॉयलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जायेगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है। रेलवे द्वारा 2500 सवारी डिब्बों में इसे लगवाना सराहनीय कदम है।

आज विश्व के विभिन्न देशों में रेल बहुत तेज रफ्तार से दौड़ रही है। चीन में ही 350 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से भी तेज रेल दौड़ रही है। परंतु हमारी रेल अब भी इस विश्वस्तरीय प्रतिस्पर्धा में बहुत पीछे है। हमारे देश में भी ट्रेनों की रफ्तार बढ़नी चाहिए। इस दिशा में भी माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान देना होगा। इससे समय की बचत तो होगी ही साथ ही दूर-दराज के इलाकों में किसी भी आपदा के समय पहुंचने में आसानी हो जायेगी तथा अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भारतीय रेलवे का वर्चस्व बढ़ेगा।

मैं कुछ अन्य आवश्यक प्रस्तावों की ओर ध्यान आकर्षिक करना चाहता हूँ जो भविष्य में भारतीय रेलवे के अध्याय में एक नया सूत्रपात करेंगे।

जिम कार्बेट नेशनल पार्क का रामनगर प्रवेश द्वार है जहां प्रतिवर्ष लाखों पर्यटक आते हैं अतः रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए।

प्रथम श्रेणी ज्वार्ईट एसी कोच ट्रेन नं. (15013/15014) में जो कि भगत की कोठी से रामनगर के बीच चलती है तथा जिसे अब जैसलमेर तक विस्तार दिया गया है में लगवाया जाये।

देहरादून से कानपुर तक एक सीधी ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और फर्स्ट एसी कोच की सुविधा उनमें देनी चाहिए।

गुवाहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड से बहुत लोग फौज में हैं। बार्डर पर तैनाती की वजह से छुट्टी पर आते-जाते समय उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। प्रसिद्ध कामाख्या देवी का मंदिर भी गुवाहाटी में है। उत्तराखंड देवभूमि है जिसमें बहुत से तीर्थ हैं। गुवाहाटी से हरिद्वार तक ट्रेन चलने से तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।

कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए। हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रेक बनाया जाना चाहिए।

देहरादून से लखनऊ तक शताब्दी गाड़ी से संपर्क दिया जाना चाहिए।

देहरादून से जम्मू तक सीधा रेल संपर्क होना चाहिए।

आईआरसीटीसी एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए।

पर्यटकों एवं दूर-दराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है, क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है।

देहरादून से ओखा (गुजरात) तक केवल रविवार को चलने वाली ट्रेन उत्तरांचल एक्सप्रेस (19566) को प्रतिदिन किया जाना चाहिए। इससे गुजरात आने-जाने वाले यात्रियों को बहुत लाभ होगा। साथ ही रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।

पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए देश के प्रमुख पर्यटक स्थलों तथा तीर्थयात्रियों की सुविधा के लिए देश के प्रमुख तीर्थ स्थानों को आपस में रेल संपर्क से जोड़ा जाये।

जिस प्रकार पैलेस ऑन व्हील्स चलती है, पर्यटक सुबह जाते हैं शाम को गाड़ी में आकर विश्राम करते हैं, उसी प्रकार आगरा स्थित ताजमहल तक ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

पर्वतीय राज्यों विशेषकर उत्तराखंड राज्य में मूलभूत ढांचे का अभाव है, पेयजल, स्वास्थ्य की गंभीर समस्या है। उत्तराखंड राज्य में सड़कों का अभाव है, अधिकांश सड़कें क्षतिग्रस्त हैं साथ ही वहां वैकल्पिक मार्गों के निर्माण के लिए सरकार को आवश्यक कार्यवाही करनी चाहिए।

पर्वतीय राज्यों जैसे उत्तराखंड में सिंचाई व्यवस्था का अभाव है। वहां के पानी के स्रोत सूख रहे हैं, इस ओर सरकार को ध्यान देना चाहिए। उत्तराखंड राज्य में 68 प्रतिशत वन हैं, पर्यावरण की दृष्टि से वनों की सुरक्षा के लिए केन्द्र सरकार को विशेष आर्थिक सहायता देनी चाहिए।

पर्वतीय राज्यों में कृषि, पशु चिकित्सा, स्वास्थ्य, उद्योग सिंचाई, पेयजल, दूरसंचार, सड़क के लिए मैदानी राज्यों की अपेक्षा अलग से

योजना तैयार कर क्रियान्वित की जानी चाहिए। पर्वतीय राज्यों में शिक्षा का भी एक गंभीर विषय है। प्राथमिक, माध्यमिक, उच्चतर, तकनीकी, रोजगारपरक शिक्षा उपलब्ध करवाने के लिए सरकार को विशेष प्रयास करने चाहिए।

पर्वतीय राज्यों में पर्यटन की अपार संभावनाएं हैं इनके विकास के लिए सरकार को आवश्यक कदम उठाने चाहिए। उत्तराखंड राज्य के विभिन्न जिलों में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए चमोली जिले के देवाल में स्थित लाटू देवता, टिहरी जिले के देवप्रयाग के लोस्तूपट्टी में घंटाकरण देवता, मां चन्द्रबदनी, पौड़ी जिले में डांडा नागराजा और ज्वालपा, रुद्रप्रयाग जिले में काली मठ एवं कार्तिकेय स्वामी आदि ऐसे तीर्थ स्थल हैं जिन्हें धर्मों की तरह विकसित करने पर तीर्थ पर्यटन को बढ़ाया जा सकता है।

महात्मा गांधी राष्ट्रीय रोजगार गारंटी एक्ट के तहत जिस प्रकार चंडीगढ़ में 174 रुपए, हिमाचल प्रदेश में अनुसूचित क्षेत्र में 150 रुपए तथा अंडमान निकोबार में 170 एवं 181 रुपए की दर से पारिश्रमिक का दैनिक भुगतान किया जाता है उसी प्रकार विषम भौगोलिक परिस्थितियों वाले उत्तराखंड राज्य में भी महात्मा गांधी नरेगा के तहत भुगतान की दर बढ़ाकर 250 रुपए दैनिक की जानी चाहिए।

सर्व शिक्षा अभियान के अंतर्गत शासकीय विद्यालयों के साथ-साथ अशासकीय विद्यालयों को सम्मिलित किया जाना चाहिए। केन्द्र सरकार द्वारा यह अभियान सारे देश में व्यापक रूप से चलाया जा रहा है।

गढ़वाल एवं कुमाऊं की भाषाओं को संविधान की 8वीं अनुसूची में सम्मिलित कर राष्ट्र भाषा का दर्जा प्रदान करना चाहिए।

राष्ट्र सुरक्षा को सर्वोपरि मानते हुए देश में बोर्डर रोड्स का निर्माण शीघ्र करवाना चाहिये। पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के अनापत्ति प्रमाण-पत्र के निर्गत होने में काफी समय लगता है, ऐसे में बोर्डर रोड्स के निर्माण को प्राथमिकता देकर शीघ्र करवाना चाहिए।

मतदान में पोस्टल बैलेट व्यवस्था में सुधार किया जाना चाहिए।

पर्वतीय राज्यों में हर्बल खेती को प्रोत्साहन देने के लिए व्यापक योजना बनाकर कार्यान्वित की जानी चाहिए।

उत्तराखंड राज्य द्वारा विस्थापन एवं पुनर्वास की नीति की घोषणा के अभाव में जनता की परेशानी की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। हाल ही में उत्तराखंड राज्य में भीषण दैवीय आपदा का दंश झेला है। जिससे भारी संख्या में जान-माल का नुकसान हुआ। इस भारी दैवीय आपदा ने हजारों परिवारों को खानाबदोश जीवन जीने पर मजबूर कर दिया है। ऐसे में विस्थापन और पुनर्वास की नीति के अभाव में प्रभावित लोगों के लिए

न रहने को घर रहे, न आजीविका के साधन। उत्तराखंड के थराली, देवाल, कुलसारी, रिंगवाड़ी, कमेड़ी, भैंसोड़ा, पल्ला, सिमलसैण पंजाड़ा एवं चुकूम आदि कई ऐसे गांव हैं जिनका पुनर्वास अति आवश्यक है। इन ग्रामों के नागरिक भय के माहौल में जीवन जीने को मजबूर हैं। पहाड़ों में दरार आ रही हैं, भूधसाव हो रहा है लोगों के मकान पूरी तरह ध्वस्त हो चुके हैं, इस सर्दी में वे खुले आसमान के नीचे जीने को मजबूर हैं। गांवों में भय के कारण लोग सो नहीं पा रहे हैं। इन क्षेत्रों के नागरिकों का पुनर्वास शीघ्र किया जाना अत्यंत आवश्यक है, परंतु उत्तराखंड सरकार द्वारा विस्थापन एवं पुनर्वास की स्पष्ट नीति सार्वजनिक न होने के कारण वहां की जनता त्रस्त है। अभी तक पुनर्वास के लिए भूमि को भी चिन्हित कर उसका सर्वेक्षण भी नहीं करवाया गया है।

ग्रामीण डाक सेवकों के वेतन में बढ़ोत्तरी होनी चाहिए साथ ही उन्हें मेडिकल भत्ता व महंगाई भत्ता मिलना चाहिए।

आशा योजना की महिला कार्यकर्ताओं व एनम के वेतनमान संशोधित कर वृद्धि करनी चाहिए।

एसएसबी प्रशिक्षित गुरिल्लाओं को अग्नि शमन सेवा लगा वनों में लगने वाली आग को रोकने में लगाना चाहिए।

चार धाम यात्रा के साथ-साथ नंदा देवी राज जात के लिए सरकार को विशेष ट्रेन चलवानी चाहिए।

संविदा पर कार्यरत बीएसएनएल कर्मियों, सर्वशिक्षा अभियान के अंतर्गत कार्यरतों को सरकार द्वारा तय न्यूनतम वेतन लाभ प्रदान किया जाना चाहिए।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और पुनः एक बार फिर यूपीए अध्यक्ष माननीय श्रीमती सोनिया गांधी जी, माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी, रेल मंत्री माननीय श्री मल्लिकार्जुन, खड्गे जी एवं युवा सांसद श्री राहुल गांधी जी को हार्दिक धन्यवाद देता हूं जिन्हें जनसाधारण की भावनाओं का ख्याल रखते हुए इतना अच्छा अंतरिम रेल बजट दिया।

***श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला) :** भारत के रेल मंत्री श्री मल्लिकार्जुन खड्गे द्वारा 2014-15 का रेल बजट सभी क्षेत्रों व वर्गों के लिए आज तक का सबसे निराशाभरा व दिशाहीन बजट कहा जा सकता है। हालांकि यह कुल चार महीनों के लिए लेखानुदान के रूप में है तथा 2014-15 के लिए पूरे वर्ष के लिए अनुमानित बजट है।

हिमाचल प्रदेश के लिए तो एक भी रुपए के रूप में किसी परियोजना का जिक्र नहीं है। हालांकि हिमाचल प्रदेश के माननीय सांसदों व सरकार

ने विभिन्न योजनाओं के लिए मांग की है, परंतु उस ओर कोई भी ध्यान न देकर रेल मंत्री ने इस पहाड़ी राज्य के विकास के साथ घोर अन्याय किया है। वैसे तो आज तक हिमाचल प्रदेश में देश स्वतंत्र होने के उपरांत केवल 44 किलोमीटर ही रेल पटरी का निर्माण हुआ है तथापि हर रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए कुछ न कुछ तथा किसी न किसी रूप में रेल द्वारा राशि दी जा रही थी।

मैंने भी 2009 से लगातार कुछ नई रेल पटरियों के निर्माण की मांग मंत्रालय से उठाई है, जिसमें अभी तक घनौली से देहरादून वाया नालागढ़-बढ़ी-बरोटीवाला-सूरजपुर-काला अम्ब, पांवटा साहिक का सर्वेक्षण मात्र ही हो पाया है, जो कि वर्ष 2011 में, तब के बजट में प्रावधान किया गया था। परंतु, उसके लिए निर्माण हेतु रेल मंत्रालय द्वारा कोई भी प्रावधान न कर विशेष तौर पर मेरे शिमला लोक सभा क्षेत्र के लोगों के साथ अन्याय व अनदेखी की है। इसी प्रकार चंडीगढ़ से बढ़ी की रेल लाइन निर्माण के लिए इस रेल बजट में कोई भी प्रावधान नहीं किया गया है।

मेरी मांग है कि चंडीगढ़-बढ़ी रेल लाइन के लिए आगामी वर्ष 2014-15 में बजट प्रावधान ही नहीं अपितु उसे पूर्ण किया जाये ताकि वहां पर औद्योगिक क्षेत्र में कार्यरत लोगों को लाभ पहुंचे तथा वहां की कार्यक्षमता में बढ़ोत्तरी हो सके। इसी तरह घनौली-देहरादून लाइन के निर्माण हेतु बजट में अधिकाधिक धनराशि का भी प्रावधान किया जाना चाहिए। मेरी मांग है कि मेरे प्रदेश में रेल मंत्रालय द्वारा पहाड़ी क्षेत्र के साथ-साथ चीन के साथ लगती सीमा के कारण यहां रेल विस्तार की ओर अधिक ध्यान देने की जरूरत है। निम्नलिखित नई रेल लाइनों का सर्वेक्षण करना जरूरी है:—

1. कालका से बढ़ी से रेल लाइन।
2. कालका से रोहडू तक बड़ी लाइन बिछाना।
3. कालका से रामपुर व किन्नौर क्षेत्र को जोड़ने की अति आवश्यकता है, जिससे देश की सुरक्षा को भी मजबूती मिलेगी।

इसके साथ मैं निम्नलिखित मांगों को पुनः दोहराता हूं कि मंत्रालय उन्हें गहराई से विचार करके उन्हें पूर्ण करे, क्योंकि इन्हें मैं 2009 से लगातार मंत्रालय से तथा संसद में उठाता आ रहा हूं, परंतु खेद का विषय है कि इस ओर गौर नहीं किया जा रहा है जो कि मेरे प्रदेश के लोगों के साथ घोर अन्याय है:—

1. बिलासपुर-लेह वाया मनाली रेल लाईन।
2. भानुपली-बिलासपुर-बैरी ब्रॉडगेज रेल लाईन।
3. कालका से परवाणू ब्रॉडगेज लाईन का निर्माण शुरू किया

जाये जिसका शिलान्यास तत्काली रेलमंत्री ने किया भी था, परंतु वह आज तक पूर्ण नहीं किया गया है।

4. कालका-शिमला लाईन पर रेल कार सेवा को बढ़ाया जाये।
5. शिमला में बनाया गया “मलखू संग्रहालय” को अधिक आकर्षक बनाया जाये।
6. कालका-शिमला लाईन पर कुछ और रेलवे स्टेशनों को पुनः बहाल किया जाये।
7. कालका-शिमला लाईन को पर्यटकों के आकर्षण हेतु योजनाएं बनाई जाये ताकि इस “विश्व धरोहर” का दर्जा प्राप्त लाईन पर विश्व के पर्यटकों का ध्यानाकर्षित किया जा सके।
8. कालका से हरिद्वार के लिए नई रेल सेवा शुरू की जाये।
9. चंडीगढ़ से कालका को और अधिक सेवा प्रदान की जाये जो रेल सेवा चंडीगढ़ में टर्मिनेट हो जाती है उन्हें कालका में टर्मिनेट किया जाये।
10. चंडीगढ़-अजमेर (गरीब रथ) जो कि सप्ताह में तीन दिन चलती है और चंडीगढ़ तक चलती है उसे कालका से चलाया जाये ताकि हिमाचल प्रदेश के लोगों को भी उसका लाभ मिल सके।
11. इसी प्रकार लखनऊ से चंडीगढ़ रेल सेवा को भी कालका तक बढ़ाया जाये, क्योंकि यह रेलगाड़ी सुबह 9.50 बजे पहुंचती है तथा सांय 8.50 बजे वापिस जाती है।

मैं रेल मंत्रालय का ध्यानाकर्षित करना चाहता हूं कि वर्ष 2011 में माननीय मंत्री जी द्वारा बताया गया था कि घनौली-देहरादून लाईन का सर्वेक्षण पूर्ण कर लिया गया है (वाया नालागढ़-बढ़ी-बरोटीवाला-सूरजपुर-कालाअम्ब-पांवटा साहिब) और यह बताया गया था कि 186 किलोमीटर लंबी नई लाईन के निर्माण की लागत (—) 0.40 प्रतिशत प्रतिफल की दर के साथ 3745.62 करोड़ रुपए आएगी, परंतु यह आश्वासन के साथ कि उक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच की जा रही है—अभी तक कोई भी कार्यवाही नज़र नहीं आ रही है।

अतः मेरा आग्रह है कि रेल मंत्रालय इस ओर ध्यान दे तथा उक्त सभी मांगों पर विचार करके उन पर कार्यवाही करें।

***श्री महेन्द्र सिंह पी. चौहाण (साबरकांठा) :** हम सब जानते हैं कि रेलवे विकास की धरोहर है। देश में जहां-जहां से रेलवे गुजरती है वहां-वहां विकास पनपता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की बात करें तो हमारा क्षेत्र आज भी पिछड़ा क्षेत्र बना हुआ है, क्योंकि रेलवे का ठीक से लाभ न मिलने से आज भी हमारे क्षेत्र में न उद्योगों का विकास हुआ है, न कृषि का, न व्यापार का क्योंकि पूरे क्षेत्र में एक भी रिक पाईट नहीं है। यात्रियों के लिए न कोई अच्छी रेल सुविधा है, न रेलवे स्टेशनों का विकास हुआ है। हमारे यहां जो रेल सुविधाएं हैं, इससे कोई लाभ नहीं मिल रहा है।

हमारे यहां एकमात्र ब्रॉडगेज रेलवे मोडासा-कपडवंज-नडियाद है, जहां पर चार रेलवे स्टेशन (मोडासा, धनकुटा, बायड डेमाई) स्थापित किये गये हैं। ये चारों रेलवे स्टेशन हॉल्ट स्टेशन हैं, यानि की “एफ” कैटेगरी के हैं इन रेलवे स्टेशनों पर न बिजली की सुविधा है, न पानी की, न कोई सुरक्षा हेतु गार्ड, न अच्छा प्लेटफार्म। चारों ओर जंगल खड़ा हो गया है। महिला तो क्या कोई अकेला पुरुष भी यहां आने की हिम्मत नहीं कर सकता। सभी स्टेशन शराब, जुआ एवं चोरों का अड्डा बन गये हैं जब तक इन रेलवे स्टेशनों को अपग्रेडेशन करके पर्याप्त सुविधा नहीं देंगे तब तक कोई यात्री यहां पर आने की हिम्मत नहीं कर पायेगा।

हमारा संसदीय क्षेत्र दो जिलों साबरकांठा तथा अरावली से मिलकर बना हुआ है। इन दोनों जिलों में एक भी रिक पाईट न होने से पूरा क्षेत्र तकलीफ में है। व्यापारी तथा विशेषकर किसान हैरान-परेशान है। रिक पाईंट के अभाव में कृषि के मौसम में जरूरी यूरिया, रासायनिक खाद्य दूसरे क्षेत्रों से सड़क के जरिए आते हैं, जो समय पर तथा सप्रमाण नहीं मिलते हैं। कृषि प्रभावित हो रही है। अतः तत्काल रिक पाईंट स्थापित किया जाये:—

- “अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर” “शामलाजी-मोडासा” रेलवे लाइन का आमाम परिवर्तन मंजूर किये पांच साल बीत गये हैं। लेकिन आज तक वित्त के अभाव में काम शुरू नहीं हो पाया। इसलिए तत्काल जरूरी धनराशि उपलब्ध कराके आमाम-परिवर्तन का काम शुरू किया जाये।
- हिम्मतनगर-खेडब्रह्मा रेल लाइन को आबू रोड वाया अंबाजी तक जोड़ने की मांग कई सालों से की जा रही है। इसके लिए जरूरी सर्वे का काम भी पूरा किया गया है, लेकिन इसे स्वीकृत नहीं किया गया है, तो इस काम को तत्काल स्वीकृति दी जाये।
- हिम्मतनगर-उदयपुर रेलवे लाइन पर स्थापित पुराने रेलवे स्टेशन आज बिल्कुल असंबंधित हो गये हैं। ये रेलवे स्टेशन यात्रियों के लिए उपयोगी नहीं होने से जनता को कोई लाभ नहीं मिल रहा है तथा न रेलवे का रेवेन्यू मिल रहा है।
- सभी रेलवे स्टेशनों का रीसर्वे कराके, जो रेलवे स्टेशन अनुपयोगी है उन्हें बंद कराके, गांभोई, टीटोई, शामलाजी तथा दडेगामडा नए रेलवे स्टेशन स्थापित किये जायें।

[अनुवाद]

*श्री आर. धुवनारायण (चामराजनगर) : मैं इस अवसर को आम लोगों की तरफ से हमारे माननीय रेल मंत्री श्री मल्लिकार्जुन खरगे जी को एक जन अनुकूल और उद्योग अनुकूल बजट प्रस्तुत करने हेतु उनके प्रशंसनीय प्रयास के लिए बधाई और धन्यवाद देता हूँ।

यह एक सफल संतुलित कार्य है जिसके द्वारा उन्होंने समाज के सभी वर्गों एवं क्षेत्रों के लोगों की उम्मीदों एवं मांगों को पूरा करने का सफलतापूर्ण प्रयास किया है। यह संप्रग-दो सरकार का एक दूसरा मील का पत्थर बन गया है जो हमेशा विकासन्तुख होता है परंतु किराया बढ़ाकर आम आदमी (यात्रियों) या उद्योग पर बोझ नहीं बढ़ा रहा है।

यद्यपि, खरगे जी ने इस मंत्रालय में केवल 8 माह ही बिताए हैं परंतु इतने कम समय के अंदर उन्होंने भारतीय रेल की आवश्यकताएं और रेलवे से आम आदमी की उम्मीदों, दोनों को समझ किया है, और अपने प्रयास में ही उन्होंने दोनों उम्मीदों को पूरा करने के लिए सफलतापूर्वक एक उल्लेखनीय बजट प्रस्तुत किया है।

निःसंदेह, यह एक आम आदमी का बजट है। यद्यपि, आवश्यक संसाधन की मांग हो रही है परंतु हमारे मंत्री जी ने सावधानी से कार्यवाही की और किराया बढ़ाकर लोगों पर बोझ नहीं डाला है, बल्कि उन्होंने वास्तव में, अधिक जनअनुकूल/यात्री अनुकूल सुविधाओं को प्रदान करने में वचनबद्धता दिखाई है और रेल यात्राओं को अधिक सुरक्षित बनाने के लिए अधिक दृढ़ता से कार्य किया है।

वास्तव में, उन्होंने 72 नई रेलगाड़ियां प्रारंभ की हैं जो कश्मीर से कन्याकुमारी और गोवा से अरुणाचल प्रदेश तक देश को जोड़ती हैं, जिसमें प्रीमियम, एक्सप्रेस और पैसेन्जर गाड़ियां शामिल हैं। उन्होंने 3 रेलगाड़ियों का आगे तक विस्तार करने और 3 और गाड़ियों के फंरे बढ़ाने की घोषणा भी की है।

उन्होंने भारतीय रेल के विकास का राजनीतिकरण करने का ऐतिहासिक निर्णय लिया है और रेल भाड़ा अधिकरण की स्थापना की घोषणा का दृढ़ निर्णय लिया, जो यात्री भाड़ों और मालभाड़ों को निर्धारित करने में सरकार को सहायता देने। सलाह देने में वैज्ञानिक रूप से निर्णय लेती है।

इस समय मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की मांगों को उठाना चाहूंगा,

- चामराजनगर और बंगलौर सिटी के बीच सीधी रेलगाड़ी प्रदान करने का अनुरोध। इस समय बंगलौर सिटी से मैसूर के बीच कई रेलगाड़ियां चल रही हैं। हमारा निवेदन है कि

इनमें से किसी एक रेलगाड़ी को चामराजनगर तक चलाया जाये। इससे छात्रों, किसानों और रोगियों को राज्य की राजधानी तक पहुंचने में सहायता मिलेगी।

- शिमोगा से मैसूर या शार्वर्ड से मैसूर को चामराजनगर तक बढ़ाने का निवेदन। इससे किसानों को उत्तरी कर्नाटक में स्थित बड़े बाजारों में अपने कृषि उत्पाद को बेचने हेतु पहुंचने में मदद मिलेगी।
- बंगलौर सिटी से चामराजनगर तक सीधी रेलगाड़ी और धारवाड़ से मैसूर तक की रेलगाड़ी का चामराजनगर तक विस्तार होने से भारतीय रेल को यात्री भाड़े और मालभाड़े दोनों के ही रूप में काफी राजस्व प्राप्त होगा।
- चामराजनगर और इसके आस-पास के क्षेत्र को अच्छे प्राकृतिक संसाधनों अर्थात् ग्रेनाइट के लिए जाना जाता है। इस समय इन ग्रेनाइट चट्टानों का मंगलौर पत्तन या चेन्नई पत्तन तक परिवहन सड़क के माध्यम से होता है। नई सीधी रेलगाड़ी वर्तमान परिवहन मोड का स्थान लेगी और क्षेत्र के इस हिस्से में विकास को बढ़ावा देने में सहायता मिलेगी।

अंत में, एक बार फिर इन्हीं शब्दों के साथ मैं उनके प्रशंसनीय कार्य के लिए उन्हें बधाई देना चाहूंगा। और अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की मांगों पर विचार करने के लिए भी उनसे निवेदन करता हूँ।

[हिन्दी]

*श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी) : उत्तर प्रदेश का कौशाम्बी संसदीय क्षेत्र अत्यधिक पिछड़ा है। यहां रेलवे विभाग की तरफ से कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। लखनऊ इलाहाबाद के बीच मानिकपुर से लेकर कुंडा (बाबूगंज) तक मानवरहित चार फाटकों की अति आवश्यकता है। कई बार दुर्घटनाएं भी हो चुकी हैं। मोहंरम एवं उर्स मेले के ताजिए ले जाने के कारण दुर्घटनाएं हुईं। रेलें लेट होती हैं। लखनऊ, इलाहाबाद के बीच बरई रेलवे क्रॉसिंग एवं बाबूगंज, मुंडा तीन स्थानों पर रेलवे समपार, फ्लाई ओवर ब्रिज बनाए जाए। भरवारी एवं सिराथू जनपद कौशाम्बी के मुख्य स्टेशन हैं इन्हें मानक अनुरूप जनपद का जंक्शन स्टेशन बनाया जाए। साथ ही अच्छी-अच्छी ट्रेनों को ठहराव किया जाए जैसे प्रयागराज, दुरंतों एक्सप्रेस, राजधानी ट्रेनों का एवं अन्य एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव आवश्यक है। मुंबई के लिए एक स्पेशन ट्रेन चलाई जाए। मनौरी, भरवारी, सिराथू स्टेशनों के रेलवे क्रॉसिंग पर फ्लाई ओवर ब्रिजों का निर्माण जल्दी होना चाहिए। “कौशांबी” संसदीय क्षेत्रों में 2 जनपद आते हैं, प्रतापगढ़ एवं कौशांबी यहां आम, अमरुद, केला, आंवला, सब्जियां अनाज के साथ

ही खनन में यमुना का बालू है जिसके लिए कुंडा बाबूगंज मानिकपुर स्टेशन प्रतापढ़ एवं कौशाम्बी में सिराथू, भरवारी, मनौरी स्टेशनों के बीच मालगोदाम बना कर दुलाई सामान ले आने तथा ले जाने के लिए "ट्रैक" बनाए जाएं ताकि यहां के उत्पादन किए वस्तुओं को बाहर भेजा जा सके।

***राकेश सिंह** (जबलपुर) : मैं अपने संसदीय क्षेत्र जबलपुर तथा महाकौशल क्षेत्र की एक अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजना जबलपुर गोंटिया ब्रॉडगेज परियोजना की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। महोदया, लगातार संघर्षों के उपरान्त एनडीए सरकार के समय यह परियोजना स्वीकृत की गई थी। किंतु यूपीए सरकार के गठन के साथ ही इस परियोजना की उपेक्षा प्रारंभ हो गई है। महोदया, 511 करोड़ की यह परियोजना पर्याप्त राशि के आवंटन के अभाव में 1100 करोड़ की हो गई है।

किंतु इसमें सबसे बड़ी रूकावट यूपीए सरकार के समय केन्द्रीय वन एवं पर्यावरण मंत्रालय द्वारा सिवनी से बालाघाट के बीच में पर्यावरणीय स्वीकृति न देना है। मैं लगातार इस संबंध में रेल मंत्री व संबंधित अधिकारियों से मिल रहा हूं। केन्द्रीय वन एवं पर्यावरण मंत्रियों से आग्रह किया है किंतु इसे स्वीकृति नहीं मिली।

मैं पिछले दिनों माननीय प्रधानमंत्री जी से भी मिला था। उनसे भी आग्रह किया कि कृपया इसमें हस्तक्षेप करें और स्वीकृति प्रदान करें क्योंकि लगभग 650 करोड़ रुपए खर्च हैं किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक उत्तर नहीं मिला है। मेरा आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि कृपया तत्काल इस पर निर्णय कर स्वीकृति प्रदान करें।

साथ ही मेरे द्वारा मेरे संसदीय क्षेत्र की नई ट्रेनों की मांग जो मैंने रेलमंत्री व चेयरमैन, रेल बोर्ड को दी थी उसमें से भी मात्र एक ट्रेन को स्वीकृति दी गई है। शेष मांगें लंबित हैं।

मेरा आग्रह है कि यूपीए सरकार मेरे संसदीय क्षेत्र जबलपुर के साथ भेदभाव बंद करे। रेल सुविधाओं हेतु हमें लगातार संघर्ष करना पड़ता है जबकि जबलपुर में पश्चिम-मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। यह भी हमें श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा एनडीए सरकार के समय मिला था किन्तु केन्द्र सरकार द्वारा इस तरह भेदभाव किया जाता है कि मेरे लंबे समय की मांग के पश्चात् गत रेल बजट में जो जबलपुर-यशवंतपुर ट्रेन प्राप्त हुई उसका शुभारंभ भी जबलपुर से सिर्फ इसलिए नहीं किया गया क्योंकि कोई केन्द्रीय मंत्री जबलपुर आने को तैयार नहीं था। इसलिए तीन दिन पूर्व खाली रैक जबलपुर से बंगलौर भेजा गया है जो दुर्भाग्यपूर्ण है।

मेरी लगातार मांग के उपरान्त दो वर्ष पूर्व जबलपुर से नेनी के बीच इलेक्ट्रिफिकेशन को स्वीकृति प्रदान की गई थी। मेरा आग्रह है कि इसके

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

लिए पर्याप्त राशि का प्रावधान नहीं किया गया है। केन्द्र सरकार की इस उपेक्षा से जबलपुर सहित संपूर्ण महाकौशल की जनता में आक्रोश है। इसका परिणाम केन्द्र सरकार को भुगतना पड़ेगा।

***श्री पन्ना लाल पुनिया** (बाराबंकी) : रेल बजट 2014-15 का मैं स्वागत करता हूं। यह अंतरिम बजट है। कोई किराया वृद्धि या भाड़ा वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि 68 नई गाड़ियां प्रारंभ की गई हैं, तीन डीमो तथा 4 मीमो गाड़ियों प्रारंभ की गई हैं जिससे लोगों को राहत मिलेगी। रेल ट्रैफिक प्राधिकरण की स्थापना का प्रस्ताव रखा गया है जो स्वागत योग्य है। पूर्वोत्तर क्षेत्र को रेल मार्ग से जोड़ा गया है। वैष्णो देवी मंदिर तक रेल जाएगी, स्वागत योग्य है। नई लाईन, डबलिंग, विद्युतीकरण लक्ष्य से ज्यादा हुआ है।

बाराबंकी में रेलवे पुल बन रहा है। सहयोग के लिए आभारी हूं। दल सराय पर हाल्ट का निवेदन है जिसे स्वीकार किया जाए।

मैं रेलवे बजट का स्वागत करता हूं, समर्थन करता हूं।

***श्री गणेश सिंह** (सतना) : मेरे संसदीय क्षेत्र सतना के इलाहाबाद-मुंबई रेलमार्ग पर लगातार सतना से मुंबई, राजकोट तथा कोटा राजस्थान के लिए नए रेल यात्री गाड़ी चलाई जाये।

- उचेहरा से मदारौशल, मुरेही से इंटरसीटी, जैतवारा से रीवा दिल्ली का स्टोपेज दिया जाए।
- रीवा से इंदौर चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन किया जाये।
- सतना स्टेशन में टर्मिनल सुविधा उपलब्ध करायी जाये।
- चितहरा, खुरहा, जैतवारा हाटी, कैसा बगहारां सकटिया मैहर मदनपुर, धुनबादा, अमददा मुरेही स्टेशनों से यात्री सुविधाएं बढ़ायी जाए।

***श्री राधे मोहन सिंह** (गाजीपुर) : गाजीपुर शहर में गंगा नदी पर ताड़ीघाट से गाजीपुर के बीच गंगा नदी पर पुल बनवाना जनहित तथा सामरिक दृष्टिकोण से बहुत ही महत्वपूर्ण है। एक तरफ मुख्य लाइन मुगलसराय हावड़ा को जोड़गी तथा पिलदार से मऊ और गोरखपुर तक जोड़ देगी।

अनुरोध है कि गाजीपुर में गंगा पर रेलवे पुल और गाजीपुर को मऊ को जोड़ा जाए।

***श्री विजय बहादुर सिंह** (हमीरपुर, उत्तर प्रदेश) : आज रेलवे बजट में बुन्देलखंड में झांसी मंडल (एनसीआर) से मानिकपुर रेलवे लाइन को दोहराकरण और बिजलीकरण की मांग में कुछ नहीं दिया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आर राठ, महोवा जालौन और हमीरपुर में बरीपाल के पास रेलवे लाइन को लाने में कुछ भी कदम नहीं उठता हैं।

उपरोक्त मांगों को स्वीकृत करें।

[अनुवाद]

***डॉ संजय जायसवाल (पश्चिम चंपारण) :** मेरे पश्चिम चंपारण निर्वाचन क्षेत्र में, यद्यपि रक्सौल अदापुर लाइन पूरी हो गई है फिर भी इसका उद्घाटन नहीं किया जा रहा है। चम्पारण तक कोई नयी रेलगाड़ी नहीं चलाई गयी है।

[हिन्दी]

***श्री मिथिलेश कुमार (शाहजहांपुर) :** मैं सरकार का ध्यान अपने लोकसभा संसदीय क्षेत्र (शाहजहांपुर, उत्तर प्रदेश) की कुछ निम्न समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ—

1. मीरापुर कटरा व तिलहर दोनों स्टेशन पर घोर अंधेरा रहता है जिस कारण शाम ढलते ही हजारों महिलाएं उक्त रास्ते से निकलते समय स्वयं को असुरक्षित महसूस करती हैं। कृपया प्रकाश व्यवस्था तथा सौन्दर्यकरण कराया जाये।
2. तिलहर रेलवे स्टेशन से शाहजहांपुर की ओर तिलहर से निगोही मार्ग वाले फाटक पर (उपरिगामी पुल) का निर्माण कराना।
3. शाहजहांपुर से पीलीभीत छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कराना आवश्यक है।
4. गाड़ी सं.12233 (लखनऊ एसी एक्सप्रेस) अप/डाउन को शाहजहांपुर स्टेशन पर ठहराव।
5. गाड़ी सं.11271 अप/डाउन को शाहजहांपुर स्टेशन पर ठहराव।
6. गाड़ी सं.14018/14019 अप/डाउन को सद्भावना एक्सप्रेस को मीरानपुर कट्टा रेलवे स्टेशन पर ठहराव।
7. गाड़ी सं.14369 अप/डाउन त्रिवेणी एक्सप्रेस व 13307 (गंगा सतलुज एक्सप्रेस)उप/डाउन का तिलहर स्टेशन पर ठहराव।
8. गाड़ी सं.15011 अप/डाउन को आन्धी शाहबाद रेलवे स्टेशन पर ठहराव।

***श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही) :** वर्ष 2013-14 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर चर्चा में मैं निम्नलिखित मांगों तथा

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सुझाव देना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र भदोही, उत्तर प्रदेश की कुछ समस्या तथा मांगें हैं कृपया इन्हें स्वीकृत करने का कष्ट करें:—

1. वाराणसी-इलाहाबाद वाया ज्ञानपुर रोड़ माधोसिंह दोहरी रेलवे लाइन जो स्वीकृत है, एक साल में पूरी की जाए।
2. वाराणसी, नई दिल्ली शिवगंगा एक्सप्रेस ट्रेन अप-डाउन ज्ञानपुर रोड़ स्टेशन पर ठहराव कराने की अनुमति प्रदान करें।
3. कामायनी एक्सप्रेस ट्रेन सुरियांवा स्टेशन पर अप-डाउन ठहराव करने की व्यवस्था करे।
4. परसीपुर स्टेशन पर कुछ ट्रेन अप में रूकती है, डाउन में नहीं तथा कुछ डाउन में रूकती है अप में नहीं। उन्हें अप-डाउन तक रोकने की व्यवस्था करे।

***श्री रामसिंह कस्वां (चुरु) :** अंतरिम रेल बजट के संबंध में मैं अपने क्षेत्र की कुछ रेल संबंधी समस्याओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। सीकर-सालासर नोखा, सरदार शहर-हनुमानगढ़, चूरु-तारानगर-नोहर, भिवानी-पिलानी-चूरु, सूरतगढ़-सरदार शहर-तारानगर-सादुलपुर, सरदार शहर-गोगामेड़ी-सिरसा नई रेल लाइन डालने की मांग काफी समय से की जा रही है उक्त लाइनों का सर्वे भी हो चुका है, लेकिन इसके निर्माण के संबंध में कोई बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है। इसको बजटीय प्रावधान किया जाए। हिसार से भादरा (राजस्थान) नई रेल लाइन डालने की मांग काफी समय से की जा रही है। यह इस क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण रेल लाइन होगी। इसके डलने से हरियाणा, राजस्थान के क्षेत्र को बहुत बड़ी रेल सुविधा मिलेगी। उत्तर-पश्चिम रेलवे में सादुलपुर-हनुमानगढ़, रतनगढ़-सरदार शहर, लोहारु-सीकर आमान परिवर्तन का कार्य चालू है, काफी समय से रेलगाड़ियां बंद हैं इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए। चुरु-सीकर-जयपुर रेलमार्ग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति प्रदान करते हुए बजटीय प्रावधान किया जाए। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर नोहर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म का निर्माण किया जा रहा है। प्लेटफॉर्म नं.2 की ऊंचाई काफी कम है, सवारियों को उतरते-चढ़ते समय कोई भी अप्रिय घटना घट सकती है। अतः इस प्लेटफॉर्म का निर्माण भी पूरी ऊंचाई के साथ किया जाए। इसी तरह भुकरका रेलवे प्लेटफॉर्म का निर्माण भी पूरी ऊंचाई के साथ किया जाए। इसी खंड के तहसील भादरा रेलवे स्टेशन के दक्षिण-पूर्व साइड में सी 64 समपार को बंद कर दिया गया है, इससे शहर के नागरिकों को बहुत भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। रेलवे लाइन शहर के बीचों-बीच से होकर गुजरती है। अतः उक्त समपार को पूर्व की भांति यथावत पुनः चालू किया जाए या इसके स्थान पर रेलवे अंडरब्रिज का

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

निर्माण किया जाए। रतनगढ़-सरदार शहर आमान परिवर्तन का कार्य चालू है। यह रेल लाइन शहर के माध्यम से होकर गुजर रही है, इसे बाहर करने की मांग काफी समय से की जा रही है। मेरी मांग है कि इस रेल लाइन को शहर से बाहर किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र में काफी स्थानों पर रेल अंडरब्रिज के निर्माण को लेकर ग्रामीण धरने पर बैठे हैं। सैंकड़ों वर्षों के कैटोनी रास्ते-खेतों के रास्ते बंद होने जा रहे हैं। मेरी मांग है कि इन रास्तों के स्थान पर अंडरब्रिज का निर्माण किया जाए।

जोधपुर-दिल्ली-सराय रोहिल्ला सुपर फास्ट गाड़ी को नियमित करते हुए इसका विस्तार हरिद्वार तक किया जाए जिसकी मांग काफी समय से की जा रही है। रेवाड़ी-बीकानेर साधारण सवारी गाड़ी के चालू करने की मांग काफी समय से की जा रही है, इसे भी चालू किया जाए। बांद्रा-चूरु-हिसार-जम्मूतवी।

जैसलमेर-हावड़ा गाड़ी को प्रतिदिन किया जाए। इसके अतिरिक्त भी मैंने व मेरे क्षेत्र के निवासियों ने काफी गाड़ियों के संचालन की मांग की हुई है, संबंधित मंत्री महोदय व अधिकारियों को काफी ज्ञापन भी दिये गये हैं। उन गाड़ियों को भी चालू किया जाए।

पिछले रेल बजट में जोधपुर-कामाख्या एक्सप्रेस साप्ताहिक को अविर्लंब चालू किया जाए। गजसिंहपुर-पदमपुर-गोलूवाला-रावतसर-गन्धेली-साहवा-तारानगर-ददरेवा-सादुलपुर नई लाइन डालने का सर्वे किया जाये।

*श्री बालकृष्ण खांडेराव शुक्ल (वडोदरा) : मैं सरकार से दरखास्त करता हूँ, कि वडोदरा-दिल्ली और वडोदरा-मुंबई के लिए नई ट्रेन की सुविधा प्राप्त कराई जाए।

[अनुवाद]

*डॉ. प्रसन्न कुमार पारसाणी (भुवनेश्वर) : मैं इस बात का उल्लेख करना चाहूंगा कि ओडिशा के लिए कोई भी बजट आबंटित नहीं हुआ है। मैंने खुर्दा से बोलनगिर तक जोड़ने वाली एकमात्र खुर्दा-बोलनगिर रेलवे लाइन के संबंध में बार-बार सभा का ध्यान दिलाया है। यह ओडिशा के सबसे अधिक अविकसित जिलों केबीके से होकर जाती है। देश में यही एकमात्र ऐसा रेलवे लाइन है जो इस राज्य के आदिवासी क्षेत्रों, पिछड़े क्षेत्रों और पहाड़ी क्षेत्रों से होकर जाती है। कांग्रेस सरकार उचित धनराशि को स्वीकृत करने में काफी लापरवाही बरत रही है और हमारे राज्य की उपेक्षा कर रही है, जबकि यह राज्य रेल राजस्व को बढ़ाता है, जो हमारे राज्य से 16,000 करोड़ रुपए प्रति वर्ष एकत्रित होकर केन्द्र को मिलता है। परंतु, केन्द्र केवल 700 से 800 करोड़ रुपए ही रेल क्षेत्र में राज्य को

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

स्वीकृत करता है। केन्द्र पूरी तरह हमारी उपेक्षा कर रहा है। देश में ऐसा कहीं भी नहीं हुआ है। इस राज्य के मुख्यमंत्री से पूछिए। माननीय नवीन पटनायक जिन्होंने रेल के विकास के लिए 50% धनराशि राज्य के कोष से स्वीकृत किया है और निःशुल्क भूमि भी दिया है तथा केन्द्र से कुछ भी नहीं ले रहे हैं। उसके बावजूद भी, इस बजट में कोई धन स्वीकृत नहीं हुआ है।

मैं अपने अनुरोध के माध्यम से, मेट्रो के लिए बातचीत के द्वारा अपील करता आया हूँ, जो पहले ही अनुमोदित हो चुका है। परंतु वाहनों के भीड़भाड़ को कम करने के लिए कोई सर्वेक्षण कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। चौदवार से कटक, कटक से भुवनेश्वर, भुवनेश्वर से खुर्दा और जतनी, जतनी से पुरी और कोर्णाक के लिए मेट्रो हेतु मैंने अपील किया था। इस मेट्रो से पर्यटन का विकास ओडिशा की राजधानी भुवनेश्वर में वाहनों के भीड़भाड़ को कम किया जा सकता है। मैं मंत्री जी का ध्यान अपने राज्य को प्रोत्साहन देने और इसे आर्थिक आपदा से बाहर निकालने के लिए युद्धस्तर पर तत्काल कार्यवाही करने की ओर दिलाना चाहूंगा।

*श्रीमती पूनम वेलजीभाई जाट (कच्छ) : मेरे निर्वाचन क्षेत्र गुजरात के कच्छ में, भुज से नलिया तक रेलवे लाइन को धनराशि आबंटित कर दी गयी है परंतु पिछले तीन वर्षों से इसे जारी नहीं किया गया है। मुंबई और भुज के बीच एसी ट्रेन जैसी रेलगाड़ियों के फेरे को तीन दिन से बढ़ाकर सात दिन करने की आवश्यकता उठै। पंजाब से भुज तक रेलगाड़ी शुरू करने की मांगों को स्वीकार नहीं किया गया है।

*डॉ रत्ना डे (हुगली) : मैं अपने राज्य पश्चिम बंगाल के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे उठाऊंगी।

नए रेल मंत्री, श्री मल्लिकार्जुन खरगे ने मंत्रालय का उत्तरदायित्व संभालने के तुरंत बाद ही रेल यात्रियों के भाड़े को 20% बढ़ा दिया है। उसके बाद भी, रेल यात्रियों पर भार डालने की कोशिश की गई है। देश में रेलवे के इतिहास में ऐसा कभी नहीं सुना गया है। जहां तक मुझे जानकारी है, यहां जले पर नमक छिड़का जा रहा है क्योंकि आवश्यक वस्तुओं, पेट्रोलियम उत्पादों के दाम में भारी और निरंतर वृद्धि से गरीब, जरूरतमंद और दबे-कुचले लोग पहले से ही परेशान हैं।

तत्काल शुल्कों, आरक्षण और पट्टीकरण शुल्कों के बढ़ाये जाने के भी प्रयास हुए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से तत्काल शुल्कों में कमी करने का निवेदन करती हूँ।

मैं चार वर्षों से अधिक समय से अपने निर्वाचन क्षेत्र और अपने राज्य पश्चिम बंगाल के मुद्दों को उठाता रही हूँ। फिर भी कई शिकायतों का समाधान होना बाकी है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आकस्मिक आधार पर अधिक से अधिक रेलगाड़ियां आवश्यक है। मैंने रेल बजट पर चर्चा के दौरान अपने भाषण में और रेल मंत्री के साथ पत्र व्यवहार में इसके बारे में बताया है। मैं माननीय मंत्री जी से शीघ्र कार्यान्वयन के लिए उन पहलुओं पर ध्यान देने के लिए पुरजोर आग्रह और निवेदन करती हूँ।

महिला यात्रियों की सुरक्षा को मजबूत करने की दृष्टि से महिला आरपीएफ कर्मियों की और अधिक कंपनियों तथा अन्य 8 कंपनियों का गठन किया जाना चाहिए।

आरपीएफ के 10% पद, जो महिलाओं के लिए आरक्षित है, को महिलाओं द्वारा भरा जाना सुनिश्चित करने का प्रयास होना चाहिए।

स्वतंत्रता सेनानियों द्वारा विगत में किए गए बलिदान के लिए उनका समुचित रूप से ध्यान रखने के प्रयास किए जाने चाहिए। जब कभी वे अपने पासों के नवीकरण के लिए रेल प्राधिकारियों के पास जाएं तो नियमों से बाहर जाकर भी उनकी सहायता की जानी चाहिए।

पश्चिम बंगाल में स्टेशनों की स्थिति में सुधार करने के लिए और अधिक आवंटन किया जाना चाहिए।

रेल मंत्री को पश्चिम बंगाल में नए सवारी डिब्बों के निर्माण और उनके रख-रखाव की सुविधाओं की स्थापना पर विचार करना चाहिए।

रेल संरक्षा कोष में और अधिक निधियों का आवंटन किया जाना चाहिए। यहां यह बताने की आवश्यकता नहीं है कि उक्त कोष में पर्याप्त धनराशि मौजूद नहीं है।

विशेष रूप से शयनयान श्रेणी के किराए में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए क्योंकि, आम आदमी इसी श्रेणी में यात्रा करता है और 80 प्रतिशत से अधिक यात्री इसी श्रेणी में यात्रा करते हैं।

रेल यात्रियों की सुविधा के लिए बड़े और छोटे रेलवे स्टेशनों पर और अधिक प्रसाधनों प्रतीक्षा कक्षों, बैंचों आदि का निर्माण किया जाना चाहिए। इन कार्यों को पूरा करने के लिए रेलवे को निकट भविष्य में यात्री भाड़े में वृद्धि करने का प्रयास नहीं करना चाहिए।

मेरा रेल मंत्री जी से पुरजोर अनुरोध है कि लंबित परियोजनाओं को अत्यधिक महत्व और प्राथमिकता दी जाए और पूरे देश में चौकीदार युक्त समपारों का शीघ्र निर्माण सुनिश्चित किया जाए। देश में कोई भी समपार चौकीदार रहित नहीं होना चाहिए। एकमात्र उद्देश्य यही होना चाहिए।

[हिन्दी]

*श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : रेल बजट का मैं सख्त विरोध करती हूँ। इसलिए क्योंकि जो बातें इस रेल बजट में कहीं गयी थी इसकी पूर्ति अभी नहीं हुई। मेरे क्षेत्र में इंदौर-पूना गाड़ी का एक फेरा बढ़ाने की मंजूरी पिछले बजट में दी गयी थी आज तक वह गाड़ी नहीं चलायी गयी। इंदौर पूना गाड़ी का स्टॉप चिचवट में करने की मांग भी मंजूर नहीं हुई।

रतलाम महु- खंडवा गेज कन्वर्शन की मांग रखते हुये रतलाम, फतेहाबाद के बाद महु तक का कार्य तुरंत पूरा करें।

इंदौर जबलपुर गाड़ियों को रीवा तक बढ़ायें। बातें तो अनेक हैं। पुराने चले प्रोजेक्ट इंदौर दाहोद- को पूरा बजट आवंटित होना, महु तक इलेक्ट्रीफिकेशन, लेकिन इस जानेवाली सरकार से क्या अपेक्षा।

[अनुवाद]

*श्रीमती सुप्रिया सुले (बारामती) : मैं अपनी पार्टी की आरे से रेल बजट का समर्थन करती हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड को एक प्रगतिशील और संतुलित बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देती हूँ। बजट को कल से समाज के विभिन्न वर्गों से बधाइयां मिल रही हैं और मैं भी जनता के साथ जुड़ना चाहती हूँ।

सबसे पहले मैं हमारे देश के सभी राज्यों और क्षेत्रों के लिए न्यायसंगत प्रावधान करने के लिए माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहती हूँ। मुझे याद है कि महाराष्ट्र से सभी पार्टियों के माननीय सदस्यों ने गत बजट सत्र के दौरान प्रधानमंत्री जी से मुलाकात करके राज्य में अवसंरचना विकसित करने की अत्यावश्यकता व्यक्त थी। मेरा मानना है कि संसदीय लोकतंत्र की यही विशेषता है कि इसमें हम अपने विचार व्यक्त कर सकते हैं, सरकार हमारे विचारों को सुनती है उनपर पुनर्विचार करती है और आवश्यक उपाय करती है।

इस बजट में चाहे नई प्रस्तावित प्रीमियम ट्रेनों, प्रस्तावित नई ट्रेनों के लिए नई लाइनों और लाइनों के दोहरीकरण की बात हो, महाराष्ट्र को उसका उचित हिस्सा प्राप्त हुआ है:—

(क) मुंबई, नई रेल लाइनों जोकि महाराष्ट्र के विभिन्न भागों से गुजरती हैं, के माध्यम से उत्तर, दक्षिण और पूर्व से अच्छी तरह से जुड़ा हुआ है।

(ख) पुणे-हावड़ा एसी एक्सप्रेस मनमाड और नागपुर को जोड़ती है, यशवंतपुर-जयपुर एसी एक्सप्रेस पुणे को वसई में मुंबई के पश्चिम उपनगरों से जोड़ती है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

- (ग) मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि ससवाड़, जेजुरी और मोरेगांव से होते हुए पुणे-बारामती; केडगांव कस्ती से होते हुए पुणे-अहमदनगर; मिरज-कावथे महाकाल-जठ-बीजापुर; कराड-केडगांव-अटपडी-पंढरपुर जैसी नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण कार्य आरंभ किए जाने का प्रस्ताव है।
- (घ) पुणे-कोल्हापुर; लातूर रोड-कुर्दुवाडी, परभनी-परली रेल लाइनों के दोहरीकरण का कार्य आरंभ किया जाएगा।

यद्यपि, हम नए सर्वेक्षणों और रेल लाइनों के दोहरीकरण के नए प्रस्तावों के बारे में चर्चा कर रहे हैं, ऐसे में मैं पुणे जिले में चल रही मौजूदा परियोजनाओं की स्थिति का उल्लेख करना चाहती हूँ:-

- (क) पुणे-दौंड विद्युतीकरण- यद्यपि कार्य प्रगति पर है और कार्य की पूर्णता की निर्धारित तिथि 2015 में है, तथापि कार्य की वास्तविक गति निर्धारित तिथि से मेल खाती नहीं दिखती। पुणे देश का 7वां प्रमुख महानगर है और दौंड तेजी से एक पड़ोसी शहर के रूप में उभर रहा है, इसे देखते हुए यह परियोजना महाराष्ट्र के समग्र विकास में बहुत महत्वपूर्ण स्थान रखती है।
- (ख) पुणे और इसके आस-पास का क्षेत्र हमारे देश के तेजी से शहरीकृत होते क्षेत्रों में से एक है। आस-पास के शहरों से प्रतिदिन अधिकाधिक लोग अपने कार्य हेतु पुणे आते हैं। इसलिए पुणे-लोनावाला-दौंड-जेजुरी को एक 'उदनगरीय क्षेत्र' घोषित करने की तत्काल आवश्यकता है।
- (ग) लोगों की तरफ से एक बड़ी मांग पुणे-जेजुरी/नीरा के बीच नई शटल सेवा शुरू करने की है।
- (घ) फल्टन-लोनांड खंड के पूरा होने पर, एक सर्कुलर रेलगाड़ी पुणे-दौंड-बारामती-फल्टन-लोनांड-पुणे मार्ग पर चलाई जाए।
- (ङ) हडप्सर-जेजुरी नई लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है। मैं मंत्रालय से इस परियोजना को स्वीकृति देने और यथाशीघ्र कार्य शुरू करने का अनुरोध करती हूँ।
- (च) पुणे, दौंड और बारामती रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाओं की आवश्यकता है। दौंड स्टेशन पर एक नये प्लेटफॉर्म की आवश्यकता है। अपनी ऊंचाई और निर्माण के कारण नया फुट ओवर ब्रिज दौंड शहर को जोड़ने के बजाय इसे विभाजित कर रहा है। इसलिए हमें इस पुल पर रैम्प की आवश्यकता है और जब तक यह कार्य पूरा होता है तब तक पुराने पुल को खोला जाए।

- (छ) महाराष्ट्र में जेजुरी एक प्रमुख तीर्थ स्थल है जिसमें अरबों आम लोगों की आस्था है। जानकारी के अनुसार, प्रतिवर्ष 50 लाख से अधिक लोग यहां आते हैं। इस मंदिर में हर वर्ष 10 उत्सव होते हैं उस समय एक दिन में लगभग 5 से 7 लाख लोग इसमें शामिल होते हैं। ये सभी आप लोग हैं। तीर्थयात्रियों और यात्रियों की इस बड़ी संख्या को देखते हुए, जेजुरी पर रेलवे सुविधाएं नाममात्र हैं। यद्यपि, जेजुरी व्यस्त रेलवे लाइन के निकट है फिर भी बहुत कम रेलगाड़ी जेजुरी पर ठहरती हैं। जेजुरी स्टेशन यात्रियों की भीड़ सहन नहीं कर सकता है और वहां बड़े विकास कार्य की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री और रेल बोर्ड से जेजुरी के लिए एक तीर्थस्थल के रूप में विशेष विकास परियोजना पर विचार करने का अनुरोध करती हूँ।

- (ज) दौंड-मनमाड खंड हेतु विद्युतीकरण के साथ दोहरे ट्रैक की आवश्यकता है।

- (झ) मुंबई-पुणे एक व्यस्ततम रेल मार्ग है और पुणे-लोनावाला स्थानीय सेवा यात्रियों द्वारा बहुत उपयोग की जाने वाली सेवा है। यात्रियों की भीड़ के सही प्रबंधन के लिए पुणे और लोनावाला के मार्ग पर तीसरे ट्रैक की जरूरत है।

महाराष्ट्र में अभी भी बहुत सी ऐसी परियोजनाएं हैं जिसमें स्वीकृति हेतु विलंब हो रहा है अथवा कार्य चल रहा है।

- (क) पुणे-नासिक और म्हालसेज महाराष्ट्र के लोगों की काफी लंबित मांगें हैं।
- (ख) भारतीय रेलवे के कुल यात्रियों में मुंबई का एक तिहाई योगदान है। एमयूटीपी परियोजनाएं, ऐलिवेटिड गलियारे, अतिरिक्त ट्रैक कार्य को तत्काल पूरा किए जाने की आवश्यकता है।
- (ग) कोंकण रेलवे, रेलवे की एक महत्वाकांक्षी परियोजना है। पनवेल कोंकण क्षेत्र के द्वार के रूप में उभर रहा है! लेकिन पनवेल से मुंबई, पुणे और अन्य प्रमुख शहरों के लिए सीधी लंबी दूरी वाली रेलगाड़ियों से संपर्क दुर्लभ है। इसलिए, हमें कोंकण को महाराष्ट्र के प्रमुख शहरों से जोड़ने के लिए मार्गों की समीक्षा करने की आवश्यकता है।

मेरे लिए बजट भाषण का सर्वाधिक आकर्षक हिस्सा संप्रग सरकार के अधीन पिछले दशक में रेल मंत्रालय की उपलब्धियां हैं:-

- (क) चाहे यह नई लाइनें, दोहरीकरण और विद्युतीकरण हो अथवा गाड़ी के डिब्बों और इंजन की अधिप्राप्ति हो, हमने

11वीं पंचवर्षीय योजना में बड़े लक्ष्य निर्धारित किये हैं। मुझे यह जानकर गर्व होता है कि हमने सभी वर्गों में लक्ष्यों को पीछे छोड़ दिया है। रेलवे ने प्रमुख विकास कारक के रूप में अपनी पहचान बनाए रखी है।

(ख) जब भी मेरे क्षेत्र रेलवे से जुड़ता है तो उस क्षेत्र की प्रकृति और लोगों के साथ हमारा नाता जुड़ता है। इस संबंध में, कश्मीर और पूर्व-उत्तर राज्यों को जोड़ने की रेलवे की उपलब्धि हमें इस क्षेत्र के लोगों के निकट होने की भावना देती है।

रेल से जुड़े लोग

- (क) मैं भारतीय रेलवे के 14 लाख कर्मचारियों को इन उपलब्धियों के लिए बधाई देना चाहती है। उन्हें मेरा हार्दिक धन्यवाद।
- (ख) छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने में रेलवे ने उत्कृष्ट वित्तीय प्रबंधन किया है जिसमें लेखा खातों में 1 लाख करोड़ रुपए दर्शाये गये हैं।
- (ग) लाखों लोग रेल परिसरों में कार्य करते हैं चाहे वे विक्रेता हों अथवा भारवाहक। भारवाहकों विशेषकर सामान ढोने वालों की स्थिति अच्छी नहीं है। रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ठेकेदारों अथवा नियोजकों द्वारा भारवाहकों को शोड़, पेयजल और साफ-सफाई जैसी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराई गई है और इन सुविधाओं हेतु आवश्यक प्रबंध किए गए हैं।

बिल

- (क) हम सभी रेलवे से विशेषकर हमारे क्षेत्रों में नई लाइनों और अधिक रेलगाड़ियों की उम्मीद कर रहे हैं। मुझे लगता है कि पूरी सभा इस बात से सहमत होगी कि रेलवे का विस्तार हो और इसकी सेवाओं में सुधार हो। इन उपलब्धियों में हमने महत्वपूर्ण वित्तीय प्रबंधन देखा है। यात्री किराया चर्चा का महत्वपूर्ण विषय रहा है क्योंकि रेलवे की ख्याति आम लोगों हेतु कम लागत की यात्रा सुविधाएं उपलब्ध कराने की है। और इसलिए, इस शीर्ष में कोई भी बदलाव उसी दिन की मुख्य खबर बन जाता है मैं रेल किराया प्राधिकरण का गठन करने के माननीय रेल मंत्री के कदम की सराहना करती हूं. . जैसाकि उन्होंने ठीक ही कहा है, 'हमने चिलमन में आग लगा दी'।
- (ख) गतिशील मूल्यांकन के माध्यम से मांग प्रबंधन माननीय मंत्री द्वारा प्रस्तावित एक नया साधन है। यद्यपि, लंबी अवधि में

भी इसे सभी रेलगाड़ियों हेतु लागू नहीं किया जा सकता, तथापि मुझे विश्वास है कि यह वित्तीय प्रबंधन में और विशेष सेवाएं उपलब्ध कराने में भी सुविधाजनक होगा।

- (ग) मुझे आशा है कि लागत सहभागिता प्रबंधनों के संदर्भ में अधिकाधिक राज्य रेलवे के साथ साझेदारी करने के लिए आगे आएंगे। इन परियोजनाओं को जल्द पूरा करने को प्राथमिकता देने से और अधिक परियोजनाओं में ऐसी साझेदारियों और नये राज्यों के जुड़ाव को बल मिलेगा।
- (घ) हम हाई स्पीड, सेमी-हाई स्पीड और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर संबंधी परियोजनाओं का इंतजार कर रहे हैं।

सुरक्षा

- (क) रेल दुर्घटना एक दर्दनाक हकीकत है। मैं अपने पिछले भाषणों में रेल सुरक्षा के बारे में लगातार बोलती रही हूं। हम सभी चाहते हैं कि काकोडकर समिति की सिफारिशों को और अधिक देर किए बिना पूर्णतया लागू किया जाए।
- (ख) मुझे खुशी है कि माननीय मंत्री जी ने हाल ही में प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाकर मुंबई में रेल को सुरक्षित बनाने का वादा किया है। बजट भाषण में कई स्वागत योग्य पहल करने का प्रस्ताव है किंतु विशेषशीर्ष में पर्याप्त बजट आवंटन करने का अभाव है।
- (ग) हम रेल सुरक्षा परिषद/आयोग के स्वतंत्र और प्रभावी निकाय बनने और कारोडकर समिति द्वारा संस्तुत रेल परिचालन से उसे पृथक रखने की आशा कर रहे हैं।

यात्रियों को मूलभूत सुविधाएं

- (क) पिछले वर्ष के बजट भाषण में, माननीय मंत्रीजी ने ई-बुकिंग के लिए बेहतर प्रौद्योगिकी का प्रयोग करने का उल्लेख किया था। यात्रियों ने अपने-अनुकूल उपायों के प्रति सकारात्मक रवैया दर्शाया है।
- (ख) किन्तु रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं प्रदान करना रेलवे के लिए सभी भी एक बड़ी चुनौती है। लोग साफ और स्वास्थ्यकर वातावरण चाहते हैं। मैं रेलवे से इस मुद्दे को प्राथमिकता देने और मूलभूत सुविधाओं के लिए एक विशेष अभियान चलाने का अनुरोध करती हूं।
- (ग) मुझे याद है कि यात्री गाड़ियों में एक महिला डिब्बा होता है। पिछले दशक से महिलाएं समाज में बड़ी भूमिका निभा रही हैं। ज्यादा से ज्यादा महिलाएं आर्थिक कार्यकलापों में सक्रिय

हैं और इससे साफ है कि महिला यात्रियों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है। मेरा रेलवे से अनुरोध है कि वह रेल में महिला डिब्बों की संख्या बढ़ाने पर विचार करे। इसके लिए सर्वेक्षण किया जा सकता है और हम इसे ऐसी सर्वाधिक व्यस्त गाड़ियों से शुरू कर सकते हैं जिनमें महिलाएं काम के लिए रोजाना सफर करती हैं।

रेलवे धीरे-धीरे अपने परिचालन अनुपात को 90 प्रतिशत से कम लाने में सफल हुई है।

रेलवे तकनीकी रूप से उन्नत और वित्तीय रूप से सुदृढ़ बन रही है। मैं एक बार पुनः भारतीय रेल के लिए काम करने वाले लाखों लोगों और इस प्रमुख क्षेत्र को प्रभावी रूप से चलाने के लिए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

[हिन्दी]

***श्रीमती दर्शना जरदोश (सूरत) :** सूरत रेलवे स्टेशन की साल की 150 करोड़ से ज्यादा रेवेन्यू को देखते हुए और वर्ल्ड क्लास की घोषणा होने के बाद भी सूरत में डीआरएम ऑफिस एवं सूरत को डिवीजन बनाने की मांग को स्वीकार नहीं किया जाता है तो कृपया इस पर तुरंत अमलीकरण किया जाये एवं सूरत स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर 4 के ऊपर कोच इंडीकेटर एवं कोच डिस्पले तुरंत लगाया जाये। तदुपरात, सूरत के टूटे-फूटे प्लेटफार्म नंबर 2 व 3 की तुरंत मरम्मत की जाये।

मेरे संसदीय मत क्षेत्र सूरत रेलवे स्टेशन की हर रोज की 50 लाख से ज्यादा आय देने वाला सूरत रेलवे स्टेशन पर, जो देश की वीवीआईपी ट्रेन कहलाती है, (12951-52/12953-54) रूकती हैं, उनके स्टॉपेज के लिये रेलवे बोर्ड अगल पॉलीसी बदल सकता है तो निम्नलिखित संपर्कक्रांति ट्रेनों के लिए भी पॉलीसी में बदलाव करके सूरत में स्टॉपेज देकर सूरत के साथ न्याय करें—

ट्रेन नंबर: (12907-08 बान्द्रा-निजामुद्दीन, 12431-32 तिरुवनन्तपुरम्-निजामुद्दीन, 12217-18 कोचीवली-चंडीगढ़, 12449-50, मडगांव-निजामुद्दीन)

वापी से भरूच के बीच के औद्योगिक विकास को देखते हुए मुंबई की तरह हर आधे घंटे में मेमु या डेमु ट्रेन दौड़ानी चाहिये।

सूरत स्टेशन से ट्रेन एवं यात्री ट्रेफिक कम करने हेतु निम्नलिखित ट्रेने सूरत से शुरू होकर/सूरत स्टेशन पर आकर पूर्ण होने वाली ताप्ती लाईन की ट्रेनों को उद्यमा स्टेशन से शुरू करके वहां ही पूर्ण किया जाये, जिससे कि इन ट्रेनों में जाने वाले यात्रियों को सूरत आना न पड़े और

उनका पैसा एवं समय का बचाव हो सके एवं सूरत रेलवे स्टेशन प्रशासन को इन ट्रेनों के कारण ऑपरेटिंग एवं एक्जामिन तथा एडमिनिस्ट्रेशन की जो गंभीर समस्या रहती है वह दूर हो सके एवं उद्यमा स्टेशन का विकास और अधिक हो सके।

ट्रेन नंबर: 19047-48/12945-46/59051-52/59013-14/59075-76/59077-78/59025-26/13425-26/22827-28/19053-54

सूरत शहर में गुजरात के सौराष्ट्र क्षेत्र में रहने वालों की भारी जनसंख्या को देखते हुए सूरत-महुवा (19025-26) ट्रेन को सप्ताह में एक दिन के बजाए हर रोज चलाई जाये।

ताप्तीगंगा एक्सप्रेस (12945-46) एवं सूरत-भागलपुर एक्सप्रेस (19047-48) को भी यात्रियों की अतिशय भारी भीड़ एवं बारह मास प्रतीक्षा की लंबी सूची को देखते हुए सूरत से यह ट्रेन हर रोज चलाई जाये।

मुंबई की लोकल ट्रेन की तरह पश्चिम रेलवे की लंबी दूरी की ट्रेन एवं सुपर फास्ट ट्रेनों में रात के समय कोच के अंदर अगला स्टेशन कौन-सा आएगा एवं प्लेटफॉर्म की दिशा का इलैक्ट्रॉनिक डिस्प्ले एवं माईक की घोषणा कोच के अंदर की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में औद्योगिक दृष्टि से अतिविकसित कीम रेलवे स्टेशन पर लोकशक्ति एक्सप्रेस (19143-44) एवं देहरादून एक्सप्रेस (19020-19) को स्टॉपेज देना चाहिए तथा सायण रेलवे स्टेशन पर गुजरात एक्सप्रेस (19011-12) एवं बलसाड़-दाहोद इन्टरसिटी (12929-30) को स्टॉपेज देना चाहिए।

उत्राण रेलवे स्टेशन पर करंट टिकट की एक और खिड़की खोली जाए एवं एफओबी मंजूर किया जाए तथा ट्रेन नंबर 19011-12, +19215-19216 को उत्राण पर स्टॉपेज दिया जाये।

गुजरात का विश्व प्रसिद्ध सोमनाथ मंदिर जहां बसा हुआ है, वहां से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए कोई और ट्रेन की सुविधा नहीं है। अतः यह यात्रा धाम से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा देनी चाहिए।

गुजरात के सूरत से पश्चिम बंगाल की ओर जाने के लिए सिर्फ 2 ट्रेन हैं वह भी आगे से आती है। अतः सूरत से पश्चिम बंगाल के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा शुरू करनी चाहिए एवं सूरत शहर में उत्तर भारत की जनसंख्या को देखते हुए सूरत से उत्तर भारत के लिए नई ट्रेन जल्द-से-जल्द देनी चाहिए।

बांद्रा-पटना (19049-50) जो सप्ताह में 1 दिन चलती है, उसे उत्तर भारतीयों की जनसंख्या को देखते हुए हर रोज चलाया जाना चाहिए।

पश्चिम बंगाल का अधिकतम विस्तार गुजरात में है, इस विषय को ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेलवे का मुख्यालय अहमदाबाद में जल्द-से-जल्द दिया जाना चाहिए।

16733-34 जोधपुर-चैन्नई/16125-26 ओखा-रामेश्वरम् हर रोज दौड़ाई जाये।

मुंबई सेन्ट्रल एवं बांद्रा टर्मिनस से निम्नलिखित ट्रेनों में सूत स्टेशन के लिए यात्री द्वारा करंट टिकट मांगने पर तंत्र द्वारा ऐसा जबाव दिया जाता है कि सूत रीमोट स्टेशन है और सूत स्टेशन पर मुंबई से आने वाली कुछ ट्रेनों के आने समय मध्यरात्री का होने की वजह से सूत ऑड टाइमिंग का स्टेशन है ऐसा कहकर करंट टिकट नहीं दिया जाता है। ट्रेन नंबर 12955, 12903, 12925, 12901, 19005, 12927, तो कृपया इन ट्रेनों से सूत स्टेशन के लिए करंट टिकट जारी की जाये।

निम्नलिखित ट्रेनों में यात्रियों की मांग को देखते हुए जनरल कोच (बिना आरक्षण वाले कोच) बढ़ाने चाहिये।

(1) 12929-12930, (2) 12935-12936, (3) 19059-19060, (4) 19113-19114, (5) 19023-19024, (6) 19019-19020, (7) 113-114, (8) 125-126, (9) 177, (10) 175, (11) 249-250, (12) 239-240, (13) 69141-69142

***डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी** (अहमदाबाद पश्चिम): इंटरिम रेल बजट में, मैं अपने क्षेत्र अहमदाबाद एवं गुजरात के लिए कुछ मांगें रखता हूँ:-

1. दिल्ली एवं उत्तर भारत की ओर जानेवाली और आनेवाली सभी एक्सप्रेस और सुपरफास्ट ट्रेनों का साबरमती रेलवे स्टेशन पर स्टोपेज दिया जाए।
2. मुंबई एवं दक्षिण भारत जानेवाली एवं आनेवाली सभी एक्सप्रेस तथा सुपरफास्ट ट्रेनों को स्टोपेज मणिनगर रेलवे स्टेशन पर दिया जाए।
3. साबरमती रेलवे स्टेशन को टर्मिनल स्टेशन घोषित करके विकास किया जाए।
4. साबरमती रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म रीनोवेट किया जाए तथा पूरी लंबाई का प्लेटफार्म शेड बनाया जाए।
5. साबरमती रेलवे स्टेशन पर अभी-अभी अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी ट्रेनों का स्टोपेज दिया गया है। मेरी मांग है कि राजधानी ट्रेन अहमदाबाद से दिल्ली जाते वक्त प्लेटफार्म नंबर एक पर स्टॉपेज दिया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

6. साबरमती रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए, जो सभी प्लेटफार्म को जोड़ सके।

7. साबरमती रेलवे स्टेशन दोनों ओर ईस्ट तथा वेस्ट होने की बजह से मुसाफिरों को आने में असमंजस होता है और कई मुसाफिर ट्रेन मिस करते हैं।

इसी के लिए मेरा सुझाव है कि साबरमती रेलवे स्टेशन के ईस्ट तथा वेस्ट को नया अधिकारिक रूप से नाम दिया जाए।

***श्रीमती ज्योति धुर्वे** (बेतुल) : अपने संसदीय क्षेत्र की गंभीर समस्या का जिक्र करते हुए मैंने कुछ ट्रेनों की ठहराव की मांग की थी जो अत्यंत मेरे क्षेत्रवासियों के लिए अति-आवश्यक है। आपसे विश्वास करती हूँ कि माननीय मंत्री जी के द्वारा मेरे इस मांग को पूरा करेंगे, ऐसा आशा करती हूँ:-

1. नागपुर से चलकर इंटरसिटी आती है। उसे भोपाल तक आगे करने की मांग करती हूँ।
 2. जबलपुर-नागपुर को घोड़ाडोंगरी ठहराव करने की मांग करती हूँ।
 3. ताप्ती गंगा को हरदा रूकवाने की मांग करती हूँ।
 4. स्वर्णजयंती को आमला रूकवाने की मांग करती हूँ।
 5. भूसावल पेंसेजर को टिमरनी में रूकवाने की मांग करती हूँ।
 6. आमला शटल को इटारसी तक चलवाने की मांग करती हूँ।
- हरदा-बैतूल रेलवे नई लाइन जोड़ने की मांग करती हूँ।

[अनुवाद]

***श्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर** (परमणी) : मैं, परमणी-परली और लातूर रोड़-कुरुडवाड़ी लाइन का दोहरीकरण करने हेतु सर्वेक्षण के नीतिगत निर्णय की घोषणा करने के लिए रेलमंत्री के प्रति अपना आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

मैं उपर्युक्त रेललाइन के दोहरीकरण का सर्वेक्षण करने का निर्णय लेने के लिए माननीय रेलमंत्री को बधाई भी देता हूँ चूंकि वे हमारे क्षेत्र की जमीनी हकीकत से भलीभांति परिचित हैं और हमारे पुराने हैदराबाद राज्य के हैं। किन्तु मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि परमणी-मुदखेड रेललाइन का इस समय 170 प्रतिशत प्रयोग होता है और इस बजट में कुछ ओर गाड़ियों की घोषणा की गई है। इस ट्रेक पर गाड़ियां चलाने से उनकी क्षमता बढ़ेगी जिससे ट्रेक के रख-रखाव की जरूरत पड़ेगी जिससे

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

गाड़ियों की गति को कम करना पड़ेगा और वे समय सारणी के अनुसार न चलकर देरी से चलेगी जिससे समय की बर्बादी होगी और राजकोष पर भी बोझ बढ़ेगा।

अतः मेरा अनुरोध है कि परमणी-मुदखेड रेलमार्ग जिसका कुछ काम पूरा हो चुका के दोहरीकरण के लिए आवंटन (न्यूनतम 50 करोड़) में वृद्धि की जाए।

इसके अतिरिक्त, मैं तत्कालीन रेल मंत्रियों द्वारा पूर्ववर्ती बजट में घोषित योजनाओं यथा-परमणी (जंक्शन), पूर्णा (जंक्शन) और जालना को 'आदर्श स्टेशन' बनाने और सैलू, परतूर पोखरणी (एनआर) और गंगाखेड को 'आधुनिक स्टेशन' बनाने की स्थिति और उपर्युक्त परियोजनाओं को पूरा करने हेतु उठाए गए कदमों के बारे में जानना चाहता हूँ।

मैं, अपने क्षेत्र के लोगों की निर्धारित समय सीमा के भीतर अकोला-खंडवा आमान परिवर्तन (मीटरगेज से ब्राडगेज) को समयबद्ध पूरा करने की अतिवाजिब मांग भी उठाता हूँ। यह आमान-परिवर्तन का कार्यक्रम पिछड़े क्षेत्र के विकास और इस क्षेत्र को पूर्वोत्तर भारत से जोड़ने के लिए आवश्यक है।

मेरे क्षेत्र के लोगों कोड पुणे और मुंबई से जोड़ने के लिए परली-बीड़-नगर रेल लाइन के संपर्क कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता है।

मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र के पूर्णा (जंक्शन) के साथ अन्याय हुआ है जहां पर स्टीम लोको शेड था और वह तात्कालीन एमजी रेललाइन पर एक मुख्य स्थान था। मुझे पता चला है कि ऐसे स्टीम लोको शेड दक्षिण-मध्य रेलवे में काजीपेट, लालगुडा, गुंटकल, गुट्टी पर भी स्थित थे किन्तु उन्हें बाद में डीजल और इलेक्ट्रिक लोको शेड में परिवर्तित कर दिया गया। इसके विपरीत पूर्णा (जंक्शन), जालना, मनमाड़ (जंक्शन), परली (जंक्शन) और अकोला स्थित स्टीम लोको शेड को समाप्त कर दिया गया और कोई नया डीजल लोको शेड नहीं बनाया गया। यह इस क्षेत्र के प्रति अन्याय है क्योंकि ये लाइनें डीजल लोकोमोटिव लाइनें हैं।

वर्तमान डीजल लोको शेड (अर्थात् काजीपेट, लालगुडा, गुंटकल और गुट्टी) विद्युतीकृत लाइनों वाले जोन में हैं और नांदेड मंडल से काफी दूर (लगभग 350 किमी) हैं।

पूर्णा (जंक्शन) पर निम्नलिखित अवसंरचनात्मक सुविधाएं उपलब्ध हैं:-

1. डीजल लोको शेड
2. सी एंड डब्ल्यू शाँप

3. रेलवे यार्ड
4. अधिकारियों के लिए विश्रामगृह और रनिंग रुम
5. कर्मचारियों के लिए रेलवे क्वार्टर
6. स्कूल
7. अस्पताल
8. कम्युनिटी हॉल

अतः मेरा अनुरोध है कि नांदेड मंडल में पूर्णा (जंक्शन) में एक अत्याधुनिक डीजल/इलेक्ट्रिक लोको शेड बनाने की कम से कम एक मांग पर विचार किया जाए।

मैं मांग करता हूँ कि आदिलाबाद-परली और फिर नासिक (मनमाड़) लाइन का विद्युतीकरण किया जाए क्योंकि यह लाइन ताप विद्युत स्टेशनों तक कोयला ढुलाई हेतु, एक वाणिज्यिक लाइन है।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय के साथ हुए समझौता ज्ञापन के अनुसार पूर्णा (जंक्शन) पर केन्द्रीय विद्यालय खोला जाए क्योंकि वहां पर पर्याप्त रेल भूमि उपलब्ध है और वहां हजारों रेल कर्मचारी रहते हैं।

पिछले रेल बजट में, माननीय रेल मंत्री ने मुंबई-लातूर रेल का नांदेड तक विस्तार करने की घोषणा की थी। किन्तु मुझे यह बताते हुए दुःख हो रहा है कि रेलवे प्रशासन को इसकी जानकारी होते हुए भी इस ट्रेन को अभी तक आगे नहीं बढ़ाया गया है। अतः मेरा माननीय रेलमंत्री से यह अनुरोध है कि इस ट्रेन का यथाशीघ्र विस्तार किया जाए।

पिछले रेल बजट में गुरु परिक्रमा एक्सप्रेस के नाम घोषित की गई कि और रेलगाड़ी अभी तक शून्य नहीं की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस मामले पर विचार करने की अपील करता हूँ।

यदि माननीय रेल मंत्री ने निम्नलिखित रेलगाड़ियों को विस्तार दिया है तो मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ:-

1. मिराज-परली पैसेंजर, परभणी (जं.) तक
2. मुंबई-औरंगाबाद जनशताब्दी, परभणी या पूर्णा (जं.) तक
3. नागरसोल-जालना दीईएमयू, परभणी या पूर्णा (जं.) तक।

उपर्युक्त मांगों के साथ, मेरे क्षेत्र के लोगों की वाजिब मांग यह है कि नांदेड-पुणे एक्सप्रेस प्रतिदिन चलनी चाहिए और नांदेड से मुंबई के बीच एक विशेष रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए।

मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि धोंडी, शिंगणापुर, उखाली (जि.परभणी) और परडगांव, (जि.-जालना)

रेलवे स्टेशन इस रेल लाईन की शुरूआत से ज्यों के त्यों हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि उपर्युक्त रेलवे स्टेशनों पर ब्लॉक स्टेशन का निर्माण करें।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि घनसवांगी, सोनपेट, मंथा और पालम के डाकघरों में पर यात्री आरक्षण प्रणाली सुविधा की व्यवस्था करें। क्योंकि मैं तालुका स्थान निकटतम रेल हेड से बहुत दूर हूँ।

मैं इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि प्रांगखेड रेलवे स्टेशन के निकट रेल उपरि पुल का कार्य बहुत, मंदगति से चल रहा है। कृपया इस कार्य में तेजी लाएं और साथ ही मराठवड़ा कृषि विश्वविद्यालय, परभणी, मानवत रोड, सैलू और परतूर में रेल उपरि पुल की व्यवस्था करें।

मैं इस तथ्य की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे इंजीनियरों के साथ ग्रेड पे के निर्धारण में अन्याय किया जाता है। वे ग्रेड पे को बढ़ाकर न्यूनतम 4800 रुपए करने की मांग कर रहे हैं। छठे वेतन आयोग के अनुसार गैंगमेन, ट्रैकमेन और रेलवे इंजीनियर एक ही श्रेणी अर्थात् ग्रुप 'ग' में हैं। यह रेलवे इंजीनियरों के साथ अन्याय है इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अपील करता हूँ कि रेलवे इंजीनियरों की मांग पर विचार करें।

***श्री आर. थामराईसेलवन (धर्मापुरी) :** मुझे इस बात की खुशी है कि मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र धर्मापुरी से संबंधित पिछले साढ़े चार वर्षों के दौरान के विभिन्न रेल प्रस्तावों को सरकार के ध्यान में ला पा रहा हूँ। इनमें से कुछ प्रस्ताव क्रियान्वित हो गए हैं और रेलवे से जुड़े जनहित और राष्ट्रीय हित के बहुत से प्रस्ताव, जिनका आगे जिक्र किया गया है, अभी तक क्रियान्वित नहीं हुए हैं। इसलिए, मैं वर्तमान पंद्रहवाँ लोक सभा के आखिर में माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि निम्नलिखित प्रस्तावों पर विशेष ध्यान दें और इन परियोजनाओं पर तत्काल कार्रवाई करें।

माननीय मंत्री ने लगभग 36 किमी. लंबी मोरापुट-धर्मापुरी रेल लाइन को अद्यतन करने हेतु सर्वे कराने पर सहमति दी थी और उसकी 2013-14 के रेल बजट में घोषणा की गई थी। यह मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में आता है। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग है। यदि इस परियोजना को लागू कर दिया जाए तो धर्मापुरी जिला मुख्यालय अर्थात् धर्मापुरी नगर और आस-पास के नगरों के लोगों को लाभ होगा और यह रेलवे के लिए बहुत से संसाधन भी पैदा करेगी क्योंकि ये मार्ग धर्म, वाणिज्य और पर्यटन के संबंध में महत्वपूर्ण स्थानों से जुड़े होने के कारण आर्थिक रूप से बहुत व्यवहारिक हैं। यथानिर्देशित, सर्वे पूरा कर लिया गया है और रिपोर्ट जून, 2013 में बोर्ड के पास भेज दी गई है। वर्तमान अनुमानित

लागत 226 करोड़ रुपए है। इसलिए, आपसे अनुरोध है कि प्रस्तावित मोरपुर-धर्मापुरी रेल लाइन पर तेजी से कार्य शुरू कराने के लिए आगे कार्रवाई करें।

रेलगाड़ी संख्या 16001/16002 चेन्नै-सेंट्रल-पलनी-चेन्नै सेंट्रल के मोरपुर और बोम्मिडी रेलवे स्टेशनों पर ठहराव किए जाने की तीव्र मांग की है। चूंकि यह रेलगाड़ी पलनी जाती है जो तमिलनाडु में एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है इसलिए तमिलनाडु के इस भाग के तीर्थयात्री और तमिलनाडु की राजधानी जाने वाले लोगों की भी संख्या बहुत अधिक है। दूसरे शब्दों में, इन दोनों स्टेशनों से दोनों तरफ बड़ी संख्या में यात्री होंगे और एक बार उपर्युक्त स्थानों पर उक्त रेलगाड़ी के ठहराव बन जाते हैं तो यह बात सिद्ध हो जाएगी। अतः उपर्युक्त स्थानों पर उक्त रेलगाड़ी के ठहराव की व्यवस्था की जाए। इसके साथ ही, महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे द्वारा मुझे भेजे गए पत्र सं. टी 454/वीआई/एमपी/एसए, दिनांक 24-/-2014 के अनुसार दक्षिण रेलवे ने उपर्युक्त स्थानों पर उक्त रेलगाड़ी के ठहराव की व्यवस्था करने हेतु पहले ही रेलवे बोर्ड को एक सिफारिश भेजी है।

इस समय, बंगलौर और रामेश्वरम के बीच कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है जो वाया पलकड, धर्मपुर इत्यादि चलती हो। इन स्थानों के महत्व को देखते हुए इन स्थानों पर एक तरफ से दूसरी तरफ यात्री यातायात बहुत अधिक है। इसलिए, बंगलौर-रामेश्वरम-बंगलोर के बीच नई रेलगाड़ी चलाने से रेलवे के लिए ज्यादा राजस्व अर्जित करने में मदद मिलेगी और इन स्थानों की अवसर यात्रा करने वाले हजारों लोगों को भी लाभ होगा। अतः आपसे अनुरोध है कि बंगलौर और रामेश्वरम-बंगलोर के बीच यथाशीघ्र एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए जिसका मारंडहल्लिल, पलाकड और धर्मापुरी स्टेशनों पर ठहराव हो।

पहले से अनुमोदित निम्नलिखित रेल उपरि पुलों के निर्माण में तेजी लायी जाये:-

- (क) धर्मापुरी-सलेम राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच-7) पर स्थित अधियामन कोट्टई रेल फाटक
- (ख) धर्मापुरी शहर में वेन्मपत्ती रेल फाटक
- (ग) पोन्नागारम रेल फाटक (कुमारासामी पेट्टाई रेल फाटक)
- (घ) पाप्परापट्टी रेल फाटक
- (ङ) चित्तलपदी रेल फाटक
- (च) बड्डी रेड्डी पट्टी रेल फाटक

इन उपरि पुलों का उपर्युक्त स्थानों पर निर्माण किए जाने की अविलंब आवश्यकता है। ये सभी स्थान दक्षिण पश्चिम रेलवे के बंगलौर मंडल

के अंतर्गत तथा दक्षिण रेलवे के सलेम मंडल के अंतर्गत आते हैं। इन उपरिपुलों का निर्माण अति आवश्यक है क्योंकि इस फाटक से गुजरने वाले लोगों को यात्रा करने में बहुत कठिनाई होती है। मैं आपको यह भी सूचित करना चाहता हूँ कि मद (क) से (घ) में उल्लिखित पहले चार रेल उपरि पुलों के लिए मृदा परीक्षण हो चुका है और अब मामला रेलवे और राज्य सरकार के बीच मुद्दों को हल करने और कार्य को जल्दी से जल्दी शुरू करने का है।

दक्षिण रेलवे के सलेम मंडल के अंतर्गत सिवानल्ली में एक चौकीदार वाले समपार के निर्माण की भी आवश्यकता है। सिवानल्ली में चौकीदार वाले समपार के अभाव में 30 से अधिक गांवों के लोगों को चौकीदार रहित समपार को पार करने में अपने जान को जोखिम में डालना पड़ता है।

मोरापुर का रेलवे स्टेशन दक्षिण रेलवे के सलेम मंडल के नियंत्रण के अंतर्गत एक प्राचीन रेलवे स्टेशन है, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। यह स्टेशन उन लोगों को सेवा प्रदान करता है जो चेन्नई और देश के अन्य हिस्सों तथा राज्य में जाते हैं। सैकड़ों लोग नियमित रूप से इस रेलवे स्टेशन का दौरा करते हैं।

धर्मापुरी जिला तमिलनाडु राज्य का एक अत्यंत पिछड़ा जिला है। इस पिछड़ेपन के कारण इस जिले के लोगों को अपने आजीविका और समृद्धि के लिए धर्मापुरी से काफी दूर जाना पड़ता है। फिर भी, जो रेलगाड़ियाँ इस मोरोपुर स्टेशन से होकर जाती हैं, यहाँ नहीं रुकती हैं जैसे - रेलगाड़ी संख्या 3351/3352 टाटा नगर-अलोप्पी-टाटा नगर-बोकारो एक्सप्रेस और 2695/2696 चेन्नई-तिरुवनंतपुरम, चेन्नई एक्सप्रेस। उपर्युक्त रेलगाड़ियों को ठहराव दिया जाना चाहिए।

मेरे जिले में एक अन्य महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन, बोम्मिडी आता है। यह स्टेशन भी धर्मापुरी और कृष्णागिरी दोनों जिलों के लोगों को सेवा प्रदान करता है। तथापि, इस स्टेशन पर ठहराव नहीं है जो रेलगाड़ी संख्या 6381/6382 मुंबई-कन्याकुमारी-मुंबई और साथ ही 7229/7230 शबरी एक्सप्रेस तिरुवनंतपुरम से हैदराबाद वाया तिरुपति होकर के बीच चकती है, को यहाँ ठहराव दिया जाना चाहिए। यहाँ यह उल्लेख करना कष्टकारी और प्रासंगिक है कि जब मुंबई-कन्याकुमारी जीएसटी एक्सप्रेस केरल में प्रवेश करती है तो यह केरल के सभी स्टेशनों पर रुकती है, जबकि तमिलनाडु में कई महत्वपूर्ण स्टेशनों पर इसका ठहराव नहीं है।

बंगलौर-एर्नाकुलम-बंगलौर (12677-12678) और मैसूर-मथिलादुतुरई-मैसूर (16231-16232) के बीच चलने वाली इंटरसिटी ट्रेन का पालाकोड पर ठहराव की मांग इस क्षेत्र के कोमों द्वारा काफी समय से की जा रही है, जो धर्मापुरी जिले में सबसे बड़ा तालुका है। पालाकोड एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है जहाँ चीनी मिल इत्यादि हैं, जिसके लिए

उपर्युक्त गाड़ियों का पालाकोड में ठहराव चाहिए। एक बड़ा व्यावसायिक केन्द्र होने के कारण, यहाँ से राज्य के कई स्थानों और देश के अन्य हिस्सों में लोगों का आवागमन काफी अधिक है। इसके अलावा, यहाँ से यात्रियों का औद्योगिक नगरों जैसे कोयम्बटूर, तिरुपुर इत्यादि को आवागमन काफी अधिक है। इसलिए, यदि इस रेलगाड़ी को पालाकोड पर ठहरने की अनुमति मिलती है तो, लोगों एवं रेलवे दोनों को अत्यन्त लाभ मिलेगा। इसलिए, इस रेलगाड़ी का पालाकोड में ठहराव दिया जाना चाहिये।

धर्मापुरी के, कर्नाटक की राजधानी बंगलौर के पास होने के कारण, देश में सभी अन्य राज्य की राजधानी में अपने पास के क्षेत्रों के समान ही, यात्रियों का आवागमन (धर्मापुरी-बंगलौर-धर्मापुरी) काफी अधिक है। वर्तमान में, उक्त यात्री गाड़ी केवल बंगलौर-होसपुर-बंगलौर के बीच चलती है। यदि इस रेलगाड़ी को धर्मापुरी तक बढ़ा दिया जाता है, तो कई सौ व्यक्ति प्रतिदिन धर्मापुरी से बंगलौर और बंगलौर से धर्मापुरी, दोनों तरफ, यात्रा कर सकते हैं। इसीलिए, इस रेलगाड़ी का धर्मापुरी तक विस्तार किया जाना चाहिए।

यदि आप इस पर ध्यान दें और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की रेलवे संबंधी बहुत आवश्यक उपर्युक्त मांग को जल्दी से जल्दी कार्यान्वित करने के लिए तुरंत कार्यवाही करेंगे तो मैं आपका बहुत आभारी रहूँगा।

[हिन्दी]

*श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया) : रेल बजट 2014-15 पर मैं अपना कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। प्रत्येक बजट भाषण में मैंने जिन-जिन समस्याओं को उठाया, उसमें किसी भी समस्याओं का निदान नहीं हुआ। हम समझते हैं कि आज के रेल मंत्री पूरे देश के रेल मंत्री नहीं होते बल्कि वे किसी न किसी राज्य एवं क्षेत्र के रेल मंत्री होते हैं। मंत्री के रूप में जब रेलमंत्री, मंत्री के रूप में शपथ लिए होंगे तो वे कहेंगे कि "मैं सत्यनिष्ठा से एवं बिना राग-द्वेष से अपने दायित्व का निर्वहन करूँगा। पता नहीं वे सत्यनिष्ठा कितना निभाये, लेकिन राग-द्वेष से वे अपने कर्तव्य को जरूर निभाया।"

बिहार राज्य अत्यंत पिछड़ा राज्य है, उसमें नई कुछ देने की बात तो दूर, पन्द्रहवीं लोकसभा के कार्यकाल से पहले के रेलमंत्री द्वारा जो कुछ भी दिया गया था, वर्तमान व्यवस्था में उसे खत्म करने का प्रयास किया गया। आप देखियेगा कि मधेपुरा में ग्रीनफील्ड विद्युत रेल इंजन विनिर्माण कारखाने की स्थापना की स्वीकृति हुई। यह राष्ट्रीय महत्व की परियोजना है। इस पर रेल को विशेष ध्यान देना चाहिए। इस पर 1960 करोड़ रुपए खर्च होंगे, लेकिन इसमें अभी कोई काम भी नहीं हुआ है। जमीन अधिग्रहण हो गयी, लेकिन जमीन देने वाले को अभी तक पैसे का भुगतान नहीं हुआ, अन्य काम भी आगे नहीं बढ़ रहे हैं। उसके साथ

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

देश के दूसरे जगहों पर भी इस तरह के कारखाने की स्वीकृति हुई, जिसमें कई तो पूर्ण भी हो गये, लेकिन मधेपुरा विद्युत रेल इंजन कारखाना का काम शुरू ही नहीं किया गया। सहरसा में एक वार्शिंग पिट का निर्माण हो रहा है। हमने बार-बार लोकसभा में एवं परमर्शदात्री समिति की बैठक में भी इसकी चर्चा की है। रेलवे बोर्ड के चैयरमैन साहब ने रूचि भी ली थी। इसकी बात भी आगे बढ़ी। इसमें जो पैसा दिया गया, इसमें जो लिंक लाइन है, सिंक लाइन और शेड बनना है, क्रेन उसमें लगना है, वह भी नहीं लग सका।

सहरसा बगाली बाजार रेलवे ढाला पर रेल रोड ओवर ब्रिज निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1996 में रेलवे बजट में हुई थी, लेकिन उसकी प्रक्रिया पूरी नहीं होने के कारण वह खटाई में पड़ गया। रेल मंत्रालय तो अपने हिस्से की राशि देना चाहता था, लेकिन सड़क परिवहन मंत्रालय अपने हिस्से की राशि नहीं दे रहा था और उसके नक्शे का भी फाइनलाइज नहीं हो रहा था। माननीय सांसद श्री शरद यादव ने मुख्यमंत्री से कहकर सड़क परिवहन मंत्रालय द्वारा जो राशि देनी थी वह राशि बिहार सरकार अपने कोष से देने पर सहमति हुई तब जाकर नये सिरे से रेल बजट में उसकी स्वीकृति दी गई और उसका शिलान्यास का कार्यक्रम भी तैयार हो रहा है।

खगाड़िया से कुशेश्वर स्थान तक बड़ी रेल लाईन निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1996 में हुई थी। राशि के अभाव में उसमें चालीस प्रतिशत भी काम नहीं हुआ।

उसी तरह हसनपुर-सकरी बड़ी रेल लाईन निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1996 में ही हुई थी। कुशेश्वर स्थान से सकरी तक कार्य तो कराया गया, लेकिन हसनपुर से कुशेश्वर स्थान के बीच मात्र 35 प्रतिशत ही कार्य अब तक हो सका। उसमें भी राशि नहीं दी जा रही है।

सहरसा-फारविसंगंज एवं सरायगढ़ सकरी आमान परिवर्तन के कार्य की स्वीकृति वर्ष 2004 में हुई थी। यह रक्षा मंत्रालय का डिपोजिट स्कीम है। रक्षा मंत्रालय ने तो राशि दे दी, लेकिन अब तक वह काम पूरा नहीं किया। प्रत्येक रेल बजट में यह जरूर कहा गया कि अगले वर्ष तक इस काम को पूरा करा देंगे। पूरा तब तो कराते जब उसमें राशि दी जाती।

सरायगढ़-निर्मली के बीच कोशी नदी पर कोशी रेल महासेतु का निर्माण अब पूरा तक पूरा नहीं हो सका। वर्ष 2009 के बजट में कहा गया कि 2010 तक इस काम को पूरा कर देंगे। फिर 2010 के बजट में कहा गया कि इसे वर्ष 2011 तक पूरा करा देंगे। यही सिलसिला चलता रहा, लेकिन आज तक वह काम पूरा नहीं हुआ।

मुंगेर-गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल की 1,383 करोड़ रुपए की योजना है। जो राशि दी गयी, उसमें वर्ष 2011-12 के रेल बजट में ही

31-03-2012 तक इसे पूरा करने का लक्ष्य था। लेकिन काम बिल्कुल नहीं हो रहा था। बिहारी के माननीय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने राज्य सरकार के कोष से जब राशि देने की स्वीकृति दी तब उसमें कुछ काम बढ़ सका।

मधेपुरा से पुर्णिया तक के रेल खंड वर्ष 2008 में आयी भयंकर बाढ़ के कारण पूर्ण क्षतिग्रस्त हो गया था। इस रेल खंड के आमान परिवर्तन की स्वीकृति बहुत पहले होने के बावजूद भी आज तक इस रेल खंड का काम पूरा नहीं हो सका। इतने दिनों में मधुपुरा से मुरलीगंज तक के काम ही अब तक पूरा हो सका है, आगे भगवान जाने।

हम एक-दो सर्वेक्षण की बात करना चाहते हैं। बिहारीगंज-सिमरी बख्तियारपुर के बीच रेल लाइन का सर्वेक्षण अद्यतन किया जाना था, पिछड़े बजट में पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ने के लिए सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजना में इसे सम्मिलित किया गया। उसका उद्यतन सर्वेक्षण नहीं हुआ। कुशेश्वर स्थान से सहरसा तक का सर्वेक्षण होना है, राशि दी गई। उसका सर्वेक्षण नहीं हो रहा है। गोगरी-परवत्ता-डुमरिया के रास्ते महेशखुंट-नारायणपुर का सर्वेक्षण पूर्ण नहीं हो रहा है। बरौनी-हसनपुर, बरास्ता-भगवानपुर और चेरिया बरियापुर के बीच रेल लाइन का जो सर्वेक्षण होना है, वह पूरा नहीं हुआ है।

सिमरी-बख्तियारपुर स्टेशन के बगल में जो रेल का संपर्क सड़क है, आश्वासन था कि उसका निर्माण करेंगे, वह काम नहीं हुआ, उसका निर्माण किया जाना चाहिए। सिमरी-बख्तियारपुर में रैक प्वाइंट का निर्माण होना चाहिए। वहां अतिरिक्त प्लेटफॉर्म भी होना चाहिए।

हसनपुर स्टेशन पर फुटओवर ब्रिज का निर्माण होना चाहिए और मानसी-सहरसा रेलवे लाइन का दोहरीकरण होना चाहिए।

मेरा संसदीय क्षेत्र खगाड़िया में आरओबी का निर्माण शुरू है। हम चाहते हैं कि समय-सीमा के अंदर वह बनकर तैयार हो।

खगाड़िया जिला मुख्यालय का महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां यात्रियों के लिए मूलभूत सुविधाओं का अभाव है।

खगाड़िया स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर पश्चिम भाग में फुटओवर ब्रिज का निर्माण किया जाय जिसमें स्टेशन से यात्रियों को बाहरी हिस्से में उतरने का भी सुविधा हो।

स्टेशन की साफ-सफाई की व्यवस्था सुनिश्चित की जाये। पर्याप्त रोशनी की भी व्यवस्था की जाये। यात्रियों के लिए स्टेशन पर स्वच्छ पेयजल और वाटर कूलर की व्यवस्था कराई जाये।

सहरसा-खगाड़िया-हसनपुर रोड-समस्तीपुर के बीच सभी स्टेशनों का प्लेटफॉर्म बड़ी रेल लाईन के मानक के अनुसार ऊंचा एवं लंबा नहीं है।

खगड़िया जं. से पूरब फुटओवर ब्रिज के उत्तरी तरफ टिकट बिक्री काउंटर चालू किया जाये

सहरसा जं. पर मात्र दो प्लेटफॉर्म हैं। यहां अतिरिक्त तीन प्लेटफॉर्म का निर्माण किया जाए।

सिमरी-बख्तियारपुर में रेक प्वाइंट की सुविधा दी जाए।

सिमरी-बख्तियारपुर स्टेशन पर एक और प्लेटफॉर्म का निर्माण कराया जाए।

हसनपुर रोड पर फुटओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।

मानसी-सहरसा रेल लाईन का दोहरीकरण किया जाए।

कोशी एक्सप्रेस (15282-15281) का विस्तार दोरम मधेपुरा तक किया जाए।

समस्तीपुर रेल डिवीजन अंतर्गत खगड़िया जिला मुख्यालय है, यह "ए क्लास" रेलवे स्टेशन हैं यहां निम्न गाड़ियों का ठहराव दिया जाये:-

(क) गाड़ी संख्या-12424/12423 गुवाहाटी राजधानी, 12436/12435 और 12236/12235 डिब्रूगढ़ राजधानी;

(ख) गाड़ी संख्या-15631/15632 गुवाहाटी-जोधपुर;

(ग) गाड़ी संख्या-15715/15716 गरीब नवाज एक्सप्रेस; और

(घ) गाड़ी संख्या-12501/12502 दिल्ली-गुवाहाटी संपर्क क्रांति एक्सप्रेस।

मानसी जंक्शन पर सीमांचल एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

समस्तीपुर रेल डिवीजन के हसनपुर रोड स्टेशन पर गाड़ी संख्या 12523/12524 न्यू जलपाइगुड़ी सुपर फास्ट एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

सहरसा-समस्तीपुर बाया हसनपुर रोड के बीच रात्रि में पैसेंजर गाड़ी चलाई जाये।

सहरसा से पटना के बीच रात्रि में एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाये।

हरिहरनाथ एक्सप्रेस-आमान परिवर्तन के पूर्व सहरसा से सोनपुर (बाया हसनपुर रोड-समस्तीपुर) तक हरिहरनाथ एक्सप्रेस चलती थी, रेल यात्री को राजधानी पटना जाने में काफी सुविधा थी, उसे पूर्व की तरह पुनः चलाई जाये।

गाड़ी संख्या 12553/12554 नई दिल्ली-बरौनी-वैशाली एक्सप्रेस का विस्तार बरौनी से सहरसा जंक्शन तक किया जाये।

रेल यात्रियों की कठिनाई को देखते हुए सहरसा जंक्शन से आने और जाने वाली निम्न गाड़ियों का परिचालन प्रत्येक दिन किया जाये:-

(क) गाड़ी संख्या-15283/15284 जानकी एक्सप्रेस (तीन दिन)

(ख) गाड़ी संख्या-12203/12204 गरीब रथ एक्सप्रेस (तीन दिन)

(ग) गाड़ी संख्या-14603/14604 जनसाधारण एक्सप्रेस (एक दिन)

आनन्द विहार से मुजफ्फरपुर गाड़ी संख्या 12211 तथा 12212 गरीब रथ एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाये।

सहरसा से अमृतसर प्रतिदिन चलने वाली जनसेवा एक्सप्रेस के किसी भी डिब्बे के शौचालय के खिड़की में शीशा नहीं लगा है एवं उसमें पानी भी नहीं रहता।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, विद्यमान परिस्थितियों में, चर्चा जारी रखना संभव नहीं है। मैं अब इस संकल्प को सभा में मतदान के लिए रखती हूँ।

प्रश्न यह है:

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व, आदि को संदेय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2009) के छठे प्रतिवेदन, जो 8 मई, 2013 को संसद की दोनों सभाओं में प्रस्तुत किया गया था, के पैरा 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85 और 86 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का अनुमोदन करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.22 बजे

लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2014-15

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2015 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या संबंध में कार्य सूची के स्तंभ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2014-15 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांगों के नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदानों की मांगों की राशि (रुपए में)
1	रेलवे बोर्ड	92,67,00,000
2	विविध व्यय (सामान्य)	268,81,67,000
3	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	2152,00,02,000
4	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	3396,60,04,000
5	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	1551,63,03,000
6	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	3627,59,91,000
7	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	2061,40,22,000
8	परिचालन व्यय-चल स्टॉक और उपस्कर	3105,99,00,000
9	परिचालन व्यय - यातायात	7818,23,16,000
10	परिचालन व्यय-ईंधन	11243,61,50,000
11	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	1664,29,06,000
12	विविध संचालन व्यय	1760,05,98,000
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	9314,20,01,000
14	निधियों में विनियोग	14701,10,33,000
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अति पूंजीकरण का परिशोधन	3038,84,33,000
16	परिसंपत्तियां - अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	33607,70,00,000
	रेलवे निधियां	5696,26,67,000
	रेलवे संरक्षा निधि	666,00,00,000
	कुल	105767,01,93,000

अध्यक्ष महोदया : अब मैं वर्ष 2014-15 के लिए लेखानुदानों की मांगों (रेल) को सभा में मतदान हेतु रखती हूँ।

प्रश्न यह है:

“कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2015 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या के संबंध में कार्य सूची के स्तंभ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

...(व्यवधान)

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2013-14 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल)

मांग की संख्या	मांगों के नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदानों की मांगों की राशि (रुपए में)
8	परिचालन व्यय — चल स्टॉक और उपस्कर	204,36,91,000
10	परिचालन व्यय — ईंधन	2056,56,78,000
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	—
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	2170,65,86,000
16	परिसम्पत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन	1590,67,00,000
	अन्य व्यय	
	पूंजी	1000,00,00,000
	कुल	7022,26,55,000

अध्यक्ष महोदया : अब मैं वर्ष 2013-14 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) को सभा में मतदान हेतु रखती हूँ।

प्रश्न यह है:

“कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 8, 10, 13, 15 और 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2014 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदा करने

अपराह्न 12.23 बजे

**अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल),
2013-14**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि कार्य सूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 8, 10, 13, 15 और 16 के सामने दिखाए गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2014 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदा करने के लिए कार्य सूची के स्तंभ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।”

के लिए कार्य सूची के स्तंभ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से, भारत के राष्ट्रपति को दी जाएं।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.24 बजे

विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2014*

[अनुवाद]

रेल मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन खरगे) : महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2014-15 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और मैं से कतिपय राशियों के निकाल जाने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2014-15 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और मैं से कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : महोदया, मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ।**

अपराह्न 12.25 बजे

इस समय, डॉ. काकोली घोष दस्तदार और कुछ अन्य माननीय सदस्य आगे आकर सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब मंत्री महोदय प्रस्ताव को कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2014-15 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और मैं से कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि रेल के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2014-15 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और मैं से कतिपय राशियों के

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2 दिनांक 17.2.2014 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।,

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.25 बजे

विनियोग (रेल) विधेयक, 2014*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : मद संख्या 36, माननीय मंत्री।

रेल मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन खरगे) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2013-14 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और मैं से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2 दिनांक 17.2.2014 में प्रकाशित।

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2013-14 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से ओर में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : मैं विधेयक पुरःस्थापित* करता हूँ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मंत्री महोदय अब प्रस्ताव करेंगे कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2013-14 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2013-14 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से ओर में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदया : अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री मल्लिकार्जुन खरगे : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी) : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक सवाल रखकर रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ और रेल मंत्री जी गंभीरता से सुनें।...*(व्यवधान)* वर्ष 1996 में इटावा-मैनपुरी, जो रेलवे लाइन ग्वालियर से मिलती है और वह मुंबई तक जाती है।...*(व्यवधान)* मैनपुरी एक ऐसा जिला है जो उत्तर प्रदेश में रेलवे से सबसे ज्यादा वंचित है। रेलवे से वंचित अगर कोई क्षेत्र है तो वह हमारा क्षेत्र है मैनपुरी।...*(व्यवधान)* इस संबंध में वर्ष 1996 में प्रधानमंत्री देवेगौड़ा और रेल मंत्री रामविलास पासवान जी ने घोषणा की थी, लेकिन अभी तक चार किलोमीटर भी रेल लाइन नहीं बिछी।...*(व्यवधान)*

माननीय रेल मंत्री श्री बंसल ने यहीं पर वर्ष 2011-12 में घोषणा की थी कि अगले जून में हम इसे कर देंगे, रेलगाड़ी चलेगी।...*(व्यवधान)* लेकिन रेल मंत्री जी ने उस समय भी और इस समय भी, उस चार किलोमीटर के लिए एक रुपया का भी प्रावधान नहीं किया।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया, मेरा आपसे विनम्र निवेदन है।...*(व्यवधान)* अब तो जा रहे हैं अगली लोक सभा के लिए लेकिन आप इसमें हस्तक्षेप करें।...*(व्यवधान)* क्या यह हमारा क्षेत्र है इसलिए?...*(व्यवधान)* मेरा आरोप है कि केवल मेरा क्षेत्र होने की वजह से यह षडयंत्र किया जा रहा है।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया : अब आपका समय समाप्त हो गया। धन्यवाद।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अकेले नीतीश कुमार जी ने काम किया है।...*(व्यवधान)* नीतीश कुमार जी रेल लाइन बना गए हैं और नीतीश कुमार चले गए हैं।...*(व्यवधान)* उनके बाद एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं बिछी।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया : ठीक है।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : बंसल साहब, जो रेल मंत्री थी, उन्होंने कहा था, सबको पता है कि अगले जून में रेल चला देंगे।...*(व्यवधान)*

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

अध्यक्ष महोदया : धन्यवाद।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : क्या अभी के रेल मंत्री जी 400 मीटर भी रेल लाइन नहीं बिछा सकते थे?...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, धन्यवाद।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : क्या यह हमारा क्षेत्र है, इसलिए? लेकिन इससे फर्क नहीं पड़ेगा।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

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

(व्यवधान)...*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदया : अब हो गया। आखिर में जो बोलना है, बोल दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : जल्दी बोल दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अब रेल मंत्री ने कहा है तो इसे न बनाएं।...(व्यवधान) रेल मंत्री जवाब दें।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : किस ने कहा है?

...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : बंसल जी ने यहां घोषणा की है।...(व्यवधान) आप क्या समझते हैं...(व्यवधान) क्या मजाक कर रहे हैं?...(व्यवधान) क्या यह मामूली बात है?...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.31½ बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र — जारी

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदया : अब, मद संख्या 10 — श्री के. सुरेश।

श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कोडिकुनील सुरेश) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:—

(1) कर्मचारी राज्य बीमा निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 10808/15/14]

(2) (एक) कर्मचारी राज्य निधि संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) कर्मचारी राज्य निधि संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 2012-2013 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 10809/15/14]

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : सभा मंगलवार, 18 फरवरी, 2014 को पूर्वाह्न 11.00 बजे समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.32 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा, मंगलवार, 18 फरवरी, 2014/29,

माघ 1935 (शक) के पूर्वाह्न 11.00 बजे तक

के लिए स्थगित हुई।

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

<http://www.parliamentofindia.nic.in>

<http://www.loksabha.nic.in>

लोक सभा की कार्यवाही का दूरदर्शन पर सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का दूरदर्शन के विशेष चैनल “डीडी-लोकसभा” पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

लोक सभा वाद-विवाद के मूल संस्करण, हिन्दी संस्करण और अंग्रेजी संस्करण की प्रतियां तथा संसद के अन्य प्रकाशन, विक्रय फलक, संसद भवन, नई दिल्ली-110001 पर बिक्री हेतु उपलब्ध हैं।

© 2014 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (चौदहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित
और बंगाल ऑफसेट वर्कस, 335 खजूर रोड़, करोल बाग, नई दिल्ली-110005 द्वारा मुद्रित।
