

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

चौदहवां सत्र (भाग-दो)
(चौदहवीं लोक सभा)



Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'

Acc. No. 35-7
Dated 25 Oct. 2009

(खंड 35 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी.डी.टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

डा. रविन्द्र कुमार चड्ढा
संयुक्त सचिव

प्रतिमा श्रीवास्तव
निदेशक

कमला शर्मा
संयुक्त निदेशक-I

सरिता नागपाल
संयुक्त निदेशक-II

राकेश कुमार
सम्पादक

भूषण कुमार
सहायक सम्पादक

रेनू बाला सूदन
सहायक सम्पादक

© 2009 लोक सभा सचिवालय

अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा। 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 प्रतिलिप्याधिकार (कॉपीराइट) तथा सामग्री में अन्तर्विष्ट अन्य स्वामित्व संबंधी सूचनायें सुरक्षित रहें।

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 35, चौदहवां सत्र (भाग-दो), 2008/1930 (शक)]

अंक 7, गुरुवार, 23 अक्टूबर, 2008/1 कार्तिक, 1930 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 82, 84, 85 और 87	3-35
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 81, 83, 86 और 88 से 100	35-63
अतारांकित प्रश्न संख्या 853 से 1082	63-420
सभा पटल पर रखे गए पत्र	420-440
राज्य सभा से संदेश	440
वित्तीय समितियां (2007-08)-एक समीक्षा	440
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति	
37वां प्रतिवेदन	440
लोक लेखा समिति	
77वां प्रतिवेदन	441
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति	
32वां से 34वां प्रतिवेदन	441-442
शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति	
33वां से 36वां प्रतिवेदन	442
बक्य संबंधी संयुक्त संसदीय समिति	
9वां प्रतिवेदन	442
विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण एवं वन संबंधी स्थायी समिति	
195वां से 200वां प्रतिवेदन	443
परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति	
140वां से 142वां प्रतिवेदन	444
कार्मिक, लोक शिकायत, निधि और न्याय संबंधी स्थायी समिति	
29वां और 30वां प्रतिवेदन	444

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

मंत्रीयों द्वारा वक्तव्य

(एक) राष्ट्रीय भूमि अभिलेख आधुनिकीकरण कार्यक्रम (एनएलआरएमपी)	
डा. रघुवंश प्रसाद सिंह	445-446
(दो) इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 25वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री राम विलास पासवान.....	446-447
(तीन) इस्पात मंत्रालय से संबंधित राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) की समीक्षा और कार्य निष्पादन के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री राम विलास पासवान.....	447-448
(चार) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए.आर. अंतुले	448-449
(पांच) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर की गई कार्यवाही के संबंध में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 31वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए.आर. अंतुले	449-450
(छह) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2008-09) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 35वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए.आर. अंतुले	450
(सात) रक्षा मंत्रालय से संबंधित कारगिल समीक्षा समिति प्रतिवेदन—रक्षा प्रबंधन के विशेष संदर्भ, के अनुसरण में राष्ट्रीय सुरक्षा प्रणाली सुधार के संबंध में मंत्रिसमूह के प्रतिवेदन के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा के बारे में रक्षा संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री ए.के. एंटनी.....	451
कार्य मंत्रणा समिति के 50वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	452
सरकारी विधेयक - पुरःस्थापित	452
(एक) कंपनी विधेयक, 2008	452-456
(दो) विज्ञान और इंजीनियरी अनुसंधान बोर्ड विधेयक, 2008	456-457
(तीन) केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधेयक, 2008	457

विषय	कॉलम
विशेषाधिकार समिति के 12वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	457-459
सदस्यों द्वारा निवेदन	459
(एक) केरल राज्य को केन्द्रीय पूल से खाद्यान्न और विद्युत कोटे का आर्बटन बहाल किए जाने की आवश्यकता के बारे में	459-470
(दो) संसद सत्र की बैठकों में कमी के बारे में	470-473
(तीन) बिहार के पटना में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एआईआईएमएस) की स्थापना में तेजी लाने की आवश्यकता के बारे में	588-590
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) भूतपूर्व सैनिकों की पेंशन से संबंधित मांगों का समाधान किए जाने की आवश्यकता लेफ्टिनेंट जनरल (सेवानिवृत्त) तेजपाल सिंह रावत	473-474
(दो) मध्य रेलवे में पूरना-अकोला रेलवे लाइन पर रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता श्री संजय धोत्रे	474
(तीन) केरल में सुनामी पुनर्वास कार्यक्रम के कार्यान्वयन हेतु समय-सीमा बढ़ाए जाने की आवश्यकता डा. के.एस. मनोज	474-475
(चार) खुदरा क्षेत्र में बहुराष्ट्रीय कंपनियों के आने के कारण मंदी का सामना कर रहे छोटे व्यापारियों के हितों की रक्षा किए जाने की आवश्यकता श्री सांताश्री चटर्जी	475
(पांच) उत्तर प्रदेश के आगरा में पासपोर्ट सुविधा केन्द्र खोले जाने की आवश्यकता श्री रामजीलाल सुमन	475-476
राष्ट्रीय जलमार्ग (नदियों का तलछर - धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड) विधेयक, 2006	
और	
राष्ट्रीय जलमार्ग (नहरों और कालूवेली जलाशय का काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी का भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी का वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड) विधेयक, 2006	476
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
श्री टी.आर. बालू	476-480
श्री धर्मेन्द्र प्रधान	480-483
श्री के.एस. राव	483-486
श्री लक्ष्मण सेठ	486-488
श्री गणेश प्रसाद सिंह	489

विषय	कॉलम
श्री भर्तृहरि महताब	489-492
श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी	492-495
डॉ. बाबू राव मिडियम	495-496
श्री आलोक कुमार मेहता	496-497
श्री एस.के. खारवेनथन	498-500
श्री खारबेल स्वाई	500-502
श्री अधीर चौधरी	502-506
श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा	506-507
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु	507-509
श्री गिरिधर गमांग	509-510
श्री बिक्रम केशरी देव	510-512
कुंवर मानवेन्द्र सिंह	512-515
श्री लक्ष्मण सिंह	515-522
राष्ट्रीय जलमार्ग (नदियों का तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड) विधेयक, 2006	522
खण्ड 2, 3 और 1	522
पारित करने के लिए प्रस्ताव	522
राष्ट्रीय जलमार्ग (नहरों और कालूवेली जलाशय का काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी का भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी का वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड) विधेयक, 2006	522-526
खण्ड 2, 3 और 1	526-528
पारित करने के लिए प्रस्ताव	528
केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियां (संशोधन) विधेयक, 2008	
विचार करने के लिए प्रस्ताव	528
श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी	528
श्री संतोष गंगवार	528-529
प्रो. बसुदेव बर्मन	529
श्री के.एस. राव	535-538
श्री राम कृपाल यादव	538-543

विषय	कॉलम
श्री भर्तृहरि महताब	543-548
प्रो. एम. रामदास	548-553
श्री एस.के. खारवेनधन	553-554
डा. सी. कृष्णन	554-556
श्री मणि चारेनामै	556-558
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा	558-560
श्री फ्रांसिस के. जार्ज	560-561
श्रीमती अर्चना नायक	561-562
श्री पी.सी. थामस	562-563
श्री बिक्रम केशरी देव	563-571
खण्ड 2 से 10 और 1	571-572
पारित करने के लिए प्रस्ताव	572-573
औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) विधेयक, 2008	573
विचार करने के लिए प्रस्ताव	573
डा. अंबुमणि रामदास	573-575
खण्ड 2 से 20 और 1	575
पारित करने के लिए प्रस्ताव	575
अनुबंध-I	
तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	599
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	600-606
अनुबंध-II	
तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	607
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	607

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री गिरिधर गमांग

डा. सत्यनारायण जटिया

श्रीमती सुमित्रा महाजन

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय

श्री बालासाहिब विखे पाटील

श्री वरकला राधाकृष्णन

श्री अर्जुन सेठी

श्री मोहन सिंह

श्रीमती कृष्णा तीरथ

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री पी.डी.टी. आचारी

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

गुरुवार, 23 अक्टूबर, 2008/1 कार्तिक, 1930 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, मैंने नोटिस दिया है
...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या मैंने कभी आपको अपनी बात कहने से रोका है?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या मैं स्थिति स्पष्ट कर सकता हूँ?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया एक बार सब अपनी सीटों पर चले जाएं। अपनी सीटों पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं, मैं किसी भी बात की अनुमति नहीं दूंगा। बहुत हो चुका।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हर चीज महत्वपूर्ण है। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह पहला सप्ताह है। दुर्भाग्य से पहले दिन हमें हमारे कुछ वर्तमान संसद सदस्यों के निधन पर शोक व्यक्त करने के लिए सभा को स्थगित करना पड़ा। आज इस सप्ताह का चौथा दिन है। हम प्रश्न काल के दौरान एक भी प्रश्न को नहीं ले सके। किसी भी मामले को नहीं उठाया जा सका उस पर चर्चा नहीं हुई। आपके समक्ष बहुत ही महत्वपूर्ण मामले हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया थोड़ा सम्मान दिखाएं। यह आजकल फैशन बन चुका है। यदि आपको यह लगता है कि आप लोकतंत्र को मजबूत कर रहे हैं तो इस पर आपको ही फैसला करना है। मेरा कार्यकाल बहुत कम रह गया है। यह न समझें कि मैं इससे प्रभावित हो जाऊंगा। सभा बनी रहनी चाहिए।

लेकिन मेरा इतना अनुरोध है कि आप थोड़ा आत्म मंथन करें। हर रोज प्रातः 11 बजे के एक सेकण्ड बाद ही शोर शराबा शुरू हो जाता है। मैं बार-बार अपील कर रहा हूँ। यदि सत्य नाम की कोई चीज है तो कृपया उसको पहचानें और मुझे अपना काम करने दें। मैं उन सभी विषयों जिन पर चर्चा की जानी है, पर चर्चा करने की अनुमति प्रदान करूंगा। मैंने नेताओं की पहली बैठक में वादा किया था और कहा था कि पांच दिन हैं और आप पांच महत्वपूर्ण विषयों का चयन कर सकते हैं और मैं उन सभी पांच विषयों जिन पर चर्चा की जानी है, पर प्रतिदिन एक विषय के हिसाब से चर्चा करने की अनुमति प्रदान करूंगा। मैं जिस बात की अनुमति दे सकता हूँ वह दूंगा। मैं चुनौती दे सकता हूँ - क्या कोई इस बात को सिद्ध कर सकता है कि मैंने किसी भी उठाए जा सकने वाले मामले को उठाने की अनुमति जानबूझकर नहीं दी? यह स्वाभाविक है कि मुझ पर निशाना साधा जाएगा लेकिन मैं इस बात की परवाह नहीं करता। मेरा जवाब यही है कि कृपया थोड़ा आत्ममंथन करें। कृपया स्वयं विचार कीजिए कि क्या हम सभी इस सभा के संचालन में अपना योगदान दे रहे हैं। यदि मैं गलत हूँ तो आप मुझे बता सकते हैं। मुझे किसी भी चीज की आकांक्षा नहीं है। व्यक्तिगत रूप से आप समझ सकते हैं कि मैं सभी तरह की दौड़ से बाहर हूँ। लेकिन मैं चाहता हूँ कि यह संस्था जिससे लगभग 40 वर्षों से जुड़ा हुआ हूँ, बनी रहे। मैं इस सभा से प्रतिदिन बहुत पीड़ा और वेदना लिए हुए लौटता हूँ लेकिन मैं चाहता हूँ कि यह सभा बनी रहे और कार्य करती रहे और लोकतंत्र सुदृढ़ होना चाहिए।

आप मुझे बताएं कि मैंने कौन से विषय पर चर्चा की अनुमति देने से इंकार किया है। रोज आप खड़े हो जाते हैं और मेरी बात नहीं सुनते। सब लोग यहां तक पहुंच जाते हो। यदि मैं कड़ी कार्यवाही न करूँ तो मेरी आलोचना होती है। यदि मैं एक बहुत मामूली कार्यवाही करता हूँ तो उसकी भी आलोचना की जाती है। पिछली बार जब मैंने विशेषाधिकार समिति के पास कुछ एक मेरे साथियों के नाम भेजे थे तो सभी पार्टियां मेरी पास आईं और उन्होंने प्रतिपक्ष के नेता और सदन के नेता दोनों ने सभी की उपस्थिति में आश्वासन दिया था कि हम पीठासीन अधिकारी और सभा के साथ सहयोग करेंगे। लेकिन दुर्भाग्य से वह तो कहने की बात थी। क्या करें? यदि इस सभा के लिए इसकी प्रासंगिकता हो तो मैं यह कह सकता हूँ कि यह मेरे जीवन का सबसे बुरा समय है।

श्री आचार्य कृपया प्रश्नकाल समाप्त होने की प्रतीक्षा कीजिए। उन मामलों को उठाने का समय होता है। मैंने कभी भी इंकार नहीं किया। आपने कभी भी मुझे ना कहने का अवसर ही नहीं दिया।

आइए प्रश्नकाल शुरू करते हैं। मैं आप सभी से अनुरोध करता हूँ कि कृपया हमारी सुस्थापित प्रक्रिया के अनुरूप चलें। प्रश्नकाल के बाद मैं इन महत्वपूर्ण मुद्दों को लूंगा जो कि सुस्थापित हैं।

श्री बसुदेव आचार्य: स्थगन प्रस्ताव सहित।

अध्यक्ष महोदय: हां, स्थगन प्रस्ताव के नोटिस सहित। क्यों नहीं? आप जानते हैं कि स्थगन प्रस्ताव के लिए एक प्रक्रिया होती है; मुझे आपको यह बताने की आवश्यकता नहीं है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): 'शून्यकाल' के दौरान हमें भी अनुमति दीजिए।

अध्यक्ष महोदय: मैंने वही कहा। मुझे ऐसा करने का अवसर तो दीजिए। अब प्रश्नकाल शुरू करते हैं।

पूर्वाह्न 11.03 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 81

श्री प्रहलाद जोशी - उपस्थित नहीं

श्री शैलेन्द्र कुमार - उपस्थित नहीं

प्रश्न संख्या 82, श्री हरिन पाठक

[अनुवाद]

विभिन्न विकास परियोजनाओं के लिए रेलवे फाटक

*82. श्री हरिन पाठक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न विकास परियोजनाओं के प्रयोजनार्थ रेलवे फाटकों के लिए अनुमति प्रदान करने हेतु कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या विभिन्न जल आपूर्ति परियोजनाओं सहित रेलवे फाटकों की अनुमति मांगे जाने संबंधी कई प्रस्ताव रेलवे प्राधिकारियों के पास लंबित हैं;

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

(घ) लंबित प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति दे दी जाएगी?

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

विवरण

(क) से (घ) विभिन्न उद्देश्यों हेतु समपार फाटकों के लिए रेलों को विभिन्न एजेंसियों/व्यक्तियों से अनुरोध प्राप्त होते हैं। अनुमति तभी दी जाती है जब प्रस्ताव पूर्ण हो, व्यवहार्य हो, रेल गाड़ी की सुरक्षा को प्रभावित न करता हो तथा पार्टी ने अपेक्षित शुल्क जमा कर दिया हो तथा सभी प्रक्रियात्मक आवश्यकताओं को पूरा करता हो। चूंकि अनुरोध करने वाली पार्टियां उपर्युक्त आवश्यकताओं के अनुपालन के लिए अपना समय लेती हैं इसलिए प्रस्तावों को स्वीकृति देने के लिए रेलें कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं कर सकती हैं। विभिन्न उद्देश्यों के लिए रेलवे समपार की अनुमति देने हेतु कुल प्रस्तावों की संख्या 1423 है जिनमें 431 प्रस्ताव जल आपूर्ति परियोजनाओं के लिए हैं जो रेलवे को प्राप्त हुए हैं और निपटान के विभिन्न चरणों में हैं। विभिन्न उद्देश्यों के लिए रेलवे समपारों की अनुमति के लिए प्रस्तावों तथा उन प्रस्तावों जिन्हें पार्टियों को अपेक्षित कार्रवाई के लिए भेज दिया गया है, का जोनवार ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

रेलवे जोन	प्रस्तावों की संख्या
1	2
मध्य	1
पूर्व	1
पूर्व मध्य	0
पूर्व तट	8
उत्तर	272
उत्तर मध्य	63
पूर्वोत्तर	21
पूर्वोत्तर सीमा	1
उत्तर पश्चिम	72
दक्षिण	162
दक्षिण मध्य	63

1	2
दक्षिण पूर्व	3
दक्षिण पूर्व मध्य	33
दक्षिण पश्चिम	54
पश्चिम	570
पश्चिम मध्य	99
जोड़	1423

श्री हरिन पाठक: अध्यक्ष महोदय, यदि मंत्री जी द्वारा दिए गए उत्तर को देखें तो उत्तर की चौथी पंक्ति में कहा गया है:

“चूंकि उपर्युक्त आवश्यकताओं का अनुपालन करने में अनुरोध करने वाले पक्ष अपना समय लेते हैं इसलिए प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा समय का कोई लक्ष्य नहीं रखा जा सकता है।”

[हिन्दी]

अध्यक्ष जी, यह जो प्रश्न है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। अहमदाबाद, कलकत्ता एवं देश के अन्य शहरों के मध्य से रेलवे ट्रैक जाते हैं। उनके दोनों तरफ आबादी होती है। शहरों की नगरपालिकाएं पानी के पाइप डालने अथवा फुट ओवर ब्रिज बनाने के लिए परमीसन मांगती हैं।

[अनुवाद]

प्राधिकारी प्रस्ताव भेजते हैं। मंत्रालय से निगम, नगरपालिकाओं अथवा जिला प्राधिकारियों जैसे प्राधिकरणों के पास यह अनुरोध आता है कि उनको एक कतिपय धनराशि अदा करनी है। दो प्रतिशत अथवा दो प्रतिशत से अधिक जमा करवाना है।

[हिन्दी]

ट्रैक के दोनों तरफ यह सारी सुविधाएं आम जनता को मिलने वाली हैं, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि यह सब कुछ करने के बावजूद

[अनुवाद]

ऐसी परियोजनाएं होती हैं जो नगरीय प्राधिकरणों द्वारा पहले ही स्वीकृत की जा चुकी हैं और जमाराशियां पहले ही अदा करवा दी गई हैं लेकिन केवल संबंधित डिविजन अथवा जोन के अनुमोदन के कारण ये प्रस्ताव तीन वर्षों से भी अधिक समय से प्रतीक्षा कर रहे हैं।

[हिन्दी]

मैं सिर्फ चार उदाहरण दूंगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अपना पूरा प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: इसके बाद पूछूंगा क्योंकि यह कहते हैं कि रिक्वैस्टिंग पार्टी काम नहीं करती है। लेकिन रिक्वैस्टिंग पार्टी ने अपना काम कर दिया। अब हम चाहते हैं कि आप मंजूरी दें ताकि काम शुरू हो सके और गरीब बस्ती को पीने का पानी मिले, उन्हें इलेक्ट्रिसिटी मिले, उन्हें ओवरब्रिज की सुविधा मिले। मणिनगर अहमदाबाद में 47 लाख का फुट ओवरब्रिज का एक प्रोजेक्ट है, उसका पैसा जमा करवा दिया गया है। दो साल से वह पैसा जमा पड़ा हुआ है, लेकिन उसकी एप्रुवल नहीं आ रही है। आप मुझे दो मिनट और दीजिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपको एक और मौका मिलेगा। आपको एक-एक करके पूरा प्रश्न पूछने होंगे।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: अध्यक्ष महोदय, मेरे दूसरे प्रश्न का उत्तर भी इसमें आ जाएगा। दो की बजाय मेरा एक ही प्रश्न होगा।

दूसरा, आईटीआई के पास अण्डरब्रिज बन रहा है। आडवाणी जी के क्षेत्र नवरंगपुरा और नारंगपुरा में दो स्टॉर्म वॉटर प्रोजेक्ट बन रहे हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि कम से कम गुजरात में बीस ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जिनकी सारी फोरमैलिटी पूरी हो गई है। आप कहते हैं कि फोरमैलिटी पूरी न होने के कारण प्रोजेक्ट डिले होता है। मैं आपसे यही जानना चाहता हूँ कि जिन प्रोजेक्ट्स की फोरमैलिटी पूरी हो गई है, उनको शुरू करने के लिए क्या आप जोनल मैनेजर्स को अथवा डीआरएम को निर्देश देंगे ताकि काम शुरू हो सके?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है।

श्री हरिन पाठक: क्या आप परियोजनाओं को अनुमोदन प्रदान करने के लिए उनको दिशा निर्देश देंगे?

अध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है।

श्री आर. वेलु: माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे नागरिक प्राधिकरणों अथवा निजी लोगों जो भी इसके लिए आवेदन करते हैं, को इस प्रकार की अनुमति देने की इच्छुक है। आपने अपने स्वयं के राज्य के बारे में उल्लेख किया है जहां पर बहुत से प्रस्ताव लंबित पड़े हुए हैं। 431 जलापूर्ति परियोजनाओं में से आपकी 221 परियोजनाएं ऐसी हैं जिनके बारे में आप कह रहे हैं कि वे दो या तीन वर्षों से भी अधिक समय से लंबित पड़ी हुई हैं। यह सही नहीं है। छह महीनों से या छह महीनों तक लंबित परियोजनाओं की संख्या 157 है। छह महीने से एक वर्ष तक लंबित परियोजनाएं 35 हैं और एक वर्ष से अधिक लंबित परियोजनाएं 29 हैं। गुजरात के संबंध में हमने संयुक्त निरीक्षण—एक के नियम में ढील दी है। हमने यह भी कहा है कि 300 एम.एम. के वाटर पाईप हेतु डी.आर.एम. कोअधिकार प्राप्त है ...(व्यवधान) मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए। फिर हमने समन्वय बैठकें की जिनमें हमने कहा कि राज्य सरकार को भाग लेना चाहिए। मैं आपकी जानकारी के लिए बता दूँ कि 60% परियोजनाएं राज्य सरकार की भागीदारी अथवा उसके सहयोग के अभाव के कारण लंबित पड़ी हुई हैं। राज्य सरकारों को सहयोग करना ही चाहिए। राज्य भी संयुक्त निरीक्षण कार्यक्रम में शामिल किए जाते हैं जिसके लिए प्रशुल्कों का अनुमान लगाया जाता है और वे अग्रिम रूप से जमा करवाने होते हैं और फिर एक करार करना होता है। इसलिए इन सभी औपचारिकताओं में समय लगता है। लेकिन अब मैं यह वादा करता हूँ कि जहां कहीं भी इस वर्ष नवम्बर तक ये औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं, हम अनुमोदन प्रदान करेंगे और अगले वर्ष अप्रैल अर्थात् अगले ग्रीष्मकाल से पहले कार्यों को पूरा करवा देंगे। इसलिए अब आपको खुश हो जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: जितना आप चाहते थे उससे कहीं ज्यादा आपको मिला है।

श्री हरिन पाठक: महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ। इसलिये जहां औपचारिकताएं पूरी की गयी हैं, मैंने कुछ उदाहरण दिये हैं। मैं माननीय मंत्री जी की इस बात से जरूर सहमत हूँ कि ऐसे मामलों जिनमें नगर प्राधिकारियों ने औपचारिकताएं पूरी नहीं की हैं उनमें समय लगेगा परन्तु जहां ये औपचारिकताएं पूरी कर ली गयी हैं, वहां वे अनुमति दे सकते हैं। मैं इस उत्तर से संतुष्ट हूँ चूँकि उन्होंने सभा को आश्वस्त किया है कि दिसम्बर तक अथवा अगले वर्ष अप्रैल तक वे इसे अनुमति देंगे। कृपया शीघ्रातिशीघ्र इसे अनुमति दे दें।

महोदय, माननीय संसद सदस्यों के साथ जोन-वार बैठकें की जा रही हैं। परन्तु इस सारे मुद्दे का हल क्या है? क्या मैं इस प्रश्न के रूप में यह सुझाव दूँ कि सभी माननीय सदस्यों को इस बात की जानकारी है कि क्षेत्रीय प्रबंधक माननीय संसद सदस्यों की

बैठक बुलाते हैं। जैसाकि मैं यहां पर विगत 18-19 वर्षों से हूँ। मेरा यह कहना है कि विगत कुछ वर्षों से क्षेत्रीय प्रबंधक माननीय सदस्यों की बैठकें नहीं बुला रहे हैं। मेरे प्रिय मित्रों, मेरे विचार से मैं सही बात कह रहा हूँ। इसलिये, मेरा आपसे अनुरोध है कि आप क्षेत्रीय प्रबंधकों के माननीय सदस्यों तथा नगर प्राधिकारियों की बैठकें बुलाने के दिशानिर्देश दें। ताकि इन परियोजनाओं का कार्य सुचारू ढंग से चले और इन्हें पूरा करने का सपना साकार हो सके। क्या आप कृपया इसे करेंगे?

अध्यक्ष महोदय: यह कार्यवाही हेतु सुझाव है।

श्री आर. वेलु: महोदय, हम निश्चित तौर पर आवश्यक दिशानिर्देश जारी करेंगे।

श्री मधुसूदन मिस्त्री: महोदय, मुझे अनुपूरक प्रश्न पूछने का अवसर देने हेतु आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मेरे मित्र ने जिन परेशानियों का यहां जिक्र किया है मैं उन परेशानियों को लेकर उनके साथ हूँ। क्योंकि मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र में भी रेलवे लाइन की वजह से किसानों के खेत दो टुकड़ों में बंट गये हैं और इस व्यक्तिगत शिकायत को लेकर मैंने डी.आर.एम. तथा माननीय मंत्री जी के साथ भी एक बैठक की थी। परन्तु अनुमति (इजाजत) इसलिए नहीं मिली है क्योंकि डी.आर.एम. स्तर पर इस समय कोई तंत्र नहीं लग रहा है जहां वे स्थानीय लोगों की शिकायतों को हल कर सकें। मेरे विचार से रेल मंत्रालय को इस संबंध में समुचित कार्यवाही करनी चाहिये। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह सुनिश्चित करने के लिए डी.आर.एम. के पास आने वाली स्थानीय लोगों की शिकायतों को हल किया जाता है तथा उनका जवाब दिया जाता है, उनके द्वारा कोई कार्यवाही की गई है।

अध्यक्ष महोदय: यह एक सामान्य प्रश्न है। यह इस मुद्दे के संबंध में नहीं है।

श्री मधुसूदन मिस्त्री: महोदय, उनमें से अधिकांश लोग क्षेत्रीय भाषा नहीं जानते हैं। गुजरात में कुछ कर्मचारी देश के अन्य भागों के भी हैं।

अध्यक्ष महोदय: यह केवल रेलवे क्रासिंगों से संबंधित है।

श्री मधुसूदन मिस्त्री: महोदय, लोगों की शिकायतों पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसलिये मैं केवल माननीय मंत्री जी से यह जानने का प्रयास कर रहा हूँ कि क्या इसके लिये कोई तंत्र स्थापित किया जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय: यह रेलवे क्रासिंगों से संबंधित है।

श्री आर. वेलु: जहां यह कृषि से संबंधित है और जहां लोग अनुमति लेकर भूमि से जल निकालना चाहते हैं, वहां इस प्रकार के मामलों पर गौर करेंगे। समन्वय, शिकायतों के निराकरण आदि के बारे में सामान्य प्रश्न के संबंध में डी.आर.एम. निर्वाचित जनप्रतिनिधियों के साथ बैठकें करते हैं जैसाकि माननीय सदस्य ने बताया है। स्थानीय समस्याओं के बारे में आपके सुझाव के संबंध में हम यह सुनिश्चित करेंगे कि इन समस्याओं का निराकरण किया जाये।

श्री अबु अयीश मंडल: माननीय अध्यक्ष महोदय, अनेक विकास कार्य विशेषकर ग्रामों का विद्युतीकरण संबंधी कार्य रेलवे लाइन पर आर्मर्ड केवल लाइन लगाने की अनुमति न मिलने के कारण आगे नहीं बढ़ सका। मैं माननीय मंत्री से लंबे समय से लंबित पड़े हुए प्रस्तावों की कुल संख्या के बारे में जानना चाहता हूँ जिसके कारण ग्रामीण विद्युतीकरण संबंधी कार्य आगे नहीं बढ़ सका। आपने ऐसे कौन से कदम उठाये हैं जिससे कि ये कार्य समुचित ढंग से हो सकें?

श्री आर. वेलु: जैसा कि मैंने पहले उल्लेख किया था ये आवश्यक सेवायें हैं और फिर चाहे वह पाइपलाइन की हो अथवा गैस लाइन की हो अथवा विद्युतीकरण की हो अथवा अन्य और किसी की हो, समस्या के समाधान हेतु इन सभी पर हमें आवश्यक रूप से ध्यान केन्द्रित करना होगा।

महोदय, यहां पर उल्लेख किये गये इन मामलों के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस देश में कुल लंबित मामले केवल 1023 हैं जिसमें से केवल कनेक्शन से संबंधित मामले लगभग 703 हैं। फिर मैं यह कह रहा हूँ कि संयुक्त निरीक्षण, प्राक्कलन संबंधी तैयारी, लागत तथा सेवा शुल्कों का प्रेषण, समझौतों पर हस्ताक्षर जैसी औपचारिकताओं को पूरा किया जाना है फिर चाहे वह सरकारी क्षेत्र की हो अथवा राज्य सरकार की हो अथवा निजी क्षेत्र की हो। इन सभी को पूरा करना है। इन औपचारिकताओं को पूरा करने तथा समझौते पर हस्ताक्षर करने के पश्चात् हम कार्य को करते हैं। हम किसी अन्य पार्टी को अनुमति नहीं दे रहे हैं जो इस प्रकार के कार्यों को करने हेतु अपनी सेवाएं देना चाहती हो हम अपने कार्य स्वयं करते हैं क्योंकि हम उस कार्य को करने में समर्थ हैं। यदि हमारे ध्यान में विलंब के कोई मामले लाये जाते हैं तो निश्चित तौर पर रेलवे बोर्ड न्यूनतम संभव समय में कार्य करने हेतु प्राधिकारियों को दिशानिर्देश देगा।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, माननीय मंत्री ने उत्तर दे दिया है तथा मैं उसे उद्धृत करता हूँ: "चूंकि अनुरोध करने वाली पार्टियों उपर्युक्त आवश्यकताओं का अनुपालन करने में समय लेती है....." मेरा प्रश्न यह है कि अनुरोध करने वाली पार्टियों द्वारा

अनुपालन करने के पश्चात् रेलवे को और कितने समय की आवश्यकता है ताकि स्वीकृति दी जा सके। यह मेरा सीधा सा प्रश्न है। मैं ऐसा नहीं सोचता हूँ कि इस मुद्दे (बिन्दु) के संबंध में विचलित होने की कोई आवश्यकता है। मंत्रालय एक समय-अवधि निर्धारित क्यों नहीं करता है ताकि अनुरोध करने वाली पार्टियों द्वारा अनुपालन करने के पश्चात् यूं कहिये कि 90 दिन अथवा 60 दिन में रेलवे विशिष्ट परियोजना के संबंध में निर्णय ले सकते? वह एक विशिष्ट समय-अवधि क्यों नहीं दे सकती है?

श्री आर. वेलु: इन परियोजनाओं में लगने वाला समय प्रत्येक मामले में भिन्न-भिन्न होता है। उदाहरण के लिये जब रेलवे को ट्रैक को अपग्रेड करने की आवश्यकता है तो उसमें काफी समय लगना अपेक्षित है। फिर जब रेलवे को पाइपलाइन के अधिक डाईमीटर की आवश्यकता है तो इसमें और ज्यादा समय लगने की जरूरत है। इसलिये, समय की आवश्यकता प्रत्येक परियोजना हेतु भिन्न-भिन्न होती है। तत्पश्चात्, यदि नया रूप देने संबंधी मामले हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: सभी ब्यौरे यहां पर नहीं दिये जा सकते हैं।

श्री आर. वेलु: इसलिये प्रत्येक परियोजना हेतु समय की आवश्यकता भिन्न-भिन्न होती है। यदि हम इन्हें सुचारू रूप से करना चाहते हैं तो हमें यह कहूंगा कि यदि कार्य ज्यादा है तो इसमें समय भी ज्यादा लगेगा और यदि कार्य कम है तो इसमें समय भी कम लगेगा, उदाहरण के लिये एक तार अथवा छोटे पाइप में कम समय लगेगा। कभी-कभार एक तार को ऊपर लगाने में ज्यादा समय लगता है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न 83-श्री रनेन बर्मन-उपस्थित नहीं।

प्रश्न 84-श्री शिशुपाल एन. पटले-उपस्थित नहीं।

श्री प्रबोध पाण्डा।

[हिन्दी]

कच्चे तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में कमी

*84. श्री प्रबोध पाण्डा:

श्री शिशुपाल एन. पटले:

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

(क) क्या इस समय अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्यों में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो घरेलू तेल मूल्यों पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में पेट्रो उत्पादों के मूल्यों में कमी करने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा):

(क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ङ) अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्यों में हाल में कमी आई है। कच्चे तेल की भारतीय बास्केट का औसत मूल्य जो जून, 2008 में 129.72 अमरीकी डालर प्रति बैरल था अक्टूबर, 2008 (1-16 तक) में घटकर 76.68 अमरीकी डालर प्रति बैरल पर आ गया जो कि 40% की गिरावट है। तथापि, अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में नरमी का लाभ आंशिक रूप से रुपये के अवमूल्यन से अप्रैल, 2008 से लगभग 20% समाप्त हो गया है।

अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में हालिया गिरावट के बावजूद सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों नामतः पेट्रोल, डीजल, पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के विपणन पर भारी अल्प वसूलियां झेली जा रही हैं। अक्टूबर, 2008 के दूसरे पखवाड़े में प्रचलित रिफाइनरी द्वारा मूल्यों के आधार पर ओएमसीज की अल्प वसूलियां निम्नानुसार हैं:

पेट्रोल	रुपये/लीटर	2.38
डीजल	रुपये/लीटर	6.45
पीडीएस मिट्टी तेल	रुपये/लीटर	28.07
घरेलू एलपीजी	रुपये/सिलेंडर	322.14

अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में दैनिक आधार पर उतार-चढ़ाव आता रहता है। सितंबर 2008 के अंत में ओएमसीज पर संयुक्त ऋण 1,13,000 करोड़ रुपये था। भारी मात्रा में ऋण लेने के कारण ओएमसीज की ब्याज देयता पिछले वर्ष में 2,925 करोड़ रुपये की तुलना में 7,125 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। उक्त अवधि के लिए स्वीकृत 24,408 करोड़ रुपये के तेल बाण्डों को गणना में लेने के बाद भी प्रथम तिमाही के दौरान ओएमसीज ने 1539.69 करोड़ रुपये के संयुक्त घाटे की रिपोर्ट दी है। संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों

के विपणन पर ओएमसीज की अल्प वसूलियां अक्टूबर, 2008 के दूसरे पखवाड़े के मूल्यों के आधार पर वर्तमान में 1.47 लाख करोड़ रुपये होने का अनुमान है।

ओएमसीज द्वारा पहले से वहन की गई भारी अल्प वसूलियों और उनके द्वारा झेली गई गंभीर वित्तीय स्थिति और धनोपलब्धता की कठिनाइयों के मद्देनजर इस समय संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री मूल्यों में कटौती करना संभव नहीं है।

[अनुवाद]

श्री प्रबोध पाण्डा: महोदय, माननीय पेट्रोलियम मंत्री ने अनेक बार यह बताया है कि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम तथा कच्चे तेल की कीमतों में वृद्धि के कारण सरकार के पास पेट्रोलियम तथा डीजल उत्पादों की कीमतों में वृद्धि करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है। इस स्तर पर अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम उत्पादों की औसत कीमतों में कमी आ रही है तथा यह लगभग 50% कम है तथा लगभग 140 डालर प्रति बैरल है। इस परिस्थिति के अंतर्गत मेरा प्रश्न यह है कि संघ सरकार क्यों पेट्रोल, डीजल, घरेलू एलपीजी तथा पीडीएस केरोसीन की कीमतों को नीचे लाने की स्थिति में नहीं है? माननीय मंत्री का उत्तर विश्वसनीय नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: आपका अनुपूरक प्रश्न क्या है?

श्री प्रबोध पाण्डा: कम से कम अब वसूली हो रही है। पेट्रोल के लिये यह 2.38; और डीजल के लिये यह 6.45 है।

अध्यक्ष महोदय: इन सभी आंकड़ों का उल्लेख यहां किया गया है।

श्री प्रबोध पाण्डा: सरकार को जितना जल्दी हो सके पेट्रोल, डीजल, पी.डी.एस. केरोसीन तथा घरेलू एल.पी.जी. की कीमतों को कम करने पर विचार करना चाहिये।

श्री मुरली देवरा: महोदय, माननीय सदस्य सही है। कच्चे तेल की अंतर्राष्ट्रीय कीमत में गिरावट हुई है। आज कीमत 61.47 डालर प्रति बैरल तक है। हम भरसक प्रयास कर रहे हैं तथा हम कुछ समय से स्थिति की निगरानी कर रहे हैं तथा उसके बाद ही हम निर्णय लेंगे। परन्तु मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त कर सकता हूं कि अभी भी कीमतों में इस गिरावट के साथ हम सभी चार उत्पादों अर्थात् पेट्रोल, डीजल, केरोसीन तथा घरेलू एल.पी.जी. में हानि उठा रहे हैं। वास्तव में जो हुआ है वह है रुपया बनाम डालर में गिरावट। एक डालर लगभग 40 रुपये से 41 रुपये था और अब यह 49 रुपये अथवा 48.50 रुपये हो गया है। इसलिये

भारतीय रुपये में 24 से 25% का मूल्यह्रास हुआ है। हम स्थिति को देख रहे हैं। कल, ओपेक देश भविष्य की कार्यवाही के बारे में घोषणा करने जा रहे हैं तथा उसके बाद हम आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

श्री प्रबोध पाण्डा: महोदय, मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न यह है कि विशेषरूप से तेल शोधन क्षेत्र की कंपनियां इस अवधि के दौरान भारी मुनाफा कमाती हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार उन पर कर लगाने के बारे में विचार कर रही है ताकि लाभ को मूल्यों में समायोजित किया जा सके। इस अवधि के दौरान उन्होंने कितना लाभ अर्जित किया है? क्या यह पूर्व में अर्जित किए गए मुनाफे से बहुत ज्यादा है? इस संबंध में सरकार का क्या कार्यक्रम है और सरकार किस प्रकार के उपाय करने जा रही है?

श्री मुरली देवरा: लाभ कमाने वाली तेलशोधक कंपनियां निश्चित रूप से कर का भुगतान कर रही हैं। जहां तक तेल शोधक कंपनियों का संबंध है यदि माननीय सदस्य का ऐसा कोई विशिष्ट प्रस्ताव है जिस पर कार्यान्वयन किया जाए, तो हमें उस पर विचार करके हर्ष होगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया ऐसा न करें। मेरे पास सदस्यों की सूची है। मैं अपना निर्णय लूंगा। ऐसा करना आम बात हो गई है।

श्री कीरेन रिजीजू: अर्थव्यवस्था में मंदी के कारण कच्चे तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में गिरावट की वजह से इस प्रश्न के संबंध में मेरे एक अनुवर्ती प्रश्न है।

यदि ये गिरावट जारी रहती है तो उत्पादन क्षेत्र के विकास पर इसका नकारात्मक प्रभाव पड़ने की संभावना है। उत्पादन के क्षेत्र में आगे आने वाले निर्माताओं को निरंतर समर्थन देने के लिए सरकार की क्या आकस्मिक योजना है ताकि भविष्य में उत्पादन कम न हो।

श्री मुरली देवरा: महोदय, तेल की कीमतों में आई किसी भी गिरावट से आगे वाली कंपनियों को सहायता नहीं मिलेगी। आप यह भली-भांति जानते हैं। परंतु इसके लिए अभी से आशंकित होने की कोई आवश्यकता नहीं है। आज इसकी कीमत 61 डालर है। इसके मूल्य में बहुत अधिक गिरावट नहीं आई है। हमें स्थिति को देखना, समझना चाहिए और तत्पश्चात् हम इस मुद्दे पर निर्णय ले सकते हैं।

श्री किरिप चालिहा: समग्र अर्थव्यवस्था में पेट्रोलियम के मूल्यों में बढ़ोत्तरी के बढ़ते हुए प्रभाव पर बल देने की कोई आवश्यकता नहीं है। पेट्रोलियम मंत्री और वित्त मंत्री ने कई बार

हमें आश्चस्त किया है कि पेट्रोलियम का अंतर्राष्ट्रीय मूल्य 65 डालर प्रति बैरल तक आने पर, शायद, हम पेट्रोलियम मूल्यों को कम करने की स्थिति में होंगे। वस्तुतः, इस राहत का हम लंबे समय से इंतजार कर रहे हैं क्योंकि अन्य खाद्य पदार्थों पर भी इसका क्रमिक प्रभाव पड़ता है।

मेरा विशेष प्रश्न यही है। आज, हमने समाचार-पत्रों में देखा है कि वास्तव में पेट्रोलियम मूल्य 65 डालर प्रति बैरल तक आ गए हैं, क्या मंत्री जी पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में कटौती पर विचार कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने इस प्रश्न का उत्तर दे दिया है। आप वही प्रश्न पूछ रहे हैं। यदि कोई नया प्रश्न है, तो आप उनसे पूछ सकते हैं।

श्री किरिप चालिहा: महोदय, उन्होंने डालर-रुपए की सममूल्यता के संबंध में नई व्याख्या दी है। पुनः एक नई बात सामने आई है। चूंकि पेट्रोलियम मूल्य 65 डालर प्रति बैरल तक कम हो गए हैं, तो क्या मंत्री जी मूल्यों में कटौती पर विचार करेंगे?

श्री मुरली देवरा: मेरा वही उत्तर है।

अध्यक्ष महोदय: आपको खड़े होकर अपनी बात कहनी चाहिए।

श्री मुरली देवरा: महोदय, माननीय सदस्य सही हैं। हम इस बात की अनदेखी नहीं कर सकते कि डालर की कीमत बढ़ी है और रुपए की कीमत में लगभग 24 से 25 प्रतिशत का अवमूल्यन हुआ है। इसलिए, मूल्य में आई गिरावट डालर की कीमत से समायोजित की गई है।

श्री रूपचंद पाल: विमान सेवा कंपनियों, जैसे इंडियन एयरलाइन्स और विशेष रूप से निजी विमान सेवा कंपनियों के बढ़ते दबाव के चलते सरकार ने आसान ऋण के रूप में और पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को देय भुगतान को स्थगित करके कल ही 3000 करोड़ रुपए के बेलआउट पैकेज की घोषणा की है। ऐसी स्थिति में, पेट्रोलियम और कच्चे तेल की अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में तेल गिरावट को देखते हुए, क्या सरकार पेट्रोलियम, डीजल, एलपीजी और केरोसिन की ऊंची कीमतों में कटौती करके आम आदमी के लिए बेलआउट पैकेज की घोषणा करने को तैयार है?

श्री मुरली देवरा: यह मंत्रालय से संबंधित नहीं है। इसका उत्तर नागर विमानन मंत्री देंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री रूपचंद पाल: महोदय, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने बेलआउट पैकेज दिया है। इन्होंने पैकेज की घोषणा की है। इसलिए, इसका उत्तर इन्हें देना होगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, क्या आप कुछ कहना चाहते हैं?

...*(व्यवधान)*

श्री मुरली देवरा: नागर विमानन मंत्री इसका उत्तर देंगे। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, यही उत्तर है।

...*(व्यवधान)*

श्री रूपचंद पाल: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। मंत्री जी कह रहे हैं कि इस प्रश्न का उत्तर दूसरे मंत्री देंगे। क्या कोई सामूहिक उत्तरदायित्व नहीं है? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव प्रश्न पूछें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों आप जानते हैं कि आपको कोई तात्कालिक समाधान नहीं मिल सकता।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव जी की टिप्पणियों के अलावा किसी भी बात को कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल न करें।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों नियमावली में बहुत सी प्रक्रियाएं उपलब्ध हैं। आप उनका सहारा ले सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हमें श्री राम कृपाल यादव जी की बात सुनने दें। वे अन्य माननीय सदस्य हैं जो अपना प्रश्न पूछना चाहते हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: किसी भी बात को कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल न करें।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, क्या आप कुछ और कहना चाहेंगे?

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं केवल खेद प्रकट कर सकता हूँ। मैं क्या कह सकता हूँ?

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: जब तक माननीय सदस्यों को उनकी इच्छानुसार उत्तर नहीं मिलता, सदन में हर पक्ष के सदस्य ऐसे प्रश्न पूछते रहेंगे।

[हिन्दी]

ऐसा चलेगा तो ठीक है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री मुरली देवरा: महोदय, माननीय सदस्य ने जिस राहत का जिज्ञासा किया है वो केवल भुगतान को स्थगित करने के लिए है। यह बेलआउट नहीं है। यह विशेष रूप से और केवल विमान सेवा कंपनियों को भुगतान स्थगित करने के लिए ही है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। ऐसा नहीं हो सकता कि हर उत्तर संतोषजनक होगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: अध्यक्ष महोदय, आज देश में जो महंगाई हुई है, उसका सबसे बड़ा कारण यह भी है कि पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में काफी वृद्धि हुई थी। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर मूल्यों में कमी आई है और हम सब एहसास कर रहे हैं कि बढ़ती हुई महंगाई को कम करने के लिए पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में कमी होनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब हमें एक अवसर मिला है कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर मूल्यों में कमी आई है तो क्यों नहीं हम मूल्यों में कमी करके महंगाई की मार से जो आम लोग मर रहे हैं, उन्हें राहत देने का काम करें?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वही प्रश्न दोहराया गया है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मुरली देवरा: अध्यक्ष महोदय, सम्माननीय सदस्य का कहना ठीक है। इस बारे में हम प्रयत्न कर रहे हैं। अगर अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के भाव और घटें, तो हम भी प्राइज घटाने की कोशिश करेंगे। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सभा में शांति होनी चाहिए।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: महोदय, यह बताया गया है कि जब तेल के मूल्यों में वृद्धि होती है तो केंद्र के साथ-साथ राज्यों के माननीय वित्त मंत्रियों के चेहरों पर भी मुस्कान आ जाती है। तेल निगम भी खुश होते हैं क्योंकि सारा भार आम आदमी सहेगा। जब मूल्यों में गिरावट आ रही है तो सरकार की क्या नीति है? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप वही प्रश्न दोहरा रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: नहीं महोदय, सरकार द्वारा इस पर तर्क-वितर्क किया गया है। अब, गत आठ वर्षों से सरकार ने नीति में परिवर्तन कर दिया है कि जब कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि होगी, तो समानुपातिक रूप से मूल्य बढ़ा दिए जाएंगे और अब जब मूल्य में गिरावट आ रही है तो क्या सरकार की यह नीति नहीं है कि मूल्यों को भी कम किया जाए। इस समय क्या नीति है? जब सरकार ने स्वीकार किया है कि जून से अक्टूबर के बीच मूल्यों में 40 प्रतिशत की गिरावट आई है तो इसका फायदा आम आदमी तक क्यों न पहुंचे? आम आदमी कष्ट में है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह वही प्रश्न है।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: आप कुछ निश्चित कारणों से केवल विमान सेवाओं की मदद कर रहे हैं। आम आदमी को फायदा क्यों नहीं मिलना चाहिए? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह वही प्रश्न है।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: हम जानना चाहते हैं कि सरकार की क्या नीति है। सरकार द्वारा कर के रूप में एकत्र की गई धनराशि का प्रतिशत क्या है और क्या सरकार मूल्य में कटौती करने पर विचार करेगी। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: उत्तर में इसका उल्लेख किया गया है।

अब, मैं श्री ब्रजेश पाठक को बुलाता हूँ।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: मैं जानना चाहता हूँ कि भारत सरकार की क्या नीति है। ... (व्यवधान) क्या उनकी कोई नीति है? माननीय मंत्री जी को यह बतायें कि ऐसी कोई नीति नहीं है। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री ब्रजेश पाठक: माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बहुत महत्वपूर्ण सवाल पर बोलने का मौका दिया। ... (व्यवधान) इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हमें आभार की जरूरत नहीं है। आप प्रश्न पूछिये।

... (व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: माननीय मंत्री जी ने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। सरकार की क्या नीति है या क्या उनकी कोई नीति है? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, क्या कोई नीति है?

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, ये जिस नीति के बारे में पूछ रहे हैं क्या आप उस नीति की घोषणा करना चाहते हैं?

... (व्यवधान)

श्री मुरली देवरा: महोदय, मैं यह नहीं कहना चाहता कि यह नीति हो सकती है या यह नीति नहीं हो सकती, परंतु जब मूल्यों में गिरावट आएगी, तो हम मूल्यों में कटौती करेंगे। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष महोदय, यह क्या उत्तर है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, कृपया उत्तर सुनें। यदि आप आधे घंटे की चर्चा चाहते हैं, तो मैं इसकी अनुमति दूंगा। इससे ज्यादा क्या किया जा सकता है?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप पहले मंत्री जी का उत्तर सुनिये।

...(व्यवधान)

श्री मुरली देवरा: अध्यक्ष महोदय, जब अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के भाव बढ़े, तो हमने भी भाव बढ़ाये और जब भाव घटे, तो हमने भी उसके भाव घटाये। अब जो भाव घटे हैं, इसके लिए मैं आपको विनती के साथ कहना चाहता हूँ कि इस पर हम विचार कर रहे हैं। आज भाव घटा है और कल का कल ... (व्यवधान)

श्री ज्ञानेश पाठक: उसी तरह आप यहां भी पेट्रोलियम पदार्थों के भाव घटाइये। ... (व्यवधान)

श्री मुरली देवरा: आप सुनेंगे, तो मैं बताऊंगा। ... (व्यवधान) हम इसकी समीक्षा कर रहे हैं और एक सप्ताह के अंदर-अंदर इस बारे में एनाउंसमेंट हो जायेगी। ... (व्यवधान)

श्री ज्ञानेश पाठक: माननीय अध्यक्ष जी, पेट्रोलियम पदार्थों की कीमतें लगातार बढ़ी। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सदन में शांति होनी चाहिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री ज्ञानेश पाठक: जब से यह गवर्नमेंट आई तब से आधा दर्जन से अधिक बार पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़े। ... (व्यवधान) डीजल, पेट्रोल ... (व्यवधान) आप सुनने की क्षमता रखिए। ... (व्यवधान) विजेन्द्र सिंह जी, आप सुनने की क्षमता रखिए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया व्यवधान न डालें, आपको बाहर जाना होगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: जब हम सुन रहे हैं तो सब तरफ से सुनेंगे।

...(व्यवधान)

श्री ज्ञानेश पाठक: जब से यूपीए सरकार बनी, आधा दर्जन से अधिक बार पेट्रोलियम पदार्थों के दाम इसीलिए बढ़ाये गये कि अंतर्राष्ट्रीय कीमतें बढ़ी थीं। मैं मानता हूँ कि अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में अगर कच्चे तेल का मूल्य बढ़ेगा, तो हमारे देश में भी तेल महंगा होना एक मजबूरी है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यदि सदन में व्यवधान होता है तो मैं आपको बाहर जाने के लिए कहूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री ज्ञानेश पाठक: आज अखबारों में लगातार आ रहा है कि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के दाम 50 परसेंट से ज्यादा गिर गये हैं। हमारा सीधा-सीधा आपसे यह पूछना है कि अभी पिछले हफ्ते अखबारों में यह खबर आई थी कि इंडियन एयरलाइंस की कंपनियों—जेट और किंगफिशर पर पेट्रोलियम मंत्रालय का ठेर सारा रुपया बकाया है। उन पर इतना रुपया बकाया है कि एक गरीब आदमी अपने खेत में पानी दे सकता है। किसी के घर में बिजली मिल सकती है और किसी कारखाने को काम मिल सकता है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप प्रश्न पूछिए।

...(व्यवधान)

श्री ज्ञानेश पाठक: पांच हजार करोड़ रुपये से अधिक का बकाया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप लोग बैठिए। क्या बात है? आपके मिनिस्टर जवाब देंगे।

[अनुवाद]

ऐसा मत कीजिये।

[हिन्दी]

...(व्यवधान)

श्री ब्रजेश पाठक: बीस हजार करोड़ रुपये से अधिक बकाया है। पांच हजार करोड़ रुपये की छूट पेट्रोलियम मंत्रालय ने उद्घयन मंत्रालय को दी है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, आप प्रश्न पूछिए।

...(व्यवधान)

श्री ब्रजेश पाठक: मेरा सीधा सवाल है। अगर पेट्रोलियम मंत्रालय उद्घयन मंत्रालय को पांच हजार करोड़ रुपये की छूट दे सकता है तो क्या सरकार गरीब किसानों को भी डीजल फ्री देने के बारे में विचार करेगी? ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी आप कहते हैं कि कार्रवाई हेतु यह सुझाव है।

[हिन्दी]

श्री मुरली देवरा: अध्यक्ष महोदय, सम्माननीय सदस्य ने जो बात कही है, वह ठीक नहीं है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक नहीं है। उन्होंने आपकी बात सुनी है अब आप उनकी बात सुनिए।

...(व्यवधान)

श्री मुरली देवरा: इन्होंने जो कहा है कि छः बार भाव बढ़ाए गए, यह गलत है। चार प्रोडक्ट्स में सबसे जरूरी प्रोडक्ट केरोसिन आता है। पूरे साल में केरोसिन पर एक पैसा भी नहीं बढ़ाया गया। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक नहीं है। माननीय मंत्री जी के उत्तर के अलावा कोई अन्य बात कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल न करें।

...(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री मुरली देवरा: नौ रुपये प्रति लीटर केरोसिन दुनिया में कहीं भी नहीं मिलता जो भारतवर्ष में मिल रहा है। डीजल, पेट्रोल और एलपीजी सब में सरकार बड़ी मात्रा में सब्सिडी दे रही है। पिछले साल दो लाख पैंतालिस हजार करोड़ रुपये ...(व्यवधान)

श्री ब्रजेश पाठक: सब्सिडी का सवाल नहीं है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप क्या बात करते हैं? यह ठीक नहीं है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक नहीं है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप क्या करते हैं? आपको उनका जवाब सुनने की क्षमता नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री मुरली देवरा: अध्यक्ष महोदय, मैं क्षमा चाहता हूँ। माननीय सदस्य ने गलत तरह से सवाल पूछा है। ...(व्यवधान) किसानों की मदद करने के लिए डीजल में बहुत कमी की गई है। ...(व्यवधान) अभी भी सरकार एक लाख से ज्यादा करोड़ रुपये वहन कर रही है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 85-श्री उदय सिंह।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नहीं, मुझे खेद है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप नोटिस दे दीजिए, उस पर डिस्क्राच करेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप हाफ एन आवर का नोटिस दे दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री अनंत गंगाराम गीते: अध्यक्ष महोदय, 'आप किंगफिशर एयरलाइन्स को छूट दे रहे हैं जबकि आम आदमी को नहीं दे रहे हैं, इसलिए हम सदन से बहिष्कार करते हैं। ...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.38 बजे

[इस समय, श्री अनंत गंगाराम गीते, श्री रूपचंद पाल, श्री गुरुदास दासगुप्त, श्री बृज किशोर त्रिपाठी और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।]

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप शोर क्यों कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): महोदय, ये जानते हैं कि किसानों को अभी भी छूट मिल रही है। ...(व्यवधान) ये जान-बूझकर ऐसे बोल रहे हैं। ये इस तरह झामा करके जा रहे हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

गैर-मैट्रो विमानपत्तनों पर टर्मिनल निर्माण कार्य

*85. श्री उदय सिंह:

श्री जसुभाई धानाभाई चारङ्ग:

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

(क) देश में 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों के आधुनिकीकरण कार्य की क्या स्थिति है;

(ख) सरकार द्वारा इस परियोजना के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है;

(ग) क्या गैर-मैट्रो विमानपत्तनों के टर्मिनल निर्माण कार्य के आबंटन में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की उपेक्षा की गई है;

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

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

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

विवरण

(क) से (ङ) 35 गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के विकास एवं आधुनिकीकरण के लिए टर्मिनल भवन और एयरसाइड से संबंधित विकास कार्यों को भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है। 35 गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के लिए टर्मिनल भवन और एयरसाइड कार्य योजना अनुसार मार्च, 2010 तक पूरे हो जायेंगे। गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के विकास के लिए 11वीं पंचवर्षीय योजना में 6443.53 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जिसमें 35 गैर-मैट्रो हवाईअड्डों के लिए आधुनिकीकरण कार्य किया जाना सम्मिलित है।

श्री उदय सिंह: महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को उनके संक्षिप्त उत्तर के लिए बधाई देना चाहता हूँ। इसमें एक शब्द ऐसा भी नहीं है जिसका लोप किया जा सके, हमने तो उनसे मात्र देश में उन 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों के आधुनिकीकरण की स्थिति के बारे में पूछा था। उन्होंने कहा कि उनका यह कार्य 2010 तक पूरा कर लिया जाएगा। हम इस बात की वास्तव में प्रशंसा करते यदि माननीय मंत्री जी हमें बताते कि क्या इन 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों में से किसी एक को चालू कर दिया गया है; क्या उनका आधुनिकीकरण कर दिया गया है और इन अन्य 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों का कार्य कब तक पूरा हो जायेगा। यह मेरा पहला अनुपूरक प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: हम सस्ता विमान किराया चाहते हैं।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, जैसा कि मैंने स्पष्ट रूप से अपने उत्तर में कहा है कि 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों का कार्य 2010 तक पूरा कर लिया जायेगा और योजना परिव्यय का भी मेरे उत्तर में उल्लेख किया गया है। मैं नहीं समझता कि ऐसा कोई कारण नहीं है जिससे कि वह समझें कि इस उत्तर से चल रहे कार्य की सही स्थिति उजागर नहीं होती है। मैं उन्हें आश्चस्त कर सकता हूँ कि, ये सभी 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तन उल्लिखित संभय-सीमा तक पूरे हो जाएंगे और लगभग 25 विमानपत्तन या तो पूरे हो गए हैं अथवा सम्भवतः मार्च 2009 तक पूरे कर लिए जाएंगे।

श्री उदय सिंह: महोदय, किसी भी राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना होता है कि देश का

अधिकतम भौगोलिक क्षेत्र की नजदीकी विमानपत्तन तक पहुंच हो। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इन 35 गैर-मैट्रो विमानपत्तनों पर कार्य पूरा हो जाने पर यह सुनिश्चित हो सकेगा या नहीं, क्या सरकार के पास कोई अन्य योजना है जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि भारत के अधिकतर भौगोलिक क्षेत्र की पहुंच नागरिक उड्डयन सुविधाओं तक हो।

श्री प्रफुल्ल पटेल: महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा अभिव्यक्त भावनाओं की प्रशंसा करता हूँ। वास्तव में, माननीय सदस्य को सूचित करना चाहता हूँ कि वर्ष 2004 में हमारे देश में लगभग 50 गंतव्य स्थल विमान सेवाओं से जुड़े थे। अब यह देश में लगभग 85 विमान पत्तनों तक बढ़ गया है, जैसा कि मैंने कहा, इन गैर-मैट्रो विमानपत्तनों के उन्नयन के अलावा, हमने अपने देश में कई बंद पड़े विमानपत्तनों के विकास की योजना बनाई है। जैसा कि माननीय सदस्य ने सही कहा है, सभी क्षेत्रों के निकट विमान संपर्क प्रदान करने के लिए और अधिक विमानपत्तनों के निर्माण के प्रयास के तहत हमने 'ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट पालिसी' तैयार की है जिससे नए विमानपत्तन विकसित किए जा सकें अथवा देश में पुराने बंद पड़े रनवे जो कि लगभग 300 से 400 के बीच हैं, को भी चालू किया जा सके। इसलिए, इस दिशा में सरकार जायज प्रयास कर रही है और हम इन उपायों को सरकारी-निजी भागेदारी के माध्यम से प्रोत्साहित कर रहे हैं और इसी के साथ हम इस कार्यक्रम को व्यापक रूप से चलाने के लिए राज्य सरकारों को भी प्रोत्साहित कर रहे हैं। मुझे खुशी है कि अब राज्य सरकारें कई नई ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट परियोजनाओं को विकसित करने अथवा राज्य सरकारों द्वारा विद्यमान सुविधाओं को चालू करवा रहे हैं और मुझे पूरा विश्वास है कि अगले दो वर्षों में देश में वर्तमान 85 चालू विमानपत्तनों की संख्या बढ़कर कम से कम 150 से अधिक हो जाएगी।

अध्यक्ष महोदय: श्री जसुभाई धानाभाई बराड़—उपस्थित नहीं।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा: अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को देश में विमानपत्तनों की अवसंरचना में सुधार के लिए धन्यवाद देता हूँ। यह प्रश्न गैर-मैट्रो विमानपत्तनों के उन्नयन से संबंधित है लेकिन यदि मैट्रो विमानपत्तन हो या गैर-मैट्रो विमानपत्तन, हम देखते हैं कि विमानपत्तन अवसंरचना में क्रांति आ रही है और नई अवसंरचना निर्मित की जा रही है।

इतना कहते हुए, यह दुर्भाग्य की बात है कि मेरे राज्य हरियाणा में मैट्रो नहीं है और पूरा राज्य गैर-मैट्रो क्षेत्र है। दुर्भाग्यवश, देश में हरियाणा ही एक ऐसा राज्य है जहां कोई भी घरेलू विमानपत्तन नहीं है। अब नागर विमानन मंत्रालय ने उस 150 किलोमीटर की परिधि संबंधी नियम जो कभी लागू होता था, में

छूट दी है और मैं माननीय मंत्री जी को इसके लिए भी बधाई देता हूँ। दिल्ली विमान यातायात में भारी वृद्धि हुई है और दिल्ली के आस-पास राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का लगभग 75 प्रतिशत भाग हरियाणा में आता है और हम इस बात से भी अवगत हैं कि विश्व भर में अधिकांश राष्ट्रीय राजधानियों में विमान यातायात के लिए एक से अधिक विमानपत्तन हैं। उक्त के मद्देनजर, क्या मंत्रालय राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत मेरे राज्य हरियाणा, विशेषकर झज्जर जिले में एक अतिरिक्त विमानपत्तन को स्थापित करने पर विचार करेगा?

श्री प्रफुल्ल पटेल: महोदय, इस समय मंत्रालय के विचाराधीन ऐसा कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं है। लेकिन जैसा कि माननीय सदस्य ने सही कहा है कि और विमानपत्तन अवसंरचना की आवश्यकता है और मंत्रालय का इस पर उद्देश्यपूर्ण दृष्टिकोण है। निःसंदेह हमारे द्वारा दिए गए संविदात्मक दायित्व के अध्यक्ष, हमें इस बारे में विचार करने में प्रसन्नता होगी और इस संबंध में कुछ रास्ता निकालने का प्रयास करेंगे। जैसा कि उन्होंने सही कहा कि हमारे देश में संभवतः हरियाणा ही एक ऐसा राज्य है जहां उसका अपना कोई विमानपत्तन नहीं है क्योंकि उसकी आवश्यकता दिल्ली अथवा चंडीगढ़ विमानपत्तन से पूरी होती है। इसलिए, झज्जर जिसका उल्लेख माननीय सदस्य ने किया है, के अतिरिक्त यदि वह हिस्सा जैसे हरियाणा के आन्तरिक भागों या अन्य स्थानों पर कुछ विमानपत्तनों का निर्माण करना चाहते हैं, तो मुझे विश्वास है कि उसकी भी प्रशंसा की जायेगी और जैसा कि मैंने कहा संविदात्मक दायित्वों के अध्यक्ष हम रास्ता निकालने का प्रयास कर रहे हैं और हम इस पर विचार कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री रेवती रमन सिंह: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ, जैसा आपने कहा कि 85 एयरपोर्ट्स के अलावा भी आप बहुत से एयरपोर्ट डैवलप करने का विचार रखते हैं। मैंने पहले भी आग्रह किया था कि इलाहाबाद में बमरोली एयरपोर्ट एयरफोर्स का है, उसमें रात को लैंडिंग नहीं होने देते हैं जिससे बड़ी कठिनाई होती है। मैंने आपसे आग्रह किया था कि राबर्टगंज में ब्रिटिश टाइम का एयरपोर्ट है, क्या सरकार उसे डैवलप करेगी और नहीं करेगी तो क्यों? जैसा आपने कहा कि बहुत से एयरपोर्ट आप लेने वाले हैं। मेरा एक सवाल इसी से जुड़ा है और आप भी उसे जुड़े हुए हैं और पूरे देश के लोग उससे जुड़े हुए हैं।

अध्यक्ष महोदय: कोलकाता से।

श्री रेवती रमन सिंह: कोलकाता नहीं सर। अभी आपने थर्ड टर्मिनल बनाया तो हमें बहुत खुशी हुई और आपने बयान दिया

था कि अब उतरने में टाइम कम लगेगा। लेकिन अभी भी प्लेन के उतरने में यहां पर आधे घंटे से ज्यादा का टाइम लग रहा है। प्लेन क्यू में लग जाते हैं। अगर टाइम ज्यादा लग रहा है तो उसको बढ़ाने का फायदा क्या हुआ?

श्री प्रफुल्ल पटेल: महोदय, दूसरे प्रश्न का उत्तर पहले दे देता हूँ कि आप टर्मिनल नहीं रनवे की बात कर रहे हैं। दूसरा रनवे बन रहा है। मैं आपकी भावना से सहमत हूँ लेकिन एक बात यह भी समझनी होगी कि अभी-अभी हमने स्टैंडर्ड ओवरेटिंग प्रोजेक्ट्स शुरू किया है और होता यह है कि एयर ट्राफिक और डिस्ट्रीब्यूशन ऑफ ट्राफिक जिस तरह से बढ़ता है तो एयर ट्राफिक कंट्रोल और बाकी सारी एजेंसीज जो उसमें इंबोल्ड हैं उनका फैमिलियराइजेशन एक-दो महीने में होता है और उसमें जल्दी न करते हुए उसे दिन में हम चलाते हैं, शाम को अभी उसे ऑपरेशनलाइज नहीं किया है लेकिन आगे आने वाले महीनों में जब 24 घंटे का ऑपरेशन जब हो जाएगा, तो यह प्रश्न जो आप आज कर रहे हैं नहीं करेंगे। यह ट्राफिक कम करने के लिए ही बनाया गया है, इसलिए नहीं बनाया गया है कि ट्राफिक की कंजेशन बढ़े, ट्राफिक घटाने के लिए ही उसे नबाया गया है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि फ्लायल की सेविंग और बाकी बातें जो हैं और एक स्पष्टीकरण भी आपको कर दूँ कि यहां पर एयरलाइन्स के बारे में बहुत सारी बातें की गयी हैं कि उनको बेल-आउट पैकेज दिया गया है। ...*(व्यवधान)* ये बेल-आउट-पैकेज शब्द गलत है, किसी भी एयरलाइन को सरकार ने कोई चेक लिखकर नहीं दिया है और न ही पेट्रोलियम मिनिस्ट्री ने ऐसा कोई कदम उठाया है जिससे तेल कंपनियों को कोई घाटा होगा और न ही उनकी तरफ से एयरलाइन को कोई छूट दी जा रही है। उनको 60 दिन का क्रेडिट जो परम्परागत मिलता था उसे अब 90 दिन यानी 31 मार्च तक करने की वजह यही है कि यह जो पिछले साल भर में एयरलाइन्स कंपनीज को एटीफ के दाम बढ़ने से घाटा हुआ है, उन्हें एक्मोडेशन इन टर्म ऑफ क्रेडिट, यह किया गया है, उन्हें कोई बेल-आउट पैकेज सरकार की ओर से चेक लिखकर नहीं दिया गया है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय मंत्री जी के उत्तर के अलावा कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि माननीय मंत्रियों के उत्तरों में बाधा पहुंचाई जा रही है और उन माननीय सदस्यों

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

द्वारा तत्काल उत्तर की मांग की जा रही है जिनका नाम पुकारा ही नहीं गया है। इस प्रकार से नियमित प्रश्न काल का कोई प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री प्रफुल्ल पटेल: महोदय, मैंने स्पष्ट किया कि ऐसी छवि बनाई जा रही है हम आम आदमी या निर्धन लोगों की कीमत पर बड़े विमानपत्तनों की सहायता करने का प्रयास कर रहे हैं। ऐसी बात नहीं है। किसी भी विमान कंपनी किसी भी तरह का बेल-आउट या वित्तीय राहत दिए जाने का प्रश्न ही नहीं है। यह मात्र एक समायोजन है और मैंने सोचा कि मुझे इसे स्पष्ट करना चाहिए।

इलाहाबाद को विमान सेवा से जोड़े जाने के बारे में रेवती रमण सिंह जी के प्रश्न पर वापस आते हुए, मैं केवल इतना ही कह सकता हूँ कि इलाहाबाद में एक रक्षा विमानपत्तन है। अन्य जो भी सुविधाओं के बारे में वह बात कर रहे हैं मेरे पास अन्य विमानपत्तन के स्वामित्व के बारे में वास्तविक स्थिति नहीं है, हो सकता है यह रक्षा विभाग के पास हो या राज्य सरकार के पास। मैं उनसे अनुरोध करता हूँ कि हमें स्थिति के बारे में बतायें और हमें यह जांच करने में प्रसन्नता होगी और यह सुनिश्चित करने का प्रयास करेंगे कि क्या वहां नया विमानपत्तन विकसित किया जा सकता है।

श्री तथ्यागत सत्यधी: धन्यवाद महोदय, मैं आपकी भावनाओं का आदर करते आ रहा हूँ और मुझे आमंत्रित करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: यह समाचार है। धन्यवाद।

श्री तथ्यागत सत्यधी: धन्यवाद महोदय, मैंने हमेशा ही आपकी आज्ञा का पालन किया है।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, किसी सदस्य द्वारा अध्यक्षपीठ की आज्ञा का पालन करना एक समाचार है।

श्री तथ्यागत सत्यधी: महोदय, मैंने हमेशा ही आपकी आज्ञा का पालन किया है।

अध्यक्ष महोदय: धन्यवाद।

श्री तथ्यागत सत्यधी: महोदय, मेरा मामला अनुकरणीय है।

अध्यक्ष महोदय: बहुत अच्छा। मैं इसे स्वीकार करता हूँ।

श्री तथ्यागत सत्यधी: मैं आपस में कीचड़ उछालना नहीं चाहता। जिसे हमें समाचार पत्रों में देख रहे हैं और जिसे दो मंत्री

कर रहे हैं। इस देश में लोगों के लिए बेल आउट अथवा नो बेल आउट आश्चर्य बना हुआ है। जैसाकि माननीय मंत्री जी ने कहा, जब एयर इंडिया अथवा पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइन्स नामक सरकारी विमान कंपनी है तो बंबई अथवा दिल्ली में विशेषकर दिल्ली में हम देखते हैं कि उसी टर्मिनल से एक विशेष संदिग्ध विमान कंपनी को प्रचालन की अनुमति दी गई है। अन्य निजी विमान कंपनियों को अन्य बातों के कारण रोक दिया गया। इसलिए, बेल आउट चाहे यह चेक के रूप में हो या मनोवैज्ञानिक उसके बारे में हम नहीं जानते लेकिन निश्चित रूप से

अध्यक्ष महोदय: यह प्रश्न पूर्णतः अलग है।

श्री तथागत सत्यधी: मेरा प्रश्न यह है। मेरी रुचि अपने राज्य के बारे में है, सामान्यतः मुझे अंगुल अथवा डेंकानल में विमानपत्तन की मांग करनी चाहिए, लेकिन मैं ऐसी मांग नहीं कर रहा हूँ, मैं मंत्री जी से यह पूछने का प्रयास कर रहा हूँ कि क्या वे हमें इस बारे में स्पष्ट उत्तर दे सकते हैं। उड़ीसा के पश्चिमी भाग में बड़े उद्योग लगाए जा रहे हैं और झारसुगुडा नामक क्षेत्र में तथा इसके आसपास खनन कार्यकलाप चलते हैं। वहां पहले से ही विमानपत्तन हैं।

अध्यक्ष महोदय: इसका इस प्रश्न से कोई संबंध नहीं है।

श्री तथागत सत्यधी: मैं यह जानना चाहता हूँ कि यदि झारसुगुडा में विमानपत्तन के निर्माण की कोई योजना है तो क्या मंत्री जी इस संबंध में समयबद्ध कार्यक्रम बताएंगे। वहां विमानपत्तन पहले से ही है। क्या वे कोई और योजना बनाते हैं?

अध्यक्ष महोदय: यह बात इस प्रश्न से नहीं उठती है।

श्री तथागत सत्यधी: भुवनेश्वर का सम्पर्क बंगलौर और मद्रास से पहले ही समाप्त कर दिया गया है वहां से बंगलौर और मद्रास के लिए इंडियन एयरलाइन्स का कोई सम्पर्क नहीं है जो कि खेदजनक बात है। यह एक बड़ा राज्य है लेकिन आप हमारा सम्पर्क समाप्त कर रहे हैं। पहले आपने हमें कई उड़ानें दी हैं लेकिन अब आपने यह सम्पर्क समाप्त कर दिया है।

अध्यक्ष महोदय: आप आम आदमी के लिए और उड़ानें चाहते हैं।

श्री तथागत सत्यधी: मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आप उन उड़ानों को पुनः शुरू करेंगे और क्या आप झारसुगुडा में कार्य युद्ध स्तर पर शुरू करेंगे। मैं इस बारे में स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आप उन उड़ानों को पुनः शुरू करेंगे और क्या आप झारसुगुडा में कार्य युद्ध स्तर पर शुरू करेंगे। मैं इस बारे में स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: क्या इस प्रश्न से यह उत्पन्न होता है?

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, जैसा कि आपने ठीक ही कहा है कि यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता है।

अध्यक्ष महोदय: आप सही कह रहे हैं।

श्री प्रफुल पटेल: लेकिन सभा कम बाधित हो, इसलिए मैं स्पष्टरूप से कहूंगा कि उड़ीसा में एक ही विमानपत्तन से विमान सेवाएं संचालित होती थीं। अथवा वहां अभी भी नागरिक यातायात के लिए एक विमानपत्तन से विमान सेवाएं संचालित होती हैं और वह भुवनेश्वर विमानपत्तन है। हम इसका उन्नयन 35 गैर-मेट्रो विमानपत्तन योजना के तहत कर रहे हैं; यह दूसरा मुद्दा है। मैं समझता हूँ कि आपने इसके बारे में पूछा था।

हां, लेकिन मुद्दा यह है कि हमने भुवनेश्वर के लिए विमान सम्पर्क स्थापित करने हेतु बड़े पैमाने पर सुधार किया है। पूरे देश में विमान सम्पर्क में सुधार क्यों हुआ उसका एक बड़ा कारण यह है कि इस क्षेत्र को खोल दिया गया है, उदार बनाया गया है, जिसके परिणामस्वरूप आज देश में अधिक से अधिक शहरों को विमान सेवा से जोड़ा जा रहा है। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूँ कि हम एक तरफ तो कह रहे हैं कि इस क्षेत्र में घाटा हो रहा है और दूसरी तरफ सम्पर्क का मुद्दा उठ रहा है। इसलिए, हां, पिछले वर्ष थोड़ी बहुत मंदी रही है। गत चार वर्षों में पहली बार जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर में लगभग 20 प्रतिशत यात्री यातायात में कमी आई है। इसलिए, भुवनेश्वर में भी इस प्रकार की मंदी का प्रभाव पड़ा लेकिन झारसुगुडा के बारे में, मैं अत्यधिक आश्चर्य हूँ कि हम वहां उन्नत की जा रही विमानपत्तन प्राधिकरण सुविधा को देखेंगे, और मैं समझता हूँ वर्ष 2010 तक झारसुगुडा विमानपत्तन से विमान सेवाएं संचालित होने लग जायेंगी।

[हिन्दी]

श्री राज बब्बर: अध्यक्ष जी, मैं पिछले 11 सालों से लगातार इस बारे में बात करता रहा हूँ और माननीय मंत्री जी से भी इस बारे में बात करता रहा हूँ। करीब 85 एयरपोर्ट्स बन रहे हैं उनके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। साथ ही मैं कहना चाहता हूँ कि आगरा एयरपोर्ट जो इस देश में टूरिज्म का सबसे बड़ा हब है वहां पर अभी तक अंतर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डे का मांग लगातार 11 वर्षों से होती रही है और कहा जाता रहा है कि स्टेट देखेगी और यह एयरफोर्स के अंडर में है। चंडीगढ़ हवाई-अड्डे को तो अंतर्राष्ट्रीय बना दिया गया और उसका बाकायदा उद्घाटन भी हुआ है लेकिन आगरा इतना महत्वपूर्ण स्टेशन है जिसमें कल्चरल और रिलीजियस टूरिज्म दोनों मेल खाते हैं। मथुरा, वृंदावन और गोकुलधाम वहां है और आगरा का ताजमहल जो इस देश के टूरिज्म की विंडो है, लेकिन इस तरह कोई ध्यान नहीं जा रहा है। मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान देंगे।

माननीय मंत्री जी खुद भी इस बात को कह चुके हैं। एयरफोर्स के अंडर जो आज एयरपोर्ट है उस पर ही अंतर्राष्ट्रीय चार्टर्ड उड़ानें आती हैं कोई भी रेगुलर फ्लाइट नहीं आती है। इसके लिए मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी सदन में आज कुछ कहें।

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल: माननीय सदस्य मेरे साथ इस मुद्दे पर नियमित रूप से चर्चा करते रहे हैं। आगरा में विमानपत्तन है और यह नागरिक टर्मिनल है। हमारे देश की कोई भी विमान कंपनी आगरा से समयबद्ध ढंग से विमान संचालित कर सकती है। हमारे इस बारे में कोई मुद्दे नहीं हैं। हम इसे सहायता देंगे। यदि कोई अंतर्राष्ट्रीय विमान भी वहां उतरना चाहेगा तो हम इस संबंध में अर्थोपायों कर सकते हैं इसमें कोई समस्या नहीं है, लेकिन इस समय लालू जी की रेलगाड़ियां आगरा को बेहतर सेवाएं दे रही हैं जिसके कारण लोग विमान यात्रा को नहीं चुन रहे हैं। दुर्भाग्यवश, हम लालू जी की उस रेलवे से प्रत्यक्षतः प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं जो कि अपने रेलगाड़ियों का उन्नयन कर रहे हैं और उनकी गति में तीव्रता ला रहे हैं। लेकिन आगरा के संबंध में हम उदार हैं। यदि किसी विमान कंपनी से वहां से अंतर्राष्ट्रीय उड़ान संचालित करने का अनुरोध आता तो हमें निश्चित रूप से इसका समर्थन करने में खुशी होगी।

अध्यक्ष महोदय: मैं समझता हूँ कि आगरा पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मैं आपसे सहमत हूँ। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हां, मुझे पर्यटन मंत्री के चेहरे पर परेशानी दिखाई दे रही है।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब प्रश्न संख्या 86-श्री रेवती रमण सिंह-उपस्थित नहीं।

प्रश्न संख्या 87-श्री हितेन बर्मन-उपस्थित नहीं।

श्री सुब्रत बोस

यूरिया का आयात

*87. श्री सुब्रत बोस:

श्री हितेन बर्मन:

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

(क) वर्ष 2008-2009 के दौरान कितनी मात्रा में यूरिया का आयात किए जाने का अनुमान है, और इसका आयात किन-किन देशों में किया जाएगा;

(ख) आयातित यूरिया की प्रति टन वर्तमान लागत कितनी है और गत तीन वर्षों के तथा चालू वर्ष के आयात मूल्य की तुलना में यह कितनी है; और

(ग) किसानों को उचित मूल्य पर यूरिया उपलब्ध कराने तथा इसका आयात कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

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

विवरण

(क) देश में यूरिया की आकलित मांग और उत्पादन के बीच के अन्तर को आयात के जरिये पूरा किया जाता है। खरीफ 2008 (अप्रैल से सितम्बर 2008) के दौरान यूरिया का आयात 24.28 लाख मी. टन था जिसमें दीर्घावधि यूरिया उठान करार के अंतर्गत ओमान इंडिया फर्टिलाइजर कंपनी से आयातित 9.06 लाख मी. टन दानेदार यूरिया शामिल है। चालू वर्ष के दौरान यूरिया के आयात के प्रमुख स्रोत ओमान, कुवैत, रूस, सीआईएस देश, कतर, रूमानिया, सऊदी अरब, चीन, मिस्र और मलेशिया आदि हैं।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान आयात किये गये यूरिया की भारत औसत लागत एवं भाड़ा मूल्य निम्नानुसार है:

वर्ष	भारत औसत लागत एवं भाड़ा मूल्य (अमेरिकी डॉलर प्रति/मी. टन)	
	अन्य स्रोतों से आयात	ओमान से आयात
2005-2006	258.66	155.23
2006-2007	248.85	168.666
2007-2008	344.00	180.10

वर्ष 2008-09 के दौरान आयातित यूरिया का लागत और भाड़ा मूल्य जो अप्रैल, 2008 में 440 अमरीकी डॉलर प्रति मी. टन था। जुलाई 2008 में बढ़कर 850 अमरीकी डॉलर प्रति मी. टन हो गया है। मूल्यों में अब गिरावट होने लगी है और आयात के लिए संविदागत यूरिया की लागत वर्तमान में 345 अमरीकी डॉलर प्रति मी. टन (घोट पर्यन्त निशुल्क) से 360.50 अमरीकी डॉलर प्रति मी. टन (लागत और भाड़ा) के बीच है।

(ग) यूरिया का अधिकतम खुदरा मूल्य (एमआरपी) सांविधिक नियंत्रण में है और देश भर के किसानों को यूरिया एक-समान अधिकतम खुदरा मूल्य पर उपलब्ध है। भारत सरकार ने 2002 से यूरिया के अधिकतम खुदरा मूल्य में वृद्धि नहीं की है। यूरिया क्षेत्र में पिछले 10 वर्षों से कोई निवेश नहीं हुआ है। 2009 के बाद गैस की उपलब्धता में होने वाले अनुमानित सुधार को देखते हुए सरकार ने यूरिया क्षेत्र में निवेश करने हेतु हाल ही में अंतर्राष्ट्रीय बैंचमार्क पर आधारित एक नई नीति की घोषणा की है ताकि यूरिया क्षेत्र में निवेश को बढ़ावा दिया जा सके और परिणामस्वरूप घरेलू उत्पादन में वृद्धि की जा सके। इसके अतिरिक्त, सरकार बंद पड़ी उर्वरक इकाइयों का पुनरुद्धार करने के लिए भी प्रतिबद्ध है।

अध्यक्ष महोदय: सुब्रत बोस जी, क्या आप अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहते हैं?

श्री सुब्रत बोस: जी हां।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना अनुपूरक प्रश्न पूछें।

श्री सुब्रत बोस: महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि वर्तमान में स्वदेशी यूरिया का औसत उत्पादन कितना है। दूसरे शब्दों में मैं यह जानना चाहता हूँ कि यूरिया की हमारी कुल जरूरत तथा स्वदेशी कुल यूरिया उत्पादन के बीच कितना अन्तर है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए हमें कुछ और समय तक यूरिया का आयात करना पड़ेगा, क्या यूरिया आफ टेक समझौते के अंतर्गत ओमान से यूरिया का आयात बढ़ाये जाने की कोई सम्भावना है क्योंकि ओमान में यूरिया के दाम अन्य स्रोतों से आयात किए गए यूरिया की तुलना में बहुत कम है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान: महोदय, यदि आप देखें तो हमारे यहां यूरिया का प्रोडक्शन और कीमत, दोनों में काफी अंतर है। अद्यतन यूरिया का उत्पादन 198 लाख टन है और आयात 69 टन है। डीएपी का उत्पादन 41 लाख टन है और आयात 27 लाख टन करते हैं। एमओपी का सिर्फ आयात 44 लाख टन करते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सुब्रत बोस जी, क्या आप दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहते हैं?

श्री सुब्रत बोस: जी महोदय, मैं एक छोटा सा अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहूंगा।

मैं उत्तर के अंतिम वाक्य को उद्धृत करना चाहता हूँ:

“इसके अतिरिक्त सरकार बंद पड़ी उर्वरक इकाइयों के चालू करने पर भी विचार कर रही है। क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जान सकता हूँ कि सार्वजनिक और निजी दोनों क्षेत्रों में बंद पड़ी उर्वरक इकाइयों की संख्या कितनी है? सरकार कब तक इसका समाधान निकालने के कार्य को पूरा कर लेगी और इन इकाइयों को चालू करने के बारे में कार्रवाई करेगी?”

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान: महोदय, एचएफसी और एफसीआई के आठ प्लांट वर्ष 2003 में एनडीए की सरकार के समय बंद कर दिए गए थे। हमारी सरकार के समय पश्चिम बंगाल के हल्दिया, दुर्गापुर, बिहार का बरौनी, झारखंड का सिंदरी, रामगुंडम, तालचर, गोरखपुर प्लांट्स हैं। ये सभी प्लांट्स अभी बंद हैं। लेकिन हमारी सरकार ने इन-प्रिंसीपल निर्णय लिया है कि हम सभी प्लांट्स को चालू करेंगे। यह मामला बहुत ही एडवांस स्टेज में है। कैबिनेट के पास यह मामला पेंडिंग है और बहुत जल्दी सरकार इस बारे में निर्णय ले लेगी, लेकिन

[अनुवाद]

सिद्धान्त रूप से इन इकाइयों के चालू करने का हम पहले ही निर्णय ले चुके हैं। ... (व्यवधान)

मध्याह्न 12.00 बजे

श्री किन्जरपु येरननायडु: अध्यक्ष महोदय, कृपया आधे घंटे की चर्चा की अनुमति दें।

अध्यक्ष महोदय: आपको नोटिस देना होगा।

[हिन्दी]

आपको नोटिस देना होगा। आप नोटिस दीजिए, तब हम देखेंगे।

... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री किन्जरपु येरननायडु: देश में उर्वरकों की कमी है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मुझे इस पर चर्चा करने पर प्रसन्नता होगी।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप नोटिस देकर बोलिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य जी, क्या आप कोई प्रश्न पूछना चाहते हैं?

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, रसायन और उर्वरक मंत्री सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के माध्यम से केवल एक इकाई के पुनः चालू करने में ही दिलचस्पी ले रहे हैं अर्थात् हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन की बरौनी इकाई। दुर्गापुर, पं. बंगाल स्थित एक मात्र यूरिया उत्पादक इकाई थी, जो बंद होने तक यूरिया का उत्पादन करती रही। अतः क्या मैं मंत्री जी से यह जान सकता हूँ कि क्या सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के माध्यम से बरौनी सहित अन्य इकाइयों को पुनः चालू किया जाएगा अथवा नहीं?

अध्यक्ष महोदय: उन्हें उत्तर देने दीजिए।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान: मैं सदन को एक बात बताना चाहता हूँ कि यूरिया या फर्टिलाइजर्स के हर प्लांट को चालू करने की कोशिश कर रहे हैं। इसका सबसे बड़ा कारण है कि हम अभी 56,000 रुपये प्रति टन डीएपी खरीद रहे हैं जबकि किसान को 9300 रुपये में दे देते हैं और यूरिया 26,000 रुपये प्रति टन खरीदते हैं जबकि किसान को 4830 रुपये में देते हैं। इसलिए जितने भी बंद प्लांट्स हैं, उन सबको हम खोलने की कोशिश कर रहे हैं। कैबिनेट नोट जो गया है वह रिवाइवल पैकेज के लिए गया है, आप जानते हैं हमारे पास पब्लिक अंडरटेकिंग्स सिर्फ तीन हैं—आरसीएफ, एनएफएल और क्रिपको है। इसमें एक-एक प्लांट के रिवाइवल में 4000 करोड़ रुपये लगेंगे। जहां तक सारे प्लांट्स को रिवाइवल करने की बात है, जैसे आपके यहां हल्दिया है, इसे न कोई पब्लिक सेक्टर होगा और न ही ज्वाइंट सेक्टर होगा, वह प्राइवेट में जाएगा इसलिए कुछ को पब्लिक अंडरटेकिंग, कुछ को ज्वाइंट वैनचर और कुछ को प्राइवेट में देना होगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न काल समाप्त हुआ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

एलपीजी की कमी

*81. श्री प्रहलाद जोशी:
श्री शैलेन्द्र कुमार:

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

(क) क्या देश में विशेषकर गुजरात, केरल और उत्तर प्रदेश में एलपीजी की भारी कमी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में एलपीजी के कुल उत्पादन, उसकी मांग एवं वास्तविक आपूर्ति का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या उक्त अवधि के दौरान गैस एजेंसियों/डीलरों द्वारा एलपीजी की जमाखोरी अथवा कालाबाजारी के मामले सामने आए हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा):

(क) और (ख) जी, नहीं। गुजरात, केरल और उत्तर प्रदेश राज्यों सहित देश में एलपीजी की कोई कमी नहीं है। सरकार यह सुनिश्चित कर रही है कि देश में एलपीजी की पर्याप्त मात्रा उपलब्ध है। यह सुनिश्चित करने के लिए एलपीजी की आपूर्ति और वितरण श्रृंखला कायम रखी जाती है ताकि जन-संतोष पूरा किया जा सके, ओएमसीज द्वारा सभी आवश्यक कदम भी उठाए गए हैं।

ओएमसीज ने अप्रैल, 2008 से सितम्बर, 2008 के दौरान, देश में 5132.47 हजार मीटरी टन (टीएमटी) घरेलू एलपीजी की आपूर्ति की है जबकि पिछले वर्ष की उक्त अवधि के दौरान 4858.09 टीएमटी की आपूर्ति की थी जो 5.65% की वृद्धि दर दर्शाता है।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि वर्तमान में देश में कुल मिलाकर एलपीजी की

कोई कमी नहीं है और एलपीजी वितरकों के पास पंजीकृत ग्राहकों की वास्तविक मांग के अनुसार देशी उत्पादन तथा आयातों के माध्यम से ओएमसीज द्वारा वितरकों को एलपीजी की आपूर्तियां की जा रही हैं। 21.10.2008 की स्थिति के अनुसार, इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी) और भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) ने कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, राजस्थान, तमिलनाडु राज्यों में 1-2 दिन का बैकलाग और पश्चिम बंगाल में 3-4 दिन का बैकलाग है जो मुख्यतया त्योहारों के कारण मांग बढ़ने से हुई है। सरकार ने ओएमसीज को सलाह दी है कि छुट्टी के दिनों और अधिक कार्य समय तक भरण संयंत्रों का प्रचालन करते हुए राज्यों में बैकलाग को समाप्त किया जाए।

(ग) इस समय घरेलू मांग को पूरा करने के लिए एलपीजी का देशी उत्पादन पर्याप्त नहीं है। उपलब्धता में आई कमी को आयात के जरिए पूरा किया जाता है। वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और अप्रैल, 2008 से सितंबर, 2008 के दौरान, देश में घरेलू एलपीजी का उत्पादन और आयात के ब्यौरे निम्नानुसार हैं-

वर्ष	(टीएमटी में आंकड़े) उत्पादन	(टीएमटी में आंकड़े) आयात	(टीएमटी में आंकड़े) जोड़
2005-06	7717	2883	10600
2006-07	8453	2278	10731
2007-08	8868	2829	11697
अप्रैल-अगस्त, 08	3795	788	4583

2005-06, 2006-07, 2007-08 और अप्रैल, 2008 से सितंबर, 2008 वर्षों के दौरान, देश में मांग/वास्तविक बिक्री के राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

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

ओएमसीज ने रिपोर्ट दी है कि एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों द्वारा एलपीजी की कालाबाजारी की प्रमाणित शिकायतों के आधार पर, पिछले तीन वर्षों और अप्रैल, 2008 से सितंबर, 2008 के दौरान, विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एमडीजी)/डिस्ट्रीब्यूटरशिप करार के प्रावधानों के अनुसार, 73 डिस्ट्रीब्यूटरशिप समाप्त की गई हैं।

(ङ) एलपीजी सिलिंडरों की कालाबाजारी को रोकने के लिए सरकार ने "तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (आपूर्ति और वितरण का

विनियमन) आदेश, 2000" विनिर्मित किया है और "विपणन अनुशासन दिशानिर्देश, 2001" बनाए हैं जिनमें एलपीजी के विपणन में लिप्त होने वाले एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों के विरुद्ध दंडात्मक कार्रवाई का प्रावधान है।

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

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

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

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

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

ग्राहकों को सुधार के लिए अपनी शिकायतें पंजीकृत कराने में समर्थ बनाने हेतु अधिक सुविधाजनक, सरल और प्रभावी तरीका अपनाने के उद्देश्य से ओएमसीज ने काल सेंटर्स के

जरिए शिकायत पंजीकरण के लिए 2.10.2008 से टोल फ्री नम्बरों की सेवा शुरू की है। यह सेवा अब पूरे देश में उपलब्ध है।

विवरण

2005-06, 2006-07, 2007-08 और अप्रैल-अगस्त, 2008 वर्षों के दौरान आपूर्ति की गई घरेलू गैस की राज्यवार मात्रा

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2005-06	2006-07	2007-08	अप्रैल-सितम्बर, 2008
1	2	3	4	5
आंध्र प्रदेश	764.45	783.61	826.61	413.45
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	4.79	5.10	5.42	2.69
अरुणाचल प्रदेश	9.53	10.10	10.88	5.40
असम	162.13	166.30	174.18	86.23
बिहार	242.71	250.99	264.50	137.06
चंडीगढ़	29.14	30.48	32.20	14.98
छत्तीसगढ़	92.47	98.06	108.47	53.34
दादरा और नगर हवेली	2.90	2.37	3.28	1.76
दमन और दीव	3.97	4.79	4.21	2.19
दिल्ली	554.58	565.60	590.68	283.95
गोवा	37.84	39.08	41.54	20.75
गुजरात	539.52	558.25	588.61	286.92
हरियाणा	354.62	370.00	383.41	185.46
हिमाचल प्रदेश	76.87	79.09	84.18	43.11
जम्मू-कश्मीर	104.39	109.30	121.24	58.23
झारखण्ड	89.98	91.41	98.50	49.64
कर्नाटक	572.41	585.73	622.63	318.54
केरल	415.29	409.82	438.76	225.55
लक्षद्वीप	0.27	0.24	0.21	0.13
मध्य प्रदेश	379.89	394.96	431.43	213.43
महाराष्ट्र	1341.58	1373.39	1449.84	729.51
मणिपुर	15.93	15.09	17.46	8.53
मेघालय	12.00	12.61	12.93	6.42
मिजोरम	16.90	17.79	17.40	8.44

(ग) और (घ) राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 के प्रारूप को मंत्रिमंडल के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया गया था। मंत्रिमंडल ने 11.1.2007 की अपनी बैठक में इस नीति पर विचार किया। यह निर्णय लिया गया था कि प्रथम दृष्टया, मामले पर मंत्रियों के समूह (जीओएम) द्वारा विचार किया जाए। अब, श्री शरद पवार, कृषि, उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं जन वितरण मंत्री की अध्यक्षता में जीओएम का गठन कर लिया गया है। जीओएम की अब तक चार बैठकें 10.04.2007, 12.09.2007, 30.01.2008 एवं 30.04.2008 को हुई हैं। जीओएम द्वारा मंत्रिमंडल को अभी अपनी सिफारिशें दी जानी हैं।

(ङ) दवाओं के मूल्य को नियंत्रण के अधीन रखने के लिए एनपीपीए ने 1.4.2007 से गैर अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मामले में मूल्य वृद्धि की अधिकतम अनुमत सीमा को पूर्व की 20% सीमा से घटा कर 10% प्रतिवर्ष कर दिया है। इसके अतिरिक्त, सरकार ने 15.01.2007 से औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 के पैरा 10(ख) के अंतर्गत राष्ट्रीय औषध मूल्य नियंत्रण प्राधिकरण (एनपीपीए) को अपनी शक्तियां प्रत्यायोजित की हैं। तदनुसार, एनपीपीए जांच करवा सकता है, सूचना मंगवा सकता है, और यदि जनहित में आवश्यकता महसूस हुई तो किसी गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशन का खुदरा मूल्य निर्धारित कर सकता है।

इसके फलस्वरूप, एनपीपीए ने पैरा 10(ख) के अधीन 27 गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्य निर्धारित किए हैं और 60 फार्मूलेशन पैकों के मामले में कंपनियों ने स्वैच्छिक तौर पर मूल्य घटाए हैं। इस प्रकार कुल मिलाकर एनपीपीए के हस्तक्षेप के फलस्वरूप 87 नियंत्रण मुक्त दवाओं के पैकों के मूल्यों में कमी आई है। एनपीपीए ने प्रवर्तन गतिविधियों को बढ़ा दिया है और एक पृथक प्रवर्तन प्रभाग का गठन किया है जो एनपीपीए द्वारा मूल्य निर्धारण के क्रियान्वयन की जांच करने के लिए बाजार से दवाओं की खरीद करता है।

विमान किराये में वृद्धि का प्रभाव

*86. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विमान किराए में वृद्धि के कारण देश के मध्यमवर्गीय लोग पुनः रेलगाड़ी से यात्रा करने की ओर मुखातिब हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो मध्यमवर्गीय लोगों के लिए विमान यात्रा सुकर बनाने के लिए सरकार द्वारा सस्ते किराये पुनः शुरू करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) सरकार यात्रियों द्वारा परिवहन के माध्यम में बदलाव का

रिकार्ड नहीं रखता है। बहरहाल, उल्लेखनीय है कि वर्ष 2007 में हुई 32.5 प्रतिशत वृद्धि दर की तुलना में, वर्ष 2008 में (जनवरी से सितम्बर तक) यात्री वृद्धि दर में 0.71 प्रतिशत की गिरावट आई है।

(ख) एयरलाइनों की लागत में सबसे बड़ा योगदान विमानन टबाईन ईंधन (एटीएफ) का होता है। भारतीय वाहकों का प्रचालनिक लागत का 45 से 50 प्रतिशत भाग एटीएफ का होता है। सरकार ने एटीएफ की लागतों के कम करने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। इस संबंध राज्य सरकारों को एटीएफ पर लगाये गये बिक्री की दर को उदार बनाने और इसे घोषित वस्तुओं की दर के समकक्ष लाने पर विचार करने का अनुरोध किया गया है। राज्यों के वित्त मंत्रियों की अधिकार प्राप्त समिति से भी अनुरोध किया गया है कि वे एटीएफ पर लगाये बिक्री कर की दर को उदार बनाने और इसे घोषित वस्तुओं की दर जितना कम करने पर विचार करें। एटीएफ मामले पर नई दिल्ली में दिनांक 18.1.2008 को आयोजित नागर विमानन पर राष्ट्रीय सम्मेलन में सभी राज्य सरकारों और संघशासित प्रदेशों के प्रतिनिधियों के साथ भी चर्चा की गई थी। इस सम्मेलन में हुए विचार-विमर्श के आधार पर, एटीएफ कराधान के मुद्दों को राज्यों के वित्त मंत्रियों की अधिकार प्राप्त समिति के साथ-साथ वित्त मंत्रालय के समक्ष प्रस्तुत करने के उद्देश्य से अधिकारियों का एक समूह गठित किया गया है।

आंध्र प्रदेश सरकार ने अब एटीएफ पर विक्रय कर को 4% तक घटा दिया है। राजस्थान सरकार ने भी कुछ मामलों में एटीएफ पर विक्रय की दर को 4% तक घटा दिया है। महाराष्ट्र सरकार ने भी पुणे और मुंबई हवाईअड्डों को छोड़कर कुछ हवाईअड्डों से उड़ानों के लिए एटीएफ पर विक्रय कर को 25% से घटाकर 4% तक कर दिया है।

घरेलू एयरलाइनों द्वारा अनुभव किये जा रहे चालू वित्तीय संकट से संबंधित मामलों की जांच करने के लिए मंत्रिमंडलीय सचिव की अध्यक्षता में एक समिति का गठन भी किया गया है। समिति की पहली बैठक 14.8.2008 को हुई थी।

[हिन्दी]

पेट्रोलियम क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

*88. श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

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

(क) क्या पेट्रोलियम क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति दिए जाने से प्राकृतिक संसाधनों के अति दोहन होने और पेट्रोलियम उद्योग के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना है;

(ख) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा):

(क) और (ख) जी, नहीं। भारत सरकार अपस्ट्रीम, डाउनस्ट्रीम और मिडस्ट्रीम क्षेत्रों की हाईड्रोकार्बन मूल्य श्रृंखला में सीधे विदेशी निवेश की अनुमति देती है।

तेल और गैस के अन्वेषण और उत्पादन (ई एंड पी) पूंजीपरक और उच्च जोखिम हैं जिनमें वांछित सफलता की प्राप्ति हेतु खर्चीली आधुनिकतम प्रौद्योगिकियों के इस्तेमाल और उत्तम प्रबंधन व्यवहारों की जरूरत पड़ती है। नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) में विदेशी निवेशकों सहित निजी निवेशकों के लिए समान कार्यक्षेत्र की व्यवस्था है और वैसी ही वित्तीय एवं संविदा शर्तों की व्यवस्था उपलब्ध है जैसी कि राष्ट्रीय तेल कंपनियों (एनओसीज) पर लागू होती है। चूंकि भारत अपनी कच्चे तेल की मांग के लगभग 75% का आयात करता है इसलिए बढ़ती जा रही ऊर्जा मांग पूरी करने और आयात पर निर्भरता कम करने के लिए घरेलू स्रोतों से अन्वेषण और उत्पादन कार्यकलापों को त्वरित कर दिए गए हैं।

परिशोधन क्षेत्र को 1998 से नियंत्रणमुक्त कर दिया गया है और पेट्रोलियम उत्पादों के लिए कच्चे तेल के परिशोधन में सीधे विदेशी निवेश (एफडीआई) की अनुमति है। एफडीआई की अनुमति प्राकृतिक गैस/एलएनजी पाइपलाइन के लिए बुनियादी ढांचे, बाजार अध्ययन फार्मुलेशन्स और पेट्रोलियम उत्पादों के विपणन के लिए भी है।

(ग) उपर्युक्त (क) और (ख) के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

विमान कंपनियों को घाटा

*89. श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:

श्री सर्वे सत्यनारायण:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की अनेक विमान कंपनियां इस समय भारी घाटे में चल रही हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इन विमान कंपनियों ने इस संबंध में सरकार को कोई ज्ञापन प्रस्तुत किए हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां।

(ख) मुख्य रूप से विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) के तीव्र गति से बढ़ते मूल्य तथा आर्थिक मंदी और निम्न लोड फेक्टर के कारण हानियां हुई हैं।

(ग) और (घ) एयरलाइनों तथा संबंधित संगठनों ने एयरलाइनों के समक्ष आई इस वित्तीय संकट से निपटने के लिए सरकार द्वारा उपलब्ध कराने का अनुरोध किया है। सरकार द्वारा एटीएफ मूल्य को कम करने के लिए विभिन्न कदम उठाए गए हैं। इस संबंध में, राज्य सरकारों से विमानन टर्बाइन ईंधन पर लगाये जाने वाले विक्रय कर की दरों के आधुनिकीकरण पर विचार करने तथा इसे घोषित माल कहे जाने का अनुरोध किया गया है। राज्य वित्त मंत्रियों की उच्च शक्ति प्राप्त समिति ने एटीएफ पर लगाये गये विक्रय की दरों पर विचार करने तथा इसे घोषित माल के रूप में घटाये जाने का अनुरोध भी किया है। 18.1.2008 को नई दिल्ली में हुई नागर विमानन के राष्ट्रीय सम्मेलन में भी इस मामले पर विचार-विमर्श किया गया था, जिसमें सभी राज्य सरकारों और संघ शासित प्रदेशों के प्रतिनिधि उपस्थित थे। सम्मेलन में विचार-विमर्शों के आधार पर राज्य वित्त मंत्रियों की उच्च शक्ति प्राप्त समिति को तथा वित्त मंत्रालय को इस विषय पर एटीएफ कराधान प्रस्तुत करने की दृष्टि से अधिकारियों के एक ग्रुप का गठन किया गया है।

आंध्र प्रदेश तथा केरल सरकारों ने अब एटीएफ पर विक्रय कर को 4% तक घटा दिया है। राजस्थान सरकार ने भी कुछ मामलों में एटीएफ पर विक्रय की दर 4% तक घटा दिया है। महाराष्ट्र सरकार ने भी पुणे और मुम्बई हवाईअड्डों को छोड़कर कुछ हवाईअड्डों से उड़ानों के लिए एटीएफ पर विक्रय कर को 25% से घटाकर 4% तक कर दिया है।

घरेलू एयरलाइनों के समक्ष मौजूदा वित्तीय संकट से संबंधित विभिन्न मामलों की जांच करने के लिए कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में एक समिति का गठन भी किया गया है।

जाली/फर्जी गैस कनेक्शन

*90. श्री कैलाश नाथ सिंह यादव:
श्री मो. ताहिर:

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

(क) क्या सरकार देश में जाली गैस कनेक्शन धारकों का ब्यौरा एकत्र कर रही है जैसा कि दिनांक 9 जुलाई, 2008 के "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो अब तक राज्यवार कुल कितने जाली गैस कनेक्शन धारकों की पहचान की गई है;

(ग) इन कनेक्शनों के माध्यम से कितनी मात्रा में गैस की काला-बाजारी की जा रही है;

(घ) क्या इसमें गैस एजेंसियां भी शामिल हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा):

(क) से (ग) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि उन्होंने कई एलपीजी कनेक्शनों अर्थात् एक ग्राहक के नाम में पंजीकृत एक घरेलू एलपीजी कनेक्शन से अधिक कनेक्शनों को पकड़ने की कवायद शुरू कर दी है। 30.9.2008 की स्थिति के अनुसार, ओएमसीज ने देश में 11,85,937 ऐसे ग्राहकों का पता लगाया है, जिनके पास कई कनेक्शन हैं। ऐसे कई कनेक्शनों को जाली कनेक्शन नहीं माना जा सकता। तथापि, वे एलपीजी (आपूर्ति और वितरण) आदेश, 2000 के उल्लंघन हैं। राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

ओएमसीज ने ऐसे कई एलपीजी कनेक्शनों को समाप्त करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी है जो एक ही ग्राहक के नाम पंजीकृत हैं। 30.9.2008 की स्थिति के अनुसार, ओएमसीज द्वारा 1,08,766 एलपीजी कनेक्शन समाप्त कर दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) ओएमसीज अपने एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों का नियमित निरीक्षण करती हैं जिसके दौरान, नए एलपीजी कनेक्शन जारी करने सहित डिस्ट्रीब्यूटरशिप की कार्यप्रणाली के विभिन्न पहलुओं की जांच की जाती है। ओएमसीज ने रिपोर्ट दी है कि 2005-06, 2006-07, 2007-08 और अप्रैल 2008 से सितंबर 2008 के दौरान, उन्होंने 108 ऐसे एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों का पता लगाया है जो देश में अप्राधिकृत एलपीजी कनेक्शन जारी करने में लिप्त थे।

ओएमसीज द्वारा डिस्ट्रीब्यूटरशिप करार/विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एमडीजी) के प्रावधानों के अंतर्गत सभी चूककर्ता डिस्ट्रीब्यूटरों के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है। अप्राधिकृत कनेक्शन जारी करने के लिए डिस्ट्रीब्यूटर के विरुद्ध एमडीजी में निम्नलिखित कार्रवाई करने का प्रावधान है:-

- प्रथम अपराध के लिए, 10,000 रुपये का जुर्माना और अप्राधिकृत रूप से जारी किए गए प्रति कनेक्शन 4000 रुपये की वसूली।
- दूसरे अपराध के लिए 25,000 रुपये का जुर्माना और अप्राधिकृत रूप से जारी प्रति कनेक्शन 4000 रुपये की वसूली।
- तीसरे अपराध के लिए डिस्ट्रीब्यूटरशिप समाप्त करना।

विवरण

दिनांक 30.9.2008 की स्थिति के अनुसार बहु-कनेक्शनों की राज्य-वार संख्या

(आंकड़े संख्या में)

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	पता लगाए गए बहु-कनेक्शनों की संख्या
1	2
आंध्र प्रदेश	158302
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0
अरुणाचल प्रदेश	0
असम	25883
बिहार	21061
चंडीगढ़	3833
छत्तीसगढ़	7727
दादरा और नगर हवेली	172
दमन और दीव	108
दिल्ली	70736
गोवा	2402
गुजरात	51139

1	2
हरियाणा	52394
हिमाचल प्रदेश	115371
जम्मू-कश्मीर	72396
झारखण्ड	5923
कर्नाटक	40405
केरल	28953
लक्षद्वीप	0
मध्य प्रदेश	50663
महाराष्ट्र	96017
मणिपुर	0
मेघालय	0
मिजोरम	0
नागालैंड	0
उड़ीसा	12559
पुडुचेरी	381
पंजाब	105893
राजस्थान	28720
सिक्किम	939
तमिलनाडु	55452
त्रिपुरा	0
उत्तर प्रदेश	137963
उत्तराखण्ड	15398
पश्चिम बंगाल	25148
अखिल भारत	1185937

[अनुवाद]

विमानपत्तनों के रनवे/हवाई पट्टियों पर दुर्घटनाएं

*91. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री नन्द कुमार साय:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विभिन्न विमानपत्तनों विशेषकर दिल्ली विमानपत्तन की हवाईपट्टियों/रनवे पर दुर्घटनाएं हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में हुई ऐसी दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने ऐसी बढ़ती हुई दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान देश में हवाई पट्टियों/रनवे पर 7 दुर्घटनाएं हुई हैं। दिल्ली हवाईअड्डे पर कोई दुर्घटना नहीं हुई है। विवरण इस प्रकार है: 2005 में 01 हेलीकाप्टर दुर्घटना, 2006 में 02 मल्टी इंजन विमान दुर्घटनाएं, 2007 में 02 सिंगल इंजन तथा 01 मल्टी इंजन विमान दुर्घटना तथा 2008 में 01 सिंगल इंजन हेलीकाप्टर दुर्घटना।

(ग) और (घ) हवाई दुर्घटनाओं से बचने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा अनेक दुर्घटनारोधी कार्यक्रम आरंभ किए गए हैं। प्रचालक के प्रचालन/इंजीनियरिंग विभाग में कमियों का पता लगाने के लिए संरक्षा आडिट, निगरानी जांच इत्यादि की जाती हैं। खामियों को कम करने के लिए अथवा समाप्त करने के लिए संरक्षा प्रबंधन प्रणाली लागू की जा रही है। ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए संबंधित इकाइयों द्वारा क्रियान्वयन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा जांच से प्राप्त होने वाली सुरक्षा संबंधी सिफारिशों का अनुसरण किया जाता है। पिछले कुछ वर्षों में यात्री यातायात में तथा विमानों की संख्या में अभूतपूर्व वृद्धि के बावजूद विमान दुर्घटना अनुपात में कमी आई है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

अधुनिक रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

*92. श्री एम. अप्पादुरई:
श्रीमती मेनका गांधी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कुछ प्रमुख रेलवे स्टेशनों विशेषकर नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर के अनुरूप बनाए जाने की क्या स्थिति है;

(ख) परियोजना को पूरा करने का प्रस्तावित लक्ष्य क्या है;

(ग) अगले चरण में विकास के लिए किन-किन स्टेशनों की पहचान की गई है; और

(घ) संपूर्ण परियोजना को कब तक पूरा कर लिया जाएगा?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) से (घ) नई दिल्ली के लिए मास्टर प्लान तथा व्यवहार्यता रिपोर्ट पहले ही तैयार कर ली गयी है। नई दिल्ली स्टेशन के लिए अर्हता संबंधी अनुरोध आमंत्रित किए गए हैं जिन्हें 16.7.2008 को खोला गया है। पटना के लिए मास्टर प्लान तैयार करने एवं व्यवहार्यता रिपोर्ट पर कार्रवाई शुरू कर दी गई है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई एवं सिकन्दराबाद के लिए वास्तु-सह-तकनीकी परामर्श की नियुक्ति का कार्य भी प्रारम्भ कर दिया गया है। परियोजनाओं में निहित जटिलताओं तथा स्टेशन के परिचालन में रखते हुए कार्य को प्रारंभ करने की आवश्यकता के कारण उपर्युक्त मामले में स्टेशनों का पुनर्विकास करने में 5-6 वर्ष का समय लगेगा।

पुनर्विकास के लिए शुरू किए गए उपर्युक्त चार स्टेशनों के अलावा अहमदाबाद, अमृतसर, आगरा, आनन्द विहार तथा बिजवासन (दिल्ली), बैंगलोर, भोपाल, भुवनेश्वर, चण्डीगढ़, चेन्नै सेंट्रल, गुवाहाटी, गया, हावड़ा, जयपुर, कानपुर सेंट्रल, लखनऊ, मधुरा, नागपुर, पुणे, तिरुवनंतपुरम, तिरुपति तथा वाराणसी की भी विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए पहचान की गई है। रेलवे पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन कर रही है। उपर्युक्त कार्य को पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

हेरिटीज स्मारकों पर ग्लोबल वार्मिंग का प्रभाव

*93. श्री किरिय चालिहा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व स्मारक कोष ने अपनी रिपोर्ट में भारत की जयपुर स्थित जन्तर-मन्तर वेधशाला, श्रीनगर के हेरिटीज भवनों और प्राचीन लेह कस्बे आदि जैसे हेरिटीज स्थलों पर ग्लोबल वार्मिंग के प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में टिप्पणी की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार देश में उपर्युक्त हेरिटीज स्थलों के संरक्षण के लिए कार्रवाई करने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) और (ख) विश्व स्मारक निधि (डब्ल्यूएमएफ) ने अपनी

विश्व स्मारक निगरानी सूची, 2008 में पूरे विश्व के 100 अत्यधिक संकटापन्न स्थलों का संकलन किया है जिन्हें मौसम, उपेक्षा, गुंडागर्दी, सशस्त्र संघर्ष, जलवायु परिवर्तन, प्राकृतिक आपदाएं, आदि जैसे कई कारकों से खतरा है। विश्व स्मारक निधि की वेबसाइट के अनुसार भारत के निम्नलिखित स्थल सूची में शामिल हैं:-

- (1) अम्बेर टाउन, राजस्थान
- (2) चेद्वीनाड, तमिलनाडु
- (3) जन्तर-मन्तर, जयपुर
- (4) लेह ओल्ड टाउन, लद्दाख
- (5) श्रीनगर विरासत क्षेत्र

(ग) से (ङ) अम्बेर टाउन, राजस्थान, चेद्वीनाड तमिलनाडु, लेह ओल्ड टाउन तथा श्रीनगर विरासत क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर में स्थित भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के केन्द्रीय संरक्षित स्मारक अच्छी तरह परिरक्षित है।

इस्पात क्षेत्र के लिए कार्पोरेट योजना

*94. श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल:

श्री अबु अयीश मंडल:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में इस समय इस्पात की प्रति व्यक्ति खपत कितनी है;

(ख) क्या सरकार ने इस इस्पात क्षेत्र के लिए कोई भविष्यकालिक कार्पोरेट योजना तैयार की है;

(ग) यदि हां, तो सरकार तथा निजी क्षेत्र की पृथक-पृथक अनुमानित मांग तथा उसकी आपूर्ति के अनुमान क्या हैं; और

(घ) अनुमानित मांग को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाये जाने का विचार है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) जेपीसी के अर्न्तम आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2007 में देश में परिसर्जित इस्पात की प्रति व्यक्ति खपत 46 कि.ग्रा. थी।

(ख) और (ग) सरकार ने देश में इस्पात की भावी मांग और आपूर्ति के अनुमानों के आधार पर भारतीय इस्पात उद्योग के दीर्घकालिक विकास के लिए व्यापक योजना तैयार करते हुए

राष्ट्रीय नीति (एनएसपी) 2005 तैयार की है। राष्ट्रीय इस्पात नीति (एनएसपी) में अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2019-20 तक इस्पात की घरेलू खपत 90 मिलियन टन तक पहुँच जाएगी और एनएसपी में इस वर्ष तक 110 मिलियन टन उत्पादन का लक्ष्य हासिल करने की बात कही गई है। तथापि, नवीनतम अनुमानों के अनुसार इस्पात का घरेलू उत्पादन बहुत पहले ही 110 मिलियन टन को पार कर जाएगा और वर्ष 2011-12 तक 124.06 मिलियन टन तक पहुँच जाएगा। प्रमुख इस्पात उत्पादकों के संबंध में इस अनुमानित उत्पादन क्षमता का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना (2007-2012) के लिए इस्पात

उद्योग से संबंधित कार्य समूह की दिसम्बर, 2006 में तैयार की गई रिपोर्ट के अनुसार इस्पात की मांग 66.84-70.34 मिलियन टन होने का अनुमान है।

(घ) घरेलू इस्पात उद्योग को बढ़ावा देने और अनुमानित मांग की पूर्ति हेतु देश में अवसंरचना, कच्चे माल की आपूर्ति, पर्यावरण संबंधी मंजूरी तथा अन्य संसाधन संबंधी अड़चनों के संबंध में प्रमुख इस्पात निवेशकों से संबंधित मुद्दों को मानीटर करने और समन्वय करने के लिए सरकार ने सचिव (इस्पात) की अध्यक्षता में एक अंतर-मंत्रालय समूह (आईएमजी) का गठन किया है।

विवरण

इस्पात क्षेत्र में अनुमानित क्षमता विस्तार

निवेशक	मौजूदा क्षमता	विस्तार योजना		कुल क्षमता 2011-12 (संभावित)
		ब्राउनफील्ड	ग्रीनफील्ड	
सरकारी क्षेत्र				
स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया लि. (सेल)	12.84	12.00	-	24.84
राष्ट्रीय इस्पात निगम लि. (आरआईएनएल)	2.90	3.40	-	6.30
उप योग	15.74	15.40	-	31.14
निजी क्षेत्र				
टाटा स्टील	5.00	5.00	3.00	13.00
एस्सार स्टील होल्डिंग्स लि.	4.60	3.90	6.00	14.50
जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड	4.10	6.90	-	11.00
जिंदल पावर एंड स्टील लि.	2.40	3.60	4.45	10.45
इस्पात इंडस्ट्रीज लि.	3.00	2.00	-	5.00
भूषण पावर एंड स्टील	1.20	-	2.80	4.00
भूषण स्टील	0.60	-	5.40	6.00
उप योग	20.90	21.40	21.65	63.95
अन्य तथा गौण इस्पात	22.91	2.00	4.06	28.97
कुल योग	59.55	38.80	25.71	124.06

भारतीय हवाई क्षेत्र में विदेशी उड़ानों का अनियमित प्रचालन

*95. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री निखिल कुमार:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनेक विदेशी पंजीकृत विमानों ने देश की सुरक्षा स्थापना की जानकारी के बिना भारतीय हवाई क्षेत्र में बेरोक-टोक उड़ानें प्रचालित की हैं जैसाकि दिनांक 15 सितम्बर, 2008 के 'द टाइम्स आफ इंडिया' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(घ) गत छह महीनों के दौरान भारतीय हवाई क्षेत्र में ऐसे कितने विदेशी पंजीकृत विमानों को देखा गया;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या केन्द्र सरकार ने ऐसी चूक के लिए कोई जिम्मेदारी निर्धारित की है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) विदेश में पंजीकृत किसी भी विमान को, अनुमोदित अंतर्राष्ट्रीय घटनाक्रम के भाग के रूप में इसके सिवाय अप्रतिबंधित तरीके से भारत के लिए/से और भारत के अन्दर प्रचालन की अनुमति नहीं दी जाती है। प्रत्येक उड़ान के लिए भारत के अंदर विदेशी पंजीकृत प्रचालन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय का पूर्व अनुमोदन अपेक्षित होता है तथा नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा इस अनुमति को संबंधित एटीसी यूनिटों की जानकारी में लाया जाता है जो इसे आगे भारतीय वायु सेना प्राधिकारियों को वायु रक्षा क्लीयरेंस प्राप्त करने के लिए इसे सूचित करती है। तथापि, कार्यविधि में किसी भी स्तर पर गृह मंत्रालय की भूमिका निहित नहीं है।

(घ) और (ङ) लागू प्रेक्टिस के अनुसार विदेश में पंजीकृत विमान के कर्मी दल सदस्यों की जिन्हें विशिष्ट प्रयोजन के लिए भारत में रुकने की अनुमति दी जाती है। सुरक्षा क्लीयरेंस के लिए गृह मंत्रालय से विशिष्ट अवधि को बताना अपेक्षित नहीं है। सुरक्षा क्लीयरेंस अपेक्षाएं विदेशी विमानचालकों के संबंध में लागू होती हैं जो भारत में पंजीकृत विमान का प्रचालन करते हैं।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठता।

उर्वरकों की कमी तथा उनका अधिक मूल्य

*96. डा. अरुण कुमार शर्मा:
श्री सर्वानन्द सोनोवाल:

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

(क) क्या देश में किसानों और छोटे चाय उत्पादकों के लिए उर्वरकों की कमी है और उर्वरकों को अधिक मूल्यों पर उपलब्ध कराया जाता है;

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

(ग) उचित मूल्यों पर उर्वरकों की मांग को पूरा करने और उर्वरक क्षेत्र में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) जी, नहीं। चाय उत्पादकों की मांग को संबंधित राज्य की समग्र आवश्यकता में शामिल किया जाता है और आपूर्तियों के मामले में भी ऐसा ही होता है।

यूरिया एकमात्र ऐसा उर्वरक है जो सरकार के आंशिक संचलन और वितरण नियंत्रण में है। संघ सरकार राज्य स्तर पर यूरिया की उपलब्धता सुनिश्चित करती है और राज्य सरकारें राज्य में इसके वितरण के लिए जिम्मेदार होती हैं। तथापि, उर्वरक विभाग उर्वरकों की उपलब्धता की जिला स्तर तक निगरानी करता है।

अन्य सभी उर्वरक (फास्फेटयुक्त और पोटेशियुक्त) नामतः डीएपी, एमओपी, एसएसपी और एनपीके 1992 से नियंत्रणमुक्त/असरणीबद्ध है। फास्फेटयुक्त और पोटेशियुक्त उर्वरकों की उपलब्धता का निर्धारण मांग और आपूर्ति की बाजार ताकतों द्वारा किया जाता है।

देश में खरीफ 2008 के दौरान डीएपी, एमओपी और यूरिया की उपलब्धता नीचे दर्शाई गई है:

(मात्रा लाख मी. टन)

उर्वरक	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
डीएपी	42.75	53.19	52.85
एमओपी	17.19	22.79	21.55
यूरिया	137.11	134.66*	127.92

*खरीफ 2008 मौसम के आरम्भ में फील्ड गोदामों में लगभग 10 लाख मी. टन यूरिया उपलब्ध था जिसे शामिल नहीं किया गया है। इस प्रकार उर्वरकों की कोई कमी नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

**मिट्टी के तेल के डिपुओं/टर्मिनलों पर
मार्कर प्रणाली की शुरूआत**

*97. श्री एल. राजगोपाल: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सभी तेल विपणन कंपनियों ने उस सभी डिपुओं/टर्मिनलों पर मार्कर की शुरूआत की है जहां से सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए मिट्टी का तेल वितरित किया जाता है;

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

(ग) क्या उपभोक्ताओं को अथवा खुदरा बिक्री पर टेस्ट किट की आपूर्ति किए जाने के प्रस्ताव को अभी कार्यान्वित किया जाना बाकी है; और

(घ) यदि हां, तो उपभोक्ता गुणवत्ता की जांच किस प्रकार करेगा और यह कैसे सुनिश्चित करेगा कि मिट्टी के तेल में कोई मिलाट नहीं है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा):

(क) और (ख) जी, हां। तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने 1.10.2006 से "मार्कर" पद्धति लागू कर दी है जिसमें उनके द्वारा आपूर्ति किए गए मिट्टी तेल में "मार्कर" मिलाया जाता है। जब कभी पेट्रोल अथवा डीजल के साथ "मार्कर" वाला मिट्टी तेल मिलाया जाता है तो एक विशेष किट की सहायता से उसका पता लगाया जा सकता है। यह किस तेल कंपनियों/उनके अधिकृत प्रतिनिधियों के पास उपलब्ध होती है। यह जांच किट पेट्रोल/डीजल के साथ निम्न स्तर पर "मार्कर" वाला मिट्टी तेल मिलाने पर भी मिलावट का पता लगाने में समर्थ है।

(ग) उपभोक्ताओं अथवा खुदरा बिक्री केन्द्रों को जांच किट की आपूर्ति करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) उपभोक्ता खुदरा बिक्री केन्द्रों पर पेट्रोल और डीजल की गुणवत्ता वास्तविक घनत्व की जांच करके और इसका मिलान दर्ज घनत्व के साथ करके सुनिश्चित कर सकता है। इसके अलावा पेट्रोल के मामले में वे गुणवत्ता की जांच फिल्टर पेपर जांच के द्वारा भी कर सकते हैं।

[हिन्दी]

उर्वरक क्षेत्र के लिए नई निवेश नीति

*98. श्री बापू हरी चौरे:
श्रीमती जयाप्रदा:

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

(क) क्या रसायन उर्वरक क्षेत्र के लिए नई निवेश नीति तैयार करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) सरकार द्वारा नई नीति का कार्यान्वयन कब तक किए जाने की संभावना है; और

(घ) उक्त नीति से खपत और घरेलू उत्पादन के बीच अंतर को किस हद तक कम किया जा सकेगा?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान): (क) से (घ) सरकार ने नई निवेश नीति को अंतिम रूप दे दिया है और 4 सितम्बर, 2008 से इसकी घोषणा कर दी है। नई निवेश नीति का लक्ष्य मौजूदा यूरिया इकाइयों का पुनरुद्धार, विस्तार तथा ग्रीनफील्ड/ब्राउनफील्ड परियोजनाओं की स्थापना करना है। इस नीति से 5 वर्ष की अवधि के अंदर खपत और घरेलू उत्पादन के बीच अंतर को काफी हद तक कम करने में मदद मिलेगी बशर्ते कि गैस की उपयुक्त उपलब्धता उचित मूल्यों पर सुनिश्चित हो। नई निवेश नीति की मुख्य विशेषताएं निम्न प्रकार हैं:-

1. यह नीति आयात सममूल्य (आईपीपी) पर आधारित है जिसमें न्यूनतम और अधिकतम मूल्य क्रमशः 250 अमेरीकी डालर/मी. टन तथा 425 अमेरीकी डालर/मी. टन है।
2. पुनरुद्धार परियोजना: अमोनिया-यूरिया उत्पादन की मौजूदा ट्रेन में 1000 करोड़ रुपए तक के निवेश से वर्तमान संयंत्रों की क्षमता में की गई वृद्धि को मौजूदा इकाइयों के पुनरुद्धार के रूप में माना जाएगा। मौजूदा इकाइयों के पुनरुद्धार से उत्पादित अतिरिक्त यूरिया को ऊपर दिए गए सुझाव के अनुसार न्यूनतम और अधिकतम मूल्य सहित 85% आयात सममूल्य की मान्यता दी जाएगी।
3. विस्तार परियोजनाएं: मौजूदा उर्वरक संयंत्र के परिसर में नए अमोनिया यूरिया संयंत्र (एक पृथक नई अमोनिया-यूरिया ट्रेन) की स्थापना में कुछ सामान्य उपयोगिताओं का इस्तेमाल विस्तार परियोजनाओं के रूप में किया जा सकेगा। निवेश 3000 करोड़ रुपए की न्यूनतम सीमा से अधिक होना चाहिए। मौजूदा इकाइयों के विस्तार से यूरिया को आईपीपी के 90% पर मान्यता दी जाएगी, जिसका न्यूनतम और अधिकतम मूल्य ऊपर दर्शाया गया है।
4. पुनरुद्धार/ब्राउनफील्ड परियोजनाएं: हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन लिमिटेड (एचएफसीएल) और फर्टिलाइजर

- कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड (एफसीआईएल) की पुनरुद्धार की गई इकाइयों से न्यूनतम और अधिकतम मूल्य सहित आईपीपी का 95% प्राप्त होगा।
5. **ग्रीनफील्ड परियोजनाएं:** ग्रीनफील्ड परियोजनाओं का मूल्य निर्धारण बोली प्रक्रिया के आधार पर किया जाएगा, जो प्रस्तावित नए संयंत्रों के स्थान (राज्य) से पुष्टि प्राप्त होने के बाद आईपीपी की तुलना में छूट प्राप्त होगा।
 6. **गैस परिवहन प्रभार:** विनियंत्रक (गैस) द्वारा यथा निर्धारित वास्तविक (यूरिया के प्रति मी. टन 5.2 जी. कैलोरी तक) के आधार पर विस्तार और पुनरुद्धार का कार्य करने वाली इकाइयों को अतिरिक्त गैस परिवहन लागत का भुगतान किया जाए बशर्ते कि वह यूरिया के 25 अमेरिकी डालर प्रति मी. टन की सीमा से अधिक न हो।
 7. **गैस का आबंटन:** यूरिया क्षेत्र में नए निवेश के लिए केवल गैर एपीएम गैस पर ही विचार किया जाएगा।
 8. **कोयला गैसीकरण आधारित यूरिया परियोजनाएं:** कोयला गैसीकरण आधारित यूरिया परियोजनाओं को पुनरुद्धार या ग्रीनफील्ड, जैसी भी स्थिति हो, परियोजना के समकक्ष माना जाए। इसके अलावा कोयला गैसीकरण प्रौद्योगिकी को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार द्वारा उपलब्ध कराए गए अनुसार अन्य कोई प्रोत्साहन या कर लाभ भी इन परियोजनाओं को दिए जाएंगे।
 9. **विदेशों में संयुक्त उद्यम:** गैस सम्पन्न दूसरे देशों में संयुक्त उद्यम को विद्यमान बाजार स्थितियों और संयुक्त उद्यम कंपनी के साथ परस्पर विचार-विमर्श के आधार पर निर्णीत मूल्य के साथ सुनिश्चित उठान करारों के माध्यम से बढ़ावा दिए जाने का भी प्रस्ताव है। तथापि, अधिकतम मूल्य के निर्णय का सिद्धांत प्रति मी. टन 405 अमेरिकी डालर सीआईएफ भारत और प्रति मी. टन 225 अमेरिकी डालर सीआईएफ भारत (हैंडलिंग और बैगिंग लागत सहित) की अधिकतम सीमा सहित पुनरुद्धार परियोजनाओं में (किसी ग्रीनफील्ड परियोजना के अभाव में) यथा प्रस्तावित आईपीपी के 95% के अंतर्गत प्राप्त मूल्य होगा।
 10. **प्रस्तावित निवेश नीति के लिए समयावधि:** केवल नई नीति की अधिसूचना से चार वर्षों के अंदर अतिरिक्त क्षमताओं को उत्पादन शुरू करने वाली पुनरुद्धार परियोजना इस छूट की पात्र होगी। इसी तरह केवल विस्तार और पुनरुद्धार (ब्राउनफील्ड) इकाइयों से उत्पादन, जो नई

नीति की अधिसूचना के पांच वर्षों के भीतर होता है, इस नीति में प्रदत्त छूट के लिए पात्र होना चाहिए। यदि इस समय-सीमा के भीतर उत्पादन शुरू नहीं होता है, तो ऐसी ब्राउनफील्ड परियोजनाओं को ग्रीनफील्ड परियोजना के समान माना जाएगा, जिसमें मूल्य का निर्धारण सीमित बोली विकल्पों के जरिए होगा। नई नीति के अंतर्गत नए संयुक्त उद्यमों की स्थापना की समयावधि भी पांच वर्ष रखी जानी चाहिए।

रेलवे का माल यातायात निष्पादन

*99. श्री काशीराम राणा:
श्री हरिकेश्वल प्रसाद:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान माल यातायात से भारतीय रेलवे के राजस्व में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा माल यातायात की कितनी मांग को पूरा किया गया;

(ग) क्या वर्ष 2006-07 में माल ढुलाई की वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में गिरावट देखने में आई थी;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) देश में विकास की गति के अनुरूप यातायात सुविधा में वृद्धि करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) विगत तीन वर्षों के दौरान रेलों द्वारा माल यातायात से प्राप्त राजस्व में प्रतिशत वृद्धि निम्नानुसार है:

वर्ष	अर्जन (करोड़ रु. में)	प्रतिशत वृद्धि (पिछले वर्ष की तुलना में)
2005-06	36287	17.90
2006-07	41717	14.96
2007-08	47435	13.71

(ख) भारतीय रेल पर लदान के लक्ष्य का निर्धारण पृथक क्षेत्रों में प्रक्षेपित वृद्धि पर विभिन्न मंत्रालयों/योजना आयोग से प्राप्त इनपुट तथा रेल द्वारा उनके प्रक्षेपित संचलन के बाद किया जाता है। इसे बजटीय लक्ष्य में दर्शाया जाता है। वर्ष 2005-06, 2006-

07 तथा 2007-08 के लिए प्रक्षेपित मांग जिन्हें बजट लक्ष्यों में दर्शाया गया था, सभी तीन वर्षों में बढ़ गई थी। विगत तीन वर्षों के दौरान भारतीय रेल द्वारा डोए गए माल यातायात 2146 मिलियन टन के कुल बजटीय लक्ष्य की तुलना में 2190.18 मिलियन टन था।

(ग) और (घ) वृद्धि में 2005-06 में 10.69 प्रतिशत से 2006-07 में 9.23 प्रतिशत तक की मामूली गिरावट हुई थी। ये कमी-बेशियां स्वीकार्य हैं। हालांकि, भारतीय रेल ने 10वीं योजना अर्थात् 2006-07 के पिछले वर्ष के लिए निर्धारित 624 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 728.77 मिलियन टन का लदान किया जो अनुमानों की तुलना में 16.79 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।

(ङ) रेलवे, माल यातायात में बढ़ोत्तरी हेतु लाइन क्षमता कार्यों में वृद्धि करने के लिए नई लाइनों का निर्माण, आमाम परिवर्तन कार्य, दोहरीकरण, सिगनल एवं दूर संचार व्यवस्था में सुधार, विद्युतीकरण, अधिक लदान क्षमता वाले वैगन के साथ वैगनों की संख्या में वृद्धि करने तथा समर्पित माल यातायात गलियारे (डीएफसी) इत्यादि का निर्माण करने जैसे, विभिन्न कदम उठा रही है।

[अनुवाद]

अनुसूचित जाति की लड़कियों हेतु होस्टलों का निर्माण

*100. श्री बालासाहिब विखे पाटील: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुसूचित जातियों की लड़कियों हेतु होस्टलों के निर्माण के लिए वित्तपोषण योजना में गत वर्ष परिवर्तन कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या लड़कियों हेतु होस्टलों के निर्माण के लिए राज्यवार कोई लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्यवार कितने होस्टलों का निर्माण किया गया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) जी, हां। अनुसूचित जातियों के लड़के और लड़कियों के लिए होस्टलों की केन्द्रीय प्रायोजित पूर्ववर्ती योजना में संशोधन किया गया है और 1 जनवरी, 2008 से इसका नाम बदलकर "बाबू जगजीवनराम छात्रावास योजना" कर दिया गया है।

(ख) जहां तक अनुसूचित जाति की लड़कियों के लिए छात्रावास की इस योजना का संबंध है, इसकी मुख्य विशेषताएं निम्नांकित हैं:-

(1) अनुसूचित जाति की लड़कियों के लिए शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता छात्रावास भवनों के निर्माण और विद्यमान छात्रावासों के विस्तार के लिए राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों/केन्द्रीय तथा राज्य विश्वविद्यालय को प्रदान की जाएगी। 90% केन्द्रीय सहायता केवल विद्यमान छात्रावासों के विस्तार के लिए निजी क्षेत्र के गैर-सरकारी संगठनों/सम्बन्धित विश्वविद्यालयों को प्रदान की जाएगी।

(2) योजना के अंतर्गत देय केन्द्रीय सहायता के अतिरिक्त, प्रति विद्यार्थी 2500 रुपए का एक बारगी छात्रावास फर्नीचर के लिए भी प्रदान किया जाएगा; और

(3) अस्पतालों के रखरखाव का उत्तरदायित्व अनुदान प्राप्त करने वाली राज्य सरकार/संघ शासित प्रशासन/ विश्वविद्यालय/गैर-सरकारी संगठन आदि का होगा।

(ग) राज्यवार वास्तविक लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

(घ) 2005-06 से 2008-09 (30 सितम्बर, 2008 तक) के दौरान निर्माण के लिए संस्वीकृत छात्रावासों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

2005-06 से 2008-09 (30.9.2008 तक) के दौरान अनुसूचित जाति की लड़कियों के लिए छात्रावासों के निर्माण हेतु संस्वीकृत छात्रावासों और सीटों की संख्या

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2005-06		2006-07		2007-08		2008-09*	
		छात्रावासों की संख्या	सीटों की संख्या	छात्रावासों की संख्या	सीटों की संख्या	छात्रावासों की संख्या	सीटों की संख्या	छात्रावासों की संख्या	सीटों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	10	200	81	8100	0	0	7	700
2.	असम	0	0	1	100	1	100	0	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	छत्तीसगढ़	5	0	17	850	25	1220	0	0
4.	गुजरात	1	100	1	100	1	100	0	0
5.	हरियाणा		0	1	100	0	0	0	0
6.	हिमाचल प्रदेश	16	1479	0	0	0	0	0	0
7.	जम्मू-कश्मीर	0	0	0	0	1	100	0	0
8.	झारखंड	9	450	1	50	1	50	0	0
9.	कर्नाटक		0	12	600	7	350	2	200
10.	मध्य प्रदेश	6	0	6	300	6	300	6	300
11.	मेघालय	1	200	0	0	0	0	0	0
12.	उड़ीसा	0	0	78	7800	143	11538	0	0
13.	पंजाब	1	200	1	51	0	0	1	50
14.	राजस्थान	3	225	3	75	1	25	0	0
15.	तमिलनाडु	0	0	2	177	0	0	0	0
16.	त्रिपुरा	0	0	0	0	0	0	1	20
17.	उत्तर प्रदेश	4	400	0	0	0	0	0	0
18.	उत्तराखंड	0	0	0	0	0	0	0	0
19.	पश्चिम बंगाल	0	0	0	0	1	100	0	0
कुल		56	3254	204	18303	187	13883	17	1270

*30 सितम्बर, 2008 तक

ढासा-जेतलसर रेल लाइन का आमान परिवर्तन

853. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ढासा-जेतलसर मीटर गेज लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो विलंब के क्या कारण हैं; और

(घ) इसे कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

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

(ख) सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, ढासा-जेतलसर (104.44 किमी.) के आमान परिवर्तन की लागत 9.98% प्रतिफल की दर के साथ 216.97 करोड़ रुपए आंकी गई है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

गुजरात और बिहार में 'हाई-स्पीड' रेलगाड़ियां

854. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री वी.के. तुम्बर:
श्री गिरिधारी यादव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने कुछ रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि की है अथवा गुजरात और बिहार में 'हाई-स्पीड' रेलगाड़ियां शुरू की हैं;

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

(ग) उक्त सेवा का विस्तार किन-किन राज्यों में किया गया है और स्टेशनों के ब्यौरे क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) से (ग) वर्ष 2008-09 के दौरान गुजरात राज्य को सेवित करने वाली 32 गाड़ियों और बिहार राज्य को सेवित करने वाली 62 गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई गई है। बहरहाल, इन राज्यों में उच्च रफ्तार वाली किसी अन्य गाड़ी की शुरूआत नहीं की गई है।

बंद उर्वरक यूनिटों के पुनरुद्धार के लिए सब्सिडी

**855. श्रीमती करुणा शुक्ला:
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी:**

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

(क) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के बंद पड़े उर्वरक के पुनरुद्धार हेतु सब्सिडी देने से मना कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के बंद पड़े उर्वरक यूनिटों के पुनरुद्धार के लिए निधियां जुटाने हेतु कोई योजना तैयार की है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (घ) गैस की सुनिश्चित उपलब्धता के अधधीन एफसीआईएल और एचएफसीएल की बंद पड़ी इकाइयों का पुनरुद्धार करने की व्यवहार्यता की जांच करने के सरकार के निर्णय के अनुसरण में प्रत्येक इकाई के पुनरुद्धार के लिए वित्त मुहैया कराने के सभी विकल्पों की जांच की जा रही है, जिनमें बजट सहायता के बिना सार्वजनिक क्षेत्र/सहकारी समितियों द्वारा 100% साम्या भागीदारी के साथ पुनरुद्धार करना शामिल है। प्रत्येक इकाई के पुनरुद्धार के लिए निधियों के स्रोत के संबंध में विस्तृत प्रस्ताव प्रत्येक इकाई के पुनरुद्धार को वित्त मुहैया कराने की पद्धति को अंतिम रूप दिए जाने के बाद तैयार किए जाएंगे।

भोपाल गैस त्रासदी के पीड़ितों को क्षतिपूर्ति

**856. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री सैयद शाहनवाज हुसैन:**

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

(क) क्या भोपाल गैस त्रासदी से प्रभावित व्यक्तियों तथा उनके परिवारों को अभी तक क्षतिपूर्ति प्राप्त नहीं हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस त्रासदी से कितने व्यक्ति प्रभावित हुए और कितने व्यक्तियों को क्षतिपूर्ति प्राप्त हुई तथा कितने मामले सरकार के पास लंबित हैं;

(ग) इनके लंबित रहने के क्या कारण हैं; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (घ) मुआवजे के संवितरण की प्रक्रिया 1992 में शुरू हुई थी और मुआवजे के लिए 10,29,517 दावे दायर किए गए थे। अब सभी दावे निपटाए जा चुके हैं। 30.09.2008 की स्थिति के अनुसार, कल्याण आयुक्त जो कि मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय के पीठासीन न्यायाधीश हैं, द्वारा अर्हक पाए गए भोपाल गैस रिसाव त्रासदी के 5,74,361 दावेदारों को मुआवजा दिया गया। इसके अतिरिक्त, दिनांक 19 जुलाई 2004 और 26 अक्टूबर 2004 के सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों के अनुपालन में 19.9.2008 तक 5,62,327 दावेदारों के बीच 1:1 अनुपात में यथानुपात मुआवजा संवितरित किया गया। सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों के अनुपालन में, भोपाल गैस रिसाव त्रासदी के पीड़ितों को मूल व यथानुपात मुआवजे के संवितरण का कार्य जारी है।

[अनुवाद]

उर्वरक क्षेत्र के लिए कच्चे माल के मूल्यों में वृद्धि तथा इनकी अनुपलब्धता

857. श्रीमती सी.एस. सुजाता: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फर्टिलाइजर एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड (एफएसीटी) सहित सरकारी क्षेत्र की उर्वरक कंपनियों को कच्चे माल यथा सल्फर के मूल्यों में वृद्धि तथा पर्याप्त मात्रा में इनकी अनुपलब्धता के कारण गंभीर समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ग) क्या उक्त कारण से एफएसीटी के विभिन्न यूनिट या तो बंद हो गए हैं अथवा बंद होने के कगार पर हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने संकट दूर करने के लिए व्यापक उपाय किए हैं/करने का प्रस्ताव है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (ङ) फर्टिलाइजर एण्ड केमिकल्स ट्रान्स्फोर लिमिटेड (फैक्ट) मिश्रित उर्वरक 20:10:13 और अमोनियम सल्फेट का उत्पादन करती है। यह आदान के रूप में नेफ्था, फास्फोरिक एसिड, सल्फर और राक फास्फेट का उपयोग करती है। फास्फोरिक एसिड या तो फैक्ट द्वारा आयात किया जाता है या स्वदेशी स्रोतों से खरीदा जाता है या राक फास्फेट और सल्फर का प्रयोग करके इसका उत्पादन किया जाता है। इसी प्रकार फास्फोरिक एसिड, सल्फर और राक फास्फेट फैक्ट के लिए महत्वपूर्ण कच्ची सामग्री है। इन कच्ची सामग्रियों और मध्यवर्तियों के मूल्य में पिछले कुछ समय से असाधारण उतार-चढ़ाव आया है। उदाहरण के लिए, वर्ष 2007-08 के लिए फास्फोरिक एसिड का तय मूल्य 566.25 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर था जो अप्रैल-जून 2008 की तिमाही में बढ़कर 1985 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर हो गया तथा जुलाई-सितम्बर 2008 की तिमाही में और बढ़कर 2200-2310 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर हो गया। इसी प्रकार 2007-08 के दौरान सल्फर का औसत मूल्य 324 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर था जो अप्रैल-जून 2008 की तिमाही में और बढ़कर 757 अमरीकी डालर/मी. टन हो गया। अंतर्राष्ट्रीय बाजार में राक फास्फेट का मूल्य जो वर्ष 2007-08 में 158 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर था, अप्रैल-जून 2008 की तिमाही में बढ़कर 440 अमरीका डालर/मी. टन सीएफआर हो गया तथा जुलाई-सितम्बर, 2008 की तिमाही में कुछ कम होकर 373.25 अमरीकी डालर/मी. टन सीएफआर हो गया।

मूल्यों में तीव्र वृद्धि तथा नकदी की कमी के कारण सार्वजनिक क्षेत्र की कुछ कंपनियां जैसे फैक्ट को मिश्रित उर्वरकों के उत्पादन हेतु कच्ची सामग्री तथा मध्यवर्तियां खरीदने में कठिनाई का सामना करना पड़ा। तथापि, इस समस्या से निपटने के लिए सरकार ने निम्नलिखित उपाय किए हैं:-

(1) भारत सरकार द्वारा 1.4.2008 से लागू की गई पी एण्ड के उर्वरकों की रियायत योजना के अंतर्गत सरकार ने संबंधित इकाइयों के लिए लागू 'एन' पोषक तत्व की

वास्तविक लागत की पहचान की है जो टैरिफ कमीशन (टीसी) द्वारा अपने लागत मूल्य अध्ययन (दिसंबर 2007) में अपनाए गए मूल्य पर आधारित है। इस प्रकार, सरकार सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों और फैक्ट सहित सभी उर्वरक कंपनियों को मिश्रित उर्वरकों के उत्पादन हेतु उनके द्वारा लगाई गई 'एन' की वास्तविक लागत की क्षतिपूर्ति कर रही है। मिश्रित उर्वरकों के लिए लागू फास्फोरिक एसिड 'पी' का मूल्य डीएपी की सुपर्दगी लागत, जो आयात आधारित है, से लिए गए 'पी' के मूल्य पर आधारित है। इस प्रकार लिया गया 'पी' का मूल्य या तो तुलनात्मक है या फैक्ट सहित भारतीय कंपनियों द्वारा आयात किए जा रहे फास्फोरिक एसिड के तय मूल्य से अधिक है। इसके अतिरिक्त मिश्रित उर्वरकों में शामिल सल्फर, उदाहरण के लिए 20:20:0:13 'एस' (फैक्ट का फैक्टमफास) के लिए सरकार ने रियायत योजना के अंतर्गत रियायत देने के उद्देश्य से 'एस' पोषक तत्व की पहचान की है। इस प्रकार सभी तीनों पोषक तत्व नामतः 'एन', 'पी' और 'एस' जो फैक्टमफास में उपलब्ध हैं की 1.4.2008 से लागू रियायत योजना के अंतर्गत पूर्ण रूप से क्षतिपूर्ति की जा रही है।

- (2) सरकार ने फैक्ट और जीएसएफसी द्वारा उत्पादित अमोनियम सल्फेट (20.6 'एन'-0-23'एस') को 1 जुलाई 2008 से लागू रियायत योजना के अंतर्गत शामिल किया है। अमोनियम सल्फेट के पोषकतत्व मूल्य और फैक्ट सहित अन्य कंपनियों द्वारा वहन की जा रही दूसरी लागतों की क्षतिपूर्ति फैक्ट के लिए मिश्रित उर्वरक 20:20:0:13 के लिए लागू समान फार्मूले के अनुसार की जा रही है। इस प्रकार फैक्ट द्वारा उत्पादित मिश्रित उर्वरक 20:20:0:13 या अमोनियम सल्फेट की कम वसूली होने की संभावना नहीं है।
- (3) फैक्ट को नकदी की कमी और नकदी के प्रवाह से निपटने के लिए तथा कंपनी के प्रस्ताव के आधार पर सरकार ने फैक्ट को अपने प्रचालन बनाए रखने के लिए 200 करोड़ रुपए की अंतरिम सहायता दी है।
- (4) फैक्ट को चालू पूंजी सुविधा देने के लिए सरकार ने फैक्ट के लिए मैसर्स आईपीएल को एक लेटर आफ कम्फर्ट जारी किया है ताकि उर्वरकों के उत्पादन हेतु फैक्ट को मैसर्स आईपीएल द्वारा कच्ची सामग्री/मध्यवर्तियों नामतः सल्फर, फास्फोरिक एसिड, राक फास्फेट इत्यादि की आपूर्ति की जा सके।

विमानपत्तनों पर आकस्मिकता योजनाएं

858. श्री बाबुलगा रामकृष्णा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में किसी आतंक अथवा अन्य आपदाओं का सामना करने के लिए सरकार द्वारा तैयार की गई आकस्मिकता योजनाओं का विमानपत्तन-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या ब्यूरो आफ सिविल एविएशन सिक्युरिटी (बीसीएस) देश के विमानपत्तनों का निरीक्षण करती है तथा इनकी आकस्मिकता योजनाओं की समीक्षा करती है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष बीसीएस द्वारा किए गए निरीक्षणों का विमानपत्तन-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या बीसीएस द्वारा आतंक एवं अन्य हमलों का सामना करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के दिशानिर्देशों का पालन किया जाता है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):
(क) नागर विमानन मंत्रालय ने विमान अपहरण की स्थिति से निपटने के लिए एक माडल आपातकालीन योजना का अनुमोदन कर दिया है जिसे देश में सभी हवाईअड्डों को परिचालित कर दिया गया है। नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो द्वारा अनुमोदित तथा पहले से तैयार की गई आपातकालीन योजना वाले हवाईअड्डों की संख्या 530 है। अन्य हवाईअड्डों पर नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अनुमोदित माडल आपातकालीन योजना के अनुसार नई आपातकालीन योजना बनाने की प्रक्रिया चल रही है।

(ख) जी, हां।

(ग) वर्ष 2006, 2007 और सितम्बर 2008 के लिए हवाईअड्डावार, नागर विमानन सुरक्षा अधिकारियों द्वारा किए गए निरीक्षण, आडिटों, सुरक्षा जांच और आकस्मिक जांच के ब्यौरे संलग्न विवरण-I, II, III, एवं IV में हैं।

(घ) हमारी आवश्यकताओं के अनुसार कुछ छोटे परिवर्तन के अनुसार इकाओ के मार्गदर्शन के अनुसार माडल आपातकालीन योजनाएं तैयार की गई हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण I

वर्ष 2006 के लिए आडिट, निरीक्षण, सुरक्षा परीक्षण

क्र.सं.	एयरपोर्ट का नाम	आडिट	निरीक्षण	सुरक्षा परीक्षण	आकस्मिक जांच
1	2	3	4	5	6
1.	अहमदाबाद	0	0	1	1
2.	अमृतसर	1	0	3	0
3.	औरंगाबाद	0	0	1	0
4.	अगरतला	1	0	1	0
5.	अगाती	0	1	0	0
6.	आयजवाल	1	0	0	0
7.	बेलगांव	1	0	0	0
8.	भोपाल	1	0	0	0
9.	बंगलौर	1	2	1	0
10.	भावनगर	0	0	1	0

1	2	3	4	5	6
11.	भुवनेश्वर	0	0	2	0
12.	बागडोगरा	0	1	2	0
13.	भुज	0	1	2	0
14.	भुंतर	1	0	0	0
15.	चण्डीगढ़	0	0	1	0
19.	चेन्नई	1	0	3	1
20.	कालकीट	0	0	2	0
21.	कोयम्बतूर	0	0	1	0
22.	कोचीन	1	0	2	0
23.	देहरादून	1	0	0	0
24.	दीयू	1	0	0	0
25.	डिब्रुगढ़	0	1	1	0
26.	दीमापुर	1	0	0	0
27.	दिल्ली	0	1	1	26
28.	गोवा	1	0	1	0
29.	गया	1	0	1	0
30.	ग्वालियर	1	0	0	0
31.	गुवाहाटी	1	0	1	0
32.	हैदराबाद	0	0	2	1
33.	हुबली	1	0	0	0
34.	इम्फाल	1	0	2	0
35.	जोधपुर	1	0	1	0
36.	जोरहाट	1	0	1	0
37.	जामनगर	1	0	1	0
38.	जम्मू	1	1	0	1
39.	जयपुर	1	0	0	0
40.	कोलकाता	1	0	14	0
41.	कोल्हापुर	0	1	0	0
42.	लखनऊ	0	2	3	1

1	2	3	4	5	6
43.	लेह	1	0	1	0
44.	लेंगपुई	0	0	1	0
45.	मदुरै	1	0	0	0
46.	मुम्बई	0	0	20	0
47.	मंगलौर	0	0	2	0
48.	पोर्टब्लेयर	1	0	0	0
49.	पटना	1	0	2	0
50.	पुणे	1	0	1	0
51.	पोरबंदर	1	0	0	0
52.	रायपुर	1	0	1	0
53.	रांची	1	0	1	0
54.	शिमला	1	0	0	0
55.	श्रीनगर	0	1	1	0
56.	सिल्चर	1	0	0	0
57.	त्रिची	1	0	1	0
58.	तिरुपति	0	0	1	0
59.	त्रिवेन्द्रम	1	1	0	0
60.	उदयपुर	1	0	0	0
61.	वाराणसी	2	0	0	0
62.	बडोदरा	1	1	1	0
63.	विजयवाड़ा	1	0	0	0
कुल		42	14	85	31

विवरण II

वर्ष 2007 के लिए आडिट, निरीक्षण, सुरक्षा परीक्षण

क्र.सं.	अतिसंवेदनशील हवाईअड्डे	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण	अतिसंवेदनशील हवाईअड्डे	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण	अतिसंवेदनशील हवाईअड्डे	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	दिल्ली (उ.क्षे.)	01	01	03	अमरा (उ.क्षे.)				ग्वालियर (उ.क्षे.)			
2.	श्रीनगर	01		01	इलाहाबाद		01	01	कानपुर		01	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
3.	जम्मू				धुंतर	01			पठानकोट			
4.	लेह				चण्डीगढ़				औरंगबाद (प.क्षे.)			
5.	वारणसी				देहरादून	01			भावनगर		01	
6.	जयपुर				गोरखपुर				इंदौर			
7.	अमृतसर	01		01	जैसलमेर				कोल्हापुर			
8.	मुम्बई (प.क्षे.)	01		09	जोधपुर				केशोड			
9.	पुणे		02	02	लखनऊ	01		03	खजुराहो			
10.	कोलकाता (प.क्षे.)		01	08.	सुबिक्वान				पोरबंदर			
11.	अगरतला	01	01		शिमला	01		01	रायपुर	01		
12.	बागडोगरा		01		गंगस		01	01	रायकोट			
13.	गुवाहाटी	01	01		ठरपुर				भुवनेश्वर (पू.क्षे.)			
14.	इम्फाल		01	03	अहमदाबाद (प.क्षे.)	01		01	पोर्टब्लेयर	01		01
15.					बर्हीदा				बेलगांव (द.क्षे.)			
16.					भोपाल				हुबली			
17.					धुब			02	मदुरै			
18.					गोवा		01	06	पुट्टापल्ली			
19.					दीपू				विजयवाड़ा			
20.					जामनगर		01	01	बडोदरा	01		
21.					कांडला				बिस्लहरी		01	02
22.					नागपुर	01		01				
23.					नासिक							
24.					डिब्रुगढ़ (पू.क्षे.)	01						
25.					दीम्पुर	01		04				
26.					गया							
27.					बोरहाट		01	02				
28.					लीस्वहरी							
29.					लिंगपुई							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
30.					पटना	01						
31.					रांची							
32.					सिल्चर							
33.					तेजपुर	01						
34.					शिलांग							
35.	चैर्नाई (द.शे.)	01	01	04	अगाती (द.शे.)							
36.	बंगलौर	01		02	कलीकट			01				
37.	हैदराबाद		01	03	कोचीन			02				
38.					कोयम्बतूर	01						
39.					मंगलौर							
40.					तिरुपति	01		02				
41.					त्रिची	01	01	01				
42.					त्रिवेन्द्रम	01						
43.					विशाखापटनम			01				
44.					तूतीकोरन	01		02				

विबरण III

वर्ष 2008 के लिए आडिट, निरीक्षण, सुरक्षा परीक्षण

क्र.सं.	अतिसंबेदनशील इवार्डअडू	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण	अतिसंबेदनशील इवार्डअडू	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण	अतिसंबेदनशील इवार्डअडू	आडिट	निरीक्षण	परीक्षण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	दिल्ली (उ.शे.)		02	12	आगरा (उ.शे.)				ग्वालियर (उ.शे.)		01	
2.	श्रीनगर			03	इलाहाबाद		01		कानपुर	01	01	01
3.	जम्मू				भुंल		01		पठनकोट			
4.	लेह	01	02		चण्डीगढ़		01	02	औरंगाबाद (प.शे.)			02
5.	काठमांडू		01	02	देहरादून		01		धनगर		01	
6.	जयपुर			03	गोरखपुर				इंदौर		01	01
7.	अमृतसर				बैसलमेर				कोल्हापुर			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
8.	मुम्बई (प.क्षे.)		02	02	जोधपुर	01		01	केसोड			
9.	पुणे				लखनऊ		02	01	खजुराहो		01	01
10.	कोलकाता (प.क्षे.)	01		18	लुधियाना				पोरबंदर		01	
11.	अगरतला			02	शिमला				रायपुर			
12.	बागडोगरा	01		02	गगल	01		01	राजकोट			
13.	गुवाहाटी	01	02	02	उदरपुर	01			भुवनेश्वर (पू.क्षे.)			01
14.	इम्फाल		01	02	अहमदनगर (प.क्षे.)	01			पोर्टब्लेयर			05
15.					बड़ीदा				बेलगांव (द.क्षे.)			
16.					भोपाल				हुबली			
17.					भुव	01		02	मदुरै	01		04
18.					गोवा	01			पुट्टापार्थी			
19.					दीयू				विजयवाड़ा			
20.					जामनगर	01			बडोदरा	01		01
21.					कांडला		01	01	बिल्सारी	01		
22.					नागपुर	01		01				
23.					नासिक							
24.					ढिबुगढ़ (पू.क्षे.)							
25.					दीमापुर	01		01				
26.					गवा		01	01				
27.					जमशेदपुर		01	01				
28.					जोरहाट							
29.					लील्लबाड़ी							
30.					लिंगपुरई							
31.					पटना			02				
32.					रांची		01	02				
33.					सिन्धर							
34.					तेजपुर							
35.					सिस्तांग							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
36.	चेन्नई (द.धे.)	01		26	अगस्त्यी (द.धे.)							
37.	बंगलौर		01	04	कालीकट	01		02				
38.	हैदराबाद			01	कोचीन			01				
39.	बिआल		01		कोयम्बतूर							
40.					मंगलौर	01		02				
41.					तिरुपति			02				
42.					त्रिची	01		07				
43.					त्रिवेन्द्रम	01	01	06				
44.					विश्वशापटनम			01				
45.					तृतीकोरन							
	कुल	06	15	98		13	11	37		05	05	19

विवरण IV

वर्ष 2007 और वर्ष 2008 के लिए आडिट,
निरीक्षण, सुरक्षा परीक्षण

क्र.सं.	हवाईअड्डों के नाम	2007	2008
1	2	3	4
1.	इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा	08	11
2.	पठानकोट	01	-
3.	बंगलौर	01	-
4.	विजाग	01	-
5.	चेन्नई	05	16
6.	तिरुपति	01	-
7.	गोवा	01	-
8.	पुणे	-	01
9.	कोलकाता	-	02
10.	कालीकट	01	-
11.	हैदराबाद	01	02

1	2	3	4
12.	कोचीन	01	-
13.	मुम्बई	04	20
14.	त्रिची	01	-
15.	इम्फाल	-	01
16.	कानपुर	-	01
17.	बालटाल	01	-
18.	अमरनाथ	01	-
	कुल	28	54

कर्नाटक के दावणगेरे में रोड अंडर ब्रिज

859. श्री जी.एम. सिद्दीकुरः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने कर्नाटक में दावणगेरे में अशोक धिएटर के पास रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण हेतु केन्द्र सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो क्या 3 लाख वाहन प्रतिदिन इस लाइन पर चल रहे हैं;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने उक्त प्रस्ताव पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस परियोजना को कब तक आरंभ और पूरा किए जाने की संभावना है?

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

(ख) जी, हां। कि.मी. 324/10-11 पर समपार सं. 199 पर यातायात की घनत्व 3,10,032 टीवीयू (गाड़ी वाहन इकाई) है। बहरहाल, इस समपार के स्थान पर वर्ष 1995-96 में एक निचले पुल का निर्माण किया गया था लेकिन राज्य सरकार के अनुरोध पर समपार को बंद नहीं किया गया था।

(ग) जी, नहीं।

(घ) संबंधित राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किए जाने के बाद ही निर्माण कार्यों पर विचार किया जाता है। इस मामले में राज्य सरकार ने प्रस्ताव प्रायोजित नहीं किया है।

[हिन्दी]

झारखंड के लिए पर्यटन परियोजनाएं

860. डा. धीरेन्द्र अग्रवाल: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान झारखंड सरकार द्वारा प्रस्तुत की गई पर्यटन परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) उपर्युक्त प्रत्येक परियोजना पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है और ऐसी कितनी परियोजनाएं सरकार के पास लंबित हैं तथा इनके लंबित रहने के क्या विशेष कारण हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार ने, पिछले तीन वर्षों (वर्ष 2005-06 से वर्ष 2007-08 तक) के दौरान, झारखंड के लिए 13 पर्यटन परियोजनाओं के लिए 33.14 करोड़ रुपए स्वीकृत किए हैं। चालू वर्ष में, अभी तक झारखंड में कोई परियोजना स्वीकृत नहीं की गई है।

(ख) पर्यटन का विकास एवं संवर्धन मुख्यतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार, राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र को, उनके साथ परामर्श से अभिनिर्धारित पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

सभी प्रकार से पूर्ण परियोजना प्रस्तावों को, पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमोदित किया जाता है और उपलब्धता की शर्त पर निधियां जारी की जाती हैं।

[अनुवाद]

देश में एएमई संस्थान

861. श्री नवीन जिन्दल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कितने विमान अनुरक्षण अभियांत्रिकी संस्थान (एएमई) चल रहे हैं;

(ख) क्या इन्हें नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) द्वारा स्वीकृति दी गई है;

(ग) यदि हां, तो स्वीकृति हेतु निर्धारित मुख्य शर्तें क्या हैं;

(घ) क्या ऐसे संस्थानों के संबंध में कोई नई नीति बनाई गई है;

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

(च) क्या इस संबंध में एएमई संस्थानों से कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं; और

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी मुख्य विशेषताएं क्या हैं और इस पर नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) वर्तमान में मूल विमान अनुरक्षण इंजीनियरिंग लाइसेंस (बीएएमईएल) के लिए प्रशिक्षण उपलब्ध कराने हेतु नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा 68 संस्थान स्वीकृत हैं।

(ग) संस्थानों को नागर विमानन अपेक्षाओं (सीएआर), अनुच्छेद को श्रृंखला-ड, भाग-1 व 8 में निर्धारित शर्तों को पूरा करना होगा।

(घ) और (ङ) दिनांक 30.5.2008 को नागर विमानन अपेक्षाओं (सीएआर), अनुच्छेद दो श्रृंखला-ड, भाग-1 व 8 की समीक्षा की गई है। संशोधित सीएआर की मुख्य विशेषताएं हैं कि संस्थान का मुख्यतः अपना स्वयं का परिसर होना चाहिए या परिसर दीर्घकालीन पट्टे पर लिया गया हो। संस्थान आवासीय क्षेत्र में स्थापित नहीं होना चाहिए तथा स्थानीय प्रशासन/प्राधिकरण से अनापत्ति प्रमाण पत्र लिये जाने की आवश्यकता है। यांत्रिकी क्षेत्र में स्वीकृति प्राप्त

करने वाले संस्थानों में कम से कम एक प्रेशराइस/भारी विमान चालू इंजन के साथ या वैकल्पिक रूप में विद्यार्थियों के प्रशिक्षण के लिए उपलब्ध होना चाहिए।

(च) और (छ) मसौदा सीएआर को सभी एएमई संस्थानों को उनकी टिप्पणी के लिए परिपत्रित किया गया है। संस्थानों की मुख्य टिप्पणी यह थी कि वे प्रेशराइस विमान के स्थान पर माक-अप का प्रावधान चाहते हैं। संस्थानों के सुझाव पर सहमति व्यक्त की गई तथा उन्हें अंतिम सीएआर में शामिल कर लिया गया है।

[हिन्दी]

बिहार में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

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

(क) वर्तमान में बिहार में कितने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग चल रहे हैं;

(ख) इन उद्योगों में कितना निवेश किया गया है और इनके द्वारा कितना उत्पादन, रुपयों में किया जा रहा है; और

(ग) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान नए खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों और शीतागारों की स्थापना हेतु सरकार द्वारा कितनी सहायता दी गई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कर्त सहाय): (क) और (ख) बिहार समेत देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों/यूनिटों संबंधी आंकड़े तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों में निवेश उत्पादन के ब्यौरे केंद्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार संबंधी स्कीम के तहत कार्यान्वयन एजेंसियों/उद्यमियों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र तथा मशीनरी की लागत के 25% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपए है अथवा दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपए है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है।

(ग) देश में पिछले तीन वर्षों एवं चालू वर्ष के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों तथा शीतागारों की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार संबंधी स्कीम के तहत दी गई सहायता के ब्यौरे निम्नलिखित हैं:-

(लाख रुपए में)

स्कीम का नाम	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09 (पहले छः महीनों के लिए)
नए खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना	6966.00	8219.00	11936.00	6596.00
शीतागार	273.79	218.03	51.74	14.56

[अनुवाद]

उत्तराखण्ड में पर्यटन परियोजनाओं हेतु धनराशि

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान पर्यटन परियोजनाओं के विकास हेतु उत्तराखण्ड सरकार को कितनी धनराशि जारी की गई;

(ख) क्या राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों को जारी की गई धनराशि का पूरा उपयोग नहीं किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/ठठाए जा रहे हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार ने उत्तराखण्ड में पर्यटन परियोजनाओं के लिए 46.78 करोड़ रुपए अवमुक्त किए हैं।

(ख) और (ग) परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, समय-समय पर स्थल दौड़ों और संबंधित राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के अधिकारियों के साथ समीक्षा बैठकों के माध्यम से, परियोजनाओं की प्रगति को भी मानित करता है।

आंध्र प्रदेश में हेरिटेज सर्किट का विकास

864. श्री एम. राजामोहन रेड्डी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने आंध्र प्रदेश सरकार के तिरुपति मंदिर नगर में और उसके आस-पास आध्यात्मिक, सांस्कृतिक तथा पर्यटन महत्व के विभिन्न स्थानों को जोड़ते हुए एक हेरिटेज सर्किट के विकास के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) और (ख) जी, हां। पर्यटन मंत्रालय ने भू-दृश्यांकन कार्य, फुटपार्थों, शौचालयों, पर्यटक आगमन केन्द्रों, चारदीवारी, संकेतकों के निर्माण, कोनेरू, ओवरहेड टैंकों आदि के नवीकरण हेतु, 4652.49 लाख रुपए की केन्द्रीय वित्तीय सहायता के साथ, जून, 2008 में आंध्र प्रदेश में, एक वृहत परिपथ के रूप में तिरुपति (नेल्लोर और चित्तूर जिलों) में हेरिटेज परिपथ के विकास हेतु एक परियोजना स्वीकृत की है।

माडल स्टेशन के रूप में धारंगांव रेलवे स्टेशन

865. श्री वसंतराव मोरे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने पश्चिम रेलवे के महाराष्ट्र स्थित धारंगांव रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन घोषित किया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) धारंगांव को अक्टूबर, 2003 में आदर्श स्टेशन घोषित किया गया था।

(ख) आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए चिन्हित करते समय धारंगांव एक "ई" श्रेणी का स्टेशन था। तदनुसार, इस स्टेशन पर मानदंडों के अनुसार यात्री सुविधाएं मुहैया कराई गई थीं। बहरहाल, 2006-07 की यात्री आमदनी को देखते हुए इस स्टेशन को "डी" श्रेणी स्टेशन के रूप में अपग्रेड किया गया था। इसके अतिरिक्त, इस स्टेशन पर अपग्रेड श्रेणी के अनुरूप यात्री सुविधाओं का आवर्धन विचाराधीन है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रतलाम तथा कोटा रेल मंडलों का उन्नयन

866. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 2008-09 के दौरान पश्चिम तथा पश्चिम

मध्य रेलवे रतलाम तथा कोटा रेल मंडल के अधीन रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के उन्नयन के लिए कार्य योजना तथा समयबद्ध कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): जी हां। रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन एक सतत प्रक्रिया है। इस संबंध में 17 स्टेशनों पर विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत उन्नयन/आधुनिकीकरण के कार्य पूरे हो चुके हैं। इसके अलावा, हाल में पूरे किए गए कार्यों का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

इसके अलावा, कार्य योजना बनाई है तथा वर्ष 2008-09 में पूरे किए जाने वाले नियोजित कार्यों का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दर्शाया गया है।

विवरण I

रतलाम मंडल

स्टेशन	कार्य का विवरण
1	2
इंदौर	(1) 24 सवारी डिब्बों को संचालने के लिए प्लेटफार्म नं. 5 का विस्तार
	(2) पार्किंग सुविधाओं के साथ परिचलन क्षेत्र में सुधार
	(3) यात्री सुविधाओं जैसे (साइबर कैफे, एटीएम, एसटीडी/पीसीओ, सिक्का रेजगारी आदि) के लिए अवसंरचना के साथ वातानुकूलित प्रतीक्षालय जिसमें प्रतीक्षालय के लिए फर्नीचर और यात्रियों के लिए बैठने का वातानुकूलित स्थान शामिल है।
	(4) प्लेटफार्म नं. 2 पर प्लेटफार्म सतह में सुधार।
रतलाम	(1) वीआईपी कमरे में सुधार।
	(2) प्लेटफार्म नं. 4 पर प्लेटफार्म सतह में सुधार।
	(3) मीला छोर पर प्रवेश पर मेहराब की व्यवस्था।
	(4) रेलवे कालोनी दिशा में परिचलन क्षेत्र की व्यवस्था और साइकिल स्टैंड का स्थानांतरण।
दाहोद	(1) यात्री प्लेटफार्म-1, 2 और 3 की सतह तथा प्लेटफार्म सायबान में सुधार।
	(2) प्लेटफार्म सायबान का विस्तार।

1	2
	(3) मौजूदा भुगतान एवं उपयोग शौचालय का नवीकरण।
	(4) परिचलन क्षेत्र में सुधार (300 वर्ग मीटर)।
	(5) प्रतीक्षालय और विश्राम गृह में सुधार।
	(6) स्टील के कूड़ेदान सहित ग्रेनाइट फेस और नए नल उपलब्ध कराकर मौजूदा जल फुव्वारे में सुधार।
नीमच	(1) परिचलन क्षेत्र में सुधार
	(2) ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था
	(3) मीला प्लेटफार्म के एसी चादर सायबान रोड और वैली गटर को अल्युमिनियम चादर और वैली गटर द्वारा बदलाव।
	(4) प्रतीक्षालय, प्रतीक्षालय के शौचालय, प्लेटफार्म पर फुव्वारे में सुधार।
	(5) वीआईपी वाहनों, विकलांग व्यक्तियों के वाहनों के लिए साइकिल, कार पार्किंग का स्टेशन से परिचलन क्षेत्र में स्थानांतरण।
चित्तौड़गढ़	(1) भुगतान एवं उपयोग शौचालय, विश्राम गृह और प्रतीक्षालय में सुधार।
	(2) प्रतीक्षालय और परिचलन क्षेत्र में सुधार।
	(3) बला प्लेटफार्म सतह में सुधार।
मंदसौर	ऊपरी पैदल पुल उपलब्ध कराना।
मेघनगर	(1) यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराना।
	(2) प्लेटफार्म नं. 1 और सायबान का सुधार।
	(3) प्लेटफार्म नं. 2 पर प्लेटफार्म रोड का विस्तार।
बामनिया	24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार।
रवोती	प्लेटफार्म नं. 2 पर सायबान उपलब्ध कराना (15 मीटर)
देवास	(1) प्लेटफार्म-1 एवं 2 पर प्लेटफार्म सायबान उपलब्ध कराना और परिचलन क्षेत्र में सुधार।
	(2) बुकिंग और पार्सल आफिस में सुधार।

1	2
तराना	24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार।
मकसी	24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार।
कालीसिंध	24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार।
बैरागढ़	प्रतीक्षालय, बुकिंग बिंडो, जीआई पाइप लाइन, जल फुव्वारे और प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 एवं परिचालन क्षेत्र की मरम्मत।
उज्जैन	प्लेटफार्म नं. 6 पर धुलनीय एग्रन
	कोटा मंडल
विक्रमगढ़ अलोट, माहिदपुर रोड, चौमहला, डकानिया तालव, गरोथ, जालावाड़ रोड, मोरक, इंद्रगढ़ सुमेरगंजमंडी, लखेड़ी	अवध एक्सप्रेस के 24/26 सवारी डिब्बे संभालने के लिए प्लेटफार्म का विस्तार
टिण्डौन सिटी, रामगंज मंडली, विक्रमगढ़ अलोट, डकानिया तालव	1. प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर सायबान का निर्माण, प्रथम श्रेणी प्रतीक्षालय एसएस चैम्बर, परिचलन क्षेत्र में सुधार, प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 पर पी आर एस की व्यवस्था, भुगतान एवं उपयोग शौचालय और जल प्याठ की व्यवस्था।
	2. प्लेटफार्म और परिचलन क्षेत्र में रोशनी व्यवस्था।
	3. प्लेटफार्म घड़ी।
	बिबरण II
	रतलाम मंडल
स्टेशन	कार्य का विवरण
1	2
इंदौर	(1) वीआईपी कमरे में सुधार।

1	2	1	2
	(2) प्लेटफार्म नं. 3 एवं 4 पर लैंडिंग/रैम्प उपलब्ध कराना।	(3) दो स्नानगृह और एक पाखाने के निर्माण द्वारा भुगतान एवं उपयोग शौचालय का विस्तार।	
	(3) प्लेटफार्म नं. 2 पर प्लेटफार्म सतह में सुधार।	दाहोद टच एंड फील योजना के अनुपालन में स्टेशन के अग्रभाग में सुधार और विभिन्न अन्य संबद्ध कार्य।	
	(4) प्लेटफार्म नं. 3/4 पर प्लेटफार्म सायबान का विस्तार।		
	(5) डारमेट्री का वातानुकूलित डारमेट्री में बदलाव।	चित्तौड़गढ़ (1) आरसीसी शिरोपरि टंकी, पाइपलाइन, बोर आदि की व्यवस्था द्वारा पृथक सवारी डिब्बा भराई सुविधा उपलब्ध कराना।	
	(6) सम्मिलन क्षेत्र को बुकिंग कार्यालय से जोड़ना।	(2) स्टेशन इमारत के कुर्सी स्तर की ऊंचाई बढ़ाना।	
उज्जैन	(1) प्लेटफार्म नं. 1, 3/4 और 6 पर सीसी एग्रन की व्यवस्था।	(3) प्लेटफार्म नं. 1 पर सीसी एग्रन उपलब्ध कराना।	
	(2) प्लेटफार्म सायबान की व्यवस्था और प्लेटफार्म नं. 1 को चौड़ा करना।	मेघनगर प्लेटफार्म नं. 1 पर वीआईपी प्रतीक्षालय, नया प्रतीक्षालय और नई बुकिंग विंडो पर विकलांग सुविधा उपलब्ध कराना।	
	(3) बुकिंग कार्यालय उपलब्ध कराना और द्वितीय प्रवेश विकसित करना।	बामनिया प्लेटफार्म 1, 2 एवं 3 पर सायबान की व्यवस्था।	
	(4) स्टेशन इमारत का संकुलन खत्म करना।	खाचरोड 24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्म नं. 1 एवं 2 का विस्तार	
	(5) बुकिंग कार्यालय का विस्थापन और बैठने का स्थान विकसित करना, और प्रथम श्रेणी प्रतीक्षालय को प्रथम तल से भूतल पर स्थानांतरित करना।	कालापिपल 24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्म का विस्तार।	
	(6) वीआईपी कमरे में सुधार।	अकोदिया 24 सवारी डिब्बों को संभालने के लिए प्लेटफार्म का विस्तार।	
	(7) प्रथम श्रेणी प्रतीक्षालय को वातानुकूलित डारमेट्री में बदलना और विश्राम गृह में सुधार।	शुजालपुर बुकिंग खिड़की की व्यवस्था और पहुंच सड़क पर एस्फाल्टिंग का कार्य।	
रतलाम	(1) 24 सवारी डिब्बों के लिए प्लेटफार्म नं. 6 का विस्तार।	लक्ष्मीबाई नगर 2.25 लाख लीटर के एमएस टंकी की जगह पर आरसीसी शिरोपरि जल टंकी की व्यवस्था और सीआई पाइप लाइन की जगह पर 150 मिमी की जीआई पाइप लाइन की व्यवस्था।	
	(2) प्लेटफार्म नं. 5 एवं 6 की सतह में सुधार।		
	(3) प्रतीक्षालय की व्यवस्था, प्रवेश सड़क को चौड़ा करना, प्रीमियम पार्किंग और द्वितीय प्रवेश को जोड़ने में अन्य धू लेंस।		
मौह	(1) प्लेटफार्म नं. 1, 2 एवं 3 पर कोटा पत्थर फर्श, स्टील बेंचों की व्यवस्था और जल फव्वारे में सुधार (2006-07)।	कोटा मंडल	
	(2) 'भुगतान एवं उपयोग' शौचालयों और विकलांग व्यक्तियों सहित सभी शौचालयों में सुधार, पूछताछ कार्यालय, प्रतीक्षालय (महिला एवं पुरुष) आदि।	श्यामगढ़ 1. प्लेटफार्म पर सायबान और भुगतान एवं उपयोग शौचालय, पानी प्याऊ। 2. प्लेटफार्म और परिचलन क्षेत्र में रोशनी व्यवस्था। 3. प्लेटफार्मों पर प्लेटफार्म घड़ी, सवारी डिब्बा सूचक बोर्ड।	

1	2
गंगापुर सिटी	20 मीटर की ऊंचाई पर 2.23 लाख लीटर के आरसीसी शिरोपरि जल टंकी की व्यवस्था।
कोटा	(1) यात्री प्लेटफार्म नं. 1, 2, 3, 4 एवं 5 पर पूरे सायबान की व्यवस्था। (2) मौजूदा जंग प्रस्त ऊपरी पैदल पुल को उखाड़ना और नए स्थल पर ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था। (3) यात्रियों की सुविधा के लिए प्लेटफार्म नं. 5 पर कोटा सवारी डिब्बा सूचक प्रणाली की व्यवस्था। (4) नए बुकिंग कार्यालय के सामने उपयुक्त आरसीसी छत सायबान के साथ सम्मिलन क्षेत्र का विकास। (5) प्लेटफार्म टिकट वेंडिंग मशीन की व्यवस्था। (6) परिचलन क्षेत्र के विकास में विविध कार्य। (7) वीडियो निगरानी तंत्र की व्यवस्था। (8) जन उद्घोषण, गाड़ी आगमन/प्रस्थान प्रदर्शन और पूछताछ आदि के संबंध में विविध दूरसंचार संबंधी कार्य।
भरतपुर	प्लेटफार्म नं. 3, 4, 5 और नई आरआरआई इमारत के आगे नए ऊपरी पैदल पुल का निर्माण।
सवाई माधोपुर	(1) प्लेटफार्म नं. 1 एवं 3 पर सीसी एग्रेन की व्यवस्था। (2) प्लेटफार्म नं. 4 और यात्री सुविधाओं का निर्माण। (3) प्लेटफार्म टिकट वेंडिंग मशीन की व्यवस्था।
अनूप	आधुनिक जल प्याऊ और जल शीतक की व्यवस्था।

[अनुवाद]

विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण की स्थापना

867. श्री एस.के. खारवेनखन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण की स्थापना की कोई योजना है;

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

(ग) सरकार द्वारा देशों के बीच रोजगार, पर्यटन और व्यापार को बढ़ावा देने के लिए मुक्त आकाश नीति के माध्यम से मार्गों के उदारीकरण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) और (ख) भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण विधेयक, 2007 को सभी बड़े हवाईअड्डों (सरकार के स्वामित्व वाले, पीपीपी आधारित निजी) के बीच स्वस्थ प्रतिस्पर्धा और एक लेवल प्लेयिंग फील्ड सृजित करने, हवाईअड्डा सुविधाओं में निवेश को प्रोत्साहित करने, वैमानिकी सेवाओं के टैरिफ के विनियमन, प्रयोक्ताओं के औचित्यपूर्ण हित की रक्षा आदि के प्रधान उद्देश्य से विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण नामक एक स्वतंत्र विनियामक प्राधिकरण की स्थापना के लिए दिनांक 5 सितम्बर, 2007 को लोक सभा में रखा गया था। इस प्राधिकरण के मुख्य कार्य होंगे: (1) हवाईअड्डा सुविधाओं के सुधार में होने वाले पूंजीगत व्यय और समयबद्ध निवेश; प्रदान की गई सेवा और इसकी गुणवत्ता; कार्यकुशलता में सुधार की लागत; तथा गैर वैमानिकी सेवाओं से अर्जित होने वाले राजस्व को ध्यान में रखते हुए वैमानिकी सेवाओं के लिए टैरिफ का निर्धारण करना, (2) विकास शुल्क निर्धारित करना, (3) यात्री सेवा शुल्क निर्धारित करना, (4) निर्धारित निष्पादन मानकों की निगरानी करना, (5) टैरिफ के संबंध में सरकार द्वारा प्राधिकरण को सौंपे जा सकने वाले ऐसे अन्य कार्यों को निष्पादित करना।

(ग) सरकार ने उदारीकरण के लिए अनेक कदम उठाए हैं, जैसे अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के दस्तावेज के आधार पर द्विपक्षीय विमान सेवा करारों का सुधार तथा दूसरे देशों के साथ की गई द्विपक्षीय वार्ताओं में संवर्धित संपर्कता के लिए क्षमता में वृद्धि और एक फ्रेमवर्क उपलब्ध कराना, जिससे देश में व्यापार और पर्यटन के विकास को प्रोत्साहन मिला है।

तिरुपति और चारंगल में विमानपत्तन की स्थिति

868. श्री ई. दयाकर राव: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मंत्रालय ने तिरुपति के अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन को अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन घोषित करने की प्रक्रिया आरंभ कर दी है;

(ख) यदि हां, तो अब तक क्या-क्या तय किया गया है;

(ग) क्या सरकार को वारंगल में विमानपत्तन बनाने का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो उस पर क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) जी, हां। वारंगल हवाईअड्डे के विकास के लिए आंध्र प्रदेश सरकार तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच 30.3.2007 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये गये हैं। विकास कार्यों को दर्शाने वाला मास्टर प्लान राज्य सरकार को अपेक्षित भूमि के अधिग्रहण के लिए भेज दिया गया है।

दुर्गापुर से हावड़ा तक नई ट्रेन

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

(क) क्या दुर्गापुर से हावड़ा तक ट्रेन शुरू किए जाने की रेलवे की प्रतिबद्धता को शीघ्र ही पूरा किया जाएगा;

(ख) यदि हां, तो क्या रेल सेवा कब शुरू होगी; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) दुर्गापुर में अवसंरचनात्मक कठिनाइयों के कारण ऐसा कोई प्रस्ताव स्वीकृत नहीं किया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

उदयपुर तथा कोटा के बीच यात्री गाड़ी

870. श्री रघुबीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम मध्य रेलवे द्वारा "अखिल भारतीय समय सारणी सभा" को कोटा-उदयपुर के बीच एक तीव्र यात्री गाड़ी शुरू करने का एक प्रस्ताव भेजा गया था जिस गाड़ी को कोटा में जयपुर-जबलपुर बाई-पास के साथ जोड़ा जाना था;

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

(ग) कोटा तथा उदयपुर के बीच सीधी यात्री गाड़ी अथवा तीव्र यात्री गाड़ी नहीं चलाने के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) अंतररेलवे समय सारणी समन्वय बैठक, 2008 के दौरान, पश्चिम मध्य रेलवे ने 291/292 बीना-कोटा पैसेंजर को उदयपुर तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है।

(ग) प्रस्ताव की जांच की गई और इसे व्यवहार्य नहीं पाया गया क्योंकि इससे कोटा-नीमच के बीच एक मौजूदा सेवा को हटाना होगा जिससे इसके उपयोगकर्ता अत्यधिक नाराज होंगे।

एयर इंडिया के साथ इंडियन एयरलाइंस का विलय

871. श्री श्रीपाद येसो नाईक: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) एयर इंडिया के साथ इंडियन एयरलाइंस के विलय का क्या उद्देश्य है;

(ख) क्या इन उद्देश्यों की पूर्ति हो गयी है;

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

(घ) विलय से पूर्व और उसके बाद इन कंपनियों को हो रहे घाटे का अलग-अलग ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) 27 अगस्त, 2007 से प्रभावी एयर इंडिया लिमिटेड और इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड का विलय की योजना के अनुसार एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड के साथ विलय कर दिया गया है। दोनों एयरलाइनों के एकीकरण के सीमा रहित विमान सेवा संपर्क, क्षेत्रीय प्रचालन के नेटवर्क, छोटे से मध्यम हाल ट्रंक प्रचालनों और लांग हाल प्रचालनों का विकास किया जा सकेगा जिसके परिणामस्वरूप व्यापक नेटवर्क के माध्यम से सुधार हुआ उत्पाद आफर किया जा सकता है। विलय से खरीद के लिए महत्वपूर्ण परिदृश्य भी प्रदान किया जा सकेगा, सामान्य परिसंपत्तियों की लिक्विडिटी के लिए एक अवसर प्रदान किए जाने के अलावा विक्रय और वितरण भी किया जा सकेगा। नई एयरलाइन 112 से अधिक विमानों सहित अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू फुटप्रिन्ट से दक्षता और विश्वसनीयता के लिए मानक मिल पायेंगे और इस प्रकार देश में सिविल विमानन सेक्टर को लाभ प्राप्त होगा और विशेष रूप से यात्री जनता को।

(ख) और (ग) वे उद्देश्य जिनसे प्रतिपूर्ति होती है वे हैं-

(1) एयर इंडिया एशिया में अन्य एयरलाइनों की तुलना में तथा भारत में सबसे बड़ी विमान कंपनी बन गई है, (2) 2007 के शरद काल से मार्गों का एकीकरण भी आरंभ किया गया है, जिससे पूर्ववर्ती एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स दोनों द्वारा प्रचालित मार्गों को परस्पर सहमति से बंद कर दिया गया है, घरेलू सेक्टरों को अब ए 320 विमान द्वारा प्रचालित किया जा रहा है जबकि ए310 क्षमता को अधिक आकर्षक मार्गों इत्यादि पर पुनः लगाया गया है, (3) एक नए संगठनात्मक ढांचे को अंतिम रूप दिया गया है तथा फंक्शनल निदेशकों और कार्यकारी निदेशकों की

नियुक्ति की गई है, (4) वरिष्ठता समेकितन सिद्धान्तों को अंतिम रूप दिया गया है, (5) बड़े पदों पर सामान्य ब्रांडिंग आरंभ की गई है, (6) प्रशासनिक और वित्तीय शक्तियों को एक समान कर दिया गया है, तथा (7) स्टार एलायंस योजनाओं का कार्यकरण।

(घ) विलय से पूर्व और पश्चात् की अवधि के दौरान पूर्ववर्ती एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स को हुई निवल हानि निम्न प्रकार है-

विलय पूर्व कंपनी (2006-07)

एयर इंडिया	447.93 करोड़ रुपये
इंडियन	240.29 करोड़ रुपये

विलय पश्चात् 2007-08 के लेखों को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

विमान यात्रियों की संख्या में वृद्धि

872. श्री हुंहराज गं. अहीर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विमान यात्रियों की संख्या में अत्यधिक वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस यातायात प्रवाह में एयरलाइन्स का हिस्सा क्या है;

(ग) क्या विमान यात्रियों की संख्या में बहुत अधिक वृद्धि के मद्देनजर सरकार ने नई एयरलाइन्स को नियमित उड़ान शुरू करने की अनुमति दी है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान वाहित घरेलू यात्रियों का ब्यौरा इस प्रकार है:

वर्ष	वाहित यात्री (मिलियन)	वृद्धि (प्रतिशत)
2005	22.3	+22.8%
2006	32.7	+46.5%
2007	43.3	+32.5%
2008 (सितम्बर तक)	31.5	-0.71%

(ख) वर्ष 2008 में (सितम्बर तक), वाहित किए गए यात्रियों के संबंध में अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों का हिस्सा नैसिल (2) अर्थात् पूर्ववर्ती इंडियन एयरलाइन्स-15.9%, जेट एयरवेज-22.4%, जेट लाइट-8%, एयरडेक्कन-13.3%, किंगफिशर एयरलाइन्स-14.6%, स्पाइस जेट-9.08%, पैरामाउन्ट एयरवेज-1.04%, गो एयर-3.6%, इंडिगो-10.8% तथा एमडीएलआर एयरलाइन्स-0.2% है।

(ग) और (घ) छोटे-छोटे शहरों के बीच हवाई सम्पर्कता बढ़ाने के लिए अनुसूचित क्षेत्रीय एयरलाइन्स की धारणा शुरू की है जो कि शुरू में नामित क्षेत्रों में प्रचालित की जाएगी तथा सरकार द्वारा जारी किए गए मार्ग संवितण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धान्तों के निर्देशानुसार ट्रंक मार्गों पर प्रचालन करने की अनुमति नहीं होगी। अनुसूचित क्षेत्रीय एयरलाइन की श्रेणी के अंतर्गत सरकार ने एमडीएलआर एयरलाइन्स, जैगसन एयरलाइन्स, स्टार एंविएशन तथा जेएबी एयर से शुरूआती अनापत्ति प्रमाण-पत्र प्रदान किए हैं। एमडीएलआर ने पहले ही उत्तरी क्षेत्र में अपनी विमान सेवाएं शुरू कर चुकी है।

[अनुवाद]

उड़ीसा में 'सेल' की रक्षित खानें

873. श्री जुएल औराम: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) की रक्षित खानों की संख्या कितनी है;

(ख) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा झारखंड में पट्टे पर प्राप्त की गई खानों की संख्या कितनी है; और

(ग) भारतीय इस्पात प्राधिकरण को इन खानों से कुल कितने बिलियन टन लौह अयस्क प्राप्त हो रहा है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) वर्तमान में उड़ीसा राज्य में सेल की काल्टा, बरसुआ और बोलानी नाम की तीन निजी लौह अयस्क खानें हैं।

(ख) सेल के पास झारखण्ड में लौह अयस्क खानों के लिए 13 पट्टे हैं जो किरीबुरू-मेघाहाताबुरू (तीन पट्टे), चिरिया (6 पट्टे) तथा गुआ (4 पट्टे) खान क्षेत्र में स्थित हैं।

(ग) सेल द्वारा 2007-08 में उड़ीसा और झारखण्ड की इन खानों से निकाले गए लौह अयस्क की कुल मात्रा क्रमशः 6 मिलियन टन और 12 मिलियन टन है।

आवश्यक औषधियों का मूल्य नियंत्रण

874. श्री नरहरि महतो: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार आवश्यक औषधियों को मूल्य नियंत्रण के अंतर्गत लाने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं तथा ऐसी सभी औषधियों के नाम क्या हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) और (ख) उच्चतम न्यायालय ने एसएलपी (सी) सं. 3668/2003 में दिनांक 10.3.2003 के अपने अंतरिम आदेश के तहत सरकार को, अन्य बातों के साथ-साथ, "आवश्यक एवं जीवन रक्षक औषधियों को मूल्य नियंत्रण के अधीन रखा जाना सुनिश्चित करने के लिए सरकार को उपयुक्त मानदंडों पर विचार करने तथा उन्हें तैयार करने के निर्देश दिए और साथ ही 2 मई, 2003 तक उन औषधियों की समीक्षा का निर्देश दिए जो आवश्यक और जीवनरक्षक प्रकृति की हैं।" उच्चतम न्यायालय के निर्देशों के अनुसार स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय ने राष्ट्रीय आवश्यक औषध सूची 1996 की पुनरीक्षा की और राष्ट्रीय आवश्यक औषध सूची 2003 (एनएलईएम 20030 प्रकाशित की।

[हिन्दी]

कालका-शिमला रेलवे लिंक को विश्व विरासत के रूप में मान्यता

875. श्री अनुराग सिंह ठाकुर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र शैक्षणिक, वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन (यूनेस्को) ने कालका-शिमला रेलवे को विश्व विरासत के रूप में मान्यता दी है तथा इसे 19वीं शताब्दी के इंजीनियरिंग का एक आश्चर्य बताया है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे विदेशी और स्वदेशी पर्यटकों के लिए दिल्ली से कालका और तत्पश्चात् कालका से शिमला तक लिंकड रेल सेवा के माध्यम से यात्रा न्यूनतम समय में पूरी करने और सुगम बनाने हेतु एक तीव्र रेल कार अथवा ऐसी ही कोई अन्य सेवा शुरू करने पर विचार कर रहा है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ग) रेल मोटर सेवा पहले ही शुरू कर दी गई है और यह 4 घंटे 5 मिनट में यात्रा पूरी करती है। इसके अलावा, यात्रा समय को कम करने के लिए गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने की संभावना की जांच भी की जा रही है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

कुलियों की गैंगमैन के रूप में नियुक्ति

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

(क) क्या रेलवे का देश में विभिन्न रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या रेलवे में कुलियों को गैंगमैन के रूप में नियुक्त करने का भी प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो मंडलवार कितने कुलियों को अब तक गैंगमैन के रूप में नियुक्त किया जा चुका है;

(ङ) क्या इसे आगे और विस्तारित करने का भी प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) स्टेशन में और उसके आस-पास की भूमि और एयर स्पेस का इस्तेमाल करते हुए सार्वजनिक निजी साझेदारी के जरिए मेट्रो और मिनी मेट्रो तथा महत्वपूर्ण केन्द्रों में पहचाने गए रेलवे स्टेशनों को विश्व स्तर के स्टेशनों में विकसित करने का विनिश्चय किया गया है।

पहचाने गए स्टेशन निम्नानुसार है:

मध्य	:	छत्रपति शिवाजी टर्मिनल (मुंबई), नागपुर, पुणे।
पूर्व मध्य	:	गया एवं पटना।
पूर्व तट	:	धुवनेश्वर।

पूर्व	:	हावड़ा।
उत्तर मध्य	:	आगरा, मथुरा और कानपुर सेन्ट्रल।
पूर्वोत्तर सीमा	:	गुवाहाटी।
उत्तर	:	अमृतसर, आनंद विहार (दिल्ली), बिजवासन (दिल्ली), चण्डीगढ़, लखनऊ, नई दिल्ली एवं वाराणसी।
उत्तर पश्चिम	:	जयपुर।
दक्षिण	:	चेन्नै एवं तिरुवनन्तपुरम।
दक्षिण मध्य	:	बंगलूरु।
पश्चिम मध्य	:	हबीबगंज (भोपाल)।
पश्चिम	:	अहमदाबाद।

(ग) जी, हां।

(घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ङ) जी नहीं। गैंगमैन के रूप में लाइसेंसधारी पोर्टों को नियुक्त करने संबंधी योजना को एक बार के उपाय के रूप में घोषित किया गया था।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

हैदराबाद में अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन की स्थिति

877. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हैदराबाद में नये अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन ने कार्य करना शुरू कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस नए विमानपत्तन की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या विद्यमान विमानपत्तन के कार्यकरण को बंद कर दिया है; और

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

(ङ) क्या कर्मचारी संघ ने विद्यमान विमानपत्तन की सेवा को जारी रखने की मांग की है; और

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):
(क) और (ख) जी, हां। नया अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा आंध्र प्रदेश के रंगारेड्डी जिले में शमसाबाद के निकट स्थित है जिसका क्षेत्रफल लगभग 5400 एकड़ है। जीएमआर समूह के निजी भागीदार 74% शेक रखते हैं तथा शेष 26% शेक भाविप्रा और आंध्र प्रदेश सरकार के पास है। हवाई अड्डे की 3200 व्यस्ततम घंटे यात्री क्षमता सहित टर्मिनल का क्षेत्रफल 105,300 वर्ग मीटर है। हवाईअड्डे का एप्रन क्षेत्र 137,000 वर्ग मीटर है तथा इसकी कार्गो क्षमता 100,000 टन/प्रतिवर्ष है।

(ग) और (घ) जी, हां। हैदराबाद अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के विकास, निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए भारत सरकार और हैदराबाद अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट लिमिटेड के बीच हस्ताक्षरित रियायत करार के अनुसार भारत सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि नए हवाईअड्डे के बीच हस्ताक्षरित रियायत करार के अनुसार भारत सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि नए हवाईअड्डे के चालू हो जाने के बाद वर्तमान बेगमपेट हवाईअड्डा वाणिज्यिक सिविल विमानन प्रचालनों के लिए न तो खुला रखा जाएगा अथवा उपलब्ध रहेगा। तथापि सामान्य विमानन सेवायें (वाणिज्यिक विमान, चार्टर उड़ानों किराए पर लिए गए विमान अथवा वाणिज्य प्रबंध के अधीन प्रचालित विमानों को छोड़कर) इन्हें हैदराबाद में बेगमपेट हवाईअड्डे पर प्रदान किया जाना जारी रखा जा सकता है।

(ङ) और (च) वाणिज्यिक प्रचालनों के लिए बेगमपेट हवाईअड्डे को खुला रखने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की कर्मचारी यूनियनों सहित विभिन्न लोक हित याचिकायें आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में निर्णयाधीन है।

ए.टी.सी. अधिकारियों की कमी

878. श्री भिलिन्द देवरा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ वर्षों में जनशक्ति की भारी कमी से एयर ट्रेफिक कंट्रोल (ए.टी.सी.) प्रभावित हुआ है और विमान यातायात में भारी वृद्धि और विमान कंपनियों और यात्रियों को ठपलब्ध कराई जा रही अतिरिक्त सुविधाओं से ए.टी.सी. अधिकारियों पर दबाव पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो जनशक्ति कमी के क्या कारण हैं और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) ए.टी.सी. अधिकारियों की स्वीकृत संख्या की तुलना में कितने ए.टी.सी. अधिकारी तैनात हैं;

(घ) अधिकारियों के काम के दबाव को कम करने के लिए जनशक्ति की कमी को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है; और

(ङ) जनशक्ति की कमी के कारण विमान कंपनियों का कार्य किस हद तक प्रभावित हुआ है और यात्रियों पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) जी, नहीं। तथापि नए हवाईअड्डों को खोले जाने तथा नए एटीसी सेक्टरों के आरंभ होने के कारण नियंत्रकों की अतिरिक्त आवश्यकता थी।

(ग) एटीसी अधिकारियों की स्वीकृति संख्या 2107 है जबकि वास्तविक संख्या 1725 है।

(घ) इस समय 1725 विमान यातायात नियंत्रक कार्यरत हैं। प्रबंधक के 68 पदों के लिए लिखित परीक्षा 9.11.2008 को होनी है। यदि इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न होती है तो तात्कालिक प्रचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा भारतीय वायु सेना के सेवानिवृत्त एटीसी अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

सरदार वल्लभभाई पटेल स्मारक के लिए निधियां

879. श्री मधुसूदन मिस्त्री: क्या संस्कृति मंत्री सरदार वल्लभभाई पटेल मेमोरियल के बारे में 13 मार्च, 2008 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2078 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गुजरात के करमसाड में स्थित सरदार वल्लभभाई पटेल मेमोरियल के विकास और अनुरक्षण के लिए कायिक निधियां उपलब्ध कराने पर विचार किया है;

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

(ग) सरकार द्वारा उक्त स्मारक के विकास/अनुरक्षण के संबंध में कार्य कब तक शुरू किए जाने का विचार है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ग) यह मामला विचाराधीन है।

एण्ड्रू यूल एंड कंपनी लिमिटेड द्वारा विनिवेश

880. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एण्ड्रू यूल एंड कंपनी लिमिटेड का विचार टाइड वाटर आयल कंपनी लिमिटेड में अपनी हिस्सेदारी का विनिवेश करने का है;

(ख) यदि हां, तो उन कंपनियों के क्या नाम हैं जिन्होंने अब तक इस हिस्सेदारी को खरीदने की अपनी इच्छा जाहिर की है;

(ग) ऐसे सौदे से अनुमानित कितना राजस्व प्राप्त होने की संभावना है; और

(घ) सरकार के हिस्से को बेचने की प्रक्रिया कब तक पूरा होने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) भारत सरकार ने एण्ड्रू यूल एंड कंपनी लिमिटेड (एवाईसीएल) के लिए पुनरुद्धार पैकेज अनुमोदित कर दिया है। एवाईसीएल को वाइड वाटर आयल कंपनी लिमिटेड में अपनी हिस्सेदारी का विनिवेश कर इसे दिए गए ऋणों का भुगतान करना है।

(ख) से (घ) विनिवेश प्रक्रिया प्रारंभिक स्तर पर है और कंपनियों से अभी रुचि अभिव्यक्ति आमंत्रित की जानी है।

चालक दल के सदस्यों के भत्तों में संशोधन

881. सुश्री इन्द्रिड मैक्लौड: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विमान परिचारिकाओं (केबिन क्रू) के उड़ान भत्तों में संशोधन के संबंध में इंडियन एयरलाइन्स के प्रबंधन और कर्मचारी संघों के बीच हाल ही में किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

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

(ग) वर्ष 1999 में नियुक्त चालक दल के सदस्यों (केबिन क्रू) द्वारा वर्तमान में प्रति घंटे किस दर से उड़ान भत्ता आहरित किया जा रहा है;

(घ) वर्ष 1999 में नियुक्त चालक दल के सदस्यों के लिए हस्ताक्षरित समझौते के अनुसार संशोधित उड़ान भत्ते की प्रति घंटा दर क्या है;

(ड) क्या उपर्युक्त विमान परिचारिकाओं द्वारा आहरित किया जा रहा उड़ान भत्ता हस्ताक्षरित समझौते के अनुसार प्रस्तावित संशोधन उड़ान भत्ते से अधिक है;

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा सरकार द्वारा संशोधन के कारण पैदा हुई विसंगति को दूर करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं; और

(छ) इस विसंगति को कब तक दूर कर लिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क), (ख) और (घ) से (छ) 1 अक्टूबर 2008 को कैबिन कर्मी दल का प्रतिनिधित्व करने वाली एयर कारपोरेशन इम्प्लाइज यूनियन के साथ निपटान ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। यह निपटारा नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड के निदेशक मंडल के अनुमोदन के आधार पर है।

(ग) इस समय प्रतिघंटा उड़ान की दर 5 वर्षों की सेवा से अधिक कैबिन कर्मी दल द्वारा प्रतिमाह 60 घंटों तक 480 रुपये निर्धारित की गई है तथा 5 से 10 वर्षों के बीच सेवा के लिए प्रति माह 60 घंटों से अधिक के लिए 540 रुपये है।

एल.पी.जी. की चोरी

882. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत छह माह के दौरान एल.पी.जी. की चोरी के मामले सरकार के ध्यान में आए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उक्त चोरी के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने एल.पी.जी. की चोरी के बढ़ते मामलों के कारणों का पता लगाने हेतु किसी निकाय का गठन किया है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में निकाय के निष्कर्ष क्या हैं तथा इस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ड) एल.पी.जी. की चोरी में संलिप्त लोगों को रोकने तथा दंडित करने के लिए कौन-कौन से कानून लागू हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क), (ख) और (ड) घरेलू प्रयोग के लिए एलपीजी के खुदरा मूल्य तथा वाणिज्यिक एलपीजी के बाजार मूल्य में भारी अंतर के कारण कुछ बेईमान तत्वों द्वारा राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी सिलिंडरों के विपथन की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों द्वारा उत्पाद चोरी/कम भार वाले सिलिंडरों की आपूर्ति की प्रमाणित शिकायतों के आधार पर, अप्रैल, 2008 से सितंबर, 2008 के दौरान विपणन अनुशासन दिशानिर्देशों (एमडीजी)/डिस्ट्रीब्यूटरशिप करार के प्रावधानों के अनुसार 22 मामलों में कार्रवाई की गई है।

जब कभी ओएमसीज को शिकायतें प्राप्त होती हैं इनकी जांच की जाती है और यदि शिकायत की पुष्टि हो जाती है तो विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एमडीजी) के प्रावधानों के अनुसार एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर(रों) के खिलाफ उपयुक्त कार्रवाई की जाती है। एमडीजी में डिस्ट्रीब्यूटर के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए निम्नलिखित प्रावधान हैं-

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

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

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

ओएमसीज के अधिकारी डिस्ट्रीब्यूटरों के गोदाम, सुपुर्दगी स्थलों, और साथ ही रास्ते में आकस्मिक जांच करते हैं ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई दुरुपयोग नहीं हो रहा है। ओएमसीज के डिस्ट्रीब्यूटरों को सुपुर्दगी से पहले अपने गोदामों पर सिलिंडरों के वजन की जांच के लिए कड़े अनुदेश दिये गये हैं और केवल निर्धारित वजन वाले सिलिंडर ही ग्राहकों को सुपुर्द किए जाते हैं।

डिस्ट्रीब्यूटर्स को यह सुनिश्चित करने के निदेश भी दिये गये हैं कि सीलों की जांच करें और सुपर्दगी के समय ग्राहकों को भी दिखाएं। यदि ग्राहक द्वारा कम वजन का कोई सिलिंडर प्राप्त किया जाता है तो ओएमसीज द्वारा ऐसे सिलिंडरों को निःशुल्क बदला जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपरोक्त (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

पेट्रोल पंपों को नियमित करना

883. श्री सी. कुप्पुसामी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण तथा विभिन्न राज्यों के वन विभाग नए पेट्रोल पंप खोलने हेतु सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों के प्रस्तावों को स्वीकृति नहीं दे रहे हैं बल्कि पहले से ही स्थापित खुदरा बिक्री केन्द्रों को नियमित करने के बजाए उनके विरुद्ध कार्रवाईयां कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार पहले से ही स्थापित और चल रहे पेट्रोल पंपों को नियमित करने हेतु इन विभागों और राज्य सरकारों से इस मुद्दे पर चर्चा करेगी; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले को कब तक उठाए जाने की संभावना है तथा इस संबंध में कब तक निर्णय लिया जाएगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओएसआरटीएच) ने दिनांक 25.9.03/17.10.03 के पत्र द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ-साथ खुदरा बिक्री केन्द्रों की स्थापना करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए हैं और ये नए दिशानिर्देश भावी प्रभाव से प्रवृत्त हैं।

उपर्युक्त दिशानिर्देशों के अनुसार ओएमसीज नए आरओज के लिए नक्शे तैयार कर रही है और उन्हें स्थानीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरणों को प्रस्तुत कर रही हैं। फिर इन प्रस्तावों की विधीक्षा अंतिम अनुमोदन के लिए एमओएसआरटीएच के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के संबंधित क्षेत्रीय निदेशकों द्वारा की जाती है। तथापि कुछ मामलों में एमओएसआरटीएच से अंतिम अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब देखने में आया है।

हरियाणा राज्य में आरओज के कुछ मामलों में जहां सशर्त अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसीज) जारी किए गए थे, जिला मजिस्ट्रेटों

से (1) अग्नि और सुरक्षा की अपेक्षाओं का अनुपालन करने और (2) अप्रोचीज के उपयोग के लिए वन विभाग से अनुमोदन के लिए नोटिस प्राप्त हुए। ओएमसीज ने सभी नोटिसों का उत्तर दे दिया है। तथापि ऐसा कोई भी मामला नहीं है जिसमें एमओएसआरटीएच/वन विभाग से अनुमोदन प्राप्त न होने के कारण ओएमसीज को अपने आरओज को डी-एनजीईज/रद्द करना पड़ा हो।

(ख) और (ग) ओएमसीज आवश्यक अनुमोदनों के लिए एमओएसआरटीएच/एनएचएआई/वन विभाग के साथ नियमित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई के लिए सम्पर्क बनाए रखती हैं।

डीजल की कम आपूर्ति

884. श्री रघुराज सिंह शाक्य: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तेल निगम हरियाणा में पेट्रोल पंपों को सीमित मात्रा में नार्मल डीजल जारी करते हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि उन्होंने हरियाणा राज्य समेत देश के किसी भी पेट्रोल पंप को ब्रांड रहित/साधारण डीजल की आपूर्ति सीमित/कम नहीं की है। तथापि, सरकार ने ओएमसीज को पूरे देश के खुदरा बिक्री केन्द्रों (आरओज) में ब्रांडरहित एवं ब्रांड वाले, दोनों रूपों में डीजल एवं पेट्रोल की, पर्याप्त आपूर्ति एवं उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु तत्काल कदम उठाने का निदेश दिया है।

'भेल' द्वारा विद्युत संयंत्र की स्थापना

885. श्री स्वदेश चक्रवर्ती: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) ने आईजीसीसी (इंटीग्रेटेड गैसिफिकेशन कम्बाइन्ड साइकिल) प्रौद्योगिकी का प्रयोग करके 125 मेगावाट के एक विद्युत संयंत्र की स्थापना हेतु आंध्र प्रदेश विद्युत उत्पादन निगम के साथ समझौता किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या आईजीसीसी प्रौद्योगिकी पारंपरिक प्रचुरित कोयला प्रौद्योगिकी की तुलना में अधिक तापक्षम और किफायती है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) जी हां, भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) ने विजयवाड़ा में आईजीसीसी (इंटीग्रेटेड गैसिफिकेशन कम्बाइन्ड साइकिल) आधारित 125 मेगावाट थर्मल पावर प्लांट की स्थापना करने के लिए आंध्र प्रदेश विद्युत उत्पादन निगम (एपीजेनको) के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ख) आईजीसीसी प्रौद्योगिकी में परम्परागत प्रचूरित कोयला प्रौद्योगिकी की तुलना में अधिक थर्मल क्षमता होती है क्योंकि यह कम्बाइन्ड साइकिल आपरेशन अर्थात् गैस टरबाइन साइकिल और स्टीम टरबाइन साइकिल के सिद्धांत पर आधारित है, जो निम्नतर उत्सर्जन के साथ अधिक सक्षमतापूर्वक इलेक्ट्रिक विद्युत उत्पादित करती है।

आईजीसीसी पावर प्लांट की प्रारंभिक पूंजीगत लागत पूरे विश्व में परम्परागत थर्मल पावर प्लांट की तुलना में सामान्यतः अधिक है। तथापि, हाई ऐश इंडियन कोयला के लिए 25 वर्षों में बीएचईएल द्वारा विकसित आईजीसीसी प्रौद्योगिकी की लागत यूएसए सहित विकसित देशों द्वारा विकसित आईजीसीसी प्रौद्योगिकी से कम है। अन्य देशों द्वारा विकसित प्रौद्योगिकी लो ऐश कोयला के लिए उपयुक्त है।

(ग) आईजीसीसी एक भावी स्वच्छ कोयला प्रौद्योगिकी है जो स्वभावतः अन्य कोयला आधारित विद्युत उत्पादन प्रौद्योगिकी की तुलना में प्रदूषणकारी है और इसके पर्याप्त पर्यावरण संबंधी लाभ जैसे वायु प्रदूषण में कमी, कम जल खपत और कम ठोस अपशिष्ट उत्पादन हैं जबकि इसमें कोयला की कम खपत होती है। प्रदूषण, खपत और ठोस अपशिष्ट उपयोग किए गए कोयला की गुणवत्ता पर निर्भर करता है। चूंकि एपीजेनको के सहयोग से बीएचईएल द्वारा विजयवाड़ा में पहला आईजीसीसी आधारित थर्मल पावर संयंत्र अभी स्थापित किया जाना है इसलिए तुलनात्मक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

कोच्चि और अगाथी के बीच विमान सेवाओं को बंद करना

886. श्री पन्थियन रविन्द्रन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोच्चि से अगाथी (लक्षद्वीप) के बीच उड़ान भरने वाले डार्नियर एयरक्राफ्ट को 28 मई, 2008 से बंद कर दिया गया है तथा यात्री और डाक सामग्रियां कोच्चि और अगाथी में फंसे पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और विमान सेवाओं को बंद करने के क्या कारण हैं; और

(ग) ये सेवाएं कब तक पुनः शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी, हां। 30.5.2008 से नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा कोचीन-आगाथी मार्ग पर सेवाओं को बंद कर दिया गया था। सामान्यतया नैसिल द्वारा रोके गए यात्रियों को अन्य एयरलाइनों द्वारा प्रचालित वैकल्पिक उड़ानों पर आरक्षण देकर तथा उन्हें पूर्ण राशि लौटाकर सहायता दी जाती है। चूंकि इस मार्ग पर किंगफिशर एयरलाइन भी प्रचालन कर रही है इसलिए रह की गई नैसिल उड़ानों के किसी भी यात्रियों को कोच्चि और आगाथी पर नहीं रोका गया था।

(ख) और (ग) नैसिल द्वारा कोच्चि-आगाथी मार्ग पर सेवाओं को इसलिए बंद कर दिया गया था कि इस मार्ग पर प्रचालित डोर्नियर विमान को सेवा से हटा लिया गया था। नैसिल के जेट विमान बेड़े में अन्य प्रकार के विमान एयरफील्ड तंगी के कारण अगाथी के लिए प्रचालन नहीं कर सकते।

कन्याकुमारी व गोवा से होकर चलने वाली पर्यटक रेलगाड़ी

887. श्री पी. करूणाकरन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल सरकार ने कन्याकुमारी व गोवा से होकर चलने वाली किसी पर्यटक रेलगाड़ी का सुझाव दिया है; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे द्वारा इस संबंध में निर्णय लिया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) और (ख) जी हां। कन्याकुमारी से गोवा को शामिल करते हुए एक पर्यटक गाड़ी चलाने के लिए केरल सरकार से सुझाव था। बहरहाल, निर्णय लेने के लिए इस मंत्रालय को कोई विस्तृत प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में सिविल टर्मिनलों का निर्माण

888. श्री संतोष गंगवार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश के उन स्थानों के नाम क्या हैं जिनके लिए राज्य सरकार से सिविल टर्मिनलों के निर्माण का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) क्या नोएडा में एक अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन तथा बरेली में एक सिविल टर्मिनल के निर्माण का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(घ) इस संबंध में अब कितनी प्रगति हुई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) रक्षा हवाईअड्डे पर सिविल टर्मिनल के निर्माण हेतु उत्तर प्रदेश सरकार से विगत हाल में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) नोएडा के नजदीक जेवर में एक हवाईअड्डे के निर्माण के प्रस्ताव को सैद्धान्तिक अनुमोदन देने के लिए विचार किया जा रहा है। इस समय बरेली हवाईअड्डे पर सिविल एन्क्लेव के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

व्यावसायिक प्रयोजनों हेतु डीजल का दोहरा मूल्य निर्धारण

889. श्री मधु गौड यास्खी:

श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

श्रीमती निवेदिता माने:

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

(क) क्या सरकार का व्यावसायिक प्रयोजन हेतु डीजल का दोहरा मूल्यनिर्धारण करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या फेडरेशन आफ इंडियन एक्सपोर्ट आर्गेनाइजेशन जैसे कुछ संगठनों ने सरकार की इस पहल का विरोध किया है;

(घ) यदि हां, तो उनके द्वारा क्या कारण दिए गए हैं; और

(ङ) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनेश पटेल): (क) और (ख) .सरकार द्वारा स्थापित, तेल

कंपनियों की वित्तीय स्थिति से संबंधित उच्च अधिकार प्राप्त समिति ने औद्योगिक और वाणिज्यिक प्रयोक्ताओं को वाणिज्यिक पहलुओं पर बातचीत करके तय किए जाने वाले बाजार मूल्यों पर डीजल बेचने की सिफारिश की है।

(ग) से (ङ) डीजल के दोहरे मूल्य निर्धारण किए जाने का विरोध करते हुए विभिन्न संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। सरकार, डीजल के दोहरे मूल्य निर्धारण के मुद्दे पर कोई निर्णय लेते समय इन अभ्यावेदनों को ध्यान में रखेगी।

[हिन्दी]

देवगिरी एक्सप्रेस तथा नंदीग्राम एक्सप्रेस में अतिरिक्त सवारी डिब्बे

890. श्री डी.बी. पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नांदेड स्टेशन से होकर गुजरने वाली सिकन्दरा-मुंबई देवगिरी एक्सप्रेस और नागपुर-मुंबई नंदीग्राम एक्सप्रेस रेलगाड़ियों हेतु यात्रियों की लंबी प्रतीक्षा सूची है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन रेलगाड़ियों में अतिरिक्त सवारी डिब्बे जोड़ने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित किया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सिकन्दराबाद-मुंबई देवगिरी एक्सप्रेस तथा नागपुर-मुंबई नंदीग्राम एक्सप्रेस गाड़ियों में यातायात की मांग अलग-अलग श्रेणियों तथा समय में अलग-अलग होती है। इस समय चालू महीने में नवंबर के पहले सप्ताह तक इन गाड़ियों में कुछ प्रतीक्षा सूची है।

इन गाड़ियों सहित सभी गाड़ियों में प्रतीक्षा सूची दिन-प्रतिदिन के आधार पर मानीटर की जाती है तथा अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं बशर्ते कि यह परिचलानिक रूप से व्यवहारिक हो तथा संसाधन उपलब्ध हो।

अतिरिक्त भीड़ की निकासी के लिए देवगिरी एक्सप्रेस में दो-दो अतिरिक्त सवारी डिब्बे एक शयनयान श्रेणी का तथा एक प्रथम श्रेणी का वातानुकूल और नंदीग्राम एक्सप्रेस में एक शयनयान श्रेणी तथा एक दूसरी श्रेणी (साधारण) का लगाए जाते हैं।

[अनुवाद]

लुधियाना में हलवारा एयरबेस पर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का निर्माण

891. डा. रतन सिंह अजनाला:
श्री सुखदेव सिंह डींडसा:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पंजाब में लुधियाना के निकट भारतीय वायु सेना के हलवारा एयरबेस पर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के निर्माण के प्रस्ताव की स्थिति क्या है; और

(ख) इस परियोजना पर कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) यातायात संभाव्यता आकलन तथा अन्य संगत कारकों के विचार से हलवाड़ा पर सिविल एन्क्लेव के लिए प्रस्ताव अव्यवहार्य पाया गया है। अतएव, मामला प्रस्तुत नहीं किया जा रहा है।

गुजरात में पीसीपीआईआर की स्थापना

892. श्री महेश कनोडीया:
श्री हरिलाल माधवजी भाई पटेल:
श्री पी.एस. गढ़वी:
श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने गुजरात के दाहेज में पेट्रोलियम, केमिकल एंड पेट्रो-केमिकल इन्वेस्टमेंट रिजन (पीसीपीआईआर) की स्थापना हेतु गुजरात औद्योगिक विकास निगम के प्रस्ताव पर तकनीकी संभाव्यता को अंतिम रूप दे दिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उक्त पीसीपीआईआर को दाहेज में कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) दाहेज में 453 वर्ग कि.मी. में फैले क्षेत्र में पेट्रोलियम, रसायन और पेट्रोरसायन निवेश क्षेत्र (पीसीपीआईआर) की स्थापना के लिए हमें

गुजरात सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इस प्रस्ताव के संबंध में अंतर मंत्रालयी विचार-विमर्श पूरा हो चुका है और अब प्रस्ताव को उच्चाधिकार प्राप्त समिति की सिफारिश के लिए प्रस्तुत किया जा रहा है।

एचसीएल का पुनरुद्धार

893. श्री बंसगोपाल चौधरी: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड (एचसीएल) हेतु पुनरुद्धार प्रस्ताव की स्थिति क्या है;

(ख) क्या सरकार को एचसीएल को संयुक्त उद्यम के रूप में चलाने का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) बीआरपीएसई ने दिनांक 9.1.2008 को हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड (एचसीएल) के लिए सार्वजनिक अथवा निजी उद्यम के जरिए एक संयुक्त उद्यम एसोसिएशन की संभावना का पता लगाने तथा इसके विफल होने की स्थिति में कंपनी के तुलन पत्र को स्वच्छ बनाने के बाद इसका पूर्ण विनिवेश करने की सिफारिश की थी। सरकारी क्षेत्र के कुछ उपक्रमों, जिनका एचसीएल के साथ तालमेल था, से संयुक्त उद्यम के लिए सम्पर्क किया गया लेकिन कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला। इसके अलावा, एचसीएल या इसकी किसी इकाई के साथ संयुक्त उद्यम के लिए रुचि अभिव्यक्ति आमंत्रित करते हुए दिनांक 22.08.2008 को कुछ अग्रणी समाचार पत्रों में खुला विज्ञापन प्रकाशित किया गया था।

(ख) से (घ) मिनरल एंड मेटल ट्रेडिंग कॉर्पोरेशन (एमएमटीसी), भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लि. (बीईएल), नेशनल मिनरल डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लि. (एनएमडीसी) और इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लि. (ईपीआई) ने केवल हैदराबाद संयंत्र स्थित भूमि की खरीद/भूमि और अवसंरचना का विकास करने में रुचि दर्शाई है। राष्ट्रीय इस्पात निगम लि. (आरआईएनएल) ने सूचित किया है कि उन्हें संयुक्त उद्यम भागीदारी में रुचि है और उन्होंने एक ठोस प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए छह माह का समय मांगा है।

[हिन्दी]

राजस्थान में सीएनजी/एलपीजी बिक्री केंद्रों की स्थापना

894. श्री सुभाष महरिया: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान राज्य सरकार ने राज्य में सीएनजी/एलपीजी बिक्री केन्द्रों की स्थापना हेतु केंद्र सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव को कब तक स्वीकृत किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) जी, हां। राजस्थान सरकार ने राज्य में सीएनजी/एलपीजी बिक्री केन्द्रों की स्थापना के लिए केंद्र सरकार को प्रस्ताव भेजे हैं।

(ख) और (ग) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस उत्पादन के अलावा, परिशोधन, प्रसंस्करण, भंडारण, परिवहन, वितरण, विपणन को विनियमित करने तथा पेट्रोलियम, पेट्रोलियम उत्पादों और प्राकृतिक गैस की बिक्री के लिए पीएनजीआरबी अधिनियम, 2006 के तहत 1.10.07 से पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस नियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी) स्थापित किया है। गेल (इंडिया) लिमिटेड के पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी गेल गैस लिमिटेड ने राजस्थान के कोटा और अन्य शहरों में नगर गैस वितरण परियोजनाओं के प्राधिकार प्राप्त के लिए पीएनजीआरबी में आवेदन दिया है। जहां तक गैस की उपलब्धता का संबंध है, गेल की गैस बहाली तथा विस्तार परियोजना (जीआरईपी) पाइपलाइन तथा विजयपुर-कोटा पाइपलाइन राजस्थान से होकर गुजरेगी। गेल को राजस्थान में अलवर के पास से गुजरने वाली चैइनसा-गुडगांव-झंजर-हिसार पाइपलाइन का प्राधिकार जारी किया गया है, इस पाइपलाइन का कार्य प्रगति पर है।

दिनांक 1.10.2008 को ओएमसीज राजस्थान राज्य के 18 आटो एलपीजी वितरण केन्द्रों (एलडीएस) का प्रचालन कर रही है। राजस्थान राज्य में अप्रैल, 2008 से सितम्बर, 2008 के दौरान आटो एलपीजी की कुल बिक्री 2.26 हजार मीट्रिक टन (टीएमटी) थी, जबकि विगत वर्ष की तदनुकूपी अवधि के दौरान यह 3.36 टीएमटी थी।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां अपने वाणिज्यिक आधारों और आटो एलपीजी की मांग को पूरा करने के लिए विभिन्न शहरों में उपयुक्त स्थलों की उपलब्धता के आधार पर एलडीएस की स्थापना करती हैं।

[अनुवाद]

सोनभद्र (उ.प्र.) से नई दिल्ली तक नई रेलगाड़ियां

895. श्री भाईलाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को उत्तर प्रदेश के सोनभद्र जिले को राजधानी शहर नई दिल्ली से जोड़ने के लिए नई रेलगाड़ियां शुरू करने के लिए विभिन्न सरकारी निकायों तथा नागरिकों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या राज्य तथा केन्द्र सरकार के कर्मचारियों तथा नागरिकों को सुविधा प्रदान करने के लिए प्रयागराज एक्सप्रेस रेलगाड़ी का विस्तार शक्तिनगर/रेणुकूट तक करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। जयंत कोयलरी, कर्मचारी सहकारी उपभोक्ता भंडार, मारया जयंत परियोजना के सचिव सहित से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) और (घ) जी नहीं। परिचालन कठिनाइयों और संसाधनों की तंगी के कारण, 2417/2418 नई दिल्ली-इलाहाबाद प्रयागराज एक्सप्रेस को शक्तिनगर/रेणुकूट तक चलाना व्यावहारिक नहीं है।

सस्ती विमान कंपनियों का किराया डांघा

896. श्री मानिक सिंह:

श्री राम कृपाल यादव:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सस्ती विमान कंपनियों का किराया कर प्रभारों तथा विमान टिकटों पर अधिभारों की तुलना में काफी कम है;

(ख) यदि हां, तो क्या निजी विमान कंपनियों द्वारा इन सभी कर प्रभारों का भुगतान सरकार को किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो इस शीर्ष के अंतर्गत विगत वित्तीय वर्ष के दौरान कितने राजस्व का सृजन किया गया; और

(घ) क्या सरकार का विचार इस संबंध में नीति में कोई परिवर्तन करने का है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) सरकार द्वारा विमान किरायों का विनियमन नहीं किया जाता है। इस समय निजी अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों द्वारा प्रभारित विमान किरायों में मूल किराया, ईंधन अधिभार, भीड़भाड़ अधिभार, यात्री सेवा शुल्क और कारोबार शुल्क शामिल है (यदि टिकट की बुकिंग वेबसाइट से इतर खरीद के किसी अन्य स्थान से की जाती है) उपरोक्त वर्णित प्रभारों के अलावा केवल यात्री

सेवा शुल्क को हवाई अड्डा आपरेटरों की ओर से एयरलाइनों द्वारा एकत्रित किया जाता है।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है।

(घ) जी, नहीं।

इस्पात क्षेत्र में निवेश

897. श्री जे.एम. आरूण रशीद: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस्पात क्षेत्र में निवेशों के संबंध में राज्य सरकारों तथा निजी कंपनियों के बीच कितने समझौता ज्ञापनों (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

(ख) वर्तमान में कितनी मेगा परियोजनाओं को कार्यान्वित किया जा रहा है; और

(ग) इस्पात क्षेत्र में स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित प्रत्येक संयंत्र की कुल उत्पादन क्षमता कितनी है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) से (ग) इस्पात मंत्रालय की नवीनतम सूचना के अनुसार 193 निवेशकों ने लगभग 5 लाख 14 हजार करोड़ रुपए की प्रस्तावित लागत पर इस्पात परियोजनाओं की स्थापना के लिए विभिन्न राज्य सरकारों के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किए हैं। इस्पात परियोजनाओं की स्थापना प्रस्तावित करने वाले कुछ बड़े इस्पात निवेशकों के संबंध में निवेश योजना निम्न प्रकार है:-

(अपरिष्कृत इस्पात क्षमता: मिलियन टन)

क्र.सं.	कंपनी का नाम	मौजूदा उत्पादन क्षमता	2011-12 तक प्राप्त की जाने वाली संभावित क्षमता	2019-20 तक कुल प्रस्तावित क्षमता
1.	स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि.	12.84	24.84	60.0
2.	राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.	2.9	6.3	6.3
3.	एनएमडीसी लि.	-	-	3.0
4.	टाटा स्टील लि.	5.0	13.0	33.5
5.	एस्सार स्टील लि.	4.6	14.50	20.5
6.	जेएसडब्ल्यू स्टील लि.	4.1	11.0	31.0
7.	जिंदल स्टील एंड पावर लि.	2.4	10.45	26.5
8.	इस्पात इंडस्ट्रीज लि.	3.0	5.0	17.0
9.	पोस्को इंडिया प्रा.लि.	-	-	12.0
10.	आर्सेलर मितल इंडिया लि.	-	-	24.0

राजकोट विमानपत्तन का उन्नयन

898. श्री हरिलाल माधवजी भाई पटेल: क्या नागर विमानन मंत्री राजकोट विमानपत्तन के उन्नयन के बारे में 13 मार्च, 2008 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2073 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे प्राधिकारियों ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को 21 हेक्टेयर (लगभग) भूमि का हस्तांतरण किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इस क्षेत्र में स्थित प्रभावित रिहायशी यूनिटों का पुनर्वास कार्य शुरू कर दिया है; और

(ग) ए.ए.आई. द्वारा राजकोट विमानपत्तन का उन्नयन कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की 35 गैर-मैट्रो हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण परियोजना में राजकोट हवाईअड्डे का आधुनिकीकरण शामिल है। मीजूदा भूमि पर नए टर्मिनल भवन, नए एप्रन तथा लिंक टैक्सी वे के निर्माण सहित विकास की योजना है जो कि दिसम्बर 2009 तक पूरा हो जाएगा। तथापि, रेलवे द्वारा अतिरिक्त भूमि के उपलब्ध करवाने के बाद ही रनवे का विस्तार कार्य किया जा सकता है।

एयर ट्राफिक कंट्रोल पर अत्यधिक कार्यभार

899. श्री कीरेन रिजीजू:

श्री अविनाश राय खन्ना:

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर ट्राफिक कंट्रोल (एटीसी) की सरकारी तथा निजी विमान कंपनियों की लगातार उड़ानों के कारण दिल्ली और मुम्बई जैसे महानगरों के विमानपत्तनों पर अत्यधिक कार्यभार का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस अत्याधिक कार्य-भार से उड़ानों की समय-सूची और सुरक्षा पर बुरा प्रभाव पड़ रहा है;

(ग) यदि हां, तो एटीसी पर कार्यभार को कम करने तथा विमान यातायात को सुरक्षा के साथ सुचारू रूप से संचालित करने के लिए सरकार द्वारा क्या योजनाएं तैयार की जा रही हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) भारत में मुंबई और दिल्ली हवाईअड्डे व्यस्ततम हवाईअड्डों में से हैं जो अधिकतम यातायात हैंडल करते हैं। तथापि बहुसेक्टर/यूनिट कार्यान्वयन करती हैं जो विभिन्न नियंत्रकों के बीच यातायात का वितरण करती हैं और इस प्रकार कार्य भार को वितरित किया जाता है।

(ख) से (घ) यातायात में वृद्धि के कारण विमान प्रचालनों की सुरक्षा से किसी प्रकार के समझौते की अनुमति नहीं दी जाती है। इसके अतिरिक्त आधुनिक तकनीकी राडार प्रणाली, संचार, दिक्खालन निगरानी प्रणाली और स्वचलन प्रणाली को प्रदान किया जाता है जिससे बढ़े हुए सुरक्षा लेवल सहित सुरक्षित और दक्ष प्रचालन को सुनिश्चित किया जा सके। इसके अतिरिक्त कोलकाता और चेन्नई में नियंत्रक औजारों सहित एटीसी स्वचलन प्रणाली के स्तरोन्नयन, आगमन प्रबंधन इत्यादि, अधिकांश हवाईअड्डों के लिए टावर, स्वचलन, भारतीय उपमहाद्वीपीय हवाई क्षेत्र के उपर सीमारहित

निगरानी के लिए मार्गस्थ मोनोपल्स गौण निगरानी राडारों, कोचीन और अमृतसर के लिए एप्रोच राडारों एएसआर/एमएसएसआर का प्रावधान, मुंबई, कोलकाता, मुंबई और चेन्नई पर अतिरिक्त राडारों की व्यवस्था राडार सेवाओं के संपर्कता सुनिश्चित करने के लिए, 21 हवाईअड्डों पर डिजिटल एटीआईएस, 12 अतिरिक्त हवाईअड्डों पर आईएलएस का प्रावधान, 8 अतिरिक्त हवाईअड्डों पर डीवीओआर का प्रावधान, 8 अतिरिक्त हवाईअड्डों पर डीएमई का प्रावधान, मुंबई, कोलकाता और चेन्नई हवाईअड्डों पर मार्गदर्शन नियंत्रण प्रणाली और दिल्ली हवाईअड्डे पर प्रणाली का स्तरोन्नयन जिससे तीसरे रनवे को कवर किया जा सके और मुंबई और दिल्ली हवाईअड्डों पर जीवीएस जैसे विभिन्न अतिरिक्त कार्य आरंभ किए गए हैं।

[अनुवाद]

इस्पात क्षेत्र में सुधार

900. डा. राजेश मिश्रा: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस्पात क्षेत्र में उत्पादन एवं उत्पादों को लाइसेंस प्रदान करने, इन दोनों के संदर्भ में सुधारों के लिए कोई सुझाव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) से (ग) वर्ष 1991 में घोषित नई औद्योगिक नीति के अनुसार इस्पात उद्योग को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है और कुछ स्थानीय प्रतिबंधों के अधीन सरकारी क्षेत्र के लिए आरक्षित उद्योगों की सूची इसे हटा दिया गया है। अतः औद्योगिक (विकास एवं विनियमन) अधिनियम, 1951 के अंतर्गत इस्पात संयंत्रों की स्थापना के लिए औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है और उद्यमी प्रतिबंधित स्थानों को छोड़कर अपने वाणिज्यिक निर्णयों के आधार पर देश में किसी भी जगह पर इस प्रकार के संयंत्रों की स्थापना कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त इस्पात मंत्रालय में उत्पादन और उत्पादकों को लाइसेंस प्रदान करने संबंधी दोनों क्षेत्रों में सुधार हेतु किसी प्रकार के सुझाव प्राप्त नहीं हुए हैं।

[हिन्दी]

इस्पात का उत्पादन

901. श्री श्रीजन्द कृपलानी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश की कुल इस्पात उत्पादन क्षमता कितनी है और वर्तमान में राज्य-वार कितनी मात्रा में इस्पात का उत्पादन हो रहा है;

(ख) क्या देश की सभी इस्पात कंपनियों में से केवल स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लि. (सेल) तथा टाटा के पास लौह अयस्क की संरक्षित खाने हैं;

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

(घ) इस्पात की मांग को ध्यान में रखते हुए सरकार द्वारा कितनी मात्रा में इस्पात का आयात किया जा रहा है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) 2007-08 के अर्न्तम आंकड़ों के आधार पर देश के अपरिष्कृत इस्पात उत्पादन की क्षमता का निर्धारण 859.5 मिलियन टन किया गया है। वर्ष 2007-08 के दौरान देश में राज्य-वार अपरिष्कृत इस्पात का राज्य-वार उत्पादन संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) तथा टाटा स्टील के अलावा कुछ अन्य इस्पात कंपनियों की भी निधि लौह अयस्क की खानें हैं।

(ग) उपरोक्त (ख) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(घ) भारतीय इस्पात उद्योग को 1991-92 में नियंत्रण मुक्त किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इस्पात का आयात ओपन जनरल लाइसेंस (ओजीएल) के तहत कर दिया गया है तथा इस्पात को सारणीबद्ध करना बंद कर दिया गया है। इसलिए सरकार द्वारा इस्पात का आयात नहीं किया जाता और इस समय आयात सभी भारतीय नागरिकों अथवा निगमित निकायों आदि द्वारा किया जा सकता है। निम्नलिखित तालिका में पिछले 3 वर्षों में तथा अप्रैल से सितंबर, 2008-09 के दौरान देश में परिसिञ्चित इस्पात का कुल आयात निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

वर्ष	परिसिञ्चित इस्पात का कुल आयात (मिन्न+गैर मिन्न) (एमटी)
2005-06	4.31
2006-07	4.93
2007-08	6.92
अप्रैल-सितंबर, 2008-09 *	3.08

स्रोत: संयुक्त संघ संमिति; * - अर्न्तम

विवरण

अपरिष्कृत इस्पात उत्पादन, 2007-08

	मुख्य उत्पादक		विद्युत चाप भट्टी		प्रेण भट्टी		कोरेक्स - बीओएफ/ एमबीएफ-ईओएफ		कुल इस्पात उत्पादन	
	इकाइयों की संख्या	उत्पादन	इकाइयों की संख्या	उत्पादन	इकाइयों की संख्या	उत्पादन	इकाइयों की संख्या	उत्पादन	इकाइयों की संख्या	उत्पादन
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
पश्चिमी क्षेत्र										
छत्तीसगढ़	1	5055	2	1312	64	2171			66	3361
डीएनएच					25	276			25	228
दमन					14	176			14	149
गोवा			1	63	22	525			23	546
गुजरात			4	4149	62	850			66	4881
महाराष्ट्र			8	3829	73	1999	1	417	82	6106
मध्य प्रदेश			1	1	19	242			20	207
क्षेत्रीय योग	1	5055	16	9354	279	6239	1	417	297	21064

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
पूर्वी क्षेत्र										
पश्चिम बंगाल	3	2529	4	67	43	1097			47	1082
उड़ीसा	1	2093	2	48	57	1187			59	1126
झारखंड	2	9140	3	348	24	377			27	679
बिहार					10	139			10	120
मेघालय					14	81			14	54
असम					11	49			11	28
क्षेत्रीय योग	6	13762	9	464	159	2929	0	0	174	17155
उत्तरी क्षेत्र										
चंडीगढ़			1	31	2	6			3	33
दिल्ली					10	41			10	22
हरियाणा			3	623	31	212			34	776
हिमाचल प्रदेश					14	149			14	122
जम्मू-कश्मीर					8	170			8	155
पंजाब			4	268	119	1783			123	1824
राजस्थान					32	458			32	397
उत्तर प्रदेश			2	46	107	1282			109	1124
उत्तराखण्ड					26	362			26	312
क्षेत्रीय योग			10	968	349	4462	0	0	359	5431
दक्षिणी क्षेत्र										
आंध्र प्रदेश	2	3287			24	545			24	499
केरल			1	15	41	589			42	526
कर्नाटक					18	437	1	2884	19	3287
पाण्डिचेरी					29	711			29	696
तमिलनाडु					71	1329	1	456	72	1650
क्षेत्रीय योग	2	3287	1	15	183	3612	2	3340	188	10254
कुल योग	9	22104	36	10801	970	17242	3	3757	1018	53904

(स्रोत: जेपीसी)

बिहार बाढ़ पीड़ितों के लिए राहत उपाय

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

(क) कोसी नदी में जलप्लावन के कारण आई बाढ़ से पीड़ितों को राहत प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा बिहार सरकार को कितनी सहायता प्रदान की गई;

(ख) क्या बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में निःशुल्क रेल सेवा भी प्रदान की गई;

(ग) यदि हां, तो रेलवे का कितना अतिरिक्त व्यय हुआ;

(घ) क्या रेलवे द्वारा बाढ़ पीड़ितों को निःशुल्क खाद्य, आश्रय तथा सुरक्षित पेयजल भी प्रदान किए गए और इस पर कितना व्यय हुआ;

(ङ) यदि हां, तो बाढ़ पीड़ितों को निःशुल्क खाद्य प्रदान करने में रेलवे ने कितना समय लिया;

(च) क्या रेलवे इस प्राकृतिक आपदा की तर्ज पर अन्य सभी राज्यों को भी इस प्रकार की राहत प्रदान करेगी; और

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में लिए गए निर्णय का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) कोसी नदी के पानी का स्तर बढ़ जाने के कारण बाढ़ पीड़ितों को राहत प्रदान करने के लिए रेलों द्वारा बिहार सरकार को कोई प्रत्यक्ष सहायता नहीं दी गई थी। बहरहाल, रेलों ने चारे, खाद्यान्न, तम्बू, कपड़े, दवाइयों, पेयजल, जलशोधक, एम्बुलेंस आदि जैसी राहत सामग्री का निःशुल्क परिवहन मुहैया किया था जिनका बिहार के बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों के लिए विभिन्न सरकारी तथा गैर-सरकारी एजेंसियों, कल्याण संगठनों आदि द्वारा लदान किया गया था।

(ख) जी हां, रेलों ने प्रभावित व्यक्तियों को सुरक्षित गंतव्यों पर पहुंचाने के लिए भी निःशुल्क गाड़ी सेवाएं प्रदान कीं।

(ग) राहत कार्य के लिए मौजूदा अवसंरचना तथा परिसंपत्तियां इस्तेमाल की गई थीं। अतः रेलों द्वारा कोई अतिरिक्त खर्च भी वहन नहीं किया गया था।

(घ) रेलें बिहार के बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों के कुछ रेलवे स्टेशनों पर राहत कैम्प भी चला रही हैं जिनमें निःशुल्क भोजन, दवाइयां, कपड़े, बर्तन तथा अन्य छोटी-मोटी राहत सामग्री रेलवे वित्त से कोई अतिरिक्त खर्च वहन किए बिना रेल मंत्री कल्याण मंत्री एवं राहत निधि से वितरित की जा रही हैं।

(ङ) रेलवे राहत कैम्पों का प्रबंधन रेलवे अधिकारियों तथा स्वयंसेवी तैनात करके किया जा रहा है, अतः बाढ़ पीड़ितों को निःशुल्क भोजन प्रदान करने के लिए रेलों द्वारा कोई अतिरिक्त समय खर्च नहीं किया गया था।

(च) और (छ) सुनामी, भूकंप, अकाल आदि जैसी प्राकृतिक आपदाओं के मामले में राहत सामग्री का निःशुल्क परिवहन मैरिट के आधार पर किया जाता है जैसा कि हाल ही में सुनामी तथा गुजरात में भूकंप के मामले में किया गया है। असम तथा उड़ीसा के बाढ़ प्रभावित जिलों में राहत सामग्री के निःशुल्क परिवहन के लिए हाल ही में अनुदेश जारी किए गए हैं।

[अनुवाद]

अल्ट्रा मेगा इस्पात संयंत्रों की स्थापना

903. श्री पी.एस. गढ़वी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में अल्ट्रा मेगा इस्पात संयंत्र स्थापित किए जाने हेतु कोई प्रस्ताव/अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) इस पर क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का प्रस्ताव है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) जी, हां। देश में अल्ट्रा मेगा इस्पात संयंत्रों की स्थापना के लिए क्रमशः श्री सी. रामचन्द्रैया, माननीय संसद सदस्य, राज्य सभा और श्री धर्मपाल सभरवाल, माननीय संसद सदस्य, राज्य सभा से दो अभ्यावेदन इस मंत्रालय में प्राप्त हुए हैं जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित पर विचार करने का सुझाव भी प्राप्त हुआ है:

- (1) सुझावी गई भूमिका में प्रधानमंत्री के सीधे नेतृत्व में एक स्टील मिशन की स्थापना।
- (2) देश में स्थापित अल्ट्रा मेगा विद्युत संयंत्रों की तर्ज पर विभिन्न राज्यों में 10 मिलियन टन वार्षिक के अल्ट्रा मेगा इस्पात संयंत्रों की स्थापना।
- (3) कार्यकुशलता प्राप्त करने, लागत को किफायती बनाने तथा संसाधनों का ईष्टतम उपयोग करने के लिए कदम उठाना।

(ग) सरकार ने देश में बड़े इस्पात निवेशों से संबंधित मुद्दों पर निगरानी करने और उनका समन्वय करने के लिए एक अंतर

मंत्रालयीन समूह (IMG) का गठन किया है। अंतर मंत्रालय समूह सचिव (इस्पात) की अध्यक्षता में कार्य करता है और समूह में विभिन्न केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों, यथा-रेलवे, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग, पोत-परिवहन, औद्योगिक नीति एवं संवर्धन, खान, पर्यावरण एवं वन तथा संबंधित राज्य सरकारों से सदस्य शामिल हैं। इस मामले को अंतर मंत्रालयीन समूह (IMG) की बैठक में चर्चा हेतु सूचीबद्ध किया गया है, अल्ट्रा मेगा इस्पात परियोजना की अवधारणा की व्यवहार्यता और रूपात्मकताओं के संबंध में उद्योग के विचार भी मांगे गए हैं।

भारत-ईरान गैस पाइपलाइन

904. श्री अनन्त नायक:

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन:

श्री गुरुदास दासगुप्त:

श्री किन्जरपु येरननायडु:

श्री सी.के. चन्द्रप्पन:

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

श्री पंकज चौधरी:

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा:

श्री दानवे रावसाहेब पाटील:

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

(क) भारत-ईरान गैस पाइपलाइन परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या प्रस्तावित भारत-ईरान-पाकिस्तान पाइपलाइन के बारे में वार्ता की प्रगति बहुत धीमी है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या इस संबंध में ईरान के राष्ट्रपति के हाल ही के भारत दौरे के समय कोई चर्चा हुई थी;

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

(च) क्या ईरान-आईपीआई पाइपलाइन के लिए गैस सुपुर्दगी स्थल में परिवर्तन करने का इच्छुक है;

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

(ज) इस गैस पाइपलाइन समझौते को कब तक अंतिम रूप दे दिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) भारत, ईरान-पाकिस्तान-भारत (आईपीआई) गैस पाइपलाइन परियोजना के जरिए ईरान से प्राकृतिक गैस के आयात के लिए कार्रवाई कर रहा है। प्रतिभागी देशों के बीच गैस के मूल्य निर्धारण, गैस की सुपुर्दगी का स्थान, परियोजना का ढांचा, परिवहन प्रशुल्क और पाकिस्तान से होकर प्राकृतिक गैस के मार्ग के जरिए पारगमन शुल्क का भुगतान, आदि जैसे बहुत से महत्वपूर्ण मुद्दे विचाराधीन हैं।

ऐसी बहुपक्षीय परियोजनाओं में लम्बा विचार-विमर्श होता है, क्योंकि प्रत्येक देश के हितों की रक्षा करने के लिए और परियोजना के सफल प्रचालन में भविष्य में किसी भी समस्या से बचने के लिए, प्रतिभागी देशों की संतुष्टि हेतु सभी पहलुओं की सावधानी पूर्वक जांच करके विचार किया जाना होता है।

(घ) और (ङ) ईरान के इस्लामिक गणराज्य के राष्ट्रपति और प्रधान मंत्री के बीच 29 अप्रैल, 2008 को आयोजित बैठक में परियोजना पर कार्रवाई करने की रीति पर विचार-विमर्श किया गया।

(च) और (छ) यह मुद्दा प्रतिभागी देशों के बीच विचाराधीन है।

(ज) परियोजना में भाग लेने वाले देशों अर्थात् ईरान, पाकिस्तान और भारत द्वारा विचाराधीन मुद्दों को संतोषजनक ढंग से निपटाए जाने के बाद करार को अंतिम रूप दिया जा सकता है।

विमान यात्रियों से प्रभार

905. श्री असादुद्दीन ओवेसी:

श्री किन्जरपु येरननायडु:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयरलाइनें यात्रियों से वायु यातायात भीड़-भाड़ प्रभारों सहित मूल किराया, कर तथा अन्य उपकर प्रभारित कर रही हैं;

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

(ग) क्या एयरलाइनों से अपने यात्रियों को तकनीकी या अन्य कारणों से उड़ान में विलम्ब/रद्दीकरण लेने पर मुआवजा देने की आशा की जाती है जैसाकि ऐसी स्थिति में विदेशी एयरलाइनों द्वारा अपने यात्रियों को मुआवजा दिया जा रहा है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) और (ख) सरकार द्वारा विमान किरायों का विनियमन नहीं किया जाता है। एयरलाइनें बाजार शक्तियों के अनुसार विमान किराया वसूलने के लिए स्वतंत्र हैं।

इस समय निजी अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों द्वारा प्रभारित विमान किरायों में मूल किराया, ईंधन अधिभार, भीड़भाड़ अधिभार, यात्री सेवा शुल्क और कारोबार शुल्क शामिल है (यदि टिकट की बुकिंग वेबसाइट से इतर खरीद के किसी अन्य स्थान से की जाती है) उपरोक्त वर्णित प्रभारों के अलावा यात्री सेवा शुल्क (200 रुपये प्रति यात्री) को हवाई अड्डा आपरेटर तथा केन्द्र सरकार की ओर से वसूल किया जाता है।

(ग) और (घ) देरियों और रद्दीकरण के मामले में एयरलाइन यात्रियों को पर्याप्त सुविधायें प्रदान करती हैं जिसमें भोजन की व्यवस्था, होटल आवास, वाहन रोकड़ मुआवजा इत्यादि की अदायगी उनकी कंपनी की नीति के अनुसार की जाती है। कम लागत वाली विमान कंपनियां उड़ान के 2 घंटे से अधिक की देरी के मामले में यात्रियों को अल्पाहार भी प्रदान करती हैं। एयरलाइनें डीजीसीए द्वारा जारी विनियमों के अनुसार टिकटों की राशि की वापसी भी करती हैं।

केरल के अलपुझा में आतिथ्य संस्थान की स्थापना

906. डा. के.एस. मनोज: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केरल के अलपुझा में एक राष्ट्रीय आतिथ्य संस्थान स्थापित करने का है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान देश में स्थापित किए गए आतिथ्य संस्थानों का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) राज्य सरकार से इस बारे में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) पर्यटन मंत्रालय ने वर्ष 2005-06, वर्ष 2006-07 और वर्ष 2007-08 के दौरान रांची, रायपुर, सिलवासा, कोझीकोडे, अइलावांग (मिजोरम), दीम्पुर, यूपिया (अरुणाचल), बोधगया,

फुर्सतगंज (उत्तर प्रदेश), हमीरपुर (हिमाचल प्रदेश), सोलापुर और भटिंडा में 12 राज्य होटल प्रबंधन संस्थानों को स्वीकृति दी है। वर्ष 2007-08 के दौरान हासन (कर्नाटक), नागांव (असम), गढ़मुक्तेश्वर (उत्तर प्रदेश) और जम्मू (जम्मू एवं कश्मीर) में 4 राज्य भोजन कला संस्थानों को भी स्वीकृति दी गई।

रेलवे स्टेशनों पर स्टालों के किराया प्रभार

907. श्री चन्द्र शेखर दुबे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे की विशेषकर पश्चिम रेल जोन में रेलवे स्टेशनों पर विभिन्न स्टालों के किराये प्रभार में वृद्धि किए जाने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में विचारार्थ प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो विलंब के क्या कारण हैं?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

पेट्रो-उत्पादों/पेट्रोल की कीमतों में वृद्धि

908. श्रीमती मिनाती सेन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में की गई पेट्रोलियम तथा पेट्रो-उत्पादों की कीमतों में वृद्धि सरकारी तेल कंपनियों के वास्तविक घाटे का उचित आकलन किए बिना तथा अस्पष्ट शब्द "अण्डर रिकवरीज" के आधार पर थी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ख) संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के विपणन पर सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों की अल्प वसूलियों का अनुमान, पीडीएस मिट्टी तेल के लिए आयात समता मूल्य निर्धारण और पेट्रोल और डीजल के लिए व्यापार समता मूल्य निर्धारण के अनुमोदित सिद्धांतों के आधार पर जून 2008 में 2.45 लाख करोड़ रुपये लगाया गया था।

“अल्प वसूली” की धारणा की जांच, प्रधान मंत्री की आर्थिक परामर्शदात्री परिषद के अध्यक्ष डा. सी. रंगराजन की अध्यक्षता में पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य निर्धारण और कराधान समिति द्वारा की गई थी। इस समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ यह भी टिप्पणी की थी कि:

“कच्चे तेल का परिशोधन एक औद्योगिक प्रक्रिया है जहां कच्चा तेल कुल लागत का लगभग 90% है। चूंकि योजित मूल्य सापेक्षिक रूप से कम होता है, इसलिए अलग से उत्पाद-वार मूल्य निर्धारण करना समस्यामूलक होता है। तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) वर्तमान में आयात समता आधार पर रिफाइनरियों से अपने उत्पादों का स्रोत लेती हैं, जो बाद में उनकी लागत मूल्य बन जाता है। लागत मूल्य तथा वसूली मूल्य के बीच का अंतर ओएमसीज की अल्प वसूलियां प्रदर्शित करते हैं।”

संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के विपणन पर ओएमसीज के अल्प वसूलियां अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में उतार-चढ़ाव के साथ बदलती हैं। वर्ष 2008-09 के लिए अल्प वसूलियां, जो जून 2008 में 2.45 लाख करोड़ अनुमानित थी, वर्तमान में अक्टूबर 2008 के दूसरे पखवाड़े के मूल्यों के आधार पर 1.47 लाख करोड़ अनुमानित है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश के लिए और अधिक गरीब रथ तथा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की मांग

909. मो. मुक़ीम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नई दिल्ली तथा गोरखपुर, नई दिल्ली तथा वाराणसी और नई दिल्ली तथा आजमगढ़ के बीच या तो “गरीब रथ” या “संपर्क क्रांति” एक्सप्रेस शुरू किए जाने के लिए रेलवे द्वारा किए जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) रेल बजट में दिल्ली/नई दिल्ली से उत्तर प्रदेश के लिए चलाए जाने के लिए प्रस्तावित नई रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है तथा अब तक शुरू कर दी गई रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है तथा शेष रेलगाड़ियां कब तक शुरू कर दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) रेल बजट 2008-2009 में गोरखपुर के रास्ते 2213/2214 वाराणसी-आनन्द विहार गरीबरथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन चलने वाली) तथा 2211/2212 बापूधाम मोतीहारी-आनन्द विहार गरीबरथ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) चलाने की घोषणा की गई है।

(ख) रेल बजट 2008-2009 में घोषित दिल्ली, उत्तर प्रदेश को जोड़ने वाली 11 जोड़ी गाड़ियों में से, 3 जोड़ी गाड़ियां नीचे दी गई तारीखों से शुरू की गई हैं:

1. 2205/2206 निजामुद्दीन-देहरादून एसी एक्सप्रेस 01.07.2008 से।
2. 5035ए/5036ए रामनगर-दिल्ली लिंक एक्सप्रेस 01.07.2008 से।
3. 2211/2212 बापूधाम मोतीहारी-आनन्द विहार गरीबरथ एक्सप्रेस।
4. 2213/2214 वाराणसी-आनन्द विहार गरीबरथ एक्सप्रेस।
5. 2233/2234 लखनऊ-नई दिल्ली एसी एक्सप्रेस।
6. 2287/2288 कोचुवेली-देहरादून एक्सप्रेस।
7. 2447ए/2448ए निजामुद्दीन-खजुराहो एक्सप्रेस।
8. 2569/2570 जयनगर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस 29.09.2008 से।
9. 2877/2878 रांची-नई दिल्ली गरीबरथ एक्सप्रेस।
10. 4019/4020 राधिकापुर-आनन्द विहार एक्सप्रेस।
11. 4019ए/4020ए जोगबनी-आनन्द विहार लिंक एक्सप्रेस।

[अनुवाद]

इस्पात उद्योग का विस्तार कार्यक्रम

910. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात उद्योग वर्ष 2015 तक विश्व में तीसरे सबसे बड़े इस्पात उत्पादक के रूप में उभरेगा;

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

(ग) लक्ष्य हासिल करने के लिए लागू किए गए विस्तार कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) वर्तमान में भारत विश्व के अधिकतम इस्पात उत्पादक देशों में पांचवें स्थान पर है यह अनुमान है कि यदि भारतीय इस्पात उद्योग पिछले 5 वर्षों में दर्ज उत्पादन की दर से वृद्धि करता रहा तो वर्ष 2015 तक भारत विश्व के सर्वाधिक इस्पात उत्पादक देशों में तीसरे स्थान पर आ सकता है।

(ख) देशवार इस्पात उत्पादन संबंधी इंटरनेशनल आयरन एंड स्टील इंस्टीट्यूट के आंकड़ों के अनुसार भारत कलैण्डर वर्ष 2007 में 53 मिलियन टन के उत्पादन के साथ 5वें स्थान पर है। कलैण्डर वर्ष 2007 के दौरान विश्व में सबसे अधिक इस्पात का उत्पादन करने वाले 6 देशों की तुलनात्मक स्थिति

नीचे तालिका में दी गई है। यह मानना है कि कलैण्डर वर्ष 2000 से 2007 के बीच हुई वृद्धि दर कलैण्डर वर्ष 2015 तक भी बरकरार रहेगी तो भारत अपरिष्कृत इस्पात के उत्पादन के मामले में चीन और जापान के बाद तीसरे स्थान पर आ जाएगा।

तालिका 1 : अपरिष्कृत इस्पात उत्पादन 2007 के संबंध में भारत का तुलनात्मक स्थान

वर्ष	कलैण्डर वर्ष 2007 में अपरिष्कृत इस्पात का उत्पादन (मिलियन टन)	वर्तमान स्थान	कलैण्डर वर्ष 2000 तथा कलैण्डर वर्ष 2007 के बीच दर्ज वार्षिक वृद्धि	2015 तक संभावित स्थान
चीन	489.2	1	18.7%	1
जापान	120.2	2	3.1%	2
यूएसए	98.2	3	0.1%	5
रूस	72.4	4	4.3%	4
भारत	53.1	5	10.3%	3
दक्षिण कोरिया	51.5	6	2.9%	6

नोट: आईआईएसआई आंकड़ों के आधार पर गणना की गई।

स्रोत: आर्थिक अनुसंधान इकाई

(ग) देश के कुछ प्रमुख इस्पात निवेशकों की संभावित उत्पादन क्षमता नीचे दी गई है:-

(अपरिष्कृत इस्पात क्षमता: मिलियन टन)

क्र.सं.	कंपनी का नाम	मौजूदा उत्पादन क्षमता	2011-12 तक प्राप्त की जाने वाली संभावित क्षमता	2019-20 तक कुल प्रस्तावित क्षमता
1.	स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि.	12.84	24.84	60.0
2.	राष्ट्रीय इस्पात निगम लि.	2.9	6.3	6.3
3.	एनएमडीसी लि.	-	-	3.0
4.	टाटा स्टील लि.	5.0	13.0	33.5
5.	एस्सार स्टील लि.	4.6	14.50	20.5
6.	जेएसडब्ल्यू स्टील लि.	4.1	11.0	31.0
7.	जिंदल स्टील एंड पावर लि.	2.4	10.45	26.5
8.	इस्पात इंडस्ट्रीज लि.	3.0	5.0	17.0
9.	पोस्को इंडिया प्रा.लि.	-	-	12.0
10.	आर्सेलर मित्तल इंडिया लि.	-	-	24.0

[हिन्दी]

विवरण

सिर पर मैला ढोने की प्रथा के उन्मूलन के लिए लक्ष्य

911. श्री सैयद शाहनवाज हुसैन:
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

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

(क) क्या सरकार सिर पर मैला ढोने की प्रथा का वर्ष 2007 तक उन्मूलन करने के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा वर्तमान में सिर पर मैला ढोने वाले कामगारों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त लक्ष्य को हासिल करने में सामने आ रही समस्याओं का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सिर पर मैला ढोने की प्रथा को सरकार कब तक समाप्त कर देगी तथा उक्त लक्ष्य हासिल करने के लिए किए जा रहे प्रयासों का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुष्मालक्ष्मी जगदीशन): (क) से (घ) वर्ष 2007 तक सिर पर मैला ढोने की कुप्रथा को पूर्णतया समाप्त करने के लिए योजना आयोग द्वारा तैयार की गई राष्ट्रीय कार्यनीति (एनएपी) के अनुसार, सिर पर मैला ढोने की कुप्रथा को समाप्त करने के लिए त्रिआयामी कार्यनीति में (1) सफाई कर्मचारी नियोजन और शुष्क शौचालय सन्निर्माण (प्रतिषेध) अधिनियम, 1993 का प्रवर्तन; (2) समेकित कम लागत स्वच्छता योजना (आईएलसीएस) का कार्यान्वयन; और (3) सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों और उनके आश्रितों की मुक्ति एवं उनके पुनर्वास की राष्ट्रीय योजना (एनएसएलआरएस) का कार्यान्वयन शामिल है। आईएलसीएस और एनएसएलआरएस योजनाओं के कार्यान्वयन के दौरान, लक्ष्यों को प्राप्त करने में इन योजनाओं की कमियों पर विचार किया गया। तदनुसार, सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए स्व-रोजगार की एक नई योजना (एसआरएमएस) को जनवरी, 2007 में आरम्भ किया गया। आईएलसीएस योजना को भी फरवरी, 2008 में संशोधित किया गया। एसआरएमएस के अंतर्गत, सिर पर मैला ढोने वाले शेष व्यक्तियों और उनके आश्रितों की पुनर्वास हेतु पहचान की गई है। उपलब्ध सूचना के अनुसार, देश में लगभग 1.23 लाख सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्ति और उनके आश्रित हैं, जिनकी पुनर्वास के लिए सहायता की जानी है। संलग्न विवरण में राज्यवार ब्यौरा दिया गया है।

क्र.सं. राज्य का नाम सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों और उनके आश्रितों की अद्यतन संख्या

1.	असम	4404
2.	बिहार	15268
3.	दिल्ली	1085
4.	गुजरात	8740
5.	हिमाचल प्रदेश	3296
6.	जम्मू-कश्मीर	254
7.	झारखंड	5750
8.	कर्नाटक	10
9.	मध्य प्रदेश	15213
10.	भारत	13320
11.	मेघालय	372
12.	उड़ीसा	16386
13.	पांडिचेरी	190
14.	राजस्थान	1446
15.	तमिलनाडु	22811
16.	उत्तर प्रदेश	9426
17.	उत्तराखण्ड	525
18.	पश्चिम बंगाल	5265
कुल		123761

उर्बरकों पर राजसहायता

912. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':
श्री शिशुपाल एन. पटले:

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

(क) क्या देश में चालू वर्ष के दौरान उर्वरक राजसहायता लगभग 1,25,000 करोड़ रुपए रहने का अनुमान है;

(ख) यदि हां, तो क्या पहले सरकार द्वारा उर्वरक राजसहायता लगभग 30,986 करोड़ रुपये रहने का अनुमान लगाया गया था;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में वास्तविक स्थिति क्या है; और

(घ) सरकारी अनुमान तथा वास्तविक स्थिति में इतना अधिक अन्तर रहने के क्या कारण हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (घ) 2008-09 के बजट अनुमान को अंतिम रूप देते समय वर्ष 2008-09 के लिए अक्टूबर, 2007 में 48,379.70 करोड़ रुपए की उर्वरक राजसहायता की आवश्यकता होने का अनुमान लगाया गया था। उपर्युक्त अनुमानित आवश्यकता की तुलना में 2008-09 के बजट में केवल 30,986 करोड़ रुपए का ही आबंटन किया गया है। उर्वरकों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में तीव्र वृद्धि होने के कारण उर्वरक राजसहायता की आवश्यकता को बढ़ाकर 1,19,772 करोड़ रुपए कर दिया गया था। राजसहायता की शेष आवश्यकता को 2008-09 की अनुपूरक अनुदान मांग के अंतर्गत आबंटन करके पूरा किए जाने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

रसोई गैस कनेक्शनों के लिए प्रतीक्षा सूची

913. श्री एस. अजय कुमार:
श्री पुन्नुलाल मोहले:
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री धावरचन्द गेहलोत:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रसोई गैस कनेक्शनों के लिए प्रतीक्षा सूची पूरे देश में नियंत्रण से बाहर हो चुकी है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि में विभिन्न राज्यों विशेषकर उड़ीसा, छत्तीसगढ़ तथा मध्य प्रदेश में रसोई गैस कनेक्शन के लिए कितने व्यक्ति प्रतीक्षा सूची में हैं; और

(ग) प्रतीक्षा सूची के सभी व्यक्तियों को कब तक कनेक्शन दे दिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिवशा पटेल): (क) से (ग) नए एलपीजी उपभोक्ताओं का

नामांकन एवं नए एलपीजी कनेक्शन जारी करना एक सतत प्रक्रिया है। वर्तमान में नए एलपीजी कनेक्शन मांग पर तुरन्त उपलब्ध किए जाते हैं।

दिनांक 1.10.2008 की स्थिति के अनुसार, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि उनके पास देश में छत्तीसगढ़ एवं मध्य प्रदेश राज्यों में क्रमशः 553 एवं 5938 नए एलपीजी कनेक्शन जारी करने हेतु प्रतीक्षा सूची में 139978 मामले लंबित हैं। उड़ीसा राज्य में नए एलपीजी कनेक्शन जारी करने के लिए ओएमसीज के पास कोई लंबित प्रतीक्षा सूची नहीं है। दिनांक 1.10.2008 की स्थिति के अनुसार प्रतीक्षा सूची की राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में हैं।

विवरण

दिनांक 1.10.2008 की स्थिति के अनुसार प्रतीक्षा सूची की राज्य-वार संख्या

आंकड़े (नम्बर में)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	योग
1	2
आंध्र प्रदेश	21798
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	360
अरुणाचल प्रदेश	0
असम	2051
बिहार	1061
चंडीगढ़	0
छत्तीसगढ़	553
दादरा और नगर हवेली	0
दमन और दीव	0
दिल्ली	0
गोवा	1206
गुजरात	13171
हरियाणा	13716
हिमाचल प्रदेश	0

1	2
जम्मू-कश्मीर	0
झारखण्ड	753
कर्नाटक	34336
केरल	500
लक्षद्वीप	0
मध्य प्रदेश	5938
महाराष्ट्र	34132
मणिपुर	746
मेघालय	183
मिजोरम	154
नागालैंड	289
उड़ीसा	
पुडुचेरी	
पंजाब	
राजस्थान	
सिक्किम	
तमिलनाडु	
त्रिपुरा	1021
उत्तर प्रदेश	
उत्तराखण्ड	
पश्चिम बंगाल	8010
अखिल भारत	139978

[अनुवाद]

तिरुवनंतपुरम के निकट नेमाम में रेल भूमि का उपयोग

914. श्री खरकला राधाकृष्णन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिण रेलवे के पास तिरुवनंतपुरम के निकट नेमाम में रेलवे के पास उपलब्ध भूमि का उपयोग किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या तिरुवनंतपुरम रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्मों की अनुपलब्धता के कारण रेलगाड़ियों को रोके रखा जा रहा है;

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

(ङ) इस समस्या के समाधान के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। तिरुवनंतपुरम में भीड़-भाड़ कम करने के लिए नेमाम पर सेटेलाइट कोचिंग अनुरक्षण टर्मिनल के गठन के लिए प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है।

(ग) और (घ) जी हां। तिरुवनंतपुरम सेन्ट्रल स्टेशन से पहले आस-पास के स्टेशनों पर या होम सिगनलों पर गाड़ी की रुकौनी कभी-कभी प्रातः 08.30 बजे से 10.30 बजे और अपराह्न 16.30 बजे से 18.30 बजे तक व्यस्ततम अवधि के दौरान उनके देरी से चलने से गाड़ियों के एक साथ अधिक संख्या में इकट्ठे हो जाने के कारण होती है। 16.09.2008 से 15.10.2008 तक 30 दिन की अवधि के दौरान 9 दिन कोई गाड़ी प्लेटफार्म न होने के कारण नहीं रोकी गई थी। बाकी के 21 दिन औसतन 2 गाड़ियां 5 से 15 मिनट के बीच रोकी गई थीं।

(ङ) तिरुवनंतपुरम सेन्ट्रल पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए दूसरे कोचिंग टर्मिनल के रूप में कोचवेली को स्वीकृति दी गई है और कार्य प्रगति पर है।

[हिन्दी]

एनएमडीएफसी को निर्धारित शेयर पूंजी का भुगतान न किया जाना

915. श्री महावीर भगोरा: क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना से 31.3.2007 तक राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास तथा वित्त निगम के अंतर्गत प्रदान की गई निर्धारित शेयर पूंजी में से केन्द्र सरकार ने केवल 88.84 प्रतिशत तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों ने केवल 57.1 प्रतिशत ही प्रदान की है;

(ख) यदि हां, तो निर्धारित धनराशि का भुगतान न किए जाने के क्या कारण हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में निगम द्वारा जारी ऋणों से लाभान्वित व्यक्तियों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) इस शीर्ष के अंतर्गत केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारों द्वारा अनुमोदित तथा जारी की गई धनराशि का योजना-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) चूककर्ता राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): (क) और (ख) अधिकृत शेयर पूंजी वह अधिकतम सीमा है जिस सीमा तक कोई कम्पनी पूंजी की व्यवस्था कर सकती है और जारी हो सकने वाली वास्तविक पूंजी अधिकृत पूंजी से कम अथवा इसके बराबर हो सकती है।

एनएमडीएफसी की वर्ष 1994 में गठन के समय से ही समय-समय पर इसकी अधिकृत शेयर पूंजी में वृद्धि की जाती रही है। दिनांक 31.3.2007 की स्थिति के अनुसार अधिकृत और प्रदत्त पूंजी इस प्रकार थी-

(करोड़ रुपये में)

	अधिकृत शेयर पूंजी	प्रदत्त पूंजी
केन्द्र सरकार	422.50	375.36
राज्य सरकारें	169.00	96.50
संस्थान/व्यक्तिगत	58.50	शून्य

(ग) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया हुआ है।

(घ) 8वीं, 9वीं, 10वीं व 11वीं योजना के दौरान केन्द्र सरकार और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र द्वारा एनएमडीएफसी की इक्विटी में किए गए योगदान की राशि इस प्रकार है:-

(करोड़ रुपये में)

	भारत सरकार	राज्य/संघ राज्य
8वीं योजना	125.00	16.06
9वीं योजना	96.26	24.63
10वीं योजना	158.10	55.81
11वीं योजना	112.14	16.56
(30.9.2008 तक)		
योग	487.50	113.06

(ङ) एनएमडीएफसी के अधिकारियों द्वारा दौरे/विचार-विमर्श के माध्यम से राज्य सरकारों द्वारा अपनी योगदान राशि समय पर अवमुक्त कराने के प्रयास किए जाते हैं। केन्द्र सरकार द्वारा भी इस मामले को राज्य सरकारों के साथ उठाया गया है।

विवरण

लाभार्थियों की राज्य-वार संख्या दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य	2005-06 लाभार्थियों की संख्या	2006-07 लाभार्थियों की संख्या	2007-08 लाभार्थियों की संख्या	2008-09 लाभार्थियों की संख्या 15.10.2008 तक
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	7448	5117	2631	258
2.	अरुणाचल प्रदेश	42	0	0	0
3.	असम	720	2180	654	0
4.	बिहार	250	700	893	1032
5.	चंडीगढ़	8	4	13	4
6.	छत्तीसगढ़	0	137	0	0
7.	दिल्ली	72	25	107	34

1	2	3	4	5	6
8.	गुजरात	0	925	474	200
9.	हिमाचल प्रदेश	144	127	375	100
10.	हरियाणा	700	960	1073	752
11.	जम्मू-कश्मीर	565	740	1350	380
12.	झारखंड	363	126	218	0
13.	केरल	6195	8669	10250	6385
14.	कर्नाटक	1147	0	1234	413
15.	महाराष्ट्र	0	150	1933	1000
16.	मणिपुर	0	0	80	0
17.	मध्य प्रदेश	0	0	0	0
18.	मेघालय	0	0	62	0
19.	मिजोरम	0	400	1000	300
20.	नागालैंड	1166	1136	1681	209
21.	उड़ीसा	501	140	0	100
22.	पांडिचेरी	13	25	57	100
23.	पंजाब	963	1050	1875	0
24.	राजस्थान	246	335	626	205
25.	तमिलनाडु	4778	14582	8042	7857
26.	त्रिपुरा	50	41	75	0
27.	उत्तर प्रदेश	2156	0	615	0
28.	उत्तराखण्ड	470	292	0	0
29.	पश्चिम बंगाल	6304	9922	12415	5929
	कुल	34301	47783	47733	25258

[अनुवाद]

निजी तेल कंपनियों द्वारा अर्जित अप्रत्याशित लाभ

916. श्री गुरुदास दासगुप्त:
श्री सी.के. चन्द्रप्यन:
श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी:

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

(क) क्या देश में निजी तेल कंपनियां विश्व में कच्चे तेल की उच्च कीमतों के कारण अप्रत्याशित लाभ कमा रही हैं;

(ख) क्या यह सही है कि निजी तेल कंपनियों के लिए नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) अपनाए जाते समय कच्चे तेल की कीमतें वर्तमान में विश्व में कच्चे तेल की कीमतों से बहुत नीचे थीं;

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

(घ) क्या सरकार का विचार एनईएलपी में संशोधन करने या निजी तेल कंपनियों द्वारा अर्जित किए गए अप्रत्याशित लाभ पर उपकर लगाने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा घटेल): (क) से (ङ) निजी तेल कंपनियां नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के तहत उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पीएससी) व्यवस्था में प्रचालन कर रही हैं, विदेशी कंपनियों सहित राष्ट्रीय तेल कंपनियों तथा निजी कंपनियों के लिए निबंधन और शर्तें समान हैं। अभी तक एनईएलपी पीएससीज से कोई महत्वपूर्ण कच्चा तेल उत्पादन नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

उर्वरकों पर राजसहायता

917. श्री कमला प्रसाद रावत: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2007-08 के दौरान उर्वरकों पर कितनी राजसहायता दी गई;

(ख) क्या सरकार का विचार चालू वर्ष के दौरान उर्वरकों पर राजसहायता में वृद्धि करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) वर्ष के

दौरान कुल 40338 करोड़ रुपए की राजसहायता वितरित की गई थी।

(ख) से (घ) उर्वरक राजसहायता फार्मिगेट स्तर पर उर्वरकों की सुपुर्दगी लागत और उर्वरकों के अधिसूचित बिक्री मूल्यों के बीच का अन्तर होती है। उर्वरकों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में तीव्र वृद्धि होने, देश में राजसहायता प्राप्त उर्वरकों के बिक्री मूल्य स्थिर होने और मौजूदा वर्ष में उर्वरकों की बढ़ती हुई अनुमानित मांग के कारण चालू वर्ष में उर्वरक राजसहायता की अनुमानित आवश्यकता बढ़कर 119772 करोड़ रुपए हो गई है।

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा इस्पात का मूल्य निर्धारण

918. श्री दानवे रावसाहेब पाटील:
श्री संजय धोत्रे:

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) ने घरेलू बाजार में इस्पात की बढ़ती हुई कीमतों की खबर के बाद भी जुलाई माह में इस्पात की कीमतों में बदलाव नहीं करने का निर्णय लिया है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) और (ख) स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि. (सेल) ने जुलाई, 2008 में लंबे उत्पादों के साथ-साथ चपटे उत्पादों के लिए अपनी कारखाना बाढ़ कीमतों की सूची में कोई परिवर्तन नहीं किया है। जुलाई, 2008 में सेल के प्रमुख उत्पादों की कीमतों का ब्यौरा संलग्न विवरण-I और II में दिया गया है।

विवरण I

प्रतिनिधि चपटे उत्पादों हेतु सेल की कारखाना बाढ़ कीमतों की सूची

(कीमत: रुपए/टन)

मद	1.6.2008 की स्थिति के अनुसार	1.7.2008 की स्थिति के अनुसार	1.8.2008 की स्थिति के अनुसार
1	2	3	4
5-10 एमएम	34500	34500	34500
पीएम प्लेट्स आईएस 2062 जीआर ए के			

1	2	3	4
एबीवी 12 < 20 एमएम	36500	36500	36500
चार खानेदार प्लेट्स आईएस 3502			
6/7 एमएम	35500	35500	35500
एचआर शीट्स आईएस 1079 जीआर ओ के			
एबीवी 2.5 - 3.15	34100	34100	34100
एचआर क्वायल: आईएस 10748 जीआर 1 के			
2.5 - 3.15	33100	33100	33100
स्कैल्प आईएस 10748 जीआर 1 के			
एबीवी 2.5 - 3.15	31800	31800	31800
सीअग्र क्वायल आईएस 513 जीआर ओ के			
0.50	38000	38000	38000
0.63	37600	37600	37600
1.0	37000	37000	37000
सीआर शीट्स			
0.63	37900	37900	37900
1.0	37300	37300	37300
जीपी शीट्स आईएस 277 सीएल 8			
0.63	40600	40600	40600
1.0	39800	39800	39800
जीसी शीट्स			
0.63	41300	41300	41300
1.0	40500	40500	40500

विवरण II

प्रतिनिधि लंबे उत्पादों के लिए सेल की कारखाना बाढ़ कीमतों की सूची

(कीमत: रुपए/टन)

श्रेणी/मद	1.6.2008 की स्थिति के अनुसार	1.7.2008 की स्थिति के अनुसार	1.8.2008 की स्थिति के अनुसार
टोर/टीएमटी आईएस 1786 लौहांश 415			
8 एमएम	32000	32000	32000
एंगल्स			
65×65×6 आईएस 2062 ग्रेड	31000	31000	31000
चैनल्स			
200×75 आईएस 2062 ग्रेड ए	33000	33000	33000

[हिन्दी]

[अनुवाद]

सामान्य पेट्रोल तथा डीजल की आपूर्ति बंद किया जाना

आईजीआईए के रनवे पर आघात पशु

919. श्री हेमलाल मुर्मू:
श्री के.सी. पल्लानी शामी:

920. श्री किन्जरपु घेरननायडु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

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

(क) क्या इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन (आईजीआईए) के द्वितीय रनवे को वहां पर 2-3 फुट लम्बे मोनिटर लिजाई के आ जाने तथा कुछ गीदड़ दिखने के कारण लगभग एक घण्टे तक बन्द कर दिया गया तथा लगभग 100 उड़ानें विलम्ब से उड़ी थीं;

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) ने छोटे कस्बों, शहरों में सामान्य पेट्रोल की आपूर्ति बंद कर दी है जिससे उपभोक्ता अधिक महंगा प्रीमियम ब्रांड वाला ईंधन खरीदने के लिए बाध्य हो गए हैं जैसा कि दिनांक 17 जून, 2008 को "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए कुछ कदम उठाए गए हैं; और

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

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

(ग) सामान्य पेट्रोल तथा डीजल की आपूर्ति बहाल करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):
(क) और (ख) दिनांक 1.06.2008 को भारतीय समयानुसार 0930 बजे, 6 मानिटर लिजाई रनवे शोल्डर घास क्षेत्र में 09/27 रनवे पर दिखाई दिए तथा एयर ट्राफिक कंट्रोल ने तत्काल ही रनवे को प्रचालनों के लिए बन्द कर दिया। मानिटर लिजाई को पकड़ लिया गया तथा रनवे से हटा दिया गया और रनवे को भारतीय समयानुसार 1040 बजे प्रचालन के लिए खोल दिया गया था। इसी प्रकार 16.06.2008 को रनवे 10/28 पर भारतीय समयानुसार 1049 बजे गीदड़ देखा गया था। जिसके परिणामस्वरूप जेट एयरवेज की उड़ानों को उपर ही घूमना पड़ा।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने रिपोर्ट दी है कि उन्होंने छोटे कस्बों, शहरों में सामान्य पेट्रोल और डीजल की आपूर्ति बंद नहीं की है, जिससे उपभोक्ता अधिक महंगा प्रीमियम ब्रांड वाला ईंधन खरीदने के लिए बाध्य हो गए हों जैसा कि दिनांक 17 जून, 2008 को "दैनिक जागरण" में समाचार प्रकाशित हुआ है।

(ग) और (घ) जी, हां। पक्षी टकराव के मामलों तथा आघात/जंगली पशुओं के प्रवेश को रोकने के लिए हवाई अड्डों पर एयरफील्ड पर्यावरण प्रबंध समितियां गठित की गई हैं। उन हवाईअड्डों पर जहां अनुसूचित उड़ानें प्रचालित की जाती हैं वहां अघात पशुओं/पक्षी आकर्षण के स्रोत की पहचान के लिए उचित उपचारी कदम उठाए गए हैं, जैसे कूड़ों का निपटान, पानी एकत्रण को रोकने, कूड़ेदान को ढकना, आधुनिक बूचड़खानों की स्थापना, पक्षियों को मारना व उनको पकड़ना तथा हवाईअड्डे की परिधि में कटीली तारें लगाना आदि।

ओएमसीज ने यह भी रिपोर्ट दी है कि उन्होंने यह सुनिश्चित किया है कि देश में खुदरा बिक्री केन्द्रों पर सामान्य और ब्रांड वाले पेट्रोल तथा डीजल की हर समय उपलब्धता बनाई रखी जाए। ओएमसीज खुदरा बिक्री केन्द्र के डीलरों की मांग के अनुसार उन्हें सामान्य और प्रीमियम ब्रांड वाले पेट्रोल और डीजल की आपूर्ति कर रही हैं। प्रीमियम ईंधनों की खरीद सामान्य पेट्रोल व डीजल तथा प्रीमियम ईंधनों के बीच उपभोक्ता की पसंद के अनुसार की जाती है।

दूर पैकेज

सरकार ने ओएमसीज को यह निदेश दिया है कि देश भर में सभी खुदरा बिक्री केन्द्रों पर बिना ब्रांड तथा ब्रांड वाले डीजल तथा पेट्रोल की पर्याप्त आपूर्ति व उपलब्धता सुनिश्चित की जाए।

921. श्री अमिताभ नन्दी: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार मध्यम तथा निम्न मध्यम श्रेणी के पर्यटकों के लिए दूर पैकेज देने का है;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ग) पर्यटकों के लिए टूर पैकेज ट्रेवल एजेंटों और टूर आपरेटरों द्वारा प्रदान किए जाते हैं। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार की पर्यटन के संवर्धन के लिए, यात्रा एजेंटों, टूर आपरेटरों, घरेलू टूर आपरेटरों और साहसिक टूर आपरेटरों को, जो घरेलू और विदेशी पर्यटकों को टूर पैकेज प्रदान करते हैं, मान्यता प्रदान करने की एक स्वैच्छिक योजना है।

मनाली-लेह रेल लिंक की स्थापना

922. श्री-बसुदेव आचार्य: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने मनाली-लेह रेल लिंक स्थापित करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या रेलवे ने इस कार्य का व्यापक सर्वेक्षण कार्य शुरू कर दिया है;

(घ) यदि हां, तो अब तक क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) इस परियोजना के लिए अनुमानित व्यय, समय-सीमा तथा धनराशि हिस्सेदारी का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) बिलासपुर से लेह तक (बरास्ता कुल्लु और मनाली) जोड़ने वाली नई रेल लाइन के निर्माण के लिए एक टोह इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण को स्वीकृत किया गया है।

(ङ) इस स्तर पर प्रश्न नहीं उठता है।

बिहार में रेल लाइनों का विद्युतीकरण

923. श्री राम कृपाल यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के पास ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बिहार में रेल लाइनों का विद्युतीकरण किए जाने की कोई योजना है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उक्त परियोजना कब तक शुरू किए जाने तथा पूरी कर लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान निम्नलिखित खंडों का विद्युतीकरण किए जाने की योजना है। ब्यौरा इस प्रकार है:

परियोजना का नाम और स्वीकृति का वर्ष	कुल किलोमीटर	बिहार में किलोमीटर	परियोजना की कुल लागत (करोड़ रुपयों में)	2008-09 के लिए परिव्यय (करोड़ रुपयों में)	धन की शेष आवश्यकता (करोड़ रुपयों में)
बाराबंकी-गोंडा-गोरखपुर-बरीनी 2007-08	729	388	679.96	98.51	581.45
बरीनी-कटिहार 2008-09	809	250	821.53	25.20	797.33

(ग) परियोजनाओं को पूरा करने की तारीख भविष्य में धन की उपलब्धता पर निर्भर है। बहरहाल, बिहार में अधिकांश परियोजनाएं 11वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान पूरी हो जाएंगी।

राष्ट्रीय वैमानिकी आयोग का गठन

924. श्री बालासोवरी बल्लभनेनी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार राष्ट्रीय वैमानिकी आयोग के गठन संबंधी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) इसका गठन कब तक किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) राष्ट्रीय एयरोनॉटिक्स आयोग की स्थापना का ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

और अधिक जनसाधारण एक्सप्रेसों की मांग

925. श्री हेमन्त खंडेलवाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार पहले से ही नई दिल्ली-पटना (राजेन्द्र नगर) के बीच चल रही "जनसाधारण एक्सप्रेस" की तर्ज पर निजामुद्दीन-इंदौर और निजामुद्दीन-नागपुर ट्रेनों की शुरुआत करने का है;

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

(ग) इन ट्रेनों के कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेल लाइनों का विद्युतीकरण

926. श्री मुन्शी राम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन रेल लाइनों का ब्यौरा क्या है जिनका विद्युतीकरण का कार्य वर्ष 2005 तक पूरा किया जाना था;

(ख) क्या इन रेल लाइनों के विद्युतीकरण का कार्य रेल विभाग द्वारा तैयार किए गए प्रगति कार्यक्रम के अनुसार पूरा कर लिया गया है;

(ग) यदि नहीं, तो क्या रेलवे ने इस अनावश्यक विलंब की जिम्मेदारी तय की है और इसके परिणामस्वरूप इसकी लागत में हुई वृद्धि का अनुमान लगाया है; और

(घ) सहारनपुर लखनऊ रेल लाइन के विद्युतीकरण का कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) 10वीं पंचवर्षीय योजना अप्रैल 2002 से आरंभ हुई थी। अप्रैल 2002 से मार्च 2005 तक 1279 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है जिसका ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। इसके साथ मार्च 2005 संवर्षी विद्युतीकरण 17280 मार्ग किलोमीटर बन जाता है।

(ख) रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लक्ष्य कार्यों की प्रगति और संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए वर्ष-दर-वर्ष निर्धारित किए जाते हैं। बहरहाल, 10वीं पंचवर्षीय योजना (2002-2007) के दौरान 1800 मार्ग किलोमीटर की आरम्भिक योजना की तुलना में 1810 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) सहारनपुर-लखनऊ रेल लाइन पर विद्युतीकरण कार्य प्रगति पर है और दिसंबर 2011 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

विवरण

2002-2005 के दौरान विद्युतीकृत मार्ग

क्र.सं.	खंड	रेलवे	मार्ग किलोमीटर
1	2	3	4
1.	बारासात-हसनाबाद	पूर्व	52
2.	पटना-गया	पूर्व मध्य	92
3.	कुसुंदा-जमुनियाटांड	पूर्व मध्य	23
4.	लुधियाना-अमृतसर	उत्तर	137
5.	मल्हार-सफेदाबाद-बाराबंकी	उत्तर	18
6.	सहारनपुर-रूड़की-दौसानी	उत्तर	45
7.	लक्सर-मुआज्जमपुरनारायण और तापरी बाईपास लाइन	उत्तर	29

1	2	3	4
8.	लखनऊ पैसेंजर लाइन	उत्तर	04
9.	कांचीपुरम-तक्कोलम	दक्षिण	22
10.	तिंडीवणम-विल्लुपुरम	दक्षिण	37
11.	एर्णाकुलम-कोट्टायम-कायनकुलम-कोल्लम	दक्षिण	153
12.	एर्णाकुलम-अलप्पुझा-कायनकुलम	दक्षिण	99
13.	रेणीगुंटा-नंदलूर	दक्षिण मध्य	86
14.	अन्नडा रोड-बालासौर-भद्रक	दक्षिण मध्य	96
15.	व्यारा-नंदूरबार-दोंडैचा	पश्चिम	130
16.	भेस्टन नियौल बाईपास लाइन	पश्चिम	04
17.	भुवनेश्वर-बरांग-मेरामंडोली (तालचेर)	पूर्व तट	96
18.	तालचेर स्टेशन यार्ड	पूर्व तट	03
19.	रजतगढ-कपिला रोड/नेरगुंडी और राधाकिशोर-माचापुर	पूर्व तट	35
20.	भद्रक-कटक-बारांग (अंशतः)	पूर्व तट	77
21.	खोरधा रोड-पुरी	पूर्व तट	41
जोड़			1279

[अनुवाद]

दिल्ली विमानपत्तन में डोरमेटरी सुविधाएं

927. डा. एम. जगन्नाथ: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड का विचार विमानपत्तन पर यात्रियों द्वारा रात गुजारने से संबंधित कठिनाइयों के मद्देनजर इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर डोरमेटरी सुविधाएं प्रदान करने का है;

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

(ग) उक्त सुविधाएं कब तक उपलब्ध करा दिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा आधुनिकीकरण

परियोजना के तहत दिल्ली अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा प्राइवेट लिमिटेड नये एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण कर रहा है जिसमें यात्रियों की आवश्यकतायें पूरी करने के लिए एक 60 कमरों वाला ट्रांजिट होटल शामिल होगा। इसके अतिरिक्त बजट से लेकर 5 सितारा श्रेणी तक अनेक होटल सुविधाओं की भी योजना बनाई गई है जिनके वर्ष 2010 तक उपलब्ध हो जाने की संभावना है।

अंकोला-हुबली खंड का आमाम परिवर्तन

928. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंकोला-हुबली खंड का आमाम परिवर्तन का कार्य पिछले अनेक वर्षों से लंबित है;

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

(ग) इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) हुबली से अंकोला तक नई लाइन का कार्य वर्ष 1997-98 के बजट में शुरू किया गया था और हुबली-किरवट्टी खंड पर भूमि अधिग्रहण, मिट्टी तथा पुल संबंधी कार्य शुरू कर दिए गए हैं। माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा गठित केन्द्रीय अधिकार प्राप्त समिति (सीईसी) इस परियोजना के लिए वन भूमि के अंतरण से संबंधित जनहित याचिका संबंधी मामले की सुनवाई कर रही है। सीईसी के दिशानिर्देशों के अनुसार, इस परियोजना से संबंधित कार्य को रोक दिया गया है। सीईसी का समग्र निर्णय प्राप्त होने के बाद ही इस परियोजना के बारे में अगली कार्रवाई शुरू की जा सकती है जिसके लिए नियमित रूप से मामले की निगरानी की जा रही है।

सबरीमाला का विकास

929. श्री पी.सी. धामस: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास केरल में सबरीमाला को विकसित करने की कोई योजना है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(घ) क्या सरकार ने इस स्थान को तीर्थस्थल के रूप में मान्यता दी है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस स्थान (सेंटर) के विकास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ङ) पर्यटक रुचि के स्थलों का विकास एवं संवर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों द्वारा स्वयं किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत राज्य सरकारों के साथ परामर्श से प्राथमिकता प्रदत्त परियोजनाओं के आधार पर निधियां प्रदान करता है।

केरल राज्य में सबरीमाला तीर्थ केन्द्र के विकास संबंधी कार्यकलाप ट्रेवनकोर देवस्वाम बोर्ड और लाइन विभागों द्वारा किए जाते हैं। तथापि, पर्यटन मंत्रालय ने वर्ष 1998-99 के दौरान सबरीमाला में तीर्थ सुविधाकरण केन्द्र के निर्माण हेतु, 104.89 लाख रुपए की एक परियोजना स्वीकृत की है।

गोवा में डाबोलिम विमानपत्तन का विस्तार

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

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने गोवा में डाबोलिम विमानपत्तन में विद्यमान विमानपत्तन टर्मिनल भवन/नए भवन का विस्तार कार्य शुरू किया है;

(ख) क्या नए रनवे का निर्माण किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इसके कब तक कार्य शुरू करने की संभावना है; और

(घ) डाबोलिम विमानपत्तन के नवीकरण और विस्तार के लिए कुल कितनी धनराशि खर्च की गई है?

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

(ख) और (ग) गोवा हवाईअड्डे (डाबोलिम) का रनवे भारतीय नौसेना का है। इस हवाईअड्डे पर नये रनवे का निर्माण करने की एएआई की कोई योजना नहीं है।

(घ) गोवा हवाईअड्डे (डाबोलिम) पर मौजूदा एप्रन का विस्तार कार्य में 1200 लाख रुपये व्यय किये गये हैं।

जनता खाद्य वस्तुओं की बिक्री पर रोक

931. श्री सी.के. चन्द्रप्यन:

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेल खान-पान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) ने दिल्ली सहित सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सभी सस्ते खाद्य पदार्थों जिन्हें "जनता फूड आइटम" कहा जाता है की बिक्री पर रोक लगाने का निर्णय लिया है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश सरकार से भूमि का अधिग्रहण

932. श्री चन्द्रभान सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश सरकार से विमानपत्तनों के विकास के लिए निःशुल्क आधार पर भूमि का अधिग्रहण किया है;

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी भूमि अधिग्रहीत की गई है; और

(ग) विमानपत्तनों के विकास कार्यों की स्थिति क्या है?

भागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):
(क) और (ख) जी, हां। राज्य सरकार ने अभी तक निम्नलिखित हवाईअड्डे भोपाल 354.45 एकड़, इंदौर-137 एकड़ तथा खजुराहो 355.66 एकड़ भूमि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) को निःशुल्क सौंप दी है।

(ग) मध्य प्रदेश हवाईअड्डे पर विकास कार्य की स्थिति संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	योजना का नाम	परियोजना के लिए स्वीकृत/बजट राशि	30.09.08 तक हुई प्रगति	पूरा होने का संभावित समय	टिप्पणी
मध्य प्रदेश					
1.	भोपाल				
	नये समेकित टर्मिनल भवन का निर्माण	135.04	-	14.09.09	कार्य अभी दिया गया है।
	नये एप्रन का निर्माण तथा सम्बद्ध कार्य	63.78	-	-	ब्यौरे का अनुमान प्रगति पर है। एजेंसियों की छटनी के लिए प्रेस नोटिस जारी कर दिया है।
	रनवे का विस्तार तथा रनवे 12 के छोर पर भूमि अर्जन	10.50	10%	05.04.09	कार्य प्रगति पर है।
2.	इंदौर				
	नये समेकित टर्मिनल भवन का निर्माण	135.60	-	अक्टूबर, 2009	कार्य अभी दिया गया है।
	रनवे का विस्तार एवं सुदृढ़ीकरण तथा आइसोलेशन वे एवं टैक्सी वे का निर्माण	60.00	23%	06.05.09	कार्य प्रगति पर है।
3.	खजुराहो				
	नये समेकित टर्मिनल भवन का निर्माण	75.32	33%	31.12.08	कार्य प्रगति पर है।
	नये एप्रन तथा टैक्सी वे का निर्माण	13.47	100%	-	कार्य पूरा हो गया है।

[अनुवाद]

कटक रेलवे स्टेशन की सेकिन्ड ओपनिंग

933. श्री भर्तृहरि महताब: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कटक रेलवे स्टेशन की सेकिन्ड ओपनिंग का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है;

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

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

(घ) स्टेशन की उक्त सेकिन्ड ओपनिंग के कब तक कार्य शुरू करने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। बुकिंग कार्यालय और सभी प्लेटफार्मों को जोड़ने वाली ऊपरी पैदल पुल के प्रावधान सहित कटक स्टेशन पर पूर्वी किनारे पर दूसरे प्रवेश मार्ग को चालू कर दिया गया है और 26 जुलाई, 2008 को खोल दिया गया है। वर्तमान में दूसरे प्रवेश मार्ग पर पहुंच मौजूदा रेलवे गुड्स शैड रोड से संभव है। दूसरे प्रवेश मार्ग से राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 5 की सेवा सड़क तक एक संपर्क सड़क की योजना है जिसे भूमि उपलब्ध न होने के कारण पूरा नहीं किया जा सका है। 0.59 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेल नेटवर्क का विस्तार

934. श्री रवि प्रकाश वर्मा:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने विभिन्न राज्यों में ऐसे जिलों की पहचान की है जो रेल नेटवर्क से जुड़े नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार विशेषकर उत्तर प्रदेश और महाराष्ट्र का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त जिलों में रेल कनेक्टिविटी प्रदान करने संबंधी प्रस्ताव रेलवे के विचाराधीन है;

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

(ङ) इन प्रस्तावों पर कार्य कब तक शुरू और पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) देश में प्रत्येक जिले को रेल संपर्क मुहैया कराने की कोई नीति नहीं है तथा इस संबंध में आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

कंपनी के स्वामित्व-कंपनी द्वारा संचालित पेट्रोलियम बिक्री केन्द्र

935. श्री गिरधारी लाल भार्गव:

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी:

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

(क) क्या सरकारी तेल विपणन कंपनियों ने बड़ी संख्या में कंपनी के स्वामित्व-कंपनी द्वारा संचालित पेट्रोलियम बिक्री केन्द्रों पर अपने कार्य (आपरेशन) को बंद करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन केन्द्रों को आवेदक व्यक्तियों और कतिपय विशेष श्रेणी के आवेदकों को आवंटित किया जाएगा;

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

(घ) क्या सरकारी तेल विपणन कंपनियां ब्रांड के प्रमोशन के लिए सीओसीओ आधार पर चलाए जाने वाले कुछ बिक्री केन्द्रों को तब भी अपने पास ही रखेगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिव्यशा पटेल): (क) से (ङ) संबन्धित आशय पत्र धारकों (एलओआई) की संख्या कम करने के उद्देश्य से मंत्रालय ने दिनांक 6 सितंबर, 2006 के पत्र द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) अर्थात् इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) और भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) को कंपनी के स्वामित्व में कंपनी द्वारा प्रचालित (कोको) खुदरा बिक्री केन्द्रों के प्रचालन के लिए विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए थे। इन विस्तृत दिशानिर्देशों के अनुसार संबन्धित एलओआई धारकों को विशेष योजना (आपरेशन विजय-कारगिल), विवेकाधीन कोटा योजना, संग्रह निधि योजना (अ.जा./अ.ज.जा.), विधवा एवं 40 वर्ष से अधिक आयु वाली अविवाहित महिला, जिनके माता-पिता कोई उपार्जन नहीं करते हों) और इस क्रम में अन्य वर्गों को अस्थायी कोको खुदरा बिक्री केन्द्रों का प्रस्ताव किया जाना है। स्थायी कोकोज, जिनका ब्रांड बनाने एवं प्रशिक्षण उद्देश्यों के लिए कार्यालयिक महत्व है, का प्रचालन कंपनियों द्वारा अपने अधिकारियों के माध्यम से स्थायी रूप से किया जाना होता है। इन स्थायी कोकोज के ब्यारे ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

बड़ी असैनिक विमान दुर्घटनाएं

936. श्री अधीर चौधरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत छह महीनों के दौरान देश में घटित बड़ी असैनिक विमान दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इसके परिणामस्वरूप कितने यात्री मारे गए और कितने यात्री घायल हुए तथा दुर्घटनावार कितनी संपत्ति का नुकसान हुआ है;

(ग) पीड़ितों के निकट संबंधियों को कितना मुआवजा दिया गया है;

(घ) क्या सरकार ने ऐसी दुर्घटनाओं के सही कारणों का पता लगाने के लिए कोई समिति गठित की है;

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

(च) सरकार द्वारा भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) पिछले छह महीनों में भारत में पंजीकृत सिविल विमानों की दो दुर्घटनाएं हुईं। पहली दुर्घटना 3.8.2008 को मेसर्स रेन द्वारा परिचालित एक बैल-430 हेलीकाप्टर की हुई जब यह हैदराबाद-जगदलपुर-रायपुर से उड़ान के दौरान लापता हो गया जिसमें 4 व्यक्ति सवार थे। अन्य मामले में मेसर्स आंध्र प्रदेश एविएशन अकादमी द्वारा परिचालित एक शेषणा-152 विमान 8.9.2008 को उड़ान भरने के तुरंत बाद नष्ट हो गया जिसमें दो व्यक्तियों की मृत्यु हो गई।

(ग) मुआवजा यदि कोई है इसका भुगतान आपरेटरों द्वारा कर दिया गया है। सरकार यात्रियों को अदा की गई मुआवजा राशि के संबंध में किसी प्रकार का रिकार्ड नहीं रखती।

(घ) और (ङ) दोनों दुर्घटनाओं की वायुयान नियम 1937 के नियम 71 के अधीन नियुक्त दुर्घटना निरीक्षकों द्वारा जांच की जा रही है।

(च) विमान दुर्घटनाओं से बचने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा विभिन्न दुर्घटना निवारक कार्यक्रम आरम्भ किये गये हैं। आपरेटर के प्रचालन/ईजीनियरिंग विभागों में कमियों का पता लगाने के लिए, सुरक्षा आडिट, निगरानी प्रणाली इत्यादि किये

जाते हैं। इन कमियों को दूर करने अथवा कम करने के लिए निवारक कार्रवाई की जाती है। सभी सेवा प्रदायकों के साथ सुरक्षा प्रबंध प्रणाली आरम्भ की गई है। जांच से प्राप्त सुरक्षा सिफारिशों का संबंधित यूनिटों द्वारा कार्यान्वयन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा पालन किया जाता है जिससे इस प्रकार की दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोका जा सके। पिछले कुछ वर्षों के दौरान यात्री यातायात और विमानों की संख्या में अप्रत्याशित वृद्धि के बावजूद, विभिन्न सुरक्षा उपायों के कारण विमान दुर्घटना दर में कमी आई है।

दुर्गापुर उर्वरक संयंत्र को पुनः चालू करना

937. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दुर्गापुर उर्वरक संयंत्र को पुनः चालू करने के लिए कोई कार्यक्रम तैयार किया है;

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

(ग) क्या इस संबंध में उसके समीप ही पश्चिम बंगाल के वीरभूम जिले में खोजी गई गैस का उपयोग किया जाएगा; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) और (ख) सरकार द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसरण में, दुर्गापुर इकाई सहित हिंदुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लिमिटेड (एचएफसीएल) की बंद पड़ी सभी इकाइयों का पुनरुद्धार करने की व्यवहार्यता का पता लगाया जा रहा है बशर्ते कि गैस की सुनिश्चित उपलब्धता हो। इकाई के पुनरुद्धार के निधियन के विभिन्न विकल्पों की जांच की जा रही है। प्रत्येक इकाई के पुनरुद्धार प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने के बाद ब्यौरा तैयार किया जाएगा।

(ग) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

पारसनाथ से इसरी-मधुबन तक रेल लाइन का विस्तार

938. श्री टेकलाल महतो: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे पारसनाथ से इसरी मधुबन तक रेल लाइन का विस्तार करने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्य के कब तक शुरु होने की संभावना है तथा उक्त प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि का प्रस्ताव किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) पारसनाथ से मधुबन तक नई बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण स्वीकृत किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों का निर्माण

939. श्री दुष्यंत सिंह:

श्री के.जे.एस.पी. रेड्डी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास कुछ ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों के निर्माण का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त प्रयोजनार्थ निजी क्षेत्र की भागीदारी भी आमंत्रित की गई है;

(ग) यदि हां, तो ऐसे विमानपत्तनों के निर्माण के लिए चुने गए स्थानों का ब्यौरा क्या है;

(घ) इस पर पर्यावरण और वन मंत्रालय के क्या विचार हैं; और

(ङ) उपर्युक्त प्रस्ताव की क्या स्थिति है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) केन्द्र सरकार ने नवी मुम्बई, सिंधुदुर्ग (महाराष्ट्र);

मोपा (गोवा); बीजापुर, सिमोगा, हासन, गुलबर्गा (कर्नाटक); तथा कुन्नूर (केरल) में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों की स्थापना के लिए 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदन प्रदान कर दिया है। उपरोक्त के अतिरिक्त, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा पाकयोंग (सिक्किम); ईटनगर (अरुणाचल प्रदेश) तथा चित्तु (नागालैंड) में ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों की स्थापना के लिए 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदन प्रदान किया जा चुका है।

(घ) ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के निर्माण से पहले संबंधित परियोजना प्राधिकारियों द्वारा पर्यावरण एवं वन मंत्रालय से क्लियरेंस प्राप्त किया जाता है।

(ङ) पीपीपी परियोजनाओं के मामले में निजी कम्पनियों का चयन प्रगति पर है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा क्रियान्वित की जाने वाली परियोजनाएं नियोजन की अवस्था में हैं।

[हिन्दी]

सेल द्वारा आयोजित स्वास्थ्य मेले

940. श्री राजेश वर्मा: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) और अन्य उपक्रमों द्वारा देश में स्वास्थ्य मेले आयोजित किए जाने के लिए धनराशि खर्च की जा रही है;

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

(ग) आयोजित किए गए स्वास्थ्य मेलों के तिथिवार और स्थान-वार ब्यौरा क्या है तथा गत तीन वर्षों एवं चालू वर्ष के दौरान कितनी धनराशि खर्च की गई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और लोक सभा के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

सकल घरेलू उत्पाद में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग का योगदान

941. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान सकल घरेलू उत्पादन में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग का योगदान कितना है;

(ख) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में बड़े, मध्यम, छोटे और बहुत छोटे उद्योगों के योगदान का प्रतिशत क्या है;

(ग) आज की तिथि की स्थिति के अनुसार खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में कितनी बहुराष्ट्रीय कंपनियां काम कर रही हैं;

(घ) बाजार में उनकी कितनी प्रतिशत हिस्सेदारी है; और

(ड) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजनाविधि के दौरान सकल घरेलू उत्पादन में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के योगदान में वृद्धि करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध

वर्तमान कीमतों पर सकल घरेलू उत्पाद

(करोड़ रुपये में)

विवरण	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07 (अनन्तिम)
खाद्य उत्पाद एवं पेय	51846	55772	59281	70088
सकल घरेलू उत्पाद में अंशदान का प्रतिशत	2.0	1.9	1.8	1.8
स्थिर कीमतों पर सकल घरेलू उत्पाद (आधार वर्ष 1999-00)				(करोड़ रुपये में)
विवरण	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07 (अनन्तिम)
खाद्य उत्पाद एवं पेय	46386	47245	49165	53589
सकल घरेलू उत्पाद में अंशदान का प्रतिशत	2.1	2.0	1.9	1.9

(ग) और (घ) कुछ बहुराष्ट्रीय कंपनियों ने प्रसंस्कृत खाद्य तैयार करने के लिए अपनी इकाइयां स्थापित की हैं। वैसे, लघु क्षेत्र और कुटीर-उद्योग में कार्यरत बहुराष्ट्रीय कंपनियों के बारे में अपेक्षित ब्यौरे मंत्रालय में केन्द्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। रोजगार के आधार पर, खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों समेत संपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र को संगठित और असंगठित क्षेत्रों के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। सकल उत्पादन की दृष्टि से वर्ष 2006-07 तक असंगठित क्षेत्र का अंशदान 4% है जबकि संगठित क्षेत्र का अंशदान 59% है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में स्वतः अनुमोदन के अंतर्गत शतप्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति है।

(ड) सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास को प्रोत्साहित करने और उन्हें अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए अन्य संवर्धनात्मक उपायों के अलावा खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों की स्थापना और आधुनिकीकरण, बुनियादी सुविधा विकास का सृजन, अनुसंधान एवं विकास को समर्थन, मानव संसाधन विकास के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए अनेक योजना स्कीमों तैयार और कार्यान्वित की हैं। यह मंत्रालय खाद्य गुणवत्ता परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन, हैजाई एनालिसिस क्रिटिकल कंट्रोल प्वाइंट, अंतर्राष्ट्रीय मानकीकरण संगठन, (आईएसओ) 9000 जैसी गुणवत्ता प्रणालियों के कार्यान्वयन, अनुसंधान एवं विकास के संवर्धन, क्षमता

कांत सहाय): (क) और (ख) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कृषि आधारित उद्योग समूहों जिसमें मांस, मछली, फल सब्जियां और तेल, डेरी उत्पाद, अनाज मिलिंग, अन्य खाद्य उत्पाद, पेय शामिल हैं, का सकल घरेलू उत्पाद और उनकी वृद्धि नीचे दी गई है:-

निर्माण और मानव संसाधन विकास संबंधी अपनी योजना स्कीम के अंतर्गत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को सहायता उपलब्ध कराता है ताकि वे 11वीं पंचवर्षीय योजना में सकल घरेलू उत्पाद में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के अंशदान को बढ़ा सकें।

दवाइयों/मेडिकल उपकरणों के मूल्यों में अंतर

942. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या समान उद्देश्य के लिए उपयोग की जाने वाली दवाइयों और मेडिकल उपकरणों के मूल्यों में भारी अंतर है;

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

(ग) मूल्य में ऐसे अंतर को समाप्त करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश 1995 के प्रावधानों के अधीन, 74 ब्लाक औषधों एवं इन अनुसूचीबद्ध औषधों वाले सभी फार्मूलेशन नियंत्रित हैं। डीपीसीओ के अधीन उपलब्ध फार्मूला के अनुसार सरकार/एनपीपीए द्वारा उनके मूल्यों को निर्धारित/संशोधन किया जाता है। उन औषधों के मामले में, जो मूल्य नियंत्रण के अधीन

(गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशन) शामिल नहीं है, उनके विनिर्माता सरकार/एनपीपीए से भंजरी प्राप्त किए बगैर स्वयं मूल्य निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र हैं। कतिपय गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मामले में, सरकार/एनपीपीए ने मूल्यों में उल्लेखनीय विचलन पाया है। चिकित्सीय उपकरण मूल्य नियंत्रण के अधीन नहीं हैं।

पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य कम करने के लिए भारत और पेट्रोलियम उत्पादक देशों के बीच सहयोग

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

(क) क्या भारत के पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा वित्त मंत्री ने अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य कम करने के उद्देश्य से तेल उत्पादन बढ़ाने हेतु तेल उत्पादक देशों का सहयोग प्राप्त करने के लिए जेद्दा का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो भारत की ठोस मांग क्या है तथा पेट्रोलियम उत्पादक देशों की इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में पेट्रोलियम की वार्षिक मांग और उत्पादन कितना रहा है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा वित्त मंत्री ने भारत पर कच्चे तेल के उच्च मूल्यों के प्रतिकूल प्रभाव को प्रमुखता से उठाने हेतु दिनांक 22 जून, 2008 को जेद्दा ऊर्जा बैठक में भाग लिया। भारत ने वैश्विक हाईड्रोकार्बन समूह से कच्चे तेल की आपूर्ति बढ़ाने, कच्चे तेल आपूर्ति में कठिनाइयों को दूर करने हेतु हाईड्रोकार्बन क्षेत्र में तत्काल निवेश करने, कच्चे तेल कारोबार को पारदर्शी बनाने एवं कच्चे तेल के मूल्यों के और अधिक पूर्वानुमान के लिए मूल्य बैंड प्रणाली आरंभ करने का आग्रह किया।

(ग) देश में कच्चे तेल की वार्षिक मांग एवं उत्पादन निम्नानुसार है:-

वर्ष	मात्रा (मि.टी. ट)	
	कच्चे तेल की वार्षिक मांग	कच्चे तेल का वार्षिक घरेलू उत्पादन
2005-06	127.0	30.1
2006-07	141.5	31.5
2007-08	150.8	31.4
2008-09 (अन.) अप्रैल-अगस्त 2008	65.7	12.8

देश में प्रतिवर्ष शोधन किए जा रहे पेट्रोलियम उत्पाद और उनकी खपत

वर्ष	प्रतिवर्ष शोधन किए जा रहे पेट्रोलियम उत्पादों की मात्रा	पेट्रोलियम उत्पादों की वार्षिक खपत
2005-06	124.1	113.2
2006-07	140.1	120.7
2007-08	149.9	129.2
2008-09 (अन.) अप्रैल-अगस्त 2008	65.0	54.2

[हिन्दी]

क्लोक रूम तथा लाकरों के किराए में वृद्धि

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

(क) क्या रेलवे का विचार रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों के लिए उपलब्ध (क्लोक रूम) और लाकरों का किराया बढ़ाने का है;

(ख) रेलवे का विचार यात्रियों से वसूल की जाने वाली राशि को कब तक संशोधित करने का है; और

(ग) रेलवे को इस वृद्धि द्वारा अर्जित होने वाली संभावित आय का राज्यवार ब्यौर क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. बेलु): (क) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

इस्पात के मूल्यों में वृद्धि

945. श्री हरिभाऊ राठीड़: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पिछले कुछ वर्षों के दौरान इस्पात के मूल्यों में बेतहाशा वृद्धि के बारे में जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इस्पात के विनिर्माण हेतु इस्तेमाल होने वाली सामग्री के मूल्यों में वास्तव में कितनी वृद्धि हुई है;

(ग) देश में इस्पात के उपभोक्ता बिक्री मूल्य में लगातार वृद्धि के अन्य क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार देश में इस्पात के मूल्यों पर नियंत्रण रखने के लिए इस्पात के निर्यात पर प्रतिबंध लगाने पर विचार कर रही है;

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में कब तक अधिसूचना जारी कर दिए जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):
(क) जून 2005 से सितंबर 2008 तक दिल्ली में इस्पात मर्चें की प्रतिनिधि श्रेणियों की खुदरा कीमतें अनुलग्नक में दी गई हैं। तालिका में दिए गए आंकड़ों से पता चलता है कि विभिन्न इस्पात उत्पादों की कीमतों में काफी उतार-चढ़ाव रहा है।

(ख) मार्च 2007 से सितंबर 2008 तक मुख्य इस्पात निर्माण कच्चे माल की कच्चा माल स्पाट कीमतों (एफओबी) में दर्ज हुई बढ़ोत्तरी त्रैमासिक आधार पर नीचे तालिका में दी गई है:

कच्चा माल स्पाट कीमतें (एफ ओ बी)

अवधि	एनएमडीसी (एलटीए) कीमत* (₹/टन)	भारत स्पाट लौह अयस्क 63% एफई सीएफआर चीन (अमेरिकी डालर/टन)	आस्ट्रेलियन स्पाट हार्ड कोकिंग कोल (अमेरिकी डालर/टन)	चीन मैट कोक 12.5% राखांश (अमेरिकी डालर/टन)	ग्रेडिड स्क्रैप रोटरडैम एक्सपोर्ट एफओबी (अमेरिकी डालर/टन)
मार्च-07	1114	92	103	185	340
जून-07	1209	104	120	252	310
सितम्बर-07	1209	170	150	275	295
दिसम्बर-07	1783	190	180	390	300
मार्च-08	1783	205	360	530	445
जून-08	1970	185	380	680	670
सितम्बर-08	1970	121	380+	730	240

(ग) इस्पात की कीमतों में हुई बढ़ोत्तरी आपूर्ति तथा मांग दोनों से जुड़े विभिन्न कारणों से हुई है। जहां आपूर्ति की दृष्टि से इस्पात की कीमतों में हुई बढ़ोत्तरी, जैसा प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर में बताया गया है, महत्वपूर्ण आदान सामग्रियों की कीमतों में तेजी से हुई बढ़ोत्तरी के कारण हुई है वहीं मांग की दृष्टि से इस्पात की कीमतों में बढ़ोत्तरी का मुख्य कारण मांग और आपूर्ति में असंतुलन का होना है।

(घ) से (ङ) भारत से किया जाने वाला इस्पात का निर्यात,

परिसंजित इस्पात के कुल उत्पादन से 1 प्रतिशत से थोड़ा सा अधिक है। वैश्विक बाजार में भारतीय इस्पात उद्योग को वैश्विक प्रतिस्पर्धात्मकता बनाए रखने के लिए और घरेलू मांग के कम होने पर एक वैकल्पिक बाजार के रूप में भी न्यूनतम मीजूदगी जरूरी है। तथापि घरेलू बाजार में इस्पात की आपूर्ति और कीमतों में स्थिरता के लिए सरकार ने कच्चे लोहे, स्पंज लोहे, स्क्रैप, इंगटों और नान-अलाय सेमी फिनिशड स्टील की सभी श्रेणियों पर दिनांक 10.5.2008 से 15 प्रतिशत निर्यात शुल्क लगा दिया था।

विबरण

दिल्ली में चुनिंदा इस्पात मदों की बाजार कीमतों का रूख

(रु./टन)

अवधि	टी एम टी 10एमएम	वायर राइस 8एमएम	राउंड्स 16एमएम	प्लेट्स 12एमएम	एचआर क्वायल्स 2.5एमएम	सीआर क्वायल्स 0.63एमएम	जीपी शीट्स 0.63एमएम
2008-09							
सितम्बर, 2008	41934	43664	43788	46250	45327	48700	51662
जून, 2008	47451	45925	43875	45200	50045	49492	52986
2007-08							
मार्च, 2008	43775	43225	42875	45000	43800	48000	56000
दिसम्बर, 2007	32200	32200	29800	35400	34700	38000	42500
सितम्बर, 2007	29900	30500	27000	36175	35500	39550	46750
जून 2007	36925	30950	31250	36925	35350	39000	48050
2006-07							
मार्च, 2007	29650	29325	28300	35150	33275	38475	48750
दिसम्बर, 2006	27250	27050	26525	33275	32750	36925	44500
सितम्बर, 2006	25800	26000	24950	33275	32750	34325	42125
जून, 2006	24950	25475	23925	33800	31625	34850	39525
2005-06							
मार्च, 2006	26425	26525	25575	27550	27550	30675	35350
दिसम्बर, 2005	23700	23400	22300	25500	25000	30000	31500
सितम्बर 2005	26600	26600	25900	27800	26700	33100	33000
जून, 2005	25500	24000	24000	33000	32000	33500	38500

(स्रोत: जे पी सी)

कुरनूल जिले में विमानपत्तन बनाया जाना

946. श्री के.जी.एस.पी. रेड्डी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का कुरनूल जिले में विमानपत्तन बनाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है तथा विमानपत्तन के निर्माण के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):
(क) से (ग) आंध्र प्रदेश सरकार के अनुरोध पर, भारतीय

विमानपत्तन प्राधिकरण ने कुरनूल जिले (1-पुडीडापाडू विलेज मंडल, 2-ओरवाकुल मण्डल) की दो साइटों का व्यवहार्यता अध्ययन करवाया गया है तथा जून, 2008 में सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। राज्य सरकार के उत्तर का इंतजार है।

लगतातर उड़ानों के कारण ध्वनि प्रदूषण

947. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नई दिल्ली के आर.के. पुरम के रिहायशी इलाकों से बड़ी संख्या में विमान गुजरते हैं जिससे वहां के निवासियों, विशेषकर वरिष्ठ नागरिकों की शांति में व्यवधान पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो क्या पालम और इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन को आबादी वाले क्षेत्रों से दूर स्थानांतरित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ग) आई.जी.आई. हवाईअड्डा, नई दिल्ली पर द्वितीयक रनवे 27 पर लैंडिंग के लिए, विमानों को आर.के. पुरम क्षेत्र के उपर से उड़ना पड़ता है। तथापि तीसरे रनवे के चालू हो जाने के साथ, लैंडिंग के लिए उपयोग किये जाने वाले द्वितीयक रनवे 27 की घटनाएं न्यूनतम होने की आशा है।

(ख) जी, नहीं।

[हिन्दी]

स्मारकों तथा संग्रहालयों के संरक्षण हेतु नीति

948. श्रीमती किरण माहेश्वरी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा अभिलेखागारों/संग्रहालयों के अनुरक्षण तथा स्मारकों के संरक्षण हेतु कोई नीति बनाई गई है;

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

(ग) क्या सरकार को विभिन्न राज्य सरकारों से उनके राज्यों की ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक महत्व की पांडुलिपियों के संरक्षण हेतु वित्तीय सहायता मांगने संबंधी प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में प्रदान की गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अंबिका सोनी):

(क) और (ख) जी, हां। संरक्षित स्मारकों का संरक्षण, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एएसआई) की प्राथमिक जिम्मेदारी है। प्राचीन स्मारक तथा पुरातत्व स्थल एवं अवशेष अधिनियम, 1958 में उक्त जिम्मेदारियां निर्धारित की गई हैं।

पुरालेखीय अभिलेखों का संग्रहण और संरक्षण, सार्वजनिक अभिलेख अधिनियम, 1993 के तहत भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार द्वारा किया जाता है।

संरक्षण के क्षेत्र में प्रशिक्षण देने के उद्देश्य से, राष्ट्रीय संग्रहालय संस्थान, नई दिल्ली तथा राष्ट्रीय सांस्कृतिक संपदा संरक्षण अनुसंधान प्रयोगशाला (एनआरएलसी), लखनऊ स्थापित किए गए हैं। सरकार राष्ट्रीय संग्रहालय, भारतीय संग्रहालय, सालारजंग संग्रहालय तथा इलाहाबाद संग्रहालय आदि जैसे महत्वपूर्ण संग्रहालयों का अनुरक्षण करती है जिनमें पुरावस्तुओं को संग्रहित, प्रदर्शित तथा संरक्षित किया जाता है। संस्कृति मंत्रालय अपने संग्रहालयों को वित्तीय तथा तकनीकी सहायता भी देता है।

(ग) जी, हां।

(घ) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(ङ) पांडुलिपियों की सुरक्षा और संरक्षण के उद्देश्य से वर्ष 2003 में राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन गठित किया गया था। सरकार ने विभिन्न राज्यों में पांडुलिपि संसाधन केन्द्रों तथा पांडुलिपि संरक्षण केन्द्र नामोद्दिष्ट करने के लिए निधियां मंजूर की हैं। भंडारण सुविधाओं में सुधार, बेहतर अभिलेख प्रबंधन तथा कम्प्यूटरीकरण के लिए भी वित्तीय सहायता दी जाती है। उपचारात्मक तथा निवारक संरक्षण और परिरक्षण कार्य भी किया जा रहा है।

विवरण

राज्य/संघ शासित क्षेत्र अभिलेखागारों, सरकारी पुस्तकालयों और संग्रहालयों की सूची, जिन्हें वर्ष 2005-06 के दौरान अनुदान दिया गया था

क्र.सं.	संस्थान का नाम	दी गई सरकारी राशि
1	2	3
असम		
1.	रंगिया रेज मेल कृषक स्वाहिद, रंगिया	1,50,000/- रु.
दिल्ली		
2.	दिल्ली राज्य अभिलेखागार, नई दिल्ली	4,00,000/-
3.	हरदयाल सार्वजनिक पुस्तकालय, नई दिल्ली	3,50,000/- रु.
हिमाचल प्रदेश		
4.	हिमाचल प्रदेश संग्रहालय पुस्तकालय, शिमला	1,68,750/- रु.
कर्नाटक		
5.	कर्नाटक राज्य अभिलेखागार, बंगलौर	4,00,000/- रु. (2001-02 की दूसरी किस्त)
केरल		
6.	केरल विधान सभा पुस्तकालय, तिरुवनंतपुरम	4,50,000/- रु.
मध्य प्रदेश		
7.	पुरातत्व, अभिलेख और संग्रहालय निदेशालय, भोपाल	7,12,500/- रु.
मणिपुर		
8.	मणिपुर राज्य अभिलेखागार, इम्फाल	7,46,250/- रु.
राजस्थान		
9.	राजस्थान राज्य अभिलेखागार, बीकानेर	7,50,000/- रु.
तमिलनाडु		
10.	सरकारी संग्रहालय, चेन्नई	3,75,000/- रु.
उत्तराखण्ड		
11.	राज्य अभिलेखागार, उत्तराखण्ड, देहरादून	4,12,500/- रु.
उत्तर प्रदेश		
12.	विशम्भर दयालु त्रिपाठी राजकीय जिला पुस्तकालय, उन्नाव	4,08,750/- रु.

1	2	3
13.	राजकीय संग्रहालय, झांसी	2,27,680/- रु.
14.	अयोध्या शोध संस्थान, अयोध्या (फैजाबाद)	3,37,500/- रु.
15.	राजकीय बोध संग्रहालय, गोरखपुर	1,50,000/- रु.
16.	अभिरुद्दीला सार्वजनिक पुस्तकालय, लखनऊ पश्चिम बंगाल	3,75,000/- रु.
17.	कीर्तिबास स्मारक पुस्तकालय-सह-संग्रहालय, नादिया	1,71,000/- रु.
18.	सूचना और सांस्कृतिक मामले विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार, कोलकाता	6,61,500/- रु.

वर्ष 2005-06 के दौरान 18 संगठनों को निर्मुक्त किया गया कुल अनुदान - 72,46,430/- रु.

राज्य/संघ शासित क्षेत्र अभिलेखागारों, सरकारी पुस्तकालयों और संग्रहालयों की सूची, जिन्हें वर्ष 2006-07 के दौरान अनुदान दिया गया था

क्र.सं.	संस्थान का नाम	दी गई सरकारी राशि
1	2	3
	बिहार	
1.	बिहार राज्य अभिलेखागार, पटना	4,12,500/- रु.
	चंडीगढ़	
2.	सरकारी संग्रहालय, कला एवं विधि, चंडीगढ़	1,08,750/- रु.
	गुजरात	
3.	राजकीय जिला पुस्तकालय, भावनगर	1,38,750/- रु.
4.	राजकीय जिला पुस्तकालय, अमरेली	1,38,750/- रु.
5.	श्री भगत सिंह जी पुस्तकालय, गोण्डाल	71,250/- रु.
	हिमाचल प्रदेश	
6.	भूरी सिंह संग्रहालय, चम्बा	2,81,250/- रु.
	कर्नाटक	
7.	कर्नाटक राज्य अभिलेखागार, बंगलौर (2005-06)	6,75,000/- रु.
8.	कर्नाटक राज्य अभिलेखागार, बंगलौर	4,50,000/- रु.
9.	जिला केन्द्रीय पुस्तकालय, कारवार	1,87,500/- रु.
	राजस्थान	
10.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, झुनझुनू	56,250/- रु.

1	2	3
11.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, करोली	56,250/- रु.
12.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, चुरू	75,000/- रु.
13.	मीलाना अबुल कलाम आजाद अरबी एवं फारसी अनुसंधान संस्थान, टोंक	1,87,500/- रु. (पहली किस्त)
14.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, धौलपुर	75,000/- रु.
15.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, भीलवाड़ा तमिलनाडु	37,500/- रु.
16.	तमिलनाडु राज्य अभिलेखागार, चेन्नई	8,50,000/- रु.
17.	पुरातत्व, पुस्तकालय विभाग, तमिलनाडु, चेन्नई उत्तर प्रदेश	4,53,000/- रु.
18.	अमीर-उद्-दौला सार्वजनिक पुस्तकालय, लखनऊ पश्चिम बंगाल	5,00,000/- रु.
19.	सूचना और संस्कृति मामले विभाग का फोटो अभिलेखागार, कोलकाता	5,00,000/- रु.
20.	लेडी ब्रेबोर्न कालेज, कोलकाता	4,50,000/- रु.
21.	पश्चिम बंग बांग्ला अकादमी, कोलकाता	5,00,000/- रु.
22.	मीलाना आजाद कालेज पुस्तकालय, कोलकाता	5,85,000/- रु.
23.	जिला पुस्तकालय, मुर्शिदाबाद	1,61,725/- रु.

वर्ष 2006-07 के दौरान 23 संगठनों को निर्मुक्त किया गया कुल अनुदान = 69,51,000/- रु.

राज्य/संघ शासित क्षेत्र अभिलेखागारों, सरकारी पुस्तकालयों और संग्रहालयों की सूची, जिन्हें
वर्ष 2007-08 के दौरान अनुदान दिया गया था

क्र.सं.	संस्थान का नाम	दी गई सरकारी राशि
1	2	3
	आंध्र प्रदेश	
1.	आंध्र प्रदेश, राज्य संग्रहालय, निदेशक, पुरातत्व और संग्रहालय का कार्यालय, हैदराबाद	2,55,000/- रु.
	अरुणाचल प्रदेश	
2.	गजेटियर विभाग, संदर्भ पुस्तकालय, चिम्पू, इटानगर	1,12,500/- रु.

1	2	3
	हरियाणा	
3.	वित्तीय आयुक्त कार्यालय का पुस्तकालय, हरियाणा राजस्व (सामान्य) विभाग, चंडीगढ़	30,000/- रु.
	केरल	
4.	केरल राज्य भाषा संस्थान, नालंदा, तिरुवनन्तपुरम	2,25,000/- रु.
5.	केरल साहित्य अकादमी, त्रिसूर	63,750/- रु.
	राजस्थान	
6.	राजकीय सार्वजनिक मंडल पुस्तकालय, उदयपुर	1,00,000/- रु.
7.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, सवाई माधोपुर	2,00,000/- रु. (1,00,000/- रु. की पहली किस्त निर्मुक्त की गई)
8.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, बांसवाड़ा	75,000/- रु.
9.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, डूंगरपुर	75,000/- रु.
10.	राजकीय महात्मा गांधी सार्वजनिक पुस्तकालय, टोंक	63,7500/- रु.
11.	राजकीय सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, अलवर	19,500/- रु.
12.	सरकारी सार्वजनिक जिला पुस्तकालय, सीकर	37,500/- रु.
13.	राजकीय सार्वजनिक पंचायत समिति, झुनझुनू	31,950/- रु.
14.	राजकीय सार्वजनिक पंचायत समिति पुस्तकालय, प्रतापगढ़	50,250/- रु.
	तमिलनाडु	
15.	प्रधान आयुक्त, अभिलेखागार और ऐतिहासिक अनुसंधान, चेन्नै	7,50,000/- रु.
	उत्तराखण्ड	
16.	उत्तराखण्ड राज्य अभिलेखागार, देहरादून	3,00,000/- रु.
	पश्चिम बंगाल	
17.	उत्तरपाड़ा जयकृष्ण सार्वजनिक पुस्तकालय, उत्तरपाड़ा	1,50,000/- रु.

वर्ष 2007-08 के दौरान 17 संगठनों को निर्मुक्त किया गया कुल अनुदान = 23,49,200/- रु.

[अनुवाद]

पेट्रोल/पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य में वृद्धि

949. श्री रेवती रमन सिंह:

श्री ई. दयाकर राव:

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

(क) क्या सरकार ने पेट्रोल और पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि की है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान पेट्रोल तथा केरोसीन के मूल्यों का तुलनात्मक ब्यौरा क्या है;

(घ) चार महानगरों में प्रति लीटर पेट्रोल मूल्य पर शुल्कों तथा करों की संरचना किस प्रकार की गई है; और

(ङ) सरकार आम आदमी के हितों की रक्षा के लिए क्या कदम उठाएगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिगशा पटेल): (क) और (ख) अन्तर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में लगातार भारी वृद्धि का सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) की वित्तीय स्थिति पर भारी असर पड़ रहा है। जून, 2008 में संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों अर्थात् पेट्रोल, डीजल, पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी की बिक्री पर ओएमसीज की सकल अल्प वसूलियां वर्ष 2008-09 के दौरान लगभग 2.45 लाख करोड़ रुपये होने का अनुमान था। ओएमसीज को कुछ राहत प्रदान करने के लिए सरकार ने पेट्रोल, डीजल और घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्यों में 5 जून, 2008 से क्रमशः 5 रुपये प्रति लीटर, 3 रुपये प्रति लीटर और प्रति 14.2 कि.ग्रा. के सिलेंडर पर 50 रुपये की मामूली वृद्धि की है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान पेट्रोल और पीडीएस मिट्टी तेल के घरेलू मूल्यों का तुलनात्मक ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(घ) चारों महानगरों में पेट्रोल के प्रति लीटर मूल्य में शुल्कों और करों का संगठन संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ङ) ऊंचे अन्तर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों से आम आदमी के हितों की रक्षा करने के लिए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

(1) यह सुनिश्चित किया कि सभी पणधारकों नामतः सरकार, तेल कंपनियों और उपभोक्ताओं द्वारा उक्त बोझ में निम्न प्रकार से समान रूप से हिस्सेदारी की जाए:-

* सरकार द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को तेल बांड जारी करना ताकि उनकी अल्प वसूलियों की आंशिक भरपाई की जा सके।

* मूल्य रियायतें देते हुए सार्वजनिक क्षेत्र की अपस्ट्रीम तेल कंपनियों द्वारा अल्प वसूलियों का कुछ भाग बांटना।

* डाऊनस्ट्रीम तेल कंपनियों द्वारा शेष अल्प वसूलियों को वहन करना।

(2) कच्चे तेल पर सीमा शुल्क में शून्य तक तथा पेट्रोल और डीजल पर 2.5% तक कमी करना।

(3) बगैर बांड वाले पेट्रोल तथा बगैर बांड वाले डीजल पर उत्पाद शुल्क में 1 रुपए प्रति लीटर की कमी; तथा

(4) पेट्रोल, डीजल तथा घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्यों में 5 जून, 2008 से मामूली वृद्धि, यद्यपि ओएमसीज की अल्प वसूलियों के लिए और अधिक मूल्य वृद्धि की जरूरत थी।

सरकार आम आदमी और समाज के कमजोर वर्गों के हितों की रक्षा करने के लिए प्रतिबद्ध है।

विवरण I

विगत तीन वर्षों के दौरान पेट्रोल और पीडीएस मिट्टी तेल के घरेलू मूल्यों के तुलनात्मक ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:-

	पेट्रोल (रुपए/लीटर)	मिट्टी तेल # (रुपए/लीटर)
01.04.05	37.99	9.05
21.06.05	40.49	
25.07.05		9.08
07.09.05	43.49	
01.04.06***	43.51	
25.05.05		9.09
06.06.06	47.51	
21.06.06@	46.85	
30.11.2006	44.85	
16.02.2007	42.85	
06.06.07@@	43.52	
27.09.07		9.15
15.02.08	45.52	
24.05.08 (डीलर कमीशन संशोधित किया गया)	45.56	
05.06.08	50.56	
18.07.08****	50.62	
12.09.08		9.22

*** और **** पेट्रोल और डीजल में साइडिंग और सेंटिंग प्रभारों में वृद्धि के कारण।

@ पेट्रोल पर वेट में कर छूट के कारण।

@@ पेट्रोल के लिए वेट पर कर छूट वापस ले ली गई।

मूल्य में परिवर्तन मुख्य रूप से डीलर कमीशन में वृद्धि के कारण हैं।

विवरण II

1 अक्टूबर, 2008 को चार महानगरों में पेट्रोल के खुदरा बिक्री मूल्य में शुल्कों और करों का हिस्सा नीचे दिया गया है:-

(रुपए/लीटर)

क्र.सं.	विवरण	दिल्ली	मुंबई	चेन्नई	कोलकाता
1.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटकों के बिना मूल्य	27.83	27.62	27.46	27.89
2.	सीमा शुल्क (अक्टूबर, 2008 के पहले पखवाड़े के आधार पर)	0.60 (1%)	0.60 (1%)	0.60 (1%)	0.60 (1%)
3.	उत्पाद शुल्क (13.35 रुपए/लीटर जमा 3% शिक्षा उपकर की दर से लिया गया)	13.75 (27%)	13.75 (25%)	13.75 (25%)	13.75 (27%)
4.	गैर वसूलनीय करों सहित बिक्री कर	8.44 (17%)	13.07 (24%)	13.26 (24%)	9.96 (19%)
5.	सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटकों का योग (2+3+4)	22.79 (45%)	27.42 (50%)	27.61 (50%)	24.31 (47%)
6.	दिल्ली में खुदरा बिक्री मूल्य (1+5)	50.62	55.04	55.07	52.20

लैंडिंग एवं पार्किंग शुल्क

950. श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोधा: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार लैंडिंग एवं पार्किंग शुल्क घटाकर भारतीय विमान कंपनियों को राहत प्रदान करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) राहत कब तक प्रदान करा दिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों के किराए में वृद्धि

951. श्री बबू सिंह रावत 'बबूदा': क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान बढ़ाए गए रेलगाड़ियों के किराए का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेल यात्रियों को उस स्थान जहां से उसे यात्रा नहीं करनी है, के अतिरिक्त किसी अन्य स्थान से टिकट बुक कराने पर यात्रा के लिए रेलगाड़ी के अधिक किराए का भुगतान करना पड़ता है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस भेदभाव के क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) पिछले दो वर्षों से किरायों में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

(ख) और (ग) जी हां। एक नेटवर्क प्रणाली में अनुरक्षण और सतत् उन्नयन में शामिल अतिरिक्त व्यय को वसूलने के लिए टिकट बुकिंग स्टेशन को छोड़कर प्रारंभिक यात्रा के लिए बुक किए गए टिकटों के आरक्षण हेतु आरक्षण शुल्क को (1) द्वितीय और स्लीपर श्रेणी में 10/- रु. और पैसेंजर, मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में अन्य श्रेणियों के लिए 15/- रु., (2) राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में 20/- रु., और (3) जन-शताब्दी गाड़ियों की द्वितीय श्रेणी में 15/- रु. और वातानुकूलित चेयर कार में 20/- रु. बढ़ाया गया है।

रासायनिक उर्वरकों की खपत

952. श्री विजय कृष्ण: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के विभिन्न राज्यों और विकसित देशों में प्रति हेक्टेयर रासायनिक उर्वरकों की खपत का परिदृश्य क्या है; और

(ख) पिछले कुछ वर्षों में सरकार द्वारा वितरित की गई राजसहायता नीचे दी गई है:-

(करोड़ रुपए)

(ख) रासायनिक उर्वरकों की राजसहायता के कितने भार को सरकार को वार्षिक तौर पर वहन करना पड़ता है?

वर्ष	वितरित कुल राजसहायता
2005-06	18,299
2006-07	25,952
2007-08	40,338

रासायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) देश के विभिन्न राज्यों और विकसित देशों में रासायनिक उर्वरकों की प्रति हेक्टेयर खपत का परिदृश्य संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

(1) 2006-07 के दौरान देश के विभिन्न राज्यों में उर्वरकों की खपत (कि.ग्रा. प्रति हेक्टेयर)

क्षेत्र/राज्य	एन	पी ₂ ओ ₅ (कि.ग्रा./हेक्टेयर)	के ₂ ओ	एन + पी ₂ ओ ₅ + के ₂ ओ
1	2	3	4	5
पूर्वी क्षेत्र	58.8	22.8	14.8	96.5
असम	27.2	13.5	13.2	54.0
बिहार	103.7	23.0	10.7	137.4
झारखंड	44.6	20.3	2.1	67.0
उड़ीसा	29.4	10.8	6.1	46.2
पश्चिम बंगाल	72.2	41.1	32.0	145.2
पश्चिमी क्षेत्र	119.3	35.4	5.7	160.4
हरियाणा	134.3	38.0	2.8	175.1
हिमाचल प्रदेश	31.3	10.4	8.1	49.8
जम्मू-कश्मीर	50.4	21.2	6.2	78.1
पंजाब	161.0	43.8	4.8	209.6
उत्तर प्रदेश	110.4	34.4	6.6	151.5
उत्तराखण्ड	84.2	19.9	7.0	111.0
दक्षिणी क्षेत्र	85.2	42.3	28.5	156.0
आंध्र प्रदेश	117.1	54.8	26.5	198.4
कर्नाटक	59.0	34.2	22.7	116.0
केरल	29.6	15.2	24.9	69.7

1	2	3	4	5
तमिलनाडु	99.5	45.8	45.9	191.2
पश्चिमी क्षेत्र	47.2	22.6	7.7	77.6
छत्तीसगढ़	47.6	20.3	8.4	76.3
गुजरात	83.7	32.6	10.8	127.2
मध्य प्रदेश	36.1	20.3	3.2	59.7
महाराष्ट्र	54.1	30.3	16.6	101.0
राजस्थान	31.6	12.3	0.6	44.4
अखिल भारत	72.1	29.0	12.2	113.4

(2) कुछ देशों में उर्वरकों की खपत (कि.ग्रा./हेक्टेयर)

देश	पोषक तत्व खपत
ब्राजील	147.90
चीन	289.10
फ्रांस	210.50
संयुक्त राज्य अमेरिका	113.50
बंगलादेश	197.60

[हिन्दी]

उत्कृष्टता संस्थान

953. श्री अजीत जोगी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अनुसूचित जातियों तथा अन्य पिछड़े वर्गों के छात्रों को शैक्षणिक सहायता प्रदान करने के लिए प्रत्येक राज्य में उत्कृष्टता संस्थानों की स्थापना करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उनमें कौन-कौन सी सुविधाएं प्रदान किए जाने का प्रस्ताव है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशम): (क) और (ख) जी नहीं, तथापि केन्द्रीय शैक्षिक संस्थान (प्रवेश में आरक्षण) अधिनियम,

2006, (सीईआई एक्ट) में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों से संबंधित छात्रों के लिए सीईआई एक्ट, 2006 में परिभाषित केन्द्रीय शैक्षिक संस्थाओं में, सीटों के आरक्षण का प्रावधान है।

[अनुवाद]

तुर्कमेनिस्तान-अफगानिस्तान-पाकिस्तान-भारत
पाइपलाइन परियोजना

954. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार:
श्री बाडिगा रामकृष्णा:

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

(क) क्या सरकार ईरान-पाकिस्तान-भारत (आई पी आई) गैस पाइपलाइन परियोजना को आगे बढ़ाने की इच्छुक नहीं है, बल्कि तुर्कमेनिस्तान-अफगानिस्तान-पाकिस्तान-भारत (टीएपीआई) पाइपलाइन में उसकी बहुत रुचि है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह सच है कि मंत्री महोदय ने हाल ही में टीएपीआई पाइपलाइन पर पाकिस्तान से द्विपक्षीय वार्ता की है;

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

(ङ) क्या आईपीआई पाइपलाइन में भारत के रुचि न लेने के कारण चीन इस पाइपलाइन को अपने यहां ले जाने का इच्छुक है; और

(च) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) देश की ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाने के लिए, सरकार आईपीआई गैस पाइपलाइन परियोजना के माध्यम से ईरान और टीएपीआई गैस पाइपलाइन परियोजना के माध्यम से तुर्कमेनिस्तान से प्राकृतिक गैस के आयात पर विचार कर रही है।

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

(ग) और (घ) परियोजना की 10वीं संचालन समिति की बैठक (एससीएम) इस्लामाबाद में अप्रैल 23-24, 2008 को आयोजित की गई थी। 10वीं एससीएम के दौरान, सभी भागीदार देशों के मंत्रियों द्वारा गैस पाइपलाइन फ्रेमवर्क करार पर अध्याक्षर किए गए थे।

(ङ) इस संबंध में अधिकारिक तौर पर कोई पत्र प्राप्त नहीं हुआ है।

(च) उपरोक्त (ङ) की दृष्टि से प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

अत्याधुनिक विमानपत्तनों का निर्माण

955. श्री मो. ताहिर:

श्री कैलाश नाथ सिंह यादव:

श्री शिशुपाल एन. पटले:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चालू वित्त वर्ष के दौरान निर्मित अत्याधुनिक विमानपत्तनों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इसमें निजी भागीदारी की सीमा कितनी है;

(ग) ऐसे कितने विमानपत्तन हैं, जिनके निर्माण में विलंब हुआ है; और

(घ) इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) बंगलौर के निकट देवनहल्ली में दिनांक 24 मई, 2008 को बंगलौर अन्तर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा नामक एक नया ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा चालू किया गया है।

(ख) ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा परियोजना का क्रियान्वयन सार्वजनिक-निजी साझेदारी से बनाव, अपनाव, प्रचालित करो और

हस्तांतरित करो (बोओओटी) आधार पर किया गया है। कर्नाटक सरकार तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास मिलाकर 26% इक्विटी है और सीमेंस जर्मनी, यूनिफ ज्यूरिख स्विट्जरलैंड और लार्सन एंड टूब्रो इंडिया लिमिटेड को मिलाकर बने कंसोर्टियम के पास शेष 74% इक्विटी है।

(ग) किसी भी ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे के निर्माण में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

गुजरात में रेलवे समपार ऊपरिपुल तथा अंडरग्राउंड

956. श्री जीवाभाई ए. पटेल:

श्री हरिसिंह चावड़ा:

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे समपारों की संख्या का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) इन रेलवे समपारों पर ऊपरिपुलों तथा अंडरग्राउंड पुलों की संख्या का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) यातायात जाम की समस्या से निपटने के लिए रेलवे द्वारा इस संबंध में अन्य क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) इसके परिणामस्वरूप कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) एक लाख या अधिक टीवीयू (गाड़ी वाहन इकाईयों) के यातायात घनत्व वाले मीजूदा समपार के स्थान पर लागत में भागीदारी आधार पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों के कार्य को स्वीकृत करने की सामान्य नीति के साथ-साथ, उपनगरीय खंडों, यादों आदि में पड़ने वाले समपारों के मामले में यातायात घनत्व में छूट दी गई है। चौकीदार रहित एवं चौकीदार वाले समपारों को, जहां व्यावहारिक हो 50 लाख रु. तक की लागत वाले लिमिटेड हाइट सबवे में बदलने के लिए महाप्रबंधकों को शक्तियां दी गई हैं। एकल खंड पर 1.25 करोड़ रु. और दोहरे लाइन खंड पर 1.5 करोड़ रु. की लागत वाले नार्मल हाइट सबवे की व्यवस्था करते हुए इन मानदंड में और अधिक छूट दी गई है।

मीजूदा बोट (बिल्ड, आपरेट और ट्रांसफर) योजना को पीपीपी (सार्वजनिक, निजी साझेदारी) के अंतर्गत और अधिक आशोधित

किया गया है जिसमें निजी उद्यमी एक साथ ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल संबंधी कार्य का निर्माण कर सकते हैं और रेलवे और राज्य सरकारों द्वारा उनको 40% की लागत तक वाएबल गैप फंड मुहैया कराया जा सकता है।

(घ) रेलवे एक लाख या अधिक टीवीयू (टीवीयू-गाड़ियों की संख्या 24 घंटे में समपार के ऊपर से गुजरने वाले सड़क वाहनों की संख्या से गुणा करने से प्राप्त इकाई) के यातायात घनत्व वाले, व्यस्त समपार के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण करती है जिसके लिए प्रस्तावों को मौजूदा नियमों के अंतर्गत आवश्यक कतिपय प्रारंभिक पूर्वपेक्षितों को विधिवत रूप से पूरा करते हुए संबंधित राज्य सरकारों द्वारा प्रायोजित किया जाता है। इस प्रयास को सफलता प्राप्त हुई है क्योंकि इस समय लागत में भागीदारी आधार पर 641 कार्य स्वीकृत हैं जो विगत वर्षों में पूरे हुए बड़ी संख्या में कार्यों के अलावा योजना और निष्पादन के अलग-अलग स्तरों पर हैं।

ऊपरी/निचले सड़क पुलों के निर्माण पर उनके संसाधनों का इस्तेमाल करने निजी उद्यमियों को प्रोत्साहित करते हुए बोट अभिकल्पना के अंतर्गत निर्मित किए जा रहे कार्यों की संख्या में भी सफलता प्राप्त हुई है जिसके स्थान पर वे उनके अंतर्गत स्थान को वाणिज्यिक रूप से इस्तेमाल कर सकते हैं और एक विशिष्ट अवधि के लिए टॉल एकत्रित कर सकते हैं।

विवरण

(क) और (ख)

क्र.सं.	राज्य	31.3.2008 को रेलवे क्रॉसिंग संख्या	स्वीकृत ऊपरी/निचले सड़क पुलों की संख्या	
			कार्य प्रगति पर	2008-09 के नए कार्य
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	2539	75	22
2.	असम	1016	1	0
3.	बिहार	2070	60	8
4.	छत्तीसगढ़	507	12	1
5.	दिल्ली	58	2	7
6.	गुजरात	4158	14	1

1	2	3	4	5
7.	हरियाणा	953	32	3
8.	हिमाचल प्रदेश	94	0	0
9.	जम्मू-कश्मीर	30	0	1
10.	झारखंड	805	8	0
11.	कर्नाटक	1404	36	1
12.	केरल	519	57	2
13.	मध्य प्रदेश	2189	10	4
14.	महाराष्ट्र	2227	20	1
15.	मणिपुर	1	0	0
16.	नागालैंड	2	0	0
17.	उड़ीसा	1166	9	0
18.	पंजाब	1640	32	0
19.	राजस्थान	2937	14	5
20.	तमिलनाडु	2453	112	25
21.	त्रिपुरा	17	0	0
22.	संघ शासित प्रदेश	0	0	1
23.	उत्तर प्रदेश	5414	42	4
24.	उत्तरांचल	233	-	-
25.	पश्चिम बंगाल	2278	33	2
26.	चंडीगढ़	8	-	-
27.	पांडिचेरी	18	-	-
28.	गोवा	9	-	-
कुल योग		34745	569	88

रेल पटरियों की क्षमता में वृद्धि

957. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री सैयद शाहनवाज हुसैन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सीमित रेल पटरियों पर उनकी क्षमता से अधिक रेलगाड़ियों की आवा-जाही तथा स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली के विफल होने के कारण रेल दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो रेल पटरियों की क्षमता बढ़ाने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेलवे में तकनीकी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का इस्तेमाल करने का भी है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली की दो पायलट परियोजनाओं को स्वीकृत किया गया है। चेन्नै सेंट्रल और गुम्मिडिपुडी के बीच दक्षिण रेलवे के उपनगरीय खंड पर परियोजना को चालू कर दिया है और पहले से ही परिचालन में है तथा उत्तर और उत्तर मध्य रेलवे के दिल्ली-आगरा खंड पर अन्य परियोजना का कार्य प्रगति पर है।

[अनुवाद]

पंजीकृत वाणिज्यिक विमान

958. श्री जसुभाई धानाभाई चारङ्ग: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय कितने वाणिज्यिक विमान पंजीकृत हैं;

(ख) आगामी तीन वर्षों में इन विमानों की संख्या में कितनी वृद्धि होने की संभावना है;

(ग) क्या विमानों की उड़ानों की संख्या के अनुपात में पायलटों की संख्या कम है; और

(घ) यदि हां, तो इस कमी को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्य योजना बनाई गई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) वाणिज्यिक प्रचालनों के पंजीकृत कुल विमानों की संख्या 666 है, जिनमें से 410 अनुसूचित प्रचालनों के लिए तथा 256 गैर-अनुसूचित प्रचालनों के लिए प्रयोग किए जा रहे हैं।

(ख) आने वाले तीन वर्षों में यह आशा की जा रही है कि विमान बेड़े में अनुसूचित प्रचालनों के लिए 10% तथा गैर-अनुसूचित प्रचालनों के लिए 40% की वृद्धि होगी।

(ग) जी, हां।

(घ) पायलटों की कमी को पूरा करने के लिए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस जारी करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुरूप उड़ान घंटों की संख्या में पहले ही 250 से घटाकर 200 कर दी है। विमान नियमावली के नियम 28-ए में संशोधन किया गया है जिससे कुछ शर्तों के अधीन 65 वर्ष की आयु तक वाणिज्यिक परिवहन प्रचालनों के लिए पायलट अपने लाइसेंस का प्रयोग कर सकेगा।

नागर विमानन महानिदेशालय ने नागर विमानन अपेक्षा जारी किया है जिसमें कुछ शर्तों के अंतर्गत 65 वर्ष की आयु तक उड़ान अनुदेशक रेटिंग धारण किये हुए पायलटों को प्रशिक्षण दिया जा सकेगा।

सरकार ने इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इगूआ) की प्रशिक्षण अवसंरचना के स्तरोन्नयन तथा आधुनिकीकरण करने के भी कदम उठाये हैं जिससे उसकी प्रशिक्षण क्षमता को बढ़ाया जा सकेगा, गोंदिया, महाराष्ट्र में विश्व स्तरीय उड़ान प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना तथा नागर विमानन महानिदेशालय एरो क्लब आफ इंडिया के माध्यम से प्रशिक्षण विमान आवंटन द्वारा उड़ान क्लबों को सहायता दी जाएगी।

रेल परियोजनाओं पर इस्पात के बढ़ते मूल्य का प्रभाव

959. श्री बाड्डिगा रामकृष्णा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चल रही रेल परियोजनाओं पर इस्पात के बढ़ते मूल्य का कितना प्रभाव पड़ा है;

(ख) क्या कुछ ठेकेदार इस्पात के बढ़ते मूल्यों के महेनजर रेल परियोजनाओं से हटने की धमकी दे रहे हैं;

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

(घ) विशेषकर दक्षिण मध्य रेलवे के कार्य निष्पादन में विलंब के क्या कारण हैं;

(ङ) हाल ही में आयोजित 'इंफ्रास्ट्रक्चर बिल्डर्स मीट' का क्या परिणाम निकला; और

(च) इस संबंध में रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) इस्पात के मूल्य में असामान्य वृद्धि एक बहुत बड़ा कारक है जिसका चालू परियोजनाओं की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

(ख) और (ग) ठेकेदार बाजार में इस्पात के मूल्य में इस असामान्य वृद्धि के लिए उपयुक्त मुआवजे की मांग कर रहे हैं।

(घ) जग्गायापेट-मल्लाचेरुवु जहां अभी रेलों को भूमि सौंपी जानी है, निर्धारित परियोजनाओं में विलंब नहीं हुआ है। निर्धारित कार्यों के लिए स्लीपरो की सप्लाई में कुछ विलम्ब हुआ है।

(ङ) और (च) निर्माण इंडस्ट्री के साथ संव्यवहार के लिए अवसंरचना बिल्डर्स की बैठक आयोजित की गई थी ताकि उन्हें रेलवे की योजनाओं से अवगत कराया जा सके तथा ठेका प्रबंधन के मुद्दे पर उनके सुझाव प्राप्त किए जा सकें। दिए गए सुझावों पर विचार किया गया है तथा उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

कर्नाटक के कलाकारों के वेतनों को बढ़ाया जाना

960. श्री जी.एम. सिद्धेश्वर: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को कर्नाटक सरकार से राज्य के चित्रदुर्ग जिले के होसादुर्ग तालुक में सानेहल्ली के श्री शिवकुमार कला संघ के इक्कीस और कलाकारों तथा एक और गुरु के वेतन अनुदान को बढ़ाने संबंधी कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस प्रस्ताव पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) और (ख) श्री शिवकुमार कला संघ, सानेहल्ली, होसादुर्ग तालुक, जिला चित्रदुर्ग, कर्नाटक-577515 ने "विशिष्ट मंच कला परियोजनाओं हेतु व्यवसायिक समूहों तथा व्यक्तियों को वित्तीय सहायता की स्कीम" के तहत अतिरिक्त 17 कलाकारों, 1 गुरु तथा 3 निदेशकों के लिए वेतन अनुदान बढ़ाने संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

(ग) और (घ) इस प्रस्ताव पर विशेषज्ञ समिति द्वारा विचार किया गया जिसने 4 अतिरिक्त कलाकारों के लिए वेतन अनुदान की सिफारिश की। उक्त सिफारिश को मंजूर कर लिया गया है और इसे संबंधित संगठन को सम्प्रेषित कर दिया गया है।

[हिन्दी]

झारखंड में ऐतिहासिक स्मारक की स्थिति

961. डा. धीरेन्द्र अग्रवाल: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखंड में कई ऐतिहासिक स्मारकों की स्थिति काफी दयनीय है और उन पर अवैध रूप से कब्जा भी है;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ग) झारखंड में राष्ट्रीय महत्व के घोषित ग्यारह स्मारक/स्थान हैं। इनकी देखभाल भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा की जाती है। इन स्मारकों/स्थलों की स्थिति संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

झारखंड में केन्द्रीय संरक्षित स्मारक/स्थल की विस्तृत सूची एवं स्थिति

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान/जिला	स्मारक/स्थल की स्थिति
1	2	3	4
1.	बेनीसागर हौज और मंदिर के अवशेष तथा मूर्तियां, सर्वेक्षण भूखण्ड सं. 322 में	बेनीसागर, ब्लाक मझगांव, जिला पश्चिम सिंहभूम	स्मारक भली भांति अनुरक्षित है।
2.	कुलूगरहा, बासपट के स्थानीय नाम से प्रसिद्ध प्राचीन टीला एवं	ईटागढ़, ब्लाक गमहारिया, जिला	ग्रामीणों द्वारा आंशिक रूप से टीले का अतिक्रमण किया गया है। राज्य

1	2	3	4
	इससे लगी भूमि, सर्वेक्षण भूखण्ड सं. 1095 तथा 1096 में	सरायकेला खार्सवान	प्राधिकारियों से सरकारी भूमि से अतिक्रमणों को हटाने तथा निजी भूमि का अधिग्रहण करने का अनुरोध किया गया है।
3.	पुराना किला तथा प्राचीन हौज का स्थल	रूअम, ब्लाक मूसाबनी, जिला पूर्व सिंहभूम	सम्पूर्ण स्थल पर अतिक्रमण है। अतिक्रमणों को हटाने के लिए राज्य प्रशासन के साथ मामले को उठाया गया है।
4.	शिव लिंगम वाला प्राचीन प्रस्तर मंदिर	खेकपार्टा, ब्लाक लोहारडगा सदर, जिला लोहारडगा	स्मारक भली भांति अनुरक्षित है।
5.	जामी मस्जिद	हदफ (मंगलहाट), ब्लाक राजमहल, जिला साहेबगंज	स्मारक भली भांति अनुरक्षित है।
6.	सम्भवतः भूमिगत कोठरी के साथ वारादरी बिल्डिंग	अरजीमुखीमपुर (मंगलहाट) ब्लाक राजमहल, जिला साहेबगंज	स्मारक भली भांति अनुरक्षित है।
7.	असुर स्थल	खुन्तीटोला, ब्लाक खुन्ती, जिला रांची	सम्पूर्ण स्थल निजी जनजातिय भूमि है और इसमें खेती की जाती है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने भूमि का अधिग्रहण करने के लिए मामले को राज्य प्राधिकारियों के साथ उठाया है।
8.	असुर स्थल	कुंजला, ब्लाक, मुरहू, जिला रांची	-वही-
9.	असुर स्थल	सरीदकेल, ब्लाक खुन्ती, जिला रांची	-वही-
10.	असुर स्थल	काथरटोली, ब्लाक मुरहू, जिला रांची	-वही-
11.	असुर स्थल	हनसा, ब्लाक मुरहू, जिला रांची	-वही-

[अनुवाद]

दिल्ली और मुम्बई पर विमानों का मंडराना

962. श्री गवीन जिन्दल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली और मुंबई जैसे व्यस्त विमानपत्तनों पर लैंडिंग सिग्नल की प्रतीक्षा में बड़ी संख्या में विमानों को मंडराना पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो क्या इससे विमान कंपनियों का ऐविएशन टर्बाइन फ्यूल खर्च बढ़ जाता है;

(ग) यदि हां, तो इसमें कितनी वृद्धि होती है;

(घ) क्या इस संबंध में किसी नई विमानन प्रणाली पर विचार किया जा रहा है;

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

(च) क्या विमानों को निश्चित समय दिया जा सकता है, ताकि उन्हें दिल्ली के निकट एक ही समय में एकत्र होने से रोका जा सके और वे निर्धारित समय पर उड़ान भर सकें और उतर सकें, जैसाकि अन्य अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों पर व्यवस्था है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ङ) हवाई यातायात में त्वरित वृद्धि की वजह से, मुम्बई तथा दिल्ली जैसे कुछ व्यस्त हवाईअड्डों पर कतिपय अवसंरचना संबंधी बाध्यताओं का सामना हुआ है। तथापि, दिल्ली हवाईअड्डे पर नए रनवे 11/29 के निर्माण तथा इस तीसरे रनवे 11/29 के लिए उपलब्ध कराई गई ए.एन.एस. अवसंरचना जैसे नए विचालन उपकरणों यथा डी.वी.ओ.आर., डी.एम.ई. तथा कैट-3बी आई.एल.एस. से स्थिति में उल्लेखनीय सुधार होने की आशा है। आगे, उन्नत भूतल आवागमन मार्गदर्शन एवं नियंत्रण प्रणाली (एसएमजीसीएस) का विस्तार प्रगति पर है, जो कम दृश्यता की स्थिति में भी हवाईअड्डे के आवागमन क्षेत्र में भूमि पर खड़े सभी विमानों तथा विमानों का सर्बिलेंस कवरेज प्रदान करती है। एसएमजीसीएस के साथ-साथ आई.एल.एस. की मदद से, एयरफील्ड के ऊपर विशेषकर कम दृश्यता के दौरान हवाई यातायात की भीड़-भाड़ को कम किया जा

सकता है। मुम्बई हवाईअड्डे पर एसएमजीसीएस का प्रावधान भी किया गया है।

(च) और (छ) अन्तर्राष्ट्रीय परिपाटी के अनुसार, सभी उड़ानों के लिए टाइम स्लाट वाणिज्यिक प्रतिक्रियाओं तथा प्रचालनिक व्यवहार्यता के आधार पर स्वयं एयरलाइनों द्वारा प्रस्तावित किए जाते हैं। हवाईअड्डा प्रचालकों तथा ए.एन.एस. सेवा प्रदाताओं, जो उस समय उड़ानों को हैंडल करने के लिए व्यवहार्यता की जांच करते हैं, की ओर से क्लियरेंस प्राप्त करने के बाद इन स्लाट्स का आवंटन किया जाता है। सरकार का उड़ानों को अल्प व्यस्त अवधि में फैलने का प्रयास कर रहा है जिससे उड़ानों की भीड़भाड़ से बचा जा सके।

आंध्र प्रदेश में रेल परियोजनाएं

963. श्री एम. राजामोहन रेड्डी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आंध्र प्रदेश में चल रही और लंबित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) प्रत्येक परियोजना की स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) और (ख) आंध्र प्रदेश राज्य में अंशतः/पूर्णतः स्थिति नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और रेल विद्युतीकरण की चालू परियोजनाओं को पूरा करने की तारीख, जहां-कहाँ निर्धारित हो, सहित उनका ब्यौरा नीचे लिखे अनुसार है:

(करोड़ रुपयों)

क्र.सं.	योजना शीर्ष	परियोजना का नाम	किमी	स्वीकृत/प्रत्याक्षित लागत	मार्च, 2008 तक व्यय	परिव्यय 2008-09	मौजूदा स्थिति एवं लक्ष्य जहां कहीं निर्धारित हो
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	नई लाइन	गढ़वाल-रायचूर	58.8	156	61.35	25.00	58 किलोमीटर में से, 51 किलोमीटर। भूमि अधिग्रहण हो गया है। 35 किलोमीटर मिट्टी संबंधी कार्य पूरा हो गया है। वास्तविक प्रगति लगभग 50% है।
2.	नई लाइन	जगयापेट-मल्लचौरा	19.1	65.95	6.16	29.06	भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है। मिट्टी संबंधी कार्य और छोटे पुलों, बड़े पुलों और गिड्डी के कार्य संपि गए हैं। मार्च, 2009 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
3.	नई लाइन	कन्निकाड-पोटापुरम	21.5	85.51	0.03	0.01	अपेक्षित स्वीकृतियों की प्रतीक्षा है।

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	नई लाइन	कोटिपल्लि-नरसापुर	57.21	695.00	9.41	0.01	भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है।
5.	नई लाइन	मछरेला-नलगोंडा	92	243.17	0.21	2.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। आंशिक विस्तृत अनुमान तैयार कर लिए गए हैं।
6.	नई लाइन	मनोहराबाद-कोटपल्लि	148.9	378.56	0.17	5.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। आंशिक विस्तृत अनुमान तैयार कर लिए गए हैं।
7.	नई लाइन	मुनीराबाद-मेहबूबनगर	246	497.47	4.60	5.00	भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य, पुल आदि शुरू किए गए हैं और समग्र प्रगति लगभग 9% है।
8.	नई लाइन	नंदयास-येरागुंतला	126	198.98	82.82	35.00	पूरी 252.4 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण हो गया है। कार्य की समग्र वास्तविक प्रगति 45% है। येरागुंतला-नोसाम के लिए मार्च, 2009 का लक्ष्य है।
9.	नई लाइन	ओबुलावरिपल्लि-कृष्णापत्तनम	113	697.52	70.00	25.00	कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा विशेष प्रयोजन योजना के माध्यम से निष्पादित किया जा रहा है। भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य, रेलपथ संपर्कन, मिट्टी कार्य शुरू किए गए हैं। 2009-10 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
10.	नई लाइन	पेरापल्लि-करीमनगर-निजामाबाद	177.49	517.63	250.76	15.00	पेरापल्लि-करीमनगर-जगतिया पूरा हो गया है। जगतियाल-निजामाबाद (95.62 किलोमीटर) खंड पर भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य और छोटे पुल आदि शुरू किए गए हैं।
11.	नई लाइन	रम्पुर-तुमकुर	212	0.00	0.00	15.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण, विस्तृत अनुमान तैयार करने का कार्य शुरू किए गए हैं।
12.	नई लाइन	विष्णुपुरम-जन्नपहाड़	11	52.56	2.00	5.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत हैं और भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है।
13.	आम्मान परिवर्तन	धर्मावरम-पकाला	227	294.99	165.52	86.93	पकाला-मदनपल्लि (82 किलोमीटर) पर कार्य पूरा हो गया है और मल सततता के लिए खोल दिख गया है। मदनपल्लि-धर्मावरम खंड को 2008-09 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
14.	आम्मान परिवर्तन	गुंतूर-गुंतकल और गुंतकल कस्तूरु, पेंदकल्लू से गुत्ती तक नई लाइन	554	554.16	529.73	20.00	पूरा हो गया है।
15.	आम्मान परिवर्तन	नौपाडा-गुत्तुपुर	90	78.11	115.37	10.41	मिट्टी संबंधी कार्य, पुल आदि शुरू किए गए हैं। मार्च, 2009 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
16.	दोहरीकरण	गुत्ती-रेणीगुंटा-कहीं-कहीं दोहरीकरण	151	306.00	40.65		वेंकटवल्लम-कृष्णापत्तनम खंड को मार्च, 2009 और पूरी परियोजना को मार्च, 2010 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

1	2	3	4	5	6	7	8
17.	दोहरीकरण	कोट्टावात्सा-सिम्हाचलम चौथी नार्थ लाइन	16.69	95.00	2.66	60.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत हैं और कार्य शुरू किया गया है।
18.	दोहरीकरण	रायचूर-गुंतकल	81.1	221.93	12.88	100.00	कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड (आर वी एन एल) द्वारा निष्पादित किया जा रहा है। भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य शुरू किए गए हैं। 2009-10 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
19.	दोहरीकरण	स्मलकोट-काकिनाडा पोर्ट	15.6	78.27	10.00	65.00	मिट्टी संबंधी कार्य, पुलों के कार्य, रेलपथ संपर्कन आदि शुरू किए गए हैं।
20.	दोहरीकरण	विजयनगरम-कोट्टावात्सा तीसरी लाइन	34.7	208.00	0.02	56.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत किए गए हैं।
21.	दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण	गुंतूर-कृष्णा कैनाल	27.12	87.37	82.37	5.00	पूरा हो गया है।
22.	रेल विद्युतीकरण	करेपल्लि-धद्राचलम-मानुगुरु	88.00	57.54	16.56	37.94	खंड ऊर्जित किया गया है। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अभी निरीक्षण किया जाना है।
23.	रेल विद्युतीकरण	लिंगमपल्लि-वाडि	161.00	96.23	8.01	52.75	दिसंबर 2010 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
24.	रेल विद्युतीकरण	रेभिगुंटा-गुंतकल	308.00	182.55	56.15	60.00	नंदलूर तक कार्य पूरा हो गया है। दोहरीकरण सहित आगे का कार्य रेल विकास निगम लि. द्वारा शुरू किया जा रहा है। मार्च, 2010 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

[हिन्दी]

रतलाम मंडल में नई ट्रेनें और परियोजनाएं

964. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 2004-05 से 2008-09 के दौरान पश्चिम रेलवे के रतलाम रेल मंडल और पश्चिम मध्य रेलवे के कोटा मंडल में शुरू की गई नई ट्रेनें और शुरू किए गए और अन्य महत्वपूर्ण कार्यों का वर्षवार ब्यौरा क्या है?

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

[अनुवाद]

मुंबई उपनगरीय ट्रेनें में घटनाएं

965. श्री एस.के. खारखेनखन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को जानकारी है कि गत पांच वर्षों के दौरान मुंबई उपनगरीय ट्रेन सेवा में 20,000 से अधिक लोग मारे गए हैं, जैसाकि दिनांक 19 अप्रैल, 2008 के "दि हिंदू" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या रेलवे ने ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी, हां। मुंबई उपनगर (मध्य एवं पश्चिम रेलवे) में पिछले 5 वर्ष अर्थात् 2003 से 2008 (सितंबर तक) 20,953 व्यक्ति मारे गए हैं।

(ख) हताहत होने के कारण रेलपथ पार करते समय दुर्घटनाएं, छत/फुट बोर्ड पर यात्रा करते समय चलती गाड़ियों से गिरना, समीपवर्ती रेलपथों पर लगे बिजली/सिगनल खंभों से टकराना, गाड़ियों की छत पर यात्रा करते समय शिरोपरि उपस्कर तार से करंट लगना, आत्महत्या करना आदि है।

(ग) और (घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:

- (1) मुंबई रेलवे उपनगरीय स्टेशनों पर स्टेशनों के प्लेटफार्म क्षेत्र में रेलपथों के बीच लोहे की बाड़ लगाई गई हैं।
- (2) जन-उद्घोषणा प्रणाली तथा सेंट्रल घोषणा प्रणाली के माध्यम से बार-बार घोषणा की जाती है जिनके द्वारा दैनिक यात्रियों को बताया जाता है कि रेलपथ को पार नहीं करें, फुट बोर्ड/छत आदि पर यात्रा न करें।
- (3) उन स्थानों पर आकस्मिक जांचें की जाती हैं जहां यात्री ऊपरी पैदल पुल की बजाय रेलपथ से पार करते हैं तथा अनधिकृत रूप से रेलपथ पार करने वालों पर रेल अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत मुकदमा चलाया जाता है।
- (4) यात्रियों को छत पर तथा फुटबोर्ड आदि पर यात्रा करने से रोकने के लिए समय-समय पर संयुक्त अभियान चलाए जा रहे हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कोटा जंक्शन रेलवे क्रॉसिंग पर अंडर-ब्रिजों का निर्माण

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

(क) क्या मुंबई की ओर कोटा जंक्शन पर गेट नं. 108/ए रेलवे क्रॉसिंग पर अंडर-ब्रिज के निर्माण के लिए प्रशासनिक स्वीकृति दे दी गई है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना की स्वीकृति की तारीख, स्वीकृत की गई धनराशि और इस संबंध में किए गए प्रयासों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त रेलवे क्रॉसिंग पर अनेक रेल लाइनें हैं, और ठेकेदार रेल लाइनों की अधिक लंबाई के कारण आगे नहीं आ रहे हैं;

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

(ङ) देश में ऐसे अन्य कितने रेलवे अंडर ब्रिज मौजूद हैं जहां रेलवे क्रॉसिंग पर उतनी ही संख्या में रेल लाइनें मौजूद हैं?

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

(ख) कार्य 1.80 करोड़ रु. की सार लागत पर वर्ष 2004-05 में स्वीकृत किया गया था। 2.60 करोड़ के लिए विस्तृत आकलन स्वीकृत किए गए थे। जून 2005 से 7 बार निविदाएं आमंत्रित की गई थीं लेकिन उच्चतर दलों तथा कम भागीदारी आदि के कारण इन्हें अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। इस समय 15.07.2008 को निविदा खोल दी गई है तथा इसे अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ग) और (घ) जी हां, निचले पुल का स्थान कोटा यार्ड में है जिसमें 8 रेलपथ हैं। पात्र निविदाकर्ताओं की कम भागीदारी का भी यह एक कारण है।

(ङ) देश में कुछ स्टेशन यार्ड हैं जिनमें ऊपर कुछ लाइन क्रॉसिंग तथा नीचे निचले सड़क पुल हैं।

प्राकृतिक गैस का निर्यात

967. श्री श्रीपाद येसो नाईक: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान कंपनीवार और देशवार कुछ देशों को कितनी मात्रा में प्राकृतिक गैस का निर्यात किया जा रहा है; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान सरकार द्वारा इससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान भारत से प्राकृतिक गैस का कोई निर्यात नहीं किया गया है।

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

[अनुवाद]

कॉनकॉर द्वारा कार्गो परिसरों का निर्माण

968. श्री एल. राजगोपाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कंटेनर कार्पोरेशन आफ इंडिया लि. देश में दो एयर कार्गो परिसरों का निर्माण करने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह किन-किन स्थानों पर कार्गो परिसरों का निर्माण करने की योजना बना रहा है; और

(ग) देश में प्रति वर्ष 20 प्रतिशत की दर से वृद्धि करने वाले एयर कार्गो का अधिकाधिक हिस्सा प्राप्त करने की कॉन्कॉर की क्या योजना है?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) भारतीय कंटेनर निगम लि. (कॉन्कॉर) एयर कार्गो को हासिल करने के लिए देश के विभिन्न कंटेनर डिपो/कंटेनर माल स्टेशनों पर विभिन्न एयर कार्गो परिसरों तथा एयर फ्रेट स्टेशनों (एएफएस) पर नश्यवान माल के लिए केन्द्रों की स्थापना कर रहा है। कॉन्कॉर हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लि. के साथ संयुक्त कार्य समझौता के तहत नासिक जिला के जनोरी में एयर कार्गो परिसर का परिचालन भी करता है।

[हिन्दी]

गनपुर में नया रेलवे स्टेशन

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

(क) क्या रेलवे दक्षिण-मध्य रेलवे के निजामाबाद-मनमाड रेलवे खंड में गनपुर पर एक नए रेलवे स्टेशन की स्थापना का विचार कर रहा है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस खंड में यातायात के भारी घनत्व को ध्यान में रखते हुए, इस हास्ट स्टेशन की व्यवस्था करना फिलहाल व्यावहारिक नहीं है।

घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों का ब्यौरा

970. श्री अनुराग सिंह ठाकुर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में ऐसे कितने घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन मौजूद हैं, जहां विमान सेवा जारी है और कितने विमानपत्तन निर्माणाधीन हैं तथा इनका कब तक निर्माण किए जाने की संभावना है;

(ख) क्या घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों की संख्या में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों की संख्या की भावी आवश्यकता का आकलन किया गया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) देश में 98 प्रचालनिक हवाई अड्डे हैं जिनमें से 81 अंतर्देशीय तथा 17 अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे हैं। कर्नाटक में मैसूर तथा आंध्र प्रदेश में कुडप्पा में गैर-प्रचालनिक हवाई अड्डे निर्माणाधीन हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) हवाई यात्रियों बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के उद्देश्य से, 35 गैर-महानगरीय हवाई अड्डों का स्तरोन्नयन करने का निर्णय लिया गया है। छोटे शहरों की कार्य हाथ में लिया गया है। इसके अतिरिक्त नवी मुम्बई, केरल में कुन्नूर, कर्नाटक में बीजापुर, शिमोगा, हासन तथा गुलबर्गा, महाराष्ट्र में सिंधुदुर्ग तथा गोवा के निकट मोपा में 8 नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के निर्माण के लिए "सिद्धांत रूप में" अनुमोदन प्रदान किया गया है। इसके अतिरिक्त, पूर्वोत्तर क्षेत्र में सिक्किम में पोक्यांग, अरुणाचल प्रदेश में इटानगर तथा नागालैंड में चैतू नामक 3 नए हवाई अड्डों के निर्माण के लिए भी "सिद्धांत रूप में" निर्णय लिया गया है।

(घ) उपरोक्त को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं

971. श्री के.सी. पल्लानी शामी: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्यवार कितनी खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं स्थित हैं;

(ख) क्या सरकार का आगामी तीन वर्षों में खाद्य गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए 350 प्रयोगशालाओं की स्थापना का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो विशेषकर तमिलनाडु राज्य के लिए तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन प्रयोगशालाओं की कब तक स्थापना किए जाने की संभावना है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कान्त सहाय) : (क) से (ग) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा कराये गए अध्ययन के अनुसार, देश में सरकारी और निजी क्षेत्र में 312 खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं कार्य कर रही हैं। इनके राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण-1 में दिए गए हैं।

हालांकि खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय स्वयं खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना नहीं करता है, पर वह केन्द्रीय/राज्य सरकार के संगठनों, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों, विश्वविद्यालयों, निजी क्षेत्र के संगठनों जैसे विभिन्न पणधारियों को अपनी योजना स्कीमों के अंतर्गत खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन हेतु वित्तीय सहायता देता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा परिचालित स्कीमें राज्य विशिष्ट नहीं हैं। खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन के लिए राज्यों और अन्य पणधारियों से प्राप्त प्रस्तावों पर, इस मंत्रालय के मार्गनिर्देशों के अनुसार किया जाता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उन्नयन संबंधी अपनी योजना स्कीम के तहत अब तक 36 संगठनों को वित्तीय सहायता अनुमोदित की है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा सहायता प्राप्त खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की राज्यवार कुल संख्या दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

11वीं योजना के अवधि के दौरान, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय का लक्ष्य देश में 74 खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना/उनका उन्नयन करना है। मंत्रालय ने तमिलनाडु राज्य में खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना के लिए 2 संगठनों को वित्तीय सहायता दी है।

विवरण I

देश में खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की राज्यवार संख्या

क्र.सं.	राज्य का नाम	खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	19
2.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1

1	2	3
3.	असम	4
4.	बिहार	3
5.	दिल्ली	27
6.	गोवा	1
7.	गुजरात	19
8.	हरियाणा	10
9.	हिमाचल प्रदेश	6
10.	जम्मू-कश्मीर	5
11.	झारखंड	2
12.	कर्नाटक	21
13.	केरल	15
14.	मध्य प्रदेश	13
15.	महाराष्ट्र	47
16.	मणिपुर	3
17.	मेघालय	1
18.	नागालैंड	1
19.	उड़ीसा	4
20.	पांडिचेरी	1
21.	पंजाब	7
22.	राजस्थान	16
23.	तमिलनाडु	30
24.	त्रिपुरा	1
25.	उत्तर प्रदेश	31
26.	पश्चिम बंगाल	19
27.	चंडीगढ़	5
	कुल	312

विवरण II

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा वित्तीय सहायता के लिए अनुमोदित खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की राज्यवार संख्या को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य का नाम	खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं
1.	आंध्र प्रदेश	3
2.	असम	1
3.	दिल्ली	4
4.	गुजरात	2
5.	हरियाणा	3
6.	जम्मू-कश्मीर	1
7.	झारखंड	1
8.	कर्नाटक	2
9.	मध्य प्रदेश	2
10.	महाराष्ट्र	2
11.	पंजाब	2
12.	तमिलनाडु	2
13.	उत्तर प्रदेश	5
14.	उत्तराखण्ड	1
15.	पश्चिम बंगाल	4
16.	केरल	1
कुल		36

कृषि उत्पादों के लिए उच्च कार्गो दरें

972. श्री ई. जी. सुगावनम: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी स्वामित्व वाली विमान कम्पनियों द्वारा कृषि उत्पादों के लिए प्रभावित कार्गो की दरें काफी अधिक हैं;

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

(ग) क्या इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडियन का विचार अपने मौजूदा कुछ विमान बेड़े को कार्गो विमान में तब्दील करने का है;

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

(ङ) सरकारी स्वामित्व वाली विमान कंपनियों को निजी विमान कंपनियों की तुलना में अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड द्वारा कृषि उत्पादों के लिए प्रभारित की जाने वाली कार्गो दरें अन्य एयरलाइनों की तुलना में अत्याधिक प्रतिस्पर्धी हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) जी हां। नैसिल ने अपने तीन ए-310 तथा 3 बी-737 यात्री विमानों को कार्गो मालवाहक विमान में परिवर्तित कर दिया है। चौथा परिवर्तित ए-310 विमान दिसम्बर, 2008 तक बेड़े में शामिल कर लिया जाएगा तथा 2 बी-727 और विमानों को मालभाड़ा प्रचालनों के लिए परिवर्तित किया जा रहा है।

(ङ) सरकारी स्वामित्व वाली एयरलाइनें कार्गो दरों तथा कार्गो माल वाहकों की दृष्टि से पहले ही प्रतिस्पर्धी हैं।

पेटेंट औषधियों के मूल्य

973. श्रीमती जयाप्रदा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पेटेंट औषधियों की कीमतें तय करने के लिए एक पैनल गठित किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और पैनल ने क्या प्रगति की है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) और (ख) जी, हां। फरवरी, 2007 में, सरकार ने पेटेंटशुदा औषधों व चिकित्सा उपकरणों के भारत में विपणन के अनुमोदन से पूर्व मूल्य परक्रामण के लिए लागू होने वाले संदर्भ मूल्य/मूल्य परक्रामण/अंतरीय मूल्य की प्रणाली की जांच व उसका प्रस्ताव करने के लिए पेटेंटशुदा औषधों के लिए मूल्य परक्रामण संबंधी समिति गठित की थी। पेटेंटशुदा औषधों के लिए मूल्य परक्रामण समिति ने अब तक उद्योग संघों, एनजीओज व संबंधित मंत्रालयों/विभागों के साथ 6 बैठकें की हैं।

इंसुलिन की कीमत

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

(क) क्या आयातक द्वारा प्रस्तुत कीमतों के आधार पर सरकार द्वारा मधुमेह के उपचार के लिए आवश्यक इंसुलिन की कीमत निर्धारित की जाती है;

(ख) यदि हां, तो देश में इंसुलिन के उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा किस प्रकार की सहायता दी गई है;

(ग) क्या उत्कृष्ट गुणवत्ता वाला इंसुलिन बाजार में उपलब्ध है और उसकी कीमतें उचित हैं;

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

(ङ) आपूर्तिकर्ताओं पर लागू होने वाली विनियामक निरीक्षणों के क्या प्रावधान हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) इंसुलिन डीपीसीओ, 95 के अधीन एक अनुसूचीबद्ध औषध है और इसके मूल्य डीपीसीओ, 95 के पैरा 7 के अनुसार एनपीपीए/सरकार द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। आयातित इंसुलिन का मूल्य डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार आयात के अवतरित मूल्य पर एमएपीई की अनुमति के आधार पर निर्धारित किया जाता है।

(ख) इस विभाग द्वारा इंसुलिन के घरेलू उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए कोई सहायता नहीं दी जाती है।

(ग) और (घ) मानक गुणवत्ता वाले विभिन्न प्रकार के इंसुलिन उत्पाद बाजार में उपलब्ध हैं। एनालोग इंसुलिन जो कि एक उच्च गुणवत्ता वाला इंसुलिन है, का आयात किया जाता है और पारंपरिक इंसुलिन की तुलना में इसका मूल्य अधिक है।

(ङ) औषधों के आपूर्तिकर्ता औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन नियमावली के नियम 65(6) के प्रावधानों के अनुसार विनियामक निरीक्षण के अधधीन हैं।

रात्रिकालीन उड़ानें रद्द किया जाना

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

(क) क्या सरकार ने रात्रिकालीन उड़ान सेवाओं को समाप्त करने का निर्णय लिया है और अंतर्राष्ट्रीय विमान कम्पनियों से

विमान यात्रियों की सुविधा के लिए बेहतर समय सारीणी की पेशकश करने को कहा है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अन्य अंतर्राष्ट्रीय विमान कंपनियों की क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

बी.पी.सी.एल. द्वारा ट्रांसपोर्टों का चयन

976. श्री निखिल कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लि. (बी.पी.सी.एल.) द्वारा ट्रांसपोर्टों के चयन के लिए क्या मानदंड हैं;

(ख) क्या इन मानदंडों से विक्रेताओं को परेशानी हुई है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक कार्रवाई किए जाने का विचार है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बी.पी.सी.एल.) ने सूचित किया है कि सार्वजनिक निविदाएं, भण्डारण स्थलों से पेट्रोल और डीजल के परिवहन के लिए, परिवहनकर्ता लगाने के लिए समाचार पत्रों में विज्ञापन के जरिए जारी की जाती हैं। निविदा प्रपत्र के अनुसार निविदादाता को आवश्यकता के आधार पर 5 से 10 टैंक लारियों का प्रस्ताव देना चाहिए और उनमें से 30% टैंक लारियों का मालिक निविदादाता होना चाहिए। निविदा मानक पूरे करने के लिए डीलर निविदा में भागीदारी करने के लिए एक समूह बना सकते हैं। तकनीकी रूप से अर्हता प्राप्त निविदादाताओं को प्रतिस्पर्धी दरों के आधार पर कार्य सौंपे जाते हैं।

(ख) डीलरों को पेट्रोल/डीजल की सुपुर्दगी, स्थल के लिए लगाए गए परिवहनकर्ताओं के माध्यम से की जाती है। डीलरों को कोई कठिनाई नहीं होती क्योंकि उनको उत्पाद की सुपुर्दगी उनके आपूर्ति किए जा रहे उत्पाद के लिए मांग/भुगतान की प्राप्ति पर उसी दिन कर दी जाती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

वैट के लागू होने के कारण जीवनरक्षक औषधियों की कीमतों में वृद्धि

977. श्री मदन लाल शर्मा:
प्रो. एम. रामदास:

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

(क) क्या हाल ही में मूल्यवर्धित कर (वैट) के लागू होने के कारण एड्स, कैंसर और कुछ अन्य बीमारियों के लिए जीवनरक्षक औषधियों की कीमतों में वृद्धि होने की आशंका है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वैट औषधियों की कीमतों में वृद्धि के लिए किस सीमा तक जिम्मेवार है तथा तत्संबंधी औषधियां कौन-कौन सी हैं; और

(ग) जीवन रक्षक औषधियों की कीमतों को नियंत्रित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (ग) वैट के क्रियान्वयन का उद्देश्य अनेक प्रकार के बिक्री कर दो दरकिनार करना और कर संरचना में एकरूपता लाना था। लगभग सभी राज्य सरकारों ने 4% वैट लागू किया है। ऐसी कोई आशंका नहीं है कि वैट लगाने के कारण कुछ आवश्यक दवाओं के मूल्य बढ़ जाएंगे।

सरकार/राष्ट्रीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा औषध मूल्य नियंत्रण आदेश (डीपीसीओ), 1995 के अधीन आवश्यक दवाओं के मूल्यों की एनपीपीए करने के लिए विभिन्न उपाय किए जाते हैं। विभिन्न दवाओं के मूल्यों की एनपीपीए द्वारा नियमित निगरानी की जाती है तथा इसकी सहायता से सुधारात्मक आय किए जाते हैं।

हज यात्रियों के लिए किराए में वृद्धि

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

(क) क्या विश्व स्तर पर ईंधन की कीमतों में वृद्धि के फलस्वरूप हज यात्रियों के लिए किराये को 12,000 रुपये से बढ़ाकर 16,000 रुपये किये जाने और साऊदी अरब की सरकार द्वारा प्रति हज यात्री 50 रियाल का कर लगाए जाने के प्रस्तावों को अस्वीकार कर दिया गया है;

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

(ग) क्या सरकार को जानकारी है कि वर्ष 1994 से ये किराए उसी स्तर पर कायम हैं;

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

(ङ) इस संबंध में क्या वित्तीय प्रभाव पड़ा है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) जहां हज यात्री हवाई अड्डा कर के कारण 50 रियाल अतिरिक्त लागत सहन कर रहे हैं वहीं मूल किराये 1994 से हज यात्रियों के लिए 12,000 रुपए के स्तर पर ही रखे गए हैं।

(ङ) सरकार द्वारा हज प्रचालनों पर सब्सिडी 1994 के 10.57 करोड़ रुपए से बढ़ाकर वर्ष 2008 में 737 करोड़ रुपए (अनन्तितम) कर दी गई है।

यूरोपीय संघ के साथ नागर विमानन समझौता

979. श्री प्रह्लाद जोशी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल ही में नागर विमानन के संबंध में यूरोपीय संघ के साथ कोई समझौता किया है;

(ख) यदि हां, तो समझौते की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या इस समझौते से भारत की विभिन्न विमान कम्पनियों द्वारा मौजूदा उड़ानों की तुलना में अधिक उड़ानें शुरू करने को बढ़ावा मिलेगा; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) जी, हां। भारत-यूरोपीय यूनियन (ई.यू.) शैतिज करार पर दिनांक 28 सितम्बर, 2008 को हस्ताक्षर हुए थे। इस करार से ई.यू. के सदस्य देशों और भारत के बीच द्विपक्षीय विमान सेवा करारों में ई.यू. के कानून के अनुरूप कुछ प्रावधान शामिल किए जाएंगे और इन द्विपक्षीय करारों को कानूनी निश्चितता मिलेगी। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि इससे ई.यू. के सदस्य देशों और भारत के बीच द्विपक्षीय करारों की राष्ट्रीयता संबंधी पाबंदियां हट जाएंगी जिससे ई.यू. की कोई भी एयरलाइन भारत तथा ई.यू. के उस सदस्य देश, जहां वह स्थापित हो और जिसके द्विपक्षीय करार/यातायात अधिकार ऐसे उचलनों के लिए विद्यमान हों, के बीच उड़ानें प्रचालित कर सकेगी।

(ग) और (घ) भारत ई.यू. के सदस्य देशों के बीच हवाई सेवा प्रचालन संबंधित द्विपक्षीय विमान सेवा करारों के दायरे में बने रहेंगे और वाहकों को अपने वाणिज्यिक निर्णयों के अनुसार सहमत द्विपक्षीय यातायात अधिकारों के मुताबिक प्रचालन करने की पात्रता प्राप्त होगी।

केरल के लिए नई ट्रेनें

980. श्री पी. करूणाकरन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य में नई ट्रेनें शुरू करने का अनुरोध किया है;

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

(ग) क्या रेलवे कालीकट से मंगलौर तक एक नई इंटर-सिटी एक्सप्रेस ट्रेन शुरू करने पर विचार कर रहा है;

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

(ङ) क्या रेलवे कन्नूर से मंगलौर तक एक नई स्थानीय यात्री ट्रेन शुरू करने पर भी विचार कर रहा है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (च) 10.10.2007 से 619/622 कोजीकोडे (कालीकट)-कन्नूर पैसेंजर को मंगलौर तक बढ़ा दिया गया है और 624 मंगलौर-कन्नूर पैसेंजर को कोजीकोडे तक बढ़ा दिया गया है। ये विस्तार परीक्षण के आधार पर किए गए हैं और कोजीकोडे-मंगलौर तथा कन्नूर-मंगलौर के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए अतिरिक्त सेवाएं उपलब्ध करा रही हैं।

बहरहाल, इस समय कोजीकोडे-मंगलौर इंटरसिटी एक्सप्रेस को शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

किसानों को उर्वरक राजसहायता

981. श्री रनेन बर्मन:

श्री नरहरि महतो:

श्री प्रभुनाथ सिंह:

श्री सुब्रत बोस:

श्री ई. दयाकर राव:

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

(क) क्या बड़े किसान और उर्वरक उत्पादक उर्वरकों के लिए अनुदान की मौजूदा प्रणाली का व्यापक रूप से लाभ उठा रहे हैं और इसकी तुलना में छोटे किसान लाभों से वंचित हो रहे हैं;

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

(ग) क्या बारहवें वित्त आयोग ने इस प्रक्रिया में बदलाव की सिफारिश की है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार किसानों की आर्थिक स्थिति के अनुसार सीधे तौर पर उन्हें राजसहायता उपलब्ध कराने का है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और छोटे किसानों के हितों की रक्षा के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) उर्वरक राजसहायता का भुगतान उर्वरकों की बिक्री पर किया जाता है और राजसहायता बिक्री मूल्य जो फार्मगेट स्तर पर उर्वरकों की मानकीय सुपुर्दगी लागत से काफी कम होते हैं, के रूप में किसानों तक पहुंचती हैं। बड़े और छोटे किसानों सहित सभी किसानों के लिए उर्वरकों पर प्रति टन राजसहायता एक समान है।

(ग) जी, नहीं।

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

(ङ) किसानों को उनकी आर्थिक स्थिति के अनुसार प्रत्यक्षतः राजसहायता उपलब्ध कराने का कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

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

[हिन्दी]

नए रसोई गैस कनेक्शन की कीमत में वृद्धि

982. श्री शिशुपाल एन. पटले: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा नए कनेक्शन देने के दौरान रसोई गैस सिलिंडर की कीमत में वृद्धि की गई है अथवा किए जाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कीमत में वृद्धि के फलस्वरूप सभी निजी कंपनियों को लाभ मिलेगा; और

(घ) क्या इस संबंध में सरकार ने संभावित वित्तीय प्रभाव का आकलन किया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) जी, हां। दिनांक 26.5.2008 से पूर्वोत्तर राज्यों से भिन्न राज्यों के उपभोक्ताओं के लिए, घरेलू एलपीजी के लिए नए कनेक्शनों पर प्रतिभूति जमा राशि प्रति सिलिंडर 850 रुपये से बढ़ाकर 1250 रुपये कर दी गई है और पूर्वोत्तर राज्यों के उपभोक्ताओं के लिए प्रति सिलिंडर 500 रुपये से बढ़ाकर 900 रुपये कर दी गई है। कच्चे माल की लागत में विशेषतया रसोई गैस सिलिंडरों के निर्माण में प्रयुक्त होने वाले इस्पात के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि होने के कारण ऐसा करना जरूरी था। प्रतिभूति जमा राशि का भुगतान खाली सिलिंडर के लिए नए गैस कनेक्शन जारी करने के समय एक बार किया जाता है और यह गैस कनेक्शन वापसी के मामले में उपभोक्ताओं को लौटा दी जाती है।

[अनुवाद]

विदेशी पर्यटकों को बढ़ावा

983. श्री राधापति सांबासिवा राव:

श्री गणेश सिंह:

श्री प्रभुनाथ सिंह:

श्री अजीत जोगी:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान कितने विदेशी पर्यटकों ने देश की यात्रा की;

(ख) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान विश्व भर से पर्यटकों के आगमन में अभिवृद्धि करने पर बल देने के लिए मंत्रालय को आबंटित निधियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान विदेशी पर्यटकों के आने से अर्जित विदेशी मुद्रा का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या भारत में अधिकाधिक विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान क्या कोई विशेष योजना या कार्यक्रम क्रियान्वित किया गया है; और .

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

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) और (ग) वर्ष 2005 से 2007 तक और 2008 (सितम्बर तक) के दौरान भारत में पर्यटन से प्राप्त विदेशी मुद्रा आय एवं विदेशी पर्यटक आगमन की संख्या नीचे दी गई है:-

वर्ष	विदेशी पर्यटक आगमन (मिलियन में)	विदेशी मुद्रा आय (करोड़ रु.)
2005	3.92	33123
2006	4.45	39025 *
2007	5.08	44360 *
2008 (सितम्बर तक)	3.87#	36464 **

#अनन्तिम, *संशोधित अनुमान, **अग्रिम अनुमान

(ख) पर्यटन मंत्रालय का वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए बजट अनुमान निम्नानुसार है:-

वित्तीय वर्ष	बजट अनुमान (करोड़ रु. में)
2005-06	828.20
2006-07	872.82
2007-08	996.62
2008-09	1047.00

(घ) और (ङ) भारत की ओर अधिकतम विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए सरकार द्वारा क्रियान्वित की गई महत्वपूर्ण योजनाओं/कार्यक्रमों में पर्यटक परिपथों और गंतव्यों में पर्यटक अवसंरचना का एकीकृत विकास करना, होटल अवसंरचना, विशेषकर बजट होटलों में वृद्धि करना, हवाई क्षमता में वृद्धि करना, दक्षता प्राप्त मानवशक्ति की उपलब्धता बढ़ाना, उभरते बाजारों, विशेषकर, चीन, उत्तर-पूर्वी एशिया और दक्षिण-पूर्वी एशिया के क्षेत्रों पर विशेष ध्यान देना एवं इलेक्ट्रॉनिक और प्रिंट मीडिया के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय प्रचार अभियान शामिल हैं।

दवाईयों पर मूल्य नियंत्रण

984. श्री हितेश बर्मन:

श्री बालासोवरी वल्लभनेनी:

श्री रनेन बर्मन:

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

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण ने देश में दवाईयों के मूल्य में नियंत्रण के लिए अन्य देशों के अनुभव का लाभ उठाने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रयोजनार्थ विदेशी दौरो पर गए उक्त प्राधिकरण के अधिकारियों का ब्यौरा क्या है और उन्होंने किन-किन देशों का दौरा किया;

(ग) क्या अधिकारियों ने कोई ठोस प्रस्ताव तैयार किया है; और

(घ) यदि हां, तो उस प्रत्येक देश के संबंध में तैयार किए गए प्रस्तावों की रूपरेखा क्या है, जिनका अधिकारियों ने दौरा किया है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) ने वहनीय दवाओं के लिए मूल्य निर्धारण और विनियामक ढांचे के क्षेत्र में अन्य देशों के अनुभव का अध्ययन इस उद्देश्य से शुरू किया है कि उनके अनुभव से लाभ उठाया जा सकता है या नहीं। श्री प्रदीप मेहरा, पूर्व सदस्य सचिव, एनपीपीए तथा एल.एम. कौशल, निदेशक (निगरानी), एनपीपीए ने मई 2006 में फ्रांस, यू.के. और इजरायल का दौरा इन देशों में दवाओं के लिए मूल्य निर्धारण और निगरानी तंत्र के अध्ययन के लिए किया। श्री अरुण झा, सदस्य सचिव, एनपीपीए ने भी मार्च 2007 में रसायन और पेट्रोरसायन विभाग के अधिकारियों के साथ लक्समबर्ग, ब्रुसल्स तथा एमस्टरडम का दौरा इन देशों में औषध और प्लास्टिक क्षेत्र में अवसरों की तलाश के लिए किया था। विदेश का दौरा करने वाले अधिकारियों ने अपनी दौरा रिपोर्ट सौंप दी है।

विरासत मूल्य वाली त्याग दी गई रेल
संरचनाओं का पुनरुद्धार

985. श्री मधु गौड़ यास्खी:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्रीमती निवेदिता माने:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने पूरे देश में फैली विरासत मूल्य वाली त्याग दी गई रेल संरचनाओं के दीर्घकालिक विकास हेतु कार्पोरेट घरानों से सहायता मांगी है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी बन्द पड़ी रेल संरचनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में कार्पोरेट घरानों की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. बेलु): (क) जी नहीं। बहरहाल, अनावश्यक रेल संरचनाओं/स्थलों को अनुकूल रूप से पुनः उपयोग में लाने हेतु संसाधनों/भागीदारियों को जुटाने पर विचार करने के लिए एक पत्र भारतीय उद्योग परिसंघ (सीआईआई) को लिखा गया है।

(ख) और (ग) फिलहाल, मैसूर के नजदीक केवल काबिनी-ब्रिजी को चिन्हित किया गया है तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा एक अभिरूचि की अभिव्यक्ति मांगी गई है। प्रतिक्रिया प्रतीक्षित है।

[हिन्दी]

सूरत-भुसावल के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण

986. श्री मनसुखभाई डी. वसावा:
श्री काशीराम राणा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे की सुपरफास्ट तथा आधुनिक रेलगाड़ियां चलाने के लिए सूरत तथा भुसावल के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण करने की कोई योजना है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. बेलु): (क) और (ख) सूरत-उधना और भुसावल-जलगांव खंडों को पहले से ही बड़े आमाम वाली लाइन से जोड़ा जा चुका है। इसके अतिरिक्त, उधना-जलगांव खंड (306.93 कि.मी.) के विद्युतीकरण सहित दोहरीकरण को 714.60 करोड़ रु. की प्रत्याशित लागत पर 2008-09 के रेल बजट में शामिल किया गया है। प्रारंभिक कार्य जैसे योजना, अनुमान तैयार करना आदि शुरू किए गए हैं।

[अनुवाद]

विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण

987. श्री किसनभाई वी. पटेल:
श्री नन्द कुमार साय:
श्री सुग्रीव सिंह:
श्री पंकज चौधरी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश के छोटे विमानपत्तनों सहित सभी विमानपत्तनों का 2009 तक आधुनिकीकरण करने का है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) देश के सभी विमानपत्तनों के आधुनिकीकरण पर होने वाले व्यय का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार ने इस प्रयोजनार्थ आवश्यक विमान सेवा कोष की स्थापना की है;

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

(च) उक्त आधुनिकीकरण योजना की सहायता हेतु ये कोष कितने पर्याप्त होंगे?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) एक समयबद्ध तरीके से 35 गैर-मैट्रो हवाई अड्डे के विकास की योजना है। इसके अतिरिक्त 13 अन्य गैर-मैट्रो हवाई अड्डों को विकसित किया जा रहा है। विकास योजनाओं के मार्च 2010 तक पूरा होने जाने की आशा है। अन्य हवाई अड्डों पर कार्य को आवश्यकता के अनुसार समय-समय पर आरंभ किया जाता है।

(ख) और (ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में अवसंरचना के विकास के लिए 12434 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है जिसमें देश में गैर-मैट्रो हवाई अड्डों के विकास के लिए 6443.53 करोड़ रुपए सम्मिलित हैं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

दुर्गापुर स्टील टाउनशिप एरिया में उपयोग न लाई गई/अतिक्रमण की गई भूमि

988. श्री बंसगोपाल चौधरी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दुर्गापुर स्टील टाउनशिप एरिया में कुल कितनी भूमि का उपयोग नहीं किया गया है;

(ख) उक्त कितनी भूमि पर अतिक्रमण किया गया है; और

(ग) उक्त भूमि का उपयोग करने की स्टील अथारिटी आफ इंडिया की क्या भावी योजना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) दुर्गापुर इस्पात संयंत्र शहरी क्षेत्र में कुल अनुपयोगी भूमि लगभग 2400 एकड़ है।

(ख) उपयोग में नहीं ली गई कुल 2400 एकड़ भूमि में से लगभग 850 एकड़ भूमि पर अतिक्रमण किया गया है।

(ग) भूमि के उपयोग हेतु भावी योजना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

1. सेल बोर्ड द्वारा दिनांक 25 जुलाई, 2007 को अनुमोदित की गई मौजूदा विस्तार योजना के अनुसार तप्त धातु की मौजूदा उत्पादन क्षमता को बढ़ाकर 3.5 मिलियन टन वार्षिक (एमटीपीए) करने की योजना है। अगले चरण में बाजार हिस्सेदारी को बनाए रखने/उसमें बढ़ोत्तरी करने के लिए राष्ट्रीय इस्पात नीति के अनुरूप सेल की विकास योजनाओं के एक भाग के रूप में डीएसपी द्वारा अपनी तप्त धातु की उत्पादन क्षमता को बढ़ाकर लगभग 7 एमटीपीए करने की उम्मीद है। इस बढ़ोत्तरी को आंशिक रूप से मौजूदा धमन भट्टियों के उन्नयन/आधुनिकीकरण और उपयुक्त अपस्ट्रीम तथा डाउन स्ट्रीम सुविधाओं सहित ग्रीन फील्ड में नई धमन भट्टियों का संवर्धन करके कार्यान्वित किया जाएगा। इसके बाद उम्मीद है कि डीएसपी सेल की विस्तार परियोजना के अनुसार वर्ष 2035 तक अपनी तप्त धातु की क्षमता को बढ़ाकर लगभग 13.5 एमटीपीए कर देगा। निकट भविष्य में मिश्र इस्पात संयंत्र (एएसपी) का भी विस्तार किया जाना है जिसके लिये अतिरिक्त भूमि की जरूरत होगी।

2. विकास के इस स्तर पर टाउनशिप के आस-पास के क्षेत्र में अनेक सहायक और क्षमतावान सुविधाओं की जरूरत होगी। इनमें निम्नलिखित को शामिल किया जा सकता है:

* इस्पात उत्पादों के लिए डीएसपी तथा एएसपी की आवश्यकता की पूर्ति हेतु स्ट्याकयार्ड्स।

* डीएसपी तथा सेल के अन्य उत्पादों के अतिरिक्त मूल्यवर्धन के लिए सेवा केन्द्र।

* नान-पोल्यूशन फिनिशिंग मिल्स।

* विस्तार के बाद ईंधन की जरूरत पूरी करने के लिए एलपीजी प्लांट।

* अर्थ मूविंग इक्विपमेंट, क्रेन्स आदि जैसे प्रमुख इक्विपमेंट की आपूर्ति के लिए सेवा केन्द्र

भागीदारी और संयुक्त उद्यमों के रूप में आक्सीजन संयंत्र, स्पंज लोहा इकाईयों, स्लैग के लाभप्रद उपयोग के लिए सीमेंट संयंत्रों जैसी अनेक सुविधाएं भी स्थापित की जा सकती हैं।

3. क्योंकि प्लांट साईट पर डीएसपी के पास सीमित फ्री लैंड है अतः इसे विस्तार की इन जरूरतों को टाउनशिप आदि में उपलब्ध भूमि पर मौजूदा संयंत्र परिसर/साईट के भीतर ही मौजूदा भंडारगृहों, गोदामों, कार्यालय भवनों, कतिपय सेवा/नान-वर्क्स डिपार्टमेंट्स के स्थान में बदलाव करके पूरा करना पड़ सकता है। इस प्रकार संयंत्र तथा टाउनशिप साईट, दोनों में उपलब्ध भूमि का वर्ष 2035 तक पूरा उपयोग होने की उम्मीद है।

तमिलनाडु में रेलवे के क्वार्टर

989. श्री एम. अण्णादुरई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को इस बात की जानकारी है कि तमिलनाडु में कई रेलवे क्वार्टरों की दशा काफी खराब है जो कि बारिश के मौसम में किसी भी समय ढह सकते हैं;

(ख) यदि हां, तो रेलवे द्वारा इन क्वार्टरों के उचित रख-रखाव हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या रेलवे की तमिलनाडु में इन सभी पुराने रेलवे क्वार्टरों को तोड़कर इन्हें आवश्यक सुविधाओं के साथ पुनर्निर्मित करने की कोई योजना है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेणु): (क) और (ख) रेल क्वार्टरों का नियमित रूप से अनुरक्षण किया जाता है। कालोनी देख-रेख समितियां जिसमें मान्यता-प्राप्त यूनियनों के प्रतिनिधि और रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी शामिल होते हैं, बड़े स्टेशनों पर कालोनियों के अनुरक्षण के कार्य की निगरानी करती हैं। छोटे स्टेशनों पर अनुरक्षण कार्य की निगरानी विभिन्न स्तरों पर नियमित निरीक्षण द्वारा की जाती है। जब कभी कोई अनियमितताएं/शिकायतें ध्यान में आती हैं, तो उनका उपयुक्त रूप से निवारण किया जाता है। विभागीय अनुरक्षण के माध्यम से छोटी और तात्कालिक मरम्मतें की जाती हैं। अल्पावधि अनुरक्षण कार्य के लिए क्षेत्रीय ठेके दिए जाते हैं। क्वार्टरों की स्थिति में सुधार करने के लिए विशेष प्रस्ताव भी तैयार किये जाते हैं और महाप्रबंधक की शक्तियों के अंतर्गत निष्पादित किए जाते हैं। प्रस्तावों पर रेलवे बोर्ड में भी विचार किया जाता है और अनुमोदित प्रस्तावों को क्षेत्रीय रेलों में क्रियान्वित किया जाता है। ऐसा कोई रेलवे क्वार्टर नहीं है जो अनुरक्षण की कमी के कारण वर्षा ऋतु के दौरान ढह सकता है।

(ग) और (घ) रेलों धन की उपलब्धता और सापेक्ष प्राथमिकताओं के अध्यधीन आयु-एवं-हालात के आधार पर पुराने क्वार्टरों को नए क्वार्टरों में बदलने की सतत प्रक्रिया में व्यस्त रहती हैं।

बीआरपीएल का आईओसी के साथ विलय

990. श्री किरिप चालिहा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (बीआरपीएल) के भारतीय तेल निगम (आईओसी) के साथ विलय की क्या स्थिति है; और

(ख) विलय प्रक्रिया कब तक पूरी किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) बोंगाईगांव रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (बीआरपीएल) और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) दोनों के शेयर धारकों और लेनदारों ने बीआरपीएल के आईओसी के साथ विलय के प्रस्ताव को अनुमोदन दे दिया है। प्रस्तावित विलय के अंतिम अनुमोदन के लिए दोनों कंपनियों द्वारा नैगम कार्य मंत्रालय को आवश्यक आवेदन दे दिए गए हैं।

ऊर्जा सुरक्षा

991. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री मो. ताहिर:
श्री कैलाश नाथ सिंह यादव:

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

(क) क्या सरकार तथा सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों देश में ऊर्जा सुरक्षा बढ़ाने के लिए कदम उठाने पर सहमत हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में उनके द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) विभिन्न ब्लाकों में अब तक नई अन्वेषणात्मक लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत किए गए अन्वेषणों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) देश की ऊर्जा सुरक्षा में कितनी बढ़ोत्तरी हुई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने देश में ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं-

1. नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के विभिन्न दौरों के अंतर्गत पेशकश के लिए अन्वेषण के अधिकाधिक क्षेत्रों को तैयार करना।

2. उत्पादन की शुरुआत को समर्थ बनाने के लिए खोजे गए भंडारों का अपेक्षाकृत अधिक तेजी से विकास करना।
3. विद्यमान क्षेत्रों से उत्पादन बढ़ाने के लिए उद्दीपन तकनीकों का प्रयोग करना।
4. विद्यमान क्षेत्रों से निकासी बढ़ाने के लिए, वर्धित तेल निकासी (ईओआर)/उन्नत तेल निकासी (आईओआर) तकनीकों को लागू करना।
5. पुराने क्षेत्रों में हो रही गिरावट को रोकना।
6. समांशता तेल लाने के लिए, अन्वेषण रकबों और विदेश स्थित तेल उत्पादक संपत्तियों का अधिग्रहण करना।
7. जैव-डीजल, एथेनोल, मिश्रित-पेट्रोल आदि जैसे वैकल्पिक ईंधनों का प्रयोग करके परिवहन क्षेत्र में तेल का प्रतिस्थापन करना।
8. कच्चे तेल की प्राप्ति के लिए स्रोतों में विविधता लाना। तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीज) अभी या तो संविदा के निबंधन या तत्स्थान खरीद आधार पर लगभग 25 देशों से कच्चे तेल का आयात कर रही हैं।
9. अल्पकालीन आपूर्ति की गड़बड़ियों आदि से उत्पन्न होने वाली आकस्मिक परिस्थितियों का सामना करने के लिए, तीन स्थलों अर्थात् विशाखापट्टनम, मंगलोर और पाडूर में 5 एमएमटी क्षमता के कच्चे तेल के कार्यनीतिक भंडार का निर्माण करना।

(ग) और (घ) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति के अंतर्गत अभी तक 66 तेल/गैस की खोज की गई है। कुल 650 एमएमटी तेल+तेल के समकक्ष गैस (ओ+ओईजी) प्राप्त हुई है और 6 तेल/गैस की खोजों के लिए विकास योजनाएं अनुमोदित की गई हैं। तेल और गैस की कुछ खोजों में पहले से उत्पादन हो रहा है। एनईएलपी के अंतर्गत तेल/गैस खोजों से अतिरिक्त उत्पादन होने से देश की ऊर्जा सुरक्षा बढ़ेगी।

मजुली द्वीप को विश्व धरोहर का दर्जा दिया जाना

992. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने असम के मजुली द्वीप को विश्व धरोहर का दर्जा दिए जाने को दूसरी बार आस्थगित करने के मूल कारण का मूल्यांकन किया है;

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

(ग) ऐसे आस्थगन के संबंध में विश्व धरोहर आयोग द्वारा बनाई गई शर्तें क्या हैं तथा इसके लिए कितना समय, यदि कोई है, निर्धारित किया गया है;

(घ) सरकार का विचार इन शर्तों को कैसे तथा कब तक पूरा करने का है;

(ङ) क्या सरकार का विचार मजुली के मुद्दे को वर्ष 2009 के दौरान उठाने का है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ग) मजुली द्वीप को शामिल करने के निर्णय को आस्थगित करते समय यूनेस्को की विश्व विरासत समिति ने निम्नलिखित कार्रवाई करने की सिफारिश की थी:-

(क) द्वीप पर विद्यमान 31 सट्टरास की सम्पूर्ण सूची प्रारम्भिक रूप से यह विचार करने के लिए तैयार की जाए कि किस सट्टरास में उत्कृष्ट सार्वभौमिक महत्व को प्रदर्शित करने तथा सम्पदा के रूप में नामित किए जाने की सामर्थ्य है;

(ख) सट्टरास के सीमा तथा क्षेत्र पर विचार करने के लिए आईसीओएमओएस (इकोमास) मूल्यांकन मिशन को सम्पत्ति देखने के लिए दौरा करने की अनुमति प्रदान करना;

(ग) जिस नदी बेसिन में मजुली स्थित है उस सम्पूर्ण बेसिन तथा धारा-प्रतिकूल विकास, वननाशन तथा बांधों के निर्माण के सम्भाव्य प्रभाव का मूल्यांकन करना ताकि यह मालूम किया जा सके कि बाढ़ तथा क्षरण प्रक्रिया का प्रबंधित निवर्तन ही वास्तविक एप्रोच है। विश्व विरासत समिति द्वारा कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

(घ) से (च) विश्व विरासत समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए एक अन्तर-विषयक दल द्वारा नए नामांकन डोजियर तैयार किए जाने अपेक्षित हैं। इस अवस्था में मजुली द्वीप का पुनः नामांकन करने के लिए निश्चित समय-सीमा बताना सम्भव नहीं है।

[हिन्दी]

बांका सुल्तानगंज खण्ड पर नई रेल लाइन

993. श्री गिरिधारी यादव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बांका-सुल्तानगंज खण्ड पर नई रेल लाइन बिछाने के कार्य की क्या स्थिति है; और

(ख) रेलवे का विचार इस खण्ड पर कार्य कब तक पूरा करने का है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) बांका-सुल्तानगंजक, देवघर-सुल्तानगंज नई रेल लाइन परियोजना का भाग है। इस खंड पर अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और विस्तृत अनुमान स्वीकृत कर दिए गए हैं। अब भूमि अधिग्रहण कार्य शुरू करने का प्रस्ताव है।

(ख) इस कार्य को पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

सामाजिक समता केन्द्र

994. श्री अबु अयीश मंडल: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में चल रहे सामाजिक समता केन्द्रों की कुल संख्या कितनी है तथा इनका राज्य-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ख) वर्ष 2007-08 के दौरान उक्त केन्द्रों से अनुसूचित जातियों के कितने लोग लाभान्वित हुए तथा प्राप्त किए गए लाभ किस प्रवृत्ति के हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशान): (क) इस समय, मध्य प्रदेश राज्य के मंदसौर में एक सामाजिक समता केन्द्र कार्य कर रहा है।

(ख) वर्ष 2007-08 के दौरान उक्त केन्द्र से सामुदायिक केन्द्र सुविधा का लाभ उठाने वाले अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों की कुल संख्या 19,000 है।

[हिन्दी]

देश में रेल नेटवर्क

995. श्री सुभाष महारिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में रेल नेटवर्क के संबंध में राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) रेल नेटवर्क के संबंध में अन्य राज्यों की तुलना में राजस्थान की स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) 31.3.2007 की स्थिति के अनुसार देश में रेल नेटवर्क की राज्यवार लंबाई नीचे दर्शाई गई है:

क्र.सं.	राज्य का नाम	मार्ग किलोमीटर
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	5172
2.	अरुणाचल प्रदेश	1
3.	असम	2284
4.	बिहार	3411
5.	छत्तीसगढ़	1186
6.	दिल्ली	182
7.	गोवा	69
8.	गुजरात	5309
9.	हरियाणा	1540
10.	हिमाचल प्रदेश	285
11.	जम्मू-कश्मीर	138
12.	झारखंड	1941
13.	कर्नाटक	3006
14.	केरल	1050
15.	मध्य प्रदेश	4884
16.	महाराष्ट्र	5519
17.	मणिपुर	1
18.	मिजोरम	2
19.	नागालैंड	13
20.	उड़ीसा	2247
21.	पंजाब	2133
22.	राजस्थान	5911
23.	तमिलनाडु	4121
24.	त्रिपुरा	64

1	2	3
25.	उत्तर प्रदेश	8575
26.	उत्तरांचल	345
27.	पश्चिम बंगाल	3911
	संघशासित क्षेत्र	
1.	चंडीगढ़	16
2.	पांडिचेरी	11
	जोड़	63327

नोट: शेष राज्यों/संघशासित क्षेत्रों में रेल लाइन नहीं है।

(ख) सभी राज्यों के बीच राजस्थान 5911 किलोमीटर मार्ग लंबाई के साथ दूसरे स्थान पर है।

एनसीडीएन एण्ड एसएनटी की रिपोर्ट

996. श्री बापू हरी चौरै:
श्री हरिभाऊ राठीड़:

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

(क) क्या नेशनल कमिशन फॉर डिनोटिफाइड नोमेडिक एण्ड सेमी नोमेडिक ट्राइब्स (एनसीडीएन एण्ड एसएनटी) ने अपनी रिपोर्ट मंत्रालय को भेज दी है;

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार विमुक्त घुमन्तु तथा अर्द्ध घुमन्तु जनजाति के लोगों के समग्र विकास हेतु संविधान में एक अलग अनुसूची जोड़ने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसमें आ रही बाधाओं का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) से (ङ) आयोग की सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं।

[अनुवाद]

जलगांव में नए विमानपत्तन का निर्माण

997. श्री बसंतराव मोरे: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पदाधिकारियों द्वारा महाराष्ट्र के जलगांव में नए विमानपत्तन के निर्माण हेतु एक प्रस्ताव को मंजूरी दी गई है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

एनएसएफडीसी द्वारा ऋण सुविधाएं

998. श्री बालासाहिब विखे पाटील: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिक महंगाई को देखते हुए सरकार के पास राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम (एनएसएफडीसी) द्वारा गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लाभार्थियों को प्रदान की जा रही ऋण सुविधाओं की सीमा का संशोधन करने अर्थात् ग्रामीण क्षेत्रों के लिए 40,000 रुपये तथा शहरी क्षेत्रों के लिए 55,000 करोड़ रुपए करने का कोई प्रस्ताव लम्बित है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) एनएसएफडीसी की आवधिक ऋण योजना के अंतर्गत, 30.00 लाख रुपए तक की परियोजनाएं वित्त-पोषित होती हैं। चूंकि प्रत्येक परियोजना का आकलन विद्यमान लागत पैरामीटरों के आधार पर होता है, अतः मुद्रा स्फीति के कारण लागत वृद्धि को ध्यान में रखा जाता है।

इस्यात के मूल्यों में बढ़ोत्तरी

999. श्री सर्वे सत्यनारायण:

श्री जुएल ओराम:

श्री पी.सी. थामस:

श्री के.जे.एस.पी. रेड्डी:

श्री इंसराज गं. अहीर:

क्या इस्यात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस्पात के मूल्य बढ़े हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में प्रत्येक बार इस्पात का मूल्य बढ़ने पर भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) को कितना लाभ हुआ;

(घ) उक्त अवधि के दौरान इस्पात की तुलनात्मक दरें कितनी रहीं;

(ङ) उक्त अवधि के दौरान कितनी मात्रा में इस्पात का आयात/निर्यात किया गया; और

(च) इस्पात के मूल्यों को नियंत्रित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) जून 2005 से सितंबर 2008 तक दिल्ली में इस्पात मर्दों की प्रतिनिधि श्रेणियों की खुदरा कीमतें प्रश्न के भाग (घ) के उत्तर में संलग्न विवरण के रूप में दी गई हैं। तालिका में दिए गए आंकड़ों से पता चलता है कि विभिन्न इस्पात उत्पादों की कीमतों में काफी उतार-चढ़ाव रहा है।

(ख) इस्पात की कीमतों में हुई बढ़ोत्तरी आपूर्ति तथा मांग दोनों से जुड़े विभिन्न कारणों से हुई है। आपूर्ति की दृष्टि से इस्पात की कीमतों में हुई बढ़ोत्तरी घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में लौह अयस्क, कोककर कोयला और मैट कोक जैसी महत्वपूर्ण आदान सामग्रियों की कीमतों में तेजी से हुई बढ़ोत्तरी के कारण हुई है और मांग की दृष्टि से इस्पात की कीमतों में बढ़ोत्तरी का मुख्य कारण मांग और आपूर्ति में असंतुलन का होना है।

(ग) पिछले 3 वर्षों और 2008-09 की पहली तिमाही के दौरान स्टील अथारिटी आफ इंडिया लि. (सेल) का कर पश्चात लाभ निम्नानुसार है:-

अवधि	राशि (करोड़ रु.)
2005-06	4013
2006-07	6202
2007-08	7537
2008-09 (पहली तिमाही)	1835

(घ) जून 2005 से सितंबर 2008 तक दिल्ली में इस्पात मर्दों की प्रतिनिधि श्रेणियों की खुदरा कीमतें संलग्न विवरण में दी गई हैं।

(ङ) वर्ष 2005-06 से अप्रैल-सितम्बर, 2008 तक मात्रा की दृष्टि से परिसंयोजित इस्पात का आयात और निर्यात निम्नानुसार हैं:

वर्ष	कुल परिसंयोजित इस्पात (एमटी)	
	आयात	निर्यात
2005-06	4.31	4.80
2006-07	4.93	5.24
2007-08*	6.92	5.05
अप्रैल-सितम्बर 2008-09*	3.08	1.91

स्रोत: जेपीसी; * - अन्तिम

(च) देश में इस्पात की कीमतों में स्थिरता लाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदम निम्नानुसार हैं:

* इस्पात उत्पादों पर डीईपीबी दिनांक 27.3.2008 से समाप्त कर दी गई है।

* सभी नान अलॉय इस्पात, जिंक फैरो अलॉय और मैट कोक पर दिनांक 29.4.2008 से आयात शुल्क को 5 प्रतिशत से घटाकर शून्य कर दिया गया है टीएमटी बार्स और राठंड्स पर सीवीईडी को 14 प्रतिशत से घटाकर शून्य कर दिया गया है।

* कच्चे लोहे, स्पंज लोह, स्क्रैप इंगोट्स और नान अलॉय सेमी फिनिस्ड स्टील की सभी श्रेणियों पर दिनांक 10.5.2008 से 15 प्रतिशत निर्यात शुल्क लगाया गया है।

* बार्स, वॉयर राइस, एंगलों आदि जैसे लंबे उत्पादों पर दिनांक 10.5.2008 10 प्रतिशत निर्यात शुल्क लगाया गया था जिसे दिनांक 13.6.2008 से बढ़ाकर 15 प्रतिशत कर दिया गया है।

* सभी श्रेणियों और ग्रेडों के लौह अयस्क पर 15 प्रतिशत यथा मूल्य निर्यात शुल्क लगाया गया।

विवरण

दिल्ली में चुनिंदा इस्पात मदों की बाजार कीमतों का रूख

(रु./टन)

अवधि	टीएमटी	वायर राइस	राइस	प्लेट्स	एचआर क्वायल्स	सीआर क्वायल्स	जीपी शीट्स
	10एमएम	8एमएम	16एमएम	12एमएम	2.5एमएम	0.63एमएम	0.63एमएम
2008-09							
सितम्बर, 2008	41934	43664	43788	46250	45327	48700	51662
जून, 2008	47451	45925	43875	45200	50045	49492	52986
2007-08							
मार्च, 2008	43775	43225	42875	45000	43800	48000	56000
दिसम्बर, 2007	32200	32200	29800	35400	34700	38000	42500
सितम्बर, 2007	29900	30500	27000	36175	35500	395500	46750
जून, 2007	36925	30950	31250	36925	35350	39000	48050
2006-07							
मार्च, 2007	29650	29325	28300	35150	33275	38475	48750
दिसम्बर, 2006	27250	27050	26525	33275	32750	36925	44500
सितम्बर, 2006	25800	26000	24950	33275	32750	34325	42125
जून, 2006	24950	25475	23925	33800	31625	34850	39525
2005-06							
मार्च, 2006	26425	26525	25575	27550	27550	30675	35350
दिसम्बर, 2005	23700	23400	22300	25500	25000	30000	31500
सितम्बर, 2005	26600	26600	25900	27800	26700	33100	33000
जून, 2005	25500	24000	24000	33000	32000	33500	38500

गैर-अनुसूचित दवाओं के मूल्य

1000. डा. राजेश मिश्रा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान जेनेरिक ब्रांड की गैर-अनुसूचित दवाओं के मूल्य आसमान छू रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा प्रतिस्पर्धात्मक जेनेरिक दवाओं की बिक्री को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) जेनेरिक दवाओं के लिए सरकारी योजना के अंतर्गत दवाओं को कार्यात्मक बनाने पर रोगियों को कितनी लागत संबंधी लाभ मिलने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्जिक): (क) से (ग) गैर-अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्य, विभिन्न कारकों जैसे उत्पादन लागत, विपणन/बिक्री व्यय, आर एंड डी व्यय, ट्रेड कमीशन, बाजार प्रतिस्पर्धा, उत्पाद नवीकरण, उत्पाद गुणवत्ता आदि को ध्यान में रख कर, विनिर्माताओं द्वारा स्वयं निर्धारित किए जाते हैं। जहां जनहित पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, सरकार सुधारात्मक उपाय करती है। ओआरजी आईएमएस की जुलाई 2008 माह की मासिक एसएसए रिपोर्ट के अनुसार, 55748 पैकों के लिए उपलब्ध आंकड़ों के लिए जून, 2008 के मूल्यों की तुलना में केवल 0.05% मामलों में मूल्य वृद्धि पाई गई है। राष्ट्रीय औषध नीति 2006 प्रारूप में, अन्य बातों के साथ-साथ, विभाग ने जेनरिक औषधियों को प्रोत्साहित करने का प्रस्ताव किया है।

केन्द्रीय फार्मा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम, सरकार के परामर्श से, शुरूआत में चुनिंदा राज्यों में जेनरिक दवाओं की बिक्री को प्रोत्साहित करने के लिए खुदरा औषधि बिक्री केन्द्र खोलने की संभावना का पता लगा रहा है।

[हिन्दी]

उर्वरकों का परिवहन

1001. श्री मोहन सिंह:

श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:

श्री जीवाभाई ए. पटेल:

श्री भर्तृहरि महताब:

श्री रवि प्रकाश चर्मा:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

श्री अर्जुन सेठी:

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

(क) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष में देश में सभी किस्मों के उर्वरकों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार मांग, उपभोग, उत्पादन तथा आपूर्ति कितनी है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान उर्वरक क्षेत्र में अतिरिक्त क्षमता न जोड़ने के क्या कारण हैं;

(ग) कितनी मात्रा में उर्वरक आयात किया गया तथा उस पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च की गई;

(घ) क्या सरकार ने वर्ष 2008 के दौरान रबी/खरीफ मौसमों के लिए रासायनिक उर्वरकों की आपूर्ति सुनिश्चित की है;

(ङ) यदि हां, तो उत्तर प्रदेश, बिहार, पंजाब तथा हरियाणा सहित विभिन्न राज्यों को सभी उर्वरकों का कितना कोटा निर्धारित किया गया तथा कितने कोटे की आपूर्ति की गई है;

(च) उक्त राज्यों को इन उर्वरकों पर कितनी राजसहायता प्रदान की गई तथा भुगतान किस प्रकार से किए जाने की संभावना है; और

(छ) राज्य सरकारों की मांग के अनुसार उर्वरक प्रदान करने तथा उर्वरकों पर राजसहायता बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्जिक): (क) पिछले तीन वर्षों 2005-06, 2006-07, 2007-08 और चालू वर्ष 2008-09 के खरीफ 2008 के दौरान भी प्रमुख उर्वरकों तथा यूरिया, डीएपी और एमओपी का राज्य-वार मांग (आवश्यकता), आपूर्ति (उपलब्धता) और खपत (बिक्री) संलग्न विवरण-I, II, III और IV में दर्शाई गई है। यूरिया और डीएपी का राज्य-वार उत्पादन संलग्न विवरण-V और VI में दर्शाया गया है।

(ख) प्राकृतिक गैस, जो यूरिया के उत्पादन के लिए महत्वपूर्ण फीडस्टॉक है, का पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध न होना।

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू खरीफ 2008 के दौरान यूरिया, डीएपी और एमओपी का आयात इस प्रकार है:

वर्ष	(लाख मी. टन)		
	यूरिया	डीएपी	एमओपी
2005-06	20.57	24.36	45.75
2006-07	47.19	28.41	34.48
2007-08	69.28	29.78	44.31
2008-09	24.29	34.33	21.78

(खरीफ-2008)

(घ) जी, हां। देश में खरीफ 2008 के दौरान प्रमुख उर्वरकों की उपलब्धता आकलित आवश्यकता और बिक्री से अधिक रही है जो इस प्रकार है:

उर्वरक	(लाख मी. टन)		
	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
डीएपी	42.75	53.19	52.85
एमओपी	17.19	22.79	21.55
यूरिया	137.11	134.66*	127.92

*खरीफ 2008 मौसम के आरंभ में फील्ड गोदामों में लगभग 10.4 लाख मी. टन यूरिया उपलब्ध था जिसे शामिल नहीं किया गया है। इस प्रकार उर्वरकों की कमी नहीं है।

(ङ) यूरिया एकमात्र ऐसा उर्वरक है जो सरकार के आंशिक संचलन और विवरण में है। संघ सरकार राज्य स्तर पर यूरिया की उपलब्धता सुनिश्चित करती है। राज्य सरकारें राज्य के अंदर इसके वितरण के लिए जिम्मेदार हैं। अन्य सभी उर्वरक तथा डीएपी, एमओपी, एनपीके और एसएसपी आदि 1992 से नियंत्रणमुक्त/असरणीबद्ध हैं। इन उर्वरकों की उपलब्धता का निर्णय मांग और आपूर्ति की बाजार ताकतों द्वारा किया जाता है। उर्वरक विभाग जिला स्तर पर उर्वरकों तथा यूरिया, डीएपी, एमओपी और एनपीके की उपलब्धता की निगरानी करता है। खरीफ 2008 के दौरान यूरिया, डीएपी, एमओपी और मिश्रित उर्वरकों की राज्य-वार संचयी आवश्यकता, उपलब्धता और बिक्री अनुलग्नक-घ में दर्शाई गई है। रबी 2008-09 के लिए उर्वरक विभाग आवश्यकता के अनुसार विभिन्न राज्यों को आपूर्ति करेगा।

(च) उर्वरक राजसहायता किसानों को राजसहायता प्राप्त अधिकतम खुदरा मूल्य के रूप में दी जाती है जिन्हें सरकार द्वारा अधिसूचित किया जाता है। राजसहायता प्राप्त अधिकतम खुदरा मूल्यों और उर्वरकों की मानकीय सुपुर्दगी लागत के बीच अंतर की उत्पादकों/आयातकों को उर्वरक राजसहायता के रूप में प्रतिपूर्ति की जाती है। राजसहायता की प्रतिपूर्ति राज्य सरकारों को नहीं की

जाती है। तथापि, 2008-09 के लिए राजसहायता की आवश्यकता का 1.19 लाख करोड़ रुपए होने का अनुमान है।

(छ) उर्वरकों के सहज वितरण के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

- (1) एनपीएस-III के अंतर्गत देशभर में यूरिया के संचलन की निगरानी आनलाइन वेबआधारित निगरानी प्रणाली द्वारा की जाएगी।
- (2) यूरिया पर राजसहायता केवल तभी दी जाएगी जब यूरिया जिले तक पहुंच जाएगा।
- (3) उर्वरक विभाग अधिक खपत वाले राज्यों में राज्य संस्थानत एजेंसियों/उर्वरक कंपनियों के माध्यम से मौसम आवश्यकता के 5% की सीमा तक यूरिया के बफर स्टॉक का प्रचालन करता है।
- (4) यूरिया की आवश्यकता और देश में इसकी उपलब्धता के बीच के अंतर को आयात द्वारा पूरा किया जाता है।
- (5) जहां तक नियंत्रण मुक्त फास्फेटयुक्त और पोटेशियुक्त उर्वरकों का संबंध है, उर्वरकों की बिक्री पर राजसहायता निर्मुक्त की जाती है।

विवरण I

यूरिया डीएपी और एमओपी की राज्यवार आवश्यकता, उपलब्धता और बिक्री

(लाख मी. टन)

2005-06 राज्य का नाम	यूरिया			डीएपी			एमओपी		
	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
आंध्र प्रदेश	23.50	23.53	22.18	7.05	6.12	5.96	3.86	4.61	4.13
कर्नाटक	9.55	11.03	10.67	4.60	5.00	4.57	2.85	3.79	3.36
केरल	1.55	1.26	1.18	0.20	0.17	0.16	1.30	1.29	1.19
तमिलनाडु	9.50	9.06	8.78	3.50	3.87	3.64	4.50	3.76	3.67
गुजरात	12.50	13.81	13.26	5.20	6.65	5.41	1.30	1.89	1.55
मध्य प्रदेश	11.55	10.97	10.20	5.95	5.76	4.66	0.50	0.91	0.57
छत्तीसगढ़	4.70	4.67	4.45	1.16	1.38	1.27	0.49	0.79	0.49
महाराष्ट्र	16.75	18.19	17.21	5.85	5.84	5.13	2.45	2.92	2.47

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
राजस्थान	12.30	12.35	11.59	4.90	5.41	4.14	0.20	0.32	0.17
हरियाणा	16.00	18.00	16.44	5.60	6.64	5.10	0.30	0.55	0.36
पंजाब	24.70	24.55	23.72	7.65	9.54	7.32	0.65	1.25	0.85
उत्तर प्रदेश	52.00	50.36	45.95	15.50	15.89	12.34	2.60	3.01	1.66
उत्तरांचल	1.77	2.01	1.75	0.27	0.31	0.23	0.11	0.07	0.05
जम्मू-कश्मीर	1.20	1.30	1.11	0.70	0.65	0.56	0.17	0.09	0.07
बिहार	14.30	14.24	7.32	3.00	2.12	1.78	1.40	1.64	1.23
झारखंड	1.75	1.56	1.51	1.16	0.73	0.68	0.26	0.05	0.05
उड़ीसा	4.75	4.31	1.09	0.90	0.92	0.81	1.00	1.16	0.96
पश्चिम बंगाल	11.90	10.97	10.41	4.10	3.53	3.43	3.90	3.06	2.52
असम	1.95	1.95	1.76	0.43	0.27	0.20	0.75	0.75	0.53
अखिल भारत	234.25	235.65	221.91	78.02	79.76	67.51	28.89	32.11	28.01

विवरण II

यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार आवश्यकता, उपलब्धता और बिक्री

(लाख मी. टन)

उत्पाद राज्य का नाम	यूरिया			डीएपी			एमओपी		
	अवश्यकता 1 अप्रैल, 2006 से 31 मार्च, 2007 तक	उपलब्धता	बिक्री	अवश्यकता 1 अप्रैल, 2006 से 31 मार्च, 2007 तक	उपलब्धता	बिक्री	अवश्यकता 1 अप्रैल, 2006 से 31 मार्च, 2007 तक	उपलब्धता	बिक्री
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
आंध्र प्रदेश	27.00	24.52	22.13	6.69	6.15	5.97	5.21	3.90	3.72
कर्नाटक	11.20	11.55	10.92	5.00	5.25	4.88	3.90	3.14	2.76
केरल	1.46	1.33	1.27	0.17	0.23	0.23	1.40	1.13	1.12
तमिलनाडु	10.00	9.59	9.18	3.85	3.98	3.84	4.85	3.48	3.48
गुजरात	15.00	15.22	15.03	5.75	5.79	4.56	1.65	1.46	1.42
मध्य प्रदेश	12.10	13.89	13.16	6.20	5.76	4.96	0.50	0.76	0.67
छत्तीसगढ़	4.90	5.93	5.53	1.38	1.59	1.27	0.52	0.67	0.59

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
महाराष्ट्र	19.00	20.70	19.87	6.25	7.06	6.49	3.00	2.48	2.34
राजस्थान	13.20	12.80	12.26	5.60	4.30	4.05	0.22	0.07	0.07
हरियाणा	17.50	18.04	17.33	5.60	5.04	4.46	0.40	0.32	0.23
पंजाब	25.00	26.16	25.74	7.90	7.60	7.12	0.90	0.52	0.47
जम्मू-कश्मीर	1.42	1.15	1.05	0.71	0.55	0.51	0.21	0.10	0.10
उत्तर प्रदेश	50.00	53.50	51.83	14.50	14.42	12.94	2.30	1.34	1.22
उत्तरांचल	1.65	2.17	2.10	0.32	0.24	0.23	0.12	0.06	0.04
बिहार	17.50	16.32	16.01	4.50	3.29	2.65	2.50	1.04	1.00
झारखण्ड	1.74	1.63	1.60	1.10	0.71	0.68	0.07	0.01	0.01
उड़ीसा	4.70	4.44	4.21	0.98	1.16	1.03	0.92	0.85	0.75
पश्चिम बंगाल	12.00	12.28	11.94	4.10	3.99	3.54	3.58	2.78	2.51
असम और अन्य पूर्वोत्तर	3.08	2.67	2.47	0.51	0.27	0.24	0.82	0.59	0.54
अन्य योग	1.10	0.90	0.90	0.20	0.17	0.12	0.20	0.13	0.13
अखिल भारत	249.55	254.79	244.52	81.31	77.57	69.75	33.27	24.82	23.17

विवरण III

यूरिया, डीएपी और एमओपी की राज्यवार उपलब्धता और बिक्री

एफएमएस के अनुसार 2007-08

राज्य का नाम	यूरिया			डीएपी/एमएपी			एमओपी (लाख मी. टन)		
	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
आंध्र प्रदेश	27.50	26.84	25.12	8.24	7.16	7.15	5.55	4.52	4.50
कर्नाटक	12.80	13.63	12.54	5.80	4.54	4.50	4.00	3.70	3.58
केरल	1.40	1.44	1.34	0.28	0.18	0.18	1.40	1.19	1.16
तमिलनाडु	9.85	9.68	9.16	4.25	3.35	3.35	4.90	4.85	4.77
गुजरात	17.25	18.37	17.93	5.80	6.76	6.47	1.70	1.82	1.79
मध्य प्रदेश	13.75	14.76	14.31	7.50	6.82*	6.34	1.10	0.76	0.74
छत्तीसगढ़	5.90	6.17	5.87	1.70	1.38	1.35	0.74	0.69	0.62

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
महाराष्ट्र	21.20	23.05	21.39	7.05	6.45	6.29	3.05	3.46	3.23
राजस्थान	14.70	13.83	13.21	6.05	5.51*	4.50	0.23	0.23	0.19
हरियाणा	18.75	19.30	18.47	5.85	6.80*	5.36	0.50	0.34	0.29
पंजाब	25.00	26.97	26.46	8.00	9.14*	6.81	0.95	0.58	0.57
उत्तर प्रदेश	55.00	54.37	52.72	15.50	14.89*	13.20	3.00	1.27	1.14
उत्तरांचल	2.30	2.42	2.31	0.32	0.23	0.23	0.18	0.05	0.05
जम्मू-कश्मीर	1.40	1.19	1.15	0.84	0.33	0.33	0.28	0.07	0.07
बिहार	20.00	19.40	18.56	4.25	3.30	3.07	2.05	1.19	1.07
झारखण्ड	2.10	1.67	1.58	0.90	0.75	0.74	0.13	0.08	0.08
उड़ीसा	5.50	5.19	4.58	1.25	1.79	1.72	1.20	1.05	1.01
पश्चिम बंगाल	12.95	12.45	11.56	4.55	3.80	3.78	4.00	2.76	2.73
अस	2.30	1.99	1.93	0.70	0.08	0.08	0.85	0.04	0.40
अखिल भारत	271.70	274.26	261.71	89.21	83.40	75.55	36.13	29.28	28.28

*इसमें राज्य संघों के फस उपलब्ध स्टाक मध्य प्रदेश-0.35 लाख मी. टन, राजस्थान-0.77 लाख मी. टन, हरियाणा-1.15 लाख मी. टन, पंजाब-1.96 लाख मी. टन और यूपी 1.21 लाख मी. टन योग 5.44 लाख मी. टन शामिल है (बिक्री उपलब्ध नहीं है)।

बिबरण IV

उर्वरकों की राज्यवार संचयी आवश्यकता, उपलब्धता और बिक्री खरीफ 2008

खरीफ: 2008

मात्रा ('000') मी. टन

उत्पाद राज्य का नाम	यूरिया			डीएपी			एमओपी			एनपीके		
	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
आंध्र प्रदेश	1350.00	1420.41	1363.94	425.00	535.27	534.59	250.00	316.66	314.28	1150.00	894.05	883.02
कर्नाटक	800.00	747.00	738.64	380.00	430.01	429.27	230.00	305.64	291.31	567.00	456.68	452.44
केरल	75.00	102.18	95.96	20.00	12.76	12.32	70.00	94.13	89.40	98.00	90.76	88.92
तमिलनाडु	435.00	453.37	449.40	210.00	191.52	191.46	200.00	272.73	268.66	175.00	129.00	128.17
गुजरात	925.00	895.62	878.65	335.00	399.71	394.92	90.00	111.61	105.61	263.50	252.06	229.71
मध्य प्रदेश	625.00	630.83	583.39	400.00	535.30	533.46	70.00	88.58	66.60	300.00	146.35	144.30

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	12	13
छत्तीसगढ़	450.00	411.38	381.48	135.00	139.80	139.70	60.00	67.41	62.85	99.00	82.44	81.74
महाराष्ट्र	1425.00	1436.12	1399.88	475.00	533.17	532.22	170.00	268.80	261.07	965.00	616.63	612.19
राजस्थान	560.00	608.62	524.39	260.00	337.58	336.87	15.00	19.39	9.54	82.00	45.06	44.35
हरियाणा	875.00	795.54	755.53	200.00	408.68	407.51	21.00	29.94	25.84	24.50	15.85	14.65
पंजाब	1300.00	1244.95	1211.27	260.00	447.32	445.94	60.00	75.55	57.96	31.00	34.94	31.14
जम्मू-कश्मीर	70.00	61.87	58.29	40.00	22.09	22.04	17.00	3.78	3.72	0.00	0.00	0.00
उत्तर प्रदेश	2500.00	2503.75	2341.53	500.00	723.48	707.62	100.00	141.73	132.42	400.00	300.90	288.34
बिहार	950.00	890.07	830.87	150.00	186.80	186.43	50.00	109.87	104.36	165.00	113.72	100.21
झारखण्ड	130.00	117.83	109.96	70.00	60.65	57.96	8.00	11.80	11.77	20.00	20.86	18.77
उड़ीसा	375.00	365.35	337.73	120.00	118.45	116.58	80.00	97.14	92.46	188.20	162.42	161.24
पश्चिम बंगाल	500.00	483.03	447.95	200.00	210.89	210.46	150.00	219.95	214.90	299.00	287.02	282.19
असम	120.00	95.49	90.32	58.00	6.38	6.60	56.00	27.45	27.39	15.00	1.15	1.15
अखिल भारत	13711.33	13466.52	12792.72	4275.84	5319.44	5285.19	1719.99	2279.51	2155.49	4897.69	3700.43	3612.69

मार्च 2008 में बिक्री किए गए 10.4 लाख मी. टन (मार्च 2008 में आवश्यकता 10.36 लाख मी. टन, बिक्री 22.76 लाख मी. टन थी) अतिरिक्त यूरिया को छोड़कर।

बिबरण V

वर्ष 2005-06 से 2007-08 और खरीफ 2008 के लिए यूरिया का राज्य-वार उत्पादन

(000 मी. टन)

राज्य/क्षेत्र का नाम	उत्पादन			
	2005-06 मात्रा	2006-07 मात्रा	2007-08 मात्रा	खरीफ 2008 मात्रा
1	2	3	4	5
दक्षिणी क्षेत्र				
आंध्र प्रदेश	1379.1	1324.1	1354.4	667.3
केरल	0.0	0.0	0.0	0.0
कर्नाटक	399.9	370.1	379.6	173.7
तमिलनाडु	989.1	1118.8	440.5	182.8
योग (दक्षिणी क्षेत्र)	2768.1	2813.0	2174.5	1023.8

1	2	3	4	5
पश्चिमी क्षेत्र				
गोवा	400.5	402.5	395.4	211.6
मध्य प्रदेश	1842.3	1849.4	1766.5	862.5
महाराष्ट्र	1684.4	1861.0	1832.3	963.1
गुजरात	3306.0	3154.2	3195.3	1513.3
राजस्थान	2280.4	2286.7	2380.8	1217.0
योग (पश्चिमी क्षेत्र)	9513.6	9553.8	9570.3	4767.5
पूर्वी क्षेत्र				
झारखण्ड	0.0	0.0	0.0	0.0
बिहार	0.0	0.0	0.0	0.0
उड़ीसा	0.0	0.0	0.0	0.0
पश्चिम बंगाल	0.0	0.0	0.0	0.0
असम	251.4	307.4	329.3	95.0
योग (पूर्वी क्षेत्र)	251.4	307.4	329.3	95.0
उत्तरी क्षेत्र				
हरियाणा	503.7	508.7	511.6	249.6
पंजाब	998.2	992.9	990.1	547.3
उत्तर प्रदेश	6062.9	6133.0	6282.4	3230.6
योग (उत्तरी क्षेत्र)	7564.8	7634.6	7784.1	4027.5
सकल योग	20079.9	20308.8	19858.2	9913.8

विवरण VI

वर्ष 2005-06 से 2007-08 और खरीफ 2008 के लिए डीएपी का राज्य-वार उत्पादन

(000 मी. टन)

राज्य/क्षेत्र का नाम	उत्पादन			
	2005-06 मात्रा	2006-07 मात्रा	2007-08 मात्रा	खरीफ 2008 मात्रा
1	2	3	4	5
दक्षिणी क्षेत्र				
आंध्र प्रदेश	673.6	616.1	567.9	233.9
केरल	0.0	0.0	0.0	0.0
कर्नाटक	166.9	203.9	211.4	93.0

1	2	3	4	5
तमिलनाडु	379.5	286.4	71.5	0.0
यांग (दक्षिणी क्षेत्र)	1220.0	1106.4	850.8	326.9
पश्चिमी क्षेत्र				
गांवा	159.9	198.2	212.5	87.8
गुजरात	1988.2	1854.7	1438.0	491.8
यांग (पश्चिमी क्षेत्र)	2148.1	2052.9	1650.5	579.6
पूर्वी क्षेत्र				
उड़ीसा	969.9	1240.4	1473.0	478.8
पश्चिम बंगाल	290.1	452.1	237.6	143.1
यांग (पूर्वी क्षेत्र)	1260.0	1692.5	1710.6	621.9
सकल योग	4628.1	4851.8	4211.9	1528.4

[अनुवाद]

उड़ानों में सीट से अधिक बुकिंग

1002. श्री ई. दयाकर राव:

श्री के.सी. पल्लानी शाही:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विमान उद्योग विशेष रूप से एअर इंडिया में सीट से अधिक बुकिंग करना एक आम बात है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का यात्रियों को बोर्डिंग न दिए जाने के मामले तथा उड़ानों को अंतिम क्षणों में रद्द करने पर भी मुआवजा देने के लिए सख्त मानदण्ड/नियम लागू करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान अब तक सामने आए ऐसे मामलों में उन्हें कितना मुआवजा दिया गया?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) ओवर बुकिंग किया जाना सम्पूर्ण विश्व में एक मानक औद्योगिक प्रैक्टिस है। सामान्यतः सभी एयरलाइनें अपनी नेटवर्क पर उड़ानों पर वैक्तिक अनुभव तथा मांग ढांचे के अनुरूप

उड़ानों पर ओवर बुकिंग करती हैं। ऐसा अन्तिम क्षणों में रद्द किये जाने पर राजस्व की हानि को न्यूनतम करने के लिये किया जाता है, क्योंकि एयरलाइन्स सीटें तत्काल उपयोग होने वाली पदार्थ हैं।

(ग) विमान पर सवार होने से मना करने, सिवाय नो शो अथवा रद्दकरण के मामले में, अनुसूचित घरेलू उड़ानें यात्री को आगामी उपलब्ध उड़ान पर पुनः अनुसूचित करती हैं अथवा रोकड़ मुआवजा इत्यादि का भुगतान करती हैं। एयरलाइनें डीजीसीए द्वारा जारी विनियमनों के अनुसार टिकटों की राशि भी लौटाती हैं।

(घ) सभी स्टेशनों पर विमान में सवार होने से मना करने पर पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय और विदेशी, सभी स्टेशनों पर नैसिल द्वारा अदा किए गए मुआवजे के ब्यौरे निम्न प्रकार हैं:

2005-2006	115,713,757.04 रुपए
2006-2007	67,747,417.49 रुपए
2007-2008	49,843,914.58 रुपए (अंतिम)

रेल भूमि के उपयोग हेतु नीति

1003. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हाल के समय में रेलवे ने भूमि उपयोग हेतु क्या नीति अपनाई है;

(ख) क्या रेलवे को इस बात की जानकारी है कि हजारों लोगों ने बिना किसी प्राधिकार के रेल भूमि पर अतिक्रमण किया है और वहां बस गए हैं; और

(ग) यदि हां, तो रेलवे ने अनधिकृत निवासियों को हटाने और रेल भूमि की सुरक्षा करने हेतु क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. बेलु): (क) रेलवे को उसके भावी विकास कार्यों के लिए खाली पड़ी रेल भूमि की आवश्यकता है। बहरहाल, उस समय तक, रेलवे द्वारा उसके स्वयं के परिचालनिक प्रयोग के लिए भूमि की आवश्यकता है इसको विभिन्न लघु-अवधि के प्रयोगों जैसे वाणिज्यिक लाइसेंसिंग, वाणिज्यिक वृक्षारोपण, अधिक अन्य उपजाओं (जीएमएफ) योजना आदि के इस्तेमाल में लाया जाता है। इसके साथ-साथ, जहां संभावनाएं मौजूद हैं, रेल भूमि विकास प्राधिकरण के जरिए भूमि का वाणिज्यिक विकास करने का प्रस्ताव है।

(ख) और (ग) 31.03.2008 को 1567 हेक्टेयर क्षेत्र में लगभग 1.44 लाख अतिक्रमण हैं। जन-परिसर (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 (पीपीई अधिनियम, 1971) और रेल अधिनियम, 1989 के उपबंधों के अनुसार रेल भूमि पर अतिक्रमण हटाने के लिए रेलवे निरंतर कार्रवाई में लगी हुई है। अतिक्रमण करने वालों को हटाने से पहले, पूर्व नोटिस जारी किए जाते हैं और भूमि को स्वैच्छिक रूप से खाली करने के लिए अतिक्रमण करने वालों को पर्याप्त अवसर दिए जाते हैं। अतिक्रमण को निरपवाद रूप से राज्य सरकार प्राधिकारियों जैसे मजिस्ट्रेट आदि की उपस्थिति में हटाया जाता है। भूमि खाली करने की प्रक्रिया में हमेशा यह सुनिश्चित किया जाता है कि अतिक्रमण करने वालों को किसी प्रकार की कठिनाई का सामना न करना पड़े।

तेल की कीमतों में वृद्धि

1004. श्री स्वदेश चक्रवर्ती:

श्रीमती मिनाती सेन:

श्री विजय कृष्ण:

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

(क) क्या ऐसे समय में जब उत्पादन में वृद्धि से उपभोग की वृद्धि कम हो और बाजार में भरपूर तेल हो, तेल की कीमतें अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर बढ़ गई हैं;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) तेल के मूल्य आधारभूत कारकों और बाजार अनुमानों द्वारा प्रभावित होते हैं। हालांकि इन आधारभूत कारकों ने भी मूल्य वृद्धि में पर्याप्त योगदान दिया है जैसे बढ़ती हुई मांग, तेल के विकल्प का अभाव, भौमिकी कठिनाई और सीमांत घाटों में नए तेल के अन्वेषण और उत्पादन (ई एंड पी) की बढ़ती लागत, रिफाइनिंग क्षमता में पिछड़ना, आदि तेल के मूल्यों में वृद्धि को इंगित करते हैं तथा वस्तु बाजारों में वित्तीय कंपनियों द्वारा भारी निवेश ने भी मूल्य वृद्धि को और भी बढ़ा दिया है। तथापि, तेल के मूल्य कच्चे तेल के भारतीय बास्केट के लिए 3.7.08 को 142.04 डालर प्रति बैरल की ऊंचाई से 15.10.2008 को गिरकर 68.81 अमरीकी डालर प्रति बैरल तक आ गए हैं।

(ग) सरकार ने देश में ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं-

1. नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के विभिन्न दौरों के अंतर्गत पेशकश के लिए अन्वेषण के अधिकाधिक क्षेत्रों को तैयार करना।
2. उत्पादन की शुरुआत को समर्थ बनाने के लिए खोजे गए भंडारों का अपेक्षाकृत अधिक तेजी से विकास करना।
3. विद्यमान क्षेत्रों से उत्पादन बढ़ाने के लिए उद्दीपन तकनीकों का प्रयोग करना।
4. विद्यमान क्षेत्रों से निकासी बढ़ाने के लिए, वर्धित तेल निकासी (ईओआर)/उन्नत तेल निकासी (आईओआर) तकनीकों को लागू करना।
5. पुराने क्षेत्रों में हो रही गिरावट को रोकना।
6. समांशता तेल लाने के लिए, अन्वेषण रकबों और विदेश स्थित तेल उत्पादक संपत्तियों का अधिग्रहण करना।
7. जैव-डीजल, एथेनोल, मिश्रित-पेट्रोल आदि जैसे वैकल्पिक ईंधनों का प्रयोग करके परिवहन क्षेत्र में तेल का प्रतिस्थापन करना।
8. कच्चे तेल की प्राप्ति के लिए स्रोतों में विविधता लाना। तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीजी) अभी या तो संविदा के निबंधन या तत्स्थान खरीद आधार पर लगभग 25 देशों से कच्चे तेल का आयात कर रही हैं।

9. अल्पकालीन आपूर्ति की गड़बड़ियों आदि से उत्पन्न होने वाली आकस्मिक परिस्थितियों का सामना करने के लिए, तीन स्थलों अर्थात् विशाखापट्टनम, मंगलोर और पाडूर में 5 एमएमटी क्षमता के कच्चे तेल के कार्यनीतिक भंडार का निर्माण करना।

रेलवे स्टेशनों पर स्टालों का आबंटन

1005. श्री चन्द्र शेखर दूबे: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम रेलवे में बार-बार एक ही ठेकेदार को स्टालों का आबंटन किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो पिछले पांच वर्षों के दौरान पश्चिम रेलवे के अंतर्गत विभिन्न स्टेशनों पर बुक स्टालों, खाद्य पदार्थ और अन्य मदों के लिए नियुक्त ठेकेदारों के नाम क्या हैं और उनका बार-बार नवीकरण किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस संबंध में रेलवे द्वारा क्या नीति अपनाई गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) आबंटन के अन्य मानदंडों के साथ-साथ यदि किसी ठेकेदार का पूर्व रिकार्ड संतोषजनक है तो उसी ठेकेदार को स्टाल आबंटित करने के संबंध में नीति में कोई प्रतिबंध नहीं है।

(ख) और (ग) 'ए' 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर सामान्य कोटियों को खानपान स्टालों का आबंटन निविदा प्रणाली के जरिए भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) द्वारा किया जाता है। पश्चिम रेलवे पर, अदालती मामलों के कारण भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम ने मौजूदा सामान्य कोटि लाइसेंसधारियों के लाइसेंसों को ही अस्थायी रूप से बढ़ा दिया है।

'ए' 'बी' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर आरक्षित कोटियों और 'डी' 'ई' तथा 'एफ' कोटि के स्टेशनों पर सभी कोटियों को खानपान स्टालों का आबंटन मंडलों द्वारा आवेदन पत्र आमंत्रित करके किया जाता है। नीति के अनुसार, मौजूदा इन स्टालों के ठेकेदारों को ही ठेका जारी रखा गया है बशर्ते उनका कार्यनिष्पादन संतोषजनक हो।

चूंकि बुक-स्टाल नीति, 2004 माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष न्यायाधीन है। अतः बुक स्टाल लाइसेंसों के आबंटन और नवीकरण के संबंध में यथा-स्थिति बनाए रखी जा रही है।

ऐसे ठेकों/स्टालों का ब्यौरा मंत्रालय में नहीं रखा जाता है।

भेजक कंपनियों द्वारा उत्पाद शुल्क छूट का दुरुपयोग

1006. मो. मुकीम: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय भेजक मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) को उन कंपनियों द्वारा नियंत्रण करने को कहा है जो शुल्क का भुगतान किए बिना मूल्य के साथ उत्पाद शुल्क भी वसूल रही हैं जैसाकि दिनांक 23 अगस्त, 2008 के 'द इकोनामिक टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या कई बड़ी भेजक कंपनियों ने अपने संयंत्र उत्पाद शुल्क मुक्त राज्यों में स्थापित किए हैं और ये कंपनियां अधिसूचित अधिकतम मूल्य सीमा पर अपने अधिकतम खुदरा मूल्य का परिकलन करते समय उत्पाद शुल्क वसूल रही हैं परन्तु इस तर्क पर उत्पाद शुल्क जमा नहीं करा रही हैं कि वे कर राहत वाले राज्यों में कार्य कर रही हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार इसे मूल्य से अधिक वसूल करने का मामला मान रही है;

(ङ) यदि हां, तो उन कंपनियों के नाम क्या हैं और उन कंपनियों से अतिप्रभार के कारण कितनी राशि की वसूली की जानी है; और

(च) इस कार्य को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (च) एनपीपीए द्वारा अधिसूचित फार्मूलेशनों के मूल्य, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह उत्पाद शुल्क क्षेत्र या उत्पाद शुल्क मुक्त क्षेत्र में विनिर्मित है, समकक्ष एम.आर.पी. (उत्पाद शुल्क एवं करों सहित) को भी दर्शाता है एवं कंपनियों द्वारा सरकारी लेवी/करों के वास्तविक भुगतान के अध्यक्षीन है। एनपीपीए के सम्मुख ऐसा कोई विशिष्ट मामला नहीं आया है जहां कंपनी ने उत्पाद शुल्क के भुगतान के लिए दावा किया हो लेकिन सरकार के पास इसे जमा न कराया हो।

इस्यात संबंध परिसर के आस-पास रहने वाले जन साधारण के जीवन स्तर

1007. श्री जुएल ओराम: क्या इस्यात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) ने सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों को उनके परिसर के आसपास रहने वाले जनसाधारण के जीवन के स्तर को सुधारने के संबंध में कोई दिशा-निर्देश जारी किए हैं;

(ख) यदि हां, तो उन इस्पात संयंत्रों का ब्यौरा क्या है जिन्होंने सेल द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों के अंतर्गत योजना को लागू किया है;

(ग) क्या राउरकेला इस्पात संयंत्र ने इस संबंध में कोई कदम उठाया है;

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

(ङ) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान उन पर कितनी धनराशि खर्च की गई है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के निगमित सामाजिक दायित्व (सीएसआर) कार्यक्रम के अंतर्गत समाज के कमजोर और दुर्बल वर्ग पर अत्यधिक ध्यान केंद्रित करते हुए स्थानीय लोगों के जीवन स्तर में सुधार के लिए इस्पात संयंत्रों के क्षेत्रों में योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं।

(ख) जिन सेल के इस्पात संयंत्रों में जीवन स्तर के सुधार के लिए उपाय किए हैं उनमें भिलाई इस्पात संयंत्र (बीएसपी), बोकारो इस्पात संयंत्र, राउरकेला इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र, इस्को इस्पात संयंत्र, मिश्र इस्पात संयंत्र, सेलम इस्पात संयंत्र तथा विश्वेश्वरैया लौह एवं इस्पात संयंत्र शामिल हैं।

(ग) से (ङ) गत 3 वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान राउरकेला इस्पात संयंत्र की ओर से स्थानीय लोगों के जीवन स्तर में सुधार के लिए तथा उन पर खर्च की गई राशि सहित उठाए गए कदमों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

वर्ष 2005-06 के दौरान राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा की गई योजनाओं/परियोजनाओं का ब्यौरा

क्र.सं.	योजनाएं/परियोजनाएं
1	2

क. शिक्षा

- हाई स्कूल के लड़कों एवं लड़कियों हेतु मेधावी पुरस्कार
- हाई स्कूल तथा एमई स्कूल के लड़कों/लड़कियों में प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय स्थान पाने वाले हाई स्कूल के

1

2

लड़कों एवं लड़कियों हेतु मेधावी पुरस्कार को नकद पुरस्कार देकर मेधावी छात्रों के लिए प्रेरणादायक योजनाएं।

- गंपुर कालेज आफ सोशल वर्क्स, बिहाबंभ, कुटरा ब्लाक, सुन्दरगढ़ में लड़कियों के लिए छात्रावास का निर्माण।
- ब्लांडा उच्च विद्यालय बालडा के लिए 3 कक्षाओं हेतु कमरों का निर्माण।

ख. हेल्थ एवं सफाई

- चिकित्सा सहायता केन्द्र/चिकित्सा शिविर-आरएसपी चिकित्सा स्टाफ द्वारा सप्ताह में एक बार 5 ग्रामों में 5 चिकित्सा केन्द्र चलाए जाते हैं तथा सप्ताह में एक बार एनजीओ की सहायता से 7 गांवों में 7 चिकित्सा केन्द्र चलाए जाते हैं।
- एनजीओ की सहायता से विकलांग बच्चों के लिए 2 निदान एवं सलाह केन्द्र चलाए जाते हैं। सामुदायिक पुनर्वास कामगार विभिन्न योग क्रियाएं तथा चिकित्सा करने के लिए नियमित आधार पर इन बच्चों के घरों पर जाते हैं।
- एनजीओ की सहायता से लाठीकाटा में पैथोलोजिकल डायग्नोस्टिक सेंटर चलाना।

ग. बुनियादी सुविधाएं

- सुईधी गांव में 48 दुकानों (आरसीसी) बोल बाजार में शेड का निर्माण।
- जबनपोश, पहाड़तोला तथा गातिंगार गांवों में 3 नलकूप लगाना।
- फार्म एवं नान फार्म आधारित आर्थिक कार्यकलापों, पशुधन विकास एवं प्रबंधन, जल प्रबंध, उद्यम विकास आदि विभिन्न माडलों पर गांवों के लिए विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाए गए।
- लोडसारा रोड पर कलवर्टस/रोड/ड्रेन का निर्माण।
- मंदिरा बांध के पीछे गांवों में रहने वाले लोगों के लिए 2.80 कि.मी. प्रीमिक्स टार सड़कों का निर्माण।
- जालदा आरएस कालोनी में तालाबों का नवीकरण तथा नालों की सुविधा की व्यवस्था।
- राउरकेला औद्योगिक बस्ती की 57 विभिन्न झुग्गी बस्ती क्षेत्रों में नलकूपों की मरम्मत का कार्य पूरा किया गया।

1	2
- वेदव्यासा में स्वर्ग द्वार का नवीकरण तथा मंदिर क्षेत्र का सज्जीकरण।	
- दुमेरजोर तथा सालंगबहल आरएस कालोनी हाई स्कूल में प्रत्येक के लिए 2 कक्षाओं का निर्माण, नुआगांव ब्लाक में 1 ग्राम समुदाय केन्द्र, गहरे नलकूप तथा सड़कों तथा नालियों की मरम्मत।	
- मांजा कल्चरल काम्प्लेक्स में स्टेज तथा आडिटोरियम का निर्माण तथा मांजा कला केन्द्र की पहली मंजिल का निर्माण।	

घ. आय का सृजन

- परसवांचल विकास (एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना चरण-1)। परियोजना की अवधि 5 वर्ष है। इस परियोजना में एग्रो हाटी फारेस्ट्री डेवलपमेंट, लाइव स्टॉक डेवलपमेंट, वाटर शेड डेवलपमेंट, एग्रो सर्विसेज एंड पोस्ट हार्वेस्ट मैनेजमेंट, सामुदायिक आधार पर संगठनों का निर्माण तथा सुदृढ़ीकरण करना शामिल है।

प्रशिक्षण

- 100 गांवों में विज्ञान एवं तकनीकी सशक्तिकरण, आय सृजन के 8 माडलों में बिसरा ब्लाक ने 5 गांवों की किशोर लड़कियों को प्रशिक्षित किया गया।
- स्वास्थ्य एवं हाइजीन को बनाए रखने के लिए 4 सेल्फ-हेल्प ग्रुप द्वारा चलाए जा रहे 3 विभिन्न उत्पादन केन्द्रों पर कम लागत पर सैनिट्री नैपकिन का उत्पादन करने के लिए आवश्यक सहायता एवं सुविधाएं उपलब्ध कराना।
- एरोमैटिक पौधे लगाना तथा नर्सरी तैयार करना।

राउरकेला इस्पात संयंत्र में वर्ष 2006-07 के दौरान शुरू की गई योजनाओं/परियोजनाओं का ब्यौरा

क्र.सं.	योजना/परियोजना
1	2

क. शिक्षा

- उच्च विद्यालय तथा एमई स्कूलों (3 उच्च विद्यालय तथा 30 एमई स्कूलों) के लड़कों/लड़कियों में प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय स्थान पाने वालों को मेरीट एवार्ड देना।

1	2
- बिसरा, लाठीकाटा, कौरमुण्डा तथा नुआगांव ब्लाक से अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के 10 छात्रों को व्यवसायिक अध्ययन के लिए छात्रवृत्ति।	

ख. स्वास्थ्य एवं सफाई

- 18 गांवों में सप्ताह में एक बार चिकित्सा सहायता केन्द्र/चिकित्सा शिबिर चलाए जाते हैं। डाक्टर मरीजों को सामान्य दवाईयां एवं निशुल्क दवाइयां देते हैं।
- लाठीकाटा में पैथोलोजिकल डायग्नोस्टिक सेंटर चलाना।
- कौरमुण्डा, लाठीकाटा और बिसरा ब्लाक के 10 गांवों में सफाई जागरूकता कार्यक्रम चलाए गए।
- जालदा तथा लाछड़ा रिसेटलमेंट कालोनी में पानी के तालाबों का नवीकरण तथा नालियों की सुविधा।
- बिसरा, लाठीकाटा, कौरमुण्डा तथा नुआगांव ब्लाक के गांवों में 20 नलकूपों की व्यवस्था की गई।

ग. बुनियादी सुविधाएं

- जगदा, हमीरपुर, बारतोली तथा लेईंग गांवों के लोगों के लिए कुंए (4 खोदना)।
- भांजा कल्चरल काम्प्लेक्स में स्टेज तथा आडिटोरियम के शेष कार्य तथा भांजा कला केन्द्र में पहली मंजिल का निर्माण।
- वेदव्यास में इस्पात तोरण का निर्माण।
- जालदा, झीरपानी, लाछड़ा, बेंगुरकेला तथा उसरा गांवों में 9 कि.मी. की सड़कें बिछाना।
- उग्रवादी विरोधी प्रशिक्षण केन्द्रों का निर्माण।
- लाठीकाटा तथा कौरमुण्डा ब्लाक के गांवों में 4 ग्राम समुदाय केन्द्रों का निर्माण।

घ. आय सृजन

- परसवांचल विकास (एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना चरण-1)। परियोजना की अवधि 5 वर्ष है। इस परियोजना में एग्रो हाटी फारेस्ट्री डेवलपमेंट, लाइव स्टॉक डेवलपमेंट, वाटर शेड डेवलपमेंट, एग्रो सर्विसेज एंड पोस्ट हार्वेस्ट मैनेजमेंट, सामुदायिक आधार पर संगठनों का निर्माण तथा सुदृढ़ीकरण करना शामिल है।

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> - झीरपानी में मार्केट काम्पलेक्स (10 दुकानों) का निर्माण।
	प्रशिक्षण
	<ul style="list-style-type: none"> - बिसरा ब्लाक में 100 किशोरी लड़कियों को (1) मशरूम उत्पादन, (2) चर्मकम्पोस्ट, (3) फूड प्रोसेसिंग, (4) इम्बुवड चूल्हे, (5) हेल्थ केयर, (6) एनिमल केयर में विज्ञान एवं तकनीकी शक्तिकरण प्रशिक्षण देना। - स्वास्थ्य एवं हाइजीन बनाए रखने के लिए तीन सेल्फ हेल्थ ग्रुप्स द्वारा चलाए जा रहे तीन विभिन्न उत्पादन केन्द्रों पर कम लागत पर सैनिट्री नैपकिन के उत्पादन के लिए आवश्यक सहायता एवं सुविधाएं देना। - नर्सरी उगाना तथा एरोमैटिक पौधे उगाना। - ग्रामीण जनता के स्वास्थ्य की देखभाल के लिए विभिन्न परिसरीय गांवों की 30 मिड वाइफ (दाइयों) को प्रशिक्षण। - उद्यमशीलता विकास के लिए प्रशिक्षण परचात् बैंक अप सहायता। - आरएसपी राउरकेला में परिसरीय विकास संस्थान में विभिन्न आय सृजन कार्यों जैसे वेल्डिंग एंड गैस कटिंग, एग्री हार्टी फारेस्ट्री डेवलपमेंट, फैमिली हेल्थ गाइड एंड मिड वाइव्स, स्वीग एंड टेलरिंग, सवायल एंड वाटर कन्जरवेशन ट्रेनिंग प्रोग्राम में 347 ग्रामीणों को प्रशिक्षण दिया गया।

राउरकेला इस्पात संयंत्र में वर्ष 2007-08 के दौरान शुरू की गई योजनाओं/परियोजनाओं का ब्यौरा

क्र.सं.	योजना/परियोजना
1	2

क. शिक्षा

- हाई स्कूल के लड़के लड़कियों को मेरिट एवार्ड - 30 हाई स्कूल के 5 लड़के तथा 5 लड़कियों तथा 45 एमई स्कूलों के 3 लड़के और 3 लड़कियां।
- अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के छात्रों - 5 लड़के तथा 5 लड़कियों के लिए व्यवसायिक अध्ययन में छात्रवृत्ति।
- शंघाई, चीन में विश्व खेलों में भाग लेने के लिए मानसिक रूप से विकसित 2 बच्चों को वित्तीय सहायता।

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> - 3 परिसरीय गांवों में 4 हाई स्कूल में कम्प्यूटर एवं लाइब्रेरी बिल्डिंग का निर्माण। - बिसरा, लाठीकाटा, कौरमुण्डा तथा नुआगांव ब्लाक के 23 स्कूलों में 50 कमरों तथा एक स्कूल में एक चारदीवारी का निर्माण। - आरएस कालोनियों तथा रिक्लेमेशन ब्लाकों से सुविधाओं से वंचित बच्चों को छात्रवृत्ति - कक्षा 1-10 तक 103 छात्र। - राउरकेला औद्योगिक बस्ती तथा इसके आस-पास के क्षेत्रों के झुगियों के सुविधाओं से वंचित बच्चों के लिए स्कूल चलाना। - रत्नागिरी उच्च विद्यालय (जिला जयपुर) में 3 कक्षाओं को निर्माण के लिए वित्तीय सहायता। - राउरकेला बस्ती में चलाए जा रहे गैर आरएसपी शैक्षिक संस्थाओं को विभिन्न वित्तीय एवं गैर वित्तीय सहायता देना।

ख. स्वास्थ्य एवं सफाई

- 17 स्थानों पर चलाए जा रहे चिकित्सा सहायता केन्द्र/चिकित्सा शिविर। 11 स्थानों पर सप्ताह में 2 बार तथा 6 स्थानों पर सप्ताह में 1 बार (वर्ष के दौरान 54029 मरीजों का इलाज)।
- विकलांग बच्चों के लिए महीने में एक बार चलाए जा रहे 2 निदान एवं सलाह केन्द्र तथा महीने में 2 बार चलाए जा रहे 2 केन्द्र।
- परिसरीय गांवों के 120 लोगों के लिए आंखों का आपरेशन।
- परिसरीय गांवों में 5 कुएं तथा 35 नलकूप खोदना।
- झुगियों का विकास-2 नलकूप खोदना, 4 कुएं खोदना 116 नलकूपों की मरम्मत सड़कों एवं नालियों की मरम्मत।
- ग्रामीण क्षेत्रों में चिकित्सा उपयोग हेतु उड़ीसा राज्य सरकार के लिए 2 एम्बुलेंसों की व्यवस्था करना।
- दीपिका महिला संगीत को वित्तीय सहायता या गरीब लोगों के लिए स्वास्थ्य देखभाल के लिए एम्बुलेंस गाड़ी (प्रत्येक को एक) की अधिप्राप्ति।

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> - उड़ीसा के दो जिलों बोलांगीर तथा कालाहांडी में स्वास्थ्य शिविर। - राउरकेला औद्योगिक बिस्ती तथा इसके आसपास के क्षेत्रों में आरसीएच तथा परिवार कल्याण गतिविधियां शुरू की गईं।
ग. बुनियादी सुविधाएं	
	<ul style="list-style-type: none"> - बिसरा, कौरमुंडा, नुआगांव में निर्मित 9 गांवों में 9 ग्राम समुदाय केन्द्र का निर्माण। - जालदा, झीरयानी, लाछड़ा, बंगुरकेला और उसरा गांवों में 7.5 कि.मी. की सड़कें बिछाना। - जालदा में मार्केट काम्प्लेक्स (10 दुकानों) का निर्माण। - जालदा रिसेटलमेंट कालोनी में स्वास्थ्य केन्द्र का निर्माण।
घ. - आदर्श इस्पात ग्राम- चिकातमारी, जबनपोश, जाबघाट, बिजादीही, दालपोश, जमसेरा, पोगराबहल, कपटमुण्डा, जगदीशपुर, उसरा, लोहसारा, आरएस कालोनी, बैंकीबहल, बुमेरजोर, बानिगुणी, जैदेगा।	
	<ul style="list-style-type: none"> - उच्च विद्यालय - चिकाटमाटी में 3 कमरों का निर्माण। - चिकातमाटी तथा इसके आसपास के क्षेत्रों के लोगों के लिए सामुदायिक केन्द्रों का निर्माण। - चिकातमाटी में सड़कें, नालियां, कलवर्ट्स। - सभी 16 आदर्श इस्पात ग्रामों में गहरे नलकूप, ओवरहैड टैंक खोदना, पाइपलाइन नेटवर्क का वितरण। - चिकातमाटी में तालाबों का नवीकरण। - चिकातमाटी में 2 नलकूप। - चिकातमाटी में बस शेड, ग्राम द्वारों तथा साइनबोर्ड आदि का निर्माण एवं उन्नयन। - चिकातमाटी में खेल संबंधी सुविधाओं का विकास। - चिकातमाटी में फेस लिफ्टिंग तथा विविध कार्य। - चिकातमाटी तथा इसके आसपास के क्षेत्रों में लोगों के लिए स्वास्थ्य केन्द्र बिल्डिंग का निर्माण। - 2 आदर्श इस्पात ग्रामों-जगदीशपुर बनी बहल में बिजली की सुविधा।

1	2
ङ. आय सृजन	
	<ul style="list-style-type: none"> - परसवांचल विकास (एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना चरण-1)। परियोजना की अवधि 5 वर्ष है। इस परियोजना में एग्रो हाटी फारेस्ट्री डेवलपमेंट, लाइव स्टॉक डेवलपमेंट, वाटर शेड डेवलपमेंट, एग्रो सर्विसेज एंड पोस्ट हार्वेस्ट मैनेजमेंट, सामुदायिक आधार पर संगठनों का निर्माण तथा सुदृढ़ीकरण करना शामिल है। - आदर्श इस्पात गांव किकतमारी में आय सृजन संबंधी कार्य। - लाठीकाटा, कौरमुण्डा तथा नुआगांव ब्लॉक में 300 ग्रामीण किशोरियों का विज्ञान एवं तकनीकी सशक्तिकरण। - उद्यमशीलता विकास के लिए प्रशिक्षण के बाद बैंकअप सहायता। - आरएसपी राउरकेला में परिसरीय विकास की संस्थाओं में वर्ष के दौरान 386 ग्रामीणों को आय सृजन संबंधी कार्य करने के लिए 9 मोड्यूल में प्रशिक्षण दिया।
च. अन्य कार्य	
	<ul style="list-style-type: none"> - बाढ़ राहत के लिए राज्य सरकार को 27 टन कम घनत्व वाली पोलिथीन शीट के रूप में सहायता प्रदान करना।
<i>2008-09 (सितंबर, 2008 तक) के दौरान शुरू की गई योजनाओं/परियोजनाओं का ब्यौरा</i>	
क्र.सं.	योजनाएं/परियोजनाएं
1	2
क. शिक्षा	
	<ul style="list-style-type: none"> - लाठीकाटा में शोबंजय सिख्यशर्मा के लिए होस्टल भवन का निर्माण। - जालदा पुनर्वास कालोनी में 4 स्कूलों में 8 क्लासरूम का निर्माण। - पुनर्वास कालोनी एवं पुनर्वास ब्लॉकों के सुविधाओं से वंचित बच्चों के लिए स्कालरशिप। - राउरकेला इंडस्ट्रियल टाउन और इसके आस-पास के सुविधाओं से वंचित बच्चों के लिए स्कूल चलाना।

1	2
---	---

- सर्वशिक्षा अभियान के तहत राज्य सरकार के सहयोग से राउरकेला के प्राइमरी स्कूलों में पढ़ना सीखो कार्यक्रम शुरू किया गया।
- 30 हाई स्कूलों (5 लड़के और 5 लड़कियां) और 45 एमई स्कूलों के 3 लड़कों और 3 लड़कियों को मैरिट स्कालरशिप।
- 2 ग्रामीण स्कूलों में 2 कंप्यूटर हालों का निर्माण।
- प्रगति उत्कल संघ को वित्तीय सहायता-राउरकेला इंडस्ट्रियल टाउन और इसके आस-पास के क्षेत्र के लोगों के लिए लाइब्रेरी की पुस्तकों, रीडिंग रूम और फर्नीचर के लिए।

ख. स्वास्थ्य और स्वच्छता

- 17 स्थानों पर निःशुल्क चिकित्सा शिविर (10 स्थानों पर सप्ताह में 2 बार और 7 स्थानों पर सप्ताह में 1 बार)।
- 2 स्थानों पर निशक्त बच्चों का उपचार और परामर्श (बंदा मुंडा और कुलुंगा)।
- मोतियाबिंद का आपरेशन (प्रोजेक्ट सुनैना)-झुग्गी बस्ती और आस-पास के 72 लोगों का मुफ्त में आपरेशन किया गया।
- जाल्दा पुनर्वास कालोनी और आस-पास के क्षेत्रों के लोगों की स्वास्थ्य रक्षा के लिए जाल्दा में हैल्थ सेंटर चलाना।
- बिसरा, कारमुंडा लाठीकाटा, नुआगांव ब्लाक के आस-पास के गांवों में 52 ट्यूबवैलों की खुदाई।
- स्लम-1 नया ट्यूबवैल, 80 ट्यूबवैलों की मरम्मत, 3 नए खोदे गए कुएं और जल संरक्षण।
- परियोजना बालज्योति-सुंदरगढ़ जिले के 12 बच्चों का उपचार और आपरेशन (स्विक्ट तथा कैटरैक्ट)।
- बैटरैक्ट तथा आंखों की अन्य बीमारी का पता लगाने के लिए विभिन्न झुग्गी बस्तियों में नेत्र जांच शिविर आयोजित किए गए और 1337 लोगों की जांच की गई।
- इस्पात जनरल हास्पिटल में नर्सिंग सेवाओं के संबंध में एडवांस वोकेशनल ट्रेनिंग प्रोग्राम।
- राउरकेला और आस-पास के गरीब रोगियों के उपचार के खर्च को माफ करना।

1	2
---	---

- इस्पात जनरल हास्पिटल में सूचना शिक्षा और संचार संबंधी कार्यकलाप शुरू किए गए।

ग. अवसंरचना

- आस-पास के गांव बीजाडीही और दुमेरमुंडा में 2 कम्युनिटी सेंटरों का निर्माण।
- जालदा और झिरपानी आरएस कालोनी में 1.9 कि.मी. लंबी सड़क और नाली का निर्माण।

घ. माडल स्टील विलेज

- माडल स्टील विलेजो-चीकामाटी में 07 कि.मी. सड़क/नाली/पुलिया का निर्माण।
- चीकामाटी और इसके आस-पास के लोगों के लिए तालाब के पुनरुद्धार का काम चल रहा है।
- चीकामाटी और इसके आस-पास के लोगों के लिए खेल के मैदान का विकास।
- चीकामाटी गांव में विलेज गेट।
- 16 माडल स्टील गांव में पाइप वाटर सप्लाई की जा रही है।

ङ. आय सृजन और महिला सशक्तिकरण

- परस्वांचल विकास (एकीकृत आदिवासी विकास परियोजना चरण-1) परियोजना की अवधि 5 वर्ष है। परियोजना में एग्रो-हार्टी-फारेस्ट्री डेवलपमेंट, लाइव स्टॉक डेवलपमेंट, वाटर शेड डेवलपमेंट, एग्रो सर्विसेज एंड पोस्ट हार्वेस्ट मैनेजमेंट आदि जैसे कार्यकलाप शामिल हैं और यह बिल्डिंग एंड स्ट्रेन्थनिंग कम्युनिटी बेस्ड आर्गनाइजेशन है तथा सुंदरगढ़ जिले के बिसरा और कारमुंडा ब्लाकों के 15 गांवों में काम कर रहा है।
- चीकामाटी गांव में दीर्घकालिक आय सृजन संबंधी कार्यकलाप शुरू किए गए।
- बिसरा ब्लाक में 100 किशोरी लड़कियों कारमुंडा, लाठीकाटा और नौ-गांव ब्लाक में 300 लड़कियों का विज्ञान और प्रौद्योगिकी की दृष्टि से सशक्तिकरण।
- इंस्टीट्यूट फार पैरीफैरियर डेवलपमेंट, आरएसपी, राउरकेला में दीर्घकालिक आय सृजन संबंधी कार्यकलापों (सिलाई और कढ़ाई प्रशिक्षण, खाद्य प्रसंस्करण, नर्सरी रीजिंग और इसका प्रबंधन आदि) के लिए ग्रामीणों को प्रशिक्षण।

1	2
---	---

ख. अन्य कार्यकलाप

- खुर्द जिले में बलियंता और बालीपटना ब्लाक में उड़ीसा बाढ़ पीड़ितों को राहत सामग्री।
- कटक में नेताजी सुभाष चन्द्र बोस बर्थ मेमोरियल के लिए वित्तीय सहायता।

2005-06 से 2008-09 तक की अवधि के दौरान आस-पास के जनसाधारण के जीवन स्तर में सुधार करने के लिए राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा विभिन्न योजनाओं/परियोजनाओं पर व्यय की गई धनराशि

अवधि	व्यय की गई धनराशि (लाख रुपए)
2005-06	169.93
2006-07	267.98
2007-08	431.00
2008-09 (30.6.2008 तक)	61.76

[हिन्दी]

तत्काल आरक्षण योजना

1008. श्री रामजीलाल सुमन:
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 2004-05 से 2007-08 की अवधि के दौरान रेलवे द्वारा 'तत्काल आरक्षण सीट' में अत्यधिक वृद्धि की गयी है;

(ख) यदि हां, तो 'तत्काल सीटों' की संख्या में वृद्धि होने के कारण उक्त वर्णित वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इस प्रकार से सीटों की संख्या में की गयी वृद्धि और बढ़े हुए अर्जित राजस्व का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उपरोक्त अवधि के दौरान सामान्य आरक्षण सीट कोटा में भी वृद्धि की गयी है;

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

(ङ) उक्त वर्णित अवधि के दौरान प्रत्येक वर्ष 'तत्काल' आरक्षण शुल्क प्रभार कितना निर्धारित किया गया है?

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

बुलेट ट्रेन

1009. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रेल सेवा को और अधिक द्रुत बनाने के लिए देश में उच्च गति वाली बुलेट ट्रेन चलाने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या बुलेट ट्रेन को चलाने के लिए आवश्यक तकनीक और प्रौद्योगिकी उपलब्ध कराई गई है; और

(घ) इस संबंध में रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की गई है और इन रेलगाड़ियों को चलाने के लिए किन रेलमार्गों का चयन किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) जी नहीं। रेल मंत्रालय ने इस समय निम्नलिखित पांच गलियारों के लिए अत्याधुनिक, सिगनलिंग तथा गाड़ी नियंत्रण प्रणाली से सुसज्जित उच्च गति वाले पैसेंजर गलियारों के निर्माण के लिए पूर्व संभाव्यता अध्ययन करने का विनिश्चय किया है:-

- (1) दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर
- (2) पुणे-मुंबई-अहमदाबाद
- (3) हैदराबाद-दोरनाकल-विजयवाड़ा-चेन्नै
- (4) चेन्नै-बेंगलूरु-कोयम्बटूर-अर्णाकुलम
- (5) हावड़ा-हल्दिया

प्रस्तावित खण्डों पर 300 से 350 किमी. प्रति घंटा की गति से गाड़ियों के संचालन के लिए केवल समर्पित रेलपथ बनाये जाएंगे। इसकी अवधारणा के अनुसार, इन गाड़ियों में अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी, यात्रा सुविधा तथा चलती गाड़ी में सेवाएं उपलब्ध होंगी।

इस समय, भारतीय रेल के पास इस प्रकार की गाड़ियों के लिए प्रौद्योगिकी उपलब्ध नहीं है। पूर्व संभाव्यता अध्ययन के दौरान अपेक्षित प्रौद्योगिकी के ब्यौरे का निर्धारण किया जाएगा।

अब तक, रेल मंत्रालय द्वारा दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर और पुणे-मुंबई-अहमदाबाद के लिए परामर्शदाता की सेवाएं प्राप्त करने के लिए व्यापक निविदाएं मंगाई गई हैं।

उड़ानों में देरी होने और इनके रद्द होने के कारण हुई क्षति

1010. श्री हेमलाल मुर्मू: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विमानचालकों और चालक दल के सदस्यों को कोताही और खराब मौसम तथा जंगली जानवरों के कारण हाल ही में हवाई यातायात संचालन में कई बार बाधाएं आई हैं;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान उड़ान संचालन में देरी के कारण हुई क्षति का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस प्रकार की स्थिति से निपटने के लिए अब तक सरकार द्वारा क्या प्रभावी कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) सूचना एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

विमानपत्तनों पर नयी इनलाइन बैगेज हैंडलिंग प्रणाली

1011. श्री किन्जरपु घेरमनायडु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने एक ऐसी नयी इनलाइन बैगेज हैंडलिंग प्रणाली की शुरुआत की है जिसके अंतर्गत अब यात्री सीधे चेक-इन काउण्टर तक जाकर अपने बोर्डिंग कार्ड प्राप्त कर सकते हैं जबकि उनके सामान की जांच स्वचालित रूप से हो जाएगी और निर्धारित स्थान तक पहुंच जाएंगे;

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

(ग) उन विमानपत्तनों के नाम क्या हैं और उनकी संख्या कितनी है जहां पर उक्त प्रणाली स्थापित किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल पर इनलाइन बैगेज स्क्रिनिंग सिस्टम की स्थापना की गई है। यात्रिगण अब सीधे चेक-इन काउंटरों पर पहुंचते हैं और बैगेज की स्क्रिनिंग चेक-इन प्रक्रिया के बाद की जाती है।

(ग) इनलाइन बैगेज स्क्रिनिंग सिस्टम छत्रपति शिवाजी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा पर प्रचालनरत है। कोलकाता, चेन्नई, श्रीनगर, अहमदाबाद तथा कालीकट हवाई अड्डों पर इनलाइन बैगेज स्क्रिनिंग सिस्टम उपलब्ध कराने का कार्य प्रगति पर है। अमृतसर, जयपुर, वाराणसी, विशाखापट्टनम, मंगलोर, त्रिवेन्द्रम (नया अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल), त्रिची, मदुरै, चैन्नई (नया टर्मिनल), कोलकाता (नया एकीकृत टर्मिनल), अहमदाबाद (नया एकीकृत टर्मिनल), इंदौर, भोपाल तथा रायपुर नामक 14 अतिरिक्त हवाई अड्डों/टर्मिनलों पर इनलाइन बैगेज स्क्रिनिंग सिस्टम की योजना है।

उर्वरकों की बुलाई

1012. श्री बसुदेव आचार्य:

श्री मदन लाल शर्मा:

प्रो. एम. रामदास:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार रेलवे से विभिन्न जिलों और अन्ततः ब्लाक तथा उर्वरकों की बिना रुकावट बुलाई सुनिश्चित करने के लिए पहल करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबध में क्या कार्रवाई की गयी है/किये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या किसान उर्वरकों की अपर्याप्त तथा विलम्ब से आपूर्ति के कारण कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने देश में उर्वरकों की मांग-आपूर्ति पर निगरानी रखने तथा सुचारू वितरण अच्छी गुणवत्ता वाले उर्वरकों का विपणन और किसानों को समय पर उर्वरकों की आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु भी प्रयास शुरू किया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) और (ख) उर्वरक राजसहायता योजना के अंतर्गत सभी उर्वरकों पर एकसमान मालभाड़ा राजसहायता की नीति की घोषणा 17 जुलाई, 2008 को की गई है जो 1.4.2008 से प्रभावी है। इसके अनुसार उर्वरकों के परिवहन के लिए रेल भाड़ा व्यय का भुगतान वास्तविक दूरी के आधार पर वास्तविक व्यय के अनुसार किया जाएगा (2) नजदीकी रेलवे रोक स्थल से ब्लाक तक, अथवा उत्पादन इकाई/पोत से सीधे सड़क द्वारा ब्लाक तक उर्वरकों के परिवहन के सड़क भाड़े के राजसहायता अंश का भुगतान निम्नानुसार किया जाएगा:

* जिले में प्रत्येक ब्लाक के लिए लीड दूरी, औसत जिला लीड (निकटतम रेल रोक स्थल से ब्लाक मुख्यालय तक औसत लीड) पर आधारित होगी।

* प्रति किलोमीटर सड़क माल भाड़ा देश में प्रत्येक राज्य के लिए मौजूदा प्रति किलोमीटर दर की औसत के आधार पर दिया जाएगा, जो एनपीएस-3 के अंतर्गत स्वदेशी यूरिया के लिए माल भाड़ा राजसहायता की प्रतिपूर्ति के लिए उर्वरक विभाग द्वारा अपनाया जा रहा है।

(ग) से (ङ) जी नहीं। खरीफ 2008 के दौरान देश में प्रमुख उर्वरकों की आवश्यकता, उपलब्धता और बिक्री निम्नानुसार रही है:

(मात्रा लाख मी. टन)

उर्वरक	आवश्यकता	उपलब्धता	बिक्री
डीएपी	42.75	53.19	52.85
एमओपी	17.19	22.79	21.55
यूरिया	137.11	134.66*	127.92

*खरीफ मौसम 2008 की शुरुआत में फील्ड गोदामों में लगभग 10.4 लाख मी. टन यूरिया उपलब्ध था, जिसे इसमें शामिल नहीं किया गया है। इस प्रकार उर्वरकों की कोई कमी नहीं है।

केवल यूरिया ही ऐसा उर्वरक है जो सरकार के आंशिक संचलन और वितरण नियंत्रण में है। संघ सरकार राज्य स्तर पर यूरिया की उपलब्धता सुनिश्चित करती है। राज्य सरकारें राज्य के भीतर इसके वितरण के लिए जिम्मेदार हैं। अन्य सभी उर्वरक नामतः डीएपी, एमओपी, एनपीके तथा एसएसपी आदि वर्ष 1992 से विनियंत्रित/असरणीबद्ध हैं। इन उर्वरकों की उपलब्धता, मांग और आपूर्ति बाजार शक्तियों द्वारा निर्धारित होती है। उर्वरक विभाग जिला स्तर पर यूरिया, डीएपी, एमओपी तथा एनपीके उर्वरकों की उपलब्धता की निगरानी करती है।

उर्वरकों के निर्विघ्न वितरण के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

- (1) एनपीएस-III के अंतर्गत देशभर में यूरिया के संचलन की निगरानी आनलाइन वेबआधारित निगरानी प्रणाली द्वारा की जाएगी।
- (2) यूरिया पर राजसहायता केवल तभी दी जाएगी जब यूरिया जिले तक पहुंच जाएगा।
- (3) उर्वरक विभाग अधिक खपत वाले राज्यों में राज्य संस्थागत एजेंसियों/उर्वरक कंपनियों के माध्यम से मौसम आवश्यकता के 5% की सीमा तक यूरिया के बफर स्टॉक का प्रचालन करता है।

(4) यूरिया की आवश्यकता और देश में इसकी उपलब्धता के बीच के अंतर को आयात द्वारा पूरा किया जाता है।

(5) जहां तक नियंत्रण मुक्त फास्फेटयुक्त और पोटेशियुक्त उर्वरकों का संबंध है, उर्वरकों की बिक्री पर राजसहायता निर्मुक्त की जाती है।

[हिन्दी]

उर्वरक कारखानों का पुनरुद्धार

1013. श्री सुब्रत बोस: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की उर्वरक कंपनियों और नियमों के विनिवेश से पारादीप फास्फेट लिमिटेड जैसे उर्वरक कारखानों को पुनः चालू करने और उनको नया रूप देने में सहायता मिली है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2003-04 से इन कंपनियों द्वारा किए गए उत्पादन का ब्यौरा क्या है और कर चुकाने के बाद वर्ष-वार उन्हें कितना लाभ/हानि हुआ है; और

(ग) उर्वरक कारखानों को फिर से चलाने और उनके जीर्णोद्धार के लिए इन वर्षों के दौरान कौन से विशिष्ट कदम उठाए गए?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की उर्वरक कंपनियों में से सरकार ने फरवरी, 2002 में केवल पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड (पीपीएल) के ही अधिकांश शेयरधारिता का विनिवेश किया है। पीपीएल का 2003-04 से अब तक का वर्ष-वार उत्पादन और कर पश्चात् लाभ/हानि नीचे दी गई है:-

वर्ष	उत्पादन	लाभ/हानि
2003-04	डीएपी 6.18 लाख मी. टन एनपीके 2.71 लाख मी. टन	(-)46.40 करोड़
2004-05	डीएपी 7.33 लाख मी. टन एनपीके 2.88 लाख मी. टन	(-)15.08 करोड़
2005-06	डीएपी 8.72 लाख मी. टन एनपीके 3.86 लाख मी. टन	12.10 करोड़
2006-07	डीएपी 8.22 लाख मी. टन एनपीके 4.86 लाख मी. टन	109.28 करोड़
2007-08	डीएपी 8.80 लाख मी. टन एनपीके 4.01 लाख मी. टन	83.56 करोड़

(ग) चूँकि कम्पनी अब सरकार के नियंत्रणाधीन नहीं है अतः इसके पुनरुद्धार और जीर्णोद्धार के उपयुक्त उपाय करना प्रबंधन का कार्य है।

तिरुपति विमानपत्तन पर रनवे का विस्तार

1014. श्री बालासोवरी बल्लभनेनी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तिरुपति के रनवे को सुदृढ़ बनाने और उसका विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) मौजूदा रनवे के सुदृढ़ीकरण का कार्य एबी 321 के प्रचालन हेतु पूरा कर लिया गया है। बी-747-400 प्रकार के विमान प्रचालन हेतु 12500 फीट के रनवे के विस्तार के लिए एक मास्टर योजना को भेजी गई है जिसमें 786 एकड़ भूमि का अर्जन शामिल है।

[हिन्दी]

वरिष्ठ पुरुष नागरिकों को रियायत

1015. श्री हेमंत खंडेलवाल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रेल में यात्रा करने के लिए महिला वरिष्ठ नागरिकों को उपलब्ध कराई जा रही रियायत के समान वरिष्ठ पुरुष नागरिकों को भी रियायत सुविधा देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) इस समय कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) रियायत के दायरे को बढ़ाने से रेलवे पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ेगा। इसके अलावा, इससे अन्य समूहों से भी इसी प्रकार की मांग उठेगी।

[अनुवाद]

रेलवे में आपातकालीन सेवाएं

1016. डा. एम. जगन्नाथ: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार देश में बेहतर आपातकालीन सेवाएं मुहैया कराने के लिए अंतर्राष्ट्रीय कंपनियों की सेवाएं लेने का है;

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

(ग) रेलवे में इस प्रकार की सेवाएं कब तक उपलब्ध कराने जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

चामराजनगर और मैसूर खंड के बीच आमाम परिवर्तन

1017. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चामराजनगर और मैसूर खंड के बीच आमाम परिवर्तन के कार्य की मौजूदा स्थिति क्या है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) मैसूर से नंजनगुड खंड (26 किमी.) को यात्री यातायात के लिए 7.6.2008 को चालू कर दिया गया है। शेष खंड अर्थात् नंजनगुड से चामराजनगर (35 किमी.) तक का भी कार्य पूरा हो चुका है। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा 10 एवं 11 अक्टूबर, 2008 को खंड का निरीक्षण किया जाना है। रेल संरक्षा आयुक्त से स्वीकृति मिलने के पश्चात् खंड को चालू कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में डीडीआरसी

1018. श्री चन्द्रभाण सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार मध्य प्रदेश के 17 चिन्हित जिलों में निःशक्त व्यक्तियों के लिए जिला निःशक्तता पुनर्वास केन्द्र (डीडीआरसी) चला रही है जो राज्य में 14 लाख निःशक्त व्यक्तियों के मद्देनजर अपर्याप्त है;

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

(ग) राज्य के प्रत्येक जिले में निःशक्त व्यक्तियों के लिए उपरोक्त केन्द्र के कब से प्रारंभ होने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) केन्द्र सरकार द्वारा मध्य प्रदेश के 22 जिलों में जिला निःशक्तता पुनर्वास केन्द्रों की संस्वीकृति प्रदान की गई है और जिला निःशक्तता पुनर्वास केन्द्रों का वित्त पोषण राज्य सरकार द्वारा किया जा रहा है। इस प्रकार 42 जिलों को इन केन्द्रों द्वारा कवर किया जा रहा है।

(ग) और (घ) विकलांगता की घटनाओं और इसके परिणामस्वरूप अनुवर्ती अपेक्षाओं पर आधारित जिला निःशक्तता पुनर्वास केन्द्रों की स्थापना सतत् प्रक्रिया है।

[अनुवाद]

उड़ीसा के ऐतिहासिक किलों का जीर्णोद्धार

1019. श्री भर्तृहरि महताब: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को उड़ीसा से ऐतिहासिक बाराबति किले, खुर्दा किले और शिशुपाल किले के जीर्णोद्धार का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या इन किलों को यूनेस्को की धरोहर सूची में शामिल करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) और (ख) उड़ीसा सरकार से ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। बाराबीत किला तथा शिशुपाल किला केन्द्रीय संरक्षित स्मारक हैं जहां भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा अनिवार्य संरक्षण

तथा रखरखाव कार्य किए जाते हैं। खुर्दा किला उड़ीसा राज्य सरकार के संरक्षण में है।

(ग) और (ङ) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

उर्वरक बिक्री केन्द्र और किसान सेवा केन्द्र

1020. श्री रवि प्रकाश शर्मा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी लिमिटेड (इफको) और कृषक भारती को-आपरेटिव लिमिटेड (कृभको) के उर्वरक बिक्री केन्द्रों तथा किसान सेवा केन्द्रों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार ने ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में इस प्रकार के और अधिक केन्द्र खोलने का प्रस्ताव किया है; और

(घ) यदि हां, तो वर्ष-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) देश में इफको और कृभको के राज्य/संघ शासित क्षेत्र-वार उर्वरक बिक्री केन्द्र और किसान सेवा केन्द्र निम्नानुसार हैं:-

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	इफको	कृभको
पंजाब	40	11
हरियाणा	33	13
राजस्थान	1	-
हिमाचल प्रदेश	5	-
मध्य प्रदेश	6	-
गोवा	1	-
उत्तर प्रदेश	61	36
उत्तराखंड	3	-
बिहार	2	-
पश्चिम बंगाल	6	-
कुल	158	60

(ख) और (ग) बिजली केन्द्र और विकास सेवा केन्द्र खोलने का कार्य सरकार द्वारा नहीं किया जाता है। उर्वरक कंपनियाँ अपनी आवश्यकतानुसार केन्द्र खोलती हैं। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इफको और कृभको द्वारा और अधिक ऐसे केन्द्र खोलने का विचार नहीं है।

[हिन्दी]

गोमो जंक्शन पर सड़क उपरिपुल का निर्माण

1021. श्री टेकलाल महतो: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार वित्तीय वर्ष 2008-09 के दौरान कोलकाता-दिल्ली रेल मार्ग स्थित गोमो जंक्शन पर सड़क उपरि पुल का निर्माण कार्य प्रारंभ करने का है;

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

(ग) उक्त कार्य के कब तक प्रारंभ होने की संभावना है और उक्त कार्य हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गई है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता। रेलवे के अनुरोध के बावजूद राज्य सरकार ने लागत में भागीदारी के आधार पर कोई प्रस्ताव प्रायोजित नहीं किया है।

[अनुवाद]

सस्ते होटलों की स्थापना

1022. श्री दुष्यंत सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सस्ते होटलों की स्थापना की दिशा में क्या प्रगति हुई है;

(ख) क्या प्रत्येक राज्य में इन होटलों की स्थापना करने के लिए ठेका दे दिया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) बजट होटल स्थापित करने के लिए चिन्हित 100 स्थानों में से 22 स्थानों के लिए भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लि. द्वारा सफल बोलीदाताओं को ठेके देने के लिए पत्र जारी कर दिए गए हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

प्रतिदर्श अधिकारी और प्रयोगशाला जांच अधिकारी के रूप में कार्य करने के लिए प्राधिकृत किया जाना

1023. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों ने पेट्रोल पंपों पर मार्केट ड्राफ्ट केरोसिन की जांच करने के लिए एक 'प्राइवेट लिमिटेड' कंपनी को प्रतिदर्श अधिकारी और प्रयोगशाला जांच अधिकारी के रूप में कार्य करने के लिए प्राधिकृत किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या पेट्रोलियम अधिनियम, भारत मानक ब्यूरो (बीआईएस), बाट और माप अधिनियम और आवश्यक वस्तु अधिनियम में इस प्रकार से प्राधिकृत किया जाना और अपनी शक्तियों को प्रत्यायोजित करना अनुमेय है; और

(ग) यदि नहीं, तो दोषी सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गयी/करने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ग) आटो ईंधनों में मिलावट की जांच करने के उद्देश्य से सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को विभिन्न कदम उठाने के लिए कहा है, जिनमें अपमिश्रकों में मार्कर की शुरूआत शामिल है। ओएमसीजी ने 1.10.2006 से अखिल भारतीय आधार पर मिट्टी तेल में मार्कर की शुरूआत की है। नई प्रणाली के अधीन, सभी डिपुओं से मिट्टी तेल में मार्कर डाला जाता है। आपूर्ति श्रृंखला के साथ परिवहन ईंधनों की मिलावट को रोकने और अंततः मिलावट के खतरे को समाप्त करने के लिए इस प्रणाली में विश्वस्तरीय प्रौद्योगिकी की शुरूआत की गई है। जब मार्कर मौजूद होता है, तो मिट्टी तेल में बहुत कम स्तर पर मिलावट का भी पता लगाया जा सकता है।

ओएमसीज ने रिपोर्ट दी है कि खुदरा बिजली केन्द्रों पर मार्कर की मौजूदगी के लिए ईंधनों की प्रारम्भिक नमूना जांच व परीक्षण उनके द्वारा नियत अधिकृत एजेंसी द्वारा की जाती हैं। यदि खुदरा बिजली केन्द्रों पर मिलावट का पता लगता है, तो अंतिम जांच खुदरा बिजली केन्द्र डीलर, परिवहनकर्ता तथा नियत एजेंसी की मौजूदगी में ओएमसीज के अधिकारियों द्वारा की जाती है।

ओएमसीज ने यह भी रिपोर्ट दी है कि वाणिज्यिक तथा प्रशासनिक पहलू जैसे नमूना चयन खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरों तथा ओएमसीज के बीच करार प्रतिस्थापन द्वारा नियंत्रित होते हैं। खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरों के साथ किसी करार और उसके प्रावधान के रूप में की गई विशिष्ट संविदाएं, उनके बीच संविदागत बाध्यताओं का सार है। करार स्पष्ट उल्लेख करता है कि तेल कंपनियां, उनके अधिकारी, एजेंट तथा सेवकों को यह अधिकार है कि वे खुदरा बिक्री केन्द्र परिसरों में निरीक्षण कर सकते हैं।

ओएमसीज कदाचारों में लिप्त पाए जाने वाले डीलरों के विरुद्ध विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एमडीजी)/डीलरशिप करार के अनुसार कार्रवाई करती है। एमडीजी तेल कंपनियों और अन्य एजेंसियों के अधिकारियों/सचल प्रयोगशालाओं को भी अधिकृत/शक्तिप्रदत्त बनाती है कि वे खुदरा बिक्री केन्द्रों पर नमूने ले सकें/उनका निरीक्षण कर सकें।

पर्यटन अधिनियम

1024. श्री के.सी. सिंह 'बाबा': क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विदेशी और भारतीय पर्यटकों को कम से कम संघ राज्य क्षेत्रों में बाधा रहित सेवा मुहैया कराने और पर्यावरणीय आशंकाओं को दूर करने के मद्देनजर पर्यटन उद्योग के महत्वपूर्ण घटकों को नियंत्रित करने और उसे विनियमित करने के लिए किसी विधान का अधिनियम करने पर विचार कर रही है ताकि इस प्रकार के पर्यटन अधिनियम संघ के सभी राज्यों के लिए आदर्श बने;

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

(ग) उक्त विधान के कम तक अधिनियमित होने की संभावना है?

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): (क) से (ग) पर्यटन का विकास और संवर्धन मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय पर्यटकों के अनुभवों को और बेहतर बनाने हेतु पर्यटकों के लिए उत्तम सुविधाएं प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को नियमित सलाह और दिशा-निर्देश जारी करता रहता है।

महाराष्ट्र में संरक्षित स्मारक

1025. श्री हरिभाऊ राठीड़: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2007-08 में पहले से संरक्षित स्मारकों की सूची में महाराष्ट्र की किसी प्राचीन इमारत को शामिल किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और महाराष्ट्र में स्थित पहले से संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान उक्त स्मारकों के रखरखाव पर कितनी धनराशि खर्च की गयी है;

(घ) पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान सरकार ने उक्त स्मारकों से कितना राजस्व अर्जित किया है; और

(ङ) किसी इमारत को संरक्षित स्मारक घोषित करने के मानदण्ड क्या हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) और (ख) महाराष्ट्र में राष्ट्रीय महत्व के घोषित किए गए 285 स्मारक/स्थल हैं। वर्ष 2007-08 के दौरान किसी नए स्थल को शामिल नहीं किया गया है। महाराष्ट्र में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) वर्ष 2007-08 के दौरान इन स्मारकों के संरक्षण तथा रखरखाव पर 974.29 लाख रुपए की कुल राशि व्यय की गई थी जिसमें जापान बैंक आफ इंटर नेशनल को-आपरेशन परियोजना के अंतर्गत व्यय किए गए 294.29 लाख रुपए शामिल हैं।

(घ) 16 टिकटेटड स्मारक हैं। वर्ष 2007-08 के दौरान प्रवेश शुल्क से अर्जित आय 410.64 लाख रुपए थी।

(ङ) प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के अंतर्गत प्राचीन स्मारक, जो ऐतिहासिक, पुरातत्वीय या कलात्मक रुचि के हैं तथा जो 100 वर्ष से अधिक समय से विद्यमान हैं, को राष्ट्रीय महत्व का घोषित किया जा सकता है।

विवरण

महाराष्ट्र में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों/स्थलों की सूची

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान	जिला
1	2	3	4
औरंगाबाद			
1.	डमरी मस्जिद	अहमदनगर	अहमदनगर
2.	नियामत खां के महल के समीप द्वार	अहमदनगर	अहमदनगर
3.	बारह इमामों का कोटला	अहमदनगर	अहमदनगर
4.	मक्का मस्जिद	अहमदनगर	अहमदनगर
5.	चंगेज खां के महल के समीप प्राचीन मकबरा	अहमदनगर	अहमदनगर
6.	निजाम अहमद शाह का मकबरा	अहमदनगर	अहमदनगर
7.	हेमदपंथी मंदिरा	बेमिनी	अहमदनगर
8.	ढोकेश्वर गुफाएं	ढोके	अहमदनगर
9.	फरिया बाग के नाम से प्रसिद्ध भवन	घोटन	अहमदनगर
10.	जैन मंदिर	धिंजर कैट	अहमदनगर
11.	मस्लिाकर्जुन का मंदिर	घोटन	अहमदनगर
12.	गुफा एवं मंदिर	हरीश्वन्द्र गड	अहमदनगर
13.	जरासंध नगरी	जोरवे	अहमदनगर
14.	मस्लिाकर्जुन का मंदिर	करजात	अहमदनगर
15.	शिवा का मंदिर जिसे नकटीचेदुल कहा जाता है	करजात	अहमदनगर
16.	प्राचीन मंदिर	कोकमधान	अहमदनगर
17.	देवी का मंदिर	मांडवगांव कठराबाद	अहमदनगर
18.	सल्बाथान का मकबरा	मोहेकारी	अहमदनगर
19.	झरने के साथ शिवा का मंदिर	पारनेर	अहमदनगर
20.	बालेश्वर मंदिर	पेडगांव	अहमदनगर
21.	लक्ष्मी नारायण मंदिर	पेडगांव	अहमदनगर
22.	अमृतेश्वर मंदिर	रतनवाडी	अहमदनगर
23.	भवानी का तीन मूर्तियों वाला मंदिर	तहाकरी	अहमदनगर
24.	पांच पत्थरों के द्वार	तीसगांव	अहमदनगर

1	2	3	4
25.	देवा का मंदिर	टोका	अहमदनगर
26.	सिद्धेश्वर महादेव मंदिर	टोका	अहमदनगर
27.	विष्णु के मंदिर के साथ लगे हुए पांच घाट	टोका	अहमदनगर
28.	दैमाबाद स्थित प्राचीन स्थल एवं अवशेष	दैमाबाद लाडगांव	अहमदनगर
29.	प्राचीन स्थल जिसे स्थानीय रूप से लाडमोड जाना जाता है	नेवासा	अहमदनगर
30.	शहर की बाहरी दीवार का दहीहांडा द्वार	अकोला	अकोला
31.	शहर की बाहरी दीवार में खिड़की द्वार	अकोला	अकोला
32.	शहर की बाहरी दीवार की दक्षिण पूर्वी बुर्जी के साथ प्रत्येक दिशा में 10 वर्षों की लगी हुई दीवारें जिन्हें पांच बुर्ज हसरथ याब जाना जाता है तथा एक फारसी अभिलेख	अकोला	अकोला
33.	बालापुर किला	बालापुर	अकोला
34.	डाक बंगला के समीप छतरी	बालापुर	अकोला
35.	भवानी का काले पत्थर का मंदिर	बरसी ताकिल	अकोला
36.	नरनाला किला 1. अकोट प्रवेशद्वार, 2. अंबर महल, 3. दिल्ली प्रवेशद्वार, 4. बड़ी एवं दो छोटी बंदूकें, 5. महाकाली प्रवेशद्वार, 6. मेंधेयो प्रवेशद्वार, 7. शाहपुर प्रवेशद्वार, 8. सिरपुर प्रवेशद्वार, 9. छोटी मस्जिद, 10. तेल एवं घी रखने के लिए हौज	पाटुर	अकोला
37.	पाटुर गुफा दो गुफा	पाटुर	अकोला
38.	लाल खान के मकबरे के सामने तालाब	अमनेर	अकोला
39.	लाल खान का मकबरा	अमनेर	अमरावती
40.	गाविलगढ़ किला दीवारें तथा उनके द्वारा घेरा हुआ समस्त क्षेत्र	चिकालदा	अमरावती
41.	नवाब इस्माइल खान की नगर दीवार	ब्लिचपुर, अचलपुर	अमरावती
42.	दूला द्वार	ब्लिचपुर, अचलपुर	अमरावती
43.	हरिपुर द्वार	ब्लिचपुर, अचलपुर	अमरावती
44.	हौज कटोरा	ब्लिचपुर, अचलपुर	अमरावती
45.	जीवनपुरा द्वार	ब्लिचपुर, अचलपुर	अमरावती
46.	अनंदेश्वर का मंदिर	लासुर	अमरावती
47.	अजन्ता गुफाएं	अजन्ता	औरंगाबाद
48.	औरंगाबाद गुफाएं	औरंगाबाद	औरंगाबाद

1	2	3	4
49.	रबिया दोरानी का मकबरा बीबी का मकबरा	औरंगाबाद	औरंगाबाद
50.	दौलताबाद किला तथा उसके अंदर के स्मारक जैसे चांद मीनार	दौलताबाद	औरंगाबाद
51.	एलोरा गुफाएं	एलोरा	औरंगाबाद
52.	औरंगजेब का मकबरा	खुलताबाद	औरंगाबाद
53.	मलिक अम्बर का मकबरा	खिलताबाद	औरंगाबाद
54.	प्राचीन स्थल टीला	पैठन	औरंगाबाद
55.	पीतलखोरा गुफाएं	पीतलखोरा	औरंगाबाद
56.	धृष्णेश्वर मंदिर, छतरी तथा अन्य प्राचीन स्थल	वेरुस एलोरा	औरंगाबाद
57.	दो मंदिरों के प्राचीन अवशेषों का क्षेत्र जोकि बड़े पत्थरों के मिश्रण से दो अलग-अलग जगहों पर बने हैं जिसमें एक एकदम पदमपुर के उत्तर में तथा दूसरा एकदम गणेशपुर के दक्षिण में है	पदमपुर	भंडारा
58.	गांव के उत्तर में मंदिर के अवशेष	पदमपुर	भंडारा
59.	गांव के उत्तर पश्चिम में मंदिर के अवशेष	पदमपुर	भंडारा
60.	गणेशपुर गांव के दक्षिण के समीप मंदिर के अवशेष	पदमपुर	भंडारा
61.	मंदिर के अवशेष जिन्हें स्थानीय रूप से नाथ बाबा जाना जाता है	पदमपुर	भंडारा
62.	किला	प्रतापगढ़	भंडारा
63.	पौनी किले की चारदीवारी के अवशेष	पौनी	भंडारा
64.	प्राचीन टीले जिन पर जगन्नाथ का आधुनिक मंदिर खड़ा है	पौनी	भंडारा
65.	हरदुलाला की टेकरी के नाम से जाना जाने वाला टीला	पौनी	भंडारा
66.	क्रोमलिश जिसे टिलोटा फ्राहंग पैन कहा जाता है	पीपलगांव	भंडारा
67.	उक्कडेश्वर महादेव मंदिर	उक्कड पिम्परी	बीड
68.	मोती समाधि	देउवलगांव राजा	बुलढाना
69.	तीन प्राचीन मंदिर	रोतरा	बुलढाना
70.	मस्जिद	फतेखेयडा साखरखेडा	बुलढाना
71.	दो प्राचीन मंदिर	कोधाली	बुलढाना
72.	धर्मशाला जिसे स्थानीय रूप से छतरी कहा जाता है	लोनार	बुलढाना
73.	पन्द्रह मंदिर	लोनार	बुलढाना

1	2	3	4
74.	गायमुख्या मंदिर एवं तालाब	लोनार	बुलढाना
75.	दतिया सुदाना का गायमुख्या मंदिर सं. 1	लोनार	बुलढाना
76.	शहर के पूर्व में वर्गाकार कुंड	लोनार	बुलढाना
77.	दतिया सुदाना का मंदिर	लोनार	बुलढाना
78.	शहर के उत्तर पूर्व कोने में स्थित धर्मशाला	मेहकर	बुलढाना
79.	मस्जिद	रोहिनखेड	बुलढाना
80.	महादेव का मंदिर	साकेगांव	बुलढाना
81.	विष्णु का मंदिर, इस मंदिर के पूर्व में एक प्राचीन भवन के अवशेष एवं छोटे मंदिर के अवशेष	सातगांव	बुलढाना
82.	तालाब	सिंधखेड राजा	बुलढाना
83.	महादेव का मंदिर	सिंधखेड राजा	बुलढाना
84.	लाखुजी जाधवराव की समाधि	सिंधखेड	बुलढाना
85.	किले की दीवार	बल्लारपुर	चन्द्रपुर
86.	किला	भांडक	चन्द्रपुर
87.	एक मंदिर के अवशेषों सहित भद्रनाथ मंदिर के एक दम पूर्व में बड़ा व ऊंचा नोल	भांडक	चन्द्रपुर
88.	तीन आकृतियों सहित पांडवों की गुफाएं	भांडक	चन्द्रपुर
89.	अंचलेश्वर मंदिर एवं अहाता सहित अन्य छोटा मंदिर	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
90.	शहर के अंचलेश्वर द्वार के बाहर गोंड राज्यों के मकबरे का अहाता तथा भवन	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
91.	किले की दीवार	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
92.	सोलह बड़े पत्थरों की आकृतियों सहित लालपेठ मोनोलिथ 1. अन्न पूर्णा, 2. भीम, 3. मछली, 4. गंगा, 5. गणपति, 6. हनुमान, 7. हनुमान, 8. काली, 9. महादेव, 10. महादेव, 11. नंदी, 12. रावण, 13. सांप, 14. कछुआ, 15. गणपति, 16. गंगा	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
93.	नगर निगम कार्यालय के समीप महादेव मंदिर	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
94.	महाकाली का मंदिर	चन्द्रपुर	चन्द्रपुर
95.	केशवनाथ का मंदिर	चुरूल	चन्द्रपुर
96.	प्राचीन मंदिर	देओटेक	चन्द्रपुर

1	2	3	4
97.	दत्तात्रेय, महादेव एवं लक्ष्मीनारायण की आकृतियों वाला हेमदपंथी मंदिर	धनोरा	चन्द्रपुर
98.	प्राचीन पुल	घुटकला	चन्द्रपुर
99.	चंडिकादेवी का प्राचीन मंदिर	घुटकाला	चन्द्रपुर
100.	एक प्राचीन किले के अवशेष	खटोरा	चन्द्रपुर
101.	महादेव का मंदिर	महाद्वारी	चन्द्रपुर
102.	महादेव का मंदिर	नेरी	चन्द्रपुर
103.	रामडिगि मंदिर एवं रामडिगि तालाब	नीमडेला जंगल	चन्द्रपुर
104.	प्राचीन हेमदपंथी मंदिर	पालेबारस	चन्द्रपुर
105.	महादेव का प्राचीन मंदिर	राजगढ़	चन्द्रपुर
106.	मठ	बलसाना	धुलिया
107.	सर्वे नं. 141 में छोटा मंदिर	बलसाना	धुलिया
108.	दुर्गा का मंदिर	बलसाना	धुलिया
109.	शिव का मंदिर	बलसाना	धुलिया
110.	सर्वे नं. 418 में शिव मंदिर के बाईं भाग में मंदिर	बलसाना	धुलिया
111.	सर्वे नं. 418 में उपरोक्त के सामने मंदिर	बलसाना	धुलिया
112.	सर्वे नं. 141 में दुर्गा मंदिर एवं मठ के मध्य मंदिर	बलसाना	धुलिया
113.	ध्वस्त किले एवं गुफाओं के प्राचीन प्रवेशद्वार	भामेर	धुलिया
114.	सात मुस्लिम मकबरे	थालनेर	धुलिया
115.	तीन मुस्लिम मकबरे	थालनेर	धुलिया
116.	प्राचीन स्थल एवं अवशेष	प्रकाशा	धुलिया
117.	प्राचीन मंदिर	अरमोरी	गडचिरोली
118.	पत्थरों का सर्किल	अरसोदा	गडचिरोली
119.	बीस क्रोमलेचिस अथवा किस्तवाएंस का समूह	चामुर्शी	गडचिरोली
120.	शैलकृत गुफाएं	झारापापरा	गडचिरोली
121.	मंदिर समूह	मरकंडा	गडचिरोली
122.	टीपागढ़ की गढी	मुरूमगांव	गडचिरोली
123.	बड़ा मंदिर	थानेगांव	गडचिरोली

1	2	3	4
124.	किले की दीवार	वाइरा	गडचिरोली
125.	भंडारेश्वर का मंदिर	वाइरा	गडचिरोली
126.	पवार की गढ़ी के नाम से जाना जाने वाला प्राचीन टीला एवं स्मारक	बाहाल	जलगांव
127.	चांगदेव का मंदिर	चांगदेव	जलगांव
128.	देवी एवं सांभा का मंदिर	दिधी	जलगांव
129.	महेश्वर मंदिर	पाटन	जलगांव
130.	चंडिका देवी का मंदिर	पाटन	जलगांव
131.	नागार्जुन का मंदिर	पाटन	जलगांव
132.	श्रृंगेर चावडी का मंदिर	पाटन	जलगांव
133.	महादेव मंदिर	संगमेश्वर	जलगांव
134.	मुधाई देवी मंदिर	वाघली	जलगांव
135.	तीन शिलालेखों सहित सिद्धेश्वर का मंदिर	वाघली	जलगांव
136.	प्राचीन स्थल एवं अवशेष	टेकवाडा	जलगांव
137.	पुरातत्वीय स्थल एवं अवशेष	भोकरदान	जालना
138.	पहाड़ी पर एक प्राचीन किले के अवशेष	भीवागढ़	नागपुर
139.	किला	दपनागरतल	नागपुर
140.	महादेव का मंदिर	भोगरा	नागपुर
141.	पत्थरों का सर्किल	जूनापानी	नागपुर
142.	पत्थरों का सर्किल	घोरार	नागपुर
143.	मठ, स्तूप एवं शैलकृत शिलालेख आदि सहित प्राचीन बौद्ध अवशेष	मनसर एवं कहारी	नागपुर
144.	प्रस्तर सर्किल	निलधो	नागपुर
145.	कालीमाता का मंदिर	रामटेक	नागपुर
146.	रामटेक पहाड़ी के अंत में पश्चिमी चढ़ाई पर स्थित बहुत ही प्राचीन वेदियों के अवशेष जिसमें एक मंदिर के पोर्च का हिस्सा है तथा विष्णु के त्रिविक्रम अवतारों की विकृत प्रतिमा है	रामटेक	नागपुर
147.	दत्तात्रेय मंदिर के विपरीत हौदी तथा मंडप	रामटेक	नागपुर

1	2	3	4
148.	प्रस्तर सर्किल	टकलघाट	नागपुर
149.	पांडवलेना के नाम से स्थानीय तौर पर मराहूर ब्राह्मनिकल गुफाएं	माहूर गांव	नांदेड
150.	हिन्दू मंदिर	अम्बेगांव	नासिक
151.	प्राचीन मंदिर	अंजानेरी	नासिक
152.	गुफाएं	अनकई	नासिक
153.	हिन्दू मंदिर	देवथान	नासिक
154.	प्राचीन माटीची गढ़ी	नासिक	नासिक
155.	पांडव लेना गुफाएं	पथरडीह	नासिक
156.	ऐईश्वर मंदिर	सिन्नार	नासिक
157.	गोंडेश्वर महादेव का मंदिर	सिन्नार	नासिक
158.	त्रयम्बकेश्वर मंदिर	त्रिगांलवाडी	नासिक
159.	जैन मंदिर	त्रिगांलवाडी	नासिक
160.	महादेव का हेमदपंधी मंदिर	जोडगे	नासिक
161.	किला	पोनार	वर्धा
162.	महादेव का हेमदपंधी मंदिर	नेयर	यवतमाल
163.	भगवती पंडारादेवी का मंदिर	पंडारदेवी	यवतमाल
164.	कमलेश्वर का मंदिर	पाथरोट	यवतमाल
165.	महादेव मंदिर	रांत स्वांगि	यवतमाल
166.	महादेव मंदिर	रुई - वाई	यवतमाल
167.	श्रीमहादेव का हेमदपंधी मंदिर तपोनेश्वर	तापोना	यवतमाल
168.	महादेव मंदिर	येलाबारा	यवतमाल
	मुंबई मंडल		
1.	ब्रह्मपुरी स्थित प्राचीन स्थल	कोल्हापुर	कोल्हापुर
2.	पन्हाला किला 1. अम्बरखाना, 2. आंध्र वाघ, 3. धर्म कोपथी, 4. नाइकिनिचा सज्जा, 5. तीन दरवाजा, 6. वाघ दरवाजा, 7. बुर्जियों के साथ ताताबानी	पन्हाला	कोल्हापुर
3.	बौद्ध गुफाएं	पन्हाला	कोल्हापुर

1	2	3	4
4.	सायन की समस्त पहाड़ी जिसके साथ पहाड़ी के उत्तर, पूर्व एवं दक्षिण - पूर्व स्थित भवनों के प्राचीन पुर्तगाली अवशेष भी हैं	सायन	मुम्बई
5.	शिव को दर्शाती हुई एकाश्म बैस रिलीफ	परेल गांव	मुम्बई
6.	प्राचीन पुर्तगाली चर्च, मीनारें तथा गुफाएं	मंडपेश्वर	मुम्बई सब अर्बन
7.	बौद्ध गुफाएं	कन्हेरी	मुम्बई सब अर्बन
8.	जोगेश्वरी गुफाएं	माजस	मुम्बई सब अर्बन
9.	कोंडिवाटे गुफाएं	कोंडिवाटे	मुम्बई सब अर्बन
10.	मंडपेश्वर गुफाएं	मंडपेश्वर	मुम्बई सब अर्बन
11.	गुफा के ऊपर पुर्तगाली मठ एवं साथ ही पहाड़ी पर विशाल घाच टावर	मंडपेश्वर	मुम्बई सब अर्बन
12.	सोनगढ़	अचलोली	रायगढ़
13.	कैथेड्रल	अगरकोट	रायगढ़
14.	चौबुर्जी कैसल अथवा चेठल का कारखाना	अगरकोट	रायगढ़
15.	अगस्टाइन के चर्च एवं कान्वेंट्स	अगरकोट	रायगढ़
16.	डोमिनियन चर्च एवं कान्वेंट	अगरकोट	रायगढ़
17.	जुसुइट मठ	अगरकोट	रायगढ़
18.	कोठी	अगरकोट	रायगढ़
19.	बुरूज	अगरकोट	रायगढ़
20.	सेंट फ्रांसिस जेवियर की चेपल	अगरकोट	रायगढ़
21.	सातखानी सेंट बारबरा की मीनार	अगरकोट	रायगढ़
22.	दो द्वार - पोर्टा दा मार तथा पोर्टा दा टेरा	अगरकोट	रायगढ़
23.	हीराकोटा प्राचीन किला	अगरकोट	रायगढ़
24.	कोलाबा किला जिसमें शामिल है 1. मानिक चवाड़ा, 2. नानीसाहिब कस महल, 3. उत्तरी कासवे, 4. पदमावती की श्राइन, 5. जलाश्रय अप्सरा, 6. सरोज काट, 7. भवानी की श्राइन, 8. मारुति की श्राइन, 9. यशवंतादारी की श्राइन, 10. तालधर, 11. दक्षिण कासवे, 12. बोपडेक का मंदिर, 13. अनपती-पेन-चयाटेन का मंदिर, 14. गुलाबाई अथवा महाश्रुति का मंदिर, 15. कनोबा का मंदिर, 16. थोर्ले वाडा, 17. महादेव का मंदिर, 18. मुस्लिम संत का मकबरा	अगरकोट	रायगढ़

1	2	3	4
25.	गुफा	अम्बीवली	रायगढ़
26.	बीरवाडी किला	बीरवाडी	रायगढ़
27.	बारबार का महल	चेठल	रायगढ़
28.	दादेर सीढ़ियां	चेठल	रायगढ़
29.	कमान आर्च	चेठल	रायगढ़
30.	मस्जिद	चेठल	रायगढ़
31.	राजकोट	चेठल	रायगढ़
32.	अंगरे का मकबरा	चेठल	रायगढ़
33.	नृत्यरत लड़कियों का वाडा	चेठल	रायगढ़
34.	चन्द्रगढ़	धवाला	रायगढ़
35.	एलीफेंटा गुफाएं	धारापुरी	रायगढ़
36.	धेरागढ अथवा सुरगढ़ किला	धेरा सुरगढ़	रायगढ़
37.	धोशालगढ़ किला	धोसाले	रायगढ़
38.	प्राचीन किला जिसमें गोड कंगोरमेल का मंदिर तथा दो तालाब हैं	काटासारी कंगोरी	रायगढ़
39.	बौद्ध गुफाएं	गोमाशी	रायगढ़
40.	रायगढ़ किले के पास एक प्रपाती पहाड़ी जिसमें पानी की एक शैलकृत हौदी है। इसे पहले कैदियों के लिए कारागार के रूप में प्रयुक्त किया जाता है	कादासारी लिंगाना	रायगढ़
41.	गुफाएं	कोल	रायगढ़
42.	सर्वे नं. 49 व 50 में गुफाएं	कोल	रायगढ़
43.	गुफाएं	कोंधाने	रायगढ़
44.	प्राचीन किला	कोरलाई	रायगढ़
45.	औचितगढ़	मेधे	रायगढ़
46.	गुफाएं	कुडा	रायगढ़
47.	कासा कामसा किला	मुरूद	रायगढ़
48.	थनाला गुफाएं	नाडसुर	रायगढ़
49.	नागोधाना पुल	नागोधाना	रायगढ़
50.	खडसामाला गुफाएं	नेनावाली	रायगढ़

1	2	3	4
51.	चार मीनारों सहित जीजामाता की समाधि	पचाड	रायगढ़
52.	जीजामाता का वाडा जिसमें चार जीर्णशीर्ण अवस्था के मकान तथा तीन कुएं जोकि प्रस्ताव दीवार से घिरे हैं	पचाड	रायगढ़
53.	गुफाएं	पाले	रायगढ़
54.	कोटाली किले के समीप गुफाएं	पेठ	रायगढ़
55.	दो लोहों की बंदूकों तथा एक कांस्य की बंदूक सहित कोटाली किला	पेठ	रायगढ़
56.	जंजीरा किला	राजापुरी	रायगढ़
57.	खोल्कर नाजिक धुमज स्थित मकबरे खोखेरी धुमज	राजापुरी	रायगढ़
58.	रायगढ़ स्थित किला	रायगढ़	रायगढ़
59.	ताला किला	ताला	रायगढ़
60.	एलीफेंट द्वीप पर ईंटों का प्राचीन स्तूप	धारापुरी	रायगढ़
61.	कोंडाने गुफाएं	खपोली	रायगढ़
62.	आगा खाँ पैलेस भवन	पूना	पुणे
63.	भांबुराडा का गुफा मंदिर	पूना	पुणे
64.	प्राचीन दुर्ग जिसे शनिवारवाडा के रूप में जाना जाता है	पूना	पुणे
65.	प्राचीन यूरोपियन मकबरे	पूना	पुणे
66.	किला	राजमारची	पुणे
67.	उत्खनन एवं शिलालेख	शेलारवाडी	पुणे
68.	किला	वीसापुर	पुणे
69.	हबसी गुंबज के समीप छोटी दरगाह	अगार	पुणे
70.	गुफा मंदिर तथा शिलालेख	बेडसा	पुणे
71.	गुफा मंदिर तथा शिलालेख	भाजा	पुणे
72.	नाना पास नानेघाट स्थित गुफाएं एवं शिलालेख	घाटघर	पुणे
73.	गुफाएं, मंदिर तथा शिलालेख	जुनार	पुणे
74.	शिवनेरी का किला	जुनार	पुणे
75.	हबसी गुंबज	जुनार	पुणे
76.	गुफाएं, मंदिर तथा शिलालेख	कारला	पुणे

1	2	3	4
77.	लाक एवं स्लूस द्वारों सहित पुराना पुल	खेड	पुणे
78.	दिलावर खान की मस्जिद	खेड	पुणे
79.	दिलावर खान का मकबरा	खेड	पुणे
80.	लोहागढ़ किला	लोहागढ़	पुणे
81.	भुलेश्वर महादेव मंदिर	मालासिरस	पुणे
82.	मोहम्मद तुगलक की मस्जिद	खानापुर	सांगली
83.	मस्जिद	दभोल	रत्नागिरि
84.	शैलकृत गुफाएं गणेश लेना समूह	दपोली	रत्नागिरि
85.	सुवर्णदुर्ग किला	हरनाई	रत्नागिरि
86.	जयगढ़ किला	जयगढ़	रत्नागिरि
87.	विजयदुर्ग किला	विजयदुर्ग	रत्नागिरि
88.	पंता का कोट अथवा गोट खुला स्थान	कराड	सतारा
89.	कृष्णा नदी का प्राचीन मंदिर	प्राचीन महाबलेश्वर	सतारा
90.	झबरेश्वर महादेव मंदिर	फाल्टन	सतारा
91.	बौद्ध गुफाएं	जाखिनवाडी	शोलापुर
92.	बेगमी का मकबरा	घोडेश्वर	शोलापुर
93.	औरंगजेब का किला	मचनुर	शोलापुर
94.	श्रीसिद्धेश्वर का प्राचीन मंदिर जोकि पेवड़ कोर्ट में है	मचनुर	शोलापुर
95.	ढका हुआ कोलोनेड कुएं के दक्षिणी ओर	महालुंग	शोलापुर
96.	महादेव का हेमदपंथी मंदिर	महालुंग	शोलापुर
97.	विठोबा का हेमदपंथी मंदिर	महालुंग	शोलापुर
98.	हेमदपंथी कुआं	महालुंग	शोलापुर
99.	महादेव प्रस्तर	महालुंग	शोलापुर
100.	देवी यमाई का मंदिर	महालुंग	शोलापुर
101.	प्राचीन किला	शोलापुर	शोलापुर
102.	प्रत्सेक ओर विरागल प्रस्तरों सहित प्रवेशद्वार एवं प्राचीन मारुति मंदिर	वैलापुर	शोलापुर
103.	दो श्राइन वाला प्राचीन मंदिर	वैलापुर	शोलापुर

1	2	3	4
104.	प्राचीन मंदिर तथा विरागल अथवा मूर्तिकला स्मारक प्रस्तर	वेलापुर	शोलापुर
105.	सरकारवाडा का प्राचीन मंदिर जिले स्थानीय रूप से पारसनाथ मंदिर जाना जाता है।	वेलापुर	शोलापुर
106.	हरनारेश्वर तथा अर्द्धनारीश्वर का मंदिर, एक देमदमंधी हौज छोटा वर्गाकार कुंड तथा परिसर में रखे हुए विनागल प्रस्तर	वेलापुर	सिंधुदुर्ग
107.	सिंधुदुर्ग किला	मालवन	थाणे
108.	अम्बरनाथ का मंदिर	अम्बरनाथ	थाणे
109.	किला	अरनाला	थाणे
110.	किला तथा पुर्तगाली अवशेष	बसैन	थाणे
111.	ठमाराले गांव के बोलिंज वाले मार्ग के पश्चिम की तरफ तालाब	बोलिंज	थाणे
112.	सोनार भाट के नाम से स्थानीय रूप से जाना जाने वाला टीला	गास	थाणे
113.	बुरूड पहाड़ी पर गुफाएं	खनवाड़ा	थाणे
114.	माहुली किला	माहुलि	थाणे
115.	बुरूड कोट मारदेस के नाम से स्थानीय रूप से जाना जाने वाला टीला	मारदेस	थाणे
116.	ब्राह्मणिकल गुफाएं	पोलु सोनाला	थाणे
117.	उत्कीर्ण प्रस्तर	वाडा	थाणे

[हिन्दी]

एएआई की बकाया देय राशि

1026. श्रीमती किरण माहेश्वरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनेक अनुसूचित विमान कंपनियां और विदेशी विमान कंपनियों पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) की अत्याधिक धनराशि बकाया है;

(ख) यदि हां, तो आज तक बकाया धनराशि का विमान कंपनी-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन विमान कंपनियों से देय राशि की वसूली के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) दिनांक 30.09.2008 तक भारतीय विमानपत्तन (एएआई) की सेवाओं के प्रति अनुसूचित एयरलाइनों एवं विदेशी एयरलाइनों की शेष बकाया राशि संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) और (घ) देय राशियों की वसूली के लिए अनुस्मारकों तथा व्यक्तिगत स्तर की बैठकों के माध्यम से निवारक कार्रवाई की गई है। इसके बावजूद भुगतान न किए जाने के मामले में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास उपलब्ध सिक्योरिटी डिपोजिट में से इन देयों को समायोजित किया जाएगा।

जहां तक विदेशी एयरलाइनों का संबंध है ओवर फ्लाईंग प्रचालनों के बिलों और वसूली का कार्य जनवरी 2007 से प्रभावी विशिष्ट करार के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय विमान यातायात संगठन

(आईएटीए) के माध्यम से किया जाता है। जनवरी 2007 से पूर्व के ओवर फ्लाईंग प्रचालनों के लिए प्रतिपादन एवं कार्यान्वयन हेतु आईएटीए के साथ एक अनुपूरक करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

मध्यस्थता के माध्यम से राष्ट्रीय वाहक के कुछ बकाया देयों के संबंध में भी प्रयास किए गए हैं।

विवरण

दिनांक 30.09.2008 को विदेशी एयरलाइनों एवं अनुसूचित एयरलाइनों के प्रति बकाया शेष राशियाँ

(ए) अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों के प्रति देय राशियाँ

क्र.सं.	एयरलाइन का नाम	बकाया
1.	नैसिल	653.10
2.	किंगफिशर-एयर डेक्कन	255.58
3.	जेट एयरवेज-जेट लाइन	36.63
4.	स्पाइस जेट	21.39
5.	इंडीगो	5.46
6.	गो एयरलाइंस	7.98
7.	पारामाउंट	10.62
8.	ब्लू डार्ट	0.78
9.	अन्य	20.31
कुल(ए)		1011.86

(बी) विदेशी एयरलाइनों के प्रति देय राशियाँ

क्र.सं.	एयरलाइन का नाम	बकाया
1	2	3
1.	एअर एशिया	0.70
2.	एयर यूरोप	4.33
3.	एयर फ्रांस	2.37
4.	एयर मालदीव	0.43
5.	एयराफ्लोट रशियन इ. एयरलाइन	0.33
6.	एयर एरेबिया	2.91

1	2	3
7.	एयर नेपाल इ.	0.36
8.	एलिटालिया एयरलाइंस	0.89
9.	एटलस एयर	0.78
10.	एटलांटिक आइसलैंडिक	0.26
11.	ब्रिटिश एयरवेज	2.04
12.	ब्रिटैनिया एयरवेज	1.81
13.	बंगलादेश बीमान	0.93
14.	बीपी एमोको पिक	0.41
15.	कार्गोलक्स एयरलाइंस	1.11
16.	चाइना एयरलाइंस	0.31
17.	कास्मिक एयर	0.28
18.	कैथे पेसिफिक	2.27
19.	डूक एयर	5.54
20.	यूराफ्लाइस्पा	0.82
21.	इवा एयर	1.83
22.	इजिप्ट एयर	0.28
23.	एमिराट्स एयरलाइंस	7.40
24.	एतिहाद एयरवेज	3.63
25.	यूथोपियन एयरलाइंस	1.24
26.	एक्सपो एविएशन प्रा.लि.	0.31
27.	फिन एयर	0.82
28.	फस्ट च्वाइस एयरवेज	0.29
29.	फ्रिडम एयरोसर्विस लि.	0.47
30.	फेडरल एक्सप्रेस का.	0.43
31.	गल्फ एयर	4.43
32.	गरूड इंडोनेशिया एयरलाइंस	2.52
33.	कौनिया एयरवेज	0.60
34.	कजाकिस्तान एयरवेज	0.25

1	2	3
35.	केएलएम रायल डच एयरलाइंस	1.58
36.	कोरियन एयरलाइंस	0.31
37.	क्रैनोयास्क एयर	0.52
38.	कुवैत एयरवेज	0.36
39.	लुडा एयर	0.65
40.	लुफ्तहांसा जर्मन एयरलाइंस	2.19
41.	लुफ्तहांसा जर्मन कार्गो	0.51
42.	लिविंग्स्टन स्पा	0.66
43.	मलेशिया एयरलाइंस	2.54
44.	मार्टिनियन हालैण्ड एन बी	1.61
45.	मिहिन लंका प्रा.लि.	3.61
46.	एमआईसी	0.51
47.	मोनाच एयरवेज	0.38
48.	मोनटिज एविएशन	2.05
49.	नार्थ वेस्ट एयरलाइंस	0.47
50.	ओमान एयर	1.53
51.	ओलंपिक एयरलाइंस	0.88
52.	फिलीपिन्स एयरलाइंस	1.15
53.	पाकिस्तान इ. एयरलाइंस	0.73
54.	फूकेट एयरलाइंस	1.37
55.	क्वांटास एयरलाइंस	0.43
56.	कतर एयरवेज	2.92
57.	राक एयरवेज	0.27
58.	रायल जार्डियन एयरलाइंस	0.51
59.	रायल नेपाल एयरलाइंस	0.30
60.	साऊदी अरेबियन एयरलाइंस	1.62
61.	स्कैंडिनवियन एयरलाइंस	1.15
62.	स्कैन एयर लिमिटेड	0.53

1	2	3
63.	सहारा	0.25
64.	सिंगापुर एयरलाइंस	4.63
65.	सिंगापुर एयरलाइन कार्गो	1.86
66.	श्रीलंकन एयरलाइंस	8.82
67.	थाइ जेट इ. ग्रुप को.	0.88
68.	तुर्कमेनिस्तान एयरलाइंस	0.79
69.	तुर्किस एयरलाइंस	2.12
70.	तरोम रोमानियन एयरलाइंस	0.36
71.	ट्रांस एयरो एयरलाइंस	1.49
72.	थाइ एयरलाइंस	6.30
73.	यूनाइटेड एविएशन सर्विसेज	2.02
74.	यूनाइटेड पार्सल सर्विस	0.32
75.	वियतनाम एयरलाइंस को.	0.43
76.	वीपीबीईएल	0.53
77.	अन्य**	48.40
कुल(ख)		1170.77

*अन्यों में 25 लाख रुपए से कम के छोटे मामले, अदालती मामले तथा गैर प्रचालनिक एयरलाइनों शामिल हैं।

**25 लाख से कम की देय राशि वाले मामले।

[अनुवाद]

नागर विमानन उद्योग हेतु लोकपाल

1027. श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोधा:

श्री मिलिन्द देबरा:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मंत्रालय समस्त विमानन उद्योग के लिए लोकपाल की नियुक्ति करने की योजना बना रहा है जिसके पास उत्पीड़ित यात्री विमान कंपनियों के विरुद्ध शिकायतें दर्ज करा सकते हैं;

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

(ग) लोकपाल को क्या भूमिका दिए जाने की आशा है और लोकपाल के अधिकार और प्रकार्य क्या हैं; और

(घ) प्राप्त शिकायतों और उनके निपटान के लिए मौजूदा प्रणाली क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) टिकटों की धन वापसी, व्हील चेयर के लिए लगाए जाने वाले प्रभार आदि के संबंध में यात्रियों की शिकायतों के संबंध में एयरलाइनों को सुझाव दिया गया है कि वे इस संबंध एक स्व विनियामक तंत्र के रूप में एक लोकपाल की नियुक्ति करें जो एयरलाइनों के समूह के लिए हो सकता है या क्षेत्रवार हो सकता है।

(घ) जब कभी ऐसी शिकायतें प्राप्त होती हैं उन्हें संबंधित एयरलाइनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा जाता है। उनकी टिप्पणियां प्राप्त होने पर शिकायतकर्ता को उनसे अवगत कराया जाता है। एयरलाइन प्रचालकों के विनियामक के रूप में, यदि आवश्यक हो, नागर विमानन महानिदेशालय संबंधित एयरलाइंस से निवारक उपाय करने को कहता है।

हाई स्पीड रेल परियोजनाएं

1028. श्री अनन्त नायक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के पास हाई स्पीड रेल परियोजनाओं की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं में कितना निवेश होने की संभावना है;

(ग) क्या इन हाई स्पीड रेल परियोजनाओं की स्थापना करने हेतु अन्य देशों के साथ सहयोग करने का विचार है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) जी नहीं। रेल मंत्रालय ने अत्याधुनिक, सिगनल एवं गाड़ी नियंत्रण प्रणाली से युक्त उच्च रफ्तार यात्री गलियारों के निर्माण के लिए पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन ही आयोजित करने का विनिश्चय किया है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

वरिष्ठ नागरिक भरण-पोषण और कल्याण अधिनियम, 2007

1029. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आज तक केवल सात राज्यों ने वरिष्ठ नागरिक भरण-पोषण और कल्याण अधिनियम 2007 को अधिसूचित किया है तथा केवल एक राज्य ने भरण-पोषण अधिकरण की स्थापना की है;

(ख) यदि हां, तो सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अनिवार्य रूप से वरिष्ठ नागरिक भरण-पोषण और कल्याण अधिनियम, 2007 का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने हेतु क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) देश में वरिष्ठ नागरिकों की कुल आबादी कितनी है और उनमें से कितने गरीबी रेखा से नीचे रह रहे हैं; और

(घ) सरकार कितने वृद्धाश्रमों का संचालन कर रही है और वे कहाँ-कहाँ स्थित हैं और उनमें उपलब्ध सुविधाओं का ब्यौरा क्या है और मौजूदा सुविधाओं में वृद्धि/सुधार करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुष्मलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) अब तक, इस अधिनियम में 16 राज्यों और 3 संघ राज्य क्षेत्रों को अधिसूचित किया गया है। अधिनियम के कार्यान्वयन का कार्य राज्य सरकारों के कार्यक्षेत्र में आता है।

(ग) वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार, 60 वर्ष इससे अधिक की आयु के वरिष्ठ नागरिकों की जनसंख्या 7,66,321 है। गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले वरिष्ठ नागरिकों के संबंध में कोई विशिष्ट आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) केन्द्र सरकार सीधे किसी भी वृद्धाश्रम का संचालन नहीं करती। तथापि, यह मंत्रालय "वृद्धजनों के लिए समेकित कार्यक्रम" योजना के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को 463 वृद्धाश्रमों को संचालित करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करता है जो इसके निवासियों को आश्रय, भोजन, चिकित्सीय सहायता और मनोरंजन की सुविधाएं प्रदान करते हैं। मौजूदा सुविधाओं को बढ़ाने के लिए इस योजना में 1.4.2008 को संशोधन किया गया है।

कच्चे तेल के मूल्यों में कटौती

1030. श्री विजय कृष्ण:

श्री एस.के. खारबेनधन:

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

(क) क्या श्री चतुर्वेदी की अध्यक्षता वाली समिति ने पेट्रोलियम उत्पादों पर राजसहायता देने के मुद्दे पर अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने इसके क्रियान्वयन के पश्चात आम आदमी पर पड़ने वाले प्रभाव का अध्ययन किया है;

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस पर क्या कदम उठाए हैं; और

(ङ) सरकार ने पेट्रोलियम उत्पादों पर दी जाने वाली राजसहायता को चरणबद्ध तरीके से खत्म करने से आम आदमी पर पड़ने वाले भार को कम करते हुए क्या कदम उठाए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिगशा पटेल): (क) तेल कंपनियों की वित्तीय स्थिति की जांच करने के उद्देश्य से श्री बी.के. चतुर्वेदी की अध्यक्षता में एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया है, समिति ने अपनी रिपोर्ट 31.7.2008 को प्रस्तुत की है।

(ख) समिति की मुख्य सिफारिशें निम्नवत् हैं-

- (1) रिफाइनरी द्वार पर मूल्य निर्धारण को वर्तमान व्यापार समता (पेट्रोल और डीजल के लिए) तथा आयात समता (मिट्टी तेल तथा एलपीजी के लिए) को पोत पर्यंत निशुल्क (एफओबी) निर्यात समता आधार पर परिवर्तित करना।
- (2) पेट्रोल का मूल्य मार्च, 2009 तक पूर्णतः परावर्तित अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के अनुरूप समायोजित करना तथा डीजल का मूल्य 24 माह में पूर्णतः परावर्तित अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के अनुरूप समायोजित करना।
- (3) औद्योगिक और वाणिज्यिक प्रयोक्ताओं को बाजार मूल्यों पर की जाने वाली डीजल की बिक्री को वाणिज्यिक दृष्टि से निर्धारित करना।

(4) एक बार इन मूल्य समायोजनों के पूरा हो जाने के बाद, सरकार को पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य निर्धारण की प्रक्रिया को छोड़ देना चाहिए और एक प्रतिस्पर्धा बाजार प्रक्रिया के रूप में मूल्य निर्धारण किया जाना चाहिए।

(5) एलपीजी (घरेलू) तथा एसकेओ (पीडीएस) पर राजसहायता केवल बीपीएल परिवारों तक सीमित होनी चाहिए। इस राजसहायता को शहरी तथा अर्ध-शहरी क्षेत्रों में स्मार्ट कार्ड या नगदी अंतरण द्वारा पहुंचाया जाना चाहिए न कि उत्पाद को बाजार मूल्य से कम मूल्यों पर आपूर्ति करके करना चाहिए।

(6) घरेलू एलपीजी के लिए, राजसहायता प्राप्त आपूर्ति की हकदारी वर्ष में 6 रिफिल तक कम कर देनी चाहिए, जिसे उत्तरोत्तर आगामी वर्षों में 4 रिफिल, 2 रिफिल तथा शून्य रिफिल तक कम किया जाए।

(ग) और (घ) समिति द्वारा दी गई सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं।

(ङ) अंतर्राष्ट्रीय बाजार के तेल मूल्यों का सीधा प्रभाव देश में पेट्रोलियम उत्पादों के लागत मूल्यों पर पड़ता है। उच्च अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों के प्रभाव से आम आदमी के हितों को सुरक्षित रखने के लिए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं-

(1) यह सुनिश्चित करना कि वृद्धि भार सभी पणधारकों नामतः सरकार, तेल कंपनियों और उपभोक्ताओं के बीच निम्न प्रकार से समान रूप से बांटा गया है-

* सरकार द्वारा सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को तेल बाण्ड जारी किया जाना ताकि उन्हें उनकी अल्प वसूलियों की आंशिक भरपाई की जा सके।

* मूल्य रियायतें देते हुए सार्वजनिक क्षेत्र की अपस्ट्रीम तेल कंपनियों द्वारा अल्प वसूलियों का कुछ भाग बांटना।

* डाऊनस्ट्रीम तेल कंपनियों द्वारा शेष अल्प वसूलियों को वहन करना।

(2) कच्चे तेल पर सीमा शुल्क शून्य तथा पेट्रोल और डीजल पर 2.5% तक कमी।

(3) बगैर ब्रांड वाले पेट्रोल तथा बगैर ब्रांड वाले डीजल पर 1 रुपए प्रति लीटर तक उत्पाद शुल्क में कमी; तथा

- (4) सरकार ने मौजूदा राजसहायता प्राप्त योजनाओं नामतः "पीडीएस मिट्टी तेल तथा घरेलू एलपीजी राजसहायता योजना, 2002 तथा "भाड़ा राजसहायता (दूर-दराज क्षेत्रों के लिए) योजना 2002, को और तीन वर्षों अर्थात् 1.4.2007 से 31.3.2010 तक बढ़ा दिया है, तथा
- (5) पेट्रोल, डीजल तथा घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्यों में 5 जून 2008 से मामूली वृद्धि करना।

महानगरों के विमानपत्तनों पर हवाई यातायात में भीड़भाड़ और यात्री सुविधाएं

1031. श्री जसुभाई धानाभाई चारड़: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हवाई यातायात में अत्यधिक वृद्धि होने के कारण सभी महानगरों के विमानपत्तनों पर हवाई यातायात में भीड़भाड़ बढ़ रही है;

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

(ग) क्या विमानपत्तनों पर अवसंरचनात्मक सुविधाओं के अभाव के कारण यात्रियों को उपलब्ध सुविधाएं भी अपर्याप्त हैं;

(घ) यदि हां, तो महानगरों के विमानपत्तनों पर नए एयरलाइन आपरेटरों को अनुमति देते समय पालन किए जाने वाले दिशानिर्देशों और प्रक्रियाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार ने हवाई यातायात में भीड़भाड़ को कम करने और यात्रियों की सुविधाओं में सुधार करने हेतु क्या उपाय किए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) विमान यातायात में अत्यधिक वृद्धि के कारण कतिपय अवसंरचनात्मक कठिनाइयां सामने आ रही हैं, विशेष रूप से मुम्बई तथा दिल्ली हवाईअड्डों पर। सरकार ने संयुक्त उधम मार्ग द्वारा इन हवाईअड्डों का विश्व स्तरीय मानकों के अनुरूप आधुनिकीकरण तथा विस्तार किया है। चैन्नई तथा कोलकाता में अन्य मैट्रो हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण का कार्य भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा है, जबकि बेंगलूर तथा हैदराबाद में नए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे स्थापित किए गए हैं।

(घ) अन्तर्राष्ट्रीय परिपाटी के अनुसार सभी उड़ानों के प्रचालनों के लिए टाईम स्नाट वाणिज्यिक इनपुटों तथा प्रचालनिक व्यवहार्यता के आधार पर स्वयं एयरलाइनों द्वारा प्रस्तावित किये जाते हैं। इन स्लाटों को हवाईअड्डा प्रचालकों तथा एएनएस सेवा प्रदाता, जो

अनुरोधित समय पर उड़ानों की हैंडलिंग की व्यवहार्यता की जांच करते हैं, द्वारा क्लियरेंस दिए जाने के पश्चात् स्वीकृत किया जाता है। उड़ानों को कम भीड़भाड़ वाले समय में समायोजित किए जाने का भी प्रयास किया जाता है।

(ङ) दिल्ली हवाईअड्डे पर नए रनवे 11/29 के निर्माण तथा तीसरे रनवे 11/29 के लिए उपलब्ध कराई गई एएनएस अवसंरचना जैसे नए दिक्कचालन उपकरण तथा डीवीओआर, डीएमई तथा कैट-3बी आईएलएस के परिणामस्वरूप स्थिति में व्यापक रूप से सुधार होने की आशा है। इसके अतिरिक्त, एडवांस सरफेस मूवमेंट गार्डिडेंस एण्ड कंट्रोल प्रणाली के संवर्धन का कार्य प्रगति पर है जो खराब दृश्यता के दौरान भी हवाईअड्डे के संचलन क्षेत्र में ग्राउंड पर सभी वाहनों तथा विमानों को निगरानी कवरेज उपलब्ध कराता है। आईएलएस और एडवांस सरफेस मूवमेंट गार्डिडेंस एण्ड कंट्रोल प्रणाली की सहायता से विमान क्षेत्र के उपर विमान यातायात की व्यस्तता को, विशेष रूप से निम्न दृश्यता के दौरान, कम किया जा सकता है। मुम्बई हवाईअड्डे पर भी एडवांस सरफेस मूवमेंट गार्डिडेंस एण्ड कंट्रोल प्रणाली का प्रावधान किया गया है।

चिक्काजाजूर रेलवे स्टेशन का उन्नयन

1032. श्री जी.एम. सिद्दीकुर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक राज्य सरकार ने चिक्काजाजूर रेलवे स्टेशन के उन्नयन हेतु कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने इस प्रस्ताव पर विचार किया है और उसको मंजूरी दे दी है; और

(ग) यदि हां, तो इस उक्त उन्नयन के कब तक पूरा होने की संभावना है तथा इन परियोजनाओं के लिए कितनी धनराशि का आवंटन किया गया है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

झारखंड में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

1033. डा. धीरेन्द्र अग्रवाल: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में झारखंड में कितने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग कार्य कर रहे हैं;

(ख) गत तीन वर्षों एवं चालू वर्ष के दौरान इन उद्योगों द्वारा निर्यात की गई वस्तुओं का उद्योग-वार एवं मात्रा-वार ब्यौरा क्या है और अर्जित विदेशी मुद्रा का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार ने इन उद्योग को वित्तीय सहायता देने हेतु क्या कदम उठाए हैं ताकि वे अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा का सामना कर सकें?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (ग) झारखंड सहित देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग/इकाइयों संबंधी आंकड़े एवं अर्जित विदेशी मुद्रा के ब्यौरे केंद्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार संबंधी स्कीम के तहत कार्यान्वयन एजेंसियों/उद्यमियों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र तथा मशीनरी की लागत के 25% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपए है अथवा दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपए हैं, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है।

वित्तीय सहायता का तीव्र वितरण सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने 1.4.2007 से खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की स्थापना/आधुनिकीकरण/विस्तार संबंधी स्कीम के तहत संवितरण प्रक्रिया का विकेंद्रीकरण बैंकों के जरिए करने का निर्णय लिया है।

सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के विकास को बढ़ावा देने के लिए अन्य संवर्धनात्मक उपायों के अलावा खाद्य प्रसंस्करण इकाइयों की स्थापना एवं आधुनिकीकरण, बुनियादी ढांचे के सृजन, अनुसंधान एवं विकास में समर्थन, मानव संसाधन विकास के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के वास्ते कई योजना स्कीमों का निर्माण और कार्यान्वयन किया है। इसके अलावा, सरकार ने करों में कमी, उत्पाद शुल्क में छूट/कमी, खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की वृद्धि को बढ़ावा देने और उन्हें अधिक प्रतियोग्यतापरक बनाने की दृष्टि से विशिष्ट खाद्य मर्दों पर उत्पाद शुल्क में कमी जैसे कई कदम उठाए हैं। मंत्रालय परीक्षण प्रयोगशाला, हैजार्ड एनालिसिस क्रिटिकल कंट्रोल पाइंट (एचएसीसीपी), अंतर्राष्ट्रीय मानकीकरण संगठन (आई.एस.ओ.) 9000 जैसी गुणवत्ता प्रणालियों के कार्यान्वयन, अनुसंधान तथा विकास के संवर्धन, क्षमता निर्माण और मानव संसाधन विकास संबंधी अपनी योजना स्कीम के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को सहायता प्रदान करता है ताकि वे अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतियोगिता का सामना कर सकें।

[अनुवाद]

पर्यटन कार्यालय

1034. श्री नवीन जिन्दल: क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश तथा विदेश में पर्यटन कार्यालयों की स्थान-वार कुल संख्या कितनी है;

(ख) क्या भारत में और अधिक संख्या में पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए विदेशों में नये स्थानों पर पर्यटन कार्यालय खोलने का विचार है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) भारत में 20 भारत पर्यटन कार्यालय और 14 विदेश स्थित कार्यालय निम्न स्थानों पर स्थित हैं:-

भारत में भारत नई दिल्ली, आगरा, जयपुर, वाराणसी, कोलकाता, पटना, भुवनेश्वर, पोर्ट ब्लेयर, गुवाहाटी, शिलांग, इम्फाल, नाहरलगुन, मुम्बई, औरंगाबाद, गोवा, खजुराहो, चेन्नई, बंगलौर, हैदराबाद और कोच्चि।

विदेश स्थित भारत न्यूयार्क, लास एंजिलस, टोरंटो, सिडनी, पर्यटन कार्यालय सिंगापुर, फ्रैंकफर्ट, पेरिस, मिलान, एम्सटर्डम, लंदन, दुबई, जोहान्सबर्ग, टोकियो और बीजिंग।

(ख) और (ग) जी, नहीं।

[हिन्दी]

रेल बजट में घोषित नई रेलगाड़ियों को शुरू करना

1035. डा. सत्यनारायण जटिया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2007-08 और 2008-09 के रेल बजट में प्रस्तावित गाड़ियों का ब्यौरा क्या है और इन गाड़ियों को शुरू करने संबंधी कार्यक्रम क्या हैं;

(ख) इंदौर-अमृतसर एक्सप्रेस को बाया इंदौर होकर चलाने तथा जनता की मांग के अनुरूप यात्री सुविधाएं प्रदान करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) देश में तीर्थस्थानों को एक दूसरे से जोड़ते हुए क्या कदम उठाए गए हैं तथा तीर्थयात्रा के लिए रेल यात्रियों को क्या विशेष सुविधाएं दी गई हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेल बजट भाषण 2007-08 तथा 2008-09 के शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित गाड़ियां निम्नानुसार हैं:

(गाड़ी जोड़ियों में)

वर्ष	शुरू किए जाने लिए घोषित गाड़ियां	चलाई गई गाड़ियां	शेष
2007-08	45	43	2 (विल्सुपुरम तथा मेइलादुगुरई के बीच आमान परिवर्तन कार्य पूरा न होने के कारण)
2008-09	63	21	42

रेलवे बजट में घोषित गाड़ियां चल स्टॉक की उपलब्धता तथा अवसंरचनात्मक कार्यों जैसे आमान परिवर्तन, नई लाइनों, पिट लाइनों आदि के पूरा होने के अध्यधीन आगामी वित्त वर्ष के दौरान शुरू की जाती हैं।

(ख) 9325/9326 इंदौर-अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) को देवास-उज्जैन-मकसी के रास्ते चलाने से धू यात्रियों के लिए इसके चालन समय तथा किराए में वृद्धि होगी जिसका धू यात्रियों द्वारा विरोध किया जाएगा।

(ग) धार्मिक स्थलों को जोड़ने वाली नई गाड़ियां तथा विशेष गाड़ियां चलाना समस्त भारतीय रेल पर एक सतत प्रक्रिया है जो यातायात पैटर्न, परिचालनिक व्यवहार्यता तथा संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

इसी प्रकार, स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करना भी एक सतत प्रक्रिया है तथा इसे धनराशि की उपलब्धता के अध्यधीन स्टेशन पर होने वाले यात्री यातायात की मात्रा, कार्यों की परस्पर प्राथमिकता आदि के आधार पर शुरू किया जाता है।

[अनुवाद]

विमान यात्रियों से ईंधन अधिभार

1036. श्री एस.के. खारवेणधन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विमान कंपनियों द्वारा यात्रियों से उनके द्वारा की गई किसी भी यात्रा पर ईंधन अधिभार की वसूली की जा रही है;

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

(ग) क्या सरकार के पास यात्रियों द्वारा की जाने वाली वायु यात्रा की दूरी के हिसाब से ईंधन अधिभार को युक्तिसंगत बनाने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

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

(ङ) इस प्रस्ताव का क्रियान्वयन कब तक किये जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) पूर्ण सेवा एयरलाइनों द्वारा वसूले जाने वाला ईंधन अधिभार 750 किलोमीटर से कम दूरी के क्षेत्रों के लिए 2400 रुपए हैं तथा 750 किलोमीटर से अधिक दूरी वाले क्षेत्रों के लिए 3100 रुपए हैं। बहरहाल, निम्न लागत वाली एयरलाइनों 750 किलोमीटर से कम दूरी वाले क्षेत्रों के लिए 2250 रुपए ईंधन अधिभार तथा 750 किलोमीटर से अधिक दूरी वाले क्षेत्रों के लिए 2900 रुपए ईंधन अधिभार वसूल रही हैं। एक अनुसूचित क्षेत्रीय वाहक, एमडीएलआर एयरलाइनप्रति क्षेत्र प्रति व्यक्ति 1050 रुपए का ईंधन अधिभार वसूल रही हैं।

(ग) से (ङ) अधिभार सहित विमान किरायों को सरकार द्वारा नियमित नहीं किया जाता है। एयरलाइनें बाजार शक्तियों के अनुसार विमान किराए वसूलने के लिए मुक्त हैं।

संवेदनशील रेलवे स्टेशन पर सुरक्षा

1037. श्री ई.जी. सुगावनम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने देश में अनेक स्टेशनों की संवेदनशील स्टेशन के रूप में पहचान की है;

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

(ग) क्या देश के इन संवेदनशील रेलवे स्टेशनों की सुरक्षा प्रणाली का अध्ययन और उन्नयन करने हेतु किसी समिति का गठन किया गया है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। कोलकाता मेट्रो रेलवे के 17 स्टेशनों सहित 45 मंडलों के 185 स्टेशनों को संवेदनशील/सुभेद्य स्टेशनों के रूप में चिन्हित किया गया है।

(ग) और (घ) 19.1.2008 को समाचार पत्रों में "अभिरुचि की अभिव्यक्ति" प्रकाशित हुई थी। इच्छुक फर्मों से प्राप्त प्रस्तावों की जांच और उपर्युक्त प्रणाली को लागू करने के लिए तंत्र को विकसित करने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा सात सदस्यीय विशेषज्ञ समिति का गठन किया गया है और यह रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित है।

रेलवे बोर्ड ने बूट (निर्माण, स्वामित्व, परिचालन और अंतरण) माडल के साथ-साथ वार्षिक अनुरक्षण ठेका सहित आऊटराइट परचेज माडल के अंतर्गत एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को लागू करने के लिए स्वीकृति दे दी है जिसमें निम्नलिखित प्रमुख क्षेत्र निहित है:

- (क) सीसीटीवी प्रणाली
- (ख) इलेक्ट्रॉनिक पहुंच नियंत्रण
- (ग) व्यक्तिगत और सामानों की स्क्रीनिंग प्रणाली
- (घ) विस्फोटक पदार्थों की पहचान और नष्ट करने की प्रणाली

महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों और चेन्नई, दिल्ली, कोलकाता और मुंबई महानगरों के सभी उपनगरीय स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को बूट (निर्माण, स्वामित्व परिचालन और अंतरण) माडल पर संस्थापित किया जाएगा।

अन्य स्टेशनों के लिए जो सुभेद्य संवेदनशील के रूप में चिन्हित हैं, वार्षिक अनुरक्षण ठेका सहित आऊटराइट परचेज माडल को दो चरणों में स्वीकृत किया गया है। बूट (निर्माण, स्वामित्व, परिचालन और अंतरण) माडल और चरण-1 प्रस्तावों को 2008-09 में कार्यान्वित किया जाना है और चरण-2 स्टेशन प्रस्तावों को 2009-10 में लागू किया जाना है।

महाप्रबंधकों को बोर्ड के निर्णय से अवगत करा दिया गया है। दिशा निर्देशों और उपस्करों की तकनीकी विशिष्टताओं को भी महाप्रबंधकों को परिपत्रित कर दिया गया है।

पृथक भेषज अनुसंधान परिषद का गठन

1038. श्रीमती जयाप्रदा: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद की तर्ज पर पृथक भेषज अनुसंधान परिषद का गठन किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न मंत्रालयों के पास वे चालू परियोजनाएं कौन सी हैं जिन्हें इस परिषद के अंतर्गत लाया जाएगा और इसके लिए अनुमानित समय-सीमा क्या है; और

(ग) यह परिषद जनता को उचित मूल्य पर गुणवत्तापूर्ण दवाएं प्रदान करा पाने में कितनी सक्षम होगी?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) जी, नहीं। इस विभाग के पास ऐसा कोई औपचारिक प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) उपरोक्त (क) के उत्तर को देखते हुए, प्रश्न नहीं उठता।

अजन्ता की गुफाओं में सीमेन्ट पोर्टिको का निर्माण

1039. श्री मिलिन्द देवरा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एएसआई) ने दूसरी शताब्दी पूर्व की अजन्ता गुफाओं जो कि एक यूनेस्को विश्व दाय स्थान है, पर सीमेन्ट पोर्टिको का निर्माण करने संबंधी अपनी परियोजना को रोक दिया है;

(ख) यदि हां, तो पोर्टिको योजना को छोड़ने के क्या कारण हैं और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस पोर्टिको के निर्माण पर विशेषज्ञों और संरक्षणवादियों ने आपत्ति की थी;

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

(ङ) प्रस्तावित पोर्टिको का निर्माण कब आरंभ हुआ था और खोदे गए हिस्से की अद्यतन स्थिति क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ङ) जापान बैंक आफ इंटरनेशनल को आपरेशन के विशेषज्ञों के पैनल द्वारा नवम्बर 2005 में पर्याप्त समर्थन देने के लिए संरचनात्मक महत्व के खण्डों का उपयुक्त रूप से पुनः निर्माण करने के लिए की गई सिफारिश के अनुसार अजन्ता स्थित गुफा नं. 1 के पोर्टिको के दो खण्डों के पुनः निर्माण का एक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा था।

अजन्ता में गुफा सं. 1 के सामने प्रति स्थापित पोर्च के निर्माण के प्रस्ताव के संबंध में शर्तें व्यक्त की गई थीं।

पोर्टिको का पुनः निर्माण शुरू नहीं किया गया है। खम्भों के आधारों को स्थान देने के लिए गुफा सं. 1 के सामने कंक्रीट का कुछ भाग हटाया गया था जिसे अब भर दिया गया है।

वर्ष 2005 से विशेषज्ञों के पैनल की बैठक नहीं हुई है। विशेषज्ञ के पैनल की अगली बैठक में अंतिम निर्णय लिए जाने की आशा है।

सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों द्वारा पेट्रोल पम्प डीलरशिप का आबंटन

1040. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सरकारी क्षेत्र की कतिपय तेल कंपनियों ने दिसम्बर, 2007 के बाद भू-स्वामियों को आर.ओ. डीलरशिप देने की नीति स्थगित कर दी है;

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

(ग) वर्ष अक्टूबर, 2002 से 2007 के दौरान सरकारी क्षेत्र की सभी तेल कंपनियों द्वारा भू-स्वामियों को कंपनी-वार और वर्ष-वार कितनी पेट्रोल पम्प डीलरशिप दी गई है;

(घ) क्या नीति के अनुसार यह अनुमत्य है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विनशा पटेल): (क) से (ग) प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (एपीएम) के दिनांक 1.4.2002 से समाप्त होने के बाद से, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) नामतः, इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसी), भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसी) तथा पूर्व में आईबीपी कं. लिमिटेड (अब आईओसी के साथ विलय हो गया है) को यह स्वतंत्रता दी गई थी कि वे अपने-अपने बोर्ड के अनुमोदन से पेट्रोलियम उत्पादों के डीलरों/डिस्ट्रीब्यूटर्स के चयन पर अपने स्वयं के दिशा-निर्देश बना सकते हैं। ओएमसीज द्वारा बनाए गए दिशा-निर्देशों के तहत बिना विज्ञापन दिए भू-स्वामियों को खुदरा बिक्री केन्द्र आबंटन करने के लिए एक योजना थी। तथापि, जब यह योजना इस मंत्रालय के ध्यान में लाई गई तो यह महसूस किया गया कि चयन प्रक्रिया में पारदर्शिता तथा निष्पक्षता लाने के लिए यह योजना मंत्रालय की पहलों के अनुरूप नहीं थी। इसलिए, इस मंत्रालय ने दिनांक 27.12.2004 के अपने पत्र द्वारा ओएमसीज को सलाह दी थी कि वे "भूस्वामी" श्रेणी के तहत खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों के आबंटन अस्थायी तौर पर बंद कर दें। इसके अतिरिक्त दिनांक

17.2.2005 के पत्र द्वारा मंत्रालय ने स्पष्ट किया कि "भूस्वामी" श्रेणी के तहत खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों का आबंटन केवल उन मामलों पर लागू होगा जहां खुले विज्ञापन का सहारा लिए बिना आबंटन किए गए थे। तत्पश्चात्, इस मंत्रालय के दिनांक 22.2.2005 के पत्र द्वारा ओएमसीज को सलाह दी गई थी कि भूमि के सीधे प्रस्ताव मिलने के बाद, स्थल की व्यवहार्यता का निर्धारण करें और यदि व्यवहार्य है, तो क्षेत्र में व्यापक स्तर पर पढ़े जाने वाले दो समाचार पत्रों में यह उल्लेख करते हुए विज्ञापन जारी करें कि डीलरशिपों के लिए भूमि प्रस्ताव मिला/मिले हैं और वे अन्य स्थलों से ऐसे ही प्रस्ताव आमंत्रित कर रहे हैं। इसके अलावा, डीलर का अंतिम चयन प्रस्तावित भूमि के मूल्यांकन और सामान्य चयन दिशा-निर्देशों में यथा उपबंधित अन्य प्राचलों के संबंध में उम्मीदवारों के मूल्यांकन के आधार पर किया जाएगा।

ओएमसीज द्वारा अक्टूबर, 2002 से दिसम्बर, 2007 के दौरान भू-स्वामियों को आबंटित खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों के कंपनी-वार ब्यौरे निम्नवत् हैं-

वर्ष	खुदरा बिक्री केन्द्रों (आरओज) की संख्या	
	आई.ओ.सी.	बी.पी.सी.
अक्टूबर, 02 - मार्च, 03	229	0
अप्रैल, 03 - मार्च, 04	1422	143
अप्रैल, 04 - मार्च, 05	866	262
अप्रैल, 05 - मार्च, 06	530	110
अप्रैल, 06 - दिसम्बर, 07	131	112
	एचपीसी	
अक्टूबर-दिसम्बर, 2002	शून्य	
जनवरी-दिसम्बर, 2003	शून्य	
जनवरी-दिसम्बर, 2004	724	
जनवरी-दिसम्बर, 2005	शून्य	
जनवरी-दिसम्बर, 2006	1	
जनवरी-दिसम्बर, 2007	शून्य	

(घ) और (ङ) खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों का उक्त आबंटन संबंधित ओएमसीज के प्रचलित दिशा-निर्देशों के अनुसार किया गया था।

**तदर्थ डीलरशिप आधार पर स्थायी
सीओसीओ का आबंटन**

1041. श्री निखिल कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि सरकारी तेल कंपनियां विशेषकर इंडियन आयल कारपोरेशन लि. दिनांक 6 सितम्बर, 2006 के नीति परिपत्र के अंतर्गत जारी बहु अनेक डीलरशिप मानदंडों एवं दिशानिर्देशों का उल्लंघन करके अभी भी अपने मौजूदा डीलरों को तदर्थ आधार पर अपने स्थायी कंपनी स्वामित्व कंपनी प्रचालित (सीओसीओ) का आबंटन कर रही है;

(ख) 6 सितम्बर, 2006 के बाद तदर्थ डीलरशिप आधार पर दिए गए प्रत्येक सीओसीओ का स्थान-वार, डिविजन-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) इस उल्लंघन के लिए जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का विचार है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कार्रवाई करने का विचार है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (घ) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने दिनांक 6.9.2006 के पत्र द्वारा कंपनी के स्वामित्व में कंपनी द्वारा प्रचालित (कोको) खुदरा बिक्री केन्द्रों के प्रचालन के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किए थे, जिनके आधार पर सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) अर्थात् इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसी), हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसी) और भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसी) को अपने स्वयं के विस्तृत दिशानिर्देश तैयार करने की सलाह दी गई थी। इन दिशानिर्देशों में ओएमसीज द्वारा स्थायी कोको का प्रचालन करने के लिए व्यापक मानदण्डों का प्रावधान भी है। ओएमसीज ने स्थायी कोको के प्रचालन के लिए इन दिशा-निर्देशों के अनुसरण में एक समान दिशा-निर्देश बनाने के प्रयास किए थे। तथापि, ओएमसीज द्वारा स्थायी कोको के प्रचालन की अलग-अलग विधि को ध्यान में रखते हुए, एक समान विधि अभी निर्धारित की जानी है। एक समान दिशा-निर्देश मौजूद न होने की स्थिति में, ओएमसीज अपने मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार अपने स्थायी कोको का प्रचालन कर रही हैं, तो तदर्थ डीलरशिप आधार पर स्थायी कोको के प्रचालन की अनुमति देते हैं।

ओएमसीज द्वारा तदर्थ आधार पर चलाए जा रहे ऐसे कोको की संख्या निम्नवत् है-

आईओसी	-	46
एचपीसी	-	31
बीपीसी	-	शून्य

स्थायी कोको के स्थलों के ब्यौरे संबंधित ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

गडग और बगलकोट खंड में रेल सेवा बहाल करना

1042. श्री प्रहलाद जोशी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गडग और बगलकोट के बीच रेलमार्ग का आमाम परिवर्तन का कार्य पूरा हो जाने के बाद भी रेल सेवाओं को शुरू होने में अत्यधिक विलम्ब हो रहा है;

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

(ग) इस मार्ग पर रेल सेवाओं को शीघ्र शुरू करने हेतु किए गए उपायों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेलवे संरक्षा आयुक्त ने बगलकोट-बादामी खंड (27 किमी.) पर यात्री गाड़ियां शुरू किए जाने के लिए प्राधिकृत कर दिया है परंतु शेष बादामी-गडग खंड (69 किमी.) यद्यपि पूरा हो चुका है, पर रेलवे संरक्षा आयुक्त द्वारा निरीक्षण अपेक्षित है जो संभवतः नवंबर, 2008 के पहले सप्ताह से आयोजित किया जाना है। बगलकोट-गडग खंड पर रेलवे संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति के पश्चात यात्री गाड़ियां शुरू की जाएंगी।

केरल में नए रेल मार्ग

1043. श्री पी. करुणाकरन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल राज्य में नए रेल मार्गों के लिए सर्वेक्षण किए गए हैं;

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

(ग) कान्हागढ़-पनाथुर-कनियुर और अंगदीपुरम कालिकट खंड में नए रेल मार्गों की स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी, हां। केरल राज्यों में पूरी तरह/आंशिक रूप से पड़ने

वाली नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए पिछले दो वर्षों के दौरान किए गए सर्वेक्षणों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

क्र.सं.	किए गए सर्वेक्षण	लंबाई किमी. में	लागत करोड़ रु. में	प्रतिफल की दर (% में)
1.	नीलांबुर रोड - नंजनगुड	238.40	1742.10	(-)5.907
2.	तिरूर-अंगदीपुरम	41	233.27	(-)8.904
3.	इरूमेली-पुनालूर-त्रिवेंद्रम	135.89	999.12	(-)3.685
4.	मदुरई-कोट्टयम	234.40	1331.06	(-)3.779
5.	कोल्लनगोडे-त्रिचूर	59	301.21	(-)8.45
6.	उदूर-पट्टनपुरम और ओवनीस्वारम के रास्ते कायनकुलम-कोट्टारकारा	48	276.22	(-)5.373
7.	सबरीमाला-चेंगन्नूर	63.7	612.38	(-)11.89
8.	थैलस्सेरी-मैसूर	298.75	2945.56	(-)5.606
	(बरास्ता कोडागु)	247.50	2533.80	(-)5.928
	(बरास्ता वायनद)			

(ग) कंजनगड-पनाथूर तथा अंगदीपुरम-कोजीकोडे नई लाइनों का काम शुरू कर दिया गया है और इसे मार्च, 2009 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

[हिन्दी]

ऐतिहासिक स्मारकों की जीर्णोद्धार स्थिति

1044. श्री शिशुपाल एन. पटले:
श्री मधु गौड यास्खी:
श्री कैलाशनाथ सिंह यादव:
श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:
श्री जसुभाई धानाभाई बारड:
श्रीमती निवेदिता माने:
श्री मो. ताहिर:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय राष्ट्रीय कला और संस्कृति दाय न्यास द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार पूरे देश में लगभग साठ हजार स्मारकों का संरक्षण नहीं किया जा रहा है;

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

(ग) इसके क्या कारण हैं;

(घ) सरकार द्वारा इन स्मारकों के जीर्णोद्धार हेतु क्या सुधारत्मक उपाय किए गए हैं और इस पर कितनी धनराशि के व्यय होने का अनुमान है; और

(ङ) इन स्मारकों का जीर्णोद्धार कब तक किए जाने का विचार है?

पर्यटन और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): (क) से (ग) उपलब्ध साहित्य के आधार पर भारतीय राष्ट्रीय कला तथा संस्कृति विरासत (इन्टेक) से प्राप्त सूचना के अनुसार 60,000 स्मारकों की संख्या अनुमानित है। इन्टेक के पास गभग 30,000 स्मारकों की एक सूची है जो अधिकांशतः आसंरक्षित हैं।

(घ) से (ङ) असंरक्षित विरासतों के संरक्षण तथा परिरक्षण के लिए इस समय कोई केन्द्रीय कानून विद्यमान नहीं है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के अधीन राष्ट्रीय महत्व के रूप में घोषित 3675 स्मारकों की देखभाल करता है। इसके अतिरिक्त 100 वर्षों से कम पुराने स्मारकों के परिरक्षण के लिए वित्तीय सहायता प्रदान

करने हेतु पुरातत्व सर्वेक्षण की एक योजना है। विभिन्न राज्य सरकारों, अपने संबंधित कानूनों के अंतर्गत स्मारकों का संरक्षण भी करती हैं।

[अनुवाद]

स्वर्गीय श्री मोरारजी देसाई का स्मारक

1045. श्री हरिलाल माधवजी भाई पटेल:
श्री महेश कनोडीया:
श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी:
श्री मधुसूदन मिस्त्री:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को गुजरात सरकार से स्वर्गीय श्री मोरारजी देसाई की समाधि पर उपयुक्त स्मारक विकसित करने हेतु साबरमती आश्रम गोशाला ट्रस्ट अहमदाबाद से भूमि अधिग्रहीत करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है, क्योंकि यह भूमि केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) के कब्जे में है;

(ख) यदि हां, तो गुजरात सरकार के प्रस्ताव पर भारत सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है; और

(ग) इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):

(क) से (ग) जी, हां। इस स्मारक हेतु भूमि, साबरमती आश्रम, गोशाला न्यास, अहमदाबाद द्वारा बिना किसी लागत के प्रदान की गई थी। साबरमती नदी के किनारे "अभय घाट" के नाम से श्री मोरारजी देसाई का स्मारक बनाया गया है। इसका निर्माण कार्य जुलाई 1997 में शुरू हुआ था जिसे मार्च 1999 में पूरा कर लिया गया। इस स्मारक का रखरखाव, केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा किया जा रहा है। अतः अब भूमि की कीमत की अदायगी पर उक्त भूमि को अधिग्रहीत करने का कोई प्रश्न नहीं है। तदनुसार, गुजरात सरकार को सूचित कर दिया गया है।

[हिन्दी]

सरकारी और निजी गैस कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ

1046. श्री मनसुखभाई डी. वसावा:
श्री स्वदेशी चक्रवर्ती:
श्री रामजीलाल सुमन:
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':
श्री जी.एम. सिद्धेश्वर:

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

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में सरकारी और निजी तेल कंपनियों द्वारा अर्जित निवल लाभ अलग-अलग कितना है;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इन कम्पनियों का कुल कारोबार कितना है;

(ग) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों में लाभांश का निर्धारण करते समय "अंडर रिकवरी" की गणना की जाती है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या व्यर्थ एवं गैर-योजना व्यय को कम करके सरकारी क्षेत्र की इन कंपनियों का निवल लाभ बढ़ाया जा सकता है; और

(च) इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिवशा घटेल): (क) और (ख) गत तीन वर्षों एवं वर्तमान वर्ष की प्रथम तिमाही के दौरान प्रमुख सार्वजनिक क्षेत्र तेल कंपनियों द्वारा अर्जित किया गया कुल लाभ निम्नानुसार है:

(रुपये करोड़ में)

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09 प्रथम तिमाही
ओआईएल	1,689.93	1,639.99	1,788.93	846.29
ओएनजीसी	14,431	15,443	16,702	6636.00
गेल	2310.07	2386.67	2601.46	897.00
आईओसीएल	4927	7499	6963	415.13
एचपीसीएल	405.63	1571.17	1134.88	(-888.12)
बीपीसीएल	291.65	1805.48	1580.56	(-1066.70)

गत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष की प्रथम तिमाही के दौरान इन सार्वजनिक क्षेत्र तेल कंपनियों का कारोबार निम्नानुसार है:-

(रुपये करोड़ में)

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09 प्रथम तिमाही
ओआईएल	5,550.19	5,389.20	6,081.94	2327.28
ओएनजीसी	61,543	59,058	49,440	20292
गेल	14459.41	16047.18	18008.20	5731
आईओसीएल	198359	220779	247479	80734.80
एचपीसीएल	74844.11	91448.03	103837.43	31255.94
बीपीसीएल	85149.62	107452.27	121084.07	41749.87

चूंकि निजी तेल कंपनियां पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन नहीं हैं, अतः उनसे संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) और (घ) सभी तेल पीएसयूज द्वारा घोषित लभांश करोपरांत लाभ पर आधारित है, जिसमें अल्प वसूलियों की गणना की जाती है।

(ङ) और (च) सभी तेल पीएसयूज के पास यह सुनिश्चित करने के लिए कि कोई अपव्यय नहीं किया जा रहा है पर्याप्त नियंत्रण पद्धति है। सभी तेल पीएसयूज को निदेश दिया गया है कि वे सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए जा रहे मितव्ययिता दिशानिर्देशों का अनुपालन करें। रही हैं।

[अनुवाद]

निजी कंपनियों द्वारा विमानपत्तनों की देख-रेख

1047. श्री किसनभाई जी. पटेल:
श्री नन्द कुमार साय:
श्री सुशील सिंह:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महत्वपूर्ण विमानपत्तनों का प्रबंधन कर रही निजी कंपनियां ऐसे विमानपत्तनों की स्थिति में सुधार करने में विफल रही हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने आगामी राष्ट्रमंडल खेल 2010 के मद्देनजर ऐसी निजी कंपनियों को विमानपत्तनों की स्थिति में शीघ्र सुधार करने के लिए कहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर ऐसी प्रत्येक कंपनी की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) देश में ऐसे प्रत्येक महत्वपूर्ण विमानपत्तन पर राष्ट्रमंडल खेल 2010 के आरंभ होने से पूर्व सरकार द्वारा प्रस्तावित प्रबंधों का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) जी, नहीं। दिल्ली अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा लिमिटेड (डायल) तथा मुम्बई अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड (मायल) संयुक्त उद्यम कंपनियां हैं जिनकी स्थापना क्रमशः आईजीआई हवाईअड्डा, दिल्ली तथा सीएसआई हवाईअड्डा, मुम्बई के आधुनिकीकरण एवं स्तरोन्नयन के लिए की गई हैं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इन संयुक्त उद्यम कंपनियों के साथ प्रचालन, प्रबंधन तथा विकास करार (ओएमडीए) पर हस्ताक्षर किए हैं। ओएमडीए उन निबंधन और शर्तों का उल्लेख करता है जिसके अंतर्गत इन संयुक्त उद्यम कंपनियों को विकास, प्रचालन तथा अनुरक्षण कार्य करना है। संयुक्त उद्यम कंपनियां ओएमडीए के अनुसार प्रयोजना का कार्यान्वयन कर रही हैं।

(ङ) आईजीआई हवाईअड्डा आधुनिकीकरण योजना के अंतर्गत दिल्ली अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा प्राइवेट लिमिटेड (डायल) एक नए एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण कर रही है जोकि विश्व के सर्वोत्तम हवाईअड्डों में एक पहचान स्वरूप होगा और यह राष्ट्रमंडल

खेलों, 2010 तक तैयार हो जाएगा। इस टर्मिनल में 34 मिलियन यात्रियों की व्यवस्था की क्षमता होगी तथा यह राष्ट्रीय तथा अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों की व्यवस्था करेगा। सितंबर, 2008 के दौरान नए रनवे के आरम्भ होने से हवाईअड्डे की एयरसाईड क्षमता में व्यापक सुधार हुआ है।

नई सुरक्षा प्रणाली की स्थापना

1048. श्री किरिय चालिहा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर नई सुरक्षा प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसी प्रणाली के लिए आवश्यक साफ्टवेयर और हार्डवेयर को विदेशी फर्म से प्राप्त किया जाएगा; और

(ग) यदि हां, तो अंततः ऐसी प्रणाली को स्थापित करने पर कितनी प्रचालन लागत आएगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलवे ने चार महानगरों के सभी रेलवे स्टेशनों जिसमें नई दिल्ली रेलवे स्टेशन शामिल है, में एक एकीकृत सुरक्षा प्रणाली स्थापित करने का निर्णय लिया है।

(ख) इसे खुली प्रतियोगिता के जरिए बूट (निर्माण, स्वामित्व, परिचालन और अंतरण) के अंतर्गत अधिगृहीत किया जाना प्रस्तावित है।

(ग) उपर्युक्त प्रणाली को लागू करने की परिचालन लागत, स्टेशन की जरूरत की अनुसार महाप्रबंधक द्वारा आकलित की जाएगी।

एसएसपी का मूल्य निर्धारण

1049. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सभी फास्फेट और पोटेश उर्वरकों के मूल्यनिर्धारण में एकरूपता लाने के लिए सिंगल सुपर फास्फेट (एसएसपी) की मूल्यनिर्धारण पद्धति को युक्तिसंगत बनाने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) से (घ) सरकार ने पहले दी जा रही तदर्थ राजसहायता के स्थान पर आदानों की लागत (राक एवं सल्फर) के आधार पर दिनांक 25.8.2008 की अधिसूचना सं. 22011/4/2007-एमपीआर के तहत 1.5.2008 से वर्ष 2008-09 के लिए सिंगल सुपर फास्फेट (एसएसपी) की रियायती योजना में संशोधन किया है। तदनुसार, एसएसपी के अखिल भारतीय एकसमान अधिकतम खुदरा मूल्य की घोषणा करने का निर्णय लिया गया है। रियायत की अंतिम दरों की गणना आयातित और स्वदेशी राक फास्फेट के यथा अनुमेय मूल्य तथा पिछले माह के आयातित सल्फर के मूल्य तथा पिछले माह के आयातित सल्फर के मूल्य के आधार पर मासिक रूप से की जाती है। मासिक अन्तिम दरों में कच्ची सामग्रियों की लागत में वृद्धि/कमी के आधार पर वृद्धि/कमी की जाती है।

बीबीएफसीएल के अंतर्गत 'नामरूप-चार' परियोजना को शुरू किया जाना

1050. डा. अरुण कुमार शर्मा:
श्री सर्वानन्द सोनोवाल:

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

(क) क्या सरकार ने ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड (बीबीएफसीएल) के अंतर्गत नामरूप-चार के रूप में न्यू ब्राउन फील्ड परियोजना शुरू करने के लिए योजना को अंतिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक शुरू किए जाने की संभावना है;

(ग) ग्यारहवीं योजना अवधि के दौरान नामरूप-चार परियोजना के कार्यान्वयन हेतु कुल परिव्यय, निर्धारित लक्ष्य क्या है;

(घ) इस वैश्विक प्रतिस्पर्धी युग में नामरूप इकाई की उचित देखरेख और सातत्य के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) दूसरे और तीसरे संयंत्रों का उद्धार/पुनर्गठन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति हुई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) बीवीएफसीएल की उत्पादन इकाइयों का नवम्बर, 2005 से पुनरुद्धार प्रारम्भ किया गया है। बीवीएफसीएल को एक वित्तीय पुनर्गठन पैकेज देने पर वर्तमान में सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है।

वैश्विक प्रतिस्पर्धी युग में, नामरूप इकाइयों की बेहतर स्थिति और उत्तरजीविता के लिए कम्पनी को आधुनिक प्रौद्योगिकी के आधार पर नई नामरूप-4 इकाई की स्थापना करने के साथ-साथ मौजूदा इकाइयों का और पुनरुद्धार करने सहित सभी संभव विकल्पों की तलाश करने की सलाह दी गई है।

आंध्र प्रदेश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

1051. श्री एल. राजगोपाल: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत छह महीनों के दौरान खाद्य प्रसंस्करण उद्योग के आकलन और विकास हेतु आंध्र प्रदेश में कोई सर्वेक्षण करवाया है;

(ख) यदि हां, तो राज्य में खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र संबंधी संभावना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या आंध्र प्रदेश में कोई फूड पार्क स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) से (घ) सरकार ने आंध्र प्रदेश में मेगा खाद्य पार्क की स्थापना की व्यवहार्यता का मूल्यांकन करने के लिए वर्ष 2007-2008 में एक सर्वेक्षण करवाया था जिसका मूल लक्ष्य आधुनिक बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध करा कर उद्यमियों को खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में निवेश करने हेतु आकर्षित करना था। आंध्र प्रदेश में फल-सब्जी, अनाज, तिलहन, पाल्ट्री, मछली आदि जैसे कच्चे माल के उत्पादन को देखते हुए वहां खाद्य प्रसंस्करण हेतु अच्छी संभावनाएं हैं। उपर्युक्त सर्वेक्षण के आधार पर इस राज्य के चित्तूर जिले की पहचान एक मेगा खाद्य पार्क की स्थापना-स्थल के रूप में की गई है। इस मेगा खाद्य पार्क में सामान्य सुविधाओं पर लगभग 114 करोड़ रुपए का पूंजी निवेश किया जाएगा और अनुमान है कि खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों पर लगभग 218 करोड़

रुपए का पूंजी निवेश किया जाएगा। अनुमान है कि उपर्युक्त मेगा खाद्य पार्क द्वारा सालाना लगभग 540 करोड़ रुपए का कारोबार किया जाएगा और इससे लगभग 45 हजार रोजगार (प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष) के अवसर उत्पन्न होंगे।

निर्धारित दर से अधिक वसूले गए किराए की वापसी

1052. श्री अबु अदीश मंडल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे में 1 अप्रैल, 2008 से वरिष्ठ महिला नागरिकों के लिए आधार किराया प्रभारों को संशोधित किया है; और

(ख) 1.4.2008 से पूर्व खरीदे गए टिकटों पर अधिक किराए की वापसी का ब्यौरा क्या है जहां लाभार्थियों द्वारा 1.4.2008 को या उसके पश्चात यात्रा की गई?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

राजस्थान और तमिलनाडु हेतु नई रेलगाड़ियों की मांग

1053. श्री सुभाष महारिया:
श्री के. सुब्बारायण:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नई रेल सेवा शुरू करने के लिए निर्धारित मानदंडों का ब्यौरा क्या है;

(ख) नई रेल सेवाएं शुरू करने के लिए रेलवे के पास कितने प्रस्ताव लंबित हैं;

(ग) क्या राजस्थान और तमिलनाडु सरकारों ने भी इस संबंध में प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं;

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

(ङ) प्रस्तुत प्रस्तावों में से रेलवे द्वारा कितने प्रस्तावों को स्वीकृत किया गया है; और

(च) अस्वीकृत प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्लु): (क) जन प्रतिनिधियों से प्राप्त मांगों और विभिन्न कारकों जैसे संसाधनों की उपलब्धता, परिचालनिक व्यावहारिकता, यातायात औचित्य, आमाम परिवर्तन कार्यों की समाप्ति, नई लाइनों, अपेक्षित सुविधाओं का विकास आदि को ध्यान में रखते हुए नई गाड़ियां शुरू की गई हैं।

(ख) रेल बजट 2005-06 एवं 2007-08 में उद्घोषित 5 जोड़ी नई गाड़ी सेवाएं इस समय लंबित हैं।

(ग) से (च) नई सेवाओं को शुरू करने हेतु मुख्यमंत्री/राजस्थान से निम्नलिखित मांगें प्राप्त हुई हैं:

जयपुर-पुणे	अजमेर-कोटा	जयपुर-भोपाल
जयपुर-पुरी	जोधपुर-कोयंबटूर	अजमेर-कन्याकुमारी
अहमदाबाद के रास्ते अमृतसर-मुंबई	भटिंडा के रास्ते अनूपगढ़-दिल्ली	बीकानेर के रास्ते अमृतसर-मुंबई
जोधपुर के रास्ते	अमृतसर-मुंबई	

इन प्रस्तावों की जांच की गई थी लेकिन परिचालनिक और संसाधनों की तंगी के कारण कार्यान्वयन हेतु व्यावहारिक नहीं पाए गए थे।

ईंधन के मूल्यों में वृद्धि का विमानन उद्योग पर प्रभाव

1054. श्री मोहन सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में विमान में ईंधन के रूप में प्रयोग किए जा रहे तेलों के मूल्यों में वृद्धि का विमानन कंपनियों ने विरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) ईंधन के बढ़ते मूल्यों के कारण सरकार की विमानन कंपनियों अर्थात् इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया द्वारा कितना वित्तीय भार उठाया गया है;

(घ) उक्त वित्तीय भार की प्रतिपूर्ति करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ङ) क्या भारत में ग्राहकों को सस्ती दरों पर सेवाएं प्रदान कर रही विमानन कंपनियां ईंधन मूल्यों में वृद्धि के कारण दिवालिया होने की स्थिति में हैं; और

(च) यदि हां, तो इन कंपनियों द्वारा कुल मिलाकर कितना घाटा उठाए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) एयरलाइनें अंतर्राष्ट्रीय बाजारों की तुलना में भारत में उच्च ईंधन मूल्यों के मुद्दे को विभिन्न मंचों पर उठा रही है।

(ख) और (घ) राज्य सरकारों को एटीएफ पर लगाये गये बिक्री की दर को उदार बनाने और इसे घोषित वस्तुओं की दर समकक्ष लाने पर विचार करने का अनुरोध किया गया है। राज्यों के वित्त मंत्रियों की अधिकार प्राप्त समिति से भी अनुरोध किया गया है कि वे एटीएफ पर लगाये बिक्री कर की दर को उदार बनाने और इसे घोषित वस्तुओं की दर जितना कम करने पर विचार करें। एटीएफ मामले पर नई दिल्ली में दिनांक 18.1.2008 को आयोजित नागर विमानन पर राष्ट्रीय सम्मेलन में सभी राज्य सरकारों और संघ शासित प्रदेशों के प्रतिनिधियों के साथ भी चर्चा की गई थी। इस सम्मेलन में हुए विचार-विमर्श के आधार पर, एटीएफ कराधान के मुद्दों को राज्यों के वित्त मंत्रियों की अधिकार प्राप्त समिति के साथ-साथ वित्त मंत्रालय के समक्ष प्रस्तुत करने के उद्देश्य से अधिकारियों का एक समूह गठित किया गया है।

आंध्र प्रदेश सरकार ने एटीएफ पर बिक्री कर को कम करके 4% कर दिया है। राजस्थान सरकार ने भी कतिपय मामलों में एटीएफ पर बिक्री कर को कम करके 4% कर दिया है। महाराष्ट्र सरकार ने भी पूणे तथा मुम्बई के अलावा अन्य हवाईअड्डों के लिए उड़ने वाली उड़ानों पर एटीएफ पर बिक्री कर को 25% से घटाकर 4% कर दिया है।

घरेलू एयरलाइनों के समक्ष मौजूदा वित्तीय संकट से संबंधित विषयों की जांच करने के लिए मंत्रिमंडल सचिवालय की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया है। इस समिति की पहली बैठक 14.08.2008 को आयोजित की गई थी।

(ग) अप्रैल से अक्टूबर, 2008 तक ईंधन कीमतों में वृद्धि के कारण नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड, तत्कालीन एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस द्वारा वहन किया जा रहा अतिरिक्त वित्तीय बोझ लगभग 2310 करोड़ रुपए है।

(ङ) और (च) ईंधन कीमतों में वृद्धि के कारण सभी घरेलू एयरलाइनों को हानियां हो रही हैं। औद्योगिक स्रोतों के अनुसार संयुक्त हानियां वर्ष 2006-07 के लिए 2000 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2007-08 के लिए 4000 करोड़ रुपए हैं। वर्ष 2008-09 में यह उद्योग हानियों की ओर बढ़ रहा है। वर्ष के इस समय हानियों की मात्रा का आकलन नहीं किया जा सकता है।

[अनुवाद]

सड़क उपरि पुल के निर्माण हेतु नीति

1055. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सड़क उपरि पुल के निर्माण हेतु रेलवे द्वारा क्या नीति अपनाई गई है; और

(ख) देश में विशेषकर पश्चिम बंगाल में निर्माणाधीन सड़क उपरि पुलों की राज्य-वार स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) उपरि/निचले सड़क पुलों के निर्माण के लिए रेलों द्वारा अपनाई जाने वाली सामान्य नीति निम्नानुसार है:

(1) नए रेलपथ को बिछाने के समय से उसके 10 वर्षों तक वैसे स्थलों पर, जहां उसकी आवश्यकता होती है तथा रेलवे की लागत पर समायोजन कार्य के रूप में संबंधित राज्य सरकार द्वारा मांग की जाती है, उपरि/निचले सड़क पुलों के निर्माण करने के लिए निर्धारित मापदण्डों के पूरा होने पर इनकी व्यवस्था की जाती है।

(2) बिछाये गए रेलपथों के 10 वर्ष पूरा होने के बाद लागत में भागीदारी के आधार पर मौजूदा व्यस्त समपार के बदले उपरि/निचले सड़क पुलों की व्यवस्था की जाती है बशर्ते कि उस समपार पर यातायात घनत्व के बदले उपरि/निचले सड़क पुलों की व्यवस्था की जाती है बशर्ते कि उस समपार पर यातायात घनत्व एक लाख टीवीयू (गाड़ी वाहन इकाई-24 घटों के भीतर प्राप्त इकाई) हो अन्यथा निक्षेप शर्तों पर। दोनों स्थितियों में मौजूदा नियमों जैसे उसकी लागत में भागीदारी को वहन करने, उपरि/

निचले सड़क पुल के निर्माण हो जाने पर समपार को बंद करने के लिए आश्वासन देना तथा पहुंच मार्गों आदि के लिए अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण करने हेतु अग्रिम तौर पर कार्रवाई करने संबंधी वचनबद्धता देते हुए कतिपय प्रारंभिक पूर्वपिकाओं को विधिवत पूरा करते हुए राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किया जाता है।

(3) उपरि/निचले सड़क पुलों का निर्माण बीओटी (निर्माण, परिचालन और हस्तांतरण) अवधारणा के तहत उन समपारों के बदले किया जाता है जहां निजी ग्राही को पहुंच मार्गों की पूरी तरह वाणिज्यिक उपयोग करने की अनुमति प्रदान की गई हो तथा विनिर्दिष्ट अवधि के लिए वाणिज्यिक आधार पर राज्य सरकार द्वारा टालिंग अधिकार प्रदान किया गया हो।

(4) बीओटी अवधारणा को पीपीपी (सार्वजनिक निजी हिस्सेदारी) योजना के तहत आशोधित किया गया है जिसके तहत स्लम क्षेत्रों में निजी ग्राही द्वारा ये कार्य किए जाएंगे तथा निधियों के अर्थक्षम अंतर को, जहां-कहीं भी अपेक्षित हो, परियोजना लागत के अधिकतम 40% तक रेलवे तथा संबंधित राज्य सरकार द्वारा बांटा जाएगा।

(ख) उपरि/निचले सड़क पुलों का ब्यौरा राज्य-वार नहीं रखा जाता है कि बल्कि जोन-वार रखा जाता है। इस समय लागत में भागीदारी के आधार पर विभिन्न राज्यों को सेवित करने वाले विभिन्न जोनों में उपरि/निचले पुलों के निर्माण के लिए 641 कार्यों की मंजूरी दी गई है। बहरहाल, पश्चिम बंगाल से संबंधित सूचना संकलित करने के प्रयास किए गए हैं। ये कार्य नियोजन और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। पश्चिम बंगाल को सेवित करने वाली रेलों में उपरि/निचले सड़क पुलों के निर्माण हेतु स्वीकृत कार्यों का ब्यौरा इस प्रकार है:

क्र.सं.	स्वीकृति का वर्ष	कार्य का नाम	रेलवे का हिस्सा (करोड़ रु. में)	राज्य का हिस्सा (करोड़ रु. में)	मौजूदा स्थिति
1	2	3	4	5	6
पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा सेवित पश्चिम बंगाल में लागत में भागीदारी के कार्य					
1.	1988-89	लिलुआ-समपार सं. 1/1 के बदले उपरि सड़क पुल	4.22	6.90	पूरा हो चुका है और फरवरी, 2008 के दौरान यातायात के लिए खोल दिया गया है।
2.	1992-93	बंडेल गेट समपार सं. 3/एस/टी के बदले-उपरि सड़क पुल	4.28	7.49	उपरि सड़क पुल को मई 2006 के दौरान यातायात के लिए खोल दिया गया है।

1	2	3	4	5	6
3.	1992-93	लेक गार्डनस-समपार सं. 3/एस/टी के बदले उपरि सड़क पुल	5.09	15.13	उपरि सड़क पुल को 2.12.2004 को यातायात के लिए खोल दिया गया है।
4.	1998-99	सोनारपुर-समपार सं. 13/एस/टी के बदले उपरि सड़क पुल	6.49	10.17	उपरि सड़क पुल को 15.12.2004 को यातायात के लिए खोल दिया गया है।
5.	1999-2000	बिराती-समपार सं. 5/ए/टी के बदले उपरि सड़क पुल	4.24	5.73	कार्य की प्रगति अंतिम चरणों में है।
6.	2000-01	दमदम-बारासात-समपार सं. 12/टी के बदले उपरि सड़क पुल	4.24	5.73	उपरि सड़क पुल को 23.3.2008 को यातायात के लिए खोल दिया गया है।
7.	2000-01	मध्यमग्राम-नार्थ 24 परगना में समपार सं. 9/टी के बदले 2 लेन वाले उपरि सड़क पुल	4.51	5.68	उपरि सड़क पुल को 23.3.2008 को यातायात के लिए खोल दिया गया है।
8.	2000-01	बघाजतिन-गडिया-समपार सं. 9/ए/ई के बदले उपरि सड़क पुल	4.39	10.87	पहला उपरि सड़क पुल पूरा हो चुका है। समपार को बंद नहीं किया गया है, इस कार्य को निक्षेप शर्तों के रूप में माना गया था। कोलकाता नगरपालिका विकास प्राधिकरण द्वारा समपार के बदले एक अन्य उपरि सड़क पुल का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
9.	2000-01	बैरकपोर-समपार सं. 15/ए/टी के बदले उपरि सड़क पुल	2.82	4.99	इस कार्य को शुरू करने के लिए मेट्रो रेलवे को हस्तांतरित कर दिया गया है।
10.	2000-01	बर्द्धमान-समपार सं. 50 के बदले उपरि सड़क पुल	8.77	1227	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
11.	2000-01	बरूईपुर-समपार सं. 21-बी/टी के बदले उपरि सड़क पुल	3.77	16.46	आंशिक कार्य पूरा हो चुका है। ठेका निरस्त कर दिया गया है। नई निविदा आमंत्रित किए गए हैं तथा अंतिम रूप दिया जा रहा है।
12.	2000-01	दुर्गापुर-समपार सं. 113-बी/टी के बदले उपरि सड़क पुल	6.96	9.35	कार्य प्रगति पर है। 40 पिलरों में से 7 अदद तैयार हो चुके हैं। राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों संबंधी कार्य किया जाना बाकी है।

1	2	3	4	5	6
13.	2001-02	बालीगंज-जादवपुर-समपार सं. 7/ए/ई के बदले उपरि सड़क पुल	4.90	8.75	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
14.	2001-02	सोदेपुर-खारदा-समपार सं. 9/बी/3टी के बदले उपरि सड़क पुल	4.16	6.36	इस कार्य को शुरू करने के लिए मैट्रो रेलवे को हस्तांतरित कर दिया गया है।
15.	2001-02	बेलगारिया-अगरपाडा-समपार सं. 2/बी/2-टी के बदले उपरि सड़क पुल	4.16	6.36	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत में भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
16.	2001-02	रिश्रा-श्रीरामपुर-समपार सं. 4 के बदले उपरि सड़क पुल	4.16	6.63	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत में भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
17.	2001-02	बरूपाडा-कमारकुण्डु-समपार सं. 27 के बदले उपरि सड़क पुल	4.16	6.63	सामान्य व्यवस्था आरेखण अभिकल्प (जीएडी) तैयार हो चुका है।
18.	2001-02	दनकुनी-समपार सं. 8 विशेष के बदले उपरि सड़क पुल	6.08	7.91	कार्य प्रगति पर है। लांचिंग को छोड़कर फाउंडेशन, डांचा तथा गार्डर के सभी निर्माण पूरे हो चुके हैं।
19.	2001-02	जौग्राम-मासाग्राम-समपार सं. 59 के बदले उपरि सड़क पुल	3.33	4.98	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत में भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
20.	2001-02	समुद्रगढ़-नबादविपधाम-समपार सं. 14 के बदले उपरि सड़क पुल	3.33	4.98	इस कार्य के लिए राज्य सरकार से लागत में भागीदारी की सहमति मिलनी बाकी है।
21.	2007-08	मियापुर-समपार सं. 23/बी/टी के बदले उपरि सड़क पुल	7.09	6.59	अनुमान स्वीकृत, निविदा को अंतिम रूप दे दिया गया है। मुदा जांच का कार्य पूरा हो चुका है।
22.	1995-96	वर्नपुर-आसनसोल-जीटी रोड पर बीएनआर पुल (उपरि सड़क पुल) का पुनर्निर्माण	2.27	15.06	कार्य पूरा हो चुका है और परिचालन में है।
23.	2000-01	बालीचक-उपरि सड़क पुल तथा गांव रोड पर समपार सं. 52	7.74	8.71	राज्य सरकार ने अनुमान के लिए स्वीकृति प्रस्तुत नहीं की है। पहुंच मार्गों के निर्माण की अनुमति देने के लिए राज्य सरकार द्वारा बालीचक स्टेशन तक लैग की व्यवस्था करने तथा सड़क की मार्ग परिवर्तन योजना को अंतिम रूप देने से संबंधित निर्णय नहीं लिया गया है।

1	2	3	4	5	6
24.	2000-01	रंगामती-मिदनापुर के दक्षिणी छोर पर समपार सं. केए-7 के बदले राज्य हाइवे पर उपरि सड़क पुल	6.1	7.42	रेलवे का हिस्सा : पूरा हो चुका है। राज्य का हिस्सा : पहुंच मार्गों के कार्य प्रगति पर है।
25.	2001-02	कंटई रोड-निकुरसेनी (बेलदा) के बीच उपरि सड़क पुल तथा पीडब्ल्यूडी रोड पर समपार सं. 26	7.42	7.92	राज्य सरकार इस कार्य को शुरू करने की इच्छुक नहीं है और इसे स्थगित करना चाहती है।
26.	2001-02	झारग्राम में उपरि सड़क पुल तथा टाउन रोड पर समपार सं. 82	6.37	6.57	राज्य सरकार द्वारा संशोधित जीएडी प्रस्तुत कर दिया गया है और यह प्रक्रियाधीन है। राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों संबंधी अनुमान प्रस्तुत किया जाना है।
27.	2003-04	खड़गपुर (पुरी गेट) में उपरि सड़क पुल तथा समपार सं. 1	8.88	14.8	पुल खास और पहुंच मार्गों का संयुक्त कार्य निष्पादन को हस्तांतरित किया गया है।
28.	2008-09	राष्ट्रीय राज्य मार्ग-60 (समपार सं. 89) पर भादुल मोर के नजदीक भेदुआसोल-बांकुरा	14.13	15.63	संशोधित जीएडी राज्य सरकार द्वारा तैयार किया जाना है तथा केवल उपरि सड़क पुल खास के लिए विस्तृत ब्यौरा तैयार किया जा रहा है।
29.	2008-09	आद्रा मंडल: आद्रा-मिदनापुर खंड में बांकुरा-विष्णुपुर के बीच एक नए उपरि सड़क पुल का निर्माण	14.10	15.60	2008-09 में स्वीकृत नया कार्य।
30.		बगनान-समपार सं. 39 के बदले उपरि सड़क पुल	8.29	10.87	रेलवे का हिस्सा: फाउंडेशन संबंधी कार्य पूरा हो चुका है। बेड ब्लाक स्तर तक कार्य पूरा हो चुका है। भूमि अधिग्रहण और अनधिकृत कब्जे न हटने के कारण पहुंच मार्गों का कार्य प्रारंभ नहीं हो सका है। सड़क डायवर्जन संबंधी मामला राज्य सरकार के लंबित है।

उपर्युक्त के अतिरिक्त, 2000-01 में लागत में भागीदारी के आधार पर उपरि/निचले सड़क पुलों के निम्नलिखित 6 कार्यों की भी मंजूरी दी गई थी लेकिन राज्य सरकार द्वारा लागत में भागीदारी के संबंध में अभी तक अपनी सहमति नहीं दी गई है:

1. राणाघाट-समपार सं. 57/टी के बदले उपरि सड़क पुल।
2. सिमलागढ़-समपार सं. 19 के बदले उपरि सड़क पुल।
3. मेमारी-समपार सं. 33 के बदले उपरि सड़क पुल।
4. बरूईपाडा-समपार सं. 21/बी-टी के बदले उपरि सड़क पुल।
5. रसूलपुर-समपार सं. 38 के बदले उपरि सड़क पुल।
6. नलीकुल-समपार सं. 14 के बदले उपरि सड़क पुल।

तेल मूल्य की लागत और लाभ के कारकों
संबंधी श्वेत-पत्र

1056. श्री स्वदेश चक्रवर्ती:
श्रीमती मिनाती सेन:

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

(क) क्या सरकार का विचार तेल के बढ़ते अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों और स्वदेशी तथा आयातित दोनों तेलों पर वसूले जाने वाले शुल्कों के मद्देनजर मूल्य की लागत और लाभ संबंधी कारकों पर श्वेत-पत्र लाने का है;

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

(ग) देश में और ऊर्जा संरक्षण हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) उपरोक्त (क) को देखने हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सरकार ने देश में ऊर्जा संरक्षण को प्रोन्नत करने के लिए कई कदम उठाए हैं, जिनमें निम्न शामिल हैं-

- (1) वैकल्पिक ईंधन जैसे बायो-ईंधन, हाइड्रोजन तथा ईंधन सेलों को प्रोन्नत करना तथा विद्युत और मिश्रित वाहनों का विकास।

(2) वाणिज्यिक व्यवहार्यता की शर्त पर, तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीज) उत्तर-पूर्व राज्यों, जम्मू व कश्मीर, अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्षद्वीप को छोड़कर 1.11.2006 से संपूर्ण देश में भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) विनिर्देशों के अनुसार 5% एथेनोल मिश्रित पेट्रोल की बिक्री के लिए वचनबद्ध हैं।

(3) सरकार ने बायोडीजल नीति की भी घोषणा की है, जो देश भर में ओएमसीज द्वारा स्थापित किए जाने वाले 20 खरीद केंद्रों के लिए बायोडीजल खरीदने हेतु मदद करेगी।

(4) एक राष्ट्रीय हाइड्रोजन ऊर्जा बोर्ड तथा राष्ट्रीय हाइड्रोजन ऊर्जा रोड मैप बनाया गया है जो वर्ष 2020 तक देश में उत्पादन, भंडारण तथा हाइड्रोजन ऊर्जा के प्रयोग के लिए मार्ग प्रशस्त करते हैं।

भेषज कंपनियों द्वारा अधिक प्रभार लिये जाने के लम्बित मामले

1057. मो. मुक्तीम: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेनबैक्सी, डा. रेड्डीज, लूपिन, टोरेन्ट तथा सन फार्मा के विरुद्ध अधिक प्रभार लिये जाने के मामले लम्बित चल रहे हैं;

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

(ग) क्या सरकार का विचार आगे की जांच के लिए इन मामलों को राजस्व आसूचना निदेशालय (डीआरआई) को सौंपने का है; और

(घ) यदि हां, तो इन मामलों को कब तक सौंप दिए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) और (ख) जी, हां। मैसर्स रेनबैक्सी, डा. रेड्डीज और मैसर्स लूपिन के विरुद्ध अतिप्रभारण के मामले लम्बित हैं। उठाई गई मांग और एनपीपीए द्वारा वसूल की गई राशि के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिये गए हैं। मैसर्स टोरेन्ट एंड सन्स फार्मा अतिप्रभारित राशि का ब्याज सहित भुगतान कर चुके हैं और इन दो कंपनियों के विरुद्ध अतिप्रभारण का कोई मामला लम्बित नहीं है।

(ग) और (घ) इन कंपनियों के विरुद्ध आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 के साथ पठित डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई की जा रही है।

विवरण

अतिप्रभारण के मामलों की सूची और उठाई गई मांग और कंपनियों से एनपीपीए द्वारा वसूल की गई राशि का ब्यौरा

क्र.सं.	कंपनी का नाम	फार्मूलेशन का नाम	अनुमानित अति- प्रभारित राशि	वसूली गई राशि
1.	रैनबैक्सी लैबोरेटरी लि. दिल्ली	पेन्टाजोसीन इंजेक्सन 30 एमजी 1एमएल एंपुल	259.76	100.00
		सिप्रोफ्लोक्सासीन आधारित सूत्रयोग	4694.01	2347.00
		क्लोक्सासिलीन आधारित सूत्रयोग	465.08	125.00
		नोरफ्लोक्सासीन आधारित सूत्रयोग	188.00	-
		नोरफ्लोक्सासीन आधारित सूत्रयोग	161.62	-
		नोरफ्लोक्सासीन आधारित सूत्रयोग	26.76	-
		सिफाजोलीन सोडियम	454.87	209
		सिप्रोफ्लोक्सासीन	6171.08	-
	कुल	12421.18	2781.27	
2.	डा. रेड्डीज लैब	सिप्रोफ्लोक्सासीन आधारित सूत्रयोग	28.58	11.44
		क्लोक्सासिलीन आधारित सूत्रयोग	214.29	50.12
		नोरफ्लोक्सासीन	2849.84	1071.49
		बायो-ई	18.69	-
		कुल	3111.40	1133.05
2.	लुपिन लि.	इथाम्बुटोल	68.53	-
		कुल	68.53	-

इस्पात संयंत्रों की स्थापना हेतु हस्ताक्षरित
समझौता ज्ञापन

1058. श्री जुएल ओराम: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान अपने-अपने राज्यों में इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और झारखंड की राज्य सरकारों द्वारा हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापनों का ब्यौरा क्या है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):
इस्पात मंत्रालय में उपलब्ध सूचना रिकार्ड के अनुसार पिछले 3 वर्षों के दौरान झारखंड, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ में लौह और इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए कंपनियों के नाम सहित हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापनों तथा परियोजनाओं की राज्यवार तथा परियोजना-वार वर्तमान स्थिति का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

उन इस्पात संयंत्र परियोजनाओं की सूची, जिनके लिए उड़ीसा सरकार के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किए गए

क्र.सं.	कंपनी का नाम	स्थिति	क्षमता: एमटीपीए	निवेश करोड़ रुपए में	समझौता ज्ञापन हस्ताक्षर करने की तिथि	वर्तमान स्थिति एवं प्रगति	
1	2	3	4	5	6	7	
1.	मै. पटनायक स्टील एंड एलॉय लि.	पुरूनापानी, जोडा, ब्योंझर		0.27	337.42	04.05.2005	उत्पादन शुरू होने की संभावना
2.	मै. राठी उद्योग लि.	पोटापाली-सिक्कीडी, संबलपुर		0.30	272.85	04.05.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
3.	मै. रिवाज स्टील एंड एनर्जी लि.	कुरूपाडी पंडालोई, संबलपुर		0.30	207.00	04.05.2005	स्वंत्र लोहे और इस्पात का उत्पादन शुरू
4.	मै. दीपक स्टील एंड पावर लि.	टोपोडीह, बारबिल, ब्योंझर		0.25	195.31	04.05.2005	स्वंत्र लोहे का उत्पादन शुरू
5.	मै. कोणार्क इस्पात लि.	हीरमा, झारसुगुडा		0.25	196.50	04.05.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
6.	मै. बीके स्टील एंड पावर लि.	ठलीबुरु, बारबिल, ब्योंझर		0.28	319.80	04.05.2005	स्वंत्र लोहे का उत्पादन शुरू
7.	मै. बीआरजी आयरन एंड स्टील कं. प्रा.लि.	खुंटी, धेनकानाल		0.25	228.05	04.05.2005	स्वंत्र लोहे का उत्पादन शुरू
8.	मै. जैन स्वंत्र (प्रा.) लि.	दुरलागा, झारसुगुडा		0.30	251.77	04.05.2005	उत्पादन शुरू होने की संभावना
9.	मै. बिंदल स्टीनलैस लि.	डुबुरी, जजपुर	चरण-I	0.8	1,612.00	09.06.2005	फैरी क्रोम का उत्पादन शुरू
			चरण-II	0.8	5,016.00		
10.	मै. रंगटा माईन्स लि.	कमाण्डो, निकट कोईरा, सुंदरगढ़ व झारखंड, धेनकानाल (प्रत्येक 1 एमटीपीए)		2.00	2275.00	3.11.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
11.	मै. ब्रांड एलॉय लि.	फलसपान्ना, ब्योंझर		0.27	307.54	3.11.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
12.	मै. ईस्टर्न स्टील्स एंड पावर लि.	लेहांडानुड, झारसुगुडा		0.25	254.00	3.11.2005	स्वंत्र लोहे का उत्पादन शुरू
13.	मै. जय बालाजी प्रोविंसी स्टील्स लि.	ठानीसर, निकट लखीकट्टा, सुंदरगढ़		0.33	321.14	3.11.2005	स्वंत्र लोहे और इस्पात का उत्पादन शुरू
14.	मै. वेल्सपून पावर एंड स्टील्स लि.	भादरक जिला या कटक या राज्य में कोई और उचित स्थान		3.00	5828.15	01.10.2006	भूमि अधिग्रहण के चरण में
15.	मै. ठरम गलभा स्टील्स लि.	स्थान अभी तक निश्चित नहीं		3.00	6103.80	3.10.2006	भूमि अधिग्रहण के चरण में
16.	मै. एसएसएल इनर्जी लि.	नाबाला निकट बनरपाल, अंगुल	फेस-I	3.00	4339.00	21.12.2006	भूमि अधिग्रहण के चरण में
			फेस-II		4270.00		

1	2	3	4	5	6	7	8
17.	मै. एमजीएम स्टील्स लि.	नीमडीह, मोटागांव, धेनकनाल		0.25	208.10	22.12.2006	भूमि अधिग्रहण के चरण में
18.	मै. सुरेन्द्र मार्टनिंग इंडस्ट्रीज प्रा.लि.	ब्रह्ममुस नीमडीह, मोटागांव, धेनकनाल, बोनाई, सुंदरगढ़		0.25	221.62	22.12.2006	स्पंज लोहे का उत्पादन शुरू
19.	मै. क्रैकर्स इंडिया (एलायज) लि.	गोबरधनपुर, क्यौंझर		0.25	236.39	22.12.2006	स्पंज लोहे का उत्पादन शुरू

उच्च स्टील प्लांटों की सूची जिनके लिए उड़ीसा सरकार के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किए गए

क्र.सं.	कंपनी का नाम	स्थिति	क्षमता: एमटीपीए	निवेश करोड़ रुपए में	समझौता ज्ञापन हस्ताक्षर करने की तिथि	वर्तमान स्थिति एवं प्रगति
1.	मै. एस्सार स्टील उड़ीसा लि.	पारादीप	4.00	10,721	21.04.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
2.	मै. पोस्को इंडिया प्रोजेक्ट (पी) लि.	पारादीप	12.00	51,000	22.06.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
3.	मै. जिंदिल स्टील एंड पावर लि.	दियोझर, क्यौंझर में सञ्जीकरण संयंत्र और अंगुला में इस्पात संयंत्र	6.00	13,135.02	3.11.2005	भूमि अधिग्रहण के चरण में
4.	मै. भूषण स्टील एंड स्ट्रिप्स लि.	मोरापुंडली, धेनकनाल	3.00	5,828.15	3.11.2005	स्पंज आयरन व स्टील बिलेट्स का उत्पादन शुरू
5.	मै. मित्तल स्टील कंपनी एन.वी.	पटना, क्यौंझर	12.00	40,000	21.12.2006	भूमि चिन्हित कर ली गई है। डीपीआर प्रस्तुत नहीं की गई है।

उन लोहा एवं इस्पात संयंत्र परियोजनाओं की सूची, जिनके लिए झारखण्ड सरकार के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किए गए

क्र.सं.	कंपनी का नाम	स्थिति	क्षमता: एमटीपीए	निवेश करोड़ रुपए में	समझौता ज्ञापन हस्ताक्षर करने की तिथि	वर्तमान स्थिति एवं प्रगति
1	2	3	4	5	6	7
1.	मै. बीएमडब्ल्यू इंडस्ट्रीज लि.	चानडील	(क) स्पंज आयरन-0.21 (ख) इस्पात-0.5 (ग) कच्चा लोहा-0.5	591.00	12.04.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
2.	मै. अनंदाता ट्रेडर्स एंड इन्वेस्टमेंट लि.	रामगढ़	(क) स्पंज लोहा-0.334	94.00	12.04.05	आंशिक रूप से शुरू
3.	मै. नरभेराम गैस प्वाइंट प्रा.लि.	जमशेदपुर	(क) स्पंज लोहा-0.135 (ख) इस्पात-0.045	200.00	12.04.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
4.	मै. गोयल स्पंज प्रा.लि.	पश्चिम सिंहभूम	(क) स्पंज लोहा-0.115 (ख) इस्पात-0.09	67.00	12.04.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

1	2	3	4	5	6	7
5.	मै. रूंगटा माईन्स लि.	चाबबासा	(क) स्पंज लोहा-0.51	517.00	12.04.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
6.	मै. राज रिफ़ैक्ट्रीज (प्रा) लि.	बुध्दु	(क) स्पंज लोहा-0.6 (ख) इस्पात-0.06	68.50	12.04.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
7.	मै. कान्टीस्टील लि.	चानडील	(क) स्पंज लोहा-1.2 (ख) इस्पात-1.14 (ग) द्रव इस्पात-1.25	1560.00	18.07.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
8.	मै. कोहिनूर स्टील प्रा.लि.	बुलाडीह निकट चानडील	(क) स्पंज लोहा-0.225 (ख) कच्चा लोहा-0.12	410.00	18.07.05	आंशिक रूप से शुरू
9.	मै. ज़िंदल स्टील एंड पावर लि.	घाटसिला	(क) स्पंज लोहा-1.5 (ख) इस्पात-5.0	11500.00	05.07.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
10.	मै. भूषण लि.	आसनबोनी, जमशेदपुर	(क) स्पंज लोहा-1.5 (ख) इस्पात-3.0	6510.00	23.07.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
11.	मै. कल्याणी स्टील लि.	सिली, रांची	(क) स्पंज लोहा-0.23 (ख) इस्पात-1.0	1883.00	23.07.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
12.	मै. टटा स्टील लि. (ग्रोन फ़िल्ड प्रोजेक्ट)	मनोहरपुर/चानडील	एकीकृत इस्पात संयंत्र-12.00	42000.00	08.09.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
13.	मै. टटा स्टील लि. (एक्सटेंशन)	जमशेदपुर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-5.0	11000.00	08.09.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
14.	मै. वी.एस. डेम्पो एंड कंपनी प्रा.लि.	मनोहरपुर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.5	1016.00	04.10.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
15.	मै. मित्तल स्टील कं. एन.वी.	निर्णय नहीं लिया गया	एकीकृत इस्पात संयंत्र-12.0	40000.00	08.10.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
16.	मै. ज़िंदल साउथ-वेस्ट स्टील लि.	हेसालोंग, नौमडीह	एकीकृत इस्पात संयंत्र-10.0	35000.00	09.11.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
17.	मै. रांची इंटोग्रेटेड स्टील लि.	सिली, निकट मूरी	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.5	5452.00	30.12.05	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
18.	मै. एस्सल माईनिंग इंडस्ट्रीज लि.	जगनाथपुर, पश्चिम सिंहभूम	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.0	500	05.05.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
19.	मै. सेसा गोआ लिमिटेड	सरायकेला-खारसावन	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.5	300	07.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
20.	मै. मुकुन्द स्टील	बारालंगा, हजारीबाग	एकीकृत इस्पात संयंत्र-2.0	1800	07.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
21.	मै. फ़िरोड एंड कंपनी प्रा.लि.	गुण एंड रंगामटी, पश्चिम सिंहभूम	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.3	250	11.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
22.	मै. बोनाई इंडस्ट्रीयल कंपनी लिमिटेड	कुनडुबेरा एंड सिंह पोखरिया, पश्चिम सिंहभूम	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.25	300	11.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
23.	मै. रूंगटा माईन्स लिमिटेड	चाईबासा	एकीकृत इस्पात संयंत्र-4.5	1050	11.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
24.	मै. बिनी आहरन एंड स्टील उद्योग लिमिटेड	तुपुनडिह, चानडील, सरायकेला-खारसावन	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.6	355	14.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

23 अक्टूबर, 2008

359 प्रश्नों के

1	2	3	4	5	6	7
25.	मै. नरसिंह इस्पात लिमिटेड	खुर्दा, चनडाँस, सरायकेला-खारसावन	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.25		14.09.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
26.	मै. कोर स्टील एंड पावर लि.	मुसाबानी, घाटसिला	मिनी स्टील-1.0	1000	29.12.06	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
27.	मै. इस्पात इंडस्ट्री लि.	नंदपुर/मनोहरपुर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-2.8	2500	12.01.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
28.	मै. मा चंडी दुर्गा इस्पात लि.	नाना ब्लाक जामतारा	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.1	1250	09.02.08	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
29.	मै. जगदम्बा फिस्कल सर्विस लि.	रानेश्वर, शिकारीपारा, दुदमका	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.1	1000	09.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
30.	मै. ब्राह्मी इमैक्स लि.	अफजलपुर, बालाब्लाक, जमतारा	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.1	1000	09.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
31.	मै. आधुनिक कारपोरेशन लि.	कुमारबाद, दुमका	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.1	1250	09.02.08	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
32.	मै. ट्राइंगल ट्रेडिंग प्रा.लि.	पाथनमारा	इस्पात संयंत्र-0.24	200	14.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
33.	मै. प्रीमियर फैरो एलाय एंड सिक्व्यूरीटीज लि.	बारलांगा	इस्पात संयंत्र-1.0	750	23.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
34.	मै. पुष्प स्टील एंड माइनिंग (प्रा.) लि.	गोरीढीह एंड रूंगरी न्यू चोवका	इस्पात संयंत्र-0.25	150	24.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
35.	मै. सार्थक इंडस्ट्रीज लि.	राजखारसावन	इस्पात संयंत्र-2.2	2000	26.02.07	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

उन इस्पात संयंत्र परियोजनाओं की सूची जिनके लिए छत्तीसगढ़ सरकार के साथ समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किए गए हैं

क्र.सं.	कंपनी का नाम	स्थान-स्थिति	क्षमता: एमटीपीए	निवेश करोड़ रुपए में	समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित करने की तारीख	मौजूदा स्थिति और प्रगति
1	2	3	4	5	6	7
1.	मै. जिंदल स्टील एंड पावर	रायगढ़	(क) इस्पात गलन शक्ला-1.25 (ख) धमन धट्टी-1.25 (ग) वायर राइ/रोलिंग मिल-0.7	2595.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
2.	मै. छत्तीसगढ़ इलैक्ट्रिसिटी कं. लि.	रायपुर	(क) स्विज लोहा-0.6 (ख) स्टील प्लांट-1.0	2010.00	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
3.	मै. प्रकला इंडस्ट्रीज लि.	चंघ	(क) स्विज लोहा-0.4 (ख) इस्पात गलन शक्ला-0.9 (ग) कच्चा लोहा-0.25 (घ) रोलिंग/वायर मिल-0.6	1017.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
4.	मै. बिगबोस स्टील एंड एल्युमिनियम लि.	जंबगीर, चंघ		700.00	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

1	2	3	4	5	6	7
5.	मै. वसुन्धरा स्टील एंड पावर लि.	बिलासपुर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.4	465.00	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
6.	मै. रेक्सन स्टील्स लि.	बिलासपुर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.40	465.00	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
7.	मै. छत्तीसगढ़ स्टील एंड पावर	जंजगीर, बंधा	स्वंत्र लोहा-0.38	464.88	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
8.	मै. पूष स्टील एंड माइनिंग प्रा.लि.	बोराज ग्रोथ सेंटर, दुर्ग	स्वंत्र लोहा-0.315	380.00	7.1.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
9.	मै. सालासर स्वंत्र एंड पावर लि.	रायगढ़	(क) स्वंत्र लोहा-0.165 (ख) स्टील-0.1	287.51	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
10.	मै. श्री राधे इंस्टीट्यूट प्रा.लि.	बिलासपुर	(क) स्वंत्र लोहा-0.26 (ख) इस्पात गलन क्षाला-0.05	232.50	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
11.	मै. सत्यार्थ स्टील एंड पावर लि.	रायपुर	(क) स्वंत्र लोहा-0.22 (ख) प्रेरण भट्टी-0.182 (ग) रि-रोल्ड उत्पाद-0.0314	175.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
12.	मै. एपीआई इस्पात एंड पावर टैक प्रा.लि.	रायपुर	(क) स्वंत्र लोहा-0.315 (ख) स्टील इन्वर्ट-0.0864	158.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
13.	मै. टपवर्ध स्टील प्रा.लि.	बोराज ग्रोथ सेंटर, दुर्ग	(क) स्वंत्र लोहा-0.21 (ख) इस्पात गलन क्षाला-0.1	129.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
14.	मै. श्रीश्याम ग्लोबल प्रा.लि.	रायपुर	(क) स्वंत्र लोहा-0.165 (ख) प्रेरण भट्टी-0.072 (ग) रि-रोल्ड स्टील-0.06	124.00	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
15.	मै. क्रैस्ट स्टील एंड पावर प्रा.लि.	दुर्ग	स्वंत्र लोहा-0.231	116.5	7.1.2005	आंशिक रूप से चालू
16.	मै. टेक्सास पावर जैन	बिलासपुर	(क) स्वंत्र लोहा-0.72 (ख) प्रेरण भट्टी-0.216 (ग) रोलिंग मिल-0.216	5550.00	22.5.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
17.	मै. टाय स्टील लि.	बस्तर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-5.00	10000.00 (अनु.)	4.6.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
18.	मै. एस्सार स्टील छत्तीसगढ़ लि.	बस्तर	एकीकृत इस्पात संयंत्र-3.2	7000.00 (अनु.)	5.7.2005	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
19.	मै. इण्ड सिनर्जी लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	स्वंत्र लोहा-0.40	960.00	6.10.2006	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
20.	मै. श्री बजरंग पावर एंड इस्पात लि. (विस्तार परियोजना)	रायपुर	स्वंत्र लोहा-0.60 धमन भट्टी-0.231	1400.00	6.10.2006	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
21.	मै. एस के एम इस्पात लि. (विस्तार परियोजना)	रायपुर	स्वंत्र लोहा-0.33 लघु धमन भट्टी-0.5	1175.00	6.10.2006	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
22.	मै. रायपुर अलायस एंड स्टील लि. (विस्तार परियोजना)	रायपुर	स्वंत्र लोहा-0.50 स्टील-0.24	720.00	6.10.2006	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

1	2	3	4	5	6	7
23.	मै. श्री बजरंग मैटलक्स एंड पावर लि. (विस्तार परियोजना)	रायपुर	कच्चा लोहा-0.060	109.41	21.12.2006	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
24.	मै. जिनदल स्टील एंड पावर लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	धमन भट्टी-3.2	8000.00	4.5.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
25.	मै. भूषण पावर एंड स्टील लि.	राजनंदगांव	एकीकृत इस्पात उत्पादन सुविधा-1.2	5500.00	4.5.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
26.	मै. मोनेट इस्पात एंड एनर्जी लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	स्टील मिल-1.55	1310.00	4.05.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
27.	मै. वन्दना इस्पात	राजनंदगांव	एकीकृत इस्पात संयंत्र-0.83	1310.00	4.5.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
28.	मै. टापवर्थ स्टील्स प्रा.लि. (विस्तार परियोजना)	दुर्ग	धमन भट्टी-0.5	1225.74	4.05.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
29.	मै. एमएसपी स्टील एंड पावर लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	कच्चा लोहा-0.4	850.00	4.5.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
30.	मै. सालासर स्मंज एंड पावर लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	इस्पात संयंत्र-0.1	230.30	4.5.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
31.	मै. प्रकाश इंडस्ट्रीज लि. (विस्तार परियोजना)	जंजगीर, चंपा	एकीकृत इस्पात संयंत्र-1.2	2145.00	18.6.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ
32.	मै. सिंभल एन्टरप्राइसेज प्रा.लि. (विस्तार परियोजना)	रायगढ़	कच्चा लोहा-0.24 स्टील-0.3	500.00	23.6.2007	उत्पादन शुरू नहीं हुआ

[हिन्दी]

रुग्ण/बंद सरकारी उपक्रमों का पुनरुद्धार

1059. श्री जीवाभाई ए. पटेल:
श्री एम. राजामोहन रेड्डी:
श्री हरिसिंह चावड़ा:

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

(क) आज की तारीख के अनुसार रुग्ण इकाइयों के रूप में पहचान की गई सरकारी क्षेत्र की इकाइयों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने सरकारी उपक्रमों को रुग्णता से बचाने और उनका पुनरुद्धार करने के लिए कोई नया बोर्ड गठित किया है;

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

(घ) क्या सरकार ने इनका पुनरुद्धार करने के लिए कोई योजना तैयार की है; और

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

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): (क) 31.3.2007 की स्थिति के अनुसार सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) को सौंपने के प्रयोजन से केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रुग्ण के रूप में पहचान किए गए 83 उद्यमों का ब्यौरा संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

(ख) और (ग) सरकार ने केन्द्रीय उद्यमों के पुनर्निर्माण एवं पुनरुद्धार के बारे में अन्य बातों के अलावा सरकार को परामर्श देने के लिए दिसम्बर, 2004 में एक अंशकालिक परामर्शी निकाय के रूप में बीआरपीएसई का गठन किया था।

(घ) और (ङ) सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) की अनुशंसाओं के आधार पर सरकार ने केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के

32 उद्यमों के लिए भारत सरकार से 9192.69 करोड़ रुपए (नकद सहायता 2013.00 तथा गैर-नकद सहायता 7179.69 करोड़ रुपए) को कुल सहायता वाले पुनरुद्धार पैकेज (विवरण-2) को अनुमोदित कर दिया है। इसका ब्यौरा संलग्न विवरण 2 में दिया गया है।

सरकार ने फर्टिलाइजर कारपो. आफ इंडिया लि. (एफसीआईएल) तथा हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कारपो. आफ इंडिया लि. (एचएफसीएल) के पुनरुद्धार की संभावना की, गैस की सुनिश्चित उपलब्धता की शर्त पर, जांच करने का भी सिद्धांत रूप में निर्णय लिया है।

विवरण I

31.03.2007 तक बीआरपीएसई को सौंपने के प्रयोजन से रुग्ण के रूप में पहचान किए गए केंद्रीय सरकारी उद्यमों का ब्यौरा

क्र.सं.	मंत्रालयों/विभाग/केंद्रीय सरकारी उद्यम का नाम	सरकारी क्षेत्र के उद्यम का पंजीकृत कार्यालय जिस शहर/राज्य में स्थित है
1	2	3
भारी उद्योग विभाग		
1.	हिंदुस्तान साल्ट्स लि.	जयपुर (राजस्थान)
2.	टायर कार्पोरेशन आफ इंडिया लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
3.	एचएमटी बीयरिंग लि.	हैदराबाद (आंध्र प्रदेश)
4.	प्रागा टूल्स लि.	सिकंदराबाद (आंध्र प्रदेश)
5.	भारत पम्स एंड कम्प्रेसर्स लि.	इलाहाबाद (उत्तर प्रदेश)
6.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.	बेल्लारी (कर्नाटक)
7.	नगालैंड पल्प एंड पेपर कं. लि.	तुली (नागालैंड)
8.	नेपा लि.	नेपा नगर (मध्य प्रदेश)
9.	भारत वेगन एंड इंजीनियरिंग कं. लि.	पटना (बिहार)
10.	रिचर्डसन एंड कूडस लि.	मुम्बई (महाराष्ट्र)
11.	नेशनल इन्स्ट्रुमेंट्स लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
12.	सीमेण्ट कार्पोरेशन आफ इंडिया लि.	दिल्ली
13.	भारत आप्थालमिक ग्लास लि.	दुर्गापुर (पश्चिम बंगाल)
14.	एचएमटी मशीन टूल्स लि.	बंगलौर (कर्नाटक)
15.	हैवी इंजीनियरिंग कार्पोरेशन लि.	रांची (झारखंड)
16.	त्रिवेणी स्ट्रक्चरल्स लि.	इलाहाबाद (उत्तर प्रदेश)
17.	भारत हैवी प्लेट एंड वेसल्स लि.	विशाखापट्टनम (आंध्र प्रदेश)
18.	हिंदुस्तान केबल्स लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
19.	एचएमटी वाचेज लि.	बंगलौर (कर्नाटक)

1	2	3
20.	इन्स्ट्रुमेंटेशन लि.	कोटा (राजस्थान)
21.	इन्ड्यू यूले एंड कं. लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
22.	एचएमटी लि.	बंगलौर (कर्नाटक)
23.	एचएमटी चिनार वाचेज लि.	जम्मू (जम्मू और कश्मीर)
24.	बर्न स्टैण्डर्ड कंपनी लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
25.	हिंदुस्तान फोटो फिल्मस मैनुफैक्चरिंग कार्पो. लि.	ऊटकमंड (तमिलनाडु)
26.	सांभर साल्ट्स लि.	जयपुर (राजस्थान)
27.	ब्रेथवेट एंड कं. लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
28.	बीबीजे कन्स्ट्रक्शन कं. लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
29.	ब्रिज एंड रूफ कं. (इंडिया) लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
	वस्त्र मंत्रालय	
30.	बडर्स, जूट एंड एक्सपोर्ट्स लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
31.	ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन लि.	कानपुर (उत्तर प्रदेश)
32.	ब्रशवेयर लि.	कानपुर (उत्तर प्रदेश)
33.	नेशनल टेक्सटाइल्स कार्पोरेशन लि. और इसकी सहायक	दिल्ली, अहमदाबाद (गुजरात), बंगलौर (कर्नाटक), इंदौर (मध्य प्रदेश), मुंबई (महाराष्ट्र), कोयम्बटूर (तमिलनाडु), कानपुर (उत्तर प्रदेश), कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
34.	नेशनल जूट मैनुफैक्चरर्स कार्पोरेशन लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
35.	जूट कार्पोरेशन आफ इंडिया लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
	उर्वरक विभाग	
36.	मद्रास उर्वरक लि.	मनाली (तमिलनाडु)
37.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स त्रावणकोर लि.	कोच्ची (केरल)
38.	फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया लि.	नई दिल्ली
39.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लि.	नई दिल्ली
40.	पाइराइट्स फास्फेट्स एंड केमिकल्स लि.	रोहतास (बिहार)
41.	ब्रह्मपुत्र वेली फर्टिलाइजर कारपो. लि.	नामरूप (असम)
	रसायन और पेट्रोरसायन विभाग	
42.	हिन्दुस्तान एन्टिबायोटिक्स लि.	पुणे (महाराष्ट्र)

1	2	3
43.	हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लि.	मुंबई (महाराष्ट्र)
44.	हिन्दुस्तान इन्सेक्टिसाइड्स लि.	दिल्ली
45.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्युटिकल्स लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
46.	इंडियन ड्रग्स एंड फार्मास्युटिकल्स लि.	गुड़गांव (हरियाणा)
47.	हिन्दुस्तान फ्लोरोकार्बन्स लि.	हैदराबाद (आंध्र प्रदेश)
48.	उड़ीसा ड्रग्स एंड केमिकल्स लि.	भुवनेश्वर (उड़ीसा)
49.	आईडीपीएल (तमिलनाडु) लि.	चेन्नई (तमिलनाडु)
50.	बिहार ड्रग्स एंड आर्गेनिक केमिकल्स लि. कोयला मंत्रालय	मुजफ्फरपुर (बिहार)
51.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	बर्दवान (पश्चिम बंगाल)
52.	भारत कोकिंग कोल लि. इस्पात मंत्रालय	धनबाद (झारखण्ड)
53.	मेकान लि.	गंची (झारखण्ड)
54.	हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कन्स्ट्रक्शन लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
55.	भारत रिफ्रेक्टोरीज लि.	बोकारो (झारखण्ड)
56.	जे एंड के मिनरल डेवलपमेंट कार्पोरेशन लि. पोत परिवहन विभाग	जम्मू एंड कश्मीर
57.	केंद्रीय अंतरदेशीय जल परिवहन निगम लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
58.	हुगली डाक एंड पोर्ट इंजीनियर्स लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
59.	हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि. शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्रालय	दिल्ली
60.	हिन्दुस्तान प्रीफेब लि. कृषि और सहकारिता विभाग	दिल्ली
61.	स्टेट फार्मर्स कार्पोरेशन आफ इंडिया लि. खान मंत्रालय	दिल्ली
62.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कार्पोरेशन लि.	नागपुर (महाराष्ट्र)
63.	हिंदुस्तान कापर लि.	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)

1	2	3
	जल संसाधन मंत्रालय	
64.	नेशनल प्रोजेक्ट्स कन्स्ट्रक्शन कार्पोरेशन लि. पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	दिल्ली
65.	बीको लारी लि. खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग	कोलकाता (पश्चिम बंगाल)
66.	हिंदुस्तान वेजिटेबल आयल कार्पोरेशन लि. रेल मंत्रालय	नई दिल्ली
67.	कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लि. नागर विमानन मंत्रालय	
68.	एयर इंडिया चार्टर्स लि.	मुम्बई (महाराष्ट्र)
69.	एयरलाइन अलाइड सर्विसेज लि.	नई दिल्ली
70.	इंडियन एयरलाइन्स लि. दूरसंचार विभाग	नई दिल्ली
71.	आईटीआई लि. पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास मंत्रालय	बंगलौर (कर्नाटक)
72.	उत्तर-पूर्वी हस्तशिल्प और हथकरघा विकास निगम लि.	शिलांग (मेघालय)
73.	नार्थ ईस्टर्न हैण्डिक्राफ्ट्स एंड हैण्डलूम्स डेवलपमेंट कारपो. लि.	शिलांग (मेघालय)
	वन एवं पर्यावरण मंत्रालय	
74.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह वन एवं पौध विकास निगम लि.	पोर्ट ब्लेयर (अंडमान और निकोबार)
	लघु उद्योग मंत्रालय	
75.	नेशनल स्माल इण्डस्ट्रीज कार्पो. लि. सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय	नई दिल्ली
76.	आर्टिफिशियल लिंब्स मैनुफैक्चरिंग कार्पोरेशन आफ इंडिया पर्यटन मंत्रालय	कानपुर (उत्तर प्रदेश)
77.	असम अशोक होटल कार्पो. लि.	गुवाहाटी (असम)
78.	मध्य प्रदेश अशोक होटल कार्पो. लि.	भोपाल (मध्य प्रदेश)
79.	पांडिचेरी अशोक होटल कार्पो. लि.	पांडिचेरी

1	2	3
80.	रांची अशोक होटल कार्पो. लि.	पटना (झारखण्ड)
81.	उत्कल अशोक होटल कार्पो. लि. विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय	पुरी (उड़ीसा)
82.	सेण्ट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लि. सूचना और प्रसारण मंत्रालय	नई दिल्ली
83.	नेशनल फिल्म डेवलपमेंट कार्पो. लि.	मुंबई (महाराष्ट्र)

विवरण II

बीआरपीएसई द्वारा अनुशंसित प्रस्तावों के संबंध में सरकार द्वारा अनुमोदित नकद एवं गैर-नकद सहायता का ब्यौरा

क्र.सं.	केन्द्रीय सरकारी उद्यम का नाम	सहायता (करोड़ रुपये में)		
		नकद#	गैर-नकद@	कुल
1	2	3	4	5
1.	हिन्दुस्तान साल्ट्स लि.	4.28	73.30	77.58
2.	एनटीसी और उसकी सहायक कंपनियां	39.23	-	39.23
3.	ब्रिज एंड रूफ कं. (इंडिया) लि.	60.00	42.92	102.92
4.	बीबीजे कन्स्ट्रक्शन कं. लि.	-	54.61	54.61
5.	एचएमटी बियरिंग्स लि.	7.40	43.97	51.37
6.	प्रागा टूल्स लि.	5.00	209.71	214.71
7.	ब्रेथवेट एंड कंपनी लि.	4.00	280.21	284.21
8.	ब्रिटिश इंडिया कार्पोरेशन लि.	47.35	-	47.35
9.	केन्द्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि.	73.60	280.00	353.60
10.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लि.	102.00	1116.30	1218.30
11.	सीमेण्ट कारपोरेशन आफ इंडिया लि.	184.29	1267.95	1452.24
12.	रिचर्डसन एंड कूडास लि.	-	-	-
13.	हिन्दुस्तान एण्टीबायोटिक्स लि.	137.59	267.57	405.16
14.	हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लि.	250.00	अनुपलब्ध	250.00
15.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स (त्रावणकोर) लि.	-	670.37	670.37
16.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लि.	-	-	-
17.	हिन्दुस्तान इन्सेक्टिसाइड्स लि.	-	267.29	267.29

1	2	3	4	5
18.	मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लि.	-	104.64	104.64
19.	सेन्ट्रल इलैक्ट्रॉनिक्स लि.	-	6.02	6.02
20.	ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि.	*	-*	-*
21.	भारत पम्पस एंड कम्प्रेसर्स लि.	3.37\$	153.15	156.25\$
22.	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्युटिकल्स लि.	207.19	233.41	440.60
23.	एचएमटी मशीन टूल्स लि.	723.00	157.80	880.80
24.	मेकान लि.	93.99**	23.08	116.08
25.	एण्ड्रयू यूले एंड कं.लि.	-&	457.14	457.14
26.	हिन्दुस्तान कापर लि.	-	612.94	612.94
27.	भारत हैवी प्लेट्स वेसल्स लि.	-	-	-\$
28.	स्टेट फार्म्स कारपोरेशन आफ इंडिया लि.	21.21	124.42	145.63
29.	भारत रिफ्रेक्टोरीज लि.	-	479.16	479.16
30.	टायर कारपोरेशन आफ इंडिया लि.	-	-	-@@
31.	नेपा लि.	-	-	-@@
32.	भारत वेगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लि.	50.49	253.73	304.22
कुल		2013.00*	7179.69*	9192.69*

#नकद सहायता में इक्विटी/ऋण/अनुदान के माध्यम से बजटीय सहायता शामिल है।

@नकद भिन्न सहायता में ब्याज/पेनल ब्याज/भारत सरकार का ऋण/गारण्टी शुल्क की छूट, ऋण को इक्विटी/ऋण-पत्र में बदलना शामिल है।

&भारत सरकार या संयुक्त उद्यम या किसी महत्वपूर्ण भागीदार द्वारा निधियों के निवेश के संबंध में निर्णय वित्त मंत्रालय और भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा लिया जाएगा।

*सरकार द्वारा अनुमोदित की गई पुनरुद्धार योजना में अन्य बातों के साथ-साथ 2470.77 करोड़ रुपये की नकद-भिन्न सहायता और कोल इंडिया लिमिटेड से वर्ष 2004-05 से 14 करोड़ रुपये प्रति वर्ष के सेवा प्रभार की छूट शामिल है।

इसके अलावा ओएनजीसी और बीएचईएल क्रमशः 150 करोड़ रु. और 20 करोड़ रुपये की नकद सहायता प्रदान करेंगे।

**बीआरएस ऋणों पर 50 प्रतिशत ब्याज सहायता अधिकतम 6.50 करोड़ रु. प्रतिवर्ष, जारी रखे जाने को छोड़कर।

\$\$मंत्रिमंडल ने बीएचपीवी का बीएचईएल द्वारा अधिग्रहण करने को सिद्धांत रूप में इस निर्देश के साथ अनुमोदित किया है कि बीएचपीवी का मूल्य निर्धारण स्थापित सिद्धांतों के आधार पर विवेकसम्मत ढंग से किया जाएगा और यदि अधिग्रहण व्यवहार्य नहीं पाया जाता है, तो मामले को पुनः मंत्रिमंडल के सम्मुख लाया जाए।

@@संसद ने कंपनी का सरकारी उद्यम स्वरूप बदलने के लिए टायर कारपो. आफ इंडिया लि. (स्वामित्व का विनिवेश) विधेयक 2007 अनुमोदित कर दिया है।

@@नेपा लि. का निजी क्षेत्र में संयुक्त उद्यम के माध्यम से पुनरुद्धार करने तथा ऐसे संयुक्त उद्यम को आरंभ करने के लिए संसद का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए एक विधेयक संसद में प्रस्तुत किया गया है।

तेलशोधक कारखानों का विस्तार

1060. श्री हंसराज गं. अहीर:
श्री गिरधारी लाल भार्गव:
श्री दुष्यंत सिंह:

(क) क्या सरकार ने देश में तेलशोधक कारखानों के विस्तार और पेट्रोलियम उत्पादों की शोधन क्षमता में वृद्धि करने हेतु कोई कार्य योजना तैयार की है;

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

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

(ग) क्या राजस्थान रिफाइनरी का उन्नयन किए जाने का प्रस्ताव है;

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

(ङ) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों की क्षमता में वृद्धि के कारण पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात में वृद्धि हुई है; और

(च) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान किए गए पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) और (ख) रिफाइनरी क्षेत्र का जून, 1998 में लाइसेंस समाप्त कर दिया गया था। रिफाइनरी निजी या सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों द्वारा प्रवर्तकों द्वारा व्यवहार्यता के मूल्यांकन के आधार पर भारत में किसी भी स्थान पर स्थापित की जा सकती

है। सार्वजनिक और निजी दोनों क्षेत्रों की कंपनियों ने नई रिफाइनरियां स्थापित करने/मौजूदा रिफाइनरियों की क्षमता में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। रिफाइनरियों के कंपनी-वार स्थल, क्षमता, क्षमता में वृद्धि के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) और (घ) चूंकि इस समय राजस्थान में कोई रिफाइनरी नहीं है इसलिए उन्नयन का प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (अगस्त, 2008 तक) के सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों द्वारा रिफाइनिंग क्षमता और पेट्रोलियम उत्पादों के निर्यात के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं-

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
पीएसयू की रिफाइनिंग क्षमता (एमएमटीपीए)*	94.37	99.47	105.47	105.47
पीएसयू निर्यात (एमएमटी)**	10.66	12.76	12.85	4.20 (अ.) (अप्रैल-अगस्त)

*मिलियन मीटरी टन प्रति वर्ष

**मिलियन मीटरी टन

अ. - अंतिम

विवरण

नाम	रिफाइनरियां	क्षमता (*एमएमटीपीए में)
1	2	3
क.	नई	
इंडियन आयल कारपोरेशन (आईओसीएल)	पारादीप (उड़ीसा)	15.00
हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) और मैसर्स मित्तल इनर्जी इन्वेस्टमेंट्स प्राइवेट लिमिटेड, सं.उ.	भटिंडा (पंजाब)	9.00
भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)	बीना (मध्य प्रदेश)	6.00
रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड	जामनगर, गुजरात	29.00
नागार्जुन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (एनओसीएल)	कुडालोर, तमिलनाडु	6.00
ख.	क्षमता का विस्तार	मौजूदा रिफाइनिंग क्षमता में वृद्धि (एमएमटीपीए में)
आईओसीएल	पानीपत अतिरिक्त क्षमता	3.0

1	2	3
आईओसीएल	हल्दिया रिफाइनरी विस्तार	1.5
मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि. (एमआरपीएल)	मंगलोर रिफाइनरी	5.31
बीपीसीएल	कोच्चि रिफाइनरी, कोच्चि	2.0
चेन्नै पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (सीपीसीएल)	मनाली रिफाइनरी	1.7
एचपीसीएल	मुंबई रिफाइनरी	2.4
एचपीसीएल	विशाख रिफाइनरी	7.5
एस्सार आयल लिमिटेड	वाडीनार रिफाइनरी	3.5
आयल एंज नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी)	तातीपाका	0.08

*मिलियन मीटरी टन प्रति वर्ष

रेलगाड़ियों से चुराए गए खाद्यान्न

1061. श्री किन्जरपु चेरमनायडु:
श्री रघुवीर सिंह कौशल:

श्रिया रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बीच रास्ते में करोड़ों रुपए के खाद्यान्नों के गायब होने के संबंध में रेलवे और भारतीय खाद्य निगम के बीच कोई मुद्दा चल रहा है;

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

(ग) क्या गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान खाद्यान्नों के गायब होने के बारे में कोई शिकायतें दावे प्राप्त हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी जोन-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उर्युक्त संदर्भ में की गई कार्रवाइयों और किए गए भुगतानों का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) भारतीय खाद्य निगम ने वर्ष 1996 तक उनके डिपुओं में अनाज के लगभग 1500 वैगनों की सुपुदर्गी न होने के लिए लगभग 37 करोड़ रुपये की मांग की है।

(ग) जी, हां।

(घ) गुम हुए अनाज के उन वैगनों की संख्या जिनके बारे में रेलवे को दावे प्राप्त हुए हैं, निम्नानुसार हैं:

रेलवे	गुम हुए वैगनों की संख्या			
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09 (अप्रैल, 08 से सितंबर, 08 तक)
1	2	3	4	5
मध्य	0	0	0	0
पूर्व	94	86	21	0
उत्तर	0	0	0	0
पूर्वोत्तर	0	1	0	0

1	2	3	4	5
पूर्वोत्तर सीमा	626	0	0	0
दक्षिण	54	50	70	0
दक्षिण मध्य	58	39	45	0
दक्षिण पूर्व	0	0	0	0
पश्चिम	0	0	0	0
पूर्व मध्य	0	0	0	0
पूर्व तट	0	0	0	0
उत्तर मध्य	2	4	5	0
दक्षिण पूर्व मध्य	0	0	0	0
दक्षिण पश्चिम	0	0	0	0
पश्चिम मध्य	0	0	0	0
कोंकण रेलवे निगम	0	0	0	0
कुल	834	180	141	0

कुल गुम हुए वैगन : 1155

(ड) यदि भारतीय खाद्य निगम के बुक किए गए अनाज परेषण गाड़ियों के मार्ग परिवर्तन के कारण, गोदामों में भीड़-भाड़ होने के कारण अथवा परेषण असंबद्ध होने के कारण मूल गंतव्य पर सुपुर्दगी नहीं की जाती है, तो परिपाटी के अनुसार उस परेषण की सुपुर्दगी भारतीय खाद्य निगम के अन्य स्टेशन पर कर दी जाती है। वास्तव में निजी रूप से बुक किए गए असंबद्ध परेषणों को भी सामान्यतः भारतीय खाद्य निगम को ही सुपुर्द किया जाता है। माल गाड़ियों के इस प्रकार के मार्ग परिवर्तन संचलन का बाद में सामंजस्य किया जाता है और बुक किए गए गन्तव्यों के बदले भारतीय खाद्य निगम के अन्य स्टेशनों पर असंबद्ध मालडिब्बों की सुपुर्दगी करने के लिए किए गए दावों का प्रतिकरण किया जाता है। इस प्रकार देखा गया है कि सामंजस्य एक सतत् प्रक्रिया है और भारतीय खाद्य निगम के मार्ग परिवर्तित मालडिब्बों का केवल आवधिक सामंजस्य के द्वारा ही प्रतिकरण किया जाता है। चूंकि रेलवे द्वारा वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक के लिए 1155 गुम हुए अनाज के वैगनों के संबंध में किए गए दावे के बदले 5966 असंबद्ध अनाज के मालडिब्बों की सुपुर्दगी कर दी गई है, इसलिए दावों के भुगतान का प्रश्न नहीं उठता है।

विजयवाड़ा विमानपत्तन का विस्तार

1062. श्री बालासोचरी बल्लभभेनी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विजयवाड़ा विमानपत्तन पर नए टर्मिनल भवन के निर्माण और ए-320 विमान के प्रचालन हेतु रनवे के सुदृढीकरण और विस्तार हेतु कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) उक्त प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है?

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

(ख) और (ग) मौजूदा रनवे को एबी-321 प्रकार के विमान के प्रचालन के लिए उपर्युक्त बनाने के लिए उपलब्ध भूमि पर ही मौजूदा रनवे के विस्तार एवं सुदृढीकरण का कार्य आरंभ किया गया है तथा इस कार्य के समाप्ति की अनुमानित तारीख जुलाई, 2009 रखी गई है। नए टर्मिनल भवन के निर्माण के कार्य की पहल यातायात मांग पर निर्भर करती है।

तेज रफ्तार रेलगाड़ियों में दुर्घटना होने की वजह से हाथियों का मारा जाना

1063. श्रीमती मेनका गांधी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अभयारण्यों में तेज रफ्तार की रेलगाड़ियों द्वारा हाथियों की मौत हुई है;

(ख) यदि हां, तो इन तेज रफ्तार रेलगाड़ियों के साथ दुर्घटना की वजह से कितने हाथी मारे गए;

(ग) क्या रेलवे द्वारा रेलगाड़ी के चालकों को हाथी वाले क्षेत्रों से गुजरते हुए गाड़ी की गति कम करने के अनुदेश जारी किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो उन चालकों के खिलाफ क्या कोई कार्रवाई की गई है जो अभयारण्यों से गुजरते हुए गाड़ी की गति धीमी नहीं करते हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। हाथियों की मृत्यु रेलवे लाइन अचानक पार करने के कारण हुई है, न कि गाड़ियों की तेज गति के कारण।

(ख) पिछले 5 वर्षों के दौरान 19 हाथियों की जान अचानक रेलवे लाइन पार करने के कारण गई है, न कि गाड़ियों की तेज गति के कारण।

(ग) जी हां। वन क्षेत्रों में गाड़ियों की गति पर प्रतिबंध लगाने के लिए समय-समय पर अनुदेश जारी किए गए हैं। गाड़ी ड्राइवरों को निर्देश देने के लिए चेतावनी बोर्ड भी लगाए गए हैं।

(घ) गाड़ी ड्राइवर अनुदेश का पालन कर रहे हैं।

मैसूर-बैंगलूरु रेल लाइन का विद्युतीकरण

1064. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मैसूर-बैंगलूरु रेल लाइन का विद्युतीकरण का कार्य बिल्कुल रोक दिया गया है;

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

(ग) उक्त कार्य को पूर्ण करने में तेजी लाने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी नहीं। बैंगलूरु (केनेरी रेल लाइन पहले से ही विद्युतीकृत है। केनेरी-मैसूर खंड का विद्युतीकरण रामनगरम-मैसूर रेल लाइन के दोहरीकरण के साथ 2007-08 के रेल बजट में शामिल किया गया था। विद्युतीकरण के साथ दोहरीकरण का विस्तृत अनुमान तैयार किया गया है तथा स्वीकृति के लिए कार्यवाही की गई है।

[हिन्दी]

एयर इंडिया के लिए विमान की खरीद

1065. श्री श्रीपाद येसो माईक: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान एयर इंडिया द्वारा खरीदे गए विमानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) कितने वायुयान सरकार द्वारा अधिगृहीत किए गए तथा उनकी लागत क्या है;

(ग) क्या इन सभी विमानों का उपयोग नहीं हो रहा है;

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

(ङ) कितने प्रतिशत विमानों का उपयोग हो रहा है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) नेशनल एविएशन कंपनी आफ इंडिया लिमिटेड 44,169 करोड़ रुपए की कुल लागत पर 111 विमान (बोईंग से 68 और एयरबस से 43) खरीद रही है। आर्डर किए गए कुल 111 विमानों में से 40 विमान पहले ही प्राप्त कर लिए गए हैं और शेष विमानों को वर्ष 2011 तक क्रमिक रूप से प्राप्त कर लिया जाएगा।

(ग) प्राप्त किए गए सभी विमानों का उपयोग किया जा रहा है।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

विशेष विद्यालयों के लिए अनुदान सहायता

1066. श्री रवि प्रकाश शर्मा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को विभिन्न राज्य सरकारों से मंद बुद्धि वाले व्यक्तियों के लिए विशेष विद्यालयों तथा पूर्ण रूप से ठीक हो गए कुष्ठ रोगियों के पुनर्वास हेतु अनुदान सहायता जारी करने के लिए बड़ी संख्या में आवेदन/सिफारिशें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो अनुमोदित किए गए तथा अनुमोदन के लिए लम्बित प्रस्तावों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) सभी प्रस्तावों को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है?

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

(ख) प्राप्त हुए प्रस्तावों और अनुमोदन हेतु लम्बित प्रस्तावों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) सभी प्रस्तावों की निकासी के लिए कोई विशिष्ट समय-सीमा तय नहीं की जा सकती है। प्रस्तावों पर विचार करने और उनके समाशोधन की प्रक्रिया चलती रहती है तथा यह प्रस्ताव की पूर्णता और उसे स्वीकार किए जाने पर निर्भर करता है।

विवरण

मानसिक रूप से मंद बच्चों और कुष्ठ रोग से पूर्णतया मुक्त व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए विशेष विद्यालयों को सहायता अनुदान के निर्गत के लिए विभिन्न राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों से प्राप्त प्रस्तावों के ब्यौरे

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र राज्य	प्राप्त हुए तथा अनुमोदन के लिए लम्बित प्रस्तावों की संख्या		
		मानसिक रूप से मंद बच्चों के लिए विशेष विद्यालय	पूर्णतया रोगमुक्त व्यक्तियों का पुनर्वास	कुल
1	2	3	4	5
1.	हिमाचल प्रदेश	3	0	3
2.	कर्नाटक	14	2	16
3.	केरल	45	0	45
4.	मध्य प्रदेश	22	1	23
5.	उड़ीसा	19	0	19
6.	पंजाब	7	0	7

1	2	3	4	5
7.	राजस्थान	18	0	18
8.	तमिलनाडु	8	0	8
9.	उत्तर प्रदेश	3	0	3
10.	पश्चिम बंगाल पूर्वोत्तर राज्य	25	0	25
11.	असम	3	0	3
12.	मणिपुर	9	0	9
13.	मेघालय	3	0	3
14.	मिजोरम	2	0	2
15.	सिक्किम	2	0	2
कुल		183	3	186

[हिन्दी]

कोडरमा-हजारीबाग के बीच रेल लाइन का निर्माण

1067. श्री टेकलाल महतो: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कोडरमा-हजारीबाग रेल लाइन की स्थिति क्या है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस शीर्ष के अंतर्गत कितनी राशि आवंटित की गई;

(ग) यह कार्य कब तक पूरा कर लिया जाएगा; और

(घ) इस कार्य को निर्धारित समय-सीमा के अंदर पूरा करने के लिए क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) कोडरमा-हजारीबाग, कोडरमा-रांची नई लाइन परियोजना का हिस्सा है। इस परियोजना पर भूमि अधिग्रहण, मिट्टी, पुल संबंधी आदि कार्य शुरू कर दिए गए हैं और समग्र प्रगति लगभग 40% है। इस परियोजना की प्रत्याशित लागत 1099 करोड़ रु. आंकी गई है। इस परियोजना पर 31.3.2008 तक 375.44 करोड़ रु. खर्च किए गए हैं। वर्ष 2008-09 के रेल बजट में इस कार्य के लिए 35 करोड़ रु. के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

(ग) कोडरमा-हजारीबाग खंड के कार्य को पूरा करने के लिए मार्च 2010 का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

(घ) भूमि के अंतरण और वन विभाग की स्वीकृति में विलम्ब के कारण, पहले जिन ठेकों को अंतिम रूप दिया गया था, उनके संबंध में विवाद खड़ा हो गया और उन्हें असंतोषजनक,

प्रगति के कारण रद्द करना पड़ा था। नए सिरे से ठेकों को निर्धारित किया गया है और कार्य की प्रगति में तेजी आई है। इस क्षेत्र में कानून और व्यवस्था की स्थिति खराब है और इस मामले में राज्य सरकार के साथ नियमित रूप से बातचीत की जा रही है।

[अनुवाद]

उड़ीसा तथा महाराष्ट्र में सड़क उपरि पुल/रोड अंडर ब्रिज

1068. श्री बृज किशोर त्रिपाठी:

श्री आनन्दराव बिठोबा अडसूल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आज की तिथि के अनुसार उड़ीसा तथा महाराष्ट्र में निर्माणाधीन सड़क उपरि पुलों/रोड अंडर ब्रिज का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेलवे ने इन नए पुलों को पूरा करने हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित किया है;

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

(घ) 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान इनमें से प्रत्येक पुल हेतु आबंटित की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) लागत में भागीदारी के आधार पर स्वीकृत किए गए उपरि सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों के कार्यों की स्थिति इस प्रकार है:

क्र.सं.	रेलवे का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	राज्य	कार्य का नाम	रेलवे का हिस्सा (कोरोड़ में)	राज्य का हिस्सा (कोरोड़ में)	2007 के लिए परिष्वय (कोरोड़ में)	2008 के लिए परिष्वय (कोरोड़ में)	पूरा करने का लक्ष्य	वीवैदा स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	मरे	2003-04	महाराष्ट्र	कल्याण-कल्याण-कोल्हापूर खंड पर किमी 54/18-19 पर समथर सं. 1-एक के स्थान पर ठपरी सड़क पुल	4.94	4.94	1.20	0.8	जनवरी, 09	समथन व्यवस्था अरोक्षण अनुमोदित है। कार्य शुरु नहीं करने के कारण ठेका समथन कर दिया गया है। 16.06.08 को नई निविदा खोली गई है।
2.	मरे	2001-02	महाराष्ट्र	विखोलेली-छत्रपति तिमोजी टर्मिनस-कल्याण पर किमी 22/11-12 पर समथर सं. 14-सीके स्थान पर पुल ठपरी सड़क पुल	2.42	3.37	0.5	0.5	अंतिम रूप नहीं दिया गया है	पहले पूरा कार्य एम वू टी सी द्वारा किंच जमान था, अब रेल का हिस्सा निर्माण विभाग द्वारा लागत में भागीदारी के आधार पर किंच जमान रहा है और पशुच मार्गों का कार्य वृहत मुंबई को नगरपालिका द्वारा किंच जमान।
3.	मरे	2005-06	महाराष्ट्र	सेगांव: बी एस एल-पुलवेल-बदनेर पर किमी 547/22-24 पर समथर सं. 27-सी के स्थान पर ठपरी सड़क पुल	5.33	5.33	1.1	0.2	अक्टूबर, 09	समथन व्यवस्था अरोक्षण अनुमोदित है। रेलवे हिस्से के लिए समथन अनुमथन ठेकार है और विधीय हेतु सब विषय को धेवे गए है। लेकिन राज्य सरकार ने पशुच मार्गों के लिए अनुमथन प्रस्तुत नहीं किंच है।
4.	मरे	2005-06	महाराष्ट्र	कटोल: नगपुर-आमला खंड पर किमी 983/22-24 पर समथर सं. 283-ए के स्थान पर ठपरी सड़क पुल	5.35	5.35	0.7	0.4	दिसंबर, 09	समथन व्यवस्था अरोक्षण अनुमोदित है। अनुमथन स्वीकृत है। निविदा अर्पणित की गई है।
5.	मरे	2005-06	महाराष्ट्र	नरखोद: आमला-नगपुर खंड पर किमी 956/4-5 पर समथर सं. 275 के स्थान पर ठपरी सड़क पुल	5.36	5.23	0.7	1	दिसंबर, 09	समथन व्यवस्था अरोक्षण अनुमोदित है। विस्तृत अनुमथन स्वीकृत है। विधान कंसल्टेंसी के लिए निविदा खोली गई है और अंतिम रूप दिंच जमान रहा है।
6.	मरे	2005-06	महाराष्ट्र	पुलवेल: बदनेर-नगपुर खंड पर किमी 728/6-8 पर समथर सं. 80 के स्थान पर ठपरी सड़क पुल	6.15	6.15	0.7	0.5	अक्टूबर, 09	राज्य सरकार को अभी पशुच मार्ग/संरक्षण की अवस्थिति को अंतिम रूप देंच है।

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	मं	2001-02	महाराष्ट्र	पुणे-कोल्हापूर-पन्वेल खंड सीधी मंडल में किमी 19/12-13 पर समार सं. 1-एबी के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	1.28	1.76	0.4	0.5	दिसंबर, 09	अतिक्रमण की समस्या के कारण वृहत मुंबई नगरपालिका ने सूचित किया है कि यमनीय व्यवस्था के अंतर्गत के अनुसार सामान्य व्यवस्था अंतर्गत में सड़क संरक्षण में बदलाव की आवश्यकता है। वृहत मुंबई नगरपालिका से सामान्य व्यवस्था अंतर्गत अभी प्राप्त होने हैं।
8.	मं	2003-04	महाराष्ट्र	कच्छवः किमी 57/16-58/1 पर समार सं. 47-बी के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल (सामूहिक) कच्छव-इलाहापुरी खंड। सीधी मंडल	5.64	5.93	1.20	0.5	जून, 09	सामान्य व्यवस्था अंतर्गत अनुमोदित है। अनुमन स्वीकृत है। विधान संसदीय के लिए विधि की अंतिम रूप दिव्य का पुका है। 16.06.08 को विधि होती गई थी और अंतिम रूप दिव्य का पत्र है।
9.	मं	2006-07	महाराष्ट्र	मंगलवारी: समार सं. 297/ए के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल किमी 1041/3-5 इतराही-मंगलपुर खंड	4.34	4.34	0.7	1.00	जून, 09	अनुमन स्वीकृत है। 15.1.08 को ऊपरी सड़क पुल के निर्माण का ठेका दिव्य गया है। कार्य का कार्य प्रगति पर है।
10.	मं	2006-07	महाराष्ट्र	कोणः समार सं. 28 बी के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल। किमी 831/13015 बाराह संस-कच्छवखंड मंडल	4.16	4.16	0.5	1.00	मार्च, 09	15.1.08 को ऊपरी सड़क पुल के निर्माण का ठेका दिव्य गया था। कार्य अभी शुरु नहीं किया गया है क्योंकि लोक निर्माण विभाग ने सड़क का कार्य प्रारंभ नहीं किया है।
11.	मं	2008-09	महाराष्ट्र	मन्वजपुर में समार सं. 294/ए के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल - मंगलपुर राष्ट्रीय हाइवे-69 के पास	6.16	6.16	-	0.20	दिसंबर, 09	सामान्य व्यवस्था अंतर्गत अनुमोदित है। विस्तृत अनुमन तैयार है।
12.	मं	2008-09	महाराष्ट्र	खोरीगंज: कलक-मुम्बा स्टेशन के बीच किमी 36/5-6 पर रेलवे समार सं. 23सी के पास	1.69	1.69	एनएक	0.50	-	मंडल में सामान्य व्यवस्था अंतर्गत अभी प्राप्त होने हैं।
13.	मं	1995-96	महाराष्ट्र	कंधलिवारी-मन्वज: समार सं. 31 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	6.62	20.25	1.16	1.04	पूरा हो गया है	रेलवे कार्य अभी कामलों में 31.5.07 को पूरा हो गया था। राज्य सरकार का विस्तार: पूर्व की तरह चुंब कार्य का कार्य और खनिज की तरह एक स्वीन का मुंबई नगरपालिका द्वारा शुरु किया गया है। पूरा करने की तमन विधि: जून 2008।
14.	मं	1995-96	महाराष्ट्र	संजय-विन्ने कर्तः समार सं. 21 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	6.09	25.13	0.65	0.55	अंतिम रूप नहीं दिव्य गया है	सामान्य व्यवस्था अंतर्गत एवं विस्तृत अनुमन संशोधित किए जा रहे हैं। विन्ने: कच्छवखंडीय प्राधिकारियों के अनुसार संशोधित योजना को अंतिम रूप दिव्य का पुका है और मिलान भूविज्ञान रूप के ऊपर सड़क पुल के लिए अंतर्गत के लिए भारतीय विमानन प्राधिकरण नई दिल्ली के प्राधिकारियों से कार्य के साथ अन्वय प्रकल्पन मिल गया है। सामान्य व्यवस्था अंतर्गत के अनुमोदन और रेलवे तथा राज्य सरकार के बीच करार पर इंतजार होने के बाद पूरा करने की तमन विधि दी जाएगी।
15.	मं	1999-2000	महाराष्ट्र	विणर-किमी 60/4-6 पर समार सं. 40 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	5.79	8.03	0.65	2.60	अंतिम रूप नहीं दिव्य गया है	15.06.05 को रेलवे विस्तार के लिए ठेका दिव्य गया था। मार्च 3 और मार्च 4 के बीच उपसंरक्षण एवं स्वीन का कार्य पूरा हो गया है। चुंब कार्य का कार्य प्रगति पर है।

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16.	परे	2004-05	महाराष्ट्र	जोगेश्वरी (दक्षिण)-समचार सं. 24 एवं 25 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	3.45	12.60	0.40	0.15	अंतिम रूप नहीं दिया गया है	सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर अनुमोदित है। अनुमन तैयार किए जा रहे हैं। पर्यटनक आसोचन सहित संशोधित लागत विच की सहायति के अंतर्गत है। कुछ मुंबई नगरपालिका के साथ निष्पदन हेतु एक प्रारूप करार तैयार किया जा रहा है।
17.	परे	2004-05	महाराष्ट्र	जोगेश्वरी (पार्श्व)-समचार सं. 26 एवं 27 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	2.99	12.46	0.41	0.20	अंतिम रूप नहीं दिया गया है	सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर अनुमोदित है। अनुमन तैयार किए जा रहे हैं। पर्यटनक आसोचन सहित संशोधित लागत विच की सहायति के अंतर्गत है। कुछ मुंबई नगरपालिका के साथ निष्पदन हेतु एक प्रारूप करार तैयार किया जा रहा है।
18.	परे	1995-96	महाराष्ट्र	बोरीवली: स्टेशन के ठर में समचार सं. 33 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	5.83	21.07		0.01	पूरा हो गया है	ऊपरी सड़क पुल 2007-08 में जोत दिया गया है।
19.	परे	1995-96	महाराष्ट्र	भयंदर: समचार सं. 35 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल और रैम के साथ 5 मीटर चौड़ा ऊपरी पैदल पुल	4.95	15.80	0.01	0.53	अंतिम रूप नहीं दिया गया है	ऊपरी सड़क पुल मार्च, 2004 में सड़क कठायत के लिए जोत दिया गया था। भूमिगत पथ का कार्य प्रगति पर है।
20.	दूरे	2007-08	उड़ीसा	किमी 415/11-13 पर उठरकेला रेलवे स्टेशन के पास बसंती कालोनी	9.74	10.37	0.01	3.00	अंतिम रूप नहीं दिया गया है	नया कार्य 2007-08। अनुमन तैयार किए जा रहे हैं। सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर तैयार करने में देरी हो गई है क्योंकि राज्य द्वारा अंतिम संशोधन को अंतिम रूप दिया जा रहा है। राज्य सरकार द्वारा पशुच मार्गों के लिए कार्य सौंप दिया गया है और शुरू कर दिया गया है।
21.	पूर्व सट	1999-2000	उड़ीसा	बैंगलाल: एन एच-23 पर बुधसंक-तलफेर के बीच सीएच 490.60 पर ऊपरी सड़क पुल	9.531	9.05	1.50	2.55	दिसंबर, 09	रेलवे विस्तार जनवरी 2008 में सौंप गया था। सड़क के मार्ग परिवर्तन के लिए राज्य सरकार की ओर से भूमि अधिग्रहण की अभी प्रतीक्षा की जा रही है जिसके कारण कार्य की प्रगति धीमी है।
22.	पूर्व सट	2000-01	उड़ीसा	इन्दियानगर-सिलखामम: गोलंडा और बरहामपुर के बीच किमी 605/9 पर समचार सं. 196 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	5.7019	5.80	2.50	2.05	दिसंबर, 09	रेल लाइन पर 35 मीटर से इकटरे स्पेन की व्यवस्था के लिए सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर को संशोधित किया गया है। 19 में से 13 चरण पूरे हो गए हैं।
23.	पूर्व सट	2000-01	उड़ीसा	बालासोर-बरहामपुर: किमी 600/8 पर लांबीसिल के पास ऊपरी सड़क पुल। एस.एच. पर समचार सं. 193	3.9372	4.55	0.41	0.63	अक्टूबर, 08	कार्य प्रगति पर है और नवंबर, 07 तक पूरा हो जाएगा। सर्वेक्षण चर्चों के सिकट स्थानों को छोड़कर पशुच मार्गों का कार्य पूरा हो गया है।
24.	पूर्व सट	2003-04	उड़ीसा	टिटलगाह-मूरीसल: एन.एच. 217 पर किमी (समचार सं. अरली-159) के के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	3.8041	4.00	1.50	0.53	20/2011	रेलवे के सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर रेलवे के पास स्थित है।
25.	पूर्व सट	2003-04	उड़ीसा	भद्रक-बोड़पुर रोड: एस.एच. पर किमी 293/16-17 (समचार सं. 121) के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	6.7977	6.82	4.00	1.51	दिसंबर, 09	परिष्करण कार्य पूरा हो गया है और 43 अदर चर्चों में से 37 चर्चों का वेधन पूरा हो गया है। मार्ग-परिवर्तन सड़क पूरी हो गई है। 6 में से 3 चरण केच की उलटाई पूरी हो गई है। 2 चरण निर्माणाधीन है।
26.	पूर्व सट	2003-04	उड़ीसा	बरहामपुर-गोखलपुर रोड: 596/28-30 समचार सं. 306 ओडीएच का पास रोड	6.5	6.50	2.50	2.52	जनवरी, 10	संशोधित सामान्य व्यवस्था अंशोत्तर अभी राज्य सरकार से प्राप्त होने हैं।

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
27.	पूर्व तट	2003-04	उड़ीसा	पुत्राय गेट: पुत्राय-सिंगराव गेट रोड के बीच नगरपालिका सड़क पर किमी 439/4 पर समक सं. 189 के स्थान पर	6.1182	6.98		0.56	मार्च, 08	कार्य पूरा हो गया है।	
28.	पूर्व तट	2005-06	उड़ीसा	बेरांग रोड-बेरांग-इरीपुर रोड: एस.एच. पर किमी ऊपरी सड़क पुल 442/8-10 पर समक सं. सीटी-39	6.248	7.42	1.50	1.42	मार्च, 10	रेलवे विस्से के लिए संतोषित समन्वय व्यवस्था अंशतः अनुमोदित है। राज्य सरकार से अभी प्राप नहीं हुए हैं।	
29.	दक्क	2007-08	महाराष्ट्र	औरंगाबाद और चिककावन के बीच समक सं. 54 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	4.31	4.86	0.05	0.51	अंतिम रूप नहीं दिया गया है।	संरक्षण और समन्वय व्यवस्था अंशतः को अंतिम रूप दिया जा रहा है।	
30.	दक्क	2006-07	महाराष्ट्र	महाराष्ट्र में ऊपरी सड़क पुल: ऊपरी सड़क पुल सं. 356ए का पुनर्निर्माण	3.98	5.3	2	0.6	नवंबर, 09	किस अन्वेषक का कार्य और सड़क सड़क के लिए सल्लाह देर कार्य प्रगति पर है।	
31.	पूर्व तट		महाराष्ट्र	बहादुरसा-मनिक खंड के बीच समक सं. 96 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	3.72	4.95	0.8	0.6	अंतिम रूप नहीं दिया गया है।	स्वतः की स्थिति के कारण संतोषित समन्वय व्यवस्था अंशतः बंद हो गई है और पूर्ण मार्ग के लिए राज्य सरकार से अनुमति की प्रतीक्षा है।	
32.	दक्क	2006-07	महाराष्ट्र	हामरा-मुंबई लान पर हुमरा रेलवे स्टेशन के पास समक सं. 532 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल	6.11	9.89	4.87	3.00	जून, 10	कार्य प्रगति पर है।	
					164.5602	256.24	32.62	31.6623			

इस्पात के उत्पादन में वृद्धि

1069. श्री दुष्यंत सिंह: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में इस्पात के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो दसवीं योजना के दौरान इस संबंध में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) इस्पात उत्पादन तथा इसकी बिक्री में वैश्विक प्रतिस्पर्धा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुंवर जितिन प्रसाद):

(क) नियंत्रणमुक्त उदारीकृत अर्थव्यवस्था में इस्पात का उत्पादन मुख्यतया मांग की परिस्थितियों (दोनों स्थानीय एवं वैश्विक बाजार) और उत्पादन का अपेक्षित स्तर प्राप्त करने के लिए कच्ची सामग्रियों की उपलब्धता से प्रभावित होता है। उत्पादन संबंधी निर्णय अनिवार्य रूप से इस्पात उत्पादक यूनिटों द्वारा लिए जाते हैं। इस प्रकार की बाजार व्यवस्था में सरकार की भूमिका केवल सुविधा प्रदाता के रूप में होती है। वह उद्योग के विकास को प्रोत्साहित करने के लिए समग्र नीतिगत माहौल प्रदान करती है।

(ख) दसवीं योजना अवधि (2002-03 से 2006-07 तक) के दौरान देश में अपरिष्कृत इस्पात की क्षमता और उत्पादन के आंकड़े नीचे दिए गए हैं:

वर्ष	अपरिष्कृत इस्पात (इकाई मिलियन टन)		
	उत्पादन	क्षमता	क्षमता उपयोगिता (%)
2002-03	34.71	40.41	86
2006-07	50.82	56.82	89
सीएजीआर (%)	9.7	8.1	-

स्रोत: संयुक्त संघ संमिति

(ग) सरकार ने राष्ट्रीय इस्पात नीति जारी की है जिसमें भारतीय इस्पात उद्योग के लिए विकास का व्यापक रोडमैप निर्धारित किया गया है। इस नीति का दीर्घकालीन उद्देश्य है कि विविध इस्पात की मांग को पूरा करने के लिए भारत में विश्व स्तरीय आधुनिक एवं कुशल इस्पात उद्योग विद्यमान हो। इस नीति के तहत न केवल लागत, गुणवत्ता व उत्पाद मिश्र के संबंध में वैश्विक प्रतिस्पर्धा प्राप्त करने के लिए बल्कि कुशलता एवं उत्पादकता के विश्वस्तरीय बँचमार्क के संबंध में भी जोर दिया गया है।

प्रमुख घरेलू इस्पात उत्पादकों - सरकारी क्षेत्र और निजी क्षेत्र के संयंत्रों - दोनों ने ग्रीन फील्ड और ब्राउन फील्ड उद्यमों के जरिए अपनी वर्तमान क्षमता में विस्तार की योजनाओं की घोषणा की है जो इस समय कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है। यह अनुमान है कि वर्ष 2007-08 के अंत में अपरिष्कृत इस्पात उत्पादों की वर्तमान क्षमता 59.55 मिलियन टन से बढ़कर वर्ष 2012 तक लगभग 124 मिलियन टन तक पहुंच जाने की संभावना है।

फूड पार्क्स

1070. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मेगा फूड पार्क्स योजना के उद्देश्य क्या हैं तथा अब तक कितने फूड पार्क्स का अनुमोदन किया गया है तथा इनमें से कितने परिचालन में हैं;

(ख) फूड पार्कों को स्थापित करने के लिए स्थानों के चयन के मापदंड क्या हैं तथा इनकी स्थापना के लिए अब तक चुने गए स्थानों के चयन का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस योजना से अनुमानतः कितने किसान लाभान्वित होंगे; और

(घ) फूड पार्कों के खराब कार्यकरण के मुख्य कारण क्या हैं तथा इस योजना को सफल बनाने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय): (क) और (ख) मेगा खाद्य पार्क संबंधी स्कीम की परिकल्पना खेत से खाने की प्लेट तक व्यापक आपूर्ति श्रृंखला प्रणाली में खाद्य प्रसंस्करण के लिए बुनियादी ढांचे के सृजन के वास्ते 11वीं पंचवर्षीय योजना स्कीम के रूप में की गई है। ये पार्क देश में खाद्य प्रसंस्करण के लिए पूर्व-चिह्नित झुंड आधार पर अधुनातन बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराएंगे। इसका उद्देश्य विशेषतया फल और सब्जी आदि जैसी जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं की बरबादी में कमी लाना और मूल्यवर्धन सुनिश्चित करना है। इस स्कीम के कुछ प्रमुख उद्देश्य निम्नलिखित हैं:-

(1) प्रत्येक झुंड के लिए धारणीय कच्ची सामग्री आपूर्ति श्रृंखला स्थापित करना।

(2) अद्यतन प्रौद्योगिकी के प्रवेश को सुकर बनाना।

(3) झुंड दृष्टिकोण के जरिए छोटे आकार के खेत और लघु तथा मध्यम स्वरूप के खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के मुद्दे को, आपूर्ति श्रृंखला का प्रबंधन देख रहे पणधारियों के साथ संबोधित करना।

(4) उत्पादकों, प्रसंस्करणकर्ताओं, फुटकर विक्रेताओं के लिए एक संस्थागत तंत्र उपलब्ध कराना ताकि वे मिलकर आपूर्ति श्रृंखला का निर्माण कार्य करें।

इस मंत्रालय की पिछली खाद्य पार्क स्कीम के अंतर्गत 56 खाद्य पार्क अनुमोदित किए गए थे जिनमें से 35 काम कर रहे हैं। खाद्य पार्क स्वीकृत करने के लिए मानदण्ड थे:- (1) खाद्य पार्क स्थापित करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम क्षेत्रफल 30 एकड़ होना चाहिए लेकिन समग्र योजना व्यवहार्यता को ध्यान में रखकर दुर्गम क्षेत्रों के मामले में इसमें छूट दी जा सकती है, (2) खाद्य पार्क में कम से कम 20 यूनिटें लगाई जानी चाहिए किंतु समग्र योजना व्यवहार्यता को ध्यान में रखकर दुर्गम क्षेत्रों के मामले में इसमें भी छूट दी जा सकती है, (3) खाद्य पार्कों के आसपास कच्चे माल की उपलब्धता का सुदृढ़ आधार होना चाहिए। अनुमोदित खाद्य पार्कों के स्थलों आदि के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) आशा है कि प्रत्येक मेगा खाद्य पार्क से प्रत्यक्ष जुड़े लगभग 6 हजार कृषकों के अतिरिक्त लगभग 25-30 हजार कृषकों को लाभ पहुंचेगा।

(घ) पिछली स्कीम के अंतर्गत अधिकांश खाद्य पार्कों का संवर्धन राज्य सरकार की एजेंसियों द्वारा किया गया था और उनकी संकल्पना फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज रहित परंपरागत औद्योगिक संपदा माड में की गई थी। मूल्यांकन अध्ययनों में, पार्कों के अपर्याप्त कार्यकरण के लिए पहचाने गए प्रमुख कारण हैं (1) खराब स्थान का चयन, (2) बिजली, पानी, सड़क आदि जैसी मूल बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने में देरी, (3) सुदृढ़ बैकवर्ड-फारवर्ड लिंकेज का न होना, और (4) खराब प्रबंधन/कार्यान्वयन क्षमताएं। मेगा खाद्य पार्क की नई स्कीम में इन सभी पहलुओं को उपयुक्त रूप से संबोधित किया गया है और उन्हें दोबारा से तैयार किया गया है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य	परियोजना का स्थान	परियोजना का कार्यान्वयन	अनुमोदन का वर्ष	परियोजना लागत	सा.प्र.उ.मं. द्वारा अनुमोदित (लाख रु. में)	जारी किया जारी अनुदान (लाख रु. में)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आंध्र प्रदेश	कुचम, बितूर, आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश औद्योगिक बुनियादी सुविधा निगम लिमिटेड	2000-01	1388.00	400.00	200.00	प्रचलनगत
2.	असम	छायागांव, जिला कामरूप	असम लघु उद्योग विकास निगम लिमिटेड, गुवाहाटी	2000-01	546.49	350.00	175.00	प्रगति पर है
3.	बिहार	हाबीपुर, जिला वैशाली, बिहार	उत्तर बिहार औद्योगिक क्षेत्र विकास प्राधिकरण, मार्फत उद्योग विभाग, बिहार सरकार	2002-03	1978.30	400.00	-	प्रगति पर है
4.	छत्तीसगढ़	गांव टेडेसरव, जिला रायचूर	छत्तीसगढ़ राज्य औद्योगिक विकास निगम, रायपुर	2001-02	838.35	400.00	200.00	प्रगति पर है
5.	हरियाणा	सहान, अम्बाला	हरियाणा राज्य औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड	2001-02	731.01	293.00	293.00	प्रचलनगत
6.	हरियाणा	रहई, सोनीपत, हरियाणा	हरियाणा राज्य औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड	2001-02	5320.22	400.00	200.00	प्रचलनगत
7.	जम्मू-कश्मीर	खुन्सो, श्रीनगर	जम्मू कश्मीर औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड	2000-01	725.82	400.00	300.00	प्रचलनगत
8.	जम्मू-कश्मीर	सोपोर, बारभूला	जम्मू कश्मीर औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड, श्रीनगर	2002-03	948.30	400.00	200.00	प्रगति पर है
9.	जम्मू-कश्मीर	जम्मू	जम्मू कृषि औद्योगिक सात फर्क	2001-02	625.00	346.00	273.00	प्रगति पर है
10.	कर्नाटक	मलूर जिला, कोलार	कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड/फूड कर्नाटक लिमिटेड	2000-01	1800.00	400.00	200.00	प्रगति पर है
11.	कर्नाटक	बागलकोट	कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड/फूड कर्नाटक लिमिटेड	2000-01	1859.00	400.00	200.00	प्रगति पर है
12.	कर्नाटक	जेवरगी	कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड/फूड कर्नाटक लिमिटेड	2002-03	1793.00	400.00	-	प्रगति पर है
13.	कर्नाटक	हिरियूर	मैसर्स अश्व फूड फर्क लिमिटेड	2006-07	1639.00	400.00	-	प्रगति पर है
14.	केरल	जिला मल्लापूरम, केरल	केरल औद्योगिक बुनियादी विकास निगम	1996-97	1950.00	400.00	400.00	प्रचलनगत

1	2	3	4	5	6	7	8	9
15.	केरल	अरूप, आलपुजा, केरल	समुद्री उत्पाद बुनियादी विकास निगम प्रा. लिमिटेड/सी फूड पार्क लिमिटेड	2001-02	1196.19	299.00	265.00	प्रचलनगत
16.	केरल	माथानूर एर्नाकुलम	केरल औद्योगिक बुनियादी विकास निगम, त्रिवेन्द्रम	2002-03	313.00	200.00	200.00	प्रचलनगत
17.	केरल	अदूर	केरल औद्योगिक बुनियादी विकास निगम, त्रिवेन्द्रम	2005-06	1730.00	388.00	-	प्रगति पर है
18.	मध्य प्रदेश	जगाखेड़ी मंदसौर, मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (इंदौर) लिमिटेड, इंदौर	2000-01	815.08	381.83	381.83	प्रचलनगत
19.	मध्य प्रदेश	निमरानी, जिला खरगौन, मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (इंदौर) लिमिटेड, इंदौर	2001-02	866.36	400.00	300.00	प्रगति पर है
20.	मध्य प्रदेश	पिपरिया, धरमई, जिला होसंगंगा	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (भोपाल) लिमिटेड, भोपाल	2001-02	820.98	400.00	328.76	प्रचलनगत
21.	मध्य प्रदेश	बोरगांव, जिला छिंदवाड़ा	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (जबलपुर) लिमिटेड, जबलपुर	2001-02	837.65	400.00	400.00	प्रचलनगत
22.	मध्य प्रदेश	मालनपुर, जिला धिरींगी, जिला भिण्ड, मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (ग्वालियर) लिमिटेड, ग्वालियर	2002-03	801.52	400.00	300.00	प्रचलनगत
23.	मध्य प्रदेश	मनेरी, जिला मांडला	मध्य प्रदेश औद्योगिक केन्द्र विकास निगम (जबलपुर) लिमिटेड, जबलपुर	2002-03	832.64	400.00	200.00	प्रगति पर है
24.	महाराष्ट्र	बूटिबोरी, नागपुर, महाराष्ट्र	महाराष्ट्र कृषि उद्योग विकास निगम लिमिटेड, मुंबई	2000-01	1117.50	400.00	300.00	प्रगति पर है
25.	महाराष्ट्र	बिंचूर, जिला नासिक	महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम, मुंबई	2001-02	937.53	400.00	300.00	प्रचलनगत
26.	महाराष्ट्र	मौजा, गुमकल, भण्डारा रोड, नागपुर	मैसर्स इस्टीरम कृषि उद्योग प्रा. लिमिटेड, नागपुर	2002-03	1400.00	400.00	400.00	प्रचलनगत
27.	महाराष्ट्र	गांव सांगवी, जिला सतारा	मैसर्स एशी फूड इन्फ्रेमैटिक्स (इंडिया) लिमिटेड, पुणे	2002-03	855.00	400.00	400.00	प्रचलनगत
28.	महाराष्ट्र	फलुस, जिला सांगली	महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम	2003-04	1860.50	400.00	124.00	प्रचलनगत

1	2	3	4	5	6	7	8	9
29.	महाराष्ट्र	कापसी ताल्लुका, काम्बटी जिला	मैसर्स मा. उनिवा औद्योगिक सहकारी बसाहट मर्यादित	2005-06	1590.00	387.00	387.00	प्रचालनगत
30.	महाराष्ट्र	एमआईडीसी औद्योगिक एरिया, शेन्ना, औरंगाबाद	मैसर्स लक्ष्मी निर्मल प्रतिष्ठान	2006-07	1612.15	400.00	100.00	प्रगति पर है
31.	मणिपुर	लाम्फेलपट, इम्फल, मणिपुर	मणिपुर खाद्य उद्योग निगम लिमिटेड, मणिपुर	2000-01	651.00	400.00	160.00	प्रगति पर है
32.	मणिपुर	उखरुल जिला, मणिपुर	रिशिंग केशिंग फ़ाउण्डेशन फ़र मैनेजमेंट आफ़ टूटबल एरियाज	2001-02	755.25	400.00	200.00	प्रचालनगत
33.	मिजोरम	छिंगछिप, मिजोरम	मिजोरम फूड एंड एल्कहॉल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन	2001-02	606.00	382.00	382.00	प्रचालनगत
34.	नागलैंड	बामनपुकरी, दीमापुर	प्रोग्रेसिव रूलर डेवलपमेंट सोसाइटी	2006-07	1240.00	387.12	96.78	प्रगति पर है
35.	उड़ीसा	सुर्दा	उड़ीसा औद्योगिक बुनियादी विकास निगम	2001-02	990.73	400.00	200.00	प्रचालनगत
36.	पंजाब	सरहिंद, जिला फ़तेहगढ़ साहिब	पंजाब कृषि निर्यात निगम	2000-01	1087.70	400.00	200.00	प्रचालनगत
37.	राजस्थान	रजपुर, जिला कोटा	राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास एवं निवेश निगम लिमिटेड	2002-03	952.31	283.70	141.85	प्रचालनगत
38.	राजस्थान	बोरनाडा, जिला जोधपुर	राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास एवं निवेश निगम लिमिटेड	2002-03	1367.00	387.77	193.88	प्रचालनगत
39.	राजस्थान	श्रीगंगानगर	राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास एवं निवेश निगम लिमिटेड	2003-04	911.56	227.89	100.00	प्रचालनगत
40.	राजस्थान	अलवर	राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास एवं निवेश निगम लिमिटेड	2006-07	1762.00	351.98	-	प्रगति पर है
41.	तमिलनाडु	विरुद्धनगर, जिला मद्रुरै, तमिलनाडु	वी.पी.एस. आय्यमपेरु माल नाडार एवं संस, मद्रुरै	2000-01	1112.00	400.00	400.00	प्रचालनगत
42.	तमिलनाडु	जिला डिण्डीगुल	निसकोट्टाई फूड पार्क लिमिटेड	2004-05	1300.00	325.00	81.25	प्रचालनगत
43.	त्रिपुरा	बोधबंग नगर, पश्चिम त्रिपुरा	त्रिपुरा औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड, अगरतला	2000-01	707.00	400.00	300.00	प्रचालनगत
44.	उत्तर प्रदेश	ग्राजियबाद	वाइस इंडिस्ट्रियल पार्क लिमिटेड	1999-00	1775.00	395.00	271.00	प्रगति पर है
45.	उत्तर प्रदेश	खरबन्, बाराबंसी	उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड	2000-01	2251.31	400.00	200.00	प्रचालनगत
46.	उत्तर प्रदेश	सहजनवा, गोरखपुर	गोरखपुर औद्योगिक विकास प्राधिकरण	2004-05	1471.14	323.11	80.77	प्रचालनगत
47.	उत्तर प्रदेश	गांव कुन्नासीपुर, जिला सहारनपुर, उत्तर प्रदेश	मैसर्स कुन्नास इंटरनेशनल लिमिटेड, नई दिल्ली	2002-03	1100.00	400.00	300.00	प्रचालनगत

1	2	3	4	5	6	7	8	9
48.	उत्तर प्रदेश	कुर्सीरोड, बाराबंकी	उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड	2000-01	1543.00	400.00	400.00	प्रचालनगत
49.	पश्चिम बंगाल	छारिया, 24 परगना (दक्षिण)	राज्य मत्स्य-आर सहकारी लिमिटेड, कोलकाता	1998-99	1494.35	400.00	400.00	प्रचालनगत
50.	पश्चिम बंगाल	धनकुनि, जिला हुगली, पश्चिम बंगाल	माछमूलर कंसल्टेंट्स प्रा. लिमिटेड	1996-97	4500.00	400.00	75.00	प्रगति पर है
51.	पश्चिम बंगाल	हल्दिया, जिला मिदनापुर	हल्दिया विकास प्राधिकरण, हल्दिया	2002-03	948.00	400.00	200.00	प्रगति पर है
52.	पश्चिम बंगाल	सुल्तानपुर, 24 परगना दक्षिण	राज्य मत्स्य-आर सहकारी लिमिटेड, कोलकाता	2003-04	801.13	200.28	200.28	प्रचालनगत
53.	पश्चिम बंगाल	मालदा	खाद्य प्रसंस्करण उद्योग तथा बागवानी विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार	2003-04	160.85	387.00	387.00	प्रचालनगत
54.	पश्चिम बंगाल	संकरपुर, जिला पूर्वा मेदिनीपुर	मात्स्यकी, मछली पालन, जलचर संसाधन और मात्स्यकी बंदरगाह विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार	2004-05	715.68	178.92	178.92	प्रचालनगत
55.	पश्चिम बंगाल	संखरेल, हावड़ा	पश्चिम बंगाल औद्योगिक विकास निगम	2004-05	1898.96	400.00	400.00	प्रचालनगत
56.	पश्चिम बंगाल	मुर्शिदाबाद	मैसर्स पताका इंडस्ट्रीज लिमिटेड	2005-06	1519.52	379.88	शून्य	प्रगति पर है

सरकारी खुदरा औषध बिक्री केन्द्रों का खोला जाना

1071. श्री मधु गौड़ यास्खी:

श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

श्रीमती निवेदिता माने:

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

(क) क्या देश में जीवनरक्षक औषधियों के मूल्य बढ़ा दिए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार देश के प्रत्येक जिले में सरकारी खुदरा औषध बिक्री केन्द्र खोलने का है;

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

(घ) इस उद्देश्य के लिए कौन-कौन से जिलों का चयन किया गया है; और

(ङ) इस खुदरा बिक्री केन्द्रों के कब तक खोले जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): (क) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 जीवन रक्षक दवाओं व अन्य औषधियों के बीच भेद नहीं करता है। किन औषधियों को जीवन रक्षक औषधि के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है यह निर्धारित करने के लिए कोई विशिष्ट मानदंड नहीं है। आमतौर पर सभी औषधियां जीवन बचाने के दीर्घायु बनाने में उपयोगी होती हैं। औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 के प्रावधानों के अधीन 74 बल्क औषध और इन अनुसूचीबद्ध औषधों वाले सभी फार्मूलेशन नियंत्रित हैं। डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अंतर्गत राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) अनुसूचीबद्ध औषधों/फार्मूलेशनों के मूल्यों को निर्धारित या संशोधित करता है। ओआरजी आईएमएस की जुलाई, 2008 माह की मासिक एसएसए रिपोर्ट के अनुसार, 55748 पैकों के लिए उपलब्ध आंकड़ों के लिए जून, 2008 के मूल्यों की तुलना में केवल 0.05% मामलों में मूल्य वृद्धि पाई गई है।

(ख) से (ङ) केन्द्रीय फार्मा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम सरकार के परामर्श से, शुरूआत में चुनिंदा राज्यों में जेनरिक दवाओं की बिक्री को प्रोत्साहित करने के लिए खुदरा औषधि बिक्री केन्द्र खोलने की संभावना का पता लगा रहे हैं। यह मामला सक्रिय रूप से विचारार्थ/जांच के अधीन है।

पेट्रोल, डीजल तथा रसोई गैस की मूल्य वृद्धि

1072. श्री विजय कृष्ण: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) जून, 2008 में पेट्रोल, डीजल तथा रसोई गैस के मूल्यों के सरकार द्वारा वृद्धि के परिणामस्वरूप तेल विपणन कंपनियों द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय का ब्यौरा क्या है तथा इससे पेट्रोल, डीजल तथा रसोई गैस के लिए अलग-अलग कितनी हानि की भरपाई होगी;

(ख) मूल्य वृद्धि के बावजूद अनुमानित कितनी हानि की अभी भी भरपाई नहीं हो पा रही है तथा इसका ब्यौरा क्या है;

(ग) इस मूल्य वृद्धि के चलने मुद्रास्फीति में कितने प्रतिशत वृद्धि होने का अनुमान है; और

(घ) गत वर्ष कितनी तेल विपणन कंपनियों ने मुनाफा कमाया और उन्हें कितनी राशि का मुनाफा हुआ?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) 5 जून, 2008 से प्रभावी मूल्यों में वृद्धि से सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों का अतिरिक्त धन संग्रह (बिक्री कर निकाल कर) निम्नानुसार है:

	रुपये/लीटर	
पेट्रोल	रुपये/लीटर	4.17
डीजल	रुपये/लीटर	2.67
घरेलू एलपीजी	रुपये सिलेंडर	48.08

5 जून, 2008 से प्रभावी मूल्य वृद्धि से ओएमसीज द्वारा अर्जित किये जाने वाला अतिरिक्त राजस्व 5 जून, 2008 से 30 सितम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार 7980 करोड़ रुपये होने का अनुमान है:-

(करोड़ रुपये)

	धनराशि अनन्तम
पेट्रोल	1990
डीजल	4870
घरेलू एलपीजी	1120
योग	7980

(ख) मूल्य वृद्धि के बावजूद संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों पर ओएमसीज की अल्प बसूलियां, जो पूरी किए जाने से रह गईं, अक्टूबर, 2008 के दूसरे पखवाड़े के मूल्यों के आधार पर हाल में 1.47 लाख करोड़ रुपये होने का अनुमान है। ब्यौरा नीचे दिया गया है:

	रुपये/लीटर	
पीडीएस मिट्टी तेल	रुपये/लीटर	28.07
घरेलू एलपीजी	रुपये सिलेंडर	322.17
पेट्रोल	रुपये/लीटर	2.37
डीजल	रुपये/लीटर	6.45

(ग) 7 जून, 2008 को समाप्त सप्ताह के लिए मुद्रास्फीति दर सभी वस्तुओं के लिए 11.66% थी जिसमें से 1.16% अंशदान घरेलू एलपीजी, पेट्रोल और डीजल के मूल्यों में वृद्धि का था।

(घ) पिछले वर्ष के दौरान ओएमसीज नामतः इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसी), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन (बीपीसी) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन (एचपीसी) द्वारा अर्जित करोपरत लाभ नीचे दिए गए हैं-

(करोड़ रुपये)

	2007-08
आईओसी	6962.52
बीपीसी	1580.56
एचपीसी	1134.88
योग	9677.96

पुराने विमानों का प्रतिस्थापन

1073. श्री जसुभाई धानाभाई चारड़: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के पास ऐसे कितने विमान हैं जिनका उपयोग 15 वर्ष से ज्यादा समय से हो रहा है;

(ख) मापदंडों के अनुसार कितनी अवधि के लिए एक विमान को उड़ाने योग्य समझा जाता है; और

(ग) सरकार द्वारा उन विमानों को बदलने के लिए क्या कटौत उठाए जा रहे हैं जिन्होंने अपनी उपयोग अवधि पूरी कर ली है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) नेशनल एविएशन कम्पनी आफ इंडिया लिमिटेड (नेसिल) के पास 57 विमान (13 पट्टे वाले विमान सहित) जो पिछले 15 वर्षों से उपयोग में हैं। इनमें से 3 विमान पट्टादाता को वापिस किए जाने की प्रक्रिया के अधीन हैं तथा 6 विमानों को मालवाहक विमानों के रूप में प्रयोग किया जा रहा है।

(ख) विमानों के उड़नयोग्य समझे जाने के लिए कोई विशिष्ट आयु नहीं है। विमान तब तक उड़नयोग्य समझे जाते हैं जब तक उनका अनुरक्षण नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा स्वीकृत अनुरक्षण कार्यक्रम के अनुसार किया जाए तथा विमान विनिर्माता देशों के नागर विमानन महानिदेशालय प्राधिकरणों द्वारा निर्धारित सभी अनिवार्य अपेक्षाओं का अनुपालन करें। नेसिल बेड़े के सभी विमानों का अनुरक्षण उड़न योग्यता अपेक्षाओं के अनुसार किया जाता है और विनियामक प्राधिकरणों की सभी अपेक्षाओं को पूरा किया जाता है।

(ग) नेशनल एविएशन कम्पनी आफ इंडिया लिमिटेड 111 विमान (बोईंग से 68 और एयरबस से 43) खरीद रही है। इनमें से 40 विमान पहले ही प्राप्त कर लिए गए हैं और शेष विमानों को वर्ष 2011 तक क्रमिक रूप से प्राप्त कर लिया जाएगा।

नए विमानों के बेड़े में शामिल होने के पश्चात पुराने विमानों को हटाए जाने की योजना है।

हवाई अड्डों पर रात में विमान उतरने की सुविधाएं

1074. श्री एस.के. खारवेनधन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के कई हवाई अड्डों पर रात में विमान उतरने की सुविधा नहीं है;

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

(ग) क्या यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए देश में सभी हवाई अड्डों पर विशेष रूप से तमिलनाडु में रात में विमान उतरने की सुविधा मुहैया करने संबंधी कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

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

(ङ) उपर्युक्त सुविधाएं कब तक प्रदान किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) तेरह प्रचालनिक हवाई अड्डों यथा हिमाचल प्रदेश में भुंतर (कुल्तू), गगल (कांगड़ा) तथा शिमला; मध्य प्रदेश में

जबलपुर; महाराष्ट्र में जुहू; उत्तर प्रदेश में कानपुर; जम्मू और कश्मीर में कारगिल; गुजरात में केशोड, कांदला और पोरबन्दर; पंजाब में लुधियाना; पाण्डिचेरी संघ शासित प्रदेश में पाण्डिचेरी; तथा मेघालय में शिलांग में रात्रि अवतरण सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) से (ङ) तमिलनाडु में सभी प्रचालनिक हवाईअड्डों पर रात्रि अवतरण सुविधाएं पहले ही उपलब्ध कराई जा चुकी हैं तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा हिमाचल प्रदेश में भुंतर (कुल्तू), गगल (कांगड़ा) तथा शिमला; मध्य प्रदेश में जबलपुर; गुजरात में केशोड, कांदला और पोरबन्दर; पंजाब में लुधियाना; कर्नाटक में मैसूर; पुडुचेरी संघ शासित प्रदेश में पुडुचेरी; तथा मेघालय में शिलांग में मार्च 2010 तक 17.84 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर रात्रि अवतरण सुविधाएं उपलब्ध कराने की योजना है। जब कभी प्रचालनिक आवश्यकताएं उत्पन्न होंगी शेष हवाईअड्डों पर भी रात्रि अवतरण सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी।

सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों द्वारा खुदरा डीलरशिप दिया जाना

1075. श्रीमती जयाप्रदा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि खुदरा बिक्री केन्द्रों की डीलरशिप हेतु सरकारी क्षेत्र के तेल उपक्रमों द्वारा कराये गए साक्षात्कार का परिणाम प्रक्रिया में कोई शिकायत नहीं होने पर 24 घंटे के भीतर पोषित किया जाना था/है;

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

(ग) क्या चयन प्रक्रिया के विरुद्ध कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त न होने की स्थिति में सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियां मैरिट पैनल तैयार हो जाने तथा इस मैरिट पैनल के अनुसार एल.ओ.आई. जारी कर दिए जाने के पश्चात् भी मैरिट पैनल संबंधी घोषणा को रोकने के लिए प्राधिकृत है/थी;

(घ) यदि हां, तो आई.बी.पी. कंपनी लिमिटेड द्वारा 22 अक्टूबर, 2002 से फरवरी, 2003 के दौरान डीलरशिप हेतु साक्षात्कार किए गए 13 भू-स्वामियों की मैरिट पैनल की घोषणा नहीं किए जाने के क्या कारण हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) से (ङ) पूर्व आईबीपी कंपनी (आईबीपी), जिसका विलय अब इंडियन आयल कारपोरेशन (आईओसी) के

साथ कर दिया गया है, द्वारा साक्षात्कार किए गए 13 भू-स्वामियों का योग्यता पैनल घोषित नहीं किया गया था, क्योंकि मंत्रालय द्वारा कंपनी को फरवरी, 2003 में जारी सूचना, कि खुले विज्ञापन का सहारा लिए बिना भूस्वामियों को आर्बिट्रल खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों को चालू करने पर रोक लगायें, से पूर्व चयनित स्थलों पर खुदरा बिक्री केन्द्रों को चालू करने के लिए अपेक्षित सांविधिक अनुमोदनों को प्राप्त नहीं किया गया था। इसके अलावा, इस अवधि के दौरान जब 13 भूस्वामियों का साक्षात्कार लिया गया था, तो कंपनी के पास ऐसे कोई दिशा-निर्देश नहीं थे, जो योग्यता पैनल/परिणामों की घोषणा के लिए समय-सीमा निर्धारित कर सके।

तत्पश्चात् 18.9.2003 से आई.ओ.सी. तथा 7.10.2003 से आईबीपी के मामले में, यह अनिवार्य था कि साक्षात्कारों के पूरा होने के बाद प्रथम तीन उम्मीदवारों के नाम प्रदर्शित करें। दिनांक 1.11.2004 से नीति और पारदर्शी बनाई गई जब यह अनिवार्य किया गया था कि साक्षात्कारों में उपस्थित होने वाले सभी उम्मीदवारों की विस्तृत अंक तालिका प्रदर्शिता की जाए, सिवाए उन मामलों के जहां प्रथम और दूसरे उम्मीदवारों के बीच अंकों को अंतर, दूसरे उम्मीदवार द्वारा प्राप्त अंकों से 5% कम हों तथा ऐसे मामले जहां प्रथम उम्मीदवार द्वारा प्राप्त अंकों का अंतर न्यूनतम अर्हता अंकों से 5% कम हो। ऐसे मामलों में, पुनरीक्षा साक्षात्कार के लिए मामला छान-बीन समिति को भेजा जाता है।

दिल्ली विमानपत्तन पर पक्षी टकराने से दुर्घटनाएं

1076. श्री उदय सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 24 जुलाई, 2008 को दिल्ली विमानपत्तन से उड़ान भरने के तुरन्त बाद पक्षी से टकराने के कारण एयर मारीशस के विमान में आग लग गई थी;

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

(ग) क्या सरकार ने ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए कोई कदम उठाए हैं; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):
(क) और (ख) दिनांक 24.7.2008 को दिल्ली से मारीशस के लिए उड़ान प्रचालित करते समय इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर एअर मारीशस की उड़ान एमएयू 745, ए-330 विमान के साथ पक्षी के टकराने की एक घटना घटी थी। टेक आफ रोल के दौरान विमान पक्षी से टकराया और पायलट ने उच्च गति पर टेक आफ

को रह किया और ब्रेक लगाई। अचानक ब्रेक लगाने के कारण वी एसम्बली अत्यधिक गर्म हो गई और उसमें से धुआं निकलने लगा। एटीसी द्वारा पूर्ण अपातस्थिति घोषित कर दी गई। उस विमान में 252 यात्री यात्रा कर रहे थे। सभी यात्रियों को टैक्सी से पर आपाताकीलन स्टाइड चूट से बाहर निकाला गया। 53 यात्रियों को हल्की चोटें आई हैं।

(ग) और (घ) जी, हां। उन हवाईअड्डों पर विमानक्षेत्र प्रबंधन समितियों का गठन किया गया है जहां अनुसूचित उड़ानें प्रचालित होती हैं। ताकि पक्षियों के आकर्षण के स्रोतों की पहचान की जा सके और ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए निवारक कदम उठाए जा सके। पक्षी टकराने की घटनाओं में कमी लाने के लिए विभिन्न विशिष्ट कदम उठाए गए हैं जैसे कचरे का उचित निपटान, पानी के एकत्रण से बचना, कूड़ेदानों को ढककर रखना, आधुनिक बुचड़खानों की स्थापना, पक्षियों को भगाना आदि।

कुछ मार्गों पर उड़ानें बन्द करना

1077. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मंत्रालय ने कुछ मार्गों पर उड़ानें बंद करने का विचार किया है;

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

(ग) क्या ऐसा हाल में विमान यात्रा के मूल्य में बढ़ोतरी की वजह से हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा इस संबंध में सरकार ने क्या सुधारात्मक कदम उठाए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):
(क) से (घ) जी, नहीं। सरकार ने देश के विभिन्न क्षेत्रों की विमान परिवहन सेवाओं के लिए आवश्यकता को ध्यान में रखकर विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन को प्राप्त करने की दृष्टि से मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धान्त तैयार किए हैं। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग और वाणिज्य साध्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों के लिए विमान सेवाएं प्रदान करें।

तथापि, कुछ अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों ने मार्केट में अधिक क्षमता तथा ऊंची इनपुट लागत के कारण अपने संबंधित नेटवर्क में कुछ उड़ानों में कटौती कर दी है।

निजी एयरलाइनों के खिलाफ शिकायतें

1078. श्री किशनभाई जी. पटेल:

श्री नन्द कुमार साय:

श्री सुदीप सिंह:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में निजी एयरलाइनों द्वारा प्रदान की जा रही बटिया सेवाओं के संबंध में शिकायतें प्राप्त की हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान कितनी ऐसी शिकायतें मिली हैं;

(ग) इन शिकायतों के खिलाफ क्या कार्रवाई की गई है;

(घ) क्या सरकार के पास यात्रियों को विभिन्न एयरलाइनों द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की जांच के लिए कोई तंत्र है;

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

(च) यदि नहीं, तो इस दिशा में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) विभिन्न विषयों पर यात्रियों से शिकायतें प्राप्त हुई हैं जैसे लापता/खोया सामान, विलंब/रद्द होने पर टिकट की धन वापसी, उड़ानों के विलम्ब से उड़ने के मामले में तथा व्हील चेयर, भोजन/जलपान आदि सुविधाएं उपलब्ध न कराया जाना।

वर्ष 2005-2008 (सितम्बर, 2008 तक) के दौरान प्राप्त शिकायतों की संख्या

एयरलाइनें	प्राप्त शिकायतों की संख्या			
	2005	2006	2007	2008 सितम्बर तक)
1	2	3	4	5
एनएसीआईएल	02	03	17	05
जेट एयरवेज	04	12	11	14
जेट लाइट	-	19	27	18
एयर डेक्कन	06	68	105	36
किंग फिशर एयरलाइन	01	02	07	03

1	2	3	4	5
स्पाइश जेट	01	14	18	16
गो एअर	-	05	15	08
पैरामार्ट	-	01	03	01
इंडिगो	-	05	13	12
एमडीएलआर	-	-	02	-
कुल	14	129	218	113

जब कभी शिकायतें प्राप्त होती हैं उन्हें निवारण के लिए एयरलाइनों के समक्ष उसे उठाया जाता है।

सभी अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों को कहा गया है कि वे उनके द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली निःशुल्क तथा प्रभारित दोनों प्रकार की सेवाओं के संबंध में सुस्पष्ट रूप से अपनी वेबसाइट पर उल्लेख करें ताकि विमान टिकटें बुक कराने से पूर्व यात्रियों को इनका ज्ञान हो सके।

(घ) से (च) सभी अनुसूचित घरेलू एयरलाइनों ने अपनी संबंधित वेबसाइटों में नागरिक चार्टर प्रदर्शित किया है जिसमें उनके द्वारा जनता को उपलब्ध कराई जा रही विभिन्न सुविधाओं का ब्यौरा तथा यात्री द्वारा विमान टिकट रद्द कराने और/या एयरलाइनों द्वारा उड़ानें रद्द किए जाने के मामले में निर्धारित समय-सीमा के भीतर धन वापसी सहित विभाग किराए पर धन वापसी संबंधी शर्तों का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में पर्यटन का विकास तथा संवर्धन

1079. श्री आनन्दराव विठोबा अडसूल:

श्री असादुद्दीन ओवेसी:

श्री रवि प्रकाश वर्मा:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

श्री रघुवीर सिंह कौशल:

क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा राज्य सरकारों को पर्यटन के विकास तथा संवर्धन के लिए निधियां आवंटित की जाती हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान आवंटित की गई राशि का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उन योजनाओं के नाम क्या हैं जो राज्य सरकारों द्वारा इस संबंध में केन्द्रीय सहायता से चलाई जा रही हैं;

(घ) इन योजनाओं के संबंध में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या राज्य सरकारों ने इन योजनाओं के क्रियान्वयन में कठिनाई की रिपोर्ट की है; और

(च) यदि हां, तो इन समस्याओं के समाधान के लिए केन्द्र सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी):
(क) से (च) पर्यटन का विकास एवं संवर्धन मुख्यतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को निधियों की उपलब्धता और पारस्परिक प्राथमिकता की शर्त पर, उनसे प्राप्त पूर्ण प्रस्तावों के आधार पर परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करता है। पिछले तीन वर्षों और चालू वित्तीय वर्ष (सितम्बर, 2008 तक) के दौरान स्वीकृत परियोजनाओं का राज्य-वार ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण-I और II में दिया गया है।

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को निम्नलिखित योजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है:

- (1) गंतव्यों और परिपथों का उत्पाद/अवसंरचना विकास
- (2) मेलों, उत्सवों और कार्यक्रमों का संवर्धन
- (3) कम्प्यूटरीकरण और सूचना प्रौद्योगिकी

केन्द्रीय वित्तीय सहायता के साथ सृजित पर्यटन अवसंरचना देश में स्वदेशी और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन के संवर्धन में सहायक रहा है। भारत में विदेशी पर्यटन आगमन वर्ष 2003 के 2.73 मिलियन से बढ़कर वर्ष 2007 में 5.08 मिलियन हो गया। भारत में पर्यटन से विदेशी मुद्रा आय (एफईई) वर्ष 2003 से 4.46 बिलियन यूएस डालर से बढ़कर वर्ष 2007 में 10.73 बिलियन यूएस डालर हो गई।

परियोजना के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय स्थल दूरों और समीक्षा बैठकों के माध्यम से कार्यान्वयन की प्रगति की निगरानी करता है।

विवरण I

वर्ष 2005-06 से 2007-08 तक पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत परियोजनाओं को दर्शाता हुआ विवरण

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2005-06		2006-07		2007-08	
		स्वीकृत परियोजनाओं की सं.	स्वीकृत राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की सं.	स्वीकृत राशि	स्वीकृत परियोजनाओं की सं.	स्वीकृत राशि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	7	2615.82	3	1540.56	9	2629.48
2.	असम	10	2,140.00	9	2453.39	5	1271.90
3.	अरुणाचल प्रदेश	10	2240.16	12	1887.80	10	3330.12
4.	बिहार	3	1212.23	2	1937.29	3	1194.75
5.	छत्तीसगढ़	7	1775.59	16	3540.17	4	1274.09
6.	गोवा	1	10.00	0	0.00	0	0.00
7.	गुजरात	5	2011.58	7	443.65	5	576.58
8.	हरियाणा	7	639.71	5	1836.16	11	2260.27
9.	हिमाचल प्रदेश	6	1645.00	8	1871.00	12	2286.22

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	जम्मू-कश्मीर	22	6,656.01	29	5233.82	36	6851.15
11.	झारखंड	5	1227.27	3	956.35	7	1130.47
12.	कर्नाटक	8	1706.52	4	1323.89	5	2004.71
13.	केरल	13	4858.88	18	4474.02	10	3124.31
14.	मध्य प्रदेश	12	3047.39	10	3668.47	16	3952.66
15.	महाराष्ट्र	9	2075.04	13	2839.05	5	1279.44
16.	मणिपुर	2	49.80	9	939.35	5	1110.77
17.	मेघालय	1	5.00	9	1435.29	2	674.40
18.	मिजोरम	10	2273.41	9	2613.38	5	1692.94
19.	नागालैंड	9	2528.97	8	2340.32	21	2241.35
20.	उड़ीसा	10	2309.61	13	2826.84	12	2376.30
21.	पंजाब	5	1437.67	13	3223.37	1	397.89
22.	राजस्थान	7	2591.87	8	953.84	2	1554.46
23.	सिक्किम	14	2844.56	13	2609.42	27	6036.48
24.	तमिलनाडु	19	4364.62	11	1866.41	13	2831.80
25.	त्रिपुरा	3	716.26	4	291.27	11	1110.76
26.	उत्तरांचल	13	2738.00	16	1907.50	5	2081.04
27.	उत्तर प्रदेश	18	3905.23	7	3329.06	7	2833.03
28.	पश्चिम बंगाल	5	989.35	10	2978.32	12	3243.17
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1	6.25	0	0.00	0	0.00
30.	चंडीगढ़	1	13.70	2	15.00	2	20.00
31.	दादरा और नगर हवेली	2	29.79	0	0.00	0	0.00
32.	दिल्ली	2	20.00	5	2400.09	7	749.08
33.	दमन और दीव	4	262.28	0	0.00	0	0.00
34.	लक्षद्वीप	0	0	1	7.00	1	782.73
35.	पांडिचेरी	2	469.39	1	500.00	6	1610.8
कुल		253	61316.96	278	64242.08	277	64513.23

विवरण II

वर्ष 2008-09 (सितम्बर, 2008 तक) में पर्यटन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत परियोजनाओं को दर्शाता हुआ विवरण

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2008-09	
		स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	3	8629.79
2.	असम	2	1321.97
3.	अरुणाचल प्रदेश	5	2031.12
4.	बिहार	1	389.45
5.	छत्तीसगढ़	0	0.00
6.	गोवा	0	0.00
7.	गुजरात	4	1823.44
8.	हरियाणा	4	551.21
9.	हिमाचल प्रदेश	10	3477.66
10.	जम्मू-कश्मीर	16	2706.25
11.	झारखंड	0	0.00
12.	कर्नाटक	2	3758.21
13.	केरल	4	633.82
14.	मध्य प्रदेश	6	1721.12
15.	महाराष्ट्र	0	0.00
16.	मणिपुर	1	5.72
17.	मेघालय	6	1238.54
18.	मिजोरम	4	318.38
19.	नागालैंड	7	2410.46
20.	उड़ीसा	1	3022.80
21.	पंजाब	1	1585.53

1	2	3	4
22.	राजस्थान	2	721.98
23.	सिक्किम	15	5777.93
24.	तमिलनाडु	5	1374.59
25.	त्रिपुरा	5	355.94
26.	उत्तराखण्ड	0	0.00
27.	उत्तर प्रदेश	3	1757.84
28.	पश्चिम बंगाल	6	2832.73
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	0.00
30.	चंडीगढ़	1	10.00
31.	दादरा और नगर हवेली	2	19.88
32.	दिल्ली	1	15.00
33.	दमन और दीव	1	12.50
34.	लक्षद्वीप	0	0.00
35.	पांडिचेरी	1	20.00
कुल		119	48523.86

आल इंडिया सेंटर फार अर्बन एण्ड रूरल डेवलपमेंट को अनुदान सहायता

1080. डा. अरुण कुमार शर्मा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अखिल भारतीय शहरी और ग्रामीण विकास केन्द्र (एआईसीयूआरडी), असम द्वारा गैर-आवासीय विद्यालय तथा टंकण, आशुलिपि तथा टीवी मरम्मत प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने के लिए अनुदान सहायता मंजूर करने के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव 2000-2001 से सरकार के पास मंजूरी के लिए लम्बित है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा विलंब के क्या कारण हैं; और

(ग) इसे कब तक मंजूर कर दिए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री. (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशम): (क) से (ग) गैर-आवासीय विद्यालय को स्थापित करने हेतु प्रस्ताव पर वर्ष 2006 में विचार

किया गया लेकिन गोलाघाट जिला, असम में अनुसूचित जाति महिलाओं की उच्च साक्षरता दर के मद्देनजर इसे अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ।

सरकार द्वारा टंकण, आशुलिपि तथा टीवी मरम्मत प्रशिक्षण केन्द्र के संबंध में 2000-01 के लिए अनुदान अप्रैल, 2001 में जारी किया गया था। तथापि 2001-02 से संगठन को अनुदान विभिन्न कारणों के कारण जारी नहीं किया गया है:- जैसे

- वर्ष 2001-02 के लिए असम सरकार से समय पर स्पष्टीकरण का प्राप्त न होना।

- * 2002-03 से 2004-05 वर्षों के लिए राज्य सरकार से निरीक्षण रिपोर्टों का प्राप्त न होना।
- * 2005-06 हेतु आरंभिक निरीक्षण रिपोर्ट निर्धारित प्रपत्र में नहीं है।
- * वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 हेतु राज्य सरकार की सहायता-अनुदान समिति की सिफारिशों का नई नीति के अनुसार प्राप्त न होना।
- * मामला अब कालातीत है।

[हिन्दी]

कृष्णा गोदावरी नदी बेसिन से गैस का उत्पादन

1081. श्री मोहन सिंह:

श्री ई. दयाकर राव:

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

(क) क्या एक निजी क्षेत्र की कंपनी रिलायन्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने आंध्र प्रदेश के कृष्णा गोदावरी नदी बेसिन से गैस का उत्पादन शुरू कर दिया है;

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

(ग) उपर्युक्त गैस रिजर्व से कितनी प्रतिशत गैस की मांग पूरी होगी;

(घ) क्या उपर्युक्त कंपनी इस गैस के वितरण के लिए भी जिम्मेवार होगी; और

(ङ) प्रतिदिन कितनी मात्रा में गैस का उत्पादन होगा तथा इस गैस उत्पादन से आंध्र प्रदेश को कितना लाभ होगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): (क) मैसर्स रिलायन्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) ने कृष्णा गोदावरी बेसिन से वाणिज्यिक प्राकृतिक गैस उत्पादन की शुरुआत नहीं की है। तथापि, वाणिज्यिक कच्चा तेल उत्पादन दिनांक 17.9.2008 से शुरू कर दिया गया है।

(ख) से (ङ) उपरोक्त को देखते हुए लागू नहीं।

[अनुवाद]

रेलवे में रिक्त पद

1082. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान श्रेणी-वार तथा जोन-वार विद्यमान पद, रिक्त पद, विज्ञापित पद तथा भरे गए पदों की संख्या क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान जोन-वार कितनी सीधी भर्ती की गई;

(ग) क्या रेलवे ने रिक्त पदों को भरने के लिए कोई कदम उठाए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा भर्ती को पूरा करने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है?

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

अपराहन 12.02 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): महोदय, मैं सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के वर्ष 2008-2009 के परिणामी बजट* के शुद्धिपत्र की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूँ।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9070/2008]

*मंत्रालय का परिणामी बजट 17.03.2008 को सभा पटल पर रखा गया था।

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ-

- (1) नेशनल माइनारिटीज डेवलपमेंट एण्ड फाइनेंस कारपोरेशन तथा अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुए समझौते ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9071/2008]

- (2) (एक) मौलाना आजाद एजुकेशन फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) मौलाना आजाद एजुकेशन फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) मौलाना आजाद एजुकेशन फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (3) उपर्युक्त (2) 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 एलटी-9072/2008]

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:-

- (1) (एक) कलाक्षेत्र फाउंडेशन, चेन्नई के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) कलाक्षेत्र फाउंडेशन, चेन्नई के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9073/2008]

- (2) (एक) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साहित्य अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (3) उपर्युक्त (2) 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 एलटी-9074/2008]

- (4) (एक) ललित कला अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) ललित कला अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9075/2008]

- (5) (एक) इंदिरा गांधी नेशनल सेंटर फार द आर्ट्स, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इंदिरा गांधी नेशनल सेंटर फार द आर्ट्स, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इंदिरा गांधी नेशनल सेंटर फार द आर्ट्स, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9076/2008]

- (7) (एक) ईस्टर्न जोनल कल्चरल सेंटर, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) ईस्टर्न जोनल कल्चरल सेंटर, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9077/2008]

(9) (एक) इलाहाबाद संग्रहालय, इलाहाबाद के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इलाहाबाद संग्रहालय, इलाहाबाद के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (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 गए। देखिए संख्या एलटी-9078/2008]

(11) (एक) सालार जंग संग्रहालय, हैदराबाद के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सालार जंग संग्रहालय, हैदराबाद के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण 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 गए। देखिए संख्या एलटी-9079/2008]

(13) (एक) नेशनल म्यूजियम इंस्टिट्यूट आफ हिस्ट्री आफ आर्ट्स कंजरवेशन एण्ड म्यूजियोलॉजी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल म्यूजियम इंस्टिट्यूट आफ हिस्ट्री आफ आर्ट्स कंजरवेशन एण्ड म्यूजियोलॉजी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(14) उपर्युक्त (13) 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 एलटी-9080/2008]

(15) (एक) नार्थ ईस्ट जोन कल्चरल सेंटर, दीमापुर के वर्ष 2004-2005 और 2005-06 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नार्थ ईस्ट जोन कल्चरल सेंटर, दीमापुर के वर्ष 2004-2005 और 2005-06 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(16) उपर्युक्त (15) 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 एलटी-9081/2008]

(17) (एक) वेस्ट जोन कल्चरल सेंटर, उदयपुर के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) वेस्ट जोन कल्चरल सेंटर, उदयपुर के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण 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 एलटी-9082/2008]

(19) (एक) नेशनल स्कूल आफ ड्रामा, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल स्कूल ऑफ ड्रामा, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 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 एलटी-9083/2008]

(21) (एक) साउथ जोन कल्चरल सेंटर, तंजावुर के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साउथ जोन कल्चरल सेंटर, तंजावुर के वर्ष 2006-2007 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 गए। देखिए संख्या एलटी-9084/2008]

(23) (एक) संगीत नाटक अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) संगीत नाटक अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (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 एलटी-9085/2008]

(25) (एक) मौलाना अबुल कलाम आजाद इंस्टिट्यूट आफ एशियन स्टडीज, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) मौलाना अबुल कलाम आजाद इंस्टिट्यूट आफ एशियन स्टडीज, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (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 एलटी-9086/2008]

(27) (एक) नेशनल कल्चरल फण्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल कल्चरल फण्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(28) उपर्युक्त (27) 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 एलटी-9087/2008]

(29) (एक) गांधी स्मृति एण्ड दर्शन समिति, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) गांधी स्मृति एण्ड दर्शन समिति, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उस पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) गांधी स्मृति एण्ड दर्शन समिति, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(30) उपर्युक्त (29) 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 एलटी-9088/2008]

(31) (एक) विक्टोरिया मेमोरियल हाल, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) विक्टोरिया मेमोरियल हाल, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(32) उपर्युक्त (31) 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 एलटी-9089/2008]

(33) (एक) नव नालंदा महाविहार, नालंदा के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नव नालंदा महाविहार, नालंदा के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर महालेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नव नालंदा महाविहार, नालंदा के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(34) उपर्युक्त (33) 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 एलटी-9090/2008]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): महोदय, मैं संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ-

(1) मार्च, 2007 को समाप्त हुई वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2008 का संख्यांक पीए 9) का प्रतिवेदन-चुनिंदा सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (निष्पादन लेखा परीक्षा) के कार्यकलापों की समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9091/2008]

(2) मार्च, 2007 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2008 का संख्यांक सीए 10) का प्रतिवेदन-सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (अनुपालन लेखापरीक्षा) में सूचना प्रौद्योगिकी के अनुप्रयोग।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9092/2008]

(3) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9093/2008]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ-

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) हिन्दुस्तान आर्गेनिक केमिकल्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोरसायन विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9094/2008]

(दो) हिन्दुस्तान इन्सेक्टिसाइड्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोरसायन विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9095/2008]

(तीन) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोरसायन विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9096/2008]

(चार) बंगाल केमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोरसायन विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9097/2008]

(पांच) हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोसायन विभाग, रसायन और उर्ध्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9098/2008]

(2) (एक) इंस्टिट्यूट आफ पेस्टीसाइड फार्मूलेशन टेक्नोलाजी, गुडगांव के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंस्टिट्यूट आफ पेस्टीसाइड फार्मूलेशन टेक्नोलाजी, गुडगांव के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) उपर्युक्त (2) 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 एलटी-9099/2008]

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

(एक) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, गुडगांव के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, गुडगांव के वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(5) उपर्युक्त (4) 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 एलटी-9100/2008]

(6) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड वर्ष 2002-2003 से 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा

लेखापरीक्षित लेखाओं को संबंधित लेखा वर्ष की समाप्ति के पश्चात् नौ माह की नियत अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारणों को दर्शाने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9101/2008]

[हिन्दी]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ-

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन लिमिटेड तथा रेल मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9102/2008]

(दो) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड तथा रेल मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9103/2008]

(तीन) राइट्स लिमिटेड तथा रेल मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9104/2008]

(चार) कोंकण रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड तथा रेल मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9105/2008]

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

(एक) डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2007-08 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2007-08 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9106/2008]

(3) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) रेल भूमि विकास प्राधिकरण (गठन) (संशोधन) नियम, 2007 जो 8 अगस्त, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 538(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) रेल कर्मचारी (कार्य के घंटे और विश्राम की अवधि) संशोधन नियम, 2007 जो 30 मार्च, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 264(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) रेल भूमि विकास प्राधिकरण गठन (संशोधन) नियम, 2008 जो 25 जून, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 476(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(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 एलटी-9107/2008]

(5) रेल दावा अधिकरण अधिनियम, 1987, 1987 की धारा 30 की उपधारा (3) के अंतर्गत रेल दावा अधिकरण (चेयरमैन, वाइस-चेयरमैन और सदस्यों के वेतन और भत्ते तथा सेवा की शर्तें) संशोधन नियम, 2008 जो 29 अगस्त, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 625(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9108/2008]

[अनुवाद]

पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री और संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती 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) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-9109/2008]

(ख) (एक) एम.पी. अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एम.पी. अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-9110/2008]

(ग) (एक) रांची अशोक बिहार होटल कारपोरेशन लिमिटेड, रांची के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) रांची अशोक बिहार होटल कारपोरेशन लिमिटेड, रांची के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-9111/2008]

(घ) (एक) असम अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, गुवाहाटी के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) असम अशोक होटल कारपोरेशन लिमिटेड, गुवाहाटी के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(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 एलटी-9112/2008]

(3) (एक) राजा राममोहन रॉय लाइब्रेरी फाउंडेशन, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) राजा राममोहन रॉय लाइब्रेरी फाउंडेशन, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम 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 गये। देखिए संख्या एलटी-9113/2008]

(5) (एक) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मानव संग्रहालय, भोपाल के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मानव संग्रहालय, भोपाल के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-9114/2008]

(7) (एक) खुदा बख्श ओरिएंटल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) खुदा बख्श ओरिएंटल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एलटी-9115/2008]

(9) (एक) एशियाटिक सोसायटी, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) एशियाटिक सोसायटी, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (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 एलटी-9116/2008]

(11) (एक) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2006-2007 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 एलटी-9117/2008]

(13) (एक) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ हायर तिब्बत स्टडीज, वाराणसी के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ हायर तिब्बत स्टडीज, वाराणसी के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) सेन्ट्रल इंस्टिट्यूट आफ हायर तिब्बत स्टडीज, वाराणसी के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(14) उपर्युक्त (13) 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 एलटी-9118/2008]

(15) इंडिया टूरिज्म डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड और पर्यटन मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-2009 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9119/2008]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशान): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:-

(1) (एक) नेशनल इंस्टिट्यूट आफ सोशल डिफेंस, नई दिल्ली के वर्ष 2004-2005 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टिट्यूट आफ सोशल डिफेंस, नई दिल्ली के वर्ष 2004-2005 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 एलटी-9120/2008]

(3) (एक) अली यावर जंग नेशनल इंस्टिट्यूट फार दी हियरिंग हैन्डीकेप्ड, मुंबई के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) अली यावर जंग नेशनल इंस्टिट्यूट फार दी हियरिंग हैन्डीकेप्ड, मुंबई के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम 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 गये। देखिए संख्या एलटी-9121/2008]

(5) (एक) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि मेंटली हैन्डीकेप्ड, सिकंदराबाद के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि मेंटली हैन्डीकेप्ड, सिकंदराबाद के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9122/2008]

(7) (एक) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि आर्थोपैडिकली हैन्डीकेप्ड, कोलकाता के वर्ष 2005-2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि आर्थोपैडिकली हैन्डीकेप्ड, कोलकाता के वर्ष 2005-2006 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एलटी-9123/2008]

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

(एक) आर्टिफिसियल लिम्ब्स मैनुफैक्चरिंग कारपोरेशन आफ इंडिया, कानपुर के वर्ष 2006-2007 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) आर्टिफिसियल लिम्ब्स मैनुफैक्चरिंग कारपोरेशन आफ इंडिया, कानपुर के वर्ष 2006-2007 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(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 गए। देखिए संख्या एलटी-9124/2008]

(11) (एक) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि आर्थोपैडिकली हैन्डीकैप्ड, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल इंस्टिट्यूट फार दि आर्थोपैडिकली हैन्डीकैप्ड, कोलकाता के वर्ष 2006-2007 के कार्यकरण 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 एलटी-9125/2008]

[हिन्दी]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ झा): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-

(एक) राजस्थान इलेक्ट्रॉनिक एण्ड इन्स्ट्रुमेंट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9126/2008]

(दो) सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9127/2008]

(तीन) हिन्दुस्तान साल्ट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9128/2008]

(चार) हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9129/2008]

(पांच) नेशनल इन्स्ट्रुमेंट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9130/2008]

(छह) एन्ड्रुयल एण्ड कंपनी लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2008-09 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9131/2008]

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अंतर्गत तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (आपूर्ति और वितरण का विनियमन) संशोधन आदेश, 2007 जो 26 नवम्बर, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 730(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9132/2008]

(2) तेलक्षेत्र (विनियमन तथा विकास) अधिनियम, 1948 की धारा 10 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 1502(अ) जो 20 जून, 2008 में भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा

जिसके द्वारा अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतट प्रचालनों में सुरक्षा) नियम, 2008 में यथा नियत शक्तियों और कृत्यों के प्रयोग के लिए तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय को सक्षम प्राधिकारी के रूप में अभिहित किया गया है।

- (दो) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतट प्रचालनों में सुरक्षा) नियम, 2008 जो 20 जून, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 469(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9133/2008]

- (3) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 की धारा 62 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (प्राकृतिक गैस के विपणन और प्राकृतिक गैस पाईप लाइन बिछाने, उनका निर्माण, प्रचालन या विस्तार करने में लगी कंपनियों के लिए संबद्ध आचरण संहिता) विनियम, 2008 जो 17 जुलाई, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 540(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (प्राकृतिक गैस पाईप लाइनों के कामन कैरियर या कान्ट्रैक्ट कैरियर के लिए एक्सेस कोड) विनियम, 2008 जो 17 जुलाई, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 541(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (प्राकृतिक गैस पाईप लाइनों को बिछाने, उनके निर्माण, प्रचालन या विस्तार के लिए कंपनियों को प्राधिकृत करना) विनियम, 2008 जो 6 मई, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 340(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (प्राकृतिक गैस के शहरी या स्थानीय वितरण नेटवर्क के लिए सुरक्षा मानकों सहित तकनीकी मानक और विनिर्देशन) विनियम, 2008 जो

27 अगस्त, 2008 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 612(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एलटी-9134/2008]

अपराह्न 12.04 बजे

राज्य सभा से संदेश

[अनुवाद]

महासचिव: मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेशों की सूचना सभा को देनी है:-

“राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 186 के उप-नियम (6) के उपबंधों के अनुसरण में, मुझे विनियोग (संख्यांक 3) विधेयक, 2008 को, जिससे लोक सभा द्वारा अपनी 21 अक्टूबर की बैठक में पारित किया गया था और राज्य सभा को उसकी सिफारिशों के लिए भेजा गया था, वापस लौटाने और यह बताने का निदेश हुआ है कि इस सभा को इस विधेयक के संबंध में कोई सिफारिशें नहीं करनी हैं।”

अपराह्न 12.04^{1/2} बजे

वित्तीय समितियां (2007-2008)-एक समीक्षा

[अनुवाद]

महासचिव: “मैं वित्तीय समितियां (2007-2008)-एक समीक्षा” का हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9135/2008]

अपराह्न 12.05 बजे

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति

37वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री चरणजीत सिंह अटवाल (फिल्लौर): महोदय, मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति का 37वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

अपराह्न 12.05¹/₄ बजे

लोक लेखा समिति

77वां प्रतिवेदन

[हिन्दी]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): महोदय, मैं, प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा की ओर से "त्वरित विद्युत विकास और सुधार कार्यक्रम (एपीडीआरपी)" के बारे में लोक लेखा समिति (2008-2009) का 77वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

अपराह्न 12.05¹/₂ बजे

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति

32वां से 34वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) "उत्तर पूर्व रेलवे (एनईआर) में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन" के बारे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के 17वें प्रतिवेदन (चौदहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही पर रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के संबंध में समिति का 32वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) "राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग (एनसीएसटी)—इसका अधिदेश और उपलब्धियाँ—इसके संगठन तथा कार्यकरण की समीक्षा" विषय पर जनजातीय कार्य मंत्रालय के संबंध में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति का 33वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (3) "अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए प्रवेश में आरक्षण सहित उसमें अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन" के बारे में

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के 20वें प्रतिवेदन (चौदहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही पर स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के संबंध में समिति का 34वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

अपराह्न 12.05³/₄ बजे

शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति

33वां से 36वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व): महोदय, मैं शहरी विकास संबंधी स्थायी समिति (2008-2009) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) शहरी विकास मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में समिति के 31वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी समिति का 33वां प्रतिवेदन।
- (2) आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के बारे में समिति के 32वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी समिति का 34वां प्रतिवेदन।
- (3) 'राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड' (एनसीआरपीबी), शहरी विकास मंत्रालय विषय पर समिति का 35वां प्रतिवेदन।
- (4) 'भारत सरकार लेखन-सामग्री कार्यालय, कोलकाता' (जीआईएसओ), शहरी विकास मंत्रालय विषय पर समिति का 36वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.06 बजे

वक्फ संबंधी संयुक्त संसदीय समिति

9वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र): महोदय, मैं वक्फ संबंधी संयुक्त संसदीय समिति का यह नौवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

अपराह्न 12.06^{1/4} बजे

**विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण एवं वन संबंधी
स्थायी समिति**

195वां से 200वां प्रतिवेदन

[हिन्दी]

श्री फ्रांसिस फैन्थम (नामनिर्दिष्ट): महोदय, मैं विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण एवं वन संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-2009) के संबंध में समिति के 185वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 195वां प्रतिवेदन;
- (2) जैव प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-09) के संबंध में समिति के 190वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 196वां प्रतिवेदन;
- (3) वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-09) के संबंध में समिति के 186वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 197वां प्रतिवेदन।
- (4) परमाणु ऊर्जा विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-09) के संबंध में समिति के 191वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 198वां प्रतिवेदन;
- (5) अंतरिक्ष विभाग की अनुदानों की मांगों (2008-09) के संबंध में समिति के 189वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 199वां प्रतिवेदन;
- (6) पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2008-09) के संबंध में समिति के 187वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 200वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.06^{3/4} बजे

परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति

140वां से 142वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री अधीर चौधरी (पश्चिम बंगाल): महोदय, मैं परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) 'जम्मू-कश्मीर में पर्यटन का संवर्द्धन' के बारे में 140वां प्रतिवेदन**;
- (2) 'विमानपत्तनों का आधुनिकीकरण' के बारे में 141वां प्रतिवेदन**; और
- (3) 'प्राइवेट विमानपत्तनों का कार्यकरण और संबंधित मुद्दे' के बारे में 142वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.07 बजे

**कार्मिक, लोक शिकायत, विधि और
न्याय संबंधी स्थायी समिति**

29वां और 30वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरार्चकिल): महोदय, मैं कार्मिक, लोक शिकायत, विधि और न्याय संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) लोक शिकायत निवारण तंत्र के बारे में 29वां प्रतिवेदन; और
- (2) केन्द्रीय भंडार के समक्ष आ रही बाधाओं के बारे में 30वां प्रतिवेदन।

**क्रम संख्या (एक) और (दो) के प्रतिवेदन, 20 अगस्त, 2008 को, जब सभा सत्र में नहीं थी, राज्य सभा के सभापति के निर्देशों के विदेश 31(1) के अंतर्गत राज्य सभा के माननीय सभापति को प्रस्तुत किए गए।

अपराहन 12.08 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

(एक) राष्ट्रीय भूमि अभिलेख आधुनिकीकरण कार्यक्रम
(एन.एल.आर.एम.पी.)

[हिन्दी]

ग्रामीण विकास मंत्री (डा. रघुवंश प्रसाद सिंह): महोदय, संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन (यू.पी.ए.) सरकार के राष्ट्रीय न्यूनतम साक्षात्कार्यक्रम (एन.सी.एम.पी.) में यह परिकल्पना की गई है कि "राजस्व प्रशासन को पूर्णतः आधुनिक बनाया जायेगा तथा स्पष्ट भूमि स्वामित्वाधिकार तैयार किये जायेंगे।" इस प्रावधान पर अग्रेतर कार्रवाई करते हुए राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों, भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों/विभागों तथा विशेषज्ञ एजेंसियों के साथ व्यापक एवं गहन परामर्श के पश्चात् राष्ट्रीय भूमि अभिलेख आधुनिकीकरण कार्यक्रम (एन.एल.आर.एम.पी.) तैयार किया गया। मंत्रिमंडल ने 21 अगस्त, 2008 को हुई अपनी बैठक में एन.एल.आर.एम.पी. को अनुमोदित कर दिया है।

2. एन.एल.आर.एम.पी. का मुख्य उद्देश्य आधुनिक, व्यापक एवं पारदर्शी भूमि अभिलेख प्रबंधन प्रणाली विकसित करना है, जिसका अंतिम लक्ष्य स्वामित्व की गारंटी के साथ निश्चयक भूमि स्वामित्वाधिकार प्रणाली को लागू करना है।

3. यह केन्द्र प्रायोजित योजना होगी, जिसके निम्नलिखित घटक होंगे:

- (1) भू-कर मानचित्रों के अंकीकरण सहित भूमि अभिलेखों का कंप्यूटरीकरण, लिखित तथा स्थानिक आंकड़ों का समेकन, तहसील और राज्य स्तर पर आंकड़ा केन्द्र स्थापित करना, राजस्व कार्यालयों को अंतःसम्बद्ध करना।
- (2) आधुनिक प्रौद्योगिकीय विकल्पों का प्रयोग करके सर्वेक्षण/पुनर्सर्वेक्षण करना तथा सर्वेक्षण एवं बंदोबस्त अभिलेखों को अद्यतन करना।
- (3) राजस्व कार्यालयों के साथ उप-पंजीयक के कार्यालयों को अंतःसंबद्ध करने के साथ-साथ पंजीकरण का कम्प्यूटरीकरण करना।
- (4) तहसील स्तर पर आधुनिक अभिलेख कक्ष/भूमि अभिलेख प्रबंधन केन्द्र स्थापित करना।
- (5) प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण।
- (6) मूल भौगोलिक सूचना प्रणाली।

4. एन.एल.आर.एम.पी. की कुल पूंजीगत लागत (केन्द्र और राज्य के भाग) 5656.00 करोड़ रुपये होने का अनुमान लगाया गया है।

5. कार्यक्रम के अंतर्गत कार्यान्वयन की इकाई जिला होगा। एन.एल.आर.एम.पी. के अंतर्गत देश के सभी जिलों को 12वीं योजना के अंत तक शामिल किया जाएगा।

6. राज्य सरकारों द्वारा विभिन्न संघटकों के लिए राज्य के भाग को पूरा करने तथा यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि एन.एल.आर.एम.पी. के अंतर्गत विनिर्धारित सभी कार्यकलापों को एक कर्मबद्ध पद्धति से शुरू किया जाएगा और इस कार्यक्रम को 12वीं योजना के अंत तक समग्र राज्य में कार्यान्वित किया जाएगा।

7. एन.एल.आर.एम.पी. के अंतर्गत प्रस्तावित निगरानी और समीक्षा तंत्र में जिला और राज्य स्तरों पर निगरानी तथा समीक्षा समितियों की परिकल्पना की गई है। अन्य व्यक्तियों में स्थानीय संसद सदस्य (एम.पी.), विधान सभा के सदस्य (एम.एल.ए.) और विधान परिषद के सदस्य (एम.एल.सी.) जिला स्तर पर समिति के सदस्य होंगे। समिति कार्यक्रमों के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा प्रत्येक तिमाही के कम से कम एक बार करेगी।

8. चालू वित्तीय वर्ष के दौरान एन.एल.आर.एम.पी. के अंतर्गत 473.00 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र में कम से कम 1-2 जिलों में कार्यक्रम को शुरू किये जाने का प्रस्ताव है।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी-9136/2008]

अपराहन 12.10 बजे

(दो) इस्यात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-2008) के बारे में कोयला और इस्यात संबंधी स्थायी समिति के 25वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मद सं. 23-श्री राम विलास पासवान। आप अपना वक्तव्य सभा पटल पर रख सकते हैं।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9137/2008

[हिन्दी]

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम खिलास पासवान): अध्यक्ष महोदय, मैं दिनांक 1 सितम्बर, 2004 के लोक सभा बुलेटिन भाग 2 के अनुसार माननीय अध्यक्ष, लोक सभा के निदेश 73-ए के अनुसरण में कोयला एवं इस्पात से संबंधित स्थायी समिति की 25वीं रिपोर्ट (चौदहवीं लोक सभा) में निहित सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

उपरोक्त 25वीं रिपोर्ट लोक सभा तथा राज्य सभा में दिनांक 27 अप्रैल, 2007 को प्रस्तुत की गई थी। यह रिपोर्ट वर्ष 2007-08 के लिए इस्पात मंत्रालय की अनुदानों मांगों की जांच से संबंधित है।

उक्त रिपोर्ट में समिति ने मंत्रालय के उद्देश्यों, लक्ष्यों और उपलब्धियों के संबंध में कुल 27 सिफारिशें (6 पैराग्राफ में) की हैं और इनमें सरकार की ओर से कार्रवाई अपेक्षित है।

समिति की रिपोर्ट में निहित सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में की गई कार्रवाई का विवरण कोयला एवं इस्पात से संबंधित स्थायी समिति को दिनांक 26 नवम्बर, 2007 को भेजा गया था।

समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुलग्नक में दर्शाई गई है जो लोक सभा के पटल पर प्रस्तुत है। इस अनुलग्नक की सम्पूर्ण विषय वस्तु का वाचन करके मैं सदन का बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहता हूँ। मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे पढ़ा हुआ मान लिया जाए।

अपराह्न 12.11 बजे

(तीन) इस्पात मंत्रालय से संबंधित राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) की समीक्षा और कार्य-निष्पादन के बारे में कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[हिन्दी]

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम खिलास पासवान): अध्यक्ष महोदय, मैं दिनांक 1 सितंबर, 2004 के लोक

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9138/2008

सभा बुलेटिन भाग-2 के अनुसार माननीय लोक सभा अध्यक्ष के निदेश 73ए के अनुसरण में कोयला एवं इस्पात से संबंधित स्थायी समिति (2006-07) की 26वीं रिपोर्ट (चौदहवीं लोक सभा) में निहित सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

उल्लिखित 26वीं रिपोर्ट 14.5.2007 को लोक सभा में प्रस्तुत कर दी गई थी। यह रिपोर्ट इस्पात मंत्रालय के राष्ट्रीय इस्पात निगम लि. (आरआईएनएल) के निष्पादन की समीक्षा से संबंधित है।

उक्त रिपोर्ट में समिति ने मंत्रालय के उद्देश्यों, लक्ष्यों और उपलब्धियों के संबंध में कुल सिफारिशें (6 पैराग्राफ) में की हैं और इन पर सरकार की ओर से कार्रवाई अपेक्षित है।

समिति की रिपोर्ट में निहित सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में की गई कार्रवाई का विवरण कोयला एवं इस्पात से संबंधित स्थायी समिति को दिनांक 13.11.2007 को भेजा गया था।

समिति द्वारा की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुलग्नक में दर्शाई गई है जो लोक सभा के पटल पर प्रस्तुत है। इस अनुलग्नक की सम्पूर्ण विषयवस्तु का वाचन करके मैं सदन का बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहता हूँ। मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे पढ़ा हुआ मान लिया जाए।

अपराह्न 12.12 बजे

(चार) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं लोक सभा के प्रक्रिया और कार्य संचालन नियमों के नियम 389 के अधीन लोक सभा अध्यक्ष के निदेशों के निदेश 73क के अनुपालन में अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय की 2007-08 की अनुदानों की मांगों के बारे में सामाजिक न्याय तथा अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) के छब्बीसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में यह वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9139/2008

सामाजिक न्याय तथा अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) ने अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित वर्ष 2007-08 की अनुदानों की मांगों के बारे में अपना छब्बीसवां प्रतिवेदन 28 अप्रैल, 2007 को लोक सभा में प्रस्तुत किया। सिफारिशों पर विचार किया गया और सरकार द्वारा सिफारिशों पर की गई कार्यवाही। समिति को 13 अगस्त 2007 को प्रस्तुत की गई।

प्रतिवेदन में 15 सिफारिशें अन्तर्विष्ट थीं। इन सभी 15 सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति अनुबंध में दर्शाई गई है जो सभापटल पर रखा गया है।

अपराहन 12.13 बजे

(पांच) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर की-गई-कार्यवाही के संबंध में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 31वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं लोक सभा के प्रक्रिया और कार्य संचालन नियमों के नियम 389 के अधीन लोक सभा अध्यक्ष के निदेशों के निदेश 73क के अनुपालन में अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही के संबंध में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) के 31वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में यह वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) ने अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2007-08) के बारे में अपना इकतीसवां प्रतिवेदन दिनांक 4 मार्च 2008 को लोक सभा में प्रस्तुत किया।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9140/2008

सिफारिशों पर विचार किया गया और अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित वर्ष 2007-08 की अनुदानों की मांगों के संबंध में सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही 3 जून 2008 को समिति को प्रस्तुत की गई।

प्रतिवेदन में 15 सिफारिशें अन्तर्विष्ट थीं। इन सभी 15 सिफारिशों के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति अनुबंध में दर्शाई गई है। जो सभा पटल पर रखा गया है।

अपराहन 12.14 बजे

(छह) अल्पसंख्यक मामले मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2008-09) के बारे में सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति के 35वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं, सभा की कार्यवाही और प्रक्रिया नियमावली के नियम 389 के तहत माननीय लोक सभा अध्यक्ष के निर्देश सं. 73-ए के अनुसरण में सामाजिक न्याय और अधिकारिता विषय से सम्बद्ध स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) की 35वीं रिपोर्ट में उल्लिखित अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय के वर्ष 2008-09 के मांग अनुदानों से संबंधित अनुशंसाओं के कार्यान्वयन की स्थिति पर यह वक्तव्य दे रहा हूँ।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता विषय से संबंधित स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) ने अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय की वर्ष 2008-09 के मांग अनुदानों से संबंधित अपनी 35वीं रिपोर्ट लोक सभा में दिनांक 23 अप्रैल, 2008 को प्रस्तुत की। अनुशंसाओं पर विचार करने के बाद सरकार द्वारा इन पर की-गई-कार्यवाही की रिपोर्ट समिति को 25 जुलाई, 2008 को प्रस्तुत की गई।

रिपोर्ट में कुल 15 अनुशंसाएं हैं। इन सभी 15 अनुशंसाओं के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति का उल्लेख अनुबंध में है, जिसे सदन के पटल पर रख दिया गया है।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9141/2008

अपराहन 12.15 बजे

(सात) रक्षा मंत्रालय से संबंधित कारगिल समीक्षा समिति प्रतिवेदन-रक्षा प्रबंधन का विशेष संदर्भ के अनुसरण में राष्ट्रीय सुरक्षा प्रणाली सुधार के संबंध में मंत्रिसमूह के प्रतिवेदन के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा के बारे में रक्षा संबंधी स्थायी समिति के 22वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

रक्षा मंत्री (श्री ए.के. एंटनी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं लोक सभा के माननीय अध्यक्ष के 1 सितम्बर 2004 के लोक सभा बुलेटिन भाग-2 में समाविष्ट निर्देशों के अनुपालन में रक्षा संबंधी स्थायी समिति (चौदहवीं लोक सभा) की 22वीं रिपोर्ट में समाविष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर मैं यह वक्तव्य दे रहा हूँ।

रक्षा संबंधी स्थायी समिति (14वीं लोक सभा) की 22वीं रिपोर्ट 'कारगिल समीक्षा समिति की रिपोर्ट के अनुसरण में मंत्रिसमूह की राष्ट्रीय सुरक्षा प्रणाली में सुधार करने संबंधी रिपोर्ट के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा-रक्षा प्रबंधन का विशेष संदर्भ' से सम्बद्ध है। यह रिपोर्ट लोक सभा में 3 अगस्त 2007 को प्रस्तुत की गई थी और राज्य सभा में 9 अगस्त 2007 को रखी गई थी।

22वीं रिपोर्ट में समाविष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की-गई-कार्रवाई के विवरण उसके लिए समय बढ़ाए जाने के बाद रक्षा संबंधी स्थायी समिति को 10 मार्च 2008 को भेजे गए थे।

समिति द्वारा अपनी 22वीं रिपोर्ट में की गई विभिन्न सिफारिशों के कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति मेरे वक्तव्य के अनुबंध-1 में दी गई है जोकि सभा-पटल पर रख दिया गया है। अनुबंध-1 की सारी विषय-वस्तु पढ़कर मैं सभा का मूल्यवान समय नहीं लेना चाहूंगा। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि इन्हें पढ़ा हुआ मान लिया जाए।

*सभा पटल पर रखा गया और ग्रन्थालय में भी रखा गया, देखिए संख्या एलटी-9142/2008

अपराहन 12.16 बजे

कार्य मंत्रणा समिति के 50वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री वायलार रवि): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूँ:-

"कि यह सभा 22 अक्टूबर, 2008 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के 50वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 22 अक्टूबर, 2008 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के 50वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराहन 12.17 बजे

कंपनी विधेयक, 2008*

[अनुवाद]

कार्पोरेट कार्य मंत्री (श्री प्रेमचंद गुप्ता): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि कंपनियों से संबंधित विधि का समेकन और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कंपनियों से संबंधित विधि का समेकन और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिकिल): महोदय, सभा की प्रक्रिया के नियमों में एक उपबंध है जो विधि के मामले में विधायिका को सक्षम बनाने के बारे में है। जहां तक हम सदस्यों का संबंध है यह एक महत्वपूर्ण पहलू है। विधेयक को पुरःस्थापित करने से पूर्व हमें विधेयक के उपबंधों को देखने का अवसर मिलना चाहिए। यह विधेयक एक विश्वकोष जैसा है, जिसमें 250

*भारत के राजपत्र असाधारण भाग-2 खंड 2, दिनांक 23.10.2008 में प्रकाशित।

पृष्ठ हैं। इसे आज सुबह ही वितरित किया गया था। क्या कोई व्यक्ति इतने कम समय में इसे पढ़ सकता है?

अध्यक्ष महोदय: आप जैसा अति मानव पढ़ सकता है।

...(व्यवधान)

श्री बरकला राधाकृष्णन: महोदय, ज्ञापन में दिए गए कारण को देखिए इसमें विधेयक को पुरःस्थापित करने से दो दिन पूर्व विधेयक की प्रतियां वितरित नहीं कराए जाने के कारण को स्पष्ट किया गया है। कृपया सुनिए। इसमें कहा गया है:

“...विधेयक की जटिलता और आकार को ध्यान में रखते हुए, आवश्यक पत्रों के साथ इसे अंतिम रूप देने में अधिक समय और प्रयत्न करने की आवश्यकता होगी। समकालीन कारोबार को ध्यान में रखते हुए कारपोरेट क्षेत्र के विनियमन के संबंध में विधेयक में प्रस्तावित सुधारों को महत्व दिए जाने के कारण....”

अतः यह एक महत्वपूर्ण विधेयक है, और उन्हें हमें पर्याप्त समय देना चाहिए। यह दो दिन की छूट दिए जाने के लिए वैध नहीं है। उन्होंने स्वयं ही यह स्वीकार किया है कि यह एक महत्वपूर्ण विधेयक है।

समकालीन कारोबार में यह बहुत आवश्यक है और अत्यंत महत्वपूर्ण है कि जब ऐसे विधेयक पुरःस्थापित किए जाते हैं तो उन्हें समुचित समय और समुचित तरह से पुरःस्थापित किया जाना चाहिए, अर्थात् हमें इसे पढ़ने के लिए कम से कम दो दिन का समय दिया जाना चाहिए। ऐसा नहीं किया गया। इस सरकार के द्वारा इस प्रकार का विधायी कार्य किया जा रहा है। मैंने अनेक बार इस पर उंगली उठाई है।

याद इसी प्रकार सब चलता रहा तो विधायी कार्य का क्या अर्थ हुआ? हम सभा में उपस्थित हैं। यह एक बड़ा विधेयक है। सरकार भी ऐसा चाहती है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जी, मैं आपको पिछले पांच मिनट से सुन रहा हूँ।

श्री बरकला राधाकृष्णन: जो भी हो मैं इसमें बाधक नहीं बनना चाहता। उन्हें प्रस्तुत करने दीजिए। परन्तु इसे कार्यवाही-वृत्तांत में होना चाहिए। इसे हल्के में नहीं लेना चाहिए, तथा इसकी पुनरावृत्ति नहीं की जानी चाहिए। विधायी कार्यों को गम्भीरता से लिया जाना चाहिए तथा सदस्यों को यह मूल अधिकार दिया जाना चाहिए कि वे निर्धारित कर सकें कि क्या हम इस विषय पर

विचार करने के लिए सक्षम हैं। यही मेरा मुद्दा है और इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया गया है।

श्री बरकला राधाकृष्णन: मुझे इस समय कुछ नहीं कहना है। परन्तु यह एक महत्वपूर्ण विषय है। अब से सरकार को अधिक सतर्कता बरतनी चाहिए क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण कार्य है। ...(व्यवधान)

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़): सरकार को इस संबंध में प्रतिक्रिया देनी चाहिए।

श्री बरकला राधाकृष्णन: संसद आखिरकार क्या है?

अध्यक्ष महोदय: यही मेरा प्रश्न है।

...(व्यवधान)

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): मंत्रीगण का नजरिया काफी हद तक गैर जिम्मेदाराना किस्म का है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वैसे तो राधाकृष्णन जी, आपकी बातें अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। परन्तु ये आज मेरे निर्णय पर प्रश्न चिन्ह लगा रही हैं।

...(व्यवधान)

श्री बरकला राधाकृष्णन: मैं आपके निर्णय पर प्रश्न चिन्ह लगाना नहीं चाहता हूँ। इसीलिए मैं इस पर सहमत हो गया। ...(व्यवधान)

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व) वे आपसे सहमत हो गये हैं। ...(व्यवधान)

श्री बरकला राधाकृष्णन: इसीलिए मैं भी इस पर सहमत हो गया हूँ अर्थात् मैं आपके अधिकार पर प्रश्न चिन्ह लगाये बिना इस पर सहमत हो गया हूँ। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: राधाकृष्णन जी, इसीलिए मैंने आपके सुझाव को नोट कर लिया है, परन्तु पूर्व वक्ता को इस प्रकार का व्यवहार नहीं करना चाहिए।

...(व्यवधान)

श्री बरकला राधाकृष्णन: आपको हमारे अधिकारों की रक्षा करनी चाहिए। हमारे अधिकार हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मुझे इसी प्रकार के व्यवहार की आशा थी।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: कृपया भविष्य में इस प्रकार की प्रक्रिया की पुनरावृत्ति न होने के निदेश दें। अन्यथा वे दूसरा विधेयक भी लाएंगे। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं इस पर सहमत हो गया हूँ। आपकी सूचना स्वीकार कर ली गई है।

श्री वरकला राधाकृष्णन: धन्यवाद महोदय। मैं आपके अधिकार पर सवाल नहीं उठा रहा हूँ, मैं इसको चुनौती नहीं दे रहा हूँ लेकिन यह मामला ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आप इसके बारे में आश्वस्त है? कृपया अपने नेता और उप नेता से पूछें।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: इसलिए वे भविष्य में इसकी पुनरावृत्ति बिल्कुल नहीं करेंगे। ...(व्यवधान) सरकार को विधायी कार्यों को उतनी ही गम्भीरता से लेना चाहिए जितना गम्भीर यह है।

मोहम्मद सलीम: आपकी दृष्टि मेरे प्रति इतनी प्रतिकूल क्यों है? ...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: यह औपचारिकता नहीं है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपके सुझाव को स्वीकार कर लिया है। जी मंत्री महोदय।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: वे बड़े गैर-जिम्मेदार हैं।

श्री प्रेमचंद गुप्ता: महोदय, क्या मैं इसका उत्तर दूँ अथवा इसे पढ़ता चलूँ।

अध्यक्ष महोदय: कृपया पढ़ते चलें।

श्री प्रेमचंद गुप्ता: महोदय, अनुमति तो दीजिये।

अध्यक्ष महोदय: उन बेहद आवश्यक मुद्दों के अध्यक्षीन।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप बोल ही रहे हैं, सुन ही नहीं रहे हैं। यही तो समस्या है।

...(व्यवधान)

मोहम्मद सलीम: लो वह आपकी बात सुन रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: श्री राधाकृष्णन द्वारा अध्यक्षपीठ को दिए गए अत्यंत वैध सुझाव के अध्यक्षीन मैं प्रश्न पूछता हूँ।

प्रश्न है:

“कि कंपनियों से संबंधित से संबंधित विधि का समेकन और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री प्रेमचंद गुप्ता: मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ।

अपराह्न 12.18 बजे

विज्ञान और इंजीनियरी अनुसंधान बोर्ड विधेयक, 2008 *

[अनुवाद]

विज्ञान और औद्योगिकी मंत्री और पृथ्वी विज्ञान मंत्री (श्री कपिल सिब्बल): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि विज्ञान और इंजीनियरी में बुनियादी अनुसंधान का संवर्धन करने तथा ऐसे अनुसंधान में लगे व्यक्तियों, शैक्षणिक संस्थाओं, अनुसंधान और विकास प्रयोगशालाओं, औद्योगिक समुत्थानों तथा अन्य अभिकरणों को ऐसे अनुसंधान के लिए वित्तीय सहायता देने और उससे संबंधित या उसके आनुवंशिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विज्ञान और इंजीनियरी में बुनियादी अनुसंधान का संवर्धन करने तथा ऐसे अनुसंधान में लगे व्यक्तियों, शैक्षणिक संस्थाओं, अनुसंधान और विकास प्रयोगशालाओं, औद्योगिक समुत्थानों तथा अन्य अभिकरणों को ऐसे अनुसंधान के लिए वित्तीय सहायता देने और उससे संबंधित या उसके आनुवंशिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री कपिल सिब्बल: मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूँ।

अपराह्न 12.19 बजे

विशेषाधिकार समिति के 12वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

श्री वी. किशोर चन्द्र एस. देव (पार्वतीपुरम): मैं निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूँ:

“कि यह सभा 30 अप्रैल, 2008 को सभा पटल पर रखे गए, सभा की कार्यवाही संसदीय समितियों से संबंधित दस्तावेजों अथवा महासचिव लोक सभा की अभिरक्षा वाले दस्तावेजों को न्यायालयों में प्रस्तुत करने के संबंध में तथा अन्वेषण के प्रयोजनों से न्यायालयों तथा अन्वेषण अधिकरणों से प्राप्त अनुरोध” के बारे में विशेषाधिकार समिति के बारहवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि यह सभा 30 अप्रैल, 2008 को सभा पटल पर रखे गए, सभा की कार्यवाही संसदीय समितियों से संबंधित दस्तावेजों अथवा महासचिव लोक सभा की अभिरक्षा वाले दस्तावेजों को न्यायालयों में प्रस्तुत करने के संबंध में तथा अन्वेषण के प्रयोजनों से न्यायालयों तथा अन्वेषण अधिकरणों से प्राप्त अनुरोध” के बारे में विशेषाधिकार समिति के बारहवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं श्री आचार्य को बोलने के लिए आमंत्रित करता हूँ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं हर किसी की बात सुनूंगा। कृपया एक-एक करके बोलिएगा। मैंने आचार्य जी को बोलने के लिए आमंत्रित किया है। जार्ज जी, मैंने आपको देख लिया है। कृपया अपने स्थान पर जाइये और अपनी बारी की प्रतीक्षा कीजिये।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): पिछले तीन दिनों से मैं देश के विभिन्न भागों में अल्पसंख्यकों पर हमलों के संबंध में स्थगन प्रस्ताव हेतु नोटिस दे रहा हूँ। अल्पसंख्यकों के विरुद्ध हिंसा.....

अध्यक्ष महोदय: आचार्य जी, आपको रोकने के लिए मैं क्षमा चाहता हूँ। निसन्देह आप नोटिस दे रहे हैं, परन्तु किसी कारणवश मेरी गलती से अथवा अन्यथा इस पर विचार नहीं किया जा सका।

जहां तक मेरा मानना है— कुछ तकनीकी समस्या के कारण मैं आपके मुद्दे पर आज विचार नहीं कर सकता। इसलिए समस्त देश से आए जनप्रतिनिधियों की उपस्थिति में मैं आपसे वायदा करता हूँ कि कल आपके मामलों पर विचार किया जाएगा। यदि आप स्थगन प्रस्ताव चाहते हैं तो मैं इस पर पहले विचार करूंगा। चूंकि मेरी तरफ से किसी तकनीकी खामी होने के कारण इस पर आगे विचार नहीं किया जा सकता।

श्री बसुदेव आचार्य: कल शुक्रवार होने के कारण इस पर मध्याह्न 12.00 बजे विचार किया जाएगा।

अध्यक्ष महोदय: मैं इसे विचार हेतु लूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपने भी ऐसा ही नोटिस दिया है। समस्या वही है। श्री जार्ज के मामले में भी यही लागू होता है। आपके मामलों पर कल विचार किया जाएगा।

श्री गुरुदास दासगुप्त (पंसकुरा): महोदय, मैंने भी नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय: जिस प्रकार से नोटिस दिया जाना चाहिए यदि उन्होंने उसी प्रकार से नोटिस दिया है, तो उस पर विचार किया जाएगा।

श्री एन.एन. कृष्णादास (पालघाट): महोदय, मेरा नोटिस दूसरे मुद्दे पर है।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): मेरा बराबर तीन दिन से कार्य-स्थगन प्रस्ताव का नोटिस है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कौन सा नोटिस, आप किस नोटिस का उल्लेख कर रहे हैं?

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर): सर, हमने क्वेश्चन आवर के सस्पेंशन का नोटिस दिया था।

अध्यक्ष महोदय: वह टाइम तो चला गया।

[अनुवाद]

परिवर्तन के लिए प्रश्नकाल हुआ है।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: जो जीरो आवर के लिए मैंने नोटिस दिया है, उस पर मैं कह रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, देखेंगे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया इसके लिए प्रतीक्षा कीजिए। मुझे इन महत्वपूर्ण प्रश्नों को लेना शुरू करना है।

अपराह्न 12.20 बजे

सदस्यों द्वारा निवेदन

(एक) केरल राज्य को केन्द्रीय पूल से खाद्यान्न और विद्युत कोटे का आबंटन बहाल किए जाने की आवश्यकता के बारे में

[अनुवाद]

श्री एन.एन. कृष्णादास (पालघाट): महोदय, मेरा नोटिस एक भिन्न मामले के संबंध में है।

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, ऐसे ही एक मामले पर मैंने नियम 193, के अधीन नोटिस दिया है।

श्री एन.एन. कृष्णादास: महोदय, हम नियम 193 के अधीन सभा में केरल के लोगों से संबंधित एक महत्वपूर्ण मामले को उठाने का प्रयास कर रहे हैं। महोदय, जैसा कि अभी आपने अध्यक्षपीठ से कहा कि सभा में इस मामले को अच्छे ढंग से उठाना संभव नहीं हो सका है।

अध्यक्ष महोदय: जिसके लिए कुछ आत्ममंथन किया जाए।

श्री एन.एन. कृष्णादास: यह उन लोगों जो हमारे देश की राष्ट्रीय अखण्डता को बनाए रखने के लिए हर संभव प्रयास कर

रहे हैं, के प्रति भेदभाव का स्पष्ट उदाहरण हैं। मैं केरल के लोगों की बात कर रहा हूँ।

महोदय, केरल खाद्यान्न की कमी वाला राज्य है और 1965 से केरल राज्य में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए पर्याप्त खाद्यान्न प्रदान करने के लिए सहमति बनी हुई है। इसी सभा में बहुत बार अनेक मंत्रियों ने उल्लेख किया है कि केरल में बहुत अच्छी सार्वजनिक वितरण प्रणाली है जो कि देश में मौजूद है लेकिन दुर्भाग्य से राजनैतिक बदले की भावना के कारण संघ सरकार ने गरीबी रेखा से ऊपर तथा गरीबी रेखा से नीचे के कार्ड धारकों सहित केरल की खाद्यान्न आपूर्ति में कमी कर दी है।

दूसरी बात जो हम कहना चाहते हैं वह यह है कि राजनैतिक बदले की भावना के कारण अनावंति कोटे से केरल राज्य को आवंटित की गई कुल बिजली को पूरी तरह कम कर दिया गया है। यह तो इसका केवल एक कारण है। वर्षा की कमी के कारण केरल राज्य बिजली की गंभीर कमी का सामना कर रहा है। यह प्राकृतिक कारणों जैसे कम वर्षा के कारण है। संघ सरकार किस प्रयोजन से बिजली के अनावंटित कोटे को अपने पास रखना चाहती है? यह सब बदले की भावना से हो रहा है।

तीसरी बात यह है.....

अध्यक्ष महोदय: यह बहस नहीं हो रही है। मैंने पहले ही आपको और अधिक समय तक बोलने की अनुमति प्रदान कर दी है।

श्री एन.ए. कृष्णादास: महोदय, मेरी तीसरी बात यह है कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने केरल का दौरा किया था। उन्होंने घोषणा की थी कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश के विभिन्न भागों में आठ आई.आई.टी. स्थापित किए जाएंगे। उनमें से एक आई.आई.टी. केरल में स्थापित की जाए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जो सदस्य उनके साथ अपने आप को सम्बद्ध करना चाहते हैं वे अपने नाम लिखकर दे सकते हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया परिवर्तन के लिए अध्यक्षपीठ की बात सुनिए। आप मुझे गाली दे रहे हैं। आप मेरे साथ बिल्कुल भी सहयोग नहीं कर रहे हैं। गाली देना बहुत आसान है।

श्री एन.ए. कृष्णादास: महोदय, मैं बहुत आज्ञाकारी सदस्य हूँ।

अध्यक्ष महोदय: मैं जानता हूँ कि आप कितने आज्ञाकारी हो। आप को स्वयं प्रमाणित करना होगा यद्यपि सदन में कामकाज समुचित रूप से नहीं हुआ है। फिर भी चौथी बार इस मुद्दे को उठाने की अनुमति दी गई है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आप बैठेंगे? मैं इसे और अधिक सहन नहीं करूंगा क्योंकि मुझे दाएं बाएं से गालियां मिल रही हैं। मैंने यह कल शुरू किया था और मैं इसे जारी रखूंगा। श्री अजय कुमार, आज आप की बारी है। यदि आप नहीं बैठेंगे तो मैं तुरन्त कार्यवाही करूंगा। यदि आप अपनी सीटों पर नहीं बैठेंगे तो मैं तुरन्त कार्यवाही करूंगा। मैंने आप में से किसी का भी नाम नहीं पुकारा है। मैंने श्रीकृष्णदास का नाम पुकारा है और उनको बोलने का पूरा अवसर दिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मेरी पार्टी के नेता श्री आचार्य से यह अपील है कि वे कृपया मुझे यह बतायें कि क्या सदन चलाने का यही तरीका है।

श्री एन.एन. कृष्णदास: महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मुझे मेरी बात पूरी करने दीजिए। कृपया मुझे अपनी बात समाप्त करने दीजिए।

राजनैतिक बदले की भावना से इस प्रकार का भेदभाव

अध्यक्ष महोदय: यह आप चौथी बार कह रहे हो। इससे आगे इनकी बात रिकार्ड न की जाए। अब डा. शर्मा बोले।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी रिकार्ड नहीं किया जा रहा है।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मुझे यही सहयोग मिल रहा है।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं जानता हूँ कि चुनाव बहुत नजदीक आ गए हैं।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: क्या मंत्री जी कुछ कहना चाहते हैं?

प्रवासी भारतीय कार्य मंत्रालय और संसदीय कार्य मंत्रालय (श्री वायालार रवि): हां, महोदय।

अध्यक्ष महोदय: उनकी बात सुनिए। आप उन से उत्तर देने के लिए कह रहे थे और वह उत्तर दे रहे हैं। लेकिन पहले आप

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अपनी-अपनी सीटों पर जाइए। आप गलियारे में नहीं खड़े हो सकते। और आप उनकी बात सुनिए। हर एक अपनी सीट पर चला जाए।

श्री वायालार रवि: महोदय, आपकी अनुमति से मैं उत्तर देने का इच्छुक हूँ, जैसा कि उन्होंने मांग की थी। उन्होंने अपनी मांग यहां पर भी उठाई है और बाहर भी। हम बहुत अधिक चिंतित हैं। मंत्री जी ने भी जवाब दे दिया है। मगर माननीय सदस्य सन्तुष्ट नहीं हैं। मैं उनको वास्तव में आश्वस्त कर सकता हूँ कि यहां पर सदस्यों द्वारा व्यक्त की गई भावनाओं को प्रधानमंत्री जी तक पहुंचाऊंगा। वे चाहें तो प्रतिक्रिया इस पर व्यक्त कर सकते हैं।

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व): यह नौकरशाही का उत्तर है।

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाये।

...(व्यवधान)*

अपराह्न 12.30 बजे

[इस समय श्री बसुदेव आचार्य और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।]

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया है। कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। आप क्यों परेशान हो रहे हैं?

...(व्यवधान)*

डा. अरुण कुमार शर्मा (लखीमपुर): असम के बारे में इस महत्वपूर्ण मुद्दे को उठाने की अनुमति प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद। असम हमेशा से बाढ़ प्रभावित राज्य रहा है लेकिन इस बार एन.ई.ई.पी.सी.ओ. जल विद्युत परियोजना, डिक्कॉरिंग और रंगनवड़ी नदियों से अचानक पानी छोड़ने से आई विनाशकारी बाढ़ से असम के लखीमपुर जिले में बहुत ही गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो गई है। इसी प्रकार ब्रह्मपुत्र पर मटमोरा की तरफ से बांध में दरार आने से असम के ढाकुआथाना उप-मण्डल और माजुली द्वीप का बहुत बड़ा भू-भाग जल मग्न हो गया है जिसके कारण हजारों हजार परिवार बेघर बार और भूमि-हीन हो गए हैं। वे गलियों और तट बन्धों पर आ गए हैं और उन्होंने अस्थायी शिविरों में शरण ले ली है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[डा. अरुण कुमार शर्मा]

एक अन्य महत्वपूर्ण हिन्दु है डिब्रूगढ़ जिले का रोमारिया कटाव बिन्दु जहां का प्रधानमंत्री जी ने दौरा किया है। माननीय प्रधानमंत्री की वचनबद्धता के बावजूद अभी तक सरकार की ओर से कोई कार्यवाही नहीं हुई है। माननीय प्रधानमंत्री ने वचन दिया है कि असम की बाढ़ को राष्ट्रीय समस्या माना जाएगा लेकिन दुर्भाग्य से इस बार प्रधानमंत्री जी को असम के बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों और भू-कटाव प्रभावित क्षेत्रों का दौरा करने का समय नहीं मिल पाया। इसके अतिरिक्त पुठिमारी नदी और नलबाड़ी, धुबरी, गोलपाड़ा, बारपेटा, इत्यादि जैसे अन्य जिलों के बहुत से क्षेत्र पूरी तरह से जलमग्न हैं और बड़ी संख्या में परिवार बेघर हो गए हैं। आज भी असम में 50 हजार परिवार बाढ़ और कटाव से पूरी तरह प्रभावित हैं। अभी तक भारत सरकार ने उनके पुनर्वास हेतु कोई कार्य नहीं किया है जबकि सरकार ने सुनामी प्रभावित लोगों के लिए 10,000 करोड़ रुपये की राष्ट्रीय पुनर्वास योजना शुरू की थी। ...*(व्यवधान)* भू-कटाव और बाढ़ से प्रभावित असम के लोगों की सरकार ने सुध नहीं ली है। हम प्रधानमंत्री के उदासीन और पक्षपातपूर्ण रवैये का जोरदार विरोध करते हैं जिन्होंने असम के लोगों के साथ भेदभाव किया है। उन्होंने बिहार का दौरा किया है और केवल बिहार की बाढ़ को ही गम्भीर आपदा घोषित किया है। हम बिहार के लिए की गई इस प्रकार की घोषणा का स्वागत करते हैं लेकिन इसके साथ ही मैं यह जानना चाहता हूँ कि असम की बाढ़ को राष्ट्रीय समस्या क्यों नहीं माना गया और असम की बाढ़ को गम्भीर राष्ट्रीय आपदा क्यों नहीं माना गया। ...*(व्यवधान)*

यह स्वतंत्र देश है ...*(व्यवधान)* असम पीड़ित हो रहा है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: अपनी बारी का इन्तजार कीजिए। श्री सर्वानन्द सोनोवाल। आपके नेता रुकने का नाम नहीं ले रहे। मैं क्या कर सकता हूँ?

डा. अरुण कुमार शर्मा: असम स्वतंत्रता के बाद से ही असम बाढ़ और कटाव से प्रभावित रहा है। इस मुद्दे को नहीं उठाया गया है। इसे अब तक राष्ट्रीय समस्या मान लिया जाना चाहिये था।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है लेकिन आप इसे बहस का रूप नहीं दे सकते, डा. शर्मा। मैंने मामले के महत्व के कारण आपका नाम पुकारा है।

डा. अरुण कुमार शर्मा: बस मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मैं भारत सरकार से अपील कर रहा हूँ। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं सब को एक साथ कैसे बुला सकता हूँ।

...*(व्यवधान)*

डा. अरुण कुमार शर्मा: मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह प्रभावित लोगों के पुनर्वास के लिए राष्ट्रीय आपदा आकस्मिक निधि तथा केन्द्रीय राहत निधि से भी पुनर्वास अनुदान जारी करे। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: डा. शर्मा, कृपया सहयोग करें। मैं आपसे तहेदिल से अपील करता हूँ। यह एक महत्वपूर्ण मामला है और इसीलिए मैंने आपसे इस मामले को उठाने की अनुमति दी है। कृपया सहयोग करें ताकि अन्य नेताओं के दूसरे महत्वपूर्ण मुद्दों पर चर्चा की जा सके।

डा. अरुण कुमार शर्मा: महोदय, यह मेरा अंतिम प्रश्न है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि माटमोरा में आई दरार ने ढाकुआथाना और माजुली द्वीपों को प्रभावित किया है। यह एक स्थायी समस्या बन गई है। नदी ने मुख्य भूमि को पार कर लिया है और यह भारत सरकार का उत्तरदायित्व है कि वह इस मामले की देख-रेख करें।*

अध्यक्ष महोदय: इसका उल्लेख न करें। यह सही नहीं है। इस अंश का लोप किया जाए।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल इसके बाद आप बोलें।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल (डिब्रूगढ़): महोदय, जैसा कि आप जानते हैं, भारत के प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह ने दिनांक 5 मई, 2005 को आल असमीज स्टूडेंट यूनियन के साथ त्रिपक्षीय वार्ता में असम की जनता से यह वादा किया था कि बाढ़ और भूमि के कटाव की समस्या को राष्ट्रीय समस्या घोषित किया जाएगा और स्वीकार किया जाएगा।

परंतु इस घोषणा के पश्चात्, व्यावहारिक तौर पर कोई कार्य नहीं किया गया। डा. मनमोहन सिंह स्वं लौहाल और डिब्रूगढ़ के प्रभावित क्षेत्रों में गए थे और प्रभावित लोगों से वादा किया था कि विशेष रूप से इस मुद्दे को राष्ट्रीय स्तर पर उठाया जाएगा। परंतु ऐसा कुछ नहीं किया गया। यहां तक कि प्रो. सैफुद्दीन सोज, केन्द्रीय जल संसाधन मंत्री ने भी इस क्षेत्र का दौरा किया था, परन्तु कुछ नहीं किया गया। इस प्रकार ये असम की जनता को धोखा दे रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। हम यहां केवल मामले पर चर्चा कर सकते हैं; हम भाषण नहीं दे सकते।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल: महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र, डिब्रूगढ़ में ब्रह्मपुत्र, बुढ़ी-डीहींग और ऐसा तीन नदियां हैं जो मरगेरिटा,

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

तिंगखोंग, डुलियाजान, मोरान, लाहौल, नहरकटिया आदि क्षेत्रों में भारी तबाही मचाती हैं। इन नदियों ने इन क्षेत्रों में भारी तबाही मचाई है। इसलिए, इस मामले को राष्ट्रीय स्तर पर उठाया जाना चाहिए ताकि लोगों को इस समस्या से छुटकारा मिल सके।

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी (मंगलदोई): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र, उदलगिरी और दारांग जिलों में हाल में हुए सांप्रदायिक दंगों के बारे में बताने का अवसर दिया।

यह बहुत दुखद घटना है कि असम के स्वदेशी लोगों पर बंगलादेश के आए अवैध आप्रवासी हमला कर रहे हैं। स्वतंत्र भारत में ऐसी घटना कभी नहीं हुई। सरकार इस स्थिति को टालने में पूर्णतः विफल रही है; ये इस घटना को रोक सकते थे, यदि उन्होंने समय पर सख्त कार्रवाई की होती। देश में बम विस्फोट की गंभीर घटनाएं हुई हैं। यहां तक की 2-3 सप्ताह पहले, सात हूजी आतंकवादियों को असम के डुबरी जिले में मार गिराया गया। सरकार ने इस स्थिति से बचाव के लिए न तो कोई कदम उठाए न कोई उपाय किए। अब जनता प्रशासन और यहां तक कि पुलिस प्रशासन में भी अपना भरोसा और विश्वास पूरी तरह खो चुकी है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से अपील करता हूँ कि मृतक के परिवारों को उचित मुआवजा देने के लिए तुरंत उपाय किए जाने चाहिए; उचित पुनर्वास और विश्वास निर्माण के कार्य तुरंत किए जाने चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: मुझे सभी पक्षों को देखना है। मैं स्थिति जानता हूँ। यहां इस पर चर्चा नहीं हो सकती। मैं जानता हूँ कि यह एक महत्वपूर्ण मामला है; मैं आपको मामला उठाने की अनुमति देता हूँ। आप केवल मामले का उल्लेख करें।

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी: जनता में विश्वास जगाने के लिए सरकार को तुरंत समस्त उपाय करने चाहिए। वे लोग अभी शिविरों में रह रहे हैं, उन्हें अपने घर जाना होगा। अभी लगभग दो लाख लोग शिविरों में रह रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। असम के सभी संसद सदस्य एक-दूसरे से सहमत हैं।

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी: बहुत से घरों को जला दिया गया है। हमें लोगों में विश्वास पैदा करना होगा।

अध्यक्ष महोदय: आप जानते हैं मैं असम से हूँ।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपकी बात कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएगी।

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी: उदलगिरी जिले में पाकिस्तानी झंडा भी लहराया गया था। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप इस बात का उल्लेख पहले भी कर चुके हैं। यह बात पहले ही उल्लिखित की गई है।

श्री नारायण चन्द्र चरकटकी: इस मामले को उठाया जाना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। आप बाढ़ के बारे में चर्चा करना चाहते हैं, परंतु आप बहुत से अन्य क्षेत्रों के बारे में बात कर रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मेरे कार्य में रुकावट डालने या मेरे कर्तव्यों के निष्पादन में व्यवधान डालने वालों को इसका परिणाम झेलना होगा।

...*(व्यवधान)*

श्रीमती अर्चना नाथक (केन्द्रपाड़ा): मैं अपने राज्य के एक गंभीर मामले के संबंध में माननीय गृह मंत्री का ध्यान आकृष्ट चाहूंगी। उड़ीसा राज्य और विशेष रूप से मेरा निर्वाचन क्षेत्र केन्द्रपाड़ा हाल में सितंबर, 2008 में बाढ़ से तहस-नहस हो गया था। बाढ़ ने पूरी फसल को बर्बाद कर दिया और आम जनता पर अनगिनत मुसीबतें आ गईं। सितंबर 2008 की बाढ़ की विभीषका और प्रचंडता 1982 और 2001 की बाढ़ की गंभीरता से भी अधिक थी। राज्य की सारी खड़ी फसल और छप्पर वाले घर नष्ट हो गए हैं। गृह मंत्री जी ने कहा है कि वर्तमान बाढ़ अप्रत्याशित है। लगभग 40.95 लाख आबादी बाढ़ से प्रभावित हुई है। 4.70 हेक्टेयर भूमि पर खड़ी फसल नष्ट हो गई।

अधिकतम 2454.35 करोड़ रुपए की हानि की तुलना में केंद्र सरकार से कम से कम 1500 करोड़ रुपए के अनुदान का अनुरोध किया गया। तथापि, केन्द्र सरकार ने 500 करोड़ रुपए देने का वादा किया है। इस बात का खेद है कि अभी तक केंद्र सरकार ने केवल 200 करोड़ रुपए जारी किए हैं।

अवसंरचना, खड़ी फसलों और मानव जीवन को हुए भारी नुकसान को ध्यान में रखते हुए केन्द्र सरकार राज्य सरकार को शेष राशि तुरन्त जारी करे। और संकट से उबरने के लिए इंदिरा आवास योजना के तहत 2 लाख घर बनाए। मैं केन्द्र सरकार से इस आपदा को राष्ट्रीय आपदा घोषित करने का अनुरोध करती हूँ।

अध्यक्ष महोदय: सर्वश्री ब्रह्मानन्द पाण्डा, मोहन जेना और सुग्रीव सिंह के नाम इसके साथ संबद्ध किए जाएं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी): महोदय, जो बाढ़ जून और सितम्बर के महीनों में दो चरणों में आई थी इस जैसी बाढ़ में पहले कमी नहीं आयी है। गृह मंत्रालय और भारत सरकार ने भी 20 सितम्बर 2008 को स्वीकार किया है कि इस जैसी बाढ़ पहले कभी नहीं आयी है। उड़ीसा राज्य में जून और सितम्बर 2008 के महीनों में इसी बाढ़ के चलते विनाशलीला हुई है। अवसंरचना, खड़ी फसल और जानमाल की भारी हानि हुई है। इस बाढ़ के कारण अकेले सितम्बर के महीने में हमारी लगभग जाने चली गई और जून में लगभग 40 लोग मारे गए।

राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रारंभिक ज्ञापन में 2454.35 करोड़ रुपये का अनुमानित नुकसान दर्शाया गया है और भारत सरकार से राष्ट्रीय आपदा आकस्मिक निधि से कम-से-कम 1500 करोड़ रुपये दिए जाने और पीड़ितों के लिए इंदिरा आवास योजना के अधीन 2 लाख घर बनाने का अनुरोध किया गया है। राज्य सरकार ने भी इसे राष्ट्रीय आपदा घोषित करने के लिए केन्द्र से अनुरोध किया है लेकिन दुर्भाग्य से ऐसा नहीं किया गया है यद्यपि वह स्वीकार कर रही है कि ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह बात अन्य सदस्यों द्वारा पहले ही बोली जा चुकी है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: दूसरी बात*.....

अध्यक्ष महोदय: ये सब बातें मत कहिये। इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया गया।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: सौभाग्य से गृह मंत्री जी ने राज्य का दौरा किया है और लगभग 500 करोड़ रुपये की घोषणा की है लेकिन यह राशि अभी तक जारी नहीं की गई है।

अध्यक्ष महोदय: सदस्यों ने यह पहले ही बोल दिया है।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: 500 करोड़ रुपये की कुल धनराशि भारत सरकार ने अभी तक जारी नहीं की है। इसलिए मैं भारत सरकार से यह अनुरोध करता हूँ कि वह उड़ीसा राज्य के बाढ़ प्रभावित लोगों का साथ दे और उन्हें धनराशि जारी करे।
...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह सब बोला जा चुका है। श्री महताब अपने को उनसे संबद्ध कर रहे हैं। श्री गुरुदास दासगुप्त।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी: केन्द्र सरकार जवाब दे ...*(व्यवधान)*
केन्द्र सरकार राज्य का दौरा भी नहीं कर रही हैं या बाढ़ प्रभावित लोगों के प्रति सहानुभूति भी व्यक्त नहीं कर रही है।

अध्यक्ष महोदय: यही गड़बड़ है। इस 'शून्यकाल' को समाप्त कर दिया जाना चाहिए। यह सभा का सबसे बुरा समय होता है। यह सही नहीं है। श्री त्रिपाठी। मैंने आपको समयोजित किया है। चूंकि यह एक महत्वपूर्ण मामला है। मैंने सदस्यों को बोलने की अनुमति दी है लेकिन आप इसे तुरन्त विवाद का मुद्दा बनाते जा रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने एक ही विषय पर तीन सदस्यों को बोलने की अनुमति दी है लेकिन आप रुकने का नाम नहीं ले रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री महताब; आप केवल उनके साथ अपने आपको संबद्ध कर सकते हैं। मैं आपको अनुमति नहीं दूंगा। माफ कीजिए, मैंने श्री गुरुदास दासगुप्ता का नाम पहले ही पुकारा है। मामले के महत्व को समझते हुए मैं बिना नोटिस के ही सदस्यों को बोलने की अनुमति दे रहा हूँ।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: वही बात दोहराई जा रही है। मुझे विश्वास है कि सरकार इस गंभीर मामले पर ध्यान देगी।

श्री गुरुदास दासगुप्त।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको अपने मौके का इन्तजार करना होगा। मेरे पास 50 सदस्यों की सूची है। आप इसे नहीं समझ सकते।

...*(व्यवधान)*

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): महोदय, मैं इस मुद्दे पर पिछले चार दिनों से नोटिस दे रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय: श्री महताब। मुझे आपसे यह उम्मीद नहीं थी। मुझे अफसोस है। तो फिर मुझे सदन को स्थगित करना पड़ेगा। कोई भी सुनने को तैयार नहीं है।

...*(व्यवधान)*

श्री भर्तृहरि महताब: जो पहले कहा जा चुका है उसमें से मैं एक पंक्ति भी नहीं दोहराऊंगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपने कोई नोटिस भी नहीं दिया है।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, मैंने सुबह एक नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय: यदि आपने नोटिस दिया है तो आप भी इनके साथ शामिल हो सकते हैं लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि आप दोबारा इस पर विस्तार से बोलेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब: मैं विस्तार से नहीं बोलूंगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत गलत बात है।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, 41 लाख लोग बाढ़ से प्रभावित हुए हैं। कुल मिलाकर 19 जिले प्रभावित हुए हैं और हजारों हजार घर नष्ट हो गए हैं। उड़ीसा सरकार ने इंदिरा आवास योजना के अधीन 2 लाख घरों की मांग की है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आप एक जैसे ही मुद्दे उठा रहे हैं और अन्य सदस्य मुझसे नाराज हो रहे हैं।

श्री भर्तृहरि महताब: मैं स्वयं एनसीसीएफ का उल्लेख नहीं कर रहा हूँ। मैंने एनसीसीएफ के बारे में कुछ नहीं कहा है जिसके बारे में हमारे नेता श्री त्रिपाठी या श्रीमती अर्चना नायक ने उल्लेख किया है। मैं अपने आपको ग्रामीण विकास तक सीमित कर रहा हूँ। यह इंदिरा आवास योजना से संबंधित है।

यह इंदिरा आवास योजना से संबंधित है। महोदय, यदि आप सुनना नहीं चाहते तो मैं बैठ जाऊंगा।

अध्यक्ष महोदय: सुनने के लिए और भी अन्य लोग हैं। आप कृपया अपनी बात जारी रखें।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, यह गरीब लोगों और झोपड़ियों से संबंधित है।

अध्यक्ष महोदय: मेरी एकमात्र आशा यह है कि अगली बार आप में से कोई यहां बैठेगा। तभी आप मेरी स्थिति को समझेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब: राज्य सरकार ने दो लाख घरों की मांग की है और ग्रामीण विकास मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला है। वर्ष 2008-09 के लिए इंदिरा आवास योजना के अंतर्गत 1.11 लाख घरों को स्वीकृति दी गई है। लेकिन इसमें पूरा राज्य शामिल है। मैं इस सरकार से इन बाढ़ से तबाह हुए जिलों के लिए इंदिरा

आवास योजना के अंतर्गत विशेष घर आवंटित करने का आग्रह करता हूँ ताकि अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा गरीब लोगों के लिए नए घरों का निर्माण कराया जा सके। मेरी यही मांग है।

अपराह्न 12.46 बजे

(दो) संसद सत्र की बैठकों में कमी के बारे में

[अनुवाद]

श्री गुरुदास दासगुप्त (पंसकुरा): महोदय, मैं इस सत्र के प्रारंभ से ही इस मुद्दे को उठाने का प्रयास कर रहा हूँ। दुर्भाग्य से यदि आप आज की बैठक को भी गिन लें तो वर्ष 2008 में संसद की बैठकें केवल 34 दिन ही हुई हैं।

यह सुनी-सुनाई बात है—किसी ने भी इसकी पुष्टि नहीं की है—कि सदन को कल स्थगित किया जा सकता है और हो सकता है कि हम दोबारा दिसम्बर में ही मिलें। मुझे पता नहीं।

अध्यक्ष महोदय: प्रति दिन के हिसाब से कितने घण्टे काम काज हुआ?

श्री गुरुदास दासगुप्त: महोदय, मैं उसी पर आऊंगा। यदि सदन की बैठक दिसम्बर में भी होती है तो इसका अर्थ यह हुआ कि वर्ष 2008 में सदन की बैठकें 50 दिन से अधिक नहीं होंगी और वर्ष 2008 असाधारण वर्ष नहीं रहा है। कोई आपात काल की स्थिति नहीं आई। कोई प्राकृतिक आपदा नहीं आई। फिर सत्र को 50 दिन से अधिक नहीं बुलाने का कोई सही कारण समझ में नहीं आता। हमारी बैठकें 100 दिन तक होनी चाहियें जैसा कि अध्यक्षों के सम्मेलन में बार-बार अनुरोध किया गया है और जिसके संबंध में इस सभा में ही सरकार ने सकारात्मक घोषणाएं की थीं। अतः मैं भारी मन से यह कह रहा हूँ कि ऐसा लगता है कि सरकार संसद से जी चुरा रही है। मुझे आशा है कि संसदीय कार्य मंत्री सभा से नजरें नहीं चुराएंगे जबकि मामला उठाया जा रहा हो। मुझे भारी मन से यह कहना पड़ रहा है कि सरकार संसद से नजरें चुरा रही है।

अध्यक्ष महोदय: आशा करते हैं कि लोग सदस्यों से नजरें नहीं चुराएंगे।

श्री गुरुदास दासगुप्त: ऐसा लगता है कि सरकार संसद से नजरें चुराना चाहती है। मुझे इसके कारण का पता नहीं है। हो सकता है, इसका कोई कारण हो। सरकार कृपा करके यह स्पष्ट करें कि क्या सरकार भारत-अमरीकी नाभिकीय करार के बारे में अन्सतोष के स्वर सुनने से बचने के लिए सभा की बैठक बुलाना

[श्री गुरुदास दासगुप्त]

नहीं चाहती थी और अमरीकी संसद द्वारा करार का अनुमोदन किए जाने से पहले असन्तोष की आवाज बुलन्द करने के लिए भारतीय संसद की बैठक नहीं होनी चाहिये। मैं नहीं जानता कि क्या वह आश्वासन था और क्या वह 'करार' था। लेकिन प्रश्न यह लगता है कि संसद का एक दल विशेष जो आज सत्ता में है, के राजनीतिक लाभ हेतु इस्तेमाल किया जा रहा है। यह न केवल दुर्भाग्यपूर्ण बात है बल्कि यह संसदीय अवैधता भी है। इतना ही नहीं संसदीय प्रणाली के साथ छेड़छाड़ भी की जा रही और जिस तरह से सरकार आजकल संसद के साथ बर्ताव कर रही है उससे भारतीय संविधान की नींव को ही चोट पहुंचाई जा रही है।

जिस तरह से कांग्रेस पार्टी जो सरकार का नेतृत्व कर रही है, संसद का दुरुपयोग कर रही है, उस पर मैं न केवल अपनी तरफ से अपितु अपने साथियों की तरफ से अपान गहरा आक्रोश व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। ... (व्यवधान) महोदय, यही तो समस्या है।

अध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है।

श्री गुरुदास दासगुप्त: महोदय, मैंने अपनी बात पूरी नहीं की है। ... (व्यवधान) मानसून सत्र नहीं हुआ ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है। आपने अपनी बात समाप्त कर दी है।

... (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, मानसून सत्र नहीं बुलाया गया। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप अपने आपको उनसे संबद्ध कर लीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, आपने 29 वर्षों के संसदीय जीवनकाल में मैंने ऐसा कभी नहीं देखा कि मानसून सत्र मानसून में न हुआ हो। ... (व्यवधान)

श्री गुरुदास दासगुप्त: यदि सरकार को कुछ कहना है, तो माननीय मंत्री जी को अपना उत्तर देने दें। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं किसी बात की अनुमति नहीं दूंगा।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि माननीय मंत्री उत्तर देना चाहते हैं तो मैं नहीं जानता।

... (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य: मानसून सत्र 11 अगस्त से आरंभ होना निश्चित था, तो यह सत्र 11 अगस्त को क्यों नहीं बुलाया गया? ... (व्यवधान)

सरकार को स्पष्टीकरण देना चाहिए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रो. रामदास

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, पूरे मानसून सत्र को अलग कर दिया गया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री पी.सी. थामस का एक शब्द भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान) *

अध्यक्ष महोदय: यह अवसर का दुरुपयोग है।

श्री गुरुदास दासगुप्त: महोदय, यह संसद का दुरुपयोग है। ... (व्यवधान)

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): महोदय, मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। ... (व्यवधान)

श्री गुरुदास दासगुप्त: महोदय, माननीय मंत्री उत्तर देना चाहते हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि वे स्वेच्छा से उत्तर देने चाहते हैं, तो मैं कुछ नहीं कह सकता।

... (व्यवधान)

श्री वायालार रवि: महोदय, मैं संविधान और नियमों को उद्धृत नहीं करना चाहता, परंतु इसमें यह उल्लेख किया गया है कि संसद के दो सत्र बुलाने के बीच छह महीनों का अंतर हो सकता है। ... (व्यवधान) परंतु माननीय सदस्य जो प्रश्न उठा रहे हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप स्वेच्छा से उत्तर देना चाहते हैं, तो आप दे सकते हैं।

... (व्यवधान)

श्री वायालार रवि: महोदय, वे आरोप लगा रहे हैं। ... (व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री बसुदेव आचार्य: एक सत्र नहीं बुलाया गया था।
...(व्यवधान)

श्री वायालार रवि: यदि आप पुराने रिकार्ड पढ़ें तो आप देख सकते हैं। परंतु क्या आप कोई ऐसा उदाहरण दे सकते हैं जिसमें गत चार वर्षों में सभा की 35 से 40 प्रतिशत बैठकें विपक्ष द्वारा किए गए अवरोध के कारण व्यर्थ गई हों? आप ऐसा कैसे कह सकते हैं? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, अब मैं सभा स्थगित करता हूँ।

श्री रामदास, आपके मामले पर कल विचार किया जायेगा।

अपराहन 12.52 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा दो बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराहन 2.03 बजे

लोक सभा अपराहन दो बजकर तीन मिनट
पर पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

नियम 377 के अधीन मामले*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब हम नियम 377 के तहत मामलों पर चर्चा करेंगे। ये सभा पटल पर रखे जाएंगे और सदन की कार्यवाही का भाग होंगे।

(एक) भूतपूर्व सैनिकों की पेंशन से संबंधित मांगों का समाधान किए जाने की आवश्यकता

लेफ्टिनेंट जनरल (सेवानिवृत्त) तेजपाल सिंह रावत (गढ़वाल): महोदय, मैं रक्षा सेनाओं के भूतपूर्व सैनिकों के साथ छठे केन्द्रीय वेतन आयोग (सीपीसी) द्वारा किए जा रहे घोर अन्याय के मामले को केंद्र सरकार के विचारार्थ रखना चाहता हूँ। अन्य सेवाओं की तुलना में रक्षा बलों को छठे केन्द्रीय वेतन आयोग में अपना प्रतिनिधित्व न किये जाने के कारण यह समस्या उत्पन्न हुई है। इसके अलावा, पांचवें वेतन आयोग की विसंगतियाँ, आश्वासन देने के बावजूद गत 12 वर्षों से दूर नहीं हुई हैं। इससे उनमें कुंठा व अविश्वास की भावना आ गई है। उनकी शिकायतें सभा पटल पर रखे माने गए।

बढ़ती जा रही हैं और उनकी सहन-शक्ति की सीमा को पार कर गई हैं। सरकार और रक्षा सेवाओं के बीच इस अवरोध ने भूतपूर्व सैनिकों (ईएसएम) के मददे को हाशिए पर ला दिया है। भूतपूर्व सैनिक अपनी चार मांगों अर्थात् समान रैंक समान पेंशन (ओआरओपी), साठ वर्ष की आयु तक पुनर्व्यवस्थापन, एक भूतपूर्व सैनिक आयोग स्थापित किये जाने पर विचार किया जाना और उनसे संबंधित मुद्दों पर निर्णय लेने वाली समस्त समितियों में उनका प्रतिनिधित्व आदि पर अडिग है। इनमें से सर्वाधिक संवेदनशील 'समान रैंक समान पेंशन' की मांग है, जिसके संबंध में बार-बार वादा किया गया परंतु इसे कभी भी पूरा नहीं किया गया। पेंशन पहले से दी जा चुकी सेवाओं का पारिश्रमिक है। इसका तर्क यह है कि दो व्यक्तियों, जो समान सेवा देते हैं और समान रैंक पर पहुंचते हैं और इस प्रकार समान उत्तरदायित्व का निर्वाह करते हैं, को उनकी सेवानिवृत्ति की तिथि को ध्यान में रखे बिना, समान पेंशन मिलनी चाहिए।

मैं केन्द्र सरकार से भूतपूर्व सैनिकों की इन चार लंबित मांगों को अविलंब स्वीकार करने का अनुरोध करता हूँ।

(दो) मध्य रेलवे में पूरना-अकोला रेलवे लाइन पर रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री संजय धोत्रे (अकोला): महोदय, मध्य रेलवे के पूरना अकोला रेल लाइन का गेज परिवर्तन का काम पूर्ण हुआ और पिछले 7 अप्रैल, 2008 को इंजन का ट्रायल रन भी किया गया, लेकिन अभी तक इस लाइन पर पैसेंजर तथा मालगाड़ियों का आवागमन शुरू नहीं हुआ। यह मार्ग नांदेड़ और सिर्कंदराबाद जाने वाला महत्वपूर्ण रेल मार्ग है। नांदेड़ शहर में इस साल सिख धर्म की गुरुता गद्दी के 300 वर्ष पूर्ण होने के कारण देश-विदेश से इस समारोह में शामिल होने वास्ते बड़ी तादाद में लोग आ रहे हैं। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि इस रेल लाइन का सुरक्षा निरीक्षण का काम तुरन्त किया जाये और मार्ग को यातायात के लिये खोल दिया जाये।

(तीन) केरल में सुनामी पुनर्वास कार्यक्रम के कार्यान्वयन हेतु समय-सीमा बढ़ाए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी): 26 दिसंबर, 2004 को आई सुनामी के कारण केरल राज्य में भारी तबाही हुई थी। भारत सरकार ने प्रभावित पीड़ितों के लिए राहत और पुनर्वास तथा आधारभूत संरचना के पुनर्निर्माण हेतु 1441.75 करोड़ रुपए का

[डा. के.एस. मनोज]

पुनर्वास पैकेज मंजूर किया है। सुनामी पुनर्वास कार्यक्रम के अंतर्गत विभिन्न कार्य प्रगति पर है। परियोजनाओं के कार्यान्वयन में अन्तर्ग्रस्त तकनीकी और प्रशासनिक प्रक्रिया की जटिलता और भवन निर्माण सामग्रियों के मूल्य में वृद्धि के कारण भवन निर्माण उद्योग में आए संकट आदि के फलस्वरूप इस कार्यक्रम की प्रगति में विलंब हुआ है और 31 मार्च, 2009 से पहले इसे पूरा करना संभव नहीं होगा। अतः, टीआरपी के कार्यान्वयन के लिए दिए गए समय को अगले दो वर्षों के लिए बढ़ाया जाए ताकि संपूर्ण कार्य पूरा हो सके।

(चार) खुदरा क्षेत्र में बहुराष्ट्रीय कंपनियों के आने के कारण मंदी का सामना कर रहे छोटे व्यापारियों के हितों की रक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्री सांताश्री चटर्जी (सेरमपुर): विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा भारतीय कारपोरेट घरानों के साथ साझेदारी की व्यवस्था करके उनके सहयोग से देश के विभिन्न हिस्सों में अंधाधुंध माल बनाए जाने के कारण गंभीर स्थिति पैदा हो गई है। जो सामान वे खुदरा बाजार में बेच रहे हैं, वह छोटे व्यापारियों के लिए चिंता का विषय बन गया है जिनकी आजीविका गंभीर खतरे में पड़ गई है।

ऐसे व्यापारियों को लाइसेंस देने से पहले, इनके व्यापारिक लेन-देन को विनियमित करने के लिए एक कानून बनाए जाने की आवश्यकता है ताकि छोटे व्यापारियों के हितों की रक्षा की जा सके।

(पांच) उत्तर प्रदेश के आगरा में पासपोर्ट सुविधा केन्द्र खोले जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): महोदय, सर्वविदित है कि आगरा विश्व का सुप्रसिद्ध पर्यटन स्थल है और देश विदेश से ताजमहल एवं अन्य मुगलकालीन इमारतों को देखने लगभग 12 हजार पर्यटक प्रतिदिन आगरा आते हैं और यह उद्योग सरकार की आय के सबसे बड़े उद्योगों में से एक है लेकिन अफसोस की बात है कि विदेश मंत्रालय द्वारा नए खुलने वाले 68 पासपोर्ट फैसिलिटी सेंटर में उत्तर प्रदेश के लखनऊ, वाराणसी, गोरखपुर एवं कानपुर जनपद का तो नाम है, परन्तु आगरा जनपद का नाम इस सूची में नहीं है।

आगरा में पासपोर्ट कार्यालय की मांग बरेली में रीजनल पासपोर्ट आफिस खुलने के समय से ही रही है, परन्तु क्षेत्रीय जनता की मांगों को दरकिनार करते हुए बरेली के बाद गाजियाबाद में रीजन पासपोर्ट आफिस खुला और अब एक बार फिर नीति निर्धारकों की अनदेखी से 68 नए पासपोर्ट फैसिलिटी सेंटरों में भी विदेश मंत्रालय द्वारा आगरा का नाम शामिल न करना अत्यधिक गैर जिम्मेदाराना कदम लगता है।

मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि 68 नए खुलने वाले पासपोर्ट फैसिलिटी सेंटर में एक पासपोर्ट कार्यालय आगरा में स्थापित हो।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: तो अब मेरा बालू जी से निवेदन है कि वह मद संख्या 31 के अंतर्गत विधेयक प्रस्तुत करें।

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री टी.आर. बालू): महोदय, क्या मैं आपसे मद संख्या 31 और 32 दोनों को एक साथ लिये जाने का निवेदन करूँ?

उपाध्यक्ष महोदय: क्या सभा मद संख्या 31 और 32 पर एक साथ विचार करने के लिए सहमत है?

श्री के.एस. राव (एलुरु): जी महोदय, क्योंकि दोनों विधेयकों का विषय एक ही है।

उपाध्यक्ष महोदय: तो सभा मद संख्या 31 और 32 दोनों पर एक साथ चर्चा करने के लिए सहमत है।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): यदि दोनों विधेयकों पर एक साथ चर्चा की जाती है जो आवंटित समय उतना ही नहीं होना चाहिए। ...(व्यवधान)

अपराह्न 2.04 बजे

राष्ट्रीय जलमार्ग (नदियों का तलचर - धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड) विधेयक, 2006
और

राष्ट्रीय जलमार्ग (नहरों और कालूवेली जलाशय का काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी का भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी का वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड) विधेयक, 2006

[अनुवाद]

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री टी.आर. बालू): मैं प्रस्ताव* करता हूँ:

“कि ब्रह्मनी-खरसुआ-धामरा नदियों का तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, पश्चिमी बंगाल

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

और उड़ीसा राज्यों में मंगलगढ़ी और पाराद्वीप के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

“कि आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी में, उन नहरों के जिनमें काकीनाडा नहर, ईलूरु नहर, कामामूर नहर, बकिंभम नहर और कालूवेली जलाशय समाविष्ट हैं, काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: इन दोनों विधेयकों को विचारों और इन्हें पारित करने के उद्देश्य से पेश करते हुए मैं आपकी अनुमति से कुछ शब्द कहना चाहूंगा।

प्राचीन काल से अन्तर्देशीय जल परिवहन भारत में परिवहन का एक सस्ता एवं किफायती साधन रहा है। परिवहन के द्रुतगामी साधनों के अस्तित्व में आ जाने से यथा रेलगाड़ी सड़क वाहन और वायुयान आदि अंतर्देशीय जल परिवहन की उपेक्षा हुई है।

हालांकि अन्तर्देशीय जल परिवहन कतिपय क्षेत्रों में अन्य परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में उनसे कहीं बेहतर है क्योंकि इससे प्राकृतिक फायदें हैं। आज विश्वभर में इसे लम्बी दूरी, समुद्री तटों के साथ स्थित स्थानों के मध्य माल ढुलाई के किफायती परिवहन के स्वाभाविक लाभप्रद साधन के रूप में जाना जाता है। ऊर्जा बचत, अल्प प्रदूषण और रोजगार के अवसर प्रदान करने में इसे विश्वभर में स्वीकार किया गया है।

स्वतंत्रता प्राप्ति से ही सरकार देश के परिवहन क्षेत्र के समग्र विकास हेतु अन्तर्देशीय जल परिवहन अवसंरचना विकसित करने की आवश्यकता पर विचार कर रही है।

अन्तर्देशीय जल परिवहन विषय संविधान की सातवीं अनुसूची की तीनों सूचियों में है। परंतु संघ की भूमिका राष्ट्रीय राजमार्गों पर जहाजरानी और नौवहन को संसद के माध्यम से विनियमित

करने तक सीमित है। राष्ट्रीय जलमार्गों को छोड़कर सभी जलमार्गों के विकास और रख-रखाव की जिम्मेवारी तथा अधिशासी प्राधिकार राज्य सरकारों को प्राप्त है।

अपने देश में अन्तर्देशीय जल परिवहन के विकास की धीमी गति को देखते हुए भारत सरकार द्वारा कई समितियों का गठन किया गया जिन्होंने कतिपय अन्तर्देशीय जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जाने की सिफारिश की है। इस सम्मानित सभा द्वारा तीन अधिनियम अधिनियमित किए गए हैं और निम्नलिखित अन्तर्देशीय जल मार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया है:

- (एक) गंगा-भगीरथी-हुगली नदी का इलाहाबाद-हल्दिया खंड, 1620 कि.मी. राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 1
- (दो) ब्रह्मपुत्र नदी का सादिया-धुबरी खंड 891 कि.मी.; राष्ट्रीय जलमार्ग 2 तथा
- (तीन) चम्पकरा नदी के साथ-साथ पश्चिमी तटीय नदी का कोदटपुरम-कोल्लम खंड तथा उद्योगमंडल नदी, 205 कि.मी. राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या 3

भारत सरकार ने जहाजरानी और नौवहन के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास रख-रखाव और विनियमन हेतु भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण का गठन किया है। विद्यमान तीन राष्ट्रीय राजमार्गों को पूर्णतः प्रचालनात्मक बनाने हेतु अवसंरचनात्मक सुविधाएं मुहैया करायी जा रही हैं।

अधिकांश राज्य सरकारों के पास जहाजरानी और नौवहन के लिए अपने जलमार्गों के विकसित करने हेतु संसाधन नहीं हैं जिसके कारण राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित नहीं किए गए हैं और अधिकांश जलमार्ग पूर्णतः उपेक्षित और अनुपयुक्त रह गए हैं।

अन्तर्देशीय जलमार्ग परिवहन के कम प्रयोग को ध्यान में रखते हुए जो कि परिवहन के साधनों का कुल 1 प्रतिशत से कम है, ऐसे में यह आवश्यक हो जाता है कि देश के हित में परिवहन में इस साधन को प्रोत्साहन दिया जाए। इस प्रयोजन हेतु यह राष्ट्रीय जलमार्गों की सूची में और अंतर्देशीय जलमार्गों को शामिल किए जाने पर आवश्यक विचार किया जाए।

इससे पूर्व कि जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जाने पर विचार किया जाए यह आवश्यक है कि ऐसे जलमार्गों का जल भौगोलिक और यातायात सर्वेक्षण सहित तकनीकी-आर्थिक अनुप्रयोज्यता पर विचार किया जाए ताकि उनके विकास और वित्तीय मुद्दों पर समुचित सुधार कार्य की सीमा का आकलन किया जा सके। इसी अध्ययन और अन्तर्देशीय परिवहन में सुधार की संभावनाओं को देखते हुए, ब्रह्मनी-खरसुआ नदियों का तलचर-

धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, माताई नदी के चरबतिया-धामरा खंड और महानदी डेल्टा नदी 623 कि.मी., और नदी का काकीनाडा-पुदुचेरी खंड और कालूवेली जलाशय, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड 1095 कि.मी. को राष्ट्रीय जल घोषित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

मैं इस सम्मानित सभा को बताना चाहता हूँ कि इन जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने हेतु विधेयकों को 8 दिसम्बर 2006 को इस सभा में पुरःस्थापित किया गया था और तत्पश्चात् विधेयकों की जाच और प्रतिवेदन हेतु उन्हें परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी संसदीय स्थायी समिति को भेजा गया था। संसदीय स्थायी समिति ने 16 अगस्त, 2007 को अपने 121वें और 122वें प्रतिवेदन प्रस्तुत किए और विधेयकों को इस सम्मानित सभा में प्रस्तुत करने हेतु विधिवत सिफारिश की। नहरों के काकीनाडा-पांडिचेरी खंड और कालूवेली जलाशय, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड के लिए विधेयकों के संबंध में संबंधित राज्य सरकारों से सहमति प्राप्त करने की सिफारिश भी की थी। इस बीच नए सिरे से आपेक्षित सहमति प्राप्त की गई है।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं सिफारिश करता हूँ कि इन दोनों विधेयकों के विचारार्थ किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं श्री गिरधारी लाल भार्गव से अग्रग्रह करता हूँ कि वे अपने संशोधन प्रस्तुत करें—उपस्थित नहीं।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि ब्रह्मनी-खरसुआ-धामरा नदियों का तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, पश्चिमी बंगाल और उड़ीसा राज्यो में मंगलगढ़ी और पारादीप के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

“कि आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु राज्यो तथा संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी में, उन नहरों के जिनमें काकीनाडा नहर, ईलूरु नहर, कामामूर नहर, बकिंचम नहर और कालूवेली जलाशय समाविष्ट हैं, काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-

विजयवाड़ा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

अब मैं श्री धर्मेन्द्र प्रधान जी को आमंत्रित करता हूँ।

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़): महोदय, यदि आप मुझे अनुमति दे तो क्या मैं इस सीट से बोल सकता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: जी हां आप इस सीट से बोल सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री धर्मेन्द्र प्रसाद: महोदय, मुख्यतः दो-तीन राज्यो में राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का सरकार का प्रयास है, जिसे बिल के माध्यम से सदन के सामने रखा गया है। मैं इसका स्वागत और समर्थन करता हूँ। किसी भी देश की आर्थिक प्रगति के लिए ढांचागत विकास महत्वपूर्ण होता है। देर से ही सही, लेकिन देश में जलमार्गों पर एक सही सोच बन रही है, जो कि सराहनीय है। सरकार ने इसे बिल के रूप में सदन के सामने रखा है, जिसका समर्थन हम सभी को करना चाहिए। मैं भी इसका समर्थन करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: उड़ीसा के तीन जलमार्गों का इसमें जिक्र किया गया है—तलचर-धमरा, जौनखली-चारवाटिया और चारवाटिया-धमरा। उड़ीसा में इस समय चार लाख करोड़ रुपये का पूंजी निवेश हो रहा है। मुख्यतः पूंजी निवेश ऊर्जा, स्टील, एल्यूमिनियम और सीमेंट सेक्टर में हो रहा है। यह जलमार्ग दो बंदरगाहों धमरा और गोपालपुर को जोड़ने का काम करेगा। आज अगर वहां थोड़ा काम शुरू हुआ है, यह विशेषकर अंगुल जिला, तलचर जो कोयला का मुख्य केन्द्र है, फिर अगर हम किंजौर की तरफ देखते हैं, वहां नदी के संसाधन कम हैं, लेकिन वहां से रोड के माध्यम से तलचर से यह सारा माल आगे जा सकता है। जौनखली से माल आगे जा सकता है। श्री बालू जी के पास एक दूसरा विंग रोड सेक्टर का है। रोड सेक्टर में उड़ीसा सरकार भी कुछ कदम उठा रही है, उसमें भारत सरकार ने भी सहायता की है।

उपाध्यक्ष महोदय: ये सभी रोड्स चली चलाई हैं। रोड्स पर ट्रैफिक का इतना प्रेशर बढ़ा है कि एक फंक्शनल रोड को बंद करके चौड़ा करना या उसे ठीक करना बहुत मुश्किल काम है। भारत सरकार कोशिश कर रही है और हम भी उड़ीसा सरकार की तरफ से कोशिश कर रहे हैं, लेकिन यह संभव नहीं हो रहा है।

[डा. धर्मेन्द्र प्रधान]

यह ट्रेफिक कंजेशन जो बढ़ रहा है, उसके लिए अगर भारत सरकार इस योजना को दो-तीन स्टेज में घोषित न करके कार्यवाही करेगी, तो बहुत लाभ होगा।

मैं तलचर का उल्लेख करना चाहूंगा, इसका नाम इसमें उल्लिखित है कि प्रमुख जलमार्ग बनेगा। यहां आज की तारीख में 60 मिलियन टन कोयला उत्पादित होता है। इसका बहुत बड़ा हिस्सा यानी लगभग 25 प्रतिशत सड़क राजमार्ग से जाता है और बाकी 75 प्रतिशत रेल से जाता है। रेल की कन्जेशन बढ़ी है, आज समूचे दक्षिण भारत के बिजलीघर तलचर के कोयले पर निर्भर करते हैं। उड़ीसा के सारे उद्योग तलचर के कोयले पर निर्भर करते हैं। कोयले का खनन हो जाता है लेकिन उसे आगे कैसे लेकर जाना है, यह सबसे बड़ी चुनौती है। तलचर के लिए जितना एमओयू और जिनती योजनाएं भारत सरकार से लेकर उड़ीसा सरकार तक बनी है, इससे आगे आने वाले सालों में तलचर में कोयले का उत्पादन 60 मिलियन टन से बढ़कर 250 मिलियन टन पहुंच जाएगा। उस क्षेत्र में आयरन का जितना उत्पादन है, उसे और कोयले को पोर्ट की तरफ सड़क राजमार्ग से ले जाना संभव नहीं है। इसके लिए नदी मार्ग बनाना एक अच्छा कदम है, इससे लाभ होगा।

महोदय, माननीय मंत्री जी भी यहां बैठे हैं। मैं दो-तीन छोटी बातें इस चर्चा के माध्यम से भारत सरकार के सामने लाना चाहता हूँ कि महानदी और ब्राह्मणी, दो प्रमुख नदियों के अंदर उपनदियों को जोड़ते हुए मार्ग बनाया गया है। यह सबसे बड़ा चुनौती का काम है। अगर इसे 12 महीने चलाना है तो ब्राह्मणी नदी में पानी चाहिए। आज सुबह उड़ीसा के मित्रों ने उड़ीसा में जो त्रासदी हुई, बाढ़ आई उसके बारे में चिंता प्रकट की। महानदी में बहुत पानी रहता है। छत्तीसगढ़ से इब नदी, कोयन नदी और केल नदी का पानी महानदी में आ जाता है। महानदी के रिबर बैंड में पानी को एक बांध में बांधने की योजना चल रही है लेकिन स्थानीय विरोध भी हो रहा है। अगर एक योजना बन जाए जिसमें महानदी नदी का पानी ब्राह्मणी नदी में आ जाए तो ब्राह्मणी में 12 महीने पानी रहेगा। आप तलचर की बात कह रहे हैं, इस तरह से तलचर में रिगाली में बांध बनेगा और सम्बलपुर में बैराज बनेगा। ऐसा करने से पानी नियंत्रित हो जाएगा। वहां वर्षा में तो पानी रहेगा, ज्यादा से ज्यादा जून, जुलाई, अगस्त और सितम्बर महीने तक पानी रहेगा लेकिन उस स्टेज में नीचे बाकी आठ महीने पानी नहीं रहेगा, वहां पानी तब रहेगा जब ब्राह्मणी नदी को महानदी से जोड़ देंगे। इस राजमार्ग में यह सबसे बड़ा चुनौती का काम है और यह बहुत अच्छा कदम है। हम इस काम के लिए उड़ीसा की जनता की ओर से प्रशंसा करते हैं, लेकिन यह योजना तब साकार हो पाएगी जब आप इसे महानदी के साथ जोड़ेंगे। ऐसा करने से स्टेज को दो फायदे होंगे, एक फायदा यह है कि वहां 12 महीने पानी

रहेगा, आपकी मंशा और संकल्प कायम रहेगा और दूसरा फायदा है कि फ्लड कंट्रोल हो जाएगा। महानदी से जो त्रासदी हर साल झेलनी पड़ती है इससे मुक्ति मिलेगी। अगर भारत सरकार, योजना आयोग और जल संसाधन मंत्रालय मिलकर इस संबंध में विचार करें तो इससे बहुत लाभ हो सकता है। इसके साथ एक और विषय है, हमारी बालू जी के साथ कुछ विषयों पर असहमति है लेकिन इस मुद्दे पर सहमति है कि पर्यावरण के मामले पर चिंता करनी चाहिए। हम उस कोर्स को भी देखें तो नीचे पहले आठ महीने लगभग पानी से खाली है। अगर पानी रहेगा तो छोटे मछुआरों को फायदा होगा। वहां का पानी ड्रिंकिंग वाटर के काम आता है, बहुत सी जगह यह पानी पशुपालन के काम में आता है। अगर यह नेशनल वाटरवेज बनना है तो स्थानीय अर्थनीति, स्थानीय पर्यावरण और स्थानीय उद्योग के सारे विषयों का ठीक से ध्यान रखा जाए। यह योजना बहुत महत्वपूर्ण और अच्छी है और हमें इसे लाना है। जो नैसर्गिक व्यवस्था उसके साथ बनी है, उसको कैसी संरचना दें, अगर इस पर प्रारंभिक दिनों में ध्यान दें तो अच्छा रहेगा।

उससे मैं एक विषय और जोड़ना चाहूंगा कि जो ये मछुआरे लोग हैं, औद्योगिक क्रांति जहां आती है, आज राष्ट्रीय पुनर्वास का जो कानून बना हुआ है, उसमें एक बात प्रमुखता से कही गई है। आज देश में जो अन्तर्द्वन्द्वत्मक बातें होती रही हैं या किसी के भी हाथ में प्रदेश सरकार रहे, इनके हाथ में भी केन्द्रीय सरकार रहती है या हमारे पास सत्ता कब आ जाती है, ये जो औद्योगिक मामले चल रहे हैं, उसमें सबसे बड़ी चुनौती होती है, क्योंकि हमें जो चकाचींध चीजें अच्छी दिखती हैं, जैसे बड़े-बड़े बंदरगाह बने, बड़े-बड़े उद्योग बने, बढ़िया रास्ते बने, उसमें बड़ी-बड़ी लाइट रहे, बंदरगाह बने, विमानपत्तन बने, यह सब ठीक है लेकिन ये सब कहां बनेंगे? कहीं न कहीं किसी की जमीन पर तो ये सब चीजें बनेंगी, कहीं न कहीं नैचुरल चीज पर आधारित रहेंगी। इसलिए उनके साथ जो स्थानीय अर्थनीति जुड़ी है, एक इंडिजीनस जो अर्थनीति जुड़ी है, उसकी तरफ हम इस परियोजना में ध्यान नहीं दे रहे हैं। यह एक बड़ा स्टेज है और यह उड़ीसा का नौवाण्णिक पुराना रूट है। उड़ीसा की कई अच्छी-अच्छी चीजें बनेंगी, कहीं न कहीं नैचुरल चीज पर आधारित रहेगी। इसलिए उनके साथ जो स्थानीय अर्थनीति जुड़ी है, एक इंडिजीनस जो अर्थनीति जुड़ी है, उसकी तरफ हम इस परियोजना में ध्यान नहीं दे रहे हैं। यह एक बड़ा स्टेज है और यह उड़ीसा का नौवाण्णिकीय पुराना रूट है। उड़ीसा की कई अच्छी-अच्छी चीजें तीन स्टेज के अंदर आती हैं, कटक उसमें जुड़ता है, तलचर जुड़ता है, उसमें जाजपुर जुड़ता है, उसमें पारादीप जुड़ जाएगा लेकिन नैचुरल कोर्स के अंदर जो मछुआरे हैं, उस पानी पर आधारित जो बाकी सारी चीजें हैं, उनको कैसे इसमें समाहित किया जा सकता है, इस तरफ भी भारत सरकार को ध्यान देना चाहिए।

[श्री धर्मेन्द्र प्रधान]

राष्ट्रीय जलमार्ग की घोषणा आज आपने की, लेकिन उसके आगे क्या होगा? जैसा आपने कहा है कि भारत सरकार को जो लगभग डेढ़ हजार करोड़ रुपये की लागत आएगी, तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या वित्त मंत्री जी आपके साथ सहमत हैं, क्या कुछ योजना बन गई है, क्या योजना आयोग ने आपको स्वीकृति दे दी है, इन सारे विषय पर भी आप थोड़ा उल्लेख करें। वैसे तो बहुत ही शुरुआती स्टेज है लेकिन हम लोग सुझाव देंगे कि समय से एक ज्वाइंट वेंचर के आधार पर क्योंकि उससे राज्य सरकार भागीदार हो सकती है, उसमें कोई प्राइवेट पार्टी भागीदार हो सकता है, इन सब बातों के बारे में भी अगर हम शुरुआत के दिनों में ध्यान देकर काम करते हैं तो उड़ीसा को इससे निश्चित रूप से लाभ होगा लेकिन राष्ट्रीय अर्थनीति में भी इसका एक प्रमुख योगदान रहेगा। तीन राज्यों की जो राष्ट्रीय जलमार्ग के नाम पर घोषणा की गई है, मैं माननीय मंत्री जी के इस कदम का स्वागत करते हुए इस बिल का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री के.एस. राव (एलूरू): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह विधेयक प्रस्तुत करने के लिए माननीय मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। विशेषरूप से ऐसे समय में जब दुनिया भर में तेल की कीमतें आसमान छू रही हैं। सौभाग्य से उनकी कीमतें कम हुई हैं। यद्यपि तेल की कीमतों में गिरावट आई है, परन्तु तेल की कीमतों में अपेक्षित स्तर की कमी नहीं आयी है। चूंकि हम अपनी कुल तेल आवश्यकता का 75 प्रतिशत आयात कर रहे हैं किन्तु हमारा तेल की कीमतों पर कोई नियंत्रण नहीं है। अतः हमें परिवहन की लागत कम करने के लिए अन्य विकल्पों की तलाश करनी चाहिए तथा राष्ट्रीय जलमार्गों परिवहन के सर्वोत्तम साधन हैं जिनके माध्यम से हम न केवल परिवहन लागत कम कर सकते हैं बल्कि विदेशी मुद्रा की बचत भी कर सकते हैं और इस दिशा में अन्य देशों का मार्ग प्रशस्त करके उनकी सहायता भी कर सकते हैं। इस विधेयक को काफी पहले ही प्रस्तुत किया जाना चाहिए। फिर भी मुझे खुशी है कि इस विधेयक को महत्वपूर्ण समय में प्रस्तुत किया गया है।

महोदय, मैं काकीनाडा-पांडिचेरी खंड जिसमें आंध्र प्रदेश के काकीनाडा नहर, एलूरू नहर, कामांगूर नहर, बकिंघम नहरों और कालूवेली जलाशय, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड तक ही अपने को सीमित रखूंगा। वास्तव में यह हमारा सपना है। यह आज की सोच नहीं है। लगभग 150 वर्ष पूर्व जब श्री आर्थर काटन ने कृष्णा-गोदावरी डेल्टा को अभिकल्पित किया था, उनकी इच्छा थी कि इन जलमार्गों को उस समय संचालित किया जाता। इसके प्रभाव न केवल अभिलेखों में हैं, बल्कि यह मौलिक रूप में भी हैं, इन सभी नहरों पर पुल अधिक ऊंचाई पर बने हुए हैं जिससे नौवहन

सम्भव है। वस्तुतः उन्होंने नौवहन प्रयोजन से पुलों के निर्माण पर अधिक निवेश किया किन्तु उनका उपयोग अब नहीं किया जा रहा है। कुछ समय उनका उपयोग किया गया, परन्तु कुछ अज्ञात कारणों से अब हम उनका प्रयोग नहीं कर रहे हैं। हमें वास्तविक रूप से जानना होगा और इन जलमार्गों से मिल सकने वाले उपलब्ध लाभों पर विचार करना होगा।

अब, मैं कुछ उन कारणों को उद्धृत करना चाहूंगा जिस कारण यह विधेयक महत्वपूर्ण है। महोदय, उदाहरण के लिए, गोदावरी नदी से विभिन्न गांवों में बालू भेजा जाता है। अब इसका परिवहन सड़कों द्वारा होता है जिसमें भारी व्यय होता है। हाल ही में बालू के दामों में दस गुना वृद्धि हुई है। यदि इसका परिवहन गोदावरी और कृष्णा नदी को जोड़ने वाली नहरों से किया जाए तो बालू के मूल्यों में कमी आ सकती है।

प्रतिदिन, प्रति वर्ष हम सब मूल्य वृद्धि विशेषरूप से आम आदमी से जुड़ी वस्तुएं और कृषि उत्पादों के मूल्यों को लेकर बहुत चिंतित होते हैं। इन जलमार्गों से उपभोक्ताओं के लिए कीमतों में कमी लाने में सहायता मिलती है और साथ ही किसानों को लाभकारी मूल्य मिलता है, जो एक महत्वपूर्ण बात है। जब तक कृषि उत्पाद कृषकों के हाथों में होते हैं मूल्यों में वृद्धि नहीं होगी। जिस ऋण कृषि उत्पाद व्यापारियों अथवा उद्योगपतियों के हाथों में चले जाएंगे, मूल्यों में वृद्धि होगी और उपभोक्ताओं को हमेशा अधिक मूल्य देने पड़ते हैं। ऐसा इसलिए है क्योंकि ये सभी प्रायः नहरों उन सभी क्षेत्रों को जोड़ती हैं जो सिंचाई के लिए उनका उपयोग होता है, किसान अपने उत्पादों को चेन्नई सहित दूर-दराज के भागों में ले जाकर परिवहन के माध्यम से उचित मूल्य प्राप्त करने और आय कम दरों पर प्राप्त कर सकते हैं। अतः इससे किसान तथा उपभोक्ताओं दोनों को लाभ मिलेगा। ठीक उसी प्रकार, चेन्नई में कतिपय जिन उत्पादों का उत्पादन होता है, उन्हें कम लागत पर आंध्र प्रदेश लाया जा सकता है।

गोदावरी नदी एक उत्पादक नदी होगी। कृष्णा नहर वर्ष भर चौबीसों घंटे बहती रहती है। इसमें लगभग तीन सौ दिन तक पानी रहता है। इसमें कोई कठिनाई नहीं है, नदियों को सुधारने की आवश्यकता है जिससे कि नदियों में वर्षभर पानी उपलब्ध रहे।

माननीय मंत्री जी से मेरा यह नम्र निवेदन है कि इन नदियों में नौवहन की अनुमति देने हेतु अवसंरचना उपलब्ध कराते समय, सिंचाई प्रभावित नहीं होनी चाहिए क्योंकि किसानों को आवश्यक समय आवश्यक मात्रा में से जल उपलब्ध कराना मुख्य उद्देश्य और प्रयोजन है इसी हेतु नहरों का निर्माण किया गया है। अतः उन्हें किसानों तथा साथ ही नौवहन दोनों की आवश्यकताओं के साथ तालमेल बिठाना चाहिए। इस संबंध में, मेरा यह नम्र निवेदन है कि वह यह देखें कि किसानों के हित प्रभावित न हो।

इस संबंध में मैं उनके ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि दिन-प्रति दिन अंतर-राज्य नदी जल बंटवारे को लेकर एक राज्य का दूसरे राज्य के साथ विवाद हो रहा है। एक राज्य यह कहता है कि इस परियोजना पर कार्य नहीं होना चाहिए। वहीं दूसरा राज्य कहता है यह परियोजना हमारी आजीविका है। अतः माननीय मंत्री जी से मेरा नम्र निवेदन है यद्यपि वे विभाग के संबंधित मंत्री नहीं हैं, फिर भी मैं सभा और अपने सहयोगियों के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि अंतर राज्य नदियों को भी राष्ट्रीय संपत्ति बनाया जाना चाहिए क्योंकि किस परियोजना को कहा निर्माण किया जाए तथा लोगों के हितों में प्रत्येक राज्य द्वारा जल का किस प्रकार बंटवारा किया जाये, इस संबंध में यही पर सही निर्णय लिया जा सकता है। अंतर राज्य नदियों के विवाद के कारण हजारों टीएमसी पानी समुद्र में व्यर्थ जा रहा है जिसका हम उपयोग कर सकते थे और कम से कम लागत पर लाखों-करोड़ों रुपये के उत्पाद बनाए जा सकते थे यदि हमने इस जल का उपयोग किया होता तो लाखों करोड़ों रुपये के खाद्यान्नों का उत्पादन किया जा सकता था।

इस संदर्भ में, मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इसे शीघ्रतिशीघ्र इसे महसूस करे। यह अंतर-राज्यीय नदियों को राष्ट्रीय सम्पदा बनाने के लिए एक विधेयक लाये और भारत सरकार को यह निर्णय लेना चाहिए कि जल का बंटवारा कैसे किया जाये, इस जल का उपयोग कैसे किया जाये; और शीघ्रतिशीघ्र बांधों का निर्माण कैसे किया जाये जिससे कि पानी व्यर्थ समुद्र में न जाये।

विनियमन और विकास के संबंध में, इस बात से सहमत हूँ कि यह राज्य सरकार के स्वामित्व वाली नहर है, यह राज्य की संपत्ति है और जहां तक नौवहन का संबंध है इसका अधिकार भारत सरकार के पास आ रहा है। हम इससे सहमत हैं। परन्तु इस संबंध में, उसे वहां रह रहे ग्रामीणों अथवा वहां रह रहे अन्य लोगों के लिए समस्याएं उत्पन्न नहीं करनी चाहिए। अतः दिशानिर्देशों अथवा परिपत्र में पर्याप्त प्रावधान किए जाने चाहिए जिससे कि नहर के समीप रहने वाले लोग इससे प्रभावित न हों।

जैसा कि मेरे मित्र, श्री धर्मेन्द्र प्रधान ने उल्लेख किया है, इससे अशिक्षित लोगों को काफी रोजगार प्राप्त होगा, जो ज्यादा रोजगार प्राप्त होगा। गांवों के काफी लोग, जो नौवहन में निपुण हैं, और जो पहले बेरोजगार हो गए थे को रोजगार के प्राप्त करने का साधन भी प्राप्त हो सकता है।

दूसरा पहलू मैंने यह देखा है कि यह संस्कृति, परंपरा, आदतों और ज्ञान के आदान-प्रदान के लिए भी उपयोगी हो सकता है। इससे विभिन्न राज्यों के लोगों के बीच सौहार्द मैत्रीभाव, सही समझ लाने में मदद मिलेगी। हालांकि यहां केवल दो या तीन राज्य

ही इससे संबंधित हैं, फिर भी इसी प्रकार अन्य विधेयक में भी उड़ीसा, मध्य प्रदेश और बहुत से राज्यों को जोड़ा जा रहा है, इससे स्वयं ही राष्ट्रीय एकीकरण होगा।

इसलिए, मैं इस विधेयक का पूरा समर्थन करता हूँ। उन्हें केवल इस बात से संतुष्ट नहीं होना चाहिए कि विधेयक को लाकर उनका कर्तव्य पूरा हो गया; निश्चित रूप से इस पर अनुवर्ती कार्रवाई करें और तत्काल यह देखें कि विधेयक का कार्यान्वयन किया गया है और जैसा कि आपने कहा है, यह सुनिश्चित के लिए कि इन विषयों पर तुरंत कार्रवाई की जाए, सरकार द्वारा पर्याप्त निधियां आबंटित की जाएं।

श्री लक्ष्मण सेठ (तामलुक): महोदय, मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किए गए इन दो विधेयकों का समर्थन करता हूँ। ये दोनों विधेयक अनूठे स्वरूप के हैं। इनके निश्चित रूप से हमारे देश में जलमार्गों की प्रगति में तीव्रता आयेगी।

हमारे पास एयरलाइन्स, रेलवे और सड़कों जैसे परंतु जलमार्ग भी हमारे कार्गो और सामान के परिवहन का एक महत्वपूर्ण माध्यम है, हमारे देश में इसकी बहुत उपेक्षा की गई है। इस पर उचित ढंग से विचार नहीं किया गया है। जल के माध्यम से परिवहन सदैव ही सस्ता, पर्यावरणनुकूल और वातावरणानुकूल होता है, इसलिए जलमार्गों को विकसित किया जाना चाहिए। राष्ट्र का कर्तव्य है कि वह विभिन्न वस्तुओं के परिवहन के लिए इन सभी जलमार्गों का विकास करें। इस संबंध में माननीय मंत्री ने निश्चित रूप से ब्राह्मनी-खरसुआ-धामरा नदियों के तलचर-धामरा खण्ड, पूर्वी तट नहर के गौखली-चरबतिया खण्ड, पश्चिम बंगाल तथा उड़ीसा राज्यों में मंगलागढ़ी और पारादीप के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों को चरबतिया-धामरा खण्ड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए अद्वितीय कदम उठाया है। यह वास्तव में अद्वितीय स्वरूप का है।

यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि हमारा अनुभव बहुत संतोषजनक नहीं है क्योंकि काफी पहले ही इलाहाबाद और हल्दिया जलमार्ग नामक एक जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित किया जा चुका है। परंतु, मुझे लगता है कि अब तक आधारभूत संरचना का विकास नहीं किया गया है। पर्याप्त टर्मिनल नहीं बनाये गये हैं और नदी के नीचे से कीचड़ निकालने का कार्य भी सही ढंग से नहीं किया गया है। इसी कारण से हल्दिया से इलाहाबाद तक इस महत्वपूर्ण राष्ट्रीय जलमार्ग का सही ढंग से प्रयोग नहीं किया गया है। मेरे विचार से सरकारी क्षेत्र के लिए यह अनिवार्य बनाने हेतु कुछ उपाय किए जाने चाहिए कि वे इस अंतर्देशीय जलमार्ग का प्रयोग करें। उनके कम से कम पांच प्रतिशत सामान का परिवहन इस अंतर्देशीय जलमार्ग से होना चाहिए।

[श्री लक्ष्मण सेठ]

हमारा देश ईंधन के मामले में गंभीर संकट का सामना कर रहा है। इसलिए ईंधन की बचत होगी। साथ ही, निश्चित रूप से पर्यावरण भी स्वच्छ होगा। इसलिए एक ऐसा कानून होना चाहिए जो सरकारी क्षेत्र को अंतर्देशीय जलमार्गों को परिवहन के माध्यम के रूप में प्रयोग करने के लिए बाध्य करे ताकि अंतर्देशीय जलमार्ग व्यवहार्य बन सकें और इसके साथ ही राष्ट्र ईंधन पर खर्च होने वाली बड़ी धनराशि की बचत भी कर सकेगा।

मेरे विचार से पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री हमारे एक्सप्रेस मार्गों की गुणवत्ता सुधारने का भी भरसक प्रयास कर रहे हैं परंतु अभी भी हमें काफी सड़कों की आवश्यकता है। इसके लिए बड़े निवेश की आवश्यकता है। यदि हम जलमार्गों की सम्भाव्यता की खोज कर सकें तो मेरे विचार से सड़कों पर दबाव कम हो जायेगा।

इसलिए, हम इन दोनों विधेयकों का समर्थन कर रहे हैं। इनसे निश्चित रूप से इन जलमार्गों के माध्यम से विभिन्न वस्तुओं के परिवहन में सुधार करने में सहायता मिलेगी। मेरी केवल एक आशंका है कि क्या सरकार अंततः उस राशि जैसाकि अनुमान लगाया गया है और जिसका इस विधेयक में भी उल्लेख किया गया है का निवेश करेगी। यदि इन दोनों विधेयकों के कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त निधियां उपलब्ध नहीं कराई जाती, तो मुझे लगता है कि इन दोनों विधेयकों का उद्देश्य ही समाप्त हो जाएगा।

इसके साथ ही, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा- जैसा कि मेरे मित्र, श्री के.एस. राव ने भी इस मामले का उल्लेख किया है कि सिंचाई के मामले पर भी ध्यान दिया जाए ताकि सिंचाई पर कोई विपरीत प्रभाव न पड़े। बल्कि, इन नहरों और नदियों के किनारे रहने वाले लोग सिंचाई के लिए इस बड़े जल भंडार का प्रयोग कर सकते हैं। अतः, यह दोनों उद्देश्यों को पूरा करेगा।

इन दो महत्वपूर्ण जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्गों के रूप में घोषित करने से सिंचाई और विभिन्न प्रकार के कार्गो और वस्तुओं के परिवहन में भी काफी सहायता मिलेगी। मेरे विचार से, सिंचाई के पहलू पर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए, सिंचाई के पहलू पर भी उचित ध्यान दिया जाना चाहिए। इन अंतर्देशीय जलमार्गों के माध्यम से वस्तुओं के परिवहन के लिए आपको उत्खनन करवाना पड़ेगा और बैराजों की व्यवस्था करनी पड़ेगी ताकि जल का संरक्षण किया जा सके। अतः इससे विशाल जलाशय बनेगा जिसका सिंचाई और मत्स्यपालन के लिए भी प्रयोग किया जा सकेगा। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मामले पर ध्यान दें। साथ ही मैं माननीय मंत्री से हल्दिया से सुंदरबन तक जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित करने

का अनुरोध करता हूँ। यह एक महत्वपूर्ण पहलू है जिससे कार्गो परिवहन में भारी वृद्धि हो सकती है।

मैं माननीय मंत्री के ध्यान में एक और मामले को लाना चाहता हूँ कि बांग्लादेश में आशुगंज नदी पर एक लंगरगाह है। यदि भारत सरकार आशुगंज, बांग्लादेश में विभिन्न पोतों के इस लंगरगाह को लेने की व्यवस्था कर ले, तो हल्दिया, कोलकाता और पूर्वोत्तर राज्यों के बीच दूरी काफी कम हो जाएगी और ईंधन की भी बचत होगी। सड़क से आशुगंज और अगरतला के बीच दूरी केवल 35 किलोमीटर है। वहां से प्रत्येक पूर्वोत्तर राज्य की राजधानी सड़क से जोड़ दी जायेगी और सड़क से दूरी केवल 100 किलोमीटर होगी। इसलिए, यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है। मेरे विचार से, माननीय मंत्री जलमार्गों के सुधार के संबंध में चर्चा करेंगे। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जलमार्गों के सुधार और विभिन्न प्रकार के कार्गो के परिवहन आदि के लिए भी यह संपर्क मार्ग बहुत आवश्यक है। मेरे विचार से पूरा दक्षिण, पूर्व और पूर्वोत्तर क्षेत्र इन जलमार्गों द्वारा जुड़ जाएगा। सरकार को विभिन्न आधारभूत संरचनाओं के विकास के समस्या में संसाधनों को जुटाने पर विशेष बल देना चाहिए। अन्यथा मुझे लगता है कि इस विधेयक का उद्देश्य ही समाप्त हो जाएगा और हम केवल यही कह पायेंगे कि इन दोनों नहरों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर दिया गया है और इससे हमें कुछ भी प्राप्त नहीं होगा। इसलिए, इन दो महत्वपूर्ण जलमार्गों के कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त निधियां निर्धारित की जानी चाहिए।

विधेयक में यह सही कहा गया है कि इन जलमार्गों अर्थात् गोखली से धामरा तथा पारादीप और तलचर द्वारा लगभग 80 मिलियन कार्गो यातायात की दुलाई की जा सकती है। तलचर में कोयले की खदानें हैं और विद्युत संयंत्रों के लिए कोयले की आवश्यकता होती है। अतः, कोयले का तलचर से हल्दिया, कोलकाता तथा देश के पूर्वी क्षेत्र के अन्य भागों में भी आसानी से परिवहन किया जा सकेगा।

इसलिए, मेरे विचार से जलमार्गों की व्यापक संभावनाएं हैं परंतु इन सभी कार्यों में प्रगति के लिए पर्याप्त निधियों की आवश्यकता है, मैं अपने भाषण को लम्बा नहीं खींचना चाहता।

इस विधेयक को लाने के लिए मैं माननीय मंत्री को मुबारकबाद देता हूँ साथ ही मैं उनसे पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे विभिन्न आधारभूत संरचनात्मक सुविधाओं, जो इन राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से विभिन्न कार्गो और वस्तुओं के परिवहन हेतु आवश्यक हैं, को उपलब्ध कराने हेतु पर्याप्त निधियों की व्यवस्था करें।

साथ ही, मैं आपसे पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप कृषकों के हित पर ध्यान दें ताकि वे अधिकाधिक समृद्ध हो सकें। इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, आज जो बिल राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए प्रस्तुत किया गया है, उसका मैं स्वागत और समर्थन करता हूँ। पहले भी राष्ट्रीय जलमार्ग निगम 1985 में बना था और उसके माध्यम से गंगा, हुगली आदि कई नदियों को जोड़ने का काम किया गया था। उसमें पोत परिवहन और नौपरिवहन चलाने का काम किया गया था। उसी प्रकार से कुछ अन्य नदियाँ हैं, जिनका नाम इसमें अंकित है, उन नदियों को भी एक-दूसरे से जोड़ने के लिए यह बिल पेश किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय, उन नदियों में ब्राह्मणी-खरसुआ-धामरा नदियों के तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतिया खंड, पश्चिमी बंगाल और उड़ीसा राज्यों में मंगलगढ़ी और पाराद्वीप के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए यह बिल लाया गया है। यह बिल लाने का क्या प्रयोजन रहा-नदियों का प्रबंधन सामान्यतः राज्य सरकारों के पास होता है, लेकिन राज्य सरकार के पास ऐसा कोई संसाधन नहीं है, जिससे वे जलमार्ग को विकसित कर सकें। इस प्रस्ताव के माध्यम से निगम को यह अधिकार होगा कि वह अंतर्देशीय जलमार्ग को विकसित करे और जैसे जलमार्गों को उन्नत करे। इससे लाभ क्या होगा? आप जानते ही हैं कि डीजल और पेट्रोल के दाम बढ़ने के कारण चौतरफा ट्रांसपोर्ट में खर्चा बढ़ा हुआ है। जलमार्ग की व्यवस्था पहले से भी है, और इससे अधिकांश गरीब लोग ही सफर करते हैं। वे कम भाड़े और कम समय से जलमार्ग से बिना रोक-टोक के सफर करते हैं। यह संशोधन दो-तीन धाराओं में किया जा रहा है। अभी मैंने जिन नदियों के नाम बताए, उन नदियों को जल राजमार्ग घोषित करने के लिए और साथ ही इस निगम को अधिकृत करने के लिए कहा गया है। इसके लिए निगम के पास धन की भी व्यवस्था है, इसलिए इसमें कोई कठिनाई नहीं है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः इस बिल का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): धन्यवाद, उपाध्यक्ष महोदय।

मैं, राष्ट्रीय जलमार्ग के संबंध में माननीय मंत्री द्वारा प्रस्तुत दो विधेयकों पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

कुछ महीने पूर्व अत्यधिक क्षमता वाले अंतर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र का प्रयोग करने के लिए अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 में संशोधन किया गया था। यह कहा गया है कि भारत में नौपरिवहन योग्य जलमार्गों की कुल लम्बाई 14,500 कि.मी. है।
...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप विधेयक का समर्थन कर रहे हैं अथवा विरोध कर रहे हैं?

श्री टी.आर. बालू: वे विधेयक का विरोध नहीं करेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब: अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं यह बताऊंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: आप कृपया अपना भाषण जारी रखें।

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, 14,500 कि.मी. लम्बे जलमार्गों में से 5,700 कि.मी. लम्बे जलमार्ग यंत्र चालित पोतों द्वारा नौपरिवहनीय है। तथापि प्रचालन केवल गंगा-भागीरथी-हुगली के कुछ खण्डों, ब्रह्मपुत्र और बराक, केरल के बैक वाटर, मुंबई के अंतर्देशीय जल और आंध्र प्रदेश के गोदावरी-कृष्णा का डेल्टा क्षेत्र तक सीमित है।

इलाहाबाद और हल्दिया के बीच गंगा के खंड जिसकी लंबाई लगभग 1,620 कि.मी. है, ब्रह्मपुत्र के सारिया-धूबरी खंड जो लगभग 891 कि.मी. लम्बा है और चम्पकारा और उद्योग मंडल नहरों सहित पश्चिमी तट नहर के कोल्लम-कोटपुरम खण्ड जो कि लगभग 205 कि.मी. लम्बी है, को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया है। अब हम ब्रह्मणी और बराक नदी को जोड़ने वाली पूर्वी तट नहर और गोदावरी और कृष्णा को जोड़ने वाली काकीनाडा-पांडिचेरी नहर का राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जाने पर विचार कर रहे हैं।

हर कोई जानता है कि अन्तर्देशीय जल परिवहन की पहचान मुख्य क्षेत्र के रूप में की गई है। दसवीं पंचवर्षीय योजना में इसे काफी महत्व दिया गया है। परन्तु बहुत अधिक धन खर्च नहीं किया गया था। पुनः, ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में पर्याप्त राशि आवंटित की गई है, परन्तु यह आय पर निर्भर करता है कि आप उसे कैसे खर्च करते हैं।

इसमें कोई दो राय नहीं है कि अन्तर्देशीय जल परिवहन, परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में पिछड़ा हुआ है। ऐसा कहा गया है कि एक बिलियन टन माल की सड़क की बनाए अंतर्देशीय जल परिवहन से डुलाई करने से 80 करोड़ के तेल की बचत होती और इन जलमार्गों को विकसित करने में प्रति किलोमीटर औसतन 5 लाख रु. की लागत आती है जबकि रेल और सड़क मार्गों पर चार से छह करोड़ रु. की लागत आती है।

इस समय अन्तर्देशीय यातायात का लगभग 1000 बिलियन टन कि.मी. का अनुमान लगाया गया है। इतनी क्षमता के बावजूद अंतर्देशीय जल यातायात केवल 1.7 बिलियन टन कि.मी. अथवा

[श्री भर्तृहरि महताब]

0.17 प्रतिशत है। मैंने ये आंकड़े सभा के समक्ष विचार करने और मंत्री जी द्वारा मंत्रीमंडल में अपने सहयोगियों से आग्रह करने के लिए दिये हैं ताकि वे इस पर और अधिक बल दे सकें। यह न केवल पर्यावरण के अनुकूल है बल्कि इस पर पूंजीगत लागत भी कम आती है।

कोई यह कह सकता है कि इसमें कम सम्भावनाएं हैं। परंतु इसका सकारात्मक पहलु यह है कि इसमें विकास की अपार सम्भावनाएं हैं। मेरे विचार से अवसंरचना का अभाव, नियत समय पर सेवाओं का न होना, कमजोर नौपरिवहन सहायता, सम्पर्क का अभाव नदियों की लम्बी दूरी और बंदुलागी बुलाई, कम निजी निवेश कुछ ऐसी कमियां हैं जिनकी मुख्य कारकों के रूप में पहचान में की गयी है जिसके कारण परिवहन की इस पद्धति का विकास नहीं हुआ है।

अब हम महानदी डेल्टा नदियों के साथ-साथ ब्रह्मनी नदियों से जुड़ी पूर्वी तट नहर पर विचार कर रहे हैं। ब्रह्मनी-खरसुआ-धामरा नदी का तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोखली-चरबतिया खंड, मंगलगढ़ी और पाराद्वीप पत्तन के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों के चरबतिया-धामरा खंड को विकसित किया जाना है। यह कहा गया है कि 8 वर्ष की अवधि में पूर्णतः विकसित हो जाने के पश्चात प्रस्तावित जलमार्ग से लगभग 18.07 मिलियन टन अन्तर्देशीय जल परिवहन यातायात होने की आशा है।

माननीय मंत्री जी ने समयावधि को विनिर्दिष्ट किया है। तलचर, नसीराबाद, बालेश्वर और राजनगर, इन चार टर्मिनलों से यातायात का संचालन किये जाने की आशा है। कोयला, उर्वरक, सीमेंट लौह अयस्क, कृषि और औद्योगिक उत्पाद मुख्य माल है। इसकी दूरी 623 कि.मी. की होगी जिसमें से 532 कि.मी. उड़ीसा में और 91 कि.मी. पश्चिम बंगाल में होगी।

चूंकि प्रस्तावित राष्ट्रीय जलमार्गों का विनियमन तथा विकास लोक हित में पोत परिवहन तथा नौवहन के प्रयोजनार्थ संघ के नियंत्रणाधीन होगा इसलिये मैं सुझाव देता हूँ कि सरकार को परिवहन के अनेक साधनों में अच्छी अंतर संयोजकता हेतु अंतर्देशीय जल परिवहन, तटीय पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा जलमार्गों को शामिल करने हेतु समेकित परिवहन नीति के लिये एक रोडमैप तैयार करना चाहिए। अंतर्देशीय जलपरिवहन क्षेत्र के विकास हेतु संस्थागत ढांचे के लिये प्रावधान होने चाहिए ताकि आई.डब्ल्यू.टी. एजेंसियों की क्षमता में वृद्धि हो सके। लागत वसूली में वृद्धि तथा आई.डब्ल्यू.टी. उद्योगों का वाणिज्यिकरण करने की भी आवश्यकता है। आई.डब्ल्यू.टी. पोतों की मरम्मत तथा सेवा सुविधाओं की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु एक कार्य योजना बनानी चाहिये।

मुझे आशा है कि प्रस्तावित राष्ट्रीय जलमार्ग से ग्रामीण अर्थव्यवस्था को बढ़ावा मिलेगा तथा संयोजकता भी उपलब्ध होगी तथा सड़कों और रेलगाड़ियों की भीड़-भाड़ कम करने में भी मदद मिलेगी। मुझे आशा है कि इससे विशेषकर तलचर से धामरा के बीच तट से भीतरी भू-भाग तक संयोजकता उपलब्ध होगी क्योंकि यह एक नया खंड है जहां पर जलमार्ग के अतिरिक्त संयोजकता का कोई अन्य साधन नहीं है। इससे रोजगार का सृजन होगा और सृजन हो सकता है तथा इससे पर्यटन संबंधी कार्यकलापों में भी वृद्धि होगी। मुझे आशा है कि माननीय पर्यटन मंत्री का ध्यान भी इस ओर आकर्षित हुआ होगा।

मुझे विश्वास है कि सरकार ने इस जलमार्ग हेतु तकनीकी-व्यवहार्यता अध्ययन करने तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु एक परामर्शदाता की नियुक्ति कर दी होगी। प्रस्तावित जलमार्ग हेतु भूमि अधिग्रहण की आवश्यकता नहीं है परन्तु मुझे आशा है कि इस प्रस्तावित राष्ट्रीय जलमार्ग के विकास के कारण उड़ीसा के हितों के साथ कोई भी समझौता नहीं किया जायेगा।

अंत में, मैं कहूंगा कि नहरों तथा नदियों की गहराई तथा चौड़ाई को बनाये रखने हेतु नदी तलों से नियमित रूप से गाद निकालना आवश्यक होगा क्योंकि यह इन जलमार्गों पर यंत्रीकृत नौकाओं के सुरक्षित, सुविधाजनक तथा सतत पोत परिवहन और नौवहन हेतु महत्वपूर्ण मानदण्ड है। इस जलमार्ग पर वर्तमान में उपलब्ध अवसंरचना सुरक्षित, सुविधाजनक तथा सतत पोत परिवहन तथा नौवहन उद्देश्यों हेतु पर्याप्त नहीं है। एक बार यदि इसका विकास किया जाये तो अंतर्देशीय जल परिवहन यातायात की पर्याप्त गुंजाइश होगी परन्तु सबसे पहले मानदण्डों को और वह भी विशिष्ट समयावधिक के भीतर पूरा करने होगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री के पास इस हेतु एक लिखित योजना है। इसके लिये सबसे मुख्य बात यह है कि सरकार को देश में मैं आई.डब्ल्यू.टी. क्षेत्र के विकास हेतु संस्थागत ढांचा प्रदान करना चाहिये।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी (ओंगोले): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे यह कहते हुए गर्व हो रहा है कि मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयकों संबंधी इस चर्चा में भाग ले रहा हूँ। मैं इस विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ क्योंकि इसकी महत्वपूर्ण ऐतिहासिक पृष्ठभूमि है। ब्रिटिश शासन, द्वितीय विश्व युद्ध की अवधि के दौरान काकीनाडा से चेन्नई तक खाद्यान्नों तथा ईंधन की लकड़ी की बुलाई हेतु एक महत्वपूर्ण परिवहन प्रणाली के रूप में विशेषरूप से उपयोग किया गया था। इसके बहुत सारे लाभ होते हैं। काकीनाडा से चेन्नई तक तटीय क्षेत्र में इसका विस्तार पुडुचेरी तक भी किया गया है। हम सभी यह जानते हैं कि वहां पर परिवहन के विभिन्न साधन हैं।

493 राष्ट्रीय जलमार्ग (नदियों का उत्तर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गौखली-बराबतिका खंड, माताई नदी और महानदी ट्रेल्स नदियों का बराबतिका-धामरा खंड) विधेयक, 2006 1 कार्तिक,

जलमार्ग सबसे सस्ता किन्तु धीमा साधन है। अब, अध्ययनों से यह पता चला है कि यदि आप एक टन सामग्री की दुलाई करते हैं तो सड़क द्वारा प्रति टन एक किलोमीटर परिवहन लागत एक रुपये आती है; रेलगाड़ी से यह लागत 66 पैसे होगी तथा जलमार्ग यह लागत केवल 22 पैसे होगी।

मुझे यह भी सूचित किया गया है कि बकिंघम नहर जो ओंगोले होकर बहती है तथा जो मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र है, ने द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान प्रतिष्ठा पाई और जब रेलवे प्रायः सैनिकों और सेनाओं हेतु युद्ध सामग्री की दुलाई में लगभग पूरी तरह व्यस्त था उस समय इसने बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। तथापि, यह खेदजनक है कि द्वितीय विश्व युद्ध के पश्चात् बकिंघम नहर के विकास/अनुरक्षण की उपेक्षा की गई। अब, मैं प्रसन्न हूँ कि इस खंड के विकास हेतु इस विधेयक में इसे शामिल किया गया है।

बकिंघम नहर तथा बंगाल की खाड़ी के बीच रहने वाले ग्रामीणों अथवा निवासियों की ओर से ऐसे खतरनाक स्थानों पर पुलों तथा पक्के नदी पथों के निर्माण के लिए अत्यधिक दबाव है ताकि वे अपनी आजिविका हेतु नहर पार करने तथा चक्रवातों के समय अपने जीवन को सुरक्षित रख सकें। मैं यह अनुरोध करता हूँ कि आंध्र प्रदेश में ओंगोले तथा अन्य क्षेत्रों के मछुआरों को अपेक्षित राहत देने हेतु अपेक्षित स्थलों पर पुलों का निर्माण तुरंत कराया जाये।

यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि अंतर्देशीय जल परिवहन की क्षमता का केन्द्र तथा राज्य सरकारों की ओर से कई कारणों से दोहन नहीं किया गया था। मुझे प्रसन्नता है कि सं.प्र.ग. सरकार इस विधेयक तथा अन्य राष्ट्रीय जलमार्गों पर विचार कर रही है। यद्यपि इससे देश के कुल ऐगिजम व्यापार में मदद मिलेगी किन्तु जलमार्गों का उपयोग नहीं किया जा रहा है तथा वे अपेक्षित अवसंरचना, यथा नाव्य जलपथ, टर्मिनलों तथा नौवहन योग्य उपकरणों के अभाव में उपेक्षित तथा अविकसित है।

गोदावरी तथा कृष्णा नदियों के किनारे बसे काकीनाडा और चेन्नई के बीच का क्षेत्र 970 किलोमीटर जलमार्ग है। इसमें से 888 किलोमीटर आंध्र प्रदेश राज्य में है तथा 84 किलोमीटर तमिलनाडु राज्य में है। यह अनुमान लगाया गया है। प्रस्तावित राष्ट्रीय जलमार्गों के संपूर्ण विकास के पश्चात् अंतर्देशीय जल परिवहन यातायात के 6.42 मिलियन टन हो जाने की सम्भावना है। जिसमें आंध्र प्रदेश का हिस्सा ज्यादा होगा। इस पर लगभग 811 करोड़ रुपये की लागत आयेगी।

इस विधेयक में 14 टर्मिनलों की योजना बनाई जा रही है। इन 14 टर्मिनलों में से मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र फोटा पत्तनम में

1930 (शक) और 494 राष्ट्रीय जलमार्ग (नहरों और काल्केरी जलसंधि का काकीनाडा-पंडिचेरी खंड, गोदावरी नदी का भद्राचलम-गकमुंदरी खंड और कृष्णा नदी का बरौराकट-विजयवाड़ा खंड) विधेयक, 2006

केवल एक टर्मिनल में निर्दिष्ट किया गया है। मैं माननीय मंत्री से कोटापत्तनम के साथ दो और टर्मिनलों अर्थात् एक करेडू आर. रामायापत्तनम में तथा दूसरा कावाली के निकट थुमालापत्तनम में स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव को शामिल करने का अनुरोध करूंगा।

अपराहन 2.58 बजे

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव पीठासीन हुए]

एक और महत्वपूर्ण बात यह है कि जलमार्ग स्वतंत्र रूप से 'डोर-टू-डोर' सेवा प्रदान नहीं करते हैं। इसलिये, यह आवश्यक है कि इन्हें कुल परिवहन संयोजन हेतु रेलगाड़ी अथवा सड़क से जोड़ा जाता है। मेरे ओंगोले संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में ग्रेनाइट, तम्बाकू, परिधानों, खाद्यान्नों, ईंधन आदि में काफी क्षमता है तथा बकिंघम नहर को परिवहन के साधनों से जोड़ने से काफी मदद मिलेगी। इसके अतिरिक्त, इससे और अधिक विदेशी मुद्र अर्जित करने में मदद मिलेगी।

संक्षेप में, तेल संकट को टालने जैसे अन्य लाभ होंगे जैसाकि ऐतिहासिक मेट्रो रेलवे ने साबित किया है। इससे पर्यटन को बढ़ावा देने में मदद मिलेगी जो कि मुख्य कारक है जिसका मैं यहां पर उल्लेख करना चाहता हूँ। इसके अतिरिक्त, रेलवे आदि जैसे परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में इसकी अनुरक्षण लागत कम प्रतीत होती है।

इससे काकीनाडा-चेन्नई तथा भीतरी भूभाग में स्थित विभिन्न शहरों जहां पर अनेक वाणिज्यिक कार्यकलाप होते हैं के बीच वस्तुओं की दुलाई हेतु परिवहन का वैकल्पिक साधन उपलब्ध होगा। इसके अतिरिक्त, इससे सड़कों पर भीड़-भाड़ कम होगी। ईंधन की बचत होगी; पर्यावरण बेहतर होगा; पत्तन से आन्तरिक भू-भाग तक बेहतर संयोजकता सुनिश्चित होगी; समाज के कमजोर वर्गों में रोजगार पैदा होगा; तथा क्षेत्र में पर्यटन कार्यकलापों में वृद्धि होगी।

इसलिये, मैं महसूस करता हूँ कि इस विधेयक को पारित किया जाये ताकि अंतर्देशीय जलमार्गों का विकास सही दिशा में हो सके जिसकी काफी समय से उपेक्षा हो रही है और इसके लिए आवश्यक निधियां निर्धारित की जा सकें।

अपराहन 3.00 बजे

भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण राष्ट्रीय जलमार्गों में परिवहन शुरू करा सकता है बशर्ते कि निधियां उपलब्ध हों। इस तेजी से बदलते विश्व में किसी भी विलंब से परिवहन के क्षेत्र में केवल कठिनाईयां पैदा होंगी और इससे देश आय से, विशेषकर

[श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी]

विदेशी मुद्रा से वंचित होगा। एक कहावत है कि समय पर किये गये धोड़े से काम से भी बहुत बड़ा लाभ हो सकता है। और इसलिये मैं पुनः केन्द्र तथा राज्य सरकारों से इस संबंध में तत्काल कार्यवाही करने का आग्रह करता हूँ।

इस विधेयक का पुरजोर समर्थन करते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

डा. बाबू राव मिडियम (भद्राचलम): महोदय, सर्वप्रथम मैं इस विधेयक का पुरजोर समर्थन करता हूँ। यह विधेयक नहरों और कालूवेली जलाशय के काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और आंध्र प्रदेश में कृष्णा नदी वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड के संबंध में राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा किये जाने के बारे में है।

जैसा कि हम सब जानते हैं, जब परिवहन विशेष रूप से अंतर्देशीय जल परिवहन हमारे देश की सबसे सस्ती और सर्वाधिक पारंपरिक परिवहन व्यवस्था है। कृष्णा और गोदावरी नदियों पर पुलों के निर्माण और इसके परिणामस्वरूप, कुछ खास कारणों से इस पारंपरिक अंतर्देशीय जलमार्ग व्यवस्था की उपेक्षा की गई। बाद में, किसी प्रकार सरकार ने भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण का गठन किया और मैं सरकार के इस कदम का स्वागत करता हूँ। अब, पूरे देश में राष्ट्रीय अंतर्देशीय जलमार्गों को जोड़ना है।

इस विधेयक का समर्थन करते हुए, मैं दो या तीन मुद्दे उठाना चाहता हूँ। पहला मुद्दा यह है कि लगभग 160 वर्ष पहले ब्रिटिश शासन काल के दौरान कृष्णा-गोदावरी नदियों के आस-पास डेल्टा क्षेत्र को विकसित किया गया था। वर्तमान में केवल सिंचाई के उद्देश्य से इस नहर प्रणाली का प्रयोग किया जा रहा है और वह भी अनियमित और खराब ढंग से है। अनियंत्रित जल बहाव के कारण इन नहरों के तटों पर कटाव हो गया है। अब ये नहरें सिंचाई विभाग के नियंत्रण में हैं और हमारे राज्य में इन सिंचाई नहरों का रख-रखाव और नियंत्रण वाटर यूजर्स एसोसिएशन द्वारा किया जा रहा है। इस विषय पर, आंध्र प्रदेश विधान सभा में एक विधेयक प्रस्तुत किया गया है। अब इन नहरों का प्रयोग नौवहन के उद्देश्य से किया जाएगा। इन नहरों को चौड़ा करना होगा और इस मामले में अभी काफी कुछ किये जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे इस संबंध में, विशेष रूप से भद्राचलम और राजामुंदरी के बीच खंड के संबंध में आवश्यक कार्रवाई करें। वहाँ एक प्रमुख नदी है जिस पर निजी संचालन बोट और मोटर-लांच चला रहे हैं। पोलावरम में एक बड़ा पुल बनाने का प्रस्ताव है। इसे विद्यमान नहरों से जोड़ना होगा।

सिंचाई विभाग इन नहरों पर एक पाई भी खर्च नहीं कर रहा है। यदि ये नहरें राष्ट्रीय जलमार्ग प्राधिकरण के अधीन आती हैं,

तो इनके लिए कितना आबंटन किया जाएगा? वाटर यूजर्स एसोसिएशन की क्या भूमिका होगी? उस रख-रखाव के बारे में, क्या होगा जो वर्तमान में राज्य शासन व्यवस्था द्वारा किया जा रहा है?

इसके अलावा, गोदावरी नदी के तट पर स्थित वर्तमान टर्मिनलों की स्थिति बहुत खराब है और इन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। यदि, कभी पोलावरम बांध परियोजना आरंभ होती है तो वर्तमान अधिकांश टर्मिनल पानी में डूब जाएंगे अथवा जलमग्न हो जाएंगे। इन सबको नियमित करने के लिए, आपको भद्राचलम-राजामुंदरी नहर खंड की संभावनाओं की तलाश करनी होगी।

अतः, कानूनी और वित्तीय दृष्टि से भी बहुत कुछ करने की आवश्यकता है। इसके लिए वाटर यूजर्स एसोसिएशनों और राज्य सरकार को संयुक्त रूप से कार्य करना होगा। यदि कभी अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण इस कार्य से जुड़ता है, तो राज्य सरकार और इन एसोसिएशनों की भूमिका क्या होगी? इस विषय को स्पष्ट किया जाना चाहिए। जो भी हो, मैं इस विधेयक का पुरजोर समर्थन करता हूँ और मैं अनुरोध करता हूँ कि इसमें संशोधन किया जाए।

[हिन्दी]

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर): महोदय, आज राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2006 जिसमें नहरों, कालूवेली जलाशय, काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड शामिल हैं, पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस विधेयक में इन खंडों को राष्ट्रीय जलमार्गों में शामिल करने, उसकी घोषणा करने तथा उनके मेंटिनेंस आदि का भार वहन करने का प्रावधान है। मैं इस विधेयक का पूरा समर्थन करता हूँ।

महोदय, आज जलमार्गों के विकास को एक विकल्प के रूप में बहुत आशा भरी निगाहों से देखा जा सकता है क्योंकि सड़क मार्गों के निर्माण की कॉस्ट बहुत अधिक आती है और उनकी सीमाएं भी हैं। जलमार्ग अपेक्षाकृत सस्ते एवं आम जनता को रोजगार देने वाले माध्यम हैं। गरीबों के लिए उसमें बहुत स्कोप है तथा रोड पर जो प्रेशर है, ट्रैफिक डेंसिटी जिस तरह से बढ़ रही है, उसका घटाने का यह अच्छा माध्यम बन सकता है। जलमार्गों के माध्यम से सामान की भी दुलाई हो सकती है और पब्लिक ट्रांसपोर्ट भी बनाया जा सकता है। इस विधेयक का मैं समर्थन करते हुए यह कहना चाहता हूँ कि इससे पहले 1985 के अधिनियम के हिसाब से राष्ट्रीय जलमार्गों का अधिग्रहण किया गया, उसमें इलाहाबाद से हल्दिया तक के जलमार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग का दर्जा दिया गया था। इस जलमार्ग का एक प्वाइंट

[अनुवाद]

पटना में भी है। पटना और बिहार के आस-पास बहुत पोटेशियल है, वहां रोड की स्थिति भी काफी लंबे समय से बहुत अच्छी नहीं रही है। हल्दिया पोर्ट वहां से सबसे नजदीक पड़ता है। यदि इस राष्ट्रीय जलमार्ग को विकसित किया जाए और मेटिन किया जाए तो वहां इससे बहुत स्कोप है। शुरुआत में तो प्वाइंट और पोर्ट जरूर बनाए गए, लेकिन वहां ड्रेजिंग की कमी की वजह से बाधाएं आती रही हैं। इस जलमार्ग को पूरी तरह से क्लियर कराने की आवश्यकता है। इसके माध्यम से वहां से भारी मात्रा में सामान का ट्रांसपोर्टेशन हल्दिया पोर्ट तक हो सकता है। इलाहाबाद से हल्दिया तक जिनते भी प्वाइंट्स बनाए गए हैं, उनसे लिफ्टिंग एवं डिलीवरी हो सकती है और वहां से कृषि उत्पाद जैसे सब्जियां, फल, दूध इत्यादि, जो भारी मात्रा में बर्बाद होते हैं, को रास्ते में पड़ने वाले पश्चिम बंगाल के उन क्षेत्रों तक ले जाया जा सकता है जहां उन पर आधारित उद्योग स्थापित हैं।

इसके साथ-साथ पटना शहर की सारी सड़कों पर ट्रैफिक डेंसिटी इतना ज्यादा है कि एक वैकल्पिक यातायात व्यवस्था के रूप में पानी का जहाज शुरू किया जा सकता है, जो बिहार के लिए बहुत लाभकारी हो सकता है। यह जहाज 25-30 किलोमीटर सड़क के लोड को कम कर सकता है तथा इसके द्वारा सामान भी ढोया जा सकता है। आज पूरे देश में ट्रांसपोर्ट की व्यवस्था यूपीए सरकार द्वारा दुरुस्त की जा रही है, रेलवे में ट्रांसपोर्ट के लिए डैडीकेटेड कोरीडोर बनाये जा रहे हैं, जिसका बहुत भारी असर एफीशिएंसी पर पड़ने वाला है। पहले 15 दिनों में सामान मुम्बई से दिल्ली आया करता था, अब वह सामान एक-दो दिन में ही आ जाएगा और इसमें भाड़ा भी कम लगेगा। इसी तरह से राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करके, उसके मैनेटेनेंस, उसके इंफ्रास्ट्रक्चर का भार वहन करके सरकार अच्छा काम करेगी क्योंकि यह काम किसी एक राज्य के बूते की बात नहीं है। ऐसा करके यूपीए की सरकार पूरे देश में यातायात व्यवस्था को दुरुस्त करने की दिशा में एक अच्छा कदम बढ़ा रही है। इसलिए माननीय मंत्री बालू जी को हम अपनी पार्टी की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं। राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास के साथ ड्रेजिंग भी की जाए तो बाढ़ की समस्या पर कुछ हद तक अंकुश लग सकता है। हमारी बहुत सारी नदियों के तलछट में बालू और मिट्टी का जमाव हो गया है जिसके कारण उनकी जल ग्रहण क्षमता कम होती जा रही है और पानी किनारों को तोड़कर कृषि भूमि में बाढ़ की स्थिति पैदा कर रहा है। इसलिए ड्रेजिंग को भी विकास के एजेंडा में रखा जाए। पूरी नदियों को जोड़ने की बात जब होगी तो यह राष्ट्रीय जलमार्ग आने वाले दिनों में रेल की भूमिका पूरे देश में निभाएंगे। चाहे पब्लिक ट्रांसपोर्ट का मामला हो या गुड्स ट्रांसपोर्ट का मामला हो, ये राष्ट्रीय जलमार्ग राष्ट्रीय महत्व के होंगे। इन्हीं शुभकामनाओं के साथ हम इन दोनों बिलों का समर्थन करते हैं।

श्री एस.के. खारबेगवन (पलानी): आपका धन्यवाद। सर्वप्रथम, मैं माननीय मंत्री श्री टी.आर. बालू को इन दो महत्वपूर्ण विधेयकों को लाने के लिए मुबारकबाद देना चाहता हूँ जिनका उद्देश्य देश में जलमार्गों का विकास करना है।

अंतर्देशीय जल परिवहन सस्ता, ईंधन प्रभावी और रोजगारोन्मुखी परिवहन है। जैसा कि संसद द्वारा जःनून बनाकर घोषणा की गई है, संघ सरकार की भूमिका अंतर्देशीय जलमार्गों, जिन्हें राष्ट्रीय जलमार्ग कहा जायेगा, पर पोत परिवहन और नौ परिवहन को विनियमित करना है। घोषित जलमार्गों के अलावा, शेष को संबंधित राज्य सरकारों को सौंपा गया है।

वर्तमान विधेयक ब्राह्मणी-खारूआ-धामरा नदी प्रणाली के तलचर-धामरा खण्ड, पूर्वी-तट नहर के गोखली-चरबतिया खण्ड, माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों के मंगलगाड़ी-पारादीप मार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित करने का मार्ग प्रशस्त करता है। प्रस्तावित जलमार्ग की लम्बाई पश्चिम बंगाल और उड़ीसा राज्यों में 623 किलोमीटर है। उपरोक्त खण्डों में वर्तमान जलमार्ग पोत परिवहन और नौपरिवहन के लिए उपयुक्त नहीं है।

अतः, नदी-डेल्टा क्षेत्रों और नहरों के तल को और गहरा तथा चौड़ा करके सुरक्षित और सुविधाजनक पोत परिवहन प्रचालनों के लिए अवसंरचना का विकास करना आवश्यक है। इसी प्रकार नहरों और कालुवेली जलाशय के काकीनाडा-पांडिचेरी मार्ग गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजमुंदरी खण्ड तथा कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा मार्ग को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जाने का प्रस्ताव है। निर्माणाधीन जलमार्ग में आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु राज्यों और पांडिचेरी में कुल 1095 किलोमीटर लंबे नदी और नहर खंड शामिल हैं। इसके विकास कार्य की अनुमानित लागत 542 करोड़ रुपए है।

प्रस्तावित अवसंरचनात्मक विकास कार्यों को चरणबद्ध ढंग से कुछ वर्षों की अवधि के भीतर पूर्ण किए जाने की योजना है। यह अवधि बहुत लंबी है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए कदम उठाएं।

आर्थिक उदारिकरण की नीति के साथ ही भारत सरकार ने पत्तन विकास हेतु निजी क्षेत्रों को पहले ही स्वीकृति प्रदान कर दी है। अभी तक 4242 करोड़ रु. के निजी निवेश वाली 15 परियोजनाएं चालू हो चुकी हैं और 5 परियोजनाएं पहले ही कार्यान्वित हो चुकी हैं। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इन खंडों में नौवहन हेतु निजी भागीदारी को अनुमति दी जानी चाहिए। इससे सेवाओं में वृद्धि होगी और साथ ही बेरोजगार युवकों को

[श्री एस.के. खारवेनथन]

रोजगार के अवसर प्राप्त होंगे। इसके अतिरिक्त, मैं इस सम्माननीय सभा के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि केवल एक बिलियन टन कि.मी. नौभार परिवहन सड़क की तुलना में अन्तर्देशीय जलमार्ग को होने पर 30 करोड़ रु. के तेल की बचत होगी और एक कि.मी. जल मार्ग विकसित करने पर औसतन 0.5 करोड़ रु. प्रति कि.मी. वही रेल और सड़क पर 4 से 6 करोड़ रु. लागत आती है।

दूसरा महत्वपूर्ण पहलू जो मैं इस सम्माननीय सभा के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि वह उपर्युक्त खंडों पर तेल प्रदूषण के बारे में हैं। सरकार को ऐसे कदम उठाने चाहिए ताकि सभी टर्मिनलों पर प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाए जा सकें और नदी पर्यावरण को सुरक्षित रखा सके। मंत्रालय को दिन और रात में नौवहन हेतु सभी आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने हेतु सभी कदम उठाने चाहिए। इसके अतिरिक्त भारत सरकार को अन्य जलमार्गों को विकसित करने हेतु राज्यों को सभी सहायता मुहैया करनी चाहिए। केन्द्र में यूपीए सरकार के सत्ता में आने के पश्चात हमारे माननीय मंत्री श्री बालू जी द्वारा 15 राज्यों में जलमार्ग विकसित करने हेतु 52.84 करोड़ रु. पहले ही आवंटित किए जा चुके हैं।

देश में काफी संख्या में जलमार्ग उपलब्ध हैं और वे विभिन्न राज्य सरकारों के नियंत्रण में हैं। भारत सरकार को परिवहन और पर्यटन हेतु जलमार्ग विकसित करने के लिए राज्य सरकारों को पर्याप्त निधि आवंटित करने के लिए आगे आना चाहिए।

अंतर्देशीय जल परिवहन सबसे पुराना और सबसे सस्ता परिवहन का साधन है। परन्तु दुर्भाग्यवश हम इसका विकास करने में असफल रहे हैं। अभी तक हम इनका उचित प्रयोग करने में सफल नहीं रहे हैं जिसके कारण उनकी उपेक्षा होती रही है। सुलभ नौवहन हेतु पर्याप्त अवसंरचना सुविधाओं की कमी के कारण से अविकसित रह गये हैं। यदि पोत परिवहन मंत्रालय इस विषय पर गंभीर है, तो उसे इस क्षेत्र में निजी क्षेत्र की भागीदारी को स्वीकृति देनी चाहिए। स्थायी समिति ने भी संयुक्त उद्यम की भागीदारी की सिफारिश की है।

स्थायी समिति ने वाहनों के बारे में अनुसंधान और विकास और दिन-रात नौवहन और अंतर्देशीय जल परिवहन के विकास हेतु अर्थक्षम मार्गों पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता पर बल दिया। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मुद्दे पर ध्यान दें।

सरकार को इन जल मार्गों में चलने वाले वाहनों को उचित मरम्मत और निरंतर सेवा सुविधाएं प्रदान करने पर ध्यान देना चाहिए। स्थायी समिति ने स्पष्ट रूप से परिवहन के विभिन्न

साधनों में समन्वय स्थापित करने हेतु अंतर्देशीय जलपरिवहन, तटीय नौवहन, नागरिक उड्डयन, सड़क परिवहन और राजमार्गों को शामिल कर समेकित परिवहन नीति हेतु रोड मैप तैयार करने की सिफारिश की है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे इस पहलू पर विचार करें।

महोदय, अंत में मैं तमिल भाषा के महान कवि सुब्रह्मण्यम भारती की कुछ पंक्तियां उद्धृत करना चाहूंगा।

“कंगई नदीपुरथु कोडुमई पंडम
कावेरी वेटविलाईकु मरुगुलवम”

इसका अर्थ है कि हम गंगा क्षेत्र के गेहूँ से कावेरी क्षेत्र में उगाए जाने वाले पुष्पों का विनिमय कर सकते हैं। दो महत्वपूर्ण विधेयक प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ और उनका स्वागत करता हूँ।

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, मैं ऐसा विधेयक पुरःस्थापित करने के लिए माननीय मंत्री, श्री बालू जी को बधाई देता हूँ। वास्तव में पिछले बजट सत्र के पश्चात् से ही बड़ी उत्सुकता से मैं यह प्रतीक्षा कर रहा था कि इस विधेयक पर चर्चा कब होगी और मुझे इस पर कब बोलने का अवसर मिलेगा। ऐसा इसलिए हो रहा था क्योंकि इसमें मेरा निर्वाचन क्षेत्र शामिल है और इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र विशेष रूप से पूर्वी तट नहर से अपार सम्भावनाएं हैं। मैं गेऊनखली और चरबतिया खंड जो पश्चिम बंगाल और उड़ीसा से होकर गुजरता है के बारे में बात कर रहा हूँ। अर्थात् बालासोर जिला जहां से मैं आता हूँ के बारे में बात कर रहा हूँ।

ब्रिटिश शासन के दौरान, यह नहर आरम्भ की गई थी और यह उस समय एक बड़ा जल मार्ग था। उस समय कोलकाता से बालासोर के बीच कोई सड़क मौजूद नहीं थी। उस समय यहां घना जंगल था और यह डाकुओं का क्षेत्र था और कोलकाता से बालासोर आना जो कि लगभग 200 कि.मी. दूर है सम्भव नहीं था। यह जलमार्ग अथवा पूर्वी तट नहर जो कोलकाता और बालासोर के बीच यातायात का एक मात्र साधन था मैं वहीं से आता हूँ। इसलिए मुझे प्रसन्नता है कि सरकार इस पुरानी परियोजना और पूर्वी तट नहर के पुनरुद्धार पर कार्य कर रही है।

मैं इस परियोजना के कार्यान्वयन में आने वाली कुछ बाधाओं के बारे में बताना चाहता हूँ जिससे कि माननीय मंत्री महोदय इसके बारे में जान सकें और वे इस परियोजना के शीघ्र कार्यान्वयन हेतु सरकार के माध्यम से कतिपय कार्यक्लाप आरम्भ कर सकें।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि आजकल बालासोर जिले से होकर गुजरने वाली पूर्वी तटीय नहर के अधिकार भागों पर विभिन्न लोगों द्वारा कब्जा कर लिया गया है। कुछ स्थानों पर तटीय क्षेत्रों में हो रहे झींगा पालन के कारण नहर का कोई अस्तित्व नहीं है। अधिकांश लोग जिनके पास आधा एकड़ जमीन थी उन्होंने गुजरने वाली नहर के खंड की तीन से चार एकड़ जमीन पर भी कब्जा कर लिया है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि भू-माफिया द्वारा जिस भूमि पर कब्जा कर लिया गया है, झींगा पालन के माध्यम से जो लोग काफी पैसा कमा रहे हैं उसे राज्य सरकार द्वारा वापस लिया जाना चाहिए। इस संबंध में राज्य सरकार को कठोर कार्रवाई करनी चाहिए।

अब मैं तटबंधों की मरम्मत के बारे में कहना चाहता हूँ। अधिकांश जगहों पर कोई भी तटबंध नजर नहीं आता। अतः उन क्षेत्रों को फिर से विकसित किया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री श्री बालू जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि दोनों तरफ के तटबंधों को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत विकसित किया जाए इसके वहां के लोगों को शीघ्र ही यातायात सुविधा का लाभ मिलेगा। अतः दोनों तरफ के तटबंधों को प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के रूप में विकसित किया जाए।

तीसरी बात इसके बाढ़ रोकने में भी ये तटबंध सहायक होंगे। यदि इन्हें विकसित किया जाता है तो बाढ़ के पानी को धान के खेतों और ग्रामीण क्षेत्रों में प्रवेश करने से रोका जा सकेगा। इसे विकसित किया जाना चाहिए और इस नहर के माध्यम से पानी की निकासी हो सकेगी। अनेक स्थानों पर किसानों ने क्रास बांध बाध दिए हैं। उन्होंने ऐसी ही अनेक समस्याएं खड़ी कर दी हैं। जिसके कारण वहां जल निकासी की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। इसलिए यदि नहर खोदी जाती है तो इससे उचित जल निकासी की सुविधा भी उपलब्ध कराई जा सकती है। इससे प्रत्येक वर्ष बाढ़ से होने वाली जान और माल की हानि से भी लोगों को बचाया जा सकता है। मैं मंत्री महोदय जी से अपील करना चाहता हूँ कि नहर की खुदाई करते समय नहर के ऊपर छोटे-छोटे पुलों का भी निर्माण कराया जाना चाहिए क्योंकि नियमित अंतराल में पशुओं को भी नहर के पास जाना होता है तथा लोगों को भी अपने पशुओं, बैलों और गावों के साथ खेती हेतु अपने धान के खेतों में आना-जाना पड़ता है। अतः इन सभी कार्यों को सुनियोजित ढंग से किए जाने की आवश्यकता है। अन्यथा भविष्य में ऐसा होगा कि जो भी इसे पार करना चाहता है, गांव के सामने से, उसे पुल नहीं तटबंध बांधने होंगे। इस प्रकार लोगों द्वारा जल का रास्ता रोक दिया जाएगा। इसलिए इसे सुनियोजित ढंग से किया जाना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि उन्हें वहां मोरियों का निर्माण करना चाहिए ताकि समुद्र का खारा पानी धान के खेतों में प्रवेश न कर पाए जिससे धान की खेती को नुकसान हो सकता है। यदि आप दरवाजे वाली मोरियां बनाते हैं तो इससे समुद्र की ओर से आने वाले पानी को रोका जा सकता है और बाढ़ के जल की निकासी के लिए इसे खोला जा सकता है। यदि आप दरवाजे वाली मोरियों की सुविधा प्रदान करते हैं तो इससे लोगों को काफी सुविधाएं प्राप्त होंगी।

अंतिम बात वित्तीय ज्ञापन में यह बताया गया है कि इन सभी परियोजनाओं पर 1,526 करोड़ रु. की लागत आएगी और प्रतिवर्ष 59 करोड़ रुपए का अनुवर्ती व्यय होगा। यह अच्छी बात है कि इतनी निधि उपलब्ध करायी गई है। उद्देश्यों और कारणों के कथन से मुझे यह पता लगा है कि राज्य सरकारों के पास धन की कमी है। हकीकत में धन की कमी है। केन्द्र सरकार द्वारा इन परियोजनाओं को आरम्भ किया जाना चाहिए, इन परियोजना जिसमें इतना धन लगा है को कार्यान्वयन करने हेतु राज्य सरकारों के पास आवश्यक निधि नहीं है। यह अच्छी बात है कि उन्होंने इसके लिए धन उपलब्ध कराया है।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए समय-सीमा निर्धारित करें। इन परियोजनाओं को कार्यान्वित करने हेतु उन्हें एक समय-सीमा निर्धारित करनी चाहिए। अन्यथा यह मात्र कागजी कार्रवाई बन कर रह जाएगा और उनको बिल्कुल भी कार्यान्वयन नहीं किया जा सकेगा।

समय-सीमा निर्धारित करने, कुछ पुल बनाने, मोरी वाले गेटों का निर्माण करने, तटबंधों की मरम्मत करने, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत दोनों तरफ के तटबंधों को विकसित करने, बाधाओं और अतिक्रमण को हटाने के सुझावों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन परियोजनाओं को शीघ्रतः कार्यान्वित कराया जाए।

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल): मैं माननीय मंत्री की सराहना करता हूँ क्योंकि उन्होंने सबसे महत्वपूर्ण विधेयक प्रस्तुत किया जिससे अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली में एक नए युग का सूत्रपात होगा। भारत में पहले से ही तीन राष्ट्रीय जलमार्ग हैं जिसमें 2,921 किलोमीटर लंबा मार्ग शामिल है। इन मार्गों में से गंगा-भागीरथी-हुगली नदी प्रणाली का इलाहाबाद-हल्दिया मार्ग राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 1 है, ब्रह्मपुत्र नदी का 891 किलोमीटर लंबा सादिया-धुबरी मार्ग राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 2 है; और 205 किलोमीटर लंबी चंपाकारा नहर और उद्योगमंडल नहर सहित पश्चिमी तट का कोट्टापूरम-कोल्लम मार्ग राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 3 है। अब, हम निश्चित होकर यह कह सकते हैं कि हमारे पास दो और राष्ट्रीय

[श्री अधीर चौधरी]

जलमार्ग हैं। इसका अर्थ है कि हम पांच राष्ट्रीय जलमार्गों का लाभ उठा पाएंगे। परंतु हमें थोड़ा आत्मविश्लेषण करना होगा कि क्या कुछ जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित करने से वांछित उद्देश्य की पूर्ति हो जाएगी। भारत एक ऐसा देश है जिसे प्रकृति ने बहुत सी नदियां दी हैं। अतिप्राचीन काल में ही जब मनुष्य ने तैरने के चमत्कारी साधन की खोज की तभी से जल परिवहन की साहसिक यात्रा आरंभ हुई।

महोदय, मिश्र, चीन और भारत के इतिहास में हम देखते आए हैं कि प्राचीन काल में हमारे पूर्वज भी परिवहन के माध्यम के रूप में जल परिवहन का प्रयोग करते थे। महोदय, हमारे देश में जलमार्ग का विशाल क्षमता के बावजूद भी यथा, हम देश में 14,500 किलोमीटर लंबे जलमार्ग के बहुत नगण्य हिस्से का दोहन करने में सक्षम हो पाए हैं।

महोदय, यदि आप पश्चिमी देशों और अपने पड़ोसी देश बांग्लादेश में भी जल परिवहन को देखेंगे तो हम पाएंगे कि नीदरलैंड, अमेरिका, जर्मनी, चीन और बांग्लादेश ने काफी बड़ी अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली विकसित कर ली है। उदाहरण के लिए नीदरलैंड में अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली देश की 46 प्रतिशत अंतर्देशीय माल ढुलाई का कार्य करती है। बांग्लादेश जो कि एक गरीब देश भी है वहां भी 32 प्रतिशत अंतर्देशीय माल ढुलाई जल परिवहन द्वारा होती है। अमेरिका 14 प्रतिशत और चीन नौ प्रतिशत मालढुलाई करता है। परंतु, हमारी बहु-माध्यम परिवहन प्रणाली में अंतर्देशीय जलमार्ग से माल ढुलाई इतनी नगण्य है कि माननीय मंत्री ने अपने प्रारंभिक भाषण में बताया है कि अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली एक प्रतिशत से भी कम है। जहां तक अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली का संबंध है, वास्तविक तथ्य यह है कि इस क्षेत्र में बहुत सी संभावनाओं के बावजूद भी, हम ईंधन दक्षता, पर्यावरण-अनुकूलता और अन्य पहलुओं के संदर्भ में इस विशाल क्षमता और इस विशाल लाभप्रद क्षेत्र का दोहन करने में पूरी तरह विफल रहे हैं।

महोदय, सर्वप्रथम मैं सरकार से जो कहना चाहता हूं वह यह है कि हमें निजी क्षेत्र को कुछ लाभप्रद प्रोत्साहन देना चाहिए ताकि वे अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली की ओर आकृष्ट हो सकें। महोदय, केवल सरकार के प्रयास से हम वांछित लक्ष्य की प्राप्ति नहीं कर सकते और निजी क्षेत्र का ध्यान आकृष्ट करने के लिए सरकार को यात्रामार्गों, नौपरिवहन हेतु सहायक व्यवस्था के संदर्भ में अवसरचर्चात्मक सुविधाओं का विकास करने के लिए और अधिक निधियों का निवेश करना चाहिए क्योंकि अधिकांश जलमार्ग उथले और संकरे जलमार्गों की समस्या से ग्रस्त हैं।

महोदय, आपको यह जानकर हैरानी होगी कि ईंधन दक्षता के संदर्भ में, यह अनुमान लगाया गया है कि अंतर्देशीय जलपरिवहन

द्वारा एक लीटर ईंधन से 105 टन प्रति किलोमीटर का संचलन किया जा सकता है। जबकि इतनी ही मात्रा में ईंधन से रेल द्वारा केवल 85 टन प्रति किलोमीटर और सड़क द्वारा 24 टन किलोमीटर का संचालन किया जा सकता है। हवाई मार्ग से यह औसत और भी कम है। इसलिए, जल परिवहन द्वारा एक टन सामग्री का संचलन करने के लिए हमें केवल 29 पैसे का व्यय करना होगा। सड़क परिवहन के लिए यह व्यय एक रुपया है। रेल परिवहन के लिए यह व्यय 69 पैसे है।

हमारी प्रकृति ने अंतर्देशीय जल परिवहन के लिए स्वयं अभियांत्रिकी कार्य कर दिया है। इसलिए, इस क्षेत्र में विशाल क्षमता है। अंतर्देशीय जलमार्ग के विकास की लागत इसके समकक्ष रेलमार्ग या फोर-लेन एक्सप्रेस मार्ग के विकास की लागत का 5 से 10 प्रतिशत होती है। क्या आप कल्पना कर सकते हैं कि रेलमार्ग के समकक्ष केवल 5 प्रतिशत का व्यय करके, हम अपने जलमार्गों का विकास कर सकते हैं?

जहां तक रख-रखाव लागत का संबंध है, अंतर्देशीय जलमार्ग के रख-रखाव की लागत समकक्ष सड़क मार्ग के रख-रखाव की लागत का केवल 20 प्रतिशत होती है। इसलिए, यह कहना गलत न होगा कि हम इस क्षमता का लाभ उठा रहे हैं। तथापि, हम इस क्षमता का दोहन करने में विफल रहे हैं। वास्तव में हम विरोधाभासी स्थिति में फंस गए हैं। इसलिए, हाल के वर्षों में विभिन्न मंच और समितियां सरकार से तटीय, अंतर्देशीय और परिवहन के अन्य साधनों को शामिल करते हुए एक एकीकृत परिवहन नीति बनाने की सिफारिश कर रही हैं। सरकार, पहले ही अंतर्देशीय जल नीति का अनुमोदन कर चुकी है, सरकार राज्य सरकारों को भी रियायतें का प्रस्ताव दे रही है। जैसा कि माननीय मंत्री अपने प्रारंभिक भाषण में बता चुके हैं। राज्य सरकारों हेतु सहायता प्रतिमान को वर्ष 2002-03 में संशोधित किया गया था। अब अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली के विकास के लिए योजना के अंतर्गत सिविकम सहित राज्यों को 100 प्रतिशत का अनुदान दिया गया है और अन्य राज्यों को 90 प्रतिशत का अनुदान दिया गया है।

जहां तक अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली का संबंध है, हम जानते हैं कि पूरे असम राज्य में बाढ़ की संभावना रहती है। असम में सर्वाधिक लंबा नदी मार्ग उपलब्ध है जो 4000 किलोमीटर से भी अधिक लंबा है। इसलिए, यदि हम असम क्षेत्र में उपयुक्त अंतर्देशीय जलमार्ग प्रणाली का विकास करने में समर्थ हो जाते हैं तो मेरे विचार से यह संपूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एक बड़ा लाभकारी कार्य होगा। इससे हमारी 'लुक ईस्ट पालीसी' में एक नया आयाम जुड़ेगा।

हम अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली के द्वारा पूर्वोत्तर और पश्चिम बंगाल को शामिल कर सकते हैं और इस संपूर्ण मार्ग को छोटा किया जा सकता है। इसके साथ आपार और वाणिज्य में भी बढ़ोत्तरी होगी। इसके अतिरिक्त, हम अपनी 'लुक ईस्ट पालिसी' की दिशा में आगे बढ़ पाएंगे, बशर्ते कि हम अपनी अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली का विकास करने के लिए पूर्ण रूप से गंभीर हों।

हमारे पास तीन राष्ट्रीय जलमार्ग हैं। अन्य तीन राष्ट्रीय जलमार्गों के प्रारंभ से पहले, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या हमने अपना लक्ष्य प्राप्त कर लिया है। यह दर्शाएगा कि क्या राष्ट्रीय जलमार्गों की आगे की जाने वाली घोषणा केवल कोरी बातें होंगी या वास्तव में हमारे देश का उद्देश्य होंगी।

महोदय, मैं यहां कुछ कार्गो संबंधी आंकड़े प्रस्तुत कर सकता हूँ। वर्ष 2002-03 में 319.82 टन किलोमीटर कार्गो का परिवहन किया गया, वर्ष 2003-04 में यह 321.17 टन किलोमीटर हो गया, परंतु वर्ष 2004-05 में यह घटकर 242.23 टन किलोमीटर हो गया। इसलिए, तीन राष्ट्रीय जलमार्गों की घोषणा के बाद भी हम उनके द्वारा संचालित किए जा रहे कार्गो में कमी का रुझान देख रहे हैं। इसलिए, केवल राष्ट्रीय जलमार्गों की घोषणा हमारी जनता की आकांक्षाओं को पूरा नहीं करेगी।

महोदय, मुझे थोड़ा संशय है और मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री मेरा संशय दूर करें। काकीनाडा-पांडिचेरी नहर मार्ग के संबंध में वित्तीय ज्ञापन में उल्लेख किया गया है कि उक्त विकास पर होने वाला अनुमानित व्यय 542 करोड़ रुपए होगा जो अनावर्ती स्वरूप का होगा और जलमार्गों तथा टर्मिनलों के रख-रखाव के लिए 11 करोड़ रुपए का व्यय आवर्ती स्वरूप का होगा। यहां यह भी बताया गया है कि वर्ष 2011-12 तक प्रस्तावित राष्ट्रीय जलमार्ग के पूर्ण विकास के बाद अंतर्देशीय जल परिवहन यातायात से 6.42 मिलियन टन के परिवहन किए जाने की संभावना की परिकल्पना की गई है। परंतु, पूर्वी तट नहर के जियोनखली-चरबतिया मार्ग से संबंधित अन्य वित्तीय ज्ञापन में यह उल्लेख किया गया है कि वर्ष 2016-17 तक प्रस्तावित राष्ट्रीय जल मार्ग का पूर्ण विकास होने के बाद अंतर्देशीय जल परिवहन यातायात से 18.07 मिलियन टन का परिवहन किए जाने की संभावना परिकल्पित की गई है। इसके अलावा यह उल्लेख किया गया है कि उक्त विकास के संबंध में 1,526 करोड़ रुपए के व्यय का अनुमान लगाया गया है जो अनावर्ती स्वरूप का होगा।

इसलिए, मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या 1526 करोड़ रुपए की यह समेकित धनराशि दोनों राष्ट्रीय जलमार्गों के लिए है या यह धनराशि केवल पूर्वी तट नहर के जियोनखली-चरबतिया मार्ग से संबंधित है और 542 करोड़ रुपए की अन्य

धनराशि काकीनाडा-पांडिचेरी नहर मार्ग से संबंधित है क्योंकि यदि हम इन दोनों धनराशियों को जोड़ देते हैं तो यह 2,068 करोड़ रुपए की बड़ी धनराशि हो जाएगी।

यह विधेयक लाने के लिए मैं, पुनः हमारी सरकार की सराहना करता हूँ क्योंकि इस संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली के विकास पर बल देने में विशेष रुचि ली है। क्योंकि जैसा कि हम जानते हैं कि जब हमारे देश की अर्थव्यवस्था, व्यापार और वाणिज्य में वृद्धि हो रही है तो निस्संदेह हम अपने विद्यमान परिवहन साधनों में गंभीर कठिनाई का सामना कर रहे हैं। इसलिए, हमें परिवहन के अन्य अवसरों की आवश्यकता है और इस संबंध में, मेरे विचार से अंतर्देशीय जलमार्ग हमारे देश में परिवहन का आदर्श साधन बन सकता है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री बालू जी के मंत्रालय के अंतर्गत हम अंतर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र में विशेष स्थान बना पाएंगे ताकि हम, कम से कम, अपने निर्धन पड़ोसी देश बांग्लादेश की बराबरी कर सकें।

इन शब्दों के साथ, मैं यह विधेयक लाने के लिए हमारे माननीय मंत्री की सराहना करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2006 का समर्थन करता हूँ। हमारे लोक सभा संसदीय क्षेत्र से लगे हुए क्षेत्र में कालपीनगर है, वहां ब्रिटिश सरकार के समय में कोलकाता के लिए माल ढोया जाता था। साथ ही हमारी यमुना नदी है, जो दिल्ली से आगरा, इटावा, औरिया और कालपी होते हुए जाती है। कालपी में एक बहुत बड़ा स्टेशन और बंदरगाह था, वहां हमारे बुंदेलखंड का सारा माल, चाहे हमीरपुर, जालौन या इटावा हो, हर जगह का सामान वहां इकट्ठा करके कोलकाता के लिए जाता था। ब्रिटिश सरकार के बाद जब देश स्वतंत्र हुआ तो उसके बाद भी यह जलमार्ग प्रयोग होता रहा, लेकिन अब यह मार्ग बंद हो गया है।

सभापति महोदय, आज की स्थिति में हम लोग देखते हैं कि रोड के द्वारा माल भेजने का खर्च सबसे ज्यादा है। हमें जब कोई खाद्य पदार्थ रेल द्वारा कोलकाता भेजना हो तो हम लोगों को रेलवे की बोगियां प्राप्त नहीं होती हैं, उस दृष्टिकोण से हमारा जो बुंदेलखंड और आसपास के क्षेत्रों का माल है, वह कोलकाता तथा अन्य जगहों पर नहीं पहुंच पाता है। हम चाहते हैं कि जो जलमार्ग पूर्व में यमुना नदी में था, उसे पुनः बनाया जाए और जो कालपी नगर में बंदरगाह था, उसे भी वहां बनाया जाए, जिससे वहां के क्षेत्रवासियों को रोजगार मिल सके और बेरोजगार युवकों को अपने जीवनयापन का साधन प्राप्त हो सके, क्योंकि जलमार्ग ही एक

[श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा]

सबसे सस्ता परिवहन है। हम चाहते हैं कि इसमें चिन्ता की जाए और इसमें कुछ न कुछ कार्य किया जाए, जिससे हम लोग यमुना नदी से माल ढो कर कोलकाता तक और उसके अलावा उससे आगे भी ले जा सकें ताकि हमारे क्षेत्रवासियों को कम पैसों में इस जलमार्ग की सुविधा प्राप्त हो सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु (राजापुर): महोदय, धन्यवाद। संसद में जिस विधेयक पर अब चर्चा की जा रही है वह राष्ट्रीय जलमार्ग प्राधिकरण का गठन किये जाने के बारे में है। मैं सभा को यही याद दिलाना चाहता हूँ कि जब 1857 में भारत पहला स्वतंत्रता संग्राम लड़ रहा था और भारत ने उस महान घटना की 158वीं वर्षगांठ मनायी है, उस समय ईस्ट इंडिया कंपनी का मुख्यालय कलकत्ता में था। हमारी स्वतंत्रता की लड़ाई कानपुर से शुरू हुई थी। कंपनी ने लड़ाई लड़ने और उस युद्ध को रोकने के लिए सिपाहियों को जलमार्ग के माध्यम से पूर्व से उत्तर में भेजा था।

वास्तव में, काफी लंबे समय में समस्त माल की आवाजाही, समस्त व्यापार भारत की इन बड़ी नदियों से होता था। अतः जलमार्ग कोई नई अवधारणा नहीं है जिससे हम अब ईजाद कर रहे हैं। जलमार्ग काफी लंबे समय से अस्तित्व में है। परन्तु, दुर्भाग्यवश, अत्यधिक लापरवाही के कारण हम उनका उतने प्रभावी रूप से उपयोग न कर सके जितना कि हम पिछले कई वर्षों में कर सकते थे।

दुर्भाग्यवश, हमने इसकी उपेक्षा की और हम इसकी कीमत चुका रहे हैं। हमने सड़कों का निर्माण किया है देश में वायु प्रदूषण हो रहा है। हमने रेल नेटवर्क विकसित किया जो कि देश के बेहतर वनों में से होकर बनाया गया। यह भारत की पहली वन नीति थी जिसे ब्रिटिश काल के दौरान बनाया गया था। परन्तु एक वन-विरोधी नीति भी थी जिसके तहत वनों को काटा गया, चाय बागान लगाए गये और रेल नेटवर्क स्थापित करके तथाकथित आधारभूत संरचना सृजित की गई।

परन्तु, मैं अत्यधिक प्रसन्न हूँ कि अब हम मूल में वापस जा रहे हैं। हम वहाँ पर जा रहे हैं जहाँ से हमने वास्तव में शुरूआत की थी और अब हम देश के लिए जलमार्ग सृजित करने का प्रयास कर रहे हैं। हमारा यह मानना है कि यह पर्यावरण अनुकूल है। यह किफायती होगा। प्रचालन के मामले में इस पर कम लागत आएगी। यह ऐसे क्षेत्रों से गुजरेगा जो अन्यथा स्थलरुद्ध हैं। उनके पास समुद्र नहीं है जैसा कि अन्य के पास है, इसलिए वे वास्तव में उतनी तरक्की और प्रगति नहीं कर सकते जितनी कि तटीय क्षेत्र

कर सकते हैं। अतः, यह एक स्वागत योग्य कदम है कि मंत्री जी ऐसा करने का प्रयास कर रहे हैं।

मैं मंत्री जी से केवल अनुरोध करना चाहता हूँ कि दुर्भाग्यवश भारत सरकार में जहाजरानी मंत्रालय इस विशेष विषय को देखता है। कुछ अन्य मंत्रालय भी हैं। जल से संबंधित कार्य जल संसाधन मंत्रालय के अंतर्गत आते हैं, जल विद्युत पैदा करने हेतु जल से संबंधित कार्य विद्युत मंत्रालय के अंतर्गत आते हैं, हम किस प्रकार सिंचाई कर सकते हैं इसका पता लगाने के लिए जल से संबंधित कार्य कृषि मंत्रालय के अंतर्गत आते हैं, ग्रामीण क्षेत्रों में पेयजल प्रदान कराने हेतु ग्रामीण विकास मंत्रालय है, शहरी क्षेत्रों में पेयजल प्रदान कराने हेतु शहरी विकास मंत्रालय है, जल की गुणवत्ता से जुड़े मुद्दों से संबंधित कार्य पर्यावरण और वन मंत्रालय के अंतर्गत आते हैं, जल के माध्यम से स्वास्थ्य के मुद्दे से संबंधित कार्य स्वास्थ्य मंत्रालय के तहत आते हैं। निस्संदेह जल से संबंधित कार्यों को देखने के लिए योजना आयोग के साथ-साथ विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय भी हैं। समस्थानिक प्रौद्योगिकी से संबंधित कार्य परमाणु ऊर्जा मंत्रालय के अंतर्गत आते हैं जो जल से संबंधित कार्यों को भी देखते हैं। अतः ऐसे कई मंत्रालय हैं जो जल से संबंधित कार्यों को देखते हैं। अतः सभी मंत्रालय जल से संबंधित कार्यों को देखते हैं। अब जहाजरानी मंत्रालय इसके एक पहलू को देखने जा रहा है।

अतः, जब हम जलमार्ग विकसित कर रहे हैं तो मैं केवल यह उम्मीद करता हूँ और वास्तव में यह आशा करता हूँ कि जहाजरानी मंत्रालय इस बारे में योजना बनाते समय पूरे देश में जल क्षेत्र की समग्र आवश्यकताओं को ध्यान में रखेगा। अन्यथा, मुझे विश्वास है कि ऐसा ही होगा जैसा कि देश के कुछ शहरों में सड़कों के मामले में होता है। एक तार (केबल) है जिसे टेलीफोन कंपनी द्वारा बिछाया जाता है। इसलिए, वे सड़क खोदते हैं। इसके बाद, कोई और आता है और कहता, "अब मैं अपनी बिजली की तार बिछा रहा हूँ।" इसलिए, वे सड़क को दोबारा खोदते हैं। एक तीसरी एजेंसी है जो अब सड़कों का नवीकरण करना चाहती है, इसलिए वह सड़क को पुनः खोदती है। इसलिए, इन सड़कों का कई एजेंसियों द्वारा कई बार दुरुपयोग किया जाता है। मैं आशा करता हूँ कि जलमार्गों के साथ ऐसा नहीं होगा। मैं आशा करता हूँ कि आप सभी जल संसाधन मंत्रालयों की सभी आवश्यकताओं, जल से जुड़े सभी क्षेत्रों को एकजुट करेंगे और इस तरीके से जलमार्गों का निर्माण करने का प्रयास करेंगे जो की सभी की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे। महोदय, वास्तव में हम समेकित जल संसाधन प्रबंधन की अवधारणा को स्वीकार करते हैं। हम बहुउद्देशीय प्रयोजनाओं से संबंधित अवधारणा को भी स्वीकार करते हैं। अतः मैं आशा करता हूँ कि इसको समेकित करते समय आप सभी प्रासंगिक बातों पर भी ध्यान देंगे।

हाल ही में माननीय सभापति जी के गृह राज्य में भीषण बाढ़ आई थी। यह उनकी बड़ी समस्या थी। कोसी ने वास्तव में भयंकर रूप ले लिया था जिससे बहुत लोगों की जान चली गई। भारत में बाढ़ सामान्य घटना हो गई है। इसी के साथ, देश के कुछ अन्य भागों में लगातार सूखा पड़ रहा है। यह स्वर्णिम अवसर है, जब मंत्री महोदय देश के लिए जलमार्ग सृजित करने का प्रयास कर रहे हैं, वह सूखे और अकाल से निपटने के बारे में क्यों नहीं सोचते जो कि हमारे देश की मुख्य समस्या है। जल से संबंधित सभी विषयों को एक साथ रखकर उन पर विचार करना होगा। अन्यथा, जलमार्गों का निर्माण किया जाएगा और उसके लिए एक पृथक मंत्री होगा और वह अपनी स्वेच्छा से कार्य करेंगे। कृपया यह सुनिश्चित करें कि ऐसा न हो। मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ। इसके लिए आपको मेरी हार्दिक शुभकामनाएं।

[हिन्दी]

श्री गिरिधर गर्मांग (कोरापुट): सभापति जी, मैं दोनों बिलों का समर्थन इसलिए कर रहा हूँ, क्योंकि 22 साल के बाद ऐसे बिल आये हैं। ये बिल जो आये हैं, ये 1985 में आने थे, क्योंकि उस समय हमारे एक दोस्त मि. अराकल चेरमैन थे, उन्होंने एंटायर कंट्री की सारी रीवर्स, वैलीज और इनलैंड वायरवेज की स्टडी की थी। उनकी रिपोर्ट के मुताबिक 1985 में जो तीन बिल बन गये, उनमें से एक नेशनल इनलैंड वायरवेज का जो बिल है, उड़ीसा में वह उसी समय बनना था, लेकिन नहीं बन पाया। फिर वे चिल्का लेक गए। जितनी रिवर्स हैं, उनकी उन्होंने छानबीन की। जिस तरह का डेवलपमेंट टैंपो बढ रहा है, उसमें यह जस्टीफाई कर रहा है कि चार्जबल है। एक तो यह टेक्निकली वायबल है, फाइनेंशियली डेफेनटली फीजिबल होता है और सोशियली भी एक्सेटेबल है, क्योंकि इकॉनामिक डेवलपमेंट इसके साथ है।

मैं दोनों बिलों का समर्थन इसलिए करता हूँ, क्योंकि गोदावरी नदी में मेरे एरिया से पानी आता है, इसमें दोनों का लिंक होगा। ऐसा करके जहां-जहां रिवर है, जहां वायबल फीजिबल होगा। सब रिवर को तो नेशनल वाटर वे नहीं बना सकते, लेकिन जहां-जहां एग्जिस्टिंग है, उसको भी बनाएंगे, उसको छोड़कर जो तीन आलरेडी हैं, उसमें हमें एक्सपीरिएंस है कि किस ढंग से बनाना है, किस ढंग से करना है, उसी को मद्देनजर रखते हुए, दोनों बिल पास करके हम नेशनल वाटर वे करेंगे, तो मैं समझता हूँ कि इकॉनामिक डेवलपमेंट होगा और इसके साथ-साथ ट्रांसपोर्ट का जो कंपटीशन आ गया है, जो इंडिया में पहले नहीं था, अब एक्सेप्लट कम्युनिकेशन नेटवर्क कंपटीटिव मार्केट हो गया है, उसमें आपका नेटवर्क इंडियन इनलैंड वाटर-वे वे जरूर नया जीवन देगा।

उड़ीसा में जो नदियां हैं, वे कभी सूख जाती हैं और कभी उनमें पानी भर जाता है। पानी में तो आप स्टीमर चला सकते हैं

या बोट चला सकते हैं, लेकिन जिस नदी में पानी है ही नहीं, उसमें आप क्या करेंगे? इसलिए लिंकेज इस ढंग से हो कि यह मल्टीलेवल एप्रोच हो, इंटीग्रेटेड टाइप आफ डेवलपमेंट एप्रोच हो। हम इनीशिएट करते हैं। आप उसे इंप्लीमेंट लेवल पर इंटीग्रेट करिए, लेकिन एग्जीक्यूटिव लेवल पर जब फिर फर्दर इंटीग्रेट नहीं करेंगे, क्योंकि इंप्लीमेंटेशन और एग्जीक्यूशन दोनों अलग-अलग चीज हैं।

[अनुवाद]

इसका कार्यान्वयन विनियमन के माध्यम से किया जाएगा और आपके स्तर पर अथवा जिस भी स्तर पर यह आपके पास है, 'वाटर फार्मेशन' भारत सरकार द्वारा किया जाएगा परन्तु निष्पादन अभिकरण पूर्णतया अलग है। महोदय, निष्पादन क्षेत्र में किया जाएगा परन्तु फाइल केवल नीतिगत ढांचे के कार्यान्वयन के लिए प्रस्तुत की जाएगी। आप इन दोनों को कैसे जोड़ेंगे?

निश्चित रूप से राज्य सरकार इस मामले में सामने आ रही है। आपके विभाग और संबंधित राज्य सरकार के बीच समन्वय होना चाहिए। इन दो विभागों को मिलाया जाना चाहिए था वित्तीय तौर पर नहीं, परन्तु अन्य पहलुओं के संबंध में केन्द्र सरकार को राज्य सरकार की सहायता लेनी चाहिए थी।

इन शब्दों के साथ, मैं इन दोनों विधेयकों का समर्थन करता हूँ।

श्री बिक्रम केशरी देव (कालाहांडी): पूरे दिल से ... (व्यवधान)

श्री गिरिधर गर्मांग: 'हर्ट' तो ठीक है परन्तु कहीं न कहीं 'होल' है ... (व्यवधान)

महोदय, 22 वर्षों के पश्चात् अब हम इन दो नदियों को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित कर सकते हैं।

श्री बिक्रम केशरी देव: सभापति महोदय, मैं पोत परिवहन मंत्री द्वारा लाए गए इस विधेयक का पूरी तरह समर्थन करता हूँ और स्वागत करता हूँ क्योंकि यह सभी नदियों को एक दूसरे से जोड़ेगा और इससे सीधा सम्पर्क हो जाएगा।

नदियों को एक-दूसरे से जोड़ने की परियोजना संबंधी रिपोर्ट सभा पटल पर रखी गई थी और नदियों को आपस में जोड़ने से निश्चित रूप से अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण को बेहतर कार्यकरण के लिए प्रोत्साहन मिलेगा। अतः, महोदय, यह बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक है। चूंकि राज्यों के पास अंतर्देशीय जलमार्ग के विकास के लिए संसाधन नहीं हैं, यही उचित समय है कि केन्द्र अब इन

[श्री बिक्रम केशरी देव]

जलमार्गों को विकसित करने पर ध्यान दे रही है। आर्थिक रूप से यह एक व्यवहार्य परियोजना है। नदियों के मुख्यालय से यातायात करने से काफी ईंधन बचता है। आपको ईंधन पर निर्भर रहने की आवश्यकता नहीं और अब तो तेल के बैरल की लागत भी बहुत ज्यादा होती है। आप वस्तुओं के परिवहन के लिए पानी के बहाव का उपयोग कर सकते हैं।

साथ ही अंतर्देशीय जलमार्ग को भी विकसित किया जा सकता है। सरकार ने अंतर्देशीय जलमार्ग को विकसित करने और ब्राह्मणी-खरसुआ के तलचेर-धामरा खंड की घोषणा करने का सही निर्णय लिया है। इसमें 'खरसुआ' की वर्तनी गलत है।

अपराह्न 4.00 बजे

खरसुआ गलत लिखा हुआ है। उसे खरसरोटा होना चाहिए। खरसरोटा-धामरा नदी परियोजना अंग्रेजी शासन काल के दौरान स्वतंत्रता पूर्व शुरू की गई थी। अतः उस समय जो भी जलमार्ग विकसित किए गए, वे सेना को फोर्ट बिलियन से उत्तरी भारत और उत्तर-पश्चिम सीमाओं पर ले जाने के लिए किया गया था। उस समय यह अंग्रेजी साम्राज्य की मुख्य रणनीति थी कि रेल नेटवर्क, नहर नेटवर्क, परिवहन और संचार नेटवर्क का विस्तार किया जाए ताकि देश पर शासन और नियंत्रण किया जा सके। लेकिन स्वतंत्रता पश्चात् हमारी सरकार ने एक बार फिर मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूंगा-कि 22 वर्षों के पश्चात् सरकार अंतर्देशीय जलमार्ग के विकास के लिए जागी है।

उड़ीसा राज्य की पुरानी मांग रही है कि अंतर्देशीय जलमार्ग क्षेत्रीय कार्यालय खोला जाए क्योंकि महानदी डेल्टा एक विशाल डेल्टा है और यह देश का सबसे बड़ा साफ जल स्रोत है और जहां सबसे अच्छी मछली, समुद्री खाद्य पदार्थों जैसे बैकिश प्रान और टाइगर प्रान आदि। इससे आयात और निर्यात गतिविधियां भी बढ़ेंगी। इसके अतिरिक्त, जैसा कि उड़ीसा प्राकृतिक आपदाओं जैसे महा चक्रवात, सुनामी आदि का प्रवण क्षेत्र है, इस पूर्व तटीय नहर, जिसको हम विकसित कर रहे हैं, के बन जाने से तूफान और सुनामी पर एक अलग तरह का प्रभाव पड़ेगा और पूरे आंतरिक उड़ीसा के लिए यह यातायात का साधन होगा।

स्वतंत्रतापूर्व हम फोर्ट बिलियम से नियंत्रित किए जाते थे। वहां ईस्ट इंडिया कम्पनी की राजधानी थी। केवल 1857 के पश्चात ही राजधानी को दिल्ली लाया गया और तब ही तभी गवर्नर जनरल वायसराय बना। इसलिए, यह विधेयक स्वागत योग्य विधेयक है, लेकिन यहां मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि स्वतंत्रता के बाद बहुत से बुनियादी जल निकास, बड़े-बड़े बांध जैसे भाखड़ा नांगल बांध, कालाहांडी में उपरि इन्द्रावति परियोजना, हीराकुंड बांध आदि बनाए गए। इन बांधों के

निर्माण और पानी को रोकने के कारण इसके दूसरी तरफ के हजारों गांवों को समस्याओं का सामना करना पड़ा। सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत लोगों को खाद्य सामग्री देने, स्वास्थ्य संबंधी गतिविधियां मुहैया कराने, विकास गतिविधियों तथा लोगों के यातायात में यह समस्याएं खड़ी कर रहा है।

उदाहरण के लिए, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में उपरि इन्द्रावति परियोजना है। यह बहुत बड़ा जलाशय है जो 110 वर्ग कि.मी. में फैला हुआ है। इस 110 वर्ग किलोमीटर में फैले जलाशय में चार बांध और 8 डाइव्स हैं। जलाशय के दूसरी ओर लगभग 72 गांव हैं। अतः, इन 6-7 पंचायतों में जाने के लिए लगभग 100 किलोमीटर का चक्कर काटना पड़ता है तथा इसमें बहुसंख्य नाव उलट चुके हैं और जान और माल की हानि हुई है। लेकिन अगर यहां जलमार्ग हो, नाव मौजूद हों या किसी तरह का आवा-जाही का साधन हो, या अंतर्देशीय प्राधिकरण सक्रिय हो तो आप मात्र एक घंटे से भी कम समय में पहुंच सकते हैं। यह जलाशय के बीच से निकलेगा और यह 25-30 किलोमीटर ही होगा। लेकिन अभी हमें 120 किलोमीटर से अधिक का चक्कर काटना पड़ता है। अभी हमें कालाहांडी में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत वस्तुएं पहुंचाने के लिए हमें माननीय सदस्य श्री गिरिधर गमांग के निर्वाचन क्षेत्र से होकर जाना पड़ता है। उनके निर्वाचन क्षेत्र से होकर पीडीएस की वस्तुओं को लाना पड़ता है। अतः, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि पीडीएस वस्तुओं की आवा-जाही के लिए तथा अन्य सरकारी गतिविधियों के लिए इन बड़े-बड़े जलाशयों के लिए अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण गठित किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि इन जलाशयों के लिए माननीय मंत्री महोदय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण के गठन पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

कुंवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा): सभापति महोदय, मैं आज ट्रांसपोर्ट एंड वाटर रिसोर्सेज मंत्री माननीय श्री टी.आर. बालू के इस बिल का हृदय से स्वागत करता हूँ। शायद मैं समझता हूँ कि स्वतंत्र भारत के बाद पहली बार यह विचार बिल के रूप में इस सदन में रखा गया है जोकि वाकई स्वागत योग्य है और इससे बहुत लाभ होंगे।

जैसे हमारे अभी पूर्व मंत्री और हमारे साथी, लोक सभा सदस्य मिस्टर प्रभु कह रहे थे कि बिफोर इंडीपेंडेंस जब ईस्ट इंडिया कम्पनी भारतवर्ष आई, तब उन्होंने इस जलमार्ग की शुरूआत की और ईस्ट से वैस्ट तक इसका प्रारंभ किया। मगर शनै:शनै: उसके बाद इस पर ज्यादा विचार नहीं किया गया, इसे आगे नहीं

बढ़ाया गया इसलिए इससे कई नुकसान हुए। एक सो धीरे-धीरे पापुलेशन प्रेशर बढ़ा, जिसकी वजह से जो मुख्य नदियां थीं, उनमें पानी की शनैः-शनैः कमी होती चली गयी। उसके अलावा जो आज आपने विचार रखा है और इस प्रोजेक्ट के लिए जैसा इसमें प्रावधान रखा है—

[अनुवाद]

“उक्त उल्लिखित यातायात की सम्मलाई के लिए पोत परिवहन और नौवहन के प्रयोजनार्थ नदियों और नहरों के विकास तथा अवसंरचनात्मक सुविधाओं के प्रावधान में नौवहन के लिए जलमार्ग का विकास, चैनल मार्किंग, टर्मिनलों का निर्माण, ट्रांजिट शेड्स, सम्मलाई उपकरणों की स्थापना आदि शामिल हैं, यह अनुमान लगाया गया है कि उक्त विकास में व्यय 1526 करोड़ रुपये होगा जो गैर-आवर्ती प्रकृति का होगा।

2. इसके अतिरिक्त जलमार्गों और टर्मिनलों के परिचालन पर वार्षिक रूप से 59 करोड़ रुपये आवर्ती व्यय होने का अनुमान है॥

[हिन्दी]

इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ कि आपने इस प्रोजेक्ट की इतने पैसे से शुरुआत की। मगर आवश्यकता है कि हमारे देश में जो और नदियां हैं, उनमें भी हम इसे धीरे-धीरे लागू करें। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, हमारी राजधानी दिल्ली में यमुना नदी बहती है। मथुरा, जहां से मैं आता हूँ, वह भगवान राधा-कृष्ण की जन्मस्थली, क्रीडास्थली और प्रेमस्थली है। यह शास्त्रोक्त है कि यमुना जी भगवान कृष्ण की जो आठ पटरानियां थीं, उनमें से एक पटरानी है। उसका एक बड़ा महत्व है और साथ ही अगर हम देखें, यहां पर अभी पिछले दिनों में टीवी देख रहा था कि यमुना नदी की सफाई के लिए और उसके पानी की विधिवत् व्यवस्था के लिए करीब एक हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। मगर देखकर दुःख हुआ कि एक हजार करोड़ रुपया खर्च करने के बावजूद सीवरेज वाटर उसमें उसी रफ्तार से आ रहा है।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि दिल्ली में बढ़ती हुई पापुलेशन के लिए हम यमुना नदी का अधिकतर पानी पीने की सप्लाई, वाटर सप्लाई में लेते हैं। उसके अलावा जो पानी बचता है, उसे हम इरीगेशन के लिए लेते हैं। अगर हम देखें, तो सारा सीवरेज वाटर यमुना में, उसके साथ-साथ जितने भी शहर हैं जैसे हरियाणा, मथुरा, आगरा का सारा इंडस्ट्रियल डिस्चार्ज यमुना नदी में जाता है। गाजियाबाद आदि अन्य जितने भी इंडस्ट्रियल टाउन हैं, वे बढ़ते जा रहे हैं। सारा गंदा पानी, इंडस्ट्रियल डिस्चार्ज आदि सब उसमें जाता है। मथुरा एक धार्मिक स्थान है।

महोदय, मुझे याद है कि स्वर्गीय राजीव जी के जमाने में नदियों की सफाई की एक योजना ली गयी थी, जिसमें फस्ट फेज में यमुना की सफाई होनी थी, लेकिन उस योजना पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। आज यमुना की स्थिति है कि लोग जहां पर आचमन करते हैं, वहां आचमन करने से जल उठाने पर उनके हाथ में गंदगी आ जाती है। वहां नदी के किनारे खड़ा होना मुश्किल हो जाता है। जो करोड़ों यात्री वहां धार्मिक आस्था लेकर आते हैं, उनकी आस्था से खिलवाड़ होता हुआ देखकर बेहद दुख होता है। जब वे आचमन के लिए पानी उठाते हैं तो सीवेज की फिल्ट्र ही उनके हाथ में आती है। मरे कहने का तात्पर्य यह है कि आपने जो शुरुआत की है, वह आगे चलकर एक मील का पत्थर बनेगी, इसमें कोई दो राय नहीं है। अगर हम यमुना जी की स्थिति देखें तो आप वहां से ट्रांसपोर्ट शुरू कर सकते हैं जिसमें पैसेंजर ट्रांसपोर्ट भी शामिल है।

[अनुवाद]

स्वयं प्रस्ताव में यह कहा गया है:

“.....उक्त जलमार्ग में पोत परिवहन और नौवहन तथा उससे संबंधित मामलों अथवा इसके आनुषंगिक के प्रयोजनार्थ नदियों और नहरों के उक्त खंड के विकास और विनियमन के प्रावधान के लिए.....”

[हिन्दी]

इस तरह आप इसे शिपिंग के द्वारा, मोटर बोट्स के द्वारा टूरिस्ट-वे भी बना सकते हैं। अगर आप दिल्ली से आगरा के लिए पैसेंजर ट्रांसपोर्ट शुरू करें, तो जो लाखों टूरिस्ट आगरा, मथुरा और दिल्ली आते हैं, उनके लिए बहुत सुन्दर वाटरवे डेवलप कर सकते हैं। यह टूरिज्म की दृष्टि से भी बहुत लाभकारी होगा और उसके साथ ही हम यमुना नदी में सफाई और सुन्दरता भी ला सकते हैं। इसके अलावा अगर हम अन्य नदियों की बात करें, तो नदियों को जोड़ने की योजना बनी है। नदियों को आपस में जोड़ने की आवश्यकता है क्योंकि इससे नदियों में पानी बढ़ेगा। सभापति महोदय, आपके प्रदेश बिहार में हम देखते हैं कि बाढ़ का इतना ताण्डव हुआ। अगर नदियों को जोड़ा जाए, जगह-जगह पर डैम बनाए जाएं, पानी को रोकने की व्यवस्था की जाए, उस पानी को व्यवस्थित करने की बात हो, नदियों में जमा होने वाले सिल्ट की सफाई की व्यवस्था हो, ट्रांसपोर्ट की व्यवस्था हो, तो इस स्थिति में बहुत सुधार हो सकता है। हर साल बाढ़ से जो करोड़ों रुपये का नुकसान होता है, हजारों लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ती है, उससे बचा जा सकेगा और एक सुन्दर वातावरण हम दे सकेंगे। इसके साथ ही जब नदियों पर डैम बनेंगे तो उसके माध्यम से हम हाइड्रो पावर जेनरेट कर सकेंगे, इरीगेशन फैसिलिटीज इम्पूव कर

[कुंवर मानवेन्द्र सिंह]

सकेंगे, उसमें फ्लड रोकने का इंतजाम कर सकेंगे, प्रदूषण मुक्त पर्यावरण दे सकेंगे, कम लागत वाला सस्ता ट्रांसपोर्ट दे सकेंगे और रोड्स पर जो प्रेशर है, उसमें कमी ला सकेंगे। अगर हम आज हाईवेज की स्थिति देखें, तो वहां इतने ट्रक्स और दूसरे वाहन होते हैं कि निकलना मुश्किल हो जाता है। इस तरह से जलमार्गों के माध्यम से रोड पर बोझ कम होगा। इसके साथ नदियों के किनारे स्थित रिमोट एरियाज में, इन योजनाओं के माध्यम से नए उद्योग स्थापित किए जा सकते हैं। इसके माध्यम से कृषि की पैदावार को ट्रांसपोर्ट के माध्यम से नया आयाम दे सकेंगे, वहां इंडस्ट्रियल टाउन्स बनेंगे, वहां इम्प्लायमेंट मिलेगा, वहां का डेवलपमेंट होगा, वहां पर सेंसर और टूरिस्ट्स ट्रांसपोर्ट बढ़ेगा। इसके अलावा पीने के पानी के साधन, सिंचाई के साधन बढ़ेंगे, सीवेज की बेहतर व्यवस्था होगी जिससे हम नदियों की सफाई और ट्रांसपोर्ट की व्यवस्था के द्वारा कई साधन वहां जुटा सकेंगे। मैं यहां केवल यमुना नदी की बात नहीं करता हूँ, मैं कहना चाहता हूँ कि भारतवर्ष में नदियों के लिए हमें एक विस्तृत योजना बनानी चाहिए, जो नदियां हैं, उनको जोड़कर इस तरह के साधन जुटाने चाहिए। आज बढ़ती हुई आबादी के प्रेशर की वजह से हमारे हाईवेज पर जो प्रेशर बढ़ता जा रहा है, उससे राहत मिल सकेगी। हम शिपिंग, बोट्स आदि के माध्यम से तमाम साधन उपलब्ध करा सकेंगे। इसके अलावा, इस व्यवस्था के द्वारा एक अच्छा वातावरण मिलेगा और हम नदियों को सुरक्षित रख सकेंगे। नदियों के किनारे जो टूटते जा रहे हैं और जरा से पानी आने से किसानों की खेती बर्बाद होती है, उसे हम रोक सकेंगे और एक अच्छी सुरक्षादायी व्यवस्था हम नदियों की कर सकेंगे।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। माननीय मंत्री जी ने एक अच्छी शुरुआत की है और आने वाले समय में, हमारे देश में नदियों के द्वारा एक अच्छी व्यवस्था हो सकेगी।

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़): सभापति महोदय, बहुत अच्छे सुझाव दिये गये हैं। मुझे केवल दो बातें कहनी हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आपने जो अर्थोरेटी बनाई, उसके लिए आप बधाई के पात्र हैं लेकिन हम यह आशा करते हैं कि सारे देश में इसके विकास की जो संभावनाएं हैं, उन्हें आप कंसीडर करेंगे। आजकल क्षेत्रीय भावनाएं बहुत उठ रही हैं, उन भावनाओं से ऊपर उठकर आप राष्ट्रीय भावना से काम करेंगे, इसकी हम आशा करते हैं। उत्तर भारत में भी बहुत सारी संभावनाएं हैं। पंजाब का नाम पंजाब क्यों पड़ा, क्योंकि पंजाब पांच नदियों से मिलकर बना। वहां की संभावनाएं क्या हैं, उनका अध्ययन करें। पूर्वोत्तर राज्य हैं और एक नदी, जिसका नाम चंबल नदी है, जो बहुत महत्वपूर्ण है। यह 12 महीने

बहने वाली नदी है, बहुत बड़ी नदी है और लिंकिंग प्रोजेक्ट में भी इसे सम्मिलित किया गया है और उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और राजस्थान में यह मुख्यतः बहती है। इन प्रदेशों के जो क्षेत्र चंबल नदी के किनारे हैं ये दस्यु-पीड़ित क्षेत्र हैं।

[अनुवाद]

इस नदी के आस-पास इन तीनों राज्यों में डाकुओं की गंभीर समस्या है। उत्तर प्रदेश में इटावा, मध्य प्रदेश में भिंड और राजस्थान में भारा जैसे क्षेत्र हैं जहां लोग 7 बजे के बाद सड़कों पर निकलने का साहस नहीं कर सकते क्योंकि उन्हें भय है कि उनका अपहरण हो सकता है। इस तरह का भय वहां व्याप्त है।

इन सरकारों ने डाकुओं का सफाया किया है और राज्य सरकारें डाकुओं के खिलाफ अभियानों पर भारी धनराशि खर्च कर रही है लेकिन यदि आप इन राज्यों के आस-पास जलमार्ग का निर्माण करते हैं और इन तीनों राज्यों को जलमार्गों से जोड़ते हैं, तो आप बहुत हद तक डाकुओं की समस्या पर अंकुश लगाने में समर्थ होंगे। निःसन्देह इससे हमारे लिए बहुत ही सस्ता परिवहन भी उपलब्ध होगा।

[हिन्दी]

यह मेरा सुझाव है और मैं इसका समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री टी.आर. बालू: महोदय, सर्वप्रथम मैं उन सभी 17 माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इस चर्चा में अपना विचार रखा है। मुझे सचमुच विश्वास है यह सोचने के लिए मजबूर कर देने वाला और प्रेरणादायक भाषण था। उनके द्वारा किए गए सभी विचार-विमर्श निश्चित रूप से मेरे लिए एक अच्छे मार्ग दर्शन का कार्य करेंगे। मैं एक बार पुनः इस विचार-विमर्श में भाग लेने वाले सभी संसद सदस्यों का आभार व्यक्त करता हूँ।

अनादि काल से अंतर्देशीय जलमार्ग से सस्ते और किफायती परिवहन के रूप में कार्य किया है। लेकिन सड़क परिवहन, रेल परिवहन और वायु परिवहन के पदार्पण से जो कि बहुत सस्ता है, जलमार्ग परिवहन की अनदेखी हुई है। लेकिन साथ ही, मैं इस तथ्य की ओर महान सभा का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि डेन्यूब, टंक, बोल्गा और नीम नदियों पर जलमार्ग पूरे विश्व में सर्वाधिक महत्वपूर्ण परिवहन है।

प्रत्येक नदी पर परिवहन प्रणाली चाहे आप जहां जाते हों और देखते हों, यह केवल आनन्ददायक ही नहीं है बल्कि सराहनीय भी है। वे इन जलमार्गों पर यात्रा करना आनन्द के रूप में देखते हैं और आरामदायक महसूस करते हैं। सभी आयु समूहों के लोग

आनंद के लिए यात्रा करते हैं। साथ ही, वे लोग इसे जलमार्ग परिवहन के रूप में प्रयोग कर रहे हैं। क्योंकि वे पर्यावरण जैसे मुद्दे के प्रति सचेत हैं। इस प्रकार का जलमार्ग परिवहन किफायती है क्योंकि किसी विशेष जलमार्ग प्रणाली में कोई प्रदूषण नहीं होता है और यह सस्ता होता है। तथा जरूरतमंद लोगों को रोजगार का भारी अवसर प्रदान करता है।

हमारे पास तीन घोषित जलमार्ग हैं और मैं यहां राष्ट्रीय जलमार्ग 1, 2 और 3 की ओर इस महान सभा के सदस्यों का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। जैसाकि आप जानते हैं जलमार्ग सं. 1 इलाहाबाद-हल्दिया, जलमार्ग सं. 2 सदिया-धुबरी और जलमार्ग सं. 3 कोल्लम-कोट्टापुरम है। इन सभी तीनों राजमार्गों में हमें अधिक सफलता नहीं मिल पाई और मैं आपसे इस बात पर सहमत हूँ। मेरे अनेक मित्रों ने इस बात की ओर इंगित किया और यह एक बहुत अच्छी आलोचना है। वर्ष 1985 से जो भी सरकार सत्ता में रही चाहे वह 'एक्स' सरकार हो या 'वाई' सरकार हो, उन सरकारों ने इस जलमार्ग प्रणाली के प्रति पर्याप्त ध्यान नहीं दिया है। जलमार्ग परिवहन का विकास उस सीमा तक नहीं हो पाया है जितना अन्य देशों में विकास हुआ है। यह एक सच्चाई है और मैं आपसे सहमत हूँ। तथापि, गत दो अर्धशताब्दी तीनों दशकों से पिछली सरकारों ने इस प्रणाली पर आवश्यक ध्यान नहीं दिया है। कई सरकारें इसके लिए जिम्मेदार हो सकती हैं लेकिन मैं इस बात को और विस्तारपूर्वक नहीं बताना चाहता हूँ कि कौन सी राजनीतिक प्रणाली या कौन इसके लिए जिम्मेदार है।

संग्रह सरकार के सत्ता में आने के बाद आपको इस बात की प्रशंसा करनी चाहिए कि हमने गत चार वर्षों में क्या किया है? जब मैंने इस विशेष विभाग का प्रभार लिया तो मुझे दुख हुआ। जब मैंने पहली बार इस मामले की समीक्षा की तो यही टिप्पणी जो आप अभी कर रहे हैं, मैंने उस समय वैसी ही टिप्पणी की थी और मैंने प्रभारी अधिकारी से पूछा कि उन्होंने अब तक क्यों नहीं कुछ किया। उन्होंने निधियों की कमी और ऐसे अन्य दूसरे कारण बताने का प्रयास किया है। मैं महान सभा का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि हमने संग्रह सरकार के कार्यकरण के दौरान अंतर्देशीय जलमार्ग विकसित करने के लिए क्या किया है? विद्यमान तीनों राष्ट्रीय जलमार्गों को पूर्णरूपेण कार्यशील बनाने हेतु एक संशोधित कार्य योजना तैयार कर ली गई है और तीनों जलमार्ग वर्ष 2010 से कार्य करने लग जाएंगे। संशोधित कार्य योजना तैयार कर ली गई है और 961.64 करोड़ रुपए प्रदान किया गया है। अनुमानतः 415 करोड़ रुपए का निवेश वर्ष 2004 और 2008 के बीच किया गया है। गत चार वर्षों में हमने 415 करोड़ रुपए का निवेश किया है। राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 3 पर सात टर्मिनल का निर्माण 10.32 करोड़ रुपए की लागत से किया गया है और इन्हें चालू किया गया है। कंटेनरों के संचालन

की एक नई निर्धारित टर्मिनल क्षमता वाले निम्न स्तर वाले जेट्टी का निर्माण पटना में राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 1 पर किया गया था और पटना में उच्च स्तर वाले जेट्टी को मंजूरी प्रदान की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 2 को पंडु, गुवाहाटी में निम्न स्तर वाला जेट्टी है लगभग पूरा होने की स्थिति में है और राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 2 पर पंडु में उच्च स्तर वाले जेट्टी तथा कंटेनर हैंडलिंग क्रेन निर्माणाधीन है। विभिन्न फ्लोटिंग टर्मिनलों पर यांत्रिक संचालन मैकिनकल हैंडलिंग को सुगम बनाने हेतु फ्लोटिंग क्रेन और शोर क्रेन प्रदान किया गया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 1 पर लगभग 364 किलोमीटर, राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 2 पर 255 किलोमीटर और राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 3 पर 100 किलोमीटर पर रात्रि नौवहन सुविधाएं प्रदान की गई हैं। तीनों राष्ट्रीय राजमार्गों पर अत्याधुनिक 24 घंटे नौवहन सुविधाएं प्रदान करने संबंधी परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की गई है और यह क्रियान्वयनाधीन है। राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 1 और राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 2 पर ड्रेजिंग कार्यकलापों हेतु छह कटर सेक्शन ड्रेजर्स, छह वर्क बोट और छह एकोमेंडेशन बोट को स्वीकृति प्रदान की गई है और उनके निर्माण हेतु क्रयादेश दे दिए गए हैं। संयुक्त उद्यम की छह परियोजनाओं की स्थापना संबंधी स्वीकृति विचाराधीन है।

अपराह्न 4.27 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

महोदय, अब मैं अपने मित्रों जिन्होंने पिछले लगभग डेढ़ घंटे से विधेयक पर विचार-विमर्श किया है, के द्वारा सुझाए गए मुद्दों को चर्चा के लिए लूंगा। श्री धर्मन्द्र प्रधान ने विधेयक की प्रशंसा की है। उन्होंने कहा कि शेष आठ महीनों हेतु ब्राह्मणी में पर्याप्त जल सुनिश्चित किया जाना चाहिए और पर्यवरणीय पहलू तथा मछुआरों के हितों पर ध्यान दिया जाए और योजना आयोग द्वारा आवंटन किया जाए। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस विशेष क्षेत्र में पांच बाराजों का निर्माण कर जल संसाधन सुनिश्चित किया जाए। पर्यावरणीय अध्ययन किया जाएगा। जहाँ तक मुछुआरों का संबंध है तो मुझे कोई समस्या नहीं दिखाई पड़ती है। योजना आयोग ने संपूर्ण प्रस्ताव पर सहमति प्रदान कर दी है।

माननीय सदस्य श्री के.एस. राव ने विधेयक की प्रशंसा की है। उन्होंने विशेष रूप से यह उल्लेख किया कि सिंचाई प्रभावित नहीं होनी चाहिए। इसके उत्तर मैं केवल यह कह सकता हूँ कि हम इसे निश्चित रूप से बाधित नहीं करेंगे। उन्होंने यह भी कहा कि जल को बर्बाद होने से बचाने के लिए अंतर-राष्ट्रीय जलमार्ग को राष्ट्रीय संपत्ति बनाया जाना चाहिए। उन्होंने कहा कि जलमार्ग के पास रहने वाले लोगों का जीवनयापन प्रभावित नहीं होना चाहिए। हम निश्चित रूप से सुनिश्चित करेंगे कि आस पास रहने

[श्री टी.आर. बालू]

वाला कोई भी व्यक्ति प्रभावित न हो। जो भी सामाजिक समस्याएं हैं, हम निश्चित तौर पर राज्य सरकार से परामर्श करेंगे और किसी व्यक्ति को बिना परेशान किए कुछ अच्छा करेंगे। क्षेत्र के आसपास रहने वाले लोगों के हितों और सिंचाई के बारे में हम निश्चित रूप से राज्य सरकारों से परामर्श करेंगे और कुछ आवश्यक कार्य करेंगे। जहां तक कार्यान्वयन योजनाओं का संबंध है, उन्हें तैयार कर लिया गया है और योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय से स्वीकृति प्राप्त कर ली गई है।

माननीय लक्ष्मण सेठ ने विधेयक की सराहना करते हुए सुझाव दिया है कि इलाहाबाद-हल्दीया नदी का सही उपयोग किया जाए और हमें अंतर्देशीय जलमार्ग के प्रयोग के लिए सार्वजनिक क्षेत्र पर दबाव डालना चाहिए ताकि सड़क पर विद्यमान भीड़-भाड़ को कम किया जा सके। महोदय हम सार्वजनिक क्षेत्र पर बहुत ज्यादा दबाव तो डाल नहीं सकते। निश्चित रूप से, जो भी मेरे मित्र ने कहा है, हम उन्हें इसके लिए मनाएंगे। 2010 तक इलाहाबाद-हल्दीया कार्य योजना को पूरी तरह कार्यशील करने के लिए हमने 404 करोड़ रुपये प्रदान किए हैं। स्थानीय सिंचाई का ध्यान रखा जाएगा। योजना आयोग और वित्त मंत्रालय के परामर्श से निधियां उपलब्ध करायी जायेंगी।

श्री गणेश प्रसाद सिंह ने विधेयक का समर्थन किया है और कहा है कि यह यातायात का सस्ता साधन है और गरीबों के लिए लाभदायक है। निश्चित रूप से मैं उनके विचारों से सहमत हूँ। श्री महताब ने विचार-विमर्श किया तथा इस विधेयक का समर्थन किया है। उन्होंने समेकित यातायात नीति की रूपरेखा और प्रौद्योगिकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन के लिए परामर्शदाता की नियुक्ति का उल्लेख किया है। हम अंतर्देशीय जलमार्गों के यातायात को प्राथमिकता दे रहे हैं और तीनों राष्ट्रीय जलमार्गों को पूरी तरह 2010 तक क्रियाशील बनाने के लिए संशोधित कार्य योजना बनाई गई है और इसके लिए 916 करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की गई है। 2004 और 2008 के दौरान हम पहले ही 415 करोड़ रुपए का निवेश कर चुके हैं। हम पहले ही प्रौद्योगिकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करा चुके हैं। डीपीआर तैयार किए जा रहे हैं।

जलमार्ग मल्टी-माडल यातायात का हिस्सा है, और श्री महताब द्वारा व्यक्त किए गए विचार बहुत अच्छे हैं और यह विभाग को देखना चाहिए कि इस सम्मानीय सभा के समक्ष एक व्यापक विधेयक लाया जाए। मेरे मित्र श्री श्रीनिवासुलु रेड्डी, कांग्रेस के गारू ने पत्तन संपर्कता सहित बेहतर परिवहन तथा जलमार्गों की क्षमता का पूरा उपयोग नहीं किए जाने और इसके अपेक्षित रह जाने की बात कही है। मैं उनकी बातों से सहमत हूँ। कुछ हद तक यह एक तथ्य है। निश्चित रूप से मंत्रालय उनके सुझाव पर विचार करेगा। डा. बाबू राव ने विधेयक का समर्थन किया है।

उन्होंने आंध्र प्रदेश में सिंचाई नहरों को जलमार्गों में बदलने के लिए एक विधेयक लाने का उल्लेख किया है। उन्होंने नावों निजी आपरेटरों का जल उपयोग करने वाली एसोसिएशनों की भूमिका मौजूदा टर्मिनल आदि पर विचार करने का उल्लेख किया है। उनके द्वारा उठाए गए मुद्दों के सभी पहलुओं पर मंत्रालय विचार करेगा। डीपीआर, जो अभी तैयार किए जा रहे हैं, के अंतर्गत टर्मिनल निर्माण कार्यों आदि पर विचार किया जाएगा।

आरजेडी के श्री आलोक मेहता ने विधेयक का समर्थन किया है और पिछले 23 वर्षों में जो हमने किया है उन्होंने उसका उल्लेख किया। मैं उनके विचारों से सहमत हूँ और उनकी सराहना करता हूँ। जो भी उन्होंने कहा है वह सही है लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि समय के साथ बहुत कुछ करना होगा और पहले ही उपचारात्मक उपाय किए जा चुके हैं। निश्चित रूप से हम उनके सुझावों पर गौर करेंगे। श्री खारवेनथन ने विधेयक का समर्थन किया है। उन्होंने उल्लेख किया है कि सरकार को निजी निवेश को आकृष्ट करने के लिए आगे आना चाहिए। निजी और सार्वजनिक भागीदारी का चलन जो पिछले चार-पांच वर्षों से पहले ही विद्यमान है, पर भी विचार किया जाएगा।

मेरे मित्र श्री खारबेल स्वाई ने बालासोर क्षेत्र में अतिक्रमण की समस्या के बारे में कहा है। उन्होंने झींगा खेती के बारे में भी उल्लेख किया है और कहा है कि इसमें बहुत ज्यादा रुकावटें होंगी हम उनका समाधान कैसे कर पाएंगे। इन सब बातों पर पूरा-पूरा ध्यान रखा जाएगा; हमें और अधिक जिम्मेदार होना होगा क्योंकि नदी के तटों या जलमार्गों के नजदीक रह रहे सभी गरीब लोगों का न केवल सही ढंग से देखभाल करनी होगी बल्कि यह सामाजिक समस्या भी है उन पर पूरा-पूरा ध्यान देना होगा। इन सामाजिक समस्याओं का हल तभी निकल सकता है जब हम उनके लिए वैकल्पिक व्यवस्था कर सकें। इसके लिए मैं आपका मार्गदर्शन चाहता हूँ; और राज्य सरकार का समर्थन भी चाहता हूँ।

श्री अधीर चौधरी ने विधेयक का समर्थन किया है। उन्होंने विचार-विमर्श के दौरान निजी क्षेत्र जलमार्गों को लाभप्रद प्रोत्साहन दिए जाने का उल्लेख किया है। महोदय वे सही हैं। 14,500 किलोमीटर में से केरल नगण्य हिस्से को जलमार्ग घोषित किया गया है। एक बार फिर वे सही हैं। उन्होंने इसका भी उल्लेख किया है कि समेकित जल परिवहन नीति होनी चाहिए, जिसके बारे में, मैं पहले ही जवाब दे चुका हूँ। इस पर भी वे ठीक ही कह रहे हैं। सभी विभागों से परामर्श करने के बाद निश्चित रूप से हम समेकित जल परिवहन नीति लेकर आएंगे। दो राष्ट्रीय जलमार्गों के जुड़ने के बाद जलमार्गों की कुल लम्बाई 4,460 बन जाएगी। 2020 तक अंतर्देशीय जलमार्ग यातायात का हिस्सा दो प्रतिशत से कम नहीं होगा। इतना मैं आपको आश्वस्त कर दूँ।

उन्होंने सड़क-रेल, पोत परिवहन और पत्तनों को जोड़ने तथा मल्टी-माडल ट्रांसपोर्टेशन की बात भी कही है। निश्चित रूप से, कुछ समय पश्चात् यह सब होगा।

वे तालचर-धामरा जलमार्गों के बारे में कुछ जानना चाहते थे। 1525 करोड़ रुपए की राशि तलचर-धामरा जलमार्ग के लिए निर्धारित की गई है और काकीनाडा-पुदुचेरी जलमार्गों के लिए 542 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए हैं।

मेरे मित्र श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा ने विधेयक का समर्थन किया है। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। श्री सुरेश प्रभु, मेरे पुराने मित्र और पूर्व मंत्री ने विधेयक का समर्थन किया। उन्होंने कहा कि योजना बनाते समय सभी बातों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। हम पहले से ही इन सब बातों पर ध्यान दे रहे हैं और निश्चित रूप से मैं उनके विचारों से सहमत हूँ।

श्री गिरिधर गमांग ने विधेयक का समर्थन किया है, उन्होंने कहा कि जब पानी कम हो तो जोड़ने की व्यवस्था की जानी चाहिए। वे ठीक कह रहे हैं, और मैं उनके विचारों से सहमत हूँ।

मेरे मित्र श्री देव ने भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण के बेहतर कार्यकरण के लिए उड़ीसा में क्षेत्रीय कार्यालय खोले जाने की बात कही है। उन्हें चिंता नहीं करनी चाहिए, उड़ीसा में कार्यालय खोला जाना प्रस्तावित है। अभी धामरा और चरबाटीयां में खोले जाने की योजना है।

कुंवर मानवेन्द्र सिंह ने विधेयक का समर्थन किया; उन्होंने और अधिक जलमार्ग घोषित किए जाने के लिए कहा है। हमें देखना चाहिए और यह बहुत महत्वपूर्ण है कि जो भी जलमार्ग घोषित है उन्हें कार्यशील बनाया जाए। अभी और अधिक जलमार्गों की घोषणा न की जाए। मुद्दा और जलमार्गों की घोषणा न की जाए। मुद्दा और अधिक जलमार्गों की घोषणा का नहीं है। मैं सभा में आकर यह कर सकता हूँ और आप मेरा समर्थन कर उनकी घोषणा करवा सकते हैं। लेकिन साथ ही उन्हें पूरी तरह कार्यशील बनाना अधिक महत्वपूर्ण है। निश्चित रूप से, प्रौद्योगिकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन के पश्चात् हम ऐसा कर सकते हैं। इस बात की आप सराहना करेंगे कि नर्मदा और सुंदरबंस के जलमार्गों का अध्ययन विचाराधीन है। निश्चित रूप से हम इन सब बातों पर विचार करेंगे।

एक बार फिर मैं सभी सदस्यों का धन्यवाद करता हूँ, विशेषकर महोदय आपका क्योंकि आपने दोनों विधेयकों को एक साथ लिया ताकि दोनों पर एक साथ चर्चा हो सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि ब्रह्मनी-खरसुआ-धामरा नदियों का तलचर-धामरा खंड, पूर्वी तट नहर का गोंखली-चरबतियां खंड, पश्चिमी बंगाल और उड़ीसा राज्यों में मंगलगढ़ी और पाराद्वीप के बीच माताई नदी और महानदी डेल्टा नदियों का चरबतिया-धामरा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 और 3 विधेयक का आंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1

संक्षिप्त नाम और प्रारंभ

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 1, पंक्ति, 5-

“2006” के स्थान पर “2008” प्रतिस्थापित किया जाए।

(2)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियम सूत्र

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 1, पंक्ति 1,

'सत्तावनवें' के स्थान पर 'उनसठवें' प्रतिस्थापित किया जाए।
(1)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

श्री टी.आर. बालू: मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा मद सं. 32 पर विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्र पांडिचेरी में, उन नहरों के जिनमें काकीनाडा नहर, ईलूरु नहर, कामामूर नहर, बर्किघम नहर और कालूबेली जलाशय समाविष्ट हैं, काकीनाडा-पांडिचेरी खंड, गोदावरी नदी के भद्राचलम-राजामुंदरी खंड और कृष्णा नदी के वजीराबाद-विजयवाड़ा खंड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का उपबंध करने और उक्त जलमार्ग पर पोत परिवहन और नौपरिवहन के प्रयोजन के लिए नदियों और नहरों के उक्त खंड के विनियमन और विकास का भी तथा उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार करेगी।

खंड 2

नदियों और नहरों के कतिपय खंड की राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषणा

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 2, पंक्ति 7 "पुडुचेरी"

"पांडिचेरी" के स्थान पर "पुडुचेरी" प्रतिस्थापित किया जाए।

(5)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि खंड 2, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 3

नदियों और नहरों के कतिपय खंडों को राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में संघ द्वारा नियंत्रण की समीचीनता के बारे में घोषणा

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 2, पंक्ति 6

"पांडिचेरी" के स्थान पर "पुडुचेरी" प्रतिस्थापित किया जाए।

(6)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि खंड 3, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 3, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

अनुसूची

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 3, पंक्ति 6,-

“पांडिचेरी” के स्थान पर “पुडुचेरी” प्रतिस्थापित किया जाए। (7)

पृष्ठ 3, पंक्ति 6,-

“पांडिचेरी” के स्थान पर “पुडुचेरी” प्रतिस्थापित किया जाए। (8)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि अनुसूची, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दी गयी।

खंड 1

संक्षिप्त नाम और प्रारंभ

संशोधन किये गये:

पृष्ठ 1, पंक्ति 4,-

“पांडिचेरी” के स्थान पर “पुडुचेरी” प्रतिस्थापित किया जाए। (3)

पृष्ठ 1, पंक्ति 5,-

‘2006’ के स्थान पर ‘2008’ प्रतिस्थापित किया जाए। (4)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया या:

पृष्ठ 1, पंक्ति 1,-

‘सतावनवें’ के स्थान पर ‘उनसठवें’ प्रतिस्थापित किया जाए। (2)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

नाम

संशोधन किया गया:

पृष्ठ 1, विधेयक में पूरे नाम में,-

दोनों स्थानों पर जहां भी “पांडिचेरी” आता है, के स्थान पर “पुडुचेरी” प्रतिस्थापित किया जाए। (1)

(श्री टी.आर. बालू)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक का पूरा नाम, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

विधेयक का पूरा नाम, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

श्री टी.आर. बालू: मैं प्रस्ताव करता हूं:

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सूर्यकान्ता पाटील): उपाध्यक्ष महोदय, हम आपसे निवेदन करते हैं कि एंप्लाइज स्टेट इंश्योरेंस (अमेंडमेंट) बिल की बजाए सेंट्रल यूनिवर्सिटीस लॉस (अमेंडमेंट) बिल को लिया जाए, क्योंकि आनबैल ह्यूमन रिसोर्स डेवलपमेंट स्टेट मिनिस्टर सदन में उपस्थित हैं।

श्री संतोष गंगवार: अब आप कौन सा बिल लेंगे?

[अनुवाद]

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिकिल): महोदय, मेरी गम्भीर आपत्ति है। अतः कृपया पहले मुझे सुन लीजिए। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री जी राज्य सभा गए हुए हैं, इसलिए आज यह बिल नहीं होगा।

श्री संतोष गंगवार (बरेली): अब आप कौन सा बिल ले रहे हैं?

उपाध्यक्ष महोदय: आइटम नम्बर 35 ले रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री वरकला राधाकृष्णन: श्री गंगवार, आप मेरी प्राथमिक आपत्ति के पश्चात् बोल सकते हैं। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा मद संख्या 35 पर विचार करेगी।

... (व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: मैं देखता हूँ। कोई वक्तव्य न देने के लिए नियम 76 के अंतर्गत मैं पहले ही प्राथमिक आपत्ति दर्ज करा चुका हूँ। ... (व्यवधान) मैं पहले ही ऐसा कर चुका हूँ और इसलिए मैं आपत्ति कर रहा हूँ, अन्यथा मैं अपनी सीट पर बैठ जाता। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री वरकला राधाकृष्णन, हम मद संख्या 35 पर विचार करने जा रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री सांताश्री चटर्जी (सेरमपुर): अभी आपका विधेयक नहीं आ रहा, वह बाद में आएगा। ... (व्यवधान)

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): एक अन्य विधेयक है जो आ रहा है और वह यह नहीं है। ... (व्यवधान)

अपराह्न 4.45 बजे

केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियां (संशोधन) विधेयक, 2008

[अनुवाद]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी): महोदय, मैं अपने वरिष्ठ सहयोगी श्री अर्जुन सिंह की ओर से प्रस्ताव करती हूँ:-

“कि काशी हिन्दू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1915, दिल्ली विश्वविद्यालय अधिनियम, 1922, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1966, पूर्वोत्तर पहाड़ी विश्वविद्यालय अधिनियम, 1973 और हैदराबाद विश्वविद्यालय अधिनियम, 1974 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि काशी हिन्दू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1915, दिल्ली विश्वविद्यालय अधिनियम, 1922, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1966, पूर्वोत्तर पहाड़ी विश्वविद्यालय अधिनियम, 1973 और हैदराबाद विश्वविद्यालय अधिनियम, 1974 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

[हिन्दी]

श्री संतोष गंगवार (बरेली): उपाध्यक्ष महोदय, वैसे यह बिल बिलकुल छोटा-सा है और इस बिल में यह कहा गया है कि विश्वविद्यालय की वार्षिक रिपोर्ट कार्य परिषद के निर्देशों के अधीन तैयार की जाएगी और विचार करेगी। इसमें लिखा है कि अब तक यह रिपोर्ट शायद संसद के सदन में नहीं आती थी, अब इन सभी विश्वविद्यालयों की रिपोर्ट सदन में प्रस्तुत की जाएगी, ऐसा इसमें बताया गया है। इसमें हमारा कहना यह है कि इन विश्वविद्यालयों की कार्य परिषद और कार्य के विषय में भी विचार करना चाहिए कि अगर इसमें कोई सुझाव हो, अन्य कोई बात

करने की हो तो उस पर भी विचार करना चाहिए। यह जो एक लाइन का विधेयक है, ये सब विद्यालयों पर लागू हो, यह हम लोगों की समझ में आता है। हमारा आग्रह है कि कल इन विश्वविद्यालयों में शिक्षा के स्तर में भी और अन्य व्यवस्थाओं के अनुसार भी बहुत सी नयी-नयी बातें आएंगी। केन्द्रीय विश्वविद्यालय होने के कारण इन विद्यालयों का सीधा मार्ग निर्देश केन्द्र से होता है। इन विद्यालयों में अगर ऐसी कोई समस्या है तो उसके ऊपर भी सदन में विचार होना चाहिए, यह नहीं हो कि खाली रिपोर्ट यहां ले हो जाए। उपयुक्त यह रहेगा कि उनके कार्यकलापों के ऊपर और विश्वविद्यालयों में जिस ढंग से प्रक्रिया अपनाई जा रही है, उसके ऊपर भी यहां विचार हो तो ज्यादा उचित रहेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

प्रो. बसुदेव चर्मन (मथुरापुर): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियाँ (संशोधन) विधेयक 2008 के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। अधिकांश केन्द्रीय विश्वविद्यालय अधिनियमों के बारे में मुझे कुछ जानकारी है। मैंने नोट किया, जैसा कि अन्य सहयोगियों ने भी नोट किया है, केन्द्रीय विश्वविद्यालय अधिनियमों के विभिन्न प्रावधानों के बीच कुछ स्पष्ट भिन्नताएँ हैं। मैं सरकार को सुझाव देना चाहता हूँ कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय अधिनियमों की समीक्षा के लिए सरकार कुछ कदम उठाए ताकि इनके बीच समानता आ सके क्योंकि आज काफी संख्या में केन्द्रीय विश्वविद्यालय तथा अन्य केन्द्रीय संस्थाएँ हैं जहाँ उच्च शिक्षा दी जा रही है।

अब इन पांच विश्वविद्यालय विधेयकों का समर्थन करते हुए, मैं सविनय सुझाव देना चाहता हूँ कि जहाँ तक वार्षिक रिपोर्ट का संबंध है, जिसमें दोहराना नहीं चाहिए यह इन सभी पांच विश्वविद्यालयों पर भी लागू होगा। यह सभी पांच विश्वविद्यालयों पर लागू किया जाना चाहिए।

पृष्ठ 2, पैरा 3 में यह कहा गया है:

“उप-धारा (1) के अंतर्गत तैयार की गई वार्षिक रिपोर्ट की प्रति केन्द्र सरकार को भी प्रस्तुत की जाएगी।”

मेरे विचार से निम्नलिखित शब्दों को जोड़ा जाए:

“उप-धारा (1) के अंतर्गत तैयार की गई और विचार की गयी वार्षिक रिपोर्ट की प्रति—मैं इन शब्दों को दोहरा रहा

हूँ—तदन्तर उप-धारा (2) के अंतर्गत कार्यपालिका द्वारा प्रस्तुत की जाएगी.....”

“उपधारा (1) के अंतर्गत तैयार की गई और तदन्तर उप-धारा (2) के अंतर्गत विचार किया गया वार्षिक प्रतिवेदन में इन शब्दों को दोहरा रहा हूँ—को भी प्रस्तुत किया जाएगा.....”

इन शब्दों को शामिल किया जाना चाहिए क्योंकि जब न्यायालय अपनी टिप्पणी कार्यकारी परिषद को भेजता है, अगर ऐसी टिप्पणियाँ नहीं आती और वे रिपोर्ट का भाग नहीं होती तो वह रिपोर्ट अधूरी होगी, जो सरकार को प्रस्तुत की जाती है। अतः उसकी भाषा ऐसी होनी चाहिए:

“उप-धारा (1) के अंतर्गत तैयार की गई और तदन्तर उप-धारा (2) के अंतर्गत कार्यकारी परिषद द्वारा विचार की गई वार्षिक रिपोर्ट की प्रति की कापी.....”

इन सभी विश्वविद्यालयों के अधिनियमों में इन शब्दों को जोड़ा जाए:

दूसरा, लेखा के बारे में इन सभी विश्वविद्यालयों के लिए निम्नलिखित शब्दों को जोड़ा जाए। यदि हम उस पैरा पर आते हैं, यदि हम किसी विश्वविद्यालय को विचारार्थ लेते हैं तो हम ये शब्द पाते हैं।

“लेखा सहित लेखा-परीक्षा रिपोर्ट की प्रति भी केन्द्र सरकार को प्रस्तुत की जाएगी।”

यहां मैं इसे अधिक उचित ठहराने के लिए कुछ और जोड़ना चाहूंगा। मैं कहना चाहता हूँ कि, “लेखा सहित, लेखा-परीक्षा रिपोर्ट की प्रति और न्यायालय द्वारा अनुमोदित अगर लेखाओं को न्यायालय द्वारा अनुमोदित नहीं किया जाता, तो उन्हें वैध नहीं समझा जाता। एक व्यक्ति के रूप में, जिसने विश्वविद्यालय शिक्षा प्रणाली में अपना पूरा जीवन लगा दिया हो, मैं महसूस करता हूँ कि किसी लेखा, जिसके साथ लेखा-परीक्षा रिपोर्ट हो, को न्यायालय द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए और उसके बाद उसे केन्द्र सरकार को भेज देना चाहिए।

नार्थ-ईस्टर्न बिल यूनिवर्सिटी के संबंध में पृष्ठ 3 में एक अन्य नुटि है। आप देख सकते हैं कि उसमें प्रावधान किया गया है:

“वार्षिक लेखाओं सहित महानियंत्रक और महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट की एक प्रति भी प्रस्तुत की जानी चाहिए.....”

यह विषयता है। जैसाकि मैंने सुझाव दिया है, सभी विश्वविद्यालयों के लेखाओं सहित लेखा-परीक्षा रिपोर्ट, यथा न्यायालय

[प्रो. बसुदेव बर्मन]

द्वारा स्वीकृत को प्रस्तुत किया जाएगा। लेकिन यहां यह उल्लेख किया गया: "सी एंड एजी की रिपोर्ट सहित"। इस भिन्नता का क्या कारण है मुझे नहीं पता। मैं समझता हूँ कि यह सब समान होना चाहिए। यहां भी, अन्य विश्वविद्यालय के लिए प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए।

मैं कुछ अन्य बातें जोड़ रहा हूँ। अब, केन्द्रीय कर्मचारियों के लिए छठे वेतन आयोग ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और उसे लागू भी कर दिया गया है। इसके मद्देनजर विश्वविद्यालय शिक्षकों के वेतन की समीक्षा के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने एक समिति का गठन किया है। समिति ने अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर दी हैं। मैं यह बताना चाहता हूँ कि समिति ने वेतन समीक्षा करते समय विश्वविद्यालय के अधिकारियों का ध्यान नहीं रखा जिसकी वजह से ऐसे अधिकारियों को काफी परेशानी होगी और देश की उच्च शिक्षा प्रणाली प्रभावित होगी। मेरा कहना है कि पंजीयक, परीक्षा नियंत्रक, कालेजों के पर्यवेक्षक जैसे अन्य अधिकारियों की ओर समिति ने ध्यान नहीं दिया। हम सभी जानते हैं कि विश्वविद्यालय अधिकारी और यूनिवर्सिटी फैकल्टी सदस्य छात्रों द्वारा उच्च शिक्षा और अनुसंधान के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए मिल कर कार्य करते हैं। अतः अधिकारियों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि पांचवें वेतन आयोग तक विश्वविद्यालय अधिकारियों को वही वेतनमान तथा अन्य वित्तीय भत्ते दिए जाते थे जो प्रोफेसरों, रीडरों और लेक्चररों को दिए जाते थे। अतः मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ जहां तक वेतनमान तथा अन्य वित्त भत्ते संबंधित है। भिन्न-भिन्न श्रेणियों के अधिकारियों को फैकल्टी के संबंधित संवर्ग के बराबर माना जाए। सभी विश्वविद्यालयों और कालेजों के ठीक-ठाक ढंग से कार्य करने के लिए यह अत्यंत महत्वपूर्ण है और सरकार को इसे गम्भीरता से लेना चाहिए। सरकार को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को सलाह देनी चाहिए ताकि अधिकारियों के वेतनमान फैकल्टी सदस्यों के बराबर लाए जा सकें।

अब मैं इस सम्माननीय सभा और सरकार का ध्यान पूरे शिक्षा क्षेत्र के लिए निधियों के आवंटन की ओर दिलाना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि शिक्षा प्रणाली पर व्यापक रूप से विचार किया जाए इसे खंड-वार (कम्पार्टमेंटवाइज) नहीं समझा जाना चाहिए।

मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि विस्तृत सुविधाएं ... (व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन: उपाध्यक्ष महोदय मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। हमने अभी-अभी अनुपूरक कार्यसूची प्राप्त हुई है जिसमें कहा गया है कि डा. अंबुमणि रामदास विधेयक प्रस्तुत करेंगे और

उसे पारित करवाएंगे। लेकिन हमारे पास इस विधेयक की प्रति नहीं है। सुबह वितरित की गई कार्यसूची में इसे शामिल नहीं किया गया था।

उपाध्यक्ष महोदय: हम इसे बाद में देखेंगे।

श्री वरकला राधाकृष्णन: महोदय, यह एक निजी कंपनी या कोई बोर्ड नहीं है। यह संविधान के अंतर्गत गठित एक वैधानिक सभा है। सरकार जब भी चाहे किसी भी समय इस तरह विधेयक नहीं ला सकती। यह ठीक नहीं है। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैं इसे बाद में देखूंगा।

श्री वरकला राधाकृष्णन: अब विधेयक की प्रति वितरित किए बिना भी अनुपूरक कार्य सूची प्रदान की जाती है।

उपाध्यक्ष महोदय: राधा कृष्णन जी, कृपया मेरी बात सुनें। जब हम उस मामले को लेंगे तब आप इस आपत्ति को उठा सकते हैं और मैं आपकी बात उस समय सुनूंगा।

... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रो. बसुदेव बर्मन के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: राधा कृष्णन जी, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

... (व्यवधान)*

अपराह्न 4.58 बजे

[श्री वरकला राधाकृष्णन पीठासीन हुए]

सभापति महोदय: अब मेरी जिम्मेदारी अलग तरह की है।

... (व्यवधान)

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): सभापति महोदय, मैं एक अनुरोध करना चाहता हूँ।

सभापति महोदय: मैं वह आपकी बात सुनूंगा। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

प्रो. बसुदेव बर्मन, अब आप अपनी बात जारी रखें।

प्रो. बसुदेव बर्मन: महोदय, मेरे बोलने की अवधि के दौरान मेरे कुछ माननीय सहयोगियों ने व्यवधान डालने के बावजूद मैंने इस स्थिति का आनंद लिया और मैं आप सभी का आभार व्यक्त करता हूँ।

मैं कह रहा था कि मैं इस तथ्य की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि विस्तारित सुविधाएं प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षा हेतु दी जानी चाहिए ताकि वे आगामी वर्षों में उच्चतर शिक्षा में भारी संख्या में लड़कों और लड़कियों के दाखिले हेतु तैयारी कराएँ। उच्चतर शिक्षा के क्षेत्र में भी आनुपातिक रूप से अधिक आवंटन किया जाए। मैं अपने प्रथम शिक्षा मंत्री मौलाना अबुल कलाम आजाद द्वारा दिए गए सुझावों को याद करना चाहता हूँ। शिक्षा के संबंध में उन्होंने अपने प्रथम बजट भाषण में कहा कि "शिक्षा हेतु बजट प्रावधान कम से कम रक्षा क्षेत्र के बराबर किया जाना चाहिए।" आज मैं देखता हूँ कि यह रक्षा क्षेत्र के बजट प्रावधान के एक तिहाई से कम है। शिक्षा क्षेत्र हेतु आवंटन रक्षा क्षेत्र की तुलना में एक तिहाई से भी कम है।

अपराह्न 5.00 बजे

न्यूनतम साझा कार्यक्रम में यह व्यवस्था की गई थी कि शिक्षा क्षेत्र हेतु सकल घरेलू उत्पाद का कम से कम छह प्रतिशत आवंटन किया जाना चाहिए। हम जानते हैं कि विभिन्न शिक्षा आयोगों विशेषकर राधाकृष्णन आयोग और कोठारी आयोग ने शिक्षा क्षेत्र हेतु सकल घरेलू उत्पाद का दस प्रतिशत आवंटन करने की सिफारिश की है और न्यूनतम साझा कार्यक्रम में शिक्षा क्षेत्र हेतु सकल घरेलू उत्पाद के कम से कम छह प्रतिशत की व्यवस्था की गई है और गत कुछ पंचवर्षीय योजनाओं में हमने देखा है कि यह आवंटन मात्र 2.1 प्रतिशत, 2.6 प्रतिशत, 2.8 प्रतिशत किया गया था और कभी-कभार ही यह आवंटन 3 प्रतिशत या इससे अधिक किया गया।

इस वित्तीय वर्ष 2008-09 में स्थिति क्या है? यह सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 3.57 प्रतिशत है और इस सरकार से यह जान सकते हैं कि इसे धीरे-धीरे बढ़ाकर छह प्रतिशत किया जाएगा। मुझे नहीं पता कि शिक्षा क्षेत्र के लिए सकल घरेलू उत्पाद का छह प्रतिशत आवंटन कब दिया जाएगा।

केन्द्रीय और राज्य विश्वविद्यालयों के लिए निधियों की उपलब्धता भी बहुत ही असमान दिखाई पड़ती है।

मैं कहना चाहूंगा कि ऐसे अंतर को कम किया जाना चाहिए। केन्द्रीय अथवा राज्य शहरी या ग्रामीण शैक्षिक संस्थानों को समान

आधार पर समझा जाना चाहिए और आदर्श विद्यालय, आदर्श महाविद्यालय अथवा आदर्श विश्वविद्यालय अपमाने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए क्या मेरी राय में जहाँ तक गुणवत्ता पूर्ण शिक्षा देने का प्रश्न है तो ऐसे आदर्श संस्थान बुनियादी ढांचे और सुविधाओं में केवल भेद-भाव को बढ़ाते हैं। शिक्षा क्षेत्र हेतु निधियों के आवंटन का क्या उद्देश्य है? इसे अभिजात्य या गैर-अभिजात्य, गरीब या अमीर, शहरी या ग्रामीण से परे बिना किसी भेदभाव के हमारे सभी छात्रों तक पहुंचना चाहिए।

इस समय जैसाकि हम सभी जानते हैं कि 18 और 23 वर्षों के आयु समूह में लगभग 9 प्रतिशत हमारे युवा पुरुष और महिलाएँ तकनीकी, चिकित्सा, विधि और प्रबंधन शिक्षा सहित उच्चतर शिक्षा के लिए जाती हैं। विकासशील देशों, उदाहरणार्थ मलेशिया, में यह आंकड़ा लगभग 16 प्रतिशत है। कुछ विकसित देशों, जैसे अमेरिका और स्वीडन, में यह 50 प्रतिशत से अधिक है। जहाँ तक शिक्षा का संबंध है तो यह आंकड़ा स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि हमारा देश कहां है।

मैं इस सभा के माननीय सहयोगियों का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि वर्ष 2001 की जनगणना में साक्षरता दर लगभग 65 प्रतिशत तक पहुंची है और उस समय 102 करोड़ की जनसंख्या में से 36 करोड़ लोग निरक्षर थे। यह हमारी आजादी के समय से चल रहा है।

वर्ष 1947 में आपको याद होगा हमारी जनसंख्या देश के बटवारे के बाद 35 करोड़ थी और साक्षरता दर लगभग 20 प्रतिशत थी। इसका अर्थ है कि उस समय 28 करोड़ लोग निरक्षर थे। वर्ष 2001 में 36 करोड़ से अधिक लोग निरक्षर थे। साक्षर लोगों की प्रतिशतता 20 प्रतिशत से बढ़कर 65 प्रतिशत हो गई और सही आंकड़े अनुसार निरक्षर लोगों की संख्या 28 करोड़ से बढ़कर 36 करोड़ हो गई। ऐसा इसलिए है हमने अपने संविधान के एक उपबंध की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया।

आपको स्मरण होगा कि राज्य के नीति निर्देशक तत्व के अंतर्गत संविधान के अनुच्छेद 46 में इस बात पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया जिसमें 'शिक्षा के अधिकार' का उपबंध है जिसके बारे में अभी हम शोर मचाकर कर रहे हैं। वह उपबंध क्या है। यह उपबंध में यह प्रावधान किया गया है कि संविधान को अपनाने के दस वर्षों के अंदर अर्थात् 26 जनवरी 1950 से 26 जनवरी, 1960 के बीच की अवधि में 14 वर्ष तक सभी बच्चे बिना किसी शुल्क के विद्यालय जाएंगे। उस प्रावधान पर अलम नहीं किया गया। क्यों? ऐसा इसलिए हुआ कि संसद ने किसी अधिनियम को पारित नहीं किया। क्यों? ऐसा इसलिए हुआ कि सरकार ने इस पर विचार नहीं किया और उस प्रावधान को अमल में लाना था

[प्रो. बसुदेव बर्मन]

क्योंकि राज्य के नीति-निदेशक तत्व के अंतर्गत किसी भी प्रावधान को इसे संसद द्वारा अधिनियम को पारित करने की आवश्यकता होगी।

पिछले कुछ दिनों में इसकी शुरूआत हुई है यद्यपि ऐसा लगता है कि हमने कार्य पर ध्यान नहीं दिया है। वर्ष 2001 में 36 करोड़ से अधिक निरक्षर लोग और गरीबी रेखा से नीचे गुजर बसर करने वाले 25 प्रतिशत से अधिक लोग आपस में जुड़ी हुई दो चीजें हैं। इसीलिए अनुच्छेद 46 बहुत महत्वपूर्ण था लेकिन वर्ष 2000 या 2001 या 2002 या 2003 तक एक के बाद एक सरकारों ने इस प्रावधान को गंभीरता से नहीं लिया।

कुछ हद तक यह नोट करना दिलचस्प है कि सर्व शिक्षा अभियान और दोपहर का भोजन योजना सहित किए गए कुछ उपायों को शुरू किया गया है जिसे मुझे विश्वास है कि अधिक गंभीरता से लिया जाएगा और हमारे सभी त्वाँग विशेषकर कमजोर तबकों के हितों में 'मिशन मोड' अभियान के आधार पर लागू किया जाएगा। मैं इस विधेयक के संबंध में इस बातों के बारे में बोल रहा हूँ क्योंकि शिक्षा एक समग्र मुद्दा है। हम शिक्षा से समझौता नहीं कर सकते। साथ ही हम अपने ग्रामीण लड़कों और लड़कियों तथा शहरी लड़कों और लड़कियों के बीच अंतर नहीं कर सकते एवं हम ऐसे उन छात्रों के बीच अंतर नहीं कर सकते जो अमीर परिवारों और गरीब परिवारों से आते हैं। इस प्रकार यह केन्द्रीय और राज्य सरकारों की जिम्मेदारी और कर्तव्य है कि जहाँ तक संभव हो सभी के साथ समान रूप से व्यवहार किया जाए। भेदभाव नहीं किया जाना चाहिए। और इस संबंध में पहली बात यह है कि शिक्षा हेतु निधियों का आवंटन अधिक किया जाना चाहिए। इसे कम से कम रक्षा क्षेत्र के आवंटन के अधिक किया जाना चाहिए।

मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री के.एस. राव (एलुरु): महोदय, मैं विधेयक के समर्थन में बोल रहा हूँ। हम सभी जानते हैं कि गरीब के लिए शिक्षा अपने जीवन में आगे बढ़ने और समाज में परिवर्तन लाने का एक बेहतर साधन है। हम यह देखते रहे हैं कि 24 घंटे अपना पसीना बहाने के बावजूद लाखों परिवार ऐसे हैं जो एक गज जमीन अथवा एक मकान नहीं खरीद सकते हैं। परन्तु, यदि उन सभी को सही तरीके से शिक्षित किया जाता, यदि उन सभी को धन कमाने के लिए कुशल बनाया जाता तो अब तक इस देश में काफी परिवर्तन आ गया होता। हमने देश के इस भाग को शिक्षा और दक्षता प्रदान करने के मामले में अनदेखी की है।

मुझे प्रसन्नता है कि श्री राजीव गांधी जी के शासन काल में मानव संसाधन विकास के महत्व को महसूस किया गया था। कोई

भी राष्ट्र तब तक तरक्की नहीं कर सकता जब तक कि उसके निवासी प्रतिभाशाली न हो और पैसा कमाने के लिए उनकी दक्षता, सक्षमता और योग्यता न बढ़ाई जाए। अब कम से कम सरकार ने कुछ वर्षों से इस दिसा में अधिक निधियाँ आवंटित करने की आवश्यकता को महसूस किया है। जैसा कि मेरे मित्र श्री बर्मन ने कहा है, मेरी भी यही राय है कि मानव संसाधन विकास के लिए पर्याप्त बजटीय आवंटन किया जाए जिसके बगैर हम तरक्की नहीं कर सकते हैं इस बात का कोई महत्व नहीं है कि हम इस देश में क्या करते हैं।

इस संबंध में, गुणवत्ता परक शिक्षा का इतना ही महत्व है जिसके बगैर शिक्षा और साक्षरता का कोई अर्थ नहीं है। यदि 90 प्रतिशत लोग शिक्षित होते हैं तो इसे साक्षरता कहा जा सकता है। साक्षरता की परिभाषा भी सही नहीं है। इसलिए, मैं समझता हूँ कि जब तक इस देश को लोगों को गुणवत्तापरक शिक्षा प्रदान नहीं की जाती तब तक आप इस देश के लोगों के जीवन स्तर में, राष्ट्र की श्रेष्ठता और इस देश के नागरिकों की गुणवत्ता में सुधार नहीं ला सकते हैं। इसलिए, शिक्षा की गुणवत्ता बढ़ाने, राज्य सरकारों के पास निधियों की कमी और कुछ विश्वविद्यालयों में प्रदान की जा रही घटिया स्तर की शिक्षा को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार का लगभग प्रत्येक राज्य में केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने का एक अच्छा प्रस्ताव है। मुझे इसकी बहुत खुशी है। केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को पर्याप्त मात्रा में निधियाँ आवंटित भी की जा रही हैं। परन्तु, महोदय मात्र निधियों का आवंटन कोई समाधान नहीं है। यह देखना चाहिए कि उन विश्वविद्यालयों द्वारा इन निधियों का किस प्रकार उपयोग किया जा रहा है।

समाचार पत्रों और मीडिया के माध्यम से हमें पता चला है कि कुछ विश्वविद्यालय इन निधियों का दुरुपयोग कर रहे हैं। वे उनका सही उपयोग नहीं कर रहे हैं। वे प्राथमिकताओं पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। यदि उन्हें प्रयोगशाला में सुधार करने, पुस्तकालय में सुधार करने, शैक्षणिक स्टाफ की गुणवत्ता बढ़ाने, अनुसंधान और विकास के लिए शिक्षण की पद्धतियों में सुधार करने और विद्यार्थियों के लिए एक ऐसा वातावरण बनाने जिसमें वे प्रतिस्पर्धा की भावना को सीखने की आवश्यकता महसूस करें और एक नए तरीके के बारे में सोचें तो मैं यह समझूँगा कि उन्हें प्रदान की जा रही धनराशि का सही उपयोग हो रहा है। परन्तु कुछ विश्वविद्यालय इन निधियों का इन प्रयोजनों हेतु उपयोग नहीं करते हैं। निधियाँ प्राप्त होने पर विश्वविद्यालय अपने परिसर की चारदिवारी करवाने अथवा अतिथि गृह के निर्माण के लिए इनका उपयोग करते हैं। वे निधियों का बहुत गलत तरीके से इस्तेमाल कर रहे हैं।

मैं इस बात का समर्थन इसलिए करता हूँ कि उन पर नियंत्रण होना चाहिए। विभागाध्यक्षों को यह महसूस करना चाहिए कि उनके द्वारा इन निधियों के उपयोग पर नियंत्रण होगा।

मंत्री जी ने इस विधेयक में इस भाग को शामिल किया है जो कि इन चार अथवा पांच विश्वविद्यालयों के संबंध में छूट गया है।

महोदय, यह खेदजनक है कि कुछ विश्वविद्यालयों ने एक अथवा दो वर्षों से नहीं अपितु वर्षों से अपने लेखे प्रस्तुत नहीं किये हैं, वे यह समझते हैं कि यह उनकी जिम्मेदारी नहीं है, वे यह समझते हैं कि उन्हें पुस्तकालय मिल गया है; वे यह समझते हैं कि उनका स्तर ऊंचा है; वे यह समझते हैं कि उन्हें जैसा वे चाहे उसी तरीके से धन को खर्च करने का अधिकार मिल गया है। ऐसा नहीं होना चाहिए।

इस विधेयक से उनके दिमाग में यह भावना पनपेगी कि कोई उनकी निगरानी कर रहा है। प्रत्येक संस्था में इस प्रकार का भय जरूर होना चाहिए। इस भय के बगैर वे निधियों का समुचित उपयोग नहीं करेंगे।

मैं लेखापरीक्षित लेखे सभा पटल पर रखने के माध्यम से पारदर्शिता लाने हेतु इस विधेयक का वास्तव में समर्थन करता हूँ। इसका तात्पर्य यह नहीं है कि सभी संसद सदस्य प्रत्येक रिपोर्ट के देखेंगे जिसे सभा पटल पर रखा जाता है परन्तु सत्य यह है कि उनके दिमाग में यह आएगा कि इसे सभा पटल पर रखा जा रहा है और यदि कोई संसद सदस्य उनकी रिपोर्ट को पढ़ता है और उसमें कुछ गलतियां पाई जाती हैं तो उन्हें डांटा जाएगा। इसलिए, यह भावना जरूर होनी चाहिए। मैं इस बात से प्रसन्न हूँ।

इसके अतिरिक्त, मेरी यह राय है कि बजटीय आबंटन में भी सुधार करना चाहिए। मैं काफी लंबे समय से यह बता रहा हूँ कि इस देश के समस्त राजस्व का केवल शिक्षा, स्वास्थ्य और कल्याण योजनाओं आदि में उपयोग किया जाना चाहिए। रेल, पेट्रोलियम, उद्योग और संचार मंत्रालय को स्वयं धन कमाने में समर्थ होना चाहिए और इन मंत्रालयों द्वारा राजस्व का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, मैं यह चाहता हूँ कि राजस्व का काफी बड़ा भाग, यह 20 प्रतिशत अथवा 30 प्रतिशत हो सकता है, शिक्षा और स्वास्थ्य देखभाल कार्यक्रमों के लिए प्रदान किया जाए।

मैंने इस सदन में कई बार उल्लेख किया है कि आज की शिक्षा पद्धति भारत की आवश्यकताओं के अनुकूल नहीं है। उन दिनों में अंग्रेजों ने अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने और इस देश तथा यहां के लोगों का शोषण करने के लिए इस पद्धति को लागू किया था। इसलिए, मेरा यह दृढ़ मत है कि तकनीकी शिक्षा अत्यधिक महत्वपूर्ण है और लोगों को क्षमता प्रदान करना अत्यधिक महत्वपूर्ण है। सभी नागरिकों को दक्ष बनाया जाए ताकि जिस समय वह संस्थान से बाहर आए तो उसे यह विश्वास हो कि उसे किसी की भी मदद की आवश्यकता नहीं है और उसे रोजगार के

लिए किसी के आगे हाथ फैलाने की जरूरत नहीं है। यदि उसे रोजगार मिल जाता है तो ठीक है, यदि उसे रोजगार नहीं मिलता है तो उसे स्व-रोजगार अपनाकर अपना जीवन व्यतीत करने में समर्थ होना चाहिए। इसलिए, मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह तकनीकी शिक्षा और कुशलता प्रदान करने पर अधिक ध्यान दें।

मुझे प्रसन्नता है कि पिछले बजट में इस बारे में उपाय किया गया था और देश में कुशलता में सुधार लाने हेतु 1600 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था परन्तु मैं यह नहीं जानता हूँ कि आबंटित किये गये 1600 करोड़ रुपये केवल जनता को संतुष्ट करने के लिये हैं अथवा इसका आशय वास्तव में लोगों की कुशलता को बढ़ाना है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि उसमें से कितना धन कुशलता को बढ़ाने के लिए रखा गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या बजट में प्रदान की गई उस विशेष राशि का वास्तव में उपयोग किया गया है और इस देश में कितने लोगों को कार्यकुशल बनाया गया है।

अन्त में, मेरी यह इच्छा है कि यही बात केन्द्र सरकार के कुछ अन्य संस्थानों पर भी लागू की जानी चाहिए। चाहे वे प्रयोगशालाएं अथवा संस्थान हों। पारदर्शिता होनी चाहिए, उनके लेखाओं की लेखा परीक्षा होनी चाहिए। उनके लेखा परीक्षित लेखे इस सभा के पटल पर रखे जाने चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ और मैं इन विश्वविद्यालयों में पारदर्शिता लाने हेतु माननीय मंत्री महोदय को बधाई भी देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): महोदय, आज केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियां (संशोधन) विधेयक, 2008 के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हूँ।

महोदय, यह बिल बहुत छोटा है, मगर बहुत महत्वपूर्ण है। मैं समझता हूँ कि इस बिल के माध्यम से सरकार ने कुछ अच्छी चीजों का समावेश करने का प्रयास किया गया है, जिसका मैं समर्थन करता हूँ। आज हमारे देश में तीन-स्तरीय शिक्षा की व्यवस्था है। प्राइमरी माध्यमिक, हायर-सेकेंडरी और विश्वविद्यालय स्तर पर हमारे देश में शिक्षा दी जा रही है। हमारा देश गरीब और अशिक्षित है। मैं विस्तार से कुछ कहना नहीं चाहता हूँ लेकिन ऐसा लगता है कि 60 वर्ष की आजादी के बाद, शिक्षा का जैसा स्तर हमारे देश में होना चाहिए था वैसा आज नहीं है। विश्व के कई देशों से शिक्षा के मामले में हमारा देश पीछे है। इसलिए यह एक चिंता का विषय है।

[श्री राम कृपाल यादव]

शिक्षा हमारा संवैधानिक अधिकार है और इस अधिकार के होने के बावजूद भी हम लोगों को अच्छे स्तर की शिक्षा नहीं दे पाये हैं, यह एक चिंता का विषय है। शिक्षा के बिना आदमी आगे नहीं बढ़ सकता है। शिक्षा के बिना किसी समाज की तरक्की नहीं हो सकती, किसी प्रदेश और किसी देश की तरक्की नहीं हो सकती। आज दुनिया में शिक्षा के क्षेत्र में कंपटीशन बढ़ा है और अगर हमारी शिक्षा का स्तर ऊंचा नहीं होगा तो दुनिया में चाहे आर्थिक लड़ाई हो, सामाजिक लड़ाई हो या देश को आगे बढ़ाने की बात हो, वह आगे नहीं बढ़ सकेगा।

ऐसा नहीं है कि हमारा देश आगे नहीं बढ़ा है। इन 60 वर्षों में हमारा देश आगे बढ़ा है। हमारे देश में एक से एक बड़े विद्वान हुए हैं, वैज्ञानिक हैं और उन्हीं के कारण देश आगे भी बढ़ा है, लेकिन आबादी के अनुपात में हम विश्व-स्तरीय शिक्षा अपने लोगों को नहीं दे पा रहे हैं। इसका कारण शिक्षा में सरकार के बजटीय प्रावधान का नाकाम होना है। हमारे एक साथी बता रहे थे और मैं उनकी बातों का समर्थन कर रहा हूँ। आज जब हम शिक्षा के स्तर और शिक्षा की गुणवत्ता को बढ़ाना चाहते हैं तो हमें अपनी व्यवस्था ठीक करनी पड़ेगी।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से सरकार और माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि आज हम जो शिक्षा पर पैसा खर्च कर रहे हैं वह अपनी जीडीपी का 6 प्रतिशत ही खर्च कर रहे हैं। इसे बढ़ाकर हमें 20 प्रतिशत करना चाहिए। मगर भारत सरकार अपने स्तर पर अगर 20 प्रतिशत खर्च करने की कोशिश करेगी तो जो एमाउंट उसने सैंक्शन किया है उसे बढ़ाना पड़ेगा। हालांकि यूपीए सरकार ने बहुत सारी योजनाओं को लागू करने का काम किया है, बहुत सारी राशि भी उपलब्ध कराई है, बहुत प्रयास भी कर रही है, लेकिन बहुत प्रयास करने के बावजूद भी हम समझते हैं कि हमें पीछे रह जाना पड़ रहा है।

महोदय, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि पिछले दिनों माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक निर्णय लिया कि हम देश के हर स्टेट में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने का काम करेंगे और तकनीकी शिक्षा को अच्छे स्तर का बनाने के लिए, उत्कृष्ट शिक्षा देने के लिए हम तकनीकी संस्थानों की भी व्यवस्था अलग से करने का काम करेंगे। इसी निर्णय के अनुसार देश में 14 विश्वविद्यालय और 8 आईआईटीज स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। महोदय, मेरा सौभाग्य है कि मैं जिस प्रदेश से आता हूँ वहाँ भी एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय देने की बात की गयी है, बिहार को भी एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय देने की बात कही गयी है। मैं उसके लिए माननीय मंत्री जी के प्रति और माननीय प्रधान मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। बिहार जैसे पिछड़े प्रदेश द्वारा बहुत सालों से यह मांग होती आ रही थी कि वहाँ

भी एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना की जाए। वहाँ अब एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने का निर्णय लिया गया है। उन 14 राज्यों में महाराष्ट्र, पश्चिम बंगाल, राजस्थान, भोपाल, ग्रेटर नोएडा (उत्तर प्रदेश), अमृतसर (पंजाब), गुवाहाटी, कोयम्बटूर (तमिलनाडु), मैसूर, गुजरात, केरल और भुवनेश्वर का चयन किया गया है। जैसा मैंने बताया कि 8 आईआईटीज खोलने का निर्णय उसमें है और हमें सौभाग्य प्राप्त हुआ है कि बिहार में भी एक आईआईटी खोलने का निर्णय लिया गया है और हमारे संसदीय क्षेत्र पटना में खोलने का निर्णय लिया गया है, जो एक स्वागत योग्य कदम है।

लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि पटना में आईआईटी खोलने के लिए जितनी राशि का आवंटन किया गया है, वह बहुत कम है और इस वजह से मैं समझता हूँ कि इस काम को करने में देर लग सकती है। जितनी त्वरित गति से आप चाहते हैं कि विश्वविद्यालय और आईआईटीज का कार्य प्रारम्भ करके पढ़ाई प्रारम्भ हो जाए, वह काम शायद जल्दी नहीं हो सकता है।

मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि आपने 11वीं पंचवर्षीय योजना में जो आईआईटीज खोलने का निर्णय लिया है, उसमें आपने आईआईटीज के लिए दो हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, लेकिन जो राशि आपने आवंटित की है, वह बहुत ही कम है। वित्तीय वर्ष 2008-09 में मात्र 50 करोड़ रुपये का आवंटन किया है। जहाँ दो हजार करोड़ रुपया आईआईटी खोलने के लिए खर्च होना है, वहाँ केवल 50 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। क्या ऐसा मुमकिन हो सकता है कि आप आईआईटी खोल देंगे और उसमें बच्चे पढ़ेंगे? एक आईआईटी की स्थापना में 707 करोड़ रुपये का खर्चा आएगा और आप मात्र 50 करोड़ रुपया दे रहे हैं। क्या इतने पैसे से आईआईटीज की स्थापना संभव हो सकती है? मंत्री जी का और प्रधान मंत्री जी को इस बारे में विचार करना चाहिए। हम अधिक से अधिक राशि आवंटित करेंगे, तभी प्रधानमंत्री जी ने और यूपीए की सरकार ने जो सपना देखा है, वह पूरा हो जाएगा। अगर इस काम को इतने पैसे से करेंगे, तो जिस काम को पांच साल लगने हैं, उसे करने में 15-20 साल लगेंगे। अगर आप चाहते हैं कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय, आईआईटी और आईआईएम के माध्यम से शिक्षा ग्रहण करके हमारे बच्चे क्वालिटी और क्वालिटी से हमारे देश के विकास में अपना योगदान दें, तो इस राशि को बढ़ाने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं निवेदन कर रहा हूँ कि हमारे देश में 32 से 33 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा से नीचे अपनी गुजर-बसर करते हैं। वे अपने बच्चों की शिक्षा को अफोर्ड नहीं कर सकते हैं। मुझे जानकारी मिली है कि अब शिक्षा और महंगी होने जा रही है, बच्चों की फीस दुगुनी होने वाली है। आम आदमी इतनी ज्यादा

फीस कैसे दे पाएगा। बहुत से अभिभावक हैं, जो अपने बच्चों को दो वक्त की रोटी भी मुहैया करवाने में असमर्थ हैं, वे कैसे दुगुनी फीस को वहन कर पाएंगे? इससे हर बच्चे को शिक्षित करने में व्यवधान उत्पन्न हो सकता है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज स्थिति यह है कि विश्वविद्यालय और महाविद्यालयों में पढ़ाने वाले जो टीचर हैं, वे अपना निजी कोचिंग सेंटर खोल कर अपना अलग व्यवसाय कर रहे हैं। देश में बड़े पैमाने पर टीचर्स द्वारा अपने निजी कोचिंग सेंटर चलाए जा रहे हैं। कालेज का टीचर कालेज से अनुपस्थित हो कर अपने कोचिंग सेंटर में बच्चों को पढ़ाता है। जिनके अभिभावक अपने बच्चों को उन कोचिंग सेंटर में पढ़ा सकते हैं, उनके बच्चे बाहर पढ़ कर लाभ उठा लेते हैं, लेकिन जिनके मां-बाप अपने बच्चों को वहां भेजने में असमर्थ हैं, उनके बच्चों को अच्छी शिक्षा नहीं मिल पाती है, क्योंकि टीचर्स सरकारी संस्थाओं में बच्चों को अच्छे ढंग से नहीं पढ़ाते हैं। इस वजह से गरीब के बच्चों को जो क्वालिटी शिक्षा मिलनी चाहिए, वहन ही मिल पाती है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस प्रकार की परिपाटी पर अंकुश लगाने का काम करें और ऐसा कानून बनाने का प्रावधान करें कि सरकारी संस्थानों में पढ़ाने वाले टीचर्स अपने निजी संस्थाओं में न पढ़ा सकें। एम्स सरकारी अस्पताल में ऐसा प्रावधान है कि वहां के डाक्टर अपनी निजी प्रैक्टिस नहीं कर सकते हैं। ऐसा ही शिक्षा के क्षेत्र में भी होना चाहिए। अगर हम ऐसे नहीं करेंगे, तो मैं समझता हूँ कि देश के नौजवानों के साथ और बच्चों के भविष्य के साथ खिलवाड़ होगा।

मैं समझता हूँ कि आपने बच्चों की हायर एजुकेशन, बाहर जाकर पढ़ने और टेक्नीकल संस्थानों में गरीब बच्चों के पढ़ने के लिए बैंकों के माध्यम से ऋण उपलब्ध कराने का काम किया है और पैसे में बढ़ोत्तरी भी की है। यह बहुत अच्छा कदम है। वर्ष 2003-04 में 4550 करोड़ रुपये दिये गये थे, 2005-06 में 10,000 करोड़ रुपये बढ़ाए हैं और इससे लाभ हुआ है। मैं समझता हूँ कि यह बहुत अच्छा काम किया है लेकिन इसमें कुछ और भी करने की जरूरत है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि हम हायर एजुकेशन दे रहे हैं और मात्र 5000 छात्र पीएचडी कर पाते हैं जबकि पड़ोसी देश चीन, जिसे हमसे बाद में आजादी मिली थी, हर साल 25,000 छात्र पीएचडी कर लेते हैं और अमेरिका में 35,000 छात्र पीएचडी कर लेते हैं। मैं समझता हूँ इस स्टैंडर्ड को और बढ़ाना होगा क्योंकि 5000 नाकाफी है। इस संबंध में और ज्यादा व्यवस्था करने की आवश्यकता है। अगर हम ऐसा करेंगे तभी दूसरों देशों से मुकाबला कर सकेंगे। अब तो हमारा कम्पीटिशन दुनिया से हो गया है इसलिए इस पर ध्यान देने की जरूरत है। अगर ऐसा नहीं होगा तो आपका सपना अधूरा रह जाएगा और आप अपने प्रयासों से अच्छा काम नहीं कर पाएंगे।

मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने बिहार में केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाने का निर्णय लिया है। मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि पटना विश्वविद्यालय है और बिहार की अवाम बहुत दिनों से मांग कर रही है कि पटना विश्वविद्यालय को ही केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाया जाए। लेकिन आज तक इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। कई बार माननीय मंत्री ने स्वयं इसी सदन में आश्वासन दिया कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय बना रहे हैं। यह अच्छा कदम है लेकिन केन्द्रीय विश्वविद्यालय में पटना विश्वविद्यालय को नहीं ला रहे हैं इसलिए हमने यह मांग की है क्योंकि पटना विश्वविद्यालय में पर्याप्त जगह भी है। आपको केन्द्रीय विश्वविद्यालय के लिए लगभग 300-400 एकड़ जमीन चाहिए जो ऑलरेडी पटना विश्वविद्यालय में है। यह सब कन्डीशन पूरी करता है। यह देश का सबसे पुराना विश्वविद्यालय है। देश के सब विश्वविद्यालयों में पटना विश्वविद्यालय एक ऐसा विश्वविद्यालय है जो 1917 में स्थापित हुआ था। इसका अपना स्टेटस है। वर्ष 1955 तक नेपाल के छात्र पटना विश्वविद्यालय में शिक्षा ग्रहण करते थे। यही नहीं आज भी पटना विश्वविद्यालय में थाईलैण्ड, जापान, श्रीलंका और अफ्रीका जैसे विदेशी देशों के लिए पांच परसेंट आरक्षण की व्यवस्था है। वहां अच्छा माहौल है और इसकी ख्याति भी है। यहां 300 एकड़ जमीन है और इस विश्वविद्यालय को एक कंडीशन है जिसमें 80 परसेंट छात्रों की कैम्पस में रहने की व्यवस्था है। मैं समझता हूँ कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय के लिए जो मापदंड है, यह इसे पूरा करता है। पटना विश्वविद्यालय में मेडिकल स्टडी, लॉ स्टडी, टीचर्स ट्रेनिंग और पारंपरिक विषयों के साथ 32 व्यावसायिक कोर्स की पढ़ाई होती है। इसका एकेडमिक स्टैंडर्ड कम नहीं है, यह केन्द्रीय विश्वविद्यालय के समानांतर है। यहां के सैकड़ों शिक्षकों और विद्यार्थियों ने दुनिया भर में ख्याति प्राप्त की है। माननीय मंत्री जी, आप इसे बिहार के लोगों की फीलिंग्स के अनुसार देखें और पटना विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाने का काम करें, आपका बहुत बड़ा उपकार होगा।

सभापति जी, आप बार-बार घंटी बजा रहे हैं इसलिए मैं ज्यादा वक्त न लेते हुए एक बात इस विश्वास के साथ कहना चाहता हूँ कि हमारी फीलिंग्स इसके साथ हैं। डा. राजेन्द्र प्रसाद यहां के विद्यार्थी रह चुके हैं। श्री लालू प्रसाद जी यहां के विद्यार्थी रह चुके हैं और अनेक राजनेता और साइंटिस्ट यहां पढ़ाई कर चुके हैं। वहां के कर्मचारी और टीचर्स एजिटेशन कर रहे हैं।

इसलिए अंत में मेरा निवेदन है कि पटना विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दीजिए और बिहार की अवाम और पटना की जनता की जो मांग रही है, उसे पूरा करने का काम कीजिए। इन्हीं चंद शब्दों के साथ और विश्वास के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि निश्चित रूप से आप केन्द्रीय विश्वविद्यालय उत्कृष्ट

[श्री राम कृपाल यादव]

बनाइये, इन्हें अधिक से अधिक राशि दीजिए और भारत की जो अवाम, बुद्धिजीवी और नीजवान हैं, उन्हें उत्कृष्ट शिक्षा देकर देश और दुनिया में कम्प्यूट करने का मौका दीजिए। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): सभापति महोदय, सर्वप्रथम, मुझे माननीय मंत्री को इस विधेयक को राज्य सभा में पारित होने के बाद इस सभा में लाने हेतु धन्यवाद देना चाहिए। यद्यपि इसका अनुपालन बहुत व्यापक है फिर भी इसका कार्य क्षेत्र बहुत ही सीमित है। इसलिए, कुछ सदस्यों ने कहा है कि इस विधेयक का उद्देश्य बहुत ही सीमित है लेकिन मुझे विश्वास है कि यद्यपि यह कतिपय केन्द्रीय विश्वविद्यालयों और लेखापरीक्षित लेखे तथा उनके वार्षिक प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के कार्यकरण के संबंध में बहुत सीमित दिखाई पड़ता है, फिर भी इसमें अपने केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को विकसित करने और हमारे केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के कार्यकरण पर ध्यान देने की व्यापक संभावना है जो हमारे देश में उपलब्ध है।

यह विधेयक संसद और हमारी संसदीय समिति को सशक्त करेगा जो वार्षिक प्रतिवेदन प्रस्तुत करने और लेखापरीक्षित लेखे हेतु मानव संसाधन विकास नामक उच्च शिक्षा को देखता है और जो पहले संभव नहीं था। मुझे नहीं पता, लेकिन कुछ ऐतिहासिक कारणवश कतिपय विश्वविद्यालय संसद में इन प्रतिवेदनों और अपने लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत नहीं कर रहे थे। इन सभी विश्वविद्यालयों का वित्तपोषण विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा किया जा रहा था और यह अनुमान लगाया गया था कि ये उच्च शैक्षणिक संस्थान बेहतर काम करेंगे और सुचारू रूप से कार्य करेंगे और इसमें संसद के लिए हस्तक्षेप करने का कोई कारण नहीं होगा।

ऐतिहासिक कारणों से बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय की स्थापना 1915 में दिल्ली विश्वविद्यालय की स्थापना 1922 में, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय की स्थापना 1966 में, नार्थ-ईस्टर्न हिल्स यूनिवर्सिटी की स्थापना 1973 में; और हैदराबाद विश्वविद्यालय की स्थापना 1974 में की गई थी और ये विश्वविद्यालय न तो अपना वार्षिक प्रतिवेदन और न ही लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत कर रहे थे। इस संशोधन के इस सभा में पारित होने और एक कानून बनने के बाद इन पांचों केन्द्रीय विश्वविद्यालय संसद की दोनों सभाओं के समक्ष अपने-अपने वार्षिक प्रतिवेदनों और लेखापरीक्षित लेखे को सभा पटल पर रखेंगे। यह इस विधेयक की सीमित अवधारणा है और इस बारे में कोई संदेह नहीं है। लेकिन चूंकि हम केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की उच्च शिक्षा के बारे में इस विषय पर विचार-विमर्श करने हैं, तो आज हमारे देश में इसकी क्या स्थिति है?

आज भारत में 20 केन्द्रीय विश्वविद्यालय हैं और 18 विश्वविद्यालयों का वित्तपोषण विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा किया जाता है जो नौ राज्यों, दिल्ली और पुदुचेरी में फैले हुए हैं।

हाल ही में, राष्ट्रीय ज्ञान आयोग द्वारा एक रिपोर्ट लाए जाने के बाद प्रधान मंत्री ने एक बहुत ही सुलभ विचार-विमर्श किया था कि सरकार की योजना पूरे देश में 30 विश्वविद्यालय स्थापित करने की है। प्रत्येक राज्य में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय होगा और वैसे राज्यों में जहां कोई केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं है, एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किया जाएगा। इसका अर्थ यह है कि 16 राज्यों में एक-एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय और लगभग ऐसे 14 नए केन्द्रीय विश्वविद्यालयों वहां स्थापित किए जाएंगे जहां भूमि निःशुल्क प्रदान की जाएगी।

यह दुर्भाग्य है कि उड़ीसा में कोई केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं है। हम केन्द्रीय सरकार से मांग करते रहे हैं कि एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने हेतु निर्धारित किए गए मानदंड को वैसे क्षेत्र में अपनाया जाना चाहिए जहां उच्च शिक्षा की प्रतिशतता कम है और जहां छात्र उच्च शिक्षा प्राप्त करने के लिए अन्य राज्यों की ओर पलायन कर रहे हैं और जिनकी संख्या बहुत अधिक है। इस संबंध में, उड़ीसा उनमें से एक है। अनेक छात्र उच्च शिक्षा के लिए इलाहाबाद, बनारस, हैदराबाद, मुंबई और यहां तक कि चेन्नई, बंगलौर के लिए पलायन करते हैं और वे न सिर्फ मानविकी और विज्ञान संकाय में उच्च शिक्षा प्राप्त करने के लिए जाते हैं बल्कि तकनीकी शिक्षा के लिए भी जाते हैं। अनेक उड़िया लड़के उच्च शिक्षा प्राप्त करने के लिए विदेश भी जाते हैं। इसलिए इसकी आवश्यकता है और एक कारण यह भी है कि उड़ीसा में भारी संख्या में अनुसूचित जनजाति के लोग हैं तथा इसके महेनजर उनकी परंपराओं और रिवाजों को ध्यान में रखते हुए एक विशेष विश्वविद्यालय स्थापित किया जाना चाहिए जिसे किसी पाठ्यक्रम का एक भाग बनाया जा सकता है और इसे जे.ने.वि. तथा दिल्ली विश्वविद्यालय की तरह अभिन्न नहीं होना चाहिए। इसे स्थानीय लोगों और यहीं के लोगों को ध्यान में रखते हुए विशेष क्षेत्र हेतु विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए। उस स्थिति में, केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किया जाना चाहिए। यह केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की संख्या न बढ़ाने और उनकी नकल नहीं हो बल्कि हमारे यहां बेहतर विश्वविद्यालय होना चाहिए जो उन क्षेत्र विशेष के हितों को पूरा करे।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस नई अवधारणा का क्या हो रहा है जिसमें प्रधानमंत्री ने 16 राज्यों में केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिए प्रस्ताव किया था और लगभग 14 राज्य पहले ही निःशुल्क भूमि देने की घोषणा कर चुके हैं। क्या इसमें कोई प्रगति हुई है? क्या आपके पास कोई धनराशि है? समय

योजना क्या है, मैं इस पहलू के बारे में जानना चाहता हूँ। यहाँ मुझे पूर्व राष्ट्रपति डा. ए.पी.जे. अब्दुल कलाम की याद आती है, जिन्होंने यह ठीक ही कहा है और मैं उसे उद्धृत करता हूँ:-

“उच्च शिक्षा को अधिकार संपन्न बनाना समय की आवश्यकता है। उच्च शिक्षा को अधिकार संपन्न बनाए जाने की आवश्यकता इसलिए है क्योंकि केवल इसी से समाज का कुछ समानता के साथ सतत सामाजिक, आर्थिक और राजनैतिक विकास हो सकता है।”

मैं इस कारण से यह उद्धृत कर रहा हूँ कि मुझे यह नहीं कहना चाहिए कि यह सामान्य है पर नीति-निर्माता यह सोचते हैं कि उच्च शिक्षा में निवेश करने की आवश्यकता नहीं है। वे उच्च शिक्षा पर होने वाले व्यय को उत्पादन हीन समझते हैं, और विश्वविद्यालयों को अपने दिन-प्रतिदिन के व्यय को पूरा करने के लिए अपनी निधियाँ स्वयं जुटाने के लिए कहा जाना चाहिए। मुझे पूरा भरोसा है, हमारे मंत्री जी इस मत से सहमत नहीं हैं। हम यह भी मांग करते हैं कि उच्च शिक्षा के लिए योजना के माध्यम से अधिक निधियाँ उपलब्ध करायी जानी चाहिए। हमारे जैसे देश में, उच्च शिक्षा के लिए वित्तपोषण की आवश्यकता है। वित्त पोषण की भी आवश्यकता है और प्राथमिक शिक्षा पर अधिक बल दिया जाना चाहिए। आज हमारी स्थिति ऐसी नहीं है कि विश्वविद्यालय उच्च शिक्षा के लिए की निधियाँ स्वयं जुटा सकें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, मेरे शहर में एक विश्वविद्यालय है, और जहाँ के श्री पांडा भी रहने वाले हैं, और एक समय के छात्र संघ के अध्यक्ष थे। यह एक यूनिटरी विश्वविद्यालय है और इसका नाम है-रावेनशा यूनिटरी यूनिवर्सिटी। लेकिन आज इसकी स्थिति क्या है? एक अधिनियमन किया गया और एक कानून बनाया गया है और अब यह एक यूनिटरी विश्वविद्यालय है। हम गर्व से कहते हैं कि कोई भी जो उड़ीसा में है वह एक रावेनशा वीयन है, और यह 130 वर्ष से भी अधिक पुराना विश्वविद्यालय है। पिछले दो से तीन वर्षों में इसे विश्वविद्यालय में बदल दिया गया है। लेकिन इस विश्वविद्यालय की आर्थिक स्थिति इतनी खराब है कि वे अपने स्वयं के भवनों का रखरखाव बड़ी मुश्किल से कर पा रहा है, शिक्षा में उत्कृष्टता की बात तो दूर रही।

लेकिन देश में आज क्या स्थिति है? ऐसे कतिपय विश्वविद्यालय हैं जो वार्षिक रूप से अपना अनुरक्षण करने में असमर्थ हैं। उन्हें विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से मुश्किल से 20 से 30 करोड़ रुपये मिलते हैं। इसके साथ-साथ हमारे ऐसे भी विश्वविद्यालय हैं जिनके पास 300 करोड़ रुपए से भी अधिक की जमा राशि है। उदाहरण के लिए पुणे विश्वविद्यालय के पास 300 करोड़ रुपए की जमाराशि है। उदाहरण के लिए, मुंबई विश्वविद्यालय शेरों में निवेश कर रहा है। यह स्थिति है।

मैं यह कहना चाहूँगा कि हमारे देश में शिक्षा ज्ञान प्रदान कराने, दक्षता विकसित करने तथा जीवन और समाज के प्रति उचित रवैया सुजित करने वाला एक सर्वोत्तम यंत्र है। भूमंडलीकरण, उदारीकरण और निजीकरण के बावजूद उच्च शिक्षा अंततः एक जड़ और वैज्ञानिक रूप से अनियोजित प्रणाली बन कर रह गयी है तथा इष्टतम ज्ञान और दक्षता के अर्जन पर बहुत कम बल दिया गया है।

हमारे देश में, उच्च शिक्षा 18 से 23 वर्ष के आयु वर्ग के केवल आठ प्रतिशत लोगों की पहुँच में है। निजी क्षेत्र में रोजगार के अवसरों में वृद्धि वर्ष 1991-92 में 1.24 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2001-02 में लगभग तीन प्रतिशत तक हुई है जबकि सरकारी क्षेत्र में 1.5 प्रतिशत की गिरावट बढ़कर ऋणात्मक 0.2 प्रतिशत हो गयी। वर्ष 2007 की मानव विकास रिपोर्ट के अनुसार, सर्वेक्षण में शामिल किए गए विश्व के 177 देशों में से हमारे देश का स्थान 128वां है। यह हमारा सामाजिक-आर्थिक मेरुदंड है।

भारत जैसे विकासशील देश को स्वरोजगार और उद्यम संबंधी कार्यों को आरंभ करने की नीति की आवश्यकता है ताकि बेरोजगारी को बढ़ती चुनीती का सामना किया जा सके। अतः, केन्द्रीय विश्वविद्यालयों सहित अन्य विश्वविद्यालयों को अधिक धनराशि प्रदान किए जाने की आवश्यकता है। विश्वविद्यालयों का वित्त पोषण करना आज एक बड़ी चुनीती है। किसी शैक्षिक संस्था के प्रति हमारा रवैया और उस संस्था और इसके समृद्ध ऐतिहासिक पृष्ठभूमि से प्रभावित होता है। उदाहरण के लिए पंजाब तकनीकी विश्वविद्यालय, जालंधर, कुरुक्षेत्र विश्वविद्यालय, दिल्ली में इंद्रप्रस्थ विश्वविद्यालय, उत्तर प्रदेश तकनीकी विश्वविद्यालय, लखनऊ, मद्रास कामराज विश्वविद्यालय, अन्ना विश्वविद्यालय, ये सभी विश्वविद्यालय पुणे विश्वविद्यालय और मुंबई विश्वविद्यालय जैसे ही हैं जिनके पास 100 करोड़ रुपए से भी अधिक आरक्षित निधि के रूप में हैं। लेकिन हमारे कई विश्वविद्यालय ऐसे हैं जिनकी आर्थिक स्थिति खराब है।

यदि मंत्री महोदया बता सकें तो मैं उनसे उत्तर चाहूँगा, मुझे बताया गया था कि बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय को सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र से पिछले छह वर्षों में 500 करोड़ रुपए मिले। मुझे विश्वास है, इस पैसे का बड़ी समझदारी के साथ उपयोग किया गया होगा, लेकिन मंत्री जी को इसकी पारदर्शिता सुनिश्चित करनी चाहिए। मुझे स्मरण कराया गया है कि जब वार्षिक प्रतिवेदन सभा में प्रस्तुत किए जाएंगे, जब लेखा परीक्षित लेखे सभा में प्रस्तुत किए जाएंगे, तब सरकार की ओर से थोड़ा हस्तक्षेप किया जाएगा। लेकिन मेरा मत यह है कि, मैं समझता हूँ कि अधिकांश सदस्यों का यह मत है कि प्रशासन की ओर से थोड़ा हस्तक्षेप होना चाहिए। अकादमिक हित की सुरक्षा और गुणवत्तायुक्त शिक्षा

[श्री भर्तृहरि महताब]

को सुनिश्चित करने के लिए विश्वविद्यालय की स्वायत्तता अनिवार्य है।

मैं यह कहकर अपनी बात पूरी करता हूँ कि चयन, नियुक्ति और दिन-प्रतिदिन के प्रशासन में राजनैतिक हस्तक्षेप में किसी भी प्रयास को प्रोत्साहन नहीं मिलना चाहिए। मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

सभापति महोदय: प्रो. एम. रामदास इससे पहले कि आप बोलना शुरू करें, मैं आपको यह बता दूँ कि आप कृपया सहयोग करें ताकि हम इस विधेयक को पूरा कर सकें। अन्यथा, इसे हम आज पूरा नहीं कर पाएंगे। सभी वक्ता सत्ता पक्ष के हैं। केवल यही लोग यहां उपस्थित हैं, बाकी सभी चले गए हैं। वस्तुतः, सत्ता पक्ष का यह कर्तव्य है कि वह यह सुनिश्चित करें कि यह विधेयक पारित हो जाए।

श्री एस.के. खारबेल (पलानी): मैं यहां हूँ।

सभापति महोदय: आप बोलने वाले अकेले वक्ता बचे हैं। इसलिए, आप यहां हैं और आपका नाम वक्ताओं की सूची में है। चूंकि प्रो. रामदास का नाम सूची में था, वह यहां हैं। लेकिन अन्य कोई सदस्य यहां नहीं हैं। डा. अम्बुममि रामदास नए विषय के साथ यहां मौजूद हैं। इसे भी पारित किया जाना है। क्या यह संभव होगा?

...(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): वे यह चाहते हैं कि जब हम सत्ता में आएँ, तो हम इस विधेयक को पारित कराएँ क्योंकि यह आज पारित नहीं किया जाएगा, तो संभवतः, यह 14वीं लोक सभा में पारित नहीं किया जा सकेगा। मैं यही सोचता हूँ ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: यही स्थिति है। मैं इस स्थिति का जिक्र कर चुका हूँ। आखिरी समय की कार्य सूची पर चर्चा करने का समय आ गया है। केवल मंत्री जी यहां हैं, लेकिन सत्ता पक्ष के कोई अन्य सदस्य यहां नहीं हैं। यह उनको देखना चाहिए कि यह विधेयक आज ही पारित किया जाए।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): विधेयक पारित होने तक हम बैठ सकते हैं।

सभापति महोदय: यह अच्छी बात नहीं है। शेष सदस्यों को भी यहां उपस्थित रहना चाहिए। विधेयक पारित करने का कार्य सत्ता पक्ष का है न कि विपक्ष का।

श्री खारबेल स्वाई: हम सहयोग कर रहे हैं और हम गणपूर्ति की मांग भी नहीं कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: हां, वे सहयोग कर रहे हैं और वे गणपूर्ति की मांग भी नहीं कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): सभापति महोदय, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियां (संशोधन) विधेयक, 2008 का समर्थन करता हूँ। विधेयक का देश के पांच केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से संबंधित अधिनियमों अर्थात् बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय अधिनियम, दिल्ली विश्वविद्यालय अधिनियम, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय अधिनियम, नार्थ-ईस्टर्न हिल्ल यूनिवर्सिटी अधिनियम और हैदराबाद विश्वविद्यालय अधिनियम, 1974 में दो संशोधन करना है। अब तक इन केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से संबंधित अधिनियमों में यह प्रावधान नहीं था कि विश्वविद्यालय की वार्षिक रिपोर्ट और वार्षिक लेखे पारित करने के बाद कार्यकारी परिषद और सीनेट को इन अधिनियमों और नियमों की एक प्रति संसद के समक्ष रखा जाना चाहिए। यह इन विश्वविद्यालयों में एक बड़ी खामी रही है लेकिन विश्वविद्यालयों की ओर से जिम्मेदारी का अभाव दिखाई देता है। केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से संबंधित ये अधिनियम संसद द्वारा बनाए गए थे। और इसलिए केन्द्रीय विश्वविद्यालयों द्वारा निष्पादित कार्यकलाप और उनकी वार्षिक आय तथा व्यय के बारे में वे संसद की दोनों सभाओं के प्रति जिम्मेदार हैं क्योंकि व्यय की स्वीकृति संसद द्वारा प्रदान की जाती है तथा व्यय की गई धनराशि और विश्वविद्यालय द्वारा किया गया व्यय संसद की दोनों सभाओं की जानकारी में होना चाहिए। अन्य सभी विश्वविद्यालयों में, यह प्रक्रिया प्रयोग में है और इस प्रकार यह विधेयक उनके बनने के बाद अब तक उत्पन्न भारी अंतर को दूर करने के बारे में है। मैं माननीय मंत्री का स्वागत करता हूँ और इस बात के लिए प्रशंसा करता हूँ उन्होंने इस खामी का पता लगाया और संसद के प्रति विश्वविद्यालय की जिम्मेदारी सुनिश्चित की।

इस बात की प्रशंसा करते हुए मुझे यह भी कहना चाहिए कि इस सभा को वार्षिक लेखे प्रस्तुत किया जाना चाहिए और वार्षिक लेखे में विश्वविद्यालयों की वास्तविक आय और व्यय का उल्लेख किया जाना चाहिए।

निःसंदेह, व्यय की पूर्ति मानव संसाधन विकास मंत्रालय के बजट द्वारा प्रदान की गई धनराशि से की जाती है। लेकिन विश्वविद्यालय की आय बढ़ते व्यय को पूरा करने और योजनागत तथा गैर-योजनागत व्यय दोनों हेतु प्रदान करने के लिए पर्याप्त नहीं है। यह इस संदर्भ में है कि हमें विश्वविद्यालयों के कार्य-निष्पादन के बारे में भी ध्यान रखना चाहिए। जब व्यय पर्याप्त नहीं होता

है तो विश्वविद्यालय आवश्यक अवसंरचना प्रदान करने में सक्षम नहीं होंगे।

आज उच्चतर शिक्षा बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है और उच्चतर शिक्षा के क्षेत्र में केन्द्रीय विश्वविद्यालय गुणवत्तापूर्ण और प्रासंगिक शिक्षा प्रदान करता है। राज्य विश्वविद्यालयों को धनराशि की कमी झेलनी पड़ती है और वे अनेक आविष्कारी पाठ्यक्रमों को संचालित करने में सक्षम नहीं हैं जो उभरते समाज के लिए आवश्यक है। यही कारण है कि राष्ट्रीय शैक्षणिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए पाठ्यक्रम और पाठ्यचर्या में राष्ट्रीय समानता लाने की दृष्टि से केन्द्रीय सरकार ने केन्द्रीय विश्वविद्यालय शुरू किया है। लेकिन केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के पास कम से कम पर्याप्त धनराशि होनी चाहिए।

जब हम ऐसे अधिकांश क्षेत्रों में जाते हैं तो हमें शिकायतें मिलती हैं कि धनराशि उपलब्ध नहीं है या यदि धनराशि उपलब्ध होती है तो वे विभिन्न परियोजनाओं के लिए इसका प्रयोग करने में सक्षम नहीं हैं। इसलिए, हमें संसद के माध्यम से पर्याप्त धनराशि मिलनी चाहिए और महोदया भी जानती हैं कि बहुत पहले वर्ष 1964 में कोठारी आयोग ने सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 10 प्रतिशत देने की बात कही थी और जैसा कि एक सदस्य ने कहा, यह सकल घरेलू उत्पाद का मात्र 6 प्रतिशत है जो शिक्षा के विकास हेतु निर्धारित किया गया है।

हमारे न्यूनतम साझा कार्यक्रम में यह सही उल्लेख किया गया है कि यह सरकार सकल घरेलू उत्पाद या राष्ट्रीय आय का कम-से-कम 6 प्रतिशत शिक्षा पर व्यय करेगी। लेकिन बहुत मुश्किल से अब हम मात्र लगभग 4-4.5 प्रतिशत के स्तर तक पहुंच पाए हैं और यह अपने आप में मानव संसाधन विकास मंत्रालय की एक बहुत बड़ी उपलब्धि है और इस देश में कोई और सरकार व्यय के इस स्तर तक नहीं पहुंच पायी है। यह सरकार महसूस करती है कि स्वास्थ्य और शिक्षा इस देश के मानव संसाधन विकास हेतु दो महत्वपूर्ण मानदंड हैं। यदि आप एक ज्ञानमूलक समाज की रचना करना चाहते हैं जो कि हमारा उद्देश्य है अथवा वर्ष 2020 तक एक विकसित राष्ट्र का दर्जा प्राप्त करना चाहते हैं, जैसाकि डा. अब्दुल कलाम ने परिकल्पना की है, तो हमें इन विश्वविद्यालयों के लिए अधिक से अधिक निधियां उपलब्ध कराने में सक्षम होना चाहिए। लेकिन दुर्भाग्यवश चर्चा इस बात की है कि उच्च शिक्षा को पीछे छोड़ दिया गया है। आरंभिक और प्राथमिक शिक्षा के साथ हमारे पूर्वाग्रहों के अनुरूप जो कि बहुत महत्वपूर्ण हैं, इसे विश्वविद्यालयों को नहीं छोड़ना चाहिए क्योंकि तकनीकी जनशक्ति और वैज्ञानिक जनशक्ति का स्तर विश्वविद्यालयों विशेषकर केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से आता है।

इसलिए किसी भी कीमत पर इस संसद और मंत्रालय को अधिक धनराशि प्रदान करनी चाहिए और केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को दूसरी तरह से वित्तपोषित करने के तरीकों की जांच करनी चाहिए जैसाकि यह विदेशों में विद्यमान है कि वे उच्चतर शिक्षा का वित्त पोषण करने के मामले में किस प्रकार धनराशि प्रदान करते हैं, किस प्रकार छात्रों की सहायता करते हैं और छात्रों के वंचित तबकों की सहायता कैसे करते हैं।

इसलिए, केवल लेखाएं प्रस्तुत करना ही महत्वपूर्ण नहीं है। बल्कि विश्वविद्यालय के लेखों में उनके आय और व्यय पक्ष के संबंध में जमीनी सच्चाई का उल्लेख किया जाना चाहिए। यह अनिवार्यतः आवश्यक है कि विश्वविद्यालयों में बुनियादी ढांचा अधिक से अधिक सृजित किया जाना चाहिए।

महोदया, आपने पांडिचेरी विश्वविद्यालय का दौरा किया था और आप पांडिचेरी विश्वविद्यालय में विकसित किए गए बुनियादी ढांचे को देखने का अवसर प्राप्त हुआ होगा। लेकिन छात्रों के लिए रोजगारपूरक प्रशिक्षण या रोजगारमूलक शिक्षण आदि प्राप्त करने के लिए पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध करा पाना अभी भी पर्याप्त नहीं है। इस प्रकार प्रत्येक विश्वविद्यालय को ऐसी धनराशि प्रदान करनी चाहिए ताकि पर्याप्त बुनियादी ढांचा सृजित हो सके जो छात्रों की आवश्यकताओं को पूरी करेगा। इसलिए उच्चतर शिक्षा हेतु धनराशि की बढ़ती आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए व्यय पक्ष और आय पक्ष पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

जहां तक वार्षिक रिपोर्ट का संबंध है तो मैं आपको यह बताना चाहता हूँ। यदि आप वार्षिक रिपोर्टों को देखें जो यहां प्रस्तुत कर दिये गये हैं कि वे सभी बिना किसी निष्कर्ष तथ्य पर पहुंचे बार-बार पिछले दस वर्षों में केवल खाना पूर्ति की गई है। वार्षिक रिपोर्ट में, वे केवल सामान्य बातें प्रस्तुत करते हैं। लेकिन क्या आपको कभी वार्षिक रिपोर्टों में ऐसी बात पता चली है जहां उन्होंने इस बात का मूल्यांकन किया हो कि विश्वविद्यालय ने क्या किया है। आप पांडिचेरी विश्वविद्यालय को ही लीजिए, जो पिछले 22 वर्षों से अस्तित्व में है; क्या दिये गये विश्वविद्यालय के वार्षिक प्रतिवेदन से आपको छात्रों की संख्या और सृजित जनशक्ति के बारे में पता चलता है जो कि आर्थिक कार्यकलापों के विभिन्न क्षेत्रों में कार्य कर रहे हैं?

इस विश्वविद्यालय से कितने वैज्ञानिक बने हैं; कितने आईएएस और आईपीएस अधिकारी बने हैं? क्या आपके पास केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से प्राप्त ऐसे आंकड़ें हैं? मैं आशा करता हूँ कि आपके पास ये आंकड़े नहीं हैं क्योंकि वार्षिक प्रतिवेदन में इन बातों का उल्लेख नहीं किया जाता है। ये प्रतिवेदन यह जानकारी प्रदान करते हैं कि यहां पर कितने संकाय हैं, कितने छात्र हैं और

[प्रो. एम. रामदास]

कितने कमरे तथा भवन हैं? यह सही मामले में वार्षिक प्रतिवेदन नहीं है। इसमें केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के बारे में वह जानकारी होनी चाहिए जिसे जनता नहीं जानती है। अतः आपको इस बात पर जोर देना चाहिए कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय प्रत्येक वर्ष निरपवाद रूप से अपने कार्यकलापों का मूल्यांकन प्रतिवेदन तैयार करें और इसे संसद में प्रस्तुत करें ताकि इसके बाद संसद यह निर्णय लेने में समर्थ हो कि क्या हैदराबाद केन्द्रीय विश्वविद्यालय को 50 करोड़ रुपये देना उचित है अथवा नहीं। यदि संसद यह महसूस करती है कि केन्द्रीय विश्वविद्यालय केवल बेरोजगार, गुणवत्ता रहित लोगों और ऐसे लोगों को पैदा कर रहा है जो यह भी नहीं समझ सकते कि देश में क्या हो रहा है तो सरकार इन विश्वविद्यालयों पर कर दाताओं के धन को क्यों खर्च करें? अतः आप इन पर जोर दें कि वे जो वार्षिक प्रतिवेदन तैयार करते हैं उसमें उनके द्वारा प्रदान की जा रही शिक्षा का महत्व प्रदर्शित किया जाए।

मैं आपको यह चाहूंगा कि अधिकांश केन्द्रीय विश्वविद्यालय अभी भी आधे से ज्यादा वे पारंपरिक पाठ्यक्रम चला रहे हैं जिनका आधुनिक परिस्थितियों में कोई महत्व नहीं है। इसलिए, इस देश के युवाओं को असलियत का पता लग रहा है। देश में हो रही उग्रवाद और ऐसी अन्य घटनाएं विश्वविद्यालय के ग्रेजुएट्स, पोस्ट-ग्रेजुएट्स और डॉक्टरेट्स की असमर्थता की ओर प्रतिबिम्बित करती हैं जो बाजार में नौकरी पाने में असमर्थ हैं। अतः केन्द्रीय विश्वविद्यालय गुणवत्ता परक शिक्षा, बेहतर शिक्षा प्रदान करके एक मिसाल कायम करें ताकि शिक्षा और रोजगार में अनुरूपता हो। जिस समय आप पाठ्यक्रम पूरा करें आपको रोजगार प्राप्त करने में समर्थ होने चाहिए।

अन्ना विश्वविद्यालय एवं विभिन्न आईआईटी संस्थानों में छात्रों को चौथे वर्ष की परीक्षा पास करने से पहले विदेश अथवा बेहतर संस्थानों में नौकरी मिल जाती है। केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में ऐसा क्यों नहीं होना चाहिए जहां पर हम इतना अधिक धन खर्च कर रहे हैं? अतः, महोदया, आप बेहतर प्रोफेसरों पर ध्यान दें।

हमने पांडिचेरी विश्वविद्यालय में शिक्षा की एक आदर्श पद्धति शुरू की है जिसके बारे में मैं आपको बताना चाहता हूँ। हमने सामुदायिक महाविद्यालय पद्धति शुरू की है। पांडिचेरी विश्वविद्यालय के अंगीभूत महाविद्यालय के रूप में सामुदायिक महाविद्यालय महाविद्यालय से बेहतर कुशल एवं अर्द्धकुशल श्रम प्रदान करता है। अमरीका में लगभग 56 प्रतिशत स्नातक सामुदायिक महाविद्यालयों से हैं। हमें भी ऐसे महाविद्यालयों की स्थापना करने में समर्थ होना चाहिए। यह एक सफल अनुभव रहा है। हम दो वर्षीय डिग्री प्रोग्राम, डिप्लोमा प्रोग्राम, पोस्ट-ग्रेजुएट डिप्लोमा प्रोग्राम चला रहे हैं जो कि समाज के लिए अपेक्षित कुशल एवं अर्द्ध कुशल

जनशक्ति की मांग और आपूर्ति से मेल खाते हैं। अतः, पांडिचेरी विश्वविद्यालय के सामुदायिक महाविद्यालय के समान अन्य सभी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में भी ऐसे महाविद्यालय स्थापित किये जाने चाहिए ताकि विश्वविद्यालय से शिक्षा पूरी करने वाले कम से कम आधे विद्यार्थियों के पास दक्षता-पूर्ण शिक्षा की पृष्ठभूमि हो।

दूसरी बात जो मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ वह यह है कि कुछ केन्द्रीय विश्वविद्यालय संबद्ध विश्वविद्यालय होते हैं। एकमात्र एकल विश्वविद्यालय होने के बावजूद वे संबद्ध विश्वविद्यालय हैं। वे कितने महाविद्यालयों को संबद्ध कर सकते हैं? यदि वे सैकड़ों महाविद्यालयों, स्व-वित्तपोषित महाविद्यालयों, मानद महाविद्यालयों, स्वायत्त महाविद्यालयों और अन्य विभिन्न महाविद्यालयों को संबद्ध करते हैं तो केन्द्रीय विश्वविद्यालय सिर्फ परीक्षा लेने वाले निकाय बना जाते हैं। उनके पास गुणवत्तापरक शोध और विकास पर ध्यान देने के लिए समय नहीं है।

सभापति महोदय: छह बजने वाले हैं। यदि सदन सहमत है तो हम समय बढ़ा देंगे अन्यथा मुझे सदन को स्थगित करना पड़ेगा।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां, महोदय।

सभापति महोदय: सदन के समय को एक घंटा बढ़ाया जाता है।

प्रो. एम. रामदास: महोदया, इसलिए महाविद्यालयों को केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से संबद्ध नहीं होने चाहिए और उन्हें इस बारे में बता दिया जाए।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय महाविद्यालयों को मानद विश्वविद्यालय का दर्जा प्रदान कर रहा है। मैं ईमानदारी के साथ यह अपील करता हूँ कि उच्चतर शिक्षा की गुणवत्ता के कम गुणवत्ता वाले महाविद्यालयों को मानद विश्वविद्यालय का दर्जा देकर कम न किया जाए। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग निर्धारित मानदंडों को पूरा न करने वाले सभी महाविद्यालयों को मानद विश्वविद्यालय का दर्जा देना है।

सायं 6.00 बजे

मैं यह चाहूंगा कि आप इन मामलों की जांच करवाएं कि इन संस्थानों ने मानदंड, दिशानिर्देशों, नियमों तथा विनियमों का उल्लंघन कैसे किया।

अन्त में, मुझे बताया गया है कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को ग्यारहवीं योजना के प्रस्ताव प्राप्त हो गये हैं। उन्होंने विभिन्न समितियाँ गठित की हैं। वे केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में गये

और आंकड़े इकट्ठे किये और उन्होंने धनराशि और अन्य सभी बातों के बारे में फैसला ले लिया है। दो वर्षों के पश्चात् भी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को धनराशि जारी नहीं की गई है। अतः, कृपया इस मामले की जांच करें और यह पता लगाएं कि सभी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को समय पर निधियाँ प्राप्त हो रही हैं ताकि उनकी गतिविधियाँ प्रभावित न हों और वे देश और समाज के तीव्र विकास में अपना योगदान दे सकें।

सुभाषित महोदय: माननीय सदस्यगण, इस समय सदन में सभापति तालिका से कोई भी सदस्य उपस्थित नहीं है। इसलिए, मैं किसी वरिष्ठ सदस्य से अनुरोध करूंगा कि जब तक मैं वापिस आऊँ तब तक वह पीठासीन रहें।

सार्य 6.02 बजे

*[श्री पी.सी. गड्ढवी पीठासीन हुए]

श्री एस.के. खारवेणधन (पलानी): महोदय, सर्वप्रथम मैं मानव संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री की वार्षिक प्रतिवेदन और लेखा प्रस्तुत करने संबंधी केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियाँ में संशोधन करने के लिए प्रशंसा करता हूँ और उनको बधाई देता हूँ। चार विश्वविद्यालयों में से बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय का उल्लेख धारा 13क(1) के अंतर्गत वार्षिक प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिए किया गया है। इस धारा के अंतर्गत उप खंड (2) जोड़ा गया है जिसमें कहा गया है कि उन्हें वार्षिक प्रतिवेदन न्यायालय को प्रस्तुत करना होगा और इसकी टिप्पणी कार्यकारी परिषद को बतानी होगी। इसके बाद, इसमें कहा गया है कि वार्षिक प्रतिवेदन सरकार के साथ-साथ संसद को भी भेजा जाएगा। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि सरकार को भेजा गया प्रतिवेदन कार्यकारी परिषद द्वारा सत्यापन के बाद भेजा जाएगा या सत्यापन के पहले।

इसके अतिरिक्त, चार विश्वविद्यालयों में से हैदराबाद विश्वविद्यालय के बारे में अलग से कहा गया है कि वार्षिक प्रतिवेदन केन्द्र सरकार को भेजने के साथ-साथ वार्षिक लेखा के साथ नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट भी भेजी जाए। अन्य विश्वविद्यालयों के बारे में उन्होंने लेखा परीक्षा का उल्लेख किया है। अतः, उसको स्पष्ट किया जाना है।

इसके अलावा, चूंकि यह विश्वविद्यालय से संबंधित है, मैं विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम जिसे संसद द्वारा अधिनियमित किया गया की धारा 3 का उल्लेख करना चाहता हूँ। इस अधिनियम के अंतर्गत भारत सरकार ने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को मानद विश्वविद्यालय का दर्जा प्रदान करने का और उसे

यह भी अधिकार दिया है कि पूरे देश में अधिकार दिया है उन संस्थानों को दर्जा दिया जाए जिन योग्य संस्थानों ने आवेदन दिया है। एक दल द्वारा पूरी तरह से जांच और उचित सत्यापन के बाद विश्वविद्यालय अनुदान आयोग मानद विश्वविद्यालय का दर्जा प्रदान कर रही है। यह एक अधिनियम के अंतर्गत किया गया है। लेकिन हाल ही में अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ने यह कहते हुए पत्र भेजा है कि विभिन्न विश्वविद्यालयों को मानद विश्वविद्यालय का दर्जा उनकी अनुमति से दिया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि एआईसीटीई द्वारा जारी किया गया परिपत्र कैसे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की धारा 3, जिसे संसद द्वारा अधिनियमित किया गया हो, के उपर व्याप्त हो सकता है।

मैं तमिलनाडु में शिक्षा प्रणाली किस तरह से प्रभावित हो रही है, इसका उल्लेख करना चाहूंगा।

जब कलैगनार तमिलनाडु राज्य के चौथी बार मुख्यमंत्री बने थे तब विधि शिक्षा प्रदान करने के लिए अंबेडकर के नाम से एक विश्वविद्यालय की स्थापना की गई थी। उस समय विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से मानद विश्वविद्यालय का दर्जा प्राप्त कर लिया गया। लेकिन अब अनेक विधि महाविद्यालय बिना राज्य सरकार की अनुमति या अंबेडकर विधि विश्वविद्यालय से उचित सम्बद्धता प्राप्त किए ही खोले जा रहे हैं। उदाहरण के लिए, शास्त्र नाम से अभियांत्रिकी महाविद्यालय को मानद विश्वविद्यालय घोषित किया गया है और एक अन्य अभियांत्रिकी महाविद्यालय जो सविता के नाम से है को भी मानद विश्वविद्यालय घोषित किया गया है और अब वे बिना राज्य सरकार की अनुमति के विधि पाठ्यक्रम भी शुरू कर रहे हैं। अंबेडकर विधि विश्वविद्यालय की धारा (6) में स्पष्ट तौर पर कहा गया है कि बिना विधि विश्वविद्यालय की अनुमति के किसी भी संस्थान को विधि पाठ्यक्रम शुरू करने का अधिकार नहीं है। तमिलनाडु में, विधि विश्वविद्यालय के नियमों के अनुसार ऐसे महाविद्यालयों के छात्र तमिलनाडु की बार कार्कसिल में पंजीकरण नहीं करा सकते। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ऐसे अनेक अयोग्य महाविद्यालयों को मानद विश्वविद्यालयों के दर्जे की अनुमति दे रहा है। अतः, मैं माननीय शिक्षा मंत्री से अनुरोध करूंगा कि बिना राज्य सरकार की अनुमति के मानद विश्वविद्यालय को विधि पाठ्यक्रम शुरू करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। ये अभियांत्रिकी महाविद्यालय हैं और बिना अनुमति के इन्हें विधि पाठ्यक्रम शुरू करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

डा. सी. कृष्णन (पोल्लाची): महोदय, आपने मुझे केन्द्रीय विश्वविद्यालय (संशोधन) विधेयक पर बोलने का अवसर दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं इस विधेयक का स्वागत

*वह सभापति तालिका के सदस्य नहीं हैं।

[डा. सी. कृष्णन]

करता हूँ क्योंकि विदेशों के मुकाबले देश में बेहतर शिक्षा प्रदान करने में यह बहुत उपयोगी होगा।

महोदय, शिक्षा के प्रयोजनार्थ खर्च की गई राशि की न केवल लेखापरीक्षा, व्यय और प्राप्तियां केन्द्र सरकार के ध्यान में लायी जानी चाहिए, बल्कि महाविद्यालय समय के दौरान शिक्षकों और उनके कार्यकरण की गुणता को भी केन्द्र सरकार के पर्यवेक्षण में लाया जाना चाहिए।

सार्थ 6.07 बजे

[श्री बरकला राधाकृष्णन पीठासीन हुए]

महोदय, शैक्षणिक योग्यता के अलावा देश में विचार अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता भी इस प्रकार होनी चाहिए जो सभी समुदायों पर लागू हो। केवल तमिलनाडु राज्य में ही नहीं बल्कि पूरे देश में सभी नागरिकों को समान रूप से पूरा सम्मान दिया जाना चाहिए और उनके हितों की रक्षा की जानी चाहिए, विश्व में चाहे वे कहीं भी रहते हों। उदाहरण के लिए हाल ही में तमिलों के नेता श्री वैको को तमिलनाडु में भाषण देने के लिए बंदी बनाकर जेल में डाल दिया गया। वह इसलिए क्योंकि उन्होंने श्रीलंका के तमिलों के पक्ष में भाषण दिया था।

...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैं क्या कर सकता हूँ?

...(व्यवधान)

डा. सी. कृष्णन: यह लोकतांत्रिक तरीका नहीं है कि आप किसी को पकड़ कर जेल में डाल दें। ...(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, विधेयक कुछ संशोधनों से संबंधित है। इन्हें केवल उन्हीं संशोधनों पर बोलना है। ...(व्यवधान)

डा. सी. कृष्णन: श्री वैको को रिहा कर दो। यह लोकतंत्र विरोधी रवैया है। ...(व्यवधान)

श्री जे.एम. आरुन रशीद (पेरियाकुलम): महोदय, विधेयक का वह भाग जो प्रासंगिक नहीं है उसे निकाल दिया जाए। ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं रिकार्ड में नहीं जाऊंगा और अगर उन्होंने कुछ कहा है जो विधेयक के बारे में नहीं है, वह कार्यवाही-वृत्तांत में नहीं शामिल किया जाएगा। अब, कार्यवाही-

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

वृत्तांत में कुछ भी नहीं जाएगा। वह भाग जिसका संदर्भ विधेयक में है, केवल वही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

डा. सी. कृष्णन: श्री वैको को रिहा किया जाना चाहिए। ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: अब श्री मणि चारेनामै बोल सकते हैं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री मणि चारेनामै केवल आपका भाषण ही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

श्री मणि चारेनामै (बाहरी मणिपुर): सभापति महोदय, धन्यवाद, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियां (संशोधन) विधेयक, 2008 का समर्थन करता हूँ। विधेयक का समर्थन करते हुए मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय से संबंधित कुछ मुद्दों को उठाना चाहता हूँ। ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं पहले ही कह चुका हूँ कि जो भाग विधेयक से संबंधित नहीं है, उन्हें कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल दिया जाएगा।

...(व्यवधान)

श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई (शिवकाशी): महोदय, लोकतांत्रिक देश में हमें बोलने का पूरा-पूरा अधिकार है। हमें यहां बोलने की पूरी स्वतंत्रता है। ...(व्यवधान)

श्री वैको को गिरफ्तार करना गैर-लोकतांत्रिक और अनुचित है। ..(व्यवधान)

सार्थ 6.11 बजे

[इस समय डा. सी. कृष्णन और कुछ अन्य माननीय सदस्य आए और सभा पटल के निकट खड़े हो गए]

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: उन्हें केवल विधेयक तक सीमित रहना चाहिए। लेकिन वे ऐसा नहीं कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

साथ 6.11^{1/2} बजे

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपने स्थान पर जाएं।

...(व्यवधान)

साथ 6.12 बजे

[इस समय डा. सी. कृष्णन और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने-अपने स्थानों पर वापस चले गए]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं रिकार्ड में देखूंगा और जो कुछ भी आपत्तिजनक होगा मैं उसे हटा दूंगा।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री मणि चारेनामै आप जारी रखें।

श्री मणि चारेनामै: शिक्षा समानता का तत्व है जो अशिक्षित और शिक्षित को समान बनाता है और जो गरीबी को और धनी के बराबर लाता है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप केवल पांच मिनट के लिए बोले क्योंकि मेरे पास बोलने वालों की सूची बहुत लम्बी है।

श्री मणि चारेनामै: महोदय, चूंकि सभा में बहुत व्यवधान हुआ। इसलिए बोलने के लिए मुझे ज्यादा समय दिया जाना चाहिए।

मणिपुर के केन्द्रीय विश्वविद्यालय में अभूतपूर्व स्थिति विद्यमान है। लगभग 300 जनजातीय छात्रों ने विश्वविद्यालय को खाली कर दिया है। मणिपुर में जनजातीय जनसंख्या 34 प्रतिशत है और जनजातीय लोगों के लिए केन्द्रीय मानदंडों के अनुसार 7.5 प्रतिशत सीट आरक्षित है। मणिपुर विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा मिलने के बाद वहां अनेक आंदोलन हुए हैं। इस विषय के बारे में संशोधन लाने की सिफारिश राज्य सरकार ने भी की है।

लेकिन जब मैंने इस बारे में पढ़ा तो पाया कि इस विषय पर संशोधन लाने के लिए केन्द्र सरकार अभी भी तैयार नहीं है। अतः मैं उल्लेख करना चाहूंगा कि मणिपुर में खोला गया मणिपुर विश्वविद्यालय जनजातीय लोगों विशेषकर जनजातीय छात्रों की आवश्यकताओं को पूरा करने में समर्थ नहीं है। 187 संकाय सदस्यों में से केवल तीन प्राध्यापक ही जनजातीय वर्ग के हैं। अतः यद्यपि उनके लिए 7.5 प्रतिशत आरक्षण का प्रावधान है, तथापि

वास्तव में उनकी संख्या एक प्रतिशत भी नहीं है। अतः यह भेदभाव विद्यमान है। मैं मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि वह विश्वविद्यालय अधिनियम को संशोधित करने हेतु आवश्यक कदम उठाए या जनजातीय लोगों के लिए पृथक इंदिरा गांधी केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना करे। इसके बिना जनजातीय लोगों के लिए कोई जगह नहीं है जहां वे सही ढंग से शिक्षा प्राप्त कर सकें। हालांकि हम उनके लिए शिक्षा का अधिकार और गुणवत्ता शिक्षा की बात करते हैं।

विश्वविद्यालय के प्राधिकारी नियमों में हेर-फेर कर रहे हैं। वे जनजातीय लोगों की भर्ती नहीं कर रहे हैं और अनुसूचित जनजाति की भर्ती के लिए विशेष अभियान चलाने हेतु कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। मणिपुर में अनुसूचित जाति की जनसंख्या केवल दो प्रतिशत है, लेकिन केन्द्रीय नियमों के अनुसार आरक्षण पन्द्रह प्रतिशत है। जबकि 34 प्रतिशत जनसंख्या के लिए आरक्षण केवल 7.5 प्रतिशत है। मणिपुर में केवल दो प्रतिशत लोग सामान्य श्रेणी के हैं। शेष ओबीसी श्रेणी के हैं जिन्हें 27 प्रतिशत आरक्षण मिला हुआ है। अतः, सब मिलाकर हमारे यहां 49.5 आरक्षण का प्रावधान है। शेष सामान्य श्रेणी को मिलना चाहिए या इसे सबों के लिए खुला रहना चाहिए। 15 प्रतिशत और 7.5 प्रतिशत के अलावा शेष का हेर-फेर बहुसंख्यक समुदाय द्वारा कर लिया जाता है।

अतः, यदि केन्द्रीय विश्वविद्यालय में इस तरह का हेर-फेर होता है तो जनजातीय लोगों का क्या होगा वे कहां जाएंगे? राज्य के जनजातीय लोगों का भविष्य नहीं है। गरीब लोगों का स्तर उठाने में शिक्षा तत्व बहुत ही महत्वपूर्ण है। अगर ऐसा होता रहा तो मणिपुर में उनका कोई भविष्य नहीं है और वे गर्त में ही जाएंगे। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह जनजातीय लोगों के लिए एक पृथक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने की प्रक्रिया में तीव्रता लाएं या यथाशीघ्र वर्तमान इंदिरा गांधी ट्राइबल विश्वविद्यालय के परिसर को मणिपुर में विस्तारित करें क्योंकि बहुसंख्यक लोग विश्वविद्यालय से बाहर हैं और उन्होंने आने से मना कर दिया है। 300 से अधिक छात्र बिना शिक्षा के इधर-उधर भटक रहे हैं। अतः सरकार को इस पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): उपाध्यक्ष महोदय, केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियाँ (संशोधन) विधेयक, 2008 जो प्रस्तुत किया गया है, मैं इसका समर्थन करता हूँ। दुनिया में जल-शक्ति, विद्युत-शक्ति की तरह आज शिक्षा-शक्ति का महत्व बढ़ गया है और शिक्षा को बढ़ावा देना अति-आवश्यक है। आज देश

[श्री रतिलाल कालीदास वर्मा]

के अंदर बहुत सारी यूनिवर्सिटीज बनी हैं और इनके अंदर बहुत सारे कॉलेज हैं और इन यूनिवर्सिटीज को ग्रांट्स दी जाती हैं। लेकिन दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि इस यूनिवर्सिटीज के अंदर जो कॉलेज आते हैं उनमें एससी और एसटी का जो प्रतिनिधित्व होना चाहिए, रिजर्वेशन का जो कोटा होना चाहिए, आजादी के 61 वर्ष बाद भी वह पूरा नहीं हुआ है। अनुसूचित-जाति, जनजाति के पढ़े-लिखे लोग, पीएचडी किये हुए लोग, आज कॉलेज के अंदर नियुक्त नहीं पा रहे हैं। मैं एक स्कूल के कार्यक्रम में गया था। वहां एक पीएचडी टीचर प्राइमरी स्कूल में कार्यरत था।

महोदय, मेरी इस बिल के जरिये मांग है कि सरकार जहां ग्रांट देती है, वहां अगर रिजर्वेशन कोटा पूरा नहीं होता, तो उसकी ग्रांट को बंद कर देना चाहिए। जो कालेज सरकार की नीतियों का पालन नहीं करता है, उसकी मान्यता रद्द कर देनी चाहिए। जो कालेज सरकार की नीतियों का पालन नहीं करता है, उसकी मान्यता रद्द कर देनी चाहिए, लेकिन ऐसा आज तक नहीं हुआ है। संबालक लोग आज भी एससी और एसटी विद्यार्थियों को अपने कालेज में प्रवेश नहीं देना चाहते हैं। आपको ताजुब होगा कि गुजरात में दो विद्यार्थियों ने आईएएस परीक्षा पास की और दोनों ही अनुसूचित जाति की परीक्षा में पास हुए हैं। जो तेजस्वी विद्यार्थी परीक्षा पास करके कालेज में पढ़ाने लायक हैं, उन्हें नौकरी नहीं मिलती है। एक सर्वे होना चाहिए कि कौन से कालेज ने आज तक रिजर्वेशन कोटा पूरा नहीं किया है तथा कोटा पूरा न करने का क्या कारण है। मैं अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति पार्लियामेंटरी कमेटी का चेयरमैन हूँ। मैंने देश के सभी हिस्सों में दौरा किया है। हर जगह से एक ही उत्तर मिलता है कि स्यूटेबल कैडिडेट नहीं मिलता है। यह कॉमन सेंटिस हर जगह सुनने को मिलता है। यह कह कर एससी और एसटी लोगों को दूर रखा जाता है।

इसी तरह से यूनिवर्सिटी के अंदर एडमिशन के बारे में भी निश्चित कोटा होना चाहिए। ऐसे ही जिन बड़े प्राइवेट कालेजिज को मान्यता मिली है, जहां की फीस अनुसूचित जाति तथा जनजाति के लोग भर नहीं सकते हैं। वहां यूनिवर्सिटी को जो ग्रांट दी जाती है, उसमें व्यवस्था होनी चाहिए कि एससी और एसटी विद्यार्थियों की फीस उस ग्रांट में से दी जाए। तभी ये लोग अच्छी पढ़ाई प्राप्त कर सकेंगे। कैम्पस में कॉमन इंटरव्यू होता है। मैं पूछना चाहता हूँ कि कितने एसटी और एससी विद्यार्थियों को कैम्पस इंटरव्यू में सिलेक्ट किया जाता है। आज भी लोगों की मानसिकता नहीं बदली है। भले ही हर रोज अमेंडमेंट किया जाए, लेकिन जब तक लोगों को मानसिकता बदली नहीं जाएगी, तब तक एससी और एसटी लोगों को फायदा पहुंचाने वाला नहीं है।

हमारा केवल एक ही ध्येय होना चाहिए कि बिना उचित शिक्षा के हमारा राष्ट्र शक्तिशाली राष्ट्र नहीं बन पाएगा। अगर हमें देश को शक्तिशाली बनाना है, तो गांव के अंतिम छोर के किनारे जो लोग हैं, उन्हें हमें शिक्षा उपलब्ध करानी चाहिए। गांव में स्कूल हैं, तो शिक्षक नहीं हैं। शिक्षक हैं, तो स्कूल की छत नहीं है। स्कूलों में टेबल, कुर्सी नहीं है। गुजरात में इन पांच सालों के अंदर एक लाख बीस हजार प्राइमरी टीचर्स भर्ती किये गये। अभी भी 12 हजार टीचर्स की भर्ती होने वाली है। ऐसे ही देश के सभी राज्यों में प्राइमरी स्कूल से ले कर हायर सैकेंडरी तक तथा उच्च शिक्षा में एससी और एसटी विद्यार्थियों के लिए अच्छी शिक्षा की व्यवस्था करनी चाहिए। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी सबसे पहले इस बारे में सोचेंगी और सबसे पहले रिजर्वेशन कोटा पूरा करने के लिए काम करेंगी और जो ऐसा न करे, उसकी मान्यता रद्द की जाए। हमारी कमेटी ने माननीय प्रधानमंत्री जी से मिल कर प्रार्थना की थी और इसके इम्प्लिमेंटेशन के लिए हमने एक अलग मंत्रालय बनाने के लिए भी कहा था, ताकि एससी और एसटी लोगों को आगे आने में सहायता मिल सके। तभी हम कह सकते हैं कि एससी और एसटी लोगों को आगे बढ़ाने के उद्देश्य में हमें सफल हो रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): महोदय, जैसा कि सभी सदस्यों ने बताया है कि इस विधेयक का उद्देश्य बहुत सीमित है। इस विधेयक का आशय संसद के माध्यम से इन पांचों विश्वविद्यालयों को उत्तरदायी बनाना है। इसमें उन्हें अपनी वार्षिक रिपोर्ट और लेखा का विवरण प्रत्येक वर्ष संसद के समक्ष प्रस्तुत करना होगा। वस्तुतः, उसके अलावा इस विधेयक का और कोई कार्यक्षेत्र नहीं है।

महोदय, सभी ने हमारे देश में उच्च शिक्षा के क्षेत्र में आ रही कठिनाईयों और समस्याओं पर विचार किया है। यही उपयुक्त समय है कि हम अपनी उच्च शिक्षा पद्धति की वास्तविक समीक्षा करें।

महोदय, हम कामना करते हैं कि वर्ष 2020 तक हम अत्यंत विकसित देशों की श्रेणी में आ जाएंगे। इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए एकमात्र सहायक घटक है सुशिक्षित लोगों की पीढ़ी। हमारे देश में बहुत सारे संस्थान हैं। इस देश में संस्थानों, विश्वविद्यालयों और अन्य विशिष्ट संस्थानों की कोई कमी नहीं है। परन्तु जहां तक विश्वविद्यालयों, विशेष रूप से संकाय का संबंध है, तो क्या वे वास्तव में ज्ञान के विस्तार के लिए प्रयासरत हैं? क्या हमारे उच्च शिक्षा संस्थानों और विश्वविद्यालयों में कोई अनुसंधान कार्य चल रहा है?

जब हम परिवर्तन और विकास की बात करते हैं तो निश्चित रूप से इसके लिए निधियों की आवश्यकता होती है। हमारे देश में निधियों की कमी है। यद्यपि, बहुत लोगों ने कहा है कि अब हम अपने बजट से शिक्षा क्षेत्र को अधिकतम राशि प्रदान कर रहे हैं, फिर भी जब हम और अधिक विकास तथा और अधिक उत्कृष्टता हासिल करने की बात करते हैं तो हमें बहुत सारी निधियों की आवश्यकता पड़ेगी। यदि हम विश्व के सौ विश्वविद्यालयों को लेते हैं तो क्या हम यह कह सकते हैं कि इन सौ विश्वविद्यालयों में कम से कम एक विश्वविद्यालय की गणना हमारे देश से की जाए। मुझे संदेह है। यहां ऐसा कोई भी विश्वविद्यालय नहीं है जो विश्व स्तर का हो और जिसे उत्कृष्ट कहा जा सके। एक अरब से भी अधिक की आबादी वाले हमारे देश में कोई भी संस्थान ऐसा नहीं है जिसकी तुलना हार्वर्ड यूनिवर्सिटी अथवा एमआईटी अथवा आक्सफोर्ड से की जा सके। यह वस्तुतः इसलिए है कि हम लोगों ने विश्वविद्यालय में शोध या ज्ञान की वास्तविक खोज की उपेक्षा की है। हमारे विश्वविद्यालय केवल डिग्री देने के कारखाने बन कर रह गए हैं। इसके अलावा, हमारे संस्थान में वास्तविक ज्ञान की खोज करने में पिछड़ रहे हैं। अतः महोदय, मेरा यह अनुरोध है कि हमारे विश्वविद्यालयों, शिक्षाविदों तथा उद्योग क्षेत्र के बीच और अधिक संवाद होना चाहिए। विश्वविद्यालय हमारे उद्योगों के लिए प्रोजेक्ट तैयार कर सकते हैं ताकि वे स्वयं अपनी निधियाँ जुटा सकें। यदि इस तरह का दृष्टिकोण है तो हमारे पास आधारभूत संरचना के विकास के लिए आवश्यक निधियाँ हो सकती हैं। वास्तविक ज्ञान की खोज के बारे में भी अधिक उत्साह होगा। अतः मेरा अनुरोध है कि हमें अपने उद्बोधन में पूर्ण परिवर्तन लाना होगा।

जहां तक हमारा संबंध है, जब हम केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के बारे में बात करते हैं तो हमारा राज्य केरल, जो कि शिक्षा के क्षेत्र में अग्रणी राज्य है, काफी लंबे समय से केन्द्रीय विश्वविद्यालय की मांग कर रहा है। मैं यह नहीं जानता कि केन्द्रीय सरकार इसके पक्ष में निर्णय क्यों नहीं ले रही है। अतः मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि केरल, जो कि शिक्षा के क्षेत्र में देश का अग्रणी राज्य है, में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किया जाना चाहिए।

अंत में, मैं माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। जहां तक इन पांच विश्वविद्यालयों का संबंध है, यद्यपि विधेयक का उद्देश्य बहुत सीमित है फिर भी संसद के प्रति कुछ जिम्मेदारी होनी चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाड़ा): महोदय, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधियाँ (संशोधन) विधेयक, 2008 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

जनता की संप्रभुता संपन्न प्राधिकारी होने के नाते संसद को केन्द्रीय सरकार द्वारा वित्तपोषित प्रत्येक संस्थान अथवा संगठन की वार्षिक रिपोर्ट, लेखाओं और लेखापरीक्षक की रिपोर्ट की एक प्रति रखने का अधिकार है। संसद को जांच करने और यह देखने का अधिकार है कि संगठन को आर्बिट्रि राशि का उपयोग उसी उद्देश्य के लिए किया गया है जिसके लिए उसे दिया गया था अथवा उसे अन्यत्र खर्च किया गया है।

कार्यपालिका की जिम्मेदारी सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा वित्तपोषित प्रत्येक संगठन की वार्षिक रिपोर्टें और लेखा परीक्षित लेखे संसद के समक्ष प्रस्तुत किये जाने चाहिए। यदि वार्षिक लेखों और लेखापरीक्षा रिपोर्टों को प्रस्तुत करने में विलंब होता है तो संबंधित संस्थान को संसद के समक्ष प्रस्तुत करने में हुए विलंब के कारणों के बारे में बताना पड़ेगा। इस प्रकार संसद द्वारा कार्यपालिका की जवाबदेही सुनिश्चित की जाती है।

इन शब्दों के साथ मैं यह विधेयक लाने के लिए माननीय मानव संसाधन विकास राज्य मंत्री का समर्थन करती हूँ।

अपना भाषण समाप्त करने से पहले में उड़ीसा में आईआईटी के लिए काफी लंबे समय से की गई मांग को पूरा करने के लिए माननीय मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करती हूँ। अन्ततः केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा में आईआईटी स्थापित करने की घोषणा की है।

परन्तु अभी तक उड़ीसा में केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं है। इसलिए, हमारी मांग है कि उड़ीसा में यथाशीघ्र एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किया जाना चाहिए। मैं आशा करती हूँ कि सरकार इस बारे में विचार करेगी और उड़ीसा के लिए केन्द्रीय विश्वविद्यालय को स्वीकृति प्रदान करेगी।

श्री पी.सी. धामस (मुवत्तुपुजा): उपाध्यक्ष महोदय, जब केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने की मंजूरी दी गई तो एक विश्वविद्यालय केरल में खोलने की अनुमति दी गई है और इसके लिए केरल में त्रिचुर के समीप जगह भी नियत की गई है। नायर समुदाय केरल के सबसे बड़े समुदायों में से एक है और वे पूरे विश्व में फैले हुए हैं। श्री मन्नाथु पद्मनाभन नायर सर्विस सोसायटी के संस्थापक हैं और केरल में वे अन्य स्थानों में भी सैकड़ों शैक्षणिक संस्थानों की स्थापना में उनकी बड़ी भूमिका रही है। यह ज्ञात होने पर कि केरल में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित किया जा रहा है, मैंने माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री श्री अर्जुन सिंह को एक पत्र लिखा कि इस विश्वविद्यालय का नाम श्री मन्नाथु पद्मनाभन के नाम पर रखा जाए। मैं उम्मीद करता हूँ कि इसके बारे में सकारात्मक विचार किया जाएगा। क्योंकि इस विधेयक का कार्यक्षेत्र बहुत सीमित है इसलिए, इस समय मेरा एकमात्र सुझाव यह है कि

[श्री पी.सी. थामस]

केरल में स्थापित किये जा रहे विश्वविद्यालय का नाम श्री मन्नाथु पद्मनाभन के पर रखा जाए।

मैं एक और छोटी सी बात कहना चाहूंगा। उड़ीसा में आईआईटी खोलने की बात कही गयी थी। केरल में भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान स्थापित करने का वायदा किया गया है परन्तु सरकार इसे भूल गई है। हम केरल के सांसद, केरल सरकार और केरल के लोग इस मामले को कई बार भारत सरकार के साथ उठा रहे हैं। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह केरल में यथाशीघ्र आईआईटी शुरू करे।

श्री बिक्रम केशरी देव (कालाहांडी): उपाध्यक्ष महोदय, मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय, दिल्ली विश्वविद्यालय, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय, नार्थ ईस्ट हिल्स युनिवर्सिटी और हैदराबाद विश्वविद्यालयों ने कभी भी अपनी वार्षिक रिपोर्टें संसद में प्रस्तुत नहीं की हैं यद्यपि संसद हमारे देश का सबसे बड़ा निर्वाचित निकाय है और आज तक किसी के प्रति जवाबदेही निर्धारित नहीं की जा सकी है। इसलिए, हम यह नहीं जानते कि यथार्थतः ये संस्थान किस प्रकार कार्य कर रहे हैं।

महोदय, मैं इस घोषणा के लिए सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि वह उड़ीसा में एक केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने जा रही है। सरकार शिक्षण संस्थानों में नामांकन के बारे में काफी चिंतित है, देश में इसका प्रतिशत 11 प्रतिशत है और इससे स्पष्ट रूप से यह पता चलता है कि देश के अल्प विकसित क्षेत्रों और पिछड़े क्षेत्रों में अच्छे महाविद्यालय और विश्वविद्यालय नहीं हैं जिनका उच्च शिक्षा एवं विभिन्न क्षेत्रों में तकनीकी दक्षता के विकास पर प्रभाव पड़ रहा है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह उड़ीसा में कालाहांडी में केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करे। सरकार ने केबीके क्षेत्र जिसमें आठ जिले आते हैं, मैं केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने का निर्णय लिया है और केबीके क्षेत्र के इन आठ जिलों में कालाहांडी जिले का भवानी पटना केन्द्र में स्थित है जिसके लिए सरकार योजना आयोग के माध्यम से केबीके क्षेत्र के विकास के लिए संशोधित दीर्घावधि कार्य योजना नामक कार्यक्रम के माध्यम से बल दे रही है। इसलिए, मेरा सरकार से और योग्य मंत्री श्रीमती पुरन्देश्वरी से अनुरोध है कि वह इस केन्द्रीय विश्वविद्यालय को कालाहांडी में स्थापित करने हेतु अपने कैबिनेट मंत्री श्री अर्जुन सिंह से कहें।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देती हूँ जिन्होंने इस चर्चा में

भाग लिया। श्री संतोष गंगवार, प्रो. बसुदेव बर्मन, श्री के.एस. राव, श्री राम कृपाल यादव, श्री भर्तृहरि महताब, प्रो. रामदास, श्री एस.के. खारवेनधन, डा. सी. कृष्णा, श्री मणि चारनामै, श्री रतिलाल कालीदास वर्मा, श्री फ्रांसिस जार्ज, श्रीमती अर्चना नायक, श्री पी.सी. थामस, श्री बी.के. देव ने इस विधेयक के संबंध में अपने विचार व्यक्त किये हैं।

मैं इस चर्चा में भाग लेने के लिए उन सभी को धन्यवाद देती हूँ।

सर्वप्रथम मैं सम्माननीय सभा को बताना चाहती हूँ कि वास्तव में यह संशोधन क्यों लाया गया है। यह संशोधन इसलिए लाया गया है ताकि संसद की दोनों सभाओं को केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के कार्यकरण और वित्तीय प्रबंधन के बारे में अवगत कराया जा सके। वार्षिक रिपोर्ट और लेखापरीक्षित लेखे सभापटल पर रखे जाते हैं। क्योंकि इन विश्वविद्यालयों को स्थापित करने हेतु केन्द्रीय विधान पारित किया गया है, इसलिए इन केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की यह जिम्मेदारी है कि वे लोकतंत्र की शीर्षस्थ संस्था को रिपोर्ट करें ताकि स्थायी समिति और सदस्यों द्वारा वार्षिक रिपोर्टों की संवीक्षा की जा सके और पारदर्शिता एवं जवाबदेही निर्धारित की जा सके।

जहां तक इन पांच विश्वविद्यालयों का संबंध है, इन विश्वविद्यालयों से संबंधित अधिनियमों में कोई विशेष प्रावधान नहीं था जिसके तहत पर अनिवार्य हो कि सभा पटल पर इन दस्तावेजों को रखा जाए। सभा पटल पर रखे गये पत्रों संबंधी संसदीय समिति ने 17 मई, 2007 को लोक सभा में प्रस्तुत अपने बारहवें प्रतिवेदन में बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय की वार्षिक रिपोर्ट और लेखापरीक्षित लेखे सभा पटल पर रखने में विलंब के बारे में बताते हुए यह सिफारिश की थी कि अधिनियम में उपबंध शामिल किया जाए। जिसके तहत इन दस्तावेजों को सभा पटल पर रखे जाने को अनिवार्य बनाया जाए।

उपरोक्त प्रस्तावित संशोधन को देखते हुए तब यह सोचा गया था कि ऐसे प्रावधानों से रहित सभी विश्वविद्यालय अधिनियमों में आवश्यक संशोधन किया जाना चाहिए और इसी कारण हम सभा में यह संशोधन लेकर आए हैं। इन पांच विश्वविद्यालयों से संबंधित अधिनियमों में यह प्रावधान नहीं था और इसी कारण हम यहां आए हैं।

केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधि (संशोधन) विधेयक, 2008 को राज्य सभा में पुरःस्थापित किया गया था। 25 अप्रैल, 2008 को इस पर चर्चा की गयी और इसे पारित किया गया। ऊपरी सदन में इसे पारित करने के पश्चात् हम इसे निचले सदन में माननीय सदस्यों के विचारार्थ और इसे पारित किए जाने के लिए लाए हैं।

अधिकांश सदस्यों को महसूस किया कि इस संशोधन का कार्यक्षेत्र बहुत सीमित है फिर भी कुछ सदस्यों ने विचार व्यक्त किया है कि विश्वविद्यालयों को आर्बंटित किए गए अधिकांश धन का दुरुपयोग तथा अन्यत्र उपयोग होता है। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्यगण इस तथ्य कि सराहना करेंगे कि हम इस संशोधन के द्वारा वास्तव में पारदर्शिता और उत्तरदायिता लाना चाहते हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्यगण इस बात का ध्यान रख रहे हैं।

मुझे इस बात की भी प्रसन्नता है कि माननीय सदस्य शिक्षा के क्षेत्र में गहरी रुचि ले रहे हैं। उन्होंने शिक्षा के क्षेत्र में बहुत सी त्रुटियां उजागर की हैं और अपनी चिंताएं व्यक्त की हैं, इसके लिए मैं अपने माननीय साथियों का धन्यवाद करती हूँ।

पहले तो मैं इस बात पर जोर देती हूँ कि वर्ष 1947 में स्वतंत्रता प्राप्ति के उपरांत हमने उच्च शिक्षा के क्षेत्र में कई गुना प्रगति की है। स्वतंत्रता के समय देश में 20 विश्वविद्यालय थे और वर्तमान में इनकी संख्या बढ़कर 400 हो गई है। पूर्व में 500 कालेज अथवा संस्थान थे जो आज बढ़कर 20,000 से अधिक हो गए हैं। पूर्व में 15,000 शिक्षक थे जिनकी संख्या बढ़कर वर्तमान में 5,00,000 हो गई है तथा विद्यार्थियों की संख्या में भी अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। पूर्व में 1950 में मात्र एक प्रतिशत विद्यार्थी थे आज उनकी संख्या बढ़कर 10 से 11 प्रतिशत हो गई है।

एक माननीय सदस्य ने यह कहा कि हमने साक्षरता के क्षेत्र में बहुत कुछ किया है। लेकिन मैं यह अवश्य कहूंगी कि स्वतंत्रता के समय शिक्षा दर 18 प्रतिशत थी जो वर्तमान में बढ़कर 65 प्रतिशत हो गई है। पिछले दशक में अर्थात् 1991 से 2001 के बीच हमारी साक्षरता दर में भारी वृद्धि हुई है। इससे पूरी तरह से स्पष्ट है कि हम वचनबद्ध हैं और हम निश्चित रूप से अपनी साक्षरता दर में और वृद्धि करेंगे।

जैसा कि एक माननीय सदस्य ने यह बताया कि हम अधिकांश विकसित देशों की तुलना में काफी पीछे हैं। हम इस तथ्य को स्वीकार करते हैं। लेकिन हमारा सतत प्रयास यह है कि शिक्षा दर को बढ़ाया जाए। हम उच्च शिक्षा दर की प्राप्ति के लिए अथक प्रयास कर रहे हैं।

शिक्षा क्षेत्र के लिए आर्बंटन के संबंध में भी चिंताएं व्यक्त की गई हैं। मुझे विश्वास है कि मेरे अधिकांश साथी इस तथ्य से सहमत होंगे कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में शिक्षा के लिए योजनागत बजट का 19 प्रतिशत भाग रखा गया है। शिक्षा क्षेत्र के लिए यह एक बड़ा आर्बंटन है। उच्च शिक्षा के क्षेत्र में दसवीं पंचवर्षीय योजना की तुलना में नौ गुना वृद्धि हुई है। दसवीं योजना अवधि में, हमने 9000 करोड़ से थोड़ी अधिक धनराशि आर्बंटित

की थी लेकिन आज हमने उच्च शिक्षा के लिए 89,973 करोड़ रुपए आर्बंटित किए हैं। इससे पता चलता है कि हम शिक्षा के लिए आर्बंटन को बढ़ाने के प्रति वचनबद्ध हैं। हम अपना यह वचन निभायेंगे कि हमारे सकल घरेलू उत्पाद का छह प्रतिशत भाग शिक्षा क्षेत्र के लिए आर्बंटित किया जाएगा। लेकिन इसके साथ-साथ मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्यगण इस तथ्य को स्वीकार करेंगे कि यह एक सरकारी आर्बंटन है अर्थात् इसमें केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों दोनों का हिस्सा होता है। भारत सरकार ने कभी भी अपने उत्तरदायित्व से मुंह नहीं मोड़ा है और शिक्षा के लिए आर्बंटन को बढ़ाया है। मैं सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करती हूँ कि वे अपनी सभी राज्य सरकारों पर दबाव डालें और यह सुनिश्चित कराएं कि उनका हिस्सा भी समय पर आए। वह हिस्सा केवल समय पर न आए बल्कि उसमें पर्याप्त वृद्धि भी हो। केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों का हिस्सा क्रमशः 20 प्रतिशत और 80 प्रतिशत था। वर्तमान में भारत सरकार का हिस्सा लगभग 23 से 24 प्रतिशत तक बढ़ गया है। मैं इस भव्य सभा और माननीय सदस्यों के माध्यम से राज्य सरकारों से अनुरोध करती हूँ कि वे अपने हिस्से को पर्याप्त रूप से बढ़ाएं ताकि, जैसा कि मैंने पहले कहा है, हम सभी इस लक्ष्य को प्राप्त कर लें। मैं एक बार फिर इस बात पर जोर देती हूँ कि यह एक समन्वित प्रयास होना चाहिए। मैं राज्य सरकारों से भी यह अनुरोध करती हूँ कि वे हमारा साथ दें ताकि उच्च शिक्षा के लिए सकल घरेलू उत्पाद का 6 प्रतिशत आर्बंटन सुनिश्चित किया जा सके।

छठे वेतन आयोग, रजिस्ट्रार तथा कंट्रोल आफ एग्जामिनेशन के संबंध में व्यक्त चिन्ता पर विचार नहीं किया गया था। तथापि, अब इन पर विचार-विमर्श किया जा रहा है। हम माननीय सदस्यों की चिन्ताओं को निश्चित रूप से संबंधित प्राधिकारी के समक्ष प्रस्तुत करेंगे जो इन पर विचार-विमर्श कर रहे हैं।

एक प्रश्न हमारे शिक्षा के अधिकार के संबंध में भी पूछा गया था। मैं एक बार फिर इस बात पर जोर देती हूँ कि शिक्षा का अधिकार विधेयक विचाराधीन है। हमने इसे अंशधारकों की टिप्पणियों हेतु भेज दिया है। जब सभी टिप्पणियों को समेकित कर लिया जाएगा एवं इस संबंध में सभी चिंताएं प्रकट की जा चुकी होंगी तब हम सभा में आएंगे।

यह भी पूछा गया था कि हम कुशलता विकास के बारे में क्या कर रहे हैं। हम महसूस करती हैं कि वर्तमान समय में व्यवसायिक शिक्षा की तरफ अधिक ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। जैसा कि हम सभी जानते हैं शिक्षा का क्षेत्र पिरामिड के आकार का होना चाहिए इसका आधार विस्तृत होना चाहिए जो प्राथमिक शिक्षा का प्रतिनिधित्व करता हो। इसके मध्यम भाग को माध्यमिक शिक्षा का प्रतिनिधित्व करना चाहिए। हम इस बात पर

[श्री बिक्रम केशरी देव]

पूरा ध्यान दे रहे हैं कि माध्यमिक शिक्षा में व्यावसायिक शिक्षा पर बल दिया जाना चाहिए। सीबीएसई ने कुशलता विकास के लिए कई पाठ्यक्रम आरंभ किए हैं और हम चाहते हैं कि उच्च शिक्षा हेतु पालीटेक्निक्स की संख्या काफी बढ़ायी जाए। पुनः मैं आपको यह बता दूँ कि हम 1000 पालीटेक्निक बनाना चाहते हैं। संभवतः 300 सरकारी क्षेत्र में और 600 सरकारी गैर-सरकारी भागीदारी मोड में। सरकारी गैर-सरकारी भागीदारी के मानदंड अभी निर्धारित किया जाना शेष है। हम उन्हें सभा पटल पर रखेंगे और उन्हें परिचालित करेंगे। मुझे विश्वास है कि सरकारी गैर-सरकारी भागीदारी मोड, जब इसे अंतिम रूप दे दिया जाएगा। और इसे औपचारिक रूप दे दिया जाएगा, बाजार की आवश्यकता और शिक्षा संस्थाओं के बीच के अंतर को कम करने में मदद करेगा। इसका कारण यह है कि ये चिंता व्यक्त की गई हैं कि बहुत अंतर और हमारे विद्यार्थियों में बेरोजगारी बहुत अधिक है। अधिकांश सदस्यों ने यह महसूस किया है कि ऐसा नहीं होना चाहिए। मुझे विश्वास है कि इस प्रकार के परस्पर संपर्क और बातचीत से मांग और आपूर्ति के बीच के अंतर को कम करने में मदद मिलेगी। अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद के अपने इस शिक्षा बोर्ड भी हैं और वे इस बात को देखने के लिए बाजार, उद्योग जगत और निजी क्षेत्र के साथ भी विचार-विमर्श कर रहे हैं कि वास्तव में हम इस अंतर को कैसे दूर करे और कोई पाठ्यक्रम इस प्रकार तैयार करें जो वास्तव में इस समय विद्यमान अंतर को दूर कर सकें। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग भी इस बात को सुनिश्चित करने का यथासंभव प्रयास कर रहा है कि यह दूरी कम हो और इस अंतर को पाटा जा सके। मुझे यकीन है कि माननीय सदस्य इस बात की प्रशंसा करेंगे कि हम इस दिशा में प्रयासरत हैं।

महोदय, समाज के वंचित तबकों के बारे में भी चिंता जताई गई थी। हम समानता और बराबरी में विश्वास करते हैं और ये सभी बातें हमारे शिक्षा क्षेत्र के स्तंभ रहे हैं। माननीय सदस्यों को इस बात की जानकारी है कि अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों को पहले से ही 22.5 प्रतिशत आरक्षण उपलब्ध है और अ.पि.व. के लिए भी जो आरक्षण का प्रावधान हमने किया है वह हमारे समाज के वंचित तबकों के प्रति अपनी प्रतिबद्धता पूरी करते हुए ही किया है।

शुल्क के संबंध में यह चिंता जताई गई थी कि संभवतः शुल्क बढ़ाई जा रही है। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): आपने सही कहा, आरक्षण है, लेकिन मैंने प्रश्न उठाया था कि वह पूरा नहीं हो रहा है।

[अनुवाद]

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: महोदय, हमारा प्रयास यह सुनिश्चित करने का रहा है कि वे दाखिला लें और वे भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों में दाखिला लें और महोदय, आपके माध्यम से माननीय सदस्यों को एक उदाहरण देता हूँ कि आई.आई.टी. में इन बच्चों के लिए वास्तव में एक वर्ष का ब्रीज कोर्स पाठ्यक्रम है ताकि ये बच्चे उच्च शिक्षा की गंभीरता को वास्तव में समझ पाने में सक्षम हों। इसलिए, हमारा इस बात को सुनिश्चित करने का गंभीर प्रयास रहा है कि वंचित तबकों के ये बच्चे उच्च शिक्षा में दाखिला लेने हेतु पूर्णरूप से सक्षम हों।

अधिक शुल्क के बारे में भी चिंता जताई गई थी। लेकिन महोदय, हम उच्च शिक्षा में दाखिला ले पाने में असमर्थ इन सभी बच्चों की सहायता करना चाहते हैं। हम निश्चित रूप से यह नहीं चाहते हैं कि कोई बच्चा केवल संसाधनों की कमी की वजह से उच्च शिक्षा से वंचित रहे। इसलिए एक उत्तम शिक्षा ऋण योजना है जो अभी अस्तित्व में है और जैसाकि अनेक माननीय सदस्यों द्वारा इंगित किया गया है और मैं आश्चर्य हूँ कि हमारे प्रयासों की भी वे प्रशंसा करेंगे।

महोदय, पांडिचेरी विश्वविद्यालय और सामुदायिक महाविद्यालय के बारे में एक प्रश्न पूछा गया है और इसे सकारात्मक ढंग से लिया गया है और यह निश्चित रूप से अधिकारियों के समक्ष रखा जाएगा कि वे इसे कब तैयार कर रहे हैं और हम उनसे विचार-विमर्श भी करेंगे।

एक चिंता यह भी थी कि विश्वविद्यालयों का आकार इतना बड़ा नहीं होना चाहिए जितना कि आज है और संबद्ध महाविद्यालयों की संख्या अधिक न हो। हम इसके बारे में विभिन्न विश्वविद्यालयों के कुलपतियों के साथ चर्चा कर रहे हैं और जब भी इस बारे में सहमति बनती है, माननीय सदस्यों को निश्चित रूप से इसके बारे में अवगत करा दिया जाएगा।

महोदय, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से जारी की गई धनराशि के बारे में धारा 12ख के अंतर्गत मान्यता प्राप्त किसी भी विश्वविद्यालय को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से निश्चित रूप से सहायता प्राप्त होगी। एक चिंता यह है कि धनराशि जारी करने में विलंब होता है। संभवतः विलंब इसलिए हो सकता है कि उपयोगिता प्रमाण-पत्र विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को सही समय पर प्राप्त नहीं होता है। यदि कोई मामला हमारे ध्यान में लाया जाता है तो हम निश्चित रूप से इसे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के समक्ष लाएंगे।

श्री खारवेनथन ने मानद विश्वविद्यालयों और अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद द्वारा इसे अनुमति दिए जाने के बारे में मामला उठाया था। महोदय, आपके माध्यम से मैं सभा को बताना चाहता हूँ कि अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद केवल तकनीकी संस्थानों का निरीक्षण करता है। यह उनके अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत है। लेकिन मानद विश्वविद्यालय होने के लिए सुविधाओं का निरीक्षण करने के लिए जब वे जाते हैं तो आमतौर पर अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद का एक प्रतिनिधि भी दल के साथ जाता है। लेकिन इसका अर्थ यह नहीं है कि अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद निरीक्षण की अनुमति प्रदान करता है। गहन निरीक्षण होता है और निरीक्षण होने के बाद जब निरीक्षण दल संतुष्ट हो जाता है तब मानद विश्वविद्यालय होने के लिए अनुमति प्रदान की जाती है लेकिन फिर यदि कोई मामला इस तरह का आता है तो हम चाहते हैं कि सदस्य हमारे पास आएँ और विचार-विमर्श करें।

श्री मणि चारेनामै द्वारा मणिपुर विश्वविद्यालय के बारे में वहां की जनसंख्या की आवश्यकता को पूरा नहीं किए जाने से संबंधित चिंता व्यक्त की गई थी। हमने अभी-अभी जनजातीय विश्वविद्यालय विधेयक पारित किया है और हमने जनजातीय विश्वविद्यालय की स्थापना की है जो अमरकंटक में स्थापित किया गया है। अधिनियम के अनुसार जनजातीय विश्वविद्यालय आदिवासी बहुल क्षेत्रों में केन्द्र स्थापित कर सकता है। इसलिए मणिपुर में निश्चित रूप से एक केन्द्र स्थापित किया जा सकता है और निश्चित रूप से जब भी केन्द्र स्थापित करने को अंतिम रूप दिया जाएगा इसे ध्यान में रखा जाएगा। उन्होंने स्वदेशी आदिवासियों के बच्चों के बारे में बोला जिन्हें मणिपुर विश्वविद्यालय में दाखिला से वंचित किया जा रहा है। महोदय, केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में 50 प्रतिशत दाखिला राज्य के निवासी बच्चों के लिए ही है। इसलिए उन्हें इसका लाभ मिलता है क्योंकि उन्हें मणिपुर विश्वविद्यालय में दाखिला मिल जाता है। ऐसा नहीं है कि मणिपुर से बाहर का रहने वाला कोई व्यक्ति आए और मणिपुर विश्वविद्यालय में दाखिला ले लें।

इसलिए मुझे पक्का यकीन है कि चारेनामै इस बात की प्रशंसा करेंगे कि मणिपुर के बच्चों को उच्च शिक्षा से वंचित नहीं रखा जा रहा है।

जहां तक मुझे जानकारी है और जो मैंने नोट किया है और जहां तक मैं समझती हूँ, मैंने अनेक सवालों का उत्तर दे दिया है ... (व्यवधान) जहां तक मुझे जानकारी है, मैंने पूछे गए प्रायः सभी प्रश्नों का उत्तर दे दिया है। यदि किसी प्रश्न का उत्तर बचा है तो मैं सदस्यों को निश्चित रूप से अधिकारिक तौर पर जवाब दे दूंगी।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रतिलाल कालीदास वर्मा ने दो स्पष्टीकरण मांगे हैं। एक प्रश्न है कि क्या अनु.जा./अनु.ज.जा. को विश्वविद्यालय में प्रतिनिधित्व मिलेगा जैसा कि कानून सम्मत आवश्यकता है। यह उनका पहला स्पष्टीकरण है, और दूसरा स्पष्टीकरण है कि क्या गांवों में शिक्षकों के बिना शिक्षा प्राप्त कर रहे छात्र आपके विश्वविद्यालय में शिक्षा प्राप्त करने में सक्षम होंगे?

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: आरक्षण के अनुसार वे सक्षम हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: यह प्रशासन में है।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: जी हां, प्रशासन में आरक्षण है।

उपाध्यक्ष महोदय: यह भर्ती में है।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: निश्चित रूप से उसका ध्यान रखा जाएगा। अगर कहीं त्रुटियां हुईं तो मैं उनसे अनुरोध करूंगी कि वे उसे हमारे ध्यान में लाएं ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने ट्रेनिंग देने की बात कही है। लेकिन जो पहले से ही क्वालीफाइड हैं, उनको नियुक्ति नहीं दी जा रही है। गुजरात की एक यूनिवर्सिटी के अंदर ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: मैं केवल केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के बारे में उत्तर दे सकती हूँ क्योंकि केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की स्थापना केन्द्रीय अधिनियम द्वारा की जाती है। राज्य विश्वविद्यालयों की स्थापना राज्य नियम द्वारा की जाती है। अतः मैं समझती हूँ कि राज्य विश्वविद्यालयों के संबंध में यदि आरक्षण नीति के अनुसार कोई भी दाखिला नहीं किया जाता है तो इस ओर राज्य विश्वविद्यालयों का ध्यान दिलाया जाए।

लेकिन जहां तक केन्द्रीय विश्वविद्यालयों का संबंध है, तो उसके लिए अखिल भारतीय स्तर की परीक्षा देती है और योग्यता के अनुसार छात्रों का दाखिला किया जाता है। आरक्षण के माध्यम से आने वाले छात्रों का भी समुचित रूप से दाखिला किया जाता है।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): महोदय, मैंने बिहार की भावनाओं को रखा था और कहा था कि आप केन्द्रीय विश्वविद्यालय, स्थापित कर रहे हैं, यदि पटना विश्वविद्यालय उन सभी कैटेगिरीज को पूरा करता है तो उस पर आप विचार क्यों नहीं कर रहे हैं?

[अनुवाद]

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: उच्च शिक्षा के क्षेत्र में भौगोलिक असमानताएं इसलिए हैं क्योंकि कुछ स्थान ऐसे हैं जहां केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं हैं। ऐसे भी कुछ राज्य हैं जिसमें केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं हैं। अतः वर्तमान में हमारा ध्यान उन राज्यों पर केन्द्रीत होगा जिनमें केन्द्रीय विश्वविद्यालय नहीं है। चूंकि बिहार में पहले ही एक आईआईटी है, मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य इसे ध्यान में रखते हुए इस बात की सराहना करेंगे कि हम उन राज्यों में केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को स्थापित करें जिनमें ये नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि काशी हिन्दू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1915, दिल्ली विश्वविद्यालय अधिनियम, 1922, जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय अधिनियम, 1966, पूर्वोत्तर पहाड़ी विश्वविद्यालय अधिनियम, 1973 और हैदराबाद विश्वविद्यालय अधिनियम, 1974 में और संशोधन करने वाले विधेक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 से 10 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 से 10 विधेयक में जोड़ दिए गए।

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

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: मैं प्रस्ताव करती हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा दूसरी अनुपूरक कार्यसूची पर विचार करेगी—पुरःस्थापित किये जाने वाला विधेयक

साथ 6.55 बजे

केन्द्रीय विश्वविद्यालय विधेयक, 2008 *

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी): महोदय, मैं अपने वरिष्ठ सहयोगी, श्री अर्जुन सिंह की ओर से प्रस्ताव करती हूँ कि विभिन्न राज्यों में शिक्षण और अनुसंधान के लिए विश्वविद्यालयों की स्थापना एवं अंतर्वेक्षण करने संबंधी मामलों या इससे जुड़े मामलों से संबंधित विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विभिन्न राज्यों में शिक्षण और अनुसंधान के लिए विश्वविद्यालयों की स्थापना एवं अंतर्वेक्षण करने संबंधी मामलों या इससे जुड़े मामलों से संबंधित विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी: महोदय, मैं विधेयक पुरःस्थापित करती हूँ।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: हमने सात बजे तक के लिए हाउस का टाइम बढ़ाया था, क्या जीरोऑवर लेना है, हाउस क्या चाहता है?

...(व्यवधान)

कुछ माननीय सदस्य: सर, जीरोऑवर लिया जाए।
...(व्यवधान)

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): उपाध्यक्ष महोदय, आधे घंटे का यह बिल है, इसके बाद जीरोऑवर ले लें।

[अनुवाद]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास): महोदय, यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक है। इसे पारित किया जाए।

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे पारित किया जाए। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूँगा कि ... (व्यवधान)

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरुम्बुदूर): यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक है। ... (व्यवधान) इस विधेयक को बिना चर्चा के पारित किया जाए। ... (व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, इसे संक्षेप में पारित किया जा सकता है। इसमें 20 मिनट से ज्यादा समय नहीं लगेगा।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: यह बिल विदाउट डिस्कशन भी पास हो सकता है, विदाउट डिस्कशन हो जाए।

श्री पवन कुमार बंसल: सर, इन्होंने कह दिया है, ये मान गए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है, विदाउट डिस्कशन हो जाए।

सायं 6.57 बजे

औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) विधेयक, 2008

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: सभा अब मद सं. 36-औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) विधेयक, 2008 पर विचार करेगी।

... (व्यवधान)

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास): महोदय, सरकार ने देश में औषधि विनियामक पद्धति को सशक्त करने के साथ-साथ नकली दवाईयों की समस्या से निपटने के लिए उपायों की सिफारिश करने हेतु फरवरी, 2003 में डा. माशेलकर की अध्यक्षता में विशेषज्ञ समिति गठित की थी। माशेलकर समिति की सिफारिशों के आधार पर मिलावटी और नकली औषधियों की

समस्या से निपटने हेतु दंडिक प्रावधानों को और कठोर बनाने के लिए औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) अधिनियम, 1940 में संशोधन करने हेतु राज्य सभा में विधेयक पुरःस्थापित किया गया था। विस्तृत जांच हेतु विधेयक को संसदीय स्थायी समिति को सौंपा गया था। संसदीय स्थायी समिति की सिफारिशें प्राप्त होने पर, इन सिफारिशों की विधि और न्याय मंत्रालय के परामर्श से मंत्रालय में गहन जांच की गयी थी। संसदीय स्थायी समिति द्वारा की गई अधिकांश सिफारिशें स्वीकार कर ली गयी हैं। इसके अलावा, वर्तमान समय की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु विधेयक में कुछ नये उपबंध अंतर्विष्ट किये गये हैं।

अतः, मैं अनुरोध करता हूँ कि राज्य सभा द्वारा यथा पारित औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) विधेयक, 2008 पर विचार किया जाए और इसे पारित किया जाए।

मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: धन्यवाद। प्रश्न यह है:

“कि औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार करेगी।

... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 से 20 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 से 20 विधेयक में जोड़ दिये गये।

डा. सुजान चक्रवर्ती (जादवपुर): महोदय, आप चर्चा के बगैर इसे पारित नहीं कर सकते हैं ... (व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरार्थिकिल): महोदय, हम स्वीकार नहीं कर सकते हैं। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने पहले हाउस की राय ली है कि इस बिल को विदाट डिस्कशन पास करना है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि खंड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

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

डा. अंबुभणि रामदास: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सायं 7.00 बजे

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा 'शून्य काल' के मामलों पर विचार करेगी।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री अनुराग ठाकुर जीरो ऑवर चल रहा है।

[अनुवाद]

कृपया शांत रहें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं पहली बार बोल रहा हूँ। मैं आपके ध्यान से लाना चाहता हूँ कि सहारनपुर से नांगल डैम जाने के लिए 1 एस.यू.एन. और नांगल डैम से सहारनपुर जाने के लिए 3एस.यू.एन. ट्रेनें हैं। इसके आलवा अम्बाला कैंट से नांगल डैम और अम्बाला कैंट से चुरुडू जाने के लिए जो ट्रेनें हैं, उनकी सफर अवधि कम से कम 6 घंटे और 8 घंटे है। इन ट्रेनों में जो जन-सुविधाएं हैं, उनकी कमी है। वृद्ध महिलाओं के लिए और बच्चों के लिए शौचालय की कमी होने की वजह से उन्हें बहुत असुविधा होती है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री अनुराग ठाकुर के भाषण के सिवाय कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: एक जन-शताब्दी एक्सप्रेस नई दिल्ली से नांगल पंजाब तक चलाई गई है। हमने पहले भी आग्रह किया था कि हिमाचल प्रदेश का प्रवेश द्वार ऊना है। जो नांगल से केवल 16 किलोमीटर दूर है। हमारा यह आग्रह है कि इस जन-शताब्दी ट्रेन को नांगल के बजाय ऊना से चलाया जाये, ताकि प्रदेश के जो लाखों लोग पूरे वर्ष सफर करते हैं, उनको इसकी सुविधा प्राप्त हो। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री अनुराग ठाकुर के भाषण के सिवाय कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: बहुत सारे व्यापारी, फौजी और व्यवसायी इस ट्रेन के द्वारा नई दिल्ली जाना चाहते हैं। इस ट्रेन को नांगल के बजाय ऊना से चलाया जाये। ऊना में वे सभी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं, जो किसी भी ब्रॉडगेज स्टेशन के लिए होनी चाहिए। ...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने जो कुछ भी किया है, वह सभा की अनुमति और सहमति से किया है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: मैं आपके ध्यान में यह भी लाना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश के बहुत सारे लोग भारी संख्या में मुम्बई और महाराष्ट्र के अन्य क्षेत्रों में जाना चाहते हैं। सचखंड एक्सप्रेस ट्रेन नं. 2716, जो अमृतसर से नांदेड़ के लिए चलती है, यदि इस रेल में कुछ डिब्बे ऊना रेलवे स्टेशन से चला दिये जायें, तो अमृतसर से नांदेड़ जाने वाली सचखंड एक्सप्रेस में अम्बाला रेलवे स्टेशन पर जोड़ दिए जाएं, तो ऊना हिमाचल प्रदेश से रेल यात्री सीधे नांदेड़ तक की यात्रा सुविधाजनक रूप से कर सकते हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने जो कुछ भी किया है, वह आपकी अनुमति से किया है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: जिस प्रकार से पश्चिम एक्सप्रेस नं. 2926-ए कालका-बांद्रा टर्मिनस एवं नं. 2926 अमृतसर-बांद्रा टर्मिनस के डिब्बों को अम्बाला में जोड़ दिया जाता है, उसी प्रकार की व्यवस्था सचखंड एक्सप्रेस में प्रायोगिक रूप से की जा सकती है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): महोदय, जब आपने यह कहा कि इसे बगैर चर्चा के पारित किया जाए तो किसी ने एक शब्द भी नहीं कहा। केवल आपके यह कहने के पश्चात् ...(व्यवधान) उन्होंने इस बात को उठाना शुरू किया है ...(व्यवधान) किसी ने एक शब्द भी नहीं कहा। ...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: इससे देश भर से पर्यटक, धार्मिक श्रद्धालु एवं आर्मी के अधिकारी एवं कर्मचारी सुविधाजनक रूप से हिमाचल प्रदेश आ-जा सकते हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अब बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: मेरा निवेदन है कि ऊना रेलवे स्टेशन से एक अतिरिक्त ट्रेन चलाई जाये, जो दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड तक जाए। इससे नार्थ सैण्ट्रल रेलवे, सैण्ट्रल रेलवे एवं साउथ सैण्ट्रल रेलवे को हिमाचल प्रदेश से सीधे जोड़ा जा सकता है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मेरी अनुमति के बगैर जो भी बोलेगा, उसके वक्तव्य को कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: ऐसा करने से हिन्दू धर्माधी मथुरा-वृन्दावन एवं शिरडी सुविधाजनक रूप से जा सकते हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री मिस्त्री, कृपया बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: सिख तीर्थयात्री आनन्दपुर साहिब, जहां खालसा पंथ की नींव रखी गई थी, वहां से सुविधाजनक रूप से दर्शनार्थ आ सकते हैं। इससे डिफेंस पर्सनल को आर्मी हैडक्वार्टर आने-जाने, दिल्ली, अम्बाला कैंट, मथुरा, आगरा कैंट, ग्वालियर, झांसी, भोपाल, मनमाड और औरंगाबाद आने-जाने में बहुत सुविधा होगी। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया शांत रहें। कृपया बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: अन्त में मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि ये जो पांच ट्रेनों के नाम मैंने गिनाये हैं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मिस्त्री जी, आप बैठ जायें।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: उनकी सुविधा शीघ्र उपलब्ध कराई जाये। ताकि वृद्ध महिलाओं और बच्चों को शौचालय जाने की सुविधाएं सभी ट्रेनों में उपलब्ध हों। इसके अलावा जो नांगल से दिल्ली जाने वाली जनशताब्दी ट्रेन है, उसको ऊना से चलाया जाए, ऐसा मेरा आपसे आग्रह है। धन्यवाद। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

डा. सुजान चक्रवर्ती: महोदय, कृपया मुझे इस बारे में बताएं। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: अगर आपने इसी तरह शोर किया, तो मैं जीरो ऑवर नहीं ले सकूंगा।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

डा. सुजान चक्रवर्ती: महोदय, इस बारे में दबाव डाला जा रहा है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: अगर आपको जीरो ऑवर लेना है, तो शांत रहें। जो कुछ मैंने किया है उसके लिए हाउस की पहली परमीशन ली, उसके बाद मैंने बिल को पास कराया।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: जब मैंने सभा की राय पूछी तो आपने एक शब्द भी नहीं कहा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: आपको जीरो ऑवर लेना है या नहीं?

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये।

...*(व्यवधान)*

डा. सुजान चक्रवर्ती: आप बहुत सारे मुद्दों पर चर्चा नहीं कराने जा रहे हैं। ऐसा क्यों? ...*(व्यवधान)* प्रश्न बहुत सरल है ...*(व्यवधान)* मैंने इसका समर्थन किया होता और मैंने इस पर आपत्ति न की होती ...*(व्यवधान)* क्या संसद का इस पर चर्चा करने का अधिकार नहीं है? ...*(व्यवधान)* यह मेरा प्रश्न है ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल न किया जाए।

...*(व्यवधान)**

डा. सुजान चक्रवर्ती: क्या आपने इसमें कोई गलत नहीं किया है? ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये।

...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने कोई गलत नहीं किया है। मैंने सभा की राय ली है और तत्पश्चात् मैंने इस विधेयक को पारित करने का निर्णय लिया है।

...*(व्यवधान)*

डा. सुजान चक्रवर्ती: क्या आपके पास कोई स्पष्टीकरण है? ...*(व्यवधान)* आपके पास कोई स्पष्टीकरण नहीं है। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री बच्ची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो विधेयक केन्द्रीय विश्वविद्यालय के संबंध में प्रस्तुत हुआ है, इसमें केन्द्र सरकार ने उत्तराखंड के गढ़वाल डिवीजन में स्थित हेमवती नन्दन बहुगुणा विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

का दर्जा देने का निर्णय लिया है और उसका विधेयक भी प्रस्तुत हुआ है, इसका स्वागत है।

उत्तराखण्ड राज्य दो डिवीजन को मिलकर बना है। एक कुमायूँ और एक गढ़वाल डिवीजन है। पर्वतीय भू-भाग होने की वजह से दोनों के बीच बहुत ज्यादा दूरियाँ हैं। पहले जब सन् 1970-71 में यह स्वीकृति दी गयी, तब एक ही विश्वविद्यालय उत्तराखण्ड विश्वविद्यालय के नाम से था, परंतु भौगोलिक विषमता और जनता के आंदोलन के कारण सन् 1973 में उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा दो विश्वविद्यालय बनाए गए, एक कुमायूँ विश्वविद्यालय और दूसरा हेमवती नन्दन बहुगुणा विश्वविद्यालय।

महोदय, कुमायूँ डिवीजन में छः जिले हैं। अभी पूरी उच्च शिक्षा का दायित्व कुमायूँ विश्वविद्यालय पर है और गढ़वाल के सात जनपदों का हेमवती नन्दन बहुगुणा विश्वविद्यालय पर है। अभी जो विश्वविद्यालय विधेयक पेश हुआ है, इसमें जो जुरिस्ट्रिक्शन आफ यूनिवर्सिटीज जो दिया गया है, उसमें उसका जुरिस्ट्रिक्शन गढ़वाल डिवीजन के सात जिलों तक ही है, जबकि उत्तराखण्ड के शेष छः जिले कुमायूँ डिवीजन के भीतर हैं। दोनों विश्वविद्यालयों को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा देने की मांग राज्य सरकार व विश्वविद्यालय प्रशासन और वहाँ की जनता के द्वारा लंबे समय से की जा रही है और दोनों विश्वविद्यालय केन्द्रीय विश्वविद्यालय के मानक भी पूरा करते हैं। उत्तर प्रदेश राज्य में इस समय चार केन्द्रीय विश्वविद्यालय हैं और पूर्वोत्तर में छः केन्द्रीय विश्वविद्यालय हैं, अतः उत्तराखण्ड के कुमायूँ विश्वविद्यालय को भी केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा दिये जाने की मांग करता हूँ ताकि कुमायूँ क्षेत्र में भी उच्च शिक्षा का उन्नयन और अनुसंधान हो सके और कुमायूँ डिवीजन के छात्रों को भी इसका लाभ मिल सके और कुमायूँ डिवीजन के छात्रों को भी इसका लाभ मिल सके। इसके साथ ही यह भी मांग करता हूँ कि जो दूसरी अनुपूरक सूची के द्वारा विश्वविद्यालय विधेयक, 2008 प्रस्तुत किया गया है, उसे एचआरडी मिनिस्ट्री की जो हमारी स्टैंडिंग कमेटी है, वहाँ भेजा जाए और हमारी इस मांग को भी उसमें समाहित किया जाए। कुमायूँ विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा देने के लिए विधेयक में संशोधन किया जाए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अगले सदस्य श्री एम. शिवन्ना हैं—उपस्थित नहीं है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं सभी को मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

श्री संतोष गंगवार (बरेली): महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत ही महत्वपूर्ण समस्या की ओर सदन का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। सागर से हमारे लोकसभा के वरिष्ठ सदस्य श्री वीरेन्द्र कुमार जी हैं। वे अपने क्षेत्र की विभिन्न समस्याओं को उठाते रहते हैं और समस्याओं के लिए लड़ाई भी लड़ते हैं।

दिनांक तीन तारीख को रेल विभाग में कुछ अतिक्रमण के ऊपर उन्होंने कार्रवाई करने का प्रयास किया। उन्होंने रेल अधिकारियों से बात की, सम्पर्क किया और यह कहा कि अगर यह अतिक्रमण है तो चार-पाँच दिन बाद सबको जानकारी देकर, कई दुकानों का मामला था, कार्रवाई की जाये। दुर्भाग्य है कि रेल अधिकारियों ने इस ओर ध्यान नहीं दिया, इसलिए समस्या काफी गंभीर हो गयी। तब श्री वीरेन्द्र कुमार जी स्वयं पैदल चलकर उस स्थान पर गये। वहाँ जाने के बाद जब उन्होंने समस्या देखी, तो उन्हें लगा कि रेल विभाग एक तरफा कार्रवाई कर रहा है। उन्होंने उसे रोकने का काम किया, लेकिन वहाँ जो आरपीएफ के लोग थे, उन्होंने इस ओर ध्यान नहीं दिया। परिणाम यह हुआ कि वहाँ आरपीएफ के मौजूद टीआई श्री विवेक शर्मा ने अपने साथियों के साथ बहुत ही बुरे तरीके से वीरेन्द्र कुमार जी की पिटाई लगाई। श्री वीरेन्द्र कुमार आज यहाँ आये थे, लेकिन वे बोलने की स्थिति में नहीं हैं। वे कल सुबह भी यहाँ आये थे। हमने लोक सभा के माननीय अध्यक्ष जी को लिखकर दिया है कि यह बहुत ही गंभीर विषय है कि वे अपने क्षेत्र की समस्याओं के लिए लड़ाई लड़ रहे थे। हमारा आग्रह है कि उनके इस मसले को प्रिविलेज कमेटी को तत्काल भेजा जाये और जो संबंधित अधिकारी इसके लिए जिम्मेदार हैं, उनके खिलाफ तुरंत प्रभावी कार्रवाई सुनिश्चित कराई जाये।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री राकेश सिंह, श्री गिरधारी लाल भागव और श्री पी.एस. गढ़वी भी इस विषय के साथ अपने को संबद्ध करते हैं।

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। देश में सेना की जरूरतों को पूरा करने के लिए, विशेष रूप से वाहनों की जरूरतों को पूरा करने के लिए व्हीकल फैक्टरीज की स्थापना की गयी थी और ये व्हीकल फैक्टरीज आर्डिनेंस फैक्टरी बोर्ड की ही प्रोडक्शन यूनिट हैं। इन्हीं फैक्टरीज द्वारा देश में सेना को जोंगा, निशान और शक्तिमान जैसे वाहन पहले प्रदान किये गये। आधुनिक जरूरतों को पूरा करने के लिए इन्हीं फैक्टरीज द्वारा अशोक लीलैंड और टाटा कम्पनियों से टेक्नोलॉजी ट्रांसफर द्वारा एलपीटीए और स्टेलियन जैसे वाहन हज़ारों की संख्या में प्रदाय किये गये, जो सफलतापूर्वक सेना में चल रहे हैं।

[श्री राकेश सिंह]

महोदय, हमारे देश की नीति भी रही है कि सेना के काम में आने वाले जो भी वाहन और उनके पार्ट्स हैं, वे सारे स्वदेशी हों, तो बेहतर होगा। इसी नीति को ध्यान में रखते हुए कुछ समय पहले व्हीकल फैक्टरी, जबलपुर को हाई मोबेलिटी व्हीकल सिक्स बाय सिक्स निर्मित करने के लिए निर्देश दिये गये। साथ ही इन वाहनों पर स्थापित होने वाले जो उपकरण हैं, जैसे वाटर वाउजर, किचन कंटेनर, राकेट लांचर बेस आदि इन सबको तैयार करने के लिए कहा गया था, ताकि एक ही वाहन पर सभी तरह के उपकरण लगाये जा सकें। इसके अनुसार व्हीकल फैक्टरी, जबलपुर ने इन्हें बनाने का काम भी प्रारंभ किया। लेकिन इसी बीच एकाएक भारत अर्थमूवर्स लिमिटेड के माध्यम से एक विदेशी कम्पनी टाटा द्वारा 1,990 वाहन खरीद लिये गये और वे भी सिक्स बाय सिक्स के स्थान पर फोर बाय फोर, जबकि ये नीति बनी थी कि आने वाले समय में सेना के लिए जो भी वाहन लिये जायेंगे, वे सारे के सारे सिक्स बाय सिक्स होंगे। मैं यहाँ सदन को बताना चाहता हूँ कि ये सारे आयातित वाहन, प्रत्येक की कीमत लगभग 65 लाख रुपये है, जो व्हीकल फैक्टरी जबलपुर से प्राप्त होने वाले वाहनों की तुलना में लगभग दोगुना से ज्यादा है जो कि 30 लाख रुपये में ये वाहन देने जा रही थी। जब मुझे जानकारी प्राप्त हुई, तो मैंने इसकी लिखित शिकायत 12 मई, 2008 को माननीय रक्षा मंत्री जी को दी थी। 30 मई 2008 को मेरे पास उनका जवाब आया कि इसकी जांच चल रही है। जांच के परिणाम तो सामने नहीं आये, लेकिन एकाएक जो कुछ घटा, जो संबंधित एजेंसियाँ थीं, उनके द्वारा व्हीकल फैक्टरी को मार्केट से बाहर करने के लिए और निजी कम्पनी को फायदा पहुंचाने के लिए एकाएक अलग-अलग उपकरणों के लिए अलग-अलग वाहनों की डिमांड उनके द्वारा कर दी गयी। वह देश और सेना दोनों के ही हित में नहीं है। उनकी जांच की जानी चाहिए कि आखिर वे ऐसे कौन से कारण हैं कि 30 लाख रुपये की कीमत के स्थान पर 65 लाख रुपये से वाहन खरीदे जा रहे हैं और लगभग साढ़े आठ हजार वाहन देश में खरीदे जाने हैं। इसका मतलब है कि लगभग तीन हजार करोड़ रुपये के अतिरिक्त खर्च इस देश के ऊपर आने वाला है। ... (व्यवधान) यह एक बड़े घोटाले का संकेत है।

मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि इसके लिए एक हाई पावर कमेटी बनाई जाये, जो इस पूरे मामले की जांच करे। वह इस अनियमितता की जांच तो करे ही, लेकिन साथ ही भविष्य में सेना द्वारा जो भी वाहन और उपकरण खरीदे जाने हैं, उनके लिए भी एक निर्धारित मापदंड तय करे ताकि इस तरह के घोटालों की गुंजाइश भविष्य में न हो।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): महोदय, मैं भारत की जनसंख्या से संबंधित जनहित से जुड़े मामले पर भारत सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। जैसाकि आप जानते हैं कि भारत की जनसंख्या सर्वांगसम नहीं है बल्कि अनेक विविधताएं ही इसकी पहचान हैं। हमारे देश में विभिन्न समूह, विभिन्न समुदाय, जाति और धर्म के लोग हैं। हमें उनकी सामाजिक-आर्थिक स्थिति जानने और उनके द्वारा प्राप्त बाह्य और आंतरिक उपलब्धियों की तुलना करने की आवश्यकता है। इसलिए वर्ष 1881 से प्रत्येक जनगणना में अंग्रेजों द्वारा इस बात की शुरुआत की गई थी कि समुदाय, समूह, जाति और धर्म के आधार पर जनगणना हो। यह वर्ष 1931 तक जारी रहा। कुछ अज्ञात कारणवण, जाति के आधार पर देश की आबादी की जनगणना का यह कार्य छोड़ दिया गया। इसके बाद इसे शुरू नहीं किया गया। लेकिन गत 80 वर्ष में ऐसी अनेक घटनाएं घटी हैं जिसके कारण भारत सरकार द्वारा जातिवार जनगणना किए जाने की आवश्यकता पड़ी।

हाल ही में जब संसद ने 27 प्रतिशत आरक्षण संबंधी विधान पारित किया तो उच्चतम न्यायालय ने इस पर रोक लगा दी। उच्चतम न्यायालय द्वारा एक कारण यह दिया गया था कि हम उच्च शैक्षणिक संस्थानों में अ.वि.प. के छात्रों को 27 प्रतिशत आरक्षण दे रहे हैं लेकिन अ.पि.व. की जनसंख्या का आंकड़ा कहां है? आप किस आधार पर 27 प्रतिशत निर्धारित कर रहे हैं? भारत सरकार और प्रत्युत्तर नहीं दे सकी। उन्होंने कहा कि हम 1961 की जनगणना पर विश्वास करते हैं और हम मंडल आयोग की रिपोर्ट पर विश्वास करते हैं जो 1931 की जनगणना को अभिनिर्धारित करता है। लेकिन उच्चतम न्यायालय संतुष्ट नहीं था। इसलिए एक त्वरित और अनिवार्य आवश्यकता है कि भारत सरकार को आसन्न जनगणना अभियान में जाति आधारित जनगणना भी कराना चाहिए। भारत सरकार वर्ष 2011 में जनगणना अभियान शुरू करने जा रही है। हम इमानदारी से अनुरोध करते हैं कि जाति-वार आंकड़ा संग्रहित की जानी चाहिए। इन आंकड़ों से सरकार को कई तरह से मदद मिलेगी। यह निजी और सरकारी दोनों क्षेत्रों में तथा शैक्षणिक संस्थानों में भी नौकरियों में समानुपातिक आरक्षण निर्धारित हो सकेगा। वे आरक्षण के मुद्दे को सौहार्दपूर्ण तरीके से हल कर सकते हैं।

वितरणकारी न्याय में यह आवश्यक होता है कि सरकार से समूह को अपने जनसंख्या के अनुपात में लाभ मिलना चाहिए। इस समय भारत सरकार सामाजिक न्याय के अनेक उपायों को लागू कर रही है। लेकिन इसमें यह आवश्यक है कि लोगों को उनके जनसंख्या के अनुपात में सरकारी कार्यक्रमों, योजनाओं और अन्य चीजों का लाभ मिले। लेकिन आंकड़ों के अभाव में हम ऐसा

करने में सक्षम नहीं हैं। हमें लोगों की सापेक्ष सामाजिक और आर्थिक स्थिति जाननी चाहिए और यह केवल आंकड़ों की सहायता से ही संभव हो सकता है। इसलिए आज नीतियों का क्रियान्वयन, नीतियां तैयार करने, जनसंख्या के संबंध में ठोस और सही आंकड़ों की उपलब्धता पर निर्भर करता है। इसलिए मेरी पार्टी पट्टालि मक्कल काची, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी सामाजिक विज्ञानी है और भारत के गृह मंत्री से भी अनुरोध करती हूँ कि वे भारत के महापंजीयन को वर्ष 2011 में होने वाली जनगणना में जाति के आधार पर जनगणना करने का निर्देश दें। यह वर्ष 1931 तक प्रचलन में था। इसे प्रश्नावली में केवल एक स्तंभ (कालम) जोड़ने की आवश्यकता है। धर्म के बाद आय पूछें आप किस समुदाय या जाति से हैं। यह सभी समस्याओं का समाधान कर देगा। इसे ठोस और व्यापक आंकड़ा प्राप्त होगा जो सभी नीतिगत मामलों के लिए आवश्यक है।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री राम कृपाल यादव, श्री जे.एम. आरून रशीद, श्री के.वी. तंगबालु, डा. करण सिंह यादव, श्री मधुसूदन मिस्त्री और डा. आर. सेनथिल ने इस मामले पर प्रो. एम. रामदास के साथ अपने आपको संबद्ध किया है।

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, यह भी निर्धारित किया जाना चाहिए कि इस देश में कौन पिछड़ा है, प्रत्येक वर्ष हर नई जाति पिछड़ा बनना चाहती है। कोई भी अगड़ा नहीं बनना चाहता है। प्रत्येक व्यक्ति पिछड़ा होना चाहता है। यह निर्णय किया जाना चाहिए कि कौन पिछड़ा है।

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

...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए, कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं हो रहा है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: सरकार यह निर्णय लेती।

...(व्यवधान)

श्री जे.एम. आरून रशीद (पेरियाकुलम): मैं छात्रों की शिक्षा के विकास हेतु निधियों को स्वीकृति प्रदान करने के संबंध में इस प्रतिष्ठित सभा में कुछ शब्द बोलने के लिए यह अवसर प्रदान करने हेतु माननीय उपाध्यक्ष महोदय का आभार व्यक्त करता हूँ।

...(व्यवधान) हमारी संग्रह सरकार ने शिक्षा के लिए 1 लाख करोड़ रुपए से अधिक धनराशि स्वीकृत की है। इस योजना का प्रत्येक व्यक्ति ने स्वागत किया है और सराहना की है क्योंकि केन्द्र सरकार हमारे प्रधान मंत्री के सक्षम नेतृत्व में और सोनिया गांधी महोदया के कुशल मार्ग-निर्देशन में शिक्षा क्षेत्र को सर्वोच्च प्राथमिकता दे रही है। लेकिन शिक्षक प्रशिक्षण कार्यक्रम के अंतर्गत प्रशिक्षण पा रहे लोगों की अनदेखी की जा रही है। हमारे बैंक छोटे व्यापारी के लिए 25,000 रुपए स्वीकृत कर रहे हैं लेकिन यह आश्चर्य की बात है कि शिक्षण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के अंतर्गत प्रशिक्षण पा रहे शिक्षकों के लिए मात्र 5000 रुपए स्वीकृत की जाती है। एक साधारण आदमी भी जानता है कि किसी किंडर गार्डन स्कूल में अपने बेटे का दाखिला कराने के लिए उसे 50,000 रुपए या 1 लाख रुपए भुगतान करना पड़ता है। उन्हें 2000 रुपए का मासिक शुल्क भुगतान करना पड़ता है। लेकिन शिक्षक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम दो वर्ष का होने के कारण, कोई छात्र 5000 रुपए की ऋण राशि के साथ कैसे शिक्षक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम पूरा कर सकता है? माननीय मंत्री जी भी यहां बैठे हैं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करूंगा और उनसे अनुरोध करूंगा कि वे इस मामले पर ध्यान दें। सरकार को शिक्षक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के विद्यार्थियों के लिए प्रति वर्ष 30000 रुपए या 50000 रुपए देना होता है ताकि वे बिना किसी बाधा या अड़चन के अपना अध्ययन पूरा कर सकें।

शिक्षण पेशा एक आदर्श पेशा है। शिक्षक ऐसे लोग हैं जो इस देश के भावी नागरिकों को तैयार करते हैं और उन्हें नए संचे में गढ़ते हैं। वे ऐसे लोग हैं जो इस महान लोकतांत्रिक देश के आचरण, नैतिकता और मूल्यों का पाठ पढ़ाएंगे। इसलिए उन्हें अवश्य अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। मैं एक बार पुनः अनुरोध करता हूँ कि इस संबंध में बैंकों को उपयुक्त निर्देश दिए जाएं।

मैं तमिलनाडु सरकार को प्रतिबंधित संगठन लिट्टे जिन्होंने राजीव गांधी की हत्या की, के पक्ष में बोलने वाले लोगों को गिरफ्तार करने के प्रयासों का स्वागत करता हूँ। जो कोई भी एलटीटीई के पक्ष में और भारत सरकार के खिलाफ बोलता है उन्हें गिरफ्तार किया जाए। हाल ही में, रामेश्वरम में तमिल सिनेमा के निदेशकों जैसे कि चेरन, श्रीमन, अमीर और अन्य ने बहुत ही भड़काऊ और राष्ट्र विरोधी भाषण दिये हैं। उन्हें गिरफ्तार किया जाए। केन्द्रीय सरकार उन्हें गिरफ्तार करने हेतु राज्य सरकार को उपयुक्त अनुदेश दें। चाहे कितने भी बड़े व्यक्ति हों, वह किसी भी दल से संबंधित हो, जो कोई भी अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिबंधित संगठन एलटीटीई के पक्ष में बोलता है और जो भी राष्ट्र विरोधी भाषणों का स्वागत करता है, जो कोई एलटीटीई प्रमुख, प्रभाकर के नेतृत्व की प्रशंसा करता है उसे गिरफ्तार किया जाए। उनसे स्पष्टीकरण मांगा जाए। यह न केवल प्रत्येक तमिल व्यक्ति की अपितु कांग्रेसियों की भी यही इच्छा है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री तंगबालु, आप उनसे संबद्ध हो सकते हैं परन्तु आपको एक पर्ची देनी पड़ेगी।

***श्री एम. शिवन्ना (चामराजनगर):** उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र चामराजनगर में पेयजल की कमी के संबंध में बहुत ही महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूँ।

महोदय, चामराजनगर देश के अत्यधिक पिछड़े जिलों में से एक है। इसकी अधिकांश जनसंख्या अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से संबंधित है। मेरे जिले का आधे से अधिक भाग पहाड़ी क्षेत्र हैं। मेरे जिले में पेयजल की विकट समस्या है। पेयजल की कमी के कारण लोगों को बड़ी कठिनाईयों का सामना कर रहे हैं। चामराजनगर में नौजनगुड, एच.डी. कोट, टी. नरसीपुर, वरूणा, बहूर, कोलेगल और हनूर विधान सभा क्षेत्र शामिल हैं। इन विधान सभा निर्वाचन क्षेत्रों में पेयजल की समस्या ने विकराल रूप धारण कर लिया है। बोरवैल सूख रहे हैं और भूजल का स्तर गिर गया है। हमें 800 फीट की गहराई पर भी भूजल उपलब्ध नहीं होता है। चाँका देने वाला अन्य समाचार यह है कि उपलब्ध जल फ्लुराइड से दूषित है जिससे बिमारियाँ होती हैं। इसलिए यह पीने के लायक नहीं है। इस संबंध में पिछले महीने मैंने माननीय प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह, यूपीए की अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी और ग्रामीण विकास मंत्री माननीय श्री रघुवंश प्रसाद को एक ज्ञापन प्रस्तुत किया कि मेरे जिले के 148 गांवों के लोगों को पीने का पानी उपलब्ध कराने के लिए कबिनी नदी पर जलाशय परियोजना के निर्माण पर विचार किया जाए। अन्य 300 गांवों को पीने का पानी मुहैया कराये जाने के लिए इस परियोजना का और आगे विस्तार किया जा सकता है। इसके लिए 105 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अतः मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूँ कि यह कबिनी जलाशय परियोजना के दूसरे चरण के लिए 105 करोड़ रुपये का आवंटन करे ताकि मेरे जिले के लोगों को स्वच्छ पेयजल पर्याप्त मात्रा में मिले। मैं आशा करता हूँ कि केन्द्र सरकार तत्काल कार्यवाही करेगी क्योंकि यह केन्द्र सरकार और राज्य सरकार की संयुक्त जिम्मेदारी है कि वह नागरिकों को खाद्य, शिक्षा और पानी जैसी मूल आवश्यकताओं की उपलब्धता सुनिश्चित करे।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज (इदुक्की): महोदय, मैं सरकार का ध्यान पेट्रोलियम मूल्यों के मामले की ओर दिलाना चाहता हूँ।

सुबह, प्रश्न काल के दौरान हमने इस विषय पर चर्चा की, लेकिन बात यह है कि दूसरे दिन अनुपूरक अनुदानों की मांगों की चर्चा का उत्तर देते हुए माननीय वित्त मंत्री ने सभा को बताया कि इस देश में पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों का निर्णय अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्य का निर्णय 67 डालर प्रति बैरल के

*मूलतः कन्नाड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुबाद का हिन्दी रूपान्तर।

आधार पर किया जाता है। उन्होंने सभा को बताया कि अगर एक बार मूल्य इस स्तर से उपर या नीचे आता है तो इस देश में पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में स्वतः संशोधन हो जाता है।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने भी आज इस बात की पुष्टि की है, यह कार्यवाही-वृत्तांत में है, सभा में उन्होंने इसे स्वीकार किया है।

उपाध्यक्ष महोदय: इस पर सुबह चर्चा की गई थी।

श्री के. फ्रांसिस जार्ज: मैं इस पर पुनः जोर देना चाहता हूँ। मंत्री महोदय सहमत हैं कि यह 61 डालर प्रति बैरल से नीचे आ गया। अतः इनको मूल्य नीचे लाने में, संशोधन करने में क्या कठिनाई है, कम से कम 67 डालर प्रति बैरल के बराबर लाने में क्या परेशानी है?

अब, एक विचित्र तर्क दिया जा रहा है कि रुपये का 20 प्रतिशत मूल्यह्रास हुआ है। अगर इस तरह का तर्क दिया जाता रहा तो पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य कभी भी नीचे नहीं आएंगे, कम-से-कम निकट भविष्य में तो नहीं ही। सबसे बुरी तरह प्रभावित तो देश के दक्षिण भाग के राज्य हैं। हम यह सभी जानते हैं कि पेट्रोलियम उत्पादों की मूल्यवृद्धि के कारण, सभी आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में भी वृद्धि हुई है। हम इससे प्रभावित हुए बिना नहीं रह सकते। चूंकि मूल्य घटकर 61 डालर तक आ गए हैं, मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह मूल्यों की तत्काल पुनरीक्षा करे जो मूल्यवृद्धि के कारण बढ़ाए गए थे। इसलिए केन्द्र सरकार को आम आदमी की दुर्दशा पर विचार करना चाहिए और सभी पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों को तत्काल कम करना चाहिए।

साथ 7.28 बजे

मंत्रियों द्वारा निवेदन—जारी

(तीन) बिहार के पटना में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) की स्थापना में तेजी लाने की आवश्यकता के बारे में

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी को ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। पूरे देश में छह अखिल भारतीय अनुसंधान संस्थान (एम्स) खोलने की बात हुई थी। मेरे संसदीय क्षेत्र पटना में भी एम्स खोलने की बात कही गई थी। दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है कि लगभग पांच साल पहले इसका काम शुरू हुआ था, लेकिन आज तक केवल चाहरदीवारी का ही निर्माण हुआ है। शिलान्यास के

समय एम्स को कार्यरूप में शुरू करने के लिए वर्ष 2009 तक का समय रखा गया था। बिहार में कोई भी उत्कृष्ट अस्पताल नहीं है। इस कारण दिल्ली के एम्स अस्पताल में 60 परसेंट बिहार के लोग अपना इलाज करवाने आते हैं। बिहार में गरीबी है, फटेहाली है इस कारण कई लोग इलाज कराने के लिए दिल्ली आ भी नहीं पाते हैं। बिहार के लोगों को स्वास्थ्य लाभ लेने के लिए बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। अगर बिहार में एम्स अस्पताल खुल जाएगा, तो न सिर्फ बिहार के लोगों को, बल्कि बिहार से सटे नेपाल, असम तथा आसपास के इलाकों के लोग भी लाभांशित हो सकेंगे। कई बार हमने सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराया है। आश्वासन मिलने के बावजूद भी आज तक इस बारे में तेज रफ्तार से काम नहीं हो रहा है। पता नहीं यह काम कितने वर्षों में पूरा होगा।

उपाध्यक्ष महोदय: आपने अपनी बात कह दी है। अब आप समाप्त कीजिए।

[अनुवाद]

अब आप उसी बात को दोहरा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: कई लोगों के पास दिल्ली इलाज के लिए आने के लिए भाड़े के पैसे नहीं होते हैं। मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वे इस बारे में उत्तर दें कि कब से काम शुरू होगा और कब काम खत्म होगा। बिहार जैसे गरीब देश में लोगों को इलाज कराने में बहुत परेशानी होती है।

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई: महोदय, माननीय मंत्री जी यहां उपस्थित हैं। उन्हें न केवल माननीय सदस्य के प्रश्न का उत्तर देना चाहिए बल्कि अन्य प्रश्नों का भी उत्तर देना चाहिए। मैंने अनेक प्रश्न पूछे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं उत्तर के लिए मंत्री महोदय को विवश नहीं कर सकता।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास): महोदय, प्रधान मंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के अंतर्गत भारत सरकार की मंशा बिहार, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तराखंड और छत्तीसगढ़ जैसे राज्यों में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे छह संस्थान स्थापित करने की है। सीसीए ने इसकी स्वीकृति

2006 में ही दे दी थी। तब से ही हम अनेक प्रक्रियाओं से गुजर रहे थे उनमें से केवल एक ही निविदा ऐसी थी जिसका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। अन्य एक निविदा का केवल एक बोलीकर्ता था। हमें परियोजना प्रबंधन परामर्शदाताओं के माध्यम से करना पड़ा। कुल मिलाकर हम कह सकते हैं कि हमें अनेक प्रक्रियाओं से गुजरना पड़ा, इसलिए विलम्ब हुआ। अपने मंत्रालय की ओर से मैं विलम्ब की जिम्मेदारी स्वीकार करता हूँ। तथापि, मैंने फिर भी उनसे कहा है कि वे प्रक्रिया में तेजी लाएं अंत में, मैं कहूंगा कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान जैसे छह संस्थानों में से पांच संस्थानों, जिसमें बिहार, उड़ीसा और राजस्थान शामिल है का निर्माण कार्य शुरू हो चुका है। भोपाल के सिवाय अन्य स्थानों में कार्य पहले ही आरम्भ हो चुका है और भोपाल में कार्य नवम्बर के शुरू में आरम्भ हो जाएगा।

स्पष्ट रूप से आश्चर्य करना चाहता हूँ कि पूरा निर्माण कार्य और ढाई वर्ष से तीन वर्ष में पूरा हो जाएगा तथा यह पूरी तरह कार्यशील होगा। यही नहीं हम देश के उत्तरी भाग के कुछ और संस्थानों का भी उन्नयन करना चाहते हैं। हमने कुछ और भी संस्थान जोड़े हैं जिनके बारे में स्वीकृति मिलने के बाद हम माननीय सभा को सूचित करेंगे।

[अनुवाद]

श्री जे.एम. आरुण रशीद: महोदय, चूंकि माननीय मंत्री महोदय तमिलनाडु से हैं उन्हें इस पर विचार करना चाहिए कि तमिलनाडु में भी ऐसा ही संस्थान हो।

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय जखाऊ मत्स्य बन्दरगाह परियोजना से संबंधित विकास के बारे में मुद्दा उठाना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, मैं स्वास्थ्य मंत्री जी को तमाम राज्य के लोगों की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूँ जिनको इन्होंने उपहार देने का काम किया है। स्वाई जी आप भी मंत्री जी को धन्यवाद दे दीजिए।

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): मैं कई बार मंत्री जी को धन्यवाद दे चुका हूँ।

[अनुवाद]

श्री पी.एस. गढ़वी: महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के एक महत्वपूर्ण विषय, जखाऊ मत्स्य बन्दरगाह परियोजना से संबंधित

[श्री पी.एम. गढ़वी]

विकास के बारे में एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूँ। जखाऊ बन्दरगाह पाकिस्तान के बिल्कुल नजदीक, देश की पश्चिमी सीमा पर स्थित है।

भारत सरकार ने जखाऊ मत्स्य बन्दरगाह को 100 प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के अंतर्गत मई 1993 में 11.43 करोड़ रुपये की राशि को प्रशासनिक अनुमोदन दिया था। बन्दरगाह को इस तरह तैयार किया गया था ताकि राष्ट्रीय सुरक्षा हेतु तटरक्षक गार्ड, नौसेना के जलयानों को वहाँ खड़ा किया जा सके।

तथापि, परियोजना के निर्माण कार्य में काफी विलम्ब हुआ क्योंकि भारत सरकार की पहली शर्त थी कि निर्माण कार्य के शुरू करने से पहले पर्यावरण संबंधी स्वीकृति प्राप्त की जाए जिसकी वजह से दो बार लागत मूल्यों में वृद्धि हुई। गुजरात सरकार ने भारत सरकार को अगस्त 2007 में 34.84 करोड़ रुपये के संशोधित लागत अनुमान भेज दिए थे। अतः 23.41 करोड़ रुपये की राशि के अंतर के लिए भारत सरकार के अनुमोदन की प्रतीक्षा अगस्त 2007 से की जा रही है।

यहाँ इस बात का उल्लेख करना आवश्यक है कि जखाऊ रणनीति महत्व के स्थान पर स्थित है और इसका राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से महत्व है। भारत सरकार ने इसे विशेष मामले के रूप में इस परियोजना को 100 प्रतिशत सीएसएस देते हुए प्रशासनिक अनुमोदन दिया था।

अतः मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करता हूँ कि राज्य सरकार द्वारा इस परियोजना पर व्यय की गई 23.41 करोड़ रुपये की अंतर वाली राशि को यथाशीघ्र स्वीकृत कर जारी करे।

[हिन्दी]

डा. करण सिंह यादव (अलवर): महोदय, मुझे इस सीट से बोलने की इजाजत दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय: आपको इस सीट से बोलने की इजाजत दी जाती है।

डा. करण सिंह यादव: महोदय, इन दिनों में राजस्थान में विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र अलवर में सरसों और गेहूँ की बुआई का सीजन शुरू है। लेकिन मुझे बहुत खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि वहाँ के किसानों को डीएपी खाद प्रचुर मात्रा में नहीं मिल रहा है और इसकी बहुत कमी है। यहाँ से राजस्थान के लिए कोटा एलॉटमेंट कम है, कुछ ब्लैक मार्किट में चला जाता है जिसके कारण अलवर के किसान हरियाणा से कालाबाजारी से खरीदकर लाते हैं। इसकी गुणवत्ता बहुत कम है और किसान उगा

जा रहा है। मैं इस सदन के माध्यम से सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि राजस्थान में विशेष तौर से अलवर जिले में डीएपी की मात्रा का कोटा बढ़ाया जाए और ठचित व्यवस्था की जाए।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, मारवाड़ी हिन्दुस्तान की पश्चिमी बोली में राजस्थानी समूह की सबसे बड़ी बोली है। प्रायः मारवाड़ी को राजस्थानी के पर्याय के रूप में जाना जाता है लेकिन ये बोली मुख्यतः राजस्थान के मध्य एवं पश्चिमी भाग के बीकानेर, नागौर, अजमेर, जोधपुर, पाली, जालौर, जैसलमेर और बाड़मेर जिलों में बोली जाती है। इस क्षेत्र को मारवाड़ के नाम से जाना जाता है। मारवाड़ी समुदाय एक ऐसा व्यावसायिक समुदाय है जो दुनिया भर में फैला हुआ है और इनका अपनी भाषा के प्रति विशेष लगाव है। अतः ये घर परिवार सामाजिक कार्यों में अपनी भाषा का प्रयोग करते हैं जिससे यह एक पीढ़ी से दूसरी पीढ़ी तक चली जाती है इसके बोलने वालों की संख्या लगभग एक करोड़ है। हिन्दी की तरह मारवाड़ी भी देवनागरी लिपि में लिखी जाती है और इसका व्याकरण भी हिन्दी जैसा ही है। इसके 50 प्रतिशत से 65 प्रतिशत तक शब्द हिन्दी जैसे ही हैं। मारवाड़ी का शिक्षा के माध्यम या सरकारी कामकाज में उपयोग नहीं होता है इसका कारोबार में उपयोग होता है। राजस्थानी समूह की अन्य बोलियों में हाडोती, मेवाड़ी, दूबारी, मेवाती, शेखावटी और बागड़ी आदि शामिल हैं। इसलिए मेरी केन्द्र सरकार से मांग है कि संविधान की आठवीं सूची में इस भाषा को शामिल किया जाए जिससे इसकी मान्यता और उपयोग बढ़ सके और राजस्थानी भाषा को भी मान्यता मिल सके।

डा. करण सिंह यादव: आप राजस्थान के टुकड़े क्यों कर रहे हैं? ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

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

... (व्यवधान) *

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव: आपने राजस्थान की जो खाद की समस्या बताई है मैं तो आपके साथ एसोसिएट कर रहा हूँ। लेकिन राजस्थानी भाषा को मान्यता नहीं मिली है, अगर मारवाड़ी मिल जाए तो कहीं कोई दिक्कत नहीं है। ... (व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

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

...(व्यवधान)*

श्री पी.सी. धामस (मुवत्तुपुजा): किसानों को दी गई माफी और राहत स्कीम बहुत ही अच्छी स्कीम है जिससे किसानों को काफी मदद मिलेगी। लेकिन जब स्कीम का क्रियान्वयन किया जाना था तो सरकार ने कुछ दिशानिर्देश तैयार किए थे और उन दिशानिर्देशों के अनुसार घोषित लाभों जो किसानों को दिए जाने थे, में कटौती कर दी गई। मैं एक उदाहरण दे सकता हूँ। लोक सभा की बजट घोषणा में यह उल्लेख किया गया था कि सभी पात्र व्यक्तियों के संबंध में 31.3.07 से पहले के सभी ऋण माफ कर दिए जाएंगे। लेकिन जब लागू करने की बात हुई तो खंड 4 के मार्गनिर्देशों में यह निर्धारित किया गया कि 1.3.97 से पहले के सभी दीर्घावधि ऋण इस स्कीम के अंतर्गत नहीं आएंगे। यह लोक सभा में की गई घोषणा के बिल्कुल विपरित है।

अल्पकालिक ऋण के बारे में एक अन्य बात कही गयी सभी ऋण माफ कर दिए जाएंगे। लेकिन जब हम मार्गनिर्देशों को देखते हैं, तो पाते हैं कि खंड 3 में कहा गया है कि अल्पकालिक ऋणों के बारे में 1,00,000/- की सीमा निर्धारित की गई है 1,00,000/ से अधिक का कोई भी ऋण इस स्कीम के अंतर्गत नहीं आएगा। यह वास्तव में बजट में की गई घोषणा के विपरित है।

वस्तुतः मैंने एक विशेषाधिकार प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। उस विशेषाधिकार प्रस्ताव का क्या होगा, मैं नहीं जानता क्योंकि उसके बारे में अभी तक कुछ नहीं कहा गया। माननीय अध्यक्ष महोदय को दिया गया उत्तर भी स्पष्ट नहीं है। उदाहरण के लिए 1.1.97 को या उससे पहले लिए गए दीर्घावधि ऋण के बारे में माननीय मंत्री महोदय ने माननीय अध्यक्ष को एक टिप्पण प्रस्तुत किया जिसमें यह कहा गया है कि जो ऋण 10 वर्ष पुराने हैं उनका उसी समय से प्रावधान किया जाएगा? उनका प्रावधान कैसे किया जा सकता है? ऐसे भी ऋण हैं जो लम्बित पड़े हैं, उदाहरण के लिए रबर, काफी और चाय जैसी नकदी फसल के लिए नए ऋण जो 14 से 15 वर्ष के लिए हैं और जिनका पुनः भुगतान स्वयं शुरू हो जाता है और कुछ मामलों 10 वर्षों के बाद होता है उन्हें प्रावधान नहीं मिलेगा। मेरे विचार से इस विषय पर पुनः विचार किया जाना चाहिए। विरोधाभास को स्पष्ट करने और किसानों की मदद के लिए जो इस समय स्कीम से बाहर है, सरकार को आगे आना चाहिए। धन्यवाद।

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): महोदय, मैं सरकार का ध्यान मध्याह्न भोजन (मिड-डे-मिल) के हजारों कार्यकर्ताओं की दशा की ओर दिलाना चाहता हूँ जो विभिन्न विद्यालय संगठनों में कार्य कर रहे हैं तथा विद्यालयों के बच्चों के लिए भोजन तैयार करते हैं। कई वर्षों से जो व्यक्ति मध्याह्न भोजन स्कीम चला रहे हैं। उन्हें 500 रुपये मिल रहे हैं बावर्ची को 250/- मिल रहे हैं और सफाई करने वाले (क्लीनर) को 125/- रुपये की राशि मिल रही है 10 वर्षों से अधिक समय से उनके वेतन संशोधित नहीं किए गए हैं। तमिलनाडु और गुजरात जैसी कई राज्य सरकारें इस स्कीम को केन्द्रीय सरकार द्वारा समर्थन दिए जाने से पहले से ही, चला रही हैं। हाल ही कई राज्यों में आंगनवाड़ी कार्यकर्ताओं के वेतन बढ़ाकर 500/- रुपये कर दिए गए हैं। परसों ही मैंने केन्द्र सरकार से अनुरोध किया था कि अप्रैल से उन्हें वेतन उनके बकाया सहित बढ़ा हुआ दिया जाए। चूंकि अब आंगनवाड़ी कार्यकर्ताओं के वेतन बढ़ा दिए गए हैं, मेरी मांग है कि मध्याह्न भोजन कार्यकर्ताओं के वेतन बढ़ा दिए गए हैं, मेरी मांग है कि मध्याह्न भोजन कार्यकर्ताओं, जो स्कूल के बच्चों के लिए खाना बनाते हैं, के वेतन को भी दोगुणा किया जाए अर्थात् जिन्हें 500/- रुपये मिल रहे हैं उन्हें 1000/- किया जाए, जिन्हें 250/- रुपये मिल रहे हैं, उसे बढ़ाकर 500/- किया जाए और जिन्हें 125/- रुपये मिल रहे हैं, उनके वेतन को बढ़ा कर 250/- रुपये किया जाए।

महोदय, मैं एक और विषय पर और बोलना चाहता हूँ कि माननीय वित्त मंत्री ने यहां वक्तव्य में कहा कि ऋण माफी की कुल राशि 65,000 रुपये है। यह 71,000/- करोड़ भी हो सकती है। मैं समझता हूँ कि लगभग सरकार के पास अभी भी 6,000/- करोड़ रुपये हैं उसे भी ऋण माफी में लगा दिया जाना चाहिए।

मैं सरकार को सुझाव देना चाहता हूँ कि देश में मध्याह्न भोजन कार्यकर्ताओं के वेतन में वृद्धि की जानी चाहिए या उनकी परिलब्धियों को बढ़ाया जाना चाहिए। इस राशि का उपयोग कार्यकर्ताओं के वेतन में बढ़ोत्तरी कर किया जाना चाहिए क्योंकि यह सरकार के पास सुरक्षित है। पूरे देश के लिए यह बढ़ोत्तरी 1000/- करोड़ रुपये से ज्यादा नहीं है।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इस विषय को सहानुभूतिपूर्वक देखें और यह सुनिश्चित करें कि देश में मध्याह्न भोजन कार्यकर्ताओं को बढ़ा वेतन मिले। वास्तव में उन्हें वेतन वृद्धि तुरन्त या यथाशीघ्र मिलनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री मुन्शी राम (बिजनौर): उपाध्यक्ष महोदय, गन्ना उत्पादन करने वाले किसानों से संबंधित समस्या के बारे में मैं यहां अपनी

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री मुन्शी राम]

बात रखना चाहता हूँ। देश में उत्तर प्रदेश, महाराष्ट्र और तमिलनाडु में गन्ने के माध्यम से सबसे ज्यादा चीनी का उत्पादन किया जाता है। उ.प्र. की तुलना में महाराष्ट्र और तमिलनाडु में प्रति हेक्टेयर पैदावार इयोदी और दुगुनी है। भारत सरकार ने जो मिनिमम समर्थन मूल्य दे रखा है, वह भी इतना कम है और कृषि मूल्य आयोग ने जो बनाया था, सरकार ने न तो आयोग की बात को माना है और न ही कृषि वैज्ञानिक डा. स्वामीनाथन जी की रिपोर्ट को माना है, उस पर भी सरकार ने ध्यान नहीं दिया है तथा बिना इस बात को सोचे विचारे कि किसान को गन्ना उत्पादन करने में कितनी लागत आती है और उसे क्या मूल्य मिलना चाहिए भारत सरकार ने अपना मिनिमम समर्थन मूल्य 81 रुपये 18 पैसे दे रखा है, लेकिन उसका नुकसान उ.प्र. में निजी चीनी मिल मालिकों के साथ प्रदेश सरकार की मिलीभगत के कारण गन्ना उत्पादन करने वाले किसानों को उठाना पड़ रहा है। वर्ष 2007-08 में प्रदेश सरकार ने 125 और 130 रुपये मूल्य जो पहले से चला आ रहा था, उसे निर्धारित किया था लेकिन उच्च न्यायालय ने और भिन्न-भिन्न बेन्चेज ने अलग-अलग तरह के आदेश दिये हैं, कहीं 86 रु. प्रति क्विंटल का आदेश दिया और कहीं 100 रु. प्रति क्विंटल का आदेश दिया है और कहीं 110 रु. प्रति क्विंटल दिये जाने का आदेश दिया है। उन आदेशों के तहत जो गन्ना उत्पादन करने वाले किसान हैं और जो सरकार ने मूल्य निर्धारण किया था, प्रदेश सरकार ने उसकी पैरवी पूरी नहीं की, लिहाजा अदालतों से भिन्न-भिन्न प्रकार के मूल्यों का निर्धारण हुआ है। उत्तर प्रदेश सरकार की नीयत इसलिए साफ नहीं है क्योंकि जितनी भी कोआपरेटिव और सहकारिता की चीनी मिलें हैं, उनका भी जो मूल्य प्रदेश सरकार ने घोषित किया है, वह मूल्य भी गन्ना उत्पादक किसानों को नहीं दिलाया। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप केन्द्र सरकार से क्या चाहते हैं? आप यह बताइए। आपकी क्या मांग है? आप यह बताएं।

...*(व्यवधान)*

श्री मुन्शी राम: सर, मेरी एक बात सुन लीजिए। उत्तर प्रदेश सरकार की नीयत साफ नहीं है कि गन्ना उत्पादक किसानों के लिए उनके मूल्य का निर्धारण किया जाए। इसके साथ-साथ मुरादाबाद मंडल की गन्ना रिजर्वेशन की मीटिंग होती है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप केन्द्र सरकार से क्या चाहते हैं? आप यह बताएं।

...*(व्यवधान)*

श्री मुन्शी राम: उपाध्यक्ष जी, मैं इस बात की मांग करता हूँ कि प्रदेश सरकार ने जो मूल्य निर्धारित किया है, उस मूल्य

निर्धारण करने में उन्होंने पैरवी अदालतों में हाई कोर्ट में सही नहीं करने से भारत सरकार और प्रदेश सरकार उच्चतम न्यायालय जाए और जो उच्च न्यायालय से आदेश हुए हैं, उनको निरस्त कराएं। वर्ष 2007-08 और वर्ष 2008-09 में जो मूल्य सरकार ने निर्धारित किया है, डा. स्वामीनाथन रिपोर्ट के अनुसार वह मूल्य कम से कम 160 रुपये और 165 रुपये प्रति क्विंटल गन्ना उत्पादन करने वाले किसानों को दिया जाना चाहिए, यही मेरी भारत सरकार से मांग है। धन्यवाद।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार के संज्ञान में एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय लाना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में जालौन में केन्द्रीय सरकार द्वारा राष्ट्रीय रोजगार गारंटी योजना के अंतर्गत खेत का पानी खेत में रहे, इसके तहत तालाब खोदे गये थे। उन तालाबों के मानक अनुसार वे दस फुट गहरे, बीस फुट चौड़े और तीस फुट लम्बाई में खोदे गये थे। उसकी खुदाई के बाद पोलीथीन बिछानी थी, उसके बाद बैरिकेटिंग करनी थी, फिर वृक्षारोपण करना था। जब तालाब की खुदाई की जानी थी, तो छोटे छोटे किसान जिनके पास एक या दो एकड़ जमीन थी, वह कृषि योग्य नहीं रही है। किसान उमसें न तो फसल बो सकता है और न वृक्षारोपण ही कर सकता है और न ही अन्य किसी योजना के द्वारा अपनी फसल पैदा कर सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, किसान के खेत के आधार पर उसकी जीविका चलती थी लेकिन आज वह भूखों मरने की स्थिति में पहुंच गया है। इस कारण मेरे निर्वाचन क्षेत्र के कठोन ब्लाक के सैकड़ों किसान आमरण अनशन पर बैठे हैं। मेरी केन्द्र सरकार से मांग है कि जिन तालाबों की मानक के आधार पर खुदाई नहीं हुई है, उस मामले की जांच कराई जाये। जिस समय यह योजना लागू की गई थी, उस योजना के अनुसार उन्हें जो सामान मिलना चाहिए था, पौलिथीन मिलना चाहिए था, बैरिकेटिंग तार मिलना चाहिए था, वृक्षारोपण किया जाना चाहिए था जिससे वह अपनी जीविका चला सकता था, उसे ये चीजें प्राप्त नहीं हुई हैं।

अतः मेरी केन्द्र सरकार से मांग है कि किसानों को उसका मुआवजा दिया जाये और जिन किसानों की थोड़ी जमीन चली गई है, वहां देश के मानक के अनुसार वहां तालाब खुदवाये जायें या उसकी भरपाई की जाये ताकि वह अपने विचार का भरण-पोषण कर सके।

श्री हरिभाउ राठी (यवतमाल): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान देश के 15 करोड़ डी-नोटिफाइड डोमेन ट्राइब्स जो विमुक्त और घुमन्तरु समाज कहलाते हैं, की ओर दिलाना चाहता हूँ। भारत सरकार ने इन लोगों को लिये एक

कमीशन बालकृष्ण आयोग बनाया था जो नेशनल डिनोटिफाईड डोमेन कमीशन कहलाया। इस कमीशन की रिपोर्ट 2 जुलाई को सरकार के पास आ गई है। इस रिपोर्ट के बाद कुछ ऐसे तथ्य तथा ऐसी बातें सामने आयी हैं कि ऐसे 6 करोड़ लोग हैं जिनके पास राशन कार्ड नहीं हैं, जिनके पास मकान नहीं हैं और वे शिक्षा से वंचित हैं। इन लोगों की जिन्दगी एस.सी.एस.टी. लोगों से भी बदतर हो रही है। यह सोचने की बात है कि 1949-50 में एंगार कमेटी इनके लिये बनायी गई थी। उन लोगों के लिए बाद में लोकूर कमेटी आयी। उसके बाद जस्टिस वैकचलैया की अध्यक्षता में कांस्टीट्यूशन रिव्यू कमेटी बनायी गई। उसने रिव्यू किया और रिपोर्ट में कहा गया कि इस विमुक्त समाज के लिए जितनी भी रिपोर्ट आई है, सरकार ने उनकी अनदेखी की है। आज इस समाज में डर पैदा हो गया है कि जो 15 करोड़ लोग हैं ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आपकी डिमांड क्या है और आप सेंट्रल गवर्नमेंट से क्या चाहते हैं?

श्री हरिभाऊ राठी: माननीय प्रधान मंत्री जी ने हमें सूचना दी थी कि वह इस रिपोर्ट को कैबिनेट में ले जा रहे हैं। आज पूरे 15 करोड़ लोग उस ओर देख रहे हैं कि यह कब कैबिनेट में आये, कब इस पर निर्णय हो और कब सरकार उन्हें राहत दिलायेगी? इस रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि 2011 में डिनोटिफाईड डोमेन ट्राइब्स का सेंसज हो। इनकी शिक्षा के लिए

अलग से परवधान हो। इन लोगों के लिए अलग अलग नीति बनाई जाये। इनके लिए रिजर्वेशन हो। ये सारी बातें उस रिपोर्ट में आयी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हम चाहते हैं कि पिछले 60 साल से 15 करोड़ लोग इस ओर देख रहे हैं कि सरकार कब उन्हें न्याय देगी। हमें विश्वास है कि माननीय प्रधानमंत्री इस पर ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप सेंट्रल गवर्नमेंट से क्या चाहते हैं, वह बतायें?

श्री हरिभाऊ राठी: हम चाहते हैं कि सरकार जल्दी से जल्दी इस पर निर्णय ले और हमें न्याय दे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा 24 अक्टूबर, 2008 को पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

साथ 7.54 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुकवार, 24 अक्टूबर, 2008/02 कार्तिक, 1930 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध I

अतारंकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

तारंकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	तारंकित प्रश्नों की संख्या
1.	श्री प्रह्लाद जोशी श्री शैलेन्द्र कुमार	81
2.	श्री हरिन पाठक	82
3.	श्री रनेन बर्मन	83
4.	श्री शिशुपाल एन. पटले श्री प्रबोध पाण्डा	84
5.	श्री उदय सिंह श्री जसुभाई धानाभाई बारड़	85
6.	श्री रायापति सांबासिवा राव	86
7.	श्री हितेन बर्मन श्री सुब्रत बोस	87
8.	श्री मनसुखभाई डी. वसावा श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील	88
9.	श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी श्री सर्वे सत्यनारायण	89
10.	श्री कैलाश नाथ सिंह यादव श्री मो. ताहिर	90
11.	श्री किसनभाई वी. पटेल श्री नन्द कुमार साय	91
12.	श्री एम. अप्पादुरई श्रीमती मेनका गांधी	92
13.	श्री किरिप चालिहा	93
14.	श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयाल श्री अबु अयीश मंडल	94
15.	श्री आनंदराव विठोबा अडसूल श्री निखिल कुमार	95
16.	डा. अरुण कुमार शर्मा श्री सर्वानन्द सोनोवाल	96
17.	श्री एल. राजगोपाल	97
18.	श्री बापू हरी चौरे श्रीमती जयाप्रदा	98
19.	श्री काशीराम राणा श्री हरिकेवल प्रसाद	99
20.	श्री बालासाहिब विखे पाटील	100

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आरुन रशीद, श्री जे.एम.	897
2.	आचार्य, श्री बसुदेव	922, 1012
3.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	991, 1049, 1068, 1079
4.	अग्रवाल, डा. धीरेन्द्र	860, 961, 1033
5.	अहीर, श्री हंसराज गं.	872, 999, 1009, 1060
6.	अजय कुमार, श्री एस.	913
7.	अजनाला, डा. रतन सिंह	891
8.	अप्पादुरई, श्री एम.	989
9.	'बाबा', श्री के.सी. सिंह	863, 1024
10.	'बचदा', श्री बची सिंह रावत	951
11.	बारड़, श्री जसुभाई धानाभाई	958, 1031, 1044, 1073
12.	बर्मन, श्री हितेन	984
13.	बर्मन, श्री रनेन	981, 984
14.	भगोरा, श्री महावीर	915
15.	भाईलाल, श्री	895
16.	भार्गव, श्री गिरधारी लाल	935, 1060
17.	वरकटकी, श्री नारायण चन्द्र	935
18.	बोस, श्री सुब्रत	981, 1013
19.	बोचा, श्रीमती झांसी लक्ष्मी	950, 1027
20.	चक्रवर्ती श्री स्वदेश	885, 1004, 1046, 1056
21.	चक्रवर्ती, श्री अजय	937
22.	चालिहा, श्री किरिप	990, 1048
23.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	904, 916, 931

1	2	3
24.	चौरे, श्री बापू हरी	996
25.	चावडा, श्री हरिसिंह	956, 1059
26.	चौधरी, श्री बंसगोपाल	893, 988
27.	चौधरी, श्री पंकज	904, 987
28.	चौधरी, श्री अधीर	936
29.	दासगुप्त, श्री गुरुदास	904, 916
30.	देवरा, श्री मिलिन्द	878, 975, 1027, 1039
31.	ढींडसा, श्री सुखदेव सिंह	891
32.	धोत्रे, श्री संजय	918, 944
33.	दुबे, श्री चन्द्र शेखर	907, 1005
34.	गढवी, श्री पी.एस.	892, 903
35.	गायकवाड, श्री एकनाथ महादेव	880, 889, 985, 1044, 1071
36.	गांधी, श्रीमती मेनका	978, 1063
37.	गंगवार, श्री संतोष	888
38.	गेहलोत, श्री थावरचन्द	913
39.	हुसैन, श्री सैयद शाहनवाज	856, 904, 911, 957
40.	जगन्नाथ, डा. एम.	927, 1016
41.	जटिया, डा. सत्यनारायण	866, 964, 1035
42.	जयाप्रदा, श्रीमती	973, 1038, 1075
43.	जिन्दल, श्री नवीन	861, 962, 1034
44.	जोगी, श्री अजीत	953, 983
45.	जोशी, श्री प्रहलाद	979, 1042
46.	कनोडीया, श्री महेशा	892, 1045
47.	करूणाकरन, श्री पी.	887, 980, 1043
48.	खां, श्री सुनील	869
49.	खंडेलवाल, श्री हेमंत	925, 1015

1	2	3
50.	खन्ना, श्री अविनाश राय	899
51.	खारवेनथन, श्री एस.के.	867 965, 1030, 1036, 1074
52.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	870, 966, 1061, 1079
53.	कूपलानी, श्री श्रीचन्द	901
54.	कृष्ण, श्री विजय	952, 1004, 1030, 1072
55.	कुप्युसामी, श्री सी.	883
56.	'ललन', श्री राजीव रंजन सिंह	912, 1008, 1046
57.	महरिया, श्री सुभाष	894, 995, 1053
58.	महतो, श्री नरहरि	874, 981
59.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	948, 1026
60.	महताब, श्री भर्तृहरि	933, 1001, 1019
61.	महतो, श्री टेक लाल	938, 1021, 1067
62.	मल्होत्रा, प्रो. विजय कुमार	899, 904
63.	माने, श्रीमती निवेदिता	889, 985, 1044, 1071
64.	मनोज, डा. के.एस.	906
65.	मैक्सलोड, सुश्री इन्ग्रिड	881
66.	मिश्रा, डा. राजेश	900, 1000
67.	मिस्त्री, श्री मधुसूदन	879, 1045
68.	मोहले, श्री पुन्लाल	913
69.	मुक्तीम, मो.	909, 1006, 1057
70.	मो. ताहिर, श्री	955, 991, 1044
71.	मंडल, श्री अबु अयीश	994, 1052
72.	मोरे, श्री वसंतराव	865, 997
73.	मुन्शी राम, श्री	926
74.	मुर्मू, श्री हेमलाल	919, 1010

1	2	3
75.	नाईक, श्री श्रीपाद येसो	871, 967, 1065
76.	नन्दी, श्री अमिताभ	921
77.	नायक, श्री अनन्त	904, 1028
78.	निखिल कुमार, श्री	976, 1041
79.	ओराम, श्री जुएल	873, 999, 1007, 1058
80.	ओवेसी, श्री असादुद्दीन	905, 1079
81.	पत्तानी शामी, श्री के.सी.	876, 919, 971, 1002
82.	पाण्डा, श्री प्रबोधा	1003, 1055, 1082
83.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	856, 904, 911, 957
84.	पटेल, श्री हरिलाल माधवजी भाई	892, 898, 1045
85.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	854, 956, 1001, 1059
86.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	987, 1047, 1078
87.	पाटील, श्री बालासाहिब विखे	998
88.	पाटिल, श्री डी.बी.	890
89.	पाटील, श्री श्रीनिवास दादासाहेब	904, 918
90.	पटले, श्री शिशुपाल एन.	912, 955, 982, 1044
91.	राधाकृष्णन, श्री वरकला	914
92.	राजगोपाल, श्री एल.	968, 1051
93.	रामदास, प्रो. एम.	977, 1012
94.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	858, 954, 959
95.	राणा, श्री काशीराम	986
96.	राव, श्री ई. दयाकर	868, 949, 981, 1002, 1081
97.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	882, 983, 1077
98.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	945, 996, 1025

1	2	3
99.	रवीन्द्रन, श्री पन्नियन	886
100.	रावत, श्री कमला प्रसाद	917
101.	रेड्डी, श्री के.जे.एस.पी.	939, 946, 999
102.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	874, 963, 1059
103.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनियासुलु	910
104.	रेड्डी, श्री सुरवरम सुधाकर	916, 931
105.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	969
106.	रिजीजू, श्री कीरेन	899
107.	साय, श्री नन्द कुमार	987, 1047, 1078
108.	सारदीना, श्री फ्रांसिस्को कोष्मी	930
109.	शर्मा, डा. अरुण कुमार	992, 1050, 1080
110.	सत्यनारायण, श्री सर्वे	999
111.	सेन, श्रीमती मिनाती	908, 1004, 1056
112.	सेठी, श्री अर्जुन	1001
113.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	884
114.	शर्मा, श्री मदन लाल	977, 1012
115.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	934, 942, 1001, 1079
116.	शिवन्ना, श्री एम.	928, 1017, 1064
117.	शुक्ला, श्रीमती करुणा	855
118.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	859, 960, 1032, 1046
119.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	913, 956, 1001, 1046
120.	सिंह, श्री चन्द्रभान	932, 1018
121.	सिंह, श्री दुष्यंत	939, 1022, 1060, 1069
122.	सिंह, श्री गणेश	983
123.	सिंह, श्री मानिक	896

1	2	3
124.	सिंह, श्री मोहन	902, 1001, 1054, 1081
125.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	947, 981, 983, 1029, 1070
126.	सिंह, श्री रेवती रमन	949
127.	सिंह, श्री सुग्रीव	987, 1047, 1078
128.	सिंह, श्री उदय	974, 1040, 1076
129.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	892, 1045
130.	सोनोवाल, श्री सर्वानन्द	1050
131.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	943
132.	सुब्बारायण, श्री के.	1053
133.	सुगावनम, श्री ई.जी.	877, 972, 1037
134.	सुजाता, श्रीमती सी.एस.	857
135.	सुमन, श्री रामजीलाल	912, 1008, 1046
136.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	853
137.	ठाकुर, श्री अनुराग सिंह	875, 970
138.	थामस, श्री पी.सी.	929, 999

1	2	3
139.	टुम्पर, श्री वी.के.	854
140.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	855
141.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	941, 1023, 1068
142.	वल्लभनेनी, श्री बालासोवरी	924, 984, 1014, 1062
143.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	986, 1046
144.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	954
145.	वर्मा, श्री राजेश	940
146.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	934, 1001, 1020, 1066, 1079
147.	यादव, श्री गिरिधारी	854, 862, 993
148.	श्री कैलाश नाथ सिंह	955, 991, 1044
149.	यादव, श्री राम कृपाल	896, 923
150.	यास्खी, श्री मधु गौड	889, 985, 1044, 1071
151.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	904, 905, 920, 1011, 1061

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	83, 87, 96, 98
नागर विमानन	:	85, 86, 89, 91, 95
संस्कृति	:	93
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	
अल्पसंख्यक मामले	:	
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	81, 84, 88, 90, 97
रेल	:	82, 92, 99
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	100
इस्पात	:	94
पर्यटन	:	

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	:	855, 856, 857, 874, 892, 912, 917, 937, 942, 952, 973, 974, 977, 981, 984, 1000, 1001, 1006, 1012, 1013, 1020, 1038, 1049, 1050, 1057, 1071
नागर विमानन	:	858, 861, 867, 868, 871, 872, 877, 878, 881, 886, 888, 891, 896, 898, 899, 905, 920, 924, 927, 930, 932, 936, 939, 946, 947, 950, 955, 958, 962, 970, 972, 975, 978, 979, 987, 997, 1002, 1010, 1011, 1014, 1026, 1027, 1031, 1036, 1047, 1054, 1062, 1065, 1073, 1074, 1076, 1077, 1078
संस्कृति	:	879, 948, 960, 961, 992, 1019, 1025, 1039, 1044, 1045
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	:	862, 941, 971, 1033, 1051, 1070
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	880, 885, 893, 1059
अल्पसंख्यक मामले	:	915
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	882, 883, 884, 889, 894, 904, 908, 913, 916, 919, 935, 943, 949, 954, 967, 976, 982, 990, 991, 1004, 1023, 1030, 1040, 1041, 1046, 1056, 1060, 1072, 1075, 1081
रेल	:	853, 854, 859, 865, 866, 869, 870, 875, 876, 887, 890, 895, 902, 907, 909, 914, 922, 923, 925, 926, 928, 931, 933, 934, 938, 944, 951, 956, 957, 959, 963, 964, 965, 966, 968, 969, 980, 985, 986, 989, 993, 995, 1003, 1005, 1008, 1009, 1015, 1016, 1017, 1021, 1022, 1028, 1032, 1035, 1037, 1042, 1043, 1048, 1052, 1053, 1055, 1061, 1063, 1064, 1067, 1068, 1082
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	911, 953, 994, 996, 998, 1018, 1029, 1066, 1080
इस्पात	:	873, 897, 900, 901, 903, 918, 940, 945, 988, 994, 1007, 1058, 1069
पर्यटन	:	860, 863, 864, 906, 910, 921, 929, 983, 1024, 1034, 1079.

इंटरनेट

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

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

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का लोक सभा टी.वी. चैनल पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

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

© 2008 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (बारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स धनराज एसोसिएट्स प्रा.लि., नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।
