

CONTENTS

**Fifteenth Series, Vol.XI, Fifth Session, 2010/1932 (Saka)
No.19, Thursday, August 19, 2010/Sravana 28, 1932(Saka)**

<u>SUBJECT</u>	<u>PAGES</u>
REFERENCE BY THE SPEAKER	2
Death of 18 children of a primary school in a landslide triggered by a cloudburst in Bageshwar, Uttarakhand on 18 August, 2010	
SUBMISSIONS BY MEMBERS	
(i)Re:Alleged injustice and discrimination against Madhya Pradesh affecting a large number of people in the State	6-9
(ii)Re: Rebate on Khadi	431-433
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos.361 to 365	10-42
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.366 to 380	43-89
Unstarred Question Nos.4134 to 4363	90-403

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE **404-405**

**STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE
AND EMPOWERMENT** **406**
7th to 9th Reports

STANDING COMMITTEE ON DEFENCE **406**
8th Report

STATEMENTS BY MINISTERS

- (i) Status of implementation of the recommendations contained in the 98th Report of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in the 83rd Report of the Committee on 'Functioning of Commission of Railway Safety', pertaining to the Ministry of Civil Aviation.
- Shri Praful Patel 407
- (ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 6th Report of the Standing Committee on Social Justice and Empowerment on Demands for Grants (2010-11), pertaining to the Ministry of Minority Affairs.
- Shri Salman Khursheed 408
- (iii) (a) Status of implementation of the recommendations contained in the 5th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on 'Production and availability of medicines to deal with Swine Flu, pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers. 409
- (iii)(b) Status of implementation of the recommendations contained in the 4th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants(2009-10), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers. 409

- (iii) (c) Status of implementation of the recommendations contained in the 1st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants (2009-10), pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

Shri Srikant Jena

410

**CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT
PUBLIC IMPORTANCE**

411-430

**Situation arising out of economic Blockade imposed by
Naga Organizations on the National Highways Nos. 39
and 53 in Manipur and steps taken by the Government
in this regard**

Shrimati Bijoya Chakravarty

411

414-418

Shri P. Chidambaram

411-414

423

Shri Basu Deb Acharia

418-420

Shri Shailendra Kumar

421-430

Dr. Thokchom Meinya

421-423

MATTERS UNDER RULE 377

448-460

- (i) Need to take effective steps to eradicate Pneumonia in the country

Shri Datta Meghe

448

- (ii) Need to trace missing ships M.V. Rezzak, M. V. Jupiter 6 and M.T. Fantasy-I with seamen from Minicoy Islands aboard

Shri Hamdullah Sayeed

449

- (iii) Need to curb the medical practice being done by unqualified persons posing as doctors in rural areas of the country
Shri Anto Antony 450
- (iv) Need to ensure payment of dues to sugarcane growers by sugarmills in Uttar Pradesh
Shri Jagdambika Pal 450
- (v) Need to provide financial assistance to the Government of Kerala for the modernization of Kerala State Road Transport Corporation
Shri Kodikkunnil Suresh 451
- (vi) Need to augment the rail services in Khajuraho and start the work on Panna-Khajuraho and Panna-Satna railway lines in Madhaya Pradesh
Shri Jitendra Singh Bundela 452
- (vii) Need to ensure uninterrupted mobile services of B.S.N.L. in Sheohar, Purvi Champaran and Sitamarhi districts of Bihar
Shirmati Rama Devi 452
- (viii) Need to provide stoppage point to various trains at Khanapur, Karnataka and extend Belgaum-Miraj-Belgaum passenger train upto Londa Junction
Shri Anant Kumar Hegde 453
- (ix) Need to check the import of expired and banned insecticides & weedicides in the country
Shri Hukmadeo Narayan Yadav 453
- (x) Need to open a Kendriya Vidyalaya in Nawada, Bihar
Dr. Bhol Singh 454

(xi)	Need to introduce micro-credit scheme for farmers in the country	
	Dr. Ratna De	455
(xii)	Need to release funds under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana for completion of on-going road projects in Orissa	
	Shri Rudramadhab Ray	456
(xiii)	Need to construct dams for providing irrigation and drinking water facilities in Hingoli Parliamentary Constituency, Maharashtra	
	Shri Subhash Bapurao Wankhede	457
(xiv)	Need to allocate more funds for development of Pulicate Lake under Destination Development Scheme in Thiruvallur district of Tamil Nadu	
	Dr. P. Venugopal	458
(xv)	Need to collect disaggregated figure of each minority group regarding their job share	
	Shri Mohammed E.T Basheer	459
(xvi)	Need to enact a comprehensive legislation giving rights and privileges to NRIs relating to divorce, adoption and property inheritance at par with Resident Indians	
	Shri Jose K. Mani	460
	DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS	468-658
	(RAILWAYS)-2010-11	
	Shri Harin Pathak	468-474
	Shri Vijay Bahuguna	475-477
	Shri Rudramadhab Ray	478-480

Shri Ganeshrao Nagorao Dudhgaonkar	481
Shri A.T. Nana Patil	482-489
Shri Shailendra Kumar	490-491
Dr. Baliram	492-493
Shri Dinesh Chandra Yadav	494-496
Dr. Kirit Premjibhai Solanki	497
Dr. Ram Chandra Dome	498-501
Shri Naranbhai Kachhadia	502-503
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	504-505
Shrimati J. Helen Davidson	506-508
Shri Devji M. Patel	509
Shri C. Sivasami	510-511
Shri P. Kumar	512-513
Shri K. Sugumar	514
Shri Arjun Charan Sethi	515-517
Shri S.S. Ramasubbu	518-519
Shri Chandrakant Khaire	520-521
Shri Haribhau Jawale	522-524
Shri Subhash Bapurao Wankhede	525-526
Shri Mohan Jena	527-530
Shri Arjun Ram Meghwal	531
Shri Yashbant Laguri	532
Shri Laxman Tudu	533
Shri Tufani Saroj	534
Shri Jagdish Thakor	535-537
Shrimati Supriya Sule	539-541
Shri O.S. Manian	542-544
Shrimati Botcha Jhansi Lakshmi	545-548
Shri A. Sampath	549

Shri Madhusudan Yadav	550
Shri Nama Nageswara Rao	551-552
Shri Ramkishun	553-554
Shri Sukhdev Singh	555
Shri P. Karunakaran	556-557
Shri A. Ganeshamurthi	558-560
Shri Ramashankar Rajbhar	561-562
Shri Jagdanand Singh	563
Dr. Prasanna Kumar Patasani	564-567
Shri B. Mahtab	568-570
Shri Manikrao Hodlya Gavit	571-575
Shri Prabodh Panda	576-577
Shri P.L. Punia	578-581
Shri Radhe Mohan Singh	582
Shri Charles Dias	582-A
Dr. Tarun Mandal	583-584
Shrimati Paramjit Kaur Gulshan	585-587
Shri Satpal Maharaj	589-592
Dr. Mirza Mehboob Beg	593
Shri K.C. Venugopal	594-597
Shri Ganesh Singh	598-602
Shri Virendra Kumar	603
Shri M.K. Raghavan	604-607
Shri Madhu Koda	608
Shri Surendra Singh Nagar	609-610
Shri Ashok Kumar Rawat	611-613
Shri Kamal Kishor Commando	614
Shri Ravindra Kumar Pandey	615-620
Shri Bhakta Charan Das	621

Dr. Shafiqur Rahman Barq	622-623
Shri Ram Singh Kaswan	624-625
Shri Mohammed E.T. Basheer	626-628
Shri S. R. Jeyadurai	629-630
Shri P. T. Thomas	631-632
Shri Premdas	633
Shri Ratan Singh	634
Sk Saidul Haque	635-636
Kumari Mamta Banerjee	637-658
APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.4 BILL, 2010	657-658

DISCUSSION UNDER RULE 193

Situation arising out of increasing atrocities against Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the country

Shri Gopinath Munde	659-666
Shri P.L. Punia	667-672
Shri Shailendra Kumar	673-675
Dr. Kirit Premjibhai Solanki	676-678
Dr. Baliram	679-687
Shri R. Dhruvanarayana	688-689
Shri Laxman Tudu	690
Shri Hukmadeo Narayan Yadav	691
Shri Mukul Wasnik	693-698
Shri Mangani Lal Mandal	700-702
Dr. Manda Jagannath	703-708
Shri Gobinda Chandra Naskar	709-713
Shri Bajju Ban Riyan	714-717
Shri Arjun Charan Sethi	718-720

Shrimati Santosh Chowdhary	721-722
Shri Prataprao Ganpatrao Jadhao	723-725
Dr. P. Venugopal	726-728
Shri Ramesh Rathod	729-731
Shrimati Paramjit Kaur Gulshan	732-738
Shri P. Lingam	739-743
Dr. Raghuvansh Prasad Singh	744-747
Shri Virender Kashyap	750-752
Dr. Ratna De	753-755

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	769
Member-wise Index to Unstarred Questions	770-773

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	774
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	775

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Shri Beni Prasad Verma

Dr. Girija Vyas

SECRETARY GENERAL

Shri P.D.T. Achary

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Thursday, August 19, 2010/Sravana 28, 1932(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

REFERENCE BY THE SPEAKER

Death of 18 children of a primary school in a landslide triggered by a cloudburst in Bageshwar, Uttarakhand on 18 August, 2010

MADAM SPEAKER: Hon. Members, in a tragic incident in Bageshwar, Uttarakhand at least 18 children, all about ten years old died on 18th August, 2010 after a landslide triggered by a cloudburst struck a primary school building. Thirty students and two teachers were reportedly in the school building at the time of the incident. The House expresses its profound sorrow on the loss of lives and property due to this tragedy.

The House may now stand in silence in the memory of those who lost their lives in this tragic incident.

11.01 hrs.

The Members then stood in silence for a short while

MADAM SPEAKER: Now, we will take up Question Hour.

Question No. 361 – Shri M. Krishnasswamy.

... (Interruptions)

श्री गणेश सिंह (सतना): अध्यक्ष महोदया, मध्य प्रदेश के साथ केन्द्र सरकार द्वारा अन्याय किया जा रहा है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: जो भी बात है, उसे आप जीरो ऑवर में उठाइये। अभी प्रश्न काल चलने दीजिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मैं आपको शून्य प्रहर में बोलने का मौका दूंगी। अभी आप प्रश्न काल चलने दीजिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : प्रश्न काल बहुत दिन से नहीं चल पा रहा है, इसलिए अभी आप प्रश्न काल चलने दीजिए।

... (व्यवधान)

11.02 hrs.

At this stage Shri Jitendra Singh Bundela and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): अध्यक्ष महोदया, गांधी आश्रम को पहले जो छूट दी जा रही

थी ... (व्यवधान) वह छूट अब बंद कर दी गयी है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्न काल के बाद शून्य प्रहर में इसे उठाइयेगा।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब अपनी-अपनी सीट पर जाइये। हम आपको बोलने का मौका दे रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, उसमें गरीब महिलाएं काम करके अपना जीवनयापन करती

हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप जरा शांत हो जाइये।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : स्पीकर खड़ी हैं, आप थोड़ा तो पार्लियामेंट्री शिष्टाचार दिखाइये। हम आपको एक मिनट बोलने का मौका देंगे, उसके बाद आप कृपया करके प्रश्न काल चलने दीजिए।

... (व्यवधान)

11.04 hrs.

At this stage Shri. Jitendra Singh Budela and some other hon. Members went back to their seats.

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, गांधी आश्रम को पहले जो छूट दी जा रही थी, वह छूट अब बंद कर दी गयी है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, आप बैठ जाइये। आप थोड़ा सा शांत रहिये।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : क्या आप प्रश्न काल नहीं चलने देंगे? आप सब सीनियर लीडर्स हैं, आप ही के बल पर प्रश्न काल चलता है।

... (व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam, I have given a notice. Please allow me also to speak. ... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: The Question Hour runs because of the Senior Leaders, not just because of the Speaker. Please sit down. Shri Basu Deb Acharia, you are such a senior Leader. Please sit down.

... (Interruptions)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, I have given a notice. Please allow me to speak. ... (Interruptions)

MADAM SPEAKER: There is no notice.

... (Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव जी, आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, आप इतने वरिष्ठ नेता हैं। आप बैठ जाइये और थोड़ी देर उनको बोलने दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, वहां 20 फीसदी छूट दी जा रही थी, वह अब बंद हो गयी है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, आप बैठ जाइये। हम आपको कुछ कह रहे हैं।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, पहले आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go in record.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, रिकार्ड में कुछ नहीं जा रहा है, इसलिए अब आप बैठ जाइये।

*(Interruptions) ... **

11.05 ½**SUBMISSIONS BY MEMBERS****(i)Re:Alleged injustice and discrimination against Madhya Pradesh affecting a large number of people in the State**

अध्यक्ष महोदया : गणेश सिंह जी, आप बोलिये।

...(व्यवधान)

श्री गणेश सिंह (सतना): अध्यक्ष महोदया, मेरी तरफ से श्री नरेन्द्र सिंह जी बोलेंगे। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप फिर क्यों खड़े हैं? आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर (मुरैना): महोदया, मध्य प्रदेश 6.5 करोड़ की आबादी का प्रान्त है और इस प्रान्त में 21 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति के लोग निवास करते हैं। लगातार मध्य प्रदेश के लोग केन्द्र के साथ अपनी बात कहते रहे हैं, करते रहे हैं। मध्य प्रदेश में आज बिजली की त्राहि-त्राहि मच रही है, 680 मेगावाट बिजली की कटौती की जा रही है।...(व्यवधान) केन्द्रीय पूल की बिजली हमें पर्याप्त मात्रा में नहीं दी जा रही है। बिजली बनाने के लिए जिस कोयले की आवश्यकता है, कोयले का जब निर्धारण किया गया, तो 170 लाख मीट्रिक टन कोयले का निर्धारण किया, लेकिन उसके बाद आज 136 लाख मीट्रिक टन कोयला मात्र हमको प्रोवाइड किया जा रहा है, इसके कारण विद्युत उत्पादन लगातार प्रभावित हो रहा है।

जहां तक खाद्यान्न की बात है, मध्य प्रदेश में 67 लाख परिवार गरीबी की रेखा के नीचे जीवनयापन करते हैं, लेकिन मात्र 41 लाख परिवारों के लिए खाद्यान्न उपलब्ध कराया जा रहा है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आपका समय हो गया, आप बहुत लंबा भाषण दे रहे हैं। अब आप बैठ जाइए।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : पूरे देश में गेहूं सड़ रहा है, पूरे देश में खाद्यान्न सड़ रहा है, लेकिन मध्य प्रदेश के लोग जब मांगते हैं, तो उनको खाद्यान्न नहीं दिया जा रहा है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब आप बैठ जाइए। इतना लंबा भाषण मत दीजिए।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष महोदया, वहां के विधायक धरने पर बैठे हैं और हम लोग भी उनका समर्थन करते हैं। ...(व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री और जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल): महोदया, इनसे कहिए क्वेश्चन ऑवर का टाइम बदलने के लिए, उसे भी नहीं मान रहे हैं।...(व्यवधान) रोजाना यही बात हो रही है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठिए। नेता, प्रतिपक्ष कुछ कहना चाहती हैं।

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): महोदया, नरेन्द्र सिंह तोमर जी जो मामला उठा रहे हैं, वह मध्य प्रदेश के साथ केन्द्र सरकार द्वारा जो सौतेला व्यवहार किया जा रहा है, उसे उठा रहे हैं। ...(व्यवधान)

मैं कहना चाहती हूँ कि बजाय यहां अपनी बात रखने के मध्य प्रदेश के सभी सांसदगण यहां से चले जाएं और विरोध-स्वरूप उसी धरने पर बैठ जाएं। आप लोग जाइए और उसी धरने पर बैठिए।...(व्यवधान)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Madam Speaker, with utmost respect I want to submit that there is no question of discrimination. I repudiate that with all humility. The Government of India does not discriminate against any State Government. ... *(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record except what Shri Pawan Kumar Bansal is saying.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया : लालू प्रसाद जी, आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record.

*(Interruptions) ... **

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record except what Shri Pawan Kumar Bansal is saying.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: I want to submit with utmost respect and humility and repudiate what has been alleged by the hon. Leader of the Opposition and other hon. Members of this House. The Government of India does not

* Not recorded.

discriminate against any State Government in any form whatsoever. Very recently, the meeting of the National Development Council was held and there all the State Chief Ministers had a chance to put across their view points and that is the forum... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except what Shri Pawan Kumar Bansal is saying.

*(Interruptions) ...**

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Madam, when you had initiated a move to shift the Question Hour, the leaders of the BJP, in particular, had represented to you that we must have Question Hour at 11.00 a.m. only. So my only request is that we must have Question Hour now. ... (*Interruptions*)

श्री लालू प्रसाद (सारण): महोदया, नरेन्द्र मोदी को आपने कैसे क्लीन चिट दे दी।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठिए, अब प्रश्नकाल चलने दीजिए।

श्री पवन कुमार बंसल: मैडम, दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जैसा लालू यादव जी कह रहे हैं, ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record. मंत्री जी, आप बोलिए।

*(Interruptions) ...**

श्री पवन कुमार बंसल: मैडम, लालू जी ने जो बात उठाई है, उसके संदर्भ में मैं कहना चाहता हूँ कि सीबीआई उसकी जांच कर रही है। सरकार ने न तो कभी उसमें दखलंदाजी की है और न कभी करेगी। सुप्रीम कोर्ट की हिदायत पर सीबीआई मैटर को टेक-अप कर रही है। ... (व्यवधान)

श्री राजनाथ सिंह (ग़ाज़ियाबाद): मैडम, लालू जी ने जो कुछ भी कहा है, वह रिकॉर्ड में नहीं है, तो मंत्री जी उसकी रिप्लाय कैसे दे रहे हैं? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Madam, today there is a denial even by the CBI which has come in newspapers. They raised this issue only on the basis of some news item yesterday. ... *(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except what the Minister is saying.

*(Interruptions) ... **

श्री पवन कुमार बंसल: कल मुलायम जी और लालू जी ने कहा था और आज भी जो बात कह रहे हैं, वह मीडिया रिपोर्ट के बिना पर है, उसका डिनाएल सीबीआई ने कर दिया है इसलिए उस बात को यहां उठाने का कोई मतलब नहीं रहा...*(व्यवधान)* Madam, none other than the Apex Court of the country... *(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: Nothing will go in record except what the hon. Minister is saying.

*(Interruptions) ... **

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Madam, no authority other than the Apex Court, that is, the Supreme Court of India is monitoring that matter... *(Interruptions)* मैंने अपनी बात कह दी है...*(व्यवधान)* सरकार ने न कभी इस प्रकार की दखलअंदाजी की है और न करेगी।...*(व्यवधान)* अब आपको इस बात से संतुष्ट हो जाना चाहिए।...*(व्यवधान)*

MADAM SPEAKER: No, there is no point of order.

... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया: शैलेन्द्र जी, आप बैठ जाएं और प्रश्न काल चलने दें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदया: मुलायम जी आप क्या कर रहे हैं!

...*(व्यवधान)*

(Q.361)

MADAM SPEAKER : Q. No.361, Shri M. Krishnasswamy.

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Respected Madam Speaker, ... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: आप बैठ जाएं और प्रश्न काल चलने दें।

...(ब्यवधान)

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Madam, in the last few years, the Government has taken bold initiative... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: माननीय सदस्य आप अपना पूरक प्रश्न पूछें।

...(ब्यवधान)

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Madam, the Government has taken bold initiative for the development of airports in India... (*Interruptions*) Our Government has been in the forefront for development of airports... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: प्रश्न काल चल रहा है, उसे चलने दें। मुलायम जी, मैं आपको प्रश्न काल के बाद मौका दूंगी।

...(ब्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: माननीय सदस्य आप अपना पूरक प्रश्न संक्षेप में पूछें।

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Recently, we have seen development of airports at Hyderabad and Bangluru... (*Interruptions*) To be self-sufficient and for further expansion, the Ministry needs to augment income from commercial places... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: मैं आपको प्रश्न काल के बाद मौका दूंगी।

...(ब्यवधान)

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Madam, there are two categories; one is revenue generation from... (*Interruptions*) aeronautical services... (*Interruptions*) and another from non-aeronautical services... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: प्रश्न काल चल रहा है, उसे चलने दें। माननीय सदस्य आप अपना पूरक प्रश्न संक्षेप में पूछें।

...(ब्यवधान)

SHRI M. KRISHNASSWAMY : Madam, across the world 60 per cent to 70 per cent of the total revenue of the airport operators' is being generated from the non-aeronautical services at major airports. In India, there are some airports where the restrictions are there, like land usage for non-aeronautical services. For example, in the case of Delhi and Mumbai airports the commercial use of land for non-aeronautical services is restricted to five to ten per cent, whereas in foreign countries it is 65 per cent.

Madam, I would like to know from the hon. Minister what are the reasons for restricting the commercial use of land for non-aeronautical services.

SHRI PRAFUL PATEL: Hon. Speaker, airports across the world function on two revenue streams, one is aeronautical and the other is non-aeronautical, as the hon. Member has rightly stated. I would only like to assure him that we do try to comply with the general permissible standards; after all it cannot be only driven by commercial considerations. Otherwise, airports will completely turn into a non-core activity in terms of aviation. So, it has to be a balance between the two and that is what is being sought to be achieved.

Classically, the airports' non-aeronautical revenues are largely driven from activities which are passenger related. So, in a way all airports which have other activity for retail shops and all are basically driven by the concept that passenger amenities are availed, like shops, food stalls and other kinds of activities which would be in the interest of the traveling public.

So, yes, while we do understand that non-aeronautical revenues are important, it is also important from the point of view because in the long run if you have to bring the cost down and if the charges to the passengers are to be minimized, non-aeronautical revenues must be enhanced to the maximum possible.



SHRI M. KRISHNASSWAMY : Madam, for commercial activities, there must be some master plan. What is the revenue generation from commercial activities in Chennai Airport after its expansion?

SHRI PRAFUL PATEL: Madam, at the moment Chennai Airport's expansion is yet going on, so at this stage to completely forecast what would be the quantum of revenues expected would be difficult to state. But broadly speaking about 35 per cent to 40 per cent of non-aeronautical revenue out of the gross total would be a fair amount to assess at this stage.

SHRI S. SEMMALAI : Madam, the main concern is that while acquiring land for the purpose of setting up airport or for the purpose of expansion, the authorities acquire more extent of land than what is required. In fact, only one-third of land is used for the purpose and remaining two-third of land is leased out for commercial purposes to the big business houses and this is nothing but exploitation of farmers. This affects the agricultural production. This practice paves way for commercial establishment to corner huge profit at the cost of farmers.

In this context, may I know from the hon. Minister whether the Government will exclude agricultural land, in particular fertile land, from acquisition and whether the Government will give up the practice of compulsory acquisition of agricultural land against the wishes of farmers for the purpose of airport projects as my Leader Purutchi Thalaivi Amma J. Jayalalitha is insisting all along?

SHRI PRAFUL PATEL: Madam Speaker, I think, to generalize an answer would be difficult because land is required for airport and airport expansion. As needs of cities have grown in most cities of our country, we are finding that the current availability of land for expansion is not there. Therefore, we have to go in for some kind of acquisition.

Usually, airports are not situated right in the middle of the cities, so if any expansion does take place, agricultural lands, to some extent, would be required

for the further expansions. Acquisition procedures are not done by the Airports Authority of India directly. They are always done by the local or the respective State Governments and I am sure they have done in accordance with all the local land acquisition processes.

Also, as far as allowing land to be then given to big business houses is concerned, I do not think that is anywhere the objective. There is Airports Authority of India Act and we are governed by that Act which very clearly specifies the kinds of uses of the land which can be made. Therefore, as I said earlier, the Act very specifically provides that if at all any commercial activity will take place it has to be passenger related.

श्री निशिकांत दुबे : अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी की यह वार्षिक रिपोर्ट 2009-2010 है, जो यह बताती है कि वर्ष 2008-2009 में 687 करोड़ रुपये का प्रॉफिट एयरपोर्ट अथॉरिटी को हुआ, और वर्ष 2009-2010 में 624 करोड़ रुपये का प्रॉफिट हुआ। दूसरी रिपोर्ट सीएजी की वर्ष 2009-2010 की है, वह बताती है कि 'Loss of revenue is due to delay in finalization of advertisement contracts'. उसके आगे मंत्रालय सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट के इंस्टांसेज के साथ उसे बचाने की कोशिश करता है कि सुप्रीम कोर्ट का रूलिंग है। सीएजी फिर कहता है कि मंत्रालय ने कहीं-न-कहीं गलत रास्ता अख्तियार किया है और सुप्रीम कोर्ट ने ऐसा कुछ नहीं कहा था, इसमें एयरपोर्ट अथॉरिटी की गलती है। कस्टम ड्यूटी कंसेशन में भी सीएजी लॉस दिखाता है कि उसके कारण एयरपोर्ट अथॉरिटी को लॉस हुआ है। वर्ष 2009-2010 की आपकी खुद की रिपोर्ट है और यह सीएजी की रिपोर्ट है। माननीय मंत्री जी, तीसरी रिपोर्ट एक स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है। वह रिपोर्ट यह कहती है कि आपने ग्राउंड हैंडलिंग के लिए जो क्राइटेरिया तय किया है, उसमें 25 परसेंट वेटेज फारेन लोगों को दिया और उसके कारण रेवेन्यू लोस हुआ है। मेरा कहना है कि इन तीन-चार इन्सटान्सिस के बाद मिनिस्ट्री आफ सिविल एविएशन में आपने क्या किसी पर इस प्रकार के चार्जज फ्रम करने की कोशिश की है? किस के कारण एयरपोर्ट अथोरिटी लोस में जा रही है या ट्रांसपरेन्सी का अभाव है?

SHRI PRAFUL PATEL: I think, Madam Speaker, the question relates to certain contracts, and it would be very difficult for me to specifically give an answer at moment until I go into the details – as to why – of a specific contract. As he rightly stated that there was some Supreme Court ruling on the basis of which a

matter could only have been pursued by a particular process. If there is any violation of process, certainly we as the Ministry would be very keen to look into the matter and take whatever action necessary.

But in terms of the other issues which he has mentioned about ground handling, the ground handling policy is in no way going to affect the revenues of the Airport Authority. In fact, it can only enhance the revenues of the Airport Authority. So, I personally feel that we have to look at it in the judicious manner. We have to look at the overall policy in the framework of, even in the light of security concerns. These policies have been prescribed precisely so that there are not too many agencies dealing with sensitive ground handling subjects.

श्री तूफानी सरोज : महोदया, उत्तर प्रदेश के वाराणसी जनपद में स्थित लाल बहादुर शास्त्री एयरपोर्ट का पुनर्निर्माण किया गया है, जिसका उद्घाटन आगामी अक्टूबर महीने में होना है। वहां नए वाणिज्यिक परिसर भी बनाए गए हैं। एयरपोर्ट को विस्तारित करते समय वहां किसानों की काफी जमीन ली गई है। किसानों ने इसका विरोध भी किया था और विरोध में एक किसान की जान भी गई थी। हमारे तमाम समाजवादी पार्टी के नेता श्री मुलायम सिंह व अन्य नेता और श्री राजनाथ जी सब वहां गए थे।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ऐसे में वहां नए बने वाणिज्यिक परिसर को वितरित करने के लिए टेंडर निकालने पर सरकार क्या विचार कर रही है या पुरानी बिल्डिंग में जो पहले के शॉपर्स हैं, उन्हीं को स्थापित किया जाएगा? अगर नया टेंडर निकाला जाता है, तो क्या जिनकी जमीन अधिग्रहण की गई है, उन किसानों को प्राथमिकता दी जाएगी।

श्री प्रफुल पटेल : माननीय सदस्य पूछ रहे हैं, उसके दोनों मुद्दे अलग-अलग हैं। जमीन का अधिग्रहण किया गया है, जैसा मैंने पहले कहा कि राज्य सरकार के माध्यम से जमीन का अधिग्रहण होता है। इस संबंध में जो भी प्रश्न हो या कोई भी मतभेद हो या मुआवजे में अगर कोई कमी महसूस हो, तो ये मामले राज्य सरकार के माध्यम से ही हल किए जा सकते हैं। ...(व्यवधान) हवाई अड्डे या टर्मिनल के मामले में जो भी उसकी कमर्शियल एक्टिविटी है, नियम के माध्यम से टेंडर होते हैं। आपको भी मालूम है कोई भी पब्लिक अंडरटेकिंग जब तक अपना पूरा प्रोसेस अपनाता नहीं है, जब तक टेंडर की प्रक्रिया के माध्यम से नहीं जाते हैं, तब तक किसी को भी प्रायोरिटी या डिस्क्रिशनरी तौर पर दिया नहीं जा सकता है।

श्री नामा नागेश्वर राव : महोदया, मंत्री जी ने अपने उत्तर में एयरपोर्ट आथोरिटी आफ इंडिया का दिल्ली एयरपोर्ट का रेवेन्यू रूपए 371 करोड़ दिया है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि दिल्ली एयरपोर्ट को लीज एग्रीमेंट में सिर्फ 100 रूपए के लिए पूरे एयरपोर्ट को लीज एग्रीमेंट का चार्ज लगाया।

इस प्रोजेक्ट को बनाने के समय 2900 करोड़ रूपए का प्रोजेक्ट वैल्यू कह कर लगभग 3000 का प्रोजेक्ट वैल्यू रखा है। इसके बाद 1200 करोड़ रूपए का प्रोजेक्ट वैल्यू लास्ट में दिखाया गया। इसकी वजह से user charges, based on the project cost, क्या बढ़ा रहे हैं? दूसरी बात कि उसका रेवेन्यू 371 करोड़ रूपए लिखा है, इसमें 21 से 26 परसेंट एयरपोर्ट आथोरिटी का है। Is it the total revenue? यह 371 करोड़ का 26 प्रतिशत एयरपोर्ट आथोरिटी ऑफ इंडिया का है और प्रोजेक्ट का जो बढ़ा है, उसके लिए क्या है?

श्री प्रफुल्ल पटेल : माननीय सदस्य ने जो जानने की कोशिश की है, उसमें मुझे जो अनुमान लग रहा है कि उसमें दो भाग है। एक तो वह पूछना चाहते हैं कि दिल्ली एयरपोर्ट आथोरिटी को आमदनी क्या हो रही है? हमारी जो टर्म्स एंड कंडीशंस हैं, जिसके माध्यम से एयरपोर्ट को ज्वाइंट वेंचर में दिया गया है, उसमें ग्राँस रेवेन्यू जो होता है, 100 रूपये अगर टोटल ग्राँस रेवेन्यू टू दिल्ली एयरपोर्ट तक आता है तो उसका 45.6 प्रतिशत पहले ही एयरपोर्ट आथोरिटी को दे दिया जाता है और उसके बाद जो भी खर्चे वगैरह हैं, उसका 26 प्रतिशत फिर से एयरपोर्ट आथोरिटी को अपने मुनाफे के हिस्से में आता है। आप जो फिगर्स अभी देख रहे हैं, These are not figures of the revenue to the Airport Authority. These are the value of the commercial earnings to the Delhi Airport. That is a difference between what you have understood and what has been given in the Answer because the Question relates to commercial revenues of the Delhi Airport.

Anyway, the other part जो आपने कहा कि यूजर डेवलपमेंट फी किस तरह से चार्ज की जाती है, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमने ही इस सदन में एयरपोर्ट इकॉनॉमिक रेगुलेटरी आथोरिटी का निर्माण किया है जो मंत्रालय से और हम सबसे अलग है। यह एक ऑटोनॉमस संस्था है। It is by an Act of Parliament. The Airport Economic Regulatory Authority fixes tariff, fixes user charges, and fixes all other revenue schemes. Therefore, the Government has no role in that. It is purely an autonomous authority, which is determining all tariffs. While fixing such tariffs, I can also assure you and I am sure that they do

go in for rigorous audit – external and internal – before they determine what would be the project cost.

Ultimately, as you have rightly stated that if the project cost would be inflated, naturally it would affect the tariff or the user development fee which would be charged to the passenger. Therefore, I am sure that the Airport Economic Regulatory Authority would be doing a thorough due diligence and audit before determining and accepting what would be the project cost.

(Q. 362)

RAJKUMARI RATNA SINGH : Madam, in the Answer, the hon. Minister has stated that in the year 2007-08 there had been 63 companies against which the investors' grievances had come in; in 2008-09, there had been 78 companies and in 2009-10 there had been 58 companies. What action has been taken against them?

As far as I am led to believe, nearly 4,476 matters are lying with the Company Law Board. Many of them are family-related disputes, and we have these for years and years to come. How is the Ministry going about in finishing these matters expeditiously?

SHRI SALMAN KHURSHEED: Madam Speaker, as far as the matters pending before the Company Law Board are concerned, that is an autonomous adjudicatory body. We have no function there. Of course, once the new Bill comes and is passed by Parliament, there will be a more efficient way in which the National Company Law Tribunal with much better staffing and much better back-up provided to them will be able to hopefully dispose of these matters vigorously and expeditiously.

Madam, as far as the complaints that are referred to the Ministry of Corporate Affairs are concerned, we have encouraged the associated Investor Helpline. In that, every year we have the percentage of redressal. As far as MCA is concerned, in 2009-10 it was 59.7 per cent; in 2008-09 it was 86.5 per cent; and in 2007-08 it was 79 per cent.

We started the Investor Helpline in 2007 with barely 38 per cent redressal percentage, which went up to 71 per cent in 2008-09 and it has gone up to 80 per cent in the present year. Obviously, where redressal is not possible, we proceed with other appropriate action including prosecution.



RAJKUMARI RATNA SINGH : Madam, when the small investors apply for right issues and first issues, they send in their money to the companies. Especially when a new issue comes out, the money does not get back to them. The company holds the money much longer than it should, and the small investor does not get back his money for a long time. Does the Ministry take any action against such companies?

SHRI SALMAN KHURSHEED: Madam Speaker, the investors who invest in different schemes of companies are in two categories. One is where they invest in equity of companies listed with various Stock Exchanges, and the others are those who invest in the Fixed Deposit schemes of the companies concerned.

While the SEBI Act and the Companies Act contain provisions to address both these problems, essentially the SEBI Act governs the first category which is of equity investments, and the Companies Act which is directly under the MCA actually addresses the second category of investments which are deposits.

I might share with the House that recently SEBI had set up a Committee under the Chairmanship of Justice D.P. Wadhwa, former Judge of the Supreme Court for disgorgement of subscription moneys that have been unlawfully or irregularly received, and the disgorgement process is done transparently in a very objective manner so that the quantification of unjust enrichment by such defaulting companies can take place. The persons are identified and then to the extent that the money of the deprived applicants can be given back to them. That is done expeditiously.

SHRI S. ALAGIRI : Madam Speaker, whenever a fraud occurs in the stock market, the small investors are badly affected. This House understands that the Government has already taken action to protect the interests of the small investors through programmes of awareness creation and education. For this purpose, the Government had allotted a sum of Rs.15 lakhs from 2006 to 2009 but only 50 per cent of this amount was spent and the efforts of the Government failed. SEBI and other organizations have not taken much interest to educate the small investors.

So, I would like to know whether the Ministry would take further action in this matter.

SHRI SALMAN KHURSHEED: Madam Speaker, the learned hon. Member would be delighted to know that we have the cooperation of all the business associations as well as all the Government of India agencies in the matter of educating the investors. Essentially, the market place is a market place where there is a risk. Risk management is important for an investor. Our job is to ensure that there is enough information available, enough instruction available for investors to make informed choice. Nevertheless, there will be market risk that they have to take into account. SEBI, RBI, CII, FICCI, ASSOCHAM, UTIMF, BSE, NSE, MCX, MCX-SX, which is the latest stock exchange, IMC, IIA, and PHD Chamber of Commerce have cooperated with us to do over 3,000 such Workshops and events throughout the country in this year so that we are able to provide appropriate education and information to investors. In addition to that, we have Investor Helpline, which is a project that has been launched to provide a mechanism for redressal of investor grievances. We also have iepf.gov.in which has been launched for providing a knowledge platform in the area of financial literacy for the general public and investors.

Indeed, we are also arranging to provide training of trainers. The programme is aimed at training of officials and NGOs who can take this message more effectively throughout the country.

DR. KIRIT PREMJBHAI SOLANKI : Madam, when any issues/IPO is launched, it is stated in the advertisement that it is having a very high ranking and rating. But when it is actually listed on the stock exchanges, it is listed at a very discounted rate. The genuine investors, the salariat and the pensioners usually invest in such companies' IPOs.

So, I would like to know whether the Government is going to put some strict monitoring so that it cannot be discounted. Whatever risk factors are written,

they are written in a very small size of numbers and all the people cannot go through the internet and other things.

SHRI SALMAN KHURSHEED: Madam Speaker, before an IPO or FPO is issued, it is the SEBI that is directly responsible to ensure that there is due diligence before approvals are given. However, as I said, there is a risk in the market place; and the market decides the value of shares. It is important and that is the reason why we ensure that maximum information and maximum educations are available to the investors. Three thousands programme have been done this year and they have been extremely successful. We have found enormous response.

It is our idea that this information should be available to every person in this country and, therefore, the Ministry of Corporate Affairs has created the website, which I mentioned as iepf.gov.in, which is now available in English, Hindi, Assamese, Bengla, Kannada, Marathi, Tamil and Telugu.

I would invite the attention of the hon. Member to one of these websites and to ensure that the same is more widely advertised for people in those areas to which my learned friend has been referring.

(Q.363)

श्री हरिश्चंद्र चव्हाण : अध्यक्ष महोदया, मेरा सवाल था कि क्या खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मुर्गी पालन, मांस, डेयरी तथा मत्स्य पालन सहित रोजगार सृजन करने तथा कृषि उत्पादों के मूल्यवर्धन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है? मंत्री जी ने जवाब दिया है - जी हां। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग सृजन करने और पॉल्ट्री, मांस डेयरी तथा मात्सियकी समेत कृषि वस्तुओं को मूल्यवृद्धि करने में मुख्य भूमिका निभाता है। खाद्य प्रसंस्करण में न केवल सीधे तौर पर रोजगार सृजन की पर्याप्त सामर्थ्य है बल्कि कच्ची सामग्री के उत्पादन में पूरी शीत श्रृंखला, उत्पाद भण्डारण तथा तैयार उत्पादों एवं खाद्य उत्पादों के वितरण में भी पर्याप्त सामर्थ्य है। मेरा कहना है कि पॉल्ट्री, फिशरी और डेयरी, एमएसएमईडी एक्ट (माइक्रो स्माल एंड मीडियम एन्ट्रिप्रायोनर डेवलपमेंट एक्ट), 2006 शैड्यूल (ए) इंडस्ट्रीय रेगुलेशन एक्ट, 1951 के अंतर्गत कवर नहीं होता है इसलिए ग्रामीण लोगों को इसका फायदा नहीं होता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से स्पेसिफिक सवाल पूछना चाहता हूँ कि सरकार ने इस एक्ट में कवर न होने के कारण इसके समायोजन के लिए कोई निर्णय लिया है?

श्री सुबोध कांत सहाय: अध्यक्ष महोदया, जहां तक इस मंत्रालय का सवाल है, पॉल्ट्री, डेयरी और फिशरीज आदि प्रोसेसिंग है। मंत्रालय माइक्रो इंडस्ट्रियल एक्टिविटी से लेकर मेजर तक सब्सिडी के माध्यम से उनका ग्रोथ बढ़ाने की कोशिश करता है। उन्हें एक फेसिलिटेटर की हैसियत देता है। चाहे स्माल फार्मर हो, स्माल इन्टरप्रायोनर हो या माइक्रो हो, इन्हें हमारे मंत्रालय से फायदा लेने में कोई रुकावट नहीं है।

श्री हरिश्चंद्र चव्हाण : अध्यक्ष महोदया, इसमें मेरा प्वाइंट कवर नहीं हो रहा है। लेकिन मेरा दूसरा सवाल यह है कि पॉल्ट्री, फिशरीज और डेयरीज को एग्रो बेस्ड एक्टिविटीज में समावेश करने का आपका कोई इरादा है या नहीं?

श्री सुबोध कांत सहाय : जो हार्वेस्टिंग का पार्ट है, वह एनीमल हस्बैन्डरी मिनिस्ट्री के पास है। जैसा मैंने आपको बताया कि फूड प्रोसेसिंग मिनिस्ट्री के द्वारा इंडस्ट्रियलाइजेशन करने और पोस्ट हार्वेस्ट मैनेजमेंट करने में कोई रुकावट नहीं है और आप जो सवाल पूछ रहे हैं, यदि वह हार्वेस्टिंग से जुड़ा हुआ है ... (व्यवधान)

श्री हरिश्चंद्र चव्हाण : महाराष्ट्र ने किया है, केन्द्र सरकार ने नहीं किया है।

श्री दानवे रावसाहेब पाटील : अध्यक्ष महोदया, अभी चव्हाण साहब ने मुर्गीपालन, मांस, डेयरी और मत्स्य व्यवसाय के बारे में प्रश्न पूछा है, मेरा मानना है कि ये तीनों व्यवसाय कृषि से संबंधित हैं और इसके जो पहले प्रस्ताव थे, वे नोडल एजेन्सी के जरिये बुलाये जाते थे और सरकार उन्हें बजट का आबंटन करती थी। लेकिन अभी वर्ष 2007 से सीधे बैंकों से ये प्रस्ताव सरकार को आते हैं, नोडल एजेन्सी से नहीं आते। लेकिन इसके बाद जो बदलाव आया है, वर्ष 2007-2008 में 232 प्रस्ताव सरकार के पास आये थे, जबकि वर्ष 2009-10 में केवल 39 प्रस्ताव आये हैं। इस तरह से लगातार प्रस्तावों में कमी आ रही है। सरकार हमेशा कहती है कि कृषि पर ज्यादा बजट आबंटन किया जाता है। लेकिन ये व्यवसाय कृषि पर आधारित हैं।

मेरा प्रश्न है कि इस व्यवसाय के लिए जो बजट आबंटन होता है, वह दिनों-दिन कम होता जा रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस क्षेत्र के लिए ज्यादा सब्सिडी देने का प्रावधान करेगी?

श्री सुबोध कांत सहाय : माननीय सदस्य ने जो कहा है उसमें दो चीजें हैं, प्रथम जो लोग एप्लाइ करते थे, वे नोडल एजेन्सी के द्वारा करते थे। वे नोडल एजेन्सी आज भी स्टेट्स में काम करती हैं और उन्हें जो काम करने की जिम्मेवारी दी गई है, उसके हिसाब से हम उन्हें बजटरी एलोकेशन करते हैं। लेकिन इंटरप्रिन्योरशिप के लिए किसी स्टेट को नहीं देते हैं, यह डायरेक्ट इंटरप्रिन्योर्स को देते हैं। इसमें पहले लोगों को बहुत परेशानी होती थी, क्योंकि सेंट्रलाइज्ड मंत्रालय से डिस्ट्रीब्यूट होता था। पिछले दो-तीन साल से इसे डीसेंट्रलाइज करके हमने यह कर दिया कि जो बैंक में एप्लीकेशन देगा, उसी बैंक को ई-पोर्टल के माध्यम से डिस्बर्समेंट चल जायेगा। ई-पोर्टल हमारे मंत्रालय का है। इसलिए अब बीच में इंटरप्रिन्योर्स को किसी से सम्पर्क करने की कोई जरूरत नहीं है। इससे एक तो नम्बर ऑफ एप्लीकेशंस हमारे पास बहुत बढ़े हैं। दूसरा लोगों को स्मूथनेस मिली है और उससे कोई परेशानी नहीं है। वही बैंक उन्हें एप्रैजल करता है और उन्हें डिस्बर्स कर देता है, जो उनकी ग्रांट का कम्पोनेन्ट है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इससे लोगों के लिए एक सुविधा बढ़ी है और जितने फाइनेन्शियल इंस्टीट्यूशंस हैं, जितने बैंक्स हैं, उन सबको हमने अपने मंत्रालय की ई-पोर्टल से जोड़ दिया है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : श्री दत्ता मेघे ।

श्री दत्ता मेघे : महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि हमारे महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग की बहुत संभावनाएं हैं। विदर्भ के किसान गरीबी के कारण आत्महत्याएं करने के लिए मजबूर हो जाते हैं। विदर्भ एक पिछड़ा क्षेत्र होने के कारण और कृषि पर आधारित होने के कारण वहां पर खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने की अपार संभावनाएं हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या उनके पास विदर्भ क्षेत्र में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां तो वह कब तक इसे स्थापित करेंगे?

श्री सुबोध कांत सहाय : अध्यक्ष महोदया, मैं विदर्भ में इनवैस्टर्स मीट करने के लिये खुद ही गया था। इस इलाके में हमने पहले ही से दो फूड पार्क दिये हुए हैं लेकिन कोल्ड चेन दिये जाने की संभावना है। राज्य सरकार की जो पौलिसी है, हम लोगों की कोशिश है कि उसके साथ मैच किया जाये क्योंकि विदर्भ ड्राई लैंड इलाका है। यहां जो भी पैदा होता है, उसमें कैसे वैल्यू एडीशन कराया जाये, इस दिशा में हम लोग राज्य सरकार के साथ मिलकर काम कर रहे हैं।



श्री गोरखनाथ पाण्डेय : अध्यक्ष महोदया, ग्रामीण अंचलों में छोटे तबके के लोग रहते हैं जो खाद्य प्रसंस्करण उद्योग से जुड़े हुए हैं। चाहे वह मुर्गी-पालन हो, डेयरी हो, या मत्स्य पालन हो या सब्जी उत्पादन का कार्य करने वाले किसान हों। उनको अपने उत्पाद का उचित मूल्य नहीं मिल पाता। उन लोगों को अपना उत्पाद औने-पौने दामों पर बेचना पड़ता है। माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि सरकार वितरण और भंडारण के साधनों में पर्याप्त समर्थ है। हम लोग ग्रामीण अंचल से आते हैं। भदोही मेरा क्षेत्र है। हम पूर्वांचल के किसानों की स्थिति को जानते हैं। जैसे डेयरी उद्योग की बात है, उसमें किसान अपना उत्पाद बेचने के लिये मजबूर है क्योंकि ब्लाक स्तर पर शीत भंडारण गृह नहीं हैं। पूर्वांचल क्षेत्र के लिये खाद्य प्रसंस्करण उद्योग भी आवश्यक है। मैं अपने भदोही क्षेत्र की बात करना चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार पूरे देश में शीत भंडारण गृह ब्लाक स्तर पर स्थापित करेगी ताकि उनके उत्पाद का भंडारण भी हो और उन्हें उचित मूल्य भी अपने उत्पाद का प्राप्त हो सके, क्या ऐसी कोई योजना सरकार लायेगी?

श्री सुबोध कांत सहाय : अध्यक्ष महोदया, मैं केवल इतना ही कह सकता हूँ कि पिछले 6 साल में इस सरकार ने इस सैक्टर को पूरी तरह टैक्सलैस बना दिया है। केन्द्र सरकार का आलमोस्ट टैक्स ज़ीरो बराबर लगता है चाहे फ्रूट एंड वैजिटेबलस का प्रोसेसिंग हो, चाहे डेयरी से जुड़ा हुआ हो, पौलटरी से जुड़ा हुआ हो। हम लगातार राज्य सरकारों से अनुरोध कर रहे हैं कि अलग से फूड प्रोसेसिंग इंडस्ट्रियल पौलिसी बनाइये। क्योंकि यह पैरिशेबल इंडस्ट्री है, इसलिये हम चाहते हैं कि इसमें इनवैस्टकिया जा सके। बहुत से राज्यों ने आगे बढ़कर यह काम किया है। मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि अभी अन्य राज्यों जैसे बिहार, झारखंड, उड़ीसा और मध्यप्रदेश की तुलना में उत्तर प्रदेश में सब से ज्यादा यूनिट्स हैं। पूर्वांचल पूरी तरह से हौल्टीकल्चर इलाका है, उसके लिये जितने एप्लीकेशन्स आते हैं, हम कोशिश करते हैं

कि उन्हें प्राथमिकता पर देखा जाये लेकिन यह सारा बजटरी एलोकेशन से जुड़ा हुआ है। यह हमारी लाचारी होती है कि जो बजटरी एलोकेशन होता है, उसी के आधार पर इसे प्राथमिकता दे पाते हैं।

DR. RATNA DE : The Ministry has been implementing many schemes for the promotion of food processing industries by way of extending financial support and providing funds for infrastructural development, promotion of quality assurance, right of development with a view to achieving real development in this field. I would like to know from the hon. Minister the amount of vegetables and fruits we have lost due to inadequate number of godowns in the country in the last two years.

SHRI SUBODH KANT SAHAI: The estimated loss was earlier Rs.58,000 crore worth produce. But I must say that when we took over the charge of this Ministry, it was almost 6 percent at the processing level, which has gone up to 11 per cent right now. The growth of this sector has gone up by almost 15 per cent. Or, I can say that the loss has been reduced up to Rs.30,000 crore worth produce, but still it is a huge loss and this loss really goes to the farmers and they are the sufferers. That is why, we have made such a policy that investment should come to this area and the Government is trying do just everything. The private investment must come and the State must play a vital role for growth. I feel, as the hon. Member was earlier saying, that without market driven farming, farmer will not have sufficient opportunity to grow more. So, industrialization is the only way to save the farmer and save the wastage.

(Q.364)

DR. ANUP KUMAR SAHA : Madam Speaker, the Wheel Manufacturing Project at Chhapra and Rail Coach Factory at Rae Bareli – which were approved by the UPA-I Government – are being set up as wholly-owned project by the Railways. However, the projects approved by the UPA-II Government are in joint venture. May I know as to why the Ministry of Railways changed the policy of ownership?

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Madam, For 2006-2007 it was in joint venture. The Cabinet approved it also. After that, there were some problems and in 2009-2010 the Cabinet approved again for joint venture. Laluji was there; he knows these things. Now it is also Cabinet approval. For Chhapra and Rae Bareli they are departmental and not in PPP mode. For Mashoura, Madhepura and Kanchrapara they are in PPP mode.

DR. ANUP KUMAR SAHA : Madam, what is the share of ownership of private sector in these joint ventures? I want to know whether the same share of ownership was offered to State Government as joint venture partners? If not, then what are the reasons thereof?

KUMARI MAMATA BANERJEE : Madam, it is according to the Government norms. I can assure the hon. House that it is not that the Government is selling any railway land or property. It is only that because we have the paucity of funds and that is why we welcome PPP mode. We need more and more coaches and wagons. The public participation will be better to set up more and more industries. In this Budget we decided that so many industries should be set up throughout the country and we welcome the PPP mode.

श्री शैलेन्द्र कुमार : महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे मौका दिया। मैं माननीया रेल मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि जैसे इसमें बिहार है या पश्चिम बंगाल है, उत्तर प्रदेश और केरल से सम्बन्धित कोच फैक्ट्री और इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्ट्री खोलने की बात कही गयी है।

महोदया, बहुत से ऐसे इलाके हैं, जहाँ के तमाम प्रस्ताव, परियोजनाएं आयी हैं, वे लंबित पड़ी हुई हैं। यहाँ तक कि रेलवे में काम करने वाले जो तमाम लोग हैं, जो निजी क्षेत्र के लोग हैं, उन्हें भी कायदे से

भुगतान नहीं हो पा रहा है। मैं पूछना चाहूंगा कि जो प्रस्ताव अन्य जगह के आये हैं, क्या उन पर आपका ध्यान जा रहा है? क्या केंद्र सरकार वित्तीय संसाधन मुहैया कराकर वहां की योजनाओं को मूर्त रूप देने का कार्य कर रही है?

कुमारी ममता बनर्जी : महोदया, माननीय सदस्य ने दो, तीन चीजों के ऊपर प्रश्न पूछे हैं। इसका फर्स्ट पार्ट यह है कि बाहर से जो रिक्वेस्ट आयी है, उसे करेंगे या नहीं। यह बात सच है कि हमारे रेलों में कोच की बहुत जरूरत है, डिमांड बहुत है। अभी हमारे हाथ में 55 हजार के करीब हैं और अभी हमारी पांच हजार कोचों की डिमांड है। कोच की शॉर्टेज है, वैगन की शॉर्टेज है। इसी के लिए इस बजट में प्लान करके बहुत सारी इंडस्ट्री बनाने के लिए जैसे कचरापाड़ा वाला दिया है, गुहावाटी में वैगन इंडस्ट्री दी है, उड़ीसा में दी है, महाराष्ट्र में दी है, ऐसे ही बंगाल में दी है, बिहार में दी है, उत्तर प्रदेश में दी है। ऐसे ही बहुत सारी इंडस्ट्री हैं।...(व्यवधान)


अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। शैलेन्द्र कुमार जी, उन्हें उत्तर देने दीजिये।

...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : ये हम इसी के लिए बनाना चाहते हैं क्योंकि हमारी कोच की डिमांड है। इन्हें बनाना चाहिए था, लेकिन जितने भी हैं, वह हमारी डिमांड मीटआउट करने की पोजीशन में नहीं है। ज्यादा कोच, ज्यादा वैगन के लिए हमें बहुत सारी इंडस्ट्री बनानी हैं। इसी के लिए इस बजट में हमने यह प्रोवीजन रखा है। यदि राज्य सरकारें इंटरैस्टिड है, They can come to the Railway and set up a joint-venture industry also. ...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : उत्तर प्रदेश में तो जमीन का झगड़ा है...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : उत्तर प्रदेश में किसका?...(व्यवधान) रायबरेली का? रायबरेली में काम कम्प्लीट हो जाएगा, काफी काम हो चुका है। रायबरेली का हो जाएगा।

श्री  भीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह : अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी ने कहा कि काफी वैगन्स और कॉचिज़ की जरूरत है, इसलिए यह कारखाने विभिन्न राज्यों में लगा रहीं हैं, सरकार ने लगाने का फैसला किया है।

महोदया, नये कारखाने के लिए नई जगह की तलाश होती है और उसमें जमीन अधिग्रहण से लेकर कई तरह की समस्याएं खड़ी होती हैं, जबकि रेलवे के कई ऐसे कारखाने हैं, जहां पूरा इन्फ्रास्ट्रक्चर उपलब्ध है और सैंकड़ों एकड़ जमीन बिना किसी उपयोग के पड़ी है, जैसे हमारे निर्वाचन क्षेत्र में जमालपुर

रेलवे कारखाना है। माननीय लालू जी जब रेल मंत्री थे, तब यह भी वहां गए थे, लेकिन इन्होंने वहां कुछ नहीं किया। वहां वर्कशाप है और रिपेयरिंग का काम होता है।

महोदया, मैं रेलवे मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि रेलवे की ऐसी जमीन अनुपलब्ध पड़ी है, क्या आप उनका उपयोग रेलवे की कोचिज़ और वैगन्स बनाने के लिए करना चाहती हैं?

कुमारी ममता बनर्जी : महोदया, यह बात सही है कि रेलवे की जितनी जमीन है, उसके कमर्शियल यूटिलाइजेशन के लिए हम लोगों ने बहुत सारे तरीके अपनाए हैं, जिसमें वैगन इंडस्ट्री, कोच फैक्ट्री, हेल्थ यूनिट, स्कूल, मेडिकल कॉलेज और स्पोर्ट्स सैन्टर हैं। कमर्शियल यूटिलाइजेशन के लिए हम हर तरह से ध्यान दे रहे हैं, लेकिन इसके लिए रूपये की आवश्यकता भी है।

महोदया, माननीय सदस्य ने जमालपुर का जो उदाहरण दिया है, **We will examine the things and let you know.**

श्री जगदानंद सिंह : अध्यक्ष महोदया, मुझे खुशी है कि छपरा के कारखाने को आप वर्ष 2010-11 में पूरा करेंगी, लेकिन मधेपुरा विद्युत चालित इंजन कारखाने को चालू करने की कोई सीमा तय नहीं है। जानकारी दी गई है कि ज्वाइंट वेंचर में प्रस्ताव मांगे गए हैं और उसकी समीक्षा की जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि ज्वाइंट वेंचर में जो प्रस्ताव आए हैं, आप उसकी समीक्षा कर, कब से इस कार्य को चालू करेंगी तथा मधेपुरा के इंजन कारखाने को चालू करने का आपका लक्ष्य कब तक है? **कुमारी ममता**

बनर्जी : महोदया, मधेपुरा और मरौरा में जो हो रहा है, पहले दिक्कत थी, लेकिन अब लैंड एक्वीजीशन हो गई है। लैंड एक्वीजीशन ऑन प्रोसेस है। इसका दिसंबर तक टेंडर फाइनलाइज़ हो जाएगा। टेंडर बिड हो गया है और फाइनलाइज़ हो जाएगा। काम भी आहिस्ता-आहिस्ता शुरू होने वाला है। इसका कैबिनेट अप्रूवल हो गया है। **I can assure the Member that whatever action is necessary, that will be taken and we want to see that it is there.**

(Q.365)

SHRI SANJAY DINA PATIL : The production of crude oil in the country is not increasing. I want to know from the hon. Minister the reasons for this situation.

SHRI JITIN PRASADA: As far as the production of oil within the country is concerned, ONGC is one of the largest PSUs that we have, which is involved in oil production. Most of the assets that ONGC has are ageing fields which they had got in the 1970s, such as Bombay High. The life of a well is 15 years. After that, the oil production starts declining. The Bombay High and other wells that ONGC has are over 30 years old. So, all efforts are being made to sustain production and ONGC has been successful in maintaining the production with lot of improved oil EOR, IOR techniques. As such, decline has not happened. This itself is an achievement that with new technologies, the production has been maintained in spite of the ageing fields.

12.00 hrs.

SHRI SANJAY DINA PATIL : Madam, I would like to know this from the Minister. What effort is the Minister doing to increase the production of oil in India?

SHRI JITIN PRASADA : As I said, a lot of bids for new blocks and exploration policies have been brought into place where we are welcoming people from outside the country, with best technologies, to come in and put-up such shops in the country because it is a large investment and a lot of risk is involved. Apart from this, techniques like improved oil recovery methods and enhanced oil recovery methods are being put into place to the tune of Rs. 21,000 crore. Further, the field redevelopment plan, where upgradation of surface facilities, laying of pipelines, and drilling of new wells are being adhered to.

The other thing is that small marginal fields, which were thought not capable of being utilized, have been formed into clusters and now they are becoming better for utilization. These are the techniques, which the oil companies are using.

MADAM SPEAKER: Thank you so much. Question Hour is over.

12.01 hrs**PAPERS LAID ON THE TABLE**

MADAM SPEAKER: Now, Papers to be laid on the Table.

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI M. VEERAPPA MOILY): I beg to lay on the Table –

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Bar Council of India, New Delhi, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Bar Council of India, New Delhi, for the year 2008-2009.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2943/15/10)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF MINORITY AFFAIRS (SHRI SALMAN KHURSHEED): I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the National Minorities Development and Finance Corporation and the Ministry of Minority Affairs for the year 2010-2011.

(Placed in Library, See No. LT 2944/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI SRIKANT JENA): I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Institute of Pesticide Formulation Technology, Gurgaon, for the year 2008-2009, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Institute of Pesticide Formulation Technology, Gurgaon, for the year 2008-2009.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2945/15/10)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIAPPA): I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rail Land Development Authority, New Delhi, for the year 2006-2007, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rail Land Development Authority, New Delhi, for the year 2006-2007.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 2946/15/10)

- (3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rail Land Development Authority, New Delhi, for the year 2007-2008, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rail Land Development Authority, New Delhi, for the year 2007-2008.

- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

(Placed in Library, See No. LT 2947/15/10)

12.02 hrs.

**STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND
EMPOWERMENT
7th to 9th Reports**

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): अध्यक्ष महोदया, मैं सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थायी समिति (2009-10) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:--

- (1) अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में तीसरे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी सातवां प्रतिवेदन।
 - (2) जनजातीय कार्य मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में दूसरे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी आठवां प्रतिवेदन।
 - (3) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2009-10) के बारे में पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी नौवां प्रतिवेदन।
-

12.02 ½ hrs.

**STANDING COMMITTEE ON DEFENCE
8th Report**

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): अध्यक्ष महोदया, मैं 'देश के सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण' के बारे में रक्षा संबंधी स्थायी समिति (2009-10) का आठवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

12.02 ¾ hrs.

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 98th Report of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in the 83rd Report of the Committee on ‘Functioning of Commission of Railway Safety’, pertaining to the Ministry of Civil Aviation.*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): Madam, I am laying the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 98th Report of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in the 83rd Report of the Committee on ‘Functioning of Commission of Railway Safety’, pertaining to the Ministry of Civil Aviation.

The 98th Report on the Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture contains 10 recommendations. Of the eight accepted / partially accepted recommendations, action had been completed in six cases. A Statement indicating the action taken / status of the remaining two recommendations in the Standing Committee Report is annexed.

—————

* Laid on the Table and placed in Library, See No. LT-2948/15/10.

12.03 hrs.**(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 6th Report of the Standing Committee on Social Justice and Empowerment on Demands for Grants (2010-11), pertaining to the Ministry of Minority Affairs.***

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF MINORITY AFFAIRS (SHRI SALMAN KHURSHEED): Madam, I am laying the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 6th Report of the Standing Committee on Social Justice and Empowerment on Demands for Grants (2010-2011), pertaining to the Ministry of Minority Affairs.

The Standing Committee on Social Justice and Empowerment (Fifteenth Lok Sabha) presented its Sixth Report on the Demands for Grants for the year 2010-11, relating to the Ministry of Minority Affairs, to the Lok Sabha on 20th April, 2010. The recommendations were considered and the action taken by the Government on the recommendations were submitted to the Committee on 9th August, 2010.

The Report contained 17 recommendations. The present status of implementation of all these 17 recommendations is indicated in the Annexure, which is laid on the Table of the House.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 2949/15/10.

12.03 hrs.

(iii) (a) Status of implementation of the recommendations contained in the 5th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on ‘Production and availability of medicines to deal with Swine Flu, pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI SRIKANT JENA): Madam, I am laying the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 5th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on ‘Production and availability of medicines to deal with Swine Flu’, pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

The Fifth report on “Production and Availability of Medicines to deal with Swine Flu” of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers was presented to Lok Sabha on 15 December, 2009. The Report contains 15 Recommendations (from Sl. No. 44 to Sl. No. 58).

(iii)(b) Status of implementation of the recommendations contained in the 4th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants(2009-10), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI SRIKANT JENA): Madam, I am laying the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 4th Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT-2950/15/10.

** Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT-2951/15/10.

for Grants (2009-10), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

The Standing Committee on Chemicals and Fertilizers examined the Demands for Grants of the Department of Chemicals and Petrochemicals (Ministry of Chemicals and Fertilizers) for the year 2009-10 and presented their Fourth Report to Lok Sabha on 15.12.2009. The Report contains 14 Recommendations.

(iii) (c) Status of implementation of the recommendations contained in the 1st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants (2009-10), pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers. *

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI SRIKANT JENA): Madam, I am laying the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 1st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demand for Grants (2009-10), pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

The Standing Committee on Chemicals and Fertilizers examined the Demands for Grants of the Department of Petrochemicals (Ministry of Chemicals and Fertilizers) for the year 2009-10 and presented their First Report to Lok Sabha on 8.12.2009. The Report contains 24 Recommendations.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT- 2952/15/10.

12.04 hrs.

**CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE**

Situation arising out of economic Blockade imposed by Naga Organizations on the National Highways Nos. 39 and 53 in Manipur and steps taken by the Government in this regard

MADAM SPEAKER: The House shall now take up Item No. 11, Calling Attention.

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Gurudas Dasgupta -- not present.

Shrimati Bijoya Chakraborty

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Let us have the Calling Attention, please.

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: We will do this in the 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)


SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Madam, I call the attention of the Minister of Home Affairs to the following matter of urgent public importance and request that he may make a statement thereon:

“The situation arising out of economic blockade imposed by Naga Organisations on the National Highways Nos. 39 and 53 in Manipur and steps taken by the Government in this regard.”

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM): Madam Speaker, the first phase of the economic blockade of National Highways No. 39 started from April 6, 2010 and of NH 53 from April 11, 2010 on the call of United Naga Council (UNC) and other Naga bodies of Manipur protesting against the

holding of elections to the six Autonomous District Councils in the State of Manipur. Subsequently, other Naga groups joined the blockade.

As movement along NH 39 was hampered, limited quantities of essential commodities, including petroleum products and food grains, were transported through other routes. Indian Air Force (IAF) airlifted 493 quintals of rice from Guwahati by 11 sorties in May 2010. 42.8 metric tonnes of life-saving drugs was airlifted by Logistic Post Cargo and IAF aircraft. 80 kilo litres of POL products were also airlifted between May 21-22, 2010.

Since the Naga bodies had also declared blockade of NH-53, the State Government had initially arranged transportation of essential commodities, with assistance from Government of Mizoram, through the very long and circuitous NH-150, Silchar-Aizwal-Churachandpur-Imphal. The State Government started movement of essential commodities including rice and sugar through NH-53 since May 22, 2010. 

The leaders of the Nagaland Students Federation (NSF), after their meeting with the Union Home Minister and the Prime Minister, withdrew their agitation and lifted the blockade on June 15, 2010. The Central Government made available additional Companies of Central Paramilitary Forces to the State Governments of Manipur and Nagaland. The blockade was finally lifted on June 18, 2010.

The shortage of essential commodities continued in Manipur due to the decision of the Transporters' and Drivers' Council, Manipur that they would not ply trucks/public carriers/oil tankers/buses and any public vehicles on NH-39 passing through the State of Nagaland, unless their pre-conditions were met.

The United Naga Council of Manipur (UNC) sent a memorandum dated July 27, 2010 seeking action on their demands failing which they would resume the blockade with effect from the first week of August, 2010.

Chief Minister, Manipur, organized a round table of talks with representatives of Naga bodies/academicians, etc., for discussing the amendments to the Manipur (Hill Areas) District Councils Act, 1971. The first round table was

held on August 3, 2010 at Imphal and the second on August 7, 2010 at Senapati, in which representatives of the Central Government also participated. The round table talks were, however, not attended by the representatives of the Nagas.

In view of the call for resumption of economic blockade, additional 12 Companies of Central Paramilitary Forces were made available to the State Government of Manipur. In addition, two Companies of CRPF have been made available for escorting to and fro movement of trucks/tankers along NH-39 from Dimapur to Imphal.

The Cabinet Secretary is regularly taking stock of the situation in the meeting of the Committee of Secretaries. An inter-Ministerial team led by the Secretary (Border Management), Ministry of Home Affairs visited Assam and Manipur on July 30 and August 1, 2010 to ensure that adequate arrangements for smooth flow of food grains and petroleum products are put in place. It was decided that trucks would be requisitioned by the State Governments and payments would be made by FCI at the rates fixed by the State Government concerned. The arrangements for transportation of food grains through NH-39 and NH-53 under escort have become operational. Transportation of food grains to Jiribam by Railways has also commenced. Considering that the condition of NH-53 which links Imphal to Silchar *via* Jiribam is poor, the stretches being single-laned and extremely prone to landslides, Border Roads Organization (BRO) has been directed to take all measures to keep both NH-39 and NH-53 open for traffic so that transportation of essential commodities do not get disrupted. Ministry of Road Transport and Highways has made an additional provision of Rs. 10 crore for the repairs of NH-53.

From August 4, 2010 till August 17, 2010, 71 tankers of POL, 207 tankers of Diesel, 10 tankers of Kerosene, 7 tankers of ATF, 78 tankers of LPG, 120 trucks of food grains, 14 trucks of medicine and 6 trucks of cement have reached Imphal through NH-39 and CRPF escort. Besides, 32 oil tankers, 20 trucks of food grains

and 8 trucks of medicine are standing by near Kohima along NH-39 waiting for stretches affected by landslides and sinking of roads to be cleared.

In view of the improving stock position of POL products, State Government has revoked its earlier order of rationing of POL products and has permitted open sale of petrol and diesel through retail outlets/petrol pumps with effect from August 11, 2010.

All measures are being taken to ensure that essential commodities are available in adequate quantities in all parts of Manipur. The Ministries concerned are monitoring the situation on a daily basis and will take necessary steps to maintain adequate stocks of food grains, POL and other essential commodities in Manipur.

श्रीमती विजया चक्रवर्ती (गुवाहटी): मैडम, मैं आपकी आभारी हूँ कि आपने इस कालिंग अटेंशन पर मुझे मणिपुर के बारे में बोलने का मौका दिया। माननीय मंत्री जी ने जो स्टेटमेंट यहां पर दिया, मैं उससे सहमत नहीं हूँ, क्योंकि आप पीस मील जो अरेंजमेंट्स कर रहे हैं, ये पीस मील अरेंजमेंट्स एक स्टेट को बचा नहीं सकते।

आज मणिपुर की हालत वही है, जो पहले से थी। हम लोग जिस मणिपुर की बात कर रहे हैं, उस मणिपुर की 2000 साल की हिस्ट्री है, जिसमें सोशल कोहेसिवनेस थी, जिसका नृत्य और गीत हर गली में सुनाई देता था, जिसके मिडन की आवाज सिर्फ देश में ही नहीं, बल्कि सारे विश्व में गूंजती थी। आज उस मणिपुर में गोली-बारूद की आवाज आती है, ग्रेनेड का धमाका सुनाई देता है। इन्नोसेंट लोगों की बेबस चीत्कार से आज मणिपुर गूंज रहा है।

मणिपुर की स्थिति ऐसी है कि एक दहशत मणिपुर में छाई हुई है। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि मणिपुर एक दिन के लिए, दो दिन के लिए, एक महीने के लिए बन्द नहीं हुआ, दो महीने के लिए बन्द नहीं हुआ, मणिपुर को पूरे 70 दिन के लिए बन्द किया गया था। जब एक स्टेट 70 दिन के लिए बन्द किया जाता है तो उसकी क्या हालत होती है, यह सब लोग अनुमान कर सकते हैं। हम लोग जानते हैं कि एक दिन के लिए देश में बन्द होता है तो जन-जीवन पर उसका कैसा असर पड़ता है। जब एक स्टेट बाहर से बन्द किया गया, नेशनल हाईवे नं. 39 मणिपुर की लाइफलाइन है, असम से नागालैंड होकर यह मणिपुर जाता है। यह नेशनल हाईवे नागालैंड के हिस्से में बन्द किया गया था। नेशनल हाईवे नं. 53 भी बन्द किया गया था। इसके कारण अभी मणिपुर में सारे सामान की, एसेंशियल कमोडिटीज़ की कमी होती जा रही थी।

सबसे बड़ी बात है कि यह बन्द ऑल नागा स्टूडेंट्स एसोसिएशन ऑफ मणिपुर और यूनाइटेड नागा कौंसिल ने किया था, इन लोगों ने ब्लॉक किया था, 11 अप्रैल से जून तक बन्द किया था। आज मंत्री जी ने जो क्लेम किया कि यह बन्द उठा दिया, मंत्री जी यह बन्द अभी खत्म नहीं हुआ। दोबारा 20 दिन के लिए अगस्त में बन्द किया गया और बन्द करने के लिए दोबारा नागा गुप्स ने अभी धमकी दी है।

मैं आपके माध्यम से ऑनरेबिल होम मिनिस्टर से यह जानना चाहती हूँ कि ऑनरेबिल होम मिनिस्टर को यह जानकारी है कि नहीं, I would like to know whether the Government has the control over the hill districts of Manipur where lots of extremist groups operate and have got the control over the entire Manipur both inside and outside. Moreover, as the hon. Minister has claimed, there is no railway connectivity in Manipur. So, this is a great hardship for the people of Manipur. ये दो नेशनल हाईवे, नेशनल हाईवे नं. 39 और नेशनल हाईवे नं. 53 बन्द करने का मतलब है कि एक सारा प्रदेश ही बन्द हो गया। यहां पर एक ट्रक का चलना बन्द, यहां पर एक छोटी गाड़ी का चलना बन्द और एम्बुलेंस भी वहां से जाने नहीं दी गई। यह इकोनोमिक ब्लॉकेड 1-2 दिन के लिए ही मैंने नहीं बताया, यह 70 दिन के लिए बन्द किया गया।

यह प्रदेश भी भारत का एक अंग है। जो प्रदेश पूरे ढाई महीने के लिए बन्द किया गया था, This has given a serious blow to the day-to-day economic life of the people of Manipur. Transportation of essential commodities of daily livelihood and petroleum products like petrol, diesel, kerosene, LPG, medicine and other essential commodities which are transported by hundreds of trucks and all the passenger bus services have been completely blocked. आज वहां लोगों की हालत ऐसी है कि लोगों को वहां एसेंशियल कमोडिटीज़ इन्क्लूडिंग ड्रग्स 50 परसेंट से ज्यादा पैसा देकर खरीदनी पड़ रही हैं। मणिपुर में कोई पी.डी.एस. सिस्टम नहीं है, इसलिए कालाबाजार वहां पर छाया हुआ है। मणिपुर में पेट्रोल की कीमत अभी 400 से 600 रुपये, डीजल की कीमत 300 से 400 रुपये और गैस सिलेण्डर की कीमत 800 से एक हजार रुपये तक पहुंच गई है। वहां पर अभी भी कोई लाइफ सेविंग ड्रग्स नहीं हैं, बिजली नहीं है, इसलिए हॉस्पिटल्स बन्द हैं और इसलिए वहां पर कोई ऑपरेशन भी नहीं कर सकते। वहां पर किसी सीरियस बीमार को बाहर भी नहीं ले जा सकते, क्योंकि रास्ता बन्द है। वहां पर पुलिस होते हुए और पैरा मिलिट्री फोर्स होते हुए रास्ता खुला हुआ है, यह सदन की जानकारी के लिए मैं बताना चाहती हूँ।

मणिपुर में स्कूल कालेज भी 4-5 महीने तक बन्द थे। मणिपुर में हत्या, लूटपाट, एक्सटोर्शन, किडनैपिंग कॉमन चीज है। कोई व्यक्ति अगर सुबह घर से निकले, मोर्निंग में घर से निकले तो शाम को जिंदा घर में आयेगा कि नहीं आयेगा, यह पता नहीं। यह भी चिन्ता का विषय है।

... * राज्य सरकार के लोग सरकारी निवास में आराम से बैठकर अपना दायित्व निभाते हैं और लोगों की क्या हालत है, इस ओर कभी ध्यान नहीं देते हैं।

MADAM SPEAKER: That word should be expunged.

श्रीमती विजया चक्रवर्ती : मैडम, मैं यह बात पूछना चाहती हूँ कि नेशनल हाइवे किसने बंद किया, किसके कारण बंद हुआ, कौन ग्रुप है, किसने गुंडा कर कलेक्ट किया? सभी ट्रकों से बीस हजार रूपए कलेक्ट किए गए, यह किसने कलेक्ट किया? अगर सरकार की पालिटिकल विल हो, तो वह इसको कंट्रोल कर सकती है, इसे खत्म कर सकती है, लेकिन अभी तक यह खत्म नहीं हुआ है। जो मंत्री जी का स्टेटमेंट है, इस स्टेटमेंट में कुछ भी नहीं है। इंडिपेंडेंट इंडिया में देश के एक हिस्से को सडेनली देश के लिए बंद करने की सेंट्रल गवर्नमेंट परमीशन देती है तो लोग किस पर भरोसा करेंगे?

आज मणिपुर की ऐसी हालत हो गयी है कि वहां दस हजार व्यवसायी मणिपुर से बाहर जाने के लिए मजबूर हो गए। इन लोगों को मजबूर किया गया है। एक्स्ट्रीमिस्ट के कारण, दस हजार व्यवसायी जो मणिपुर में अपना कारोबार संभालते थे, वे अब मणिपुर से बाहर आ गए हैं। वहां कई लोगों की हत्याएं की गयीं। बिहार के जो लोग रोजी-रोटी कमाने के लिए मणिपुर जाते थे, उन लोगों की हत्या की गयी। छः दिन पहले मणिपुर के लोगों की फिर हत्या की गयी। मैं पूछना चाहती हूँ कि जो व्यवसायी मणिपुर छोड़कर आए हैं ...(व्यवधान) उन लोगों की प्रापर्टी की खरीद किसने की? इस बात की छानबीन करना बहुत जरूरी है। मणिपुर के लोगों की जिस तरह से गाय-भैंसों की जैसे हत्या की गयी, इनका कोई विषय ही नहीं है, सीबीआई ने इसको संज्ञान में नहीं लिया। किसी अपराधी की हत्या करते, तो शायद सीबीआई वहां पहुंच जाती लेकिन निरपराध मणिपुरी लोगों की जब हत्या होती है, तो कोई विषय ही नहीं होता है।

मणिपुर में आर्म्स फोर्सेज स्पेशल एक्ट अभी लागू है। आर्म्स फोर्स की स्पेशल फोर्स वर्ष 1960 से वहां लगी हुयी हैं और वर्ष 1980 तक सारे डिस्ट्रिक्ट में लगी रही। वहां की सिर्फ 25 लाख जनसंख्या है। पैरामिलिट्री फोर्स वहां लगायी गयी। पैरामिलिट्री फोर्स ने सिटीजनशिप राइट और एनकाउंटर के नाम पर लोगों की हत्या, ...(व्यवधान) मारपीट वाला सलूक किया। ...(व्यवधान) इसलिए मैं रिव्वैस्ट करना चाहती

* Expunged as ordered by the Chair.

हूँ कि 41 वर्ष तक मणिपुर में जो आर्म्स फोर्सेज स्पेशल एक्ट लागू किया इस एक्ट को अब सरकार को हटाना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : कृपया शांत हो जाइए।

...(व्यवधान)

श्रीमती विजया चक्रवर्ती : सरकार ने मणिपुर के लोगों पर आर्म्स फोर्सेज स्पेशल एक्ट लागू करके जो पाप किया ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शांत हो जाइए। अभी कालिंग अटेंशन चल रहा है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, विघ्न मत डालिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शांत हो जाइए।

...(व्यवधान)

श्रीमती विजया चक्रवर्ती : मैडम, माननीय सुषमा जी ने वहां विजिट किया और दो दिन मणिपुर में रहीं। इन दो दिनों में विभिन्न ग्रुप्स से मिलीं, जिससे उनको सारी जानकारी हो गयी कि मणिपुर की हालत किस हद तक बिगड़ गयी है। मैंने भी वहां विजिट किया था। लोगों के मन में यह सवाल है कि राज्य सरकार का एक्स्ट्रीमिस्ट्स के साथ कोई तालमेल तो नहीं है और कहीं न कहीं चीफ मिनिस्टर से लेकर नीचे मंत्री तक एक्स्ट्रीमिस्ट के साथ उनका क्या मेल है? पहले वहां 6 एक्स्ट्रीमिस्ट ग्रुप्स थे, लेकिन मणिपुर में अब 42 एक्स्ट्रीमिस्ट ग्रुप्स हो गए हैं।

महोदया, मैं आपके माध्यम से विनती करती हूँ कि मणिपुर में जो आर्म्स फोर्सेज स्पेशल एक्ट है, इसको जल्द से जल्द वहां से हटा दीजिए। मैं एक और मांग करना चाहती हूँ कि मणिपुर के लोग टेरिटोरियल इंटीग्रिटी खोना नहीं चाहते हैं। तत्कालीन प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू के कारण मणिपुरी लोगों को जो जखम पहुंचा था, वर्ष 1953 में बर्मा, आज के म्यांमार देश के प्रधानमंत्री ने भारतवर्ष विजिट किया था, उस समय जवाहर लाल नेहरू जी ने मणिपुर की खूबसूरत कबरी वैली बर्मा को प्रेजेंट की थी। यह जखम मणिपुर के दिल में आज भी है। मणिपुर की टेरिटोरियल इंटीग्रिटी में हस्तक्षेप करना चाहते हैं तो इसका वहां बुरा असर पड़ेगा। मैं आपके माध्यम से विनती करती हूँ कि माननीय होम मिनिस्टर जी इस बात को ध्यान में रखें।

मैडम, मैं तीन बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगी। मणिपुर की शांति जरूरी है, लेकिन शांति बाजार में खरीदने से नहीं मिलती है। शांति के लोगों की साइकी, लोगों का मन और लोगों के विषय को समझना जरूरी है। नेशनल हाइवे 39 को एक्स्ट्रीमिस्ट्स के कवर से मुक्त कीजिए।

नेशनल हाइवे 53 अभी डिलैपिडेटेड कंडीशन में है। वह ऑल्टरनेटिव हाइवे है। उसकी जल्द से जल्द मरम्मत करवाई जाए। मणिपुर तक रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाए। एक्सट्रीमिस्ट्स ग्रुप किस कारण बढ़ रहे हैं, उन्हें कौन बढ़ावा देता है, कौन पैसा देता है। उन्हें जड़ से निकालने की कोशिश कीजिए। आर्म्ड फोर्सों के स्पेशल पावर्स एक्ट मणिपुर से विद्वानों कीजिए। मणिपुर सरकार को तुरंत बरखास्त कीजिए, इस मांग के साथ मैं अपनी बात को विराम देती हूँ।

MADAM SPEAKER: Shri Basu Deb Acharia, please ask one clarificatory question.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam, the situation has not improved in the State of Manipur. There had been a blockade for long 68 days. Afterwards, blockade has been imposed in the State on two highways, NH-53 and NH-39. These highways along with NH-150 are the lifelines of Manipur. This imbroglio has been created because of the demand of NSCN (IM) for Nagalim, Greater Nagaland, comprising of four tribal Districts of Manipur – Ukhrool, Senapati, Tamenglong and Chandel – and also a small portion of Assam on Assam-Nagaland border, and an unspecified portion of Arunachal Pradesh also. This demand is not realizable, everyone knows that. None of the States would agree to part with a portion of their State. In 2001, 18 Manipuri youths were shot dead for opposing this demand for Nagalim, Greater Nagaland. Because of the 68 day blockade, prices of all essential commodities touched the sky.

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव आचार्य जी, आप सवाल पूछिए।

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am coming to the question, Madam. It is a very important issue. The situation is very bad there.

MADAM SPEAKER: Please come to the question.

SHRI BASU DEB ACHARIA : The price of LPG increased to Rs.1500 per cylinder, kerosene oil Rs.80 per litre, diesel Rs.70, petrol Rs.90, onion Rs.25 per kg, rice Rs.28, egg Rs.6, potato Rs.30 a kg, sugar Rs.45 a kg, urea Rs.700 per bag.

When this blockade continued I met the hon. Home Minister along with our leader who is in charge of Manipur State, and he expressed inability of the Central Government. Why did the Central Government remain a silent spectator for 68 days and fail to persuade NSCN (IM) to lift the blockade?

MADAM SPEAKER: Shri Acharia, please ask your question and take your seat.

SHRI BASU DEB ACHARIA: The Central Government has failed to take proper action to persuade the NSCN (IM) to lift the blockade.

This is the situation in spite of 14 year-long dialogue between the NSCN(IN) and the Government of India.

MADAM SPEAKER: Shri Acharia, please conclude. You have to ask your question for clarification, and then, conclude.

... (*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Nothing has been reported. What has happened to that? Neither Parliament has been reported nor people were informed.

MADAM SPEAKER: Please do that.

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record. Please take your seat.

(*Interruptions*) ...*

अध्यक्ष महोदया : शैलेन्द्र कुमार जी, अब आप बोलना शुरू कीजिए।

... (व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे कार्लिंग अटेंशन पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। ... (व्यवधान) दादा, आप बैठ जाइये। आपका कुछ भी रिकार्ड में नहीं जा रहा है। ... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Shri Acharia, your speech is not going on record.

* Not recorded.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव आचार्य जी, अब आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Only what Shri Shailendra Kumar is saying, would go in the record.

*(Interruptions) ... **

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव जी, आप ऐसा मत कीजिए। आप इतने वरिष्ठ नेता हैं, सीनियर नेता हैं। आप बैठ जाइये।

... (व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

MADAM SPEAKER: Shri Acharia, you are exceeding your time limit. You are giving a very long speech. You know that in Calling Attention debate, you just have to ask a question. Please ask a question.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I am asking the question.

MADAM SPEAKER: Only question would go on record.

... *(Interruptions)*

SHRI BASU DEB ACHARIA: Yes, Madam. I am only asking the question. I would like to know from the Government this. There are two National Highways – Rs.10 crore is quite insufficient. These are single-lane National Highways. ...
(Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव जी, आप क्या कर रहे हैं? आप खुद सोचिए कि आप क्या कर रहे हैं? आप केवल प्रश्न पूछिये।

... (व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA: I would like to know how much funds would be provided by the Government for widening and strengthening of these Highways. A number of trucks were damaged during *Bandh* by the agitators.

* Not recorded.

MADAM SPEAKER: Thank you. Don't just go on. What is this? Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MADAM SPEAKER: You are just not asking the question. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव जी, अब आप अपना स्थान ग्रहण कर लीजिए।

आप बैठ जाइये। शैलेन्द्र कुमार जी, अब आप बोलिये।

...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। चूंकि सारी बातें आ गयी हैं, इसलिए मैं माननीय गृह मंत्री जी से केवल प्रश्न पूछंगा। यह आंदोलन 11 अप्रैल से शुरू हुआ है। उनके नागा नेता टी. मुइवा हैं। माननीय मुख्य मंत्री जी ने कहा कि वे अपने गृह गांव नहीं जा सकते। यह आंदोलन वहां से शुरू हुआ है। माणिपुर की आबादी 25 लाख है। वहां की जनता इतना झेल चुकी है कि उन्हें आवश्यक वस्तुएं भी मुहैया नहीं हो पा रही हैं। यहां तक कि उन्हें दवाइयां भी नहीं मिल पा रही हैं। वहां अफरा-तफरी की स्थिति है। इसी सदन के एक सम्मानित सदस्य रहे मन्नी चेन्ना मई (पूर्व सांसद) ने हमें टेलीफोन पर बताया कि वहां स्थिति बहुत बदतर है। नागा की 32 जातियां हैं, जिनमें से आधी जातियां नागालैंड में बसती हैं और आधे से ज्यादा मणिपुर, अरुणाचल, असम और उत्तरी म्यंमार में हैं। वहां की स्थिति बहुत खराब होती जा रही है। धीरे-धीरे वहां आंदोलन बढ़ रहा है। माननीय मुख्यमंत्री जी की अध्यक्षता में एक गोलमेज वार्ता वहां के आंदोलनकारी नेताओं के बीच में हुई। उसके बाद विश्वस्त सूत्रों से यह भी पता चला कि माननीय प्रधान मंत्री और गृह मंत्री जी की अध्यक्षता में भी वहां के आंदोलित नागा नेताओं के साथ कुछ वार्ता हुई है, लेकिन अभी तक यह स्पष्ट नहीं हो पाया कि उस वार्ता में उनकी क्या मांग थी और आपने उनकी क्या मांग मानी? क्या गृह मंत्री जी मौके पर जाकर वहां के नागरिकों की स्थिति को देखते हुए उनसे वार्ता करेंगे या नागालैंड के आंदोलित नेताओं के साथ बैठकर कोई कारगर कदम उठाएंगे? वहां पर जन-मानस सामान्य तरीके से जी सके इसके लिए क्या कोई प्रयास सरकार की तरफ से हो रहा है? इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Madam Speaker, thank you.

* Not recorded.



I belong to the State of Manipur and I would like to seek the indulgence of the House before I put my very pointed question.

The situation in Manipur, as has been given in the statement of the hon. Minister is up-to-date now; facts had already been mentioned. But I would like to point out the fact that the 69-day long blockade and the 52-day blockade in 2005, and the present blockade of 20 days from 4th August, have hampered much. Who suffered due to these? It is the common men. The women were trying very hard to keep their kitchens burning. Of course, the prices escalated there. For all these, whatever the Government of India and whatever the Home Ministry had done so far, have already been stated by the hon. Home Minister.

Here, I would like to suggest this. The blockades have become a phenomenon in that part of the country, we have got only two lifelines; and even though these lifelines are being maintained, there are huge landslides; the mountainous terrains are very difficult. So, I suggest that the Union Government should advise the State Government to keep enough stock, at least for a period of three months, to mitigate such a situation, whenever there are blockades. We cannot stop these blockades. As has been rightly pointed out, the number of incidents has gone up; the number is not ten now. It will be in 40s now. All sorts of problems are there. So, the Government of India in consultation with the Government of Manipur should think in terms of having a buffer-stock for at least a period of three months so that the situation can be mitigated. This is one question which I would like to put.

National Highway 53 is the alternative; this has to be improved on a war-footing. National Highway 39 should be given National Highway Protection Force so that all these highways can be protected from all these blockades and *bandhs*. Till then, whatever the paramilitary forces and others are now being used, it is okay; it is now going on and it could be continued. At the same time, our only National Railway Project from Jiribam to Tupul to Imphal is yet to be completed. It was targeted to be completed by 2012, but this has been postponed to 2014. I

suggest that this should be speeded up and completed very soon. Everybody knows the sufferings of the people and I do not want to repeat them here.

The democratic Government is working there; hon. Chief Minister of Manipur has been working with his back on the wall to face the situation. What the hon. lady Member said about imposition of the President's Rule, it is not a fit case for imposition of President's Rule. It is because we have got a stable Government; the hon. Chief Minister is continuing for the last almost eight years with full command. So, that demand is not at all acceptable.

With these few words, I would like to draw the attention of the hon. Home Minister and the Government of India so that arrangements are made so as not to repeat such difficult days in future. Thank you very much.

SHRI P. CHIDAMBARAM: Madam Speaker, I am grateful to the hon. Members for calling the attention of the Government to the situation in Manipur and for giving me an opportunity to state the facts.

Madam, the problem in Manipur is an old problem. There are certain districts of Manipur which are predominantly of Naga tribes. There has been a very old dispute between the Nagas on the one hand and the Meiteis on the other; and there are other tribes too. This has spilled over into the political arena. This has also affected economic activity in Manipur. We have two problems in Manipur that have to be addressed – one is we must find out a solution to the demands made by the Nagas; and the second is, while efforts are being made to find a political solution, there must be no violence in Manipur or in any other part of the North-East.

Madam, Shri Basudeb Achairra has mentioned about what happened in 2001. On a Statement made in 2001, violence broke out and many people were killed. The Statement had to be retracted within 24 or 48 hours. It is very important that we not say or do anything which will trigger violence once again. So, the Government's first goal is to ensure that there is no violence in Manipur or in any other part of the North-East. In fact, if you will pardon me, let me say that the

level of violence in Manipur in 2010 is the lowest in almost a decade. Let me just give you one number. In 2008, 466 civilians were killed, for one reason or another, in Manipur. In 2009, this number came down to 264 and in 2010, in the first seven months, up to July 31, the number is only 47. It is almost a 90 per cent decline in violence resulting in civilian killings in the last two years. Likewise, Meghalaya, Tripura, Arunachal Pradesh, Mizoram and Nagaland are by and large free from killings of civilians. Violence levels are very low. There is some violence in Assam and some violence in Manipur. But our first goal, on which I think all hon. Members will agree is to ensure that there is no violence, there are no killings and civilians are not killed. So, our approach has been to ensure that there is no violence and no killings.

Having created the condition where there is no violence, we want to find a political solution to the question that has been troubling Manipur for many years. Let me make it very clear that the Government of India's policy, successive Governments policy is that there is no question of, in any way, affecting the integrity of the State of Manipur. The area that is under Manipur will remain in Manipur. There is no question of affecting the territorial integrity of Manipur. However, the demands made by the Nagas, whether articulated by the NSCN-IM or by other Naga Groups must be addressed. The present blockade and the earlier one in April-May arose out of elections to the Autonomous Hill Districts Council of Manipur. The NSCN-IM and other Naga Groups wanted a boycott of those elections. In fact, there have been even one or two statements, subsequently disowned by the Groups but the statements were made threatening candidates and warning them that if they contested elections they would not be spared. Nevertheless, elections took place. The participation in the elections ranges from modest to very good. Elections have taken place but some of the Naga Groups do not recognise these elections and they want these election results to be rescinded. On the other hand, the candidates who have been elected have assumed Office,

some in Imphal and some in their District Councils and they want to get on with the business of administering those Councils.

We have persuaded the Government of Manipur to hold talks with the Naga Groups. I have said in my statement, the Government of Manipur held two Round Tables. Civil society organisations, academicians, political parties and others participated in these two Round Tables but the Naga Groups boycotted these two Round Tables. The Government of India's representative also attended the Round Tables and we have made efforts, both through formal channels and through informal channels to try to persuade the Naga Groups to come to the talks; to tell us what their problems with the ADC Act is and whether further changes have to be made. But they have boycotted the meetings.

Now we are making another effort to ask them to come to the talks. But they say that they will not come to the talks if the Government of Manipur invites them for talks. They want the Government of India to invite them for talks. Please understand the Government of India cannot overreach the Government of Manipur and invite them for talks. The Government of Manipur has to be present in the talks. These are elections to the Autonomous Districts Council. But efforts are being made to bring the Naga Groups to the Table so that we can talk out our differences.

The larger question is how do we find the final solution to the demands of the Nagas. Every State in India is a plural State and I think we cannot wish away the pluralism. There are Nagas in Manipur. There are Nagas in Assam and Arunachal Pradesh. It is inconceivable that we can break up the States. Therefore, we will have to find solutions within the Constitution that will assure the Nagas' dignity, honour, equal rights and equal place even while preserving the integrity of the States. This is a difficult problem; a problem which successive Governments have grappled with, the problem that we are trying to grapple with. I think we need patience. We need to be sensitive. We need to be patient before we find the solution.

NH-39 and NH-53 are open. If there is any obstruction today it is because of the landslide and the torrential rains in that area. Otherwise, as I have given in my Statement, both routes are open. NH-39 is the better, shorter and more useful route and that is why we have strictly instructed that all trucks carrying food grains and all trucks carrying petroleum products shall use NH-39. NH-53 is a National Highway in a much poorer condition. It is a longer and more circuitous route yet we want to strengthen NH-53. I am happy to inform the House, after consultation with the Government of Manipur, the Ministry of Road Transport and the Border Roads Organisation, we have worked out a comprehensive plan to upgrade 220 odd kms. of NH-53. That is going to the Cabinet Committee on Security in the next few days. NH-39 has been affected now only because of the collapse of a bridge and some landslides and torrential rain. But the Border Roads Organisation is working round the clock to set it right. These obstacles will come up from time to time depending on the weather but we will set it right and again the trucks will begin to move. We want both NH-39 and NH-53 to be the life-lines for supplies to Manipur. It is not one *versus* the other. We will ensure that both NH-39 and NH-53 are upgraded and strengthened so that we have two life-lines to Manipur, not one.

A mention was made about AFSPA. It is a very difficult issue. As you know, the Ministry of Home Affairs has proposed amendments to AFSPA but we have to consult everybody, carry everybody with us before the amendments are made.

Madam, as I said, our goal is to ensure that there is no violence and no killings in Manipur. We have substantially succeeded in that and I wish everybody, including me, should not say or do anything which will trigger violence once again. Once there is peace, and there is relative peace today, we will try to bring the rival points of view to the Table. The Government of Manipur has a point of view. The Naga Groups have a point of view. The NSCN-IM has got a much larger goal. We are trying to bring them to the Table, make

them talk to each other and resolve these issues. I am confident that at least the problem affecting the Autonomous District Council, the law, the manner in which the elections were conducted, can be resolved if they come face to face.

The larger issue of addressing the Naga demands, as you know we have appointed an interlocutor. Talks are underway between the NSCN-IM and the interlocutor. Halting progress has been made but at least I am happy that while talks are going on there is no violence in Nagaland. In fact, in the year 2010, so far, 'touch wood' there has not been a single civilian killed in Nagaland. There has been for the first time zero killings in Nagaland. Talks will take time. We must be patient but I will ensure, as I have said in my statement, no effort will be spared to ensure that supplies reach Manipur. There is, of course, black-marketing. There is high price. We have told the State Government that they must crack down on the black-marketeers and ensure that the Government's Departments work round the clock to ensure that whatever supplies reach Manipur are distributed fairly and justly at fair prices.

We are doing our best. The situation is difficult and compounded by the weather. But I am sure the situation will improve.

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): अध्यक्ष महोदया, गृह मंत्री जी ने मणिपुर की स्थिति पर जवाब दिया कि हम यह करना चाहते हैं, हम यह करना चाहते हैं, हम यह भी करना चाहते हैं। मेरा मंत्री जी से केवल एक प्रश्न है कि आपने अब तक क्या किया है? आज ध्यानकर्षण प्रस्ताव आर्थिक नाकेबंदी के बारे में था। मेरा एक सीधा और सरल सवाल यह है कि 67 दिनों तक मणिपुर में आर्थिक नाकेबंदी रही। एक बार भी गृह मंत्री वहां नहीं गए, एक बार भी गृह राज्य मंत्री वहां नहीं गए, एक बार भी केंद्र सरकार का प्रतिनिधि वहां नहीं गया। मैं गृह मंत्री जी से पूछना चाहती हूँ कि अगर इस तरह की आर्थिक नाकेबंदी किसी उत्तर भारत के राज्य में या दक्षिण भारत के राज्य में होती, तो क्या केंद्र सरकार ऐसी उदासीनता दिखाती? क्योंकि मणिपुर सुदूर पूर्वोत्तर का राज्य है, वहां से यहां खबर नहीं आती है। मीडिया उसे नहीं छापता है, क्योंकि उसकी प्राथमिकता में नहीं है, लेकिन आपको मालूम था। 67 दिनों तक मणिपुर के लोगों ने कठिनाई भोगी है, उनके पास न खाने का दाना था, न उनके पास पेट्रोल था, न उनके पास चावल था, न उनके पास कैंपेसिन था। उस समय आपने क्या किया? हम कैसे विश्वास करें? अब आप कह रहे हैं कि हम यह करना

चाहते हैं, यह करना चाहते हैं, यह करना चाहते हैं। उन 67 दिनों में केंद्र सरकार ने क्या किया, यह मेरा सीधा सवाल आपसे है? आपने मणिपुर के बारे में उदासीनता क्यों दिखाई?

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Madam, I just want to ask one question.

MADAM SPEAKER: Your name is not there. If I give you a chance, then every one will get up. Please sit down. This is Calling Attention.

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : सुदीप बंदोपाध्याय जी, कालिंग अटेंशन में वही बोल सकते हैं, जिनका नाम आता है।

... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: She was given a chance because she is Leader of the Opposition.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : The NSCN(IM) was the major threat to the North-Eastern region. It is good enough and NSCN(IM) used to operate from abroad. It was not like today. When Advaniji was the Home Minister, he had clarified on the floor of the House several times the role and the performance of the NSCN(IM). They used to come to Delhi on several occasions for bilateral discussions. I only want to know whether you held any discussions with the NSCN(IM) sitting in Delhi at the Home Ministry. As you are proposing or the Government is proposing to interact with the Maoists of the country if they give up their arms and violence, has the NSCN(IM) accepted the proposal of Government of India and has it come forward for a round table discussion in the North Block of this country?

SHRI P. CHIDAMBARAM: Madam, I do not know why the Leader of the Opposition should charge the Government with inaction and inactivity after I made the detailed statement saying all that have been done to ensure that supplies were rushed to Manipur. She may have a different view but I have explained our approach. This is not a problem that cropped up in the last few weeks or few months. This problem has been there since the States were created. Our goal is to first ensure that there is peace and killings come to an end or substantially come to an end. On that I can claim with pride that the record of this Government as far as

North-East is concerned, is far superior to the record of any Government. I have given you numbers. During that entire period when there was a blockade – the dates are given – there was one incident where two people were killed. If we had said or done anything in a provocative manner or neglected them, there would have been more violence and more killings. That did not happen. It is not correct to say that no one visited Manipur... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Let him speak.

... (*Interruptions*)

SHRI P. CHIDAMBARAM: Madam, she has asked a question and I am answering. I did not interrupt her. She must show me the courtesy.

MADAM SPEAKER: Let him reply.

SHRI P. CHIDAMBARAM: She has asked the question and I am answering.

The Home Secretary visited Manipur and spent two days there. The GoI representative, who is the interlocutor for the Naga talks, visited and spoke to both the Chief Minister as well as some other groups briefing them about what progress has been made and therefore they should not continue this agitation and blockade. I have received delegations from Manipur including Naga delegations in Delhi. The hon. Prime Minister met the Naga delegation. It is at our instance that they agreed to lift the blockade. During the blockade period the charge is that supplies were not made. That is not correct. During the blockade period, supplies were made. We did everything possible to ensure that supplies were made...

(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : That is not correct... (*Interruptions*)

SHRI P. CHIDAMBARAM: Therefore, it is not correct to say that the Government has not been sensitive or active in the matter. As I said to the question, we are holding talks with the NSC(IN). We have appointed an interlocutor. Talks are going on. The Media has reported the talks. Talks are going on in Delhi. Shri Muivah has met the hon. Prime Minister. He has met me twice. Talks are going on. The talks are on the larger issue which the Nagas are demanding. One part of the

issue is the Nagas in Manipur. Since we are discussing a Calling Attention on Manipur, I will confine myself to the issue of the Nagas in Manipur. The larger issue of the Naga demands is also all there. That is being talked about. We will not spare any effort to ensure that adequate supplies are made to Manipur through NH-39 and through NH-53 and if necessary, as I said, through air lifting. But one of the two goals is that there must be no violence in Manipur and killings must come to an end and nothing must be said or done to trigger killings once again and while there is peace we will make every effort to ensure that supplies are made as well as Government of Manipur and the Naga groups meet to sort out their problems.

12.47 hrs.

SUBMISSION BY MEMBERS-Contd.

(ii) Rebate on Khadi

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अध्यक्ष महोदया, बाहर बारिश हो रही है और पानी यहां गिर रहा है।...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): अध्यक्ष महोदया, मैं आपके समक्ष बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल उठा रहा हूं इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि यह सवाल राष्ट्रपिता महात्मा गांधी से जुड़ा हुआ है। खादी ग्राम उद्योग कैसे शुरू हुआ? गांधी जी ने चरखा चलाने के लिए स्वयं पूरे देश का ध्यान आकर्षित क्यों किया। जो गरीब लोग हैं और जो देहात के लोग हैं चाहे महिलाएं हों या पुरुष हों, उनको अगर कोई काम नहीं मिल सकता है तो अपने हाथ से चरखा चलाकर सूत की कताई करके गरीब घर की महिलाएं, जो बाहर भी नहीं जा सकती हैं और मध्यम वर्ग की महिलाओं को भी इससे काम मिल रहा था। इससे लाखों लोगों को काम मिल रहा है और उसमें सब्सिडी दी जा रही है। महात्मा गांधी जी के जन्मदिवस से यानी 2 अक्टूबर से लेकर कुछ दिनों तक खादी पर छूट दी जाती है और खादी खरीदने के लिए हम लोग खुद इंतजार करते हैं। आप विश्वास करें कि हम लोग साल में खादी एक ही बार खरीदते हैं। 2 अक्टूबर के बाद खरीदते हैं क्योंकि उस पर छूट मिलती है। 80 से लेकर 85 फीसदी लोग ऐसे हैं कि सब्सिडी मिलेगी तभी खादी कपड़ा खरीदेंगे। अब यह बंद करने से सबसे बुरा प्रभाव यह होगा कि जो गरीब पुरुष हैं जिन्हें कोई काम नहीं मिल रहा है, जो घर बैठकर सूत कातकर गांधी आश्रम को सप्लाई करते हैं, उनको काम मिलना बंद हो जाएगा क्योंकि पूरे हिन्दुस्तान का गांधी आश्रम खत्म होने जा रहा है, बंद होने जा रहे हैं।...(व्यवधान) इसलिए गांधी जी से जुड़ा हुआ मामला है। अब आपको हम दिखा सकते हैं कि गरीब लोग चरखा चला रहे हैं और पूरे हिन्दुस्तान में आज हम लोग खादी पहने हुए हैं। हम खुद चिंतित हैं और जो गांधी आश्रम का कपड़ा खरीदते हैं, कम से कम 80-85 फीसदी लोग खादी खरीदते हैं। अब 60-70 फीसदी लोग ही खरीदेंगे।

हो सकता है पांच फीसदी ही लोग खरीदें। इस तरह से हमारे देश में गांधी आश्रम को खत्म करने की साजिश है।...(व्यवधान) यह गांधी जी से जुड़ा हुआ है, गांधी जी एक रास्ता बता गए थे। गांधी विरोधी लोग इस तरह का निर्णय दे रहे हैं। लेकिन सरकार ऐसा क्यों कर रही है? अब तक तो गांधी जी का नाम लेकर सरकार में बने हुए हैं। गांधी जी को शारीरिक दृष्टि से गोडसे ने मारा है और विचारों की दृष्टि से सरकार मार रही है। आप इसे गंभीरता से लीजिए, स्वयं बीच में पड़िए और किसी तरह से गांधी आश्रम को चलने दीजिए। ये गरीब लोग हैं। महिलाएं मध्यम वर्ग और गरीब घरों की हैं, जो घरों में बैठकर सूत कातती

हैं और गांधी आश्रम को सप्लाई करती हैं। मेरा इतना ही कहना है और मेरी प्रार्थना है कि गांधी आश्रम को बचाया जाए और सरकार तत्काल 30 फीसदी सब्सिडी देने की घोषणा करे। ...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): अध्यक्ष महोदया, मैं अपने आपको इस मामले के साथ संबद्ध करता हूँ।

श्री एम.बी.राजेश (पालक्काड): अध्यक्ष महोदया, मैं अपने आपको इस मामले के साथ संबद्ध करता हूँ।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : श्री गोपी नाथ मुंडे।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। इन्हें बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। मंत्री जी को बोलने दीजिए। रघुवंश प्रसाद जी, आप इतनी जोर से क्यों बोल रहे हैं? आप इतनी जोर से मत बोलिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुंडे जी, आप क्यों बैठ रहे हैं? आपको तो बोलना है। आप बोलिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मंत्री जी कुछ कहना चाहते हैं। मंत्री जी, आप बोलना चाहते हैं?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी.नारायणसामी): जी, हां।

अध्यक्ष महोदया : आप बैठेंगे तभी तो वे बोलेंगे। मुलायम सिंह जी, आप बैठ जाइए।

श्री मुलायम सिंह यादव : लालू जी को भी बोलने दीजिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : नहीं। आप उन्हें कैसे कह रहे हैं कि बोलिए? आप बैठिए।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (सारण): हम आपके हुक्म से बोलेंगे, इनके हुक्म से नहीं बोलेंगे।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप अभी बैठिए।

...(व्यवधान)

* Not recorded.

SHRI V. NARAYANASAMY: The hon. senior leader, Shri Mulayam Singh Yadav, has raised a very important issue. He has raised the issue about the rebate that has been given to khadi... (*Interruptions*)

श्री मुलायम सिंह यादव : हमने हिंदी में बोला है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : मुलायम सिंह जी, वे जिस भाषा में बोल सकते हैं, उन्हें बोलने दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव : ठीक है।

SHRI V. NARAYANASAMY: I understand the sentiments of the hon. Member on the issue which he has raised. I will convey the feelings of the hon. Member to the hon. Minister to reconsider the issue.

... (*Interruptions*)

श्री गोपीनाथ मुंडे (बीड): अध्यक्ष महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया। आज देश में स्वाइन फ्लू और मलेरिया के कारण इन तीन महीनों में लगभग 952 लोगों की मौत हो गई है। महाराष्ट्र, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, राजस्थान और दिल्ली में ज्यादा मौतें हो रही हैं। इन प्रदेशों में स्वाइन फ्लू और मलेरिया से लगभग 100 से ज्यादा मौतें हो चुकी हैं। यह कहा गया है कि इस साल मानसून ज्यादा है। जब बरसात लगातार होती है तो स्वाइन फ्लू और मलेरिया बढ़ता है। सवाल यह है कि सारे प्रदेशों में वैक्सीन नहीं है, मलेरिया और स्वाइन फ्लू के लिए दवा नहीं है। मंत्री जी ने कहा है कि एक टीका आ गया है, इसे पहले लेने से एक साल स्वाइन फ्लू नहीं होता है। यह दवा मार्केट में उपलब्ध नहीं है। इसकी प्राइस 350 रुपए है। अगर स्वाइन फ्लू या मलेरिया होता है तो मौत निश्चित है। यह समस्या महाराष्ट्र में सबसे ज्यादा है और सिर्फ महाराष्ट्र में 450 से ज्यादा लोगों की मौत हो गई है।

13.00 hrs.

राज्य सरकार और केन्द्र सरकार दोनों मिलकर लोगों की जान बचाने में विफल हो चुकी हैं। स्वाइन फ्लू होने के बाद उसका टैस्टिंग किसी प्राइवेट हास्पिटल में या किसी भी प्राइवेट डाक्टर के पास नहीं होता। इसकी प्रयोगशालाएं केवल सरकारी अस्पतालों में हैं। इतने बड़ी 12 करोड़ की आबादी वाले महाराष्ट्र राज्य में केवल तीन-चार जगह ऐसी सुविधाएं हैं। स्वाइन फ्लू और मलेरिया का टैस्ट करने के लिए लोगों की लाइनें लग चुकी हैं। इनके टैस्ट आप प्राइवेट को क्यों अलाऊ नहीं करते या सरकारी देवाखानों में इस प्रकार की सुविधा होनी चाहिए। इसीलिए मलेरिया, डेंगू और स्वाइन फ्लू से आज ज्यादा लोगों की मौतें हो

रही हैं। इसलिए राज्य सरकार और केन्द्र सरकार को आपस में मिलकर इसके लिए कोई योजना बनानी चाहिए।

महोदया, मैं बताना चाहता हूँ कि ये बीमारियां गरीब लोगों को ज्यादा होती हैं। अमीर लोगों को नहीं होती हैं। चूंकि ये बीमारियां गरीबों को ज्यादा होती हैं, इसलिए उनकी मदद करने और इसे रोकने के लिए पहले ही प्रयास करने चाहिए। मलेरिया के लिए जो औषधि मई महीने में आ जाती थी, वह पिछले तीन साल से केन्द्र सरकार ने राज्यों को नहीं भेजी है। इसके कारण लोगों की जानों को बहुत बड़ा खतरा पैदा हो गया है। अब तक इन बीमारियों के कारण 956 जानें जा चुकी हैं। हजारों लोग बीमार हैं और उनकी टैस्टिंग भी नहीं हो पा रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि इसके लिए केन्द्र और राज्य सरकार को मिलकर प्रयास करना चाहिए और कोई योजना घोषित करनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदया : डा. प्रसन्न कुमार पाटसाणी, श्री रामकिशुन और श्री नीरज शेखर, श्री अर्जुन चरण सेठी इस विषय से अपने आपको सम्बद्ध करते हैं।

I have a very long list of hon. Members who want to speak in the “Zero Hour.”

... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। कृपया बैठ जाइये और हमें कुछ बोलने दीजिए। आप भी बैठ जाइये। हम सबको शून्य प्रहर में बोलने का मौका देना चाहते हैं। इसलिए अगर सदन की सहमति हो तो आज भोजनावकाश स्थगित कर दिया जाए। हम सभी को बोलने का मौका देना चाहते हैं, इसलिए कृपया आप सब लोग धैर्यपूर्वक दूसरे को बोलते हुए सुनें।

SHRI DATTA MEGHE (WARDHA): Madam Speaker, what about Matters under Rule 377?

MADAM SPEAKER: We will do that also, but let me do the “Zero Hour.”

Shri Ramen Deka.

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI): Madam Speaker, thank you.

I would like to draw the attention of the House and the Government to an important and urgent issue relating to the security of the country. On August 17th, North-East Television, a premier channel in the North-East, reported that missiles and war equipment move towards Arunachal Pradesh border. Please listen to me. I appeal to all hon. Members to listen to this issue.

The source of broadcasting is Pentagon report. I would like to know whether the Government of India is aware of these things. If they are aware of these things, what steps have they taken at the ground level and at the diplomatic level. Neither the hon. Home Minister nor the hon. Defence Minister is present here. I would urge upon you to prevail upon the Government to give a statement on this issue because it is a very serious issue. We should not forget the 1962 war.

I do not want to quote that infamous statement of Pandit Jawaharlal Nehru, which always hurts the people of Assam and the people of the North-East. It is a very serious issue. Infrastructure is not there. Army cannot move. Day before yesterday I raised the issue regarding NH 52. It is not in a good condition. If war breaks out then the Army's movement will be very less. We are here not for you, in 1962 Chinese soldiers left the war field. That is why we are here. In the 1962 war, we failed to protect the North-Eastern region. The Members from West Bengal are sitting here. They are also not safe.

China will attack from Myanmar. Their missiles can attack West Bengal from Myanmar. All of us are in the range of their missiles. But the Government is keeping mum over this serious issue.

So, I again urge upon you to prevail upon the Government. The hon. Home Minister or the hon. Defence Minister should assure this House that the country is


safe. Soft peddling will not do any good. A stringent view in this regard is required because our border is porous. We have international borders. Myanmar is there and Bangladesh is there. Bangladeshis have changed our demography. But the Government is silent.

MR. SPEAKER: Those who want to associate with the matter raised by Shri Ramen Deka may kindly send slips.

Dr. Rajan Sushant, Shri Harin Pathak, Shri Arjun Ram Meghwal, and Shri Hukumdeo Narayan Yadav are allowed to associate with the matter raised by Shri Ramen Deka.

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam Speaker thank you very much for giving me an opportunity for raising an important issue.

The decision of the Central Government affects the rights of the State Governments and also the people of the States.

Recently the Press has reported that the Ministry of Health as well as the Ministry of  Human Resources Development decided that they are going to conduct All India Common Entrance Examinations for the medicine, engineering and other courses.

Madam, Education may be in the Concurrent List, but the professional courses are meant for the needs of the local people of the States. We require a lot of doctors and engineers. The State Governments are planning and building the medical and engineering colleges to cater to the needs of the States. Now, in the name of conducting Common Entrance Examination and also in the name of Education having in the Concurrent List, the Central Government has taken this decision. In this connection, my Leader, hon. Amma Dr. J. Jayalalithaa, has given a statement yesterday opposing the decision taken by the Central Government to conduct the All India Common Entrance Examination for the professional courses.

Madam, she raised five issues. First of all, she raised the issue of reservation policy. Tamil Nadu is following the reservation of 69 per cent from Puratchi Thalaivar Dr. MGR period onwards. Now, if the Central Government decides

about conducting Common Entrance Examination, then we have to follow 50 per cent reservation. Madam, hon. Dr. J Jayalithaa, the then Chief Minister of Tamil Nadu passed a Resolution in the Tamil Nadu Assembly to protect the 69 per cent reservation and she brought the Bill here and with the help of the Parliament, she got it included in the Ninth Schedule of the Constitution.

Madam, I have three issues. The Supreme Court also upheld the decision of the 69 per cent reservation. Now, because of the Common Entrance Examination, it will affect common people.

Madam, the Central Government is unnecessarily interfering in the rights of the State Governments. That has to be protected. Now, there is no Entrance Examination for the professional courses in Tamil Nadu. We are following the admission procedures based on the students' performance in the plus two examination. If the Central Government keeps the Common Entrance Examination, then we cannot give importance to the students' performance in the plus two examination. This issue was also raised by my leader in her statement. Therefore, it also affects the rural students who have to appear in the Common Entrance Examination.

Madam, the students have to give the test either in Hindi or in English language. But in my State, most of the students are staying in the rural areas and they are studying plus two examination in the Tamil medium. How can they write the Common Entrance Examination either in Hindi or in English? It will be disadvantageous to poor rural students.

Therefore, we are urging the Central Government to roll back the decision regarding conducting All India Common Entrance Examination for Medicines and Engineering which affects our common people. ... (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please conclude. Your time is over.

DR. M. THAMBIDURAI : Madam let the Government respond. ... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Madam, it is a very important issue. I would like to associate with him.

MADAM SPEAKER: You please send your name to the Table.

DR. M. THAMBIDURAI: In the name of conducting the Common Entrance Examination, the Central Government has taken away the rights of the State Governments. We cannot tolerate that. So, let the Government respond to protect the rights of the students of the rural areas. Again, reservation policy is also very important. The State Government is all for it. Our Madam Jayalalithaa is fighting for the reservation policy for the people of Tamil Nadu.. ... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH : Madam, I would like to associate with him.

MADAM SPEAKER: Dr. Ram Chandra Dome and Shri M.B. Rajesh are allowed to be associated with this matter.

श्री महाबल मिश्रा (पश्चिम दिल्ली): अध्यक्ष महोदया, शून्यकाल में बोलने के लिये आपने मुझे मौका दिया, उसके लिये बहुत-बहुत धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदया, आपको मालूम है कि 1999 में कारगिल युद्ध हुआ था जिसमें बहुत सारे कमीशंड आफिसर्स, जीसीओज़ और अन्य रैंक के लोग शहीद हुए थे। न जाने कितनी माताओं की गोद सूनी हो गई, कितनी बहनों के सिंदूर मिट गये, कितने पिता के बेटे नहीं रहे, कितने भाई के भाई नहीं रहे। केन्द्र में उस समय एन.डी.ए. की सरकार थी जिसने अनाऊंस किया था कि शहीद हुये लोगों के परिवार को रैंक के हिसाब से रेल में आवागमन के लिये सुविधा दी जायेगी लेकिन वह आज तक नहीं दी गई।

13.09 hrs.

(Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

सभापति जी, आपको मालूम होगा कि जीवित समय में कमीशंड आफिसर को एसी फर्स्ट क्लास की सुविधा होती है और अन्य रैंक के लोगों को उनकी पोस्ट के हिसाब से रेल में सुविधा दी जाती है लेकिन उनके मरणोपरांत उनके परिवार के लोगों को रेल की सुविधा प्राप्त नहीं है। मैं समझता हूँ कि उनके घर में जो व्यक्ति काम करने वाला होता है,



उनके घर में पौछा लगाने वाला भी स्लीपर क्लास में नहीं चलता है। उन सैनिकों के प्रति सच्ची श्रद्धांजलि यही होगी कि आप सरकार को निर्देश दें कि रैंकवाइज जो सीनियर ऑफिसर हैं, जो कमीशंड अफसर हैं, जिस रैंक में थे तब उन्हें जो सुविधा रेलवे में प्रदान की जाती थी, अभी भी उन्हें वही पास दिया जाये। ममता जी यहां बैठी हैं। उनके प्रति सच्ची श्रद्धांजलि यही होगी कि उन शहीदों को रैंकवाइज जो कमीशंड अफसर थे, उन्हें उनके रैंकवाइज, जो जेसीओज़ थे, उन्हें उनके रैंकवाइज, जो अदर रैंक के थे, जो सिपाही रैंक के थे, जो उस समय जिस क्लास में यात्रा करते थे, उसी के मुताबिक उन्हें सुविधा दी जाये। यह उनके प्रति सच्ची श्रद्धांजलि होगी। मैं आग्रह करता हूँ कि सरकार इसे अविलंब लागू करे। धन्यवाद।

श्री लालू प्रसाद (सारण): महोदय, राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने गरीबी, बेकारी उन्मूलन के लिए भारतवासियों को एक ही रास्ता विकल्प के रूप में दिखाया था। उन्होंने खादी, चरखा और खादी ग्रामोद्योग पर जोर दिया था। आज ग्लोबलाइजेशन के युग में विकल्प की तलाश हो रही है। बापू पहले बोलकर गये हैं कि लाखों लोग अपना भरण पोषण चरखा चलाकर करते हैं। ये बुनकर भाई भी हैं। बापू ने कहा था कि खादी आजादी की वर्दी है। खादी को बापू ने आजादी की वर्दी बताया था और हम लोग इसे मानते और स्वीकार करते हैं। सरकार की जो नीति है, आज पूरे देश में जितने भी खादी पर आश्रित, ग्रामोद्योग धंधों पर आश्रित लोग हैं, वे हड़ताल पर हैं, हाहाकार मचा हुआ है। गरीब-गुरबा लोग, आदिवासी लोग, दलित लोग तमाम तबकों के लोग, खासकर बिहार, कलकत्ता, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा और जंगल के इलाकों में बुनकर भाई सब इससे अपना भरण पोषण करते हैं। सरकार ने गांधी बाबा के नाम का इस्तेमाल भी किया है। हर एक के नाम के अंत में गांधी लिखा हुआ है, चाहे सोनिया गांधी जी हों, राहुल गांधी जी हों या वरुण गांधी हों। आज यह सरकार बापू के बताये रास्ते को मटियामेट कर रही है। हम चाहते हैं कि उन्हें छूट, कमीशन दिया जाये और यह ग्रामोद्योग धंधा जीवित रहे, इसके लिए सरकार को साफ-साफ बताना चाहिए कि हम इस उद्योग धंधे को मिटने नहीं देंगे। इस पर छूट मिलनी चाहिए। बापू का नाम जीवित रहना चाहिए। खादी हमारी आजादी की वर्दी है, इसलिए हमने यह सवाल उठाया है। सरकार साफ-साफ जवाब दे। इन्हें कनवे करने से या उन्हें कनवे करने से कुछ नहीं होगा। पूरे हाउस को इसके बारे में बताया जाना चाहिए।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except what Shri Mahendra Kumar Roy says.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

श्री लालू प्रसाद : सरकार कोई जवाब नहीं दे रही है, इसलिए हम वाक आउट करते हैं।

13.14 hrs.

At this stage Shri Lala Prasad and some other hon. Members left the House

SHRI MAHENDRA KUMAR ROY (JALPAIGURI): Mr. Chairman, Sir, I would like to raise a very important matter of urgent public importance pertaining to drought conditions in parts of West Bengal.

Sir, the State Government of West Bengal has declared 11 districts as drought-affected districts in the State. These districts are, Purulia, Bankura, Maldah, Birbhum, Murshidabad, Burdman, Hooghly, West Midnapur, Nadia, North and South 24 Parganas. These districts have suffered due to an average rainfall deficit of 30 per cent. To face the situation, the State Government of West Bengal primarily allotted Rs. 50 crore. The Chief Minister of West Bengal has written a letter to the Union Agriculture Minister Shri Sharad Pawar to take effective steps to face the challenge. The Centre should immediately release an amount of Rs. 1,400 crore under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme.

The Government should send adequate food grain stocks to the affected people and the agriculturists.

I would urge upon the Union Government to send a Central team to assess the situation of the drought affected areas.... *(Interruptions)*

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Sir, this is a very important issue... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except what Mr. Madan is submitting.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: The Member from your Party has already raised the issue. Please take your seat.

* Not recorded.

... (Interruptions)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND
MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS
(SHRI V. NARAYANASAMY): Sir, there will be a discussion on the flood and
drought situation in the country. They can raise the issue at that time...

(Interruptions)

श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम (जामनगर): सभापति महोदय, मैं कैर्न इण्डिया कम्पनी, जो बाङ्मेर से जामनगर गुजरात तक अपना काम कर रही है... (व्यवधान) किसान इस देश में मर रहे हैं। जब किसान इस देश में मर जाते हैं, तो उसे हम लोग पार्लियामेंट बंद करते हैं। हम उनके आंसू पौछने जाते हैं, उसके मुआवजे की मांग करते हैं। मेरे गुजरात के जामनगर में कैर्न इण्डिया के जुल्म इतने बढ़ गए हैं कि आने वाले समय में 20-25 दिनों में बहुत बड़ा हंगामा होने वाला है। किसानों पर गोलियां चलेंगी। सरकार उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दे रही है। मैंने बार-बार आवाज़ उठायी है, लेकिन किसानों को माफिया और प्रशासन की मदद से दबाया जाता है। सामान्य किसान को मालूम भी नहीं है कि कानून क्या है? उसको पकड़ कर 16-16 दिन के लिए जेल में डाल दिया जाता है, जबकि उन किसानों को जमीन का मुआवजा मिलना चाहिए। आज अलीगढ़ में किसानों को चार लाख रुपये का मुआवजा दिया जा रहा है।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up now. Do not give a long speech. Many hon. Members are waiting to raise their issues and we have to take up other business also. What do you want from the Government?

श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम : महोदय, कैर्न इण्डिया लिमिटेड किसानों की जमीन लोकल प्रशासन की मदद से सिर्फ 40 हजार रुपये बीघा ले रही है। वह माफिया और पुलिस का इस्तेमाल कर रही है और किसानों को प्रशासन परेशान कर रहा है। मेरी मांग है कि कंपनी की पूरी कार्यशैली की जांच की जाए। उसने करोड़ों रुपये का जो घपला किया है, सरकार के साथ किया है, उसकी जांच की जाए और किसानों को न्याय दिलाया जाए। यदि किसानों को न्याय नहीं मिलेगा तो फिर से आंदोलन होगा, फिर हम उनके आंसू पौछने जाएंगे।

SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): Mr. Chairman Sir, thank you very much for giving me this opportunity to raise the issue regarding the retail trade in our country.

As our country is having huge resources, opening up of multinational brands, through Foreign Direct Investment, from multinational companies will jeopardize not only retail trade but also the farming community in our country.

India is having 1.5 crore retail trade units which cater employment directly to four crore persons and indirect employment to 16 crore persons and a huge section of Indian population prefer this trade and depend upon this retail trade. The entire retail trade business amounts to Rs.16 lakh crore to Rs.18 lakh crore per annum and is likely to touch Rs.20 lakh crore shortly. Groceries and food grains retail sector contribute Rs.8 lakh crore to Rs. 10 lakh crore.

The argument is that the MNCs would provide better chances for consumerism by checking price rise, will give healthy competition and the farmers will get better price for their produce. It is not true. With the advent of MNCs, the retail trade was totally wiped out of England.

Another most important thing that needs to be considered is opening up the doors for MNC soft drink companies in India. As soon as they entered, there was no healthy competition. They purposefully procured the empty bottles of the local players.

And they broke them into pieces as the bottles were the main investment of these local players. This led to the closure of many local soft drink brands. After stabilizing in a field, what they fix will be the price and no one can question that. The companies who are supplying goods to these big players are providing them more percentage of gain and commission than the retail traders. In view of this factor, the retail traders who are already in existence in the field are finding it very difficult to compete with the big companies and hence they are almost on the verge of closing their outlets. This is also the case with the farmers.

I would, therefore, urge upon the Union Government to impose a permanent ban in FDI in retail trade on groceries, food grains, fruits and vegetables and to safeguard the livelihood of crores and crores of people and small retail traders.

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। उत्तराखंड में अतिवृष्टि होने से सारी व्यवस्था चरमरा गई है। वहां सड़कें टूट गई हैं। वहां पर हजारों यात्री बद्रीनाथ और हेमकुंड साहब में फंसे हुए हैं। बच्चे दूध के लिए बिलख रहे हैं। लोगों को भोजन नहीं मिल पा रहा है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि उत्तरकाशी की भटवाड़ी तहसील में जमीन के फटने से दो सौ परिवार विस्थापित हो गए हैं। 40 दुकानें बिल्कुल बर्बाद हो चुकी हैं। पिथौरागढ़ में कैलाश-मानसरोवर का यात्रा मार्ग भारी वर्षा के कारण बह चुका है। कालीमठ में काली गंगा के कटाव के कारण बीस मीटर सड़क बह गई है। गुप्तकाशी-छेनागाड़, विजय नगर-भटवाड़ी, भीरी-परकंडी और तिलवाड़ा-बावई मोटर मार्ग पूरी तरह से ध्वस्त हो चुके हैं। जिला पौड़ी-गढ़वाल की थैलीसैंण तहसील में कई मकान ध्वस्त हो चुके हैं। बीरोंखाल के ग्राम कुणजोली में बादल के फटने से कई मकान क्षतिग्रस्त हो चुके हैं। उत्तरकाशी-मोरी त्यूनी मोटर मार्ग टूट चुका है। बागेश्वर में प्रधानमंत्री जी ने एक लाख मृतकों के परिवारों को अनुग्रह राशि दी है और 50 हजार घायलों को दी है।

सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ और यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि यहां आर्मी और आईटीबीपी को लगाया जाए। केन्द्र डिजास्टर मैनेजमेंट के लिए अधिक से अधिक पैसा दे ताकि वहां के लोगों को राहत मिल सके और भोजन सामग्री उपलब्ध हो सके। धन्यवाद।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। आज देश के अधिकांश राज्य बाढ़ एवं सुखाड़ से प्रभावित हैं। झारखंड के कई जिलों में खरीफ फसल की बुवाई नहीं हुई है। कई जिलों में धान का पौधा लगाने के बाद भी सूख गया है और जल गया है, जिसके कारण किसानों की पूंजी डूब गई है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहता हूँ कि किसानों की पीड़ा यहीं खत्म नहीं होती है, झारखंड के किसानों को दो वर्ष से फसल बीमा योजना के अंतर्गत बकाया राशि का भुगतान न होने के कारण कई किसान आर्थिक दिवालियापन के शिकार हो गए हैं।


सभापति महोदय, आपके माध्यम से सरकार से हमारा आग्रह है कि झारखंड के किसानों को फसल बीमा योजना की बकाया राशि का भुगतान तत्काल करें। अभी जो भारत सरकार के द्वारा अकालग्रस्त क्षेत्र

घोषित किया गया है, वहां पर अविलम्ब राहत कार्य शुरु करवाया जाए और जो पीड़ित परिवार हैं, उन्हें सरकार के द्वारा मुफ्त में अनाज उपलब्ध कराया जाए। उन्हें बैंकों का ऋण कम ब्याज दर पर उपलब्ध कराया जाए, ऋण की माफी कराई जाए।

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Thank you, Mr. Chairman for giving me an opportunity to highlight one of the very important issues in this august House.

Recently, I had asked a question to the Minister of Environment and Forests. You will be surprised to know, that the reply I have received from the Government is that they have acquired 38,000 hectares of land for having a multi-purpose irrigation project; and in Andhra Pradesh, 1,77,000 odd population will be affected in Andhra Pradesh; also in Chhattisgarh, more than 11,000 people will be affected; and in Orissa, more than 6000 people will be affected. The hon. Minister has stated this in reply to my question yesterday only.

My question is: “What specific measures have been taken by the Government to ensure the rights of the tribals or the people who will be uprooted by the construction of this particular project?” The reply has come, and, Mr. Chairman, Sir, you will be surprised to know the reply. I quote:

“For the diversion of forest land, Government  Andhra Pradesh is required to raise Compensatory Afforestation over the equivalent non forest land handed over to the State Forest Department at the cost of the user agency. For settlement of the rights in terms of Scheduled Tribes and Other Traditional Forest Dwellers (Recognition of Forest Rights) Act, 2006, no claims have been received under RoFR Act, 2006 in the diversion/submergence area of Polavaram project.”

Sir, how can it be? Nearly 1,77,000 people will be uprooted in the State of Andhra Pradesh; 11,000 and odd people will be uprooted in Chhattisgarh; and also nearly 6,000 people will be uprooted in my State, that is, Orissa, then how can he say that no claims have been received? That means, I should say that the State Governments concerned have not given any opportunity to the dwelling people or to the tribals to claim their compensation for their land.

Sir, this is certainly a very serious one. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Sir, I have not yet started it. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You know very well that you can take only two minutes' time in 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Sir, I do not want to speak against any particular Government but I want that the Act that we have made for ensuring the rights of the dwelling tribals in the country should be implemented. ... (*Interruptions*)

SHRI PINAKI MISRA (PURI): Mr. Chairman, Sir, we associate ourselves with our hon. Leader. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can send a slip for associating with him.

SHRI PINAKI MISRA : Sir, the hon. Minister should make a site visit because he has promised that a wall would come up ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can send a slip for associating with him on this issue.

... (*Interruptions*)

DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Sir, I have given a notice. ... (*Interruptions*)

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Sir, I have a fact-finding Report. This team was led by no less a person than Dr. B.D. Sharma, former Commissioner of the National Commission of Scheduled Castes and Scheduled Tribes, who visited this area along with his eminent followers for four days. They have given the details of the facts which they have seen.

Sir, method of coercion has been adopted. No Gram Sabha has been conducted. No avenues have been provided to the people to express their grievances. In my State, nearly 6,000 tribals will be uprooted. Do you mean to say that the Orissa Government will not claim for the losses on behalf of the Scheduled Tribes who will be uprooted? Sir, this is something unheard of.

Sir, I am very much thankful to the hon. Minister, Shri Jairam Ramesh ji. He has answered to the letter which I have written to him saying that everything will be done to protect the rights of the tribals. How can it be? When they are divested of their land, how can their rights be protected? This is something unheard of.

Moreover, this matter is pending in the Supreme Court of India. It is being adjudicated by the Supreme Court. How can the Ministry give the final environment and forest clearances for this project? This is a very serious issue. ...
(Interruptions)

Therefore, I would request the Government that they should make a statement on the floor of the House.

MR. CHAIRMAN : The names of S/shri Rudramadhab Ray, Yashbant Laguri, Laxman Tudu, Mohan Jena, Prasanna Kumar Patasani, Pinaki Misra and B. Mahtab will be associated on this issue raised by Shri Arjun Charan Sethi.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देती हूँ और एक बहुत जरूरी सवाल उठाने जा रही हूँ।

बिहार के ऐतिहासिक एवं भारत के लम्बे पुलों में से एक गांधी सेतु का काफी महत्व है। उत्तर बिहार एवं दक्षिण बिहार को जोड़ने वाला यह एकमात्र पुल है, जो गंगा नदी पर बना है। इस पर लाखों लोग विभिन्न वाहनों से यात्रा करते हैं। यह पुल तीस वर्ष पुराना है। बिहार सरकार इस पुल को बनाये रखने के लिए मरम्मत कार्य किशतों में करती रही है, जिसके कारण लोगों को असुविधा होती है और दुर्घटना होने की आशंका बनी रहती है। इसके कारण इस पुल की मरम्मत किया जाना अति आवश्यक है और इस पर और सुविधा दिये जाने की आवश्यकता है। यह पुल राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 19 पर बना हुआ है, जिसकी लम्बाई 5.75 किलोमीटर है। बिहार सरकार ने गांधी सेतु की मरम्मत कार्य हेतु 106 करोड़ रुपये की राशि की सहायता दिये जाने का प्रस्ताव किया है, जो काफी दिनों से लम्बित है। जनहित में इस पुल की मरम्मत किया जाना अति आवश्यक है।

वर्ष 2001 से टुकड़ों में इस पुल का मरम्मत कार्य चल रहा है, जिस पर केन्द्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के विशेषज्ञों ने टुकड़ों में मरम्मत कार्य के बदले एकमुश्त मरम्मत कार्य करने का सुझाव दिया है, जिसके तहत सैण्ट्रल हिंज बेयरिंग एवं एक्सटर्नल प्रिस्ट्रेसिंग को एक बार बदले का कार्य हो,

तभी जाकर 30 वर्ष पुराने सेतु को सुरक्षित रखा जा सकता है एवं नागरिकों को कठिनाइयों से निजात मिल सकती है। यह सेतु राष्ट्रीय पथ पर बने होने के कारण केन्द्र सरकार की जिम्मेदारी भी है। यह कार्य कब तक हो जायेगा? हमारे आदरणीय मुलायम सिंह जी ने भी इस कार्य के मुद्दे को उठाया था।

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, the rest of the Zero Hour matters will be taken up at the end of the day.

... (*Interruptions*)

13.30 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Those Members, who are desirous of laying their matters under Rule 377 on the Table of the House, may send slips at the Table within 20 minutes. Only those matters for which slips have been received at the Table shall be form part of the proceedings and rest of the matters shall be treated as lapsed.

**(i) Need to take effective steps to eradicate
Pneumonia in the country**

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): मैं सरकार का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यू.एच.ओ.) के एक ताजे आंकलन के अनुसार विश्व में हर वर्ष 20 लाख बच्चों की निमोनिया से मौत हो जाती है, जिनमें से 27 फीसदी यानि करीब तीन लाख बच्चों की मौत भारत में होती है। निमोनिया की भयानकता के मामले में अफगानिस्तान, पाकिस्तान, चीन और बांग्लादेश के बाद भारत का स्थान आता है। निमोनिया के प्रति लोगों का ध्यान आकर्षित के लिए 2 नवम्बर को पहली बार विश्व निमोनिया दिवस मनाने का फैसला किया गया है। वास्तविक स्थिति यह है कि निमोनिया से होने वाली मौतें एड्स, खसरे और मलेरिया से होने वाली मौतों से कहीं अधिक हैं, लेकिन नीतिगत स्तर पर इससे निपटने के लिए खास कुछ नहीं हो रहा है।

निमोनिया के खिलाफ बने वैश्विक मोर्चे की तरफ से दुनिया भर में यह पहल की जा रही है कि सरकारों का ध्यान निमोनिया के उपचार और इसके बचाव के लिए टीकाकरण कार्यक्रम की तरफ आकर्षित करना है। विश्व स्वास्थ्य संगठन की एक रिपोर्ट के अनुसार भारत में हर मिनट में निमोनिया से एक बच्चे की मौत हो जाती है।

* Treated as laid on the Table.

इसलिए मेरा सरकार से यह निवेदन है कि जिस प्रकार से अन्य बीमारियों के लिए सरकार टीकाकरण का अभियान चलाती है, उसी प्रकार से निमोनिया के उन्मूलन के लिए भी प्रभावकारी एवं कारगर कदम उठाये जाने चाहिए।

(ii) Need to trace missing ships M.V. Rezzak, M. V. Jupiter 6 and M.T. Fantasy-I with seamen from Minicoy Islands aboard

SHRI HAMDULLAH SAYEED (LAKSHADWEEP): I would like to draw the kind attention of the Government towards a Cargo ship M.V. Rezzak carrying steel billets from Russia to Turkey alongwith 25 Indian crew aboard missing since 18 February, 2008. This ship belonged to the mini island of Minicoy. Two years back also, a ship named M.V. JUPITER 6 also went missing with 4 Minicoy seamen among others on board. During the month of 2009 another ship named M.T. FANTASY I was also reported missing on board with seamen from Minicoy. There is feeling among the islanders that because of its remoteness and smallness these tragedies have failed to evoke the sympathy, response and reaction from the authority. There has been no effective search conducted for the missing ships and no hectic operations conducted through the diplomatic channels. There has been no action to compensate the bereaving families.

I would request the Central Government to dispel this impression of the islanders and respond positively by taking immediate action for a proper search and rescue operation by the Turkish and Russian Coast Guard using the International diplomatic channels. It should also be ascertained as to how a ship could sink without transmitting distress signal and without any debris being found and how the ships manned by crew recruited by the same agency viz. CMR Shipping Management Mumbai went missing and what was the role of shipping agency and whether there is an involvement of international mafia in the missing of ships for claiming huge insurance money or it is an act of Pirates. I would request the Central Government to take immediate action to announce an interim

compensation of Rs. 10 Lakhs to the families of each of the seamen as they were all very young, married and sole bread-earners of their families.

(iii) Need to curb the medical practice being done by unqualified persons posing as doctors in rural areas of the country

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA): Health sector in our country is being seriously damaged due to medical practice being done by unqualified persons posing themselves as doctors and use of expired medicines. According to the latest reports, there are nearly two and a half lakh quacks in the country. Most of the quacks are working in rural and remote areas. They are fleecing the rural folk by exploiting their innocence. These quacks are functioning as the major conduit to inject fake & expired drugs with altered labels which can be fatal to mankind. I, therefore, request the Government to intervene in the matter and devise mechanism to prevent these unhealthy practices in our country.

(iv) Need to ensure payment of dues to sugarcane growers by sugarmills in Uttar Pradesh

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): भारत के विभिन्न राज्यों में किसानों को गन्ना मूल्य सुनिश्चित करने के लिए केन्द्र सरकार न्यूनतम समर्थन मूल्य घोषित करती है। उसके सापेक्ष विभिन्न राज्य अपना समर्थन मूल्य घोषित करके चीनी मिलों से भुगतान सुनिश्चित कराती है। इंडियन शुगरकेन कंट्रोल एक्ट 1953 के तहत किसानों द्वारा चीनी मिलों को गन्ना के आपूर्ति के पन्द्रह दिन के अंदर भुगतान सुनिश्चित करना होता है। यदि चीनी मिलें किसानों का पंद्रह दिन के अंदर भुगतान नहीं करती तो उन्हें किसानों को गन्ना मूल्य के साथ 14 प्रतिशत ब्याज देना पड़ता है। लेकिन उत्तर प्रदेश में किसानों को 2009-2010 के गन्ने के मूल्य का भुगतान आज तक नहीं मिला है। अभी भी प्रदेश के गन्ना किसानों का राज्य की चीनी मिलों पर लगभग 500 करोड़ रूपया बकाया है, जबकि उत्तर प्रदेश में किसानों की नकदी फसल एकमात्र गन्ना ही है, उसी की आय से प्रदेश का किसान अपनी जिम्मेदारियों एवं आवश्यकताओं की पूर्ति करता है। लेकिन राज्यों की किसानों के प्रति उदासीनता एवं अन्य प्राथमिकताओं के कारण गन्ना मूल्य का भुगतान नहीं हो रहा है। केन्द्र सरकार उत्तर प्रदेश में घोषित समर्थन मूल्य पर किसानों द्वारा राज्य की चीनी मिलों में आपूर्ति किये हुए गन्ना भुगतान को सुनिश्चित कराने की मैं मांग करता हूं।

(v)Need to provide financial assistance to the Government of Kerala for the modernization of Kerala State Road Transport Corporation

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): The Kerala State Road Transport Corporation is providing transport facilities to lakhs of people not only in urban areas, but also in the rural, tribal and the hilly areas.

Due to various reasons, operational and administrative, high cost of diesel and petrol and increase in the rates of spare parts, the Kerala State Road Transport Corporation is facing serious financial crisis. Even though the Kerala Government is providing financial assistance from time to time, but it is not sufficient. Therefore, the financial liability of the Kerala State Road Transport Corporation to the oil companies, companies supplying spare parts are very high. The salaries, pensions and other allowances to the staff and pensioners are adding burden to the Corporation. The Kerala State Road Transport Corporation is not getting any financial aid from national or international organization to support the Corporation for modernization and for purchase of new buses.

The conditions of buses are very poor and the new technologies have not been introduced in the State till now.

In this situation, to give boost to the public utility service like Kerala State Road Transport Corporation, the Union Government should provide financial assistance to them to overcome the present financial crisis.

I, therefore, urge upon the Union Government to provide financial assistance to the tune of Rs. 1,000 crores immediately to the Kerala State Road Transport Corporation for providing better services to the people of Kerala.

(vi) Need to augment the rail services in Khajuraho and start the work on Panna-Khajuraho and Panna-Satna railway lines in Madhaya Pradesh

श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो): विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल खजुराहो में ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जायें, ट्रेनों के फेरे बढ़ाये जायें एवं प्रथम वातानुकूलित और द्वितीय वातानुकूलित कोचों को प्रारंभ किये जाने के साथ ही पन्ना-खजुराहो तथा पन्ना-सतना लाइन का कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाये।

(vii) Need to ensure uninterrupted mobile services of B.S.N.L. in Sheohar, Purvi Champaran and Sitamarhi districts of Bihar

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर, पूर्वी चम्पारण एवं सीतामढ़ी के मोबाईल टावर रात 12 बजे से 4 बजे के दौरान बंद कर दिये जाते हैं जिसके कारण किसी घटना एवं आकस्मिक अवस्था में मोबाईल फोन का प्रयोग नहीं किया जा सकता है। सामान्यतः सभी क्षेत्रों में 24 घंटे मोबाईल टावर कार्य करते हैं परन्तु इन्हीं तीन उक्त जिलों में मोबाईल टावर बंद कर दिये जाते हैं। मेरे जानकारी में आया है कि बीएसएनएल ने जिन व्यक्तियों को मोबाईल टावर चलाने के लिए अनुबंधित किया है वे लोग डीजल की खपत कम करने के उद्देश्य से इन मोबाईल टावरों के जनेरेटरों को बंद कर देते हैं जिनके कारण चार घंटे तीनों जिलों की मोबाईल सेवा ठप्प हो जाती है।

सदन के माध्यम से अनुरोध है इस प्रकरण की जांच करें तथा तीनों जिलों में मोबाईल सेवा 24 घंटे उपलब्ध करवाने का आदेश प्रदान करें।

(viii) Need to provide stoppage point to various trains at Khanapur, Karnataka and extend Belgaum-Miraj-Belgaum passenger train upto Londa Junction

SHRI ANANT KUMAR HEGDE (UTTAR KANNADA): Khanapur Taluka is a huge sprawling hilly Taluka in Karnataka which borders Maharashtra and Goa. Presently following trains are passing through Khanapur:-

- 7415/7416 Kholhapur-Tirupati Haripriya Express.
- 2779/2780 Vasco Da Gama- Hajrat Nijamuddin Express
- 1097/1098 Pune Eranakulam Express.
- 1017/1018 Dadar-Bangalore Chalukya Express

On behalf of the people of my constituency, I urge that above trains be given stoppages at Khanapur station, for which, we have been demanding since many years. As these trains will be convenient for the people of Khanapur Taluka to commute between Goa and Maharashtra.

(ix) Need to check the import of expired and banned insecticides & weedicides in the country

श्री हुक्मदेव नारायण यादव (मधुबनी): कीटनाशक और खरपतवार नाशक विदेशी कंपनियों की दवाओं को भारत में आयात किया जा रहा है। इसमें कई कंपनियाँ हैं जिनकी दवा की समय सीमा समाप्त हो चुकी है। दुनिया के कई देशों में उन दवाओं पर प्रतिबंध लगाया गया है और समय समाप्त वाली दवाओं के बेचने के कारण जुर्माना भी लगाया गया है। वही कंपनियाँ वहीं दवाएँ भारत में बेच रही हैं। कृषि मंत्रालय उन दवाओं की जांच प्रयोगशाला में करावे। इसका प र्यावरण पर बहुत बुरा असर पड़ा है। भारत के

निर्माताओं और जन प्रतिनिधियों ने इसके लिए स्मरण पत्र दिया है और पत्र लिखे हैं । यदि समय रहते कार्रवाई नहीं की गयी तो किसान तबाह हो जाएंगे ।

(x) Need to open a Kendriya Vidyalaya in Nawada, Bihar

डॉ. भोला सिंह (नवादा): बिहार राज्य में नवादा जिला वर्षों से घोर उपेक्षा का दंश झेल रहा है । यह जिला सम्पूर्ण रूप से दलित, महादलित, अति पिछड़े, पिछड़े, अल्पसंख्यकों एवं कमजोर वर्गों का रहा है । इन्हें वर्षों के सूखे के कारण दो जून की रोटी प्राप्त करना नसीब नहीं हो रही है । इनके बच्चे आधुनिक और अच्छी शिक्षा प्राप्त कर सकें इसकी कोई व्यवस्था नहीं है । अभी हाल ही में नवादा में एक व्यक्ति ने 8 बीघे जमीन केन्द्रीय विद्यालय के लिए निबंधित की है । इतना ही नहीं केन्द्रीय विद्यालय चलाने के लिए भवन भी बिना किराए के देने की व्यवस्था हुई है । कई अवसरों पर नवादा में केन्द्रीय विद्यालय खोलने के लिए केन्द्र सरकार से सम्पर्क साधा गया है पर अभी तक इस दिशा में कोई सकारात्मक उपलब्धि नहीं दिखाई पड़ती है । नवादा में केन्द्रीय प्रतिष्ठानों के लगभग 1500 कर्मचारियों के परिवार हैं । उनके बच्चे केन्द्रीय विद्यालय के अभाव में अच्छी शिक्षा से वंचित हैं । अतः मैं सदन के माध्यम से शिक्षा मंत्री से आग्रह करता हूँ कि वे नवादा में केन्द्रीय विद्यालय खोलने के लिए सकारात्मक पहल करें ।

(xi) Need to introduce micro-credit scheme for farmers in the country

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Micro credit has played a major role in Bangladesh in mitigating poverty. Indian agriculturist have been reeling under poverty and they face huge difficulty in getting loans from commercial and Cooperative banks at low rate of interest. Suicides of farmers are on the rise in spite of many good schemes of Central Government. Bangladesh has undoubtedly succeeded in mitigating poverty through micro-credit. India may emulate from Bangladesh the concept of micro credit and replicate the same in villages of the country. I am sure micro credit would help Indian farmers. Still farmers in the villages are at the mercy of moneylender who charge exorbitant rate of interest with the result that their loan amount and interest shoot up which forces them to commit suicide although farmers' loan have been waived in the Central Governments last dispensation. I would request the Hon'ble Minister to take steps to study the concept of Micro-credit of Bangladesh in its entirety and make efforts to adopt it in India.

(xii) Need to release funds under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana for completion of on-going road projects in Orissa

SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL): The Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) was launched with the objective of connecting all far flung villages in the backward and remote areas, a step to bring the habitants of these areas into main stream of life. A number of roads has been constructed under the said Yojana in Orissa but it is still lowest and need much more to be done. I would also like to urge upon the Government that sufficient funds should be allocated for maintenance of these roads. Further, the release of funds for completion of the on-going projects should not be linked to maintenance.

(xiii) Need to construct dams for providing irrigation and drinking water facilities in Hingoli Parliamentary Constituency, Maharashtra

श्री सुभाष बापूराव वानखेडे (हिंगोली): मेरे संसदीय क्षेत्र हिंगोली में तीन जिलों के अन्तर्गत आने वाले ग्यारह तहसील क्षेत्रों में सिंचाई जमीन बहुत कम है। यदि मेरे संसदीय क्षेत्र पैनगंगा नदी पर विभिन्न जगहों पर बांध बनवाया गया तो उमरखेड, महागांव, हदगांव, हिमायतनगर, माहूर, किनवट, हिंगोली कलमनुरी तहसील क्षेत्रों की पेयजल की समस्या भी हल हो सकती है। इस नदी पर पैनगंगा प्रकल्प बनाया गया है लेकिन प्रतिवर्ष इस प्रकल्प से जलस्तर पूर्ण होने के कारण लाखों क्यूसेक पानी नदी में बहा दिया जाता है। उस पानी को अगर रोका गया तो सिंचाई क्षेत्रों में बढ़ोतरी हो सकती है।

नीचे प्रस्तावित किए गए जगहों पर कोल्हापुरी बांध बनवाए जाए।

(1) हदगांव तहसील अंतर्गत उचेगांव, तलणी, मनुला, माटाला, बेलगव्हाण एवं कोथला (2) माहूर तहसील अंतर्गत मदनपुर, टाकली, उनकेश्वर (3) उमरखेड एवं महागांव तहसील अंतर्गत बेलखेड, तीवरंग, तिवड़ी, देवसरी, करंजी, पानथरा, टेंभी, हिवरा।

पेयजल की समस्या के समाधान हेतु जनहित में हिंगोली तहसील अंतर्गत तपोवन, कन्हेरगांव नाका। सेनगांव तहसील अंतर्गत सेनगांव, जांभरून, रोडगी, नर्सी नामदव। कमलमनुरी तहसील अंतर्गत कयाधू नदी पर संमगा, सालेगांव, शेवाला। औढा तहसील अंतर्गत कयाधू नदी पर नालेगांव, माथा में बांध बनवाए जाए उक्त बांधों के बनने से करीब सात हजार हेक्टर जमीन पर सिंचाई की जा सकेगी तथा बहुत बड़ी संख्या में इन तहसील क्षेत्रों के विभिन्न ग्रामों के लोगों की पेयजल की व्यवस्था हो सकती है।

(xiv) Need to allocate more funds for development of Pulicate Lake under Destination Development Scheme in Thiruvallur district of Tamil Nadu

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Pulicat Lake Bird Sanctuary is a famous 481 Sq. Km protected area in Thiruvallur district of Tamil Nadu near Chennai. Pulicat lagoon is the second largest brackish-water eco-system in India. The lagoon has rich flora and fauna diversity, which supports active commercial fisheries and a large and varied bird population. The lake, on an average, attracts over 15,000 tourists per month during peak season and the number of visitors has increased recently after the construction of a bridge across the lake. Pulicat lake development was taken up under the Destination Development Scheme as it has good potential. The Tourism department had obtained Central assistance of Rs. 2.6 crore in 2008-2009. But the proposed work of developing the area for the benefit of bird watchers, visitors and for boating activity has not been completed. I appeal to the centre to allocate more funds and make it a world class eco-tourism centre.

(xv) Need to collect disaggregated figure of each minority group regarding their job share

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): I wish to point out that disaggregated data of each minority group on job share has not been collected by the authorities. It goes without saying that the non-availability of disaggregated figure of minorities would create a lot of confusion and misunderstanding. There are different classifications of minorities, such as Muslims, Christians, Parsees, Sikhs and Buddhists. Until and unless we give disaggregated data, we cannot assess the exact development position of minority groups. A general projection without the breakup will not be sufficient for planners or policy makers. Moreover, it would be an injustice in the case of most backward sections of the backward communities. So, I urge upon the Government to give necessary directions to concerned authorities to collect and maintain disaggregated figure of each Minority group on job share etc.

(xvi) Need to enact a comprehensive legislation giving rights and privileges to NRIs relating to divorce, adoption and property inheritance at par with Resident Indians

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): India is a major source of skilled, semi-skilled and unskilled manpower for most of the developed nations. Their hard work and diligence stands them in good stead in their foreign homes. In the process, these Non-Resident Indians (NRIs) contribute enormously to the growth of the host country while earning valuable foreign exchange for India in the form of remittances and investments. They also help their families back in India to lead a good life. Yet, these NRIs do not get to enjoy many of the rights and privileges under India's existing laws such as divorce, adoption and property inheritance, among others.

Keeping in view their contribution to Indian economy, the Government should provide them with a dignified and suitable status at par with the community settled in India. For this, it is necessary to enact an exclusive and comprehensive legislation to protect and promote their interests and well-being. Such legislation should evolve a mechanism for dispute resolution between NRIs and Indian Citizens living in the country though bilateral applicability of such laws both in India and the host country. I would, therefore, urge the Centre to seriously consider this proposal in the larger interest of NRI community.

MR. CHAIRMAN: Now, the House will take up Supplementary Demands for Grants (Railways)

Shri Harin Pathak.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Sir, the hon. Speaker had assured us that everyone would be given a chance to speak about their matters concerning Zero Hour... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: They would be taken up at the end of the day.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH : This is not fair... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Now, the House will take up Supplementary Demands for Grants (Railways).

Shri Harin Pathak.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH : Sir, you took enough time. This is not fair. This is a discrimination... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: There is no discrimination.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will be recorded.

(*Interruptions*) ...*

SHRI M.B. RAJESH : I register my protest... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Harin Pathak, please start.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: As I have already told, rest of the matters of Zero Hour would be taken up at the end of the day.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Yes, Shri Harin Pathak.

SHRI HARIN PATHAK (AHMEDABAD EAST): Let the House be in order

* Not recorded.

... (*Interruptions*)

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति जी, बहुत महत्वपूर्ण विषय है। लास्ट में कब करेंगे, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: He has already started. You were not there when your name was called.

... (*Interruptions*)

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): हमारे पुराने सांसद अलीगढ़ में धरने पर बैठे हैं, क्योंकि किसानों को जमीनों का जो मुआवजा दिया जा रहा है... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Harin Pathak, please speak.

... (*Interruptions*)

SHRI HARIN PATHAK : Thank you, Sir... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Pathak, you please speak.

... (*Interruptions*)

श्री दारा सिंह चौहान : केन्द्र की सरकार अन्य प्रदेशों के साथ, जहां पर कांग्रेस शासित सरकार नहीं हैं, सौतेला व्यवहार कर रही है। खासकर उत्तर प्रदेश, जो सबसे बड़ा प्रदेश है, वहां आज बिजली का संकट है... (व्यवधान)

SHRI HARIN PATHAK : But let the House be in order... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I have already told that everybody, who has given notice, would be given chance at the end of the day. It is the usual custom; it is not a new thing that I have done. Usually, Zero Hour is taken up at the end of the day. Therefore, there is no discrimination.

... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir, we have taken an hour and a half on Zero Hour only and eight to nine days have got knocked off from the entire Session. There is some important legislative business, as already mentioned, relating to the Railways to be transacted.


I would request that now we must begin with the Supplementary Demands for Grants (Railways). Then, at the end of the day, in the evening, you may take up, in addition to it, anything which you wish to take up.

MR. CHAIRMAN: Okay.

... (*Interruptions*)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, there is lot of important legislative business also pending in the House. Mainly, the hon. Leaders from various parties have been assuring us that they will cooperate with us in clearing all those matters.... (*Interruptions*) What is this?... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Mr. Harin Pathak, you carry on.

... (*Interruptions*) 

श्री दारा सिंह चौहान : आप शेष सदस्यों को जीरो ऑवर में शाम को ले लीजिए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: We are going to call you in the evening. All the Members will get a chance.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No. Mr. Harin Pathak, you start your speech.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, all are important matters. Each Party has given notice.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Harin Pathak, you start please.

... (*Interruptions*)

श्री हरिन पाठक : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। ...(व्यवधान) वर्ष 2010-2011 की अनुदानों की अनुपूरक मांग पर मैं अपने विचार रखना चाहता हूँ। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Mr. Harin Pathak, you address the Chair.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I have already said that we are going to take up all the matters. This is the usual custom. It is the usual thing that not all the matters will be taken up during 'Zero Hour' time. Some matters will be taken up later in the evening.

... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): I am requesting the hon. Chairman that those who have given notice should be given chance in the 'Zero Hour' to raise their issue. ... (*Interruptions*)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: They just cannot be taking the entire time on that. It is hijacking the House. They are hijacking the Parliament.... (*Interruptions*)
What is this?

MR. CHAIRMAN: Mr. Harin Pathak, you please speak.

... (*Interruptions*)

SHRI HARIN PATHAK : It will not be audible.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Please go and take your seat.

(*Interruptions*) ...*

MR. CHAIRMAN: No, you know this is the normal procedure. This is not an unusual thing that is done here. This is normal procedure. Some Members are given certain time. Then, if there is anything remaining, then they should take the evening time. This is always the procedure. How can you say that the Chair has violated something? No, all parties get it. Your party man from CPI(M) was also given a chance, and he had spoken. How can you say it is partisan? Your party Member, Mr. Roy spoke. Tell me how you can say it is partisan. That is not a correct thing. Do not cast aspersion on the Chair. Your party was also given a chance. Do no say anything like that.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Rajesh, if you are taking only two minutes, I am allowing you as a special case. That is all. Next, Mr. Pathak will speak.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : But the aspersion on the Chair should not be recorded.

MR. CHAIRMAN: That cannot be recorded. Nothing would go on record.

(*Interruptions*) ...*

* Not recorded.

MR. CHAIRMAN: This is the usual procedure that we are following. There is no strict rule. How to run the House? We have to adjust with all the Members. With the cooperation of all, we can run the House.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : But they cast aspersion on the Chair.

MR. CHAIRMAN: That is all removed. Nothing is going on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Already the Marxist Party people were given the chance. He cannot say that his party is neglected. How can he say?

Mr. Rajesh, please try to speak and wind up in two minutes.

SHRI M.B. RAJESH : I would like to draw the attention of this august House to a matter of grave concern. ... *(Interruptions)*

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): महोदय, अलीगढ़ में किसान ...*(व्यवधान)*

श्री दारा सिंह चौहान : अगर ऐसा है, तो सबके साथ एक समान व्यवहार करिए। हम जो कह रहे हैं, वह भी बहुत महत्वपूर्ण है। ...*(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN: There is no notice. Do not waste the time. Please cooperate with the Chair.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Mr. Rajesh, if you do like this, then I will call the other Member.

You speak and that will be recorded. Only the speech of Mr. Rajesh will go on record and others will not go on record.

*(Interruptions) ...**

SHRI M.B. RAJESH : Recently, an extremist organization called Popular Front of India chopped off the hands of a lecturer in Kerala. Subsequent to this incident, police has intensified its raid and as a result, many shocking information has been obtained.

The police seized many CDs and pamphlets from their hideouts.... *(Interruptions)*

* Not recorded.



MR. CHAIRMAN : He is on his legs. You are a senior Member. When a Member is speaking, how can you stand and obstruct?

SHRI M.B. RAJESH : The contents of this seizure are antinational. Some of the CDs even contain visuals of executions carried out by Taliban terrorists in Afghanistan. Some of the pamphlets call for the overthrowing of the democratic system and establishment of a theocratic State. It has been reported in the media that even this organization has set up separate courts challenging the rule of law in our country.

The Popular Friend of India is an organization having close links with international terror network. They are receiving huge amounts of money from abroad. They are getting money and coordinating their activities under the cover of NGOs and Human Rights movements. Only Central agencies like NIA or CBI can enquire into their international connections and foreign sources of funding.

Unfortunately, due to political patronage extended by some Parties in the ruling coalition at the Centre, the Government of India is not interested....

(Interruptions)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Which is that Party?

SHRI M.B. RAJESH: I have not named you.... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record.

(Interruptions) ...*

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Order, please.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Shri Harin Pathak may please speak.

... *(Interruptions)*

* Not recorded.

MR. CHAIRMAN: I request all the Members to please take their seats.

... (*Interruptions*)

13.43 hrs

At this stage, Shri P.T. Thomas and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned till 2 p.m.

13.43 ¼ hrs

The Lok Sabha then adjourned till Fourteen of the Clock



14.01 hrs.

(The Lok Sabha reassembled at One Minute past Fourteen of the Clock

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

**DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS
(RAILWAYS), 2010-2011**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16.”

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों 2010-11 के विषय में मैं संक्षेप में कुछ बातें कहना चाहता हूँ। इसके दो कारण हैं - दीदी की तबियत ठीक नहीं है और मेरा भी कल से थोड़ा गला खराब है।...(व्यवधान) आपने 498.15 करोड़ रुपये की पूरक मांग रखी है। पिछली बार भी मुझे ही रेलवे बजट पर चर्चा प्रारंभ करने का मौका मिला था। मगर जैसी स्थिति आज बनी है, वैसी ही स्थिति उस वक्त भी रेल बजट पर बनी थी और पूरा रेल बजट बिना चर्चा के पास हो गया था। मेरी कुछ कठिनाई है, आप जानते हैं, मैं जानता हूँ कि रेल मंत्री कहना हम सबके लिए कठिन हो जाता है क्योंकि दीदी दीदी ही हैं। इसलिए पार्लियामेंट के प्रोसीजर में मैं अगर कहीं गलती कर दूँ, सीधा दीदी कह दूँ तो आप मुझे क्षमा कीजिए।...(व्यवधान) उनका स्वास्थ्य ठीक नहीं है। मैं भगवान से प्रार्थना करता हूँ कि वे जल्दी ठीक हो जाएं, क्योंकि पश्चिम बंगाल उनकी राह देख रहा है। मगर रेलवे का स्वास्थ्य जल्दी ठीक होना जरूरी है।

आपने आठ करोड़ की जनता की चिन्ता लगातार अपना जीवन दांव पर लगाकर की और करती हैं, बाकी सौ करोड़ जनता रह जाती है। इतने सारे अनुभवों के बाद मुझे लगता है कि रेल मंत्रालय एक ऐसा जीवन्त मंत्रालय है जिसमें सिर्फ ट्रेन की पटरियों पर डिब्बे नहीं दौड़ते, इंजन नहीं दौड़ता, लोगों की आत्माएं

जुड़ती हैं, भावनाएं जुड़ती हैं, परिवार, परिवार जुड़ता है। हमारे कई सांसद अहमदाबाद महानगर से आते हैं। मुंबई, अहमदाबाद, कोलकाता, बेंगलूरु, हैदराबाद देशभर के काफी लोग यहां बसे हुए हैं। वे अपने शहर जाते रहते हैं। उनकी मां, बहन, बेटी, बहू राह देखती हैं कि वे एक साल बाद कब आएंगे। रेल का रिश्ता बहुत ही संवेदनशील और हृदय से जुड़ा हुआ है। रेल की सुविधाओं को अत्यन्त लोकाभिमुख बनाकर सीधा जनता के साथ जोड़कर ठीक करना चाहिए।

महोदय, जब मैं अनुदानों की मांगों का पहला ही पन्ना देख रहा था, मैं दीदी का ध्यान आकर्षण करना चाहूंगा, आज के अखबार देखिए। आपने 498.15 करोड़ रुपये की दो अनुदान मांगें रखी हैं। आपने 100 रुपये कामनवेल्थ गेम्स को देने का कमिटमेंट किया है। कामनवेल्थ गेम्स पर कितनी बड़ी राजनीति, केवल राजनीति ही नहीं, जो चीज हमारे सामने आ रही है, वह है भ्रष्टाचार। पूरा कामनवेल्थ, पूरे हिन्दुस्तान की गरिमा को, हिन्दुस्तान के गौरव को तब तक करने पर तुला है। इसको लेकर संसद दो दिनों तक चली नहीं। ऐसी स्थिति में रेलवे का 100 करोड़ रुपये देना क्या उचित है? आज के हिन्दुस्तान टाइम्स में लिखा है:

“Top PSUs Withdraw Games Sponsorship”

सारे पीएसयूज स्पॉन्सरशिप से विदड़ों कर रहे हैं, लाखों-करोड़ों रुपये, जब यहां से हमारे नेता, सदन के सभी नेतागण ने इस विषय पर प्रश्न खड़े किए कि कामनवेल्थ गेम्स में बहुत बड़ा घपला हो रहा है, पैसा डायवर्ट किया जा रहा है, 100 करोड़ रुपये जैसी बड़ी रकम आप रेलवे की ओर से देने जा रही हैं, जबकि बाकी जिन लोगों का कमिटमेंट था, वे विदड़ों कर रहे हैं। एनटीपीसी ने 50 करोड़ रुपये का कमिटमेंट किया था, अब वे कह रहे हैं कि हम बाकी पैसा नहीं देंगे। 20 करोड़ रुपये मिल गए, अब और नहीं मिलेंगे। पीजीसीआईएल ने भी पैसा देने से मना किया। इसीलिए उन्होंने आपके दूढ़ा। अखबार ने एंड में लिखा है कि आप उसकी ट्रैप में आ गए। उनको रोक दीजिए। रेलवे सेफ्टी के लिए आपने 10,000 या 50,000 रुपये रखे हैं।... (व्यवधान)

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने सदन में एक इम्पोर्टेंट इश्यू रोज किया है, इसलिए मेरे लिए सदन को जानकारी देना जरूरी है कि यह हमारा बजट का कमिटमेंट था। जब बजट में हम लोगों ने इसको एनाउंस किया था, उस समय यह डेवलपमेंट नहीं था। वह बजट का एनाउंसमेंट था, इसलिए सप्लीमेंटरी बजट में इसके लिए प्रॉविजन रखना जरूरी था। लेकिन हम वह पैसा कैसे देंगे, देंगे या नहीं देंगे, कौन सा तरीका अपनाएंगे, we will decide about that. हमारा अकेला ऐसा डिपार्टमेंट है

जिसने अभी तक पैसा नहीं दिया है। I can assure the hon. Member that we will do this only after looking at the credentials.

श्री हरिन पाठक : उन्होंने बाद में लिखा, क्योंकि सारे लोगों ने कामनवेल्थ गेम्स को पैसा देने से मना कर दिया, पैसों का मिसयूज हो रहा है, भ्रष्टाचार हो रहा है। उन्होंने लिखा है:

“As part of a damage-control exercise, the organising committee had cancelled the contract with SMAM. Other public sector sponsors of the event include Indian Railways, Central Bank of India and Air India.”

तीनों से कैसे पैसा लिया। कम से कम आपने सदन को आश्वस्त किया है, इस पर जरूर सोचेंगे, मैं समझता हूँ कि सोचना चाहिए। कामनवेल्थ गेम्स पर और भी चर्चा बहस होने वाली है, क्योंकि एक के बाद एक और घोटाले खुलते जा रहे हैं।

मेरी दूसरी प्रार्थना यह है कि भारत के संविधान के अनुच्छेद 74 और 75 में स्पष्ट उल्लेख है कि काउंसिल ऑफ मिनिस्टर्स का क्या कर्तव्य है। The 42nd amendment to the Constitution says:

“The Chief Executive of the Council of Ministers would be the Prime Minister.”

मैं कहना चाहता हूँ कि 13 फरवरी, 2009 को लालू प्रसाद जी ने इस सदन में रेल बजट रखा था। मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, उन्होंने कहा था, मेरे पांच साल के कार्यकाल में 90,000 करोड़ रुपये मैंने रेलवे के पास surplus हैं। इस पर उनको दुनिया भर से निमन्त्रण मिले। विश्व प्रसिद्ध संस्था आईआईएम अहमदाबाद में उनका भाषण हुआ।

कितना बढ़िया उन्होंने संचालन किया, यह इस बात से पता चलता है। How could he manage to get surplus funds of 90,000 crore? चुनाव आए, वही सरकार आई, अमेंडमेंट 42 कहता है कि सबसे ऊपर प्रधान मंत्री हैं, मंत्री बदलते रहते हैं, और सरकार की कार्यशैली नहीं बदली। तीन जुलाई को आदरणीय रेल मंत्री ममता जी ने अपने रेल बजट भाषण में कहा थी कि आने वाले तीन महीनों में वह श्वेत पत्र जारी करेंगी। उसमें रेल का ढांचा कैसा होना चाहिए, क्या वित्तीय स्थिति है आदि बातों का जिक्र होगा। उसके बाद उनका श्वेत पत्र आया। It said that the surplus funds that Railways had at that point in time on 3rd July, which, as she promised, was 39,500 crore. यह 50,000 करोड़ रुपए का हिसाब नहीं मिल रहा है। एक ही सरकार के दो मंत्री, एक मंत्री कहता है कि 90,000 करोड़ रुपए का प्रॉफिट और दूसरा मंत्री कहता है करीब 39,500 करोड़ रुपए, तो यह जो करीब 50,000

करोड़ रुपए का गैप है, इसका क्या कारण है और हम यह जानना चाहते हैं। मैं किसी पर आरोप नहीं लगाना चाहता हूँ। मैं तो इतना ही कह रहा हूँ कि एक ही सरकार के दो मंत्रियों के अलग-अलग बयान से करीब 50,000 करोड़ रुपए का फर्क क्यों आ रहा है। इसलिए मैं प्रधान मंत्री जी से वित्त मंत्री जी से सदन में निवेदन करना चाहूंगा कि यह बात स्पष्ट होनी चाहिए। मुझे रेल मंत्री बहन ममता जी की मंशा और कामकाज पर पूरा भरोसा है, लेकिन सच्चाई क्या है और यह जो इतना बड़ा फाइनेंशियल गैप है, यह साफ होना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने जब इस साल का बजट रखा था तो उस समय पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दाम नहीं बढ़े थे, बाद में बढ़े थे। रेल बजट के बाद जनरल बजट आया। उसके बाद पेट्रोल और डीजल के दाम बढ़ गए, जिससे रेलवे को 900 करोड़ रुपए पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स पर वृद्धि और Excise Duty से और माल भाड़ा पर Service Tax के कारण 6500 करोड़ रुपए आपको और ज्यादा देने पड़े। इसलिए तीन-चार महीने पहले जो पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दामों में वृद्धि हुई वह सब मिलाकर रेलवे को कुल 7400 करोड़ रुपए का घाटा हुआ। आज आप दोबारा सप्लीमेंटरी डिमांड्स लेकर आई हैं, लेकिन इसमें कहीं भी उसका उल्लेख नहीं है कि वह घाटा कैसे पूरा करेंगी। पहली बार डीजल के दाम बढ़े। बाद में दो रुपए 25 नए पैसे प्रति लीटर फिर बढ़ा दिए गए, इससे देश पर भी बोझ पड़ा और रेलवे पर भी बोझ पड़ा। इतना बड़ा वित्तीय घाटा रेलवे को हो रहा है, तो मंत्री जी बताएं कि इनकी सारी योजनाएं कैसे सफल होंगी?

आपने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि 108505 किलोमीटर रेल लाइन इस देश में हैं। उसमें से 1950 तक 53,596 किलोमीटर रेल लाइनें बिछाई गईं और तब से 2008 तक यानि 58 वर्षों में 53,596 किलोमीटर से 64,000 किलोमीटर रेल लाइनें बनाई गईं। इसका औसत निकाला जाए तो मालूम पड़ता है कि हर साल करीब 180 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गईं और 10419 किलोमीटर रेल लाइन 58 सालों में बनाई गईं। आपने टारगेट रखा है कि 25,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाने का, तो इस तरह से यह सारा बजट अवास्तविक बनता जा रहा है। अभी आपकी सरकार के चार वर्ष और हैं, अगर 180 किलोमीटर प्रतिवर्ष के हिसाब से चलें तो आपका टारगेट इस अवधि में पूरा होने वाला नहीं है।...(व्यवधान)

अगर हो जाएगा, तो खुशी की बात है। दीदी कह देंगी कि हो जाएगा, तो खुशी की बात है। आपको तो खुश होना चाहिए, मैं आपकी ही बात कर रह हूँ।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आपस में बातचीत मत कीजिए। आप आसन की ओर देखकर बोलें।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक : मेरी सबसे दोस्ती है, इसलिए यह सब चलता है। ...(व्यवधान) मैं व्यापारी नहीं हूँ, मैं डील नहीं करता हूँ, दिलों और दोस्ती का रिश्ता रखता हूँ। इसलिए 2500 किलोमीटर प्रतिवर्ष का टारगेट असंभव



है। एक दूसरी वित्तीय व्यवस्था मेरे ध्यान में आई, उन्हें तो मैं कह नहीं सकता, जो गैलरी में बैठे हैं। आपने पिछले बजट के पेज 23, पैरा 97 में टोटल इन्कम जो आई, you were expecting Rs. 94,765 crore as total receipts for 2010-11.

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना भाषण अब समाप्त करें।

श्री हरिन पाठक : उपाध्यक्ष जी, दो घंटे का समय मेरी पार्टी का है। मैं अपना भाषण 10 मिनट में पूरा कर दूंगा, लेकिन जो जरूरी बातें हैं वे तो यहां रखूं। बाकी अपनी मांगों में टेबल पर रख दूंगा। पिछली बार भी मुझे मौका नहीं मिला, पूरा बजट ऐसे ही चला गया और ये वित्तीय व्यवस्थाएं हैं जिनपर मैं संसद का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। मेरे हिसाब से जो गलतियां हैं या तो वे उन्हें सुधारें।...(व्यवधान) मैं बजट पर बोल रहा हूं। अपनी मांगों पर बोलना अलग बात होती है, विषय पर बोलना बड़ी महत्वपूर्ण बात है। I am talking about the Railway Budget. If that is not acceptable, then I am sorry. मैं समझता हूं कि मुझे वही कहना चाहिए जो रेल बजट से संबंधित है। ये दरवाजा खोल दो, वो फाटक खोल दो, रेलवे ब्रिज बना दो, ये तो सभी बोलेंगे।...(व्यवधान) यह मेरी आखिरी बात है जो वित्त से संबंध रखती है और हम सभी का कर्तव्य है कि वित्तीय बातों को हम देखें, कहीं-न-कहीं गलती हो जाती है। मैंने पिछले बजट में जो पढ़ा है, उसमें अगर मेरी गलती है तो मैं मानने के लिए तैयार हूं। Rs. 94,765 crore was the total receipts, and the total expenditure which you have shown in the Budget, at page 23, was Rs. 87,100 crore. So, the total difference of surplus comes to Rs. 7,665 crore. Instead of that, you have written in your Budget Speech that the surplus would be Rs. 9.782 crore. Maybe, it is a small mistake, but this should be brought to the notice of the House. If it is correct, you may correct it. I am quoting from page 23 of the Budget Speech. उसमें आपने 9782 करोड़ रुपया सरप्लस बताया, जबकि दोनों आंकड़ों को मिलाओ तो वह 7665 बनता है। मैं सिर्फ दो-चार बातें कह करके यही कहना चाहूंगा कि रेल में सुधार की आवश्यकता है। आप पश्चिम बंगाल में खूब आगे बढ़ो, मेरी यह निजी इच्छा है, लेकिन पूरे तौर पर माननीय रेल मंत्री का दिल्ली में रहना आवश्यक है। मुझे विश्वास है कि वे ऐसा करेंगी। मेरी यही प्रार्थना है कि पूरा समय देकर माननीय सांसद अपनी बात को रखेंगे। आपने कहा है कि मुझे अपना भाषण समाप्त करना है। गुजरात की कुछ मांगें हैं।

मैं सात बार सदन में चुन कर आया हूं। आपके कहने से हमारी जीएम के साथ मीटिंग हो जाती है, लेकिन the Western Railway GM did not bother to respond to my letter. मेरे साथ पहली बार



हुआ है। मैं इतने सालों से सांसद हूँ, मंत्री रह चुका हूँ। मैंने रेल मंत्रालय की प्रशंसा करते हुए जीएम को कहा कि मेरे क्षेत्र की कुछ समस्याएँ हैं। गुजरात के साथ अन्याय हो रहा है। अभी तक उनका एक्नोलेजमेंट नहीं आया है। अब क्या मैं मुम्बई जाऊँ? क्या हर सांसद को मुम्बई जाना पड़ेगा? कम से कम वे उत्तर दे सकते थे कि यह काम नहीं हो सकता है।

श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम (जामनगर): हम आपको स्पोर्ट करते हैं कि अधिकारी हमें जवाब नहीं देते हैं।

श्री हरिन पाठक : मेरी आपसे यही प्रार्थना है कि दीदी आप अधिकारियों से कहें कि सांसदों का सम्मान रखें। हमने कंट्रैक्ट नहीं मांगा, हमने ठेका नहीं मांगा, न मैंने जिंदगी में मांगा है और न जिंदगी में मांगूंगा। 35 साल से मैं चुनाव जीतता आया हूँ, कभी नहीं मांगूंगा। मैं अपने क्षेत्र की बातें रखूंगा और छोटी-छोटी बातों के लिए आपको परेशान नहीं करेंगे, ई. अहमद साहब को भी परेशान नहीं करेंगे, लेकिन अधिकारियों को चाहिए कि वे काम करें। रेल का फाटक चौड़ा करना है। दुर्घटनाएँ बढ़ती जा रही हैं। सेम ट्रेक पर दोनों गाड़ियाँ एक साथ आ जाती हैं। यह कोई मामूली घटना नहीं है। कहीं न कहीं चूक हो जाती है। सेफ्टी पर पूरा ध्यान देना चाहिए। मेरी आपसे प्रार्थना है कि रेलवे को सबसे ज्यादा पैसा देने वाला अगर कोई जोन है, तो वेस्टर्न जोन है। इसका हैडक्वार्टर मुम्बई में है। हम कब से लड़ाई लड़ रहे हैं, लेकिन मुम्बई में रहना अधिकारियों को बहुत अच्छा लगता है, क्योंकि वह मोह माया की नगरी है। जिनका निवास स्थान है, वे तो वहीं रहेंगे। 90 प्रतिशत से ज्यादा रेलवे की लाइनें गुजरात से निकलती हैं। उनका हैडक्वार्टर अहमदाबाद में होना चाहिए। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। इससे संचालन में भी आपको फायदा होगा। अगर यह निर्णय राजनीतिक न हो, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि एक जोनल आफिस, क्योंकि वेस्टर्न रेलवे में आठ डिविजन आते हैं, एक जोनल आफिस अहमदाबाद में बनाया जाए। मेरी मांग यही रहेगी कि वेस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर मुम्बई से अहमदाबाद में लाया जाए। इसके साथ गुजरात की जो दूसरी मांगें हैं, मैं आपकी अनुमति से टेबल पर रख कर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने अपनी बात कह दी है। आप भाषण ले नहीं कर सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं अपनी बातें जल्दी से कह देता हूँ और अगर आप अनुमति दें तो मैं सीधे रेल मंत्री जी को मांगें प्रस्तुत कर देता हूँ या जल्दी-जल्दी पढ़ देता हूँ।


उपाध्यक्ष महोदय : हाँ, आप मंत्री जी को दे सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं मंत्री जी को मांगें दे देता हूँ और उसकी कापी सदन में ले कर देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप ले नहीं कर सकते हैं।

श्री हरिन पाठक : मैं अपनी मांगें जल्दी से पढ़ देता हूँ। About 90 per cent of the Railway Line of Western Railway are passing through the State of Gujarat, but the Headquarters of Western Railway is at Mumbai. It is a long pending demand of the people of Gujarat and also of myself that the Headquarters of Western Railway should be shifted to Ahmedabad. There was a survey already conducted to lay third track between Ahmedabad and Mumbai but till date nothing has been done. I request you to pursue this pending issue at the earliest. As it was announced in the last Budget that Ahmedabad, Baroda, Rajkot, Surat and Bhavnagar were declared Multi-functional stations, nothing has been done.

Kindly allocate necessary funds for this. Ahmedabad was declared world class station in the last year's budget but till date nothing has been done in this. Kindly pursue this matter immediately.

Kindly introduce new trains from Ahmedabad and Gandhinagar, Ahmedabad to Amritsar, Ahmedabad to Kolkata, Gandhinagar to Mumbai. Kindly develop the following stations to reduce the  passenger and freight load at Ahmedabad: Sabarmati Railway Station, Degham Railway Station, and Maninagar Railway Station.

I am sending the list to the hon. Minister.

उपाध्यक्ष महोदय : जो माननीय सदस्य अगर लिखित भाषण देना चाहें तो सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री विजय बहुगुणा (टिहरी गढ़वाल): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। सारे देश को भारतीय रेल सेवा पर गर्व है और हम सबको विश्वास है कि डा. मनमोहन सिंह, प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में और रेल विभाग के कर्मचारियों की कार्यनिष्ठा से रेल विभाग, भारतीय रेल देश के विकास में सम्पूर्ण योगदान देगी और जो गांधी जी का सपना था कि दुर्गम क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ें, वह सपना यूपीए 2 की सरकार में पूरा होगा, ऐसा हम सबको विश्वास है।

हमारी रेल मंत्री जी ने जब रेल बजट प्रस्तुत किया तो अपने भाषण में उन्होंने साफ साफ कहा था कि हम रेल विभाग को एक कमर्शियल एनटिटी जैसे नहीं, एक मुनाफा कमाने जैसे नहीं बल्कि सामाजिक जिम्मेदारियों को निभाते हुए राष्ट्र निर्माण में योग देने वाली एक संस्था बनाएंगे। उन्होंने अपने भाषण में यह भी कहा था कि देश का विकास तब ही होगा जब बहुत दुर्गम क्षेत्र और अति दुर्गम क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ जाएं ताकि वहां के लोग राष्ट्रीय विकास में अपना योगदान दे सकें और योगदान का लाभ पा सकें। हमारी रेल मंत्री जी ने यह भी कहा था कि साधनों की कमी है। रेल विभाग मुनाफे में है। मुनाफा टैक्स के पहले कितना है, टैक्स के बाद कितना है, यह विवाद का प्रश्न नहीं है। लेकिन रेल विभाग मुनाफे में है और बिना किराया बढ़ाये, यात्रियों पर बिना बोझ डाले हुए, रेल विभाग इस देश की सेवा कर रहा है।

निजी पूंजी का निवेश बहुत आवश्यक है और हमारी रेल मंत्री जी ने आश्वस्त किया था कि ऐसे सरल नियम बनाएंगी कि देश में पूंजी निवेश जो हमारा प्राइवेट सैक्टर है, वह आगे आकर अपना योगदान दे। मैं जो अनुदान की पूरक मांगें 498 करोड़ रुपये का प्रस्ताव रखा गया है, उसका समर्थन करता हूँ। हमारे राष्ट्र के लिए बड़े गर्वकी बात है कि कॉमन वैल्थ गेम्स दिल्ली में आयोजित किये जा रहे हैं। हमारी यूपीए की अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी ने कहा कि ये कॉमन वैल्थ गेम्स किसी एक दल के या किसी विशेष व्यक्ति के नहीं हैं बल्कि ये पूरे राष्ट्र के सम्मान का प्रश्न है। रेलवे ने सदैव खेल जगत में अपना योगदान दिया है। आज देश के खिलाड़ी जो राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के हैं, रेल विभाग उनको प्रोत्साहन दे रहा है। इसलिए हमें प्रसन्नता होती है कि कॉमन वैल्थ गेम्स जो इस देश में होने जा रहे हैं, उसमें रेल विभाग ने आगे आकर 100 करोड़ रुपये की लीड पार्टनरशिप ली है, इसका हम समर्थन करते हैं और हम आशा करते हैं कि जब भी इस तरह के खेल होंगे, जब भी हमारी प्रतिष्ठा का सवाल खेल के जगत में आएगा, रेल सदैव की भांति अपना योगदान देतारहेगा। 398 करोड़ रुपये का अनुपूरक मांग, राष्ट्रीय परियोजनाओं के निर्माण कार्य को आगे बढ़ाने के लिए नयी सेवाएं, नये उपकरण और सुरक्षा के लिए प्रस्ताव रखे गये हैं। इसमें 1200 वैगन्स बनाने की एक कोच फैक्टरी गोहाटी में और एक वैगन वर्कशॉप बुधवा में पूरा काम करने के लिए प्रस्तावित है। श्रीनगर, बारामूला रेलवे मार्ग दिल्ली-अम्बाला के बीच में एक अतिरिक्त लूप

लाइन और खिलाड़ियों के लिए हॉस्टल और इस तरह के जो अनेक अधूरे काम हैं, इनको पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय ने जो प्रस्ताव रखा है, हम उसका समर्थन करते हैं। रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि जो रेल सुरक्षा और रेल दुर्घटना का प्रश्न है, वह एक बहुत चिंता का प्रश्न है। हमारी रेल लाइनें जो नकसल प्रभावी क्षेत्रों से गुजर रही हैं, वहां पर इस वर्ष जिसतरह के हादसे हुए हैं, उससे हम सब बहुत चिंतित हैं,

अब रेल सुरक्षा के लिए एडवांस टेक्नोलॉजी है कि एक ट्रेन दूसरी ट्रेन से न टकराए। इसके लिए जो भी खर्च आए आप उसके लिए एडीशनल ग्रांट लीजिए, सिक््योरिटी और सेफ्टी को प्राथमिकता दीजिए ताकि रेल विभाग में दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाया जा सके। मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि देश में नदियों में जगह-जगह बाढ़ आ रही है, भीषण बारिश की वजह से कई पुलों की दशा क्षीण हो रही है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ देश में जितने पुराने पुल हैं उनका सर्वे कराएं। ऐसे पुल जो बहुत पुराने हो गए हैं, जो बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में हैं, भूस्खलन प्रभावित क्षेत्रों में हैं, उनकी समीक्षा करें। आवश्यक हो तो उनका सुधार करें, निर्माण करें या नए पुलों की योजना बनाएं नहीं तो कभी भी गंभीर हादसे हो सकते हैं।

महोदय, उत्तराखंड राज्य धार्मिक दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण है। ईश्वर ने यहां प्राकृतिक छटा ऐसी की है कि विश्व भर से यात्री और पर्यटक आते हैं। दिल्ली से देहरादून का 240 किलोमीटर का सफर है और छः घंटे लगते हैं। आप मुजफ्फरनगर से हरिद्वार को जोड़ने वाली लूप लाइन पर कार्य जल्दी करवा दें। उत्तराखंड राज्य का पूरा विकास पर्यटन और हाइड्रो पावर से जुड़ा है इसलिए आप इसमें महत्वपूर्ण योगदान दें।

महोदय, दिल्ली से देहरादून एसी एक्सप्रेस चलती है। इस ट्रेन की बहुत दुर्दशा है। चाहे एसी फर्स्ट क्लास हो, टू टायर हो या थ्री टायर हो, इसे देखने से ऐसा लगता है कि जो बोगियां कहीं नहीं लगती वे इसमें लगा दी जाती हैं। रेल मंत्री जी, जिन रेल मार्गों से पर्यटन को बढ़ावा मिलता है, उसमें लगने वाले कोच की दशा सुधारें। रेल यात्रियों को कांट्रेक्टर या विभाग द्वारा भोजन प्रदान किया जा रहा है, आप अगर जाकर किचन देख लें, भोजन कर लें तो आपको पता चलेगा कि हमारी आशाएं पूरी नहीं हो रही हैं। विदेश यात्री इसे देखकर भोजन नहीं खाते हैं। ट्रेन में जिस प्रकार से भोजन की सर्विस हो रही है, इसमें बहुत सुधार की आवश्यकता है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने देहरादून से कालसी, नई रेल लाइन प्रस्तावित की है, यह जनजाति क्षेत्र को जोड़ती है। मैं इसे राजनीतिक पिछड़ा क्षेत्र तो नहीं कहूंगा क्योंकि यहां से मुझे आप सब के बीच में बोलने का मौका मिल रहा है। यह आर्थिक और सामाजिक रूप से पिछड़ा क्षेत्र है। उत्तराखंड राज्य को विशेष राज्य का दर्जा प्राप्त है, 90 प्रतिशत लोन गवर्नमेंट ऑफ इंडिया उठाती है। अगर आप उत्तराखंड राज्य से दूसरे राज्यों के मानक की तुलना करेंगी और नई रेलवे लाइन के लिए राज्य से उम्मीद करेंगी कि

यह राज्य अपना योगदान दे तो यह राज्य नई रेल लाइनों से वंचित हो जाएगा। देहरादून से कालसी लाइन के लिए 490 करोड़ रुपए का खर्च होगा। आप इसे चरणों में स्वीकृत कर दें ताकि उत्तराखंड, जो देवभूमि, वीर भूमि, ज्ञान भूमि है, को रेल लाइन का लाभ मिल सके। आप बहुत जनप्रिय, जमीन से जुड़ी नेता हैं, हमें पूर्ण आशा है कि आप अति दुर्गम क्षेत्र, जनजाति और अनुसूचित जाति क्षेत्रों में रेल सेवाओं का लाभ पहुंचाएंगी ताकि देश के विकास में इनका योगदान हो और उन्हें भी लाभ मिल सके। इसके साथ आपने जो ग्रांट्स मांगी हैं, मैं उनका अनुमोदन और समर्थन करता हूं।

***SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL):** I am very much thankful to you for giving me this opportunity to take part in the debate on Supplementary Demand – 2010-2011 on Railways.

The Honourable Minister Railway has put up a demand for Rs. 498.01 crores for sanction in Supplementary demand for Railways during 2010-2011. Out of the above amount of 498.01 crores, a sum of Rs. 100.00 crore have been earmarked for Commonwealth Games – 2010. The rest of Rs. 398.01 crore is to meet the additional requirement to progress execution of certain projects identified as National Projects and for taking up certain “out of turn” works during 2010-11.

I am sorry to mention that out of 398.01 crore, only a sum of Rs. 2.00 lakhs have been allotted to East Coast Railways as a token allotment to take up 2 works having no importance for public consumption. Orissa is progressively emerging as mining, metals and manufacturing hub of the country. This State contributes in excess of 6000 crores to the revenue of Indian Railways but by allotting a very negligible amount in the supplementary Budget is a complete mockery to the people of Orissa.

The announcement made by the Hon’ble Minister for Railways in her 2010-2011 Budget speech gave us satisfaction that due weightage has been

* Speech was laid on the Table.

given to Orissa although demand of the State Government was in quite higher side. But the most important aspect is effective utilization of funds allotted to different projects by end of 31st March, 2011. I am mentioning some instances how the Railway has shown very little progress in achieving the target.

(a) **Khurda Road-Bolangir new line**

A sum of Rs. 120 crore was allotted for 2010-2011 with announcement of Honourable Minister for Railways to complete 0-36 Km by March 2011 and the train will resume up to Begunia. But till date the progress is so miserable that 70% of the work may not be completed by March 2011. Further, I am sorry to mention that detail estimate from 36-112 km has not been sanctioned by the Railway Board although it has been submitted since last 2 years.

(b) **Delang-Puri Doubling**

The Hon'ble Minister was very much kind enough to sanction the above doubling work which was lying incomplete since 2006-2007. Although the 1st phase works, Khurda Road to Delang was sanctioned in the year 2003-2004. Madam, 6 months are going to pass but final location Survey has not been completed by the East Coast Railway

authorities. I am afraid if the work of the project will be started after sanctioning the detailed estimates by March 2011.

© **Phulbani-Berhampur (Survey)**

This is a very important line which was sanctioned for survey in the year 2003-2004. Although PETS has been submitted to the Railway Board, it is yet to be sanctioned.

(d) **Sambalpur-Berhampur (Survey)**

Although the Hon'ble Minister has made provision for survey, the P.E.T.S. has not been submitted by the East Coast Railway to the Railway Board.

(e) **Talchar-Phulbani-Lanjigarh (Survey)**

This is a very important line and the Hon'ble Minister has rightly made provision for surveys of this line, but as far as my knowledge goes, the survey work is yet to be started.

(f) **Gunupur-Thiruvelly (Survey)**

Although the Hon'ble Minister has made provision for survey work in 2010-2011, the survey work has not been started. This rail line will pass through Naxal prone areas for which it needs to be given top priority.

While the Hon'ble Minister for Railways has given priority on socially. Describe Rail connectivity projects in the current year's Budget; I expect that the wishes of the Hon'ble Minister is brought into action by effective performance.

***SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI):** Thank you for giving me an opportunity to put some suggestions about the Railway Supplementary Budget.

I am taking liberty to you for putting demand of people in my Lok Sabha Constituency, Parbhani. I am requesting you to consider the following demands to include in your Railway development in my Lok Sabha Constituency, Parbhani:-

- (1) To make provision of double railway track in Parbhani to Mudkhed to save the time crossing as it is heavily loaded.
- (2) Purna Jn. – ample land is available to you at this Station. People are demanding a Locomotive Diesel Workshop at Purna Jn. Station.
- (3) 100 Coaches should be allocated to Nanded DRMS.
- (4) To make the provision of Block Station at Dhondi, Singapur – this is in belt of Parbhani – Gangakhed Railway Station.
- (5) Coach Mid-life rehabilitation MLR Workshop at Purna.
- (6) To make the provision of Railway Over-Bridge at Manwat, Sallu, Gangakhed, Partur.
- (7) Parbhani is the hub of various religious temples. Most of the people visit following Temples:
 - (i) Aundha Nagnath (Shiva Temple)
 - (ii) Parli Railway Station – Shiva Temple
 - (iii) Nemgiri-Jain Temple
 - (iv) Narsinh Temple – Pokharni
- (8) Please set a Jumbo rack load station should be established at Purna Jn. And Parbhani, Land is available at both stations.
- (9) New Express train should be introduced:
 - (i) Nanded – Mumbai Superfast train
 - (ii) Nanded – Pune should be made regular

* Speech was laid on the Table.

(iii) Nanded to Secundrabad (Train-564) should be extended to Parbhani

(10) To make provision of PRS at Jintur as early as possible.

(11) To make the provision of maintenance facility at Parbhani Jn.

Please accept these demands of my area Marathwada and Lok Sabha Constituency, Parbhani.

*श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव): मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण Supplementary Demands for Grants on Railways पर मेरे क्षेत्र के या रेलवे संबंधित कुछ मांगें रखने का अवसर प्रदान किया।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ। ऐसे वह खुद इस विषय पर मन से काम करती थी, पर अभी क्या नाराजगी है माननीय मंत्री जी को कि वे इस विषय को नजरअंदाज कर रहे हैं। अध्यक्ष जी, मैं स्पोर्ट्स कोटा से नौकरी देने की बात कर रहा हूँ। मेरे पास ऐसे बहुत से आवेदन आये हैं और मैंने मंत्री जी को पत्रों के द्वारा अवगत भी कराया है लेकिन इस विषय पर कुछ भी नहीं हो रहा है। अध्यक्ष जी मैं जब इन खिलाड़ियों को मिलता हूँ तो मुझे आश्चर्य होता है। क्योंकि एक खिलाड़ी कोई भी खेल खेले उसके लिए उसमें अपना तन, मन और धन सब लगाकर केवल खेल पर ध्यान देकर खेल खेलता है तो उसे हम लोग प्रोत्साहन क्यों नहीं दे सकते हैं। जो देश के लिए खेलते हैं। इन खिलाड़ियों की हालत देखी नहीं जाती क्योंकि उनके पास अब न तो पैसे हैं और न समय, केवल खेलते ही रहे चूंकि अब इन्हें अपना परिवार भी बसाना होता है। ऐसी स्थिति में माननीय मंत्री जी क्यों हम लोग इन्हें उसकी योग्यता के मुताबिक नौकरी देकर उन्हें सर्पोट करे और इसी कड़ी में और एक बात जो इससे भी जरूरी है। अनुकम्पा के आधार पर नौकरी देने का अध्यक्ष जी हमारे देश में ज्यादातर पढ़े-लिखे लोग हम दो हमारे दो के सिद्धांत पर चल रहे हैं और ऐसे लोग सरकारी नौकरी या प्राइवेट नौकरी करते हैं और अचानक कोई ऐसी घटना हो जाती है जिसमें उस आदमी की जान चली जाती है। वैसी स्थिति में उनके घर पर उसकी पत्नी और उसके छोटे-छोटे दो बच्चे रह जाते हैं। तब इन बच्चों का और उस विधवा पत्नी का क्या हाल होता है। ऐसी स्थिति को देखते हुए सरकार ने उन्हें जो नौकरी देने का प्रावधान रखा है कि जब सरकारी नौकरी की भर्ती रहेगी तब उन लोगों के लिए 5 प्रतिशत रिजर्व रखा है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या इस 5 प्रतिशत से उन परिवारों को नौकरी मिल रही है? नहीं? इसमें तो केवल बड़ी-बड़ी सिफारिशों पर कुछ लोगों को नौकरी मिलती है और जिन्हें इस नौकरी की सबसे ज्यादा जरूरत होती है उन्हें तो बिल्कुल ही नहीं मिलती। उन घरों की हालात ऐसे हो जाते हैं। कुछ लोग कह देते हैं अरे कोई दिक्कत नहीं आपके पति सरकारी नौकर थे इसलिए आपको सरकार कोई न कोई नौकरी देगी, यह कहकर उन्हें सांत्वना देते हैं और चले जाते हैं। जब वह महिला उस दुख की घड़ी को थोड़ा भूलकर नौकरी पाने के लिए आवेदन भरने की जो औपचारिकताएं होती हैं उन्हें किसी तरह पूरा करती है और नौकरी की प्रतीक्षा में 6 महीनों से एक साल

* Speech was laid on the Table.

चला जाता है तब उन्हें सरकारी दफ्तर में जाकर धक्के खाने पड़ते हैं। उन पर किसी भी अधिकारी को तरस नहीं आता और चक्कर काट-काटकर थक जाती है। क्या हम लोग यही संदेश दे रहे हैं देश को। मैं माननीय रेल मंत्री और सरकार को यह कहना चाहता हूँ कि जब भी ऐसा होता है कि ज्यादा से ज्यादा 1 साल के अन्दर उस व्यक्ति के परिवार से एक को जो उसकी योग्यता हो उसे नौकरी मिलनी ही चाहिए।

लोगों की मांग के बाद भी उन्हें पूरा कर पाने से रेलवे को करोड़ों का नुकसान हो रहा है। जैसे 2009-10 में कोच मुहेया कराने में देरी से 79 करोड़ का नुकसान हो रहा है। यह मैं नहीं कर रहा हूँ यह तो कैंग ने अपनी ताजा रिपोर्ट में खुलासा किया है। (नियंत्रक व महालेखा परीक्षक) और मेरे चुनाव क्षेत्र जलगांव ही ले लीजिए हमने बार-बार मांग की है फिर भी कुछ नहीं हो रहा है। माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से कुछ अनुरोध करना चाहता हूँ कि "गोवा एक्सप्रेस" और "कर्नाटक एक्सप्रेस" जो दिल्ली से जलगांव जाती है उन्हें एक-एक फर्स्ट ए.सी. कोच और दो-दो सेकेण्ड ए.सी. कोच जोड़ा जाये क्योंकि यह दो ही ट्रेन है जो उस रूट को जोड़ती है और लोगों की मांग है कि कोचों को बढ़ाया जाए और मैंने माननीय रेल मंत्री जी को, जब से जलगांव क्षेत्र से सांसद बनकर आया हूँ, तब से मांग कर रहा हूँ कि जलगांव, चालीसगांव, धरणगांव पर कई ट्रेन के ठहराव के विषय पर बोलने का रहा हूँ जैसे गोवा एक्सप्रेस है जलगांव पर उसका ठहराव नहीं है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे हमारे कुछ छोटी-छोटी मांगे हैं जो आसानी से पूरा किया जा सकता है और उससे राजस्व ही आयेगा क्योंकि जलगांव एक व्यापारिक और शैक्षणिक जिला है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से पुनः अनुरोध करता हूँ कि यह इन मांगों को तत्काल पूरा करे।

हम सभी लोग जानते हैं कई रेलगाड़ियों को सिंगल लाइन होने के कारण दूसरी ट्रेनों को पास कराने के दौरान घंटों ट्रेन खड़ी रहती है। ट्रेने इससे अरबों का मुनाफा धुएं में उड़ रहा है। डीजल के माध्यम से ऐसे कितनी ट्रेनें हैं जो घंटों खड़ी रहती है। इस बात को चीफ कंट्रोलर ने भी माना है कि इससे रेलवे का बहुत पैसा खर्च हो रहा है। लेकिन उसका कहना है कि डीजल खर्च होने की बात तो सही है लेकिन रेलवे लाइन के दोहरीकरण का निर्णय रेलवे बोर्ड स्तर पर होता है। रेलवे लाइन कहां पर बिछनी है इस तरह की सभी पॉलिसियां रेलवे बोर्ड बनाता है। माननीय मंत्री जी मैं जानना चाहता हूँ कि इस तरह खरबों रुपए रेलवे का खर्च हो रहा है तो इसे रोकने के लिए सरकार क्या कर रही है और इसी कड़ी में और एक घाटा जैसे हम सब लोग जानते हैं - हड़ताल के वजह से करोड़ों का चपत लगा। मुम्बई में दो दिन की इस हड़ताल में मुम्बई शहर ही नहीं बल्कि पूरे देश को रोक रखा है ऐसे लग रहा था। ऐसी हड़ताल भविष्य में न हो इसके लिए सरकार क्या कर रही है। क्या यह हड़तालियों की मांगों को मान लिया है और ऐसी घटना न हो इसके लिए उन्हें क्या हिदायत दिया है। और जैसे नक्सल प्रभावित इलाकों

में रेल से माल ढुलाई पर भी बुरा असर पड़ा है। इससे जो लक्ष्य रेलवे ने रखा था उसे पूरा नहीं कर पा रही है और इसकी वजह से रेलवे को भारी नुकसान हो रहा है तो माननीय मंत्री जी ने इसके लिए क्या कार्य योजना बनायी है।

अमरावती एक्सप्रेस गाड़ी में 5 कोच अतिरिक्त जोड़े जाने चाहिए। इस गाड़ी में सिर्फ 12 ही कोच हैं और अमरावती स्टेशन छोटा होने के कारण यह असुविधाएं हो रही हैं। अतः मेरी मांग है कि भुसावल स्टेशन से इस गाड़ी में 5 अतिरिक्त कोच जोड़े जाएं और अमरावती सूरत के बजाय इस गाड़ी को अहमदाबाद तक बढ़ाया जाये और इसी गाड़ी के लिए मैं बार-बार मांग कर रहा हूं कि अमलनेर और धरणगांव में ठहराव दिया जाये उससे हमारे लोगों की सुविधाएं भी हो सकती है। भारत सरकार को काफी अच्छा राजस्व प्राप्त हो सकता है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को विनती करता हूं कि मेरे क्षेत्र में रेलवे के बारे में की गई मांग को पूरा किया जाए।

मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि मेरे जलगांव चुनाव क्षेत्र में पाचारो और चालीसगांव दोनों की बहुत बड़े शहर हैं। इन शहरों से बहुत सारी गाड़ियां गुजरती है। मेरी मांग यहां पर नई गाड़ी चलाने की नहीं है परन्तु जो गाड़ियां यहां से गुजरती है उनका ठहराव इन दोनो स्टेशनों पर दिया जाये इससे क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा होगी। मैं उन गाड़ियों की सूची नीचे दे रहा हूं -

1. सचखंड एक्सप्रेस का जलगांव-चालीसगांव में ठहराव दिया जाए।
2. गोवा एक्सप्रेस का चालीसगांव और जलगांव में ठहराव दिया जाए।
3. महानगरी एक्सप्रेस का चालीसगांव और पचौरा में ठहराव दिया जाए।
4. विदर्भ एक्सप्रेस जो नागपुर से चलती है उसका पचौरा में ठहराव दिया जाए।

माननीय मंत्री जी, मेरे संसदीय क्षेत्र में बहुत पुरानी पचौरा-जामनेर रेल लाइन है। यह स्माल गेज है जिसको ब्रॉड गेज में बदले जाने की आवश्यकता है। इस रेल लाइन को ब्रॉड गेज में बदलकर इस गाड़ी को पचौरा-जामनेर होकर मुक्तइनगर तक चलाया जाना चाहिए। यह गाड़ी हमारे संसदीय क्षेत्र के मजदूर/किसानों के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण है। आजादी से लेकर आज तक किसी भी रेल मंत्री ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री महोदया इस ओर अपना विशेष ध्यान देकर मजदूर/किसानों की इस मांग को शीघ्र पूरा करेंगी।

मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि जलगांव रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन घोषित किए हुए 8 वर्ष घोषित हो चुके हैं किंतु अभी तक इसका किसी प्रकार का मास्टर प्लान नहीं बना है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि जलगांव स्टेशन जिसे आपने मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की है इसका मास्टर प्लान तैयार कर उसके लिए आवश्यक धनराशि आवंटित कर उसको तत्काल पूरा किया जावे।

पिछले 8 वर्षों में इस पर कोई काम नहीं हुआ है, इसके क्या कारण है। क्या केवल घोषणा कर वाह-वाही लूटना ही सरकार का काम बन गया है। यदि सच में काम करना चाहते हैं तो इसके लिए तत्काल धनराशि उपलब्ध कर कार्य आरंभ कराया जाये।

जलगांव के लोगों की एक बहुत पुरानी मांग है कि मुम्बई-भुसावल-मुम्बई एक नई ट्रेन चलाई जाये। क्योंकि जैसे मैंने पहले ही कहा है जलगांव एक व्यापारिक और शैक्षणिक शहर है और यहां पर केले का बहुत बड़ा उद्योग है। अतः मेरी मांग है कि जनता की भावनाओं को देखते हुए इस मांग को पूरा करते हुए तुरन्त एक नई ट्रेन मुम्बई-भुसावल-मुम्बई चलायी जाये।

मेरी दूसरी मांग है कि गोदावरी एक्स. जो मुम्बई से मनमाड़ चलती है और रात में मनमाड़ में ही खड़ी रहती है इसको मनमाड़ से बढ़ाकर भुसावल तक किया जाये। इसको भुसावल तक बढ़ाने के लिए कोई अतिरिक्त रैक लगाने की जरूरत नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि इस ट्रेन को भुसावल तक बढ़ाया जाए।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री जी इस सदन में अनुदान की अनुपूरक मांग लेकर आई हैं, जो लगभग 498 करोड़ के लगभग है, हम इसका पुरजोर समर्थन करते हैं।

जहां तक समस्याओं की बात है, समस्याएं बहुत हैं और सुझाव भी बहुत हैं और रेल विभाग उन पर अमल भी करता है। मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं और सुझावों के बारे में बताना चाहता हूँ।

कौशाम्बी और प्रतापगढ़ उत्तर प्रदेश में मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। एक बहुत ही महत्वपूर्ण (गंगा गोमती एक्सप्रेस, त्रिवेणी एक्सप्रेस, इंटरसिटी एक्सप्रेस) ट्रेन इलाहाबाद से लखनऊ, लखनऊ से इलाहाबाद आती-जाती है। उसका ठहराव गढ़ी, मानिकपुर और लालगोपालगंज स्टेशन पर होना चाहिए। यह जनता की डिमांड है, हमारी डिमांड नहीं है। जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं तो जनता डिमांड करती है कि इस काम को आप जाकर रेल मंत्री जी से कराइये।



दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि सिराथू, जो कौशाम्बी जनपद में पड़ता है। वहाँ धरना, प्रदर्शन हुआ था। वहाँ एडीआरएम भी आये और हम लोगों को सुना। उस धरने, प्रदर्शन को हमने समाप्त कराने का काम किया। उनकी केवल यह मांग थी कि फाटक आधे, पौने और एक घंटे तक बंद रहता है। यह जल्दी खुलना चाहिए। कभी-कभी हम लोग पौने-पौने, एक-एक घंटे के लिए फंस जाते हैं और कार्यक्रमों में भी नहीं जा पाते हैं। सिराथू, भरवारी, कौशाम्बी और मनौरी स्टेशंस उत्तर प्रदेश में पड़ते हैं, इनका सौन्दर्यीकरण होना चाहिए।

इसके अलावा मुगलसराय से दिल्ली तक अच्छी-अच्छी ट्रेनें चलती हैं, चूंकि यह मुख्य रेल मार्ग है। कौशाम्बी नवसृजित जनपद है, इसलिए यहां भी अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव हो, क्योंकि वहां से लगभग सौ किलोमीटर की दूरी पर कानपुर जिला पड़ता है। जो व्यावसायिक तौर पर इंडस्ट्रियल एरिया है और लोग वहां व्यवसाय के लिए जाते हैं। इससे रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा।

महोदय, बहुत समय से डिमांड भी है और पैसा भी पड़ा हुआ है। रोही (भरवारी) पर उपरिगामी पुल की मांग है। जो रोही समपार है, वह भरवारी रेलवे स्टेशन के नजदीक है। पिछली बार भी मैंने बोला था, लेकिन वह अभी तक नहीं बन पाया है। मैं चाहूंगा कि मनौरी, भरवारी, सिराथू और खागा ये ऐसे स्टेशंस हैं, जहां घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। यहां रेलवे के उपरिगामी पुल बनने चाहिए। रेलवे विभाग चाहे तो पैदल पुल बना दे या बड़े पुल बना दे। राज्य सरकार उसमें सहयोग करने के लिए तैयार है।

अभी एक बात आई कि अधिकारियों, माननीय सांसदों और जनप्रतिनिधियों के बीच समन्वय और सम्मान बहुत आवश्यक है। यह बात सत्य है, मैं अपने जिले में डीआरएम से मिलने के लिए गया तो डीआरएम महोदय ने हमारी बात कम सुनी, बल्कि उन्होंने कहा कि जनता आपके पास आती होगी, आपको तो खैर ख्याल रखना ही रखना है। मेरा कहने का मतलब है कि उन्होंने बड़ी बेरुखी से बात की। मैं लिखित शिकायत करने वाला था। यहां रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मैम्बर्स भी मौजूद हैं। यह बात सही है कि कोई भी पत्र दिया जाता है, उसका जवाब नहीं मिलता। रेलवे के अधिकारी बड़ी बेरुखी से बात करते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इसे संज्ञान में लें और अधिकारी इसे संज्ञान में लें और जनप्रतिनिधियों का सम्मान करने की आदत डालें। हमें अधिकारियों के पास जाने का शौक नहीं है। जब क्षेत्र की जनता की समस्या होती है, तब हमें बहुत मजबूरी में जाना पड़ता है। इसलिए मैं इस तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

एक महत्वपूर्ण बात और कहना चाहता हूं कि हमारे यहां इलाहाबाद में एन.सी.आर. है। आपके रेलवे विभाग के चाहे डीआरएम ऑफिस में हों या एनसीआर में हों। वहां तमाम कांट्रैक्टर्स काम करते हैं। परंतु उनका अभी तक भुगतान नहीं हो पाया है। यहां रेलवे बोर्ड के चेयरमैन भी बैठे हैं, मेरी फोन पर भी बात हुई है। उन बेचारे छोटे-छोटे ठेकेदारों का भुगतान न होने के कारण वे आगे काम नहीं कर पा रहे हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि एनसीआर और डीआरएम ऑफिस में काम करने वाले जो कांट्रैक्टर्स हैं, उनका तत्काल भुगतान कराने की व्यवस्था करें।

गाजूपुर की एक समस्या है। औडिहार जंक्शन से जौनपुर रेल मार्ग एन.ई. रेलवे के लगभग 11 कि.मी. पर अहलादपुर में मानवयुक्त या मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग देने का कष्ट करें।

अगला प्वाइंट मैं माननीय मंत्री जी को लिखकर दूंगा, ताकि इस पर भी अमल हो सके।

इन्हीं बातों के साथ माननीय रेल मंत्री जी जो रेलवे की अनुपूरक मांगें लेकर आई हैं, उनका पुरजोर समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

डॉ. बलीराम (लालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी जो रेलवे की अनुदानों की पूरक मांगें लेकर सदन में आई हैं। मैं अपनी पार्टी की तरफ से उनका भरपूर समर्थन करता हूँ और साथ ही मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल इलाके की बहुत उपेक्षा हुई है।

उपाध्यक्ष जी, मैं आजमगढ़ जनपद से जीतकर आता हूँ। वहाँ के लोग बड़े पैमाने पर देश के बड़े-बड़े महानगरों में रहते हैं लेकिन आजमगढ़ से दिल्ली, कोलकाता, मुंबई जैसे महानगरों के लिये कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जिससे लोग आसानी से आ जा सकें। मैं आपके माध्यम से माननीया मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि आजमगढ़ से इन स्थानों के लिये सीधी ट्रेन चलाई जाये।

उपाध्यक्ष जी, मैं माननीया मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि पूर्वांचल के लिये एक ट्रेन शालीमार एक्सप्रेस गोरखपुर-मऊ-वाराणसी होते हुये कोलकाता तक चलने वाली है। हमारी मांग है कि अगर इस ट्रेन को मऊ से डाइवर्ट करके आजमगढ़-शाहगंज-जौनपुर होते हुये वाराणसी से आजमगढ़ के लिये चलाया जाये तो दूरी ज्यादा नहीं है। यह दूरी 100 किलोमीटर से भी कम है। अगर इसी मार्ग से ट्रेन चलेगी तो कई जिले जुड़ जायेंगे और आसानी से लोग आ जा सकेंगे।

उपाध्यक्ष जी, माननीया मंत्री जी ने आजमगढ़ स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाये जाने की घोषणा की है। स्टेशन और प्लेटफॉर्म बन रहा है, रिटायरिंग रूम भी बन रहा है लेकिन जो टिकट भवन बना हुआ है, उसमें दरार पड़ गई है जो किसी भी क्षण गिर सकता है। वहाँ जो निर्माण कार्य हो रहा है, वह घटिया किस्म का हो रहा है, वह कभी भी टूट सकता है। यहाँ रेलवे के तमाम बड़े अधिकारी बैठे हुये हैं, इस बात को संज्ञान में लें, उसकी जांच कराकर उसकी गुणवत्ता में सुधार करने का आदेश दें। हमने दूसरी तरफ दो प्लेटफॉर्मों की मांग की थी, एक प्लेटफॉर्म तो बन गया है लेकिन दूसरी तरफ जो पटरी है, कभी-कभी दूसरे प्लेटफॉर्म पर गाड़ी रुक जाती है, ऊपरिगामी पुल न होने के कारण बहुत दूरी लांघकर आना-जाना पड़ता है। मैं माननीया मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि दूसरी तरफ भी प्लेटफॉर्म दूसरी लाईन पर बनाया जाये और ऊपरिगामी पुल भी बनाया जाये ताकि वहाँ की जनता को दिक्कत न हो।

उपाध्यक्ष महोदय, आजमगढ़ से दिल्ली के लिये कैफियत एक्सप्रेस गाड़ी चलती है जिससे हम भी कभी-कभी यात्रा करते हैं। यह गाड़ी वहाँ से 4.30 बजे चलती है। यह समय ठीक है लेकिन जब दिल्ली से आजमगढ़ के लिये 7 बजे चलती है तो हम लोग वहाँ 11-12 बजे पहुँचते हैं। इस कारण हम समय का सदुपयोग नहीं कर पाते हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि दिल्ली से कैफियत एक्सप्रेस के समय में परिवर्तन करके इसे भी 4 बजे सायं चलाया जाये ताकि हम लोग समय पर पहुँच सकें और दिनभर अपना काम कर

सकें। यह गाड़ी 13-14 घंटे में अपनी दूरी तय करती है लेकिन इस गाड़ी में पेंटरी कार नहीं है। हमारी मांग है कि इस गाड़ी में पेंटरी कार की व्यवस्था की जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, आजमगढ़ से शाहगंज और अम्बेडकरनगर तक दोहरी रेल लाइन बिछानी चाहिये। जब यह डबल लाइन हो जाएगी तो हमें थोड़ी सी सुविधा मिल सकेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से हम मंत्री जी से निवेदन करना चाहेंगे कि बाराबंकी से जफराबाद की लगभग दो सौ किलोमीटर की दूरी है, जफराबाद के उधर और बाराबंकी के इधर डबल लाइन है, लेकिन जो दो सौ किलोमीटर की दूरी है, वहां कोई डबल लाइन नहीं है। इसलिए हम आपके माध्यम से मांग करेंगे कि उसे डबल लाइन बनाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि आजमगढ़ में रेल लाइन के पास एक ओवर ब्रिज बन रहा है, वहां डेढ़ साल से कुछ खम्भे खड़े करके काम रोक दिया गया है। इसलिए हम चाहेंगे कि उसमें अगर किसी भी तरह की कठिनाई है तो उसे अधिकारियों से समझ कर जल्दी से पूरा कराने का कष्ट करें।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में मैं पुनः इस अनुपूरक मांग का समर्थन करता हूं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल की अनुपूरक मांग पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है और एक सांसद के रूप में अपने क्षेत्र एवं राज्य की समस्या का उल्लेख करना चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन भी करना चाहता हूँ कि 15वीं लोक सभा में जब-जब रेल का बजट आया, चाहे समान हो या पूरक, हम बिहार राज्य एवं संसदीय क्षेत्र खगड़िया, मधेपुरा एवं सुपौल इलाके के विकास के लिए जितनी छोटी या बड़ी बात की चर्चा की, हमें दुख एवं अफसोस है कि उनमें से अधिक समस्या का निदान नहीं हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय, हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं, हम समझते हैं कि एक सांसद की जवाबदेही होती है कि वह अपने क्षेत्र, राज्य और इलाके के बारे में इस उम्मीद के साथ अपनी बात को उठाना चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी उन बातों पर जरूर ख्याल करेंगे, उनका कुछ न कुछ निदान जरूर होगा। लेकिन आज के दिन वह व्यवस्था खत्म होती जा रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम आपके माध्यम से एक उदाहरण देना चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने इसी सदन में पहले रेल बजट में घोषणा की थी कि सांसदों की अनुशंसा पर उनके संसदीय क्षेत्र में एक-एक स्टेशन पर पीआरएस सुविधा दी जाएगी। हमने सुझाव दिया था, अपने संसदीय क्षेत्र के पूर्व मध्य रेलवे के मानसी-कटिहार रेल खंड के बीच महेशखुट स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा दिलाई जाए। इस संबंध में हमने पत्र भी लिखा था। रेल एडवायज़री कमेटी की बैठक हुई थी उसमें भी हमने चर्चा की थी, लेकिन दुख है कि आज तक उस स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा उपलब्ध नहीं हुई। हमारे क्षेत्र की कई समस्याएं हैं। कोसी क्षेत्र में पहले बड़ी रेल लाइन नहीं थी, लेकिन जब से वहाँ बड़ी रेल लाइन बनी है तब से वहाँ गाड़ी की भारी कमी है। हमने पहले भी रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि समस्तीपुर से जो गाड़ी खगड़िया आती है, खगड़िया, जो जिला मुख्यालय है, 364 डाउन समस्तीपुर, खगड़िया पैसेंजर, 11 बजे खगड़िया आती है और चार बजे खगड़िया से 363 अप बनकर समस्तीपुर जाती है। उसका रैक और इंजन खगड़िया में लगभग पाँच घंटा पड़ा रहता है। हमने आग्रह किया था कि इस गाड़ी का विस्तार करके 50 किलोमीटर सहरसा तक इसे बढ़ाया जाए, जो कमिश्नरी मुख्यालय है, लेकिन उसका भी आज तक कुछ नहीं हुआ। वहाँ के यात्री भारी कठिनाई में पड़ रहे हैं। मानसी एक मुख्य स्टेशन है, उसे मॉडल स्टेशन बनाया जाए। इनका आश्वासन भी था कि उसे करेंगे, लेकिन वह भी आज तक नहीं हो सका।

उपाध्यक्ष महोदय, उस इलाके में जितनी योजनाएं चल रही हैं, वे सब अधूरी हैं। इस 15वीं लोक सभा में जब भी हम रेलों की कोई मांग करते हैं, तो कोई नया रेल खंड नहीं मांगते हैं, बल्कि जो योजनाएं पहले से ही चल रही हैं, जिनमें काम चल रहा था, वह काम भी अब रुक गया है, इसलिए हम हमेशा माननीय रेल मंत्री महोदय से मांग करते रहे हैं कि जो योजनाएं चल रही हैं, पहले उन्हें ही पूरी कर दीजिए। जैसे खगड़िया से कुसेसर स्थान, मात्र 44 किलोमीटर का रेल खंड है। उस पर 162 करोड़ रुपए खर्च होने थे। अब तक उस पर 68 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं और आगे उसका काम बन्द है, वह आगे नहीं हो रहा है। इसी प्रकार सकरी से हसनपुर 79 किलोमीटर रेल खंड है। उस पर कुल 175 करोड़ रुपए खर्च होने हैं। अब तक उस पर 128 करोड़ रुपए खर्च हो चुका है। मैं समझता हूं कि उसमें अब बहुत कम धनराशि खर्च होगी, इसलिए पहले उसे पूरा किया जाए, लेकिन उसका भी काम रुका हुआ है, वह नहीं चल रहा है। एक रेल खंड, नेपाल की सीमा से सटा हुआ, सकरी-लोकहा बजार-निर्मल्ली-सहरसा फॉर्बिसगंज 206 किलोमीटर का रेल खंड है। इस पर 355 करोड़ रुपए खर्च होने हैं, लेकिन इसमें अब तक मात्र 11 करोड़ रुपए खर्च हुआ है। रेलवे की जो कार्य-योजना बनी है, उसके अनुसार 31 मार्च, 2012 तक इस रेल खंड का काम पूरा करना है। उसी के बीच में कोसी नदी पर रेल महासेतु भी बनना है। उसकी लागत 341 करोड़ रुपए आएगी। उसके लिए मात्र 81 करोड़ रुपए दिए गए हैं। उस पुल के निर्माण की जो गति है, वह बहुत धीमी है। रेलवे ने उसे भी पूरा करने का लक्ष्य 31 मार्च, 2012 रखा है जब तक वह पुल नहीं बनेगा, तब तक रेल का काम द्रुत गति से नहीं चलेगा। इसलिए मार्च 2012 तक इसके चालू होने की कल्पना भी नहीं की जा सकती। उसी तरह मानसी-सहरसा-दौरम-मधेपुरा-पुर्णिया 143 कि.मी. रेल खंड के निर्माण पर 348 करोड़ रु. खर्च होना है अब तक उस पर 298 करोड़ रुपए खर्च हुआ है जिसमें मधेपुरा तक ही बड़ी रेल लाईन बन पायी है।

महोदय, मधेपुरा में ग्रीन फील्ड विद्युत रेल इंजन विनिर्माण कारखाने की योजना है। मुझे खुशी है कि कुछ योजनाओं के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदय ने निर्णय लिया है कि उन्हें हम पी.पी.पी. के माध्यम से चलाएंगे। मंत्री महोदय के बजट भाषण में इस बात का उल्लेख था, लेकिन इस काम की जो गति होनी चाहिए, वह नहीं है। फिर चाहे मधेपुरा का कारखाना हो या वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की योजना हो जिसमें पटना का भी नाम है, बहुत दिनों से सुन रहे हैं कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन होगा, लोग देखना चाहते हैं कि वह किस प्रकार का स्टेशन होगा, उनकी शुरुआत नहीं हुई है। इस प्रकार से मैं कह सकता हूं कि रेल परियोजनाओं को पूरा करने की जो गति होनी चाहिए वह बिलकुल नहीं है।

महोदय, पूर्व मध्य रेलवे का सहरसा जंक्शन काफी महत्वपूर्ण जंक्शन है। समस्तीपुर डिवीजन में सबसे अधिक आय सहरसा स्टेशन से होती है। वहां वॉशिंग पीठ का निर्माण होना है। बजट में पूरी राशि

उसके निर्माण हेतु दे दी गई है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी के इस बारे में एक अतारांकित प्रश्न के उत्तर के अनुसार इसे पिछले वित्तीय वर्ष में पूरा होना था, लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त कीजिए।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : महोदय, पिछले वित्तीय वर्ष को बीते हुए, कई महीने हो गए, लेकिन अभी तक निर्माण कार्य पूरा नहीं हुआ है।

महोदय, इसी प्रकार से एक समपार संख्या 31 है। सहरसा-पचगछिया समपार संख्या 31. उसके निर्माण का कार्य अभी तक शुरू ही नहीं किया गया है। चुकती समपार संख्या 28 है। उसके लिए भी सारी धनराशि दे दी गई है, लेकिन उसके निर्माण का जो कार्य पिछले वर्ष ही पूरा होना था, वह निर्माण कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इसलिए हम माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि इन सभी रेल परियोजनाओं के कार्यों को तेज गति से कराया जाए।

महोदय, अन्त में, मैं अपने क्षेत्र की समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि खगड़िया जंक्शन जिला मुख्यालय में है। कटिहार से गाड़ी चलती है और सीधे बरौनी में आकर रुकती है। इस बीच जो दूर की गाड़ियां हैं, उनका ठहराव नहीं है। जैसे 5631-5632, बीकानेर गुवाहाटी एक्सप्रेस, 2501-2502, दिल्ली-गुवाहाटी सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस, 5715-5716 गरीबनवाज एक्सप्रेस आदि गाड़ियों का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर नहीं है। इसलिए हम पुनः निवेदन करना चाहता हूँ कि इनका ठहराव वहां किया जाए। इस बारे में हमने पहले भी निवेदन किया था, बाद में भी करेंगे और बार-बार निवेदन करते रहेंगे, जब तक कि इन गाड़ियों का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर नहीं हो जाता है। यह हमारे क्षेत्र की मुख्य समस्या है। हम वहां से सांसद हैं। क्षेत्र के लोग जानना चाहते हैं कि आप सांसद हैं, तो क्षेत्र की रेल की समस्याओं के समाधान के लिए क्या-क्या काम करा रहे हैं। इस मर्म को माननीय रेल मंत्री महोदय को समझना चाहिए। इसलिए उक्त ट्रेनों का ठहराव खगड़िया में देना चाहिए। खगड़िया स्टेशन पर रोशनी की जो व्यवस्था होनी चाहिए, वहां पूछताछ कार्यालय की व्यवस्था ठीक नहीं है। अतः मैं मांग करता हूँ कि वह व्यवस्था भी ठीक प्रकार से होनी चाहिए। स्टेशन पर हाईमास्क लाइट लगी हुई है, लेकिन उसमें बल्ब ही नहीं है। इस व्यवस्था में सुधार करें।

सहरसा से पटना के बीच में रात्रि गाड़ी हो, यह आवश्यकता रेल यात्री महसूस करते हैं। सहरसा-समस्तीपुर के बीच चार बजे संध्या से लेकर पांच बजे सुबह तक एक भी रात्रि गाड़ी नहीं चलती, वहां भी रात्रि गाड़ी होनी चाहिए। हसनपुर रोड स्टेशन पर गाड़ी संख्या 2523 और 2524 जलपाईगुड़ी सुपरफास्ट

एक्सप्रेस का ठहराव हो। आज तक हम लोगों की बात नहीं सुनी गयी, इसलिए रेल मंत्री जा मुझे उम्मीद है कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगी।

इस निवेदन के साथ हम अपनी बात खत्म करते हैं।

***DR. KIRIT PREMJI BHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST):** Thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Railways.

Sir, these demands are for an amount of Rs. 496.01 crore for various works in the country. I would like to draw your kind attention regarding injustice to the State of Gujarat in every Budget and such demands also.

- Recently there was heavy rains in Gujarat and Ahmedabad also. There is demand to Railway tracks at several places. I propose to allocation of money and urgent restoration of track at earliest.
- Ahmedabad, Kalapur Railway Station is having heavy traffic as well as it is situated in a congested area. Hence, I repeat my demand to develop Sabarmati Railway Station as a major terminal Station from where many long route trains can be operated.
- I also demand official stoppage at Sabarmati Railway Station including Rajdhani Swarn Jayanti Express. It will facilitate many passengers of Ahmedabad city as well as Gandhinagar, the capital city of Gujarat.
- There are many other pending issues of Gujarat which can be sorted out.
- Sir, regarding allocation of Rs. 100 crores as being lead partner for Commonwealth Games, 2010 is good since it is a national pride, but due scrutiny should be done because there are many allegations on CWG Administration.

I would like to draw the attention of the Railway Minister to consider balanced allocation and development throughout the country and Gujarat also.

* Speech was laid on the Table.

SHRI RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you.

I rise to take part in the discussion on Supplementary Demands for Grants for expenditure of the Central Government on Railways for 2010-11. A demand of about Rs. 498.015 crore has been put forward in the Supplementary Budget. Miscellaneous expenditure of Rs. 100 crore would be for the Commonwealth Games, 2010. About Rs. 398.015 crore has been earmarked for some national projects and for certain out of turn works during 2010-11. Those are regarded as new services and new instruments of services. I have some observations which I want to put forward here.

The prime concern of the Railways is the safety and security of the passengers. The CAG Report also recommended that the safety related vacant posts should be filled up on priority. About 90,000 posts related to safety and security of passengers are lying vacant. This should be taken care of on priority basis.

On the status of railway recruitment, I would like to say that about two lakh vacant posts in the general category and also in the safety category have fallen vacant. These posts are lying vacant for long. But these posts are not being filled up. On the other hand, new trains are being introduced. The posts of drivers, guards, gangmen, etc. are lying vacant. So, work stress is there. That is an important human factor which causes railway accidents.

Special Recruitment Drive is a long-pending for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes is a long pending programme. What is its status? These days no recruitment is taking place. The victims are the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. The posts meant for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes, especially in "C" and "D" categories are not being filled up for a long time. Many a time, these posts are converted to general category. So, these aspects should be taken care of.



In this respect I want to say that in Niluwa, in our Eastern Railway, one Special Recruitment Drive was done in 1997 for posts meant for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. About 285 posts were there. A panel was prepared. Thereafter, there was a court case. The court case has been disposed of. But they are not giving them appointment. This should be taken care of. Those people should be given immediate appointment.

Let me now come to the quality of food to the passengers. This aspect should be taken care of. IRCTC is responsible for maintaining the quality of food supply in the Railway.

15.00 hrs.

But presently the right of the IRCTC has been snatched. A total of about 4,500 people are working in the IRCTC and their employment fate is uncertain. So, this should be taken care of. These people should not be discarded.... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, recently in my State two accidents took place. ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not disturb him. Let him speak.

... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : What is this? ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) ... *

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, I have not said any objectionable words. ... (*Interruptions*) But what is this? Sir, I want your protection. ... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

... (*Interruptions*)

* Not recorded.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

... (*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : The CBI investigation is going on. ...

(*Interruptions*) Already 13 people have been arrested. Who are those people? ...

(*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude. Please sit down.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please conclude.

Nothing is going on record.

(*Interruptions*) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. I have called Shrimati J. Helen Davidson.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go in record.

(*Interruptions*) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please sit down.

Nothing is going on record.

(*Interruptions*) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Please sit down. Shri Kalyan Banerjee, please sit down. You are a senior Member.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(*Interruptions*) ... *

* Not recorded.

MR. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please sit down.

... (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : रिकार्ड में कुछ नहीं जा रहा है। आप बैठ जाइए।

(*Interruptions*) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

... (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, please sit down. I am on my legs. Do not interrupt.

... (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair.

... (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

(*Interruptions*) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shrimati Helen Davidson, please speak.

... (*Interruptions*)

* Not recorded.

***श्री नारनभाई कछाड़िया (अमरेली) :** माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आज पूरे देश में और खासकर हमारे गुजरात में और मेरे चुनाव क्षेत्र अमरेली में आज अंग्रेजों के टाइम से जो मीटर गेज लगाये गये हैं, वही आज है। वहाँ आज भी ब्रॉडगेज की कोई सुविधा नहीं है। माननीय मंत्री जी आपका विभाग आगे की कोई कार्यवाही करने वाला या नहीं? मेरे ख्याल से खिजरीत से अमरेला और अमरेला से जूनागढ़ विभाग तक ब्रॉडगेज को मंजूरी मिल गई है। अगर मंजूरी दी गई है तो काम कब चालू होने वाला है। अगर मंजूरी नहीं दी गई तो वह मंजूरी आप देने वाले हैं या नहीं? आज अगर मैं बात करूँ तो हमारे क्षेत्र अमरेली को रेलवे की कोई सुविधा नहीं है। हमें यदि कहीं और जगह जाना है तो अहमदाबाद से ही ट्रेन मिलता है और दूसरी बात मेरे चुनाव क्षेत्र गारीयाघाट तालुका जो है वहाँ तो आज तक वहाँ लोगों ने रेलवे तो रेलवे, पटरी भी नहीं देखी, तो आज हम बोलते हैं कि मेरा भारत महान तो कहां है भारत महान। आज हम राष्ट्र मंडल खेलों में करोड़ों रुपया लगा देते हैं लेकिन लोगों की सुविधा शून्य है। हजारों गरीब परिवार और गरीब मजदूरों को सुविधा नहीं मिल रही और देश में गरीबों की संख्या में बढ़ोत्तरी होती जा रही है।

आज पूरे देश में और खासकर गुजरात में और मेरे चुनाव क्षेत्र अमरेली में जो रेलवे क्रासिंग है और उसका हाल जो आज है, ऐसा कहीं नहीं होगा। रेलवे क्रासिंग के आगे दोनों तरफ इतने बड़े गड्ढे पड़े हैं कि वाहन चल नहीं पाता और क्रासिंग पर बार-बार वाहन टकराने का खतरा होता है। पी.डब्ल्यू.डी. वाले बोलते हैं कि रेलवे की हद है कि वह रिपेयरिंग का काम नहीं करते और दूसरी बात मेरी यह है कि जबसे रेल की पटरी डाली गई है, उससे पहले किसानों को अपने खेत में जाने के लिए रास्ता है और साथ ही सड़क लगी है, उसे बंद करने का निर्णय लिया जाता है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो वर्षों पुराना किसानों को अपने ही खेत में जाने का रास्ता बंद हो जाता है। इस साल मेरे चुनाव क्षेत्र में किसान अपने खेत को बिना बीज बोये ही रह गये हैं। मैंने कोशिश करके सड़का का रास्ता खुलवाया है। आज देश के जल संसाधनों में बढ़ोत्तरी हुई है लेकिन हमारे वहाँ आज भी रेलें नहीं हैं। जो है वहीं की वहीं है और उसमें सुधार लाना चाहिए। सड़क को बड़ा करना चाहिये और जहां जरूरत है वहां आज भी अंडरब्रिज नहीं हैं और ओवरब्रिज भी नहीं हैं। उसमें सुविधा होनी चाहिए।

माननीय मंत्री जी राष्ट्र मंडल खेल की जरूरत नहीं है पर आम आदमी और गरीब आदमी की सुविधा के बारे में सोचना चाहिये । आपकी यूपीए सरकार के कांग्रेस के नेता ने कहा था कि मैं जितना राशि दिल्ली से भेजता हूँ लेकिन भारत के गांव में रहने वाले गरीब मजदूर तक पहुंचते पहुंचते 15 प्रतिशत रह जाती है । तो मेरा कहना है कि राष्ट्रमंडल का खेल तो दिल्ली में हो रहा है और उसमें करोड़ों रुपयों का खर्च किया और उसमें करोड़ों भ्रष्टाचार में चला गया फिर भी मेरा भारत महान ।

***श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांटा):** रेलवे हमारे देश के विकास की धरोहर है। वो देश के विकास की रेखा खींचती है। जहां-जहां से रेल गुजरती है वहां-वहां विकास उभरता है। बिना रेल के विकास अधूरा रहता है। जहां रेल का विकास नहीं हुआ वहीं आज भी अंधेरा है, बिना रेल कोई उद्योग भी नहीं आता।

आजादी के 64 साल बाद रेल का जितना विकास होना चाहिए वो नहीं हुआ है। आजादी के पहले का रेलवे का विकास और आजादी के बाद का विकास देखे तो अंग्रेजों द्वारा किया गया काम ज्यादा लगता है। ऐसा क्यों? और साथ में देश के सभी क्षेत्र में रेलवे का विकास समान रूप से होना चाहिए, ऐसा भी नहीं हुआ है। जो-जो रेल मंत्री आये हैं सबने अपने क्षेत्र और अपने राज्य को ज्यादा महत्व दिया है, जबकि हमारे साबरकांटा जैसे कई पिछड़े क्षेत्रों के साथ अन्याय हुआ है।

हमारा मतक्षेत्र साबरकांटा जो गुजरात और राजस्थान की सीमा पर है, जो बिछड़ा और पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आदिवासी, दलित, ओ.बी.सी. एवं लघुमती बाहुल्य वाला क्षेत्र है। आजादी के 64 साल बाद भी हमारे क्षेत्र में कोई विकास नहीं हुआ उसका कारण है रेलवे द्वारा अन्याय। केन्द्र सरकार जो पिछड़े क्षेत्र के विकास हेतु बी.आर.जी.एफ. ग्रांट देती है उसमें हमारे क्षेत्र को समाविष्ट किया गया है इस पर से आपको पता लग सकता है कि हम कितने बैकवर्ड है। आजादी के 64 साल बाद भी हमारे क्षेत्र से दिल्ली या बम्बई जाने का कोई सीधा रेल मार्ग नहीं है, हमें अहमदाबाद, मेहसाना या आबुरोड़ जाना पड़ता है जो काफी दूर है।

जब संसद में रेल बजट पेश होता है तो सभी सांसद अपने क्षेत्र के सुविधा हेतु मांग करने खड़े हो जाते हैं, हमें दो, हमें दो की गुहार सुनाई पड़ती है और लेवे मंत्री भी देती हूं बाबा देती हूं, बैठ जाओ का आश्वासन देती हैं। लेकिन आर्थिक मर्यादा की वजह से रेल मंत्री सभी की इच्छा पूरी नहीं कर सकती। निराशा प्राप्त होती है। मेरा नम्र सुझाव है कि टोल टैक्स के जरिए देश में पक्की सड़क की सुविधा का अच्छा विकास हुआ है। टोल टैक्स देने पर भी अच्छी सुविधा मिलने से लोग काफी खुश हैं। लोगों के समय का बचाव एवं अकरस्मात की दुर्घटनाओं में कमी आयी है। उसी तरह बी.ओ.टी. या पी.पी.पी. मोड पर या कोई अन्य उपाय द्वारा रेलवे का विकास किया जाए। आपने रेल का किराया नहीं बढ़ाया लेकिन सुविधा भी नहीं बढ़ी जो लोग मांग रहे हैं। आज लोगों को सुविधा की जरूरत है। यात्री उपकर लगाकर भी रेलवे मार्ग का विकास हो ये हमारी मांग है:-

* Speech was laid on the Table.

1. हमारे क्षेत्र में अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर रेलवे मार्ग का गेज परिवर्तन दो साल पहले मंजूर हो गया है। लेकिन बजट सपोटरी न होने के कारण काम शुरू नहीं हुआ है। काम चालू करने का तत्काल प्रावधान किया जाए।
2. शामलाजी-भोडासा स्टेशन को जोड़ा जाए, जो सिर्फ 22 कि.मी. का अंतर है। उससे दिल्ली से बम्बई जाने का एक नया रेल मार्ग मिलेगा जो 200 कि.मी. का कम अंतर वाला है एवं राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र के लोगों के लिए बहुत उपयोगी साबित होगा। रेलवे को अच्छा राजस्व मिलेगा।
3. हिम्मतनगर-खेडब्रह्मा रेलवे को अम्बाजी आबुरोड़ तक बढ़ाया जाए एवं उसका गेज परिवर्तन भी किया जाए।
4. अहमदाबाद-गांधीनगर ब्रॉडगेज रेलवे मार्ग उपलब्ध है। उसे प्रांतिज स्टेशन के साथ जोड़ा जाए जिससे अहमदाबाद-गांधीनगर से साबरकांठा एवं राजस्थान जाने के लिए कम अंतरवाला मार्ग उपलब्ध होगा। गांधीनगर और प्रांतीज के बीच सिर्फ 25 से 30 कि.मी. का अंतर फासला है।

इसी मांग के साथ रेलवे अनुदान मांग का समर्थन करता हूं।

SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am very much grateful to you for giving me an opportunity to speak on the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways), 2010-11....
(*Interruptions*)

Sir, I am also very much grateful to my leader Dr. Kalaignar M. Karunanidhi Avarikal for always pursuing the matters and the needs of my State with the Union Government for the speedy implementation of the railway projects all over the State of Tamil Nadu and also pursuing the matters to enhance the allocation of funds for various ongoing and pending projects of railways....
(*Interruptions*)

In this regard, I would like to say that I support the Government on this discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways) and I have some points to raise in the greater interest of the people of our State and my constituency. I urge upon the Government to allocate funds for the doubling of the railway line project between Madurai-Nagercoil and Thiruvananthapuram-Kanyakumari in the forthcoming Budget.

Sir, you are aware that Kanyakumari, the southern-most point of India, is one of the most important tourist spots as well as pilgrimage centres of our nation. More than twenty lakh tourists including foreigners from all over the world and India are visiting Kanyakumari, which is being developed as one of the very important tourist destinations. But transportation has become an inconvenience to the passengers because of not having proper development of the infrastructure facilities in the railway stations of my Kanyakumari constituency, particularly not having the double-line between Thiruvananthapuram-Kanyakumari and Madurai-Nagercoil sections.

The reconnaissance engineering-cum-traffic survey for doubling of track between Thiruvananthapuram Central and Kanyakumari was sanctioned by the Railway Board. Accordingly, a survey was undertaken and the report was sent to

the Railway Board on 31.7.2009. It is reported by the Southern Railway that the Railway Board on 01.12.2009 had decided to shelve this proposal for the present.

Hence, I would request the hon. Railway Minister to kindly consider this proposal for the speedy implementation of the railway project of doubling the line between Thiruvananthapuram and Kanyakumari.

During the past years, the Indian Railways in different phases announced doubling between Chennai Egmore and Madurai. But beyond Madurai, the fate of doubling is not known. Though the Southern Railway had endorsed and acknowledged that the Chennai Egmore-Nagercoil stretch is the highest revenue earning sector of the Southern Railway, the Indian Railways has not come out with any plan to make the Madurai-Nagercoil and Vanchi Maniyachi-Tutucorin stretches become double lines. Moreover, these stretches are highly saturated single line sections with a line capacity of 103.8 per cent as on 2008-09. I, therefore, request the hon. Minister to take necessary steps on war footing to make the Madurai-Nagercoil section a double line.

Doubling with electrification is essential from Chengalput to Dindigul, Madurai to Kanyakumari, Vanchi Maniyachi to Tutucorin to reduce traffic. A target of 800 kms. has been fixed for gauge conversion in 2010-11 including the following sections of Tamil Nadu namely, Tirunelveli-Tenkasi of Quilon-Tiruchendur and Tenkasi-Virudhunagar, Mayiladuturai-Thiruvarur of Mayiladuturai-Karaikudi and Dindigul-Palani of Dindigul-Pollachi-Palakkad. I request the Railway Ministry to take up the gauge conversion work of Tiruvannamalai-Katpadi-Villupuram section also.

Sir, in 2008-09 Railway Budget, the Railway Ministry had announced a survey for a new broad gauge line connecting Karaikudi and Kanyakumari via Ramanathapuram and Tutucorin along the East Coast. Subsequently the Ministry invited bids for the survey. I, therefore, request that the project should be taken up immediately by providing sufficient funds for the same.

Then, the electrification work of Trivandrum-Kanyakumari section has been sanctioned at a cost of Rs. 5,238.80 lakh. I request the Minister to speed up this work and complete it at the earliest.

The Bangalore-Nagercoil Express (6537/6538) announced in the 2010-11 Budget as a weekly train should be made as a daily or tri-weekly Express with the timings of its arrival in Bangalore and Nagercoil by 10.30 a.m. in both directions to facilitate the public of both Karnataka and Tamil Nadu.

Coimbatore Junction is the second highest revenue generating junction for the Southern Railway accounting to almost 50 per cent of the Salem Division's income. There is a longstanding demand for introduction of a new train between Coimbatore and Bangalore. So, I would request that the same may be introduced soon.

Then, sufficient funds should be allotted for the development of infrastructure facilities at Nagercoil Town, Kanyakumari and Tutucorin Railway Stations.

Sir, all the unmanned Railway Crossings in our country should be manned, equipped and persons should be deployed in order to avoid accidents. Many accidents had occurred at unmanned Railway Crossings in the past. So, if we deploy people at all these unmanned Railway Crossings, we will be able to reduce accidents in future.

Sufficient RPF personnel should be deployed in all the Railway Stations in India where more than 1,000 passengers come and go. Also, proper security should be given in all the trains in order to prevent criminal activities.

With these words, I conclude.

***श्री देवजी एम. पटेल (जालौर) :** उत्तर पश्चिम रेलवे, जालोर-सिरोही जिले में रेलवे सम्बन्धी समस्याएं निम्न प्रकार:-

1. भीलड़ी-समदड़ी पैसेन्जर रेल सेवा जल्दी से जल्दी शुरू की जाये, ताकि जालोर-सिरोही जिले में भ्रमण करने वाले पर्यटकों के लिए सुविधा उपलब्ध हो सके, जिससे रेलवे विभाग को ग्रीष्मकाल में ही करोड़ों रुपये की आय होगी । क्योंकि ग्रीष्मावकाश में लोग पर्यटक स्थलों का भ्रमण करने के लिए खुब सारे लोग निकलते हैं ।
2. राजस्थान प्रदेश के बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर जिलों के लोग अपने व्यवसाय के लिए गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, तमिलनाडु, बंगाल इत्यादि प्रांतों में रहते हैं । इनका राजस्थान आना-जाना रहता है परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है । इसलिए वर्तमान में जालोर एवं पालनपुर सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए ।
3. बाड़मेर-जैसलमेर-जालौर जिलों के भूगर्भ में तेल, गैस एवं कोयले का अपार भंडार मिलने से पश्चिमी राजस्थान के उक्त जिलों में उद्योग धंधों एवं राष्ट्रीय-अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार का भविष्य उज्ज्वल है, जैसलमेर से कांडला तक नई रेल लाईन बिछाने से पश्चिमी राजस्थान का अधिकांश भाग गुजरात के प्रमुख शहर एवं सौराष्ट्र क्षेत्र रेल सेवा से जुड़ जाएगा ।
4. भीलड़ी रेलवे लाईन को सिरोही वाया आबूरोड होते हुए जालोर को जोड़ा जाए । ताकि गुजरात के पर्यटक एवं श्रद्धालु भक्त लोगों के लिए सुविधा उपलब्ध हो सके ।
5. सांचौर को रेलवे से जोड़ने के लिए जैसलमेर, बाड़मेर वाया गांधव, सांचौर, कांडला को जोड़ा जाए । जिससे पश्चिमी राजस्थान के व्यापारी, मजदूर एवं अन्य पर्यटकों के लिए आवागमन सुविधाजनक रहेगा ।
6. प्रवासियों एवं पर्यटकों, व्यापारियों की सुविधानुसार सांचौर में रेलवे आरक्षण केन्द्र अनिवार्य रूप से खोला जाए, ताकि बाड़मेर-जैसलमेर-जालौर जिलों के भूगर्भ में तेल, गैस एवं कोयले का अपार भंडार मिलने से पश्चिमी राजस्थान के जिलों में उद्योग धंधों एवं राष्ट्रीय-अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार करने के लिए आने वाले लोगों की सुविधाजनक रहे ।
7. भीनमाल में रेलवे स्टेशन के पास शहर की आवा-गमन को देखते हुए रेलवे क्रॉसिंग के लिए अण्डर ग्राउंड पुलिये का निर्माण करवाना जनहितकारी रहेगा ।

*Speech was laid on the Table.

8. सिरोही जिले में पिण्डवाड़ा व सरूपगंज शहर में लोगों के भारी आवा-गमन को देखते हुए रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनवाना अनिवार्य है । क्योंकि पूर्व में भी रेलवे क्रॉसिंग पर अनहोनी घटनाएं हो चुकी हैं । इसलिए उक्त शहरों के लोगों के आवागमन के सुविधानुसार रहेगा ।

अतः सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि उत्तर पश्चिम रेलवे को सुचारु रूप से विकसित करने के लिए ध्यानाकृष्ण करने का कष्ट करें ।

* SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR): Sir, our Railway's play a major role in the development of the country. Almost every town in Tamil Nadu in the southern part of the country is significant in one way or the other by virtue of its being either an industrial town or a pilgrim town or a place of tourist importance. Every town in Tamil Nadu gets linked with other parts of India only by the Railways. Hence, there is an imperative need to take up several new railway projects in Tamil Nadu. In the past it was announced that new railway lines will be laid between Erode and Palani and between Erode and Mysore. But those schemes have not been taken up all these years. It is rather paining and disappointing. Hence I urge upon the Railway Ministry to pay special attention to fulfill all its promises.

Tiruppur town in Tamil Nadu is famous for the knitting industry. Thousands of people come to this place on business from several parts of the State and from different parts of the country, but Tiruppur Railway Station, which needs to be improved, could not meet the needs of the passengers. Hence I urge upon the Railway Ministry to include Tiruppur Railway Station under the Adarsh Programme to upgrade it to a World class station, as Tiruppur industrial town earns hundreds of crores of foreign exchange. Two wheeler parking slot in Tiruppur Railway Station has not been entrusted with anyone on contract. Auction for the same has not been done. I urge upon the Railway Ministry to take suitable action to stop certain people continuing by circumventing the law. A new Computerized Advance Railway Reservation Centre may be operated in Tiruppur North Bus Stand. The industrialists of Tiruppur town have also come forward to extend their cooperation to the Railways to make Tiruppur Station a World class station. Hence I urge upon the Railway Ministry to facilitate a delegation led by the local MP to meet the Board officials concerned in this regard.

* English translation of the Speech laid on the Table originally in Tamil

Tiruppur town is the capital of the newly carved out Tiruppur District. Thousands of traveling public find it difficult to go to major towns for want of exclusive trains originating from Tiruppur. Hence I request the Railway Minister to introduce a new Express Train between Chennai and Tiruppur. There is an apprehension in the minds of the local people that certain Railway officials in collusion with private bus operators are shelving the plan to operate additional passenger train service between Salem and Coimbatore. So, the Railways must initiate steps to run frequent train service between Salem and Coimbatore via Erode and Tiruppur. You may also kindly introduce a new train between Tiruppur and Tiruchendur via Erode, Karur, Madurai and Tirunelveli.

The operation of passenger train between Coimbatore and Mettupalayam is often stopped causing great inconvenience to the general public. The people are greatly agitated about it. Hence immediate steps must be taken to operate this train service. First Class Non-A/c compartment was available in Cheran Express Train running between Chennai and Coimbatore. Considering the public demand, this compartment may be attached again. Urging upon the Railway authorities to arrange for grievance redressal meetings for the rail users in Tiruppur, Uthukuli, Ingur and Perundurai that come under my constituency, let me conclude.

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** On behalf of AIADMK Party and on behalf of my Constituency people, I put forth my views on the Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways for the year 2010-2011.

In my Trichirapalli Constituency, Sri Ranganatha Temple is a famous and major pilgrim centre and has one of the largest temple complex in India. It also attracts a mass of devotees and visitors from all over the world. To facilitate the people from in and outside the country, the present status of the Railway Station is to be upgraded. The basic amenities provided at present in the Railway Station is not enough to cater to the needs of pilgrims alighting at Sri Ranganatha Temple. The basic amenities upgradation of present platform, proper drinking water facility and toilet facilities should be provided with modern facilities. Pudukottai, a major District Headquarters in my Parliamentary Constituency in Tamil Nadu is having more than 15 lakh population. This district is the most backward district in Tamil Nadu and people of this district are traveling to adjacent districts for job opportunities. Their mode of travel is train. The present basic amenities provided at Pudukottai Railway Station is not sufficient to meet their demands. I appeal through this House to announce Pudukottai Railway Station as *Adharsh* Railway Station and to allocate funds in the current Budget itself.

Sri Ranganatha Temple railway line divides the city into two parts. The moving traffic is facing very difficult to cross the railway line from Singaperumal Koil Street to Government Boy's Higher Secondary School. There is a long pending demand for construction of ROB at this Railway gage. The Government should come forward to allocate necessary finances for the construction of ROB at this Railway gate. At present one ROB is sanctioned in between Aristo Hotel Rountana to Edamalaipati Pudur over bridge and Rs. 25.14 crore financial allocation have already been set aside for the construction of ROB. Till now the tender for the construction is not finalized. I request the Government to speed up the work and to complete at an early date.

* Speech was laid on the Table.

In the National Highways (NH 210) in between Trichi and Pudukottai near Rasa Vayal level crossing is very traffic congested area and needs Railway Over Bridget to ease the congestion. I request the Hon'ble Minister to consider my demand and necessary sanction may be accorded for the said ROB in the current Budget itself. Likewise, the demand for construction of ROB in Manjathidal Railway station at Trichirappali which is to be considered on priority basis.

'Rock Fort Express' which is called as 'Malai Kottai' Express in Tamil Nadu was originally plying between Trichirapalli-Chennai-Trichirapalli (Train No. 6178/6177) for decades. People from Trichirapalli and nearby Pudukottai Districts are benefitted by this train. Due to gauge conversion on the main line and lack of train connectivity from Thanjavur to Chennai, the train was first extended up to Thanjavur in July, 2000 and later on to Kumbakonam in September, 2004. Now the gauge conversion have been completed on the main line and Thanjavur and Chennai are connected by various trains. After restoration of train connectivity on main line, the Rock Fort Express extended up to Kumbakonam is to be resumed from Trichirapalli to Chennai. Due to the extension of Rock Fort Express, the people of Trichirapalli and Pudukottai are unable to get reservation. On behalf of people of my Parliament Constituency, I appeal to the Government through this House to resume the operations of Rock Fort Express from Trichi-Chennai-Trichi.

NEW LINE:

There is a need for new railway line from Thanjavur to Puddukottai *via* Gandarvakottai. Gandarvakottai is one of the Assembly segment and one among the Taluk Headquarters.

There is a long pending demand for the stoppage of Train No. 2635-2636 (Vaigai Express) at the famous pilgrim centre Sri Rangam. Lot of pilgrims from northern parts of our country are use to come to Rameswaram in Tamil Nadu. Likewise lot of pilgrims are leaving for Varanasi and Bhuvanesar from south.

The number of pilgrims from Pudukottai and adjacent places to Varanasi are on the increase. There is a demand for stoppage of Train No. 4259-4260 and 8495-8496 passing through Pudukottai. I request the Ministry of Railways to consider the demands of the people and do the needful at an early date.

NEW STOPPING:

All the express trains passing through Golden Rock railway station are not stopping resulting in huge inconvenience to the public who are traveling from Golden Rock to some other places. I request the Hon'ble Railway Minister to order for a stoppage of all trains to stop at Golden Rock.

In order to ease the passenger traffic from Trichirapalli, I request the Government for introduction of new trains from Trichi to Kanyakumari, Trichi to Chennai, Trichi to Bangalore at nigh hours from Pudukottai to Chennai in day time.

The Railway Workshop at Golden Rock, Trichi may be upgraded as Railway Coach Manufacturing Factory as ICF, Perambur at Chennai.

***SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** I would like to draw the attention of the Government through this august House regarding the urgent need for the modernization of the Railway Junction in Coimbatore, one for the industrial city that handles thirty express trains and ten passenger trains with the arrival and departure of about forty thousand passengers every day. But adequate passenger amenities are not there. As the platforms are at a high rise area, passengers have to use a tunnel like underground sub-way and climb up the stairs to reach the platforms. Great inconvenience is caused to the aged and incapacitated. So, there is an urgent need to provide escalators there. In front of the Railway Station, due to heavy traffic, passengers are unable to reach the junction by crossing the road. So, foot over bridge in front of the junction is very much needed. Washroom facilities are also insufficient. Hence, the toilets in the stationed trains are used by the public making the Coimbatore Railway Junction a dirty junction. Only at 4 places, drinking water facility has been provided for the entire junction. It is apprehended that this willful neglect may be to benefit the bottled-water sellers there who sell at least five thousand bottles of water a day. It is also reported in the newspapers that supplied water is not processed or treated properly and hygienically. This may give rise to sudden outburst of water-borne diseases on an epidemic scale as people from several towns and cities across the country through this Railway Station. IRCTC canteens are not functioning properly. I request you to allot these shops to private vendors in Chennai. Required number of retiring rooms are not there forcing the traveling public to use platforms as open dormitory. Automatic platform ticket vending machines are to be installed. Hence, I urge upon the Government to direct the Ministry of Railways to ensure the basic amenities in Coimbatore Railway Station.



* Speech was laid on the Table.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Deputy Speaker, Sir, as I have a very short time at my disposal, I will confine my observations to issues relating to my State and I would make few suggestions to the Government.

At the outset, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that in the Budget Session, the Railways had projected some amount for construction of certain new railway lines in the State of Orissa and the House voted those demands. But I am sorry to mention here that the Railway Board has written a letter to the East Coast Zonal Railway.

I quote:

“The Railway Board has directed Rail Vikas Nigam Limited for bankability study for arranging finance from private sources.”

Sir, a sum of Rs.120 crore has been voted for Khurda-Bolangir rail link in the State of Orissa. The hon. House voted for it. I am sorry to say, how can the Rail  Board prevail upon the decision of this House. The House has voted for this Demand of Rs.120 crore for construction of Khurda-Bolangir rail link in Orissa and it seems the Railway Board thinks that it is superior to this august House and they have written it.

Sir, I would like to impress upon the hon. Minister, Shri Muniappa, who is a very senior parliamentarian. He knows the difficulties of a State Government. It is also in the interest of the State where he comes from as far as Railways is concerned. How can it happen?

The hon. Law Minister is present here, he is a very learned person and I must admire him. But this should be studied. How can it be done on the instructions of the Railway Board? This is the paper I have got from a very reliable source. I would request the hon. Minister to try to make an observation on this point while replying to the debate.

Another issue is with regard to construction of Haridaspur-Paradip new broad-gauge line in the State of Orissa. It connects Cuttack-Paradip and

Haridaspur-Paradip major ports. This is a line for Paradip Port to ease the congestion there in the port.

I would just like to quote another thing from the note which has been provided to me:

“The project being executed on PPP mode consisting of ten parties, Government of Orissa, Rail Vikas Nigam Ltd, Paradip Port Trust, Rungta Mines Ltd., Essar Mining and Industries, Jindal Steel, Steel Authority of India, to expedite the land acquisition and keeping the viability of the project, the State Government and the RBNL Authority has decided to pay ex-gratia to the land losers for which a committee has been formed for finalization. A reference on this survey has been made to Railway Board for payment of ex-gratia.”

This decision has been pending for now but I am told that it has been pending for a period of one year. I would request the hon. Minister to look into this to make the required payment of ex-gratia as recommended.

There are many new lines and I have many things to speak, but since the time at my disposal is very limited, I will not take much time of the House. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that we have been writing letters as Members of Parliament but no reply is coming. That is also a problem for us.

Mr. Deputy-Speaker Sir, with God's blessings, with the blessings of my people and my Leader, I have been here for a long time and I have never seen such a callous attitude on the part of the Ministers of Railway. I would request the hon. Minister to give in writing if something is not feasible. If that is the reason, we should get a reply too.

Sir, when Mr. Nitish Kumar was the Railway Minister, Bhadrak Railway Station was declared a modern railway station in East Coast Railways.



I have been writing so many letters on that subject. There was also a meeting in the presence of the hon. Chief Minister of Orissa. But I am sorry that that decision has not yet been implemented. So, I would request Muniappa *ji* – you are very good friend of mine; we have been here since 1971 – to please help me in this regard.

There are many other issues but I would not like to prolong my speech. With these words, I again thank you, and also support the Supplementary Demands for Grants (Railways).

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): I express my views on Supplementary Budget of Railways. The Railway Department is very important in giving employment opportunities and also conveyance for public.

The financial provisions for various works of railways are inevitable. Tamil Nadu is lagging behind in the development of railway network in the country and adequate attention is not given to the State by the Railways.

Various Railway Works in gauge conversion, doubling, electrification and new lines pertaining to the State are running much behind schedule due to inadequate fund allocation and cost escalation.

One of the important projects is doubling and electrification of Madurai to Tirunelveli, Tirunelveli to Tuticorin and Tirunelveli to Kanyakumari. Our Tirunelveli, Tuticorin and Madurai, Virudhunagar and Nagercoil area are accessing more potential for revenue earnings to railway department.

A halting station at Kavalkinaru Station is badly needed by the people from that area. It is surveyed and it is announced that it is having more potential to establish Station at Kavalkinaru which is situated southern most area of my constituency. The ISRO at Kavalkinaru, Schools and Colleges, very big flower market, Koodankulam Atomic Energy Plant which are situated near this railway station. So, I bring it to the attention of our honourable minister to speed up the work of railways station at Kavalkinaru near Valloor.

In the Railway department, recruitment in various sections is going on. The rural unemployed people should be given more opportunities to work in railways.

Gauge Conversion work from Tenhasi to Tirunelveli is progressing very slowly. It must be expedited by railway department. Highway over bridge at Kulavanikarpuram and Thalcharnallur of Tirunelveli town is a long pending request of our people.

The Railway Station of Nanguneri is very badly maintained and managed. The link road to the station is dilapidated. There is no provision for better toilet facilities - are more inconvenient for the public during night time. Computerization of issuing tickets and other electronic facilities are also needed in the Nanguneri Station. The construction work of Panagudi and Nanguneri Stations must be completed expeditiously.

The Bangalore and Nagercoil Express, Chendur Express plying through Tirunelveli, should be operated regularly or it may be at least 5 days in a week.

15.22 hrs

(Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

***श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद):** महोदय, रेलवे के अनुदान की पूरक मांगों पर हो रही चर्चा में मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान महाराष्ट्र राज्य के मराठवाड़ा रीजन में वर्षों से लम्बित मांगों की ओर दिलाना चाहता हूँ। इस संबंध में मैंने माननीय मंत्री जी को 24 जून, 2010 को एक ज्ञापन दिया था और मंत्री जी ने हमें आश्वासन भी दिया था कि हम इसे पूरा करेंगे। परन्तु इस पूरक मांगों में हमारी कोई भी मांग शामिल नहीं है। पुनः मैं अपनी मांग को मंत्री जी के समक्ष रखता हूँ, क्योंकि मराठवाड़ा क्षेत्र रेलवे के मामले में सबसे पिछड़ा इलाका है और कोई भी इस ओर ध्यान नहीं देता है। मेरी मांग है कि -

1. रोटगांव से जुंताम्बा के बीच नई लाइन का सर्वे तुरंत कराया जाना चाहिए। यह सिर्फ 32 किलोमीटर की नई लाइन है, जो मराठवाड़ा पश्चिम और महाराष्ट्र के अन्य भागों को जोड़ेगा।
2. जालना से खामगांव के बीच नई लाइन का सर्वे तुरंत शुरू किया जाना चाहिए।
3. शोलापुर-जलगांव का सर्वे जो शोलापुर-तुलजापुर-उसमानाबाद-बीड़-पैठन- शम्भाजी नगर (औरंगाबाद)-सिल्लोड़-अजंता-जलगांव से हो कर गुजरती है। इसका काम तुरंत खत्म करने के लिए आवश्यक निधि की व्यवस्था करें। साथ ही मेरा निवेदन है कि इसका काम अब तक शुरू नहीं हो पाया है, उसे शुरू करने के लिए सम्बंधित अधिकारी को एक निर्देश जारी करें।
3. हमारी एक बहुत पुरानी मांग रही है कि पुंताम्बा-मनमाड वाया शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) के सर्वे का काम शुरू कराया जाए, लेकिन अभी तक इस विषय पर कोई सुनवाई नहीं हुई है। कृपया इस लाइन के सर्वे का काम तुरंत शुरू कराया जाए।
4. सिकंदराबाद से अजमेर के बीच ट्रेन नम्बर 0778-A सप्ताह में एक बार चलती है, इसे रेलवे ने बंद करने की घोषणा कर रखी है। इसे बंद नहीं किया जाए, क्योंकि यह बहुत ही उपयोगी रेल सैक्शन है और रेलवे इस लाइन पर घाटे में नहीं है।
5. नागपुर-मुम्बई-नागपुर के बीच जो नंदीग्राम एक्सप्रेस चलती है, इसकी कैपेसिटी कम है और यात्रियों की संख्या ज्यादा है। हमारा निवेदन है कि इसमें तीन स्लीपर कोचेज और चार जनरल कोचेज तुरंत लगवाए जाएं ताकि ज्यादा से ज्यादा यात्री इस ट्रेन का उपयोग कर सकें।
6. वर्तमान में अकोला-मुम्बई-अकोला के बीच कोई भी ट्रेन सर्विस नहीं है। यात्रियों को आस-पास के क्षेत्र में जाना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि अकोला-मुम्बई-अकोला के बीच एक ट्रेन सर्विस तुरंत शुरू की जाए।
7. मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) और मुम्बई के बीच एक जनशताब्दी एक्सप्रेस (2071/2072) पिछले दो सालों से चल रही है। इस ट्रेन का एक स्टोपेज लातूर और एक स्टोपेज रोटगांव में होना बहुत

जरूरी है, क्योंकि यह मुम्बई के लिए एक अच्छी ट्रेन है और लातूर और रोटेटगांव के लोग इससे वंचित हैं। यहां तुरंत इस ट्रेन का स्टोपेज बनाया जाए। साथ ही साथ इस ट्रेन की कैपेसिटी बढ़ाने के लिए कम से कम तीन कोचेज अवश्य लगाना चाहिए। आशा है कि माननीय मंत्री जी इस काम को तुरंत कर देंगी।

8. सिकंदराबाद-बीकानेर-सिकंदराबाद के बीच एक ट्रेन नम्बर 7036 चलती है। इस ट्रेन का मार्ग थोड़ा परिवर्तित करके वाया नांदेड़-शम्भाजीनगर (औरंगाबाद)-मनमाड चलाना चाहिए, ताकि नांदेड़ शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) और मनमाड के यात्री भी इस ट्रेन की सुविधा ले सकें। अभी यह ट्रेन सिकंदराबाद-अदिलाबाद-जलगांव के रास्ते चलती है।

9. पुरना-पटना-पुरना ट्रेन संख्या 7610 को विस्तारित करके मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) तक करना चाहिए, ताकि यहां के यात्री भी इस ट्रेन की सुविधा ले सकें।

10. ट्रेन संख्या 6593 जो नांदेड़-दादर-नांदेड़ चलती है, उसे सप्ताह में तीन दिन मेरे संसदीय क्षेत्र शम्भाजीनगर (औरंगाबाद) से शुरू करना चाहिए और सप्ताह में चार दिन नांदेड़ से शुरू करना चाहिए ताकि दोनों स्थान के लोगों को इस ट्रेन की सुविधा मिल सके।

11. रेलवे ने ट्रेन संख्या 0736 नांदेड़-दादर-नांदेड़ को बंद करने का निर्णय लिया था। इसका क्या कारण है, मैं यह जानना चाहता हूं? जबकि इस ट्रेन से काफी लोग लाभांवित हो रहे हैं। इस ट्रेन को किसी भी हालत में बंद नहीं होने देना चाहिए, यह मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं। इसके बंद होने से उग्र आंदोलन भी हो सकता है।

वैसे तो मराठवाड़ा में रेलवे की अनगिनत समस्याएं हैं, परन्तु मैं माननीय मंत्री जी से सिर्फ इतना ही मांगे करता हूं। अंत में मैं कहना चाहता हूं कि नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे (मुम्बई) से जोड़ा जाए।

***SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER):** First of all, I want to express my sincere thanks to Hon'ble Sister Ku. Mamata ji for considering my request to provide the infrastructure facilities for the development work of Goods Shed Loading-Unloading Bay at Jalgaon Station, Central Railway, Maharashtra State. This development will resolve the major problems of the approach up to the rack point and it will be easier for the helpers and the loaders-unloaders to handle the material at rack point. At the same time, I had requested to provide the necessary roof-shed and the drinking water facilities with sufficient lighting arrangements in the night for the porters and helpers workings at rack point for twenty four hours, as in the extreme weather conditions round the year at Jalgaon, these helpers and porters have to carry out their work of loading-unloading.

I wanted to bring to the kind notice of Hon'ble Railway Minister that the trains running in the directions of Mumbai, Pune and Ahmedabad from Howrah are running 8-10 hours late from their scheduled time for the last 40-50 days. Because of these late running trains having stoppage at the stations like Nandura, facing lot of inconvenience and difficult situation for the daily travelers, servicemen, businessmen and specially students from the different discipline on either directions of the route from Akola to Bhusawal and vice versa. I request the Hon'ble Minister to please provide stoppage at Nandura (Buldhana District, Maharashtra) and Thane Stations for the trains running in the directions from Nagpur to Mumbai and from Mumbai to Nagpur till the situation will be back on the normal running for the trains from Howrah.

Railway authorities are not keen on providing the racks for transportation of fertilizers in time bound period resulting in huge losses to the agriculture produce. This proves that the authority is only working on the Economic Viability and not considering the other aspect of Social Responsibility. These two considerations have mentioned in the recent Railway Budget 2010-2011.

* Speech was laid on the Table.

Once again I put forward my demands and request through Hon'ble august House to envisage the matter. The followings are some important issues to be taken care of in due course of time and I am sure Hon'ble Madam will certainly help to resolve these issues.

1. To attack one 3AC, Two-Sleeper and Two-General class coaches from Bhusawal to Amravati-Mumbai Express (2111-2112). To provide stoppage at Nandura and Thane.
2. To provide stoppage at Nanudra and Thane stations for the trains running from Nagpur and Amravati towards Mumbai and back.
3. Bhusawal-Mumbai Passenger (353-354) which was earlier running and closed the operation by the authority should be immediately put in to operation.
4. Please provide stoppage at stations for respective trains as specified below. Malkapur for Nagpur-Pune Superfast and Gitanjali Express. Raver for Kamayani and Patna-Pune Express.
5. To provide New Jan-Sadharan starting from Bhusawal during day time (starting at about 8.00 AM) for traveling of ladies alone to Mumbai with children, the long standing demands of the civilians of Jalgaon District.
6. To issue new licenses and registered coolies on the crowded stations as the number of coolies has reduced because some senior coolies have been promoted in the Railway Service on Gang Man post in the last Budget 2008-2009.
7. To provide the air conditioned cargo station at Savda and Raver (the largest growers and suppliers of Banana towns in Jalgaon District of Maharashtra State in the country) for faster transportation of highly perishable and the cheapest fruit, Banana.
8. To improve Railway connectivity and infrastructure development, based on the two consideration as stated in the face of the Budget, the conversion of Pachora-Jamner Narrow Gauge to Broad Gauge with

extension up to Malkapur via Bodwad-Nadgaon (the home town of our Honourable President of India, Smt. Pratibhatai Patil).

9. To speed up the survey for the New Railway Line connectivity from Solapur to Jalgaon via Ajantha Caves, to promote the tourist activity and save long running distance.
10. As the local trains frequency increased for Mumbai, Pune to Lonavala local trains frequency should be increased as these trains are passing through all the industrial belt, lot of daily travels specially for Mahila travels for working purpose.
11. As the number of air conditioned wagons are going to be increased, as declared in the recent Railway Budget for transportation of Fruits and Vegetables, the activity of building the new Wagons should be placed near area of Bhusawal Divisional office in the State of Maharashtra, as ample of Governments Railway's own land is available in the vicinity of Bhusawal.
12. Also to consider the Helper-Vendor working for railway's canteen and serving the passengers since long, for Railway service under Group IV category on the same basis as considered for Registered Coolie and for the Commission Vendors in the year 2001.
13. To avoid at all stations sale of food items which are banned and still regularly supplied and sold on the stations with the blessings of the Railway authorities working for the concerned with RPF and GRP staff.
14. To start New Rajdhani Express on the route New Delhi-Gwalior-Bhopal-Itarsi-Bhusawal-Manmad-Mumbai or Nanded.

*SHRI SUBHASH BAPURAO WANKHEDE (HINGOLI): Mr Deputy Speaker, Sir, I rise to speak on Supplementary Demands for Grants in respect of Railways. Representatives of people from Maharashtra have demanded some railway lines for the State. However, these railway lines are pending for several years. 27 projects pertaining to gauge conversion, doubling, new railway lines are pending with the Railways for several years. Even though these projects have been pursued by MPs belonging to all parties, these projects have not been taken up. Even funds have not been made available for these projects. All these projects which include new railway lines are pending despite demand made by public representatives of Maharashtra.

Mr Deputy Speaker Sir, out of 27 projects, survey has been completed in respect of only 5 projects which include Parali-Vaijnath, Nanded Vardha-Pusad, Shendva Pune-Nasik, Gadchiroti etc. Despite pursuing these projects by MPs, these projects have been considered or any financial provision made for these projects by Hon. Railway Minister so far.

Sir, I would like to know for how long Maharashtra is going to be deprived from development on account of these projects. Since independence Maharashtra has elected large number of representatives in this House. But the Central Government has constantly neglected Maharashtra.

Deputy Speaker Sir, the Chief Minister of Maharashtra has written several letters to Railway Ministry on 8.2.2007, 16.11.2007, 6.2.2008, 1.4.2008, 2.12.2008. But I am sorry to say that Railway Ministry has not taken into account even requests made by Maharashtra Government.

Sir, the public representatives and Maharashtra Government has requested from time to time to include Nanded division in Central Railways. But the Central Government has neglected this demand.

*English translation of the Speech originally delivered in Marathi.

Sir, in States like Bihar, UP, West Bengal, number of trains are more than capacity of railway lines which is causing accidents and loss of life. But in Maharashtra there is less number of railway lines. I would like to point this out with regret.

Sir, taking into account demand of various agitating action committees, Maharashtra Government has written letters on 23.11.2002, 4.2.2004, 27.1.2005 and on various occasions to Central Government, yet the Central Government has neglected these demands.

Sir, Vardha railway line of 270 kms involving cost of Rs 3 crore is pending with the Government for a long time. Yet it has not been considered favourably by the Government. Sir, similarly on Yeotmal land leveling project, no action has been taken by the Government as yet.

Sir, Jalna, Khamgaon line is still pending. Shegaon, Malkapur-Chikhali railway line of 80 kms and Jalana Khamgaon-Shegaon railway line of 160 kms are important projects to connect Shegaon. Yet these railway lines have not yet been completed. I request Hon. Minister to complete these railway projects at the earliest.

Sir, Mahalaxmi Temple in Kolhapur is well known. It is an important town now well known because of Tejaswini Sawant. It needs to be connected to Konkan Railway. I request you to take up this project costing 255 crores of rupees.

Sir, Nanded-Adilabad project involving cost of Rs 300 crore is under the consideration of Railway Board. How long this and other projects of Maharashtra are going to be kept pending, I would like to know. There is no budgetary provision for these projects.

In Nanded Division more than thousand posts are lying vacant in mechanical and other departments. These posts should be filled up.

MR CHAIRMAN: Whatever you are saying is not going on record.

*(Interruptions) ... **

* Not recorded.

***SHRI MOHAN JENA (JAJPUR):** I would like to ventilate my views on discussions and voting on Supplementary Demands for Grants (Railways)- 2010-11.

The Railways plays a vital role in the development of a nation in comparison to the other sectors. The wheel of railways symbolizes progress and development. It is also known as wheel of progress and change. It keeps the entire nation united. So, the role of railways is national integration and communication is unparalleled.

Railway lines keeps a nation alive just as veins and arteries functions in human body. Deprivation of blood supply to any part of human body would lead to paralysis. Similarly, if any part of the country is deprived of railway network, it will also lead to serious maladies.

Now, I want to focus on other aspects of our country. Ours is a democratic set up and our constitutional makers unanimously adopted a federal structure for our country. Our country is federal in structure and unitary in spirit. So, according to this theory every member state of this federal structure is a separate entity having distinct socio-economic problem. So, in a federal structure every member state should get fair and equal treatment from the Centre. I would like to ask here, whether the Union Government after 63 years of Independence, irrespective of party in power is implementing the true federal democratic spirit of our Constitution? It is time to pause and review our past performance whether we have dispensed justice to every part of the country.

In the history of modern independent India, barring a decade or two, we have not witnessed a Railway Minister with a pan-Indian perspective. Occupants of this coveted post have been driven more by parochial dreams. Such mindset would be a setback if we want to project India in the global for a as a formidable nation. Thus, in a federal country like ours, our perspective should be equitable growth graph for every state and region.

* Speech was laid on the Table.

An ideal democratic Government should shun a metro-centric, pro-elite approach and should adopt an equitable approach to bring development to the doorstep of each hamlet. When Delhi and Palli (any remote village) receive the same treatment from the Union Government, then only a new vibrant India will emerge.

Against this backdrop, I would like to highlight the plight of Odisha, with regard to the railways. It is pertinent to mention here that during the British regime we had got a railway line in coastal Odisha only because the imperialist Government wanted to connect the then Calcutta with Madras. In independent India, Odisha has always been treated in a step-motherly way. After a long period of struggle, we finally managed to get East Coast Railway Zone only in 2003 with its headquarter at Bhubaneswar. Unfortunately, however, this new born baby zone is not getting any attention from the mother. Though this zone represents maximum geographical area of Odisha, it gets negligible amount of allocation for its smooth functioning.

It is a matter of regret that before the presentation of Railway Budget of 2010-11, our Chief Minister Naveen Patnaik had demand Rs. 1805 crore for different railway projects in the State. But, we got only Rs. 835 crore as allocation. Many of our demands were ignored, including the so-called electrification of railway lines.

In this context, I would like to highlight about some old railway projects which are lying in a state of neglect due to paucity of funds. One of the important railway lines which was conceived three decades ago, is the Khurda-Bolangir railway line with a stretch of 289 kms. which connects K-B-K area of the mainland. Unfortunately, the railways is not giving due importance to this project. Similarly, the Angul-Sukhinda railway project got its approval in 1998-99 at the estimated cost of Rs. 450 crore. But it is yet to be completed. The total stretch of this railway line is 98.76 kms.

Another railway project of my Constituency is the Haridaspur-Paradeep Port railway line covering a stretch of 82 kms. It is a port based railway line which will facilitate the import and export of raw materials. But due to problem of land acquisition, the pace of work is suffering. The railway authorities are reluctant to pay the prevailing market rate to the land owning farmers. Sir/Madam, as you are aware, Puri is one of the most important pilgrimage centre of the country. Everyday, especially during the Rath Yatra season, thousands of devotees flock to Puri. Hence, the doubling of railway line from Delanga to Puri is a long pending demand. It was estimated by the railway authorities that the doubling cost would be Rs. 133 crore. But, it is yet to be completed. With regard to doubling work of the Jharsuguda -Rengali (22 kms), Sambalpur-Rengali (22.07 kms) and construction of a 3rd railway line from Khurda to Barang (35 km) the pace of work is very slow due to improper monitoring and paucity of fund.

Sir, the people of Orissa are very happy when Mamata ji announced some new railway lines for the backward districts of Orissa. They were (1) Gunupur-Therubali (2) Phulbani-Berhampur (3) Jeypore-Jharsuguda (4) Jeypore-Malkangiri (5) Puri-Konark.

However, not a penny has been allocated nor any survey work has been initiated for this purpose. Since this involves the backward districts, immediately funds must be allocated for this purpose. Sir, Kalinga Nagar area is growing as a steel hub of Eastern India. It is located in my Constituency Jajpur which is minerally rich area, along with the adjacent district Keonjhar. On the other hand Jajpur-Keonjhar railway station is very important strategically which connect both the districts. Huge amount of revenue is collected from this area by the railways. Hence, a separate Railway Division at Jajpur-Keonjhar Railway Station should be established. Paradeep Port-Haridaspur Railway line and different National Highways also connected with this area.

With these words, I conclude.

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** रेल मंत्रालय की अनुदान पूरक मांगों में मैं आपके माध्यम से निम्नलिखित सुझाव ले करना चाहता हूँ:-

1. रेल पटरी अनऑथोराइज्ड क्रॉसिंग पर फाटकों की समस्या मेरे संसदीय क्षेत्र बीकानेर में लगभग 25 जगहों पर है, जहां 6 जगह पिछले कई दिनों से लोग धरने पर भी बैठे हुए हैं। इसके लिए अनऑथोराइज्ड क्रॉसिंग पर फाटक बनाने के लिए रेलवे अपने मद से पैसा स्वीकृत करे, रेलवे फाटक लागत मूल्य में कमी करें। इसके अलावा महानरेगा योजना से भी रेल फाटकों का निर्माण करवाया जाये, इस योजना से जोड़ा जाये।
2. बीकानेर से दिल्ली गेज परिवर्तन का कार्य शीघ्रता से पूरा किया जाये।
3. नई रेलगाड़ी चलाने हेतु रेल सर्वे में अनूपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला का सर्वे किया जा चुका है। अतः शीघ्र अनूपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला नई रेल लाईन प्रोजेक्ट की स्वीकृति देकर कार्य प्रारंभ किया जाये।
4. प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन को रेल यात्रा निःशुल्क होती है लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड निःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूँ।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI YASHBANT LAGURI (KEONJHAR):** I would like to put forth some proposals for your kind notice and needful action.

The rail line from Banspani-Bimlagarh has already been declared for starting the works, but sorry that no action has yet been taken, hence, the same work should be started immediately.

The Rupsa-Bangaiposi newly rail line should be improved from narrow gauge to broad gauge and the said line may please be extended to Deojhar under Keonjhar district via Jashipur and Champua as such it will be commercially benefitted and the neglected area of Keonjhar district along with Mayurbhanj will avail the opportunity for economical development through industrialization.

Tata-Badampahar rail line is one of the oldest rail line of Odisha. If it may be extended only 10-15 km to Rupsa-Bangaiposi-Deojhar, it will be more profitable for Railway Department.

If the above demand may be fulfilled then the route namely Tata-Badampahar may be extended to any point of Keonjhar district of mineral rich of iron zone and the coal zone of Dhenkanal and Talcher. All the coal mines of Odisha as well as the coal zone of M.P. and Chhattishgarh line also become the easiest route for transportation to Haldia port and under construction of Dharma and Kirtnia port.

I hope if the survey work is started for above lines, it will get a very good achievement and it will be profitable for the Railway Department and for general public and aim and object of my Honourable Minister will reach at the goal. With these proposals, I support the Supplementary speech of Honourable Minister and with much thanks.

* Speech was laid on the Table.

***SHRI LAXMAN TUDU (MAYURBHANJ):** I lay the following few lines to be taken up the matter as an urgent Supplementary Demands for Grants.

- (1) That Budhamar-Chakulia in Jharkhand of 50 km (BG) line to be allocated with necessary funds in F.Y. 2010-11.
- (2) Tata Nagar-Badampahad (BG) line to be double tracked with an extension of new railway line to Kendyhar Guard via Karaniya.
- (3) Necessary funds may please be given for carrying out in laying new railway line from same Budhaman to Kharazpur in West Bengal viz Gopiballavpur be carried out in FY 2010-11.
- (4) Public Reservation System (RPs) which was proposed at tribal dominated Raivanzur sub-division be worked out immediately to cater one deprived clause.
- (5) Then Maharaja P.C. Bhanj Deo established Baripala Railway Station be strengthened and renovated with modern facilities.
- (6) Old Railway Engines which are now-a-days not up to use and scattered have either be preserved as 'sightseeing' for historical reasons to be at Baripada Museum.
- (7) Budgetary provisions should be made for new survey work from Vdaila to Balasore via Nilagiri be made in this financial year.

With these above proposals to be taken up to this Railway (Supplementary) Budget, I support the Budget with heart.

* Speech was laid on the Table.

***श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर):** मैं रेल मंत्री महोदया का ध्यान पूरक बजट की चर्चा में निम्नांकित समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ ।

1. दिनांक 25-11-2009 को रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में मेरे द्वारा औड़ीयार-जौनपुर मीटर गेज रेल लाइन ब्राड गेज में कब तक परिवर्तित हो जायेगी पूछा गया था । जी.एम. गोरखपुर द्वारा बताया गया कि मार्च 2010 तक पूरा कार्य संपन्न हो जायेगा अभी तक कार्य पूरा नहीं हुआ ।

2. औड़ीयार-जौनपुर मीटरगेज ब्राडगेज में परिवर्तित शीघ्र ही हो जायेगा, जौनपुर जं० से जौनपुर सीटी को जोड़ने के लिये जौनपुर-जफराबाद रेल मार्ग पर गोमती नदी पुल को क्रास करने के बाद बाइपास बनाकर जफराबाद लखनऊ (वाया सुल्तानपुर) रेल को बाइपास से जोड़ दिया जाये तो गाजीपुर-बलिया-छपरा-बिहार से लखनऊ जाने वाली गाड़ियों को एक सीधा रूट पास हो जायेगा, लोगों को वाराणसी घूमकर नहीं जाना पड़ेगा, रेलवे का धन निरर्थक व्यय से बच जायेगा, यात्रियों के समय बचने के साथ-साथ रेल का भी समय बचेगा । मैं माननीय रेलमंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि सांसदों द्वारा लिखे गये पत्र का जवाब समय पर नहीं दिया जाता है । मेरे द्वारा एन. आर. रेलवे जफराबाद जंघड़ रेल मार्ग पर कटवार बाजार में हाल्ट की मांग की गयी थी, मांग स्वीकृत कर ली गयी । जी०एम० एन.आर. को 14-06-10 को कार्य संपन्न कराने का पत्र भेज दिया गया लेकिन हमें अभी तक कोई जानकारी नहीं दी गयी मैं ध्यान दिलाना चाहूँगा कि दिनांक 25-11-2009 को रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में तथा दिनांक 2-12-2009 को माननीय मंत्री को पत्र लिख कर कटवार बाजार में हाल्ट स्टेशन बनाने की माँग की गयी थी । मैं चाहूँगा कि उक्त संदर्भ में तत्काल हमें पत्र द्वारा अवगत कराने का कष्ट करें ।

*Speech was laid on the Table.

*श्री जगदीश ठाकोर (पाटन): मैं माननीय रेल मंत्री जी रेल विभाग की पूरक माँगे ले के आये हैं मैं उसका समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री ममता दीदी जिस लगन से काम कर रही है उसका मैं धन्यवाद करता हूँ। रेल विभाग में जमीन अधिग्रहण के मामले में किसान के पक्ष में है। वह खुद भी किसान की गरीब कि लड़ाई लड़नी है।

मैं माननीय मंत्री जी के रेल विभाग के अधिकारी किस तरह से काम करते हैं। उस ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

अहमदाबाद जिले के साणद रेलमार्ग के लिए नक्शे बने लेकिन बिल्डर्स लोगों ने दबाव बनाया - रेल मार्ग केन्सल होकर जहां किसान की उपजाऊ जमीन थी नई रेल लाइन का रूट डाला गया।

मैं छोटी-छोटी बातें जो अधिकारियों के ध्यान में लाया हूँ। वह भी काम विस्तार का होना नहीं है। दिल्ली से मुंबई तक का यह रेलमार्ग काफी हद में समानंतर रेलमार्ग बन रहा है। लेकिन गुजरात के अमीरगढ़ से बड़ौदा तक यह रेलमार्ग समांतर नहीं बन रहा है। और किसानों की उपजाऊ जमीन अधिग्रहण करके बनाया जा रहा है। उसका मैं विरोध करता हूँ। वैश्विक औद्योगिक हरिफर्ट में हम भी औद्योगिक विकास करना चाहते हैं। ट्रांसपोर्टेशन में तेजी लाने के लिए हमें और भी काम करने होंगे।

लेकिन हम सब विकास के बदले में जो किसान कि जमीन कायम के लिए जा रही है। किसान की रोजी छीन रही है। उसका भी हमें ध्यान रखना होगा।

माननीय सभापति जी किसान हमारे देश के विकास की धरोहर हैं। किसान से हमारी तरक्की हुई है। हरित क्रांति का जनक किसान है।

उस किसान की जमीन अधिग्रहण करते समय हमें बहुत सावधानी बरतनी होगी जो उसे राजी करके एक साथ काम करे उसे उजाड़ कर हम कोई विकास नहीं कर सकते मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ।

डी.एफ.सी. रेल प्रोजेक्ट योजना, उत्तर भारत से पश्चिम भारत तक अर्थात् दिल्ली के गुडगांव से मुम्बई के जवाहर लाल नेहरू बंदरगाह तक करीब 1450 कि.मी. लम्बा रेल मार्ग बनने वाला है। इनमें से गुजरात में 650 कि.मी. की लम्बाई का रेलमार्ग बनने जा रहा है। गुजरात में यह रेल प्रोजेक्ट के साथ-साथ पांच इंडस्ट्रियल पार्क और 2 एस.आई.आर. बनने जा रहे हैं।

गुजरात के 1600 कि.मी. लंबे दरियाई मार्ग पर आये हुए ऐतिहासिक बंदरगाह कांडला, मुद्रा, पिपावाव, धौलेरा, दहेज, हजीरा, उमरगांव, रेल पट्टी से जुड़े हैं या जुड़ने वाले हैं। 150 कि.मी. के

इंडस्ट्रियल पार्क बनने की वजह से रेल प्रोजेक्ट व इंडस्ट्रीज में काफी विकास होने वाला है। इसके हिसाब से जमीनों के भाव भी काफी बढ़ने वाले हैं इससे देश को और गुजरात राज्य को काफी फायदा होने वाला है।

मेरे मतक्षेत्र पाटन के पालनपुर पड़गावे के 12 गांवों, पाटन के 16 गांव, सिद्धपुर के 12 गांव, मेहसाणा जिले के कई गांव की जमीन इस रेल प्रोजेक्ट में जा रही है। पहले रेल की समानांतर लाइन पर ये प्रोजेक्ट बनने वाला था। अब सुनने में आया है कि यह रेल प्रोजेक्ट समानांतर नहीं होगा और अलग भूमि अधिग्रहण करके रेल प्रोजेक्ट बनने जा रहा है। मेरा आपके द्वारा सरकार से अनुरोध है कि यह रेल प्रोजेक्ट जो बनने जा रहा है वह अभी जो रेल पटरी है उसके समानांतर बनाया जाए ताकि किसानों की उपजाऊ जमीन बर्बाद ना हो और बड़ी मात्रा में किसानों को नुकसान न हो।

किसान यूनियन ने अपनी जमीन न जाए उसके लिए रेल विभाग के अधिकारियों से काफी मीटिंग की। सांसद व पूर्व सांसदों ने भी माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर भी ये बातें कई बार बताईं लेकिन अभी तक इसका कोई समाधान नहीं निकला।

आज जमीन के जो जंत्री भाव हैं वह बहुत ही कम है और मार्केट वैल्यू जमीन की ज्यादा है। जमीन अगर अधिग्रहण करनी ही पड़ी तो मार्केट वैल्यू की जंत्री का एक नियम बनाकर इन किसानों की जमीन ली जाए ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

जिस जमीन पर मकान हैं, ट्यूबवैल हैं, पाइपलाइन आदि सिंचाई की सुविधा है, झाड़, पौधे या बागवानी की जमीन है उस जमीन का सर्वे करके मुआवजे में भी इन चीजों का समावेश होना चाहिए।

जमीन अगर 2010 में अधिग्रहण होती है तो उसका मुआवजा भी किसानों को 2010 में ही मिलना चाहिए। पर्यावरण और बाकी बचे हुए किसानों को उसका नुकसान न हो उसका भी ध्यान रखा जाए। जो बाकी जमीन बची है उसमें बरसाती पानी की निकासी की व्यवस्था, उसे खेतों तक पहुंचाने की व्यवस्था का सही ख्याल रखा जाए।

मेरे मतक्षेत्र पाटन बनासकाठा, मैसाना से गुजरने वाली रेल पटरी में जो जमीन जा रही है उससे पहले ओ.एन.जी.सी., नेशनल हाइवे, जी.एस.पी.एल. और कई कामों के लिए किसानों के अपनी जमीनें दी हैं। ओ.एन.जी.सी. ने ठीक मुआवजा दिया है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि मेरे मतक्षेत्र पाटन, बनासकाठा और मैसाना के किसानों की जमीन ये रेल प्रोजेक्ट में अगर जाती है तो उसका मार्केट वैल्यू से मुआवजा देना चाहिए। किसानों का रिवेन्यू रिकॉर्ड आज से ही सही करवाना चाहिए। जो किसान की जमीन जाती है उसके नक्शे किसान को पहले से दिए जाने चाहिए। यह सब करने के बाद अगर भूमि ग्रहण होता है तो शायद किसान जमीन देने

के लिए राजी होगा। किसान से जबरन कम भाव में जमीन लेने से वहां किसान भड़क उठेगा। नियम व कानून की समस्या खड़ी होगी और किसान आंदोलित होकर सरकार के सामने खड़ा हो जाएगा। इसीलिए, मेरा आपके द्वारा सरकार से अनुरोध है कि मार्केट वैल्यू दे कि किसान की जमीन ली जाए।

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please sit down.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please do not record.

(*Interruptions*) ... *

MR. CHAIRMAN: It is not going on record now.

Now, I call Shrimathi Supriya Sule to speak.

* Not recorded.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak.

Sir, I stand here on behalf of my Party in support of the Supplementary Demands put forward by the Railway Minister.

I would like to compliment the hon. Railway Minister for all that she has done for our State and also for our various States in the country in her last Budget.

This Supplementary Demands for Grants (Railways) is for an additional requirement of Rs.731,30.60 lakh, which the Ministry has asked for new services and projects, and we totally stand here in support of that.

The great projects which she has taken is manning of unmanned level crossings, which is a top priority, which, I think, is totally complimentary to the Ministry, and also unreserved ticketing systems at various Post Offices.

I would personally like to thank the Railway Ministry for the doubling of Daund-Gulbarga railway line that they have done specifically for my constituency; electrification of Pune-Guntakal railway line; and strengthening of the entire Golden Quadrilateral, which is, Mumbai-Pune-Daund-Wadi-Guntakal-Chennai. I think, the electrification of that also is proposed in this.

This include the salaries and allowances of the staff welfare, repairs, various ROBs, RUBs as well as the most advanced technology which they have done, and when most of the Members of Parliament contact the Railway Minister, she is talking to various General Managers. I think, the video conferencing facility which has been taken in by the Railway Ministry is really going to save a lot of time.

As we go along all these accolades of the Railway Ministry, I would just like to flag a few points to the Railway Minister.

Sir, the largest number of people from Mumbai uses the railway services. About 1,10,00,000 people use the railway services daily. Out of which, 70 lakh people from Mumbai use the railway services.

I think, it is time that the Railway is absolutely the lifeline of the Mumbai Railway systems. Yes, there are a lot of trains. It comes at a cost which is unbelievably cheap. We appreciate for the intervention and the thoughts of the common man which the Railway Ministry does. But what we need to put is looking after the security of every traveller who takes the train everyday. There are a lot of problems with platforms, sanitation, drinking water and security.

The biggest challenge with the Railways we have is the problem of Police. In Mumbai, always there seems to be a communication gap between the Railway Police and the Home Department of Maharashtra. About 70 lakh travellers use this lifeline everyday. Always there will be a problem of accidents. Sir, you will be surprised, and the entire House will be surprised to know that about 4,500 people die every year in Mumbai suburban train accidents. That comes to about 10 to 14 people die everyday in accidents. There could be a chance that these are even trespassers. I am not saying that these accidents are all genuine accidents because of the Railways in the local trains in Mumbai. I think, it is quite alarming. I would like to make an appeal to the Railway Ministry to find some solution to this problem. In the past, they have made interventions by putting some sort of dividers so that people do not cross. I would appeal to the Railway Ministry to find a solution to this. And whoever's fault it is, probably the people who come from various parts of this country and stay in Mumbai use this service do not know what speed the entire service works. So, I would appeal to the Railway Ministry to put safety at the top priority, not just for Mumbai but for the entire Railways. Also the entire infrastructure should be the top priority.

As my colleague from Orissa has said, a commitment was made that the Thane Railway Station would be developed at the international standard. This was the commitment made by the Railway Minister in the Budget. I flag this point that the survey, the cost and the design for this should be worked out as soon as possible.

One more point is about ROBs and RUBs. It is something that the Railway Ministry always talks about. I would appeal to the Railway Ministry to stop all these level crossings, look at ROBs, and have a time-bound programme for all ROBs/RUBs so that all these poor people all over the country will have this good infrastructure.

I represent Baramati. As my colleague, Shri Wankhade has said, all the Members from Maharashtra went to the Railway Ministry, and they have been extremely good to us. So, I would appeal to the hon. Railway Minister to be always supportive to Maharashtra, which contributes maximum revenue to the finances of the Railways.

With these words, I support the Demands for Grants (Railways).

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, I am told that the hon. Railway Minister will give her reply at 1545 hours. So, I would request the hon. Members to be very brief.

Also I would like to make a request to the hon. Members that those who want to lay their written speech, they can lay their speech on the Table of the House.

Now, Shri O.S. Manian.

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Mr. Chairman, Sir, I rise to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants on Railways presented by the Union Minister of Railways for the year 2010-11.

In Tamil Nadu, the length of the meter gauge is very high when comparing with other parts of the country. I would appeal that concerted action should be taken by the Railway Ministry to convert the entire meter gauge into broad gauge. Needless to say that poor allocation for safety works will cost precious human lives. Accidents at unmanned level crossings have become a regular affair. This puts the rail travel safety and road travel safety to great risk. I would appeal to the hon. Minister to increase the allocation.

An announcement for modernization of the Railway Stations into the world-class and Adarsh level has been made in the Budget. A minimum number of stations have been identified. Kumbakonam and Mayiladuthurai railway stations may be included in the proposed list of Adarsh stations.

Chennai Egmore – Chennai Central linking project was inaugurated in the year 2003 by the then Minister of State for Railways. There is increasing doubt in the minds of the people whether this scheme has been dropped. I categorically urge the Minister to tell us whether this scheme has been dropped or not.

The main and chord line from Chennai to Kanyakumari *via* Trichy and Madurai should be made double line and the electrification must be done.

East coast link between Kanyakumari and Chennai *via* Valliyur, Radhapuram, Kudankulam, Udangudi, Tiruchendur, Tuticorin, Sayalkudi, Ramanathapuram, Pattukottai, Nagapattinam, Cuddalore, Pudducherry, Marakkanam, Mahabalipuram and Thiruvannamalai may be laid for pollution free quick travel.

Sir, there are five new lines which are under construction, namely, Salem-Karur, Tindivanam-Nagari, Athipattu-Puthur, Erode-Palani and Tindivanam-Thiruvannamalai. I would request the hon. Railway Minister to allocate sufficient funds for completion of these lines.

Similarly, Tirupathi-Madurai Express *via* Mayiladuthurai is being operated twice a week. It was being operated as daily train when it was metre gauge. Now, the route has been converted into broad gauge. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to issue orders to operate the above train on daily basis as was being done in the past. The train is having stoppages at Thanjavur and then at Chidambaram. But there are two more railway junctions in between Thanjavur and Chidambaram, namely, Mayiladuthurai and Kumbakonam. A lot of pilgrims of all religions from those places are leaving for Tirupathi. But they are finding it very difficult without proper facilities. I, on behalf of the people of my Constituency, would request the hon. Minister to have stoppages of the above train at Kumbakonam and Mayiladuthurai.

Sir, there has been a long pending demand from the local people for early completion of Salem-Karur broad gauge line, which is a lifeline of the people. Our party leader, Dr. Thambidurai had written a letter to the hon. Railway Minister in this regard and she promised to look into it favourably. I take this opportunity to request her again to allocate more funds for this project so that it is completed early.

The present rail line in between Tiruvarur and Karaikudi is metre gauge line. For converting it to broad gauge line, I would request that funds should be allocated.

A new railway line should be ordered in between Madurai and Trichi *via* Viralimalai; and Karaikal to Mayiladuthurai *via* Poraiyar. Steps should be taken to provide safety and security for the passengers.

Sir, many stations in the rural areas in the country lack basic amenities like drinking water, clean toilets and hygienic refreshment stalls. Many stations have small platforms that do not accommodate all the coaches of trains. Many coaches of trains are far away from the platforms causing great inconvenience to passengers while boarding and alighting. The platforms in the railway stations at Mailaduthurai, Kumbakonam, Nagapattinam, Kanyakumari and Nagercoil are to

be extended further. I would request that funds may be allocated for the extension of all such platforms in the current Budget itself.

I would request the hon. Railway Minister to sanction a new railway line between Kumbakonam and Virudhachalam *via* Jayankondam and Andimadam; and also a new line between Dindigul to Sabarimala may be constructed. I would request the hon. Minister to kindly introduce a new train from New Delhi to Velankann, which is a great pilgrim centre where pilgrims from all over the country irrespective of religion assemble. The new train was introduced from Chennai to Tiruchendur is presently *via* Madurai and Mailaduthurai. It should be allowed to be operated in the same line without any change.

Thirisoolam Railway Station is situated opposite to Meenambakkam Airport at Chennai. People who are coming from several parts of Tamil Nadu have to alight at Tambaram to reach the Chennai Airport. They have to take auto rickshaws or taxis to reach the airport. It creates a great problem for them. So, to facilitate those passengers, I would request the hon. Railway Minister to order for stoppage of all express trains passing through Thirisoolam at Thirisoolam to enable them to reach the airport.

The formation of new railway line in between Nagapattinam and Velankanni is completed. In view of the festival of Velankanni, which starts from 29th August, 2010, I would request the hon. Railway Minister for early inauguration of the railway line on or before 29th August, 2010.

MR CHAIRMAN : Hon. Member, please sit down. One hon. Member from your party has already spoken. We are allowing one Member from each party. Please cooperate.

... (*Interruptions*)

***SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM):** I support Supplementary Demands for Grants – 2010-11. Railways are doing wonderful job in carrying passengers and goods across the country. Railways are also extending financial support to the Delhi Commonwealth Games, 2010. I thank the hon. Railway Minister for concentrating on doubling of lines, electrification and undertaking survey of new lines. If works on these are completed in a time bound manner, then, it would help the people. Railways would earn more revenue and thereby contribute to the growth of the GDP.

So far as my Vizianagaram Parliamentary Constituency is concerned, I have few points to bring to the notice of the hon. Railway Minister for her favourable consideration.

The ROBs at Bheemasingi Railway KM 831/3 and Bobbili Rly LC.413/12 though sanctioned, the modified GAD is awaited from the Railway authorities.

Similarly, the ROB at Pedamanapuram NH-43 though sanctioned, the work is yet to begin. I would request the Railway Minister to announce the tentative date of completion.

I would request the Railway Minister to sanction the Foot Over Bridges at VT Agraharam of Vizianagaram and at Cheepurupalli Railway Station.

As a request for Railway sliding at market yard Vizianagaram is long pending, I request the Railway Minister to look into the matter and expedite it.

I have also a request to the hon. Railway Minister to include Vizianagaram in the list of Railway Stations to construct multi-functional complexes as it is a busy tri-junction, district headquarters, historical place, pilgrimage and tourist centres. Needless to say sufficient land is also available for development. One more thing I would like to add here. There is sufficient land available with the Railways. Vizianagaram is one of the most backward districts in the country. I would request the hon. Railway Minister to set up an ancillary unit like locomotive shed as it would provide employment opportunities to the people.

* Speech was laid on the Table.

Under public-private partnership, a cold storage facility was to be developed at Vizianagaram market yard. More than 20 acres of land is available at Vizianagaram market yard near railway line. Please provide railway siding near market yard; and sanction cold storage under public-private partnership mode.

You were kind enough to announce *adarsh* station in respect of Bobbili. I request the hon. Railway Minister to allocate sufficient funds for the completion in a time bound manner.

A survey has been ordered for Vizianagaram to Palasa *via* Rajam. Bu the work is yet to begin. I request the Railways to set a time frame for this.

Regarding electrification of the Vizianagaram to Raipur via Raigada route has been sanctioned. Though the work has started and now I understand that the work has been suspended. I do not know the reasons. People are agitated. May I request the Railway Minister to order resumption of the work and complete it at the earliest?

As you know, Madam, there are five to six jute mills in Vizianagaram district. They get orders to supply jute bags from various parts of the country through Jute Corporation of India, Kolkata. Jute mills require limited rakes, but Railways say that the Jute mills have to take the entire rates. I would request the Railway Minister to amend the rule and provide the Jute mills required rakes only. If they do not supply orde5rs to the parties in time, they will not be able to get payment in time as they have to pay salaries to the workers. If there is delay in payment of salaries to the workers, they get agitated. All these are inter-linked. I request the Railway Minister to agree to the request of the jute mills.

I have another genuine request. This regarding conversion from Gangmen to Licensed Porters. Thousands of Licensed Porters were promoted to Gangmen by an order from the Ministry. But some Gangmen are posted in remote areas and they are finding it difficult to cope with the work. Some Gangmen want to revert back to Licensed Porters and come back to their original places. I request the hon. Railway Minister to consider their request on priority.

The time taken by the Integral Coach Factories to manufacture wagons or coaches is very long in various parts of the country. The Ministry has to look into this and speed up rolling out of wagons and coaches.

I would also request the hon. Railway Minister to take necessary steps to stop the following trains at various places in my Parliamentary Constituency for the convenience of my constituents:

Stoppage of trains at Vizianagaram Railway Station

2841/2842 – Coromandal Express

2662/2664 – Howrah-Tirupati Superfast bi-weekly

Stoppage of trains at Cheepurupalli

Konark Express

Visakha Express at G. Sigadam (Srikakulam District)

Finally my demand is extension of trains. Extension of the Visakhapatnam-Nizamuddin, Nizamuddin-Vishakhapatnam No. 2807 and 2808 train up to Vizianagaram as several passengers from Vizianagaram are undergoing a lot of suffering to catch the said train at Visakhapatnam Railway Station which is 50 Kms away from Vizianagaram.

I also request the Railway Minister to provide new trains, for example, Intercity Express from Visakhapatnam to Zbhubaneswar via Parlakimundi (metre gauge line now converted to Broad gauge). Similarly, Intercity Express from Vizianagaram to Vijayawada may be considered for the convenience of the people.

I would request the Railway Minister to clarify the points raised by me during her reply to the debate. Somehow, if she does not have the time, she can send me written replies later on.

Collisions of Railway trains are happening regularly in our country. Some say it is man made. And many feel that the faulty or improper functioning of the signaling system is the major reasons for trains' collisions. I request the Railway

Minister to streamline the signal system so as to avoid the loss of precious human lives and national property.

* SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL): I may be permitted to lay this speech on the table of the House with regard to Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2010.

The State of Kerala has been demanding for the establishment of a Peninsular Railway Zone as well as a coach repairing workshop at Thiruvananthapuram, the capital of Kerala. Railway have vacant land at Kadakkavoor in Attingal for a coach repairing workshop.

We need more Kerala bound trains and more holiday specials. The demand for ROBs have not been given with due importance. I demand again for the construction of an ROB at Chirayinkeezhu, near the famous Devi temple, also the birth place of famous (late) Cine State Shri Prem Nazir, Railways should not compromise with safety of the people. All existing vacancies should be filled up immediately and the work load of the hospitals, station masters etc. should be reduced. The reports of the Railway Standing Committee is awaiting implementation.

All level crossing shall become manned and we must reach a point of zero accident prone. It is for the people and not for bureaucracy.

I wonder why even after one year of the inception of XV Lok Sabha, the zonal and divisional level consultative committees have not been reconstituted and met. No communication have come to M.P.s so far.

The catering standard should be ensured and the privatization is unnecessary and unwarranted. The Railway canteens can be entrusted to the SHGs or “Kudmbarseri” at on experimental basis.

I hope the Railway Ministry will show a national prospective in the future and safety will be prime concern.

* Speech was laid on the Table.

***श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगांव):** रेल बजट के अनुपूरक अनुदान मांगों पर संसद में चर्चा चल रही है। हाल ही में भारत के विभिन्न क्षेत्रों में रेल दुर्घटनाएं हुई इससे रेल मंत्रालय ने कोई सीख नहीं ली है। अनुदान मांगों में रेलवे की सुरक्षा व दुर्घटनाएं रोकने के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं रखे गए हैं।

रेल बजट आने के बाद छत्तीसगढ़ की जनता को घोर निराशा हुई थी। माननीय मंत्री जी का छत्तीसगढ़ के सांसदों के द्वारा ध्यान आकृष्ट कराया गया था। अनुपूरक अनुदान मांग में भी छत्तीसगढ़ की घोर उपेक्षा की गई है। रेलवे के माध्यम से जो मेडिकल सुविधाएं पिछले बजट में प्रस्तावित की गयी थी इसमें छत्तीसगढ़ को छोड़ दिया गया था, इसे शामिल किया जाए।


छत्तीसगढ़ के डोंगरगढ़ का धार्मिक महत्व है। यहां पूर्व में लोकोशैड था वर्तमान में यहां यात्री गाड़ियों का रखरखाव की सुविधाओं का निर्माण किया जाये ताकि रेलवे की यह नीति जिसमें यह तय किया गया है कि स्टेशनों पर रैक के मेंटेंस के लिए अधिकतम 8 घंटे का समय निर्धारित कर ट्रेनों के गंतव्य बढ़ाया गया है।

मेरी मांग है कि डोंगरगढ़ स्टेशन पर यात्री गाड़ी वॉशिंग लाइन एवं मेंटेंस की सुविधा स्वीकृत की जाये इससे दुर्ग स्टेशन पर दबाव कम होगा और भविष्य में यहां से नई गाड़ियां चलाई जा सकेंगी तथा वर्तमान में दुर्ग से अधिक समय तक खड़ी रहने वाली गाड़ियों को डोंगरगढ़ तक चलाई जा सकती है जिससे एक प्रमुख जिला मुख्यालय राजनांदगांव भी जुड़ सकेगा।

* Speech was laid on the Table.

SHRI NAMA NAGESWARA RAO (KHAMMAM): Mr. Chairman, Sir, while supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways), I would like to make certain points.

The South-Central Railway covers the entire Andhra Pradesh. There are 21 existing projects there. But what is going on? Of these 21 projects, the total cost is Rs. 9000 crore.

9,000 करोड़ में से केवल 670 करोड़ पिछले बजट में दिया गया था इस कारण प्रोजेक्ट को पूरा करने में बहुत समय लगेगा। पिछले बजट में 14 नए प्रोजेक्ट्स दिए गए थे, हमारी कांस्टीटुएंसी, खम्माम में 14 प्रोजेक्ट्स में से 5 को प्रपोज किया है। I want to request the hon. Railway Minister that Bhadrachalam to Kovvur is one of the important railway lines. यह खम्माम डिस्ट्रिक्ट के बैकवर्ड एरिया में है।  of five railway lines, which were sanctioned in Khammam District, हम इमीडिएटली भद्राचलम-कौवूर रेल लाइन के लिए मांग कर रहे हैं। हाउस में हम तीन बार रिक्वेस्ट कर चुके हैं। It is because Khammam is the backward area and moreover, it is one of the extremist affected areas out of the 33 districts identified. In that, Khammam is also there. Infrastructure development is required there. I want to request this as a special case. First, it is a backward area. इस प्रोजेक्ट के बारे में पिछले 40 साल से बोल रहे हैं। इस प्रोजेक्ट को इमीडिएटली लिया जाए। Already, the Andhra Pradesh Chief Minister has already written a letter to the Railways that he will contribute 50 per cent of the contribution, and I want to request the Minister that immediately इसके बारे में आंध्र प्रदेश सरकार से मीटिंग करने की जरूरत है। सिंगरैनी कोलेरिस का कुछ कंट्रीब्यूशन रेलवे लाइन के लिए दिया है, हमारी मांग है कि काल करके सार्ट आउट करके टेक अप किया जाए। इस के साथ आंध्र प्रदेश की जितनी भी रेल लाइन सैंक्शन की गई हैं, इसके लिए फंड्स एलोकेट होना चाहिए। रिसेंटली रेलों के बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं, इसे कंट्रोल करने के लिए सेफ्टी स्टैप्स इन्क्रीज करने की जरूरत है। इसके साथ में कहना चाहता हूं कि आदिलाबाद डिस्ट्रिक्ट में भी कुछ प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें भी कवर करने की हमारी डिमांड है।

With these words, we are supporting the Supplementary Demands for Grants of the Railways.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please help me. Please help the Chair. There is no time. You can lay your speech here on the Table of the House.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please help the Chair. Please go back to your seat.

***श्री रामकिशुन (चन्दौली):** मैं अपना लिखित भाषण वर्ष 2010-11 के रेलवे अनुदान के पूरक बजट में देते हुए कहना चाहता हूँ कि रेलवे का सबसे बड़ा रेल परिचालन का स्थान मुगल सराय मंडल है। परन्तु खेद है कि इस पूरक बजट में इस मंडल के विकास के लिए बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है। यहां से देश के कोने-कोने में रेलवे की गाड़ियां आती जाती हैं, इनकी संख्या बहुत बड़ी है, परन्तु इनके विकास का ध्यान नहीं दिया गया है। इस मुगल सराय स्टेशन पर देश-विदेश के यात्री बड़ी मात्रा में आते जाते हैं। यहां बड़ी संख्या में रेल मालगाड़ियों का परिचालन होता है। इस अनुदान की पूरक मांग के अवसर पर माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि रेलवे की एक ट्रैक मुगल सराय, छितमपुर, घरना, गोवरिया, चंदोसी के किसानों की जमीन रेलवे ट्रैक बनाने के लिए ली गई परन्तु आज तक यहां के किसानों को मुआवजा तथा नौकरी नहीं दिया गया है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि यहां के किसानों को उनकी जमीन के बदले मुआवजा तथा नौकरी देने का काम करे। सैयदराजा रेलवे स्टेशन के बाद रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर एक रेलवे कारखाना खोलने का आदेश देने की कृपा करें। जनपद मुख्यालय पर मुगलसराय लाईन पर एक ऊपरी पुल का निर्माण कराने का काम करें। राज्य सरकार बार बार यह कहती है कि मैंने प्रस्ताव भेजा है पर रेलवे काम के लिए आदेश नहीं दे रहा है। कृपया बतायें कि राज्य ने कोई प्रस्ताव भेजा है या नहीं?

मुगलसराय रेलवे मंडल में बड़ी संख्या में रेल कर्मचारी व अधिकारी रेलवे की कालोनियों में रहते हैं। यहां पानी निकासी की गंभीर समस्या है। सफाई आदि नहीं होती है। जर्जर सड़क और नालियां हैं। पानी कालोनी में भर जाता है। कोई अधिकारी ध्यान नहीं देता है। मानसरोवर तालाब पर प्रतिवर्ष धार्मिक कार्यों हेतु हजारों लोग उपस्थित होते रहते हैं, इसका सुन्दरीकरण कराया जाये। मुगलसराय स्टेशन का सुन्दरीकरण कराया जाये तथा रेलवे के यात्रियों की सुविधा के लिए अतिरिक्त यात्री विश्राम कक्ष का निर्माण कराया जाये क्योंकि यहां पर सांसद, विधायक आदि भी रहते हैं, यात्रियों को इनके रहने से परेशानी होती है।

* Speech was laid on the Table

मुगलसराय से मुगल सराय गया हावड़ा रेलवे लाइन पर एक लोकल ट्रेन चलाई जाये ताकि जनपद मुख्यालय पर जनपद वासियों को आने जाने की सुविधा मिल सके। वाराणसी से लखनऊ तक वरुणा एक्सप्रेस सवारी गाड़ी को मुगल सराय रेलवे स्टेशन से चलाया जाये। रेलवे मंडल मुगल सराय के अंतर्गत कई मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे का आधुनिक फाटक बनाया जाये जिनमें आये दिन हो रही ट्रेन दुर्घटनाओं को रोका जा सके। जान-माल की क्षति रोकी जा सके।

महोदय, हमारा क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा है। यहां रेलवे लाइन के लिए किसानों की बार बार जमीनें ली जाती हैं। आज भी रेलवे लाइन के लिए रेलवे कारिडोर योजना के लिए जमीन ली जा रही है। किसानों में आक्रोश है। आंदोलन हो रहा है। कृपया किसानों की जमीन न ली जाये, नहीं तो सिंगूर नदी ग्राम बन जायेगा।

महोदय, अंत में मैं से रेल मंत्री ममता दीदी से निवेदन करूंगा कि मुगल सराय रेलवे मंडल के अंतर्गत के क्षेत्र के सम्पूर्ण विकास हेतु रेलवे के अधिकारी को आवश्यक दिशा निर्देश देने का काम करें। रेल दुर्घटनाओं पर रोक लगायें। जनता, यात्रियों के भय को खत्म करें। लूट-छिनौती की घटनाओं को रोकें। ज़हरखुरानी आदि पर रोक लगाई जाये।

***SHRI SUKHDEV SINGH (FATEHGARH SAHIB):** I am thankful to you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants on Railways. Sir, I want to inform the House, through you, under the dynamic leadership of Hon'ble Prime Minister of India and Chairperson of UPA, India is going to become No. 1 country of the world. Sir, I want to inform the Hon'ble Railways Minister, through you, regarding some long pending demands of the people of my constituency as follows.

1. SIRHIND City is the historically importance city of the India. So, world class station construct at SIRHIND.
2. All express and Superfast trains must be halted at SIRHIND junctions.
3. My long pending demand regarding ROB at Sahnewal, Ludhiana.
4. My long pending demand regarding ROB at DORAHA and AHMEDGARH.
5. URB at Mandi Gobindgarh is very slowly so please request for speedy completion.
6. Lastly, Hon'ble Speaker, I thank for giving opportunity to submit the speech and finally again I support the Supplementary demands.

* Speech was laid on the Table.

***SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** I would like to express my views on the Supplementary Demands for Railway for the year 2010-11. We have discussed Railway Budget in detail. This discussion is confined to the additional expenditure incurred by the Railway after passing the Budget.

Railway is a biggest public undertaking in our country. There were about 18 lakh workers in the Railway. Now, the total strength is reduced to 13 lakh. In the recent reply in the Lok Sabha it is stated that there are about 92 thousand vacancies in the Railway Department. It really affects the safety and smooth functioning of Railway. So, Government should take immediate steps to fill these vacancies.

Railway has decided to go for public-private participation in 16 sectors. I would like to request the Government that this move should not endanger the public character of the Indian Railway because Indian Railway is the symbol of public support.

I would like to place before you some of the long pending demands of the State of Kerala:-

- (1) Though Palakkad Coach Factory was announced in the Budget, the function is not yet started. Government of Kerala has already given sufficient land. So, I request to take necessary steps to start the factory immediately.
- (2) Kanhangad-Panathur-Kaniyoor Railway survey is announced in the Budget. But, no survey work is started in Panathur Kaniyoor. So, please take immediate steps to start the survey.
- (3) The many of the boggies coming to the State are old especially the long distance train. It is difficult for the passengers to travel. So, new boggies should be allotted and more coaches should be included in the long distance train.

* Speech was laid on the Table.

- (4) We have been demanding new stoppages for long distance trains at least in the district headquarters. Stoppages should be given to Rajdhani and Sampark Kranti Express to the district headquarters. I request to give stoppages to Rajdhani Express at Kasargod, Thalassery and Alleppey.
- (5) We have been demanding the extension of Train No. 619, 622 Kozhikode-Kannur Passenger train to Mangalore because there is no train in between 9 AM and 3 PM in this route. Steps may be taken by the Ministry.
- (6) In the Monsoon season every year, it is difficult to travel through Konkan routes. There are cancellation of trains days together in this route. There should be some alternative measures.
- (7) The train accidents are increasing. There are number of incidents of theft and robbery in the trains. So, the steps should be taken for the safety of the passengers and to fill up all the vacant posts and also deploy more police personnel in the Railway stations and trains. Railway should take a time bound programme to give adequate
- (8) The Rajdhani and Sampark Kranti Express should be made daily.

* SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): I would like to put forth my views, suggestions while participating in the discussion on the Supplementary Demands for Railways for the year 2010-11.

At the outset, I would like to point out that many of the announcements made in this year's Railway Budget have not been translated into action as yet.

While participating in the discussion on this year's Railway Budget, I expressed my thanks to the Railway Minister for conceding to my request made in my letter addressed to her earlier. But the MEMU announced to be operated between Erode and Coimbatore has not been introduced. Multi-purpose commercial complex that was announced has not been taken up. The announcement regarding upgradation of Erode Railway Hospital has not been implemented. Erode Sastri Nagar Railway Over Bridge works have also not started. All these announcements remain as mere announcements. I urge upon the Minister of Railways to implement them at the earliest.

In the last Budget it was announced that the Railways will go in for establishing 50 Kendriya Vidyalayas in collaboration with Human Resources Development Ministry. I made a request at that point of time that the Railway School functioning in Erode must be converted to a Kendriya Vidyalaya.

In Erode Parliamentary Constituency, Namakkal Town and its surroundings have got 22 Engineering Colleges, 2 Medical Colleges, 15 Para Medical Institutions, 32 Science and Arts Colleges and 18 Polytechnics. But we do not have adequate number of feeder schools with CBSE syllabus. Hence it is necessary to establish at the earliest a Kendriya Vidyalaya in Erode at the best of Railways. I request the hon. Railway Minister to give shape to this demand at least from the ensuing academic year.

* English translation of the Speech laid on the Table originally in Tamil.

The newly announced but yet to be operated MEMU service from Katpadi to Salem must be extended upto Erode. You may also extend upto Erode, 879/880, 883/884 Chennai-Salem Express Trains, 6344/6345 Amirtha Express running between Thiruvananthapuram and Palakkad, 573/574 Bengaluru-Salem Passenger Train.

The platform extension work carried out in Kodumudi Station has led to the closure of the level crossing there. Hence I urge upon the Minister to construct an Over Bridge there. About this, I have been writing to both the hon. Minister of Railways and the Minister of State Shri Ahmed and I also took it up personally when Shri Ahmed came to Kodumudi Railway Station. The public gathered there also gave a representation to the Minister in this regard. I have also been taking up this consecutively in the last two years while participating in the discussion on the Railway Budget.

I request the Minister to provide a stoppage at Erode to the new train between Coimbatore and Tirupati. Mettupalayam-Coimbatore Passenger Train which is being run on a trial basis must be made a regular train.

Villupuram-Katpadi gauge conversion work is almost over. But still train service has not been introduced. Hence I urge upon the Railways to operate broad gauge trains in that section. Train No. 2867/2868 Howrah-Puducherry and the Bi-Weekly Train between Madurai and Tirupati must have a stoppage at Tiruvannamalai. I request the Minister to look into this demand.

I welcome the move by the Railways to take back the responsibility of extending catering service in the running trains upon itself taking it over from IRCTC. I appreciate the positive response from the Railways to the complaints made by the railway passengers about the quality of food supplied to them in the running trains.

There are many complaints against the pick-up food which are also served late due to late running of trains. Same kind of food cannot be served to passengers after collecting the food from Base Kitchens. Hence, I urge upon the

Railways to cook and serve food in the trains itself. Currently, there is a scarcity for Pantry Cars. I wish this grievance is redressed.

Recently, we learnt from the newspapers that sabotage works by way of removing the fish plates from railway tracks were found in Tamil Nadu at least in two places. We do not know about the investigations and bringing to book the culprits behind them. We do not know till now who were the miscreants behind it. We also do not know what action was taken against them. There should be a transparent inquiry to bring to light the truth, explaining to the public what was behind such incidents. I request, through this august House, the hon. Railway Minister to take necessary steps in this regard.

***श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर):** महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा आवश्यक खर्चों को देखते हुए अनुदान की पूरक मांगे पेश की गई है। रेलवे व्यवसायिक भारत के साथ साथ सामाजिक भारत को भी अपना महत्वपूर्ण योगदान देती है। इसलिए इसे पास होना चाहिए परन्तु रेलवे द्वारा उत्तर प्रदेश के बरेली में एक कोच फैक्ट्री देकर बाकी क्षेत्रों की पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा की गई। पूर्व, पश्चिम, दक्षिण का काफी ख्याल किया गया एवं पूर्वोत्तर रेलवे की लखनऊ गोरखपुर बरौनी जो एक महत्वपूर्ण मार्ग है, जिसमें मात्र 42 कि०मी० गोरखपुर छावनी से भटनी खंड को अनुपूरक बजट में शामिल किया गया है। इस खंड की पटरियां जी.एफ.एन. लाईन के नीचे रेल फुट पर बुरी तरह जंक ग्रस्त हो गई हैं। कई स्थानों पर इनकी मोटाई केवल 5 मि.मी. रह गई है, जिसके कारण पटरियों में दरों के 31 मामले सामने आये जंग लगने से पटरियों पर गढ़वे भी दिखे हैं। परिणामतः कई बार इस मार्ग पर ट्रेन संचालन रोकना पड़ा है। इस कार्य को 29.46.6 लाख रुपये की अनुमानित लागत पर शुरू करने का प्रस्ताव है जबकि इस पूरी रेल खंड का कार्य बहुत आवश्यक है।

महोदय, खुले समपार जिन पर गेट लगाना नितांत आवश्यक है, जिसके कारण आये दिन भीषण दुर्घटनायें हो रही हैं। ट्रेनें खुले समपारों के वजह से कभी रेल मजदूर, आम जनता, ट्रैक्टर ट्राली, ट्रक, छोटी-बड़ी गाड़ियां एवं रोलर से भी टकराने की घटना हुई है। रेल बजट में पूरे देश में 300 समपारों को बनाने का लक्ष्य रखा गया जबकि समपारों का निर्माण शत प्रतिशत होना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे में मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद बलिया से छपरा रेल मार्ग में छितौनी, गाय घाट, त्रिकालपुर, गोरखपुर भटनी, सिवान रेल मार्ग पर नोनापार, बनकटा, इगुरी ढाला तथा भटनी वाराणसी रेल मार्ग पर निगहुआ ढाला, औराड़, सतुहारी, गोविन्दपुर, ससयण्ड कलां, विराज माल, अनुआपार चैरो चकरा, खडेसर आदि समपारों की निर्माण नितांत आवश्यक है। भटनी वाराणसी रेल मार्ग का दोहरीकरण व विद्युत लाइन बिछाने एवं बेल्थरा रोड बकुलहा नवीन रेल मार्ग आदि अविकसित क्षेत्रों के विकास हेतु सर्वे भी कराये गये परन्तु अनुपूरक बजट में इन परियोजनाओं को उपेक्षित करना दुर्भाग्यपूर्ण है। राष्ट्रमंडल खेलों के संसाधन हेतु 100 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया गया है। परन्तु लाखों - करोड़ों में बनने वाले हमारे क्षेत्र की योजनाओं को अनुपूरक मांग में शामिल किया जाये तब पूर्वोत्तर रेलवे के करोड़ों के आय देने वाले स्टेशन बेल्थरा रोड, सलेमपुर तथा देवरिया सदर पर प्रतिकालय नहीं है, इसे भी अनुपूरक मांग में सम्मिलित करना चाहिए। साथ ही रेलवे की आय में वृद्धि के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों पर कुछ ट्रेनों के ठहराव की आवश्यकता है। जन सुविधा एवं आय वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पूर्वोत्तर रेलवे के बेल्थरा रोड स्टेशन पर बापू धाम एक्सप्रेस एवं रेवती स्टेशन पर

* Speech was laid on the Table

सियालदाह एक्सप्रेस, सद्भावना एक्सप्रेस, सारनाथ एक्सप्रेस तथा भाटपार स्टेशन पर जनसेवा एक्सप्रेस, गोदान एक्सप्रेस, आम्रपाली एक्सप्रेस का ठहराव नितांत आवश्यक है। डाउन लिच्छवी एक्सप्रेस का ठहराव लार रोड स्टेशन पर होना चाहिए। यात्री सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए ट्रेनों में पैंट्री कार न होने से यात्री जहरखुरानी के शिकार हो रहे हैं। इसलिए लम्बी दूरी की ट्रेनों जैसे - गोरखधाम एक्सप्रेस एवं गोरखपुर-लोकमान्य तिलक (दादर एक्सप्रेस) में पैंट्री कार हेतु अनुपूरक बजट में व्यवस्था किया जाये। जनपद देवरिया के देवरिया ओवर ब्रिज व सलेमपुर ओवरब्रिज का निर्माण अविलम्ब पूरा कराया जाये।

श्री जगदानंद सिंह (बक्सर): सभापति महोदय, मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा। माननीय मंत्री जी ने रेल मंत्रालय को उंचाई दी है। पूर्व रेल मंत्री आदरणीय लालू प्रसाद जी ने जहां रेल मंत्रालय को छोड़ा था, ममता जी इसे और आगे बढ़ा रही हैं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं। मैं दो-तीन बातें अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। बक्सर, जिला मुख्यालय का सबसे बड़ा स्टेशन है। मैं यहां से आता हूं। उत्तर प्रदेश और बिहार के लोग यहीं से देश की यात्रा करते हैं। यह घोषणा के अनुसार मॉडल स्टेशन बनने वाला है लेकिन इसकी रफ्तार धीमी है, कार्य नहीं हो पा रहा है। हमारे इलाके में मोहनिया, कुदरा और सासाराम तीन-चार ओवर ब्रिज बन रहे हैं। इनकी रफ्तार बहुत धीमी है जिसके कारण लोगों को बहुत परेशानी हो रही है। स्टेट हाईवे बक्सर और भभुआ रोड पर चौसा में ओवर ब्रिज बनाने की बात हुई थी लेकिन इसकी शुरुआत नहीं हो पा रही है। भभुआ सदन के माननीय स्पीकर का इलाका है। लोग मोहनिया, भभुआ से बिहार की राजधानी पटना में जाते हैं। सासाराम आरा की लाइन तो बनी लेकिन इस पर मोहनिया से गाड़ी का परिचालन इसलिए नहीं हो रहा है कि मोहनिया में गाड़ी के ठहराव की व्यवस्था नहीं है जहां से इसे शुरू किया जा सके। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि मोगासराय से गाड़ी चलाई जाए। यह गाड़ी मोहनिया, सासाराम, आरा होते हुए पटना जानी चाहिए। बिहार का यह ऐसा सुदूर इलाका है जो आज तक राजधानी से रेल द्वारा नहीं जुड़ पाया है। भभुआ, मोहनिया और आरा रेल की नई लाइन बिछने वाली है, माननीय स्पीकर साहिबा का भी इलाका है, हमारा भी इलाका है और शाहाबाद क्षेत्र का बहुत ही इंटीरियर इलाका है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि इसे रेल लाइन की तेजी से शुरुआत कर पूरा किया जाए। सासाराम से लेकर यदुनाथपुर की एक सुदूर इलाके में लाइन बनने वाली है, उग्रवाद प्रभावित इलाका है। माननीय लालू प्रसाद जी ने इसकी शुरुआत कराई थी कि उग्रवाद प्रभावी इलाके में शांति हो, लोगों को रोजगार मिले और उद्योग-धंधे खुलें।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि कम से कम से इस रेल लाइन की भी शुरुआत की जाए। इसके अलावा हमारे बिहार की जो रेल परियोजनाएं चल रही हैं, बिहार एक पिछड़ा इलाका है, क्षेत्रीय विषमता का शिकार है। रेल मंत्रालय वहां की रेल लाइनों और बड़े ब्रिजेज को, जो मेगा ब्रिजेज हैं, उन्हें शीघ्र पूरा करके बिहार को आगे ले जाने में सहयोग प्रदान करेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।



***DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):** I like to draw your kind attention in the context of environment, energy and land use efficiency that the railway renaissance is on the horizon of worldwide that appears little awareness of the overwhelming powers and potentials of railway system of BRIC countries. Railway in Brazil, Russia, India and China together command as much as 23% of the global rail network. 64% passenger traffic in terms of passenger kilometers and 56% of freight through put (tonne kilometer). Three of the BRIC railways Russia, China and India are once largest networks in addition to sector such as agriculture, energy, aircraft, engineers, outer space identified for cooperation among big countries. Railway promise a unique area of common interest. Chinese Railway (CR) is numero uno among world railway in terms of productivity, technology and expansion. India Railway (IR) though at present a large will perforce emerge as an highbred in infrastructure for the economy. Russian railway is busy getting into a fast forward mode to develop comprehensive logistic service and Brazil railway network work for higher volume of freight.

During the past 50 years, a new middle class has given emerging market producing a silent revolution that of a wealth creation of new aspirations. As American sociologist explains in a mind verse like radar picking up signals from far and near not like geographical point of view, how these developments are sustained and promoted growing infrastructural to a considerable extent by respective railway system rising expectations of industrial demand almost an exponential growth of railway freight. Prior to the dissolution of the Soviet Union, the Soviet Railway was the world's most intensively operated freight system. Its monolithic organization gradually failed out of line with the increasingly market driven Russian economy. Trans-Siberia railway along with its transitory rail networks, Russia's passengers' service are the world's fifth largest (after China, India and Japan are larger than France and Germany).

* Speech was laid on the Table.

I like to draw the kind attention of the Honourable Minister whether she is aware of the fact that the China Government has already constructed the railway linking near to our Badrinath border and the Chinese Government also constructed beautiful roads linking to Mansarovar. Once upon a time, it was under the Indian Government. You would like to promote the bilateral relationship between country to country like China and Russia, I have nothing to comment but when the railway line is already touching the border whatever the proper information with the Government. It should be intimated to the august house immediately.

With policies of operation of the private freight terminal and special freight trains that can place the Railway Minister is looking and gaining 10% of freight and transportation market from the road operation of the next highways. Together the policies are expected to substantially boost freight traffic on the railways. The policies come in the wake up the railway increasingly losing market share to road operators in fact transporters. Repeated disruption in Naxal infested areas have affected the transportation of major commodities like Coal and Iron Ore.

Areas identified for possible education through public-private participation include development of world class Railway Stations, setting of for manufacture of locomotive coaches and special freight trains, investment in port and other connectivity works, private freight terminals and automobiles and ancillary hubs, bottling plants for clean drinking water and upgradation of some railway stations have not done. You have very boldly declared to upgrade fast world class stations to Bhubaneswar and Puri. So far, the works are not in progress. Then what you did after sanctioning 120 crores only in favour of Bolangir, the only railway line linking to Western and Eastern Orissa. It goes through the tribal, *adivasi*, *harijan*, *girijan* areas consisting of 10 major districts under KBK also. We need about 1200 crores and you have sanctioned only 120 crores after my repeated requests. The sanctioned money is not properly utilized and every year lapses. So, tell me truthfully how many years these projects would be taken for completion? How far you have surveyed the railway link direct to Konark to promote the world

heritage? For the great Car Festival people are visiting more than 20 lakhs to Puri – the largest world gathering, but the double line from Khurda to Puri has not been started yet. This double line sanctioned money should be initiated for immediate expenditure.

What about your commitment to promote East Coast Zone. The land which comes under East Coast Zone should have started immediately as per your commitment. I am grateful after my request you have sanctioned the over bridge of Beer Surendra Sai Nagar, Satyanagar and Sahityanagar Overbridge, Pokhariput overbridge and Sitaram Kesari overbridge under Jatani constituency is highly praiseworthy. Particularly under Sitaram Jhak there was water logging in rainy season traffic congestion was there, local people are demanding since long the money which is sanctioned for this purpose must be started on war footing. What about the development of Mantheswar Railway Coaches and one railway school should be started immediately for education of the railway employees' children and also the Jatani Railway School should have been renovated and more funds to be allotted.

I have been requesting to sanction good sum of amount to construct immediately railway hospitals under Bhubaneswar, Jatani, Khurda and Mantheswar under East Coast Zone.

The total zone-wise funds allocated in the railway budget for laying new rail lines is not highly satisfactory. The total length of new rail line laid under East Coast Zone during your period along with the amount of the lands allocated therefore scheme-wise is highly neglected. Therefore, I earnestly request you to expedite the Khurda-Bolangir on priority basis without delay.

***SHRI B. MAHTAB (CUTTACK):** Indian Railways is going through a difficult phase when it has to suspend plying of trains during night time. Maoists are calling the shots in not only one State but many. Even I have heard people in Delhi saying it is risky to travel in trains, now-a-days. What does this signify? Passenger trains are being attacked by landmines, deliberate attempts are being made to uproot the rail-tracks so that accidents occur. These are external factors. These are to be met jointly by the Centre and respective State Governments and with the support of a vigilant public.

But, what about the internal factors/ Railways has a poor safety record. The Indian Railways has failed to meet targets it had set for itself in its corporate safety plan which started in 2003 and is supposed to end in 2013. This was revealed in C&AG Report tabled in this House in July last year and I am informed that the Railways has not been able to file any action taken report on C&AG findings. The Railways has not even met targets set for the first phase of the Plan. While Railway claims that it had completed 75% of the safety related works indicated in the Plan by March 31, 2009, it still has not sent the ATR. Railways have failed to meet its own goals of modernizing signaling equipment, including installation of anti-collision devices, maintenance of assets and filling up safety related jobs. Railways was supposed to install modern signaling systems in all zone during 2003-08 but did not come close to achieving this target. The target fixed in the Ten Year Plan adopted in 2003 has not been achieved. Rather safety related vacancies have mounted to 85,102. Railways have failed to show any improvement in its signaling and telecommunication system. Since April, 2007, the Railways has been levying a special railway safety surcharge ranging between Rs. 2 and Rs. 100 per traveler. It was, in fact, supposed to discontinue the surcharge. But, still one finds out from the audit till 2008 that though money has been spent, net result is not encouraging.

* Speech was laid on the Table.

Now, I come to the Maoist menace. Home Ministry has issued an alert in the wake of Maoist threat and the Railways has decided to increase the security measures for its trains, particularly those that run through Naxal-affected States. Other than intensified patrolling along tracks, the loco-drivers have been asked to observe speed restrictions and run trains at lower speed while passing through Naxal infested areas. First it was Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, next it was West Bengal Chief Minister Buddhadeb Bhattacharjee and finally it was the Railway Board along with the indecisive Police DGs of Jharkhand, West Bengal and Orissa. One by one they have all succumbed to a threat which the Prime Minister has already described as the biggest ever to internal security. Maoist violence and the portents for rail passengers are ominous. The result is suspension of night-running of trains of the critical Kharagpur-Adra section of South Eastern Railway causing untold hardship to passengers. The Railways, in deciding to suspend all passenger train services at night in the route affected by Maoists across West Bengal, Jharkhand and Orissa have effectively surrendered to the extremists' threats. This decision, in a way has created an impression of abdicating responsibility. This path of least resistance can only embolden trouble-makers. A sizeable length of Indian Railways 64000 kms network runs through Maoists hit areas. How long can even routine track inspections be neglected? What the railways are doing to fill up the vacancies? Stalled service delivery cannot be a policy response to criminal acts. Perpetrators of violence aim at creating a climate of fear that immobilizes train travel, the life-line of cross-country transportation, at great economic cost to the nation. To win against them, it is essential to get the message across that the nation cannot be terrorized into submission. That means keeping essential services going while ensuring better protection of their users. But the fact remains that every train cannot be escorted and every inch of the tracks cannot be patrolled round the clock. Therefore, the Railways will have to think of long-term measures to instill a sense of security.

Therefore, I have certain suggestions to make. And they are relating to Railways Corporate Safety Plan. There is need to have a target for replacement of over-aged locomotive, technological improvements on maintenance of track and bridges etc. I fail to understand why the target fixed for conducting safety audits and drives by multi-disciplinary terms at zonal and Railway Board level could not be achieved in many zones. Even Railways could not fully achieve the target of Phase-I in providing ballast, improvement works at level crossings for road users' safety.

While the overall accident figures have come down over the years, a few type of accidents like level crossing accidents, collisions etc. have increase in some. Though human error proved to be the major cause of many accidents and resultant loss of life, the Railways have failed to provide improved facilities for the running staff, modernization and upgradation of training facilities.

It was said that 96 training centres have been identified for upgradation, only 20 training centres have been completed so far. What has happened to the rest? Anti-Collision Device (ACD) was developed by Konkan Railway Corporation and was in service trial as a pilot project on North-East Railway. Why is it not be used in full force in other zones? One is reminded of the serious accident that occurred in West Bengal recently. The Vigilance Control Device (VCD) is there for eliminating unsafe situations when a drive has become incapacitated or loses alertness. This has been on trial, I am told that why not install this device in all the trains be it diesel or electric locomotive? Why do not you chalk out a plan which can be done in a phased manner.

Before concluding, Sir, I would like to draw the attention of this House relating to an alarming issue. Year after year, the Railways is surrendering about 50 per cent or more of the funds allotted for road safety works. For 2003-04, the total grant was Rs. 433 cr. and actual expenditure was Rs. 166.19 cr. Similar is the case in 2004-05 where the percentage saving was 50 per cent, in 05-06, 63 per cent, 06-07 49 per cent, 07-08 49 per cent and 08-09 was 56.50 per cent.

Surrender of funds shows that the Railways are not carrying out all the works planned at level crossings where most of the accidents take place with maximum casualties.

Therefore, I demand that adequate and urgent steps taken for the safety and security of passengers who travel by trains. This should be given top priority. With these words, I conclude.

*श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरबार): वर्ष 2010-2011 के लिए रेल अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। इस पुस्तिका में 498 करोड़ रुपए पूरक मांगें समाहित हैं।

पश्चिमी रेलवे में उघना-जलगांव खंड में 306 कि.मी. लम्बाई के रेल मार्ग के दोहरीकरण को 2008-09 के रेल बजट में स्वीकृति प्रदान की गई थी और इसके लिए 715 करोड़ रुपए की धनराशि के लिए मंजूरी दी गई थी। इस परियोजना के लिए वर्ष 2008-09 के दौरान 70 करोड़ रुपए का बजट प्रावधान किया गया था लेकिन रेलवे प्रशासन के इस परियोजना की ओर ध्यान नहीं देने की वजह से यह पैसा खर्च नहीं हो पाया। महोदय, वर्ष 2009-10 के दौरान इस परियोजना के लिए 14 करोड़ रुपए की धनराशि का प्रावधान किया गया था और इस वर्ष के बजट में इसके लिए केवल 30 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

इस रेल मार्ग के दोहरीकरण से महाराष्ट्र तथा गुजरात के 6 संसदीय क्षेत्र के निवासियों को लाभ पहुंचेगा जिनमें आदिवासी संख्या अधिकांश है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि रेलवे प्रशासन को निर्देश दिए जाए कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को ज्यादा से ज्यादा पैसा मुहैया कराकर इसे जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश की जाए। अभी इस परियोजना के अंतर्गत 85 कि.मी. के दोहरीकरण का काम चल रहा है और 221 कि.मी. के लिए रेंडर जारी किए गए हैं। इसीलिए 30 करोड़ के बजट प्रावधान को बढ़ाना अति आवश्यक है, ताकि इस परियोजना का काम तेजी से आगे बढ़ सके। टेंडर पास होते ही इस परियोजना के लिए धनराशि का प्रावधान करने की अति आवश्यकता होगी अन्यथा धनराशि के अभाव में काम रुक जाने की संभावना ना हो इसकी ओर ध्यान देना जरूरी है।

मैं एक और अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मुम्बई से कसारा तक लोकल ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध है। कसारा से करीब 12 कि.मी. की दूरी पर इगतपुरी स्टेशन स्थित है। यह 12 कि.मी. का क्षेत्र आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और आज तक लोकल ट्रेनों की सुविधा से वंचित है। उनकी लम्बे समय से यह जायज मांग रही है कि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी स्टेशन तक बढ़ाया जाए ताकि कसारा और इगतपुरी के बीच रहने वाले लोगों को भी इसका फायदा मिल सके और इस क्षेत्र को भी लोकल ट्रेनों के साथ मुम्बई से जोड़ा जा सके ताकि अन्य लोगों के साथ यहां के छात्रों को भी शिक्षा के लिए मुम्बई आने-जाने में आसानी हो सके।

* Speech was laid on the Table.

इन लोगों की जायज मांग को ध्यान में रखते हुए मैंने मध्य रेल के महाप्रबंधक के साथ इस विषय में पत्र-व्यवहार भी किया लेकिन उनसे मुझे बड़ा ही निराशाजनक जवाब मिला। उन्होंने अपने पत्र के द्वारा मुझे सूचित किया कि कसारा इगतपुरी घाट खंड है जहां खड़ी ढाल 1 इन 37 है तथा लोकल डिब्बे कसारा इगतपुरी जैसी खड़ी ढाल वाले खंड पर कार्य करने के लिए तकनीकी रूप से उपयुक्त नहीं है।

भारतीय रेल के कोंकण जैसी कठिनाईयों वाले क्षेत्र में कोंकण रेलवे चलाने जैसी चुनौतियों का सामना किया है। भारतीय रेल ने जम्मू-कश्मीर को भी सुदृढ़ रेल सेवा प्रदान की है। जब हम इतनी कठिनाई भरे रास्तों पर रेल सेवा प्रदान कर सकते हैं तो इस तकनीकी युग में मुम्बई से कसारा तक चलने वाली लोकल ट्रेनों को सिर्फ 12 कि.मी. तक बढ़ाकर इगतपुरी तक नहीं ले जा सकते हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि नई तकनीकियों का उपयोग करके लोकल ट्रेनों के डिब्बे बनाए जाए ताकि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी तक बढ़ाया जा सके ताकि 100 प्रतिशत पिछड़े जनजातियों के इस इलाके को भी फायदा मिल सके।

इसके अलावा मनमाड़-इंदौर व्हाया मालेगांव, धुले, शिरपुर नरडाणा यह 350 कि.मी. लम्बे रेल मार्ग की परियोजना का प्रस्ताव महाराष्ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को भेजा है। इस परियोजना में कुल 823 करोड़ रुपए खर्च होने का अनुमान है जिसमें से 412 करोड़ रुपए महाराष्ट्र सरकार ने व्यय करने का फैसला किया है। इस परियोजना से महाराष्ट्र एवं मध्य प्रदेश दोनों ही राज्यों को फायदा मिलेगा। यह लाईन भी दोनों राज्यों के पिछड़े इलाकों से गुजरेगी एवं इन इलाकों के विकास में बहुत सहायक होगी।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना के प्रस्ताव पर जल्द से जल्द निर्णय लें और इसे तेजी से पूर्ण करने के लिए सहयोग प्रदान करें।

पुणे-नासिक 265 कि.मी. के रेल मार्ग परियोजना का जिक्र 2009-10 के रेल बजट में था। यह परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना है और काफी सालों से इस रेल मार्ग की मांग की जा रही है। नासिक शहर धीरे-धीरे विकसित हो रहा है। इसे पुणे के साथ जोड़ने से इसके विकास में तेजी आएगी। यह रेल मार्ग ना केवल नासिक और पुणे के व्यापारियों और छात्रों के लिए फायदेमंद होगा बल्कि यह रेलवे के लिए भी फायदेमंद ही होगा। कृपया इस परियोजना को भी जल्दी ही शुरू किया जाए।

बड़े रेलवे ब्रिज पर फुटपाथ बनाए जाएं। रेलवे हमारे देश की बहुत बड़ी रेलयात्रियों को सुविधा दे रही है और रेल मंत्री महोदया ज्यादा ध्यान दे तो रेल यात्रियों के लिए अच्छा होगा। पश्चिम रेलवे आमनेर बोरी नदी दुर्घटनाएं, 5 बच्चों की जानें गई। इज्जत पास दिया, सिर्फ 25 रुपए में। गरीब मजदूर को फायदा हुआ है। क्रासिंग पर रेलवे गेट पर 24 घंटे गेटमैन रखने की जरूरत है। दुर्घटनाएं न हों।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, this is not a full Budget. This is only Supplementary Demands for Grants. My first point is that during UPA-I it was revealed that the Railways was earning Rs.90,000 crore surplus. Railways registered their success by earning Rs.90,000 crore surplus. But what has happened now is that this number has been reduced to Rs.35,000 crore? What is the cause behind it?

Secondly, you are very much aware of the situation about the shortage of wagons and shortage of rakes. Due to the shortage of rakes, transportation of coal is severely and greatly suffering. Not less than 12 thermal power stations are suffering due to the shortage of coal. I wish to mention that during the presentation of two Railway Budgets, the hon. Railway Minister in each Budget had proposed to procure 18,000 wagons. So, it was expected that by this measure 36,000 wagons have been placed in two final series. But the situation is very dismal. Even they took over the wagon making sick industry, Burns Standard and Braithwaite. But very handful orders of wagons have been made to the extent of 500 to 700. Not only that, it is revealed in the Report that most wagon makers such as Tex Mecos, Titagarh Wagons and Besco are operating at less than half of their capacities.

Thirdly, about the PPP, it is already said that the Railways have identified sixteen areas for PPP route. That is, *solo-ana* in Bengali. This is an attempt for outsourcing without any discrimination. This is an attempt for privatization, diluting the basic character of the Indian Railways.

My last point is that what is missing in this Supplementary Demands for Grants is safety aspect. More than Rs.498 crore is the demand for the Railway safety. But only Rs.10,000 has been provided. It is very meager. I am not talking only about the Jnaneswari Express or the accident at Sainthia. Everyday it has become a nightmare to the commuters who are traveling in the Indian Railways....
(Interruptions)

What happened in Duranto Express? In Duranto Express, the engine ran away delinking the coaches at Ulberia. What happened in Patna Rajdhani Express?

There also the railway engine ran away leaving the coaches. Everyday accidents are taking place across the country. Everyday in Indian Railways it is happening. The number of accidents is increasing. A lot of mismanagement is occurring in the Indian Railways. It is a very important area. I think this cannot be ignored. I hope the Ministry and the Minister herself will take proper initiatives so that they could bring down the number of accidents in the Indian Railways.

With these words, I conclude.

***श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** सीतापुर जनपद में नेमीसारन तीर्थस्थल है, जहां पर हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग पहुंचते हैं और यह मान्यता है कि पृथ्वी का मध्य बिन्दु यही पवित्र स्थल है। बाराबंकी से नेमीसारन जाने का कोई सीधा रास्ता नहीं है। बहुत से लोग अयोध्या, देवा शरीफ और नेमीसारन एक साथ यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन रेल लाईनप से ये स्थान आपस में जुड़े हुए नहीं हैं। मेरा सुझाव है कि बाराबंकी से देवा होते हुए फतहपुर रेलवे स्टेशन तक 25 किमी लम्बी नई रेलवे लाईन का निर्माण करा दिया जाए तो अयोध्या, देवा शरीफ और फतहपुर होते हुए नेमीसारन सीधे रेल लाईन से जुड़ जाएंगे और करोड़ों लोगों को सुगमता से तीनों स्थानों के दर्शन करने का लाभ होगा। पूर्व में भी यह मांग रखी गई है, लेकिन यहां के जनप्रतिनिधियों के द्वारा इसे आगे बढ़ाने का प्रयास न करने के कारण प्रस्ताव फाइलों में बन्द होकर रह गया। मेरा आपसे पुरजोर आग्रह है कि इस रेल लाईन के निर्माण की घोषणा इसी वर्ष की जाए।

मैं माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 किमी है लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर ट्रंक लाईन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बन्द होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को इन दोनों लाइनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदान कर दी गई है, लेकिन राज्य सरकार से इस सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद से नीचे के फाटक को बन्द कर दिया जाएगा। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारम्भ कराएं।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्याना दिनांक 25 जनवरी 2009 को रायबरेली जनपद, उत्तर प्रदेश ऊचांहार रेलवे फाटक पर एक ट्रैक्टर ट्रौली से

* Speech was laid on the Table.

रेल दुर्घटना घटित हुई, जिसमें 12 व्यक्तियों की मौत हुई, जो सभी मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के निवासी थे। दिनांक 27 जनवरी 2009 को लालगंज रेलवे कोच फैक्ट्री के शिलान्यास के अवसर पर तत्कालीन रेल मंत्री जी के अतिरिक्त आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी एवं श्री राहुल गांधी इस आयोजना में उपस्थित थे और इनकी उपस्थिति में तत्कालीन रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने प्रत्येक मृतक परिवार को 1-1 लाख रुपए का चेक दिया गया था और यह भी घोषणा की गई थी कि प्रत्येक मृतक परिवार से 1-1 व्यक्ति को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी दी जाएगी। स्पष्ट घोषणा के बावजूद आज तक किसी भी परिवार को नौकरी उपलब्ध नहीं करवाई गई है। मैंने सदन के माध्यम से यह प्रश्न पूछा था, जिसके जवाब में आपने यह तो स्वीकार किया कि नौकरी देने की घोषणा की गई थी लेकिन तकनीकी बहाना बनाकर नौकरी देने से मना कर दिया गया। मेरा आपसे विशेष अनुरोध है कि मानवीय दृष्टिकोण अपनाते हुए इन संतृप्त परिवार के मृतक आश्रित को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी देने की घोषणा करें। केन्द्र सरकार की सामूहिक जिम्मेदारी है कि सरकार के एक मंत्री द्वारा कोई घोषणा की जाती है, तो उसे पूरा करना सरकार का दायित्व है। मेरा अनुरोध है कि इस मामले में शीघ्रता से दुखी परिवारों को नौकरी देकर उनके आंसू पोंछने का काम करेंगे।

मैं माननीय रेलमंत्री जी को यह भी बताना चाहूंगा कि वर्ष 2009 में आई बाढ़ के कारण मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी में निरन्तर दूसरे वर्ष घाघरा नदी पर एल्लिन रेलवे ब्रिज के अपरस्ट्रीम में बने चौका गाईड बंध एवं गणेशपुर स्पर पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त हुए, जिसके कारण व्यापक क्षेत्र में जन-जीवन अस्त-व्यस्त हुआ, कुछ जन-जीवन की हानि हुई तथा रेलवे ट्रैक के पास भी कटान के कारण रेल संचालन में व्यवधान की आशंका पैदा हो गई थी। इस संबंध में मेरे द्वारा रेल मंत्रालय को कई बार पत्र लिखकर अवगत कराया जा चुका है। रेलवे के अधिकारियों का कहना है कि बांध

सुरक्षित है लेकिन पिछले दो वर्ष से केवल रेलवे के इन्हीं बांधों के कारण रामनगर ब्लाक के पूरे क्षेत्र में भीषण तबाही होती है तथा इसका प्रभाव सूरतगंज व सिरौली गौसपुर क्षेत्र पर भी पड़ता है। रेलवे के द्वारा इसे आवश्यक गम्भीरता से नहीं लिया जा रहा है। यदि इस प्रकार के महत्वपूर्ण प्रकरण की उपेक्षा की गई तो इसके परिणाम दुःखद हो सकते हैं। यह अत्यंत महत्वपूर्ण मामला है, जिसमें त्वरित कार्यवाही की आवश्यकता है, ताकि आने वाले मानसून में पुनः बाढ़ जैसी स्थिति पैदा होने पर जन-जीवन व रेलवे ट्रैक को कोई गम्भीर हानि न हो। इन बांधों को इतना मजबूत करने की आवश्यकता है, ताकि भविष्य में कभी भी बाढ़ के समय भी इन्हें क्षति न पहुंचे।

माननीय रेल मंत्री जी आपने पिछले वर्ष के रेल बजट में यह घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद अपने क्षेत्र के एक रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी की सुविधाएं उपलब्ध करा सकेंगे और एक रेलवे स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा हेतु चयन करने का भी अधिकार होगा। मैंने आदर्श स्टेशन के रूप में बाराबंकी जंक्शन तथा पीआरएस सुविधा के लिए हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन का चयन कर भेजा था। मुझे खेद है कि इस पर कोई विशेष कार्यवाही नहीं हो सकी है। मेरा अनुरोध है कि सम्बंधित अधिकारियों को निर्देशित करें और इन सुविधाओं के साथ बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर बहुउद्देशीय परिसर की भी स्थापना की जाए।

माननीय रेल मंत्री जी आपसे बाराबंकी रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली कैफियत और गोरखधाम एक्सप्रेस के ठहराव पर भी कई बार निवेदन किया जा चुका है, पर आज दिनांक तक उक्त ठहराव स्वीकृत नहीं किया गया है, जबकि विभाग के अन्दर इस पर सहमती है कि उक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव बाराबंकी जंक्शन पर हो जाए। अतः आपसे निवेदन है कि संबंधित अधिकारियों को आदेश जारी करें और इसी के साथ मैं रेल मंत्रालय की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

***श्री राधे मोहन सिंह (गाज़ीपुर):** महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र गाज़ीपुर के अधिसंख्य लोग कोलकाता, धनबाद क्षेत्रों में रहते हैं। यहां मैं कोलकाता के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। बलिया से कोलकाता/सियालदाह ट्रेन को वाराणसी सिटी या मडुआडीह तक बढ़ाने का आपसे मैं अनुरोध कर रहा हूं। इससे गाजीपुर की जनता को विशेष लाभ लोगा साथ ही साथ गाज़ीपुर से बलिया से कोलकाता/सियालदाह ट्रेन को लगभग 300 यात्री प्रतिदिन मिलेंगे। इससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी।

साथ ही आपको अवगत कराना है कि इससे रेलवे को कोई अतिरिक्त खर्च भी नहीं वहन करना पड़ेगा।

आपसे अनुरोध है कि बलिया-हावड़ा ट्रेन को वाराणसी सिटी/मडुआडीह तक तत्काल प्रभाव से बढ़ाने का कष्ट करें।

आपके संज्ञान में लाना है कि वाराणसी से बलिया इन्टर सिटी ट्रेन (31 अप/32 डाउन) पूर्व में मीटर गेज रहने पर संचालित होती थी। ब्राड गेज बनने के बाद इसका संचालन बंद हो गया। यह ट्रेन वाराणसी से बलिया वाय दुल्लहपुर-मऊ होकर जाती थी। जिससे 4 जनपद के यात्री इस संबंध में डीआरएम नॉर्थ-ईस्ट रेलवे व जीएम गोरखपुर द्वारा एक प्रस्ताव शासन में लंबित पड़ा है।

अतः आपसे अनुरोध है कि पूर्वांचल की इस महत्वपूर्ण ट्रेन का संचालन यथाशीघ्र प्रारम्भ कराने का कष्ट करें।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED):** I support all the Supplementary allocations for Railway Projects which the Hon'ble Minister has listed for the year 2010-11. But, at the same time, I would like to bring to the attention of this august House that, there are a number of projects which have found place in the Railway Budget for the year 2010-11 and before, for which there was no allocation of funds shown in this Appropriation Bill. For example, the Renovation of Railway Stations at Thiruvananthapuram and Ernakulam and also for the various doubling of Railway lines in Kerala.

The Renovation of Ernakulam Railway Junction Station was proposed 10 years ago. In the last Railway Budget, a Railway Hospital also was proposed at Ernakulam. The Ernakulam Railway Junction lacks the basic facilities for a station in tune with the Commercial Capital of Kerala and in consideration of the number of passengers.

The distance between Thiruvananthapuram and Ernakulam is 225 kms. But, now the trains take more than 5 hours to cover this distance because of inordinate delay occurs as there is only one track available between these places.

Trains have to wait long time in outer tracks at Ernakulam Junction due to lack of platform. This can be easily rectified by completing new platform for which there is space available. The proposed Coach factory at Palakkad and the taking over of Auto Cost Factory of Allappuzha are the two other projects the Railway Minister has to take care of for implementation.

I would request the Hon'ble Minister to look into the matter and take necessary steps to allocate sufficient funds to complete the above projects at an early date.

* Speech was laid on the Table.

* DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): First of all, I would like to extend my full support to it. Hon. Minister of Railways and her Ministry have taken up a number of developmental works extending to different corners of the country and I hope that the additional budget would help to expedite the pending and ongoing works on various projects. Through her dynamic and pro-people leadership and vision, within such a short time she has made a deep impact in the entire country which has been highly acclaimed by the hon. Prime Minister also. At the same time, expectations of people and Members have raised to a great extent.

In this connection, I would like to submit that due to extension of Lakshmikantapur-Sealdah line under Sealdah division of Eastern Railways up to Namkhana, rush of commuters has increased manifold beyond the capacity of the few pairs of trains available on that line. People of that region are facing extreme hardship as there is no alternative mode of conveyance. The local trains should be of 12 bogies each and the number of trains should be at least double reducing the time gap between trains and giving some real relief to the passengers.

The 12-bogie train should have two full ladies coaches for the facilities of women passengers in each train. Till the number of local trains is raised, two pair of trains should ply immediately to give relief to the office time passengers from Sealdah to Lakshmikantapur as an interim measure.

Extension of railway line from Canning to Gosaba through Basanti be expedited which has created new hope and enthusiasm to the people of 'Aila' affected Sundarbans. Offering my sincere gratitude to the hon. Railway Minister,

* Speech was laid on the Table

I would like to draw her attention that the railway line be extended to Gatkhal of Gosaba and Jharkhal of Basanti to give benefit to the poor and neglected people of this most neglected and backward area.

Augmentation of level crossing gates setting works have been in good pace which should include demands of my areas. Making of an over-bridge and sideway road of 'Hotor' Station on Sealdah – Diamondharbour line are in dire need.

In some stations like Canning, Magrahat, Baruipur some hawkers, small traders are doing business and managing their livelihood since long on railway land. Under development and expansion projects of railways, which are much needed, their 'bread and butter' businesses are at stake. I should request the hon. Minister, as she has declared already, no small traders, business holders, hawkers, poor dwellers in Railway land will be shifted without proper compensation and alternate avenues for their rehabilitation and resettlement, as has been done in other Divisions of Railways.

Finally, I would like to mention that the ways and means by which the hon. Railway Minister is trying to uplift Railways Catering Services, cleanliness, safety, security of Railway Services, they deserve special mention and appreciation without raising 'a single rupee' in Railway fare for the passengers. I hope, with cooperation of various State Governments and officers and employees of Railways including the newer recruits, the activities of Indian Railways will only prosper and progress in coming days.

*SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : Thank you, Chairman Sir, for allowing me to speak on the Supplementary Demands for Grants, Railways, 2010-11. I rise to support these Demands for Grants on behalf of my party Shiromani Akali Dal. All projects need money so that they can be implemented. However, the Ministry needs to be more efficient. I have minutely read the booklet supplied by the Ministry. It is very unfortunate that there is no mention of Punjab, Haryana or Himachal Pradesh in this booklet. Several projects of the railways are going on in these states too. Why is step-motherly treatment meted out to these states? The people of Punjab also contribute towards filling the coffers of Railway Ministry? Why then is injustice done to Punjab?

Sir, I have a long list of demands. But, there is paucity of time. Hence, I will be brief. I have written several letters to hon. Railway Minister in connection with my demands. The Delhi-Ganganagar Inter-City train has only one AC coach. Generally, there is a long Waiting List in this train that extends to 20 days. Passengers are packed like sardines in the compartments. For the last more than 6 years, I have been requesting the Railway Ministry to attach another AC coach to this Inter-City train. This will ease the problem of over-crowding. But, all my requests have fallen on deaf ears.

Sir, there is no direct train between Mogha and Delhi. Prior to independence, a train used to ply between Mogha and Delhi. However, this long-pending demand of the people of area has been over-looked by the Government.

Sir, participating in the debate on the Railway Budget, I had raised the issue of providing safety and security to the women passengers. They are specially vulnerable. The Railway Ministry has passed the buck on the states in a letter addressed to me. This is nothing but shirking of one's responsibility.

*English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

Sir, thousands of posts of SCs and STs are lying vacant in the Railways. In 2008, 14,868 vacancies of SCs and STs existed in the Railways. This backlog must be filled at the earliest.

Sir, hygiene and cleanliness are a casualty in the trains and on platforms. The Hon. Minister should visit the Old Delhi Railway Station. The harsh reality of dirt, filth and garbage will dawn on the Hon. Minister if she pays a visit there.

Sir, a disturbing news published in the Dainik Jagaran newspaper of today drew my attention. The report mentions that the Sachkhand Express is full of rats. These rodents have even bitten the hapless travellers. Such is the sorry state of affairs of the Indian Railways.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please conclude.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : : Kindly grant me some more time.

MR. CHAIRMAN : Please help the Chair. Every Hon. Member must get a chance to speak.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : Sir, the Railway Ministry stands thoroughly exposed as far as safety and security of railways is concerned. A guard of the railways has said, "In my four years of service, I have never seen or heard such an act of incompetence. This is not possible. One driver may fall asleep. But, both of them sleeping at the same time is something unheard of."

Sir, a senior railway official has said, "The organization needs to improve in the handling of the current electrical and mechanical systems."

Sir, railway accidents have become the order of the day. At unmanned railway crossings, precious lives are lost in the accidents. The media has reported that in the last 14 months of the tenure of Hon. Railway Minister, there have been about 200 accidents. Over 400 hapless passengers have lost their lives in these accidents. Many newspapers have dubbed the Hon. Railway Minister as "Minister of Accidents."

MR. CHAIRMAN : Please conclude. The Hon. Minister has to give the reply. Please wind up.

SMT. PARAMJIT KAUR GULSHAN : The Railways should introduce state-of-the-art technology. There is a shortage of trained drivers. Drivers should be recruited. The Government should take steps to ease the problems of passengers....

MR. CHAIRMAN : Nothing else will go in the record now. Now, the Hon. Minister.

MR. CHAIRMAN This will not go on record.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister of Railways.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please sit down. Those who want to lay their speeches, they can lay them.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: No, there is no time. I would request the hon. Members to help the Chair.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: This is the decision taken by the Business Advisory Committee. Time is already exhausted. Please help the Chair.

... (Interruptions)

* Not recorded.

***श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल):** महोदया, सर्वप्रथम तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इस सदन में बोलने का सुअवसर प्रदान किया। भारतीय रेल हमारे यहां जीवन का आधार है। लाखों लाख लोगों का भारतीय रेल प्रतिदिन उनके गंतव्य तक पहुंचाती है। आवश्यक वस्तुओं एवं अन्य सामानों को भी भारतीय रेल आम व्यक्ति तक सस्ते दामों एवं उचित समय पर पहुंचाती है। मैं रेल मंत्रालय की चार सौ अठानवें करोड़, एक लाख, पचास हजार रुपए की पूरक मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ। रेलमंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के निर्माण को बजट में सम्मिलित करने पर मैं एक बार पुनः उनका हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी की समस्याओं को समझता हूँ कि छठे वेतन आयोग की सिफारिशों के तहत बढ़ी हुए वेतन के एरियर एवं महंगाई भत्ते के भुगतान में ही काफी रुपया खर्च हो गया परन्तु मुझे फिर भी आशा है कि माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल विकास के नए आयाम तय करेगी और भारतीय रेल वश्व पटल पर अपनी एक अलग ही पहचान स्थापित करेगी।

मैं कुछ अन्य आवश्यक प्रस्तावों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन पर अवश्य ध्यान देंगी जो भविष्य में भारतीय रेलवे के अध्याय में एक नया सूत्रपात करेंगे।

रेलवे ट्रैफिक सिस्टम की जानकारी देने वाली प्रणाली में सुधार की काफी संभावना है। इस प्रकार का एक केन्द्रीयकृत सिस्टम विकसित करना चाहिए जिससे रेल के सही स्थान एवं समय की जानकारी यात्रियों को विभिन्न माध्यमों जैसे एसएमएस, दूरभाष, इंटरनेट आदि के जरिए समय से प्राप्त हो सके।

* Speech was laid on the Table.

मैंने पहले भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल मंत्री था, तब हम लोगों ने बायलोजिकल टायलेट्स का राष्ट्र हित में रिसर्च प्रारम्भ किया था। इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशनों पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जाएगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है। यदि यह बायलोजिकल टायलेट्स बन जाए तो रेलवे ट्रैक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जाएगी और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा।

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

देहरादून से लखनऊ तक एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए तथा लखनऊ तक जानेवाली ट्रेनों में फर्स्ट एसी कोच भी लगवाएं जाएं।

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

मुम्बई से देहरादून, ऋषिकेश और कोटद्वार तक सीधी सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उत्तराखंड की मनोहारी छटाओं को देखने के लिए पूरे भारत से ही नहीं अपितु विश्व के विभिन्न देशों से बड़ी संख्या में पर्यटकों का आवागमन रहता है।

प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी एसी कोच, दून एक्सप्रेस (3010) में जो देहरादून-हावड़ा तक चलती है, में लगवाएं जाएं।

प्रथम श्रेणी एसी कोच एक्सप्रेस (4114) में जो देहरादून से इलाहाबाद तक जाती है में लगवाया जाए।

प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी एसी कोच ट्रेन नं० 5013 में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाए जाएं जिससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा।

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

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

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

कोटद्वार ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए। व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर हैं।

आईआरसीटीसी एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए।

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

देहरादून से ओखा (गुजरात) तक केवल रविवार को चलने वाली ट्रेन उत्तरांचल एक्सप्रेस (9566) को प्रतिदिन किया जाना चाहिए। इससे गुजरात आने-जाने वाले यात्रियों को बहुत लाभ होगा। साथ ही रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।

नजीबाबाद जंक्शन रेल मार्ग उत्तराखंड का मुख्य द्वार है। जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं। 2331-2332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 5653-5654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 5651-5652, लोहित एक्सप्रेस, 2327-2328 उपासना एक्सप्रेस एवं 5097-5098 जम्मू-बरौनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और अनुदान मांगों का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं, मैं कहना चाहता हूं कि?

कमाल तुम हो, हम भी कमाल कर देंगे, वफा की हम भी कायम मिसाल कर देंगे। हम अहले मेला तुम्हें दोस्ती में, चमन के फूल नहीं दिल निकाल कर देंगे। हमारे पास नहीं कुछ भी सिर्फ दुआ के सिवा दुआ देकर ही हम तुम्हें मालामाल कर देंगे। मैं एक बार फिर माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने जनभावनाओं की कदम करते हुए ऋषिकेश-कर्णप्रयाग तक रेल लाइन के निर्माण को बजट में सम्मिलित किया।

*DR. MIRZA MEHBOOB BEG (ANANTNAG): Discussion and voting on Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2010-11. I want to bring following issues to the notice of Railway Ministry facing the state of J&K.

1. Kashmir Valley's Railway connection to Jammu and rest of the country needs priority attention. Besides a special train should run to Amarnath cave as lakhs & lakhs of yattris visit the caves every year.

2. Far-flung districts in the State like Kupwara, Kishtwar, Doda, Poonch and Rajouri should be connected through railways.

3. The Larjarah Janagarh Railway Line should be completed at the earliest.

4. Khordha-Balangir Railway Line should be expedited.

5. The Survey work of Kanatabanji-Kharivar-Junaragrh-Navrangpur-Malakngiri-Bhadrachalan be completed at the earliest and the same should be included in the next year budget.

***SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA) :** First of all I take this opportunity to admire the honourable Rail Minister, Ku. Mamata Banerjee for her gracious initiative to empower the Indian Railways forever. Within the short span, this Government has started many efforts to bring railway more passengers friendly and provide much importance for safety of travelers all over India long with much pace to electrification of more lines. Also, this Government targets to introduce 121 new trains this year. All are aware that, the Government has keen interest to bring new routes as Railway is largely depended by a number of common men in our country.

Safety is above on all other priorities of Railway. The present scenario is more than 17,000 trains running every day bearing an average of 18 million passengers. More than the fear about anti-collision, the unmanned level cross gates are rising threats to the public. In this context, I wish to appreciate our Rail Minister, for her efforts to make 4000 level crossings to manned in the current year and to complete all level crosses manned by 2014. Unmanned level crosses are rises severe threats to the public life. Recently in my Constituency six people died in various level cross accidents and out of these two people were belonged to Germany and they came to Kerala for the cause of tourism. More than fifty percentages of the total level crosses in the country are still remains are unmanned. Our honourable Railway Minister has hard work to make it manually operated with in a stipulated time. Madam, during this, 62 accidents are happened at various level crosses and also near to 75 percentage of railway accidents are happening at level crosses. In the Southern Railway, 123 gates are unmanned and out of this number 45 are belonging to my Constituency, Alappuzha. Major area of coastal railway in Kerala is going through Alappuzha district and many accidents are happened in this district in different years. In May, 1996, 38 persons were killed at Cheppad in Alappuzha district in same incidents at an unmanned

* Speech was laid on the Table.

level cross. I urge to the Ministry to give high priority to appoint gate keepers at all these railway gates immediately to ensure proper security.

As I had said earlier, this Government has dedicated to construct more tracks across the country. Our Rail Minister had announced more projects in this regard in this last annual Budget. As per her vision the Railway targeted to add 100 new route kilometers in each year. But the pace of announced doubling processes is going in a sluggish manner. It should be solved. I am grateful to the announcement of Kumbalam-Aroor doubling of coastal rail line in my Constituency but some other works are delayed for years. So, my humble suggestion is that, shape an efficient monitoring mechanism for the speedy completion of such pending works also to meet the needs of doubling works.

The professional management of railways is also appreciated for its new initiatives with a long term vision. Now, everybody should be appreciative of our Rail Minister for her efforts to join hands with private entrepreneurs in development projects. Madam Mamataji has also announced a target of 100 days to clear every proposal for new initiatives under public-private partnership thus railway will become more investment friendly. In this background, Railway propose to complete 93 Multi-Functional Complexes and Multi-Level Parking complexes and to develop 94 stations as Adarsh stations. Also the Ministry proposes to introduce many new industrial segments in coming years. In this scenario, I would like to express my apprehensions on Rail Ministry's stand about a big project in Kerala which has been pending with the Government for final approval for the last two years. I expect all concerned officials, who are here right now already got, what I am going to say. Yes Madam, it is about the Kerala's dream project Rail Component Factory, which is proposed to set up as a joint venture between Indian Railway and Auto cast, one of Kerala's major public sector undertakings. In the Rail Budget of 2007, an amount of 85 crores was sanctioned and an MOU was signed on 28 June 2008 between the Railways and the Autocast for the said project. It was the last step done by the officials of this

project. Thereafter, I and many responsible others had made many representations for recommence the project, but all are became worthless. Now, I am forced to urge that, the Rail Ministry have to disclose the exact motive for the unjustifiable delay about this project. Why the authorities had delayed this project, as an elected Member of Parliament from the vicinity, I have the right to know its reasons or the drama have been going there behind the delay in this project. The proposed location is apt for any such industry, as it has a land of 45 acres between National Highway and Rail line. So, I request to all the concerned officials have to resolve the undue delay of project without lost of even a second.

Passenger train travelers in Kerala are also suffering from unrepaired and ancient coaches. Most of the routes are demanding more passenger trains. Between Ernakulam and Kollam junction, a large number of passengers including women are severely facing many issues for traveling through coastal line. Lack of sufficient coaches caused to uncontrolled rush and many of them travelled in jam-packed trains and this will raise fear of their lives. New compartments and timely maintenance and repair of coaches are highly needed. Also the coastal railway line is found excluded from MEMU services. In fact it was a major lapse of related authorities, as this area is needed more travel facilities as coastal people have been suffering hardships for infrastructure and a large number of daily passengers are using this line. So, the MEMU trains also award to this route from the very first stage.

As Vision 2020 envisages Indian Railway should be provided efficient and affordable services along with customer focused and environmentally sustainable integrated transportation facilities.

***श्री गणेश सिंह (सतना):** भारत की संचित निधि से रेल मंत्रालय ने जो अनुपूरक व्यय हेतु जो राशि की मांग की है मैं उसका समर्थन करते हुए कहना चाहता हूँ कि सदन में माननीय सदस्यों द्वारा लगातार जो मांगें या सुविधाएं दिए जाते हैं उस पर क्या रेलवे अमल करता है। यदि करता होता तो चौदहवीं लोक सभा से लेकर अब तक मैंने जो अपने प्रदेश एवं लोक सभा क्षेत्र की रेल संबंधी समीक्षाओं के निदान हेतु जो मामले उठाए हैं वह सारी समस्याएं यथावत हैं। यदि यह सिर्फ मामले ही रिकार्ड कराए जाते हैं तो अब किस मंच पर शिकायतों का समाधान होगा, सुश्री ममता जी की रेल पश्चिम बंगाल में तो ठीक चल रही है। 27 वर्ष पुरानी वामपंथी सरकार को ममता जी धराशायी करने में सफल हो जाएंगी जैसा लग रहा है परन्तु भारतीय रेल लगातार अवनति की ओर जा रही है। सदन में जो माननीय मंत्री जी ने प्रश्नों के उत्तर के जो वक्तव्य दिए उसे भी पूरा नहीं करा पायीं। बजट भाषण में जो घोषणाएं की गईं, उन्हें चुपचाप वापस ले लिया गया।

उदाहरण के लिए मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से लेकर जबलपुर से इलाहाबाद के बीच गरीब रथ को बढ़ाया जाएगा लेकिन मुझे जानकारी मिली है कि उस घोषणा को वापस ले लिया गया है। उसीतरह रीवा दिल्ली एवं महाकॉशल एक्सप्रेस में प्रथम क श्रेणी के डिब्बे लगाने के लिए सदन में रेल मंत्री जी ने वायदा किया था वह आज तक नहीं हो पाया।

सतना के लोगों ने विगत मार्च-अप्रैल में 15 दिनों तक एक आन्दोलन चलाया। रेल बोर्ड को तत्कालीन अध्यक्ष ने एक बैठक भी बुलाया था तथा 42 सूत्रीय मांगों को पूरा करने के लिए आश्वासन दिया था लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ।

सतना, रीवा, मैहर, मानिकपुर, चित्रकूट रेलवे स्टेशन अत्यंत उपेक्षित हैं। सतना, रीवा, मैहर पश्चिम मध्य रेलवे के अंतर्गत आते हैं तथा चित्रकूट कर्वो धाम तथा मानिकपुर उत्तर रेलवे में आता है। दोनों रेल मंडलों की भारी उपेक्षा हो रही है।

हमारी मांग थी कि बेरबलि रोजकोट एक्सप्रेस को जबलपुर से सतना तक बढ़ाया जाए। सतना-रीवा से बम्बई के लिए नई ट्रेन चलाई जाए। रेवांचल एक्सप्रेस को इन्दौर तक बढ़ाया जाए। रीवा-दिल्ली का जैतवारा कामयनी एक्सप्रेस का जैतवारा-सारनाथ एक्सप्रेस का मझगांव रेलवे स्टेशन में तथा इन्टरसिटी एक्सप्रेस का बगहाई एवं जुकेही में स्टापेज दिया जाए। ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य तेजी से कराया जाए। सतना से अप एवं डाउन दिशा में जाने वाली सभी यात्री गाड़ियों में सभी श्रेणियों के आरक्षण कोटे सम्मिलित किए जाए।

दिल्ली से खजुराहो के बीच शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए। भोपाल से सतना के लिए नई सतना यात्री गाड़ी चलाई जाए। सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाए। 42 सूत्रीय मांग का जो ज्ञापन दिया गया था उसे शत-प्रतिशत पूरा कराया जाए। जबलपुर हजरत निजामुद्दीन के बीच चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस को समय पर चलाया जाए। वेडरोल में सुधार किया जाए। पुराने डिब्बे बदले जाएं। गाड़ी की साफ सफाई का ध्यान दिया जाए।

रीवा-नई दिल्ली के बीच चलने वाली गाड़ी में पुराने डिब्बे बदले जाएं। एसी प्रथम श्रेणी का डिब्बा लगाया जाए। वेडरोल तथा सफाई आदि की व्यवस्था करते हुए दिल्ली से रीवा जाने का समय रात्रि 9 बजे किया जाए।

सरकार ने लगभग 1900 में रेलवे को अपने अधिकार में लिया था और तब रेलवे शासन की एक वित्तीय संरचना बन गई थी। जो बजट तत्कालीन विधानसभा में प्रस्तुत किया जाता था। उसमें रेलवे बजट भी शामिल होता था। इसे 1924 में अलग किया

गया। 1924 से विधानसभा में दो बजट पेश किए गए, सामान्य बजट और रेल बजट। संभवतः उस समय उसका कारण यह था कि रेल बजट पूर्ण बजट का 70 प्रतिशत बनता था और चूंकि उस 70 प्रतिशत की प्रधानता होती थी, अतः बाकी बजट की अनदेखी की जाती थी। इसलिए, एक समिति, रेल अभिसमय समिति बनाई गई और प्रति वर्ष वह समिति उस अंशदान का निर्णय करेगी। जो रेलवे सामान्य राजस्व में देगा। मूल तथ्यों की प्रासंगिता के बिना रेल बजट का अलग से होना आज भी जारी है। अब रेल बजट 70 प्रतिशत नहीं हैं, यह केवल 15 प्रतिशत है और यह विसंगति सभाओं में पेश किए जा रहे पूर्ण बजट और उनकी चर्चा के लिए दिए जा रहे समान समय में है। सारा कार्य अप्रासंगिक है क्योंकि यह सामान्य बजट का ही एक भाग है।

प्रत्येक रेल मंत्री प्रस्तावों की एक लम्बी सूची बनाता है। प्रत्येक वर्ष आवंटन किया जाता है लेकिन परियोजनाएं किसी ने किसी स्तर पर लंबित पड़ी हैं। परियोजना की घोषणा की जाती है लेकिन धन नहीं होता है। कम से कम 125 लंबित परियोजनाएं हैं जिनमें वर्तमान बजट द्वारा एक और सूची जोड़ दी जाएगी। प्रत्येक वर्ष कुछ धन दिया जा रहा है। उन्हें जिंदा रखा जा रहा है। अतः यदि बजट में लगातार खोखले वादे किए जाने हों तो रेल बजट को अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

निःसंदेह भारतीय रेलवे की स्थिति में उल्लेखनीय सुधार हुआ है लेकिन इसका श्रेय पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी तथा तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार को दिया जाना चाहिए। उन्होंने माल डिब्बों की वापसी समय सात दिन से घटाकर साढ़े चार दिन कर दिया। 15 से 16 माल डिब्बों की संख्या में वृद्धि करके 25 से 26 कर दिया। तीसरे, अधिकाधिक सामान की ढुलाई की जाने लगी जो कि श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा स्पेशल रेलवे सेफ्टी फण्ड के रूप में आवंटित 17,000 करोड़ रुपए के कारण संभव हो सकता।

इस 17,000 करोड़ रुपए के पहली बार हुए आवंटन के कारण ही रेल पटरियों का नवीनीकरण संभव हो पाया। पटरियों का नवीनीकरण होने के कारण ही अधिकाधिक माल ढुलाई संभव हो सकी। 2004 में जब हमारी सरकार पदमुक्त हुई तो उस समय परिचालनात्मक अनुपात 92 प्रतिशत था। इन सब बातों के अतिरिक्त हमने 2002 में टक्कररोधी उपकरण लगाने की शुरुआत की लेकिन गत वर्षों के दौरान इस मुद्दे को कोई प्राथमिकता नहीं दी गई। पुनः पिछले बजट में माननीय मंत्री महोदया ने कहा कि वह टक्कररोधी उपकरणों को लगाने का कार्य करेंगी।

रेलवे एक अखिल भारतीय परिवहन प्रणाली है। लेकिन इस दिशा में हमारी कोई राष्ट्रीय सोच नहीं है। रेल मंत्री पूरे देश का रेल मंत्री होता है इसलिए माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि वह अन्य राज्यों के साथ भेदभाव न करें।

जबलपुर-मुम्बई गरीब रथ 2187/2188 को जबलपुर से बढ़ाकर इलाहाबाद से चलाए जाने की घोषणा रेल बजट में की गई थी। अभी तक इस पर अमल नहीं किया गया है। यदि इस योजना में कोई बदलाव किया गया है तो इसकी जानकारी सदन को क्यों नहीं दी गई।

पर्यटन की दृष्टि से भारत में मध्य प्रदेश का प्रमुख स्थान है। इसके माध्यम से रेल मंत्रालय को प्रतिवर्ष करोड़ों रुपए की आमदनी होती है। क्या रेल विभाग ने इस दृष्टि से गाड़ियों के ठहराव का कोई मापदण्ड तय किया है।

ललितपुर-सिंगरौली और महोबा-खजुराहो रेल लाइन को 1997-98 में शामिल किया था परन्तु अभी तक इस पर पूरी तरह सुचारु रूप से कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका है।

रीवा-सतना, मानिकपुर-झांसी रेल लाइन का दोहरीकरण की अत्यंत आवश्यकता है। इस पर कई बार रेल अधिकारियों से चर्चा भी हुई, परन्तु अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया।

पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर मण्डल के मझगांव स्टेशन के सारनाथ जैतवारा स्टेशन में रीवा नई दिल्ली एवं कामायनी एक्सप्रेस तथा बगहाई में इण्टर सिटी उचेहरा में जनता एक्सप्रेस के ठहरावा की मांगे लम्बे समय से हो रही है। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से चर्चा में तय भी हुआ था मगर इस पर कोई सुनवाई अभी तक नहीं हुई।

विरावल सोमनाथ एक्सप्रेस को तत्कालीन रेल मंत्री माननीय नीतिश कुमार ने सतना स्टेशन से चलाए जाने की घोषणा जाने की घोषणा सार्वजनिक मंच से की थी। इस घोषणा को अमल में लाने के संबंध में रेल मंत्रालय यह कहता रहा है कि गाड़ियों से संचालन के लिए अनुक्षण करने की व्यवस्था सतना स्टेशन पर नहीं है। अतः उक्त गाड़ी सतना से परिचालन करने की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है। ऐसा कहकर उक्त घोषणा को अमल में लाने के बहाने क्यों बनाए जा रहे हैं?

चित्रकूट और मैहर दोनों ही जगह पर्यटन और धार्मिक स्थल है। दोनों स्टेशनों के बीच नई गाड़ियों के परिचालन की मांग लम्बे समय से की जा रही है। परन्तु रेल मंत्रालय कोई न कोई बहाना बनाकर इसे टाल देता है। नवरात्रि त्यौहारों आदि में तो जनता का आना जाना और बढ़ जाता है। अतः दोनों की स्टेशनों के बीच नई गाड़ियों के परिचालन के लिए आवश्यक कदम तुरंत उठाए जाने चाहिए।

सुश्री ममता बनर्जी के कार्यकाल में हुई प्रमुख रेल दुर्घटनाएं

2009 की प्रमुख रेल दुर्घटनाएं			
21 अक्टूबर, 2009	मथुरा (उ.प्र.)	गोवा एक्सप्रेस व मेवाड़ एक्सप्रेस	21 लोग मारे गए और कई घायल हुए।

2010 की प्रमुख रेल दुर्घटनाएं			
2 जनवरी, 2010	इटावा (उ.प्र.)	लिच्छवी एक्सप्रेस व मगध एक्सप्रेस	10 लोग घायल
2 जनवरी, 2010	पनकी (कानपुर)	गोरखधाम एक्सप्रेस व प्रयागराज एक्सप्रेस	5 लोग मारे गए और 40 घायल
16 जनवरी, 2010	टूंडला (आगरा के पास)	कालिन्दी एक्सप्रेस व श्रम शक्ति एक्सप्रेस	3 लोग मारे गए और दर्जन भर से ज्यादा घायल
28 मई, 2010	पश्चिम बंगाल	ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस	लगभग 90 लोग मारे गए
19 जुलाई, 2010	सेंथिया प. बंगाल	उत्तर बंगा एक्सप्रेस व वनांचल एक्सप्रेस	63 लोग मारे व 165 लोग घायल हुए

कई रेलवे क्रासिंग ऐसे हैं जहां अभी तक फाटक नहीं लगाया गया है। या कोई चौकीदार या गार्ड की व्यवस्था नहीं है। जिसकी वजह से पटरी पार करने वाली गाड़ी आदि का एक्सीडेंट हो जाता है।

अभी हाल ही में बाराबंकी जिले में सुल्तानपुर हरिहर नाथ एक्सप्रेस से ऐसी ही एक दुर्घटना ने दो लोगों की मृत्यु हो गई और 4 अन्य घायल हो गए। इस दुर्घटना के बाद रेल यातायात लगभग 2 घंटे तक बाधित रहा।

ऐसे ही 4 जून को एक मिनी बस की रेलवे क्रासिंग पार करते समय रेल ने टक्कर मार दी जिससे 5 लोग मारे गए।

* **श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):** महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है। इसमें उन क्षेत्रों को प्राथमिकता देनी चाहिए जिन संसदीय क्षेत्रों में रेलवे लाइन पहुंची ही नहीं है। मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड के टीकमगढ़, छतरपुर एवं पन्न जिले ऐसे ही क्षेत्र हैं जहां रेलवे लाइन नहीं है। ये सभी जिले सामाजिक, आर्थिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से पिछड़ रहे हैं। ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाइन के शीघ्र पूर्ण होकर प्रारंभ होने से यहां का विकास होगा, उद्योग खुलेंगे, रोजगार के नए अवसरों का सृजन होगा। अतः ललितपुर-सिंगरोली रेल लाइन के लिए अनुपूरक बजट में ज्यादा आवंटन करना चाहिए। हरपालपुर में फुट ओवरब्रिज तथा रेलवे ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। निवाड़ी स्टेशन पर तुलसी एक्सप्रेस का ठहराव होना चाहिए।

***SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE):** With the arrival of Madam Mamata ji, there is no doubt that Kerala has benefitted with more facilities and trains. No doubt expectations from the railways by any state are immense. Yet, I take this opportunity to thank the Minister on behalf of the entire people of Kerala who had given such facilities in her short period in the Ministry.

However, as told above, I too have some grievance which needs immediate attention of the Hon'ble Minister for early implementation.

During the last Railway Budget, the station was included in the list of stations for International World Class standard. But till now, nothing has come up. If there is any financial crunch, this project should be taken up under BOY. I would also like to seek from the Hon'ble Minister, through you, Sir, when the project will materialize? There is an ever lasting demand for the Guruvayur – Kuttipuram/Thirunnavaya line. The coming of this line would help huge segment of pilgrims visiting the temple town of Guruvayur from across the country. Having been delayed for many years, with number of surveys conducted, I would like to know, through you, Sir, when this project is likely to materialize.

With expansion of the Calicut city, Bepore, the oldest port in the country has been included in the Calicut city periphery. A line from Calicut Station to this port has now become essential and what is the status of this line. Calicut is one of the oldest city in the country and Malabar line had one of the first railway line in the country. But, today, the sector is neglected.

More additional trains are expected from Calicut in the future. With large number of people now working Kerala from Bengal, Assam and Orissa, I would like to suggest that a new direct train from Calicut to Kolkata should be explored. I have also been demanding a Pit line at West-hill (suburb of Calicut) where there is sufficient land lying idle keeping in view the requirement for maintenance of coaches. This needs more importance as the Railway under your command has recently introduced the Jan Shatabdi Train between Calicut and Trivandrum.

* Speech was laid on the Table.

I also take this opportunity to request the consideration of the cut trip of the Amrita Express between Palghat and Calicut as the entire rake is lying idle at Palghat for over 16 hours daily by introducing an Intercity Express between these two stations.

Recently, in a reply to a question, the Hon'ble MOS (Railways) has mentioned that only 3 Kms of line is left for doubling on the Malabar region. However, this doubling will not serve any purpose until the Konkan Railway is also doubled. The Shoranur-Mangalore line is expected to be electrified by 2015. I hope this will be completed within the specified timeframe.

Recently, the Government of Karnataka has fully blocked the NH 212 connecting Calicut with Karnataka. This has adversely affected the public movement of at least 50,000 people. The only alternative left is the better rail connectivity. It is in this regard that I have been requesting the railway authorities for the extension of Train No. 6517 which is terminating at Kannur to be extended to Calicut. The increase in frequency of Train No. 6528/27 has still not been effected so far.

Then there is an ever lasting demand for the Guruvayur-Kuttipuram/Thirunnavaya line. The coming of this line would help huge segment of pilgrims visiting the temple town of Guruvayur.

I also urge the Hon'ble Railway Minister, through you, Sir, that these projects for the Malabar region should be got implemented immediately.

Similarly, we have been hearing of frequent railway accidents including those at Level Crossings. I understand this is because of huge backlog, of unfilled posts in the Railways at different levels. It is also to be seen that due to this backlog, the existing staff has put into additional hours of working resulting in adverse operations of the railways. I take this opportunity to see that all these posts are filled up immediately.

However, I would like to state that I strongly support the Bill.

* श्री मधु कोड़ा (सिंहभूम): भारतीय रेल भारत की जीवन रेखा है। मुझे माननीया रेल मंत्री जी के उस बजट भाषण याद करता हूँ, जिसमें उन्होंने कही थी कि भारतीय रेल केवल व्यावसायिक दृष्टिकोण के आधार पर न होकर मानवीय जन सुविधा को ज्यादा महत्त्व देने के समर्थक हूँ। मैं रेल मंत्री जी से झारखंड की रेल व्यवस्था के संबंध में कहना चाहूंगा कि झारखंड में चक्रघरपुर रेल प्रमंडल, जिससे भारतीय रेल को सालाना हजारों करोड़ रुपये माल वहन और यात्री भाड़ा से राजस्व की आमदनी होती है। परन्तु आज चक्रघरपुर रेल प्रमंडल क्षेत्र की आम जनता रेल सुविधा से वंचित है। इस क्षेत्र के लोगों को दो वर्षों से कोई रेल यात्री गाड़ी नहीं दी गयी है। कई वर्षों से इस क्षेत्र के लोग मांग कर रहे हैं। मैं खड़कपुर से बड़बिल तक एमओयू/डीएमयू रेल यात्री गाड़ी चलाने की मांग करता हूँ। खड़कपुर से राउरकेला तक एमओयू/डीएमयू रेल यात्री गाड़ी चालू की जाये। दिल्ली-टाटा-चाईबासा-क्योंझर तक एक नयी एक्सप्रेस रेल यात्री गाड़ी चलायी जाये। दिल्ली निजामुद्दीन उत्कल एक्सप्रेस को दिल्ली-भुवनेश्वर वाया टाटानगर के स्थान पर दिल्ली-भुवनेश्वर, चाईबासा-क्योंझर भुवनेश्वर से चलाया जाये। हबड़ा-टाटानगर-चाईबासा, बड़ाजायदा, बड़बिल तक रात्रि सेवा हेतु एक एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये। पिछले दिनों उग्रवादी घटना के बाद से हबड़ा-मुम्बई तथा हबड़ा-भुवनेश्वर, हबड़ा-नई दिल्ली मार्ग की रात्रि सेवा जो बंद की गयी है तथा समय परिवर्तन किया गया है, उसे पुनः पूर्व की तरह बहाल किया जाये। जिनमें से द0पू0 रेलवे मंडल की निम्नलिखित रेल यात्री सेवा के समय में परिवर्तन किया गया है। गाड़ी नं0 3906 हबड़ा-हबा पहले का प्रस्थान समय रात्रि 11 बजे उग्रवाद की घटना के बाद सुबह 4.20, गाड़ी नं0 2102 हबड़ा-कुर्ला पहले का प्रस्थान समय 10.55 रात्रि, उग्रवाद की घटना के बाद 4.25 सुबह, गाड़ी नं0 2810 हबड़ा-मुम्बई, पहले का प्रस्थान समय 8.15 रात्रि उग्रवाद की घटना के बाद सुबह 5.30 बजे, गाड़ी नं0 2834 हबड़ा-अहमदाबाद एक्सप्रेस, पहले का प्रस्थान समय 11.45 रात्रि, उग्रवाद की घटना के बाद खड़कपुर में रात को रूककर खड़कपुर से सुबह 5 बजे खुलती है।

मेरी मांग है कि नई रेलगाड़ी सेवा एवं रेलगाड़ी के परिवर्तित समय को पूर्व समय के अनुसार करकर रेल सेवा चालू की जाये।

* Speech was laid on the Table

***श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर):** उत्तर प्रदेश के बुलन्दशहर जिला मुख्यालय को राजधानी दिल्ली से रेलवे से सीधा जोड़ने हेतु अब तक कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। विगत काफी समय से बुलन्दशहर को राजधानी दिल्ली जोड़ने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक स्थानीय लोगों की मांग को स्वीकार नहीं किया गया है।

मेरा सरकार से अनुरोध है या तो बुलन्दशहर को दिल्ली से रेल द्वारा सीधे जोड़ा जाए अथवा दिल्ली-हावड़ा रेलवे लाईन पर स्थित चोला रेलवे स्टेशन को उच्चीकृत करते हुए इस स्टेशन का नाम "चोला-बुलन्दशहर" किया जाए और यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्ध नगर जिले के अन्तर्गत नोएडा व ग्रेटर नोएडा राजधानी दिल्ली के निकट हैं और यहां पर विगत वर्षों में जनसंख्या में काफी वृद्धि हुई है। लेकिन वहां की आबादी को देखते हुए रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना नहीं की गई है। वर्तमान में नोएडा में केवल एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है, जो आबादी को देखते हुए न के बराबर है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को देखते हुए वहां पर कम से कम दो-दो रेलवे आरक्षण केन्द्र स्थापित किए जाएं।

गौतमबुद्ध नगर जिले के अन्तर्गत दादरी व दनकौर रेलवे स्टेशन नोएडा व ग्रेटर नोएडा के निकटवर्ती स्टेशन हैं। यहां पर शताब्दी एक्सप्रेस सहित अन्य सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव नहीं दिए गए हैं। इन स्टेशनों पर शताब्दी व सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

गौतमबुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत खुर्जा जंक्शन पर पुरी एक्सप्रेस (2815-2816), नीलांचल एक्सप्रेस (2875-2876), नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (2505-2506), आम्रपाली एक्सप्रेस (5707-5708), स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस (2561-2562), पूर्वा

* Speech was laid on the Table.

एक्सप्रेस (2303-2304/2381-2382), दिल्ली-आजमगढ़ एक्सप्रेस (2525-2526), मगध एक्सप्रेस (2401-2402) रेलगाड़ियों सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिए जाएं।

खुर्जा जंक्शन पर रेलगाड़ी नं0 4055 अप व 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल और 4723 अप व 2424 डाउन कालिंदी एक्सप्रेस का रेलवे आरक्षण बहान किए जाने एवं ट्रेन एट ए ग्लांस में खुर्जा जंक्शन का नाम शामिल किए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

दिल्ली से खुर्जा के बीच एक नई ईएमयू रेलगाड़ी प्राप्त किए जाने और महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में सुरक्षा हेतु आरपीएफ की सुविधा प्रदान की जाए। यह क्षेत्र राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आता है तथा यहां से दिल्ली के लिए एक बड़ी संख्या में यात्रियों का आवागमन होता है। इसलिए यात्रियों के हित को देखते हुए दिल्ली से खुर्जा के बीच एक नई ईएमयू रेलगाड़ी शीघ्र चलायी जाए।

***श्री आशोक कुमार रावत (मिसरिख):** उत्तर प्रदेश राज्य के मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमिषारण्य एक बहुत ही प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। इस क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध चक्र तीर्थ दधीच कुंड, पाण्डव किला, हनुमानगढ़ी, सुदर्शन चक्र, मां ललिता देवी मंदिर (शक्ति पीठ) जैसे अन्य बहुत से धार्मिक स्थल हैं। चारों धाम की यात्रा तब तक पूर्ण नहीं मानी जाती जब तक चक्र तीर्थ में स्नान न करें। साथ ही धार्मिक श्रद्धालु 84 कोस की परिक्रमा भी करते हैं। जो होलिका दहन के दिन पूरी होती है और उसके बाद होली खेली जाती है। इस परिक्रमा में लाखों श्रद्धालु भाग लेते हैं। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जान लगा रहता है। इन धार्मिक स्थलों का महत्व पुराणों में भी वर्णित है इसलिए नैमिषारण्य तीर्थ क्षेत्र को तीर्थ रेल से जोड़ा जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख, जनपद सीतापुर (उत्तर प्रदेश) के अन्तर्गत मकनपुर, जो कानपुर नगर जिलान्तर्गत आता है, में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आजा-जाना लगा रहता है। यह विश्व प्रसिद्ध मजार है और 596 वर्ष पुरानी है। यहां पर प्रतिदिन कई हजार लोग देश-विदेश से दर्शनार्थ आते हैं। यहां पर मई माह में उर्स लगता है, जिसमें कई लाख लोग सम्मिलित होते हैं तथा जनवरी-फरवरी के महीने में एक माह के लिए मेला लगता है। यह एक विश्व प्रसिद्ध मजार है। विश्व प्रसिद्ध इस धार्मिक स्थल का भी तीर्थ रेलवे से जोड़ा जाए।

मैं आपके माध्यम से आपको अवगत कराना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के अन्तर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन, बालामऊ जंक्शन अति पिछड़े हुए क्षेत्रों में आते हैं। इन रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की आवश्यकता है। यहां पर

* Speech was laid on the Table.

यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आस-पास के परिवेश में सौन्दर्य में वृद्धि करने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख के जनपद हरदोई एवं सीतापुर (उत्तर प्रदेश) में बड़ी संख्या में जो बिना चौकीदार वाले समपार हैं तथा जहां बिना चौकीदार के समपार होने के कारण आए दिन दुर्घटना की आशंका बनी रहती है, वहां सभी बिना चौकीदार वाले समपारों पर वरीयता के आधार पर चौकीदार नियुक्त किए जाएं।

मेरे क्षेत्र में रेलवे की काफी सरप्लस भूमि उपलब्ध है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत केन्द्रीय विद्यालय नहीं है तथा स्वास्थ्य सेवाओं का भी भारी अभाव है। मेरे क्षेत्र के सण्डीला एवं बालामऊ जंक्शन जनपद हरदोई में रेलवे की सरप्लस भूमि पर अस्पताल व केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत हरदोई अथवा सीतापुर में नवीनतम उन्नत लोको पायलट प्रशिक्षण केन्द्र, उन्नत रेल पथ प्रशिक्षण केन्द्र अथवा बहु विभागीय प्रशिक्षण केन्द्र खोला जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत सवारी डिब्बा कारखाना, लोको कारखाना अथवा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने की स्थापना की जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत किसानों के सुनिश्चित भविष्य के लिए किसान विजन परियोजना के अन्तर्गत एक प्रशीतित कंटेनर कारखाना स्थापित किया जाए।

मेरी जानकारी के अनुसार लखनऊ-हरदोई, ईएमयू लोकल स्वीकृत हो चुकी है लेकिन अब तक इसको प्रारम्भ नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। हरदोई मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। मेरे क्षेत्र के लोग उपर्युक्त ईएमयू को चलवाए जाने हेतु निरंतर अनुरोध कर

रहे हैं। मेरे क्षेत्र की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए लखनऊ-हरदोई टीएलसी को अविलम्ब प्रारम्भ किया जाए।

सीतापुर-लखनऊ ब्रोडगेज रेलवे लाईन का 2005 में सर्वेक्षण हो चुका है, जो अभी तक लंबित है। सीतापुर मेरे संसदीय क्षेत्र का जनपद मुख्यालय है। अब तक इस रेलवे लाईन का निर्माण न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इस रेलवे लाईन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जाए।

आबिदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी कानपुर-बालामऊ-नीमसार वाया शाहजहांपुर से दिल्ली चलती थी। इस रेलगाड़ी को बंद कर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। क्षेत्र की जनता उपर्युक्त रेलगाड़ी को चलाए जाने हेतु निरन्तर मांग कर रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है। इस रेलगाड़ी को पुनः प्रारम्भ किया जाए।

यात्रियों की सुविधा के लिए लखनऊ से बालामऊ होते हुए हरदोई तक एक लोकल ईएमयू रेलगाड़ी शीघ्र चलायी जाए।

मैं अपेक्षा करता हूं कि मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि मुझे आपने बोलने का अवसर प्रदान किया।

***श्री कमल किशोर कमांडो (बहराइच):** मैं आदरणीय ममता जी का आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने जनहित में रेलपं में सुधार के लिए अनेक कार्यक्रम शुरू किये हैं। माननीया रेल मंत्री जी ने मेरे संसदीय क्षेत्र बहराइच जो कि अत्यंत पिछड़ा व गरीब इलाका है। इस इलाके में गोंडा, बहराइच, नानपारा, बिछिया, मैलानी-सीतापुर रेल मार्ग के आमान परिवर्तन को स्वीकृति दी तथा प्रथम चरण में गोंडा से बहराइच तक 60 कि०मी० आमान परिवर्तन के लिए धन स्वीकृत किया। मेरा आपसे अनुरोध है कि गोंडा से बहराइच तक आमान परिवर्तन के लिए अवशेष धन देकर कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाये तथा बहराइच से नानपारा होते हुए नेपालगंज रोड तक रेल मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए धन अवमुक्त किया जाये, जिससे भारत-नेपाल का सीधा जुड़ाव बड़ी लाइन से हो। पर्यटकों का आना-जाना बढ़ने से रेल को राजस्व प्राप्ति तथा दोनों देशों के बीच आपसी संबंध अच्छा बनेगा। आज के परिप्रेक्ष्य में भारत-नेपाल सीमा पर जो वर्तमान परिदृश्य है उसमें इस रेल मार्ग के आमान परिवर्तन की अत्यंत आवश्यकता है। इसके साथ ही मैं माननीया रेल मंत्री जी से बहराइच रेल स्टेशन पर दो कम्प्यूटरकृत आरक्षण केन्द्र खोलने का अनुरोध करता हूँ। वर्तमान में एक ही केन्द्र है, जिससे यात्रियों को परेशानी होती है। लम्बी दूरी की ट्रेनों में पैंट्री कार की सुविधा दी जाये, जिनमें पैंट्री कार नहीं है। ट्रेनों तथा स्टेशनों पर मिलने वाले भोजन की क्वालिटी और अच्छी बनाई जाये। प्रत्येक स्टेशन पर 131 नं० पूछताछ केन्द्र पुनः बहाल किया जाये। 139 के अतिरिक्त मैनुअल पूछताछ नंबर की भी व्यवस्था की जाये ताकि गरीब व अनपढ़ लोग भी रेलों के संबंध में जानकारी प्राप्त कर सकें। 139 नंबर पूछताछ व्यवस्था में सुधार किया जाये तथा इसमें पूछताछ का दायरा व्यापक किया जाये। गोंडा-बहराइच, नानपारा, नेपालगंज रोड, बिछिया रेल मार्ग के स्टेशनों पर खानपान व्यवस्था, चिकित्सा सुविधा, शौचालय, प्लेटफार्म, पेयजल, पंखे, बुक स्टाल, टेलीफोन, पी.सी.ओ आदि सुविधाएं बहाल की जायें। नखल - बहराइच का सर्वे कार्य हेतु धन स्वीकृत है। धन अवमुक्त करा कर सर्वे कार्य कराया जाये।

* Speech was laid on the Table

***श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह):** आज मैं अनुदानों की अनुपूरक मांगों रेल बजट 2010-2011 के चर्चा तथा मतदान के दौरान देश के खासकर झारखंड में रेलों के विकास एवं यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

अफसोस है कि वर्तमान में सरकार की नीतियां क्षेत्रवाद तक सिमटता जा रहा है। बजट चुनाव और राजनीतिकरण का आईना बनता जा रहा है। देश परियोजनाओं को किसी राज्य तक सिमट कर रखना उचित नहीं है। आजादी के करीब 63 वर्षों से अधिक समय के पश्चात् भी हम रेल यात्रियों खासकर जनरल क्लास, स्लीपर क्लास एवं सवारी गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के कष्टदायक यात्रा को सुलभ बनाने के लिए कोई ठोस उपाय नहीं किये हैं।

कुछ वर्षों में रेलों के विकास में उल्लेखनीय सफलता मिली है परन्तु यात्री सुविधाओं के क्षेत्र में रेलों द्वारा उपलब्ध सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं। माननीया रेल मंत्री जी का यह कथन काबिले तारीफ है कि पिछले रेल बजटों में रेलवे को काफी लाभप्रद बताया गया लेकिन लाभ के अनुपात में चालू एवं लम्बित परियोजनाओं को उचित गति न मिल सका और न ही यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी की गई।

वर्ष 1990-91 में रेलवे के पास साढ़े 16 लाख से अधिक अधिकारी एवं कर्मचारी थे वह वर्तमान में 14 लाख में सिमट गए हैं जबकि 1990 से 2010 के दौरान रेल कर्मचारियों पर काम का बोझ कई गुणा अधिक बढ़ गया है। आउट सोर्सिंग के माध्यम से रेलवे में बेरोजगार नौजवानों को कम वेतन पर काम करने के लिए विवश किया जा रहा है। मजदूरी एवं सुविधा कम काम ज्यादा कराने का सिद्धांत अपनाया जा

* Speech was laid on the Table.

रहा है। परिणाम यह है कि रेल सेवा की गुणवत्ता में दिन-प्रतिदिन गिरावट आ रही है। खान-पान व्यवस्था में लूट मची है। जनता भोजन प्रायः गायब है।

1. समयपालन- गाड़ियों का विलम्ब परिचालन रेलवे की जीवन रेखा बन गई है। यात्री सवारी का समयपालन, सुविधा एवं भीड़ की स्थिति मानवाधिकार के हनन के समान है।
2. सुरक्षा- रेलगाड़ियों में अपराधिक घटनाओं में भारी वृद्धि हो रही है। पर्याप्त सुरक्षा बलों का अभाव है। केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार एक-दूसरे के विरुद्ध जिम्मेवारी तय करने में निकल जाते हैं परन्तु अन्ततः रेल उपभोक्ता पीड़ित होकर रह जाते हैं।
3. रेल आरक्षण एवं अनारक्षित टिकट- रेल आरक्षण में दलालों का कब्जा खत्म नहीं हो रहा है। आरक्षित एवं अनारक्षित टिकट लेने के लिए घंटों पंक्ति में खड़ा रहना पड़ता है। काउन्टर कई हैं स्टाफ की भारी कमी है।
4. टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर- टिकट जांच कर्मी एवं कोच कंडक्टर की कमी है जिसके कारण बेटिकट यात्रियों से बोनाफायड जैसे जट को परेशानी होती है। कंडक्टर पर काम का इतना बोझ है कि गाड़ी में शिकायत सुनने को पुर्सत नहीं। गाड़ियों में भीड़ के कारण टिकट जांच कर्मी को भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने में सुविधा होती है। कर्मचारियों को स्थानीय बेटिकट यात्रियों/दैनिक यात्रियों से मुकाबला करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था उपलब्ध नहीं है।
5. लम्बित परियोजनाएं/ नई घोषित परियोजना रेलों में लम्बित/अव्यवहारिक परियोजनाओं का काम पूरा नहीं होता है कि प्रत्येक बजट में नई परियोजनाओं की घोषणा कर दी जाती है। ऐसी परम्परा को खत्म करने के लिए पूर्व घोषित परियोजनाओं का कार्य पूरा करने एवं रद्द करने के पश्चात नई परियोजनाओं की

घोषणा करनी चाहिए। हमारे क्षेत्र में दामोदर रेल विपथन परियोजना सीसीएल एवं रेलवे के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजना थी, इस परियोजना पर लाखों रुपए खर्च हुए। वर्तमान में परियोजना बंद है।

6. वीआईपी कोटा में व्याप्त विसंगतियां- रेल कर्मचारियों एवं टिकट दलालों की मिलीभगत से रेलवे बोर्ड/रेलवे जोन/रेल मण्डलों से जारी होने वाले वीआईपी कोटा में विसंगतियां व्याप्त है। वीआईपी कोटा का मतलब वीआईपीज और तत्काल पीड़ित/जरूरतमंद आपातकालीन स्थिति के यात्रियों को तत्काल राहत प्रदान करना। रेलवे में कार्मिकों की कमी के कारण वीआईपी कोटा का परिभाषा बदल दिया गया है। अनुरोध पत्र 18 घंटा पहले 24 घंटा पहले दीजिए। शनिवार-रविवार को वीआईपी कोटा का अनुरोध पहले दें। यह सब नियम अव्यवहारिक है और भ्रष्ट अधिकारियों/कर्मचारियों के अव्यवहारिक दृष्टि का उपज है।

महोदया, समय कम है। फरियाद ज्यादा है। अब हम निम्नलिखित सुझाव आपके अवलोकन के लिए प्रस्तुत करता हूं-

- 1) कोडरमा-हजारीबाग-गिरिडीह रेल परियोजना का काम पूरा किया जाए।
- 2) ब्रिटिश शासनकाल में स्थापित कोचागोड़ा हाल्ट को पुनः चालू करने की आवश्यकता। यह स्टेशन धनबाद मण्डल के तेलों एवं चन्द्रपुरा स्टेशन के मध्य है। इसीप्रकार रामाकुण्डा में हाल्ट स्टेशन की स्थापना की जाए।
- 3) गिरिडीह स्टेशन यार्ड एवं साइडिंग का निर्माण एवं विस्तार
- 4) गिरिडीह स्टेशन को ग्रैंड कोर्ड लाइन पर स्थिति गोमों स्टेशन को जोड़ने के लिए रेल लाइन का विस्तार

- 5) गिरिडीह, धनबाद, बोकारो एवं पारसनाथ स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन में शामिल करने की आवश्यकता।
- 6) पटना-गिरिडीह के लिए एक नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की आवश्यकता।
- 7) हावड़ा से गिरिडीह के लिए नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की अपेक्षा।
- 8) गिरिडीह में रैक प्वाइंट बनाने की आवश्यकता। इस सेवा की शुरूआत से गिरिडीह के उद्योगपति लौह अयस्क लम्स एवं फाईस तथा अन्य सामान रैक द्वारा मंगाना शुरू कर देंगे।
- 9) बेरमों स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा करना एवं यात्री शेड का निर्माण एवं फूसरो स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता।
- 10) दिल्ली-रांची गरीब रथ को भाया बोकारो स्टील सिटी होकर परिचालित करने की आवश्यकता।
- 11) पारसनाथ स्टेशन पर फूट ओवरब्रिज का निर्माण।
- 12) चन्द्रपुरा स्टेशन पर 2826/25 रांची नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, 5761/5762 एक्सप्रेस, 3025/3026 हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस और 8104/8103 एक्सप्रेस का ठहराव।
- 13) धनबाद से बरकाकाना तक ईएमयू ट्रेन चलाने की आवश्यकता।
- 14) हटिया-पटना एक्सप्रेस का विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।
- 15) रामपुर हाट कालेज से मंत्री महोदया पढ़ी भी हैं, सेमीया, रामपुर हाट, पाकुड़, साहेबगंज हावड़ा से नई दिल्ली रेल सेवा आदिवासी क्षेत्र है।
- 16) गंगा-दामोदर एक्सप्रेस को बोकारो से चलाने एवं इसका विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता।

- 17) दामोदर रेल विपथन परियोजना के लम्बित कार्य को शीघ्र पूरा कराने की आवश्यकता।
- 18) शक्तिपुंज एक्सप्रेस में पैंट्री कार और पलामू एक्सप्रेस में एसी डिब्बा लगाने की आवश्यकता।
- 19) रांची राजधानी एक्सप्रेस में वर्तमान जर्जर कोच को बदलने की आवश्यकता।

रेल मंत्री महोदया ने यात्री किराय में कोई वृद्धि नहीं करके वाह-वाही लूटी है और 1500 रुपए कम आय वालों को 25 रुपए में 1000 किमी दूरी के लिए जो एमएसटी का प्रावधान कर अवश्य लोकप्रियता हासिल करने का प्रयास किया है, परन्तु ऐसे आय वर्गों के लोगों की पहचान एवं उनके लिए सुविधा उपलब्ध कराना मुश्किल काम है। इस सुविधा से रेल यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी परन्तु रेल सेवा का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है। ऐसी स्थिति में एमएसटी बनाने एवं रेल सेवा उपलब्ध कराने में दिक्कत बढ़ेगी।

अन्ततः हम यही कहना चाहेंगे कि रेल मंत्री महोदया ने जो रेलों के विकास एवं रेल सुविधाओं के विकास के लिए जो घोषणाएं की हैं वे काबिले तारीफ हैं बशर्ते घोषणाओं का सरजमी पर अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।

* SHRI BHAKTA CHARAN DAS (KALAHANDI): I would like to lay the following demands of the people of K.B.K. region of Orissa in the floor of the House.

1. The decision to have a wagon factory in Kalahand/odisha be taken immediately which is proposed in the last budget.

2. The Sanata Exp. Which is proposed to run from 3 days to 5 days should begin immediately.

3. The Larujigarh Janagarh Railway line should be completed at the earliest.

4. Khordha-Balangir Railway line should be completed at the earliest.

5. The survey work of Kantabanji-Khariar-Junagarh-Navrangpur-Malkangiri-Bhaorachalam be completed at the earliest and the same should be included in the next year budget.

6. The K.B.K. region is highly neglected from the Railway point of view, therefore a new DRM office be established at Bhawanipatna, Kalahandi, which is situated at centre place of K.B.K.

7. All trains should stop in Nagapara which is the Dist. H.Q. of Nuapara.

8. Ahmadabad Exp. Should stop at Rupra Road.

***डॉ. शाफ़ीक़ुर्रहमान बर्क (सम्भल):** महोदय, कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र सम्भल व इसके आसपास के रेलवे कार्यों को रेलवे की अनुपूरक मांगों में शामिल किया जाये और इस पर तुरंत अमल कराया जाये।

1. मुरादाबाद मंडल में चांदपुर से बहसोई वाया नहतौर-नूरपुर-अमरोहा-सम्भल नई रेलवे लाइन बनाई जाये।
2. मेरठ से शाहजहांपुर तक वाया हापुड-अमरोहा-रामपुर होकर दैनिक यात्रियों हेतु सुबह शाम की कम से कम दो एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलाई जायें।
3. नजीवादाबाद-बरेली वाया बिजनौर-गजरौला-अमरोहा-रामपुर होकर दो सुबह शाम वाली दैनिक यात्रियों के लिए एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाई जायें।
4. 139 की सेवा संतोषजनक नहीं है। अतः 131 की सेवा दोबारा बहाल की जाये।
5. प्रथम श्रेणी की एम एस टी व लगेज एम एस टी को बहाल किया जाये या इसे वातानुकूलित क्लास में कन्वर्ट किया जाये।
6. लेडीज स्पेशल बिल्कुल खाली चल रही है, उसमें कुछ या आधे कोच में पुरुष यात्रियों को चढ़ने की अनुमति दी जाये।
7. दिल्ली राय बरेली व दिल्ली फैजाबाद पदमावत एक्सप्रेस का स्टॉपेज अमरोहा किया जाये, यह सम्भल के नजदीक है व दिल्ली-रानीखेत जिनकार्वे एक्सप्रेस का स्टॉपेज अमरोहा में किया जाये।

***श्री राम सिंह कस्वा (चुरु):** मैं वर्ष 2010-11 के रेल के अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर क्षेत्र की समस्या के लिए माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। पिछले रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए काफी घोषणाएं की गई थी। लेकिन व्यावहारिक रूप से एक पैसेन्जर गाड़ी रेवाड़ी-डेगाना को चालू किया गया है। उक्त पर एक अतिरिक्त गाड़ी चालू करने की मांग की जा रही है। दिल्ली तक बढ़ा दिया जाता है तो सम्पूर्ण क्षेत्र को बहुत राहत मिलेगी। दिल्ली सराय रोहिल्ला से सादुलपुर तक सप्ताह में तीन चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ी को 5 दिन संचालित करने की घोषणा हुई थी। इस गाड़ी का संचालन अविलम्ब करते हुए इसे प्रतिदिन संचालित किया जाए। बीकानेर से दिल्ली तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की घोषणा की थी उसका भी संचालन अभी तक नहीं किया गया है। यह गाड़ी इस सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण गाड़ी है। जब तक रतनगढ़-बीकानेर रेल लाइन का आमामान परिवर्तन हनहीं हो जाता तब तक इसे वाया डेगाना-सूजानगढ़-रतनगढ़ होते हुए दिल्ली संचालित किया जाए। इससे इस क्षेत्र की जनता को बहुत भारी राहत मिलेगी।

आमामान परिवर्तन से पूर्व मीटर गेज लाइन पर जोधपुर से दिल्ली, जोधपुर मेल चला करती थी। इस गाड़ी का उत्तर रेलवे की सर्वोत्तम गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था। आमामान परिवर्तन के कारण यह लगभग 15 वर्षों से बन्द है। अब आमामान परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है। ब्रॉडगेज लाइन पर माल गाड़ियों का आना-जान शुरू हो गया है। एक पैसेन्जर गाड़ी का भी संचालन किया जा रहा है। मांग है कि जोधपुर से दिल्ली वाया चुरु होते हुए जोधपुर मेल संचालन अविलम्ब किया जाए। एक गाड़ी दिल्ली मुम्बई वाया चुरु जोधपुर होते हुए चालू किया जाए। लुधियाना-हिसार गाड़ियों को सादुलपुर जंक्शन तक बढ़ाया जाए।

* Speech was laid on the Table.

मेरे संसदीय क्षेत्र में 450 किलोमीटर रेल लाइन पर गाड़ियों का संचालन हो रहा है। मानव सहित व मानव रहित मात्र 30-35 रेलवे क्रासिंग हैं वे भी शहरों के दोनों तरफ हैं। बीस-बीस किलोमीटर तक रेलवे समपार नहीं है जिनके अभाव में ग्रामीण क्षेत्रों में सैंकड़ों वर्षों के रास्ते बंद होने जा रहे हैं। रेलवे इन फाटकों पर होने वाले व्यय को राज्य सरकार से मांग रही है, राज्य सरकार के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि वह इन फाटकों पर होने वाला व्यय वहन कर सके। मेरा सरकार से आग्रह है कि इन समपारों का निर्माण रेल विभाग करे। आज ग्रामीण क्षेत्र में जगह-जगह ग्रामीण इन रेलवे समपारों की मांग को लेकर चार-पांच माह से धरने पर बैठे हैं। ग्राम कान्धरान, डोकवा, हडियाल, देपालसर, मौलीसर, पायली, बिग्गावास, रामसरा, पहाड़सर, हंसियावास, सिन्धमुख आदि गांवों के लोग काफी समय से इन फाटकों की मांग करते आ रहे हैं। वे धरने पर बैठे हैं। जिला प्रशासन के समक्ष कानून व्यवस्था कायम रखना मुश्किल हो रहा है। इन गांवों के पस रेल समपार का निर्माण किया जाए।

श्रीगंगानगर से सूरतपूरा-सादुलपुर, चुरू-सीकर-जयपुर, लोहारू से सीकर, रतनगढ़ से सरदारशहर आमान परिवहन की घोषणा पिछले बजट में की गई थी लेकिन मौके पर कोई कार्य नहीं हो रहा है। इस कार्य को गति देते हुए शीघ्र पूरा किया जाए एवं इसके लिए पूरी राशि का आवंटन किया जाए।

माननीय रेल मंत्री जी ने भिवानी-पिलानी-चुरू, सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-नोखा वाया सालासर, चुरू नोहर वाया तारानगर नई रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की थी। उसमें कोई प्रगति नहीं हो रही है। अविलम्ब इन परियोजनाओं की स्वीकृति जारी की जाए।

* SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Outcome and Performed Budget of the Railways 2010-11 narrates the financial and physical performance of the Indian Railways, and it shows that the considerable efforts have been done and certain milestones are made. It is a fact that the issue of the Indian Railways cannot be solved in a fine morning. The Indian Railways is the largest Government owned Railways in the world and it deals with 64,015 rout kilometers of track that crisscross in the country. The Railways are carrying 19 million passengers and 2.3 million freights every day and it is a great institution with 14 lakh of employees. It is quite natural that we will have different types of problems.

There are good achievements such as introduction of new trains, passenger facilities, there is increase in the services and there is increase in the revenue of freight. These are commendable things.

In the Eleventh Five Year Plan, there are development objectives which will make comprehensive progress for the Indian Railways. Out of 78 trains announced in the Budget and thereafter, in the Parliament 41 have already been implemented. Similarly, in respect of extension of 29 trains, 17 have already been implemented. I congratulate the hon. Ministry of Railways and, at the same time, request the Government to streamline the things and keep up the word without further delay.

Sir, I would like to mention a few problems in Kerala:

1. Doubling and electrification.
2. Separate Zone.
3. Triangular Station of Shornur.
4. Coach factory at Palakkad
5. Wagon factory at Cherthala
6. Thirunnavaya –Guruvayoor issue is almost settled.

I would request the hon. Minister that these have to be addressed without further delay.

We have started luxury trains such as Palace on Wheels, Deccan Odyssey, Golden Chariot, Royal Rajasthan on Wheels, Punjab Luxury tourist train, IRCTC Luxury tourist trains. However, Kerala which is known as the international destination of tourism do not find place in your list. So, please do justice to us.

Now, I come to cleanliness and hygiene on Railways. The hon. Minister has taken some measures, but they are not sufficient. So, expeditious action is to be taken to ensure cleanliness and hygiene in the Railways.

Now, I come to the safety aspect in the Railways. It is a serious matter. ROB constructions are to be speeded up. New direction on limited height subways ROB aiming the safety of unman level crossing are also to be implemented. I would like to mention here that in Kerala the recent experience at Alleppy is an eye opener.

Now, I come to the Railway accidents. Accidents are showing a downward trend. It is all right. That is good. A total of 16,976 unmanned level crossing is there in India. I would like to mention here that allocation and expenditure of railway safety find vast difference. As per newspaper reports, Rs. 2,316 crore is remaining in the Railway Safety Fund as an unspent balance. In this connection, the C&AG Report also is to be considered very seriously. In addition, Justice Khanna Report is to be given serious consideration.

Now, I come to filling up of vacancies. The total number of employees required as per work force pattern and the total number of employees now in place may please be informed to this august House. I am eager to know about the report in the Malayalam daily that about 86,108 vacancies are yet to be filled up and that too on the safety sector. So, I would suggest that the war-footing level steps are to be taken to fill up the entire vacancies immediately.

The profile of the UPA is for inclusive development. The Sachar Committee Report says that the total percentage of Muslim employment in the

Indian Railways is 4.5 and that too 98.7 per cent is in the lower category. The hon. Minister of Railways in her first Budget Speech categorically stated about the social responsibilities of the Indian Railways. I would like to know as to what exactly you have done to ensure social justice. Our honesty must be proved, not by words but with deeds.

* SHRI S. R. JEYADURAI (THOOTHUKKUDI): I thank you for giving me an opportunity to express views on Supplementary Demands for Grants of Railways (2010-11).

To add pace to our growth and development in various fields, we need to give a pep to the pending railway projects. Only then we can ensure growth on the pattern of China and other countries which are developing fast. As reiterated by our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar, in the National Development Council, the North-South freight corridor must be laid at the earliest, and an exclusive freight corridor linking southern States must be laid. This would help the Southern States to grow and develop fast.

Sendhur Express train runs as a weekly once train between Chennai and Sendhur. It must be made a daily train as per the popular demand which is there right from its introduction. The same day when that train service was commenced from that very rostrum, the then Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav, announced that Sendhur Express would be run five days a week, but still it remains a weekly train. A small lamb was gifted to Lajuji during that function. That would have grown in size and shape by now, but the announcement has not been given a shape and the frequency of this train remains as it was. Hence, I request the motherly Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, to run this train as a daily train.

A new train between Tuticorin and Chennai may be introduced. In order to lay a new railway line between Madurai and Tuticorin, the survey must be conducted at the earliest. A new railway line between Karaikudi and Kanyakumari via Tiruchendur and Tuticorin must be laid. I urge upon the Railway Ministry to give shape to these projects.

* English translation of the Speech laid on the Table originally in Tamil.

The Kovai Express train between Nagercoil and Coimbatore must benefit the people of Tuticorin too. Hence, a link express between Tuticorin and Manimuttharu must be operated.

Tuticorin is a city with a modern port and a growing industrial town, earning foreign exchange to a considerable extent. In order to meet the needs of thermal power stations that are operating and being established, coal has to be moved to Tuticorin. In addition to it, salt is moved to different parts of the country from Tuticorin. Considering the increasing requirement both for passenger and freight movement, a double line may be considered from Tuticorin to Chennai while converting Tuticorin Railway Station as a model station.

I urge upon the Railway Ministry to expedite the doubling of Madurai-Tuticorin section and also electrification thereof. A new railway line on a new route between Madurai and Tuticorin may also be laid considering the increased demand.

While Railways go in for establishing Kendriya Vidyalayas in several towns, Tuticorin may also be considered for opening such a school.

With this I conclude.

* SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): I would like to support the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railway.

Being a Member from Idukki constituency in Kerala State, there is no Railway connectivity till date. The people of my constituency are eagerly waiting for Railway connectivity for a long time.

The new proposed Kochin-Madurai line *via* Idukki is a welcome one. I am also thankful to the hon. Minister for declaring the survey of Kochin-Madurai new line. If this line is found suitable, then it will be a historic one. If Kochin-Madurai line becomes a reality, then it will help the growth of our agriculture as well as the plantation area. The Kochin-Madurai line will be a developmental hub if it becomes a reality. Presently, if somebody would like to travel to Madurai from Kochin, then it is an endless job as it will take more than one day. However, if the Kochin-Madurai line becomes a reality, then it will take only 2-3 hours time to travel. Therefore, I am requesting to speed up the survey work of the proposed Kochin-Madurai line.

The proposed Angamali-Sabari Railway work has started from Angamali, and almost 4-5 kms. have already been completed. But those who agreed to give their land to Railways for this have not been compensated till date. There is an allocation of more than ` 500 crore in the Budget, but the allocation is not yet released to the landholders. In this regard, the attitude of the Railways is not a welcome step. I would request the hon. Railway Minister to give strict instructions for resolving the issue of compensation without delay.

It is a welcome step to extend the route from Erumeli to Trivandrum. Now, the proposed Angamali-Sabari is Angamali-Trivandrum. It will be an alternate route to Trivandrum from Central Kerala. Nowadays, there is a speculation that

* Speech was laid on the Table

the Angamali-Trivandrum alignment is going to change due to some pressure. My earnest request is that the route change will negatively affect the said line and also it will delay it further for many more years.

Sir, I am also requesting, through you, to expedite the work of Kalady bridge and the land acquisition activities. A roadmap is needed for the speedy work of the Angamaly-Trivandrum line.

Today, there is no special quota for the districts in which Railway connectivity is not there. I am requesting the hon. Minister to allocate special reservation quota for the districts in which no rail connectivity is there.

Tens of thousands of people are working all over the country from my Parliamentary constituency. But no reservation quota is there whenever they are traveling by trains. Hence, it is my humble request to you to consider special quota for areas that are not connected by the Railways.

Previously, Railways made tremendous contributions for the betterment of sports activities. It was Indian Railways who initiated to recruit sportspersons. I am requesting that more importance should be given to the talented sportspersons.

Sir, with these words, I am supporting the Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways.

* **श्री प्रेमदास (इटावा):** महोदय, आज रेलवे पूरक बजट पर चर्चा हो रही है। आने-जाने के लिए रेल गरीबों का एक साधन है। जिला इटावा में इटावा को एक आदर्श स्टेशन माना जाता है। इस स्टेशन पर रेलवे की आमदनी और अलीगढ़ एवं कानपुर के बीच में सबसे अच्छी मानी जाती है। वहां अप शिवगंगा एक्सप्रेस को रोकने की कार्यवाही करें।

* **श्री रतन सिंह (भरतपुर):** माननीय सभापति महोदय, हम माननीय प्रधानमंत्री महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय के आभारी हैं कि उन्होंने वर्ष 2010-11 का प्रशंसनीय और उच्च श्रेणी रेल बजट देकर भारतवासियों का विश्वास जीता है। इससे आम आदमी का रेल के प्रति आस्था व विश्वास बढ़ रहा है। माननीय मंत्री महोदय ने भारतीय रेल विभाग को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन्स, सुपर क्लास रेलवे स्टेशन्स, डायग्नोस्टिक सेंटर्स, सुपर स्पेशिएलिटी वाले अस्पताल देकर लाभान्वित किया है। अमान परिवर्तन, रेलवे लाइन्स के विद्युतीकरण, रेलवे ट्रैक्स का दोहरीकरण, नई रेल लाइनों के बिछाने के नए आयाम तय किए हैं। भारतीय रेल देश के विकास की मूल धुरी है इसलिए आवश्यकता के अनुरूप मंत्री महोदय ने नए रेल मार्गों के सर्वेक्षण के कार्य स्वीकृत किए हैं जिससे भविष्य में जनता को सुगम परिवहन हेतु ध्यान रखा जा सके, लाभान्वित किया जा सके। इसमें विद्यार्थी एवं विकलांगों का विशेष ध्यान रखा गया है। इसके साथ ही माननीय मंत्री महोदय ने विभाग में कार्यरत स्टाफ को स्वास्थ्य, पेंशन, नए रोजगार, ट्रेनिंग कार्यक्रम देकर लाभान्वित किया है।

हम भरतपुरवासी माननीय मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करते हैं कि उन्होंने बृज क्षेत्र को लाभान्वित करने हेतु भरतपुर से कोसीकला वाया डीग-कामा नए रेल मार्ग निर्माण हेतु बजट 2010-11 में सर्वेक्षण कार्य स्वीकृत किया है। इस कार्य से बृज क्षेत्र डीग के जल महल, कामा-भरतपुर, बृज चौरासी, राष्ट्रीय केवलादेव बर्ड पार्क के पर्यटक व दर्शनार्थी अत्यधिक लाभान्वित होंगे और रेल राजस्व में वृद्धि होगी। इसके साथ क्षेत्र के विकास के नए लक्ष्य प्राप्त होंगे। हमारा माननीय मंत्री महोदय से सादर निवेदन है कि भरतपुर से मथुरा, भरतपुर से कोटा मार्ग एल.सी. 244, एल.सी. 252 पर निर्माणाधीन नए ब्रिज्स का निर्माण शीघ्र कराने का आदेश प्रदान करें। इसका वर्तमान में कार्य लगभग बंद है। राजस्थान सरकार ने दोनों पुलों के पहुंच मार्ग लगभग पूरे कर दिए हैं। हम माननीय मंत्री महोदय का पुनः आभार व्यक्त करते हैं। माननीय प्रधानमंत्री महोदय और वित्त मंत्री महोदय ने पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप पर नए रेल मार्ग के निर्माण का नया सराहनीय तरीका स्वीकृत किया है जिससे बजट संबंधी सभी कठिनाइयां दूर हो सकेंगी। मैं राष्ट्रमंडल खेलों में अग्रणी साझीदारी होने की वचनबद्धता में प्रावधान हेतु एक अरब रुपए ट रखने का समर्थन करता हूं। इस सप्लीमेंटरी बजट को पास करना राष्ट्र हित में होगा। राष्ट्रमंडल खेलों को सहज सम्पन्न होने में सुविधा व लाभ मिलेगा।

* Speech was laid on the Table

***SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR):** Indian Railways is one of the biggest rail networks in the world spread over a network of 64,015 route kilometers and is a chief carrier of the bulk traffic. But over the last one year, it is seen that there is sharp deterioration in the performance of India Railways. The recently published CAG report shows that over the years, the railways' share of total transport sector has come down from 53 per cent to 37 per cent due to inadequate investment in infrastructure and competitive weakness vis-à-vis other modes of transport. A study by the Asian Development Bank also indicates a declining market share of Indian Railways.

Over 120 railway accidents have taken place so far during the last financial year. In this backdrop, it is inexplicable how the allocations for the Railways Safety Fund has been cut by Rs. 579 crore from last year. Moreover, the Minister has strangely tried to shift the blame for railway accidents on *rail rokos* and natural disaster. This shows the Minister's distorted perspective on the crucial aspect of railway safety.

As per the Railway Ministry's own estimates over 1.7 lakhs Railway posts were lying vacant in 2009, out of which nearly 90000 were posts related to railway safety. The Minister has kept completely silent on filling up these vacancies, which can provide job opportunities to the youth.

As per the CAG report, it is seen that safety measures have not been implemented properly. The primary requirement of train transportation is to ensure safe, speedy, reliable and punctual movement of passengers and goods to various destinations in the country. Over the years, various safety review committees have recommended the formulation of a Corporation Safety Plan indicating the policy/objectives and strategies for achieving the objectives and to set bench mark for safety achievements.

But, it is seen that modernization of the signaling and telecommunication system has not been done. The Khanna Committee mad by the Railways has

* Speech was laid on the Table.

recommended that to avoid accidents, Vigilance Control Device (VCD) should be introduced in all railway engines. But, that has not been done till date. The use of Anti-Collision Device has also not been implemented till date.

The CAG report tells that “though human error proved to be the major cause of many accidents and resultant loss of life, the Indian Railways failed to provide improved facilities for running staff, modernization and upgradation of training facilities. Indian Railways were also not able to fill all the safety category staff vacancies.”

The Railways operating ratio (the ratio of total working expenses to the earning – a higher ratio implies deterioration), which was 90.5% in 2008-09 has risen to 94.7% in 2009-10. Such a sharp deterioration in just one year reflects the gross mismanagement of Railway affairs by the Minister. Gross Traffic Receipts in 2009-10 have fallen short of the budgeted estimate by Rs. 63 crore. Moreover, plan investment in Railways also fell short of the budgeted target of 2009-10 by Rs. 497 crore. This clearly shows that the Railway Minister has not been able to implement the tall promises that she made in the last Budget. In this context, the grandiose announcements of projects ranging from hospitals and diagnostic centres, sports academies and museums ring a trifle hollow.

While the Railway Minister has made tall claims on laying 1000 kms of new railway lines, it is shocking that the actual plan allocations for gauge conversion, doubling of railway lines and new rolling stock like wagons and carriages have been cut in nominal terms. This squeeze in public investment in the Railways is accompanied by an unprecedented thrust towards privatization in all areas in the name of PPP: from modernization of railway stations; new railway lines; freight and passenger corridors; locomotive, wagons and container manufacturing; rail axle factory, parking complexes and bottling plants. This wholesale privatization programme for the Railways, opening up the entire sector for private profiteering will be inimical to national interest.

The Railway Minister introduced the system of private participation in railway reservation. Now it has come to the focus that there has been happening a large scale corruption in internet ticketing. As per Railway Board report out of total reservation in the whole country, 30 per cent is done by E-Ticketing. And so corruption is also growing up.

So, Railway Vision 2020 Indian railway envisaged by Railway Minister is far from containing any vision for the future of the Indian Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, I am grateful to all the hon. Members for their participation in the debate on Supplementary Demands for Grants (2010-11). I would like to congratulate the hon. Members for their participation, for their recommendations and for their advice also. Sometimes, ... (*Interruptions*) that in our democratic system ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, what can I do? This is the decision taken by the Business Advisory Committee. Please help the Chair.

Hon. Minister will speak now.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Order please.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Prahlad Joshi, please have order.

... (*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: These are Supplementary Demands for Grants and nothing else. यह जनरल बजट नहीं है, जनरल बजट में डिटेल डिसकशन हो सकता है, this is only a small thing. It is a technical subject. These are Supplementary Demands for Grants. यह हमारे कांस्टीट्यूशन की परम्परा है, ये साल में दो-तीन बार जनरल बजट के साथ आते ही हैं। जनरल बजट में डिसकशन करने का ज्यादा मौका होता है। सप्लीमेंट्री डिमांड्स में भी माननीय सदस्यों का रेल के साथ इतना अच्छा संबंध है कि इसमें हर माननीय सदस्य भाग लेना चाहता है। ... (*व्यवधान*) उसकी मेहरबानी भी है। हम हर माननीय सदस्य के सुझाव का वेलकम करते हैं। हम हर काम नहीं कर सकते हैं, लेकिन तब भी आप जब सुझाव देते हैं, कोई खराब बात कहता है, कोई अच्छी बात कहता है, कोई काँस्ट्रक्टिव बात कहता है, I welcome all these things. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Tufani Saroj, please sit down. Hon. Minister has not yet started her speech.

... (*Interruptions*)

कुमारी ममता बनर्जी: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि लोकतंत्र में यही परम्परा एवं सिस्टम है कि आप लोकतंत्र के माफ़िक अपनी बात कहें। बात कहना जरूरी होता है, आपका

सुझाव देना भी जरूरी होता है, चाहे सरकारी पक्ष हो या अपोजिशन पक्ष हो, सब को बात करने का मौका भी मिलना चाहिए।... (व्यवधान)

श्री गणेश सिंह (सतना): आपने कितना काम किया?... (व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: आप अपने एम.पीज़ से पूछ लीजिए कि मैंने कितना काम किया। मैं कभी ऐसा नहीं करती हूँ, I do not distinguish between Members from this side or that side. Shri Harin Pathak, I will request you to please investigate the matter. Even other Members of Parliament also come to me and Members of your party also come to me. You ask them how many works I have done for them also. I do not divide the House between this side and that side. I think, all Members are hon. Members of this House.

I welcome their constructive criticism and their suggestions. I also do their jobs. You ask all the party Members. I am happy to be here today. Though I am not well, I came here because I wanted to listen to the hon. Members. Sometimes, they give very good suggestions. हम सब की बात पूरी नहीं कर सकते, क्योंकि हमारी भी कुछ दिक्कतें होती हैं। I am not God. I am neither God nor Allah.

16.00 hrs.

All that I can do, I can do only within the system and within the purview of the Constitution. Still, I am proud to say that within a year मैं 100 परसेंट सैटिस्फाई सबको नहीं कर सकी, किन्तु मैंने 80 परसेंट काम एम.पीज़. का कर दिया है। जितना भी काम जिस एम.पी. का करना संभव था, वह मैंने कर दिया है।

आप लोग कभी-कभी कहते हैं कि मैं दिल्ली में नहीं रहती। पॉलीटिकली आप कहिए, लेकिन आप यह भी देखिए कि आम तौर पर जो काम एक साल में मैंने किया है, वह यदि कोई और होता, तो 50 साल में भी नहीं कर पाता। I challenge it. I met all the MPs. Hence, you can see that even the Opposition Members are my friends. पॉलीटिकली और आइंडियोलौजकली कोई मेरे साथ फाइट कर सकता है, लेकिन इंडीविजुअली आप देखो कि मैंने आप लोगों का कितना काम कर दिया। वह इसलिए कर दिया कि it is not that I have done it, it is my Department that has done it. We do it as a Railway family. हम लोग कोशिश करते हैं। Every Friday, so many MPs used to

meet me, and this time even our Board Members. आपको पता होना चाहिए। आप बोलते हैं कि रोजाना एक्सीडेंट होते हैं। This is unfair to say. Absolutely, यदि एक भी अनफॉर्चुनेट इंसीडेंट होता है, I am very perturbed and I am very shocked. पॉलीटिकली आप मुझे जो मर्जी कह सकते हैं, लेकिन पॉलीटिकली मैं पैसेंजर्स को नहीं मार सकती हूं। रेलवे में मुझे देखना है कि as a passenger travels from one part of the country to another, somebody may be from Bihar; somebody may be from UP; somebody may be from Punjab; somebody may be from Rajasthan; somebody may be from Gujarat; and somebody may be from Bengal. Can I kill people? It is unfair to say so. The number of accidents has declined. You have to appreciate that this is despite the fact that the number of passengers and trains are increasing.

MR. CHAIRMAN: Madam, just a minute. The time allotted for this discussion has exhausted. If the House agrees, we may increase the time for this discussion by another half-an-hour.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Thank you, Sir.

MR. CHAIRMAN: The time is extended till the Supplementary Demands are passed.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

MR. CHAIRMAN: Thank you. Madam, you may continue with your reply.

KUMARI MAMATA BANERJEE : I am very grateful, Sir.

सर, यह बात कहना ठीक नहीं है that every day accidents are taking place. Politically, you can say it, but you have to give me the figures. पहले रेलवे के पैसेंजर्स कितने थे। It is 1.8 crore people who used to travel every day. You have to remember this. There are 17,000 trains crossing more than 8,000 stations. It is not a matter of joke, and now it has been increased. We have given good infrastructure. पैसेंजर्स की डिमांड है। Railway line is called the life line. इसे लाइफ लाइन कहा जाता है। गांव के अंदर से जाती है। इसीलिए आपकी कांस्टीट्यूएंसी की ज्यादा डिमांड रेलवे से होती है। किसी और मिनिस्ट्री से नहीं होती है। इसलिए कि आप चाहते हैं कि हमारे गांव से, हमारे घर से रेल लाइन जाए। It is the only cheapest transport, which is environment-friendly and passenger-friendly.

महोदय, देखिए कितनी चीजों का भाव बढ़ा। क्या रेल का भाड़ा बढ़ा? नहीं बढ़ा। हरिन पाठक जी बिलकुल ठीक हैं। उन्होंने इस डिबेट को इनीशिएट किया था। मैं उन्हें थैंक्यू कहना चाहूंगी। हरिन जी के साथ-साथ हमारे बहुत से और दोस्तों ने इस डिबेट में भाग लिया। जैसे बहुगुणा जी, शैलेन्द्र जी, यादव जी, Dr. Dome criticized me like anything politically, but I do not mind it. भाग लिया। प्रबोध पांडा जी ने इस डिबेट में भाग लिया। सुप्रिया सुले जी, वानखेड़े जी, अर्जुन चरण सेठी जी ने बहुत इम्पोर्टेंट प्वाइंट बोला। ...(व्यवधान) श्रीमती परमजीत कौर जी ने भी भाग लिया। मैं जो बोल रही हूँ, उसे कृपया आप सुन लीजिए। पॉलीटिकली आप जो भी कुछ कह सकते हैं, लेकिन इसके साथ-साथ जो काम मैंने किए हैं, वे भी जुड़ रहे हैं। जिन्हें बोलने का मौका नहीं मिला, they also feel it. I appreciate all the Members from either side of the House. पहले 1.8 करोड़ पीपुल ट्रेवल करते थे, लेकिन अब आपको पता है कि 2 करोड़ से ज्यादा हो गए हैं। पिछले एक-दो साल में किसी-किसी महीने में रेलों के पैसेंजर्स की संख्या 1 करोड़ 8 लाख से बढ़कर 2 करोड़ 20 लाख प्रतिदिन हो गई है। अगर पैसेंजर्स इतने बढ़ गए हैं। इतनी ट्रेन बढ़ गई। इतना इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ गया और पैसेंजर्स बढ़ गए। 17 हजार रेलें प्रति दिन चलती हैं। रेलवे के लोग इन्हें चलाते हैं। यदि कभी कुछ हो जाता है तो बहुत दुख की बात है। आप लोग क्या सोचते हैं कि हमें दुख नहीं होता है। एक्सीडेंट्स में जिन लोगों की डैथ हुई, उनमें कोई गुजरात का हो सकता है और कोई पंजाब का हो सकता है।

कोई यू.पी. का हो सकता है, कोई नोर्थ बंगाल का हो सकता है, कोई उड़ीसा का हो सकता है। जब राजधानी एक्सप्रेस झाड़ग्राम में रुक गई थी तो नवीन पटनायक जी ने मुझे फोन किया, मैंने बोला कि इसमें आप भी कन्सर्न हैं, मैं भी कन्सर्न हूँ, इसलिए कि वे मेरे देश के आदमी हैं। हमें यह सोचना है कि हम पोलिटिकली चाहे जो मर्जी कर सकते हैं, लेकिन politically or otherwise, I cannot kill the people and you cannot kill the people. आप यह नहीं कर सकते हो, हॉज़ को निकाल आओगे तो यह ठीक नहीं है। You cannot blame the railway workers.

कभी-कभी काम करने में ह्यूमन एरर हो जाती है, वह भी हम लोग देख रहे हैं कि इसको नहीं होना चाहिए। उनको जितना ट्रेड करके अपडेट करना है, we give more importance to the railway employees. They are like my family members. They do their job. I appeal to them also to take care of their effectiveness and be sincere. लेकिन साथ-साथ मैं यह भी ठीक है, प्लेन तो आसमान में जाता है, आप कुछ नहीं कर सकते हैं। हम चाहते हैं, अच्छे से, थोड़े से, only around 36,000 people travel in all the planes, from all the sides, put together

और ट्रेन 65 हजार रूट किलोमीटर पर गांव-गांव में जाती है, क्लिप अगर कोई खोलेगा तो आप क्या करेंगे, 65 हजार रूट किलोमीटर में कितनी पुलिस देंगे? जब रेलवे बनी थी, तब हमारे देश में सिक्योरिटी की ऐसी प्रोब्लम नहीं थी, टैरिज़्म की प्रोब्लम नहीं थी। अभी कोई पोलिटिकल प्रोब्लम है तो रेल रोको, बन्द कर दो। उससे कितने दिन नष्ट किये, खाली बन्द करने से, अवरोध करने से, रोकने से एक हजार करोड़ रुपये का रेलवे को नुकसान हुआ। इससे हमारा पंक्चुएलिटी लॉस होता है। आप क्या कहेंगे, एक चीज़ में लोकल एक गड़बड़ी हुई तो जाकर रेल को रोक दिया। उसके बाद बोलेंगे कि पंक्चुएलिटी तो लॉस हो गई। एक रेल को रोकने का मतलब होता है कि पीछे जो रेल होती है, वह भी रुक जाती है। इसमें पूरे दिन का, पूरे स्टेट का पंक्चुएलिटी लॉस होता है। इसमें क्या होता है कि हम पंक्चुएलिटी भी चाहते हैं और रेल भी रोक देते हैं। अच्छा काम भी चाहते हैं, रेल को जला देते हैं। एक्सीडेंट क्यों होता है, बोलेंगे और एक्सीडेंट करने के लिए मदद देंगे, यह क्या है? यह सब तो एक साथ में नहीं हो सकता है। You have to appreciate, रेलवे पीपुल की अगर किसी की गलती हो गई, if the railway employees are at fault, then we will take stringent action against them because we cannot compromise with the safety and security issues. लेकिन साथ-साथ में यह बात भी है कि रेलवे आसमान में नहीं जाती है, गांव-गांव में जाती है। हमारे घर के नज़दीक हमने चुप करके प्लान करके क्लिप खोल दी, बम ब्लास्ट कर दिया, लोग मर गये तो यह क्या है, यह कौन सा तरीका है, इसको सोचना है। अगर रेल चलानी है तो रेल को जिंदा रखना आप लोगों का, हम लोगों का, सब का काम है। हर स्टेट गवर्नमेंट को भी देखना है, Railway gives the money to the State Governments to take care of the security aspects. Government Railway Police are not the Railway Police. They are the police personnel of the State Government. We pay 50 per cent of their salaries, as per the constitutional provisions. लेकिन आप लोगों को भी देखना पड़ेगा, सेफ्टी एण्ड सिक्योरिटी, क्यों नहीं देखेंगे। अगर डकैती होती है तो खाली रेल का गलती आ जाती है। आर.पी.एफ. को कोई पावर नहीं है, RPF does not have the power even to lodge an FIR. You must either give them more power or take necessary precautions. Is that not your duty? अगर बस में डकैती होती है तो किसकी गलती होती है। अगर ट्रेन में होती है तो आप खाली रेल को बोलते हैं तो हम रेल चलाएंगे या डकैती रोकेंगे। आप लोग हाउस से परमीशन दे दो, हम लोग कर देंगे, लेकिन अगर परमीशन नहीं रहेगी तो law and order subject is not with the Railways. तो हम क्या करेंगे। लेकिन तब भी इसके बारे में हाउस को सोचना है। एक तो बात है, as far as safety and security issues are

concerned, we are hundred per cent sure that we have to run these trains in a very dedicated manner. इसमें हम डेडीकेटिड हैं, सेफ्टी और सिक्योरिटी से ज्यादा इम्पोर्टेंट क्या है, कुछ नहीं हो सकता है। For taking care of safety issues, we have given Rs. 31,000 crore this time also. In one year, we want to man 4,000 unmanned level-crossings. 4000 अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग्स को मैन करने के लिए एक साल में हमने लिया। टी.पी.डब्लू.एस. सिस्टम, एंटी कोलीज़न डिवाइस 10 साल पहले मैंने करके दिया था, आप लोगों ने क्यों नहीं किया? 10 साल में क्यों नहीं किया? मैं सन् 2000 में सप्लीमेंटरी डिमांड्स में एंटी कोलीज़न डिवाइस का ऑर्डर देकर गई थी, आपने क्यों नहीं किया, 10 साल आप लोगों को मिले। नहीं किया, आप लोग खाली हमको कहते हैं कि यह क्यों नहीं हुआ, वह क्यों नहीं किया। आप रुपया दे दो, हम कर देंगे। तब भी सबसे ज्यादा इम्पोर्टेंस देकर टी.पी.डब्लू.एस. सिस्टम और एंटी कोलीज़न डिवाइस का बहुत सारा काम हमने एक साल में किया। हरिन जी ने मुझसे क्वश्चन किया, उन्होंने बजट की बात कही है, लेकिन मैं हाउस में कहना चाहती हूँ, हाउस को एश्योर करना चाहती हूँ कि बजट के समय पिछली बार हमने कहा कि हम व्हाइट पेपर लेकर आएंगे, हमने व्हाइट पेपर दिया।



हमने व्हाइट पेपर दिया। हमने कहा कि विजन 2020 करेंगे, तो हमने विजन 2020 कर दिया। इसलिए किया कि यदि आप दस साल आगे तक की प्लानिंग नहीं करेंगे, तो कुछ काम नहीं होगा। हमने देखा की सबकी कोच की डिमांड है, लेकिन कोच बाहर से नहीं खरीदा जाता है, इसे तैयार करना पड़ता है। **Even I have found** अगर हमको कोच चाहिए, तो दरवाजा इधर मिलता है और कोच बाहर मिलती है। तैयारी करने की कोई जगह नहीं है। दो-तीन इंडस्ट्रीज ही इसके लिए हैं, आईसीएफ, आरसीएफ आदि। आपने इसे क्यों नहीं किया? मैंने सोचा कि अगर कोच और वैगन चाहिए, ट्रेन को नया-नया बनाना चाहिए, अच्छे कंपार्टमेंट्स चाहिए तो इसको बनाने की जरूरत है। इसको कहां से बनाएंगे? हमने मेट्रो कोलकाता में देखा, कोलकाता में एक ही मेट्रो है, उसकी चार किलोमीटर लाइन एक्सटेंशन हुयी लेकिन वहां नयी ट्रेन एवलेबल नहीं है। मैंने पूछा कि क्या हुआ? उन्होंने कहा कि हमारे पास चीज नहीं है। अगर दरवाजा हम बनाते हैं, तो जनाला बाहर से लाना पड़ता है। काम बाहर देंगे, तो हमको इंतजार करना पड़ेगा। यह सब ठीक नहीं है। इसीलिए मैंने बजट में इंडस्ट्रीज की बात कही है। रेलवे क्या है? रेलवे की मनी नहीं है, वह नहीं करेंगे। अगर हम बाहर से पीपीपी में रूपया मांगते हैं, तो आप कहते हैं कि आप प्राइवेटाइज कर रहे हैं। हम रेल को प्राइवेटाइज नहीं करेंगे, यह हमारे लिए जिंदगी का सवाल है। **Do not blame me politically. This is a political game. Do not play blame game politically every time. Let me assure,** रूपया नहीं होगा, कोच नहीं मिलेंगे। रूपया नहीं होने से हम बना नहीं सकते हैं। पीपीपी मोड में अगर हमारी लैंड है, ज्वाइंट वेंचर में हमारी इक्विटी है, हमारी लैंड है जिसे बेचने के लिए लिया है। अगर कोई आदमी रूपया डालकर ज्वाइंट वेंचर बनाएगा तो रेल उसके साथ में ज्वाइंट वेंचर करेगा। इसमें आपत्ति क्या है? हमने वैगन इंडस्ट्री के लिए बर्न स्टैंडर्ड ब्रेथवेट को लिया। **They can supply the wagon`. We have given the order even.** हमें कभी-कभी आर्डर देने से भी वैगन नहीं मिलते हैं। कोच बनाने का इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं है। हमको जरूरत है पांच हजार, लेकिन मिलते हैं तीन हजार तो क्या करेंगे?

सबकी डिमांड बढ़ी, सब चाहते हैं कि हमारे यहां रेल लाइन हो, हमारे यहां रेल के कोच बढ़ें। मुझे भी यह देखकर खराब लगता है। हम देखते हैं कि बहुत गंदे-गंदे कोच हैं, उस पर वह कलर भी नहीं करते हैं। मैंने उनसे पूछा कि क्यों कलर नहीं करते हैं? आप क्या सोचते हैं कि मैं उनसे नहीं पूछती हूं? मैंने उनसे कहा कि इतने गंदे-गंदे कोच हैं, बाथरूम ठीक नहीं है, ये अच्छे नहीं हैं, आप लोग इसमें कलर क्यों नहीं करते हो? कभी-कभी ये लोग बोलते हैं कि कैसे करेंगे, हम अगर एक भी कोच कलर करने के लिए

देंगे, तो दो महीने लग जाएंगे और उन दो महीनों के लिए हमें कोच कैसे मिलेगा? ऐसे में पैसंजर्स सफर नहीं कर सकते हैं। मैंने कहा कि क्या ऐसी परिस्थिति है? उसने कहा - हां। Then I thought that we have to decide and we have to set up more and more industry. इसीलिए हमने चाहे मारवाड़ा हो, चाहे छपरा हो, चाहे मधेपुरा हो, चाहे असम हो, चाहे रायबरेली, यूपी हो, हर जगह, अगर डिमांड आएगी तो फिर हम देखेंगे। हम चाहते हैं कि हमारे हिंदुस्तान में जो रेल का आर्डर मिलेगा, उसके लिए इंडस्ट्री बन सकती है, इसके लिए ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।


हमारा डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर आ रहा है, इससे इंडस्ट्री और भी बिल्ड-अप होगी। इसमें हमें मदद देनी चाहिए और पीपीपी मोड में भी इसको होना चाहिए। किसी फ्रेंड ने मुझे कहा कि कुछ नहीं हुआ है। रेलवे ने पहली बार रेल बोर्ड के सेक्रेटरी के अंडर में सिंगल विंडो बना दिया। किसी को भी रेल के साथ बिजनेस करने का आज मौका मिला है। It is not that I am doing. I am clearing without tender and all that. It is not. We open the tender; everybody should know it under the Secretary of the Railway Board. अगर आप रेल के साथ किसी बिजनेस में जाना चाहते हैं, तो you can send your proposal to my Railway Board Secretary. There is an office. After that, the Railway Board decides all the things wherever necessary, things are there. हम लोगों ने इसे किया है। मधेपुरा, मराठवाड़ा और छपरा में काम हो रहा है, वह वर्ष 2010-2011 में हो जाएगा, इसी तरह रायबरेली में भी वर्ष 2010-2011 में फर्स्ट फेज का काम हो जाएगा। ऐसी हमारी और भी जगह इंडस्ट्रीज हैं। वहां काम चल रहा है और हम उसे जल्दी से जल्दी करेंगे, क्योंकि हमें कोच की जरूरत है, वैगन की जरूरत है। Why do you not understand that I am trying my best? Within a year's time, the House must know it. विद इन ए ईयर हम लोगों ने व्हाइट पेपर दिया। मैं कुछ कहना नहीं चाहूंगी, I stick to that White Paper. व्हाइट पेपर आथराइज्ड के साथ दिया है, लेकिन हमने जो वादा किया था, उसे पूरा कर दिया। विजन 2020 में हमने दे दिया कि दस सालों में क्या होना चाहिए? अपोजीशन से श्री हरिन पाठक जी ने कहा कि एक हजार किलोमीटर रूट होगा या नहीं, इसमें डाउट है। हम इसे करेंगे। जब वादा किया है, तो उसे पूरा करेंगे। अगर नहीं करेंगे, तो the blame will go to the Board. They are taking care.



लोग China से compare करते हैं । I am not blaming. They have the advantage. They are not the democratic country. हमें अगर जमीन में कोई प्रॉब्लम होती है तो हम नहीं कर सकते। हम फोर्सफुली कुछ नहीं कर सकते, हम गोली मारकर कुछ नहीं करना चाहेंगे। हम आहिस्ता-आहिस्ता करेंगे, फोर्सफुली नहीं करेंगे। हम एमीकेबली सैटलमेंट करेंगे। रेलवे के लिए हम इम्प्लॉयमेंट देने के लिए भी तैयार हैं। अगर रेलवे लाइन गांव से ले जानी है तो हम जनता को कौन्फीडेंस में लेकर करेंगे और वे बैठकर तैयार करेंगे। That system will do.

हम फोर्सफुली नहीं करेंगे। हम ज्यादा जमीन नहीं लेंगे, घर में बैठकर सर्वे नहीं करेंगे कि जो मर्जी हुआ डाल दिया, ऐसा नहीं है। रेलवे के लिए जो जमीन लेंगे, उसके लिए अभी से स्पेशल प्रोजेक्ट के माध्यम से लोगों को रेलवे में एक-एक इम्प्लॉयमेंट देने का वादा किया। हमने रेल की जमीन के लिए गाइडलाइन्स बनाई। मैंने आपको पता करने के लिए कहा। हम जैसे डैडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कर रहे हैं वैसे ही पैसेंजर फ्रेट कॉरिडोर भी करेंगे। इसका काम हम इस साल शुरू कर रहे हैं, यह रेलवे का वादा है। हमने एक साल में व्हाइट पेपर दिया, विज़न 2020 दिया, रेलवे की नई रिक्रूटमेंट पॉलिसी बनाई। दस साल से रिक्रूटमेंट क्यों नहीं हुआ। Why are you blaming me only? आपने शुरू नहीं किया, मैंने शुरू कर दिया। लेकिन सरकार के प्रोसेस में थोड़ी देर होती है। टैंडर प्रोसेस में एक साल लग जाता है। और प्रोसेस भी हैं। अगर हमें रिक्रूटमेंट करनी है तो उसके लिए रिक्रूटमेंट सेंटर है। अगर एक जगह में गड़बड़ी हो जाती है तो कहा जाता है कि नहीं हुआ, सब चला गया। बीस जगह में अच्छा हुआ, कोई गड़बड़ी नहीं हुई। पहले रिक्रूटमेंट में मार-पीट हो रही थी। क्या ऐसा पूरे हिन्दुस्तान में नहीं हुआ? हमने नई पॉलिसी बनाई। रिक्रूटमेंट ड्राइव भी शुरू कर दी। बीस सेंटर्स में काम अच्छा हुआ, लेकिन अगर एक सेंटर में कोई व्यक्ति गलत काम करेगा तो क्या हम उसे नहीं पकड़वाएंगे। हमने खुद पकड़वाया, सीबीआई ने भी भाग लिया। That is good. सारी जगह इग्ज़ामिन हुआ। हमने नई रिक्रूटमेंट पॉलिसी बनाई जिसमें हिन्दी, उर्दू, लोकल लैंग्वेज भी की। हमने एससी, एसटी, ओबीसी, फिज़िकली हैंडीकैप्ड, स्पोर्ट्स कोटे को स्पेशल प्रायोरिटी देने के लिए कहा है। माइनोंरिटी कैटेगरी के लोगों को नौकरी में कम मौका मिला, इसलिए जहां उनके लिए मौका है, वहां उन्हें भी प्रायोरिटी देनी चाहिए। हम इसे इंटरनली कर रहे हैं और इंस्ट्रक्शन्स भी दी हैं। हम एक्स-सर्विसमैन को भी रेलवे में लेना चाहते हैं। हमारे यहां एक लाख 70 हजार के करीब वेकेंसीज़ हैं, लेकिन वे आज की नहीं हैं। हर साल वेकेंसी खाली होती है और वह दस साल से ऐसे ही पड़ी हुई है। आपको बहुत मौका मिला लेकिन आपने नहीं किया, सिर्फ रोज का डिजीजन कि प्राइवेटाइज़ करना चाहते है इसलिए नहीं हुआ। यह कोई तरीका है? रेलवे वास्ट आर्गनाइजेशन है, उसमें 14 लाख इम्प्लाइज़

हैं। हम पॉलिसी तैयार कर रहे हैं। Railway Board is taking care of that. We will give priority to our gang men. We will give priority to our safety related staff. जो लोग वॉलंट्री रिटायरमेंट लेंगे और अपने लड़के या लड़की को सर्विस देने चाहते हैं तो we will approve that. हम नई पॉलिसी बनाने जा रहे हैं क्योंकि तीस हजार वेकेंसीज़ होती हैं। सेफ्टी में गैंगमैन नहीं है। आप सिर्फ हमें ब्लेम देते हैं। मेरे खिलाफ कौन्सपीरेसी चल रही है कि she is not staying in Delhi. You ask me any question related to Railways. I will challenge that without seeing any paper, I will give you all the replies. If I do not know that thing, how do I do it? यहां तक कि अगर कल पार्लियामेंट में कोई क्वश्चन होगा, हम कोई पेपर नहीं देखेंगे। You just ask me and if I am not up-to-date, how can I give reply to the day-to-day's work? आपने देखा होगा कि हमारे डिपार्टमेंट में एक भी फाइल पेंडिंग नहीं है। Not a single file is pending. I challenge. सिर्फ कौन्सपीरेसी करके गलत बात कहना ठीक नहीं है। I will not say that because it is unparliamentary. We should not mislead. जो सच है, उसे देखना चाहिए। एक साल के अंदर रेलवे रिक्रूटमेंट के बारे में नई पॉलिसी हुई, व्हाइट पेपर हुआ, विज़न 2020 हुआ, यहां तक कि रिक्रूटमेंट शुरू हो गई, इम्प्लाइज़ के लिए पूरी पॉलिसी बनी, एक्स-सर्विसमैन के लिए हुआ, स्पेशल ड्राइव कर दिया और रेलवे ने नई कैटरिंग पॉलिसी की। क्या आपने नहीं कहा कि रेलवे में अच्छा खाना नहीं मिलता? जब पहले उसे बाहर की एजेंसी को दे दिया गया तब यह कहा गया कि पोलिटिकल फ्रैंड्स बैठे हैं और जब डिपार्टमेंट लेना चाहता है तब कहा जाता है कि इनसे क्या होगा।

रेलवे दोनों जिम्मेदारी नहीं लेगी। एक ही जिम्मेदारी लेगी और वह भी पैसेंजर की जिम्मेदारी लेंगे और रेलवे इम्प्लाइज़ की लेंगे। अगर डिपार्टमेंटली कैटरिंग करनी है, तो डिपार्टमेंट में हम उसे प्रायोरिटी देंगे, जो रेल के लिए अच्छा काम करते हैं। उसे हम जरूर जिम्मेदारी देंगे। हमें अपना बेस्ट किचन बनाने में छः महीने लगेंगे। फिर इस सिस्टम को वापस लेना है। इसी के साथ-साथ आईआरसीटीसी को हम उधर से लेकर टूरिज़्म में डालेंगे। That is our headache. That is  any political party's headache. We will take care of that. We know how to bring up our babies. That we know. इसके लिए हमने न्यू कैटरिंग पालिसी लागू की। रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर के डेवलपमेंट के लिए पीपीपी मोड भी लागू किया। सीआई पालिसी लागू की, रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चरल इंडस्ट्रीज़ ने इनीशियटिव लिया। आटोमोबाइल फ्रेंट ट्रेन आपरेशन भी लागू किया। सोशल फ्रेंट ट्रेन आपरेशन भी लागू किया। आटोमोबाइल एंड एनसीलियरी हब भी लागू किया। प्राइवेट फ्रेंट टर्मिनल लागू किया। कैटरिंग पालिसी लागू की। इसके

अलावा और भी बहुत सारी चीजें हैं। Whatever we announced that we would do, we have done 100 per cent. फिर भी बोलते हैं कि नहीं हुआ। I cannot give stoppage to all. हम कैसे देंगे? If we give stoppage everywhere, then railways would become a bus service. It will not remain a rail service. इसका डिफरेंस होना चाहिए, जैसे प्लेन में होता है। कोई व्यक्ति कोलकाता से दिल्ली आता है, कानपुर से कभी हबिंग करके दिल्ली आता है, कभी पटना से दिल्ली आता है, कभी उड़ीसा से दिल्ली आता है। रेल का भी क्या ऐसा तरीका है? I will be happy to give all of you stoppage. लेकिन अगर हर स्टापेज में सुपर फास्ट ट्रेन चलेगी, तो क्या होगा? It would not be a railway service. It will be just a local bus service. वह होगा या नहीं होगा? एक जगह ट्रेन स्टाप होती है, तो वह स्लो हो जाती है। इसमें जो व्यक्ति ज्यादा रुपया देता है, उसका क्या होगा? कोई-कोई तो राजधानी में भी स्टापेज चाहता है। हमें स्टापेज देने में कोई प्रोब्लम नहीं है, लेकिन पहले ही काफी स्टापेज हैं। हम अभी इतने स्टापेज और नहीं दे सकते। उसके बाद भी आपरेशनल एंगल होता है, लेकिन जिधर स्टापेज की जरूरत है, उसके बारे में हमें जरूर सोचना है। उसे हम जरूर करते हैं।

आपने खुर्दा-बोलांगीर लाइन के बारे में एक अच्छा प्वाइंट कहा। हमने आरवीएनएल को नहीं दिया। That was a wrong impression. Khurda-Bolangir line in Orissa was not handed over to RVNL.

वह हमारा आर्गनाइजेशन है, जो अभी काम कर रहा है। हमने उसे दिया है।

सभापति महोदय : वैकैबल स्टडी के लिए होना चाहिए।

कुमारी ममता बनर्जी : हमने उसे नहीं दिया। हमने फंडिंग के लिए बोला था, लेकिन वह प्रोजेक्ट नहीं दिया। I crosschecked it because Orissa MPs have met me. ... (*Interruptions*) हमने उसे नहीं दिया। ...(व्यवधान) वही बोल रहे हैं। ...(व्यवधान) Orissa MPs met me, Sir, and you were also there. You told me not to hand it over to the RVNL. इसके बारे में हमारा डिजीजन है। ठीक है, आप लोग जो कहेंगे, वही होगा। हम लोग उनको नहीं दे रहे हैं, वह रेल के साथ ही रहेगा। To Khurda-Bolangir line we gave the maximum money this time. We want that this project should be completed also. यह हम लोगों ने किया। जैसे पीपीपी के बारे में कहा कि with regard to PPP, as we said, we want to create our infrastructure, we want to create our industry to help the railway industry, and at the same time we can create infrastructure for the country also. लेकिन पीपीपी मोड में अभी करने के लिए बहुत सारे काम

प्रोसेस में हैं एवं बहुत सारे काम हमने अभी कर दिये हैं। यह बहुत बढ़िया तरीके से हो रहा है। सेफ्टी और सिक््योरिटी के बारे में यह बात ठीक है कि हमें अभी 17 हजार करोड़ रुपये वर्ष 2002-03 में मिले थे। जब मैं दस साल पहले रेल मिनिस्टर थी तब हमने खन्ना कमेटी की रिपोर्ट को बहुत बार उठाया था। उसके बाद हमें 17 हजार करोड़ रुपये मिले थे। जब नीतीश जी रेलवे मंत्री थे तब वह फंड आया था। वह फंड जहां भी ट्रैक्स या जिस जगह उस फंड की जरूरत थी, उन्होंने उसे पूरा करने की कोशिश की। उसके बाद लालू जी आये। I am proud of all the former Railway Ministers and I thank them for whatever they have done. लेकिन उसके साथ यह है कि एंटी-कोलिशन डिवाइस अभी फुलप्रूफ नहीं है। हम उसे करना भी चाहते हैं, लेकिन वह अभी तक फुलप्रूफ नहीं हुआ है। उसके फुलप्रूफ होने से हम जरूर इसे लगायेंगे। तीन सैक्शन में हमने इसे लगाया है। इसके साथ-साथ जो टीपीडब्ल्यू सिस्टम है, उसके लिए हमने बजट में भी रुपया रखा है। इसके साथ साथ 16 हजार अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग है। Within a year we have taken 4,000. जो 12 हजार बचेगा, उसे हम ऐसे करेंगे, तो वह दो-तीन साल में कम्पलीट हो जायेगा।

हम लोग कोशिश कर रहे हैं। एक्सीडेंट कौन चाहता है? हम लोग एक्सीडेंट नहीं चाहते हैं, लेकिन एक्सीडेंट के लिए इंसिडेंट मत करो। एक्सीडेंट करने का, किसी की एक जिंदगी लेने का हम लोगों को हक नहीं है। एक्सीडेंट एक भी नहीं होना चाहिए, अभी एक्सीडेंट्स में डिक्लाइन हो रही है, लेकिन डेथ का नंबर बढ़ा है। ज्ञानेश्वरी के लिए और सैंथिया के इंसिडेंट्स हैं। ज्ञानेश्वरी का इंसिडेंट हमने सीबीआई को क्रिमिनल पार्ट के इन्वेस्टीगेशन के लिए दिया है, यह सेबोटेज है ही। सैंथिया के बारे में भी रेलवे मिनिस्ट्री से सीबीआई से कहा है कि हमारे पास ऐसी जो इन्फार्मेशन मिलती है, - those options are open - उसमें क्या है, क्या नहीं है, वह इन्वेस्टीगेशन के बाद पता चल जाएगा। सुप्रिया जी ने मुंबई की लोकल सबअर्बन ट्रेन्स के बारे में एक प्वाइंट रैज किया, उनमें बहुत सारे एक्सीडेंट्स होते हैं। यह स्टेट का सब्जेक्ट है, वहां कंजेशन है, लेकिन - Already we have taken up the matter with the Chief Minister of Maharashtra. डेली सबअर्बन एरिया में जो प्रॉब्लम होती है, उसके लिए हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि स्टेट गवर्नमेंट के साथ मिलकर कुछ करें, इसको हम जरूर देखेंगे। हरिन पाठक जी ने कॉमनवेल्थ गेम्स के बारे में एक प्वाइंट रैज किया था, मैंने पहले ही बोल दिया है कि यह हमारा बजट एनाउंसमेंट था, बजट का हमारा कमिटमेंट है। जितनी ट्रेन्स हम लोगों ने एनाउंस किया, जितने प्रोजेक्ट एनाउंस किए थे, विदिन द ईयर हमने इंप्लीमेंट किया। लास्ट ईयर बजट में भी जितनी ट्रेन्स हमने एनाउंस की थी, 121 में से 118 कर दिया था। केवल श्री रेलवे लाइन कंप्लीट नहीं हुई हैं, इसी के लिए नहीं हुआ

था। लेकिन हमने पूरा 100 प्रतिशत कर दिया था। This time also, within the year, we would complete whatever we have announced. We will do it. It is our commitment. ट्रैक के बारे में भी मैंने बताया है और जो इंडीविजुअल कांस्टीट्यूट्स के बारे में बातें हैं, he will get the reply. As the House is aware, this Budget is only a Supplementary Budget is for Rs.498 crore.

उसमें से 398 करोड़ रुपये नेशनल प्रोजेक्ट्स के लिए है, वह भी फाइनेंस मिनिस्ट्री से रि-इम्बर्समेंट होगा और 100 करोड़ रुपये कॉमनवेल्थ गेम्स के लिए हैं क्योंकि - Railways is the lead partner. The House would be happy to know that the Railways have got the Best Prize from the *Rashtrapati*. राष्ट्रपति से रेलवेज को फर्स्ट प्राइज मिला था। रेलवे के बहुत से खिलाड़ी हैं, जो बहुत अच्छा परफार्म करते हैं, इसीलिए - Railways is the lead partner for the Commonwealth Games. This was negotiated already. लेकिन अभी जो हुआ है, उसके बारे में मैं कोई टिप्पणी नहीं करूंगी, लेकिन रेलवे का रुपया जाएगा, तो उसका ठीक से इस्तेमाल होना है, यह देखना भी हमारा काम है। हम इसे देखेंगे,

because we are proud of our country and we want to see that everything should be done as per the credential formula.

The other thing is that certain unfortunate events have occurred. We are sorry for that. We apologise to our passengers. नहीं होना चाहिए, यह ठीक नहीं हुआ है। I am really sorry for their families. We have announced employment for their family members; we have announced a sum of Rs.5 lakh to those families. We know that we cannot compensate their families by giving them money or employment.

लेकिन तब भी जितना हम लोग कर सकते हैं, उसके लिए कोशिश किया है। डीजल का भाव बढ़ा, 1000 करोड़ रुपये हमारे गए। अभी सिक्स्थ पे कमीशन लागू हुआ। मेरे लिए अनफार्च्यूनेट पार्ट यही है कि जब मैं पहले रेल मिनिस्टर बनी, तो फिफ्थ पे कमीशन आया, 6000 करोड़ रुपये गए। इस बार भी इंटरनल जितना जमा हुआ था, वह चला गया, 55,000 करोड़ रुपये चले गए सिक्स्थ पे कमीशन के बर्डेन के रूप में। 15,000 करोड़ रुपये हर वर्ष एक्स्ट्रा हैं ये वे पेंशन लायबिल्टीज वगैरह का। एक्सपेंडिचर बढ़ गया, लेकिन तब भी हम लोग ऑस्टेरिटी कर रहे हैं। We have undertaken austerity measures also.

This time also, we would save more than Rs.2280 crore through austerity measures. That message should also go. यह भी हम लोग कोशिश कर रहे हैं।

Even for safety and security, this time, we have approved works costing Rs.353 crore for the Integrated Railway Security System. We have other measures also which we have already announced in the Budget. I would only request from the House and hon. Prime Minister this. Like the Golden Quadrilateral project for the National Highways, there are many special projects in the Railways. This year, we have allocated funds for updating the surveys also. Surveys may be fruitful for some projects in terms of ROR and some surveys may not be positive.

अगर शुरू करेंगे तो वायबल होगा, लेकिन शुरू ही नहीं करेंगे तो वायबल कैसे होगा। I will discuss this matter with the hon. Prime Minister and the Planning Commission. We will be happy to see the Prime Minister. जैसे प्रधान मंत्री रोजगार योजना है, प्रधान मंत्री सड़क योजना है, ऐसे ही अगर प्रधान मंत्री रेलवे विकास योजना बनाए, तो हमारे जो सोशली डिज़ायरेबल प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें हम हल कर सकते हैं। रेलवे के पास फंड्स की काफी दिक्कत है, इतना काम हम कैसे करेंगे, यही रेलवे की समस्या है। पांच करोड़ रुपए में एक रेल लाइन कैसे बनाई जा सकती है, जबकि उसे बनाने के लिए 1,000 करोड़ रुपए चाहिए। उस पर भी यह होता है कि उसे बनाने में दस साल, 20 साल तक लग जाते हैं इसलिए इसका हल निकालना होगा। The House is supreme. If the House decides together, let us give a special grant and solve this problem within 2-3 years. इसमें हो सकता है। The House should think about this matter. I appeal to all the hon. Members of this House to see this – if one time relaxation can be given to the Railways as a special grant, that can sort out the problems – whatever the pending projects and whatever socially-desirable projects also. ... (*Interruptions*) I am appealing to all the hon. Members. This is your baby! This is not only our baby; this is the baby of the House! We want to see Railways as a healthy baby! It is your baby! That is how we think. अगर आप कर सकते हैं, we will do it together – there will be no boundary, no political boundary; let us do the job together – this side and that side. आप दे दो, तो हमारे देश में इंफ्रास्ट्रक्चर बहुत बढ़ जाएगा, हमारी रेल लाइंस बहुत बढ़

जाएंगी और ये सोशली डिज़ायरेबली प्रोजेक्ट्स हल हो जाएंगे। हमारे पास पैसे नहीं है, लेकिन दिल है, दिल से दिल को जोड़ना, प्यार देना, मानवीयता और सामाजिक दृष्टि से देखना हमारा काम है।

आज कोई रेल एक्सीडेंट होता है, तो यह दुख की बात होती है। लेकिन हमें यह भी देखना चाहिए कि एक दिन में 17,000 ट्रेन्स चलती हैं, it is not a matter of joke. Railways run 17,000 trains every day. If you see the road accidents, it is about 1,14,000 a year. रेलवे में भी अनफार्च्युनेट एक्सीडेंट होता है तो भी साल में इससे काफी नुकसान रेलवे को होता है। You may just compare it. I do not want to compare it with the human lives. I do not want to see one death happen. I will be happy to see that day. I am waiting for that day, where there will be no death for one train passenger.

जहां तक जीरो एक्सीडेंट की बात है, हमने कहा है, लेकिन यह धीरे-धीरे हो जाएगा। हमने काफी कोशिश की है और एक्सीडेंट्स में काफी डिक्लाइन हुआ है। लेकिन रिसेंटली जो दो इंसिडेंट हुए, सेबोटेज हुए हैं। ज्ञानेश्वरी में सेबोटेज हुआ है, यह पता चल ही गया है और सेंद्रिया की भी जांच चल रही है। अभी यह कहना कि यह एक्सीडेंट नहीं है, ऐसी बात कहना सही नहीं है। मैं इतना ही कहना चाहती हूं कि देश में 17,000 ट्रेन्स चलती है तो कोई न कोई झमेला होता ही है। इस पर आप कहते हैं कि पूरा रेलवे सिस्टम खराब है, नष्ट हो गया है। लेकिन मैं कहना चाहती हूं कि एक दिन में 17,000 ट्रेन्स चलाना कोई मजाक नहीं है। अगर आपके घर में एक कार भी है, तो कभी उसका ब्रेक फेल हो सकता है, कभी टायर पंक्चर हो सकता है, कभी इंजन में खराबी आ सकती है और कभी एक्सल भी खराब हो सकता है और रास्ते में रुकना भी पड़ सकता है। अगर ऐसा होता है तो आप उसकी रिपेयर कराते हैं, ठीक कराते हैं। ऐसे ही हमारी दिन में 17,000 ट्रेन्स चलती है, अगर एक में भी ऐसा कुछ हो जाए तो आप लोग हंगामा करते हैं। Railways run 17,000 trains every day. You may appreciate my Railway family also. They run the trains. One person cannot do everything. Every Member says he wants something or the other. Will they run the trains? Will they go for operations? The Railway Minister does not go for operational aspects. I can give, not political, but policy decisions; I can give them the policy decision, the administrative decision. मैं आप सबसे मेहरबानी करके कहूंगी, the Railway Minister does not run the trains. रेलवे मिनिस्टर टेक्नीकल बात नहीं देखते हैं, ऑपरेशन नहीं करते हैं। This is the administrative and technical people's job and they do it. आप लोग ऐसी राजनैतिक चर्चा करते हैं, जो कि सही नहीं है। कोई गलत आदमी इस चीज को अगर बढ़ावा देता है तो यह ठीक नहीं है। I

hope that the truth will come out. मैं कहना चाहूंगी, The Railway Ministry is trying its best; I am nobody; I am just working as a clerk, just as their friends. Today I am here; tomorrow, other people may come, but the Ministry will continue for ever. The Government will continue for ever. हम जब तक इधर हैं...(व्यवधान) You do not ask this question. आप लोगों को कुछ पता नहीं है, you do not ask the question for others. आपने कुछ किया नहीं है।

आप लोगों को कुछ पता नहीं है, आप लोगों ने कुछ किया नहीं है...(व्यवधान) उसी के लिए आपका सहयोग चाहिए, कोऑपरेशन चाहिए। ... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : It is not being recorded.

*(Interruptions) ... **

कुमारी ममता बनर्जी: जो इंडिविजुअल प्रश्न हमारे माननीय सांसदों ने पूछे हैं regarding stoppage, railway lines and their own State problems, we will send a detailed reply to all of them.

MR. CHAIRMAN: Please sit down. Let her complete. It is not being recorded.

*(Interruptions) ... **

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर): ट्रेन के ड्राइवर्स पर पत्थर फेंके जा रहे हैं...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: हमारे ट्रेन के ड्राइवर्स खराब नहीं हैं। They are very good.

श्री रमाशंकर राजभर : ट्रेन के ड्राइवर्स पर पत्थर फेंके जा रहे हैं...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: वह तो हो रहा है लेकिन हम क्या चाहते हैं कि आप ट्रेन को सेफ कीजिए, ट्रेन आपकी है, हमारी नहीं है। ट्रेन हर आदमी की दोस्त है, जनता की दोस्त है, इसलिए ट्रेन को सेफ करना आपका कर्तव्य है। पत्थर मार करके, बम-ब्लास्ट करके, बंद करने के नाम पर, रुकती नहीं है के नाम पर और सबोटेज के नाम पर ट्रेन को नुकसान मत पहुंचाओ, ट्रेन को चलने दो, ट्रेन को जिंदा रहने दो, तभी हमारा देश भी जिंदा रहेगा। रेलवे लाइन नहीं रहेंगी तो हमारे देश की गरीब जनता एक जगह से दूसरी जगह नहीं जा पायेगी।

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): मंत्री महोदया, रेल कर्मचारी अच्छा काम करते हैं, आप भी अच्छा काम करती हैं लेकिन सांसदों की छोटी-मोटी जो समस्याएं हैं उन्हें डीआरएम या जीएम या दूसरे अधिकारी लोग

* Not recorded.

सुनते नहीं हैं। ... (व्यवधान) वे हमारी चिट्ठियों का जवाब भी नहीं देते हैं।... (व्यवधान) अगर हमारी छोटी-छोटी समस्याओं को वे हल कर दें तो आपके पास आने की कोई आवश्यकता नहीं है।

KUMARI MAMATA BANERJEE: I appreciate, Members have their own problems. DRM is doing a hectic job. He has to tackle safety and security problems.

श्री हरिन पाठक : हम जनता की बात कर रहे हैं।

कुमारी ममता बनर्जी: आप मुझे भी तो बोलने दीजिए। You have raised a question. Let me reply. I will satisfy your query. देखिये, कभी-कभी डीआरएम को और सैफ्टी ऑफिसर को बहुत सारे काम करने होते हैं, इसलिए I would request the Railway Board to depute one important officer so that if Members want to meet and talk about their local problems, they can talk to him. GM or DRM should not be disturbed for these things. Let them run the train. Public also sometime has genuine grievances. I appreciate that also. To take care of that, we will depute a special officer for every division so that he can listen to their grievances.

With these words, मैं सभी को धन्यवाद करना चाहूंगी

MR. CHAIRMAN: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2010-11 to the vote of the House.

The question is:

“That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16. ”

The motion was adopted.

—————



16.40 hrs.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.4 BILL, 2010*

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways.

MR. CHAIRMAN: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways. ”

The motion was adopted.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I introduce** the Bill.

MR. CHAIRMAN: The Minister may now move that the Bill be taken into consideration.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I beg to move**:

“That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways, be taken into consideration ”

MR. CHAIRMAN: The question is:

“That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways, be taken into consideration. ”

The motion was adopted.

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 19.08.10.

**Introduced and moved with the recommendation of the President.

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 and 3 stand part of the Bill. ”

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

The Schedule was added to the Bill

Clause1, the Enacting Formula and the long Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed. ”

MR. CHAIRMAN: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

16.42 hrs.

DISCUSSION UNDER RULE 193

Situation arising out of increasing atrocities against Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the country

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up Item No.19.

Shri P.C. Mohan – Not present.
Shri Gopinath Munde

श्री गोपीनाथ मुंडे (बीड): महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे अतिलोक महत्व के विषय पर चर्चा करने का अवसर दिया है। आज सदन में एक महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा हो रही है। शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के बारे में देश में ज्यादा अत्याचार हो रहे हैं, वह चिंता का विषय है। इस विषय पर मैं चाहता हूँ कि सदन के सभी सदस्य शांति से सुने।

हमारी सदियों से चलती आई परम्पराओं में शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स को समाज में बराबरी का दर्जा नहीं मिला है। उन्हें अछूत माना जाता है। यह छूत-अछूत की भावना समाज को बांटती है। वह सोचता है कि भारत के दूसरे लोगों की बराबरी का नहीं हूँ, इसलिए उसे अलग लाइन में बिठाया जाता है। इस प्रकार की भावना समाज के अंदर पैदा होना, इस देश की प्रगति के हित में नहीं है। हमने अभी-अभी 64वां पन्ध्र अगस्त मनाया है। इसके बावजूद भी एससी और एसटी को अपने अधिकार के लिए आज भी संघर्ष करना पड़ता है।

उसके लिए समाज व्यवस्था जिम्मेदार है, यह मैं मानता हूँ। लेकिन हमने जो कानून बनाये हैं, उन कानूनों की कड़ी कार्रवाई और सक्षमता से उस कानून का पालन करना और अगर नहीं करेंगे तो दलित और आदिवासी के खिलाफ और भी अत्याचार बढ़ते जाएंगे। उन नामों का उल्लेख किये बिना एससी और एसटी पर चर्चा नहीं हो सकती। डा. बाबा साहब अम्बेडकर, महात्मा ज्योति फुले, शाहू महाराज, इन तीनों ने समाज में समानता हो, समाज में सबको बराबरी का दर्जा हो, इसके लिए प्रयास किये, इसके लिए संघर्ष किया। डा. बाबा साहब अम्बेडकर ने महाराष्ट्र में एक तालाब में पीने के पानी के लिए सत्याग्रह किया।

16.46 hrs.**(Dr. M. Thambidurai in the Chair)**

उन सत्याग्रहियों को जो पीटा तब उस समय बाबा साहब ने कहा था कि हम इसलिए सत्याग्रह नहीं कर रहे हैं कि हमें मारकर तालाब का पानी पीने को मिले। हजारों साल हम गांव के बाहर रहते हैं, नदी के जल को पीते हैं तो भी हम जिन्दा हैं और भी रहेंगे लेकिन इंसान होते हुए भी किसी और को पीने के पानी का अधिकार है। जानवर को भी अधिकार है लेकिन इंसान को यह अधिकार क्यों नहीं? इसलिए इस अधिकार के लिए लड़ाई है।

मंदिर प्रवेश के लिए भी उन्होंने संघर्ष किया। मंदिर प्रवेश के लिए उन्होंने लाठियां खाईं लेकिन उनको मंदिर प्रवेश नहीं करने दिया गया। तब उन्होंने कहा कि मैंने जीवन में संघर्ष किया, तब भी बराबरी का दर्जा नहीं मिला। इसलिए मैं ऐसे धर्म में जाऊंगा जहां समानता है। उन्होंने बौद्ध धर्म को स्वीकार किया। महात्मा ज्योति फुले और उनकी पत्नी ने महिला और दलित को पढ़ाई देने का और उनके लिए संघर्ष करने का उस समय काम किया। शाहू महाराज ने आजादी के पूर्व पिछड़े हुए वर्गों को आरक्षण दिया तो सामाजिक न्याय के लिए यह लड़ाई आगे चली। हम जब आजाद हुए तब एससी और एसटी को शिक्षा में आरक्षण, नौकरियों में आरक्षण तथा राजनैतिक आरक्षण दिया। अगर एससी और एसटी को पार्लियामेंट में आरक्षण नहीं होता तो वे आज संसद में जीतकर नहीं आते। क्या इतनी संख्या में जो आज वे संसद में प्रतिनिधित्व कर रहे हैं, उन वर्गों को अगर आरक्षण नहीं होता तो उनके चुनकर आने की कोई संभावना नहीं थी। इसलिए जो पिछड़े हुए हैं, उनके अधिकारों की रक्षा हो। इसका प्रबन्धन डा. बाबा अम्बेडकर साहब ने संविधान में किया है। यह पिछड़े वर्ग के लोग उनके किये हुए कार्य को हजारों साल भूल नहीं सकते। मैं ज्यादा सामाजिक न्याय की लड़ाई पर बहस नहीं करूंगा लेकिन जो सवाल आज है, उसका क्या हो रहा है? संविधान में कहा गया था कि हमारे बजट में जितनी पोपुलेशन एससी की है, बजट में उनको उतना पैसा दिया जाएगा। जितनी एसटी की पोपुलेशन है, उनको भी उतना पैसा दिया जाएगा। आज जो 1991 की जनगणना है, उसमें एससी की पोपुलेशन 16.8 प्रतिशत है। एसटी की पोपुलेशन 8.3 प्रतिशत है। मैं आज केन्द्र सरकार से और विभिन्न राज्यों से सवाल करना चाहता हूं कि क्या उस प्रतिशत से उनके विकास के लिए बजट से अलग पैसा निकालकर दिया जा रहा है? वह तो छोड़िए। उनके पैसे का अधिकार है। वह पैसा कॉमनवैल्थ गेम्स के लिए 600 करोड़ रुपये डाइवर्ट किया है।

हर प्रदेश में शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिए जो राशि आबंटित की जाती है, तय की जाती है, वह उन पर खर्च नहीं होती है। यह सीएजी की रिपोर्ट है, कम समय के कारण उसे नहीं



बताऊंगा। उनके अधिकारों को छीना जा रहा है जिससे उनका विकास भी नहीं हो रहा है। उनके लिए अलग पैसा देने की बात तो छोड़ो, जो उनके लिए किया गया है, वह भी पैसा नहीं मिल रहा है। आप विकास की बात छोड़ो।

महोदय, मैं एक बहुत महत्वपूर्ण बात सदन में कहना चाहता हूँ। संयुक्त राष्ट्र की विश्व सामाजिक स्थिति की रिपोर्ट प्रकाशित हुई है। मेरी इच्छा है कि सामाजिक एवं न्याय अधिकारिता मंत्री इसे पढ़ें। यह रिपोर्ट वर्ष 2010 की है। इसमें भारत के बारे में बहुत कुछ कहा गया है, इसमें बहुत कुछ है लेकिन मैं कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों के बारे में सदन को बताना चाहता हूँ। इसमें कहा गया है कि विश्व में दलितों और आदिवासियों की सबसे ज्यादा खराब स्थिति भारत में है। इसके साथ कहा गया है कि भारत में प्रति दलित 83 शिशु जन्म लेते ही मर जाते हैं। पांच साल होने के भीतर 1000 में से 119 बच्चों की मौत होती है। पांच साल से नीचे 50 परसेंट शैड्यूल्ड ट्राइब्स एंड शैड्यूल्ड कास्ट्स मर जाते हैं। उन्हें दवाएं नहीं मिलती हैं। महिलाओं की डिलीवरी अस्पताल में नहीं होती है। सामान्य आदमी को जो सुविधाएं मिलती हैं, उन्हें नहीं मिलती हैं। इसके आगे उपभोग और जीवन के लिए आवश्यक वस्तुओं का परसेंटेज के बारे में कहा गया है। साधारण आदमी से दलित और शैड्यूल्ड ट्राइब्स उपयोग के खर्च में 42 परसेंट पीछे है। वे अपनी जरूरतें पूरी करने के लिए गरीबी सह रहे हैं। गरीबी और अमीरी तो होती ही है लेकिन गरीबी और अमीरी में अंतर है। आज दलितों और शैड्यूल्ड ट्राइब्स की स्थिति अलग है। वे गरीब हैं लेकिन अछूत हैं। गरीबी और अमीरी में छूत और अछूत नहीं होता है। वह गरीबी को साथ लेकर बैठता है लेकिन उन्हें बाहर रखता है। इस भावना को खत्म करने के लिए कानून बनाए गए हैं। हमने आजादी के बाद कानून बनाए। प्रोटेक्शन ऑफ सिविल राइट एक्ट, 1995 बनाया गया। समाज में अगर पिछड़े वर्गों पर अन्याय हो तो उनकी रक्षा करने के लिए, सहयोग करने के लिए, न्याय देने के लिए यह कानून बनाया गया। कानून के होते हुए भी इस देश में दलितों और शैड्यूल्ड ट्राइब्स पर अत्याचार और अन्याय हो रहे हैं। एक स्पेशल कानून द शैड्यूल्ड कास्ट्स एंड द शैड्यूल्ड ट्राइब्स प्रिवेंटेशन ऑफ एट्रोसिटी एक्ट 1989 बना। मैं कानून की चर्चा इस सदन में नहीं करना चाहता हूँ। एक ऐसा कानून बनाया गया कि अगर शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के खिलाफ कोई एट्रोसिटी होती है और वह कम्प्लेंट करता है तो वह रजिस्टर होनी ही चाहिए। उनके लिए जरूरत पड़े तो स्पेशल कोर्ट और टाइम बाउंड डिसीजन होना चाहिए, यह प्रोवीजन इस एक्ट में है। लेकिन हो क्या रहा है? मैं कहना चाहता हूँ कि देश में एट्रोसिटी एक्ट के रहते केसिस रजिस्टर नहीं होते हैं। वहां के थानेदार केस रजिस्टर नहीं करते हैं। जो केसिस रजिस्टर होते हैं, उनकी क्या हालत है? शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के साथ क्या - क्या एट्रोसिटीज़ हो रही हैं - मर्डर, रेप, जिंदा जलाना, दलित महिलाओं को नंगा घुमाना, जुलूस निकालना।

21वीं सदी में थाने में रेप होते हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि पिछले पांच सालों में एट्रोसिटीज की लगभग 250 घटनाएं हुई हैं। लेकिन कहने लायक दो घटनाएं हैं। हिसार में दो दलितों को नंगा घुमाकर उनकी सार्वजनिक हत्या की गई। महाराष्ट्र के खैरलांजी गांव में मां, बेटा, बेटी को नंगा बैलगाड़ी में बैठाकर गांव में उनका जुलूस निकाला गया और पूरे गांव के सामने उन्हें जिंदा जलाया गया। एक मां के सामने बेटा और बेटी को नंगा करना कौन सी इंसानियत है, यह कौन सा न्याय है? यह अमानुषता है और इस अमानुषता के खिलाफ क्या हो रहा है? खैरलांजी की घटना घटी, कुछ लोग छूट गये और कुछ लोगों पर केस हो गया। लेकिन हिसार में क्या हुआ? ऐसी कई घटनाएं हैं, जहां गांवों में दलितों पर अन्याय और अत्याचार बढ़ते जा रहे हैं।

सभापति जी, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि मेरे पास 2010 के आंकड़े नहीं हैं। लेकिन मेरे पास जो आंकड़े हैं, वे ज्यादा पुराने समय के नहीं हैं। आप अनरजिस्टर्ड केसिज की बात छोड़िये। मैं आपको रजिस्टर्ड केसिज के बारे में बताता हूँ कि वर्ष 2004 में शेड्यूल्ड कास्ट के खिलाफ रजिस्टर्ड 26857 घटनाएं हुईं। 2005 में उनमें बढ़ोतरी हो गई, 2006 में और बढ़ोतरी हो गई, 2007 में और बढ़ोतरी हो गई। ये मेरे आंकड़े नहीं हैं, ये क्राइम इन इंडिया, नेशनल क्राइम रिकार्ड ब्यूरो ऑफ मिनिस्ट्री ऑफ होम अफेयर्स की एक कापी है। इसमें 2004 में 26857 क्राइम्स रजिस्टर्ड किये गये, जिनके खिलाफ एट्रोसिटीज हुई थी। 2008 में 33600 क्राइम रजिस्टर्ड हुए। इस तरह से देखें तो लगभग छः हजार क्राइम्स की बढ़ोतरी हुई है।

महोदय, मैं बहुत गम्भीरता के साथ बताना चाहता हूँ कि केस रजिस्टर्ड होते हैं, लेकिन कोर्ट में किसी को सजा नहीं होती है। हमारे देश का जो एवरेज है, वह इस रिपोर्ट में लिखा है - **The conviction rate for crime against Scheduled Castes and Scheduled Tribes stood at 31 per cent.** जो एट्रोसिटीज एक्ट हैं, उसमें सजा होने का परसेन्टेज 27 परसेन्ट है। हमारे देश में आईपीसी (इंडियन पीनल कोड) के तहत जो केसिज रजिस्टर्ड होते हैं, उनमें कंविक्शन का प्रमाण 42.6 परसेन्ट है। क्रिमिनल लॉज में, क्रिमिनल कोड में, आईपीसी में 42.6 परसेन्ट कंविक्शन होता है और शेड्यूल्ड कास्ट के लिए जो स्पेशल कानून बनाये हैं, उनका कंविक्शन परसेन्टेज 27 परसेन्ट है। 16 परसेन्ट उसके नीचे है। इसका क्या कारण है? इसका कारण यह है कि केस चलाये नहीं जाते। कारण यह है कि विटनेसिज को तोड़ा जाता है, फोड़ा जाता है और विटनेसिज के मर्डर्स होने के भी कई उदाहरण हैं। फिर वे लोग कैसे केस जीतेंगे, उन्हें कैसे न्याय मिलेगा?

हमारे देश में दो गम्भीर समस्याएं हैं। जिसमें प्रथम पीने के पानी की समस्या है। इसके लिए गांव में पीने के पानी का प्रबंध किया गया है। लेकिन शेड्यूल्ड कास्ट वहां पानी नहीं भर सकता। उसे पानी पीने

का बराबरी का अधिकार नहीं है। उसके लिए संघर्ष होते हैं। इसके कारण भी एट्रोसिटीज के कई केसिज हुए हैं।

दूसरी समस्या मंदिरों में इनके प्रवेश को नकारा जाता है। जिस प्रकार से मैंने आपको शेड्यूल्ड कास्ट्स के आंकड़े बताये हैं, उसी प्रकार से मैं आपको शेड्यूल्ड ट्राइब्स के आंकड़े भी बताता हूँ। 2004 में शेड्यूल्ड ट्राइब्स पर एट्रोसिटीज के केसिज पांच हजार थे। 2005 में 5713, 2006 में 5791, 2007 में 5532 और 2008 में 5582 केसिज थे।

17.00 hrs.

बढ़ोतरी हो रही है, कम नहीं हो रहे हैं। हमारे कड़े कानून हैं लेकिन सरकार कह रही है कि एससीएसटी के मामलों को सख्ती से निपटारेंगे। अब कहा जाता है कि अगर आप लोग दलित और अल्पसंख्यकों के वोटों से सत्ता का सिंहासन प्राप्त करते हैं, जिनके आशीर्वाद से या जिनके कंधों के बलबूते पर आप सिंहासन प्राप्त कर रहे हैं, उनके ही साथ ज्यादा अन्याय हो रहा है, इसको कौन देखेगा? गायकवाड़ जी, आप मुझ से सहमत होंगे। केन्द्र में या राज्य में किसी भी दल की सरकार हो, सोशल जस्टिस के बारे में हम क्या कर रहे हैं? उसके लिये हमारी ओर से क्या प्रयास किये जा रहे हैं? इसलिये, मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, अब समय आया है कि हर एक केस रजिस्टर करना चाहिये। हर पुलिस स्टेशन का कम्प्यूटराईजेशन किया जाये ताकि अपने आप कम्प्यूटर में केस रजिस्टर हो सके। ऐसी कोई व्यवस्था कायम करो कि केस रजिस्टर करना या नहीं करना थानेदार का अधिकार नहीं होगा। यह दलित और एससीएसटी का अधिकार है कि उस पर अन्याय न हो। सरकार इसके लिये भी कोई प्रबंध करे। पुलिस प्रोसीक्यूटर सवर्ण और अन्याय करने वालों की मदद करते हैं। केवल कानून बनाने से काम नहीं चलेगा बल्कि उस कानून के तहत सजा दी जानी चाहिये, यही हमारा फर्ज बनता है। अगर किसी केस में एससीएसटी को कोई शक हो जाये कि सरकारी वकील उसका केस ठीक से हैंडल नहीं करता तो उस हालत में प्राईवेट वकील की नियुक्ति और उसकी फीस का इंतजाम करना सरकार की जिम्मेदारी होनी चाहिये। सजा न देने का 27 परसेंट से बढ़कर 42 परसेंट हो जाना इसका कारण है। कुछ केसेज़ ऐसे होते हैं जिनमें महिलाओं को नग्न किया गया है, सामुदायिक रेप किया गया, पीने के पानी के मसले पर गांव में दंगे हुये। ऐसे केसेज़ 10-10, 20-20 साल तक चलते हैं। उसके बाद भी किसी को सजा नहीं होती। कोर्ट में 10-12 साल संघर्ष करने के बावजूद भी अगर सजा नहीं होती तो यह किस प्रकार का सामाजिक न्याय है? ऐसे सीरियस केसेज़ - जो मर्डर के हैं, रेप के हैं - के बारे में रीजन या जिला में एक स्पेशल कोर्ट बैठायी जाये। जस्टिस में देरी लगाना, जस्टिस को नकारना है।

सभापति महोदय, जो क्राईम रिपोर्ट है, मैं उसके कुछ उदाहरण देना चाहता हूं। ऐसे केसेज 12-12, 15-15 साल से चल रहे हैं, तब तक क्राईम करने वाले जिन्दा भी नहीं बचते हैं। अगर न्याय देना आपकी इच्छा है तो न्याय जल्द दिया जाये। इसलिये फास्ट ट्रेक कोर्ट या स्पेशल कोर्ट की नियुक्ति होनी चाहिये। इससे कुछ लोगों को सजा होगी, कानून पर कड़ा अमल होगा तो लोगों के दिल में डर बैठेगा। डर और कानून के कारण सामाजिक न्याय नहीं होता। सरकार की इच्छा शक्ति क्या है? सरकार उस आदमी को न्याय देना चाहती है या नहीं, उस पर न्याय मिलता है। वह न्याय देने के लिए किसकी इच्छा शक्ति है? कोई भी न्याय नहीं देना चाहता। मैं कुछ राज्यों के बारे में बताऊंगा तो आपको आश्चर्य होगा। साधारणतः जिला परिषद् में मंत्री एससीएसटी. के होते हैं. बाकी सब के डिपार्टमेंट आरक्षित होते हैं। महाराष्ट्र में शेड्यूल ट्राइब्स का मंत्री नॉन-शेड्यूल ट्राइब्स है, क्या यह न्याय है? और उन्होंने क्या कहा? महाराष्ट्र के कालेज में शेड्यूल ट्राइब्स को सर्टिफिकेट जल्दी नहीं मिलता। उन्होंने मोर्चा निकाला कि हमें सर्टिफिकेट जल्दी दो। ...(व्यवधान)

You can talk about Karnataka in your turn. ... *(Interruptions)*

सभापति महोदय, मैं सामाजिक न्याय की बात कर रहा हूं।...(व्यवधान) भगवान ने इंसान को अलग-अलग नहीं बनाया, यह अस्पृश्यता मानव निर्मित है और यह अस्पृश्यता कोई भी मानेगा तो उसे मैं मानने वाला नहीं हूं। सामाजिक न्याय में उन्होंने क्या कहा, वहां के मंत्री जी ने सर्टिफिकेट के लिए कहा, डीएनए करो तो सर्टिफिकेट मिलेगा। जंगल में रहने वाला वह आदिवासी है, क्या उसका आप डीएनए करोगे? ...(व्यवधान) इस प्रकार की सोच है।...(व्यवधान) मुझे किसी की टीका-टिप्पणी नहीं करनी है, मेरा यह उद्देश्य नहीं है। इस प्रकार की सोच अन्याय को बढ़ाती है, अन्याय कम नहीं करती। सामाजिक न्याय के लिए अच्छा कानून होना चाहिए, लेकिन सामाजिक न्याय के लिए हमारा व्यवहार, आचरण और हमारे फैसले ऐसे होने चाहिए, जो पिछड़े हैं, जिन पर सदियों से अन्याय हुआ है, उन्हें अगर हम कुछ देने का फैसला करते हैं तो उन तक पहुंचना सरकार और प्रशासकीय यंत्रणा का काम है और वही नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, आज कितने ऐसे उदाहरण हैं। एक प्रदेश में स्कूल में एक महिला बच्चों को मिड-डे-मिल पका कर दे रही थी, लोगों ने कहा कि इसे हटाओ तो हम प्रवेश करेंगे। ये क्या है, हम कहां तक पहुंचे हैं? हम किस दिशा में जा रहे हैं? हम 21वीं सदी में जा रहे हैं और हमारे दिल इतने छोटे हो गए हैं। मुझे लगता है कि सब को बराबरी का दर्जा देने की हमारी जो सोच है, वह हमारे फैसले, निर्णय और अमल में उतरनी चाहिए। सरकार के इरादे नेक होंगे, लेकिन अमल ठीक नहीं है। यह जो सारा स्टेटिसटिक्स है कि

यू.पी.ए. की सरकार में दलितों पर अन्याय एवं अत्याचार कम होने की बजाए एवं घटने की बजाए बढ़ गए हैं। ... (व्यवधान) इस एट्रोसिटी में पहला नम्बर उत्तर प्रदेश का है और दूसरा नम्बर आंध्र का है। ... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

... (Interruptions)

श्री गोपीनाथ मुंडे (बीड): मैंने किसी स्टेट का नाम नहीं लिया था, ये मुझे बोलने के लिए मजबूर कर रहे हैं।... (व्यवधान)

SHRI ARJUN RAM MEGHWAL (BIKANER): Please do not mix politics in this very important issue. ... (Interruptions)

श्री गोपीनाथ मुंडे : मैं अपनी मनमानी बातें नहीं कह रहा हूँ, आपको मैं रिपोर्ट देता हूँ, माननीय चिदम्बरम जी द्वारा प्रकाशित की हुई यह रिपोर्ट है, मेरी नहीं है कि क्राइम बढ़ते जा रहे हैं, यह चिन्ता का विषय है। मैं किसी को दोष नहीं दे रहा हूँ, यह मेरा उद्देश्य नहीं है। मेरा उद्देश्य इस चर्चा पर बहस करना है कि दलितों और आदिवासियों को न्याय मिले, यह मेरा उद्देश्य है। मेरा उद्देश्य अंगुली उठाना नहीं है, शायद आपका भी यही होगा। ... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

... (Interruptions)

श्री गोपीनाथ मुंडे : मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा, ज्यादा समय नहीं लूंगा। आज यह कहना कि कोई जातिवादी है, यह बहुत हो गया। यह डिवाइड एंड रूल अंग्रेजों ने किया था, उसी प्रकार आप कर रहे हैं। हमारे जो राज्य हैं, उनमें भी केस रजिस्टर करने के लिए हम प्रयास करेंगे और उसमें भी न्याय मिले, इसके लिए भी प्रयास करेंगे। आप यह कहिए, यह मुद्दा आपने उठाया कि हमारे राज्यों में क्या चल रहा है। इसकी भी चर्चा हो सकती है। मैं मांग करता हूँ कि प्रधान मंत्री जी सभी राज्यों के मुख्यमंत्रियों को बुलाएं, चाहे किसी की भी सरकार हो।

सभापति महोदय, वे जायजा लें कि यू.पी.ए. सरकार के पिछले पांच सालों में कितनी एट्रोसिटीज हुईं, कितने केस रजिस्टर हुए, कितने केस रजिस्टर नहीं हो सके और जो रजिस्टर हुए, उनमें से कितने केसेस में सजा दी गई, तो आंख खुल जाएंगी। सामाजिक न्याय के प्रति जो आग्रह होना चाहिए वह हम नहीं कर रहे हैं। नक्सलवादियों से बातचीत की जा सकती है और अन्य कई सवालियों के लिए प्राइम मिनिस्टर मीटिंग कर लेते हैं, लेकिन समाज के सोशल जस्टिस के लिए अभी तक प्राइम मिनिस्टर ने एक भी मीटिंग नहीं की। क्या केन्द्र सरकार अथवा प्राइम मिनिस्टर ने देश में अनुसूचित जातियों और जनजातियों के ऊपर हो रहे अत्याचारों के बारे में जानने के लिए कोई मीटिंग की, नहीं की।

महोदय, जो पिछड़े हैं, जो खुद अपने पैरों पर खड़े नहीं हो सकते हैं, जिनके ऊपर समाज ने सदियों से अन्याय और अत्याचार किया है, उन्हें न्याय दिलाने की भूमिका सरकार को निभानी चाहिए। यदि सरकार वह भूमिका नहीं निभाएगी, तो हमें उन्हें न्याय दिलाने की भूमिका निभानी होगी और हम उसके लिए सड़कों पर आकर सामाजिक संघर्ष करेंगे, यह विश्वास दिलाते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी): आदरणीय सभापति जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर प्रदान किया। यह अत्यन्त गम्भीर विषय है। इसलिए मेरा पूरे सदन से निवेदन है कि इस विषय पर राजनीति से ऊपर उठकर बहस और चर्चा होनी चाहिए। किसी राजनीति में उलझकर वाद-विवाद पैदा करने का प्रयास नहीं करना चाहिए। अनुसूचित जाति के विरुद्ध अपराध और उत्पीड़न की घटनाएं बढ़ी हैं, इसमें कोई विवाद की बात नहीं है। आदरणीय गोपीनाथ मुंडे जी ने भी इस बात का उल्लेख किया और उन्होंने नैशनल क्राइम रिपोर्ट ब्यूरो की रिपोर्ट का हवाला दिया। मैं राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग की रिपोर्ट का हवाला देते हुए कहना चाहता हूँ कि उन्होंने उल्लेख किया है कि अनुसूचित जाति के विरुद्ध उत्पीड़न और अपराध की घटनाओं में वृद्धि हुई है। उसमें सबसे ज्यादा घटनाएं कहां हुई हैं और सबसे कम कहां, मैं इस बहस में भी नहीं जाना चाहता हूँ, लेकिन यह हकीकत है कि जब से दलितों ने सिर उठाना प्रारम्भ किया, सम्मान की जिन्दगी जीना प्रारम्भ किया, तभी से द्वेष की भावना से उनके विरुद्ध उत्पीड़न की घटनाओं में वृद्धि हुई है। इनका सदियों से उत्पीड़न हो रहा है, यह कोई आज की बात नहीं है, यह कोई नई बात नहीं है। इन्होंने सदियों से गुलामी का जीवन जिया है।

महोदय, मनुवादी व्यवस्था में पहले काम के आधार पर बंटवारा होता था, लेकिन धीरे-धीरे काम को जाति में परिवर्तित कर दिया गया, जाति के आधार पर आदमी का ऊंचा दर्जा माना जाने लगा, जाति के आधार पर ही उसे छोटा माना जाने लगा, जाति के आधार पर ही निरन्तर शोषण होता रहा और उसकी उपेक्षा होती रही। हमने आजादी की लड़ाई लड़ी। उसमें सभी लोग साथ थे। उसमें दलित भी शामिल थे, लेकिन उसी दौरान डॉ. बाबा साहेब भीमराव अम्बेडकर ने कहा कि जिस आजादी की बात आप कर रहे हैं, उस आजादी से मेरे समाज का उत्थान नहीं हो रहा है। मेरा समाज आज अंग्रेजों से उत्पीड़ित नहीं है, बल्कि जो हिन्दुस्तान का समाज है, उसी से उत्पीड़ित है और वही दबाए हुए है, उसका क्या इलाज है, इस बारे में उन्होंने उल्लेख किया। इसी वजह से 1932 में पूना पैक्ट हुआ। पूना पैक्ट किन्हीं दो या चार व्यक्तियों के बीच नहीं हुआ, बल्कि दो समाजों के बीच में हुआ था। जो दलित और डिप्रेसड लोग थे, उनमें और बाकी समाज के बीच में हुआ था। उसमें यह भी उल्लेख था कि जब भी इसमें कोई परिवर्तन होगा, तो दोनों समाज के लोगों की सहमति से होगा। 24 सितम्बर, 1932 में पूना पैक्ट हुआ और उसमें आरक्षण की व्यवस्था की गई। असेम्बली, पार्लियामेंट और सेवाओं में आरक्षण की व्यवस्था की गई। उसी में एजुकेशन ग्रांट की भी बात कही गई।



एजुकेशन को बढ़ाने के लिए विशेष प्रयास किए जाएंगे। उसके अगले दिन 25 सितम्बर, 1932 को मुम्बई में एक हिन्दू सम्मेलन होता है। वहां पर पंडित मदन मोहन मालवीय जी ने घोषणा की कि मैं पूरे देश में घूम-घूम कर 25 लाख रुपया इकट्ठा करूंगा और इस देश से छुआछूत को जड़ से खत्म कर दूंगा। यह बहुत अच्छा प्रयास था, घोषणा बहुत अच्छी थी, लेकिन उसका नतीजा कहां निकला, क्या परिणाम निकला, यह भी आपके सामने है। आज भी छुआछूत चरम सीमा पर है। आज भी चाहे खाप के नाम पर बात करें, चाहे किसी नाम पर बात करें, उसके पीछे जाति-पाति है, उसके पीछे छुआछूत है। उसको दूर करने का प्रयास हम सब को मिलकर करना चाहिए।

संविधान सभा के आखिरी दिन जब संविधान के बारे में चर्चा हो रही थी और ड्राफ्टिंग कमेटी को धन्यवाद दिया जा रहा था, उस समय बाबासाहेब डॉ. भीमराव अम्बेडकर ने कहा कि आज हम विरोधाभास के युग में प्रवेश कर रहे हैं। एक तरफ हमको राजनैतिक बराबरी का दर्जा मिला है, आज एक दलित के वोट का भी उतना ही अधिकार है, मूल्य है, जितना कि एक धनाढ्य व्यक्ति के वोट का है, लेकिन आज सामाजिक और आर्थिक विषमता में भी हम प्रवेश कर रहे हैं। वह विषमता हमारे साथ है। उसके लिए हमको संघर्ष करना पड़ेगा और वह संघर्ष, वह लड़ाई आज भी जारी है और उसी को रोकने का प्रयास जो हो रहा है, उसी की वजह से यह उत्पीड़न की घटनाएं घटती हैं। इसमें हमें स्पष्ट रहना चाहिए और जब तक ये सामाजिक असमानता रहेगी, यह असमानता हमेशा हमको आगे घेरती रहेगी।

संविधान लागू हो गया। संविधान में हमारे लिए आरक्षण की व्यवस्था हो गई। सेवाओं में, लोक सभा और विधान सभाओं में आरक्षण की सुविधा हो गई और स्वर्गीय राजीव गांधी जी के प्रयास से पंचायतों में और म्यूनिसिपैलिटीज़ में भी सुविधा हो गई। हमारे लिए एजुकेशन में भी आरक्षण हो गया, आगे बढ़ने का रास्ता हमारा प्रशस्त हुआ, लेकिन गरीबी को दूर करने का प्रयास नहीं हुआ। आदरणीय मुंडे जी बराबर सामाजिक न्याय की बात कर रहे थे। मैं उनसे कहना चाहूंगा कि सामाजिक न्याय केवल क्या इसी में है कि हमारी जो आपराधिक घटनाएं हैं या उत्पीड़न की घटनाएं हैं, उनको रोक दिया जाये या घटनाएं होती हैं तो उनको दर्ज कर लिया जाये या दर्ज कर लिया जाये तो उनको जल्दी से दंड दे दिया जाये। यह नहीं है। उनको सम्मानपूर्वक आगे बढ़ाने का भी है, बराबरी का दर्जा दिलाने का भी है। बराबरी का दर्जा समाज में तब तक नहीं मिल सकता, जब तक वे आर्थिक दृष्टि से आगे नहीं बढ़ते।

गरीबी की बात अक्सर होती है। गरीबी में, मैं समझता हूँ कि 90 फीसदी दलित गरीब हैं, इसमें कोई शक नहीं होना चाहिए और हमारी अनेकानेक रिपोर्ट्स आई हैं कि बिलो पावर्टी लाइन हम कितने हैं। प्लानिंग कमीशन कहता है कि 27.1 प्रतिशत हैं, तेंदुलकर कमेटी कहती है कि 37.1 प्रतिशत हैं, एन.सी.

सक्सैना कमेटी कहती है कि 50 फीसदी हैं और अर्जुन सेनगुप्ता कमेटी कहती है कि 77 प्रतिशत ऐसी जनसंख्या है, जिसके पास 20 रुपया भी खर्च करने को उपलब्ध नहीं है। वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट में कहते हैं कि जिसके पास 1.25 यू.एस. डॉलर खर्च करने को नहीं है, वह गरीबी की रेखा के नीचे है। उसमें 42 फीसदी उन्होंने आकलन किया है और फिर धीरे-धीरे वर्ल्ड बैंक ने कहा कि 1.25 तो बहुत कम है, दो यू.एस. डॉलर उसकी प्रतिदिन खर्च करने की क्षमता होनी चाहिए तो इसलिए 72 फीसदी है। 27 फीसदी से लेकर 72 फीसदी, 77 फीसदी तक गरीबी को आंका गया है। इसमें ज्यादा दलित तो हैं ही। दलितों को आगे बढ़ाने के इस मायाजाल से निकालने के लिए क्या-क्या प्रयास किये गये हैं। हम जो प्रयास कर रहे हैं, महात्मा गांधी नरेगा, जो सैल्फ हैल्प ग्रुप के माध्यम से उनको रोजगार उपलब्ध कराने जैसे अनेक प्रयास हम कर रहे हैं, लेकिन उससे क्या हमको सफलता मिल रही है? यह इतनी पर्याप्त नहीं है। हमेशा के लिए हमको मजदूरी करने तक ही सीमित मत रखियेगा।

मजदूरी से आगे निकालने की बात रखिए। हमको बराबरी चाहिए। जब तक बराबरी का अवसर प्रदान नहीं होगा, तब तक यह नहीं हो सकता है। एजुकेशन की हम बहुत लंबी-लंबी बात करते हैं, विश्व स्तरीय यूनिवर्सिटी स्थापित करने की भी बात करते हैं, लेकिन दलित उन सुविधाओं का उपयोग करने की स्थिति में कभी भी नहीं रहा है। उसको एलीमेंट्री शिक्षा जब तक सही नहीं मिलेगी, वह आगे नहीं बढ़ सकता। आज गांव की स्थिति आपके सामने है। गांव में स्कूल नहीं हैं। अगर स्कूल हैं, तो अध्यापक नहीं हैं, अगर अध्यापक हैं तो वह पढ़ाता नहीं है और वह अपने घर में ही रहता है। ऐसी स्थिति में आप क्या करेंगे? उसको जो शिक्षा वहां मिलती है, वह वही शिक्षा ग्रहण करेगा, अगर स्टैंडर्ड की शिक्षा है तो वह स्टैंडर्ड की शिक्षा प्राप्त करेगा, अगर सब स्टैंडर्ड शिक्षा है, तो वह सब स्टैंडर्ड शिक्षा ही प्राप्त करेगा। एक हलवा खाने वाला, दूध पीने वाला पहलवान और दूसरा भूखे पेट वाला पहलवान है, दोनों आपस में कैसे लड़ाई कर सकते हैं? दोनों के लिए बराबर अवसर होने चाहिए। दोनों के लिए खाने-पीने के बराबर साधन होने चाहिए, तभी वह लड़ाई लड़ने की क्षमता रखेगा। इसीलिए जो हमारी आज की शिक्षा व्यवस्था है, उसमें आमूल-चूल परिवर्तन करने की आवश्यकता है। जब तक हर वर्ग का व्यक्ति, जैसे कुछ लोग कहते हैं कि जब मेहतारानी और रानी के बच्चे एक ही स्कूल में पढ़ेंगे, तब यहां शिक्षा का सुधार होगा, वरना शिक्षा का सुधार नहीं हो सकता। अगर इस तरह से शिक्षा होगी, तभी हम बराबर की शिक्षा ग्रहण करेंगे। जब हमें बराबर के अवसर प्रदान होंगे तो बराबर आगे बढ़ने में, कंपटीशन करने में और लड़ाई लड़ने में, दंगल में पहुंचने में हमें आसानी होगी और तब हम बराबरी से लड़ सकेंगे।

महोदय, जनसंख्या स्टैब्लाइजेशन की बात भी कही गयी। आप लोगों ने पूरे दिन इस पर बहस की। इसमें कहा गया कि जब तक प्रति परिवार 2.1 की ग्रोथ नहीं होगी, तब तक स्टैब्लाइजेशन नहीं

होगा। मैं कहना चाहता हूँ कि यह कभी भी नहीं होगा, अगर हम गरीबी को दूर नहीं करते हैं। गरीब के पास धन नहीं है, उसके पास साधन नहीं है, व्यवसाय नहीं है, खर्च करने के लिए पैसा नहीं है, पेट पालने के लिए उसके पास साधन नहीं हैं। उसके पास फ्री में जो बच्चे आते हैं, वही एकमात्र साधन है। जो बच्चे वह पैदा करता है, उन्हीं के माध्यम से ही, किसी को होटल में नौकरी देता है, किसी को ढाबे में नौकरी देता है, किसी को कहीं और नौकरी देता है, फिर वे पैसा इकट्ठा करके आते हैं, तो परिवार का पेट भरता है। यह आसान नहीं है। बहुत आसानी से आप कह देते हैं कि जनसंख्या स्टैब्लाइजेशन होगा, हमने ये-ये उपाय किए हैं। जब तक गरीबी दूर नहीं होगी, तब तक यह काम नहीं हो पाएगा। जनसंख्या बहुत बड़ी समस्या है, इसमें रूकावट लानी चाहिए, लेकिन जब तक गरीबी दूर नहीं हो जाती, तब तक जनसंख्या को रोकने का सपना हम देखते रहें, लेकिन वह पूरा नहीं होने वाला है।

हमने इस संबंध में कई कानून बनाए। अनटचेबिलिटी एक्ट, 1955 बनाया, जिसको वर्ष 1976 में नाम तब्दील करके प्रोटेक्शन आफ सिविल राइट्स एक्ट बनाया गया। वह कानून बहुत अच्छा है। शेड्यूल कास्ट, शेड्यूल ट्राइब्स प्रिवेंशन आफ एट्रोसिटीज एक्ट, 1989 बना, उसमें इनके लिए पूरा प्रावधान दिया गया। उसमें 22 अपराध दिए गए और उन अपराधों में यह भी है कि यदि कोई जाति का नाम लेकर किसी को गाली देता है, तो वह भी अपराध है और वह उसमें जुड़ना भी चाहिए। लेकिन क्या हम इस तरह से करते हैं, हमारा कानून किस तरह से लागू होता है? मैं एक उदाहरण देना चाहूंगा किसी प्रदेश का नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन उसने आदेश जारी किए। अगर प्रदेश का नाम लूंगा तो यहीं पर उलझ जाएंगे। ...(व्यवधान) इस चर्चा की गंभीरता बनाये रखने के लिए मैं कहना चाहूंगा कि एक तरफ कहा जाता है कि 22 अपराध हैं, लेकिन आदेश दिए जाते हैं कि मर्डर और रेप के अलावा कोई अपराध इस एक्ट के अंतर्गत दर्ज नहीं किया जाए। 22 अपराध, संविधान के एक्ट में लिखे हैं, पार्लियामेंट ने पास किया है, जिसकी जिम्मेदारी राज्यों की है। राज्यों को इसे पालन करना है, लेकिन राज्य इसमें खिलवाड़ करते हैं।

ये कहते हैं कि रेप और मर्डर के अलावा यह कानून लागू नहीं होगा। इस पर विरोध हुआ। फिर कहा गया कि रिपोर्ट लिखी जाए।...(व्यवधान) हमारी पार्टी से कहा गया है कि आपको पूरा बोलना है। 22 अपराधों को सिर्फ दो तक सीमित कर देना चाहते हैं। जब हल्ला हुआ तो कहा गया कि सब अपराधों की रिपोर्ट लिखी जाए, लेकिन पहले उसकी जांच कर ली जाए कि क्या वास्तव में अपराध हुआ है, किसी और के लिए तो नहीं है। एफआईआर का मतलब फर्स्ट इन्फार्मेशन रिपोर्ट होता है। जो पहले सूचना आई, उसे दर्ज कर दिया जाए। लेकिन ऐसा न करके यह कहा गया कि पहले जांच की जाए और अगर जांच में सही पाया जाए तब कुछ किया जाए। विवेचना पहले और एफआईआर बाद में, यह बहुत ही शर्मनाक बात है। कानून को कठोरता से लागू किया जाना चाहिए, लेकिन ऐसा नहीं हुआ।

भारत सरकार की मिड डे मील की एक योजना है। उसमें कुछ रसोइयों की नियुक्ति होनी थी। उसका एक मानक है - 25 पर एक, 100 पर दो, इस तरह भर्ती होनी है। उसमें आरक्षण भी लागू कर दिया गया। जब रसोइयों ने खाना बनाया, आदरणीय मुंडे जी ने उसका उल्लेख किया, बच्चों ने कहा कि हम यह खाना नहीं खाएंगे, क्योंकि यह दलित रसोइए द्वारा बनाया गया है। उनके विरुद्ध कठोर कार्यवाही करने के बजाए आरक्षण के आदेश को वापिस ले लिया गया। कितनी शर्मनाक बात है। एक मान्यता दे दी गई कि आप छुआछूत को आगे बढ़ाइए। इसमें कार्यवाही होनी चाहिए, जेल भेजा जाना चाहिए, लेकिन ऐसा नहीं हुआ। गांव में सफाई कर्मियों की भर्ती हुई। उसमें किस तरह भर्ती हुई, यह अलग विषय है, लेकिन 50 प्रतिशत आरक्षण लागू कर दिया गया। आरक्षण लागू होने के बाद दलितों को सिर्फ 50 प्रतिशत नौकरी मिली और 50 प्रतिशत में जो दूसरे लोग हैं, वे कभी सफाई नहीं करते। वे दलित लोगों को एक हजार, दो हजार रुपये देकर उनसे महीने भर सफाई करवाते हैं। सरकार द्वारा शोषण को बढ़ावा दिया गया।...(व्यवधान)

मैं रिजर्वेशन के बारे में बताना चाहूंगा। रिजर्वेशन एक सरकारी आदेश के तहत है, एग्जीक्यूटिव आर्डर के तहत है, ओएम के तहत है। उसमें कानून बनना चाहिए। उसमें पहल हुई थी। उसे राज्य सभा में पेश भी किया गया था, लेकिन सरकार की तरफ से कुछ लोगों ने अडंगा लगा दिया कि इन-इन संस्थाओं में आरक्षण लागू नहीं होगा। यह अत्यन्त खेदजनक बात है। आज जब आरक्षण की बात की जाती है तो जवाब आता है कि दलितों को कुछ ज्यादा आरक्षण मिलता है, क्योंकि वे जनरल कैटेगरी में भी सलैक्ट हो जाते हैं। यदि यह स्थिति है तो कैसे कह सकते हैं कि ये संस्थान सुपर स्पैशियलिटी के हैं, इनमें आरक्षण नहीं दिया जाना चाहिए। अगर दलित आरक्षण के तहत आ जाएंगे तो वहां की फिज़ा खराब कर देंगे। यह अत्यन्त खेदजनक बात है। दलित आरक्षण कानून लाया जाना चाहिए।...(व्यवधान) वह जल्दी से जल्दी पास होना चाहिए। सिर्फ एग्जीक्यूटिव आर्डर के सहारे उसे नहीं छोड़ा जाना चाहिए। इस बारे में कानून बने और उसमें प्रावधान हो। अगर उसके हिसाब से आरक्षण की सुविधा नहीं दी जाती तो सजा देने का भी प्रावधान होना चाहिए। नौकरी मिलती है, लेकिन वे बहुत कम लोग होते हैं। इसके अलावा जो सामाजिक न्याय की बात की जा रही थी, इससे काम नहीं चलेगा। उन्हें क्या-क्या सुविधाएं दी जा सकती हैं, क्या-क्या रोजगार दिए जा सकते हैं, यह देखना बहुत आवश्यक है। जो गरीब, दलित हैं, उन्हें मकान दिए जाने चाहिए। जितने इंडिया आवास हैं, उनमें गरीब, दलित लोगों के लिए सबसे पहली प्राथमिकता होनी चाहिए।...(व्यवधान)

आपने पानी की व्यवस्था की बात की। यह बहुत आवश्यक है। आप आंकड़ों के हिसाब से बताते हैं कि इतने गांवों में इतने हैंडपम्प भेज दिए गए। वास्तव में यह बात सही है कि अगर किसी गांव में 30 हैंडपम्प लगने थे तो वहां 40 हैंडपम्प लगे हैं, लेकिन दलित बस्तियों में एक भी हैंडपम्प नहीं लगा। 15 प्रतिशत मेडिकल बिल सिर्फ वाटर बॉर्न डिज़ीज़ेस पर खर्च होता है।

अगर वह 15 परसेंट पैसा निकालकर दलित बस्तियों में पानी की व्यवस्था कर दी जाये, तो मैं समझता हूँ कि यह बहुत कल्याणकारी काम होगा।

सभापति महोदय, मैं केन्द्र सरकार को बधाई देना चाहूंगा, क्योंकि उन्होंने कठोरता से आरक्षण की सुविधा देने के लिए स्पेशल कम्पोनेंट प्लान के माध्यम से, पंचायतों में आरक्षण देने के माध्यम से दलित एजेंडा को आगे बढ़ाने का काम किया है। हमारे सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की तरफ से अनेक ऐसी योजनाएं बनायी गयी हैं, अनेक ऐसी पहलें की गयी हैं, जिनके कारण दलितों को आगे बढ़ने की एक उम्मीद दिखाई देती है। मैं उनको भी बहुत बधाई देना चाहूंगा।

इसी के साथ मैं पूरे हाउस से अपील करना चाहूंगा कि दलितों को आगे बढ़ाने के लिए, उनका उत्पीड़न और अत्याचार रोकने के लिए, उनका विकास करने और उनकी स्कीम को आगे बढ़ाने के लिए सब सहयोग करें। सब दल मिलकर इसमें सहयोग करेंगे, तभी जाकर इस विषम समस्या का समाधान होगा।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, those Members who want to lay their written speech, they can lay their written speech on the Table of the House.

Shri Shailendra Kumar.

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे नियम 193 के अन्तर्गत अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के विरुद्ध बढ़ रहे अत्याचारों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैंने सबसे पहले यह प्रस्ताव रखा था कि पूरे देश में हरिजन, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जाति के लोगों पर अत्याचार बढ़ रहे हैं, इसलिए इसकी चर्चा सदन में होनी चाहिए। आज यह चर्चा हो रही है, इसके लिए मैं सभी दलों के नेताओं और माननीय लोक सभा अध्यक्ष को भी बधाई देना चाहूँगा कि उन्होंने सभापीठ में खड़े होकर यह कहा कि अगर देश में कहीं भी हरिजन उत्पीड़न होगा, तो लोक सभा उसका संज्ञान लेगी। इसी परिप्रेक्ष्य में यहां चर्चा चल रही है।

सभापति महोदय, मैं संविधान के निर्माताओं को याद करते हुए, डॉ. भीमराव अम्बेडकर जी को नमन करते हुए अपनी बात शुरू करूँगा। अभी सम्मानित सदस्यों ने अपनी बात कही है। हम लोग अगर यहां चुनकर आये हैं और कहीं भी अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों को सम्मान मिला है, तो संविधान में जो उल्लिखित है, उसके तहत हमें मिला है। इसलिए आज हम खड़े होकर अपनी बात यहां पर रख रहे हैं। जैसा सम्मानित सदस्यों ने कहा, यह बात सत्य है कि आज हम देश की आजादी के 64वें वर्ष में प्रवेश कर रहे हैं। हमें आजाद हुए 63 वर्ष बीत गये हैं। हमारी आबादी लगभग 120 करोड़ के है। मैं विस्तार से आंकड़े नहीं बताना चाहूँगा, लेकिन इतना कहना चाहूँगा कि अभी जब इसी संसद में जातिगत आधार पर जनगणना की बात आयी थी, तो बड़-चढ़कर समाजवादी पार्टी ने और अन्य दलों के नेताओं ने अपने विचार व्यक्त किये थे कि जातिगत आधार पर जनगणना होने से हर जाति की स्थिति मालूम होगी। देश में इससे पहले जातिगत आधार पर जनगणना 1931 में हुई थी। उसके बाद अब हम जातिगत आधार पर जनगणना करने जा रहे हैं, तो कम से कम आज हमें अपनी स्थिति मालूम होगी कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों की संख्या कितनी है। मेरे ख्याल से तब से लेकर अब तक देखा जाये, तो दो परसेंट हमारी आबादी बढ़ी है।

लेकिन जहां तक बजट की बात है, योजना आयोग में देखा गया है कि केवल अनुमान के आधार पर ही बजट वितरित किये जाते हैं। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के बजट का केवल अनुमान के आधार पर आवंटन होता है। मैं यह भी कहना चाहूँगा कि आज एससी और एसटी आयोग बना हुआ है, लेकिन उसे संवैधानिक अधिकार नहीं मिला है। मैं आज इस सभा के माध्यम से सरकार से मांग करना चाहूँगा कि जिस प्रकार से चुनाव आयोग को संवैधानिक अधिकार दिया गया है, उसी प्रकार से अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग को भी संवैधानिक अधिकार मिलना चाहिए, तभी जाकर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों पर जो अत्याचार हो रहे हैं, उन पर रुकावट हो सकती है।

इसी सत्र में यह मामला उठा कि इलाहाबाद यूनिवर्सिटी, जिसे मिनी आक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी कहा जाता है, वहां पर तदर्थ, गेस्ट शिक्षक हैं। यूजीसी की रिपोर्ट के अनुसार, यूजीसी की गाइडलाइन के अनुरूप वहां के शिक्षक स्ट्राइक पर हैं, छात्र आंदोलित हैं। आज वहां पर जो आरक्षण की व्यवस्था है, पूरी नहीं हो पा रही है। वहां पर जो बैकलाग है, वह पूरा नहीं हो पाया है। आज स्थिति बहुत बदतर है। इसलिए मैं आपके माध्यम से इस बात को सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र की बात है, राजापुर का एक अनुसूचित जाति का नवयुवक था, गया था अपनी रिश्तेदारी में। वहां से लौट रहा था, पुलिस चेकिंग के नाम पर उसे पुलिस लोगों ने मारा जिससे वह व्यक्ति मर गया। इसी सत्र के जीरो आवर में उठाया था कि रामदास, जो एक रिटायर्ड कर्मी था, उसकी हत्या पुलिस के द्वारा हुई। इसी प्रकार से एक घटना और हुई। हरिलाल नाम के व्यक्ति की स्वतंत्रता दिवस पर हत्या हुई, दिन में करीब 11 बजे उसे गांव में दौड़ा-दौड़ाकर मारा गया, जिसके नाम पर तमाम फर्जी मुकदमें लोगों पर लग रहे हैं। मैं चाहूंगा कि गृहमंत्री जी इसका संज्ञान लें, वहां से रिपोर्ट मंगाकर बेगुनाह लोगों पर जो मुकदमें लगाए गए हैं, उनको समाप्त करें।

महिलाओं की बात अभी मुंडे साहब ने कहा कि ज्यादातर अत्याचार अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति की महिलाओं और बच्चियों पर हो रहे हैं। उनके साथ बलात्कार हो रहा है, उनकी हत्या की जा रही है। यही नहीं, बहुत सी जातियों को अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति में शामिल करने के लिए प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास आया है, लेकिन केन्द्र सरकार ने अभी तक उसका संज्ञान नहीं लिया है। मैं मांग करता हूं कि केन्द्र सरकार उसका संज्ञान ले।

स्पेशल कंपोनेंट के नाम पर मैं पूर्व प्रधानमंत्री स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी को याद करना चाहूंगा जिन्होंने अपनी सरकार के समय में स्पेशल कंपोनेंट के नाम पर केन्द्र सरकार में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के लिए बजट का प्रावधान किया था। लेकिन आज उसके बारे में अगर दिल्ली स्टेट का बजट देखें, तो 1918.73 करोड़ रुपये में केवल 1741 करोड़ रुपये ही मिले हैं, बाकी पैसा कहा गया, उसका पता नहीं है। अगर पांच वर्षों की रिपोर्ट देखी जाए, तो स्पेशल कंपोनेंट प्लान में 72,537.10 करोड़ रुपये नहीं मिले, जो अन्य किसी मद में, अन्य किसी विभाग में खर्च कर दिया गया। आज केन्द्र सरकार के 104 विभाग हैं, लेकिन चार-पांच विभाग के अलावा कहीं भी अनुसूचित जाति-अनुसूचित जनजाति के लोगों का काम नहीं हो पा रहा है। अगर मैं एक प्रदेश विशेष का जिक्र करूंगा तो हमारे कुछ साथी खड़े हो जाएंगे, अगर वहां की स्थिति देखी जाए, तो 50 दिन के अंदर 37 मामले अनुसूचित जाति के दर्ज हुए हैं। यही नहीं, आज तीन-चौथाई अपराध थानों में रिकॉर्ड नहीं किए जाते हैं। ...(व्यवधान) जहां तक समाज कल्याण विभाग का सवाल है, उसकी जो रिपोर्ट आई है, 7 करोड़ 43 लाख रुपये का प्रावधान किया गया, जिससे यह साबित होता है कि अनुसूचित जातियों पर कितने अत्याचार हो रहे हैं।...(व्यवधान)

कभी-कभी हम लोग कांस्टीट्यूशन क्लब में जाते हैं। डा.बलिराम जी भी वहां गए थे, हमारे रेलवे के तमाम इम्प्लाइज इकट्ठे हुए थे। रेलवे के अलावा केन्द्र के अनेक विभागों में अनुसूचित जाति के लोगों का बैकलाग, उनकी प्रोन्नति रुकी पड़ी है, उनको पूरा करने की जरूरत है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Mr. Shailendra Kumar, please conclude, now. There are three more Members from your party to speak on this discussion. Your party's allotted time is already over. Please allow others also to speak.

श्री शैलेन्द्र कुमार : महोदय, अनुसूचित जाति के अलावा सात हजार घुमन्तू जनजातियां हैं, जिनकी माली हालत बहुत खराब है, चाहे वे वनवासी हों, या घुमन्तू जाति के हों, उनकी तरफ भी केन्द्र सरकार को ध्यान देना चाहिए।

मेरे कई इम्पोर्टेंट प्वाइंट्स हैं, लेकिन आप समय नहीं दे रहे हैं, फिर भी आपने जितना समय दिया है, उसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*DR. KIRIT PREMJI BHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST): It is a very important and serious issue. I think we should discuss it with pride and above the line of party politics.

Baba Saheb Ambedkar gives social justice to dalits and all other downtrodden. Dalits were denied as a human but due to constitutional powers delegated through constitution, dalits tried to live with respect. This is the reason why atrocities started on them.

The atrocity act is protective to them but at present it is on papers only. According to atrocities and crime rate on dalits, it is being rising.

But the factual reality is that crime is going on and those who are culprits are acquitted.

I demand, there should be system of 'registering' each and every atrocities on dalits. There should be thorough and sincere work up should be done by police. If police makes it loose, the concerned DSP should be punished. There should be good legal support to dalits. Fast track and special courts should be constituted for atrocities case. At present, the law is effective but the ground reality is that it is without nail and teeth and culprits gets acquitted.

Nowadays, the physical untouchability is replaced by mental untouchability. I appeal to make the law more concrete and effective implementation.

* Speech was laid on the Table

डॉ. बलीराम (लालगंज): महोदय, आपने मुझे एक बहुत ही गंभीर विषय पर बोलने का अवसर दिया है। इस देश की जो सामाजिक व्यवस्था रही है और आज भी है, उस व्यवस्था के कारण इस देश का जो बहुसंख्यक समाज है, उसका आर्थिक, सामाजिक और राजनैतिक रूप से शोषण हुआ है।

जहां तक अनुसूचित जाति और जनजाति का सवाल है, जिस सामाजिक व्यवस्था में हम लोग जी रहे हैं, वह मनुस्मृति के आधार पर चल रही है। मनुस्मृति में साफ लिखा है - स्त्री शूद्रो नाध्यानताम। स्त्री चाहे किसी भी समाज की हो, अगड़े या पिछड़े वर्ग की हो, दलित वर्ग की है, उसे पढ़ने का अधिकार नहीं है और शूद्रों को जमीन-जायदाद रखने का अधिकार नहीं है। यह मनुस्मृति कहती है। इसलिए इन वर्गों की सामाजिक और आर्थिक स्थिति बिगड़ने का मुख्य कारण मनुस्मृति भी रहा। इसीलिए बाबा साहेब डा. अम्बेडकर को मनुस्मृति को जलाना पड़ा था।

आज जब इस गम्भीर विषय पर चर्चा हो रही है, मैं कहना चाहूंगा कि डा. अम्बेडकर ने ऐसी व्यवस्था के खिलाफ संघर्ष किया। महात्मा ज्योति राय फुले, छत्रपति साहू जी और डा. पेरियार आदि महापुरुषों ने भी इस व्यवस्था को उखाड़ फेंकने के लिए मानवता और इन्सानियत की बहाली के लिए संघर्ष किया। ऐसी गम्भीर समस्या को लेकर इस सदन में माननीय सदस्यों ने चिंता व्यक्त की है।

अनुसूचित जाति और जनजाति के ऊपर अत्याचार न हो सकें, इनके साथ भेदभाव न हो सके, इसके लिए यहां पर दो विधेयक भी लाए गए।... (व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशांबी): सभापति महोदय, इतने गम्भीर विषय पर चर्चा चल रही है, लेकिन गृह मंत्री जी और सामाजिक न्याय और आधिकारिता मंत्री सदन में मौजूद नहीं हैं।... (व्यवधान)

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : He is coming. One Cabinet Minister is there. Then, another hon'ble Minister, the Minister of State in the Ministry of Home Affairs is also here.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: He is the Cabinet Minister. The Minister of State for Home Affairs is also there. Please take your seats.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Till now, he was here. He will come.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

17.44 hrs.

At this stage Shri Shailendra Kumar, Shri Gorakhnath Pandey, Shri Sher Singh Gubaya, Shri Arjun Meghawal and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table

MR. CHAIRMAN: Please listen to me.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please go to your seats.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please go to your seats. He will come.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please go back to your seats.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please listen to him.

... (Interruptions)

17.48 hrs.

At this stage Shri Shailendra Kumar, Shri Gorakhnath Pandey, Shri Sher Singh Gubaya, Shri Arjun Meghawal and some other hon. Members went back to their seats

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: The Minister of State for Parliamentary Affairs has come. He wants to say something.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND
MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS
(SHRI V. NARAYANASAMY): It is unfortunate that before knowing who is a

* Not recorded.

Cabinet Minister, they are raising this point. यह क्या बात कर रहे हैं आप लोग। कौन कैबिनेट मिनिस्टर है, कौन नहीं है, आप लोगों को नहीं मालूम है। यहां झगड़ा करने के लिए काम करेगा, यहां आंदोलन करने के लिए आयेगा, भाषण देने के लिए आप नहीं हैं।

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The Minister is on his legs. Please listen to him.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except Dr. Baliram's speech. Dr. Baliram can continue his speech.

(*Interruptions*) ...*

THE MINISTER OF LABOUR AND EMPLOYMENT (SHRI MALLIKARJUN KHARGE): Please give me one minute. ... (*Interruptions*) I want to bring to your kind notice that I have been sitting here right from 3 o'clock till the hon. Member raised the point that no Cabinet Minister is present in the House. Hon. Member Shri Inder Singh came and gave me a paper and I went to the back benches just to discuss with him about the paper. I am in the House only all along.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Dr. Baliram may continue.

... (*Interruptions*)

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): सामाजिक आधिकारिता मंत्री और गृह मंत्री जी को सदन में रहना चाहिए। सामाजिक आधिकारिता मंत्री जी भी चले गये और माननीय गृह मंत्री जी भी चले गये, तब हम लोग बोले हैं।...(व्यवधान)उन्हें सदन में उपस्थित रहना चाहिए। यह अनुसूचित जाति और जनजाति के उत्पीड़न का मामला है, इसलिए माननीय गृह मंत्री जी को भी सदन में उपस्थित रहना चाहिए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Order, please.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Only Dr. Baliram's speech will go on record.

... (*Interruptions*)

* Not recorded.

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except Dr. Baliram's speech. Dr. Baliram can continue his speech.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

... (Interruptions)

डॉ. बलीराम : महोदय, बहुत गंभीर विषय पर चर्चा हो रही है।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : The hon. Minister is here.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : What is your point of order? Please tell me. Under what rule you are raising the point of order?

... (Interruptions)

SHRI GOPINATH MUNDE (BEED): Sir, this is my point of order. सदन में कैबिनेट मंत्री चर्चा के दौरान उपस्थित होना चाहिए। सदन में कोई कैबिनेट मिनिस्टर उपस्थित नहीं है।... (व्यवधान)
इसके लिए सरकार माफी मांगे।... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : No. The hon. Minister of Labour is here.

... (Interruptions)

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM) : Please sit down. ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please sit down. The hon. Minister is on his legs.

... (Interruptions)

SHRI P. CHIDAMBARAM : Sir, certainly it is my intention and the intention of every other Minister concerned with the subject that we should be present here. I would be very happy to be present here from beginning to the end but for the fact that another Bill is there in Rajya Sabha. ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please listen.

SHRI P. CHIDAMBARAM : Sir, but for the fact that there is another Bill that is being discussed in the Rajya Sabha; the hon. Prime Minister is taking a meeting on

* Not recorded.

his proposed visit to Bangladesh – in the 20 minutes that I was available, I was here. I was here. I listened to the hon. Member. I listened to Shri Shailendra Kumar. I was here for the first few minutes of Dr. Bali Ram’s speech. Then I had to go to the other meeting. As soon as that meeting is over, I will come back here.

When I am required to reply in the Rajya Sabha, I will go there, reply for 15-16 minutes and come back here. But the point is, unless we clone Ministers how is it possible! ... *(Interruptions)* Shri Mukul Wasnik is here. ... *(Interruptions)*

Just a moment Mr. Gopinathji; please sit down. ... *(Interruptions)* As far as Shri Mukul Wasnik is concerned, I did not write this now; I wrote it before I left to be given to the Chairman – “Shri Mukul Wasnik may be kindly allowed to intervene in the discussion after some time on the side of the Treasury”. When I requested him, he said – ‘Give me ten minutes; let me go and collect my papers and come’. He went out to collect the papers. He is going to speak in the debate. So, Shri Mukul Wasnik is here; a very senior Minister Shri Kharge is here. ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please maintain order.

... *(Interruptions)*

SHRI P. CHIDAMBARAM : Shri Mukul Wasik is going to speak in the debate. Kindly bear with me. ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : The hon. Minister has already given the explanation. Dr. Bali Ram to continue.

डॉ. बलीराम : महोदय, आपने देखा कि इतने गंभीर विषय पर चर्चा हो रही है। पूरे देश में दलित वर्ग की निगाहें संसद की तरफ लगी हैं। वे जानना चाहते हैं कि अनुसूचित जाति, जनजाति अत्याचार के विषय पर संसद में किस प्रकार की बहस हो रही है। यह खेद का विषय है कि जो दलित वर्ग के लिए आंसू बहा रहे हैं, आज वे दलित की बात सुनने के लिए सदन में मौजूद नहीं हैं।

यह बहुत ही दुखद बात है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि बाबा अम्बेडकर साहब ने एससीएसटी की सुरक्षा और संरक्षा के लिए संविधान के अनुच्छेद 17 में दो अधिनियम बनाए। एससीएसटी की सुरक्षा कैसे हो सके, उसकी कैसे संरक्षा हो सके, इस सदन ने भी चिंता की और 1955 में अस्पृश्यता निवारण



अधिनियम बनाया गया कि इस अधिनियम के तहत जो मानव के साथ विभेद पैदा हो रहा है, उसकी परछाई से लोग नफरत कर रहे हैं, उसे छूआछूत का दर्जा दे रहे हैं, इस छूआछूत को समाप्त करने के लिए 1955 में अस्पृश्यता निवारण अधिनियम बनाया। लेकिन 1976 में इसे संशोधित कर दिया गया और संशोधित करके इसका नाम सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम 1955 रखा गया और इसी तरह से 1989 में जो इस समाज के ऊपर जुल्म ज्यादाती होती थी, अत्याचार और अन्याय होता था, इस जुल्म ज्यादाती को रोकने के लिए यहां पर अत्याचार निवारण अधिनियम 1989 में बनाया गया और 30 जनवरी 1990 से यह कानून प्रभावी हो गया। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि इसका मकसद क्या था? इसका मकसद यह था कि एससीएसटी के ऊपर अत्याचार न हो लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि अत्याचार आज भी रुका नहीं है।...(व्यवधान)मैं आपको उदाहरण देना चाहूंगा। मैं एक घटना का जिक्र करना चाहूंगा। अभी ...(व्यवधान)अभी 21 अप्रैल 2010 को हरियाणा के मिर्चपुर गांव में जो दलितों का घर था, बाल्मीकियों का घर था, वह किस बात पर जलाया गया कि उसका कुत्ता उधर से गुजर रहा था, कुत्ता भौंकने लगा और अब ये कुत्ते का भौंकना भी उन्हें गंवारा नहीं हुआ और जाकर दलितों के 25 घर जला दिये गये।...(व्यवधान) उसमें बाप बेटी की मौत हो गई। वहां का प्रशासन चुप रहा।...(व्यवधान) जब कोई एफआईआर दर्ज नहीं हुई तो बहुजन समाज पार्टी के धरना और प्रदर्शन के बाद एफआईआर दर्ज हुई और इसमें सुप्रीम कोर्ट को दखल देनी पड़ी। सुप्रीम कोर्ट ने हरियाणा सरकार को कहा कि आपके यहां लगातार दलितों के ऊपर जुल्म ज्यादाती हो रही है, आप इस पर अंकुश लगाइए। लेकिन उसके कुछ ही दिन बाद अभी पहली अगस्त को एक नंदपुर गांव जो जिंद जिले में है, पंचायत का चुनाव चल रहा था, वह दलित जो विजेन्द्र था, उसने कहा कि हम अपनी मर्जी से वोट डालेंगे। जब अपनी मर्जी से वोट डाला तो शाम को सात बजे कुछ दबंग लोग उसे घर से ले गये और अपनी जीप से बांधकर 6 कि.मी. तक घसीटकर ले गये।...(व्यवधान) उस बच्चे की पीठ का मांस ही नहीं, उसकी हड्डियां भी घिस गई और ले जाकर उसे दूसरे जिले सोनीपत में फेंक दिया।

18.00 hrs.

आज भी न जींद की पुलिस मुकदमा लिखने के लिए तैयार है और न ही सोनीपत की पुलिस मुकदमा लिखने के लिए तैयार है। यह बहुत गंभीर मामला है। वहां का एसएसपी इसे दुर्घटना का कसूर दे रहा है। वह कह रहा है कि दुर्घटना हो गई है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Dr. Baliram, just a minute. Hon. Members, now it is six o'clock. This is a very serious subject which we are discussing. There are many Members in the list who are yet to speak. Therefore, if the House agrees, we can

extend the time till the discussion is over. After Dr. Baliram concludes his speech, hon. Minister Shri Mukul Wasnik will intervene, and the discussion will continue thereafter. The reply to the discussion will be given tomorrow. After the discussion is over, 'Zero Hour' will be taken. Dr. Baliram please try to be brief. The Minister is going to intervene, so please try to conclude.

डॉ. बलीराम : महोदय, मैं आपके माध्यम से केंद्र सरकार से कहना चाहता हूँ कि हरियाणा सरकार को निर्देश दे कि पीड़ित परिवार में जिसे घसीट कर मार डाला गया, दोषी लोगों के खिलाफ एफआईआर करके जेल के शिकंजे में डाला जाए। इसके साथ मृतक परिवार के कम से कम दस लाख रुपए मुआवजा दिया जाए। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करूंगा कि एक संसदीय दल इसकी जांच करे जिससे दलितों पर अत्याचार बंद हो सके। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

डॉ. बलीराम : मैं कहना चाहता हूँ कि एससी एसटी एक्ट बना है लेकिन आज ठोस कानून बनाने की जरूरत है। पुनिया साहब भी जिक्र कर रहे थे, मैं कहना चाहता हूँ कि आजादी के 63 साल बीत गए हैं, इतने सालों बाद भी अनुसूचित जाति और जनजाति को संवैधानिक अधिकार नहीं मिला है। मैं जिक्र करना चाहता हूँ कि दिल्ली विश्वविद्यालय में 15 जुलाई, 1996 को यूजीसी ने निर्देश दिया कि अनुसूचित जाति और जनजाति को 15 और 7.5 प्रतिशत आरक्षण दिया जाएगा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Dara Singh Chauhan, if your Member goes on speaking, you will not get the time to speak. So, please ask him to conclude.

डॉ. बलीराम : यूजीसी की गाईडलाईन का दिल्ली विश्वविद्यालय ही नहीं पूरे देश के विश्वविद्यालयों में पालन नहीं हो रहा है। पीएमओ से 68,000 अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ी जाति की नौकरियों को सामान्य वर्ग के लोगों से भर लिया गया। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Member, there is one more person from your Party, Shri Dara Singh Chauhan, who is going to speak. I cannot give a chance to him, if you do not conclude now. Whatever points are left, he will speak on them.

डॉ. बलीराम : अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग बराबर पीएमओ आफिस से संपर्क बनाए हुए है। ये कह रहे हैं कि हम नौकरियां उनको देंगे। एक साल से ज्यादा हो गया है लेकिन 68,000 नौकरियों का पता नहीं चल पाया है। यही हाल दिल्ली विश्वविद्यालय का है। आरक्षण कोटा पूरा कैसे होगा? दिल्ली विश्वविद्यालय में 17 वैकेंसी निकल रही है, संख्या वाइज निकल रही हैं, किसी में दो, किसी में तीन

और किसी में एक, ऐसा हो रहा है कि इसमें आरक्षण नहीं बनता है। आरक्षण क्यों नहीं बनता है? इस तरह से करते-करते यह दशा हो गई है कि इस देश में अनुसूचित जाति और पिछड़ी जातियों को जो लाभ मिलना चाहिए वह नहीं मिल पा रहा है। सरकारी नौकरियों में आरक्षण कोटा पूरा नहीं हुआ, इस सदन में अनुसूचित जाति और जनजाति के जितने सांसद थे, उन्हें वर्ष 2000 में बुलाया गया था। यह जांच रिपोर्ट देंगे और पूरी सर्वसम्मति से यह तय हुआ ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please wind up. You have already expressed it.

... *(Interruptions)*

डॉ. बलीराम : अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का जो रिजर्वेशन है, उसे 9वें शेड्यूल में डाला जाए, ताकि इस आरक्षण का कोई अतिक्रमण न कर सके, इसे खत्म न कर सके। उस समय भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी। इसे इन्होंने भी पूरा नहीं किया और आज ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: The other Member from your Party is going to speak. Please wind up.

... *(Interruptions)*

डॉ. बलीराम : जो इन्होंने किया, यह भी उसका पालन नहीं कर रहे हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से इतना ही कहना चाहूंगा कि हमें सरकार से निवेदन करना चाहिए कि जब हम पार्लियामेंट में आते हैं तो संविधान की शपथ लेते हैं कि हम संविधान के हिसाब से इस देश को चलायेंगे। मैं आज यह मांग करता हूँ कि चाहे वे विश्वविद्यालय हों या अन्य विभागों की नौकरियां हों, संविधान के हिसाब से हर सरकारी नौकरी में जो आरक्षण कोटा बचा हुआ है, उसे बैकलाग के तहत पूरा किया जाए। जैसे उत्तर प्रदेश में बहन कु.मायावती जी ने बैकलाग चलाकर साढ़े आठ लाख लोगों को नौकरियां देकर अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ी जाति का आरक्षण कोटा पूरा किया। यहां आपको भी ऐसा करने की जरूरत है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

... *(Interruptions)*

***SHRI R. DHRUVANARAYANA (CHAMRAJANAGAR):** I would like to share my opinion and suggestions on the issue of “Atrocities against Scheduled Castes.”

As per the information available from the National Crime Records Bureau (NCRB), Ministry of Home Affairs, the atrocity cases are increasing year by year. In the year 2005, the number of cases registered are 25,830. In 2006, they are 26,665. In the year 2007, the cases increased to 29,285 and by the year 2008, the cases further increased to 33,367.

When we look into the cases registered in different States during the year 2007, the first six States with highest number of cases registered under the Prevention of Atrocity (POA) Act, 1989 are: 1. Uttar Pradesh (6136), 2. Madhya Pradesh (4106), (3) Rajasthan (4174), (4) Andhra Pradesh (3261), (5) Bihar (2786, and (6) Karnataka (1827). The total number of cases registered only in these six States is 22,290.

Some of the measures taken for implementation and monitoring of POA Act are as follows:

1. Special Courts have been set up.
2. Exclusive special courts are functioning in some States.
3. Special Public Prosecutors are appointed in all the States and Union territories.
4. State and District level Vigilance and Monitoring Committees are in existence.
5. Nodal Officers/Special Officers are nominated.
6. Identification of atrocity prone areas has been done.
7. Special Police Stations have also been opened.

But, still why there are increase in number of cases registered under atrocity cases?

* Speech was laid on the Table.

I would like to provide few suggestions to prevent the atrocities on scheduled castes.

1. The public awareness creation about the contents of the prevention of Atrocity (POA) Act, 1989 has to be taken up on priority.
2. There should be periodical workshops or seminars conducted at State level and District level at least twice a year to sensitize the general public and administrative machinery.
3. Documentary films can be prepared and shown in cinema theatres and in television channels as part of public awareness programme on Prevention of Atrocities against Scheduled Castes.
4. More central assistance may be provided to the States which are effectively implementing and monitoring the Prevention of Atrocity Act.
5. The Centre can obtain periodical reports from States on whether the State Governments are spending a match grant of 50% towards prevention of atrocities against Scheduled Castes.

*** SHRI LAXMAN TUDU (MAYURBHANJ):** I hereby lay the followings demands for kind consideration of the Ministry on atrocities that (i) Tribals dalit and girijans who are residing in remote jungle and dark areas, they should not be deprived of their native land which they love more than their father and mother.

(ii) The tribal Harijan and dalit students in school should be given equal status with others.

(iii) The people who will hate or ill-treat Adivashi and dalits will be punished without making any inquiry.

(iv) The Government should see that no Adivashi or dalits should be deprived of taking education in school.

(v) Like a man has right to get roti kapda and makan so the Adivashi and dalits should have the same right.

(vii) While reiterating above few demands, I conclude with the lines “Hum Garib Jarur magar Kamjor nahi”.

* Speech was laid on the Table

* श्री हुक्मदेव नारायण यादव (मधुबनी): सम्पूर्ण समता नहीं आ सकती परन्तु संभव समता लाने के लिए संविधान में संशोधन किया जा सकता है। जन्म के आधार पर जातिगत विषमता का कारण जातिप्रथा है। भारत में सामाजिक विषमता, सामाजिक शोषण और प्रशासनिक तथा राजनैतिक भ्रष्टाचार के मूल में जातिप्रथा है। इसको समूल नाश किये बिना समतामूलक समाज का निर्माण संभव नहीं किया जा सकता है। दिशा, और दृष्टि वन जाए तो संकल्प के साथ संसद इसको समाप्त कर सकता है। सभी प्रकार के विषमता को समूल नाश के लिए कुछ कठोर कदम उठाये जाए।

शिक्षा में समानता लाने के लिए एक जैसी शिक्षा प्रणाली और व्यवस्था हो। राष्ट्रपति का पूत और निर्धन की संतान सबकी शिक्षा एक समान। सभी के लिए समान शिक्षा हो तब शिक्षा का स्तर सुधरेगा। वचपन से एक साथ पढ़ेंगे और खेलेंगे तब सामाजिक समता आयेगी।

आर्थिक विषमता के अन्त करने के लिए व्यक्ति एक पेशा के सिद्धान्त को मानकर खेती नौकरी और व्यापार एक व्यक्ति एक रोजगार के सिद्धान्त को मानकर संसद में कानून बनाना चाहिए। देश के कुछ परिवार के पास चारों आर्थिक साधन का केन्द्रीकरण हो गया है। चारों में एक भी साधन जिनके पास नहीं हो उन्हें पहले अवसर दिया जाए। तभी देश में आर्थिक समता आ सकती है।

सरकारी नौकरी और सरकारी सुविधा पाने के लिए अर्न्तजातीय विवाह को कानून बना कर अनिवार्य किया जाए। अर्न्तजातीय विवाह रचायेगा वही सरकारी नौकरी और सेवा पायेगा। इससे जाति प्रथा मिटेगी और एक नया समाज बनेगा।

कुछ परिवार में दौलत का केन्द्रीकरण हो रहा है। अमीरी और गरीबी में विषमता बढ़ती जा रही है। इसको रोकने के लिए न्यूनतम और अधिकतम सीमा तक हो। एक और दस से ज्यादा का अन्तर नहीं रहे। सौ से कम न हजार से ज्यादा समता समाज का यही तकाजा।

यह तभी हो सफल जब संसद संकल्प लेगा। सभी दल के लोग सभी बंधन को तोड़ेंगे। अपनी सुविधाओं का विसर्जन करेंगे। राष्ट्र का कायाकल्प होगा और भारत विश्व में महान बनेगा। जातीय संघर्ष तथा आरक्षण के विवाद का भी अन्त हो जाएगा।

*Speech was laid on the Table.

MR. CHAIRMAN: It is only an intervention.

... (*Interruptions*)

श्री शैलेन्द्र कुमार : सभापति महोदय, मेरा प्वाइंट ऑफ ऑर्डर है। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के बारे में चर्चा चल रही है। यह बहुत गम्भीर चर्चा है। यहां पहली बार सांसद एकाग्र होकर इस चर्चा में भाग ले रहे हैं और इकठ्ठे हैं। मैं चाहूंगा कि पक्ष और विपक्ष दोनों तरफ के सम्मानित सदस्यों के सुझाव आ जाएं, उसके बाद मंत्री जी का जवाब आना चाहिए। मैं समझता हूँ कि यही उचित रहेगा।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री मुकुल वासनिक): इसका जवाब होम मिनिस्टर देंगे।...(व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASAMY: The main reply will be by the Home Minister. Now the Minister will be intervening.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is not a reply. He is only intervening.

... (*Interruptions*)

SHRI MUKUL WASNIK: Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to express my views on this very important discussion....
(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please listen to him.

श्री मुकुल वासनिक : आज के इस अत्यंत महत्वपूर्ण विषय पर आपने मुझे अपने विचार रखने के लिए जो मौका दिया है, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों पर बढ़ते हुए अत्याचारों से व्यथित होकर आज संसद में इस महत्वपूर्ण विषय पर माननीय सदस्य जो चर्चा कर रहे हैं, मैं समझता हूँ कि जरूर इस चर्चा के जरिये हम कोई ऐसा रास्ता अख्तियार कर सकेंगे जिसके जरिये जिस उद्देश्य को लेकर आज यह चर्चा यहां शुरू की गई है, उस उद्देश्य की पूर्ति में हम कामयाब हो सकें। मैं समझता हूँ कि हम चाहे किसी भी राजनीतिक दल से संबंधित हों, लेकिन इस विषय पर जब हम अपने विचार रखते हैं तो हमारी मंशा बिल्कुल साफ है। हम ईमानदारी से इस समस्या से कैसे उबर सकते हैं और सदियों से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के व्यक्तियों पर जो इस तरह के अत्याचारों का सिलसिला बना है, उसे हम कैसे थाम सकते हैं, इसी उद्देश्य से यहां चर्चा हो रही है।

महोदय, दलों की राजनीति से प्रेरित होकर अगर हम अपने विचार व्यक्त करने लग जायेंगे तो हम अपनी मंजिल तक नहीं पहुंच पायेंगे। मैं समझता हूँ कि सभी माननीय सदस्य इस बात को जरूर समझते हैं और उसी के अनुरूप यहां यह चर्चा हो रही है। एक महत्वपूर्ण कानून को जिस तरह से लागू किया जाता है। जहां तक क्रिमिनल जस्टिस का मामला है, *administration of criminal justice is looked after by the Ministry of Home Affairs*. जहां तक अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों से संबंधित इस कानून में जो प्रावधान हैं, उन पर अमल करने के लिए सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के पास जिम्मेदारी है।

इसी तरह से एससी से संबंधित मामलों को संबंधित अनुसूचित जाति का मंत्रालय उस पर ध्यान देता है। इसके अलावा जमीनी स्तर पर प्रदेश सरकार, यूनियन टैरेटरी का प्रशासन अपने अपने यहां कानून लागू करती हैं, यह इस तरह की व्यवस्था है। पिछले सालों से यहां पर जैसी बातें बनती गई हैं, केन्द्र सरकार उसे गम्भीरता से लेती रही। श्री गोपीनाथ जी ने सुझाव दिया कि प्रधानमंत्री के स्तर पर मुख्यमंत्रियों के साथ बैठक हो जिसमें इस विषय पर चर्चा हो। मैं समझता हूँ कि दिसम्बर, 2006 में ही इंटर स्टेट काँसिल की मीटिंग हुई थी जिसमें सभी राज्यों के माननीय मुख्यमंत्री उपस्थित थे। इस विषय पर छूआछूत और अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों पर हो रहे अत्याचार से संबंधित इस

विषय पर बैठक हुई थी जिसमें अलग-अलग बातें सामने आयीं। लेकिन बात सिर्फ वहां नहीं रुकती कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने मुख्यमंत्रियों की बैठक ली और उसके बाद वह सिलसिला खत्म हो गया। ऐसा नहीं हुआ। माननीय प्रधानमंत्री जी ने 2007 में उसी मीटिंग का हवाला देते हुये सभी मुख्यमंत्रियों को लिखकर आग्रह किया कि हमारे पास कानून हैं, उस कानून में पर्याप्त प्रावधान हैं जिन्हें सख्ती से लागू करने की आवश्यकता है। यह मामला 2007 में भी नहीं रुकता है। वर्ष 2009 में चुनाव खत्म होने के बाद पहला काम होता है। फिर प्रधानमंत्री जी ने सभी मुख्यमंत्रियों को लिखा।

सभापति महोदय, श्री गोपी नाथ मुंडे जी ने कहा कि कनविक्शन रेट बहुत कम है। आईपीसी के तहत कैसा कनविक्शन रेट है और शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स प्रीवेंशन ऑफ एट्रोसिटीज एक्ट के तहत 32 फीसदी कनविक्शन रेट है तो यह चिन्ता की बात है। प्रधानमंत्री जी ने मुख्यमंत्रियों को लिखा कि आपके प्रदेश में यह स्थिति है, इसे बेहतर बनाने की आवश्यकता है। यह चल रहा है। इसलिये मैं जरूरी समझता हूं कि सदन को इस संबंध में पूरी जानकारी हो कि केन्द्र सरकार शतप्रतिशत गम्भीरता से इस पर ध्यान दे रही है और उसके अनुरूप प्रधानमंत्री जी के स्तर से पर्याप्त प्रयास इस दिशा में हो रहे हैं। लेकिन आज स्थिति यह है कि नेशनल क्राईम रिकार्ड ब्यूरो के जो आंकड़े यहां रखे गये, मैं उन्हें किसी और उद्देश्य से व्यक्त नहीं कर रहा हूं। मैं समझता हूं कि आंकड़ा बड़ा हो या छोटा, यह ज्यादा महत्व नहीं रखता। अगर हमारे मुल्क में किसी एक जगह भी छूआछूत की वजह से कोई अत्याचार होता है तो वह हमारे लिए शर्मनाक बात साबित होती है। आंकड़ा बड़ा नहीं या छोटा नहीं, अगर एक हजार है तो बड़ा या छोटा है तो इस तरह के भेदभाव के बारे में किसी तरह से प्रेरित होकर मैं नहीं कह रहा हूं। जो स्थिति है, वह मैं सदन के सामने रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय, वर्ष 2008 का लेटेस्ट आंकड़ा हमारे पास है। उत्तर प्रदेश में क्रमशः अनुसूचित जाति के 7960, अनुसूचित जनजाति के 9, राजस्थान में 4302 और 1038, आन्ध्र प्रदेश में 3875 और 745, बिहार 3617 और 99, मध्य प्रदेश 2965 और 1071 व्यक्तियों के मामलों की जानकारी हमारे पास है। वर्ष 2008 में जो जानकारी हमारे सामने आती है, उसमें अनुसूचित जनजाति के 5576 अपराध दर्ज होते हैं, अनुसूचित जाति के 33367 मामले दर्ज होते हैं। ये आंकड़े बड़े हैं जो चिन्ता का विषय है। आज हम संसद में इस विषय पर चर्चा कर रहे हैं। हर जिले में विजिलेंस एंड मौनिटरिंग कमेटी है। हर प्रदेश में माननीय मुख्यमंत्रियों की अध्यक्षता में विजिलेंस एंड मौनिटरिंग कमेटी है, स्पेशल प्रोटैक्शन सैल अलग हैं, पुलिस यंत्रणा का एक अलग सिस्टम बना हुआ है।



नोडल आफिसर्स हैं, पब्लिक प्रोसीक्यूटर्स की नियुक्ति होती है, ये तमाम बातें हैं। मैं समझता हूँ कि लोक प्रतिनिधि होने के नाते अब हमारी यह भी जिम्मेदारी बनती है कि जिला स्तर पर विजिलेंस मानीटरिंग कमेटी कितनी बार बैठती है, उसमें क्या फैसला होता है? आखिर इस कानून पर जो अमल होगा, वह तो जिलों में, प्रखण्डों में अमल होगा। वहां पर जो सिस्टम इस कानून के तहत रखा गया है, वह सिस्टम कारगर है या नहीं, इस पर ध्यान देने की आवश्यकता होगी। वार्षिक अहवाल हमारे पास हर प्रदेश से आता है और यह कानून में प्रावधान है कि जो वार्षिक अहवाल प्रान्तों से आता है, उसे हमें संसद के पटल पर रखना है। हम संसद के पटल पर सालों-साल उसे रखते आये हैं। मैंने कुछ वार्षिक रिपोर्ट्स देखी हैं।...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : विजिलेंस मानीटरिंग कमेटी की बात आपने कही है। माननीय मंत्री जी बैठे हैं, आप उनसे पूछिये कि अब तक अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति की कितनी रिपोर्ट्स आयी हैं और उन पर आपने क्या कार्रवाई की है?...(व्यवधान) कोई सुनवाई नहीं होती है।...(व्यवधान)

श्री मुकुल वासनिक : आयोग से जो रिपोर्ट्स आती हैं, उन पर एक्शन टेकन रिपोर्ट बनती है और एक्शन टेकन रिपोर्ट बनने पर वह संसद के पटल पर रखी जाती है। मैं समझता हूँ कि चाहे वह हमारी स्टैंडिंग कमेटी है, चाहे वह आयोग की रिपोर्ट है, इस संबंध में जो भी सुझाव आते हैं, उन पर पूरी तरह से काम करने का प्रयास होता है। मैं आपको एक मिसाल देता हूँ। स्टैंडिंग कमेटी ने एक सिफारिश की थी कि एक अलग से कमेटी बनायी जाये जो सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता मंत्री की अध्यक्षता में होगी। उसमें ट्राइबल अफेयर्स मिनिस्टर भी होंगे, उसमें अलग-अलग दूसरे सम्बन्धित मंत्रालयों के भी प्रतिनिधि रहेंगे और वे प्रदेश के प्रतिनिधियों के साथ बैठक करेंगे। चुनाव से पहले भी यह प्रक्रिया शुरू थी, कई जगह मीटिंग्स हुईं। पिछले साल भर भी मीटिंग्स हुईं, गुजरात, मध्य प्रदेश, असम, उड़ीसा में मीटिंग्स हुईं। यह मीटिंग्स करने का काम हुआ ताकि हर विषय पर विस्तार से चर्चा कर सकें। मैं समझता हूँ कि इस कानून को असरदार तरीके से लागू करने के लिए ये विजिलेंस और मानीटरिंग कमेटीज़ एक बहुत महत्वपूर्ण हिस्सा है। इस पर अगर माननीय सांसदों का थोड़ा सा ध्यान रहेगा तो उससे लाभ पहुंचेगा। यही बात मैं इस मौके पर करना चाहूंगा। शैड्यूल्ड कास्ट सब प्लान के बारे में, ट्राइबल सब प्लान के बारे में कई बातें यहां सुझाव के तौर पर रखी गयी कि आबादी के अनुरूप एलोकेशन होना चाहिए। मैं समझता हूँ कि जिस समय से स्पेशल कम्पोनेंट प्लान अनुसूचित जाति के व्यक्तियों के लिए शुरू किया गया था, अब जो जानकारी प्रान्तों से मिलती है, उस जानकारी के आधार पर हम यह कह सकते हैं कि इसमें काफी प्रगति हुई है। कोई ऐसी बात यहां पर छोड़ी जाती है कि स्पेशल कम्पोनेंट प्लान का पैसा कहीं और खर्च होता है तो हम अलग-अलग प्रान्तों से इसकी जानकारी ले सकते हैं। इसके खर्च के सम्बन्ध में वास्तविकता क्या है, वह जानकारी प्राप्त

की जा सकती है। अभी कुछ ही समय पहले प्लानिंग कमीशन ने एक कमेटी बनायी है, उनके मेंबर की अध्यक्षता में ताकि ये पूरी की पूरी गाइड लाइन्स जो वर्ष 2005 में राज्य सरकारों के लिए और वर्ष 2006 में केंद्र सरकार के मंत्रालयों के लिए जो स्पेशल कम्पोनेंट प्लान से सम्बन्धित जारी की थीं, उन पर कहां तक अमल हो पाया है। उसका एक पूरा रिव्यू लिया ताकि इस पर आगे हमारी क्या भूमिका रहे, उसके संबंध में कमेटी बनी है और मैं समझता हूं कि सितम्बर के महीने में उस कमेटी की रिपोर्ट आयेगी। आप जो सुझाव देते हैं, उन्हें हम पूरी गंभीरता से लेते हैं। इसके संबंध में जो गाइड लाइन्स पहले बनी थीं, उन्हें किस तरह से लागू किया जा सकता है, इस पर ध्यान देने का प्रयास चल रहा है।

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): योजना आयोग द्वारा सारे डिपार्टमेंट्स का कम से कम 72 हजार करोड़ रुपया आज तक रिलीज नहीं किया गया है।

श्री मुकुल वासनिक : मैं समझता हूं कि अगर कोई मसले हैं, जिन पर आप जानकारी चाहते हैं तो मैं आपको जरूर जानकारी दूंगा।...(व्यवधान)

AN HON. MEMBER: 'All is Well'.

SHRI MUKUL WASNIK: I am not saying that 'All is Well'. We should be very clear that if the Government has taken certain initiatives, I think, the hon. Member should appreciate those initiatives as well.

Now only one example I will give you. Last year, for 2009-10, the allocation for the Ministry of Social Justice and Empowerment was Rs.2500 crore; for the year 2010-11, the allocation has been raised to Rs.4500 crore, a jump of 80 per cent. ...
(Interruptions) Listen to me now. ... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Let him speak. Mr. Minister, please address the Chair.

... (Interruptions)

श्री दारा सिंह चौहान : महोदय, देश में इतनी बड़ी आबादी है और इतना सा बजट, इससे साफ संदेश जाता है कि सरकार गंभीर नहीं है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Let the Minister complete, and then, you can raise the points. If you go on disturbing, he cannot complete his reply.

... (Interruptions)

SHRI MUKUL WASNIK: There are several parties represented here. Many of them have been part of the Union Government some time or the other. This

Ministry has not come into being all of a sudden. This Ministry has been there for a long period of time. Therefore, there will be a proper appreciation about the various steps that have been taken. When I have said that there has been an increase of 80 per cent in the allocation of this Ministry, I am not saying and I am not claiming that all the problems stand resolved, and now, nothing else is required. I am only pointing out that these are certain initiatives. Through these initiatives, what are we doing? Educational empowerment was one of the issues which was talked about. Shri Punia talked about education. Education has to be ensured. इसी बढ़तेरी के जरिए हमारा प्रयास है। पोस्ट मैट्रिक स्कॉलरशिप, जिसमें वर्ष 2003 से कोई संशोधन नहीं हुआ था, उसमें हम संशोधन कर रहे हैं। मैं समझता हूँ कि इससे 40 लाख अनुसूचित जाति और जनजाति के छात्र-छात्राओं को इससे लाभ पहुंचेगा। उन्हें शिक्षा बेहतर ढंग से मुहैया हो सकेगी।

महोदय, पिछले साल माननीय वित्त मंत्री जी प्रधानमंत्री आदर्श ग्राम योजना के संबंध में यहां पर अपनी बात कही थी। इस पर एक पायलट स्कीम हमने शुरू करने का काम किया है। राजस्थान, बिहार, असम और तमिलनाडु को फर्स्ट फेज़ में और इस वर्ष अन्य प्रांतों में भी प्रधानमंत्री आदर्श ग्राम योजना शुरू करने का काम हुआ है। This is the pilot phase and once we get the experience about the implementation of the scheme, then, we will take the other things. ...
(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: You can raise the points afterwards. While making your speech, you can put these points.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

MR. CHAIRMAN: His intervention is not the final reply. The Home Minister is going to reply. During your speech, you can raise whatever points you want to raise.

... (Interruptions)

* Not recorded.

श्री मुकुल वासनिक : महोदय, माननीय गृह मंत्री कल जवाब देंगे। मैं केवल एक बात कहना चाहता हूँ कि एट्रोसिटी से संबंधित जो कानून बने हैं, उनमें कुछ संशोधन करने का प्रयास शुरू किया है। राज्यों को इस संदर्भ में हमने लिखा है। हम उनकी राय जानना चाहते हैं। कुछ राज्यों ने अपने सुझाव भेजे हैं, बाकी राज्यों से हम संपर्क बनाए हुए हैं, ताकि जो भी परेशानियां हैं, चाहे कनविक्शन के संबंध में, चाहे पेंडेंसी के संबंध में, जो रिलीफ अत्याचार के पीड़ित को दी जाती है, उनके परिवारों को दी जाती है, इसका रेट वर्ष 1995 में तय हुआ था, तब से इसमें संशोधन नहीं हुआ है। उसमें भी संशोधन करके ज्यादा राहत कैसे दी जा सकती है, इस संबंध में हमने काम आरंभ कर दिया है। मैं इस बारे में किसी और समय विस्तार से चर्चा करूंगा।...(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : स्पेशल कम्पोनेंट का पैसा कहां और क्यों यूज़ हुआ?

यही नहीं, जो लेबर वेलफेयर का टोटल टैंडर कास्ट का एक परसेंट कटता है, वह पैसा दिल्ली में कहां, किस के हित में खर्च किया जा रहा है, इस बारे में भी बताएंगे तो ज्यादा अच्छा रहेगा।...(व्यवधान)

SHRI MUKUL WASNIK: With these words, I thank you once again for giving me this opportunity and I do hope that this entire discussion will help us in further implementing it more effectively.... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Now, Shri Mangani Lal Mandal to speak.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: It has already been discussed many times. I have called Shri Mangani Lal Mandal.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except what Shri Mangani Lal Mandal is saying.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: What is this? Everybody is speaking. How can I run the House? You can speak when your turn comes.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: You can speak afterwards but not now. Shri Mandal, you speak now.

* Not recorded.

श्री मंगनी लाल मंडल (झंझारपुर): सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने सरकार की तरफ से जो हस्तक्षेप किया, उन्हें अंत में करना चाहिए था ताकि जितने माननीय सदस्य अपनी बात रखने वाले हैं, उनकी बात भी मंत्री जी सुन लेते, उसके बाद कल गृह मंत्री जी जवाब देते। उन्होंने बीच में हस्तक्षेप किया, संसदीय परम्परा भी इसकी अनुमति नहीं देता है। लेकिन आसन का आदेश हुआ और आसन सर्वोपरि है।

सभापति महोदय, हम आज इस विषय पर इसलिए चर्चा कर रहे हैं, क्योंकि हमारे यहां वर्ण-व्यवस्था है और वर्ण-व्यवस्था के चलते ही ये सारी बीमारियां हैं। पूना पेक्ट हो या 1947 के बाद आजादी मिली हो, परिस्थिति में बहुत परिवर्तन नहीं हुआ है। यह जो वर्ण-व्यवस्था है, इससे दो चीजें पैदा हुई हैं - एक विशेषाधिकार, जो कुछ लोगों के लिए है और दूसरी चीज अपमान, पीड़ा एवं त्रासदी पैदा हुई है। सामाजिक न्याय के लिए हम सब लड़ते हैं। सामाजिक न्याय से आज दलित वर्ग, अनुसूचित जाति एवं जनजाति के लोग वंचित हैं। ...(व्यवधान) घटनाएं बढ़ी हैं। अनुसूचित जाति एवं जनजातियों पर जो अत्याचार बढ़े हैं, मंत्री जी ने सिर्फ सन् 2008 की चर्चा की है, उससे पहले की चर्चा नहीं की है। जो अत्याचार की घटनाएं उत्तरोत्तर बढ़ रही हैं, वे क्यों बढ़ रही हैं, इसकी क्या समीक्षा है और गतवर्ष भी प्रधानमंत्री जी ने स्वयं चिन्ता जाहिर की थी। जिस सम्मेलन और मीटिंग में माननीय मंत्री जी ने चर्चा की कि एक सौ में से तीस ही मामले अदालत के द्वारा निष्पादित हो पाते हैं और दंड मिल पाता है। ये चिन्ता स्वयं प्रधानमंत्री जी ने व्यक्त की थी।

सभापति महोदय, मैं दो उदाहरण देना चाहूंगा और मंत्री जी से चाहूंगा, चूंकि होम मिनिस्टर जवाब देंगे। सन् 2004 में अनुसूचित जातियों के विरुद्ध अत्याचार हुए थे, 26665, ये पंजीकृत मामले हैं। सन् 2007 में 29825, तीन हजार बढ़ गए, सन् 2008 में 35367 हुए, ये घटनाएं बढ़ी हैं।

सभापति महोदय, चूंकि माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2008 को कट ऑफ ईयर माना है, इसीलिए मैंने वर्ष 2008 तक के आंकड़े बताए हैं। अतः माननीय मंत्री जी और इस सरकार को बताना होगा कि ये कैसे क्यों बढ़ रहे हैं ? इसी प्रकार से जो हमारी अनुसूचित जाति की महिलाएं हैं, उन पर जो बलात्कार की घटनाएं हैं, उनमें वृद्धि हुई है। मंत्री जी वर्ष 2008 को कट ऑफ ईयर मानकर और अपनी बात कह कर चले गए। मैं चाहता हूं कि इस बात को मंत्री जी और सरकार को स्वीकार करना चाहिए कि अनुसूचित जातियों की महिलाओं पर अत्याचारों की घटनाओं में वृद्धि हुई है। वर्ष 2004 में पंजीकृत बलात्कार के मामले 1157 हैं। वर्ष 2005 में 1172, वर्ष 2006 में 1217, वर्ष 2007 में 1339 और वर्ष 2008 में 1457 हो गए। ये मामले वर्ष 2005 में 1172 थे और वर्ष 2008 में 1457 हो गए। ये कैसे बढ़ गए, इसका जवाब कौन देगा?

महोदय, इसके विपरीत जो निष्पादन हुआ है, वह मैं बताना चाहता हूँ। इन्होंने अभी चर्चा की है कि यह कानून का मामला है और कहा कि इसकी मॉनीटरिंग नहीं हो रही है। मैं बताना चाहता हूँ कि यह मॉनीटरिंग का मामला नहीं है। यह शेड्यूल्ड कास्ट्स एंड शेड्यूल्ड ट्राइब्स प्रिवेंशन ऑफ एट्रोसिटीज रुल्स, 1995 और 1989 का कानून है, उसमें चार व्यवस्थाएं हैं। एक है- स्टेट एंड डिस्ट्रिक्ट विजीलेंस मॉनीटरिंग कमेटी, यानी दो स्तरों पर कमेटियां बनेंगी। एक चीफ मिनिस्टर के स्तर पर पूरे प्रदेश में और दूसरी कलेक्टर की अध्यक्षता में जिले में। कलेक्टर के स्तर की मॉनीटरिंग या विजीलेंस कमेटी में एम.पी., एम.एल.ए. या कोई जनप्रतिनिधि नहीं आते हैं। इसलिए कलेक्टर कभी भी किसी जिले में मॉनीटरिंग और विजीलेंस कमेटी की बैठक नहीं करते, क्योंकि इस कानून के अन्तर्गत कलेक्टर को एकाउंटेबल नहीं बनाया गया है। इसीलिए इस पर कोई कार्रवाई नहीं होती है और यही कारण है कि कलेक्टर की अध्यक्षता वाली कमेटी की कभी कोई बैठक नहीं होती। सरकार और मंत्री जी कितना भी कहें कि हमारे स्तर पर एक कमेटी बनेगी और बैठक होगी। मैं कहना चाहता हूँ कि इसका कोई नतीजा नहीं निकलेगा।

महोदय, एक नोडल ऑफीसर की व्यवस्था इस कानून में की गई है, जिसके अन्तर्गत कहा गया है कि डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट और सुपरिंटेंडेंट ऑफ पुलिस भी नोडल ऑफीसर होंगे। तीसरी व्यवस्था की गई है कि एक स्पेशल ऑफीसर एपाइंट होगा, क्योंकि जो मुकदमे होंगे, उन्हें वह स्पेशल ऑफीसर निष्पादित करेगा, लेकिन नतीजा क्या निकला, यदि इस आप देखेंगे, तो स्वयं आश्चर्य चकित रह जाएंगे और हैरत में पड़ेंगे कि सरकार ने जितने मुकदमे पंजीकृत किए थे, उनमें से अधिकतर में या तो समझौता करा दिया गया या अभी तक निष्पादित नहीं हो पाए और वे अभी तक पेंडिंग पड़े हैं।

महोदय, नम्बर ऑफ केसेस इन कोर्ट्स इन्क्लूडिंग वर्ष 2008 में 11,4898 केस रजिस्टर्ड हुए। इनमें से 820 केसेस कंपाउंड किए गए अथवा विथड्रा कर लिए गए। मैं जानना चाहता हूँ कि जब विजिलेंस और मॉनीटरिंग कमेटी जिले में डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट की अध्यक्षता में है, तो किन परिस्थितियों में 820 केसों को कंपाउंड किया गया या वापस लिया गया? मैं कहना चाहता हूँ कि निश्चित रूप से अनुसूचित जाति के लोगों को डराया और धमकाया गया होगा और जो यह कमेटी बनी हुई है, उसने इनके ऊपर विचार नहीं किया होगा। इसके बाद उन मामलों को दिया गया है जिन्हें ट्रायल, कन्विकटेड एवं एक्विटेड किया गया। इसमें 6688 केसेस में तो सजा हुई। आप अनुमान लगाइए कि 11 लाख से ऊपर केसों की संख्या है और उनमें से केवल 6688 केसों में सजा होती है और अदालतों के माध्यम से 14173 केसों में माफी मिल जाती है।

महोदय, आपने जिलों में एस.पी. को नोडल ऑफीसर बनाया है, लेकिन एस.पी. ठीक प्रकार से केसों की जैसी एवीडेंस होनी चाहिए, वह नहीं देते हैं। इसलिए 11 लाख केसों में से केवल 6688 केसों में सजा होती है और 14173 केसों में लोगों को माफी मिल जाती है। सबसे आश्चर्य जनक बात यह है कि 83217 मामले वर्ष 2008 तक लम्बित रहे, जिनमें न तो अभी तक चार्जशीट दी गई है और न आरोप लगाए गए और न दोषी के खिलाफ कोई और कार्रवाई की गई। इसका जवाब कौन देगा? मैं समझता हूँ कि इसका जवाब तो सरकार को देना चाहिए। माननीय मंत्री जी ने जब अभी चर्चा के दौरान हस्तक्षेप किया, तो इन मामलों की चर्चा क्यों नहीं की ? पुलिस ने वर्ष 2008 तक 83217 मामले लम्बित क्यों रखे, क्यों इनमें आरोप पत्र नहीं दिए गए? आप बार-बार घंटी बजा रहे हैं। मैं अपना बात एक-दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

श्री मंगनी लाल मंडल : एक सामाजिक स्थिति रिपोर्ट, 2010 आई है, जिसमें कहा गया है कि हिन्दुस्तान में जो दलित हैं, वे हाशिये पर चले गये हैं। संयुक्त राष्ट्र के आर्थिक और सामाजिक मामलों के विभाग की रिपोर्ट में यह कहा गया है कि 1981 से 2005 के बीच जो स्थिति हुई है, उसमें 20 प्रतिशत मामलों में ही लोगों को अदालत के द्वारा न्याय मिल पाता है। आज भी उनके साथ चाहे शिक्षा का मामला हो, सामाजिक न्याय का मामला हो, कुपोषण का मामला हो या सम्मानपूर्वक घोड़े पर चढ़कर शादी करने का मामला हो, इस देश में आज भी अनुसूचित जाति के लोग, जनजाति के लोग वंचित हैं। सरकार को इसका जवाब देना होगा, गारण्टी देनी होगी। इनके लिए कानून बना देने से ही कुछ नहीं होगा, बल्कि कानून प्रभावकारी तरीके से कैसे काम करे, इसके लिए सरकार को सुनिश्चित व्यवस्था करना होगी।

***DR. MANDA JAGANNASTH (NAGARKURNOOL):** At the behest of Dr. B.R. Ambedkar as the Head of Constitution Drafting Committee, certain provisions were provided for the SCs/STs in the Constitution. India is committed to the welfare and development of its people in general and of vulnerable sections of society in particular. Equality of status and opportunity to all citizens of the country is guaranteed by the Constitution of India, which also provides that no individual shall be discriminated against on the grounds of religion, caste or sex etc. Fundamental Rights and other specific provisions, namely, Articles 38, 39 and 46 in the Constitution of India stand testimony to the commitment of the State towards its people. The strategy of the State is to secure distributive justice and allocation resources to support programmes for social, economic and educational advancement of the weaker sections in general and those of Scheduled Castes and Scheduled Tribes, Backward Classes in particular and UPA Government is committed to that objective under the able guidance of Prime Minister, Dr. Manmohan Singh ji and dynamic leadership of Shrimati Sonia Gandhi.

CONSTITUTIONAL RIGHTS

To attain the above objectives

Parliament had enacted the Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, 1989 specifies offences which are considered as Atrocities and provides for deterrent punishments for commission of the same. Comprehensive rules were also framed under the SCs and STs (POA) Act, 1995, which among other things provided for relief and rehabilitation of the affected affect.

The crimes against Scheduled Castes/Scheduled Tribes like murder, hurt, rape, kidnapping and abduction, dacoity, robbery, arson and grabbing lands of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is increasing year after year in spite of

* Speech was laid on the Table.

having; (i) Protection of Civil Rights Act, 1955; (ii) The Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities Act, 1989) in force.

If we look at the crimes committed against SCs from 2004 to 2008 from 26,887 in 2004 there is increase to 33,615 in 2008, variation for 11.95. This is all because of non-implementation of the above acts with letter and spirit. Though there is punial clauses in the act, because of, pressure from the offenders, politicians and apathy from the police officials in booking the cases, the Acts are not properly implemented and the offenders are going scot free.

As per the data available, the number of cases whether it is registered or pending in courts, it is more in Non-Congress ruled States than Congress ruled States according to NCRB.

20 Years of Atrocities against SCs & STs

- Despite the Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act being the premier legislation to protect security of life for SCs and STs from 1995-2007 less than one-third (30.7%) of crimes against SCs/STs across India were registered under SC & ST (POA) Act provisions.
- As per National Crime Record Bureau (NCRB), 1,21,464 of total 3,71,942 crimes against SCs registered under SC & ST (POA) Act (only 1/3 of total crimes) and 14,263 of total 69,482 crimes against STs (only 1/5 of total crimes). It clearly says that Annual average of crimes registered against SCs/STs is 33,956 crimes and daily average of crimes registered against SCs/STs is 93 crimes.
- It we look at the extreme forms of atrocities, the breakdown of the 4,41,424 registered crimes against SCs/STs during 1995-2007 includes 9,593 cases of murder, 61,168 cases of hurt or grievous hurt, 20,865 cases of rape, 4,699 cases of arsons, 4,484 cases of kidnapping and 10,512 cases of untouchability practices.

- A study of 500 Dalit women's cases of violence across AP, Bihar, Tamil Nadu and UP between 1999 and 2004 revealed that the majority of the women faced several forms of violence from either or both perpetrators in the general community and the family. The most frequent forms of violence were verbal abuse (62.4%), physical assault (54.8%), sexual harassment and assault (46.8%), domestic violence (43.0%) and rape (23.2%).

20 years of Police in Implementation of POA Act

- As per the NCRB, 67% of crimes during 1992 to 2000 and 64.9% of crimes during 2001 to 2007 were not registered under the SC and ST (POA) Act and also a study covering 11 atrocity prone areas in Gujarat exposed that between 1990 and 1993, 36% of atrocities cases were not registered under the SC & ST (POA) Act. In 84.4% of cases where the Act was applied, the cases were registered under wrong provisions with a view to concealing the violent nature of the incidents./
- A large number of cases have been closed by the police for various reasons. As per NCRB, Police closed a large 21.7% of cases under the SC & ST (POA) Act during 1997 to 2007.
- As per NCRB, only in 1,34,534 cases, the investigation has been completed out of total 1,76,397 including the pending cases. Out of which only in 97,341 cases the charge sheet has been submitted and there are 37,193 pending charge sheets in 10 years even after the investigation.
- The High Court of Andhra Pradesh, in an interim order on Writ Petition 1019 of 2006 filed by Sakshi Human Rights Watch – A.P., observed that as per the statistics furnished by the Director General of Police regarding cases registered under the SC/ST (POA) Act: 1 case has been pending investigation for almost six years, 53 cases for between three to five years, 190 cases for almost two years and 805 cases are for about

one year. **In response to this writ petition, counter affidavit filed by the police reveals that during the period 1995 to 2006, 21000 cases were registered under the Act. Of these more than 14000 are pending without a charge sheet being submitted, even though the Act stipulates the investigation must be completed within 30 days of the FIR being filed.**

- A study covering 11 atrocity prone districts in Gujarat during 1990 to 1993 showed that the time gap between registration of murder cases and arrest of the accused was 121.2 hours; for rape cases it was 532.9 hours; and for grievous cases it was 862.4 hours and also in a study in Tamil Nadu, out of 371 cases of atrocities in which data was available on arrests, in 25.6% of cases the accused were never arrested, while in only 25.9% of cases where all the accused arrested immediately after the registration of the FIR or the next day. For 20.7% of cases, the arrests occurred only after one week up to one year after the incident took place. Further, in 23 cases (6%) the accused succeeded in getting an anticipatory bail order from the High Court.

20 years of Judiciary in Implementation of POA Act

Though there is provision for speedy disposal of the cases by special courts.

- Given that the trial pendency rate is roughly the same for all crimes under the SC/ST (POA) Act, PCR Act and IPC, reality shows no 'speedy trials' for crimes under the SC/ST (POA) Act. And also in contravention of section 14 of the Act Special Courts are still not set up in 133 districts/divisions out of the 612 districts across India.
- As per NCRB, at the end of 2007, 99,659 cases of crimes against SCs/STs (79.0%) remained pending for trial in criminal courts across the country, no significant improvement over the trial pendency rate (82.5%) in 2001.

- Similarly, the trial pendency rate for crimes registered under the SC/ST (POA) Act has not decreased below 80% pendency during 1997 to 2007, averaging 82.9%.
- As per NCRB, conviction rate under the SC/ST (POA) Act in 2007 was the fourth lowest (26.1%) when looking over 20 Special and Local Laws (SLL) cases. In fact, the average conviction rate during 2003 to 2007 under the SC/ST (POA) Act stood at just 25% as compared to 72% for other SLL cases.

20 years of Victims and Witnesses Rights

- In spite of provisions in the Act, the victims and witnesses not getting immediate relief, compensation and rehabilitation, traveling and maintenance expenses are very “common”. Wherever this phenomenon has been studied, the figure shows that the Government is not paying adequate relief and compensation, be it Andhra Pradesh, Gujarat or Tamil Nadu. In spite of the recommendations by various Commissions (NHRC), NCSC/ST), the relief and compensations are hardly being paid to the atrocity victims, unless the case receives a lot of publicity.
- Both the MSJE mandatory annual report on implementation of the Act of 2006 as well as NHRC report on prevention of atrocities of SCs 2004, observed that very few atrocity victims receive legal aid, thereby leaving them to ‘due process of law’ without the help of lawyers.

20 years of Implementation of Mandatory Provisions of the Act.

- State Government should declare the atrocity prone districts so that they can focus their resources to prevent atrocities. Only 12 out of 35 States/UTs have declared atrocity prone districts.
- Whereas SC/ST Protection Cells are necessary to ensure public order and tranquility, the Contingency Plan is necessary to implement the Act.

But only half have not yet nominated their Nodal Officers, only 14 States have appointed Special Officers.

- Nomination of Nodal Officers and appointment of Special Officers are necessary to coordinate the implementation of the provisions of the Act. But while 5 States have not yet nominated their Nodal Officers, only 14 States have appointed Special Officers.
- One-third of the States/UTs has not yet set up the District level and State level Vigilance and Monitoring Committees. Even the Union Minister of Social Justice and Empowerment and State Ministers agrees that regular meetings are not being organized, so there is still a need for more meetings of Vigilance and Monitoring Committees.

20 years of Budget Allocation for Act Implementation

- Budget allocation to the Special Central Assistance (meant to bear the expenses to implement the provisions of this Act) has increased from 16.47 crore in 1997-98 to 58.00 crore in 2010-11; but taking 2006-07 allocation as an example, the allocated 36.4 crore and an equal contribution by the States/UTs making approximately 71 crore available for implementation of the act is very low, because even 60% of the amount (at Rs. 43.0 crore) is very inadequate for disbursing as relief and compensation, the minimum compensation towards travel, medical and minimum wages for victims and witnesses of 29,825 cases as per guidelines works out to approximately Rs. 90 crore.
- Funds drawn by the States/UTs bear no correspondence to volume of atrocity cases.

Another type of atrocities in the employment sector either in the recruitment, promotion and to higher posts with the caste menace the higher castes in promotions to SCs/STs are not inclined to give a chance to SC/ST officers in administration. This deprivation with a plea that there is no eligible candidate.

Recommendations – Request the Government of India to

- Appoint high level committees at the Centre and in the States/UTs to review the implementation of the Act, assess the realization of its objectives, and take appropriate and speedy action for strengthening the Act and for effective implementation in future.
- Direct the concerned Central and State Ministries dealing with implementation of the Act and Rules to evolve ways and means for formulating and including the required legal amendments, as well as for their effective operation.
- Set up exclusive special courts, exclusive public prosecution and exclusive investigators for the speedy trial cases under the Act.
- Include additional crimes which SCs and STs are subjected to, but do not figure in the present list of offences in the Act, such as social and economic boycotts and false counter cases.
- Delete expressions such as “intent”, “on the ground”, “willful” etc. from various sections of the Act which give leeway to the police and judiciary to dilute cases of atrocities through subjective or arbitrary interpretation of the Act.
- Add a new chapter in the Act to deal with the rights of victims and witnesses, thereby explicitly granting various citizen rights to them with regard to their atrocity cases.
- Amend the Act to explicitly bring in all the types and nature of negligence by public servants at various stages in their handling of atrocity cases with a punitive clause.
- Enhance punishment for offences of atrocities under the Act to be on par with the Indian Penal Code as well as based on the nature and gravity of the offences, so as to ensure its deterrent effect.

Give priority attention to accepting and implementing the recommendations of National and State Commissions as well as civil society organizations working to defend and promote the rights of SCs and STs.

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR (BANGAON): Mr. Chairman Sir, it is with utmost anguish and deep pain that I have to state here that in spite of legislations and rules in our country under Protection of Civil Rights Act and the Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act to protect the Scheduled Castes and Scheduled Tribes from the atrocities committed against them, atrocities are still prevalent. Even after 63 years of Independence, people who had been suppressed for centuries are still subject to ruthless crimes against them, mostly in connivance of the administration both civil and police. It is a shame on the country which has been a democratic country for more than 60 years which could not emulate the advancement made economically.

There have been many reports on incidents of atrocities which I have received on behalf of the Committee on the Welfare of SCs and STs. Atrocities are being committed against the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in many parts of the country. Incidents of burning of houses, rape and displacement due to acquisition of land belonging to the tribals in the name of development purposes are not rare but increasing day by day.

The Parliamentary Committee on the Welfare of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes under my Chairmanship have been very conscious of the fact that much has to be desired and wanted so far as the protection of SCs and STs and implementation of the Acts that have been made in this regard. The Committee had decided to take up immediate visits to various places where such atrocities happen, study and lay Reports to the Parliament.

The Committee had visited the village, Mirchpur of Haryana on 2nd July, 2010 where unimaginable crime had been committed against Balmiki people. An old man of 65 years and his handicapped daughter, Suman, of 18 years have been burnt alive. About 18 houses have been burnt. Most of the people have left Mirchpur and have taken shelter in Delhi. We visited the place and talked with the Balmiki people and the people belonging to the Scheduled Caste. We have urged

the administration to take appropriate steps and in most of the cases, action is being taken by the Haryana Government.

The Committee will be laying the Report in Parliament regarding the visit in the near future. They have also selected a subject “Review of implementation of the SCs and STs (Prevention of Atrocities) Act, 1989 including atrocities committed against tribals in violation of the Scheduled Tribes and other Traditional Forest Dwellers (Recognition of Forest Rights) Act, 2006” for study. The Committee will examine the views, opinions and suggestions of the individuals, NGOs and others who are concerned so that the Committee may give a comprehensive report. Actually, the Committee on the Welfare of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes has no power. It will only make recommendations and in most of the cases, the Government or the Ministry concerned does not abide by the recommendations of the Committee.

There are many atrocities committed against the SCs and STs. In West Bengal, nearly 40,000 people have been leaving the villages.

They have been driven out from the villages of Keshpur, Gorbata, Sashan, Nagoon, Lalgah, Kharakul, Arambag, Pasara, Dhonekhali, Mangalkot, Salbani, Gopiballavpur, Bankura and Purulia. In most of these cases, 40,000 people have been displaced. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, you can reply when your turn comes.

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR (BANGAON): Most of these people have been butchered and murdered ...(*Not recorded*) (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, next a Member from the CPI (M) will be speaking. He can reply to him.

... (*Interruptions*)

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR : Most of these people are Scheduled Castes, Scheduled Tribes and minorities. ... (*Interruptions*) They have been rendered homeless. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Except Shri Naskar’s speech, nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: When your turn comes, you can refute it.

... (Interruptions)

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR : In the case of West Bengal, most of the times, funds are diverted to other causes. ... *(Interruptions)* So, no further action has been taken by the State Government. ... *(Interruptions)*

In the tribal areas of Purulia, Bankura, and Paschim Midnapore, there is no development work. ... *(Interruptions)* In these areas, 25 per cent of the people belong to Scheduled Caste and Scheduled Tribe. ... *(Interruptions)* Near about 40,000 people have been butchered and killed ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: You can refute when your turn comes.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, please conclude.

... (Interruptions)

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR : The forest rights must be given to the Scheduled Tribe people. ... *(Interruptions)* The reservation policy must be implemented properly for the Scheduled Tribe people and also the policy of promotion should be implemented properly. ... *(Interruptions)* Why are they shouting? ... *(Interruptions)* 40, 000 Scheduled Caste, Scheduled Tribe and minority people have been murdered *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Shri Bajju Ban Riyan to speak now.

... (Interruptions)

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR : The Protection of Civil Rights Act, 1955 and The Scheduled Castes and the Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, 1989, Protection of Civil Rights Act, 1955 are very important for the Scheduled Castes. ... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, already your time is over.

... (Interruptions)

* Not recorded.

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR : In pursuance of article 17 of the Constitution of India, the Untouchability (Offences) Act, 1955 was enacted and notified on 8.5.1955. Subsequently, it was amended and renamed in the year 1976 as the “Protection of Civil Rights Act, 1955”. Rules under this Act, namely “The Protection of Civil Rights Rules, 1977” were notified in 1977. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, already your time is over. I cannot allow you to speak any further.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, I am not allowing.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Shri Naskar, take your seat. I am not allowing.

(*Interruptions*) ... *

MR. CHAIRMAN: Shri Bajju Ban Riyan to speak now.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, please take your seat. Your time is already over.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, what are you doing?

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except what Shri Bajju Ban Riyan is speaking. Shri Riyan, you may speak now.

(*Interruptions*) ... *

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. You please take your seat.

(*Interruptions*) ... *

MR. CHAIRMAN: Shri Naskar, already your time is over. Nothing is going on record. Do not waste the time of the House. Please take your seat.

(*Interruptions*) ... *

* Not recorded.

SHRI BAJU BAN RIYAN (TRIPURA EAST): Hon. Member should sit. The hon. Member should wind up.. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record. Do not waste the time of the House. Shri Baju Ban Riyan to speak.

SHRI BAJU BAN RIYAN : Hon. Chairman, Sir, I, on behalf of the CPI(M) express serious concern over the rise in cases of atrocities on the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. Our Constitution contains some provisions in this respect to contain the atrocities perpetrated on the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. I may mention here the two Acts, namely The Protection of Civil Rights Act, 1955, The Scheduled Castes and the Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, 1989 and the rules of 1995.

There is some provision to contain these types of crimes and atrocities. But the Central Government has the sole responsibility to implement all these things. However, as per the provisions of these two Acts, the State Governments also have some share. ... (*Interruptions*) The State Governments also have to implement these two Acts. They have also some responsibilities. As per my information where the Central Government is now in power – the Congress and other parties, it is the mainly the Congress which is ruling in the States - the cases or the number of incidents are more. If I refer to the figures given by the National Bureau of Crime Records under the Ministry of Home Affairs, the figures are available up to 2008. In this Report, 49,102 cases were registered by the police under the PCA Act and 1,36,187 cases were committed on SCs and STs under the Scheduled Castes and Schedule Tribes Protection Act, 1989. The State-wise figures are available, but I do not want to take the valuable time of the House. The Congress-ruled State like Andhra Pradesh and others, in this way, are on the higher side. Of course, the population is also higher there and the cases are also higher. In this way, the State Governments are not performing their duties. Then what to do? In some States like Tripura, Kerala and West Bengal where the Congress and other big Parties are not in power, you will find that the figures of these types of heinous crimes are less and it is on the lower side.

The Party which is in power, the Government which is in power, should also motive both the sections of the people to live amicably. The upper-caste people,



those who perpetuate these types of crimes should also understand that as per our Constitution, the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people have got the same rights as we have. They have the right to enjoy all types of developmental programmes and other civil rights. The Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people should also try to mix and cooperate with the other upper-caste people. In this way, between the upper-caste and the lower-caste, there should be coordination and friendly relations. Otherwise, it is not possible to enforce it only by law. It is our view. This way, we can contain these types of heinous crimes in West Bengal, Tripura, etc.

Our endeavour is to unite all the sections of the people. The quality of life as also the living standard of the tribals, the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people is quite negligible. It is quite on the lower side. These people cannot advance like the other advanced people of our country. We say that India has advanced in recent years but these people have not advanced. So, advancement should be in respect of all the people – the Scheduled Caste, the Scheduled Tribe, the upper-caste and other people.

Now, to improve the quality of life and their development, the Government should have some implementation programmes. The State Governments and the Central Government should cooperate with each other. I am seeing that the Tribal Affairs Minister is absent here. As per the Report of the Standing Committee on the Welfare of Scheduled Caste and the Scheduled Tribes – My Chairman is here. I am also a Member of that Committee - there is an important recommendation. He has referred to that Report. In that Report, the recommendation is that there should be a Committee headed by the Social Justice and Welfare Minister. I am asking this question: Why there should not be the Tribal Affairs Minister also? He can be chosen as the Co-Chairman but not as the sole authority. So, in this way, the Central Government tries to discriminate when it comes to even to the Government! They should all be equal. The issue is the same – to implement the

two Acts which I mentioned earlier. I think our Home Minister would reply. I hope he will react to this point.

Now, I come to the development aspect. A majority of the Scheduled Caste, the Scheduled Tribe and the tribal people are residing in the hilly and terrain areas. Most of the hilly and terrain areas are in the reserve forest which is under the control of the Ministry of Environment and Forests. During the regime of the UPA-I Government, this Parliament passed the Forest Rights Act. Under this Act, if those tribal people, who are traditionally and continuously residing in the forest, prove that they are residing up to that point of time mentioned in that Act, they will get the land and all those things. There is some provision.... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

SHRI BAJU BAN RIYAN : Sir, I will take a few more minutes.

MR. CHAIRMAN: I am giving you two more minutes. Please wind up.

SHRI BAJU BAN RIYAN : So, I request the Government that the Forest Rights Act should be fully implemented as it is desired.

We have seen that report. In almost all the big States there are tribals. I would like to mention such a big State here and that is Madhya Pradesh. In Madhya Pradesh, 1.22 crore tribal people are living, but this Act is not properly implemented there and in some other States they are not paying proper attention to this Act. So, the development programme for the Scheduled Tribes should be properly implemented in all the States. After 65 years of Independence, educated people have come up among the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. There is reservation for Scheduled Castes and Scheduled Tribes both at the Central and State Governments, but it is not implemented properly. The Chairman of the Committee for the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes is sitting here and he is aware of it. I would like to submit that not a single Central Public Sector Undertaking or State Public Sector Undertaking is observing the reservation provision in employment for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. But I can say that in Tripura they are following this provision properly.

With these words, I conclude.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me the opportunity to speak on this subject which is being discussed under Rule 193.

At the outset, I would like to pay my respect, homage and gratitude to Dr. B.R. Ambedkar who fought throughout his life for the reservation to the people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. He not only ensured it in the Constitution but also tried to implement the provisions of the Constitution.

Sir, article 17 of the Constitution has been mentioned here repeatedly by many hon. Members. Under this article, untouchability is abolished. I would like to quote article 17. It says:

“‘Untouchability’ is abolished and its practice in any form is forbidden. The enforcement of any disability arising out of ‘Untouchability’ shall be an offence punishable in accordance with law.”

This has been enshrined in the Constitution by our forefathers long ago. On 15th August, 2010, we have celebrated our 64th Independence Day. But even in the 64th year of our Independence, we are still discussing about the atrocities against the Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

Sir, I know I have very little time at my disposal and so I will only point out some of the incidents that have happened in the country. Recently, I put a question to the hon. Prime Minister. But the reply has come from Shri Prithviraj Chavan who is the Minister of Science and Technology and also the Minister of State for Personnel, Public Grievances and Pensions.

19.00 hrs.

I have asked whether the Department of Personnel and Training is monitoring the vacancies in the different Ministries of the Central Government so far as posts reserved for Scheduled Castes in Groups ‘C’ and ‘D’ are concerned. If so, the details of the vacancies which exist in different Ministries/Departments in



the Groups 'C' and 'D' during the last three years and the current year and the number of posts filled during this period. You will be surprised to know that the answer is 'No'. That means they do not keep records of the vacancies in Groups 'C' and 'D' reserved for SC/STs.

The hon. Minister is here. He is very knowledgeable as I have stated on many occasions. What is the harm and what is the difficulty in keeping these records? This Parliament has also passed an Act on reservation of services in different categories for SC/ST. Why does the Ministry, especially the Prime Minister's Office, not keep the records? If it is being kept by the Home Ministry, then this reply should come from the Home Ministry. If this piece of information could have been given to us, I think, heavens would not have fallen.

With regard to Groups 'B' and 'C', what is the reply? As per the latest information made available by various Ministries/Departments, a total of 5,41,329 posts in Groups 'B' and 'C' were filled up by direct recruitment/promotion/deputation/absorption during the period from January 2005 to December 2007, of which 1,07,019 were Scheduled Caste candidates. They have given certain information, there is no doubt about it, but why they have not given the break-up. They should have given the break-up. What is the difficulty?

It is alleged that there are many vacancies in different Departments, including the Home and Personnel Departments. Today also we have discussed it. Hon. Minister has stated clearly that there are vacancies. There is no doubt about it and he has admitted that. Similarly, if there are any vacancies to be filled up for the SC/STs, what is the harm in giving the information to this august House? I would request the hon. Home Minister to try to give us the information of this particular nature to the House.

Another thing that I would like to highlight here is that we have enacted so many laws during these years. After Independence we have enacted so many laws for the protection of SC/STs. But implementation of these laws lies with the State Government. There is no doubt about it. But what is the machinery? Does the

Central Government have any machinery to monitor the kind of reservation they have provided to SC/STs in different States and Union Territories?

They do not have a direct machinery. Of course there are officers from the Central Government who are posted in different State capitals but how far they are competent enough to monitor these cases? I admit it that because they are not doing their assigned duties properly, the vacancies exist in different Departments. I do not mean only this particular State Government or that particular State Government. All over the country, in different States, posts are lying vacant.

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

SHRI ARJUN CHARAN SETHI : Mr. Chairman, Sir, I obey your wishes, no doubt, but I must say that I hail from a State where atrocities on *harijans* and *adivasis*, or SCs and STs, no doubt, are less. I can say that they are nil. But there is no doubt that atrocities on harijans and adivasis and downtrodden are less in the State of Orissa. Especially, I must thank the hon. Chief Minister of Orissa, Naveen *ji*, that he is very much concerned and he is very much keen to implement the laws that have been enacted by the Parliament.

I would request the Home Minister, who is present here, that he should at least see that regarding the vacancy of posts he should inform the House. With these words, I thank you.

***श्रीमती संतोष चौधरी (होशियारपुर):** आज इस गौरवशाली सदन में 193 रूल के तहत बहुत ही संवेदनशील विषय पर और वह भी उन लोगों से संबंधित जिन्होंने आजाद रत की लोकतांत्रिक प्रणाली को सुदृढ़ बनाने में अपना योगदान दिया । बोलने की अनुमति के लिए धन्यवाद ।

अति दुःखी हृदय से कहना चाहती हूँ, कि 63 वर्ष की आजादी में दलित आज भी गुलामी सा जीवन व्यतीत कर रहे हैं । सरकार समय-समय पर उनकी गरीबी दूर करने के लिए बच्चों की शिक्षा के लिए रोजगार देने के लिए बहुत सी योजनाएँ बनाती है परंतु उन का दुर्भाग्य कहिए कि उन सब योजनाओं का लाभ उन तक नहीं पहुंचता । यद्यपि सरकार ने पंचायती राज में इनकी भागीदारी को बढ़ावा दिया है परंतु वहाँ भी सम्मन की बजाए उन्हें अपमानित किया जाता है ।

मैंने पंजाब पब्लिक सर्विस कमीशन में मेम्बर एवं चेयरपर्सन के तौर पर (12 वर्ष) पढ़े लिखे नौजवानों के साथ अन्याय होते बहुत की निकटता से देखा है । बहुत लड़ाई एवम् संघर्ष किया उन्हें उनका हक दिलवाने के लिए । इस का श्रेय भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमति इन्दिरा गांधी जी को जाता है जिन्होंने अनुसूचित जाति की महिलाओं का यह कार्य भार संभाला था ।

सफाई कर्मचारी आयोग की अध्यक्ष होने के नाते सबसे नीची पाएदान के कर्मचारियों की दयनीय दशा का आभास किया अतः उनकी हालात को सुधारने के लिए यूपीए सरकार द्वारा अनेकों योजनाओं का शुभारंभ करवाया ।

परंतु सच्चाई यह है कि दलितों पर सामन्ति कहर छाया हुआ है । आज भी इस समाज के लोगों पर जुल्म और उत्पीड़न की अनेक घटनाएँ घट रही है चाहे वह मजदूर से संबंधित हो , नौकरी पेशा लोगों से हो, महिलाओं अथवा युवकों से हो, घटनाएँ बढ़ ही रही है ।

आयोगों का गठन किया जाता है परंतु उन द्वारा दी गई रिपोर्ट्स पर कोई अमल नहीं होता । आंकड़े राज्य सरकारों द्वारा गलत पेश किए जाते हैं । गरीब की पुकार को तो ए.एस.आई. तक नहीं सुनता।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि पुलिस स्टेशनों पर जब तथा अनुसूचित जाति एवम जनजाति के व्यक्तियों के एस.एच.ओ. नहीं लगाएगे तो सुधार में बढ़ोतरी नहीं हो सकती । मानवीय क्रूरता से दलित परिवार को बचाने के लिए सरकार को अपनी न्याय प्रणाली में संशोधन करना होगा । यह सच है कि पेट

* Speech was laid on the Table

की भूख खाना खाने से दूर हो जाती है । मशीन पर थूकिए उसे कोई फर्क पड़ने वाला नहीं परंतु दलित समाज पर यदि कोई थूकता है उस अपमान की आग कभी ठण्डी नहीं हो सकती और वह ज्वालामुखी का रूप ले लेती है ।

दलित समाज के उत्थान के लिए यूपीए सरकार बहुत कुछ कर रही है परंतु उससे भी अधिक करना बाकी है । हम फूल थे, समाज ने हमें कांटा बना दिया अब कहते हो, चुभे भी नहीं "

सभी सांसद भाईयों एवम बहनों से कहना चाहती हूँ- लोकतंत्र के पहरेदारों दलितों के प्रति अपना फर्ज निभाओं भारत की एकता-अखण्डता के लिए उन्हें सामन्ती अत्याचार से बचाओं ।

*SHRI PRATAPRAO GANPATRAO JADHAV (BULDHANA): I rise to participate in the discussion under rule 193 on atrocities committed on Scheduled Caste and Scheduled Tribe population in the country. Many Hon. Members who spoke before me have narrated umpteen instances of injustice and atrocities committed against Dalits and tribals in the country. Many Hon. Members submitted relevant data and statistics in this regard.

Sir, I would like to point out that after independence many laws have been passed for betterment of Dalits, the Constitution of India has given them several rights, various facilities and concessions have been given to them for their welfare. But even after 63 years of independence the lot of adivasis has not changed. They are still living in huts and jungles. I want to ask as to who is responsible for this situation?

Sir, instead of narrating the atrocities on adivasis and taking time of the House, we should think whether depriving them from benefits due to them does not amount to atrocity on them. If this amounts to atrocity, then cases under Atrocities Act should be filed against all those, including officers, who are responsible for it.

Sir, why was this Act on Atrocities against SC/STs was passed? The Act was passed for providing protection to the adivasis against the atrocities committed against them. Many cases are filed under this Act and several cases are still pending. But I want to ask as to why the need was felt to pass such an Act even after 63 years of independence? Sir, I want to point out that earlier there was controversy regarding dalit and non-dalit. Dalit and adivasis were on one side and rest of the sections of society were on other and there was clash between them. But today what we see is that there are two sections within dalits themselves. One is rich dalit class which has become rich by getting all advantages of Governmental schemes meant for dalits and on the other hand another section of dalits which has

* English translation of the Speech originally delivered in Marathi

been deprived of all benefits of Governmental schemes and is living in huts and in slums. These two sections have come up among dalits. Who is responsible for this divide? On one hand we are preaching Sarva dharma Sambhav (all religions are equal), we advocate abolition of casteism but at the same time we only promote casteism in this very House. We should stop this kind of duplicity in our behaviour.

Sir, when Dr Babasaheb Ambedkar expressed his intention of embracing another religion, many people approached him and offered him various inducements to accept their religion and offered several benefits and money. But why did Dr Babasaheb Ambedkar embrace Boudha religion? He accepted Boudha religion for ensuring betterment and welfare of dalits who were backward and deprived of all benefits.

Sir, here I would like to point out that while votes are being sought in the name of Dr Babasaheb Ambedkar and high positions of power are enjoyed in his name, it must also be considered here as to who stopped Dr Babasaheb Ambedkar twice from becoming Member of this House. Sir, who are the people who are committing atrocities against dalits, who are the people who are indulging in politics by invoking the name of Dr Babasaheb Ambedkar? This House should consider this aspect as well.

Sir, this House should also consider as to who is the real beneficiary of the concessions offered to dalits and laws passed for their welfare. Only a particular section of dalits is reaping all benefits meant for them. A large section of dalits is there which is deprived of all benefits and is living life of deprivation.

Sir, I, therefore, feel that if we really want to give the benefits to dalits, these should not be given in the name of caste because casteism creates divide and dissesentions in the society. So now time has come when we should consider to give concessions on economic criterion. As dalits are poor and living in jungles and if we really want to give them their rights and benefits which they should get, it is my opinion that these should be given on the basis of economic criterion.

Only then the benefits which are presently being cornered by rich dalits can be passed on to poor dalits.

Sir, the Act on Atrocities against dalits has been passed for giving them protection. So they must be given protection against atrocities. That is the real intention of passing this Act. Sir, we have seen several instances in our society that this Act fails to shield dalits against atrocities and is rather used as weapon against them. We all are united on the issue that adivasis should be protected against atrocities. But if this law is misinterpreted and people are put in jail, then this also needs to be considered by Government. Section 3 of this Act says that if anybody commits atrocity, does injustice against dalit, FIR can be lodged and cases can be filed against him and he can be arrested. It is a non-bailable section. But if somebody files a false case under this Act, and if a person is put in jail for 15 days, then it is necessary to make provision in the law against a person who gives wrong report and files a false case. Therefore, sir, while passing law for the protection of one section of society, it is necessary to ensure that it does not cause injustice to some other section of society.

Sir, we see in our society that no benefits have been given to adivasis living in rural areas. Many people using benefits meant for dalits have achieved powerful positions. But there are dalits in rural areas who do not get even two square meals a day. In some dalit families, 5 or 6 members have got jobs using these benefits, but not even one person out of 100 dalit families in rural areas has got even a class IV job. But if only rich among dalits are going to corner all benefits, then betterment of those dalits who are poor and living in jungles will never be achieved. If our intention is to help dalits, it will be our prime duty to help those dalits who are backward, poor and deprived of all benefits and at the same time the Government should take action against those persons who are misutilising these benefits and depriving the poor adivasis for whom these concessions are meant.

Sir, thank you for this opportunity to express my views.

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Hon. Chairman, Sir, I am very much thankful to you for giving me an opportunity to speak on discussion on situation arising out of increasing atrocities against the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes in the country.

The National Commission for the Scheduled Castes, Prof. N.M. Kamble has accused the Tamil Nadu Government of not conducting *dalit* atrocities related cases speedily and efficiently. During a Review Meeting in Chennai in February this year, Prof. N.M. Kamble said that Tamil Nadu ranks eighth in the country in crime against *dalits*. This ranking is related only to registered cases. If unregistered cases are included, Tamil Nadu will be number one State in the country in atrocities against *dalits*. Crime against the Schedule Castes has increased in Tamil Nadu during the past four years.

Sir, the Commission has also accused Tamil Nadu Government of not filling up the vacancies of teachers meant for the Scheduled Castes. It commented that over five per cent vacancies of Scheduled Castes remain unfilled. The Commission also recommended setting up of special courts to deal with cases relating to crime against the Scheduled Castes in view of a large number of pending cases.

In the year 2008, Tamil Nadu Tourism and Registration Minister and four of his men were charged with attempting to attack a *dalit* Deputy Collector.

As Deputy Collector, in-charge of colour television distribution in Kanyakumaari District, had filed a complaint after he was allegedly attacked by the Minister's men at a public function in Nagercoil... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please do not mention the name.

DR. P. VENUGOPAL : I did not mention the name... (*Interruptions*)

SHRI T.K.S. ELANGO VAN (CHENNAI NORTH): Let him also include usurping of *panjami* land by the former Chief Minister... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : I did not mention the name... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Dr. Venugopal, please address the Chair.

DR. P. VENUGOPAL : Sir, I did not mention the name.

As the police officials failed to take any action, he had to petition the Collector and the Superintendent of Police subsequently. This is the plight of an SC Deputy Collector in Tamil Nadu.... (*Interruptions*) I am sorry, Sir.

I do not like to mention the name of the IAS officer. He belongs to 1990 batch of Tamil Nadu Cadre. He had exposed the corrupt deeds of the State Government in closing the Arasu Cable Corporation in favour of private cable operators and causing a loss to the tune of Rs.300 crore. This Dalit officer has been suspended by the Tamil Nadu Government for the reason that his community certificate is fake, that too after 19 years. Before he was selected to IAS, the UPSC had verified his community certificate and found it to be genuine. He is being victimized by the local Government because he is a Dalit and because he had exposed the corrupt practices of the present Government in Tamil Nadu.

My third point is that a fourth year Dalit law student, pursuing his studies in Dr. Ambedkar Government Law College in Chennai, was travelling in a bus where he picked up a quarrel with a fellow passenger. The driver of the bus unboarded both of them in Tirukazhukundram near Mahabalipuram Police Station. In the police station, the student was inquired by Inspector, Sub-Inspector and a few other policemen. The Inspector asked him from which area he belonged to. The student replied that he belonged to Paramasivam Colony. Then, the Inspector asked him whether he was an SC. Then the student said, yes, and immediately he was slapped by the Inspector. He is also a human rights activist. The Inspector and other policemen started beating the student indiscriminately and all his clothes were torn away. He was beaten by all the policemen for two hours and he was put up inside the lock up without a bit of cloth. When the student became unconscious, water was poured on him. Then, he was rescued by his relatives at 3.30 a.m. By 5.00 a.m. the student attempted suicide by trying to hang himself. His parents rescued him and now he is undergoing treatment in a private hospital. He also belongs to a Dalit family in Chengalpattu.

Another point is, recently the only SC Vice-Chancellor of Anna University, Madurai was attacked in his office by the ruling local MLA.... *(Interruptions)*

SHRI T.K.S. ELANGO VAN : There is no evidence. Do not give wrong information. Do not mislead the House.... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please continue.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: He has not mentioned any name.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Order please.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record except Dr. Venugopal's speech.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

DR. P. VENUGOPAL : This seems to be a message that no academician from among the SCs should dare become Vice-Chancellor of a university in Tamil Nadu, with a view to paralyzing the community. I would like to request the Government of India to issue directions to the Tamil Nadu Government to submit a detailed report on the atrocities against the SCs and the action taken in each case.

With these words, I conclude.

* Not recorded.

श्री रमेश राठौर (आदिलाबाद): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे एससी, एसटी एट्रॉसिटी के बारे में बोलने का मौका दिया। आजादी के 64 वर्ष बाद आदिवासियों और दलितों के लिए कानून बनता है, वह नाम मात्र के लिए पुस्तक में लिखा जाता है, पुस्तिका में छापा जाता है लेकिन यह अमल में नहीं आता है।

इसका मैं ताजा उदाहरण देता हूँ, आंध्र प्रदेश में 20 अगस्त, 2007 को वाक्केपल्ली में ग्रेनाइड पुलिस ने 11 महिलाओं के ऊपर अत्याचार किया है। उस दिन जिला कलक्टर और एस.पी. वहां गये और कहा कि यह अन्याय करैक्ट नहीं है। ट्राइबल वैलफेयर कमिश्नर ने वहां जाकर देखा और कहा कि यह वास्तव में हुआ है। इसको लेकर वहां बहुत बड़ा आंदोलन हुआ। फिर भी सरकार ने उस पर ध्यान नहीं दिया। सरकार ने एट्रॉसिटीज बुक नहीं की और ग्रेनाइड पुलिस के ऊपर आज तक एक्शन नहीं हुआ। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह कहां का न्याय है? ... (व्यवधान) आदिवासी बोलने पर क्या आप लोगों को तकलीफ होती है? मैं जब से देख रहा हूँ। मैं एक ट्राइबल बात कर रहा हूँ। यहां ट्राइबल और दलितों के बारे में जब भी बात की जा रही है, आप बीच में बोल रहे हैं। आप जाकर स्पीकर की सीट पर बैठ जाइये। आपको क्या तकलीफ है? एक तो यहां मंत्री लोग नहीं रहते हैं, प्रधान मंत्री नहीं रहते हैं, होम मिनिस्टर नहीं रहते हैं और हम स्पीकर साहब के सामने बताना चाहते हैं तो आपको तकलीफ होती है। सही इसका ताजा उदाहरण है। आज ट्राइबल्स बीमारियों के कारण मरते हैं। उन्हें चिकित्सा नहीं मिलती है। वहां आने-जाने के लिए रोड्स नहीं हैं, पीने के लिए पानी नहीं है। आज उनके बच्चों को शिक्षा नहीं मिलती है। यदि वहां डाक्टर्स नियुक्त किये जाते हैं तो उन डाक्टरों को डेपुटेशन पर भेजा जाता है। इस बात की ताजा रिपोर्ट आप लोगों के पास है।

सभापति महोदय, आज ट्राइबल्स में हीमोग्लोबिन की मात्रा 5 से 6 के बीच है। वह आधा जीता है, आधा मरता है। क्या सरकार ने उनके एरिया में विकास करने का प्रयास किया है? मैं आवेश में आकर नहीं बोलना चाहता हूँ, लेकिन बीग ए ट्राइबल मुझे तकलीफ है। आज आप ट्राइबल्स के गांवों में जाकर देखिये। हम लोग जंगलों में रह रहे हैं, नालों का पानी पी रहे हैं, जिसके कारण डायरिया, मलेरिया आदि बीमारियां ट्राइबल्स को हो रही हैं। हमारी आंध्र प्रदेश की सरकार ने आरोग्यश्री एक अच्छा कार्यक्रम बनाया। लेकिन यह कार्यक्रम ट्राइबल्स पर लागू नहीं होता है। यह सिर्फ बड़े लोगों पर लागू हो रहा है। इतना ही नहीं यदि ट्राइबल्स या दलितों का आपस में झगड़ा हो गया तो एट्रॉसिटीज बुक हो जाती है। हमारे पर जहां अन्याय हो रहा है, उसके न्याय के लिए एट्रॉसिटीज बुक करनी है।

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि आज आंध्र प्रदेश में माफिया के द्वारा इल्लीगल माइनिंग हो रही है। जो 5वें शेड्यूल के हिसाब से समता कमेटी का जजमेंट है, 1/70 एक्ट के हिसाब से भारत सरकार

के द्वारा ट्राइबल्स को अधिकार दिया गया है। आज बय्याराम में 1/70 ट्राइबल्स के लिए 5वां शेड्यूल इम्प्लीमेंट करना है। वहां रक्षणा स्टील कंपनी को रिजर्व फॉरेस्ट में ट्राइबल्स के एरिया में माफिया को इल्लीगल माइनिंग करने की छूट दी गई है। उनके पास भारत सरकार की कोई परमीशन नहीं है। जबकि यह प्रोपर्टी पूरी तरह से ट्राइबल्स की है। इतना ही नहीं वहां बॉक्साइट का काम जिंदल कंपनी को दिया गया है। वह रिजर्व फॉरेस्ट में रहने वाले ट्राइबल्स का एरिया है। वहां ट्राइबल्स की बीस लाख हैक्टेअर जमीन जिंदल कंपनी की दी गई है। इतना ही नहीं वर्ष 2007 में ट्राइबल्स का हक छीन लिया गया। मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि क्या इसके ऊपर एट्रोसिटीज काम नहीं करेगी? क्या इन लोगों पर केस करके आप जेल में नहीं डाल सकते? इसकी वजह क्या है? यदि यह माइनिंग कंपनी ट्राइबल्स को दे दी जाए तो क्या उनका भविष्य उज्ज्वल नहीं बन सकता? क्या ट्राइबल्स के बच्चे शिक्षा नहीं पा सकते? वहां आंध्र प्रदेश सरकार ने इल्लीगल माफिया को ट्राइबल्स की प्रोपर्टी देकर लूट मचा रखी है। आप सोचिये फिर ट्राइबल्स कैसे आगे बढ़ेंगे?

मैं बताना चाहता हूं कि हमारे यहां 14 ट्राइबल्स ने यह मांग की है कि यह माइनिंग हमें मिलनी चाहिए। कैंटिव माइनिंग भारत सरकार के इंडस्ट्रियल डिपार्टमेंट के राइट्स के हिसाब से ट्राइबल्स को मिलनी चाहिए। लेकिन एक भी ट्राइबल को यह नहीं दी गई।

यह किसने किया, किसने लूटा, यह 40 लाख करोड़ रुपया है। हमने तो सुना नहीं लेकिन एपीएमडीसी की रिपोर्ट बताती है कि 40 लाख करोड़ रुपये का माइनिंग है, यह आन्ध्र प्रदेश सरकार की मदद से रक्षणा स्टील कम्पनी लूटी जा रही है और सरकार हाथ पर हाथ रखकर बैठी है। इतना सब होने के बाद सरकार ने इस पर कदम क्यों नहीं उठाया? अभी फाईनैस मिनिस्टर साहब आये थे, मैंने सोचा कि मैं खुशकिस्मत हूं कि वह मेरी बात सुनेंगे लेकिन वे अभी चले गये हैं। मैं दूसरे मिनिस्टर साहब के नोटिस में बात लाना चाहता हूं कि आज ट्राइबल को लोन देने के लिये जो डायरेक्शन्स दिये जाते हैं, लोन के ब्याज पर गारंटी मांगी जाती है। एक दलित को छोटा दुकान लगाने के लिये या व्यापार करने के लिये गारंटी कौन देगा ? आज तक नहीं दिया गया। जब कभी गवर्नमेंट ऑफ इंडिया या स्टेट गवर्नमेंट ट्राइबल के लिये सब्सिडी देती है, तो डुप्लीकेट ट्राइबल के नाम पर सारी सब्सिडी पूरी ले जाते हैं। जब हमने रिपोर्ट मांगी तो आज तक नहीं मिली। मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि वह कड़ा कदम उठाये ताकि ट्राइबल और दलितों को न्याय मिले।

सभापति महोदय, देश की 64 साल की आजादी के बाद भी ट्राइबल का वही हाल है कि शिक्षा नहीं पा सकते ।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Shri Rathod, please wind up. You have taken lot of time.

श्री रमेश राठौर (आदिलाबाद): सभापति जी, जब किसी ट्राईबल या दलित को नौकरी मिलती है तो उसमें एक एसीपी थे, जिनको सस्पेंड करके घर पर बैठा दिया जाता है, दूसरों पर ऐसा क्यों नहीं होता? अगर किसी दूसरे पर कोई केस हो तो 10-15 दिन में फिर से ऑर्डर करके बताया जाता है कि पैडिंग फार इंक्वायरी। उसे रीइनस्टेट करके आर्डर दिया जाता है। यह देश का कैसा न्याय है, कैसा कानून है? इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि जो आज दलितों और ट्राईबल का विकास चाहते हैं, तो मेरा कहना है कि जहां 500 की पापुलेशन हो, वहां ग्राम पंचायत में उन लोगों को नियुक्त किया जाये ताकि उनमें अंडरस्टैंडिंग आये और उनके गांव का विकास हो सके। आज जो प्राईम मिनिस्टर ग्रामीण सड़क योजना है, वह पापुलेशन पर बेस्ड कर दी गई है!...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up. You have already said your points.

श्री रमेश राठौर : सभापति जी, मेरा सजेशन है कि कम से कम पापुलेशन पर ग्राम में सड़क बनायी जाये। जब चन्द्रबाबू नायडु मुख्यमंत्री थे तो उन्होंने ऐसी कई योजनायें बनायी थीं। हर गांव में सड़कें, पीने का पानी, बिजली मिली। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: That point is alright.

श्री रमेश राठौर : उसके बाद 6 साल में न केन्द्र सरकार ने और न राज्य सरकार ने काम किया है। आदिलाबाद जिला सब से ज्यादा पिछड़ा हुआ है। वहां मैडिकल कालेज खुला तो फौक्लटी नहीं है, वहां डाक्टर्स नहीं हैं। ताजा उदाहरण देता हूँ कि वहां सोनिया जी आयी थीं!...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: That is not a point. You take your seat. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

* SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : I thank you, Chairman Sir, for giving me the opportunity to participate in the debate on the subject of 'Atrocities against Scheduled Castes and Scheduled Tribes'. This is a serious matter.

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, I request all members to be brief. It is already 7.35 p.m. Therefore, madam, kindly conclude your speech in 5 minutes.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Chairman Sir, this is a very serious matter. But, the Government is not at all serious on this issue.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Kindly conclude your speech in 5 minutes.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Chairman Sir, I request you to kindly give me sufficient time so that I may raise my concerns on this issue.

MR. CHAIRMAN: No, no, ma'm. Each party is getting only 3-4 minutes. I am giving you 5 minutes. How much time do you want? You tell me. Take 5 minutes. Try to be brief and to the point.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Chairman, Sir, on 15th August, 1947, India attained Independence. It was a watershed event. The map of the country changed. The history of the country changed. The entire set-up of the country changed. But, the fate of Dalits remained the same. The poverty and deprivation of this segment of society did not change. The SCs and STs continued to be at the receiving end.

* English translation of the Speech originally delivered in Punjabi

Mr. Chairman Sir, the Dalit community is being persecuted mentally as well as physically. And both types of persecution are dangerous. Sir, people at the helm of affairs, whether in bureaucracy or judiciary, are also responsible for this sorry state of affair.

When Babur attacked India, Guru Nanak ji had said : “If the mighty and the powerful fight with someone who is equally mighty and powerful, people do not feel any anguish. However, if a lion kills a cow, naturally, it is injustice. It cannot be condoned.” ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please do not interfere.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN:: Madam, please continue. Hon. Members, please don't waste the time of House.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Mr. Chairman Sir, the Prevention of Atrocities on SCs and STs Act was passed in 1955. It was also amended from time to time. But the tyranny unleashed by casteist elements on Dalits continued unabated. This Act envisages setting up of Special Courts to deal with such crimes. I would like to ask the Hon. Minister the number of Special Courts that have been set up as per this Act. How many cases have been registered against the perpetrators of such crimes? And how many guilty people have been convicted and punished?

Sir, with deep anguish, I state here today that had the Father of Nation Mahatma Gandhi undertaken a fast unto death to abolish the caste system, things would have been different today. Mahatma Gandhi adopted ‘Satyagraha’ and led various movements against the British. He should have led a movement against the accursed system of untouchability.

Sir, ever since we attained independence, we have seen an unending cycle of violence and atrocities against Dalits. The womenfolk of Dalit community are targeted with impunity. They are disrobed, paraded naked in the streets, molested and raped. No FIRs are registered. No one is arrested. No one is convicted. The

criminals roam scot-free. They are forced to clean toilets and do menial work. If a dog belonging to these deprived and marginalized sections dares to bark at so-called upper-caste people, the houses of Dalits are torched and these people are burnt alive. Heinous acts like the one that took place at Mirchpur shake the faith and confidence of Dalits in the system. Such horrendous crimes are a blot on humanity.

Mr. Chairman Sir, I have visited Mirchpur. I have seen the miserable plight of SC people with my own eyes. The houses of poor Dalits of the area were burnt down. The nubile girls of the Dalits were insulted. A handicapped Dalit girl was burnt alive. Her father was also killed. These traumatic events have scarred the psyche of other Dalits in the area. The Chief Minister of the state is known to be a wise person. He is known to be a gentleman. His son is a member of this august House. However, I fail to understand why the Chief Minister did not take any step to bring the culprits to book. Why was exemplary punishment not given to perpetrators of such a heinous and dastardly crime?

Sir, due to the untiring efforts of the architect of the constitution, Hon. Baba Saheb Ambedkar, the SCs and STs were granted reservations. However consistent efforts have been made to sabotage this facility. Thousands of reserved posts are lying vacant. These seats are often de-reserved and General category candidates are selected for these post. This is nothing but injustice.

... (*Interruptions*)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : The SCs and STs face no problems in Punjab. There is absolutely no problem in Punjab.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Only Smt. Paramjit Kaur Gulshan's speech will go in the records.

(*Interruptions*) ...*

* Not recorded.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Mr. Chairman Sir, recruitment is being done on contract basis. No reservation is provided in this system. Those appointed on contract basis are later made permanent. But, reservations are not given to SCs and STs. Outsourcing is a new method adopted to sabotage the system of reservations. If a poor Dalit is given the job of a driver or a peon, the Government pays him at least Rs.5000 to Rs.6000. However, these agencies deduct Rs.1000/- from their salaries. There is rampant under-payment as far as SCs and STs are concerned. This is nothing but cheating. These agencies should be disbanded. Why does the Government allow outsourcing in appointments? What is the need to such agencies?

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let the Hon. member complete her speech. When your turn comes, then you can express your views. Please do not go on arguing like this.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : This is not a matter pertaining to any political party.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Madam, please continue your speech.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Mr. Chairman Sir, I have a suggestion. If appointment of poor Dalits can be outsourced to agencies, let us appoint I.A.S., I.F.S. and P.C.S. officers too in this way. Why is there a different yardstick for Dalits?

Sir, Dalits are being discriminated against, as far as appointment in the judiciary is concerned. When advocates are chosen to fill the posts of judges, Dalit advocates are dubbed as 'Not suitable'. Dalits who are very able, deserving and experienced are also discriminated against. We have no dearth of able and deserving people among Dalits. Baba Saheb Ambedkar was the architect of Indian constitution. Maharshi Valmiki was great poet and scholar who wrote 'Ramayana'. Dalit community has many stalwarts among them. Why then is the tag of 'Not suitable' given to Dalits?

Sir, even at the time of promotion in judiciary, Dalits are discriminated against. General category people get 'Outstanding' reports and remarks whereas the ACRs of Dalits are spoiled. Junior people are promoted at their cost. This is the harsh reality of the judicial set-up where justice is not granted to the Dalits.

MR. CHAIRMAN: Please wind up, Madam. You have already taken ten minutes.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN:: I had given her five minutes. But, she has already taken ten minutes. This is double the time given to her.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Mr. Chairman Sir, let me tell this august House about Rajya Sabha. Rajya Sabha is the Upper House. But the poor Dalits are not given any reservation in Rajya Sabha. 63 years have passed since we attained independence. Much water has flown down the Sutlej. How many reserved category members are there in Rajya Sabha?

Sir, the "Sarv Shiksha Abhiyan" (Education-for-all scheme) has been launched by the Government. But, teachers are appointed under this scheme on contract basis. There is no provision for reservations under this scheme. Sir, in U.P., Dalit women were preparing Mid-Day Meal under this scheme. However, the children belonging to higher castes refused to eat the meals prepared by Dalit women. This is the insult and agony Dalits have to undergo everyday.

Sir, let me tell you about Air India. It is a Government undertaking. When Dalit employees protested and demanded their rights, they were summarily dismissed from service. Today, these Dalit employees are finding it difficult to make both ends meet. They cannot pay the school-fees of their children. This is condemnable. Sir, Mir Singh is the leader of SC & ST Employees Association in Air India. When he met the higher-ups and demanded that injustice should not be done to Dalit employees, he was badly beaten up, dragged and kicked. When he went to the police to lodge an F.I.R., his case was not registered. Only then was his case registered when he contacted the National Commission for SCs & STs. A Dalit woman employee in Air India was persecuted. It is a heinous act.

MR. CHAIRMAN: Madam, please wind up.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : When a senior Dalit employee was sexually harassed by the higher-ups, she lodged a case with the police. However, no action has been taken against the culprits.

Mr. Chairman Sir, our great Guru who sacrificed his sons for the honour and dignity of this country and Sikh religion, called us “Rangrette Guru Ke Bete” (The valiant sons of the Guru). He had said that these poor people can flourish only when real power is granted to them. He had said – “When I will bring these deprived poor people with respect into Sikh fold, only then will I call myself Guru Gobind Singh.’ This is the reason why no atrocities are being committed on the Dalits in Punjab. The condition of Dalits in Punjab is far better than their condition in the rest of India.

However, Sir, the entire country must embrace the vision of Guru Gobind Singh. Only then can the poor and deprived Dalits be emancipated.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Sir, education, health-care and employment facilities should be provided to these marginalized sections of society. Stringent laws should be framed and culprits should be given exemplary punishment. In the Budget, provisions should be made for Dalits in proportion to their population.

Mr. Chairman Sir, we are not begging for alms. These are our rights. We have been insulted. Atrocities have been committed against us. The accursed system of untouchability has stigmatized us. We demand justice. This is our due. No Government can come to power without getting the votes of SCs and STs. But, money earmarked for welfare of Dalits has been diverted for Commonwealth Games.

MR. CHAIRMAN: You have taken 15 minutes. Let other members also speak. Please conclude.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Mr. Chairman Sir, SCs and STs must be given special packages and special grants for their upliftment. Education and employment opportunities must be provided to this deprived section of society. The need of the hour is to bail out these communities. Only then can these sections of society enjoy the fruits of freedom.

* SHRI P. LINGAM (TENKASI): Mr. Chairman, Sir, with great pain and anguish I would like to record my views pertaining to the atrocities against the Scheduled Castes and Scheduled Tribes of this country. We must go to the root cause and try to solve this problem at least now. On behalf of the Communist Party of India and on my own behalf, I would like to express my suggestions shared by Members in this august House today.

Our country has been witnessing for long the suppression and the oppression of the indigenous people who find themselves in the List of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. They have been segregated, annihilated and discriminated against for long. They continue to remain backward socially, educationally, economically and also politically without having been empowered as provided for in the Constitution.

We have had a President of India from this section. We now have a Presiding Officer of this august House belonging to this section. But all these cosmetic moves have not helped to improve the lot of this depressed section of the society. It is true that Dr. Ambedkar strived hard to gain a status for the Dalit community by way of contributing to the making of our Indian Constitution. But still, the condition of the Dalit people in the List of Scheduled Castes and Scheduled Tribes continue to remain marginalized and unattended. They are denied of a status and place in the open society.

Sir, economic development can help a particular section of the society to come up and assume a place in the society, but that is also being denied to the Dalit people because of the continuance of the social evils perpetrated against them in the form of untouchability and violence against them. The social evils against them are on the increase.

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil

For instance, let us take the inter caste marriages that are taking place in our society. When a girl from other community marries a Dalit boy, the Dalit community treats the girl in a respectful manner. At the same time, when a Dalit girl gets into other community by way of her marriage, she is still treated as a segregated and often ignored a daughter-in-law in that family. Though our laws are permitting inter caste marriages, it continue to remain as a one way path. If a Dalit girl happens to get into other community, she has to face hell a lot of difficulties. At times there is a great challenge to her modesty, she is even disrobed and paraded naked of which news reports appear in the media every now and then. These kind of ill treatments against Dalits continue unabated.

The social evils practiced against the Dalits are very much in the mindset of other castes who are let loosing atrocities against them in a big way. Though our country meets with growth and development in various spheres, the contribution by the depressed section of the society and the working masses are being ignored and they are sidelined. They are not getting their rightful place and their due in the society. It is stated in the Approach to our next Five Year Plan that Rs. 23 lakh crore will go into the public sector and private sector domain as investment. It is a moot question whether the Dalit community could get a due share in this growth. There is no job reservation for the Dalit community in the private sector though they have to take the incentives and other positive contributions by the Government of the day. The Dalit people have not progressed enough and they do not have economic prosperity. The Government's own statistics reveal that more than 50 per cent of our people are still languishing below poverty line and majority among them are the Dalit sections of the society who remain depressed and neglected for long.

We have been evolving plans and schemes for the upliftment of the Dalit section of the society. But we find that the funds allocated are not adequately released and spent to benefit the Dalits. Such unutilized funds are later on diverted

and misspent on various other things. For instance, in Delhi we heard recently that the funds meant for the Dalits in the Special Component Plan about Rs. 740 crore remained unspent and it is also alleged that it was spent on other things. This is happening in several States and in many parts of the country and thousands of crores of rupees is either unspent or misspent. I would like to ask of the Government why it is watching these things without rushing to help improve the conditions of the Dalit section of the society, upholding the spirit of the Constitution.

The housing scheme meant for the Dalits in the rural areas and other parts of the country as a scheme commemorating the memory of Shrimati Indira Gandhi is not really benefiting the Dalit community because the amount earmarked for constructing a dwelling unit is insufficient and it is much less than the land value on which the house has to come up. Rs. 55,000 extended through this scheme do not reach the Scheduled Caste and Scheduled Tribe people because most of them are poor to own a piece of land to raise a dwelling unit with that meagre amount. They are not able to raise loan through TADCO also to construct houses for them. Considering the price rise and the cost of construction material, the Government must matchingly enhance the grants that are being extended to benefit the needy poor. From Rs. 55,000, the subsidy must be increased to at least Rs. 1.5 lakh. Only then we can help the Dalits in a meaningful way to have a dwelling unit of their own.

Dalits constitute 31 per cent of our population. Scheduled Castes and Scheduled Tribes among them belonging to Hindu religion constitute about 25 per cent as they are found to be 17 ½ per cent and 8 per cent respectively. When the entire lot of Dalits remains as oppressed sections of the society and when the caste is decided by birth, all the Dalits must get social justice and empowerment. So, Dalits belonging to religions other than Hindu religion must also get the benefits meant for them aimed at social inclusion. Untouchability is perpetrated against the Dalits because of their caste in which they are born. Caste was decided by the birth,

not the religion they associate with. Just because a Dalit is not a Hindu, he should not be denied the reservation benefits both in education and jobs because all of them go through and suffer the same social segregation, discrimination and exploitation. It is only in India we find laws against conversion. Anti-conversion law is the brain child of Hindu mindset and this kind of treatment meted out to the marginalized sections of the society is found only in India and is not to be seen anywhere in the world. Non-Hindu Dalits must also be included in the Scheduled Castes and Scheduled Tribes List and hence the Anti-conversion laws must be scrapped. The reservation percentage must also be suitably enhanced.

Several posts of Members in the SC/ST Commission established for protecting the rights of the Dalits remain vacant. From 24th May, the posts remain unfilled and it only shows the apathy and the act of neglect on the part of the Government. It only shows how callous their attitude is.

When Dalit people try to seek justice against atrocities committed against them, it is difficult to get the FIR filed. Even among the few cases that proceed further after an FIR end up in acquittals most often. Only 3 per cent of such cases end up in rendering justice. 97 per cent end up in such acquittals. That only shows that the majority of the perpetrators go scot-free though they have violated law, truth and justice. This has also contributed to the increase in atrocities against the Dalits. The livelihood of the Dalit people are greatly affected by the sheer neglect of the Government. Only yesterday we were discussing about the illegal mining. Such illegal acts render the depressed Dalits homeless and rootless because their dwelling places are taken over for mining activities. They are not spared even from the open river beds and the forest stream areas.

In my constituency, Dalit people living in a remote village have been rendered homeless because of the mining activity carried out on the river beds in which they have been dwelling all along. Even tribal people living in remote areas are not spared. The entire Western Ghat region in my constituency has been announced as reserve forest area. In the name of conserving and preserving forests,

the landless tribal people living in those areas for long are not allowed to carry on with their traditional occupation. Even cattle rearing is not permitted apart from their being prevented from picking up and collecting and gathering for their livelihood the forest products like herbals and some spices.

In order to put an end to the atrocities and violence against the Dalit people, they must be helped to develop themselves educationally, economically thereby socially. The backlog in the jobs must go and all the jobs reserved for them must be filled so that the Dalits get a social status and economic development with which they can lead a life with honour, dignity and self-respect. All the Dalits, irrespective of their religious faith, must get the reservation benefits and to ensure this, the anti-conversion laws must be scrapped and all the Dalits must form part of the Lists of people included in the Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

With these words, I conclude.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आसन के प्रति आभारी हूँ कि दलितों पर और अनुसूचित जातियों, जनजातियों पर जो जोर-जुल्म बढ़ रहा है, रुक नहीं रहा है, उस पर बहस करने के लिए आपने मुझे अनुमति दी है।

आंकड़े बता रहे हैं कि साल में 40 से 50 हजार मामले आदिवासियों पर, अनुसूचित जातियों पर अत्याचार के हो रहे हैं और लाखों-लाख मामले लम्बित हैं, छोड़ दिये जाते हैं। यह क्या बताता है कि चाहे संविधान की धारा 17 हो, चाहे सिविल आरक्षण कानून हो या अनुसूचित जाति, जनजातियों पर जोर-जुल्म रोकने वाला 1989 का कानून हो, सभी कानून फालतू हैं, उनसे कोई राहत नहीं मिल रही है और जोर-जुल्म बढ़ रहा है।

पूनिया साहब कहते हैं कि छुआछूत खत्म हुई। छुआछूत का तो उदाहरण दिया कि स्कूल में मिड डे मील बन रहा है, उसमें अगर अनुसूचित जाति का आदमी बनाएगा तो हम नहीं खाएंगे, उत्तर प्रदेश में और देश में, विभिन्न गांवों में, विभिन्न जगहों में इस तरह की घटनाएं रोज-रोज हो रही हैं। एक तरफ हम 21वीं सदी बोल रहे हैं और दूसरी तरफ यहां भेदभाव, ओर-छोर, ऊंच-नीच, छुआछूत और जोर-जुल्म, अत्याचार, रुक नहीं रहा है। यह केवल मैं नहीं कहता हूँ, सुप्रीम कोर्ट ने हाल ही में कहा है। क्या कहा है?

20.00 hrs.

पिछले दिनों सुप्रीम कोर्ट ने दलितों के खिलाफ हिंसा के बाद दर्ज होने वाले केसों की जांच निर्धारित समय में पूरी न होने पर चिंता करते हुए कहा, सुप्रीम कोर्ट चिंता व्यक्त कर रहा है, हम लोग तो राजनीति वाले सामाजिक आदमी हैं। उसने कहा कि प्रस्तुत अधिनियम के तहत केस दर्ज होने पर उसकी जांच तीन माह में पूरी करने का प्रावधान है, जिसे डीएसपी स्तर के अधिकारी को पूरा करना होता है। मगर जांच प्रक्रिया तीन वर्ष में भी पूरी नहीं हो पाती है। कई राज्यों में इन केसों के ट्रायल के लिए विशेष अदालतें तक अधिसूचित नहीं हैं। साक्ष्य न होने पर और कुछ अन्य कारणों से 75 फीसदी केसों में अभियुक्त छूट जाते हैं, कसूरवार छूट जाता है। यह सुप्रीम कोर्ट ने कहा है, मैं नहीं कह रहा हूँ। इसका कोई मतलब नहीं है, इसलिए जोर-जुल्म बढ़ रहा है। हम सरकार से पूछना चाहते हैं कि क्या सुप्रीम कोर्ट की इस प्रतिक्रिया से सरकार अवगत है? इस संबंध में कौन सी कार्रवाई सरकार करना चाहती है? यह मेरा पहला सवाल है।

पिछले दिनों अपने एक आलेख में मानवाधिकार आंदोलन से संबद्ध जस्टिस सुरेश, जो ट्यूमन राइट कमीशन का काम देखते हैं, उन्होंने एक महत्वपूर्ण सुझाव दिया है। अगर हम दलित आदिवासियों पर अत्याचार की रोकथाम को सुनिश्चित करना चाहते हैं, तो संविधान की धारा 17 को संशोधित करने के बारे

में हमें गंभीरता से सोचना चाहिए। संविधान की धारा छुआछूत कानून को रोकती है, लेकिन जज साहब क्या बता रहे हैं? वह कह रहे हैं कि धारा 17 को संशोधित करने के बारे में विचार करना चाहिए। यह जानने योग्य है कि संविधान निर्माण के साथ धारा 17 के अंतर्गत अस्पृश्यता समाप्ति की घोषणा की गयी, लेकिन संविधान प्रस्तुत करने की आपाधापी में निर्माताओं को इसका ध्यान नहीं रहा कि जब तक हम आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक अधिकारों को सुनिश्चित करने की बात नहीं करते, ताकि हर दलित दूसरे नागरिकों के साथ, समान दर्जे और गरिमा के साथ खड़ा हो सके, तब तक महज अस्पृश्यता के खात्मे का ऐलान काफी नहीं है। ये जज साहब ट्यूमन राइट्स के एक्टिविस्ट हैं, वह ऐसा कहते हैं। हम सवाल नंबर दो सरकार से जानना चाहते हैं कि जज साहब की राय पर आपकी क्या प्रतिक्रिया है? क्या संविधान की धारा 17, 18 में जो कमियां हैं, उनको दूर करने के लिए आप कोई संशोधन ला रहे हैं? यह मेरा दूसरा प्रश्न है।

महोदय, आप कहते हैं कि उनको दूसरे नागरिक के साथ आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक तीनों में समान दर्जा चाहिए, तब जाकर उन पर जोर-जुल्म रुकेगा, नहीं तो कानून से यह नहीं रुकने वाला है। यही बात आंकड़े बताते हैं। पिछले दिनों सबसे ज्यादा दलित पर अत्याचार उत्तर प्रदेश में हुआ। बिहार में पिछले साल जितने दलितों पर अत्याचार हुआ, इस साल उससे भी ज्यादा संख्या उनकी हो गयी। यह हर साल आगे बढ़ रहा है। आज ही लक्ष्मणराम नामक कर्मचारी की अफसर ने आफिस के अंदर पिटाई की। आज बिहार में आंदोलन हो रहा है। जो पढ़ा-लिखा कर्मचारी शिक्षा विभाग में काम कर रहा है, उसकी बहुत पिटाई की गयी। उसको दीवार में धकेल-धकेल कर मारा, कपाट लगाकर उसको दीवार पर ठोकर लगायी। इतना भारी अंधेर सरकारी कार्यालय में, सरकार की नाक के नीचे हो रहा है। वहां जुल्म हो रहा है, तब कैसे कोई कहेगा कि इससे यह रुक जाना चाहिए? महोदय हम लोग गांव में रहते हैं, अनुसूचित जाति, दलित, आदिवासी कहां बसे हुए हैं - वे सड़क के बगल में बस गए हैं। उनके पास एप्रोच रोड नहीं है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना में जिन टोलों की आबादी 250 या 500 है, वहां पक्की सड़क बनेगी और जिनके पास एक इंच सड़क ही नहीं है, उनके लिए कौन सी सड़क बनेगी? इन्होंने कहा कि सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक समान दर्जा, जबकि टोला में एप्रोच रोड ही नहीं है। जो सड़क है, वह पक्की हो गयी और उसके बाद वे आधा किलोमीटर की दूरी पर, चार या पांच किलोमीटर की दूरी पर बसे हुए हैं। ...(व्यवधान) वहां से यहां आने के लिए उनके पास रास्ता नहीं है। वहां भैंस जाती है, बैल जाता है, बकरी जाती है और वह दुहकर खा लेता है और किसान उसको गाली देता।

अनुसूचित जाति के लोग, गरीब टोले वैसे ही बसे हुए हैं। सरकार बताए कि उसने एप्रोच रोड के बारे में क्या किया। जहां सड़क नक्शे में है वहां पक्की सड़क है और जहां नक्शे में सड़क नहीं है और टोले



बसे हुए हैं, वहां कुछ नहीं है। गांवों में दलितों का ऐसा हाल है। एक माननीय सदस्य दलितों की पीड़ा बता रहे थे। उन्हें पक्की सड़क का लाभ कब मिलेगा। क्या गाली-गलौच, अपमान, मारा-पीटी से उन्हें बचाने के बारे में सरकार की कोई योजना है?

सरकार बताए कि ऐसे दलित और आदिवासी परिवार कितने हैं जो होम स्टेट लैंडलैस हैं। हिन्दुस्तान में होम स्टेट लैंडलैस परिवार 40 लाख हैं। क्या उन्हें इंदिरा आवास का लाभ मिलता है? बीडीओ कहेगा कि जमीन ही नहीं है। वे बांध के किनारे बसे हुए हैं। उन्हें कहा जाता है कि यहां से हटिए, बांध बनाया जा रहा है। वे पीडब्ल्यूडी की जमीन पर सड़क के किनारे बसे हुए हैं। कहीं स्कूल, कहीं ठाकुर जी, कहीं बरहम बाबा की जमीन पर गरीब लोग बसे हुए हैं। क्या सरकार को होम स्टेट लैंडलैस का पता है? ऐसे परिवार 40 लाख हैं जिनके पास रहने के लिए जगह नहीं है। वे क्यों मानेंगे कि हिन्दुस्तान हमारा है। जिन्हें आपने हिन्दुस्तान की धरती में एक इंच जमीन नहीं दी, वे कैसे मानेंगे कि हिन्दुस्तान हमारा है। रहने को घर नहीं है, हिन्दुस्तान हमारा, सारे जहां से अच्छा हिन्दुस्तान हमारा। यह नहीं चलने वाला है। जोर-जुल्म का यही कारण है।...(व्यवधान)

देश में दलित लोग मैला ढोते हैं। मैं जानना चाहता हूं कि अभी तक मैला ढोने की प्रथा बंद क्यों नहीं हुई? उसे किसने चालू रखा हुआ है?...(व्यवधान) क्या आपको मालूम है कि शहरों और देहातों में कहां-कहां मैला ढोने की प्रथा नहीं रुकी है? आपने इस बारे में क्या कार्यवाही की है और क्या करने वाले हैं?

देश में करीब तीन लाख लोग कालाजार से पीड़ित हैं। वे कौन लोग हैं? उनमें दलितों को छोड़कर एक भी दूसरा आदमी बता दीजिए। दलितों के अलावा एक भी आदमी उससे पीड़ित नहीं है। कालाजार जैसी बीमारी बड़े लोगों को नहीं होती, गरीब लोगों को होती है। ऐसा क्यों होता है? मेडिकल साइंस बताती है कि सैंड फ्लाई एक बार में एक इंच से ज्यादा ऊपर नहीं उड़ती। गरीब लोग जमीन पर सोते हैं। इसलिए वह कूदते-कूदते गरीब आदमी को ही काटती है। जो गरीब पलंग पर सोता है, उसे नहीं काट सकती। सरकार कालाजार उन्मूलन के बारे में बेखबर है और कहती है कि हम दलित, आदिवासी पर जोर-जुल्म रोक देंगे। आप कैसे रोकेंगे। जस्टिस सुरेश ने कहा है कि जब तक दलित व्यक्ति को सामाजिक, सांस्कृतिक, आर्थिक हक नहीं मिलेगा, तब तक जोर-जुल्म विरोधी कानून बनाकर उसे नहीं रोका जा सकता।...(व्यवधान)

बिहार में एक सरकार है जो कहती है कि एक दलित है और एक महा-दलित है। दलितों में भी राजनीतिक कारणों से भेदभाव है। दलित और महा-दलित सबकी हालत खराब है। यहां से योजना के लिए जितने पैसे जाते हैं, सबमें हेरा-फेरी है। सीएजी ने कहा 11,412 करोड़ रुपये की हेरा-फेरी हुई। हाई कोर्ट ने कहा कि सीबीआई के अलावा किसी दूसरे से इसकी जांच नहीं होगी क्योंकि इसमें बड़े-बड़े लोग शामिल

हैं। सीएजी ने जांच की। हाई कोर्ट ने कहा सीबीआई से जांच करवाइए। This is a fit case to be investigated by the CBI.

महोदय, यह हाल है। दुनिया के मुल्क जब एक साथ बैठते हैं, तो हिन्दुस्तान को कहते हैं कि पीछे बैठो। ऐसा क्यों होता है, क्या कारण है? जिस देश में करोड़ों लोगों को दलित आदिवासी बनाकर रखा जायेगा, सामाजिक, आर्थिक, शैक्षणिक और सांस्कृतिक रूप से उन्हें पीछे रखा जायेगा, वह देश दुनिया के मुल्कों में अगली कुर्सी पर नहीं बैठ सकेगा। ...(व्यवधान) महोदय, यही सिद्धांत है। इसलिए दुनिया के मुल्कों में यदि आप बैठना चाहते हैं, आगे जाना चाहते हैं, तो हमारे यहां जो दबे, पिछड़े, छूटे हुए लोग हैं, हजारों वर्षों से शोषित हैं ...(व्यवधान) नहीं तो बाबा साहेब अम्बेडकर, संत तिरुवेल्लूवर, नारायण गुरु, ...(व्यवधान) कबीर साहब ...(व्यवधान) देश में बापू जयप्रकाश नारायण, महात्मा गांधी, डॉ. राम लोहिया मनोहर आदि सभी महापुरुषों ने यही कहा है कि जो पीछे छूटे हुए लोग हैं, उन्हें आगे बढ़ाओ। सामाजिक, आर्थिक, राजनैतिक, सांस्कृतिक आदि सभी मामलों में उन्हें जब आगे बढ़ाया जायेगा तब हिन्दुस्तान दुनिया के ताकतवर मुल्कों से आगे जायेगा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

श्रीमती भावना पाटील गवली (यवतमाल-वाशिम): सभापति महोदय, हमारा हाउस बहुत लेट चलता है। हमारे राजकर्मी सुबह आठ बजे काम पर आते हैं, लेकिन उनको घर जाने में शाम के नौ-दस बज जाते हैं। उनके लिए यहां पर खाने की व्यवस्था नहीं होती है। पहले यह व्यवस्था होती थी, लेकिन अभी चार-छः साल से यह व्यवस्था नहीं हो रही है। मैं चाहती हूँ कि इस पर ध्यान दिया जाये। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Members from all the parties have participated in this very important discussion and all parties have exhausted their allotted time also. So, now we can take up the 'Zero Hour'. The discussion on the subject is more or less over.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: If the hon. Members so desire, they can lay their speeches.

MR. CHAIRMAN: The written speeches on the subject can be laid on the Table of the House.

... (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: We can allow another 10 minutes for this provided the hon. Members speak only for two minutes each, otherwise we can take up the 'Zero Hour' now. If the hon. Members stick to two minutes, then I have no objection to allow.

... (Interruptions)

श्री दारा सिंह चौहान : सभापति महोदय, अभी बहुत सदस्य बोलने वाले हैं, इसलिए आप कल तक चर्चा जारी रखिये। ...(व्यवधान) आप कल एक घंटा और इस पर चर्चा करा लीजिए। ...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : सभापति महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण चर्चा है। ...(व्यवधान) आप इसमें समय बढ़ा दीजिए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please take your seats. The House has already taken four hours to discuss this subject.

... (Interruptions)

* Not recorded.

श्री शैलेन्द्र कुमार : बंसल जी, आप समय बढ़ा दीजिए, क्योंकि बहुत से माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। ...(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : सभापति महोदय, आप कल एक घंटा और इस पर चर्चा करा लीजिए। ...(व्यवधान)
पूरा हाउस इस बात से सहमत है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, I will allow just two minutes and you may finish your submissions within that period.

... *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Shri Virendra Kashyap, you may finish your submissions in two minutes.



श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला): सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे कुछ मिनट नियम 193 के तहत होने वाली इस चर्चा में बोलने के लिए दिए हैं।

मैं समझता हूँ कि संविधान के अनुच्छेद 17 में अनटचेबिलिटी को समाप्त किया गया, वह इसीलिए था क्योंकि हमारे समाज में अन्याय था, शोषित वर्ग के साथ किस प्रकार से ज्यादातियां होती थीं। जिस प्रकार से अनटचेबिलिटी ऑफेंस एक्ट, 1955 लाया गया और उसके बाद शिड्यूल्ड कास्ट्स एवं शिड्यूल्ड ट्राइब्स पर एट्रोसिटीज एक्ट 1989 में लाया गया, उसके बारे में आज जिस प्रकार से चर्चा हुई है, मैं समझता हूँ कि आज के इस युग में, जब हम 21वीं सदी में चल रहे हैं, आज भी एक मानव को दूसरे मानव के साथ टच करने के लिए, उनके हाथ का पानी पीने के लिए, उनको कहीं सोशल गैदरिंग में साथ बैठने के लिए आज अगर लड़ाई लड़नी पड़ रही है और आज अगर हम हिन्दुस्तान कि इस सबसे बड़ी पंचायत में इस पर चर्चा कर रहे हैं, तो हम समझते हैं कि इससे बड़ी शर्मनाम बात दूसरी नहीं हो सकती है। कानून बने, इसमें कोई दो राय नहीं है। कानून बने, सरकारें आईं, हर पार्टी की सरकारें आईं, आज भी अलग पार्टियों की सरकारें हर प्रदेश में हैं, कहीं किसी पार्टी की सरकार है, कहीं किसी दूसरी पार्टी की सरकार है, पर मैं यह नहीं कहना चाहता कि फलां पार्टी की सरकार में ज्यादा एट्रोसिटीज हो रही हैं। एट्रोसिटीज सभी जगह हो रही हैं। वहां समाज की जो अवधारणा है, जो सामाजिक मानसिकता है, वह बदली नहीं है। मैं कहना चाहता हूँ कि भले ही बड़े-बड़े कानून आए, अनुसूचित जाति के लोगों को, जनजाति के लोगों के लिए पढ़ाई-लिखाई में आगे लाने का प्रयास किया गया, रिजर्वेशन दिलाया गया, परन्तु मैं पूछना चाहता हूँ कि हम जो यहां बैठे हैं, मैं स्वयं एक शिड्यूल्ड कास्ट कम्युनिटी से हूँ। एक रिजर्व कांस्टीट्यूटिवेसी से आता हूँ, परन्तु जब हम अपनी कांस्टीट्यूटिवेसी में जाते हैं, हम देखते हैं कि हमारे यहां जो प्रधान हैं, जो शिड्यूल्ड कास्ट प्रधान हैं, जिनको रिजर्वेशन दिलाई गयी, पंच उनको बनाया गया, लेकिन बहुत जगहों पर आज भी 15 अगस्त को शिड्यूल्ड कास्ट प्रधान को, लेडी प्रधान को झंडा फहराने नहीं दिया जाता है। उनके ऊपर पाबन्दी है और अगर कहीं पर किसी के द्वारा इस प्रकार से झण्डा फहराया जाता है, तो उसके साथ ज्यादातियां होती हैं, उसका बायकाट किया जात है। आज इस पर चर्चा हो रही है, लेकिन यह चर्चा बहुत कम समय में हो रही है। हर व्यक्ति इसके ऊपर अपनी बात कहना चाहता है। मैंने पिछले दिनों मिड डे मील की योजना की विजिलेंस मॉनीटरिंग कमेटी की मीटिंग ली, उसमें बहुत से ऐसे केसेज आए कि हमारे वहां पर हमारे बहुत से जो कुक रखे गए थे, उनको खाना नहीं बनाने दिया गया। उन स्कूलों के बच्चों के मां-बाप ने उन बच्चों को, जो बिल्कुल कच्ची उम्र के हैं, बच्चे मन के सच्चे, उनके मां-बाप की जो मानसिकता है, हमारे समाज की मानसिकता जो समाज को एक नहीं रखना चाहते, समाज की

जो भ्रातृत्व की भावना कई वर्षों से है, उसको बनाए नहीं रखना चाहते, क्योंकि हमारी जो सरकारें हैं, जो कानून बनाती हैं, हमारे जो प्रतिनिधि हैं, सांसद हों, चाहे मिनिस्टर हों, वे कभी भी इसके प्रति संवेदनशील नहीं होते हैं। कभी इसके लिए आगे नहीं आते हैं। अगर हम वहां जाते हैं, वहां कोशिश करते हैं, तो वहां हमारे खिलाफ आंदोलन शुरू हो जाता है। लाल सिंह जी बैठे हैं, अभी वे कह रहे थे कि शिड्यूल्ड कास्ट्स के जो सांसद हैं, वे कोशिश क्यों नहीं करते हैं। हम कोशिश करते हैं और जब लोगों के बीच जाते हैं, इस बात को उठाते हैं, तो लोग हमारे खिलाफ षड्यंत्र रच देते हैं, जिससे हमें बदनाम किया जाता है। अनुसूचित जाति के सांसदों को, विधायकों को, प्रधानों को बदनाम किया जाता है। अभी हम, मैं और मेघवाल जी मिर्चपुर में गए थे।

लोग स्प्रेयर ले गए और उससे मिट्टी का तेल छिड़कर उसके घर को जला दिया गया। जैसे अभी गुलशन जी भी बता रही थी। उसकी बेटी की शादी होने वाली थी। जो वहां पर शादी का सामान था, वह ट्रंक से निकालकर फूंक दिया गया। जो 18-19 साल की उनकी बेटी थी, पोलियो से ग्रस्त थी और कोशिश कर रही थी मैं किसी न किसी तरह से पढ़-लिख सकूं। वह अपने कालेज ट्राइ व्हिकल से जाती थी। उसे भी वहां पर कमरे में बंद करके जिंदा जला दिया गया। उसका बाप जो लगभग 72 वर्ष का था, ताराचंद, उसे भी वहां पर जला दिया गया। इस तरह से उस पूरे गांव में लगभग जो 120 लोग ऐसे हैं, बड़ी परेशान हालत में रहने को मजबूर हैं और कहते हैं कि हम इस गांव में नहीं रहना चाहते।

सभापति जी, इस प्रकार की जो घटनाएं घट रही हैं, इससे समाज की मानसिकता का भी पता चलता है। चाहे हमारे मंत्री हों, चाहे सांसद हों या विधायक हों, हम सबको मिलकर इस पर ध्यान देने की जरूरत है। मैं जींद की घटना का जिक्र करना चाहता हूं। जींद में कांवड़िए जब हरिद्वार से गंगा जल लाकर शिव मंदिर में जलाभिषेक करने गए तो थुआ गांव में कुछ कांवड़ियों को, जो दलित थे, उन्हें कुछ दबंगों ने जलाभिषेक करने नहीं दिया गया। इससे अन्य समुदाय के कांवड़ियों को गुस्सा आया और उन्होंने वहां से 16 किलोमीटर दूर कैथल में खड़ावाला गांव में जाकर वहां के शिव मंदिर में जलाभिषेक किया। जिन दलित लोगों को शिव भगवान पर आस्था है, उन्हें वहां पर जलाभिषेक नहीं करने दिया गया।

आज आवश्यकता इस बात की है कि सामाजिक तौर से और आर्थिक तौर से तो उन्हें आगे बढ़ाया जा रहा है, लेकिन उसके बावजूद ऐसी घटनाएं घटती रहती हैं। यह ठीक है कि अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों को आरक्षण की सुविधा है, लेकिन प्राइवेट सेक्टर में आरक्षण की व्यवस्था नहीं है। जिस समय यूपीए की पहली सरकार बनी थी, यहां पर मंत्री जी बैठे हैं, उस समय उस सरकार ने कहा था कि हम प्राइवेट सेक्टर में भी आरक्षण की व्यवस्था को लागू करेंगे और इसके लिए उन्होंने ग्रुप आफ मिनिस्टर का गठन भी किया था। लेकिन लगता है कि उस पर अमल नहीं किया गया, क्योंकि अब तो यूपीए की

दोबारा सरकार भी बन गई है और वह मामला टांय-टांय फिस्स हो गया है। यूपीए सरकार कहती है कि हम दलितों के हितैषी हैं। ठीक है आप हितैषी हैं, कांग्रेस पार्टी भी इस सरकार में शामिल है, तो मैं कहना चाहता हूँ कि अगर कांग्रेस पार्टी या यूपीए की सरकारें बनी हैं, तो वे भी अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों की वजह से ही बनी हैं। उसके बावजूद इन वर्गों पर अत्याचार होते रहते हैं। मैं यह नहीं कहता कि कांग्रेस पार्टी के लोग अत्याचार कर रहे हैं, परंतु जिन लोगों को सरकार चलाने का मौका मिलता है, उन्हें इस मामले में बहुत संवेदनशील होना चाहिए।

आज आवश्यकता इस बात की है सब दलों के लोग, चाहे बीजेपी के हों, कांग्रेस पार्टी के हों, बसपा के हों या कम्युनिस्ट पार्टीज के हों, सबको इकट्ठे होकर इन वर्गों की सुरक्षा के हित में काम करना चाहिए।

मैं अंत में दो सुझाव देना चाहूंगा। यहां पर एससीसीपी की बात कही गई। यह सही है कि अनुसूचित जाति के लिए स्पेशल कम्पोनेंट प्लान बनाया गया है और उसका फायदा भी हुआ है, इसमें कोई दो राय नहीं हैं। लेकिन उतना फायदा नहीं हुआ, जितना कि होना चाहिए था। मैं हिमाचल प्रदेश से आता हूँ, वहां पर भारतीय जनता पार्टी की सरकार है। हिमाचल प्रदेश में 25 प्रतिशत एस.सी. की आबादी है, जो देश में दूसरी सबसे बड़ी एस.सी. आबादी वाला प्रदेश है। हमने वहां की सरकार पर दबाव डाला और नतीजा यह हुआ कि प्रदेश की एस.सी. आबादी के प्रतिशत के आधार पर हमें एससीसीपी में 25 प्रतिशत बजट दिया जा रहा है। हमें इस बात की खुशी है कि प्रदेश सरकार ने यह काम किया। इसका लाभ भी वहां अनुसूचित जाति के लोगों को मिल रहा है। यह भी ठीक है कि कहीं-कहीं पर इसका मिसयूज हो सकता है। उसके लिए मैं कहना चाहता हूँ कि ऐसा करने वालों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई होनी चाहिए। अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों पर जो अत्याचार हो रहे हैं, जो जांच अधिकारी होते हैं डीएसपी या डीएम, वे लोग निष्पक्ष जांच करने में कोताही बरतते हैं, जबकि उन्हें जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए। इस पर सरकार को ध्यान देना चाहिए और निष्पक्ष जांच होकर जो एससीसीपी फंड का दुरुपयोग करें, उन अधिकारियों के खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए।

*DR. RATNA DE (HOOGHLY): Atrocities on the Scheduled Castes and Scheduled Tribes are on the rise, of late. Whoever goes through the print media and electronic media can easily decipher that atrocities on SCs and STs is growing at an alarming rate. This is a bitter pill one has to inhale.

I would like to highlight the plight of SCs and STs in the country. Let me come first to my State, West Bengal where a number of SCs and STs were killed in different areas of the State.

I would to like mention only one case. Tapan Malik of Singur was raped and then burnt out.

Though the Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, came into force from 30th January, 1990, atrocities on SCs and STs are going unabated. It is a sorry picture prevailing in many parts of the country.

I would like to know from the hon. Minister the status of meetings of the State Level Vigilance and Monitoring Committees under the Chairmanship of the Chief Minister and other District level Vigilance and Monitoring Committees under District Magistrate to review the implementation of the provisions of the Act.

I would like to quote the data provided by the National Crime Records Bureau of the Ministry of Home Affairs concerning cases registered under the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, 1989. It is a startling data. To be precise, the number of cases pending with Police at the end of 2008 was 32,394. It is a huge number.

According to Rule 7(2) of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Rules, 1995, investigating officer shall have to complete investigation on top priority within 30 days. As far as I am concerned, in my case, this Rule is not followed by any investigating officer. Why is this so? What measures are to be put in place to ensure that cases of atrocities on SCs and STs brought to the notice of Police is investigated within 30 days, as per the Rules?

Now, I come to the atrocities on SCs, STs and Dalits which has drawn the attention of public through newspaper reports. Over a dozen houses belonging to Dalits of Mirchpur village of Hisar district of Haryana have been torched.

According to the Chairman of the National Commission for Scheduled Castes, Shri Buta Singh, atrocities against dalits are highest in Uttar Pradesh. Bihar and Madhya Pradesh are not lagging behind when it comes to heaping atrocities against the SCs.

If I say that SCs and STs are at the receiving end when they go out to file a complaint with the Police, it would not be an exaggeration. I think many hon. Members would vouchsafe this view of mine.

More and more Special Courts should be established. There is a provision that under Section 14 of the SCs and STs Act, the State government, for the purpose of providing speedy trial, with the concurrence of the Chief Justice of the High Court. The Ministry should move in this direction to ensure early prosecution of cases under the Act.

I would also like to bring to the notice of the august House that according to official data, in 2009, there were 103 rape cases of SC women. In the first 3 months of 2010, 39 rape cases of SC/ST women have been recorded. And the total number of crimes against SCs and STs in the six years from 2005 to March 2010 is 6,803, that is, more than one thousand every year.

Conviction rate in cases of offences against SCs and STs is dismal. This aspect should be viewed seriously by the Ministry of Social Justice and Empowerment. Conviction rate should be 100 per cent. Only then, SCs and STs

would venture out of their homes, holding their heads high, walk to the Police Station and concerned authorities, to file complaints of atrocities heaped on them and seek justice.

More awareness is the need of the hour. Awareness campaigns should be taken up vigorously with a view to educate SCs and STs populace about their rights, which would in the long run, help them to assert themselves and become part of the mainstream and lead a honourable life. I hope the Government would look into the aspects I have raised and would try to respond to some of them and initiate steps in the direction.

With these words, I conclude.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir because of the critical importance of the issue that is being discussed in the House today, understandably a large number of hon. Members want to speak. We share their views on this and everybody should really be able to speak on this important subject. But since it is already 8.30 p.m. and some Members have to make their references under Zero Hour, I would suggest, as a special matter, because otherwise there is quite a bit of Legislative Business that has to be transacted, after the Legislative Business that is listed for tomorrow, after that we could take it up again. I think there would be time available for this.

MR. CHAIRMAN: If the House agrees, we will take it up after the Government Business is over.

... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Now, we will take up 'Zero Hour'.

Shri S.R. Jeyadurai. Since Interpreter is not available at the moment, you can speak later on.

श्री प्रेमदास (इटावा): सभापति जी, मुझे पर्यावरण पर बोलने का आपने मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। पर्यावरण हमारे देश की ही नहीं पूरे विश्व की बहुत बड़ी समस्या बनने जा रही है और हमारा पूरा सिस्टम खराब होने जा रहा है। आज पानी और हवा दोनों प्रदूषित हो गये हैं और शहरीकरण के कारण हमें इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है। आज यमुना का पानी हो या गंगा का पानी हो, बुरी तरह से प्रभावित हो रहा है। आज यमुना के किनारे के पेड़ काटे जा रहे हैं और सरकार बिल्कुल शांत बैठी हुई है। दिल्ली जैसे शहर में 25 लाख गाड़ी चल रही हैं और वर्ष 2001 में चार लाइन रास्ता बना था, तब दिल्ली से कोलकाता तक के सारे पेड़ काटे गये थे। लेकिन वर्ष 2001 के बाद, नौ साल में एक भी पेड़ नहीं लगाया गया है। गंगा और यमुना के बीच में दुआबा का इलाका खेती के लिए सबसे अच्छा माना जाता है, वहां पेड़ों की बहुत कमी हो रही है। सरकार इस समस्या पर कोई ध्यान नहीं दे रही है। इसका अधिकांश भाग उत्तर प्रदेश में पड़ता है, लेकिन उत्तर प्रदेश की सरकार एक भी पेड़ लगाने की जिम्मेदारी नहीं ले रही है। जब माननीय मुलायम सिंह जी की सरकार यूपी में थी तब उन्होंने सड़क के किनारे वृक्ष लगाने का काम किया था, मैं इसके लिए उन्हें इस काम के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। मेरा कहना यही है कि आज के वैज्ञानिक युग में भी पर्यावरण पर बहुत बुरा असर पड़ रहा है। धन्यवाद।

DR. SUCHARU RANJAN HALDAR (RANAGHAT): Mr. Chairman, Sir thank you very much for allowing me to speak. This is my maiden speech. I shall talk on the subject 'Indo-Pak Relations'.

At the outset, we must agree that China is the deadliest rival of the biggest democracy, viz, our India, both economically and militarily. But our immediate neighbour, Pakistan is having friendly hobnobbing with China for a long time. This hobnobbing always came out detrimental to our interest. This cannot be allowed.

Now, what is Pakistan? It is a part of the oldest living civilization, i.e., Indian civilization.

Only a few years ago, it got separated from us under an extremely religiously-biased fanatic leadership with the instigation of the Britishers and some gigantic folly of our the then leadership. Otherwise, their mindset remains akin to Indian civilisation. Whatever efforts they make, they could not get rid of the Indian habits.

In this perspective, we find several Pakistanis – the Baluchistan-Pakistanis who are identifying with the Indian thoughts. Then, there is the Gilani-Pakistanis, the Zardari-Pakistanis, the Kayani-Pakistanis and, last but not the least, the Taliban-Pakistanis. The Gilani and the Zardari are trying to work on the slender thread of democracy. They are under constant threat from the Third Estate, that is, the Talibanis. The illness of Pakistan lies in its dominance by the religious fanatics who are, in fact, the main instruments of Pakistan's creation. The Gilani and the Zardari are also required to guard themselves from Gen. Kayani who is always keeping an eye over them to take over with his Military junta. In this situation, what should India do?

Regarding Baluchistan, we should give all-out support to them. The Zardari and the Gilani should be given economic support and behind the screen political negotiations. ... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

DR. SUCHARU RANJAN HALDAR : This is my maiden speech. Let me conclude.

MR. CHAIRMAN: During the "Zero Hour", there is no maiden speech. Only points are made.

DR. SUCHARU RANJAN HALDAR: The present, abnormal behaviour of Mr. Qureshi, the Foreign Minister of Pakistan, should not be given much importance as he has done so under the pressure from Gen. Kayani. For Gen. Kayani, we are to keep our Defence always alert because Gen. kayani has to remain anti-Indian out of compulsion and he has got no other alternative. Regarding the Talibani-Pakistanis, we have to fight all-out, militarily and diplomatically. In this regard,

we may get support even from China which is disturbed by the uprising of the Taliban in its western region.... (*Interruptions*)

To achieve these goals, the Fourth Estate i.e. the media of our country, has to play the major role, I would say, rather 50 per cent and the rest will be done by the behind-the-screen diplomacy and military supremacy. In diplomacy, we are to be careful – no American money for economic development of Pakistan should go to the Pakistan Military. We should have a long-term diplomatic goal..... (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

MR. CHAIRMAN: Shri S.R. Jeyadurai to speak now.

****SHRI S. R. JEYADURAI (THOOTHUKKUDI):** Sir, in my Thoothukkudi constituency in Tamil Nadu, well within the Municipal limits of Thoothukkudi Town, Vedanta Industries has established a copper smelter plant styled as The Sterlite Industries. In fact, due to the stiff opposition from the agriculturists and environments in Ratnagiri District of Maharashtra, this unit which ought to have been set up there got shifted to Thoothukkudi. Though this unit has been given permission to produce 12,000 tonne of copper per day, they have violated the same blatantly and produce more than 24,000 tonne every day now. Right from its inception, the local people have got serious objection to the functioning of this unit here in Thoothukkudi causing air and water pollution. But still with the clearance from the Centre, they are operating from there. Violating the ground rules of both the Centre and the State and even without obtaining necessary NOC, another copper smelting unit and other ancillary units have been set up within that industrial complex.

* Not recorded.

** English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

Sterlite Industries got NOC on 1.8.1994 on a condition that the smelter plant would be located 25 kms. away from the Gulf of Mannar National Park. But this unit is now functioning after having set up a plant within 14 kms. from the Gulf of Mannar National Park. Though this factory unit was stipulated to have a 250 meter wide greenbelt around it, it got an exemption to have a greenbelt just for 25 meters and they claim to have an amended NOC.

It is also to be pointed that this Sterlite Industries unit violates labour laws and subject their labour force to work amidst poisonous gas emissions and noxious effluents. This unit is also violating both the Central Customs and Excise laws due to which a tax evasion to the tune of Rs.746 crore has occurred in just 3 years for which an official of this unit has been arrested recently.

As per the studies conducted by the local NGOs and the Thoothkudi Government Hospital authorities, the number of persons affected by Bronchial Diseases and Cancer visited this Hospital every day are on the rise and keep on increasing every year.

I therefore urge upon the Union Government to issue suitable instructions to the authorities concerned to closely watch and monitor the functioning of this unit so that they do not violate men and matter to the detriment of nature.

SHRI M.I. SHANAVAS (WAYANAD): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I wish to raise a very important issue before this august House and would like to draw the attention of the Government.

Sir, the Sachar Committee Report was tabled in 2006. The Government took many initiatives after that and one of the most important initiatives taken by the UPA Government was the evolving of Multi Sectoral Development Plan for the minority dominated districts. Though the Sachar Committee was meant only for the Muslim Community, the UPA Government took into consideration all the minority communities, identified 90 districts as minority-concentrated districts and earmarked Rs. 2,400 crore for infrastructure development in those districts. But unfortunately the State Governments have withered away from their responsibility.

Out of Rs. 2,400 crore, an amount of Rs. 2,100 crore has already been distributed to the States, but only 28 per cent of the funds have been utilized so far and the remaining 72 per cent remains unutilized. In this respect, I would like to point out that two State Governments in India are at the bottom in respect of implementing the recommendations of the Sachar Committee Report for the welfare of the minorities. The total sanctioned money for West Bengal was Rs. 534 crore, but the Government of West Bengal was able to spend only 30 per cent.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI M.I. SHANAVAS : Sir, my constituency Wayanad is the only district in Kerala where large number of minorities are there and no project was submitted by the Government of Kerala. Even then the UPA Government allotted Rs. 75 lakh to Wayanad district, but so far no amount has been spent by the State Government. I request the Central Government to look into the matter and take corrective measures.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me the opportunity to raise a very serious problem which has cropped up with the proposed barbed wire fencing in Karimganj Town in my constituency. Barbed wire fencing is being constructed at 13 metres from the bank of the river Kushiara in Karimganj Town of my constituency. The area where the fencing is going to be constructed now is very thickly populated and about a 2 km. stretch has a wholesale market area on the bank of the river. The construction of fencing requires shifting of the market but it is not possible, on the other hand it is also not possible to have one portion of the market outside the fencing. So the fencing should be constructed saving the market along the river bank which is 200 years old. The situation is getting to boiling point as thousands of people living in this area are afraid of being displaced. The people who would be outside the barbed wire fencing will feel insecure since they would lose the freedom of movement as they would be permitted to cross the fencing only at

some specified time and there would be no development works undertaken by the Government for that area.

Now, if the proposed barbed wire fencing is constructed without considering the above factors, then not only the victims but also the sympathizers in large numbers, led by different political parties, are going to stage hunger strike until death. In view of the genuine demand and the plight of the people, the general public in Barak Valley are unhappy and a condition of a severe unrest is booming up.


I, therefore, urge the Government to construct the barbed wire fencing without displacing the persons living in the urban market area, and in other areas if displacement is required, the arrangement for proper rehabilitation before construction of the fencing should be made. Otherwise, there will be tremendous opposition from the common people and political parties.

Sir, barbed wire fencing is required to prevent infiltration. This is urban area; this is not the point of infiltration. Infiltration takes place where there is no natural barrier and in jungle area where the barbed wire is broken and in the area where there is no barbed wire. This is urban area and there is 24 hour vigilance of BSF. It is rather a convenient terrain for keeping vigilance. So, I would request the Government to modify the specification of fencing and the line of fencing so that the market area is saved properly.

श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरुच): महोदय, आपने मुझे आज लोकसभा की कार्यवाही में शून्य काल में निम्नलिखित विषय पर विचार व्यक्त करने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं समय-समय पर संसदीय क्षेत्र भरुच एवं नर्मदा जिले में वन आरक्षित क्षेत्र एवं अभ्यारण क्षेत्र में रहने वाले आदिवासियों के लिए बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने का पत्रों के माध्यम से एवं संबंधित अधिकारियों से मिलकर अनुरोध करता रहा हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में बड़ी तादाद में आदिवासियों के गांव नर्मदा जिले के कमोदिया, झारणवाणी, जूनाराज, कंजाल, बेबार, कणजीबांद्री, पानखला, माथासर, आंबामामा, कुकवाल, अरेठी बेडचा एवं पाटवली और भरुच जिले के वरुखुटा, राजाकुआ, कोल्यापाड़ा जैसे पचासों गांवों में आने-

जाने के लिए पक्की सड़क और बिजली की सुविधाएं नहीं हैं। वहां के लोगों को अस्पताल, शिक्षा, सिंचाई और पीने का पानी की सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। इस कारण वन रिजर्व क्षेत्र में रहने वाले लोगों का आर्थिक एवं सामाजिक विकास नहीं हो पा रहा है। वे आजादी के 63 साल बाद भी पशुता का जीवन बिताने को मजबूर हैं। केंद्र सरकार एक तरफ कई योजनाओं के माध्यम से करोड़ों रुपया आदिवासियों को दे रही है, किन्तु इन्हें लाभ नहीं मिल रहा है। हाल ही में बारिश के मौसम में कई जगह पानी की वजह से रास्ते टूट गए हैं इस कारण वन क्षेत्र में रहने वाले लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। रास्ते टूट जाने की वजह से आदिवासी भारी मुश्किल में फंस गए हैं। केंद्र सरकार आदिवासियों के प्रति हमदर्दी रखती है, मेरा सदन के माध्यम से अनुरोध है कि उल्लिखित गांवों में मानवता के आधार पर उच्च वरियता एवं प्राथमिकता के आधार पर पक्की सड़कें और बिजली की सुविधा अविलम्ब उपलब्ध कराए और इन लोगों को मुख्य धारा में लाने का काम करें।

श्री जयवंत गंगाराम आवले (लातूर): महोदय, काफी समय से मुम्बई-नांदेड़-लातूर तथा मुम्बई-कोल्हापुर फ्लाइट बंद है जबकि दोनों फ्लाइट्स में पर्याप्त समय के लिए यात्री मौजूद हैं। इन दोनों फ्लाइट्स के बंद होने से यात्रियों में भारी आक्रोश है। मैं सरकार से दोनों विमान सेवाओं को जल्दी शुरू करने की मांग करता हूं। मुम्बई-कोल्हापुर विमान सेवा को फिलहाल बंद करने का कारण कोल्हापुर विमान तल रन वे का मरम्मत कार्य बताया जा रहा है जबकि वहां कोई मरम्मत कार्य नहीं हो रहा है। हमें मुम्बई-नांदेड़-लातूर फ्लाइट बंद होने का कारण समझ में नहीं आया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि दोनों मार्गों पर हवाई सेवाएं शीघ्रताशीघ्र बहाल की जाएं। मैंने इस बारे में विभाग से कई बार निवेदन किया है मैं सरकार से मांग करता हूं कि सरकार इस तरफ ध्यान दे।

श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो): सभापति महोदय, बोकारो स्टील प्लान्ट कोटेश्वर माइन्स जो मेरे लोक सभा के कटनी जिले के अंतर्गत आती है, मैं उससे संबंधित एक बहुत महत्वपूर्ण विषय पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। 1978 में बोकारो स्टील प्लान्ट ने कटनी जिले में एक डोलोमाइट की खदान प्रारम्भ की। जिसमें पांच गांवों के 150 किसानों की जमीन इस शर्त पर ली गई थी कि प्रत्येक परिवार के एक बच्चे को वह नौकरी देंगे और  का मुआवजा देंगे। इस सदन को बताते हुए मुझे बड़ा आश्चर्य हो रहा है कि आज 32 वर्ष हो गये हैं और जो खदान की जमीन है, जहां बोकारो की खदान चल रही है, वह जमीन आज भी किसानों के नाम है और बोकारो का काम वहां निरंतर काम चालू है और वहां से माल भी भेजा जा रहा है। लेकिन उस जमीन का मुआवजा आज भी किसानों को नहीं मिला है। ऐसी स्थिति में 32 सालों से किसानों के साथ इतना बड़ा अन्याय हो रहा है।

महोदय, मैं इस विषय को सिर्फ इसलिए उठाना चाह रहा हूँ क्योंकि इसमें इन्होंने नौकरी देने का जो लिखित वायदा किया था, उसमें से सिर्फ 20 किसानों के परिवार के बच्चों को नौकरियां मिली हैं, बाकी किसानों को अभी नौकरी नहीं मिली है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूँ कि बोकारो स्टील प्लान्ट की कोटेश्वर माइन में जिन किसानों की जमीनें ली गई हैं, उन जमीनों का मुआवजा उन्हें तत्काल दिलाया जाए और जो नौकरी देने का वायदा बोकारो स्टील प्लान्ट ने किया था, उन 150 परिवारों में से प्रत्येक परिवार के एक सदस्य को नौकरी दिलाई जाए। धन्यवाद।

श्री राधे मोहन सिंह (गाज़ीपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे एक बहुत महत्वपूर्ण विषय पर बोलने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं सर सुन्दर अस्पताल, वाराणसी की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ और आपसे संरक्षण चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी को वहां की स्थिति से अवगत कराना चाहता हूँ। बीएचयू में पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, झारखंड आदि जो तमाम सटे हुए प्रदेश हैं और यहां तक नेपाल के लोगों का भी ट्रीटमेंट में होता है। जहां तक बनारस काशी का चिकित्सा के क्षेत्र में योगदान का सवाल है, इसका आयुर्वेदिक विज्ञान चिकित्सा के क्षेत्र में करीब 2500 वर्ष पुराना इतिहास है। महान आयुर्वेदाचार्य धनवंतरि व चरक काशी की ही उपज थे। इस क्षेत्र में जब सर सुन्दर अस्पताल या बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी का नाम आता है तो एक ऐसे व्यक्ति का नाम और चेहरा सामने आता है, जिन्हें महामना मदन मोहन मालवीय कहते हैं। जिनकी महानता के बारे में सब जानते हैं और जिन्होंने आम आदमी, जिसे कॉमन व्यक्ति कहते हैं, इस पार्लियामेंट में आम व्यक्ति जो तेजी से एक प्रचलन के रूप में सामने आया। अगर मानवता की सेवा करने का किसी ने इस देश में बड़ा संकल्प लिया था तो वह मदन मोहन मालवीय थे। मैं बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी, सर सुन्दर लाल अस्पताल की उस स्थिति का आपके सामने जिक्र करना चाहता हूँ कि बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी मॉडर्न मैडिसिन के क्षेत्र में 1960 में स्थापित हुई। 1960 से स्थापित बीएचयू जिसे मदन मोहन मालवीय ने एक संस्था के रूप में स्थापित किया था। मेरा कहने का मतलब है कि आज इन प्रदेशों के करीब बीस करोड़ परिवार चिकित्सा के लिए बीएचयू पर निर्भर हैं।



मैं कहना चाहता हूँ कि बीएचयू सर सुन्दर अस्पताल जो इतने लोगों की व्यवस्था को देखते हैं, उस अस्पताल को एक साल में यूजीसी के द्वारा मात्र ढाई करोड़ रुपये अनुदान के रूप में दिये जाते हैं। वहां पर विगत सात सालों में मात्र ढाई करोड़ रूपया ऐड दी जाती है। आज बीएचयू सर सुन्दर लाल अस्पताल एक प्रयोगशाला के रूप में कार्यरत है। उसे यूजीसी के द्वारा ग्रांट दी जा रही है। जबकि एक तरफ वहां पर एसपीजीआई है और एम्स है। यह दुर्भाग्य के साथ कहना पड़ता है कि 1165 बेड्स जो बीएचयू के अंदर हैं, उन 1165 बेड्स पर मात्र ढाई करोड़ अनुदान दिया जाता है।

MR. CHAIRMAN: You just tell what you want. In Zero Hour, you have to specifically tell what you want.

श्री राधे मोहन सिंह : महोदय, जबकि 1766 बेड्स पर 296 करोड़ रुपये का अनुदान एम्स को दिया जाता है और 758 बेड्स पर एसपीजीआई को 20 करोड़ रूपया दिया जाता है। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर आप चाहते हैं कि देश के अंदर हर जगह स्वास्थ्य की सुविधा हो तो आज बीएचयू में लगभग 48 करोड़ रूपये की आवश्यकता है। इसके साथ-साथ मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ, स्वास्थ्य मंत्री जी से हमारी बात हुई है, यूजीसी के द्वारा जो बीएचयू को एक प्रयोगशाला के रूप में संचालित किया जा रहा है। एक आम आदमी एक प्रयोगशाला के रूप में उस अस्पताल में रह रहा है। मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि स्वास्थ्य मंत्री जी जिस तरह से एम्स को, एसपीजीआई को ऐड प्रदान करते हैं, मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि उसी तरह की ऐड सर सुन्दर अस्पताल वाराणसी को दिया जाये ताकि आम आदमी का इलाज हो सके और दिल्ली की भीड़-भाड़ से वह बच सके।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: The list has already exhausted. You have all waited for long.

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी.नारायणसामी): महोदय, एक आदमी को समय देने के बाद सभी को समय देना पड़ेगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: If you just take only one minute, I will allow you to tell what you want.


श्रीमती भावना पाटील गवली (यवतमाल-वाशिम): महोदय, मैं बहुत दिनों से इस विषय पर बोलना चाह रही थी। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। मैं सिर्फ दो मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगी। महाराष्ट्र राज्य के विदर्भ प्रान्त में देश के सबसे ज्यादा किसान आत्महत्या करते हैं। इस बार बारिश अच्छी होने के कारण कुछ राहत मिल रही है, लेकिन रासायनिक खाद किसानों को बहुत मुश्किल से प्राप्त हो रही है। किसानों को बहुत ही कम मात्रा में खाद दिया जा रहा है। जो खाद किसानों को चाहिए,

वह उन्हें नहीं मिल रही है और इसीलिए वहां का किसान आन्दोलन पर उतर आया है। इस कारण से पुलिसकर्मियों की तरफ से किसानों पर लाठियां भी चलायी जा रही हैं। जो खाद किसानों को दिया जा रहा है, उसके साथ दूसरा खाद, पेस्टीसाइड्स जबरन खरीदने के लिए कहा जा रहा है। जो कंपनियां किसानों को खाद दे रही हैं, वे आरसीएफ, इफको, आईपीएल इत्यादि कंपनियां हैं। ये कंपनियां लिंकिंग करके दूसरी खाद किसानों को दे रही हैं। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बताना चाहूंगी कि आरसीएफ के साथ जो यूरिया 278 रुपये का दिया जाता है, उसके साथ-साथ जबरन एक दूसरा खाद 150 रुपये का दिया जा रहा है। मेरी मांग है कि महाराष्ट्र के हर जिले पर्याप्त मात्रा में खाद उपलब्ध करायी जाये। वहां पर पुलिस हिरासत में किसानों को खाद दी जा रही है। मैं सरकार से चाहती हूं कि ये कंपनियां जो लिंकिंग कर रही हैं, उसे तुरन्त समाप्त किया जाये और खाद की आपूर्ति को पूरा किया जाये। यही मेरी मांग है।

MR. CHAIRMAN: That is all. Please sit down. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Dara Singh Chauhan.

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): महोदय, मैं केंद्र सरकार द्वारा उन राज्य सरकारों के प्रति जो सौतेला व्यवहार है, खासकर वह राज्य सरकारें जो गैर कांग्रेस शासित हैं, जहां पर कांग्रेस की सरकार नहीं है, उनके साथ जो सौतेला व्यवहार होता है, मैं आपका ध्यान उधर खींचना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, जहां इस देश के मुसलमानों की 25 फीसदी आबादी है। जहां बड़े पैमाने पर बुनकर रहते हैं। रमजान का महीना चल रहा है। उत्तर प्रदेश की सरकार ने कई बार  की सरकार से मांग की, क्योंकि उत्तर प्रदेश में पिछले 22 साल से कोई पावर प्रोजेक्ट नहीं लगा है। लगभग ढाई हजार मेगावाट बिजली हम पैदा करते हैं और सेंट्रल पूल से उत्तर प्रदेश में लगभग 8,300 मेगावाट बिजली पैदा की जाती है। उसमें से उत्तर प्रदेश को महज 3,800 मेगावाट बिजली मिलती है जबकि उत्तर प्रदेश को 10,000 मेगावाट बिजली की जरूरत है। बाकी बिजली जो वहां पैदा होती है, वह दिल्ली सरकार को, जहां बिजली की कमी नहीं है, इसके बाद भी केंद्र सरकार सारी बिजली दिल्ली सरकार को देती है और उत्तर प्रदेश दिल्ली से महंगे दामों पर बिजली खरीदता है, हम अपने प्रदेश के लिए महंगी बिजली खरीदते हैं। इसीलिए मैं कहना चाहता हूं, आज रमजान का महीना है, वैसे ही लोग दिन भर भूखे रहते हैं। जो बुनकर बहुल इलाके हैं, वहां रात में लूम चलते हैं। मैं चाहता हूं कि कम से कम जो सेंट्रल पूल की बिजली हमारे यहां पैदा होती है, उसमें से सबसे पहले उत्तर प्रदेश को देने के बाद जो बिजली बचती है उसे दूसरे प्रदेशों को दिया जाये। धन्यवाद।

* Not recorded.

श्री रामकिशुन (चन्दौली): महोदय, देश के विभिन्न राज्यों सहित उत्तर प्रदेश के वाराणसी और जनपद चन्दौली में बुनकर अल्पसंख्यकों की हालत बहुत खराब है। उनमें कुपोषण बढ़ रहा है, उनमें भुखमरी बढ़ रही है और वहां बेरोजगारी के चलते आत्महत्या करने जैसी गंभीर घटनायें उत्पन्न हो रही हैं। हमारे लोहता क्षेत्र में, भिटारी में, धनीपुर में आधा दर्जन गावों में कुपोषण के चलते लगभग दो-तीन बच्चे मर चुके हैं और कुपोषण से सैंकड़ों बच्चे प्रभावित हैं। इसी प्रकार चौराहट में, जनपद चन्दौली के सिमरा में, इसी प्रकार से जलीलपुर में और मढिया में, मिल्कीपुर में जो बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है, उनके यहां गरीबी की हालत इतनी है कि उन्हें दो समय का भोजन नहीं मिल पा रहा है। उनके गावों की नालियां जर्जर हैं, उन्हें शुद्ध पानी नहीं मिल रहा है। रमजान का महीना चल रहा है, अभी हमारे माननीय दारा सिंह चौहान जी ने कहा है।...(व्यवधान) मैं पूरे नौ बजे समाप्त कर दूंगा, बस दो मिनट बचे हैं। मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

महोदय, बुनकरों की हालत बहुत खराब है। वहां कुपोषण बड़े पैमाने पर फैला हुआ है। वहां भुखमरी है। वहां के बुनकरों की यह हालत है कि उन्हें सूत नहीं मिलता है। वे अपने बिजली के बिल चुकता नहीं कर पा रहे हैं। हमारी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि जैसे किसानों को बिजली दी जाती है, उसी प्रकार से बुनकरों को भी बिजली का बिल दिया जाये। जो बुनकर बाहुल्य गांव हैं, उन गावों का सर्वांगीण विकास किया जाये। वहां पेयजल, सड़क, चिकित्सा और दवा आदि का इन्तजाम किया जाये। मैं आपके माध्यम से सरकार से यही मांग करता हूं। आपने बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): महोदय, सबसे पहले तो मैं आपका आभारी हूं कि आपने दारा सिंह चौहान जी को, रामकिशुन जी और अन्य सदस्यों को समय दिया और इसलिए मुझे भी अवसर मिल गया। इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। मैं एक अत्यंत लोक महत्व के प्रश्न की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। आज देश के 80 फीसदी गावों में किसान रहते हैं। अगर आज भी गांव के किसानों की हालत नहीं सुधरेगी तो निश्चित तौर से देश की हालत नहीं सुधरेगी। इस पर हम रोज चिंता करते हैं और रोज चर्चा करते हैं कि उत्तर प्रदेश हो या देश को स्वावलंबी बनाना है तो गांव के मुस्तकबिल को, गांव की अर्थव्यवस्था को, गांव के लोगों को या लोगों के भाग्य को और वहां विकास करना है। किसानों के समक्ष लगातार ऐसी परिस्थितियां उत्पन्न हो रही हैं कि किसानों की आबादी निरन्तर बढ़ रही है और जनसंख्या बढ़ने के कारण खेती योग्य भूमि लगातार कम होती चली जा रही है। इसके तमाम दूरगामी परिणाम होंगे, चाहे वह खाद्यान्न की समस्या हो, चाहे लोगों के समक्ष और दिक्कतें हों।



21.00 hrs

पिछले दिनों उत्तर प्रदेश में किसानों की उपजाऊ जमीन के अधिग्रहण के सवाल पर जिस तरीके से प्रदर्शन हुआ, जिसमें चार किसानों की हत्या हुई। राज्य सरकार ने प्रयास किया कि हम उसमें समझौता कर रहे हैं। उन्होंने मुआवजा बढ़ाने की घोषणा की कि हम 570 प्रति स्कवेयर मीटर दे रहे हैं। लेकिन जो समझौता किया गया, उसे वहां के किसान नहीं मान रहे हैं। इसलिए फिर से कोई अप्रिय घटना हो सकती है। यह सम्मानित सदन चल रहा है। यह बात केवल आगरा और अलीगढ़ तक ही नहीं है। यह आगरा, अलीगढ़ के अलावा वाराणसी के चंदौली, लखनऊ में किसान यूनियन के लोग धरने पर बैठे हैं। मथुरा, मेरठ, गाजीपुर और तमाम उत्तर प्रदेश में जमीन के अधिग्रहण को लेकर असंतोष और आंदोलन चल रहे हैं।...(व्यवधान)

स्थिति इतनी विस्फोटक है कि चौधरी बिजेन्द्र सिंह जी, पूर्व सांसद, अलीगढ़ के टप्पल में किसानों के आंदोलन का नेतृत्व कर रहे हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude. Please wind up.

... *(Interruptions)*

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं एक मिनट में समाप्त कर दूंगा।

महोदय, मैंने इन्हें डिस्टर्ब नहीं किया था। आपने केन्द्र सरकार पर इतना आरोप लगा दिया, लेकिन हम तो कोई आरोप भी नहीं लगा रहे हैं। मैं हकीकत कह रहा हूँ, सुन लीजिए, धैर्य रखिए।...(व्यवधान)

महोदय, आज उस आंदोलन का नेतृत्व चौधरी बिजेन्द्र सिंह कर रहे हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Tell me what you want.

... *(Interruptions)*

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, वहां फिर से आंदोलन चल रहा है। चौधरी बिजेन्द्र सिंह, पूर्व सांसद वहां धरने पर बैठे हैं। केन्द्र सरकार इस मामले में हस्तक्षेप करे। नोएडा और ग्रेटर नोएडा के किसानों को जो मुआवजा दिया जा रहा है, वहीं अलीगढ़ के टप्पल के किसानों को मुआवजा दिया जाए, अन्यथा फिर से अप्रिय घटना हो सकती है या घटना की पुनरावृत्ति हो सकती है और किसानों की जान जा सकती है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet tomorrow, the 20th August, 2010 at 11.00 a.m.

21.02 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, August 20, 2010/Sravana 29, 1932 (Saka).
